

แนวทางในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรียวอร์ช
และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย
(ฉบับสมบูรณ์)

นางสาววิรงรอง นัยวัฒน์

เอกัตศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2565

หัวข้อเอกัตศึกษา แนวทางในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรียวอร์ชและยานพาหนะทาง
น้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

โดย นางสาววิรงรอง นัยวัฒน์

รหัสประจำตัว 648 02399 34

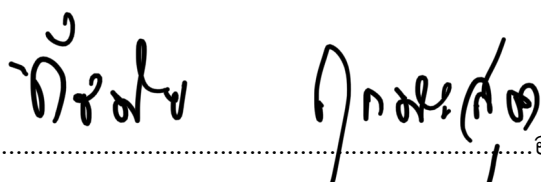
หลักสูตร ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หมวดวิชา ภาษีอากร

อาจารย์ที่ปรึกษา ศาสตราจารย์ทัชฌัย ฤกษ์สุด

ปีการศึกษา 2565

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้เอกัตศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ

ลงชื่อ..........อาจารย์ที่ปรึกษา
(ศาสตราจารย์ทัชฌัย ฤกษ์สุด)

บทคัดย่อ

เรือยอชต์เป็นยานพาหนะทางน้ำที่มีประวัติศาสตร์ความเป็นมาที่ยาวนาน นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 14 โดยเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นสินค้าที่มีคุณลักษณะเฉพาะแตกต่างจากเรือที่ใช้ในการสัญจรทางน้ำโดยทั่วไป และเป็นที่ยอมรับกันว่าเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นสินค้าที่มีมูลค่าราคาสูงและมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงดูแลรักษาค่อนข้างสูง จากข้อจำกัดที่กล่าวข้างต้นทำให้มีผู้ประกอบการเพียงบางกลุ่มเท่านั้นที่จะมีความสามารถในการจับจ่ายเพื่อเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ครอบครองเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยได้ ซึ่งเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยโดยสภาพสำหรับบุคคลทั่วไป แต่อาจไม่ได้เป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยสำหรับบุคคลที่มีฐานะมั่งคั่งร่ำรวย ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลอันสมควรที่ภาครัฐจะต้องมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยตามหลักผลประโยชน์ที่ได้รับและหลักความสามารถในการเสียภาษี

ประเทศไทยมีมาตรการทางภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 คือ ประเภทที่ 08.01 สินค้าเรือ โดยกำหนดให้อัตราภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยอยู่ที่อัตราร้อยละ 50 ตามมูลค่า แต่ในวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2560 ได้มีกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ที่ให้มีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยให้เหลืออัตราร้อยละ 0 โดยวัตถุประสงค์ในการลดอัตราภาษี คือ เพื่อประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจของประเทศ ต้องการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ซึ่งความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นสามารถสร้างรายได้ให้แก่ภาคธุรกิจจำนวนมหาศาล ซึ่งถือเป็นผู้ที่ได้ใช้ประโยชน์ในทรัพยากรต่าง ๆ ของประเทศ แต่จะพบว่ากลุ่มคนดังกล่าวได้รับสิทธิประโยชน์จากการลดอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ซึ่งการที่ภาครัฐไม่สามารถจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยได้ ทำให้ภาครัฐสูญเสียรายได้มหาศาลจากการจัดเก็บภาษีเพื่อจะนำไปใช้ในการพัฒนาประเทศชาติ และก่อให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี ทำให้เกิดช่องว่างทางสังคมเพิ่มมากขึ้นระหว่างคนรวยและคนจน

หากเปรียบเทียบกับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และประเทศกรีซ ซึ่งมีอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ จะพบว่าทั้งสองประเทศยังคงมีมาตรการทางภาษีเพื่อใช้ในการควบคุมการบริโภคสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย โดยประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์จัดเก็บภาษีสรรพสามิต ในอัตราร้อยละ 20 จากราคาขายหรือมูลค่า ในขณะที่ประเทศกรีซจัดเก็บภาษีเรือสำเภาและการและเรือท่องเที่ยวรายวัน โดยเริ่มต้นจัดเก็บภาษีจากเรือที่ล่องในน่านน้ำกรีซที่ขนาดความยาวตั้งแต่ 7 เมตรขึ้นไป ซึ่งจะต้องเสียภาษี 16 € ต่อเดือน หรือ 192 € ต่อปี โดยขนาดของเรือยังมีความยาวมากก็จะต้องเสียภาษีมากขึ้น

ดังนั้นประเทศไทยควรมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเช่นในอดีตที่เคยปฏิบัติมาก่อนที่จะมีกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ให้ลดอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเหลืออัตราร้อยละ 0 โดย

มาตรการทางกฎหมายได้กำหนดเรื่องหน้าที่ผู้เสียภาษี ความรับผิดชอบในอันที่จะเสียภาษีและฐานภาษีไว้อย่างเหมาะสมแล้ว จะมีเพียงอัตราภาษีที่จัดเก็บในอัตราร้อยละ 50 สำหรับสินค้าเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ที่พบว่าเป็นการกำหนดอัตราภาษีไว้ค่อนข้างสูง หากเปรียบเทียบกับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ที่มีรูปแบบในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยใกล้เคียงกับประเทศไทย ดังนั้นประเทศไทยควรมีการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยโดยกำหนดให้มีอัตราภาษีร้อยละ 20-30 เพื่อให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยของประเทศไทยเกิดความเป็นธรรมสอดคล้องกับหลักการบริหารภาษีที่ดี และเมื่อมีการกำหนดมาตรการทางภาษีให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยแล้ว ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก็จะต้องมีการกำหนดให้มีความชัดเจนสอดคล้องกันไปด้วย ซึ่งได้แก่ การกำหนดค่านิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยจะต้องมีความชัดเจน โดยจะต้องมีการระบุถึงลักษณะ ประเภท ขนาด หรือน้ำหนักของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่จะทำการจัดเก็บภาษี เนื่องจากในปัจจุบันค่านิยามเรือยอชต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2560 ยังคงมีความขัดแย้งไม่สอดคล้องกัน ซึ่งส่งผลทำให้เกิดปัญหาโต้แย้งในการตีความค่านิยาม ดังนั้นภาครัฐจึงควรที่จะประสานกฎหมายที่เกี่ยวข้องทุกฉบับให้มีการกำหนดนิยามความหมายรวมถึงการกำหนดลักษณะ ประเภท ขนาด หรือน้ำหนักของเรือยอชต์ให้มีความชัดเจนและความสอดคล้องกัน เพื่อขจัดปัญหาโต้แย้งในการตีความค่านิยามและลดการใช้ดุลยพินิจของผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

เอกัตศึกษาเล่มนี้สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีเนื่องจากได้รับความช่วยเหลือจากผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความกรุณาและความเมตตาจากศาสตราจารย์ ทัชฌัย ฤกษ์สุต ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาให้กับผู้เขียน โดยได้สละเวลาอันมีค่าในการให้ความรู้ คำแนะนำ คำปรึกษา และชี้แนะแนวทางในการทำเอกัตศึกษาอย่างถูกต้องตลอดมา ตั้งแต่ขั้นตอนการพิจารณาความเหมาะสมของหัวข้อเรื่องเอกัตศึกษา การวางโครงร่าง ความครบถ้วนสมบูรณ์ของเนื้อหา บทวิเคราะห์และบทสรุป ตลอดจนช่วยพิจารณาและแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น จนทำให้เอกัตศึกษานี้เสร็จสมบูรณ์ตามความมุ่งหมายภายในระยะเวลาที่จำกัด ผู้เขียนขอขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่าน ในหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้กับผู้เขียนตลอดระยะเวลาการศึกษา ทำให้ผู้เขียนสามารถนำมาความรู้ที่ได้มาวิเคราะห์และประยุกต์ใช้ในการจัดทำเอกัตศึกษานี้และยังเป็นประโยชน์ในการนำมาประยุกต์ใช้ต่อยอดในการทำงานและการดำเนินชีวิตอีกด้วย

ผู้เขียนขอขอบพระคุณครอบครัว ที่คอยสนับสนุนให้กำลังใจในการศึกษาระดับปริญญาโทในครั้งนี้และให้ความช่วยเหลือผู้เขียนเสมอมา ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ในรุ่นที่คอยให้ความช่วยเหลือกันในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นในขณะที่ยังเรียนในห้อง หรือช่วงที่มีการสอบก็คอยสรุปเนื้อหาเรื่องที่เรียนมาจนทำให้ทุกวิชาผ่านพ้นไปได้ด้วยดี รวมไปถึงการทำเอกัตศึกษานี้ด้วย

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกัตศึกษาเล่มนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้อ่านทุกท่าน หากมีข้อบกพร่องผิดพลาดประการใด ผู้เขียนต้องขออภัยมา ณ ที่นี้

วิรงรอง นัยวัฒน์

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3 สมมติฐานของการศึกษา	2
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
บทที่ 2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญในประเทศไทยและปัญหาที่มีอยู่	4
2.1 ความเป็นมาและนิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ.....	4
2.1.1 วิวัฒนาการของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ	5
2.1.2 คำนิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ.....	6
2.1.3 ประเภทและลักษณะของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ.....	9
2.2 ปัญหาและผลกระทบที่เกิดจากการใช้เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ	14
2.2.1 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม.....	14
2.2.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม	16
2.3 ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับภาษี.....	16
2.4 หลักการบริหารภาษีที่ดีของ Adam Smith.....	17
2.5 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญในประเทศไทย	19
2.5.1 หลักในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต	19
2.5.2 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560.....	21
2.5.3 กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560	23
บทที่ 3 แนวทางในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญของประเทศที่ศึกษา	25
3.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญของประเทศ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์.....	25
3.1.1 หลักในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต	25
3.1.2 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต	26
3.1.3 ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต	26
3.1.4 ฐานภาษีสรรพสามิต.....	26
3.1.5 ประเภทของสินค้าที่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต.....	27

3.2	มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยของประเทศกรีซ	28
3.2.1	หลักในการจัดเก็บภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน	28
3.2.2	ผู้มีหน้าที่เสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน	29
3.2.3	ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน	29
3.2.4	ฐานภาษีและอัตราภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน	29
3.2.5	การยกเว้นภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน	30
3.3	เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยของประเทศไทย ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และประเทศกรีซ	31
บทที่ 4	บทวิเคราะห์แนวทางในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย	34
4.1	วิเคราะห์ปัญหามาตรการทางภาษีของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย	34
4.2	แนวทางในการกำหนดนิยามความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการจัดเก็บภาษี	37
บทที่ 5	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	40
5.1	แนวคิดและหลักในการควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย	40
5.2	มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย	41
5.3	มาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย	42
5.4	แนวทางการปรับใช้มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย	42
5.5	ข้อเสนอแนะ	43
บรรณานุกรม		45

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เรือเป็นสิ่งที่มนุษย์คิดประดิษฐ์ขึ้นเพื่อใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทางทั้งในระยะใกล้และการเดินทางระยะไกล ซึ่งจากบันทึกทางประวัติศาสตร์แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยได้ริเริ่มใช้เรือมาตั้งแต่ในสมัยกรุงศรีอยุธยา โดยเรือได้ถูกนำไปใช้ในหลายวัตถุประสงค์ไม่ว่าจะเป็นการนำเรือมาใช้เพื่อการเดินทางของมนุษย์ ใช้เรือเพื่อขนส่งสินค้าในทางการค้าพาณิชย์ การใช้เรือแพเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย ใช้เรือเพื่อการประมงจับสัตว์ นอกจากนี้ยังใช้เรือในการทำศึกสงครามเพื่อแสดงให้ศัตรูได้เห็นถึงแสนยานุภาพทางการทหารของประเทศ

แต่ปัจจุบันเรือที่ใช้งานในประเทศไทยไม่เพียงแต่จะใช้เป็นยานพาหนะในการขนส่งคนโดยสารหรือขนส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งเท่านั้น แต่การล่องเรือยังถือเป็นหนึ่งในรูปแบบการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ คือการล่องเรือยอชต์หรือการล่องเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยวไปตามจุดท่องเที่ยวต่าง ๆ ในทะเล ร่วมกับการทำกิจกรรมต่างๆ เช่น การดำน้ำ การเล่นน้ำ การตกปลา การพายเรือคายัค ฯลฯ ซึ่งบนเรือยอชต์จะประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นห้องนอน ห้องครัว ห้องน้ำ อ่างแช่น้ำ ห้องต่างๆ ซึ่งล้วนแล้วแต่ได้มีการตกแต่งเอาไว้อย่างสวยงามหรูหรา รวมทั้งยังมีพนักงานบนเรือคอยให้บริการและดูแลนักท่องเที่ยวที่มาใช้บริการ จากความแปลกใหม่และความสะดวกสบายที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลให้รูปแบบการท่องเที่ยวประเภทนี้ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงวิกฤตการณ์โคโรนาไวรัส หรือ โควิด-19 ที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวไทยไม่สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังต่างประเทศได้ พวกเขาจึงหันมาให้ความสนใจและท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าวมากยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดรายได้แก่ผู้ประกอบการที่ให้บริการเรือยอชต์และถือว่าการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของประเทศที่ดีในช่วงเวลาที่ผ่านมา

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าการล่องเรือยอชต์หรือเรือสำราญมีวัตถุประสงค์การนำไปใช้งานที่แตกต่างจากเรือโดยทั่ว ๆ ไปที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการเดินทางหรือขนส่งจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งเท่านั้น แต่เรือยอชต์กลับมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวเกิดความเพลิดเพลิน สร้างความสำราญในช่วงเวลาแห่งการพักผ่อนของพวกเขา

เมื่อข้าพเจ้ามองถึงวัตถุประสงค์ในการใช้งานที่แตกต่างออกไปของเรือยอชต์ อีกทั้งมองในเรื่องความสามารถในการสร้างรายได้หรือการหารายได้ของเรือยอชต์ จึงพบว่าเรือยอชต์มีความแตกต่างจากเรือโดยทั่ว ๆ ไป ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม การเสียภาษีของเรือยอชต์ย่อมควรที่จะแตกต่างจากเรืออื่น ๆ ด้วย แต่จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือของประเทศไทยในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พบว่าได้มีการกำหนดพิกัดอัตราค่าธรรมเนียมจดทะเบียนเรือไทยเอาไว้ โดยเป็นการแบ่งประเภทตามขนาดของเรือ (น้ำหนักตันกรอส) เท่านั้น¹ สำหรับเรือยอชต์ที่จดทะเบียนและใช้งานในประเทศไทยจะได้รับสิทธิลดอัตราภาษีสรรพสามิต ตามพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2560² และกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.

¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ตามบัญชีค่าธรรมเนียมอัตราขั้นสูง

² พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2560 บัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 8 สินค้าเรือ ประเภท 08.01

2560³ ทั้ง ๆ ที่หากพิจารณาวัตถุประสงค์ในการใช้งานของเรือยอชต์ถือได้ว่าเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย เนื่องจากการใช้เรือยอชต์เป็นการใช้งานที่เกินความจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวัน นอกจากนี้การใช้งานเรือยอชต์ได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทำลายทรัพยากรทางธรรมชาติอีกด้วย

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายและมาตรการทางภาษีที่ใช้กับเรือยอชต์ของประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม ข้าพเจ้าจึงสนใจปัญหาดังกล่าวและศึกษาโดยการทำเอกัตศึกษาเพื่อเสนอแนะมาตรการทางภาษีและมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีจากเรือยอชต์ในประเทศไทย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

(1) เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยในประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560

(2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางภาษีและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และประเทศกรีซ

(3) เพื่อเสนอแนะแนวทางมาตรการทางกฎหมายเพื่อใช้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยของประเทศไทยให้มีความเหมาะสม

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ประเทศไทยควรกำหนดแนวทางในการจัดเก็บ และกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ให้มีความเหมาะสม ชัดเจนและเป็นธรรมเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการบริหารภาษีที่ดี

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษามาตรการทางกฎหมายและมาตรการทางภาษีของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่การได้รับเรือมารวมถึงขณะที่ได้ครอบครองเรือไว้เพื่อใช้งาน และศึกษามาตรการทางกฎหมายและมาตรการทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยในต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และประเทศกรีซ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์และเสนอแนะการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยให้มีความเหมาะสม ชัดเจนและเป็นธรรม

³ บัญชีท้ายกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 ตอนที่ 8 สินค้าเรือ ประเภท 08.01

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

การดำเนินการวิจัยด้วยวิธีการศึกษาค้นคว้าเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยการศึกษา ค้นคว้า รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลจากตัวบทกฎหมาย เช่น ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 เป็นต้น บทความ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย รวมถึงข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้องกับเรี่ยยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ เมื่อรวบรวมข้อมูลได้แล้วจึงนำข้อมูลที่ได้มาประเมินความถูกต้อง ครบถ้วนและความน่าเชื่อถือของข้อมูล จากนั้นนำเอาข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอมาตรการทางกฎหมายและมาตรการทางภาษีในการแก้ไขปัญหาการจัดเก็บภาษีเรี่ยยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จของประเทศของได้อย่างเหมาะสม

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(1) เพื่อให้ทราบมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรี่ยยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จในประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และ กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560

(2) เพื่อให้ทราบมาตรการทางภาษีและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรี่ยยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และประเทศกรีซ

(3) วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรี่ยยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ เพื่อสามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นมาตรการในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรี่ยยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จของประเทศไทย

บทที่ 2

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยใน ประเทศไทยและปัญหาที่มีอยู่

เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นยานพาหนะที่มีสภาพและลักษณะเป็นการเฉพาะ อีกทั้งมีวัตถุประสงค์การใช้งานที่แตกต่างจากยานพาหนะที่ใช้ในการสัญจรทางน้ำโดยทั่วไป คือนำไปใช้งานเพื่อความปลอดภัยและสันทนาการ จึงถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยและไม่มีควมจำเป็นในการดำรงชีวิตสำหรับบุคคลทั่วไป ทำให้ในต่างประเทศมีการกำหนดนโยบายเพื่อใช้ในการควบคุมการบริโภคผ่านมาตรการทางกฎหมาย ผู้เขียนจึงสนใจศึกษาประวัติความเป็นมา การให้คำนิยาม ประเภทและลักษณะของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ตลอดจนมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยในปัจจุบันว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.1 ความเป็นมาและนิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

หากพูดถึง “เรือยอชต์ (Yacht)” คนทั่วไป ๆ จะคิดว่าการล่องเรือยอชต์เป็นการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัย และเป็นหนึ่งในกีฬาของผู้มีอันจะกินหรือกลุ่มเศรษฐีผู้มั่งคั่งเท่านั้น แต่ในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมาด้วยกระแสแห่งโลกาภิวัตน์ทำให้การใช้เรือยอชต์ในยุคปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไป จากที่เคยใช้เป็นกิจกรรมยามว่างสำหรับผู้ที่มีฐานะหรือชนชั้นสูงพวกไฮโซที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวหรือใช้เพื่อการแข่งขันในเกมส์กีฬา ได้กลายมาใช้ในการกิจกรรมสำหรับคนกลุ่มใหญ่ที่มีฐานะรองลงมามากขึ้น เช่น การเช่าเรือยอชต์ล่องทะเลเพื่อจัดปาร์ตี้ส่วนตัวแบบรายวัน เป็นต้น

เรือยอชต์ เป็นเรือที่มีลักษณะการใช้งานที่แตกต่างจากเรือที่เราพบเห็นโดยทั่วไป เช่น เรือรับขนส่งสินค้า เรือรับขนคนโดยสาร เรือประมง ฯลฯ เป็นต้น ดังนั้นเมื่อก้าวถึงเรือยอชต์หลายคนอาจจะมีคำถามที่สับสนกับเรือเดินสมุทรซึ่งเป็นเรือโดยสารขนาดใหญ่ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกล ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการขนส่งข้ามทะเลหรือข้ามมหาสมุทร หรือบรรทุกขนส่งสินค้าข้ามทวีป แต่นอกจากวัตถุประสงค์ในการขนส่งคนโดยสารและขนส่งของแล้วนั้น ปัจจุบันเรือเดินสมุทรมักถูกนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างอื่น นั่นคือ การล่องเรือเพื่อความปลอดภัยหรือที่เรียกว่า “เรือสำราญ” ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าเรือสำราญถือเป็นประเภทหนึ่งของเรือยอชต์ เนื่องจากเรือยอชต์มีมากมายหลายขนาดทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ โดยในเรือยอชต์จะมีทั้งห้องนอน ห้องครัว ห้องน้ำ และห้องต่าง ๆ ที่ได้รับการตกแต่งอย่างสวยงามหรูหราและปราณีต เสมือนการพักผ่อนในบ้านหรือโรงแรมหรูลอยน้ำ ทำให้ในบางครั้งมีการเรียกเรือยอชต์ว่าเรือสำราญ หรือเรือสันทนาการ อย่างไรก็ตาม การเติบโตและความนิยมของการล่องเรือยอชต์ในหลายประเทศนำไปสู่การพัฒนาของวงการเรือยอชต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์เป็นวงกว้างซึ่งรวมถึงในประเทศไทยเช่นเดียวกัน แต่ในปัจจุบันพบว่ายังมีปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเรือยอชต์ที่ยังไม่มีความชัดเจน จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์ ไม่ว่าจะเป็นประวัติศาสตร์ความเป็นมา วิวัฒนาการของเรือยอชต์ นิยามคำจำกัดความต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การจัดประเภทและลักษณะของเรือยอชต์ รวมถึงกฎหมายในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์ เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษาเนื้อหาในบทอื่น ๆ ถัดไป

2.1.1 วิวัฒนาการของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ

จากการศึกษาพบว่า เรือยอชต์ คือ สิ่งที่ชาวดัตช์เป็นผู้ประดิษฐ์ขึ้นในศตวรรษที่ 14 โดยคำว่า “Yacht” เป็นคำที่มีที่มาจากภาษาดัตช์ คือ “Jacht” หรือ “Jachten” ซึ่งมีความหมายว่า “ล่า” หรือ “เร่ร่อน” เหตุผลที่เรียกเรือที่สร้างขึ้นดังกล่าวว่า “Jacht” ก็เพราะเรือยอชต์มีคุณสมบัติที่เด่น ๆ คือ เป็นเรือมีน้ำหนักเบาและมีความรวดเร็ว ว่องไวมากในการขับเคลื่อน จึงทำให้ในอดีตกองทัพเรือของดัตช์หรือประเทศเนเธอร์แลนด์ใช้เรือยอชต์ในการไล่ล่าและสกัดจับเหล่าโจรสลัดที่มาก่อความเดือดร้อน เข้าโจมตีและทำลาย หรือปล้นสะดมกองทัพเรือของชาวดัตช์⁴

ในปี ค.ศ. 1620 ชาวดัตช์ได้มอบเรือยอชต์ที่ชื่อว่า “Mary” ให้แก่พระเจ้า Charles II แห่งอังกฤษ โดยพระองค์ได้เสด็จกลับประเทศอังกฤษหลังจากที่ทรงลี้ภัยมาประทับในประเทศเนเธอร์แลนด์เป็นเวลาเกือบ 10 ปีและเพื่อเป็นเฉลิมฉลองการกลับเข้าสู่บัลลังก์ พระองค์ได้ทรงเล่นเรือยอชต์ลำนี้จากกรุงอัมสเตอร์ดัมเพื่อกลับยังประเทศอังกฤษ

จากการศึกษาพบว่าได้มีการแยกช่วงระยะเวลาของเรือยอชต์ออกโดยยึดตามการเปลี่ยนแปลงของการออกแบบและลักษณะของเรือยอชต์ดังนี้ ช่วงเริ่มต้นหรือที่เรียกว่า Formative year ในระหว่างปี ค.ศ. 1660 – 1851 ช่วง Gaudy year ในระหว่างปี ค.ศ. 1851 – 1914 ช่วง Amateur year ในระหว่างปี ค.ศ. 1914 – 1983 และช่วงปัจจุบัน ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1983 - ปัจจุบัน นอกจากนี้ยังพบว่าในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1830 – 1930 ได้มีการออกแบบเรือยอชต์แบบ Classic Motor Yachts ขึ้นมาเป็นครั้งแรก โดย James Gordon Bennett ซึ่งถือว่าเป็นยุคเริ่มต้นของเรือยอชต์แบบมีมอเตอร์ที่ไม่ต้องอาศัยแรงลมในการเล่นเรือเพียงอย่างเดียว โดยเรือยอชต์แบบมีมอเตอร์ หรือ Classic Motor Yachts ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากจนต่อมาได้แพร่หลายไปในประเทศสหรัฐอเมริกา ในช่วงปี ค.ศ. 1970 นอกจากนี้ความนิยมดังกล่าวยังได้แผ่ขยายไปยังประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะประเทศในเครือจักรภพรวมไปถึงประเทศออสเตรเลียและประเทศในแถบเมดิเตอร์เรเนียน

ความนิยมในการนำเรือยอชต์มาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวและการแข่งขันกีฬาทางน้ำมีเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ และในปี ค.ศ. 1661 ประเทศอังกฤษได้มีการจัดตั้งสมาคมเรือยอชต์ขึ้นเป็นครั้งแรก โดยใช้ชื่อว่า “The Port of Plymouth Royal Clarence Regatta Club” ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น “The Royal Western Yacht Club” ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อต้องการจัดระเบียบเรือยอชต์และเพื่อจัดการแข่งขันต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือยอชต์ อีกทั้งเพื่อปรับปรุงแก้ไขการออกแบบเรือยอชต์เพื่อใช้สำหรับการแข่งขันของสมาชิกจนถึงปัจจุบัน

ในส่วนของการจัดให้มีการแข่งขันเรือยอชต์นั้น จากการศึกษาค้นคว้าพบว่า หลังจากที่พระเจ้า Charles II แห่งอังกฤษได้รับมอบเรือยอชต์จากชาวดัตช์แล้วนั้น พระองค์ได้ศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับเรือยอชต์และได้สร้างเรือยอชต์ของพระองค์เองเป็นจำนวนมากถึง 20 ลำ ซึ่งความชื่นชอบหลงใหลในเรือยอชต์ของพระเจ้า Charles II ได้แผ่อิทธิพลไปสู่พระอนุชาของพระองค์คือ ดยุคแห่งยอร์ก (ต่อมาคือพระเจ้า James II) ให้ทรงโปรดปรานและหลงใหลในเรือยอชต์เฉกเช่นเดียวกับพระองค์ ซึ่งในภายหลังทั้งสองพระองค์ได้ริเริ่มจัดให้มีการแข่งขันเรือยอชต์ครั้งแรกขึ้นในปี ค.ศ. 1661 เพื่อชิงเงินรางวัลเดมิฟัน 100 ปอนด์ ซึ่งการแข่งขันได้จัดให้มีขึ้นในแม่น้ำเทมส์ โดยเส้นทางในการ

⁴ The Evolution of The Yacht, (สืบค้นวันที่ 24 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ [https:// www.moranyachts.com/news/the-evolution-of-the-yacht/](https://www.moranyachts.com/news/the-evolution-of-the-yacht/)

แข่งขันนั้นเริ่มต้นจากกรีนิชแล้วล่องไปยังเกรฟเซนด์ จากนั้นต้องล่องกลับมายังจุดเริ่มต้น ซึ่งผลการแข่งขันในครั้งนี้นำปรากฏว่าพระเจ้า Charles II เป็นฝ่ายพ่ายแพ้ไปในช่วงเช้าและสามารถกลับมาเอาชนะพระอนุชาได้ในช่วงบ่าย

จากเหตุการณ์แข่งขันเรือยอชต์ระหว่างพระเจ้า Charles II กับดยุคแห่งยอร์กในครั้งนั้น ทำให้เกิด “กีฬาแห่งราชา” ขึ้น โดยการแข่งแล่นเรือยอชต์ที่จัดตั้งขึ้นในตอนแรกถูกสงวนเอาไว้สำหรับผู้ที่สืบเชื้อสายในราชวงศ์เท่านั้น เนื่องจากว่าเรือยอชต์เป็นเรือขนาดใหญ่ที่มีความหรูหราและราคาแพงจึงเหมาะที่จะเป็นพาหนะสำหรับผู้คนในราชวงศ์เพียงเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามข้อกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านี้ได้เปลี่ยนไป ในทศวรรษที่ 1700 การแข่งแล่นเรือยอชต์ได้เป็นกีฬาที่ได้รับความนิยมและกลายเป็นที่นิยมอย่างมากในหมู่ผู้มีเงินหรือหมื่นคนรวยไม่ได้ถูกจำกัดเฉพาะเพียงแค่นั้นในราชวงศ์เท่านั้น โดยพวกผู้มีเงินชนชั้นสูงในยุคนั้นได้เริ่มซื้อหรือสร้างเรือยอชต์ของตนเองขึ้นมา ผลจากความนิยมที่มากขึ้นนี้ส่งผลให้การแข่งขันเรือยอชต์ในแม่น้ำเทมส์เริ่มจัดขึ้นอย่างจริงจังและได้รับความนิยมมากขึ้นในศตวรรษที่ 18 โดยเดอะรอยัลเทมส์ยอชต์คลับ เป็นผู้จัดการแข่งขันในปี ค.ศ. 1775

ในช่วงปี ค.ศ. 1800 การแล่นเรือยอชต์ได้รับความนิยมอย่างมากไปทั่วมหาสมุทรแอนแลนติก และสำหรับในแถบอเมริกาเหนือ นั้น ยอชต์คลับถาวรแห่งแรกในประเทศสหรัฐอเมริกาคือ เดอะดีทรอยท์เบ็ทคลับ ซึ่งก่อตั้งในปี ค.ศ. 1839 แต่หลังจากนั้นไม่นานในปี ค.ศ. 1844 นายจอห์น ซี สตี เวนส์ ประธานสมาคมฯ ซึ่งเป็นผู้จัดรายการแข่งขันเรือยอชต์แห่งสหรัฐอเมริกา หรือที่เรียกว่า รายการอเมริกาคัพ ได้ก่อตั้งสมาคมเรือยอชต์ขึ้นมา โดยใช้ชื่อว่า “New York Yacht Club (NYYC)” นอกจากนี้ยังก่อเกิดองค์กรระดับประเทศขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก อาทิ “สมาคมแข่งขันเรือยอชต์แห่งเกาะอังกฤษ” ถูกจัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1875 และ “สมาคมเรือใบแห่งสหรัฐอเมริกา” ถูกจัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1897 ซึ่งเดิมใช้ชื่อว่า “สหพันธ์การแข่งขันเรือยอชต์แห่งอเมริกาเหนือ” ซึ่งสมาคมเหล่านี้ได้จัดให้มีการแข่งขันเรือยอชต์ขึ้น โดยในปัจจุบันสมาคม ISAC (International Sailing of America Club) ของประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าเป็นสมาคมที่มีกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานขนาดใหญ่ที่สุด และได้มีการจัดให้มีการแข่งขันขึ้นซึ่งดำเนินการให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่สหพันธ์การแข่งขันเรือยอชต์สากลกำหนดเอาไว้⁵

2.1.2 คำนิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

จากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลพบว่า ได้มีการให้คำนิยามหรือความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเอาไว้ในหลากหลายความหมาย ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจในความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่ตรงกัน ในที่นี้ผู้เขียนจะขอจัดแบ่งประเภทของคำนิยามและความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยออกเป็น 2 หมวดด้วยกัน คือ (1) คำนิยามที่มีใช้คำนิยามทางกฎหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย และ (2) คำนิยามทางกฎหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

⁵ From Sails to Motors: The History of Yachting, (สืบค้นวันที่ 24 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://vanislemarina.com/from-sails-to-motors-the-history-of-yachting/>

2.1.2.1 คำนิยามที่มีใช้คำนิยามทางกฎหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย มีดังนี้

ก. คำว่า “ยอชต์” มีต้นกำเนิดมาจากคำว่า “Jatch” หรือ “Jachten” ในภาษาดัตช์ ซึ่งมีความหมายว่า “ลำ” หรือ “เร่กริบ” ซึ่งคำนี้ได้เกิดขึ้นในภาษาอังกฤษในปี ค.ศ. 1661 เมื่อชาวดัตช์ได้สร้างเรือยอชต์ “Mary” เพื่อถวายเป็นของขวัญการกลับคืนสู่บัลลังก์ของพระเจ้า Charles II ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นในวิวัฒนาการของเรือยอชต์ ด้วยเหตุนี้เรือยอชต์ในความหมายแรกเริ่มต้นจึงหมายถึง เรือของพระราชสำนักซึ่งนำพาเจ้าชาย ทูต หรือบุคคลสำคัญ เพื่อใช้เดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง แต่ในภายหลังความหมายดังกล่าวของเรือยอชต์ได้ถูกเปลี่ยนแปลงไป เกิดเป็นความหมายใหม่ของเรือยอชต์ขึ้น คือ เรือใบส่วนบุคคลซึ่งใช้เพื่อความปลอดภัยและการกีฬา

ข. Yatch (n.) หมายความว่า (1) เรือที่มีลักษณะ Light Sailing Boat ที่สร้างขึ้นมาเพื่อการแข่งขันเรือยอชต์ (2) Large vessel use power-driven หรือเรือยอชต์ขนาดใหญ่ขับเคลื่อนด้วยพลังงาน เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจในการล่องเรือเป็นการส่วนตัว นอกจากนี้ Yatch หากนำมาใช้เป็นคำกริยา (Verb) จะหมายถึง การท่องเที่ยวทางน้ำหรือการแข่งขันเรือยอชต์เป็นงานอดิเรก⁶

ค. เรือยอชต์เป็นเรือสำราญประเภทหนึ่ง แต่มีความแตกต่างจากเรือสำราญในเรื่องขนาดและลักษณะการใช้งาน ซึ่งหากจะเปรียบเรือยอชต์อาจจะเทียบได้กับรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความหรูหราและเปรียบได้กับบ้านหรูที่สามารถลอยน้ำได้ โดยจะประกอบไปด้วยห้องนอน ห้องน้ำ ห้องครัว ห้องเอนกประสงค์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ได้มีการตกแต่งภายในไว้อย่างประณีต นอกจากนี้เรือยอชต์จะเป็นสัญลักษณ์ที่สามารถแสดงฐานะของเจ้าของเพื่อบ่งบอกความมั่งคั่งร่ำรวยแล้วนั้น ในต่างประเทศยังนำเรือยอชต์มาใช้เป็นบ้านที่พักอาศัย ใช้ในการกีฬา หรือใช้เป็นยานพาหนะ โดยเรือยอชต์ที่ใช้เป็นที่พักอาศัยสำหรับชุมชนที่ติดแม่น้ำหรือทะเลจะเรียกว่า “Yachtsmen”⁷

ง. เรือใบที่ใช้เพื่อความปลอดภัยขนาดเล็กแบบเปิด หรือ (1) เรือขนาดใหญ่ที่ปกติเดินด้วยเครื่องยนต์เพื่อการสัญจร (2) คำกริยา หมายถึง การแล่นเรือใบเพื่อการท่องเที่ยว หรือการแข่งขันโดยเรือยอชต์ (3) เรือยอชต์ (Yachts) มีคำเรียกอีกคำว่า Recreation boats ซึ่งหมายถึง เรือเพื่อความพึงพอใจ เพื่อความสุขหรือหาความบันเทิงใจในยามว่าง หรือเรือเพื่อการสัญจร⁸

จ. Yacht ในความหมายอย่างกว้าง หมายถึง เรือทุกขนาด ทุกรูปแบบ ทุกประเภทที่ใช้เพื่อการท่องเที่ยวหาความปลอดภัย

⁶ Definition of *yacht* noun from the Oxford Advanced Learner's Dictionary, (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/yacht?q=Yacht>

⁷ Definition of a Yacht – Size, Types, Style & Categories, (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://vanislemarina.com/from-sails-to-motors-the-history-of-yachting/>

⁸ yacht | meaning of yacht in Longman Dictionary of Contemporary English, (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.ldoceonline.com/dictionary/yacht>

2.1.2.2 คำนิยามทางกฎหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย มีดังนี้

ก. มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

จากการศึกษาค้นคว้า ผู้เขียนพบว่าไม่มีการให้คำจำกัดความของคำว่า “เรือยอชต์” แต่ได้มีการให้คำนิยามของคำว่า “เรือ” และ “เรือสำราญและกีฬา” เอาไว้ดังนี้⁹

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสารลาก จูง ดัน ยก ขุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ ทำนองเดียวกัน

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความปลอดภัย หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬา โดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

ข. มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

จากการศึกษาค้นคว้า ผู้เขียนพบว่าไม่มีการให้คำจำกัดความของคำว่า “เรือยอชต์” แต่ได้มีการให้คำนิยามของ “เรือ” ดังนี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด¹⁰

ค. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มีการให้คำนิยามของ “เรือสำราญและกีฬา” เอาไว้ดังนี้

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความปลอดภัย หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬา โดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า เว้นแต่ที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย¹¹

ง. คำนิยามตามบัญชีแนบท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิประเภทที่ 08.01 ตอนที่ 8 ของพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มีการให้คำนิยามของเรือเอาไว้ดังนี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด¹²

เนื่องจากตามบัญชีแนบท้ายประกาศกระทรวงการคลังฉบับดังกล่าว ไม่ได้ให้คำนิยามและความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเอาไว้ ทำให้ต้องใช้การตีความว่าความหมายของเรือที่กล่าวไว้นั้นให้หมายความรวมถึงเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยด้วย

จากที่ผู้เขียนได้ทำการศึกษาค้นคว้าพบว่า กฎหมายหลายฉบับของประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่ได้ให้คำจำกัดความและนิยามความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่ชัดเจน เฉพาะเจาะจง มีเพียงการให้คำจำกัดความและนิยามของคำว่า “เรือ” ในความหมายแบบกว้าง ๆ เท่านั้น

โดยผู้เขียนพบว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ให้คำนิยาม “เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความปลอดภัย หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า จากการตีความแสดงว่าเป็นการใช้งานในการส่วนตัว ถ้าเช่นนั้นแล้วเรือยอชต์

⁹ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 3

¹⁰ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 5

¹¹ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 5

¹² พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ตอนที่ 8 สินค้าเรือ

และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่ใช้ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยในปัจจุบัน จะถือว่าเป็นเรือสำราญและกีฬาตามคำนิยามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ เมื่อวัตถุประสงค์การใช้งานนั้นเพื่อหาความปลอดภัย แต่ทั้งนี้การใช้งานเรือดังกล่าวเป็นไปในทางธุรกิจการค้าหากำไร และเมื่อคำจำกัดความและนิยามความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยไม่มีความชัดเจนและไม่เฉพาะเจาะจง จึงทำให้เกิดปัญหาในเรื่องการตีความว่าเรือลำใดจะเป็นเรือที่อยู่ภายใต้คำนิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยตามกฎหมายไทย

2.1.3 ประเภทและลักษณะของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

เรือยอชต์เป็นเรือที่ใช้เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งพบว่าวัตถุประสงค์หลักของเรือยอชต์นั้นมีความแตกต่างจากเรือทั่วไป โดยปกติเรือยอชต์จะมีระบบการขับเคลื่อนด้วยใบเรือและ/หรือเครื่องจักรกล (เครื่องยนต์) ซึ่งความยาวของเรือยอชต์โดยทั่วไปมีขนาดตั้งแต่ 20 ฟุตจนถึงหลายร้อยฟุต และจากการศึกษาพบว่าสมาคมเรือยอชต์ของประเทศอังกฤษ หรือที่เรียกว่า “International Racing Classification (IRC)” และสมาคมเรือยอชต์ของประเทศอิตาลี หรือที่เรียกว่า “International Measurement System (IMS)” ได้มีการจัดประเภทของเรือยอชต์ โดยแบ่งประเภทของเรือยอชต์ตามลักษณะและขนาดของเรือเอาไว้ดังนี้

2.1.3.1 เรือเมกกะยอชต์ Mega Yachts หรือ Super Yachts

เป็นเรือยอชต์ที่มีขนาดใหญ่ โดยมีขนาดตั้งแต่ 100 ฟุตขึ้นไป ซึ่งโดยปกติเรือยอชต์ประเภทนี้จะมีการขับเคลื่อนด้วยใบเรือและ/หรือเครื่องจักรกล (เครื่องยนต์) และหากเป็นระบบเครื่องจักรกลในการขับเคลื่อน เพื่อนำไปใช้ในการค้าเชิงพาณิชย์ จะเรียกว่า “Cruise” หรือมอเตอร์ยอชต์ (Motor Yachts) หรือเรือสปีด (Speed Boat)

รูปที่ 1 Mega Yacht



รูปที่ 2 Mega Yacht



รูปที่ 3 Mega Yacht



2.1.3.2 เรือยอชต์เพื่อการแข่งขัน Sailing Yachts

เป็นเรือยอชต์ที่ไม่มีการจัดแบ่งพื้นที่ใช้สอยบนเรือออกเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน เช่น ห้องพัก ห้องครัว ฯลฯ โดยเรือยอชต์ประเภทนี้จะมีการจัดการแข่งขันขึ้นในทุกปี โดยสมาคมที่ใหญ่ที่สุดที่จัดให้มีการแข่งขันคือ International Sailing of America Club (ISAC) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเรือยอชต์เพื่อการแข่งขันยังสามารถแบ่งออกเป็นประเภทย่อยได้ดังต่อไปนี้

(1) Mono Class คือ เรือที่มีท่อนเดียว หรือเรียกที่เรียกว่า “One About Boat” ซึ่งขนาดของเรือจะมีความยาวอยู่ที่ประมาณ 14-24 ฟุต ไม่มีเครื่องยนต์ และไม่มีอุปกรณ์นำร่อง เช่น รุ่น Laser รุ่น Optimist รุ่น Enterprise และ รุ่น Fly ball

รูปที่ 4 Sailing Yacht – Mono Class



(2) Multi Class คือ เรือที่มีสองท่อน หรือที่นิยมเรียกว่า “Catamaran (CAT)”

รูปที่ 5 Sailing Yacht – Multi Class



(3) Triclass หรือ Trimaran คือ เรือที่มีสามท่อน ซึ่งปกติขนาดของเรือจะมีความยาวอยู่ที่ประมาณ 30-40

ฟุต

รูปที่ 6 Sailing Yacht – Triclass



นอกจากนี้จากการจัดประเภทของเรือยอชต์ตามที่กล่าวข้างต้น พบว่าสมาคมเรือยอชต์ของประเทศอังกฤษ หรือ IRC ยังได้มีการจัดประเภทเรือยอชต์ โดยแบ่งตามลักษณะการออกแบบและขนาดของเรือดังต่อไปนี้ Catamaran Cutter Yaw, Mugian หรือ Bermuda Schooner Sloop และ Trimaran ¹³

จากการศึกษาเพิ่มเติมจากเว็บไซต์ พบว่าได้มีการแบ่งประเภทของเรือยอชต์ออกเป็นตามลักษณะและการขับเคลื่อนของเรือยอชต์ตามการเรียกชื่อรุ่นได้ดังต่อไปนี้ ¹⁴

- ก. *Motor Yachts* คือ เรือยอชต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์หรือมอเตอร์อย่างน้อยหนึ่งตัว ได้มีการจัดประเภทออกเป็นรุ่นต่าง ๆ ดังนี้ Trawler motor yachts, Downese motor yachts, Semi-custom downese fly bridge express yachts, Open downese express cruise yachts, Open motor yachts, Classic motor yachts, Motor Catamaran yachts, Classic express cruisers yachts, Super yachts หรือ Mega yachts, Classic super yachts
- ข. *Sailing Yachts* คือ เรือยอชต์ขับเคลื่อนด้วยลมและใบเรือเป็นหลัก ได้มีการจัดประเภทออกเป็นรุ่นต่าง ๆ ดังนี้ Cruising sailing yachts, Custom-made cruising sailing yachts, Custom-made

¹³ What is IRC? - Rating for keelboats of all size and shapes, (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://ircrating.org/irc-certificate/what-is-irc/>

¹⁴ Definition of a Yacht – Size, Types, Style & Categories, (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://vanislemarina.com/from-sails-to-motors-the-history-of-yachting/>

racing cruising sailing yachts, Cruising Trimaran yachts, Lifting keel cruising-racing as sailing yachts, One-design sail boat yachts, Classic sail boats yachts, Cruising racing sail boat yachts, Cruising racing Catamaran yachts, Sailing Catamaran yachts, Sailing Trimaran yachts

- ค. นอกจากการแบ่งเรือยอชต์ออกเป็นเรือขับเคลื่อนด้วยใบ (Sailing Yachts) และเรือขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ (Motor Yachts) แล้ว ปัจจุบันยังได้แบ่งเรือยอชต์ออกเป็น Outboard motor, Fiberglass boat hull, Stem drive, Sport jet boats, Personal water craft และ Inflatable and RIBS

2.2 ปัญหาและผลกระทบที่เกิดจากการใช้เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

ปัจจุบันการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั้งจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งถือว่าการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์สร้างรายได้ให้กับประเทศไทยอย่างมาก แต่ในขณะเดียวกันการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยก็ได้สร้างปัญหาและผลกระทบต่อประเทศไทยด้วยเช่นกัน ซึ่งปัญหาและผลกระทบดังกล่าวประกอบด้วย 2 ประเด็นหลัก ๆ ดังนี้

2.2.1 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การล่องเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย เป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของกลุ่มคนเพียงกลุ่มหนึ่ง แต่ได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศของประเทศอย่างมหาศาล เนื่องจากการเดินเรือแต่ละลำ ไม่ว่าจะเป็นเรือที่มีขนาดเล็กหรือเรือที่มีขนาดใหญ่ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดมลภาวะและมลพิษต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) มลพิษทางอากาศ

การเดินทางโดยเรือส่วนใหญ่จะใช้น้ำมันที่มีปริมาณกำมะถันหรือซัลเฟอร์ (Sulphur) ในปริมาณที่สูง ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเข้าสู่ระบบนิเวศ โดยการศึกษาซึ่งตีพิมพ์ในวารสาร “Nature” เมื่อปี พ.ศ. 2564 พบว่า การปล่อยก๊าซซัลเฟอร์จากเรือเดินสมุทรทำให้เกิดการตายก่อนวัยอันควรของประชากรกว่า 400,000 คนจากโรคมะเร็งปอด และโรคกล้ามเนื้อหัวใจ รวมถึงโรคหอบหืดในเด็กอีกกว่า 14 ล้านคนต่อปี ภายหลังจากตายอดจำนวนผู้ป่วยจะลดลงเหลือ 250,000 คนและ 6.4 ล้านรายตามลำดับ¹⁵ และจากข้อมูลในอดีตก็พบว่าในปี พ.ศ. 2560 สายการบินเรือสำราญรายใหญ่ที่สุดของโลก “คาร์นิวัล” ถูกระบุว่าเรือสำราญของบริษัทดังกล่าวนี้เป็นตัวการที่สำคัญในการปล่อยก๊าซพิษ “ซัลเฟอร์ไดออกไซด์” ซึ่งเป็นต้นเหตุของโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจและโรคปอด นอกจากนี้การปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ยังทำให้เกิดสารตะกั่วและก่อให้เกิดฝนกรด ซึ่งส่งผลกระทบต่อไปถึงสิ่งมีชีวิตในท้องทะเลอีกด้วย

¹⁵ อรุณกิจ ควบคุม ความยั่งยืน ลดซัลเฟอร์ ลดผลกระทบทางทะเล, (สืบค้นวันที่ 8 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์,

(2) มลพิษทางทะเล

กิจกรรมในทะเลที่ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ได้แก่ การเดินเรือ การล่องเรือ เรือที่ทำการประมง และท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลทั้งสิ้น ซึ่งในปัจจุบันการท่องเที่ยวทางทะเลได้รับความนิยมสูงและผลที่ตามมาคือ การเพิ่มปริมาณขยะมูลฝอยของเสีย เช่น การแอบปล่อยขยะปฏิภูล เศษอาหารและขยะพลาสติกปริมาณมหาศาล และน้ำเสียทิ้งลงไปในทะเล ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือไม่ หรือจะโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม ล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและจำนวนสัตว์น้ำและสัตว์ทะเลหายาก รวมถึงคราบน้ำมันที่เกิดจากเรือท่องเที่ยวและเรือโดยสารทำให้น้ำทะเลมีคุณภาพเสื่อมโทรมลง โดยการปนเปื้อนน้ำมันที่รั่วไหล (Oil Spill) ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล เนื่องจากน้ำมันบนผิวน้ำไปขัดขวางการถ่ายเทก๊าซออกซิเจนระหว่างอากาศและน้ำ ทำให้สัตว์น้ำขาดออกซิเจนและรากต้นไม้ในป่าชายเลนไม่สามารถหายใจได้จึงเป็นการทำลายระบบนิเวศน์ป่าชายเลน นอกจากนี้คราบน้ำมันจะไปเคลือบผิวหนังของสัตว์และถูกดูดซึมเข้าไปในร่างกายทำให้ไปยังยังการสืบพันธุ์และการเจริญเติบโต นอกจากนี้คราบน้ำมันยังปิดกั้นแสงสว่างที่ส่องลงมาสู่พื้นท้องน้ำ มีผลต่อขบวนการสังเคราะห์แสงของพืชน้ำ โดยน้ำมันที่มีความเข้มข้นสูงอาจทำให้สัตว์น้ำตายได้ (โดยค่าความเข้มข้นที่ได้รับคือ 1-3 มิลลิกรัมต่อลิตร เป็นเวลานานกว่า 96 ชั่วโมง) และน้ำมันที่มีความหนาแน่นสูงเมื่อจมลงสู่พื้นท้องทะเลมีผลต่อสัตว์หน้าดินอีกด้วย นอกจากนี้การท่องเที่ยวทางทะเลยังเป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล เช่น การทิ้งสมอเรือในเขตหวงห้ามหรือบริเวณพื้นที่แนวปะการัง ทำให้แนวปะการังได้รับความเสียหาย ปัญหาเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อทำให้ทรัพยากรชายฝั่ง รวมไปถึงระบบนิเวศน์ใต้ท้องทะเล และทัศนียภาพของแหล่งท่องเที่ยวอันเสื่อมโทรมลงและยังมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของนักท่องเที่ยวและประชาชนในท้องถิ่นนั้น ตัวอย่างเช่น การเกิดการขยายตัวของสาหร่ายเห็ดหูหนู (Padina) ที่ อ่าวแม่ยาย อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ ตั้งแต่ปี 2531 ทำให้ปะการังที่สมบูรณ์หนาแน่น ถูกสาหร่ายขึ้นคลุมจนจนทำให้ปะการังล้มตายและต้องปิดอ่าวไม่เปิดให้ท่องเที่ยวในที่สุด ซึ่งสาเหตุเกิดจากมีสารฟอสเฟตจากการซักล้างตักค้างมากและไม่มีการระบายจึงเป็นอาหารให้แก่สาหร่าย ซึ่งกว่าที่ปะการังจะถูกฟื้นฟูให้กลับมาอุดมสมบูรณ์เพิ่มขึ้นก็ต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานและไม่อาจเทียบเท่ากับความสมบูรณ์ที่เคยมีมาในอดีตก่อนที่จะถูกทำลายลงได้เลย¹⁶

(3) มลพิษทางเสียง

เสียงใต้น้ำที่เกิดจากการเดินทางโดยเรือ ถือว่าเป็นเสียงรบกวน (Noise) อันเป็นเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของมนุษย์ (Anthropogenic noise หรือ Manmade sound) ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยเฉพาะในเรื่องของการรบกวนการได้ยินของสัตว์ทะเล โดยเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นนี้มีแหล่งกำเนิดเสียงหลัก ๆ คือ การเคลื่อนไหวนวของใบจักรเรือ (Propeller action) การทำงานของเครื่องจักรขับเคลื่อน (Propulsion machinery) และการปะทะน้ำของตัวเรือ (Hydraulic flow over the hull) โดยทั่วไปจะมีความถี่เสียงต่ำในระหว่าง 10 ถึง 1,000 เฮิรตซ์ ซึ่งเป็นช่วงความถี่เดียวกับที่วาฬหลายชนิดใช้ จึงส่งผลกระทบต่อวาฬและโลมาหลายสายพันธุ์ คือ ทำให้เสียงของสัตว์ทะเลถูกรบกวน และส่งผลทำให้พฤติกรรมของสัตว์ทะเลมีการเปลี่ยนแปลง เช่น วาฬสีน้ำเงินจะต้องส่งเสียงให้บ่อยขึ้น การเปลี่ยนเส้นทางอพยพของวาฬสีเทา (Gray whales) การลดการใช้พื้นที่ที่มีเรือพลุกพล่านของ

¹⁶ เรือสำราญยุคใหม่ ใส่ใจสภาพแวดล้อม, (สืบค้นวันที่ 8 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์, <https://thairath.co.th/lifestyle/travel/abroad/1644975>

พะยูนแมนนาที (Manatees) รวมทั้งในกรณีของโลมาแม่น้ำคงคา (*Platanista gangetica*) ที่แม่น้ำคงคา ประเทศอินเดีย พบว่าในช่วงเดือนมีนาคมซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการจราจรทางน้ำของเรือขนส่งสินค้าหนาแน่นที่สุด โลมาจึงมีการใช้เสียงสะท้อนน้อยลง และเสียงจากเรือดังกล่าวกลบเสียงสื่อสารของโลมาจนทำให้เกิดความเครียดในโลมาอีกด้วย¹⁷

2.2.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ถือได้ว่าเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยประเภทหนึ่ง เนื่องจากพบว่าผู้ที่เป็นเจ้าของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญต้องเป็นผู้มั่งคั่งหรือระดับเศรษฐี เนื่องจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญเป็นสินค้าที่มีราคาแพง แต่อย่างไรก็ดีมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยได้ลดอัตราภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ จากเดิมที่เคยถูกจัดเก็บในอัตราร้อยละ 50 เหลืออัตราร้อยละ 0 ซึ่งจากการเปลี่ยนแปลงมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อสังคม คือ ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี หากมองลักษณะการใช้งานของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ พบว่าเป็นการใช้เพื่อความเพลิดเพลิน เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ เรือยอชต์จัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยที่รัฐควรจะต้องทำการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แต่ผู้ที่เป็นเจ้าของเรือดังกล่าวกลับได้รับสิทธิประโยชน์ที่ไม่ต้องเสียภาษี ซึ่งผลจากการที่รัฐให้การลดอัตราภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีนี้ยังส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศต่อเนื่องไป นั่นคือภาครัฐขาดรายได้จากการจัดเก็บภาษีที่จะนำมาใช้ในการพัฒนาประเทศชาติ

จากการศึกษาพบว่าเรือยอชต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่จะเป็นเรือยอชต์ส่วนตัว (Private Yacht) ซึ่งมีจำนวนประมาณ 3,000 ลำทั่วประเทศ และโดยส่วนมากมีค่าเฉลี่ยความยาวน้อยกว่า 80 ฟุต (30 เมตร) ซึ่งมีราคาขั้นต่ำอยู่ที่ 8 ล้านบาท ดังนั้นการที่ภาครัฐมีมาตรการทางกฎหมายในการลดอัตราภาษีในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเดิมที่จัดเก็บในอัตราร้อยละ 50 ให้เหลืออัตราร้อยละ 0 นั้น ส่งผลทำให้ประเทศชาติสูญเสียเม็ดเงินรายได้จากการจัดเก็บภาษีเพื่อนำไปใช้เป็นเงินงบประมาณในการพัฒนาประเทศชาติจำนวนมหาศาล

2.3 ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับภาษี

ภาษีอากร¹⁸ หมายถึง สิ่งที่รัฐบาลบังคับจัดเก็บจากประชาชนและนำมาใช้เพื่อประโยชน์ของสังคมส่วนรวมในการบริหารและพัฒนาประเทศ โดยรัฐไม่มีสิ่งใดตอบแทนโดยตรงให้แก่ผู้เสียภาษี

การแบ่งประเภทของภาษีอากรอาจแบ่งได้ในหลายลักษณะ หนึ่งในนั้นคือการแบ่งตามหลักการผลกภาระภาษี¹⁹ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

¹⁷ เอื้อการย์ ภูษจร, การจัดการเสียงใต้น้ำซึ่งเกิดจากเรือขนส่งสินค้าตามหลักการจัดการมลพิษที่แหล่งกำเนิด, วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ ปีที่ 16 ฉบับที่ 22, หน้า 3-4

¹⁸ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดุลยลักษณ์ ตราชูธรรม, “กฎหมายภาษีอากร”, หน้า 13-14

¹⁹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดุลยลักษณ์ ตราชูธรรม, “กฎหมายภาษีอากร”, หน้า 20

(1) ภาษีทางตรง (Direct Tax) เป็นภาษีที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีจะต้องแบกรับภาระภาษีไว้เอง ผู้มีหน้าที่เสียภาษีไม่สามารถผลักภาระภาษีนั้นให้แก่บุคคลอื่นได้ ตัวอย่างภาษีประเภทนี้ได้แก่ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีเงินได้นิติบุคคล และภาษีทรัพย์สิน

(2) ภาษีทางอ้อม (Indirect Tax) เป็นภาษีที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีนั้นให้บุคคลอื่นได้ ตัวอย่างภาษีประเภทนี้ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ ภาษีกำนำเข้า ภาษีกำส่งออก ภาษีสรรพสามิต

นอกจากนี้ภาษีอากรยังสามารถแบ่งได้อีกหนึ่งลักษณะ คือ การแบ่งตามฐานภาษี²⁰ สามารถแบ่งได้ 4 ประเภทดังนี้

(1) ฐานรายได้ (Income Base) เป็นภาษีที่เก็บจากฐานรายได้ของบุคคล เช่น ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา และภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นต้น

(2) ฐานการบริโภค (Consumption Tax) เป็นภาษีที่เก็บจากฐานการบริโภคสินค้าหรือบริการ เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีธุรกิจเฉพาะ และภาษีศุลกากร เป็นต้น

(3) ฐานความมั่งคั่ง (Wealth Base) เป็นภาษีที่เก็บจากฐานความมั่งคั่งในทรัพย์สินของผู้เสียภาษี เช่น ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ภาษีมรดก ภาษีรถยนต์ เป็นต้น

(4) ฐานอื่น ๆ

โดยหลักแล้วภาษีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการบริโภคได้แก่ ภาษีฐานการบริโภคซึ่งจัดเป็นภาษีทางอ้อม ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีนั้นให้กับผู้บริโภคได้เพราะเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริโภคโดยตรง มีผลทำให้การจัดเก็บภาษีประเภทนี้ถูกนำมาใช้เป็นมาตรการทางภาษีเพื่อทำให้เกิดการบริโภคลดลงเนื่องจากราคาสินค้าที่เปลี่ยนแปลงสูงขึ้น

2.4 หลักการบริหารภาษีที่ดีของ Adam Smith

หลักการบริหารภาษีที่ดีของ Adam Smith ถูกนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดการจัดเก็บภาษีของนานาประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงในปัจจุบัน โดยหลักการบริหารภาษีที่ดีประกอบไปด้วย 4 หลักเกณฑ์ คือ

- (1) หลักความเป็นธรรม (Equity)
- (2) หลักความแน่นอน (Certainty)
- (3) หลักความสะดวก (Convenience)
- (4) หลักความประหยัด (Economy)

จากการศึกษาวิจัยของชอร์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญในประเทศไทย พบว่ามาตรการทางกฎหมายภาษีในปัจจุบันนั้นยังไม่มีเหมาะสม ชัดเจนและเป็นธรรมตามหลักการบริหารภาษีที่ดี คือ

²⁰ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดุลยลักษณ์ ตราชูธรรม, “กฎหมายภาษีอากร”, หน้า 20-21

หลักความเป็นธรรม (Equity)²¹

หลักการที่สำคัญของหลักความเป็นธรรม คือ การจัดเก็บภาษีจะต้องเป็นไปอย่างยุติธรรมเท่าเทียมกันสำหรับผู้เสียภาษีทุกคน ซึ่งการจะจัดเก็บภาษีให้เกิดความยุติธรรมได้นั้นจะต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ในเรื่องความสามารถหรือสิ่งที่แสดงความสามารถของผู้เสียภาษี อันได้แก่ เงินได้ ทรัพย์สิน และการบริโภค โดยที่หลักเกณฑ์ดังกล่าวจะต้องเป็นการบังคับโดยทั่วกัน ทั้งนี้ในเรื่องการยกเว้นภาษี ก็จึงต้องระมัดระวังเรื่องจำนวนภาษีขั้นต่ำที่ประชาชนทุกคนควรแบกรับเสมอกัน ดังนั้นการพิจารณาหลักความยุติธรรมจึงต้องพิจารณาควบคู่ไปกับหลักความเสมอภาค ซึ่งจากการจัดเก็บภาษีจะสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

หลักความเป็นธรรมโดยสมบูรณ์ (Principle of absolute equity) คือ ผู้เสียภาษีควรจะต้องเสียภาษีเป็นจำนวนเงินที่เท่ากัน เนื่องจากภาระค่าใช้จ่ายของรัฐต้องถูกกระจายให้แก่ผู้เสียภาษีทุกคนในจำนวนที่เท่ากัน

หลักความเป็นธรรมสัมพันธ์ (Modified equity principle) ซึ่งหลักเกณฑ์นี้ยังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 หลัก คือ

- หลักผลประโยชน์ที่ได้รับ (The benefit principle) คือ การเสียภาษียึดตามผลประโยชน์ที่ผู้เสียภาษีแต่ละคนได้รับ หากว่าผู้เสียภาษีคนใดได้รับประโยชน์มากก็ควรจะต้องเสียภาษีในจำนวนที่มากกว่าผู้เสียภาษีที่ได้รับประโยชน์น้อยกว่า หรือไม่ได้รับผลประโยชน์เลย
- หลักความสามารถในการเสียภาษี (The ability to pay principle) คือ การวัดความเสมอภาคในการเสียภาษีโดยการใช้หลักของความเสียสละและความพึงพอใจของผู้เสียภาษีเป็นตัวชี้วัด

จากหลักการข้างต้นผู้เขียนมีความเห็นว่า การกำหนดบทบัญญัติสำหรับการจัดเก็บภาษีของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังขาดความเป็นธรรมตามหลักความเป็นธรรมสัมพันธ์ ทั้งในหลักเกณฑ์ผลประโยชน์ที่ได้รับและความสามารถในการเสียภาษี เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ซึ่งหากพิจารณาในข้อเท็จจริงพบว่าการใช้เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นสินค้าที่ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าประเภทนี้ได้จะต้องเป็นเศรษฐี ผู้มีความมั่งคั่งและมีฐานะทางการเงินที่ดี เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยถูกจัดให้เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย เนื่องจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยไม่ใช่สินค้าที่ประชาชนจะใช้กันเป็นการทั่วไปในชีวิตประจำวันแต่ละวัน และมูลค่าราคาของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยนั้นมีราคาสูงมาก เรือยอชต์บางลำมีราคาสูงถึง 4,500 ล้านบาทหรือหลายสิบล้านบาท อีกประการคือวัตถุประสงค์ในการใช้เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย คือ ใช้เพื่อให้ความสำราญ เพลิดเพลิน และใช้เพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ โดยการล่องเรือยอชต์ได้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรส่วนรวมของประเทศอย่างมากอีกทั้งยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางอากาศ คือ การปล่อยก๊าซพิษ มลพิษทางน้ำ เช่น การปล่อยน้ำเสียและของเสีย การรั่วไหลของคราบน้ำมัน การแอบปล่อยขยะปฏิกูล เศษอาหารและขยะพลาสติกลงไปในแหล่งน้ำ ฯลฯ

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยควรจะต้องมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามหลักความสามารถในการเสียภาษีและตามหลักผลประโยชน์ที่ได้รับ เนื่องจากว่าผู้เป็นเจ้าของเรือ

²¹ ศาสตราจารย์ ดร. ศุภลักษณ์ พินิจกุล, “กฎหมายภาษีอากร”, หน้า 83-86

ยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยแล้วแต่เป็นผู้มีความมั่งคั่งร่ำรวยจึงถือได้ว่าเป็นผู้มีความสามารถในการเสียภาษี อีกทั้งการใช้งานของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรของประเทศมากกว่าผู้อื่น

2.5 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยในประเทศไทย

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายพบว่า ในปัจจุบันมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย คือ ภาษีสรรพสามิต ซึ่งมีหลักในการจัดเก็บดังนี้

2.5.1 หลักในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าและบริการ โดยสินค้าและบริการนั้นจะต้องมีเหตุอันจำเป็นในการที่จะต้องถูกจัดเก็บภาษีด้วยอัตราที่สูงกว่าปกติ เช่น การบริโภคสินค้าที่อาจจะก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ หรือสินค้าที่ฟุ่มเฟือยเกินความจำเป็น เป็นต้น

การเก็บภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย สันนิษฐานว่าได้เริ่มขึ้นตั้งแต่สมัยสุโขทัยแต่ยังไม่พบหลักฐานที่ชัดเจน มาปรากฏหลักฐานในสมัยอยุธยาตอนต้น สมัยพระเจ้าปราสาททอง (พ.ศ. 2178) โดยกฎหมายลักษณะพระธรรมนูญได้กำหนดว่าได้เก็บอากรจากสุรา แต่อัตราเท่าใดและวิธีการจัดเก็บอย่างไร ไม่ได้ระบุไว้ มาปรากฏวิธีในการจัดเก็บที่ชัดเจนในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช สินค้า 2 ประเภทแรกที่ได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต คือ ผืนและสุรา โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดเก็บภาษีระหว่างผืนและสุราจะทำหน้าที่แยกต่างหากจากกัน คือ กรมผืนและกรมสุรา

ในปี พ.ศ. 2474 กรมสุราได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ควบคุมและจัดเก็บภาษีไม้ขีดไฟ และในเวลาต่อมาได้มีกิจการที่หลากหลายมากขึ้น การที่จะใช้ชื่อว่า “กรมสุรา” จึงไม่เหมาะกับหน้าที่ที่ได้รับในเวลานั้น จึงได้มีประกาศพระบรมราชโองการ ลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2474 เปลี่ยนชื่อจาก “กรมสุรา” เป็น “กรมสรรพสามิต” และในพ.ศ. 2476 ให้แก่การสะกดคำใหม่ เป็น “กรมสรรพสามิต”²²

2.5.1.1 วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีดังต่อไปนี้²³

(1) เพื่อหารายได้เข้ารัฐ เนื่องจากภาษีสรรพสามิตสามารถบริหารจัดการ กำหนดอัตราร้อยละที่สูงได้ง่ายกว่าภาษีประเภทอื่น เช่น การเก็บภาษีสรรพสามิตของยาสูบ สุรา น้ำมัน หรือยานยนต์ ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งภาษีสรรพสามิตนั้นสามารถจัดเก็บได้ง่ายและเป็นแหล่งรายได้ที่ดีของรัฐ เนื่องจากสินค้าที่มีการจัดเก็บนั้นเป็นสินค้าที่

²² ประวัติกรมสรรพสามิต, (สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์

https://www.excise.go.th/excise2017/ABOUT_US/HISTORY/index.htm

²³ มีอะไรเปลี่ยนแปลงในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560, (สืบค้นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.fpo.go.th/main/getattachment/General-information-public-service/Tax-Policy-Journal/9631/Tax-Journal-Edition-2-Vol-6-Sep-2018.pdf.aspx>

[fpo.go.th/main/getattachment/General-information-public-service/Tax-Policy-Journal/9631/Tax-Journal-Edition-2-Vol-6-Sep-2018.pdf.aspx](https://www.fpo.go.th/main/getattachment/General-information-public-service/Tax-Policy-Journal/9631/Tax-Journal-Edition-2-Vol-6-Sep-2018.pdf.aspx)

สามารถหาสิ่งมาทดแทนการบริโภคได้ยาก ทำให้เห็นว่าแม้ราคาสินค้าจะสูงขึ้นเนื่องจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แต่การบริโภคก็ยังคงมีอยู่เช่นเดิม

(2) เพื่อจำกัด ควบคุม หรือเพิ่มต้นทุนในการบริโภคสินค้าหรือบริการบางประเภทที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ ได้แก่

- สินค้าหรือบริการที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น เครื่องดื่มที่มีความหวาน สุรา ยาสูบ ไฟล์ สนามแข่งม้า เป็นต้น
- สินค้าหรือบริการที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยหรือไม่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีพ เช่น รถยนต์นั่ง เรือยอชต์ น้ำหอม เป็นต้น
- สินค้าหรือบริการที่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือทำลายสิ่งแวดล้อม เช่น สารทำลายชั้นบรรยากาศ ได้แก่ แบทเตอรี สนามกอล์ฟ เป็นต้น
- สินค้าหรือบริการที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ เช่น น้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมัน เป็นต้น

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตไม่ได้เป็นไปเพื่อหารายได้ให้กับรัฐเพียงอย่างเดียว แต่ภาษีสรรพสามิตยังตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ในการใช้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภค (ประชาชน) เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลโดยที่ไม่เป็นการบังคับประชาชนในลักษณะเป็นการห้ามด้วยการใช้อำนาจของกฎหมาย

2.5.1.2 หลักเกณฑ์การพิจารณาสินค้าและบริการที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตมี 4 ประการ ดังนี้²⁴

(1) สินค้าและบริการที่การบริโภคอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี (Sumptuary Excise)

เหตุผลทั่วไปสำหรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของหลักเกณฑ์นี้ คือ การจัดเก็บภาษีเพื่อต้องการที่จะกีดกันไม่ให้เกิดการบริโภคสินค้าและบริการและเป็นการชดเชยภาระต้นทุนที่รัฐจะต้องแบกรับจากการบริโภสดังกล่าว เช่น การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพราะการที่ประชาชนในประเทศบริโภคน้ำดื่มดังกล่าวจะก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพของพวกเขา เกิดโรคภัยไข้เจ็บ ประชาชนก็อาจจะมาใช้สวัสดิการของรัฐในการดูแลรักษาตัวเอง หรืออาจจะส่งผลกระทบต่อบุคคลอื่น เช่น การเมาแล้วขับ อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุกับบุคคลที่สาม เป็นต้น ดังนั้นรัฐจึงต้องการเก็บ “ภาษีบาป” นี้เพื่อหวังให้ปริมาณการบริโภคสินค้าและบริการดังกล่าวนั้นลดน้อยลง

(2) สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย (Luxury Excise)

เกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตประการนี้คือ การจัดเก็บภาษี สำหรับสินค้าที่มีความเฉพาะหรือการจัดเก็บภาษีจากการบริโภคของคนรวย หรือสามารถตีความได้ว่า การที่ผู้ใดตัดสินใจซื้อสินค้านั้นแสดงให้เห็นว่าผู้นั้นย่อมมีความสามารถในการที่จะจ่ายภาษีได้ โดยภาษีสรรพสามิตกรณีนี้จะเป็นการจัดเก็บจากสินค้าฟุ่มเฟือย เช่น เครื่องประดับ แก้วคริสตัล รถยนต์ เรือยอชต์ ฯลฯ ซึ่งเกณฑ์ในการจัดเก็บภาษีประการนี้อยู่บนสมมติฐานว่าผู้บริโภคมีความสามารถจ่ายภาษีได้ ซึ่งการจัดเก็บภาษีจากสินค้าฟุ่มเฟือยนี้ถือได้ว่าเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับ

²⁴ การใช้ภาษีเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม, (สืบค้นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://pridi.or.th/th/content/2020/12/548>

ประเทศกำลังพัฒนาเนื่องจากเป็นรายได้ของรัฐที่สำคัญ และการจัดเก็บภาษีนี้ยังเพื่อไม่ให้ประชาชนมีการบริโภคที่เกินจำเป็น

(3) สินค้าและบริการที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐบางประการ (Benefit Based Excise)

การจัดเก็บภาษีตามหลักเกณฑ์นี้ คือ สินค้าใดได้รับประโยชน์จากกิจการใดซึ่งรัฐเป็นผู้ให้บริการ ผู้ผลิตก็ควรเสียค่าบริการเป็นการชดเชยให้แก่รัฐ เพราะถ้าปราศจากบริการเหล่านั้นแล้วธุรกิจอาจจะดำรงอยู่ไม่ได้ เพราะสินค้าอาจจะไม่มีประโยชน์แก่การบริโภค ฉะนั้นรัฐควรจะได้รับส่วนแบ่งจากผลประโยชน์ที่ผู้ผลิตได้รับบ้างเพื่อนำมาซ่อมแซมหรือปรับปรุงบริการให้ดีขึ้น กรณีตัวอย่าง เช่น น้ำมัน และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เป็นต้น

(4) หลักเกณฑ์เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Excise)

โดยหลักการแล้วรัฐจะใช้เป็นเครื่องมือของรัฐในทางเศรษฐกิจเพื่อแทรกแซงในทางเศรษฐกิจ เช่น ในช่วงสงครามรัฐอาจเก็บภาษีจากสินค้าบางอย่างเพื่อให้ประชาชนลดการบริโภคลง เป็นต้น

2.5.2 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2560 ซึ่งได้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายฉบับเดิมที่บังคับใช้มาเป็นเวลานาน เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน ลักษณะการประกอบธุรกิจ ลักษณะของสินค้าและบริการ รวมถึง พฤติกรรมการบริโภคของคนในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมากจากในอดีต และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม โปร่งใส เป็นสากลมากขึ้น

2.5.2.1 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต²⁵

ภายใต้มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 “ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หรือผู้อื่นที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี มีหน้าที่เสียภาษีตามมูลค่าหรือตามปริมาณของสินค้า หรือบริการ หรือทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณของสินค้าหรือบริการนั้น ไม่เกินอัตราที่ระบุไว้ในบัญชีกักอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัตินี้ที่ใช้อยู่ในเวลาที่ความรับผิดชอบอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น”

จากบทบัญญัติข้างต้นกล่าวได้ว่าผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตมี 4 ประเภท ได้แก่

(1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หมายความว่า เจ้าของโรงอุตสาหกรรม และให้หมายความรวมถึงผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรมด้วย กล่าวอีกนัยหนึ่งผู้ประกอบอุตสาหกรรมก็คือผู้ผลิตสินค้า

²⁵ พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มาตรา 16

- (2) ผู้นำเข้า หมายความว่า ผู้นำของเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร
- (3) ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ หมายความว่า เจ้าของสถานบริการ และให้หมายความรวมถึงผู้จัดการ หรือ บุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของสถานบริการด้วย
- (4) บุคคลอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด เช่น ผู้ดัดแปลงรถยนต์ เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน เป็นต้น

ซึ่งเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ หากพิจารณาจากบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีความเกี่ยวข้องกับผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตใน 2 กรณีคือ “ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม” และ “ผู้นำเข้า”

2.5.2.2 ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ภายใต้มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดให้ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต ได้แก่

- (1) กรณีสินค้าที่ผลิตขึ้นในราชอาณาจักร โดยทั่วไปให้ถือว่าความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่นำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม เว้นแต่กรณีอื่นที่กฎหมายกำหนด และถ้าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือบุคคลใดนำสินค้าดังกล่าวไปใช้ภายในโรงอุตสาหกรรมก็ให้ถือว่าเป็นการนำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม
- (2) กรณีสินค้าที่นำเข้า ให้ถือว่าความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อนำของเข้าสำเร็จตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เว้นแต่ในกรณีอื่นที่กฎหมายกำหนด
- (3) กรณีบริการ ให้ถือว่าความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อได้รับชำระราคาค่าบริการ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ พบว่ามีอยู่ 2 กรณี คือ

- (1) กรณีสินค้าที่ผลิตขึ้นในราชอาณาจักร ให้ถือว่าความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่นำเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญนั้นออกจากโรงอุตสาหกรรม
- (2) กรณีสินค้าที่นำเข้า ให้ถือว่าความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับความรับผิดในอันที่จะต้องเสียอากรศุลกากร

2.5.2.3 ฐานภาษีสรรพสามิต

ในการคำนวณภาษีตามอัตราตามมูลค่าจำเป็นต้องมีฐานราคาเพื่อใช้ในการคำนวณภาษี ปัจจุบันประเทศไทยใช้ฐานราคา ซึ่งภายใต้มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ให้ถือมูลค่าดังต่อไปนี้เป็นฐานราคา²⁶ ได้แก่

- (1) ในกรณีสินค้า ให้ถือตามราคาขายปลีกแนะนำ โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม
- (2) ในกรณีบริการ ให้ถือตามรายรับของสถานบริการ

²⁶ พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มาตรา 16

จากบทบัญญัติข้างต้นพบว่า ฐานภาษีสรรพสามิตของเรื้อยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสะดวก จะใช้เป็นราคาขายปลีกแนะนำ ซึ่งจะพิจารณาจากราคาขายหรือราคานำเข้า ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน กฎกระทรวง

2.5.2.4 อัตราภาษีสรรพสามิต

อัตราภาษีสรรพสามิต²⁷ ประกอบด้วยกัน 2 ประเภท คือ อัตราตามมูลค่า (Ad Valorem Tax Rate) และ อัตราตามปริมาณ (Specific Tax Rate)

(1) อัตราตามมูลค่า (Ad Valorem Tax Rate)

หมายถึง การจัดเก็บภาษีโดยคำนวณจากร้อยละของมูลค่าสินค้า หรือ รายรับของสถานบริการ เช่น รถจักรยานยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 150 c.c. ต้องเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 2.5 ของราคาขายปลีก แนะนำ เป็นต้น

(2) อัตราตามปริมาณหรือตามสภาพ (Specific Tax Rate)

หมายถึง การจัดเก็บภาษีโดยคำนวณจากปริมาณของสินค้า ซึ่งกำหนดตามหน่วยน้ำหนักสุทธิหรือปริมาณ สุทธิของสินค้านั้น เช่น สินค้าน้ำมัน ต้องเสียภาษีสรรพสามิตตามปริมาตร ในอัตรา 5 บาทต่อลิตร สินค้ายาสูบ จัดเก็บตามน้ำหนักในอัตรา 1.2 บาทต่อกรัม เป็นต้น

2.5.3 กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

ประกาศกรมสรรพสามิตที่ออกตามความในกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 สำหรับสินค้าและบริการที่กรมสรรพสามิตดำเนินการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ได้แก่ สินค้าดังต่อไปนี้²⁸

- (1) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
- (2) เครื่องดื่ม
- (3) เครื่องใช้ไฟฟ้า
- (4) แบตเตอรี่

²⁷ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต, (สืบค้นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://webdev.excise.go.th/aec-law/th/excise-th-thailand.php>

²⁸ ประกาศกรมสรรพสามิต แยกตามประเภทสินค้าและบริการ, (สืบค้นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ https://exc-support.github.io/knowledge-center/customs-clearance/docs/import/excise/excise_announcement_product_list/#16-%E0%B8%AA-%E0%B8%99%E0%B8%84-%E0%B8%B2%E0%B8%9C%E0%B8%A5-%E0%B8%95%E0%B8%A0-%E0%B8%93%E0%B8%91-%E0%B8%97-%E0%B9%83%E0%B8%8A-%E0%B9%80%E0%B8%9B-%E0%B8%99%E0%B9%80%E0%B8%84%E0%B8%A3-%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%94-%E0%B8%A1%E0%B8%97-%E0%B8%A1-%E0%B8%A5-%E0%B8%81%E0%B8%A9%E0%B8%93%E0%B8%B0%E0%B8%9C%E0%B8%87-%E0%B9%80%E0%B8%81%E0%B8%A5-%E0%B8%94-%E0%B8%AB%E0%B8%A3-%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%84%E0%B8%A3-%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%94-%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%82-%E0%B8%A1%E0%B8%82-%E0%B8%99

- (5) แก้วเลคคริสตัล และแก้วคริสตัลอื่น ๆ
- (6) รถยนต์ (รถยนต์นั่ง รถยนต์กระบะ รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน)
- (7) รถจักรยานยนต์
- (8) เรือยอชต์ และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย
- (9) น้ำหอม หัวน้ำหอม และน้ำมันหอม
- (10) พรมและสิ่งทอปูพื้นอื่น (เฉพาะที่ทำด้วยขนสัตว์)
- (11) หินอ่อนและหินแกรนิต
- (12) สารทำลายชั้นบรรยากาศ
- (13) สุรา
- (14) ยาสูบ
- (15) ไฟ
- (16) ผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นเครื่องดื่มน้ำที่มีลักษณะผง เกล็ด หรือเครื่องดื่มน้ำเข้มข้น
- (17) กิจการบันเทิงหรือหย่อนใจ ได้แก่ ไนต์คลับ ดิสโกเธค ผับ บาร์ ค็อกเทลเลาจน์ สถานอาบน้ำหรืออบตัว และนวด
- (18) กิจการเสี่ยงโชค ได้แก่ สนามแข่งม้า การออกสลากกินแบ่ง
- (19) กิจการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สนามกอล์ฟ
- (20) กิจการที่ได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจากรัฐ ได้แก่ กิจการโทรคมนาคม

ซึ่งพบว่าเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย เป็นสินค้าที่จะต้องถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เนื่องจากเข้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต คือ ประเภทที่ 08.01 สินค้าเรือ โดยกำหนดให้อัตราภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยอยู่ที่อัตราร้อยละ 50 ตามมูลค่า

แต่ตามกฎหมายกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ได้กำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าและบริการ ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 โดยกำหนดให้อัตราภาษีสรรพสามิตของสินค้าประเภทที่ 08.01 คือ เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ให้อยู่ที่อัตราร้อยละ 0 จากเดิมที่กำหนดให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 50 ตามมูลค่า ซึ่งวัตถุประสงค์ในการลดอัตราภาษีให้เป็นอัตราร้อยละ 0 นั้นเพื่อประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จวบจนถึงปัจจุบันเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยซึ่งถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยยังคงไม่ได้ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตแต่อย่างใด

บทที่ 3

แนวทางในการจัดเก็บภาษีเรือยอร์ชและยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จของประเทศที่ศึกษา

จากบทที่ 2 ที่ผู้เขียนได้กล่าวถึงความเป็นมา คำนิยาม และประเภทของเรือยอร์ชและยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ อีกทั้งมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้ทราบว่าแนวทางในการจัดเก็บและกำหนดพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิตของเรือยอร์ชและยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังมีความไม่เหมาะสม ชัดเจนและเป็นธรรมตามหลักการบริหารภาษีที่ดี

ในบทที่ 3 นี้ผู้เขียนจึงได้ทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรือยอร์ชและยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จซึ่งได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และประเทศกรีซ ซึ่งผู้เขียนจะนำเสนอในส่วนของมาตรการทางกฎหมายของทั้งสองประเทศที่ผู้เขียนเห็นว่ามีความเหมาะสมและสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยได้

3.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอร์ชและยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ (Republic of the Philippines) เป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก โดยฟิลิปปินส์เป็นประเทศที่ประกอบไปด้วยเกาะน้อยใหญ่ที่มีมากถึง 7,107 เกาะ และมีแนวชายฝั่งทะเลยาวกว่า 36,000 กิโลเมตร²⁹ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาฟิลิปปินส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องเป็นธุรกิจสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

สำหรับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอร์ชและยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ คือ ภาษีสรรพสามิต ซึ่งมีเนื้อหาสาระและรายละเอียดในการจัดเก็บภาษีดังนี้

3.1.1 หลักในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิต เป็นภาษีจากการผลิต การขาย หรือการบริโภคภายในประเทศ โดยมีการจัดเก็บจากสินค้าที่ผลิตในประเทศเพื่อจำหน่ายหรือบริโภคภายในประเทศหรือเพื่อการจำหน่ายอื่นใด นอกจากนี้ยังรวมถึงสินค้าที่นำเข้า

²⁹ ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องในฟิลิปปินส์, (สืบค้นวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ [https:// www.exim.go.th/eximinter/e-news/11344/enews_june2013_AEC.html](https://www.exim.go.th/eximinter/e-news/11344/enews_june2013_AEC.html)

การเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตนั้นจะเก็บจากการบริโภคสินค้าและบริการที่มีความฟุ่มเฟือย ก่อให้เกิดโทษต่อร่างกาย รวมไปถึงสินค้าและบริการที่ไม่มีความจำเป็นในการดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ถูกบัญญัติไว้ในประมวลรัษฎากรแห่งชาติ (The National Internal Revenue Code : NIRC)³⁰

3.1.2 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต

ภายใต้มาตรา 130(A)(1) และ มาตรา 131(A) แห่งประมวลรัษฎากรแห่งชาติ (NIRC) กำหนดผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต ได้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตสินค้าที่ผลิตสินค้าภายในประเทศ (Domestic goods)
- (2) เจ้าของหรือผู้ครอบครองสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ โดยนำสินค้าออกจากสถานประกอบการหรือสถานที่ผลิตโดยไม่เสียภาษี
- (3) เจ้าของหรือผู้นำเข้าสินค้า
- (4) บุคคลที่พบว่ามียังสิ่งของในครอบครองที่ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตนอกเหนือจากสิทธิที่ได้รับยกเว้นตามกฎหมาย

3.1.3 ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ภายใต้มาตรา 130(A)(1) และ มาตรา 131(A) แห่งประมวลรัษฎากรแห่งชาติ (NIRC) กำหนดให้ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเกิดขึ้น ได้แก่

- (1) กรณีสินค้าที่ผลิตขึ้นในประเทศ
ความรับผิดจะเกิดเมื่อมีการนำสินค้านั้นออกจากสถานที่ผลิตหรือสถานประกอบการ
- (2) กรณีสินค้านำเข้า
ความรับผิดจะเกิดเมื่อได้ปล่อยของที่นำเข้านั้นจากด่านศุลกากร

3.1.4 ฐานภาษีสรรพสามิต

ภายใต้มาตรา 129 แห่งประมวลรัษฎากรแห่งชาติ (NIRC) กำหนดให้ฐานภาษีสรรพสามิตมีทั้งหมด 2 รูปแบบ ได้แก่

- (1) ภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ (Specific Tax) ซึ่งหมายถึง ภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บตามน้ำหนักหรือปริมาตรความจุหรือหน่วยวัดทางกายภาพอื่น ๆ
- (2) ภาษีตามมูลค่า (Ad Valorem Tax) ซึ่งหมายถึง ภาษีสรรพสามิตที่คิดจากราคาขายหรือมูลค่าอื่นที่กำหนดของสินค้าหรือสิ่งของ

³⁰ Excise Tax – Bureau of Internal Revenue, (สืบค้นวันที่ 27 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.bir.gov.ph/index.php/tax-information/excise-tax.html>

โดยวิธีการในการคำนวณภาษีสรรพสามิตตามฐานภาษีทั้ง 2 รูปแบบสามารถคำนวณได้ดังนี้

(1) ภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ

ภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ = จำนวนหน่วย (Units) หรือหน่วยการวัดแบบอื่น (Other measurements) x อัตราภาษีเฉพาะ (Specific Tax Rate)

(2) ภาษีตามมูลค่า

ภาษีตามมูลค่า = จำนวนหน่วย (Units) หรือหน่วยการวัดแบบอื่น (Other measurements) x ราคาขายของมูลค่าเฉพาะต่อหน่วย (Selling Price of any specific value per unit) X อัตราภาษีตามมูลค่า (Ad Valorem Tax Rate)

3.1.5 ประเภทของสินค้าที่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ตามบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากรแห่งชาติ (NIRC) ได้กำหนดประเภทของสินค้าที่จะต้องดำเนินการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเอาไว้ โดยจำแนกประเภทไว้เป็นหมวดหมู่ 5 ประเภท ซึ่งได้แก่ สินค้าดังต่อไปนี้

(1) ผลิตภัณฑ์ที่มีแอลกอฮอล์ (Alcohol Products)

- ก. สุรากลั่น (Distilled Spirits)
- ข. ไวน์ (Wines)
- ค. สุราดอง (Fermented Liquors)

(2) ผลิตภัณฑ์ยาสูบ (Tobacco Products)

- ก. ผลิตภัณฑ์ยาสูบ (Tobacco Products)
- ข. ซิการ์และบุหรี (Cigars & Cigarettes)
- ค. ค่าตรวจตรา (Inspection Fee)

(3) ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (Petroleum Products)

(4) สิ่งของเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Articles)

- ก. รถยนต์ (Automobiles)
- ข. สินค้าที่ไม่จำเป็น (Non-essential Goods)
- ค. บริการที่ไม่จำเป็น (Non-essential Service)
- ง. เครื่องดื่มที่มีรสหวาน (Sweetened Beverages)

(5) ผลิตภัณฑ์จากแร่ธาตุ (Mineral Products)

จากการศึกษาพบว่า เรือยอชต์และเรืออื่น ๆ เพื่อความบันเทิงและกีฬา (Yachts and Other Vessels for Pleasure and Sport) เป็นสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต โดยเรือยอชต์และเรืออื่น ๆ เพื่อความบันเทิงและกีฬา

นั้นถูกจัดให้อยู่ในสินค้าประเภทสินค้าที่ไม่จำเป็น ซึ่งถูกบัญญัติเอาไว้ภายใต้ มาตรา 150 แห่งประมวลรัษฎากร แห่งชาติ (NIRC) สำหรับสินค้าที่ไม่จำเป็นนี้ มาตรการทางกฎหมายกำหนดให้ต้องมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตใน อัตราร้อยละ 20 ของมูลค่าราคาขายส่งหรือมูลค่าการนำเข้าของสินค้าที่สำนักศุลกากรใช้ในการกำหนดพิกัดอัตรา ศุลกากรและอากรสุทธิจากภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม

3.2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จของประเทศกรีซ

ประเทศกรีซ (Greece) หรือมีชื่อประเทศอย่างเป็นทางการว่า สาธารณรัฐเฮลเลนิก (Hellenic Republic) โดยพื้นที่ของประเทศกรีซถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นแผ่นดินใหญ่ และส่วนที่เป็นหมู่เกาะ ซึ่งประเทศกรีซ ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของยุโรป และตอนใต้สุดของคาบสมุทรบอลข่าน อยู่ติดทะเลอีเจียนทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ติดทะเลไอโอเนียนและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนทางด้านตะวันตกและใต้ ทั้งนี้ประเทศกรีซยังเป็นประเทศที่มีเกาะ มากกว่า 3,000 เกาะ โดยเฉพาะเกาะที่มีชื่อเสียงระดับโลกอย่าง เกาะซานโตรินี่ เป็นเกาะที่มีเอกลักษณ์ทำให้ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกให้เดินทางมาที่เกาะแห่งนี้ กล่าวได้ว่าการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมหลักที่นำ รายได้เข้าสู่ประเทศอย่างมากสามารถสร้างเม็ดเงินรายได้มหาศาลให้กับประเทศ³¹

สำหรับประเทศกรีซมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ คือ ภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยวรายวัน (Tax of Recreational and Day Boats : TRDB) หรือ เรียกว่า TEPAI TAX โดยมีเนื้อหาสาระและรายละเอียดในการจัดเก็บภาษีดังนี้

3.2.1 หลักในการจัดเก็บภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยวรายวัน

ภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยวรายวัน เป็นภาษีที่จัดเก็บจากเรือทุกลำที่มีความยาวมากกว่า 7 เมตร และแล่นอยู่ในน่านน้ำของประเทศกรีซ โดยมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อการสันทนาการ ทั้งนี้ยังรวมถึงเรือพาณิชย์และเรือเช่าเหมาลำ

การจัดเก็บภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยวรายวันของประเทศกรีซจะจัดเก็บจากเรือสันทนาการส่วนตัว (Private Recreational Ships) เรือสันทนาการเช่าเหมาลำเต็มจำนวน (Professional Recreational Ships, Chartered in full) และเรือสำราญที่ให้บริการแบบรายวัน (Professional Daily Tour Cruise Ships) ซึ่ง บัญญัติไว้ภายใต้กฎหมาย 4256/2014 (OG 92A) และ 4256/2014³²

โดยเรือทุกลำไม่ว่าจะมีสัญชาติใด ล้วนแล้วแต่อยู่ในบังคับที่จะต้องเสียภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยว รายวัน (TEPAI TAX) ตามมาตรา 12 ของกฎหมายลำดับที่ 27/775 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2018

³¹ ข้อมูลท่องเที่ยวประเทศกรีซ, (สืบค้นวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.nexttour.com/ประเทศกรีซ/>

³² TEPAI Recreational and Daily Tour Cruise Ships Fee, (สืบค้นวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ https://www.aade.gr/dl_assets/etepai/etepai_e-brochure_en.pdf

3.2.2 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน

ตามบทบัญญัติภายใต้กฎหมาย 4256/2014 กำหนดให้ผู้มีหน้าที่เสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน ได้แก่ บุคคลดังต่อไปนี้

- (1) ผู้เป็นเจ้าของเรือหรือบริษัทเจ้าของเรือ (โดยไม่คำนึงถึงภูมิลำเนา หรือการจดทะเบียนของเรือว่าจดทะเบียนในประเทศกรีซหรือในรัฐอื่นใด)
- (2) ผู้แทนทางกฎหมาย

3.2.3 ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน

ตามบทบัญญัติภายใต้กฎหมาย 4256/2014 กำหนดให้ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวันเกิดขึ้น เมื่อเรือแล่นเข้าสู่่านน้ำประเทศกรีซ โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีจะต้องจ่ายชำระภาษีดังกล่าวก่อนที่จะนำเรือเข้ามาหรืออย่างช้าที่สุดคือในวันที่นำเรือเข้ามาใน่านน้ำกรีซ

ตัวอย่างเช่น ถ้านำเรือเข้าใน่านกรีซวันที่ 11 สิงหาคม ภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวันก็ต้องชำระก่อนวันที่ 11 สิงหาคม หรืออย่างช้าที่สุดคือวันที่ 11 สิงหาคม

3.2.4 ฐานภาษีและอัตราภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน

ตามบทบัญญัติ มาตรา 13 ภายใต้กฎหมาย 4256/2014 กำหนดฐานภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวันจากความยาวของเรือแต่ละลำ ซึ่งจัดเก็บจากเรือทุกลำที่มีความยาวมากกว่า 7 เมตร และบังคับใช้กับเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวันทั้งหมดที่แล่นใน่านน้ำกรีซโดยไม่คำนึงถึงธงของเรือ

ตาราง 3-1 ฐานภาษีและอัตราภาษีของเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน (TEPAI TAX)

ขนาดความยาวของเรือ	จำนวนภาษีที่เสียต่อเดือน	จำนวนภาษีที่เสียต่อปี	ค่าปรับ กรณีที่ไม่ชำระภาษีและถูกตรวจพบ
ความยาวตั้งแต่ 7 ถึง 8 เมตร	16 €	192 €	382 €
ความยาวตั้งแต่ 8 ถึง 10 เมตร	25 €	300 €	600 €
ความยาวตั้งแต่ 10 ถึง 12 เมตร	33 €	396 €	796 €
ความยาวตั้งแต่ 12 ถึง 13 เมตร	96 €	1,152 €	2,252 €
ความยาวตั้งแต่ 13 ถึง 14 เมตร	104 €	1,248 €	2,348 €
ความยาวตั้งแต่ 14 ถึง 15 เมตร	112 €	1,344 €	2,444 €
ความยาวตั้งแต่ 15 ถึง 16 เมตร	120 €	1,440 €	2,540 €

3.2.5 การยกเว้นภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน

ตามบทบัญญัติ มาตรา 13 ภายใต้กฎหมาย 4256/2014 กำหนดการยกเว้นให้กับเรือประเภทดังต่อไปนี้ ไม่ต้องยื่นแบบเพื่อเสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน

- (1) เรือเพื่อธุรกิจการค้าที่ใช้ในกรีซตามบทบัญญัติของกฎหมายในประเทศ ที่อยู่นอกเหนือจากบทบัญญัติของกฎหมาย 4256/2014
- (2) เรือที่ถูกปลดประจำการหรือถูกยึดหรืออยู่ในสถานะ "งดการใช้งาน" (ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้หรือไม่สามารถใช้งานได้) ซึ่งเรือประเภทนี้จะต้องได้รับการรับรองจากการท่าเรือ
- (3) เรือที่มีการจัดส่งภายในดินแดนประเทศกรีซ แต่อยู่นอกน่านน้ำกรีซ เช่น ที่ลานจอดเรือ หรือในสถานที่ส่วนตัว จะไม่ต้องรับผิดชอบในการจ่ายภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน เนื่องจากไม่ได้แล่นอยู่ในน่านน้ำกรีก แต่อย่างไรก็ดี หากนำเรือดังกล่าวเข้าสู่ น่านน้ำกรีซก็จะถือว่าความรับผิดชอบในการเสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวันเกิดขึ้นทันที

จากการศึกษาพบว่า เรือทุกลำที่แล่นอยู่ในน่านน้ำกรีซโดยมีวัตถุประสงค์ในการใช้งาน คือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อการสำเภา การทั้งเรือที่ใช้เป็นการส่วนตัว หรือเรือที่ใช้เชิงพาณิชย์และเรือเช่าเหมาลำ หากว่าเรือดังกล่าวมีความยาวตั้งแต่ 7 เมตรขึ้นไป ล้วนแล้วแต่อยู่ในบังคับที่จะต้องเสียภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน ภายใต้กฎหมาย 4256/2014

3.3 เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญของประเทศไทย ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และประเทศกรีซ

มาตรการทางภาษีสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ	ประเทศไทย	ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์	ประเทศกรีซ
ชื่อภาษี	ภาษีสรรพสามิต	ภาษีสรรพสามิต	ภาษีเรือสำเภาและเรือท่องเที่ยวรายวัน
สินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษี	เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ	เรือยอชต์และเรืออื่น ๆ เพื่อความบันเทิงและกีฬา	เรือสำเภาส่วนตัว เรือสำเภาการเช่าเหมาลำเต็มจำนวน และเรือสำราญที่ให้บริการแบบรายวัน ที่มีความยาวตั้งแต่ 7 เมตร
ผู้มีหน้าที่เสียภาษี	1. ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม 2. ผู้นำเข้า	1. ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตสินค้าที่ผลิตสินค้าภายในประเทศ 2. เจ้าของหรือผู้นำเข้าสินค้า	1. ผู้เป็นเจ้าของเรือหรือบริษัทเจ้าของเรือ 2. ผู้แทนทางกฎหมาย
ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษี	1. กรณีสินค้าที่ผลิตขึ้นในราชอาณาจักร ความรับผิดเกิดขึ้นในเวลาทีสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม 2. ผู้นำเข้า ความรับผิดเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับความรับผิดในอันที่จะต้องเสียอากรศุลกากร	1. กรณีสินค้าที่ผลิตขึ้นในประเทศ ความรับผิดจะเกิด เมื่อมีการนำสินค้านั้นออกจากสถานที่ผลิตหรือสถานประกอบการ 2. กรณีสินค้าที่นำเข้า ความรับผิดจะเกิด เมื่อได้ปล่อยของที่นำเข้านั้นจากด่านศุลกากร	ความรับผิดเกิดขึ้นเมื่อเรือแล่นเข้าสู่น่านน้ำประเทศกรีซ

มาตรการทางภาษีสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ	ประเทศไทย	ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์	ประเทศกรีซ
ฐานภาษี	ราคาขายปลีกแนะนำ (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	ราคาขายหรือมูลค่าอื่นที่กำหนดของสินค้า	ขนาดความยาวของเรือ
อัตราภาษี	ร้อยละ 50 ของฐานภาษี	ร้อยละ 20 ของฐานภาษี	คิดตามความยาวเรือตั้งแต่ 7 เมตรขึ้นไป โดยเริ่มต้นเก็บภาษีที่ขนาดความยาว 7-8 เมตร ซึ่งจะต้องเสียภาษี 16 € ต่อเดือน หรือ 192 € ต่อปี โดยขนาดของเรือยังมีความยาวมากก็จะต้องเสียภาษีมากขึ้น
การยกเว้นภาษี/ลดอัตราภาษี	ลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญให้เหลืออัตราร้อยละ 0 ตามมูลค่า (ตามกฎหมายกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560)	ไม่มี	<ol style="list-style-type: none"> เรือเพื่อธุรกิจการค้าที่ใช้ในกรีซตามบทบัญญัติของกฎหมายในประเทศ ที่อยู่นอกเหนือจากบทบัญญัติของกฎหมาย 4256/2014 เรือที่ถูกปลดประจำการหรือถูกยึดหรืออยู่ในสถานะ "งดการใช้งาน" (ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้หรือไม่สามารถใช้งานได้) ซึ่งเรือประเภทนี้จะต้องได้รับการรับรองจากการท่าเรือ

มาตรการทางภาษีสำหรับเรือ ยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ ใช้เพื่อความปลอดภัย	ประเทศไทย	ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์	ประเทศกรีซ
			3. เรือที่มีการจัดส่งภายในดินแดน ประเทศกรีซ แต่อยู่นอกน่านน้ำกรีซ

บทที่ 4

บทวิเคราะห์แนวทางในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความ สำราญ

บทที่ 3 ผู้เขียนได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่มีการกำหนดมาตรการทางภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ คือ ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และประเทศกรีซ พบว่าทั้งสองประเทศมีความแตกต่างกันในการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ โดยในบทที่ 4 ผู้เขียนจะขอวิเคราะห์หลักในการจัดเก็บภาษีจากที่ได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเพื่อนำมาปรับใช้เป็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย

4.1 วิเคราะห์ปัญหามาตรการทางภาษีของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ

ประเทศไทยมีมาตรการทางภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต คือ ประเภทที่ 08.01 โดยกำหนดให้อัตราภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญอยู่ที่อัตราร้อยละ 50 ตามมูลค่า ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 เนื่องจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญเป็นสินค้าที่มีคุณลักษณะเฉพาะแตกต่างจากเรือที่ใช้ในการสัญจรทางน้ำโดยทั่วไป และเป็นที่ยอมรับกันดีว่าเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญเป็นสินค้าที่มีมูลค่าราคาสูงและมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงดูแลรักษาค่อนข้างสูงจากข้อจำกัดที่กล่าวข้างต้น ทำให้มีผู้บริโภคเพียงกลุ่มคนบางกลุ่มเท่านั้นที่จะมีความสามารถในการจับจ่ายเพื่อเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ครอบครองเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรของชาติ โดยเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยโดยสภาพสำหรับบุคคลทั่วไป แต่อาจจะไม่ถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยสำหรับบุคคลที่มีฐานะร่ำรวย ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลอันสมควรที่ภาครัฐจะต้องมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญตามหลักผลประโยชน์ที่ได้รับ (The benefit principle) และหลักความสามารถในการเสียภาษี (The ability to pay principle) แต่ในวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2560 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ออกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560³³ ให้มีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญให้เหลืออัตราร้อยละ 0 โดยวัตถุประสงค์ในการลดอัตราภาษี คือ เพื่อประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจของประเทศ ต้องการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย เนื่องจากความนิยมในการเดินทางด้วยเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญเพิ่มสูงขึ้นมากในประเทศไทย จึงทำให้สามารถสร้างรายได้ให้แก่ภาคธุรกิจจำนวนมหาศาล โดยเฉพาะธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือ เช่น บริษัททัวร์ หรือบริษัทผู้ให้เช่าเรือยอชต์ในประเทศไทยได้รับความนิยมอย่างกว้างขวางจากชาวต่างชาติและชาวไทย กล่าวได้ว่าภาคเอกชน ซึ่งได้แก่

³³ กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ลงวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2560

เจ้าของธุรกิจ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม รวมถึงเจ้าของเรือที่ใช้เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำเพื่อความสำเร็จ เป็นการส่วนตัว ซึ่งเป็นผู้ที่ได้ใช้ประโยชน์ในทรัพยากรต่าง ๆ ของประเทศ เช่น การล่องเรือเพื่อชมทัศนียภาพทางทะเล ระบบนิเวศและสัตว์น้ำ เป็นต้น ซึ่งกลุ่มคนเหล่านี้ยังเป็นผู้สร้างมลพิษให้กับประเทศชาติ เช่น การปล่อยก๊าซพิษ “ซัลเฟอร์ไดออกไซด์” การปล่อยน้ำเสีย ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลลงในแหล่งน้ำ การทิ้งสมอเรือลงไปในเขตอุทยานแห่งชาติมีผลทำให้ปะการังที่สมบูรณ์ถูกทำลาย เป็นต้น แต่จะพบว่ากลุ่มคนดังกล่าวที่ได้ใช้ทรัพยากรของชาติ และสร้างมลพิษให้กับประเทศนี้ กลับได้รับประโยชน์มหาศาลจากการยกเว้นการเสียภาษีสรรพสามิตตามมาตรการทางกฎหมายที่ภาครัฐให้สิทธิประโยชน์แก่พวกเขา ซึ่งการที่ภาครัฐไม่สามารถจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จได้ ส่งผลทำให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม คือ ภาครัฐสูญเสียรายได้มหาศาลจากการจัดเก็บภาษีเพื่อนำไปใช้เป็นเงินงบประมาณในการพัฒนาประเทศชาติ และเกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำในสังคมเพิ่มมากขึ้น

กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ที่ให้มีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จให้เหลืออัตราร้อยละ 0 เพื่อประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจของประเทศ ต้องการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย แต่จากการศึกษาในบทที่ 3 มาตรการทางภาษีของต่างประเทศ คือ ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และประเทศกรีซ ผู้เขียนพบว่าทั้งสองประเทศต่างมีอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้มหาศาลเข้าสู่ประเทศ โดยที่ทั้งสองประเทศยังคงมีการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ แต่มีความแตกต่างกันในรายละเอียดของวิธีการในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ

ในการวิเคราะห์ประเด็นการนำกฎหมายของต่างประเทศมาประยุกต์ใช้สามารถแยกเป็นแต่ละประเด็นได้ดังนี้

(1) สินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษี

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย พบว่าเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ ถูกกำหนดว่าเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยจึงจะต้องจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนดให้อยู่ใน ตอนที่ 8 สินค้าเรือ ประเภทที่ 08.01 “เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ” สำหรับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษี คือ “เรือยอชต์และเรืออื่น ๆ เพื่อความบันเทิงและกีฬา” และสำหรับประเทศกรีซ สินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษี คือ “เรือสันทนาการส่วนตัว เรือสันทนาการเช่าเหมาลำเต็มจำนวน และเรือสำราญที่ให้บริการแบบรายวัน ที่มีความยาวตั้งแต่ 7 เมตร” ดังนั้นพบว่าทั้งสามประเทศได้มีการจัดลักษณะของสินค้าที่ถูกจัดเก็บภาษี เป็นสินค้าที่มีลักษณะคล้ายคลึงใกล้เคียงกัน คือสินค้าเรือที่จะถูกจัดเก็บภาษีนั้นต้องมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานเพื่อความสำเร็จและความบันเทิง

(2) ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยกำหนดให้ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ คือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม หรือ ผู้นำเข้า สำหรับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ คือ

ผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าภายในประเทศ หรือผู้นำเข้า และสำหรับประเทศกรีซ คือ ผู้เป็นเจ้าของเรือหรือบริษัทเจ้าของเรือ

(3) ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษี

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยกำหนดให้ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลานำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม ในกรณีการผลิตสินค้าในประเทศ และความรับผิดเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับความรับผิดในอันที่จะต้องเสียอากรศุลกากร ในกรณีผู้นำเข้าสินค้า สำหรับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ความรับผิดเกิดขึ้นเมื่อมีการนำสินค้านั้นออกจากสถานที่ผลิต ในกรณีการผลิตสินค้าในประเทศ และความรับผิดจะเกิดขึ้นเมื่อได้ปล่อยของที่นำเข้านั้นจากด่านศุลกากร ในกรณีผู้นำเข้าสินค้า แต่สำหรับประเทศกรีซ ความรับผิดเกิดขึ้นเมื่อเรือแล่นเข้าสู่น่านน้ำประเทศกรีซ

(4) ฐานภาษี

จากการศึกษาพบว่าฐานภาษีของประเทศไทย คือ ราคาขายปลีกแนะนำ (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) สำหรับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ฐานภาษี คือ ราคาขายหรือมูลค่าอื่นที่กำหนดของสินค้า แต่สำหรับประเทศกรีซ ฐานภาษี คือ ขนาดความยาวของเรือ

(5) อัตรากำหนด

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตด้วยอัตราร้อยละ 50 ของฐานภาษี ซึ่งเป็นบทบัญญัติก่อนที่จะมีกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560³⁴ ที่กำหนดให้มีการลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยให้เหลืออัตราร้อยละ 0 ในขณะที่ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์จัดเก็บภาษีสรรพสามิตด้วยอัตราร้อยละ 20 ของฐานภาษี และสำหรับประเทศกรีซจัดเก็บภาษีโดยพิจารณาจากความยาวเรือตั้งแต่ 7 เมตรขึ้นไป ซึ่งจะเริ่มต้นเก็บภาษีที่มูลค่า 16 € ต่อเดือน หรือประมาณ 192 € ต่อปี ดังนั้นขนาดของเรือยังมีความยาวมากก็ต้องเสียภาษีมากขึ้น

จากการวิเคราะห์แยกแต่ละประเด็นข้างต้น ผู้เขียนพบว่าประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์มีการกำหนดบทบัญญัติสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่มีความใกล้เคียงในแต่ละองค์ประกอบที่สำคัญ โดยการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย จะเป็นการเก็บภาษีสรรพสามิตซึ่งจัดเก็บเพียงครั้งเดียว คือขณะที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีได้รับสินค้าไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่ผลิตในประเทศหรือสินค้านำเข้า แต่การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของทั้งสองประเทศมีข้อแตกต่างกัน คือ อัตราภาษีที่มีการจัดเก็บ โดยประเทศไทยจัดเก็บในอัตราร้อยละ 50 ของฐานภาษี ในขณะที่ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์จัดเก็บในอัตราร้อยละ 20 ของฐานภาษี แตกต่างจากประเทศกรีซที่มีการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย โดยมีการจัดเก็บทุกปี คือการจัดเก็บภาษีขณะที่มีการใช้งานเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ซึ่งภาษีดังกล่าวจะถูกจัดเก็บตามขนาดความยาวของเรือแต่ละลำที่แล่นในน่านน้ำของประเทศกรีซ

³⁴ กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ลงวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2560

และมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อการสนทนาการ ทั้งนี้ยังให้รวมถึงเรือพาณิชย์และเรือเช่าเหมาลำอีกด้วย โดยผู้เขียนมีความเห็นว่าแนวทางในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญของประเทศกรีซนั้น ยังไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทกฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบัน เนื่องจากการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญโดยมีการจัดเก็บภาษีทุก ๆ ปี อาจเป็นการสร้างภาระให้แก่ประชาชนเกินควร

เมื่อผู้เขียนพิจารณาแนวทางของต่างประเทศเปรียบเทียบกับกรณีของประเทศไทยแล้วจึงสรุปได้ว่า ประเทศไทยควรมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญเช่นในอดีตที่เคยปฏิบัติมา ก่อนที่จะมีกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ให้ลดอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญให้เหลืออัตราร้อยละ 0 โดยมาตรการทางกฎหมายได้มีการกำหนดหน้าที่ผู้เสียภาษี ความรับผิดชอบในอันที่จะเสียภาษีและฐานภาษีได้อย่างเหมาะสม แต่จะมีเพียงอัตราภาษีที่จัดเก็บในอัตราร้อยละ 50 สำหรับสินค้าเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ที่พบว่าเป็นการกำหนดอัตราภาษีไว้ในอัตราร้อยละที่ค่อนข้างสูง หากเปรียบเทียบกับประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ที่มีรูปแบบในการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญใกล้เคียงกับประเทศไทย แต่มีอัตราการจัดเก็บภาษีอยู่ที่อัตราร้อยละ 20 ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรมีการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญโดยกำหนดให้มีอัตราภาษีร้อยละ 20-30 เพื่อให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญของประเทศไทยเกิดความเป็นธรรมสอดคล้องกับหลักการบริหารภาษีที่ดี

4.2 แนวทางในการกำหนดนิยามความหมายของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการจัดเก็บภาษี

จากการวิเคราะห์ข้อ 4.1 ข้างต้น และผู้เขียนสรุปว่าประเทศไทยควรมีมาตรการทางภาษีในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการกำหนดให้มีความชัดเจน ซึ่งได้แก่ คำนิยามของสินค้าที่จัดเก็บภาษี จะต้องมีการระบุถึงลักษณะประเภท ขนาด หรือน้ำหนักของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ฯลฯ แต่จากการศึกษาพบว่า คำจำกัดความของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ในปัจจุบันยังขาดความชัดเจน เนื่องจากในบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น ไม่มีการระบุถึงลักษณะ ประเภท ขนาด หรือน้ำหนักของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญที่จะจัดเก็บภาษี แต่จะมีเพียงการกำหนดค่านิยามอย่างกว้าง ๆ คือ เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญเท่านั้น การที่กฎหมายกำหนดค่านิยามไว้อย่างกว้าง ๆ ดังกล่าว จึงก่อให้เกิดปัญหาการโต้แย้งในการตีความค่านิยาม ซึ่งทำให้เกิดการใช้ดุลยพินิจของผู้ที่เกี่ยวข้องแต่ละบุคคล เช่น เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ส่งผลทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐในปัจจุบันขาดประสิทธิภาพและไม่มีความมาตรฐานของกรอบที่ใช้กำหนดในแนวทางเดียวกัน เนื่องจากการตีความโดยใช้ดุลยพินิจของแต่ละบุคคล

โดยในปี พ.ศ. 2539 ภาครัฐได้ออกคำสั่งกรมสรรพสามิตที่ 289/2539 เรื่อง คำวินิจฉัยพิกัตอัตราภาษี สรรพสามิตเกี่ยวกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย³⁵ ซึ่งมีใจความว่า อธิบดีกรมสรรพสามิตมี คำวินิจฉัยโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และ (ก) ของ (2) แห่งประกาศกระทรวงการคลัง กำหนดหลักเกณฑ์การตีความในพิกัตอัตราสรรพสามิต ให้หมายความเฉพาะ เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ตามพิกัตอัตราศุลกากร ประเภท 89.03 แต่ไม่รวมถึงเรือโดยสาร เรือทัศนจาร เรือข้ามฟาก เรือพ่วง และยานน้ำที่คล้ายกัน สำหรับขนส่งบุคคลหรือของตามพิกัตอัตราศุลกากร ประเภท 89.01 และเรือประมง รวมทั้งเรือโรงงานและยานน้ำอื่น ๆ ที่ใช้เพื่อการแปรรูปหรือถนอมผลิตภัณฑ์ประมง ตามพิกัตอัตราศุลกากรประเภท 89.02

จากคำสั่งกรมสรรพสามิตฉบับดังกล่าวนำไปสู่แนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คำนิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยว่าให้ยึดหลักการให้คำนิยามตามพิกัตอัตราศุลกากร ประเภท 89.03 ซึ่งพิกัตอัตราดังกล่าวได้มีการแบ่งประเภทของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเอาไว้ ดังนี้

ตารางที่ 4-2 พิกัตอัตราศุลกากร ประเภท 89.03 เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย³⁶

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	ตามราคาร้อยละ
89.03		เรือยอชต์และยานน้ำอื่น ๆ ที่ใช้เพื่อความปลอดภัยหรือ เกมกีฬา รวมทั้งเรือกรรเชียงและเรือพาย	
	8903.11.00	- เรือชนิดพองลม (รวมถึงชนิดพองลมท้องแข็ง) ติดหรือออกแบบสำหรับติดกับมอเตอร์มีน้ำหนัก (สุทธิ) ไม่รวมน้ำหนักบรรทุก (ไม่รวมถึงมอเตอร์) ไม่เกิน 100 กิโลกรัม	35
	8903.12.00	- เรือชนิดพองลม (รวมถึงชนิดพองลมท้องแข็ง) ไม่ได้ออกแบบสำหรับใช้กับมอเตอร์และมีน้ำหนัก (สุทธิ) ไม่รวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 100 กิโลกรัม	35
	8903.19.00	- เรือชนิดพองลม (รวมถึงชนิดพองลมท้องแข็ง) อื่น ๆ	35
	8903.21.00	- เรือใบ นอกจากชนิดพองลม มีหรือไม่มีมอเตอร์ช่วย ที่มีความยาวไม่เกิน 7.5 เมตร	35
	8903.22.00	- เรือใบ นอกจากชนิดพองลม มีหรือไม่มีมอเตอร์ช่วย ที่มีความยาวเกิน 7.5 เมตร แต่ไม่เกิน 24 เมตร	35
	8903.23.00	- เรือใบ นอกจากชนิดพองลม มีหรือไม่มีมอเตอร์ช่วย ที่มีความยาวไม่เกิน 24 เมตร	35
	8903.31.00	- เรือยนต์ นอกจากชนิดพองลม ไม่รวมถึงเรือยนต์ติดท้าย ที่มีความยาว	35

³⁵ คำสั่งกรมสรรพสามิตที่ 289/2539 ลงวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2539

³⁶ พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ. 2564

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	ตามราคา ร้อยละ
		ไม่เกิน 7.5 เมตร	
	8903.32.00	- เรือยนต์ นอกจากชนิดพองลม ไม่รวมถึงเรือยนต์ติดท้าย ที่มีความยาวเกิน 7.5 เมตร แต่ไม่เกิน 24 เมตร	35
	8903.33.00	- เรือยนต์ นอกจากชนิดพองลม ไม่รวมถึงเรือยนต์ติดท้าย ที่มีความยาวเกิน 24 เมตร	35
	8903.93.00	- อื่น ๆ ที่มีความยาวไม่เกิน 7.5 เมตร	35
	8903.99.00	- อื่น ๆ ที่มีความยาวเกิน 7.5 เมตร	35

แม้ว่าจะมีคำสั่งกรมสรรพสามิตที่ 289/2539 ที่กำหนดให้ถือหลักเกณฑ์การตีความค่านิยมตามในพิกัดอัตราสรรพสามิต ให้หมายความเฉพาะ เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ตามพิกัดอัตราศุลกากร ประเภท 89.03 แต่เนื่องจากในปัจจุบันบทบัญญัติหลัก คือ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 และ กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ยังไม่ได้ระบุความหมายและยังไม่ได้มีการแยกประเภทเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญออกเป็นแต่ละประเภทให้มีความชัดเจน โดยหากเปรียบเทียบกับสินค้าประเภทที่ 6 คือ รถยนต์ จะพบว่าบทบัญญัติภาษีสรรพสามิตที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์จะมีการให้ความหมายและมีการกำหนดแยกประเภทตามความจุของกระบอกสูบรถยนต์ไว้ได้อย่างชัดเจน เป็นต้น ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า มาตรการทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญ ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2560 กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 รวมทั้งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ควรจะต้องมีการกำหนดพิกัดอัตราและกำหนดการแบ่งประเภทของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำราญให้มีความชัดเจนและความสอดคล้องกัน

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

โลกยุคโลกาภิวัตน์ส่งผลให้วิถีชีวิตของคนเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ทั้งการดำเนินชีวิตประจำวันตลอดจนถึงการท่องเที่ยวของคนที่มีได้จำกัดอยู่เพียงการท่องเที่ยวบนบกเท่านั้น เพราะปัจจุบันการท่องเที่ยวทางน้ำกำลังได้รับความสนใจและเป็นที่ยอมรับอย่างมากทั้งจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ถือได้ว่าธุรกิจการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จมีความสำคัญก่อให้เกิดรายได้มหาศาลให้กับประเทศไทย แต่ในขณะเดียวกันการใช้งานเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จก็ได้สร้างมลภาวะและมลพิษอย่างมากมายมหาศาลต่อประเทศชาติเช่นเดียวกัน ซึ่งจากบทที่ 4 บทวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และประเทศกรีซ ทำให้ทราบว่าประเทศไทยควรที่จะต้องมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อใช้ควบคุมการบริโภคสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จเช่นเดียวกับมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ เพื่อให้การจัดเก็บภาษีของประเทศไทยมีความเป็นธรรมสอดคล้องกับหลักการบริหารภาษีที่ดี สำหรับในบทที่ 5 ผู้เขียนจะขอสรุปเนื้อหาที่สำคัญของทุกบทที่ผ่านมา ดังนี้

5.1 แนวคิดและหลักในการควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จ

เรือยอชต์เป็นยานพาหนะทางน้ำที่มีประวัติศาสตร์ความเป็นมาที่ยาวนาน นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 14 โดยคำว่า “Yacht” เป็นคำที่มีที่มาจากภาษาดัตช์ คือ “Jacht” หรือ “Jachten” ซึ่งมีความหมายว่า “ล่า” หรือ “เร่ร่อน” ในยุคแรกเรือยอชต์ถูกนำมาใช้เป็นเรือยานพาหนะในราชสำนักสำหรับสมาชิกของราชวงศ์ รวมถึงทูตและบุคคลสำคัญเพื่อใช้ในการเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งเท่านั้น ในเวลาต่อมาเรือยอชต์ได้ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อนำมาใช้ในการแข่งขันล่องเรือยอชต์ จนก่อให้เกิดเป็นกีฬาการละเล่นแข่งขันกันในกลุ่มชนชั้นสูงและผู้มีเงิน โดยความนิยมในการล่องเรือยอชต์ที่แพร่หลายขึ้นนี้ทำให้เรือยอชต์ถูกนำไปใช้ในหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก ส่งผลทำให้ในปัจจุบันเรือยอชต์ได้มีการพัฒนารูปแบบและลักษณะของเรือให้มีความทันสมัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน รวมถึงมีการตกแต่งภายในเรือที่สวยงามปราณีตและหรูหรา จึงทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวนำเอาเรือยอชต์มาใช้ในการท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์มากขึ้น เช่น การนำไปใช้เป็นเรือสำราญล่องมหาสมุทร หรือ การปล่อยเช่าเรือยอชต์เพื่อจัดปาร์ตี้สังสรรค์กันเป็นการส่วนตัว เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์การใช้งานของเรือยอชต์นั้นมีลักษณะที่ต่างจากเรือที่ใช้ในการสัญจรทางน้ำทั่วไป เนื่องจากเรือยอชต์ถูกนำมาใช้เพื่อความสำเร็จ สำหรับบุคคลเพียงบางกลุ่มเท่านั้น แม้ว่าเรือยอชต์จะสร้างรายได้ให้แก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย แต่ในขณะเดียวกันการนำเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จมาใช้งานได้สร้างปัญหาและผลกระทบต่อประเทศชาติ ดังนี้

(1) มลพิษทางอากาศ การเดินทางโดยเรือส่วนใหญ่จะใช้น้ำมันที่มีปริมาณของกำมะถันหรือสารซัลเฟอร์ (Sulphur) ในปริมาณที่สูง ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเข้าสู่ระบบนิเวศ ซึ่งเป็นต้นเหตุของโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ และโรคปอด นอกจากนี้การปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ยังทำให้เกิดสารตะกั่วและก่อให้เกิดฝนกรด ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในท้องทะเล

(2) มลพิษทางทะเล เมื่อการท่องเที่ยวทางทะเลได้รับความนิยมสูงย่อมก่อให้เกิดผลที่ตามมา คือการเพิ่มปริมาณขยะมูลฝอยของเสียต่าง ๆ ในทะเล ตัวอย่างเช่น การแอบปล่อยขยะปฏิกูล เศษอาหารและขยะพลาสติกปริมาณมหาศาล ซึ่งส่งผลต่อการลดลงของชนิดและจำนวนสัตว์น้ำและสัตว์ทะเลหายาก รวมถึงคราบน้ำมันที่เกิดจากเรือท่องเที่ยวและเรือโดยสารทำให้น้ำทะเลมีคุณภาพเสื่อมโทรมลง ทศนิยมภาพของแหล่งท่องเที่ยวถูกทำลาย นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของนักท่องเที่ยวและประชาชนในท้องถิ่นนั้น ๆ อีกด้วย

(3) มลพิษทางเสียง เสียงใต้น้ำที่เกิดจากการเดินทางโดยเรือ ถือเป็นเสียงรบกวน (Noise) ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยเฉพาะการรบกวนการได้ยินของสัตว์ทะเล โดยเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นนี้เกิดจากการเคลื่อนไหวของใบจักรเรือ การทำงานของเครื่องจักรขับเคลื่อน และการปะทะน้ำของตัวเรือ ส่งผลกระทบต่อวาฬและโลมาหลายสายพันธุ์ คือ ทำให้เสียงของสัตว์ทะเลถูกรบกวน และส่งผลทำให้พฤติกรรมของสัตว์ทะเลมีการเปลี่ยนแปลงไป

(4) ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม เรือยอชต์จัดเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย มีราคาแพงและไม่มีความจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชน ดังนั้นภาครัฐควรจะต้องทำการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย แต่เนื่องจากในอดีตประเทศไทยได้มีมาตรการทางกฎหมายให้การยกเว้น (รวมถึงการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงให้จัดเก็บที่ร้อยละ 0) ให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ส่งผลทำให้ภาครัฐขาดรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตดังกล่าวที่จะสามารถนำไปใช้ในการพัฒนาประเทศชาติได้ และการยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้แก่เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยยังก่อให้เกิดช่องว่างทางสังคมที่เพิ่มมากขึ้นระหว่างคนรวยและคนจน

ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย เพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่สาธารณะ

5.2 มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

ในอดีตประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย โดยการใช้มาตรการทางภาษี คือ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เนื่องจากภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่มีวัตถุประสงค์เพื่อจำกัด ควบคุม หรือเพิ่มต้นทุนในการบริโภคสินค้าหรือบริการบางประเภทที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย หรือไม่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีพ ซึ่งเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นสินค้าที่เข้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต คือ ประเภทที่ 08.01 สินค้าเรือ โดยกำหนดให้อัตราภาษีอยู่ที่ร้อยละ 50 ตามราคาขายปลีกแนะนำ (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

แต่ตามกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ลดอัตราภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ให้เหลืออัตราร้อยละ 0 โดยวัตถุประสงค์ในการลดอัตราภาษีนี้นั้นก็เพื่อประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากภาครัฐต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ซึ่งกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวยังคงมีผลบังคับใช้ต่อเนื่องจวบจนปัจจุบัน ส่งผลให้เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยซึ่งถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยยังคงไม่ได้ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

5.3 มาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

(1) ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ได้กระทำผ่านมาตรการทางภาษี คือ รัฐจะทำการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต (ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับของประเทศไทย) โดยจะเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และเรืออื่น ๆ เพื่อความบันเทิงและกีฬา ซึ่งผู้ที่มีหน้าที่จะต้องเสียภาษี คือ ผู้ผลิตสินค้าภายในประเทศหรือผู้นำเข้าสินค้า และกำหนดอัตราภาษีที่จะต้องเสีย คือ ร้อยละ 20 ของราคาขายของสินค้า

(2) ประเทศกรีซ

มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ภาครัฐได้กระทำผ่านมาตรการทางภาษี คือ ภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยวรายวัน ซึ่งจะเก็บภาษีดังกล่าวนี้ จากเรือสันทนาการส่วนตัว เรือสันทนาการเช่าเหมาลำเต็มจำนวน และเรือสำราญที่ให้บริการแบบรายวัน ที่มีขนาดความยาวตั้งแต่ 7 เมตรขึ้นไป โดยผู้ที่มีหน้าที่จะต้องเสียภาษี คือ เจ้าของเรือหรือบริษัทเจ้าของเรือที่นำเรือแล่นในน่านน้ำประเทศกรีซ โดยในการเสียภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยวรายวันคิดฐานภาษีจากความยาวของเรือ ซึ่งจะเริ่มต้นเก็บภาษีจากเรือที่ขนาดความยาวเรือตั้งแต่ 7 เมตรขึ้นไป โดยจะต้องเสียภาษีจำนวน 16 € ต่อเดือน หรือ 192 € ต่อปี เพราะฉะนั้นยิ่งเรือมีขนาดความยาวมากเท่าไรก็จะต้องเสียภาษีเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมาย คือ ในกรณีที่ไม่ได้ดำเนินการเพื่อชำระภาษีให้ถูกต้องครบถ้วน หากถูกเจ้าหน้าที่ตรวจพบ จะต้องจ่ายค่าปรับจำนวน 2 เท่าของมูลค่าภาษีที่จะต้องชำระ

5.4 แนวทางการปรับใช้มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

ประเทศไทยควรมีการนำมาตรการทางภาษีของต่างประเทศมาปรับใช้เพื่อควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย ซึ่งจากการพิจารณาพบว่ามาตรการทางภาษีของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์มีความใกล้เคียงกับประเทศไทยในแต่ละองค์ประกอบที่สำคัญ เช่น ฐานภาษี ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษี ผู้มีหน้าที่จะต้องเสียภาษี ฯลฯ เป็นต้น แต่จะมีส่วนที่แตกต่างกัน คือ อัตราภาษีที่ใช้ในการจัดเก็บ โดยประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์จัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 20 ของราคาขายของสินค้า ในขณะที่ประเทศไทยเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 50 ของราคาขายปลีกแนะนำ ในขณะที่ประเทศกรีซมีการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย คือการจัดเก็บภาษีเรือสันทนาการและเรือท่องเที่ยวรายวัน โดยจะจัดเก็บภาษีในขณะที่มีการใช้งานเรือคือเรือแล่นในน่านน้ำของประเทศกรีซ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อการสันทนาการ ซึ่งภาษีดังกล่าวนี้จะถูกจัดเก็บตามขนาดความยาวของเรือแต่ละลำและมีการจัดเก็บทุก ๆ ปี จะเห็นได้ว่าแนวทางในการจัดเก็บภาษีสำหรับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยของประเทศกรีซยังไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทกฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบัน เนื่องจากการจัดเก็บภาษีเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยโดยมีการจัดเก็บภาษีทุก ๆ ปี อาจเป็นการสร้างภาระให้แก่ประชาชนเกินควร ดังนั้นประเทศไทยควรมีการปรับใช้มาตรการทางภาษีตามประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ คือ

กำหนดให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยโดยมีการปรับลดอัตราภาษีที่จะจัดเก็บให้มีความเหมาะสม คือ กำหนดให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่อัตราร้อยละ 20 – 30 ของราคาขายปลีกแนะนำ

หากประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยจะทำให้สอดคล้องกับหลักการบริหารภาษีที่ดีดังต่อไปนี้

(1) หลักความเป็นธรรม เนื่องจากการใช้เรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย มีราคาแพง ผู้เป็นเจ้าของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยล้วนแล้วแต่เป็นผู้มีความมั่งคั่งร่ำรวย หรือเป็นเศรษฐีจึงถือได้ว่าเป็นผู้มีความสามารถในการเสียภาษี อีกทั้งการใช้งานของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรของประเทศมากกว่าผู้อื่น ดังนั้นรัฐจึงควรจะต้องจัดเก็บภาษีจากการบริโภคนี้เพื่อเป็นการสะท้อนให้เห็นว่าผู้ที่บริโภคมากกว่าผู้อื่นก็ย่อมต้องเสียภาษีมากกว่าผู้อื่นเช่นกัน

(2) หลักความแน่นอน สะดวก และประหยัด เนื่องจากภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่รับรู้จกกันโดยทั่วไป ๆ ทั้งผู้มีหน้าที่เสียภาษีและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องจึงไม่เป็นการยากต่อการทำความเข้าใจ ดังนั้นหากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยได้มีการกำหนดฐานภาษี พิกัดอัตราให้มีความชัดเจนก็จะทำให้ภาครัฐสามารถจัดเก็บภาษีได้โดยใช้ต้นทุนที่ไม่สูงจนเกินไป

ฉะนั้นหากประเทศไทยมีการกำหนดมาตรการทางภาษีให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อควบคุมการบริโภคเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยแล้วนั้น ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก็จะต้องมีการกำหนดให้มีความชัดเจนสอดคล้องกันไปด้วย ซึ่งได้แก่ การกำหนดค่านิยามของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยจะต้องมีความชัดเจน โดยจะต้องมีการระบุถึงลักษณะ ประเภท ขนาด หรือน้ำหนักของเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่จะทำการจัดเก็บภาษี เนื่องจากในปัจจุบันค่านิยามเรือยอชต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พ.ศ. 2560 ยังคงมีความขัดแย้งไม่สอดคล้องกัน ซึ่งส่งผลทำให้เกิดปัญหาโต้แย้งในการตีความค่านิยามเกิดขึ้น เนื่องจากการใช้ดุลยพินิจของผู้ที่เกี่ยวข้องแต่ละบุคคล จึงเป็นผลทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่นั้นไม่มีมาตรฐานและขาดประสิทธิภาพ ดังนั้นภาครัฐจึงควรที่จะประสานกฎหมายที่เกี่ยวข้องทุกฉบับให้มีการกำหนดนิยามความหมายรวมถึงการกำหนดลักษณะ ประเภท ขนาด หรือน้ำหนักของเรือยอชต์ให้มีความชัดเจนและความสอดคล้องกัน เพื่อขจัดปัญหาโต้แย้งในการตีความค่านิยามและลดการใช้ดุลยพินิจของผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

5.5 ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้ศึกษากฎหมายต่างประเทศเพิ่มเติม ผู้เขียนพบว่าในหลายประเทศ ตัวอย่างเช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ได้มีมาตรการทางภาษีที่ใช้เพื่อจัดเก็บภาษีจากเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้

เพื่อความสำเร็จในอีกรูปแบบหนึ่งนั่นคือ ภาษีทรัพย์สิน (Property Tax) โดยภาษีทรัพย์สินเป็นภาษีที่ภาครัฐจัดเก็บจากฐานความมั่งคั่งที่เพิ่มขึ้นในทรัพย์สินของผู้เสียภาษี (Wealth Base)

ภาษีทรัพย์สินถือเป็นภาษีทางตรง โดยวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีทรัพย์สิน คือ เพื่อต้องการลดการเติบโตของช่องว่างระหว่างคนรวยกับคนจนของประเทศ ดังนั้น เรื่อยยอชต์ซึ่งถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือยและมีราคาแพง จึงควรจะต้องมีการจัดเก็บภาษีทรัพย์สินเช่นเดียวกัน เนื่องจากผู้ที่จะเป็นเจ้าของหรือผู้ที่ครอบครองเรื่อยยอชต์ได้จะต้องเป็นผู้ที่มีความมั่งคั่งและมีฐานะทางการเงินที่ดี โดยการจัดเก็บภาษีทรัพย์สินในปัจจุบันของประเทศไทย ได้แก่ ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ภาษีมรดก ภาษีรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้นในอนาคตประเทศไทยอาจจะพิจารณาให้ภาครัฐกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อใช้ในการจัดเก็บภาษีจากสินค้าประเภทเรื่อยยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความสำเร็จใหม่ โดยเป็นการจัดเก็บภาษีในรูปแบบภาษีทรัพย์สิน ซึ่งจะจัดเก็บเป็นประจำทุกปี โดยประเมินจากมูลค่าของทรัพย์สินที่เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ประเทศไทยได้มีการจัดเก็บภาษีอยู่ในปัจจุบัน

บรรณานุกรม

กฎหมายประเทศไทย

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

กฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2564

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 70)

คำสั่งกรมสรรพสามิตที่ 289/2539 เรื่อง คำวินิจฉัยพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเกี่ยวกับเรือยอชต์และยานพาหนะทางน้ำที่ใช้เพื่อความปลอดภัย

กฎหมายประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ประมวลรัษฎากรแห่งชาติ (NIRC)

กฎหมายประเทศกรีซ

กฎหมาย 4256/2014 (OG 92A) และ 4256/2014

หนังสือ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดุยลักษณ์ ตราชูธรรม, กฎหมายภาษีอากร, พิมพ์ครั้งที่ 2, สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2563

ศาสตราจารย์ ดร.ศุภลักษณ์ พิณีจกวาดล, กฎหมายภาษีอากร, พิมพ์ครั้งที่ 6, สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2565

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. กฤษรัตน์ ศรีสว่าง, กฎหมายภาษีสรรพสามิต, สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2564

เอื้อการย์ ภู่อจจร, การจัดการเสียงใต้น้ำซึ่งเกิดจากเรือขนส่งสินค้าตามหลักการจัดการมลพิษที่แหล่งกำเนิด, วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี ปีที่ 16 ฉบับที่ 22

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

กรมสรรพสามิต, **เรือ – สารานุกรมสรรพสามิต** [ออนไลน์], (สืบค้นเมื่อ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2565), จากเว็บไซต์ https://e-book.excise.go.th/thเรือ?mobileaction=toggle_view_desktop#.E0.B8.84.E0.B8.A7.E0.B8.B2.E0.B8.A1.E0.B8.A3.E0.B8.B9.E0.

สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, **เรือ** [ออนไลน์], (สืบค้นเมื่อ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2565), จากเว็บไซต์ <http://legacy.orst.go.th/?knowledges=%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD-%E0%B9%98%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%A9%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%99-%E0%B9%92%E0%B9%95%E0%B9%95%E0%B9%93>

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน, **ความหมายของคำว่า 'สำราญ'** [ออนไลน์], (สืบค้นเมื่อ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2565), จากเว็บไซต์ <https://พจนานุกรมไทย.com/42-2123-ความหมาย-สำราญ.html>

Moran Yacht & Ship, **The Evolution of The Yacht** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 24 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.moranyachts.com/news/the-evolution-of-the-yacht/>

VAN ISLE MARINE, **From Sails to Motors: The History of Yachting** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 24 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://vanislemarina.com/from-sails-to-motors-the-history-of-yachting/>

Oxford University Press, **Definition of yacht noun from the Oxford Advanced Learner's Dictionary** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/yacht?q=Yacht>

VAN ISLE MARINE, **Definition of a Yacht – Size, Types, Style & Categories** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://vanislemarina.com/from-sails-to-motors-the-history-of-yachting/>

Longman, **yacht | meaning of yacht in Longman Dictionary of Contemporary English** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.ldoceonline.com/dictionary/yacht>

International Racing Certificate, **What is IRC? - Rating for keelboats of all size and shapes** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 27 ตุลาคม 2565), จากเว็บไซต์ <https://ircrating.org/irc-certificate/what-is-irc/>

กรุงเทพธุรกิจออนไลน์, **ธุรกิจ ควบคุม ความยั่งยืน ลดซัลเฟอร์ ลดผลกระทบทางทะเล** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 8 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์, <http://www.bangkokbiznews.com/social/929349>

ไทยรัฐออนไลน์, **เรือสำราญยุคใหม่ ใส่ใจสภาพแวดล้อม** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 8 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์, <https://thairath.co.th/lifestyle/travel/abroad/1644975>

กรมสรรพสามิต, **ประวัติกรมสรรพสามิต** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ https://www.excise.go.th/excise2017/ABOUT_US/HISTORY/index.htm

สำนักนโยบายภาษี สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง, **มีอะไรเปลี่ยนแปลงในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.fpo.go.th/main/getattachment/General-information-public-service/Tax-Policy-Journal/9631/Tax-Journal-Edition-2-Vol-6-Sep-2018.pdf.aspx>

สถาบันปริดี พนมยงค์, **การใช้ภาษีเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://pridi.or.th/th/content/2020/12/548>

กรมสรรพสามิต, **การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://webdev.excise.go.th/aec-law/th/excise-th-thailand.php>

สำนักบริหาร ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, **ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องในฟิลิปปินส์** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ https://www.exim.go.th/eximinter/e-news/11344/enews_june2013_AEC.html

Bureau of Internal Revenue, **Excise Tax – Bureau of Internal Revenue** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 27 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.bir.gov.ph/index.php/tax-information/excise-tax.html>

เน็กซ์ทัวร์.คอม, **ข้อมูลท่องเที่ยวประเทศกรีซ** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://www.nexttour.com/ประเทศกรีซ/>

Independent Authority for Public Revenue (IAPR), **TEPAI Recreational and Daily Tour Cruise Ships Fee** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ https://www.aade.gr/dl_assets/etepai/etepai_e-brochure_en.pdf

EY US, **Greece introduces amendments to the taxation of ships (ey.com)** [ออนไลน์], (สืบค้นวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565), จากเว็บไซต์ <https://taxnews.ey.com/news/2020-0357-greece-introduces-amendments-to-the-taxation-of-ships>