



การจัดเก็บภาษีคาร์บอนในประเทศไทย



นายณัฐกร อุเทนสุต

ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี กรมสรรพสามิต



หัวข้อในการบรรยาย

สถานการณ์ก๊าซเรือนกระจกและ
บทบาทของประเทศไทยกับการลดก๊าซเรือนกระจก

ภาษีสรรพสามิตตามหลักการจัดเก็บภาษีเพื่อสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานของกรมสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมและพลังงาน

ทิศทางการดำเนินงานของกรมสรรพสามิตในอนาคต



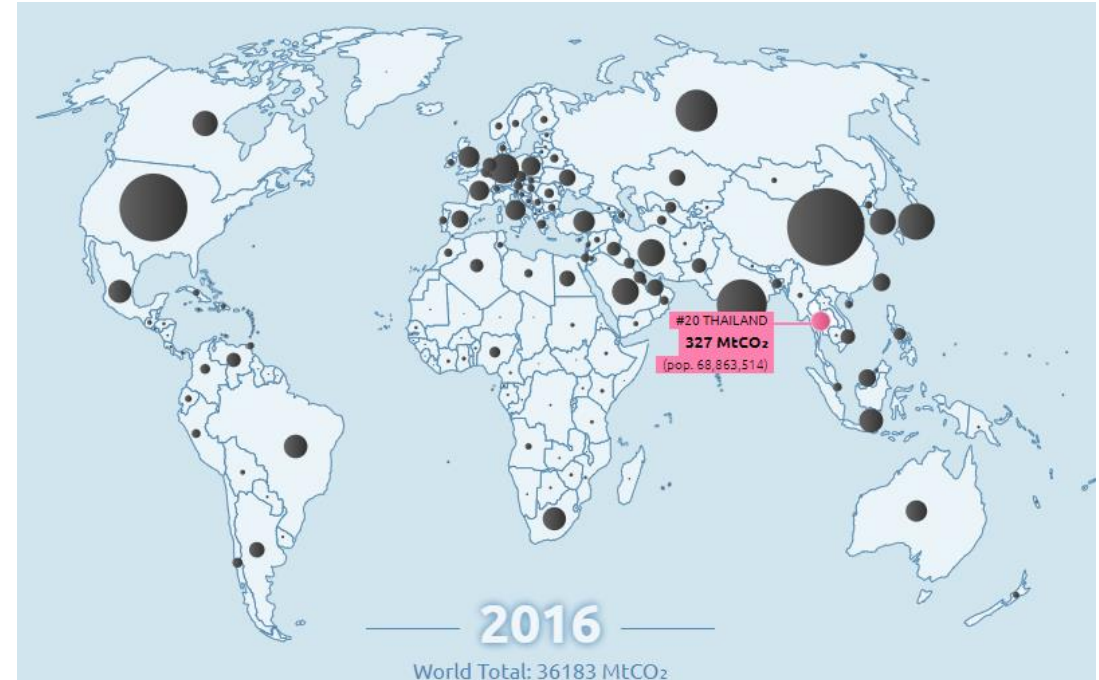
สถานการณ์ก๊าซเรือนกระจกและ บทบาทของประเทศไทยกับการลดก๊าซเรือนกระจก



สถานการณ์การปล่อยก๊าซ CO₂ ของประเทศไทย

Territorial (MtCO₂)

Rank	Country	MtCO ₂
1	China	10151
2	United States of	5312
3	India	2431
4	Russian	1635
5	Japan	1209
6	Germany	802
7	Iran	656
8	Saudi	634
9	South	595
10	Canada	563
11	Indonesia	501
12	Brazil	487
13	South	468
14	Mexico	465
15	Turkey	404
16	Australia	398
17	United	389
18	Italy	359
19	France	344
20	Thailand	327
21	Poland	319
22	Taiwan	266
23	Malaysia	265

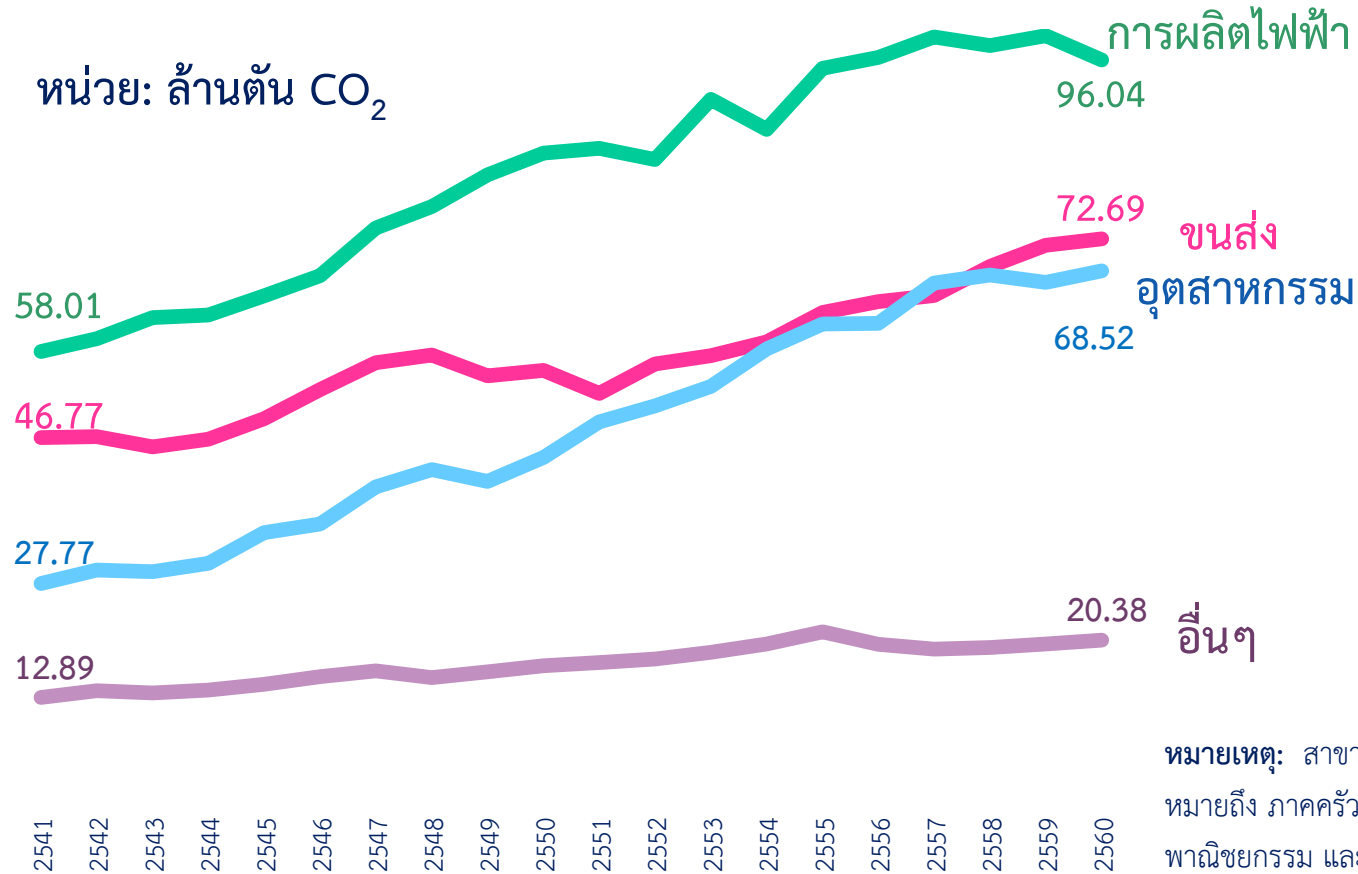


ในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในลำดับที่ 20 ของประเทศที่ปล่อยก๊าซ CO₂ ทั่วโลก โดยมีการปล่อยก๊าซ CO₂ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.90 ของทั่วโลก หรือปล่อยก๊าซ CO₂ ปริมาณ 327 MtCO₂ ในปีนั้น

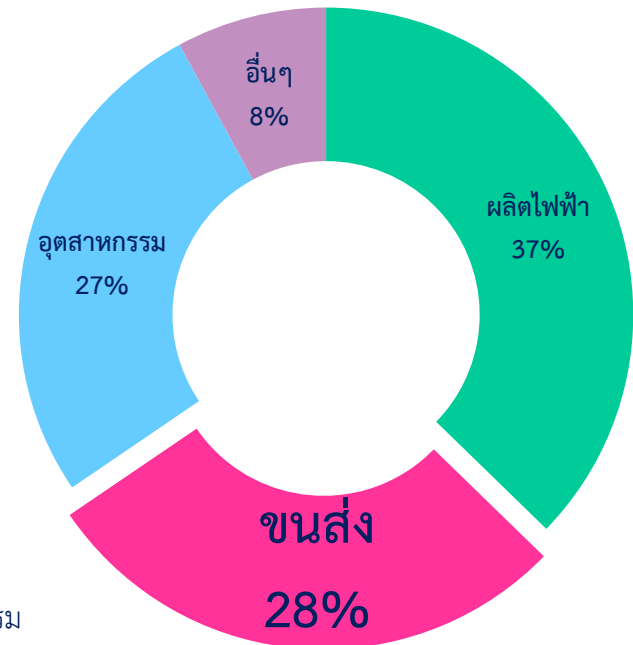


การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานรายสาขาเศรษฐกิจ

หน่วย: ล้านตัน CO₂



สัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงาน รายสาขาเศรษฐกิจ ปี 2560



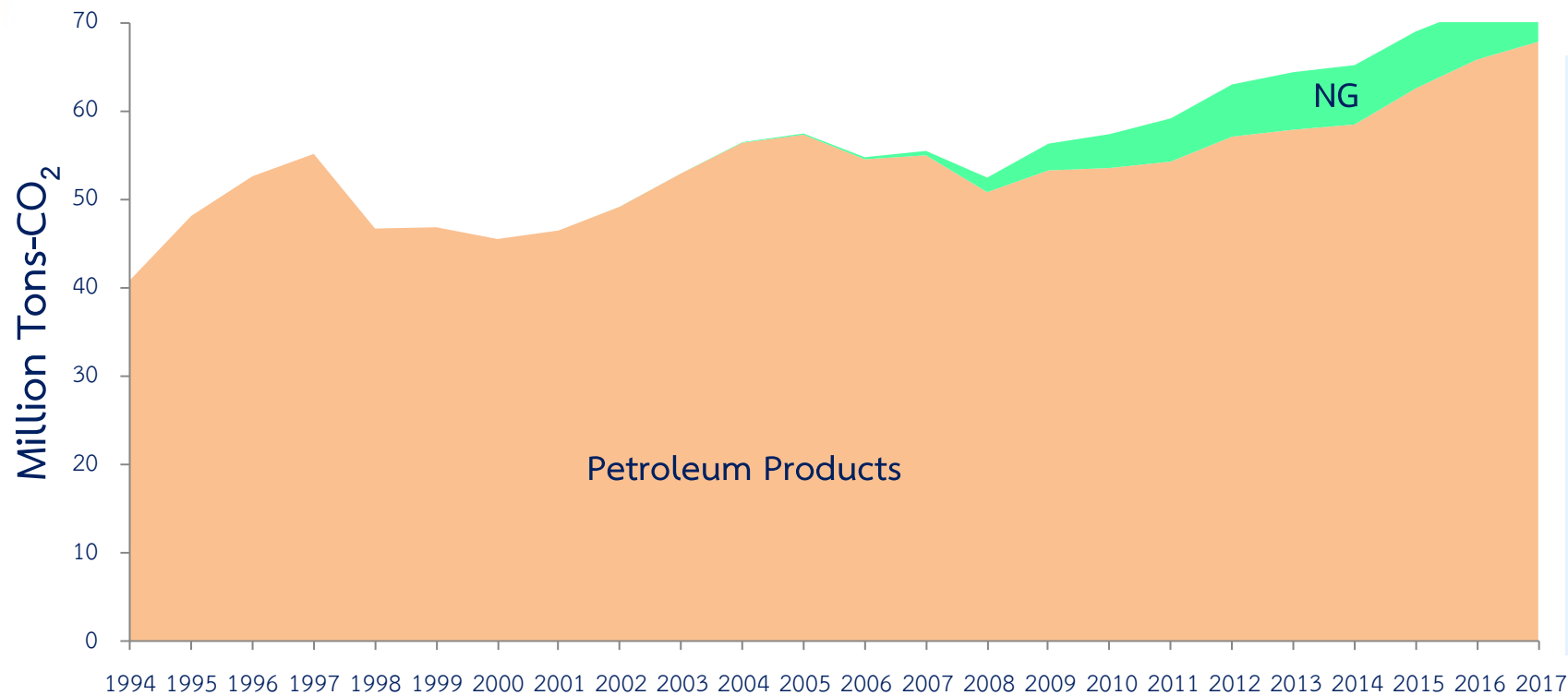
หมายเหตุ: สาขาเศรษฐกิจอื่นๆ หมายถึง ภาคครัวเรือน เกษตรกรรม พาณิชยกรรม และกิจกรรมอื่นๆ




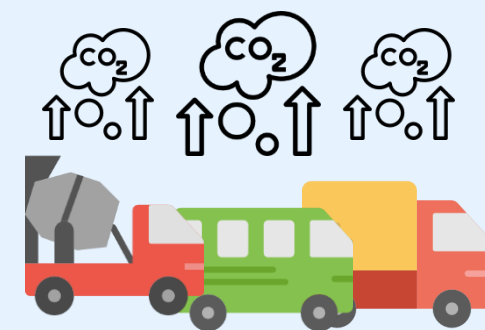
การปล่อยก๊าซ CO₂ ↑ 0.3% เมื่อเทียบกับปีก่อนจากภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรม และภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ ซึ่งยังคงปล่อยก๊าซเพิ่มขึ้น ขณะที่ภาคการผลิตไฟฟ้ามีการปล่อยก๊าซลดลง

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

การปล่อยก๊าซ CO₂ จากภาคขนส่ง



การปล่อยก๊าซ CO₂
จากภาคขนส่งมี
แนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี 



Unit: Million Tons-CO₂

Year	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Petroleum Products	40.94	48.21	52.71	55.24	46.77	46.92	45.58	46.55	49.25	53.02	56.5	57.41
NG									0.01	0.01	0.06	0.14
Year	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Petroleum Products	54.63	55.07	50.9	53.36	53.64	54.37	57.2	57.98	58.57	62.67	65.94	67.95
NG	0.23	0.5	1.65	3.03	3.85	4.9	5.92	6.52	6.73	6.46	5.92	4.74

ที่มา: สำนักงานนโยบายและ
แผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

ความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับสถานการณ์ก๊าซเรือนกระจก



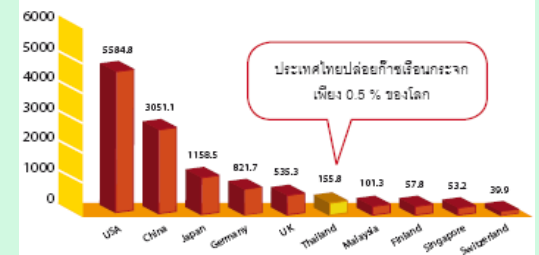
อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change) หรือ อนุสัญญา UNFCCC

- ได้ให้สัตยาบันเข้าร่วมเป็นรัฐภาคีอนุสัญญาเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2537



พิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol)

- ได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2545



ภาพที่ 1 : เปรียบเทียบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ของไทยกับประเทศ พ.ศ. 2542 ที่มา : World Resource Institute - WRI, 2000



ความตกลงปารีส (Paris Agreement)

- ได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2559



แผนการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย

ประเทศไทยจัดทำเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจกในปี พ.ศ. 2573 ที่ร้อยละ 20-25 จากกรณีดำเนินการปกติ



1 ตุลาคม 2558

ประเทศไทยยื่นสัตยาบันเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปารีส เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2559



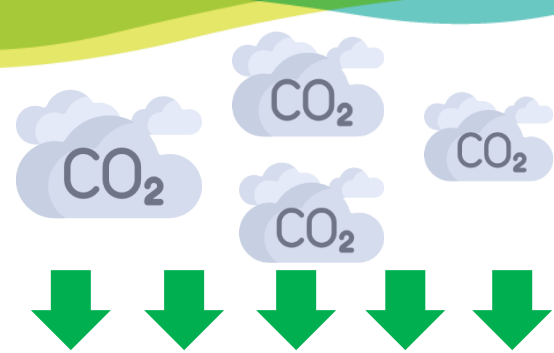
21 กันยายน 2559



เริ่มดำเนินการขับเคลื่อนแผนการมีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจก



พ.ศ. 2564



บรรลุเป้าหมายลดก๊าซเรือนกระจกได้มากกว่า 111 MtCO₂e



พ.ศ. 2573



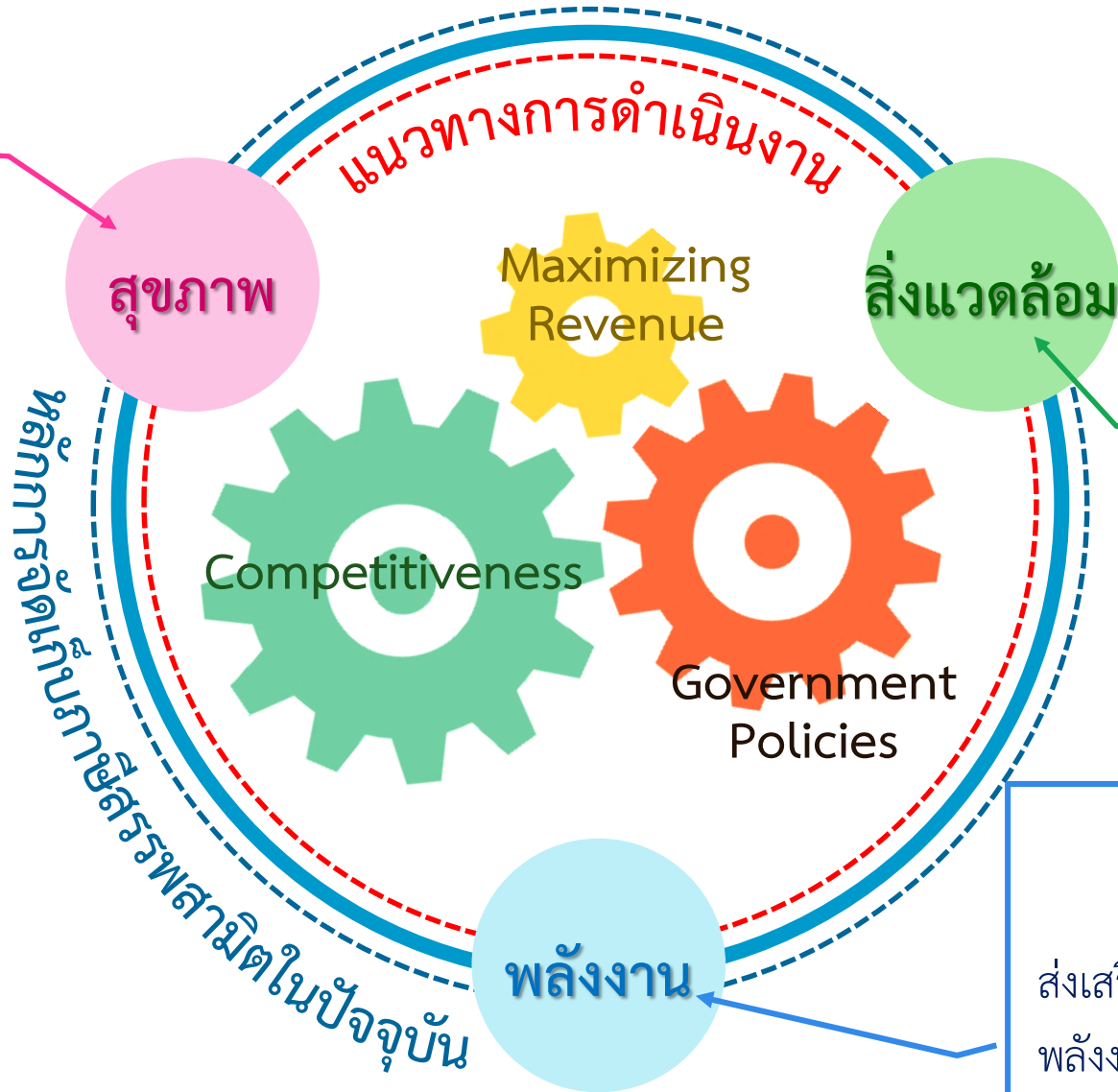
ภาษีสรรพสามิตตามหลักการจัดเก็บภาษีเพื่อสิ่งแวดล้อม



แนวทางการดำเนินงานของกรมสรรพสามิต



ควบคุม และลดการบริโภค
สินค้าที่มีอันตรายต่อสุขภาพ
และสังคม (Sin Tax)



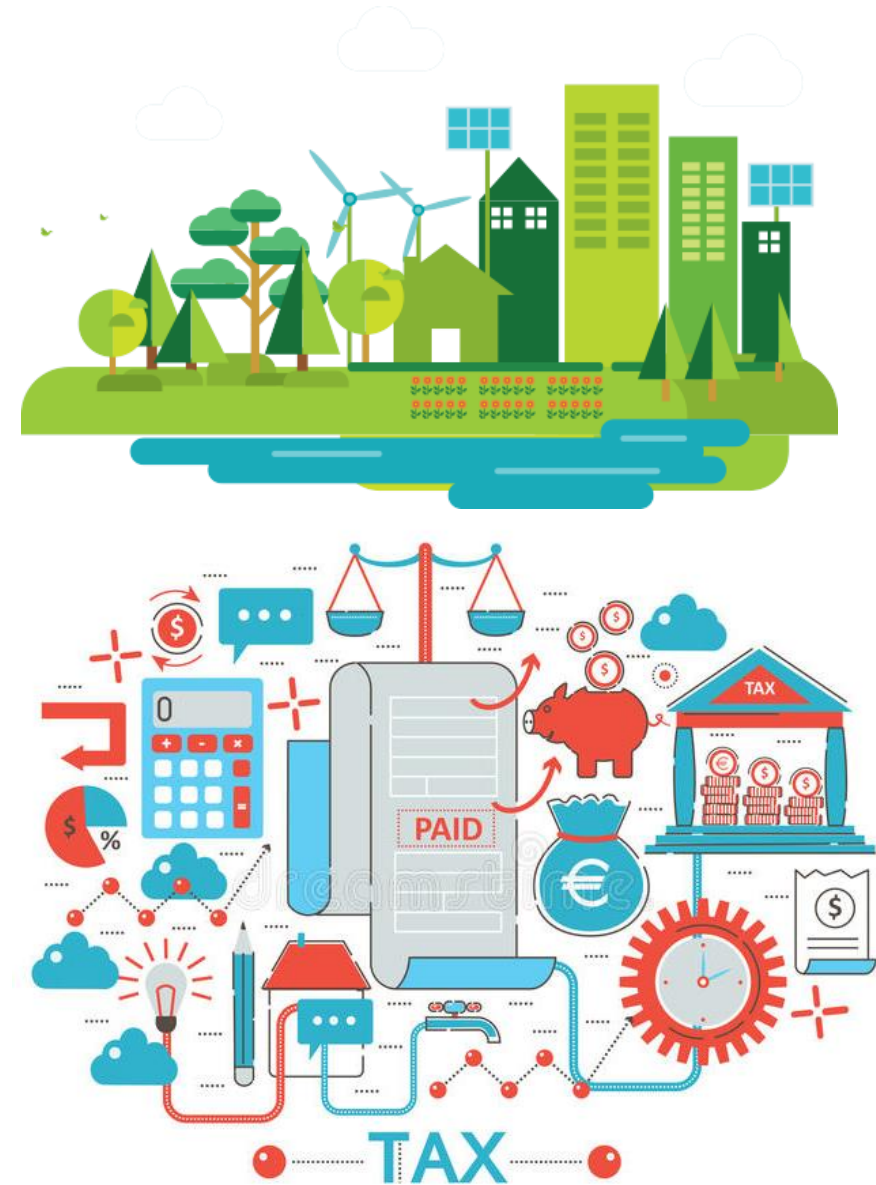
ส่งเสริมและสนับสนุนสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม




ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ภาษีสิ่งแวดล้อม

ภาษีสิ่งแวดล้อม (Environmental Tax, Green Tax, Eco Tax) เป็นมาตรการทางการคลังที่ถูกนำมาใช้ในการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยการปรับโครงสร้างการเก็บภาษีด้วยการเพิ่มการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ก่อมลพิษเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ลดการก่อมลพิษ ลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อเสริมมาตรการบังคับและควบคุม ซึ่งเป็นผลดีต่อฐานทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ในขณะเดียวกันจะมีผลทางบวกต่อการจ้างงาน ผลผลิตและการส่งเสริม การคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ ซึ่งจะ เป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจ และสวัสดิการของประชาชน



Polluter Pays Principle: PPP

Polluter Pays Principle: PPP เป็นหลักการที่ว่า “ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย” ได้ถูกนำเสนอโดยองค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development: OECD) และเป็นที่ยอมรับมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีหลาย ๆ ประเทศได้นำหลักการนี้มาใช้



ภาษีสรรพสามิตกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

หลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ที่เกี่ยวข้องกับการลดก๊าซเรือนกระจก

สิ่งแวดล้อม
Environment

- ยึดหลัก Polluter Pays Principle (PPP)

พลังงาน
Energy

- สนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือก
- สนับสนุนการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

จัดเก็บภาษี
สรรพสามิตภายใต้
หลักการภาษี
สิ่งแวดล้อม

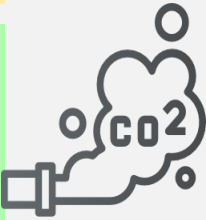
สินค้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิต



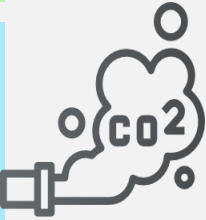
น้ำมันและ
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน



รถยนต์



รถจักรยานยนต์



เครื่องมือที่ใช้และวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม

Tax Differentiation

- เป็นมาตรการที่จูงใจให้ผู้บริโภคหันมาบริโภคสินค้าที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า เช่น จัดเก็บภาษีรถยนต์ที่มีการปล่อย CO₂ มากในอัตราที่สูงกว่ารถยนต์ที่มีการปล่อย CO₂ ต่ำกว่า

Substitution Effect

- สนับสนุนให้มีการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) หรือรถยนต์ Hybrid เพิ่มขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานน้ำมัน

วัตถุประสงค์

- เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ผลิตและผู้บริโภคในการลดการก่อมลพิษ
- เพื่อสนับสนุนการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน
- เพื่อสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน



การดำเนินงานของกรมสรรพสามิตเพื่อสิ่งแวดล้อมและพลังงาน



โครงสร้างภาษีน้ำมัน

ประเภท	โครงสร้างอัตราภาษีปัจจุบัน	
	มูลค่า (%)	ปริมาณ (บาท/ลิตร)
น้ำมันเบนซิน	-	6.500
GASOHOL E10	-	5.850
GASOHOL E20	-	5.200
GASOHOL E85	-	0.975
น้ำมันดีเซล	-	5.980
น้ำมันไบโอดีเซล B20	-	5.152
ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)	-	2.170
ก๊าซธรรมชาติเหลว (NGL)	-	5.850
น้ำมันเตา	-	0.640
น้ำมันเครื่องบินเจ็ท	-	4.726
น้ำมันหล่อลื่น	-	5.000

ปัจจุบันจัดเก็บภาษีจาก
ค่าความร้อน ไม่ได้
จัดเก็บจาก CO₂

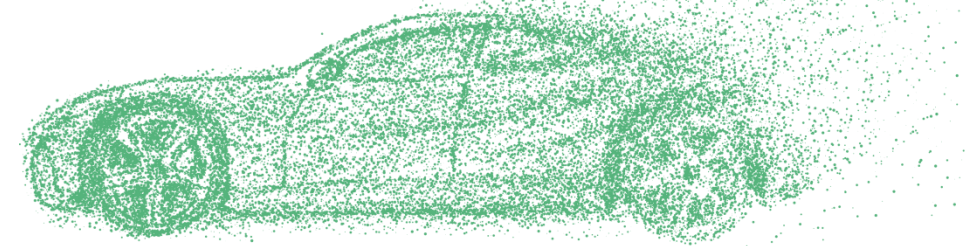
*ภาษีน้ำมันส่วนใหญ่ จัดเก็บโดยอัตราตามปริมาณ การเปลี่ยนฐานภาษีจึงไม่มีผลกระทบให้ต้องปรับอัตราภาษี



การปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีรถยนต์

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) แทนการจัดเก็บภาษีตามปริมาณความจุของกระบอกสูบ เนื่องจากการจัดเก็บภาษีตาม CO₂ จะสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณการปล่อย CO₂ ลดลง เพื่อการประหยัดพลังงานและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ
2. การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. ความปลอดภัยของรถยนต์
4. การใช้พลังงานทดแทน
5. ประสิทธิภาพในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์



โครงสร้างภาษีรถยนต์ปัจจุบัน

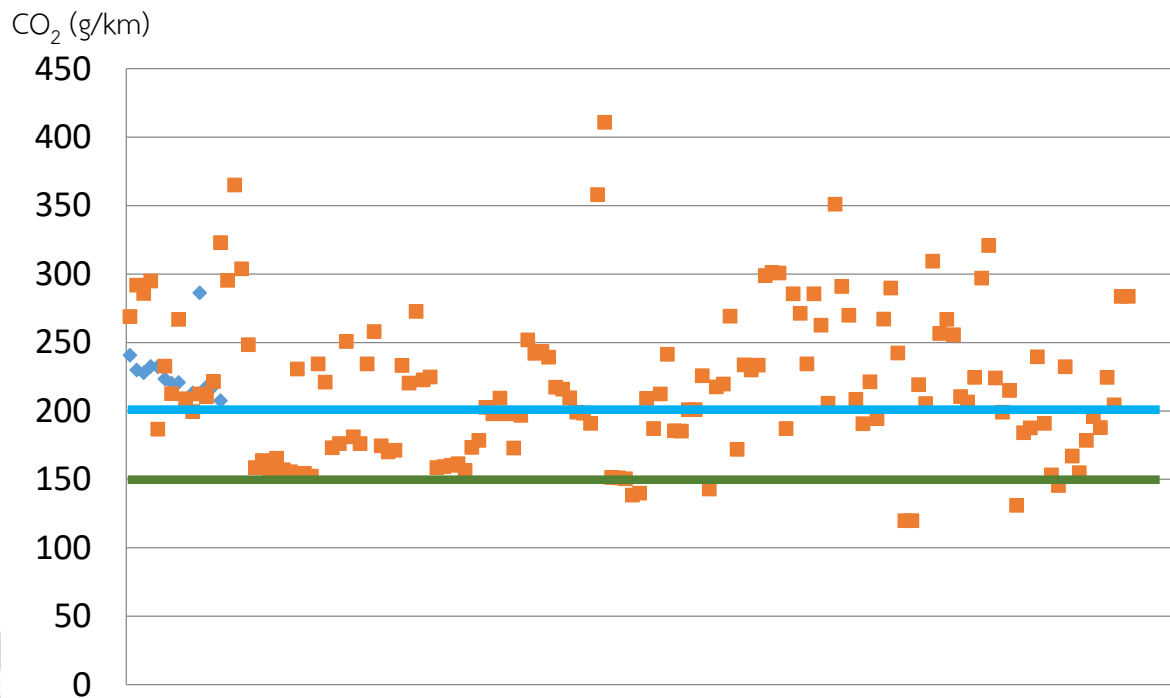
ประเภทรถยนต์	โครงสร้างภาษีปัจจุบัน			
	CO ₂	อัตราภาษี (ร้อยละ)		
		E10/E20	E85/NGV	Hybrid/BOI
รถยนต์นั่ง - รถยนต์นั่ง, รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	≤ 100 g/km	25*	20*	8*/4*
	101-150 g/km			16/8
	151-200 g/km	30	25	21/10.5
	>200 g/km	35	30	26/13
	>3,000 CC	40	40	40
PPV / <u>DC</u> /Space Cab/ <u>PickUp</u>		18*/ <u>8</u>		
	≤ 200 g/km	20*/ <u>10/4/2.50,15</u>		
	>200 g/km	25/ <u>13/6/4,17</u>		
	>3,250 CC	40		
Eco Car /E85,B10	≤100 g/km	12*/10*		
	101-120 g/km	14		
Electric Vehicle, Fuel Cell/EV(BOI)		8/2		

หมายเหตุ : * กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย (Active Safety) สำหรับรถยนต์นั่ง รถยนต์ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มี CO₂ ≤150 g/km / รถยนต์ PPV ที่มี CO₂ ≤200 g/km / รถยนต์ Eco Car ที่มี CO₂ ≤100 g/km



การปล่อย CO₂ ของรถยนต์

2552



◆ Pickup

Max = 286 g/km

Min = 204 g/km

Mean = 227 g/km

■ Passenger Car

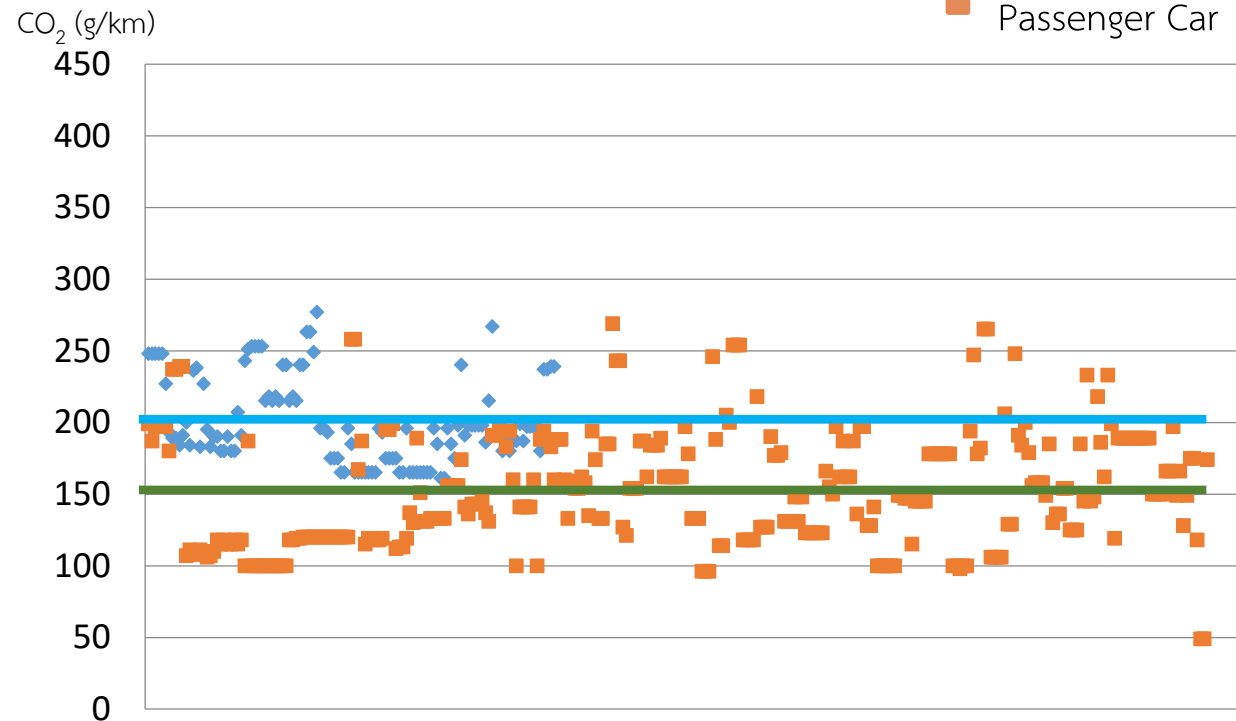
Max = 411 g/km

Min = 120 g/km

Mean = 219 g/km

Source : OIE Amounts 155 Stickers

2559



◆ Pickup

■ Passenger Car

◆ Pickup

Max = 277 g/km

Min = 161 g/km

Mean = 200 g/km

■ Passenger Car

Max = 286 g/km

Min = 49 g/km

Mean = 153 g/km

Source : OIE Amounts 427 Stickers

ECO STICKER ป้ายข้อมูลรถยนต์ตามมาตรฐานสากล



ECO sticker

CO₂ 103 g/km

4.0 L/100 km
(= 25.0 km/L)
สภาวะรวม * (combined)

สภาวะในเมือง * 4.1 L/100 km
สภาวะนอกเมือง * 3.9 L/100 km

อัตราการใช้น้ำมันอ้างอิง *

มาตรฐานสิ่งแวดล้อม: มอก. ★ EURO 4 ★ EURO 5 ★ EURO 6

มาตรฐานความปลอดภัย: ABS+ESC, UN R13, UN R13H, UN R94, UN R95

ข้อมูลพื้นฐาน: ยี่ห้อ MERCEDES-BENZ, รุ่น C 300 BLUETEC HYBRID ESTATE, VIN Number WDD205212xxxxx, รหัสเครื่องยนต์ 205212, พลาตforme 651921, ระบบเกียร์ 7G-TRONIC PLUS, น้ำหนักรถ 1765 กิโลกรัม, ขนาดยาง (หน้า, หลัง) 225/45R18, 245/40R18, จำนวนที่นั่ง 5 ที่นั่ง, เชื้อเพลิงที่สามารถใช้ได้ น้ำมันดีเซล, โรงงานผลิต บริษัท เมอร์เซเดส เบลี

อุปกรณ์ที่ติดตั้งจากโรงงาน: 1) กระจกนิรภัยด้านหน้า 2 ตำแหน่ง, 2) กระจกนิรภัยด้านข้าง 2 ตำแหน่ง, 3) กระจกนิรภัยด้านหลัง 2 ตำแหน่ง, 4) ระบบเบรก ADAPTIVE BRAKE พร้อมด้วยระบบเบรกป้องกันล้อล็อก ABS, 5) ระบบช่วยเตือนอาการเหยื่อท้ายขณะขับขี่, 6) ระบบเตือนระบบคานน้ำหนัก, 7) เซมิอัตโนมัติแบบค่อนแรงและวิ่งอัตโนมัติ, 8) ระบบช่วยเบรก BAS, 9) โปรแกรมควบคุมการทรงตัวอัตโนมัติ ESP, 10) ฟังก์ชัน ECO start/stop, 11) เซมิอัตโนมัติแบบ 3 จุด 5 ที่นั่ง ปรับระดับได้, 12) ระบบเตือนแรงดันลมยาง, 13) ระบบป้องกันล้อหมุนฟรี ASR, 14) ไม้ค้ำหน้าอัตโนมัติพร้อมเซ็นเซอร์วัดปริมาณน้ำมัน, 15) ระบบรักษาระดับความเร็ว (Cruise Control) และจำกัดความเร็ว (SPEEDTRONIC), 16) กระจกหน้าตัวปรับขึ้น-ลงด้วยระบบไฟฟ้า ทั้ง 4 บาน พร้อมระบบการทำงานแบบวันทิส

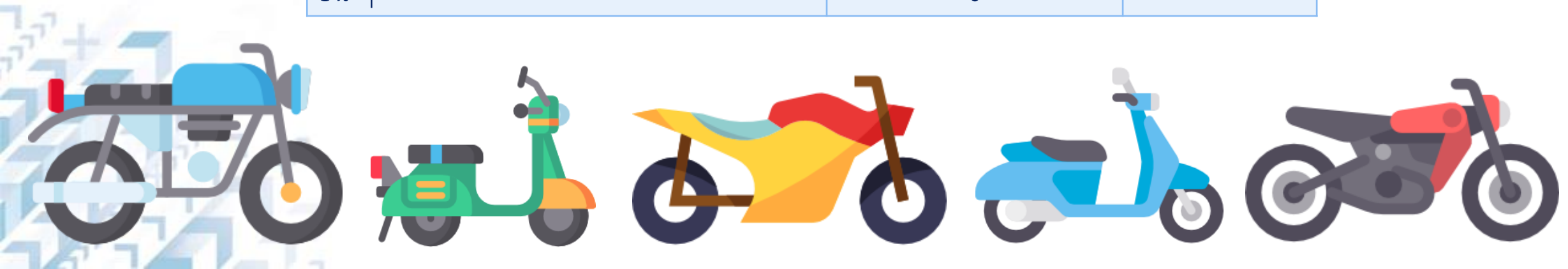
ผู้ผลิต / ผู้นำเข้า: ผู้ผลิต บริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด, ที่อยู่ 3 อาคารโรงงาน การขนส่งทางเรือ 10120, เว็บไซต์ http://www.mercedes-benz.co.th

ป้ายข้อมูลรถยนต์ตามมาตรฐานสากล หรือ ECO Sticker จะช่วยให้ผู้บริโภคและประชาชนทั่วไปได้รับข้อมูลสมรรถนะรถยนต์ที่เที่ยงตรง โปร่งใส และเป็นมาตรฐานเดียวกัน สามารถนำไปเปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์แต่ละรุ่น ในด้าน “**สะอาด ประหยัดปลอดภัย**” เพื่อประโยชน์ต่อการพิจารณาเลือกซื้อรถยนต์ได้ โดยสามารถเปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์แต่ละรุ่น เช่น อัตราการใช้น้ำมัน อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และมาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น



โครงสร้างภาษีรถจักรยานยนต์

ประเภท	โครงสร้างอัตราภาษีปัจจุบัน	
	มูลค่า (%)	ปริมาณ
ที่มีความจุของกระบอกสูบ < 150 cc	2.5	-
ที่มีความจุของกระบอกสูบ 150 – 500 cc	4	-
ที่มีความจุของกระบอกสูบ 501 – 1,000 cc	8	-
ที่มีความจุของกระบอกสูบ > 1,000 cc	17	-
รถจักรยานยนต์ต้นแบบ เพื่อการวิจัยพัฒนา	0	-
อื่น ๆ	0	-





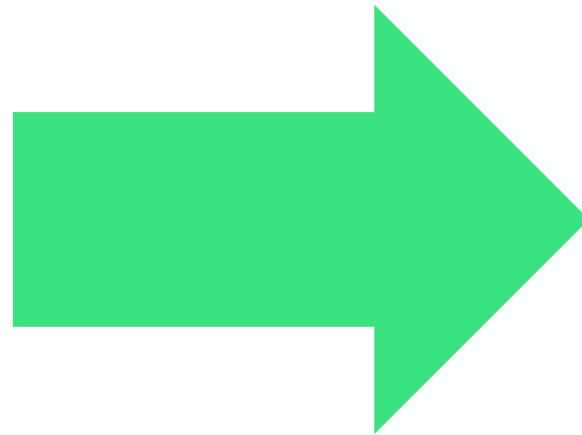
ทิศทางการดำเนินงานของกรมสรรพสามิตในอนาคต



ทิศทางการจัดเก็บภาษีพลังงานตามอัตราการปล่อย CO₂

ปัจจุบัน

- จัดเก็บภาษีตามปริมาณ



อนาคต

- สินค้าสรรพสามิตปัจจุบัน จัดเก็บตามปริมาณ และค่าสัมประสิทธิ์การปล่อย CO₂
- สินค้าสรรพสามิตใหม่ จัดเก็บตามค่าสัมประสิทธิ์การปล่อย CO₂

เชื้อเพลิงที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงก็จะมีภาระภาษีสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำกว่า



ทิศทางการจัดเก็บภาษีรถยนต์ตามอัตราการปล่อย CO₂

ทบทวนการปล่อย CO₂:
150 g/km and 200 g/km



- สนับสนุนเทคโนโลยีในอนาคต
- พิจารณามาตรฐานที่สำคัญในตลาดสำคัญอื่น ๆ ของการวัด CO₂ เช่น “Corporate Fuel Fuel Fuel: CAFE”
- พิจารณาการจัดเก็บภาษีจากน้ำหนักรถยนต์



ทิศทางการจัดเก็บภาษีรถจักรยานยนต์

ปัจจุบัน

- ความฟุ่มเฟือย (Luxury)
- ความจุกะบอกลูบ (ซีซี)



อนาคต

- สิ่งแวดล้อม
- ประหยัดพลังงาน

ข้อจำกัด

- ไม่รองรับเทคโนโลยีใหม่ เช่น รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า และ Hybrid
- ปริมาณร้อยละ 90 เป็นรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกะบอกลูบต่ำกว่าร้อยละ 150 ซีซี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

แนวทาง

- ไม่จำกัดเทคโนโลยี
- การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมภายในประเทศ
- เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี
- สนับสนุนการลดการปล่อย CO₂ ช่วยแก้ปัญหา Global Warming และ Greenhouse Gas

ทิศทางการจัดเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ตามอัตราการปล่อย CO₂

โครงสร้างภาษีปัจจุบัน		ข้อเสนอโครงสร้างภาษีตาม CO ₂		
ประเภท (CC.)	อัตรา	ประเภท	อัตรา	
ที่มีความจุของกระบอกสูบ < 150 cc ที่มีความจุของกระบอกสูบ 150 – 500 cc ที่มีความจุของกระบอกสูบ 501 – 1,000 cc ที่มีความจุของกระบอกสูบ > 1,000 cc	2.5 4 8 17	รถจักรยานยนต์ที่ใช้ พลังงานเชื้อเพลิง พลังงาน ไฟฟ้า หรือแบบผสมที่ใช้ พลังงานเชื้อเพลิงและ ไฟฟ้า	ปล่อย CO ₂ < 10 g/km	X ₁
			ปล่อย CO ₂ 11 – 50 g/km	X ₂
			ปล่อย CO ₂ 51 – 90 g/km	X ₃
			ปล่อย CO ₂ 91 – 130 g/km	X ₄
			ปล่อย CO ₂ > 130 g/km	X ₅
รถจักรยานยนต์ต้นแบบ เพื่อการวิจัยพัฒนา	0	รถจักรยานยนต์ต้นแบบ เพื่อการวิจัยพัฒนา ตามหลักเกณฑ์ ตามประกาศกรมสรรพสามิต		X ₆
อื่น ๆ	0	อื่น ๆ		X ₇



ผลที่คาดว่าจะได้รับ

• สร้างความโปร่งใส (Transparency)



ป้ายแสดงข้อมูลรถจักรยานยนต์เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ประหยัดพลังงาน และเป็นการสร้างเครื่องมือในการนำนวัตกรรมหรือ เทคโนโลยีใหม่ๆ มาให้ประชาชนมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

• สร้างความเป็นธรรม (Fairness)



อุตสาหกรรมในประเทศมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น เปิดโอกาสให้มีการผลิตหรือนำเข้ารถยนต์ โดยไม่จำกัดเทคโนโลยี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในการใช้สินค้าที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

• สร้างความเรียบง่าย (Simplicity)



จัดเก็บภาษีตามหลัก PPP โดยผู้ก่อมลพิษมากเป็นผู้จ่ายภาษีมาก

• มีประสิทธิภาพ (Efficiency)



สิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน และเพิ่มรายได้ของรัฐบาล



Q&ASM



www.excise.go.th