

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่สวยงาม ไม่ว่าจะเป็นฝั่งทะเลอันดามันหรือฝั่งอ่าวไทย การท่องเที่ยวทางเรือสำราญถือเป็นการท่องเที่ยวทางน้ำรูปแบบหนึ่งที่กำลังได้รับความนิยมเพราะเป็นการท่องเที่ยวที่มีหรูหราและมีความเป็นส่วนตัวของเจ้าของเรือ เพื่อนหมู่เครือญาติของบุคคลนั้นตลอดจนมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆบนเรือมากมาย อันได้แก่ห้องครัว ห้องนอน ห้องคาราโอเกะ เป็นต้น การพัฒนาประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางของธุรกิจเรือสำราญในภูมิภาคอาเซียน (Marina Hub of ASEAN) จำต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วนทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนเพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศสนใจการท่องเที่ยวทางเรือสำราญภายในประเทศไทยมากขึ้น สำหรับปัญหากฎหมายในการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยมีหลากหลายประเด็นที่ควรเร่งดำเนินการแก้ไขอันสามารถจำแนกการพิจารณาได้ดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง บทนิยามศัพท์ของเรือสำราญ ตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 ให้ยกเลิกความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2515 บัญญัติไว้ว่า “เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ ในขณะที่ตามความในข้อ 2 แห่งประกาศกระทรวงคมนาคมที่ 296/2558 เรื่อง กำหนดเงื่อนไขการอนุญาตให้เรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) ของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 วางหลักไว้ว่าเรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) หมายถึง เรือสำราญและกีฬาที่มีขนาดความยาวตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป บรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 12 คน และตามความในข้อ 6 ของประกาศดังกล่าว วางหลักไว้ว่า การอนุญาตให้เรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) ของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้าในน่านน้ำไทยได้โดยมีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี การบัญญัตินิยามศัพท์ของเรือสำราญข้างต้นอาจส่งผลทำให้บุคคลทั่วไป

เกิดความสับสนได้ว่าตามกฎหมายของประเทศไทยให้สิทธิเฉพาะผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) ที่ไม่ใช่เรือไทยของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยเท่านั้นที่สามารถนำเรือดังกล่าวมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์ได้ (Commercial Use) เช่น การขาย หรือให้บริการชาร์เตอร์เรือ ซึ่งไม่สอดคล้องกับรูปแบบการใช้งานเรือสำราญในทางปฏิบัติเพราะปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นเรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ก็ตามได้มีการนำมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์แล้วทั้งสิ้นตลอดจนการพิจารณาว่าเรือใดมีลักษณะเป็นเรือสำราญควรคำนึงจากวัตถุประสงค์การใช้งานของเจ้าของเรือ หรือผู้ชาร์เตอร์เรือ เป็นสาระสำคัญและการนำเรือสำราญมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์มีความแตกต่างจากการนำเรือประเภทอื่นมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์อย่างไร บทนิยามศัพท์ของเรือสำราญตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 จึงยังไม่มี ความชัดเจนเพียงพอต่อการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับเรือสำราญได้

ประเด็นที่สอง การกำหนดระยะเวลาและการต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราว ตามความในข้อ 2.4.1 ของประกาศกรมศุลกากรที่ 209/2557 เรื่อง พิธีการศุลกากรสำหรับเรือสำราญและกีฬา หรือเรือประมง บัญญัติไว้ว่า การทำสัญญาประกันให้กำหนดระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแก่กรณี โดยไม่เกิน 6 เดือนนับแต่วันที่นำเข้า เว้นแต่กรณีเจ้าของเรือ หรือผู้เดินทางมาพร้อมกับเรือที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือให้อยู่เกินกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่นำเข้าและประสงค์จะต่ออายุสัญญาประกันซึ่งจะต้องแสดงเหตุผลถึงความจำเป็นพร้อมมีหนังสือรับรองว่า เรือลำดังกล่าวได้จอดอยู่ หรือซ่อมแซมอยู่ ณ ที่เช่าจอดเรือ หรือที่ซ่อมแซมเรือของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องนั้น ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 1 ปีนับแต่วันที่นำเข้า หากมีเหตุอันสมควรจะขยายกำหนดระยะเวลาออกไปอีกตามความจำเป็นแก่กรณีก็ได้ แม้การต่ออายุสัญญาประกันต่อกรมศุลกากรว่าจะนำเรือสำราญที่นำเข้าชั่วคราวกลับออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาดังกล่าวจะไม่มีค่าใช้จ่าย แต่การที่ประกาศข้างต้นกำหนดให้ผู้นำเข้าเรือสำราญหรือผู้รับมอบอำนาจมีหน้าที่ต้องเตรียมเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณาขอต่อสัญญานั้น อันได้แก่คำร้องขอต่ออายุสัญญาประกัน หนังสือรับรองการจอดเรือ หรือซ่อมแซมเรือ เป็นต้น โดยนำไปยื่นขอต่ออายุสัญญาประกันดังกล่าวที่ด่านศุลกากรทุก 6 เดือนทั้งที่มาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราวถือเป็นมาตรการที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ผู้นำเข้าย่อมได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าตามภาค 4 ประเภท 3(ค) แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามมาตรา 81(2)(ค) แห่งประมวลรัษฎากร กำหนดระยะเวลาตามสัญญาดังกล่าวถือเป็นระยะเวลาที่ไม่เหมาะสมสำหรับการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยตลอดจนเป็นการสร้างภาระค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางมาติดต่อและทำให้เสียเวลาแก่ผู้นำเข้าเรือสำราญสำหรับการนำมาใช้งานเพื่อการท่องเที่ยวภายในน่านน้ำของประเทศไทย

ประเด็นที่สาม การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบการเรือสำราญ ถือเป็นสิทธิประโยชน์อย่างหนึ่งของมาตรการทางกฎหมายที่สามารถดึงดูดให้บรรดานักธุรกิจเกิดความสนใจอยากนำเรือสำราญของตนเองมาจดทะเบียนภายใต้สัญชาติของประเทศนั้นส่งผลทำให้ภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือของธงเรือสัญชาติประเทศดังกล่าวได้รับการยอมรับจากทั่วโลกมากยิ่งขึ้น หากธุรกิจของผู้ประกอบการเรือสำราญรายใดมีลักษณะเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ตามความในมาตรา 3 ของพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 583) พ.ศ. 2558 กำหนดให้ยกเลิกความในมาตรา 6 แห่งพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 530) พ.ศ. 2554 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 564) พ.ศ. 2556 มีสาระสำคัญว่า หากนิติบุคคลใดประกอบการธุรกิจโดยมีกำไรไม่เกิน 3 แสนบาทย่อมได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่หากได้ความว่าผู้ประกอบการรายนั้นมีกำไรเกิน 3 แสนบาทแต่ไม่ถึง 3 ล้านบาท ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 15 ของกำไรในรอบระยะเวลาบัญชีนั้น ทั้งนี้ หากผู้ประกอบการมีกำไรจากการประกอบการเรือสำราญสูงเกินกว่า 3 ล้านบาทในรอบระยะเวลาบัญชีปีดังกล่าวผู้ประกอบการรายนั้นต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 20 เว้นแต่ธุรกิจของผู้ประกอบการเรือสำราญไม่มีลักษณะเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ผู้ประกอบการรายนั้นต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 20 จากกำไรสุทธิตั้งแต่บาทแรกตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 42) พ.ศ. 2559 การที่กฎหมายของประเทศไทยยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายสำหรับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลให้แก่ผู้ประกอบการเรือสำราญส่งผลทำให้โอกาสที่บรรดาผู้ประกอบการเรือสำราญจากทั่วโลกจะนำเรือสำราญของตนเองมาจดทะเบียนเป็นเรือสำราญสัญชาติไทยเป็นไปได้ยากอันกลายเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งต่อการพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทย

5.2 ข้อเสนอแนะ

ตามที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์ปัญหากฎหมายในการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยในบทที่ 4 มาแล้วนั้น จึงมีความเห็นว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง แนวทางแก้ไขบทนิยามศัพท์ของเรือสำราญ เนื่องจากบทนิยามศัพท์ของเรือสำราญ ตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 ให้ยกเลิกความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2515 บัญญัติไว้ว่า

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬา โดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์อันเป็นบทยานยนต์ที่ที่ไม่สอดคล้องกับรูปแบบการใช้งานเรือสำราญที่แท้จริงเพราะปัจจุบันมีการนำเรือสำราญมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์ด้วย ผู้เขียนมีความเห็นว่า ควรแก้ไขบทยานยนต์ของเรือสำราญโดยให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับเพื่อความสำราญ หรือการกีฬา โดยเฉพาะ แต่ไม่หมายความรวมถึงเรือที่ใช้สำหรับบรรทุกคนโดยสารเพื่อนำเที่ยวชมสถานที่ต่างๆ ซึ่งคนโดยสารแต่ละรายจะถูกเรียกเก็บค่าโดยสารแตกต่างกันไปตามรายบุคคล

จากนิยามศัพท์ข้างต้นสามารถสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่บุคคลทั่วไปได้มากขึ้นว่า ปัจจุบันการใช้งานเรือสำราญไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแต่การใช้งานเพื่อการส่วนตัวเท่านั้น แต่สามารถนำมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์อันเป็นการแสวงหารายได้อย่างหนึ่งด้วย สำหรับการเพิ่มข้อความว่า “แต่ไม่หมายความรวมถึงเรือที่ใช้สำหรับบรรทุกคนโดยสารเพื่อนำเที่ยวชมสถานที่ต่างๆ ซึ่งคนโดยสารแต่ละรายจะถูกเรียกเก็บค่าโดยสารแตกต่างกันไปตามรายบุคคล” เนื่องจากผู้เขียนมีความประสงค์ให้ผู้อ่านสามารถจำแนกความแตกต่างระหว่างเรือสำราญและเรือโดยสารได้เพราะสาระสำคัญของการพิจารณาว่าเรือใดเป็นเรือสำราญ ไม่ว่าจะเป็นการใช้งานเพื่อการส่วนตัว (Private Use) หรือการใช้งานเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Use) จำต้องเป็นไปเพื่อความสุข หรือความบันเทิงของเจ้าของเรือ เพื่อน ญาติพี่น้องของบุคคลนั้นเป็นสาระสำคัญ โดยหลักแล้วเจ้าของเรือ หรือผู้ทำการชำระเตอร์เรือ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้งานเรือสำราญดังกล่าว เว้นแต่แขกของเจ้าของเรือสมัครใจช่วยออกค่าใช้จ่ายบางส่วนอันเป็นไปตามบทยานยนต์เรือสำราญ (Pleasure Craft) ของกฎหมายสาธารณรัฐสิงคโปร์ Maritime and Port Authority of Singapore (Pleasure Craft) Regulations 2000 ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 2010 และบทยานยนต์เรือสำราญ (Pleasure Vessel) ของกฎหมายสหราชอาณาจักร The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 1998 ทั้งนี้ เรือสำราญไม่ได้มีวัตถุประสงค์หลักในการใช้งานเพื่อบรรทุกคนโดยสารจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง โดยคนโดยสารบนเรือแต่ละรายต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นรายบุคคลเช่นเดียวกับเรือโดยสาร (Passenger Ship) แต่อย่างไรก็ดี การแก้ไขนิยามศัพท์เกี่ยวกับเรือสำราญและกีฬาข้างต้นสามารถสร้างความเข้าใจที่ชัดเจนแก่บุคคลที่มีความสนใจเกี่ยวกับเรือสำราญมากยิ่งขึ้น

สำหรับข้อความเดิมตามกฎหมายว่า “ไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์” ผู้เขียนเห็นว่า ข้อความดังกล่าวไม่สอดคล้องกับรูปแบบการใช้งานเรือสำราญในปัจจุบันที่มีการนำมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์ด้วยตลอดจนข้อความข้างต้นไม่ได้สร้างความเข้าใจ

ที่ชัดเจนให้แก่บุคคลที่มีความสนใจเกี่ยวกับกฎหมายเรือสำราญแต่อย่างใดจึงเห็นควรให้ตัดข้อความดังกล่าวออกจากบทนิยามศัพท์ของเรือสำราญและกีฬา

ประเด็นที่สอง แนวทางแก้ไขการกำหนดระยะเวลาและการต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราว ตามความในข้อ 2.4.1 ของประกาศกรมศุลกากรที่ 209/2557 เรื่อง พิธีการศุลกากรสำหรับเรือสำราญและกีฬา หรือเรือประมง บัญญัติไว้ว่า “การทำสัญญาประกันให้กำหนดระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแก่กรณี โดยไม่เกิน 6 เดือนนับแต่วันที่นำเข้า

วันแต่กรณีเข้าของเรือ หรือผู้เดินทางมาพร้อมกับเรือที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือให้อยู่เกินกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่นำเข้าและประสงค์จะต่ออายุสัญญาประกันซึ่งจะต้องแสดงเหตุผลถึงความจำเป็นพร้อมมีหนังสือรับรองว่า เรือลำดังกล่าวได้จอดอยู่ หรือซ่อมแซมอยู่ ณ ที่เข้าจอดเรือ หรือที่ซ่อมแซมเรือของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องนั้น ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 1 ปีนับแต่วันที่นำเข้า

หากมีเหตุอันสมควรจะขยายกำหนดระยะเวลาออกไปอีกตามความจำเป็นแก่กรณีก็ได้” ผู้เขียนมีความเห็นว่า ควรแก้ไขโดยให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“(2.4.1) การทำสัญญาประกันให้กำหนดระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแก่กรณี โดยไม่เกิน 1 ปี นับแต่วันที่นำเข้า

วันแต่กรณีเข้าของเรือ หรือผู้เดินทางมาพร้อมกับเรือที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือให้อยู่เกินกำหนด 1 ปีนับแต่วันที่นำเข้าและประสงค์จะต่ออายุสัญญาประกันซึ่งจะต้องแสดงเหตุผลถึงความจำเป็นพร้อมมีหนังสือรับรองว่า เรือลำดังกล่าวได้จอดอยู่ หรือซ่อมแซมอยู่ ณ ที่เข้าจอดเรือ หรือที่ซ่อมแซมเรือของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องนั้น ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 1 ปี 6 เดือนนับแต่วันที่นำเข้า

หากมีเหตุอันสมควรจะขยายกำหนดระยะเวลาออกไปอีกตามความจำเป็นแก่กรณีก็ได้”

ทั้งนี้ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและความไม่สะดวกสำหรับการเดินทางมาติดต่อยื่นคำขอเพื่อขอต่ออายุสัญญาประกันที่ด่านศุลกากรทุก 6 เดือน (ตามที่กฎหมายเดิมกำหนดไว้) และเป็นการบังคับทางอ้อมให้ผู้นำเข้าเรือสำราญรายนั้นต้องมาแสดงตนต่อเจ้าหน้าที่ว่าภายหลังจากการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราวเพื่อนำมาใช้งานสำหรับการท่องเที่ยวภายในน่านน้ำของประเทศไทยเป็นระยะเวลา 1 ปี เรือสำราญลำดังกล่าวยังคงอยู่ในราชอาณาจักรไทยและไม่ได้มีการใช้งานเพื่อการพาณิชย์ อันเป็นการใช้งานที่ผิดเงื่อนไขของมาตรการนำเข้าชั่วคราวหรือไม่ ถือเป็นความช่วยเหลือแบ่งเบาภาระหน้าที่ในการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ของรัฐได้

ประเด็นที่สาม แนวทางแก้ไขการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญ เนื่องจากตามกฎหมายของประเทศไทยยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายสำหรับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญ ผู้เขียนเห็นควรให้นำมาตรการภาษีระวางน้ำหนักบรรทุกของสาธารณรัฐมอลตามาใช้เป็นแนวทางในการตราพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวล

รัฐบาลว่าด้วยการยกเว้นรัฐบาล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. กำหนดให้ ยกเว้นภาษีเงินได้ตามส่วน 3 การเก็บภาษี จากบริษัทและห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล หมวด 3 ภาษีเงินได้ ในลักษณะ 2 ภาษีอากรฝ่ายสรรพากร แห่งประมวลรัษฎากร สำหรับเงินได้จากการประกอบธุรกิจเรือสำราญให้แก่บริษัท หรือห้างหุ้นส่วน นิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยโดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ต้องใช้เรือสำราญและกีฬาที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย
2. การคำนวณกำไรสุทธิเพื่อประโยชน์ในการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามพระราชกฤษฎีกานี้

ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังนี้

2.1 ปีแรกของการขอใช้สิทธิตามมาตราภาษีระวางน้ำหนักรบรรทุก เจ้าของเรือจำต้องชำระค่าธรรมเนียมต่างๆพร้อมกัน อันได้แก่ ค่าธรรมเนียมสำหรับการลงทะเบียนครั้งแรก (Fee on registration) ค่าธรรมเนียมรายปี (Annual Basic Fee) และค่าภาษีระวางน้ำหนักรบรรทุกประจำปี (Annual Tonnage Tax)

2.2 ปีต่อมา เจ้าของเรือจำต้องชำระค่าธรรมเนียมรายปี (Annual Basic Fee) และค่าภาษีระวางน้ำหนักรบรรทุกประจำปี (Annual Tonnage Tax) พร้อมกันในคราวเดียว

หากได้ความว่า ปีใดที่ผู้ประกอบการเรือสำราญมีกำไรจากธุรกิจดังกล่าวไม่ถึงเกณฑ์ ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ในปีต่อมาย่อมขอรับเงินค่าภาษีระวางน้ำหนักรบรรทุกประจำปีคืนได้ หรือ ยกยอดไว้สำหรับการชำระภาษีระวางน้ำหนักรบรรทุกประจำปีในปีถัดไปก็ได้ อันเป็นการสะดวกต่อ ผู้ประกอบการเรือสำราญไม่ต้องมีภาระมาชำระภาษีเงินได้นิติบุคคล ในภายหลัง ครบรอบระยะเวลาบัญชีปีนั้นอีกครั้งแต่อย่างใด การที่กฎหมายบังคับให้ต้องเสียค่าภาษีระวาง น้ำหนักรบรรทุกประจำปีพร้อมกับค่าธรรมเนียมดังกล่าวย่อมเป็นการลดภาระของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการติดตามเพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมและภาษีข้างต้นได้

ทั้งนี้ให้นำมาตรการภาษีระวางน้ำหนักรบรรทุกมาใช้บังคับสำหรับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบการเรือสำราญเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยมีการสรุปติดตามผลต่อเนื่องทุกปี เพื่อวิเคราะห์ว่า มาตรการดังกล่าวสามารถจูงใจให้บรรดาผู้ประกอบการเรือสำราญมีแนวโน้ม นำเรือสำราญของตนเองมาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทยเพิ่มมากขึ้นหรือไม่ หากได้ความว่า มาตรการข้างต้นไม่สามารถดึงดูดให้ผู้ประกอบการเรือประเภทดังกล่าวมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ ให้มีผลยกเลิกภายหลังครบระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาข้างต้นมีผลบังคับใช้

จากข้อเสนอแนะดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่าจะส่งผลทำให้ปัญหากฎหมาย ในการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อลดอุปสรรคการท่องเที่ยว ทางเรือสำราญภายในน่านน้ำของประเทศไทยอันนำมาซึ่งการสร้างรายได้จำนวนมากให้แก่ประเทศไทยต่อไป