

ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในประเทศไทย ศึกษากรณี : สถานีรถไฟ¹

คณิต แก้วอินทร์²

จากการที่ได้ศึกษาปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในประเทศไทย ศึกษากรณีของสถานีรถไฟ โดยเริ่มจากประวัติศาสตร์การจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในประเทศไทยมีวิวัฒนาการมาอย่างยาวนาน ตั้งแต่ยุคกรุงสุโขทัยถึงยุครัตนโกสินทร์ เริ่มเห็นภาพชัดเจนในยุคกรุงศรีอยุธยาตอนต้นรัชสมัยของสมเด็จพระเจ้าอู่ทอง และตอนกลาง สมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ได้มีการตั้งกรมนา (หัวหน้าคือ พระยาเกษตราธิกรณ์) เป็นหนึ่งในเสนาบดีจตุสดมภ์ มีหน้าที่เก็บภาษีที่ดินทุกชนิดและดูแลการทำไร่นาของราษฎร ต่อมาในยุครัตนโกสินทร์ถึงปัจจุบัน มีการตั้งกระทรวงเกษตรดูแลเรื่องที่ดินของประชาชน และมีเทศบาลกับกรุงเทพมหานครคอยจัดเก็บภาษีที่ดิน ทำให้การจัดเก็บภาษีที่ดินเป็นระบบมากขึ้น

การจัดเก็บภาษีที่ดินประเภทของสถานีรถไฟ ที่ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ได้รับการยกเว้นภาษีที่ดินเพราะถือว่าเป็นกิจการขนส่งที่ส่วนใหญ่บริหารงานโดยรัฐบาล ต่อมาการขนส่งมีความเจริญก้าวหน้าโดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครได้มีการสร้างรถไฟทั้งบนดินและใต้ดินเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ดังนั้นรัฐบาลจึงอนุญาตให้เอกชนมาบริหาร โดยมีหน่วยงานของรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแล ซึ่งในการเดินรถไฟฟ้านั้นจะต้องประกอบด้วยตัวสถานีรถไฟฟ้ รางรถไฟ และตัวรถไฟฟ้เป็นองค์ประกอบในการเดินรถไฟฟ้ ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นสถานีรถไฟฟ้และรางรถไฟฟ้ นั้นจัดอยู่ในสิ่งปลูกสร้างที่จะต้องนำมาเสียภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามกฎหมายนั้น

ปัจจุบันนี้จะเห็นได้ว่ารัฐได้จัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากสถานีรถไฟฟ้ แต่ตัวรางรถไฟฟ้ และทางทั้งเดินขึ้นสถานีทั้งบนดินและใต้ดินได้รับการยกเว้น จึงเป็นเรื่องที่ต้องศึกษา การศึกษาเรื่องปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในประเทศไทย ศึกษากรณีของสถานีรถไฟฟ้ มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์³, พระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน พุทธศักราช 2475, พระราชบัญญัติภาษีบำรุงท้องที่พ.ศ. 2508, พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างพ.ศ. 2562 และกฎกระทรวงกำหนดทรัพย์สินที่ได้รับยกเว้นจากการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ทั้งนี้ยังมีการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศที่มีเรื่องระบบรถไฟฟ้เหมือนกันอีกด้วย ได้แก่ ประเทศจีนที่อยู่ใน

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในประเทศไทย ศึกษากรณี : สถานีรถไฟฟ้ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปริดา ไชยमानนท์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประโมทย์ จารุณิล และรองศาสตราจารย์ ดร.ปวีศร เลิศธรรมเทวี

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³ สถาบันนิติธรรมาลัย, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ [Online], available URL:

ทวีปเอเชียเหมือนกับประเทศไทย ประเทศสหรัฐอเมริกาที่อยู่ในทวีปอเมริกาและใช้กฎหมายบางส่วนคล้ายประเทศไทย และประเทศอังกฤษที่อยู่ในทวีปยุโรป แต่การปกครองระบอบประชาธิปไตยแบบรัฐสภาเหมือนประเทศไทย ทั้งมีรถไฟฟ้ามานานแล้ว

อย่างไรก็ตามเมื่อได้ทำการศึกษาปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในประเทศไทย ศึกษากรณีของสถานีรถไฟฟ้า พบว่ายังมีปัญหาอยู่หลายประการ ดังนี้

ประเด็นปัญหาประการแรก คือ คือ ปัญหาเรื่องความหมายของคำว่าสิ่งปลูกสร้าง ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างพ.ศ.2562 และ คำว่า สถานีรถไฟฟ้า เข้าตามบทนิยามของคำว่าสิ่งปลูกสร้างอยู่แล้ว ที่จะต้องถูกเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เพราะเป็นสถานที่อันเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่ตั้งอยู่ประจำอันติดกับพื้นดินเป็นการถาวร ในทางกลับกันเหตุใดทางวิ่งที่เป็นรางของรถไฟฟ้า (ซึ่งมองถึงลักษณะทางกายภาพ จะเข้าตามบทนิยามในมาตรานี้ด้วย) แต่รางรถไฟฟ้าที่เป็นที่ตั้งถาวรเหมือนกันถึงได้รับการยกเว้นจากกฎกระทรวง ไม่ต้องเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในส่วนนี้

จากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับปัญหาเรื่องความหมายของคำว่าสิ่งปลูกสร้าง ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างพ.ศ.2562 และ คำว่า สถานีรถไฟฟ้า เข้าตามบทนิยามของคำว่าสิ่งปลูกสร้างอยู่แล้ว ที่จะต้องถูกเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเป็นภาษีทางตรง กล่าวคือ เป็นภาษีที่จะต้องชำระภาษีตกแก่บุคคลที่กฎหมายประสงค์จะให้รับภาระ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้เสียที่ภาษีผลภาระภาษีไปให้ผู้อื่นมิได้ เช่น ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเป็นภาษีที่จัดเก็บตามมูลค่า

สิ่งปลูกสร้าง ได้มีการนิยามไว้ในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ไว้ว่า สิ่งปลูกสร้าง หมายความว่า โรงเรือน อาคาร ดิ็ก หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น ที่บุคคลอาจเข้าอยู่อาศัยหรือใช้สอยได้ หรือที่ใช้เป็นที่เก็บสินค้าหรือประกอบการอุตสาหกรรมหรือพาณิชยกรรม และให้หมายความรวมถึงห้องชุดหรือแพที่บุคคลอาจใช้อาศัยได้หรือที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ด้วย ส่วน ที่ดิน หมายความว่า พื้นดิน และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่เป็นภูเขาหรือที่มีน้ำด้วย⁴

นอกจากนี้ ตามกฎกระทรวงกำหนดทรัพย์สินที่ได้รับยกเว้นจากการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ซึ่งออกตามความในมาตรา 6 วรรคหนึ่ง และมาตรา 8 (12)⁵ แห่งพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ได้กำหนดใน (4) ได้นิยาม ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ใช้เป็นทางรถไฟหรือทางรถไฟไฟฟ้า ซึ่งใช้ในกิจการของการรถไฟหรือการรถไฟไฟฟ้าโดยตรง ดังนี้

⁴ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างพ.ศ. 2562 [Online], available URL: <https://www.fpo.go.th/main/getattachment/The-law-in-charge-of-FPO/Law-of-Finance-and-Taxation/726/CNT0008813-1.pdf.aspx> (ตุลาคม, 11).

⁵ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง, กฎกระทรวงกำหนดทรัพย์สินที่ได้รับยกเว้นจากการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 [Online], available URL: <https://www.fpo.go.th/main/getattachment/General-information> (ตุลาคม, 11).

“ทางรถไฟ” หมายความว่า ถนนหรือทางซึ่งได้วางราง เพื่อการเดินรถไฟ และให้หมายความรวมถึง อุโมงค์ สะพาน ทางยกระดับ ห้องระบบอาณัติสัญญาณประจำสถานี ชุมเครื่องกันถนนผ่านเสมอ ระดับทางรถไฟ ที่ทำการหอสัญญาณ และขนาขาลาสถานีเฉพาะพื้นที่บริเวณที่ผู้โดยสารรอเพื่อขึ้นหรือลงจากรถไฟ

“ทางรถไฟฟ้า” หมายความว่า รางหรือทางสำหรับรถไฟฟ้าแล่นโดยเฉพาะ ไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือหรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ หรือผ่านไปใ้อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ และให้หมายความรวมถึงเขตทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางออกฉุกเฉิน อุโมงค์ สะพาน ทางยกระดับ เขื่อนกันน้ำ ท่อหรือทางระบายน้ำ ท่อหรือทางระบายอากาศ กำแพงกันดิน รั้วเขต และหลักระยะ เมื่อพิจารณาลักษณะทรัพย์สินในส่วน

ของทางรถไฟ ทางรถไฟฟ้า

ดังนั้น การนิยาม คำว่า “สิ่งปลูกสร้าง” ตาม พรบ. ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ซึ่งบุคคลจะเสียภาษีให้รัฐ จะต้องไม่เป็นสิ่งปลูกสร้างอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ จากคำนิยาม “ผู้เสียภาษี” เป็นการนิยามการใช้สิ่งปลูกสร้างของรัฐ หมายความว่า บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือเป็นผู้ครอบครองหรือทำประโยชน์ในที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ ซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้ และให้หมายความรวมถึงผู้มีหน้าที่ชำระภาษีแทนผู้เสียภาษี ตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย โดยเป็นสิ่งปลูกสร้างที่มีอยู่เดิมแล้วเข้าอยู่อาศัยหรือใช้สอย

แนวทางแก้ไข คือ ควรให้นิยาม “สิ่งปลูกสร้าง” ให้ครอบคลุมสิ่งปลูกสร้างที่เอกชนหรือรัฐเป็นผู้ปลูกสร้างขึ้นด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับนิยาม “ผู้เสียภาษี” ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ดังนี้

เดิม

“สิ่งปลูกสร้าง” หมายความว่า โรงเรือน อาคาร ดิ่ก หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น ที่บุคคลอาจเข้าอยู่อาศัยหรือใช้สอยได้ หรือที่ใช้เป็นที่เก็บสินค้าหรือประกอบการอุตสาหกรรมหรือพาณิชยกรรมและให้หมายความรวมถึงห้องชุดหรือแพที่บุคคลอาจเข้าอยู่อาศัยได้หรือที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ด้วย

แก้ไขเป็น

“สิ่งปลูกสร้าง” หมายความว่า โรงเรือน อาคาร ดิ่ก หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น อันเป็นทรัพย์สินของรัฐ รัฐวิสาหกิจ บุคคล นิติบุคคล ที่บุคคลอาจเข้าอยู่อาศัยหรือใช้สอยหรือแสวงหาผลประโยชน์ได้ หรือที่ใช้เป็นที่เก็บสินค้าหรือประกอบการอุตสาหกรรมหรือพาณิชยกรรมและให้หมายความรวมถึงห้องชุดหรือแพที่บุคคลอาจเข้าอยู่อาศัยได้หรือที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ด้วย

ประเด็นปัญหาประการที่สอง คือปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของสถานีรถไฟฟ้า จะต้องเก็บภาษีให้เท่าเทียมกัน ทั้งสถานีรถไฟฟ้า และรางรถไฟฟ้าที่ใช้วิ่งด้วย ซึ่งถือเป็นการบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปตาม พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นกฎหมายหลัก หากจะยกเว้นทำไมไม่ยกเว้นทั้งทั้งหมดเลย หรือหากจะเก็บทำไมไม่เก็บทั้งหมดเลย ทั้งนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องอสังหาริมทรัพย์ถือว่าสถานีรถไฟฟ้ากับรางรถไฟฟ้าเป็นส่วนควบกัน หากแยกส่วนใดส่วนหนึ่งแล้ว ก็ไม่สามารถใช้งานได้

จากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของสถานีรถไฟ การบังคับใช้กฎหมายภาษีที่ดินของสถานีรถไฟ ตามพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 มาตรา 7 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร มีอำนาจจัดเก็บภาษีจากที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ภาษีที่จัดเก็บได้ในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใด ให้เป็นรายได้ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หมายความว่า เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นตามที่มีกฎหมายจัดตั้ง แต่ไม่หมายความรวมถึงองค์การบริหารส่วนจังหวัด โดยเป็นไปตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ซึ่งกำหนดการจัดสรรส่วนภาษีและอากรให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในหมวด 3 การจัดสรรสัดส่วนภาษีและอากร มาตรา 23 เทศบาล เมืองพัทยา และองค์การบริหารส่วนตำบลอาจมีรายได้จากภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และเงินรายได้ (1) ภาษีโรงเรือนและที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยภาษีโรงเรือนและที่ดิน และมาตรา 25 กรุงเทพมหานคร อาจมีรายได้จากภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และเงินรายได้ (1) ภาษีโรงเรือนและที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยภาษีโรงเรือนและที่ดิน

จะเห็นได้ว่า ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ ณ ปัจจุบันนี้ หรือที่เรียกกันย่อๆ ว่า ภาษีที่ดิน เป็นภาษีที่จัดเก็บเป็นรายปีตามมูลค่าที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง เช่น สิ่งปลูกสร้างบ้าน อาคาร ที่ครอบครอง โดยมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการจัดเก็บ เริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่ 13 มีนาคม 2562 และจะเริ่มเก็บภาษีตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป โดยอัตราภาษีจะคำนวณตามประเภทการใช้ประโยชน์ ซึ่งอัตราสูงสุดที่เป็นไปได้อยู่ที่ปีละ 3% ของมูลค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

จึงเห็นได้ว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร มิได้เป็นผู้เชี่ยวชาญในการกำหนดราคาประเมินทรัพย์สิน แต่กลับต้องมา กำหนดราคาประเมินที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของสถานีรถไฟ อันเป็นการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานเกินสมควรและไม่สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาและราคาประเมินที่แท้จริงนั่นเอง

แนวทางแก้ไข คือ ควรกำหนดให้มีหน่วยงานกลางที่มีความเชี่ยวชาญในการกำหนดราคาประเมินที่ดินและสิ่งปลูกสร้างทรัพย์สินประเภทสถานีรถไฟ เพื่อบังคับใช้กฎหมายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่เป็นมาตรฐานเดียวกันนั่นเอง

ประเด็นปัญหาประการที่สาม คือ ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของสถานีรถไฟ จะต้องเก็บภาษีในส่วนของทางรถไฟด้วย ณ ปัจจุบันนี้ รถไฟมีเฉพาะในจังหวัดกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่ในอนาคตอาจจะมีการขยายออกไปต่างจังหวัด หากเก็บภาษีที่ดินทางตรง ในส่วนนี้ได้ มันจะเป็นรายได้ของทางภาครัฐและเป็นประโยชน์ของทางภาครัฐเพิ่มได้อีกในอนาคต ปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของรถไฟ นั้นผู้เขียนไม่เห็นด้วย กับการที่รัฐจะยกเว้น เฉพาะทางรถไฟ(รางรถไฟ) ซึ่งสถานีรถไฟกับทางรถไฟทั้งสองอย่างเป็นสิ่งที่ไม่สามารถแบ่งแยกกันได้ หากแยกออกจากกันแล้วรถไฟไม่สามารถ ที่จะวิ่งได้และจอดที่ขบวนขบวนได้ จึงเห็นสมควร ให้เก็บภาษีใน

ส่วนนี้ทั้งหมด ทั้งสถานีรถไฟฟ้า และทางเดินรถไฟฟ้าแต่ภาครัฐจะต้องเข้ามาควบคุมการกำหนดค่าโดยสาร อันเป็นการบริหารงานของเอกชน โดยไม่ให้เป็นการผลักภาระให้กับประชาชนเกินสมควรและไม่ให้รัฐสูญเสียรายได้ในส่วนนี้เพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

จากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับปัญหาเรื่องปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของสถานีรถไฟฟ้า ภาษีที่ดิน เป็นการเรียกเก็บภาษีตามกฎหมายที่มาแทนที่ ภาษีโรงเรือนและที่ดิน และภาษีบำรุงท้องที่ที่มีความซ้ำซ้อนกันอยู่ โดยภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง จะเป็นรูปแบบของภาษีรายปีที่คำนวณจากมูลค่าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่มีไว้ในครอบครอง ซึ่งจะมีเทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล เป็นผู้เรียกเก็บ สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร จะต้องชำระที่สำนักงานเขต ส่วนเมืองพัทยาจะต้องชำระที่ศาลาว่าการเมืองพัทยา ตามกฎกระทรวงกำหนดทรัพย์สินที่ได้รับยกเว้นจากการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ออกตามความในมาตรา 6 วรรคหนึ่ง และมาตรา 8 (12) แห่งพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ให้ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่เป็นทรัพย์สินดังต่อไปนี้ ได้รับยกเว้นจากการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (4) ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ใช้เป็นทางรถไฟหรือทางรถไฟฟ้าซึ่งใช้ในกิจการของการรถไฟหรือการรถไฟฟ้าโดยตรง

ซึ่ง ณ ปัจจุบัน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร ได้มีการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากสถานีรถไฟฟ้าแต่ยกเว้นไม่เก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากรถไฟฟ้าทุกประเภท อีกทั้งในวิธีการในการประเมินของเจ้าพนักงานท้องถิ่นนั้น ประเมินเฉพาะในส่วนของตัวอาคารสถานีแต่ไม่ได้ประเมินในส่วนของทางเท้าเดินขึ้นสถานีซึ่งเป็นการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงาน ซึ่งจะเห็นได้ว่าทางเท้าขึ้นนั้นก็ยังเป็นส่วนที่ยังติดกับอาคารสถานีแต่ได้รับการยกเว้นไม่ได้รับการประเมินภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการก่อสร้างสาธารณูปโภค โดยเฉพาะทางด่วน รถไฟฟ้า จะเป็นตัวแปรสำคัญในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจเห็นได้จากที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้านั้นจะมีราคาที่สูงและและเป็นย่านเศรษฐกิจ สาเหตุที่ทำให้ราคาที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้ามียุทธศาสตร์ที่สูงก็เนื่องมาจากการพัฒนาส่วนต่อขยาย ทำให้ระบบการเชื่อมต่อการเดินทางจากนอกเมืองเข้าสู่ใจกลางเมืองเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ และมีแนวโน้มในเชิงบวกจากการพัฒนาโครงการของภาครัฐ

แนวทางแก้ไข คือ ควรจัดให้มีการยื่นแบบเสียภาษีผ่านระบบออนไลน์ เชื่อมโยงกับประชาชนผู้เสียภาษี เพื่อสร้างความสะดวกในการเสียภาษีให้แก่ประชาชน

แนวทางแก้ไข หลังจากได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาเรื่องความหมายของคำว่าสิ่งปลูกสร้าง ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างพ.ศ.2562 แล้ว ผู้ศึกษาเสนอแนวทางแก้ไข คือ เรื่องนิยามของคำว่า “สิ่งปลูกสร้าง”

จึงจะเป็นการแก้ปัญหาความไม่ชัดเจนในการของกฎหมายกฎหมายและลดการใช้ดุลยพินิจในการตีความกฎหมาย เพื่อบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 ขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ลดขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการประจำจังหวัด ที่จะก่อให้เกิดความล่าช้าในการบังคับใช้กฎหมายได้

ดังนั้นแล้ว ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

เพิ่มนิยาม คำว่า สิ่งปลูกสร้าง ใหม่ เพื่อให้ลดปัญหาการตีความในการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานผู้จัดเก็บภาษี และข้อหารือในการบังคับใช้กฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการบริหารงานอย่างเป็นอิสระ ดังนี้ “สิ่งปลูกสร้าง หมายความว่า โรงเรือน อาคาร ดิ็ก หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น อันเป็นทรัพย์สินของรัฐ รัฐวิสาหกิจ บุคคล นิติบุคคล ที่บุคคลอาจเข้าอยู่อาศัยหรือใช้สอยได้หรือแสวงหาผลประโยชน์ได้ หรือที่ใช้เป็นที่เก็บสินค้าหรือประกอบการอุตสาหกรรมหรือพาณิชยกรรมและให้หมายความรวมถึงห้องชุดหรือแพที่บุคคลอาจเข้าอยู่อาศัยได้หรือที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ด้วย” จึงจะทำให้การปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางแก้ไข หลังจากได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาเรื่องปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของสถานีรถไฟ คือ กำหนดให้หน่วยงานกลางที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นที่ยอมรับของประชาชนมาเพื่อจัดเก็บภาษีที่ดิน โดยเฉพาะ

ดังนั้นแล้ว ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

ควรให้มีการบังคับใช้กฎหมายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ของสถานีรถไฟ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เกิดประสิทธิภาพและเป็นธรรมต่อประชาชนผู้เสียภาษีและต่อรัฐผู้ที่จัดเก็บภาษีเพื่อนำเงินที่ได้มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้กับประชาชน อีกทั้งเป็นไปตามหลักในการบังคับใช้กฎหมาย ลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการพิจารณา วินิจฉัยเกี่ยวกับอัตราภาษี การลดภาษีหรือยกเว้นภาษี และให้คำปรึกษาหรือคำแนะนำ เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษี

แนวทางแก้ไข หลังจากได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาเรื่อง ปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของสถานีรถไฟ ควรใช้อัตราการประเมินหรืออัตราการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งในส่วนในกรณีของสถานีรถไฟ รางรถไฟฯ ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างและที่ดินโดยรอบที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฯ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ของสถานีรถไฟฯ เป็นมาตรฐานเดียวกันลดความเหลื่อมล้ำ

ดังนั้นแล้ว ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

ควรจัดให้มีการขึ้นแบบเสียภาษีผ่านระบบออนไลน์ เชื่อมโยงกับประชาชนผู้เสียภาษี เพื่อสร้างความสะดวกในการเสียภาษีให้แก่ประชาชนตลอดจนเปิดโอกาสให้ประชาชนได้แย้งคำสั่งของเจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้เพื่อให้การจัดเก็บภาษีมียาตรฐานและเป็นธรรม และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ได้รับการปฏิบัติตามเกณฑ์จากหน่วยงานเดียวกัน จะทำให้เกิดความเป็นธรรม ลดปัญหาการจัดเก็บภาษีที่ขาดประสิทธิภาพได้

เอกสารอ้างอิง

สถาบันนิติธรรมาลัย. 2563. **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์**. [Online], Available URL:

<https://www.drthawip.com/civilandcommercialcode/018> (ตุลาคม, 9).

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. 2562. **พระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างพ.ศ. 2562**. [Online],

Available URL: <https://www.fpo.go.th/main/getattachment/The-law-in-charge-of-FPO/Law-of-Finance-and-Taxation/726/CNT0008813-1.pdf.aspx> (ตุลาคม, 11).

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง. 2562. **กฎกระทรวงกำหนดทรัพย์สินที่ได้รับยกเว้นจากการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562**. [Online], Available URL:

<https://www.fpo.go.th/main/getattachment/General-information> (ตุลาคม, 11).