

ปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกิจการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร
PROBLEMS WITH COLLECTING CORPORATE INCOME TAX ON TAXI
BUSINESS IN METROPOLITAN BANGKOK

ณัฐพงษ์ แสงกมล

นิติกรชำนาญการ สำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร 25

E-mail: natapong.se@rd.go.th

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการจัดเก็บภาษีอากรจากกิจการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยทำการศึกษาประมวลรัษฎากรเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ และจำกัดเฉพาะปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคล และการบริหารการจัดเก็บภาษีอากร

ปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลในกรณีผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในรูปแบบ กิจการสหกรณ์ เป็นนิติบุคคลตามพระราชบัญญัติสหกรณ์ มิใช่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลตามมาตรา 39 (3) แห่งประมวลรัษฎากร จึงไม่มีหน้าที่เสียภาษีเงินได้นิติบุคคลแต่อย่างใด ดังนั้นถ้ากิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์แต่ไม่ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสหกรณ์ ซึ่งวัตถุประสงค์ของสหกรณ์ คือการจัดตั้งสหกรณ์เพื่อประกอบกิจการ รถแท็กซี่ก็เพื่อที่จะให้เกิดการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบอาชีพขบรถแท็กซี่ ที่จะมารวมกันช่วยประกอบกิจการ และช่วยกันยกระดับความสามารถในการประกอบอาชีพของเหล่าสมาชิก ให้สมาชิกที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของตนเองได้แต่ปรากฏว่าการจัดตั้งสหกรณ์ดังกล่าวเป็นการจัดตั้งขึ้นของเหล่าผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถแท็กซี่ หรือเหล่านายทุนที่มาอาศัยข้อได้เปรียบของการดำเนินการในรูปแบบสหกรณ์ที่จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

อีกประการหนึ่ง คือกิจการรถแท็กซี่จะเลือกชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดา โดยการจัดตั้งเป็นคณะบุคคล เนื่องจากสามารถทำให้เสียภาษีอากรได้น้อยลงและรายได้จากการประกอบกิจการที่จะเป็นตัวกำหนดภาระทางภาษีอากร ก็เป็นการประเมินตนเองซึ่งต่างจากภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งมีหลักฐานทางการบัญชีตรวจสอบได้ ประกอบกับปัจจุบันหน่วยภาษีอากรแบบคณะบุคคลยังมีปัญหาหลายอย่างไม่ชัดเจน

จากการศึกษา พบว่าประมวลรัษฎากร ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้กิจการรถแท็กซี่ประเภทสหกรณ์ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลและไม่อยู่ในการกำกับดูแลของกรมสรรพากร โดยตรง ดังนั้นการบริหารการจัดเก็บภาษีอากรจึงไม่มีประสิทธิภาพไม่เป็นไปตามหลักการภาษีอากรที่ดี

การศึกษารุ่นนี้ ได้เสนอแนวทางแก้ปัญหาโดยเสนอแนะให้ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ไขปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคล และเพื่อให้การบริหารการจัดเก็บภาษีอากรมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: กิจการรถแท็กซี่

ABSTRACT

The research aims to study taxation problem of Taxi entrepreneurs in Metropolitan Bangkok by comparing The Revenue Code with ones of other countries and concentrating especially on Corporate Income Tax Entities and on tax collecting administration.

The problems found in the imposition of corporate income tax (CIT) can be obviously divided into two issues. For the fact that taxi entrepreneurs operating businesses in the form of Co-operative are legal persons in accordance with Co-operative Act, they are, thus, unaccountable for paying corporate income tax since they are not considered as the Company or the Partnership which are identified in Section 39 (3) of the Revenue code. Accordingly, there are many taxi entrepreneurs who mostly are taxi garage owners and investors take this advantage of being exempted from CIT levy by assuming taxi businesses as Co-operatives whose genuine purposes are to unite taxi entrepreneurs' group to level up their business experiences and help their members.

Secondly, most taxi business choose to satisfy their personal income tax duty by registering their businesses as groups of persons in order to pay their tax in a smaller amount. In addition, the estimation of tax liabilities between personal income tax and corporate income tax is considerably different because CIT needs the book of account as evidence which can be further inspected whereas taxation problems of a legal entity as "a group of person" are still unclear.

From the study, the Revenue Code does not have provisions requiring taxi business in the category of Co-operative to pay corporate income tax. It was further noted that this business is not directly supervised by the Revenue Department. Accordingly, the tax collecting administration does not efficiently yield good results as it should have been, under good tax principles.

The study also suggests alternatives for the amendment of the Revenue Code and relating laws applicable to taxi business in Bangkok, which would improve the corporate income tax collecting and the administration thereof.

KEYWORD: Taxi Business

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมขนส่งเป็นกิจกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง ต่อชีวิตประจำวันทั้งในทางเศรษฐกิจ และสังคมของมนุษย์โดยเฉพาะในสังคมเมือง อันได้ขึ้นชื่อว่าเป็นแหล่งรวมของกิจกรรมด้านต่างๆ ที่เกือบจะครอบคลุมทุกแง่มุมของชีวิต ไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การศึกษา และที่สำคัญเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ จึงทำให้ความต้องการในการเดินทางมีปริมาณสูง ผู้คนภายในเมืองจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยระบบการคมนาคมขนส่งเป็นสื่อในการเดินทางไปยังจุดมุ่งหมาย เพื่อประกอบกิจกรรมในแต่ละวัน แม้ว่าในสังคมเมืองอย่างกรุงเทพมหานคร จะสร้างทางเลือกในรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายให้กับประชาชนชาวเมืองอันได้แก่การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ระบบการขนส่งมวลชน ทั้งที่ทางรัฐบาลจัดบริการ และของเอกชน เช่น

รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถรับจ้างประเภทต่าง ๆ เป็นต้น แต่ในแต่ละทางเลือกรถ การให้บริการ ค่าใช้จ่าย และประสิทธิภาพในการไปถึงจุดหมายมีความแตกต่างกัน การเดินทางโดยการให้บริการ “รถแท็กซี่” เป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางภายในเมืองหรือบริเวณใกล้เคียงที่มีบทบาทสำคัญและเป็นที่ยอมรับของกรุงเทพมหานคร รถแท็กซี่เป็นรถรับจ้างสาธารณะที่แม้ว่าอัตราค่าบริการของรถแท็กซี่เมื่อเทียบกับอัตราค่าบริการของบริการขนส่งสาธารณะรับจ้างอื่นๆ แล้ว จะมีราคาแพงที่สุด แต่ก็ยังมีผู้ใช้บริการกันมาก เหตุผลสำคัญของความนิยมดังกล่าว ส่วนหนึ่งมาจากการให้บริการรถรับจ้างประเภทอื่น ส่วนใหญ่จะเป็นรถที่ให้บริการเฉพาะเส้นทางที่กำหนดให้ และใช้เวลาการเดินทางนาน เนื่องจากสภาพการจราจรติดขัด และต้องจอดรับส่งผู้โดยสารตามป้ายรถประจำทางทุกป้าย ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางออกนอกเส้นทางที่กำหนด และต้องการความสะดวกรวดเร็ว ความเป็นส่วนตัว ไม่ต้องไปเบียดเสียดกับผู้อื่นในรถโดยสารประจำทาง จึงหันมาใช้บริการรถแท็กซี่แทน และคนที่อาศัยในพื้นที่ชานเมือง หมู่บ้านจัดสรร หรือชอปปิงก็มักจะนิยมใช้บริการรถแท็กซี่เพื่อความสะดวก ดังนั้นด้วยความต้องการในการใช้บริการรถแท็กซี่ จึงเกิดกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ขึ้น

แต่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีเงินได้จากกิจการรถแท็กซี่ยังมีข้อบกพร่อง ไม่ชัดเจนทำให้เกิดการหลีกเลี่ยงภาษีอากร โดยอาศัยช่องว่างของกฎหมาย เป็นปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคล และการบริหารการจัดเก็บภาษีอากร เนื่องจากปัจจุบันการประกอบกิจการรถแท็กซี่ประเภทสหกรณ์ไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ถ้าผู้ประกอบการไม่ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ของกิจการสหกรณ์ แต่เป็นการรวมกลุ่มของนายทุนและอาศัยกิจการสหกรณ์เพื่อประโยชน์ทางภาษีเท่านั้นซึ่งไม่เป็นไปตามหลักภาษีอากรที่ดี

ในประเทศสหรัฐอเมริกา กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา คือ Internal Revenue Code ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้ในบรรพ 26 มาตรา 11 ภาษีที่เรียกเก็บจากบริษัท (Tax on corporations) ให้มีการเรียกเก็บภาษีจากรายได้ที่ต้องเสียภาษีของบริษัททุกแห่งในแต่ละปีภาษี

ในประเทศอังกฤษ ภาษีเงินได้นิติบุคคลตามกฎหมายอังกฤษจะจัดเก็บจากบริษัทซึ่งบริษัท (company) ในที่นี้หมายถึงความถึง บริษัทจำกัดที่ได้มีการจดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคลตามด้วยกฎหมายว่าด้วยบริษัทจำกัด (Companies Act) หรือการรวมตัวโดยไม่ได้จดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคล (หมายถึงสมาคมที่ไม่ได้จดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคล) รวมทั้งองค์การทางการเมืองซึ่งมีหน้าที่จะต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่ไม่รวมถึงห้างหุ้นส่วน (Partnership)

ในประเทศญี่ปุ่น บริษัท มิได้รวมเพียงแค่บริษัทต่างๆ ในความหมายธรรมดา แต่ยังรวมถึงนิติบุคคลทุกประเภทที่มีชื่ออันหลากหลาย อาทิ สหกรณ์ บริษัทมหาชน นิติบุคคลเพื่อสวัสดิการสังคม และสหภาพ แรงงาน ฯลฯ ส่วนองค์กรต่างๆที่ไม่มีลักษณะการเป็นนิติบุคคล เช่น ชมรม หรือสมาคมต่างๆ ที่มีได้รวมตัวกันเป็นนิติบุคคลนั้น จะถือว่าเป็นนิติบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์ทางภาษีตราบเท่าที่องค์กรเหล่านั้น ได้มีการแต่งตั้งผู้แทน (representatives) หรือผู้จัดการ (managers)

ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเงินได้จากกิจการ ประกอบกิจการ หมายถึง ภาษีที่เรียกเก็บจากเงินได้จากการผลิตหรือการประกอบกิจการหรือเงินได้อื่นๆ บุคคลหรือองค์กรที่ได้จดทะเบียนประกอบกิจการภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน อันได้แก่ รัฐวิสาหกิจ กิจการสหกรณ์มวลชนท้องถิ่น (วิสาหกิจชุมชน) บริษัทจำกัดความรับผิดชอบ (ห้างหุ้นส่วน) บริษัทจำกัด กิจการส่วนบุคคลรวมทั้งองค์กรอื่นใดที่มีรายรับจากการ

ประกอบกิจการ ขกเว้น กิจการลงทุน โดยชาวต่างชาติหรือกิจการของบริษัทต่างประเทศ ซึ่งมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะต่างหาก

จะเห็นได้ว่าในต่างประเทศมีการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากนิติบุคคลทุกประเภท ในกรณีภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดา ผู้ประกอบอาชีพขาดแต่ที่ซึ่งโดยการเช่ารถขับเป็นผู้มีรายได้น้อย เพื่อความเป็นธรรมไม่ควรจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาในส่วนนี้ ดังนั้นจึงต้องศึกษาถึงแนวทางความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการแก้ไขปัญหาการจัดเก็บภาษีอากรจากกิจการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อจะเป็นประโยชน์แก่รัฐและเป็นธรรมต่อผู้มีเงินได้ เพื่อช่วยในการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจให้มั่นคง เจริญเติบโต และก้าวหน้า ในอันที่จะพัฒนาประเทศชาติต่อไปให้มากที่สุด ซึ่งผู้เขียนจะได้ทำการวิเคราะห์และเสนอแนะให้ทราบต่อไป

2. วิเคราะห์ปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกิจการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัญหาการการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกิจการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร เนื่องจากบทบัญญัติของประมวลรัษฎากร มาตรา 39(3) ที่บัญญัติไว้ว่า ในหมวดนี้ เว้นแต่ข้อความจะแสดงให้เป็นอย่างอื่น “บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล” หมายความว่า บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งตามกฎหมายไทยหรือที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายของต่างประเทศและให้ความหมายรวมถึง

- (1) กิจการซึ่งดำเนินการ เป็นทางการค้าหรือหากำไร โดยรัฐบาลต่างประเทศ หรือนิติบุคคล อื่นที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายของต่างประเทศ
- (2) กิจการร่วมค้า ซึ่งได้แก่กิจการที่ดำเนินการร่วมกันเป็นทางการค้าหรือกำไรระหว่างบริษัทกับบริษัทกับห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลกับห้างหุ้นส่วนบุคคล หรือระหว่างบริษัทและหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลกับบุคคลธรรมดา คณะบุคคลที่มีหุ้นนิติบุคคล ห้างหุ้นส่วน สามัญหรือนิติบุคคลอื่น
- (3) มูลนิธิสมาคมที่ประกอบกิจการซึ่งมีรายได้ แต่ไม่รวมถึงมูลนิธิหรือสมาคมที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 47 (7) (ข)
- (4) นิติบุคคลที่อธิบดีกำหนดโดยอนุมัติรัฐมนตรี และประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เห็นได้ว่ากิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์ไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลทำให้เกิดช่องว่างของกฎหมาย ผู้ประกอบกิจการรถแท็กซี่อาศัยช่องว่างของกฎหมายหลีกเลี่ยงภาษีได้ จึงเป็นปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกิจการรถแท็กซี่มีเตอร์ดังต่อไปนี้

3. ปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบห้างหุ้นส่วนจำกัดและบริษัทจำกัด

กิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบห้างหุ้นส่วนจำกัดและบริษัทจำกัด มีหน้าที่ยื่นแบบแสดงรายการและชำระภาษีภายในกำหนดเวลาที่กฎหมายกำหนด แต่ก็มีประเด็นที่ในเรื่องการวางแผนภาษีที่อาจจะก่อให้เกิดการเลี่ยงภาษีได้ กล่าวคือ กรณีผู้ประกอบการรถแท็กซี่ จดทะเบียนประเภท บริษัทจำกัดหรือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เมื่อมีรายได้ก็ต้องยื่นแบบแสดงรายการและเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 65 แห่งประมวลรัษฎากร เงินได้ที่ต้องเสียภาษีตามความในส่วนนี้คือกำไรสุทธิซึ่งคำนวณได้จากกำไรได้จากกิจการ หรือเนื่องจากกิจการ ที่กระทำใน

รอบระยะเวลาบัญชีหักด้วยรายจ่ายตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในมาตรา 65 ทวิ และมาตรา 65 ตริ แห่งประมวลรัษฎากร ถ้าผู้ประกอบการประเภทดังกล่าว ทำการจัดตั้งสหกรณ์รถแท็กซี่ขึ้นแล้วผลิตรถแท็กซี่ขายให้กับสหกรณ์รถแท็กซี่ หลังจากนั้นสหกรณ์ ก็จะนำรถแท็กซี่มาขายเช่า หรือเช่าซื้อให้กับสมาชิกสหกรณ์ ในราคาที่สูงกว่าการซื้อขายกับบริษัททั่วไป โดยเสียดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมต่างๆ ให้กับสหกรณ์ ซึ่งได้รับยกเว้นไม่เสียภาษีเงินได้นิติบุคคล และสิทธิประโยชน์ทางภาษี อีกมากมาย โดยเจ้าของบริษัทขายรถแท็กซี่กับกรรมการของสหกรณ์เป็นคนเดียวกัน

ตัวอย่าง กรณีสหกรณ์ ก กับ บริษัท ข จำกัด โดยบริษัท ข จำกัด จดทะเบียนโดยมีวัตถุประสงค์ขายรถแท็กซี่และค้าปลีก โดยบริษัท มีทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท มีนาย A เป็นประธานกรรมการบริษัท ข และนาย A ก็เป็นกรรมการบริหาร สหกรณ์

ประเด็นปัญหาคือ ถ้าบริษัท ข ขายรถแท็กซี่ให้สหกรณ์ สหกรณ์ไปขายต่อหรือให้ สมาชิกเช่าขับ สหกรณ์มีรายได้ไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ถ้าบริษัท ขขายหรือให้เช่า รถแท็กซี่เองถือว่าบริษัทมีรายได้ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ถ้าบริษัทดังกล่าวขายรถให้กับสหกรณ์ในราคาต้นทุนหรือราคาต่ำเพื่อให้เกิดรายได้น้อย เมื่อรายได้ก็น้อยก็เสียภาษีเงินได้นิติบุคคลต่ำโดยรายได้ส่วนนี้ให้เกิดขึ้นที่สหกรณ์รถแท็กซี่ ที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพราะทั้งสองกิจการเป็นของกลุ่มคนเดียวกันทำให้บริษัทดังกล่าว เสียภาษีเงินได้นิติบุคคลน้อยลง หรืออาจจะไม่เสียเลย

4. ปัญหาการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์

กิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์ ถ้าการประกอบกิจการ ไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย สหกรณ์ ซึ่งวัตถุประสงค์ของกฎหมายสหกรณ์ คือ การจัดตั้งสหกรณ์เพื่อประกอบธุรกิจรถแท็กซี่ ก็เพื่อที่จะให้เกิดการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ที่จะมาร่วมกันช่วยประกอบธุรกิจ และช่วยกันยกระดับความสามารถในการประกอบกิจการของเหล่าสมาชิก ให้สามารถที่จะมีรถแท็กซี่เป็นของตนเองได้ แต่ปรากฏว่าการจัดตั้งสหกรณ์ดังกล่าวเป็นการจัดตั้งขึ้นของเหล่าผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของอู่รถแท็กซี่ หรือ เหล่านายทุนที่มาอาศัยข้อได้เปรียบของการดำเนินการในรูปแบบสหกรณ์ ที่จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เพราะรายได้ค่าจ้าง ค่าเช่าเป็นรายกะหรือรายวัน หรือกรณีสหกรณ์ให้เช่าซื้ออู่รถแท็กซี่ ค่าซ่อมบำรุง ค่าเบี้ยประกันภัย และค่าบริการจัดการในการประกอบกิจการสหกรณ์ที่จัดตั้งกองทุนประกันภัยและกองทุนซ่อมบำรุง โดยเรียกเก็บเงินค่าบำรุงกองทุนจากสมาชิกสหกรณ์ สหกรณ์ไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลเพราะไม่เข้าลักษณะ “บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ตามมาตรา 39 แห่งประมวลรัษฎากร” เนื่องจากเป็น นโยบายของรัฐบาลที่จะส่งเสริมกิจการสหกรณ์

5. ปัญหาการกำกับดูแลกิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์

กิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์ มีหน่วยงานของรัฐกำกับดูแลหลายหน่วยงาน เริ่มตั้งแต่การจัดตั้งอยู่ในการกำกับดูแลของกรมส่งเสริมสหกรณ์ เมื่อจะประกอบกิจการรถแท็กซี่ต้องจะจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบกิจการรถแท็กซี่ประเภทสหกรณ์ ต่อกรมการขนส่งทางบกและต้องปฏิบัติตามระเบียบนายทะเบียนสหกรณ์ ว่าด้วยการรับจดทะเบียนสหกรณ์และรับจดทะเบียนข้อบังคับของสหกรณ์รถแท็กซี่ พ.ศ. 2547 ในส่วนของรายได้

จากกิจการต้องอยู่ในการกำกับดูแลของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ และกรมสรรพากร กรณีประกอบกิจการที่มีหน้าที่ชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม

เมื่อกิจการรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์ เป็นนิติบุคคลตามพระราชบัญญัติสหกรณ์ มิใช่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ตามมาตรา 39(3) แห่งประมวลรัษฎากร จึงไม่มีหน้าที่ยื่นแบบแสดงรายการภาษีเงินได้นิติบุคคล และอำนาจในการกำกับดูแล ตรวจสอบบัญชีของกิจการสหกรณ์ จะอยู่ในความดูแลของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ.2542¹ หรือเชิญสมาชิกของสหกรณ์มาชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกิจการของสหกรณ์ หรือส่งเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินงาน หรือรายงานการประชุมของสหกรณ์ได้และยังให้ผู้ตรวจการสหกรณ์ มีอำนาจหน้าที่ ตรวจสอบกิจการและฐานะการเงินของสหกรณ์²

ประเด็นปัญหาที่คือ กรมสรรพากรไม่สามารถตรวจสอบกิจการและฐานะการเงินของสหกรณ์ได้เนื่องจากอำนาจในการเข้าไปตรวจสอบเอกสารหลักฐานทางบัญชี จะอยู่ในความดูแลของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ กรมสรรพากรทำได้คือการทำหนังสือถึงอธิบดีกรมส่งเสริมสหกรณ์ เพื่อขอความร่วมมือให้ช่วยกันตรวจสอบการดำเนินธุรกรรมของสหกรณ์ ว่าดำเนินธุรกรรมตามวัตถุประสงค์ที่ขอจัดตั้งหรือไม่ รวมทั้งได้ดำเนินการเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของสมาชิกมากน้อยเพียงใด หรือมีเจตนาหรือผลประโยชน์อื่นที่ต้องการหลบเลี่ยงการเสียภาษีหรือไม่ การที่มีหลายหน่วยงานที่กำกับดูแล จึงอาจกลายเป็นช่องว่างของกฎหมาย นำไปสู่การหลบเลี่ยงภาษีได้เช่นเดียวกับการเลี่ยงภาษีของสหกรณ์การเกษตร ในการซื้อขายสินค้าเกษตร ในต่างประเทศทั้งในประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ได้มีการกำกับดูแลองค์กร มูลนิธิ สหกรณ์ เป็นพิเศษ เพื่อให้การทำงานของแต่ละองค์กรเป็นไปอย่างถูกต้องและไม่มีหลบเลี่ยงภาษี โดยที่อังกฤษมีหน่วยงานที่กำกับดูแลและตรวจสอบโดยตรง ขณะที่สหรัฐอเมริกา เจ้าหน้าที่สรรพากรจะเป็นผู้กำกับดูแลอย่างใกล้ชิด แต่ในส่วนของประเทศไทย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นมีหลายหน่วยงานที่กำกับดูแลจึงอาจกลายเป็นช่องโหว่ให้มีการหลีกเลี่ยงภาษีได้

6. สรุปและข้อเสนอแนะ

ประเทศสหรัฐอเมริกา, ประเทศอังกฤษ, ประเทศญี่ปุ่นประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มีบทบัญญัติที่ไว้บังคับกับนิติบุคคลทุกประเภท ในส่วนการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคล และในประเทศสหรัฐอเมริกามีบทบัญญัติที่ไว้บังคับกับนิติบุคคลทุกประเภท ไว้ชัดเจนทำให้ ผู้ประกอบกิจการแท็กซี่ในประเทศดังกล่าวไม่ว่าจะจัดตั้งขึ้นเป็นองค์ในรูปแบบใดก็มีหน้าที่ต้องเสียภาษีเงินได้ นิติบุคคล ซึ่งแตกต่างกับในประเทศไทยไม่มีบทบัญญัติ

¹ นายทะเบียนสหกรณ์ รองนายทะเบียนสหกรณ์ ผู้ตรวจการสหกรณ์ ผู้สอบบัญชี หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งนายทะเบียนสหกรณ์ มอบหมาย มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้คณะกรรมการดำเนินการสหกรณ์ ผู้ตรวจสอบกิจการ ผู้จัดการ เจ้าหน้าที่ หรือเชิญสมาชิกของสหกรณ์มาชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกิจการของสหกรณ์ หรือส่งเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินงาน หรือรายงานการประชุมของสหกรณ์ได้.

² ยังให้ผู้ตรวจการสหกรณ์ มีอำนาจหน้าที่ ตรวจสอบกิจการและฐานะการเงินของสหกรณ์ เมื่อตรวจสอบแล้วให้เสนอรายงานการตรวจสอบต่อนายทะเบียนสหกรณ์.

ให้จัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกิจการ รถแท็กซี่ ประเภทกิจการสหกรณ์ ถ้ามีกลุ่มนายทุนหรือเจ้าของอยู่แท็กซี่ โดยการรวมกลุ่มกันประกอบการในรูปแบบนิติบุคคลสหกรณ์เพื่ออาศัยข้อได้เปรียบในการประกอบการของนิติบุคคลทั้งจำนวนรถแท็กซี่ที่มีได้มากกว่าบุคคลธรรมดา และการได้รับยกเว้นภาษีในกรณีสหกรณ์เท่านั้น โดยไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ไม่ได้เป็นสหกรณ์บริการ โดยเนื้อหาที่แท้จริงอาจนำไปสู่การใช้สหกรณ์แท็กซี่เป็นตัวกลางผ่านไปเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบการรถแท็กซี่ประเภทบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด เพื่อให้เสียภาษีน้อยลง ซึ่งไม่เป็นไปตามหลัก ภาษีอากรที่ดี

จึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามศัพท์ของคำว่า บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ให้หมายความถึงกิจการสหกรณ์

2. การทำให้โครงสร้างภาษีเงินได้แต่ละประเภทให้มีความเป็นธรรมป้องกันการใช้ หน่วยภาษีเครื่องมือทำให้ต้องเสียภาษีน้อยลง เช่น การจัดตั้งเป็นคณะบุคคล ควรมีกฎหมายบัญญัติให้การจัดตั้งคณะบุคคลได้แต่เสียภาษีที่ระดับบุคคลธรรมดาผู้เป็นหุ้นส่วนแต่ละคน หรือให้จัดเก็บจากเงินได้พึงประเมินก่อนหักค่าใช้จ่าย ในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 15

3. การหลีกเลี่ยงภาษีกับการหลบหนีภาษี ทั้งสองกรณีเป็นผลให้ประเทศต้องสูญเสียรายได้จากภาษีอากรเป็นจำนวนมาก ดังนั้นหากต้องการจะป้องกันและปราบปรามการหลีกเลี่ยงภาษีเพื่อเพิ่มรายได้ของประเทศต้องแยกการหลีกเลี่ยงภาษีและการออกจากกัน โดยวิธี

1. ให้คำจำกัดความของ การเลี่ยงภาษี

2. กำหนดหลักเกณฑ์ ในการพิจารณา พฤติการณ์ วิธีการ และเจตนาหรือวัตถุประสงค์ของ พฤติการณ์และวิธีการใด ๆ เป็นไปเพื่อการได้มาซึ่งประโยชน์ทางภาษีอากร อันจะเป็นบรรทัดฐานในการประกอบการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานประเมิน เพื่อวินิจฉัยพฤติการณ์ และวิธีการ เหล่านั้นว่าพอมิ “เหตุอันควร” ที่เชื่อได้ว่า มีการหลีกเลี่ยงภาษีอากร

3. ในการพิจารณาว่า พฤติการณ์ และวิธีการใดเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการได้มาซึ่งประโยชน์ทางภาษีอากรอันเป็นจุดสำคัญและเนื้อแท้ (Substance) ของการหลีกเลี่ยงภาษีนั้น ต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้เสียภาษี และผู้เกี่ยวข้องกับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีอากรทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากพฤติการณ์และวิธีการนั้นๆเป็นหลัก และความสัมพันธ์ดังกล่าวต้องครอบคลุมทั้งด้านสังคม การเงิน สถานภาพทางครอบครัวของ ผู้เสียภาษีและผู้เกี่ยวข้องตลอดจนข้อเท็จจริงของพฤติการณ์และวิธีการที่เป็นเหตุให้เกิดประโยชน์ทางภาษีอากร โดยให้กรมสรรพากรเป็นผู้อำนาจพิจารณา

7. รายการอ้างอิง

เกรียงเดช มาจำเนียร, 2542. มาตราการป้องกันการเลี่ยงภาษี. นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชัยสิทธิ์ ตรีชูธรรม, 2544. คำอธิบายกฎหมายภาษีอากร กรุงเทพมหานคร:สถาบัน t-training.

แคลเลีย โสภา, 2545. อุปสรรคสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายภาษีอากรของไทย. นิติศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- ณัฐจรี สุวรรณภักดิ์, 2546. **แท็กซี่: กระบวนการเข้าสู่อาชีพและประสบการณ์ชีวิตประจำวัน.**
สังคมวิทยาและมนุษยวิทยาฉบับจิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เดชา พนาวรรกุล, 2550. **ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจรถแท็กซี่มีเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร.**
นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทศพร วรมาลี, 2540. “กิจการแท็กซี่และอัตราค่าโดยสารแท็กซี่ใหม่ต้องเสียภาษีอย่างไร.” **สรรพากรสาส์น.**
1 : 22. ประมวลรัษฎากร.
- พระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542. ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116 ตอน 30 ก หน้า 1.
- รัฐปกรณ์ นิภานันท์, 2547. **การระงับข้อพิพาททางภาษีในประเทศไทย. นิติศาสตรมหาบัณฑิต**
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สันชนะ ประยูรรัตน์, 2541. **แนวทางจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาจากการให้บริการรถจักรยานยนต์**
รับจ้าง: ศึกษาเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร. นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อนันต์ ยอดเพชร, 2549. **การยกเว้นภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากร ม.42(10). นิติศาสตรมหาบัณฑิต**
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อารีชา อนันต์วรวัทย์, 2549. **อำนาจการจัดเก็บภาษีอากรของรัฐ: ศึกษาหลักถิ่นที่อยู่เพื่อการรัษฎากร**
เปรียบเทียบระหว่างกฎหมายไทยกับกฎหมายอังกฤษ. นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
Internal Revenue Code.