

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและการค้าส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจที่สำคัญเกิดขึ้นใหม่เป็นจำนวนมาก ธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่เกิดขึ้นมาพร้อมกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการค้าที่มีความสำคัญเป็นอย่างมากในยุคโลกาภิวัตน์

โลจิสติกส์ คือระบบการจัดการสินค้า ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า ภายใต้ต้นทุนที่ต่ำลง และเป็นการลดค่าใช้จ่าย จะเห็นได้ว่า โลจิสติกส์ไม่ได้เป็นศาสตร์ของตัวเอง แต่เป็นการนำองค์ความรู้ด้านอื่น ๆ มาเป็นองค์ประกอบ เช่น ศาสตร์ของการผลิต ศาสตร์ของการจัดซื้อ ศาสตร์ของการกระจายสินค้า และศาสตร์ของการขนส่ง นอกจากนี้ความหมายดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว คำว่า โลจิสติกส์ ยังมีคำนิยามที่หลากหลายขึ้นอยู่กับแต่ละองค์กรที่ดำเนินการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่ต่างกันไปแต่คำนิยามที่ได้รับการยอมรับมากที่สุด โดยมาจากสาขาวิชา Supply Chain (โซ่อุปทาน) ซึ่งหมายความว่า เป็นเรื่องของระบบภายในองค์กร เป็นการจัดการระหว่างผู้ค้า ผู้ส่งมอบ และบุคคลภายนอก โลจิสติกส์ เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับการจัดหาและบริหาร ศูนย์กระจายสินค้าตลอดจนการให้คำแนะนำ คำปรึกษาที่เกี่ยวข้องที่มีการจัดการ การติดต่อ การควบคุม การจัดเก็บและการเคลื่อนย้ายสินค้าของผู้ประกอบการ เพื่อสนองต่อความต้องการของผู้ประกอบการขายสินค้าและลูกค้า โดยการดำเนินการในธุรกิจโลจิสติกส์ นั้นเริ่มต้นตั้งแต่ให้บริการทางการค้า และการวางแผนว่าสินค้านั้นจะมีครบจำนวนตามที่ลูกค้าต้องการหรือไม่ อย่างไร ต่อมาก็ต้องมีการพยากรณ์ว่าสินค้านั้นราคาในวันที่ส่งมอบจะตรงราคาเท่าใด เมื่อผ่านการพยากรณ์แล้วก็ต้องเตรียมการจัดซื้อและการจัดหาผลิตภัณฑ์ในการผลิตสินค้าเพื่อให้ทันต่อการจัดส่งสินค้าให้แก่

ลูกค้าอย่างทันต่อเวลาและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวสินค้าที่ได้ผลิต ภายหลังจากผลิตตัวสินค้าแล้ว หากยังไม่มี การดำเนินการจัดส่งให้แก่ลูกค้า ก็ยังคงมีการถือครองสินค้าคงคลัง ในการถือครองสินค้าคงคลังนี้ ก็จะต้องมีการวางแผนเพื่อให้ลดต้นทุนในการเก็บสินค้าคงคลัง โดยจะต้องไม่เก็บสินค้าคงคลังไว้นานจนเกินไป นอกจากนี้แล้วยังมีกระบวนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าและการสื่อสารข้อมูลทางโลจิสติกส์ โดยเน้นความถูกต้อง รวดเร็วและแม่นยำภายในองค์กรที่ดำเนินธุรกิจ โลจิสติกส์ ความผิดพลาดจากการสื่อสารระหว่างบุคคลากรภายในองค์กรจะต้องเกิดขึ้นน้อยที่สุดหรือไม่มีเลย เมื่อผ่านกระบวนการรับคำสั่งซื้อแล้ว ก็ต้องมาคู่ถึงกระบวนการลำเลียงการขนถ่ายสินค้าเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้าโดยเร็ว และไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย ภายหลังจากการขนส่งสินค้าแล้วเกิดความผิดพลาด และก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้านั้น ก็ต้องเข้าสู่กระบวนการการนำสินค้ากลับเพื่อทำลายหรือซ่อม ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นการดำเนินการในธุรกิจ โลจิสติกส์ โดยภาพรวมทั้งหมด ธุรกิจ โลจิสติกส์เป็นการผลิตสินค้าตามที่ลูกค้าต้องการ หลังจากนั้นก็จะมีการบริหารและกระจายสินค้าเพื่อให้ถึงมือลูกค้า โดยทุกขั้นตอนและทุกกระบวนการผู้ผลิตจะเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมด

ระบบ โลจิสติกส์ เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายและการจัดเก็บสินค้า การบริการข้อมูล ขอบเขตของโลจิสติกส์ เกิดขึ้นตั้งแต่การผลิตสินค้าจนถึงมือผู้บริโภค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนองตอบความต้องการสินค้าของลูกค้าได้อย่างแท้จริง¹

โลจิสติกส์ เริ่มเป็นที่รู้จักกันในประเทศไทยเมื่อต้นปี พ.ศ. 2540 ซึ่งในช่วงนั้นประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ เป็นเหตุให้บริษัทข้ามชาติเข้ามาครอบงำธุรกิจต่าง ๆ และบริษัทต่างชาตินั้นก็ได้นำเอาระบบ โลจิสติกส์เข้ามาใช้เพื่อพัฒนาธุรกิจให้ประสบผลสำเร็จ จนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้ประเทศไทยให้ความสนใจเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะภาครัฐให้ความสำคัญเป็นอย่างมากทั้งนี้เพื่อความได้เปรียบทางการแข่งขันทางการค้ากับนานาประเทศ อันเนื่องมาจากการเปิดเสรีทางการค้า ที่ประเทศไทยได้

¹รุธีร์ พนมยงค์, “การบริหารจัดการสินค้าแบบครบวงจร LOGISTICS,” เอกสารประกอบการฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารจัดการสินค้าแบบครบวงจร Logistics, กรมสรรพากร, 14 สิงหาคม 2550, หน้า 19.

ดำเนินการในข้อตกลงเปิดการค้าเสรีกับต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออก และนำเข้า อีกทั้งสิทธิประโยชน์อื่นที่คาดว่าจะได้รับจากการเปิดการค้าเสรี

แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร เนื่องจากเกิดปัญหาและอุปสรรคไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านนโยบายของรัฐ ปัญหาด้านกฎหมาย ปัญหาด้านภาษี เป็นต้น โดยเฉพาะปัญหาด้านการจัดเก็บภาษีของรัฐ นั้นเป็นปัญหาที่สำคัญ เนื่องจากธุรกิจ โลจิสติกส์ ก็ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งที่จะต้องก่อให้เกิดรายได้รายจ่าย เช่นเดียวกับการซื้อขายหรือการให้บริการในรูปแบบต่าง ๆ โดยภาระภาษีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ โลจิสติกส์ คือภาษีเงินได้นิติบุคคล และภาษีมูลค่าเพิ่ม ในส่วนของการจัดเก็บภาษีในธุรกิจ โลจิสติกส์ที่ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติในปัจจุบัน คือ ภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่มภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Add Tax) จึงเป็นภาษีทางอ้อม จัดเก็บจากผู้บริโภคคนสุดท้าย ประเทศไทยเริ่มมีการนำมาใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 โดยบังคับใช้แทนภาษีการค้าที่ถูกยกเลิกไป ผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม คือ ผู้ประกอบการที่ขายสินค้า หรือให้บริการในทางธุรกิจ หรือวิชาชีพที่เป็นปกติธุระ หากมีรายรับจากการขาย หรือให้บริการเกินกว่า 1.8 ล้านบาท ต้องจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นภาษีที่นิยมจัดเก็บกันมากในประเทศต่าง ๆ คำว่ามูลค่าเพิ่ม หมายถึง มูลค่าที่ผู้ผลิต หรือผู้ประกอบการบวกเพิ่มในต้นทุนของสินค้าหรือบริการเพิ่ม กำหนดเป็นราคาขายสินค้าหรือบริการ โดยมูลค่าที่เพิ่มขึ้นคือรายได้จากการขาย หักด้วยต้นทุนจากการซื้อ² โดยภาษีมูลค่าเพิ่มผู้ประกอบการเป็นผู้จัดเก็บจากผู้บริโภค และนำส่งกรมสรรพากรและแม้ว่าผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ขายสินค้าหรือให้บริการในทางธุรกิจ หรือวิชาชีพ จะได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม และเก็บจากผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ

ภาระภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์นั้น จากการศึกษา โครงสร้างและหลักการทั่วไปของกฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากรแล้ว ตกอยู่ในบังคับต้องเสีย

²เพิ่มบุญ แก้วเขียว, การไล่สายทางกฎหมายภาษีสรรพากร (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ธรรมนิติ เพรส, 2548), หน้า 209.

ภาษีมูลค่าเพิ่มจากการขายสินค้าหรือให้บริการ โดยผู้ประกอบการหรือจากการนำเข้าสินค้าโดยผู้นำเข้า ซึ่งการให้บริการในราชอาณาจักรให้หมายถึงบริการที่ทำในราชอาณาจักร โดยไม่คำนึงว่าการใช้บริการนั้นจะอยู่ในต่างประเทศหรือในราชอาณาจักร หรือการให้บริการที่ทำในต่างประเทศ และได้มีการใช้บริการนั้นในราชอาณาจักร ให้ถือว่าการให้บริการนั้นเป็นการให้บริการในราชอาณาจักร จะเห็นได้ว่า ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจการขายหรือให้บริการ จึงต้องอยู่ในบังคับที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

ธุรกิจโลจิสติกส์นั้น มีการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจากการขายหรือให้บริการตามประมวลรัษฎากรมาตรา 77/2 ที่กำหนดให้การขายหรือให้บริการโดยผู้ประกอบการหรือการนำเข้าสินค้าโดยผู้นำเข้าในราชอาณาจักร ให้อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในกรณีดังกล่าวนี้ ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติและเกิดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของกรมสรรพากรอย่างมากในปัจจุบัน จึงก่อให้เกิดปัญหาดังต่อไปนี้

1.1 ปัญหาเกี่ยวกับความหมายของคำว่าตัวแทนในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

เนื่องจากประมวลรัษฎากรไม่มีการบัญญัติคำนิยามคำว่าตัวแทนไว้เป็นการเฉพาะ ในการบังคับใช้กฎหมายตัวแทนในการจัดเก็บภาษีนั้น จึงต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องตัวแทน แต่ในประมวลรัษฎากรได้มีการบัญญัติขยายความคำนิยามคำว่าตัวแทนไว้ในแต่ละหมวด โดยคำขยายความคำว่าตัวแทนในการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลได้บัญญัติไว้ในมาตรา 76 ทวิ แห่งประมวลรัษฎากร และคำขยายความคำว่าตัวแทนในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 77/1 (7) คำขยายความดังกล่าวมีการใช้คำว่า ตัวแทน หมายความว่ารวมถึง หมายความว่า นอกจากความหมายของตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ให้รวมถึงบุคคลซึ่งทำสัญญาหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาค้างสินค้า haulage หรือ ทำการใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักร ซึ่งจากการที่มีการขยายความคำนิยามไว้กว้างนั้น เนื่องจากมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายตามประมวลรัษฎากรในการจัดเก็บ

ภาษีมูลค่าเพิ่มได้ครอบคลุมทุกประเภทกิจการ เพื่อป้องกันหนีภาษีอากรของ ผู้ประกอบการต่าง ๆ อันจะส่งผลให้การจัดเก็บภาษีอากรของรัฐน้อยลง

ต่อมา เมื่อมีการประกอบการธุรกิจ โลจิสติกส์ที่มีการประกอบกิจการแบบ ครบวงจรไม่ว่าการเก็บรักษาสินค้า หาลูกค้า หรือทำการใด ๆ การติดต่อหาลูกค้า การรับขนสินค้า เพื่อกระจายสินค้าให้แก่ผู้ซื้อและกิจกรรมอื่น ๆ โดยผู้ประกอบการ รายเดียว มีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในฐานะผู้ให้บริการในราชอาณาจักร และในฐานะ ตัวแทนของผู้ประกอบการในต่างประเทศ อันเนื่องมาจากกำหนดให้ตัวแทน หมายความว่า รวมถึงบุคคลซึ่งทำสัญญาหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาสินค้า หาลูกค้า หรือ ทำการใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่ นอกราชอาณาจักร ในกระบวนการติดต่อหาลูกค้า กระบวนการการเก็บสินค้าใน คลังสินค้า กระบวนการรับขนของในคลังสินค้า เพื่อกระจายสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ มีการ จัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในทุกกระบวนการดังกล่าวมานั้น สืบเนื่องมาจากปัญหาคำนิยาม คำว่าตัวแทนในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ที่มีคำนิยามที่กว้างมาก ไม่ว่าจะทำกิจกรรมใด ในธุรกิจ โลจิสติกส์แทนผู้ประกอบการนอกราชอาณาจักรแล้ว ย่อมเป็นตัวแทนของ ผู้ประกอบการนอกราชอาณาจักรทุกคน ในกรณีที่ลูกค้าที่ใช้บริการ โลจิสติกส์เป็น ผู้ประกอบการในต่างประเทศ ได้ส่งสินค้าเข้ามาเก็บรักษาในคลังสินค้า โดย ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์เป็นผู้ดำเนินการนำเข้าสู่สินค้าไปเก็บในโรงพักสินค้า เป็น การจัดเก็บสินค้าเพื่อการกระจายสินค้าของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ เข้าลักษณะเป็น บุคคลซึ่งทำสัญญาหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาสินค้า หาลูกค้า หรือกระทำ การใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่ นอกราชอาณาจักร ซึ่งเข้าลักษณะเป็นตัวแทน ของผู้ประกอบการในต่างประเทศ ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ในลักษณะนี้ จึงมีหน้าที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม อันเป็นการ ไม่สอดคล้องกับแนวนโยบายในการพัฒนาโลจิสติกส์ที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้เกิด ความพอใจต่อลูกค้าสูงสุดและประหยัดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ สามารถดำเนินการ แข่งขันทางการค้าการลงทุนในยุคของการค้าเสรี

1.2 ปัญหาเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในการให้บริการคลังสินค้า

ธุรกิจโลจิสติกส์ ในกระบวนการเก็บสินค้าในคลังสินค้า มีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในสองฐานะด้วยกัน คือในกรณีที่ลูกค้าที่ใช้บริการ โลจิสติกส์เป็นผู้ประกอบการในต่างประเทศ ได้ส่งสินค้าเข้ามาเก็บรักษาในคลังสินค้า โดยผู้ประกอบการ โลจิสติกส์เป็นผู้ดำเนินการนำเข้าสู่สินค้าไปเก็บในโรงพักสินค้า เป็นการจัดเก็บสินค้าเพื่อการกระจายสินค้าของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ เข้าลักษณะเป็นบุคคลซึ่งทำสัญญาหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาสินค้า หาลูกค้า หรือกระทำการใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักร ซึ่งเข้าลักษณะเป็นตัวแทน ของผู้ประกอบการในต่างประเทศ ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ในลักษณะนี้ จึงมีหน้าที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม และมีหน้าที่ต้องจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม นอกจากผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในฐานะเป็นผู้ให้บริการในราชอาณาจักรเนื่องจากการประกอบกิจการ โลจิสติกส์ ถือเป็นผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ ยังมีหน้าที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในฐานะตัวแทนอันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักรด้วย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นรวมถึง ตัวแทน ความรวมถึงบุคคลซึ่งทำสัญญาหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาสินค้า หาลูกค้า หรือทำการใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักร ตัวแทนตามความหมายนี้ ก็เน้นถึงตัวแทน โดยทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน แต่ขยายความพิเศษให้ครอบคลุมไปถึงบุคคลซึ่งทำสัญญา หรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาสินค้า หาลูกค้า หรือทำการใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักร ทั้งนี้เพื่อให้ตัวแทนมีความรับผิดชอบในภาษีมูลค่าเพิ่มแทนผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักรนั่นเอง จะเห็นได้ว่าการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในคลังสินค้าทั้งในฐานะผู้ให้บริการและฐานะตัวแทนนั้น เป็นการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากประกอบธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ซึ่งเป็นธุรกิจเดียวกัน

แต่กลับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มทั้งในฐานะผู้ให้บริการและตัวแทน อันเป็นเหตุให้เกิดการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มซ้ำซ้อน

1.3 ปัญหาเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากการให้บริการในส่วนของการขนส่งในราชอาณาจักรในธุรกิจโลจิสติกส์

การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากการประกอบธุรกิจ โลจิสติกส์ อันเนื่องมาจากการบริการขนส่งสินค้าในราชอาณาจักร การให้บริการทางด้านการขนส่งเป็นกิจกรรมหนึ่งของธุรกิจ โลจิสติกส์ที่มีความสำคัญมากและมีต้นทุนในการบริหารจัดการที่สูงมาก โดยทั่วไปแล้วการขนส่งในราชอาณาจักรได้รับยกเว้น ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่การให้บริการในธุรกิจ โลจิสติกส์ นอกจากจะมีการให้บริการขนส่งแล้ว ยังเป็นการให้บริการทั้งระบบเพื่อการจัดหาและบริการศูนย์การกระจายสินค้า³ ซึ่งรวมถึงการขนส่งด้วย แต่เมื่อการให้บริการ โลจิสติกส์จะมีการให้บริการอย่างอื่นที่กระทำมากกว่าการขนส่ง คู่สัญญาไม่ได้แต่เพียงต้องการขนย้ายสินค้าหรือการจัดเก็บสินค้าเท่านั้น การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเกี่ยวกับธุรกิจนี้ไม่ให้แยกค่าขนส่งออกจากการให้บริการอย่างอื่น จึงต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยฐานภาษีสำหรับการขายสินค้าดังกล่าวได้แก่ มูลค่าของสินค้านำรวมค่าบริการขนส่งด้วย จากการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าวของกรมสรรพากร ก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกัน เนื่องจากว่าการที่ธุรกิจ โลจิสติกส์ได้มีการรวมการขนส่งและการบริการอย่างอื่นรวมเข้าด้วยกันนั้น ก็เนื่องจากเพื่อให้การกระจายสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประหยัดต้นทุน ทั้งนี้เพื่อให้ทันต่อการแข่งขันทางการค้า แต่เมื่อมีการให้บริการรวมกับการขนส่งด้วยทำให้ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนการขนส่ง ซึ่งหากแยกการขนส่งออกจากการให้บริการจกทำให้ได้รับการยกเว้นในส่วนการขนส่ง แต่อาจทำให้การให้บริการล่าช้า ไม่ทันต่อการแข่งขันทางการค้า แต่ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ย่อมเป็นการก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งต่อการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มต่อผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เนื่องจากการให้บริการ โลจิสติกส์มุ่งเน้นถึง

³กริช วิปุลานุศาสน์, “บทวิเคราะห์การเสียภาษีอากร สำหรับกิจการ Logistics,” สรรพากรศาสตร์ 53, 7 (กรกฎาคม 2549): 78.

ความรวดเร็ว และประหยัดต้นทุนในการผลิต ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมทางการค้า การให้การขนส่งในธุรกิจ โลจิสติกส์จึงต้องรวมการบริการอย่างอื่นเข้าด้วยกัน การที่ กรมสรรพากรจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากการขนส่งดังกล่าว โดยไม่มีการยกเว้น เช่นเดียวกับการขนส่งที่ไม่รวมการบริการอย่างอื่นด้วยนั้น อันเป็นการไม่ส่งเสริมการค้า การลงทุนที่มีการแข่งขันกันอย่างกว้างขวางในปัจจุบัน

1.4 ปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

การจัดเก็บภาษีอากรตามประมวลรัษฎากรได้กำหนดไว้ว่า ให้เฉพาะ ผู้ประกอบการให้บริการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่มีกิจการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศเป็นของตนเองเท่านั้นจึงจะได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งได้รับประโยชน์นี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการต่างประเทศที่มีเงินลงทุนเป็นจำนวนมากสามารถมีกิจการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศได้ แต่หากผู้รับจัดการขนส่งที่ไม่มีกิจการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศเป็นของตนเองจะไม่ได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ส่งผลให้ ผู้รับจัดการขนส่งในประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่มีกิจการเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง เนื่องจากมีเงินลงทุนไม่มากพอ ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ในการเรียกเก็บค่าบริการจากลูกค้า ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ได้มีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละศูนย์เท่ากันหมด หากว่าการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งเข้าข่ายการให้บริการระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมีการเรือเดินทะเลเป็นของตนเองหรือไม่ก็ตาม ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำ และไม่เป็นธรรม ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ไม่มีกิจการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศเป็นของตนเองต้องแบกรับภาระต้นทุนที่สูงกว่า ผู้ประกอบการที่มีกิจการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศเป็นของตนเอง และมีผลต่อแรงจูงใจของผู้ลงทุนให้เข้ามาประกอบการ ธุรกิจ โลจิสติกส์ในประเทศน้อยลง อันส่งผลต่อการจัดเก็บภาษีอากรได้น้อยลงต่อไปในอนาคต

โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งจะศึกษาเฉพาะปัญหาภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ โลจิสติกส์ เพื่อให้มีการกำหนดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มที่เหมาะสมสำหรับการให้บริการ โลจิสติกส์ที่มีรูปแบบที่หลากหลายในปัจจุบัน อันเป็นการส่งเสริมให้

ธุรกิจ โลจิสติกส์ในประเทศไทยพัฒนาอย่างแพร่หลาย ท้นต่อการค้าการลงทุนกับนานาประเทศ

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาความหมายของธุรกิจ โลจิสติกส์ ประวัติความเป็นมา แนวคิดทฤษฎี และหลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร

2.2 เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์ ของไทยและของประเทศสิงคโปร์

2.3 เพื่อวิเคราะห์ปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์

2.4 เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์ ในประเทศไทย

3. สมมติฐานของการศึกษา

การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์มีปัญหาที่เกิดจากคำนิยามคำว่า ตัวแทนที่บัญญัติให้มีความหมายที่กว้างมากจนเกินไป ก่อให้เกิดการซ้ำซ้อนในการจัดเก็บ ภาษีมูลค่าเพิ่มในคลังสินค้า อีกทั้งยังขาดความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ในส่วนของค่าขนส่งในราชอาณาจักรและการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศใน ธุรกิจ โลจิสติกส์ ซึ่งการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจปัจจุบันนี้จะต้องมีการกำหนด รูปแบบที่แน่นอนและเหมาะสม เพื่อความเป็นธรรม และก่อให้เกิดความสมัครใจ ในการเสียภาษี จึงจำเป็นต้องศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหากับการจัดเก็บ ภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์ต่อไป

4. ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาเกี่ยวกับภาวะภานิจากรุกิจโลจิสติกส์โดยจะศึกษาเฉพาะกรณีภานิจมุลค่าเพิ่มเกี่ยวกับรุกิจโลจิสติกส์ ในกรณีทีกิจกรรมบางส่วนในรุกิจโลจิสติกส์มีการจัดเก็บภานิจมุลค่าเพิ่มทีไม่เหมาะสมบางประการ รวมทั้งการไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในบางเรื่องทีเกี่ยวกับรุกิจโลจิสติกส์เพือให้เกิดเหมาะสมและความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยมุ่งศึกษาจากหลักกฎหมายภานิจของไทยและของประเทศสิงคโปร์ โดยจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน คือ ส่วนแรกจะเป็นการศึกษาพื้นฐานและรูปแบบของรุกิจโลจิสติกส์ส่วนที่สองคือการศึกษาถึงแนวคิด ทฤษฎีทีเกี่ยวข้อง ของการจัดเก็บภานิจมุลค่าเพิ่มในรุกิจโลจิสติกส์ ส่วนที่สามคือการศึกษาถึงกฎหมายของไทยและของประเทศสิงคโปร์ทีเกี่ยวข้องกับรุกิจโลจิสติกส์ ส่วนที่สี่คือการวิเคราะห์กฎหมายในการจัดเก็บภานิจมุลค่าเพิ่มในรุกิจโลจิสติกส์ และส่วนสุดท้ายจะเป็นการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหการจัดเก็บภานิจมุลค่าเพิ่มในรุกิจโลจิสติกส์ เพือนำมาวิเคราะห์หาหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติทางภานิจทีเหมาะสมกับรูปแบบของและบริบททางสังคมของประเทศไทย

5. วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยรวบรวมค้นคว้าข้อมูลจากประมวลรฐฎากร ประกาศอธิบดีกรมสรรพากร คำอธิบายกฎหมายภานิจอากร หนังสือตอบข้อหารือกรมสรรพากร บทความ และเอกสารทางวิชาการอื่น ๆ รวมทั้งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ แล้วนำข้อมูลต่าง ๆ ทีรวบรวมได้มาวิเคราะห์เชื่อมโยงปัญหาทีเกิดขึ้นเพือหาข้อสรุปและเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ทำให้ทราบถึงความหมาย ของธุรกิจ โลจิสติกส์ ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีและหลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร

6.2 ทำให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์ของไทยและของประเทศสิงคโปร์

6.3 ทำให้ทราบถึงปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์

6.4 ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขปัญหาการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในธุรกิจ โลจิสติกส์ในประเทศไทย