ภาษีลาภลอย ใครได้ ใครเสีย?

อานันท์ เกียรติสารพิภพ
นิติกรชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

ปัจจุบันรัฐบาลได้ดำเนินการลงทุนจัดทำโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ (โครงการฯ) จำนวนมาก ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ท่าเรือ สนามบิน โครงการทางด่วนพิเศษ และโครงการอื่น ๆ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของประเทศในระยะยาว ซึ่งเมื่อโครงการฯ ดังกล่าวเริ่มดำเนินการจนกระทั่งแล้วเสร็จ จะส่งผลให้ที่ดินและห้องชุดบริเวณรอบโครงการฯ มีมูลค่าเพิ่มขึ้น ดังนั้น เพื่อสร้างความเป็นธรรมในระบบภาษีและสร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนาจากผู้ที่ได้รับประโยชน์ดังกล่าว จึงเห็นควรให้มีการจัดเก็บภาษีจากเจ้าของที่ดินหรือห้องชุดที่ได้รับประโยชน์จากการเพิ่มของมูลค่าที่ดินหรือห้องชุดอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการฯ (ภาษีลาภลอย (Windfall Gain Tax)) และนำรายได้จากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวมาใช้ในการพัฒนาประเทศต่อไป

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2561 จึงได้มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ. .... โดยกำหนดให้มีการจัดเก็บภาษีจากบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ซึ่งเป็นเจ้าของหรือครอบครองที่ดินอันเป็นทรัพย์สินของรัฐ หรือเป็นเจ้าของห้องชุดที่มีมูลค่าเกิน 50 ล้านบาท และใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์

สภาพปัญหา

จากการเปิดเผยข้อมูลของศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทยพบว่าราคาที่ดินในกรุงเทพฯ มีการปรับตัวสูงขึ้นอันเนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งมวลชน และหากเก็บภาษีจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินที่มีราคาขยับสูงขึ้นอันเนื่องมาจากโอกาสของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า จะส่งผลให้รัฐมีรายได้จากการสร้างรถไฟฟ้าหรือสาธารณูปโภคอื่นได้อีกจำนวนมาก เมืองต่าง ๆ จะเติบโตอย่างมีระเบียบแบบแผนที่ดี

จากการสำรวจราคาที่ดินพบว่า ที่ดินบริเวณสยามสแควร์ ชิดลม เพลินจิต นานา เมื่อสิ้นปี 2560 มีราคาตารางวาละ 2.13 ล้านบาท ปรากฏว่าตามสถิติการสำรวจของศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย พบว่า ราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวเมื่อสิ้นปี 2541 หรือช่วงที่เริ่มมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าใหม่ ๆ มีราคาเพียงตารางวาละ 380,000 บาทเท่านั้น ซึ่งปีนั้นเป็นปีที่ประเทศไทยเพิ่งผ่านวิกฤติเศรษฐกิจต้มย้ำกุ้งมา ทำให้ที่ดินมีราคาคงที่หรือลดต่ำลงกว่าเดิม หลังจากนั้น ที่ดินก็มีราคาเพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด จนกระทั่งสิ้นปี 2560 ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นเป็น 2.13 ล้านบาทต่อตารางวา หรือเท่ากับเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5.6 เท่า แต่หากในช่วงสิ้นปี 2541 นำเงิน 380,000 บาท ไปฝากธนาคาร ณ อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือน ในระยะเวลา 19 ปีที่ผ่านมา พบว่าจะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเป็น 587,937 บาท หรือเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2.32 ต่อปีเท่านั้น เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากในช่วงปีหลัง ๆ มีอัตราค่อนข้างต่ำ เช่น ในรอบ 3 ปีหลัง อัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ร้อยละ 1.3 ต่อปี เท่านั้น เมื่อหักลบราคาที่ดิน 2.13 ล้านบาท

กับเงินฝากธนาคาร 587,937 บาท จะแตกต่างกันถึง 1,542,063 บาท ซึ่งเงินส่วนที่เกินนี้ได้มาจากการที่มีรถไฟฟ้านั่นเอง แสดงว่าทรัพย์สินมีมูลค่าเพิ่มน้อยกว่าผลที่ได้รับจากการมีรถไฟฟ้า

ภาพที่ 1 แสดงราคาประเมินที่ดินในเขตกรุงเทพฯ ที่ปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าฯ
ที่มา: https://www.voicetv.co.th/read/496441

ดังนั้น มูลค่าส่วนที่เพิ่มขึ้น 1,542,063 บาท จึงถือเป็น "ลาภลอย" ที่รัฐควรมีส่วนแบ่งในการจัดเก็บ เช่น เมื่อมีการซื้อขาย ก็ควรแบ่งภาษีเข้ารัฐ 1/4 หรือร้อยละ 25 ในกรณีนี้เมื่อมีการเปลี่ยนมือ คือ เสียภาษี 385,516 บาท เนื่องจากกำไรที่ได้ 1,542,063 บาท ไม่ใช่ได้มาเพราะตนเอง แต่ได้มาเนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า จึงควรแบ่งให้รัฐที่สร้างรถไฟฟ้าจากภาษีของประชาชน (voice tv, 2560)

สาระสำคัญของกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ. .... มีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้ (กระทรวงการคลัง, 2561)

1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษี ได้แก่ บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินหรือครอบครองที่ดินอันเป็นทรัพย์สินของรัฐหรือเป็นเจ้าของห้องชุดที่ใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ที่มีมูลค่าสูงกว่า 50 ล้านบาทและผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นเจ้าของห้องชุดรอการจำหน่ายซึ่งอยู่รอบพื้นที่ที่มีโครงการฯ

2. โครงการฯ ที่จัดเก็บภาษี คือ โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ท่าเรือ สนามบิน โครงการทางด่วนพิเศษ และโครงการอื่น ๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวง

3. การจัดเก็บภาษีแบ่งเป็น 2 กรณี ดังนี้

3.1 ในระหว่างการดำเนินการจัดทำโครงการฯ จะจัดเก็บภาษีจากการขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือห้องชุดซึ่งตั้งอยู่รอบพื้นที่โครงการฯ ในรัศมีที่กำหนด

3.2 เมื่อการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ จะจัดเก็บภาษีเพียงครั้งเดียวจาก

1) ที่ดินหรือห้องชุดเฉพาะส่วนที่ใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ที่มีมูลค่าสูงกว่า 50 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีให้แก่ที่ดินหรือห้องชุดที่ใช้เพื่อพักอาศัยและที่ดินที่ใช้ประกอบเกษตรกรรม)

2) ห้องชุดของผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่รอจำหน่าย ซึ่งอยู่รอบพื้นที่ที่มีโครงการฯ

4. พื้นที่จัดเก็บภาษี กำหนดขอบเขตไว้ไม่เกินรัศมี 5 กิโลเมตรรอบพื้นที่โครงการฯ ทั้งนี้ กำหนดให้คณะกรรมการพิจารณากำหนดพื้นที่จัดเก็บภาษี ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน และผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเป็นกรรมการและเลขานุการออกประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะจัดเก็บภาษีในแต่ละโครงการฯ

5. หน่วยงานจัดเก็บภาษี ได้แก่ กรมที่ดินและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีโครงการฯ ตั้งอยู่

6. ฐานภาษีเพื่อการคำนวณภาษี ให้คำนวณจากส่วนต่างของมูลค่าที่ดินหรือห้องชุดที่เพิ่มขึ้นระหว่างวันที่รัฐเริ่มก่อสร้างโครงการฯ และมูลค่าในวันที่การก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ

สำหรับโครงการฯ ที่ยังก่อสร้างอยู่ในวันที่พระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้ ให้ใช้วันที่พระราชบัญญัติมีผล บังคับใช้เป็นวันเริ่มต้นในการคำนวณฐานภาษี

ทั้งนี้ การคำนวณมูลค่าที่ดินและห้องชุด ให้ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินและราคาประเมินทุนทรัพย์ห้องชุดเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดินที่คณะกรรมการกำหนดราคาประเมินทุนทรัพย์กำหนดเป็นเกณฑ์ในการคำนวณ

ในกรณีห้องชุดไม่สามารถคำนวณส่วนต่างของมูลค่าห้องชุดได้ เนื่องจากไม่มีราคาประเมินห้องชุดให้คำนวณส่วนต่างดังกล่าวเท่ากับร้อยละ 20 ของมูลค่าห้องชุด

7. การคำนวณภาษีให้ใช้ฐานภาษีของที่ดินหรือห้องชุดที่คำนวณได้คูณด้วยอัตราภาษี

8. อัตราภาษี กำหนดเพดานอัตราสูงสุดของภาษีที่กรมที่ดินและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจจัดเก็บได้ ไม่เกินร้อยละ 5 ของฐานภาษี ทั้งนี้ อัตราภาษีที่ใช้จัดเก็บจริงจะกำหนดในพระราชกฤษฎีกา

9. ภาษีที่จัดเก็บได้ให้นำส่งเงินภาษีเข้าคลังเป็นรายได้ของแผ่นดิน

10. โครงการฯ ที่จัดเก็บภาษี คือ โครงการฯ ที่ยังก่อสร้างอยู่ในวันที่พระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้ หรือโครงการฯ ที่จะก่อสร้างภายหลังจากวันที่พระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้

นายณัฐพร จาตุศรีพิทักษ์ ที่ปรึกษารัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ได้แสดงความคิดเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อต้องการสร้างความเป็นธรรมให้กับทุกส่วนที่ได้รับประโยชน์จากการลงทุนของภาครัฐ นั่นคือ เอกชนได้รับประโยชน์จากราคาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น ขณะที่ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการฯ นั่นเอง โดยการจัดเก็บภาษีในส่วนนี้ไม่เพียงจะทำให้รัฐมีรายได้เพิ่มขึ้นแต่ยังสามารถนำเงินดังกล่าวไปลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์กับประเทศเพิ่มขึ้นได้ โดยผู้เสียภาษีคือเจ้าของที่ดินและอาคารภาษีที่มีมูลค่าเกิน 50 ล้านบาทขึ้นไป ซึ่งได้รับประโยชน์จากราคาขายที่จะเพิ่มมากขึ้น โดยไม่ต้องลงทุนอะไรเลย นอกจากนี้ นายพรชัย ฐีระเวช ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการเงิน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง ในฐานะรองโฆษกกระทรวงการคลัง ได้ยืนยันว่ากฎหมายฉบับนี้จะไม่กระทบต่อประชาชนส่วนใหญ่ เนื่องจากระหว่างที่มีโครงการฯ ตัดผ่าน หากไม่มีการจำหน่ายหรือโอนเปลี่ยนมือก็จะไม่เสียภาษีในส่วนนี้ ขณะเดียวกันเมื่อโครงการฯ สร้างเสร็จแล้ว ผู้เสียภาษีก็จะเป็นผู้ที่มีที่ดินหรือคอนโดฯเชิงพาณิชย์เกิน 50 ล้านบาทเท่านั้น หากมูลค่าไม่ถึง หรือมีมูลค่าไม่เพิ่มขึ้นก็ไม่เสียภาษี ที่สำคัญโครงการฯ จัดเก็บภาษี คือ

โครงการฯ ที่ยังก่อสร้างอยู่ในวันที่พระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้ หรือโครงการฯ ที่จะก่อสร้างภายหลังจากวันที่พระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้ จะไม่มีผลบังคับย้อนหลัง (ผ่านแล้วเก็บภาษีลาภลอยที่ดิน-ห้องชุดที่ได้รับประโยชน์จากเมกะโปรเจ็กต์รัฐ, 2561)

ประเด็นข้อสังเกตของภาคธุรกิจ

นายอิสระ บุญยัง ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์สมาคมธุรกิจบ้านจัดสรร ได้ฝากประเด็น 4 ข้อ เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนี้ ("ภาษีลาภลอย" รัฐบาล คสช. อสังหาไม่เกิน 50 ล้าน ไม่ต้องวอกแวก, 2561)

1. องค์ประกอบการจัดเก็บภาษีมาจาก "ราคาประเมิน" กับ "วันเริ่มต้นก่อสร้าง" ดูจากถ้อยคำในมติคณะรัฐมนตรีที่ให้นำราคาประเมินในวันเริ่มสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพราะฉะนั้น รัฐบาลต้องประกาศให้ชัดเจนเกี่ยวกับ "ราคาประเมิน" และ "วันเริ่มต้นก่อสร้าง" ที่ใช้คำนวณภาษี เพราะหลายโครงการก่อสร้างยาวนานจนเกินรอบบัญชีราคาประเมินซึ่งทำทุก 4 ปี

2. ในวันเริ่มต้นก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน กรมธนารักษ์ต้องมี "ราคาประเมินรายแปลง" ทันทีทันใด เพราะโครงสร้างพื้นฐานมีต้นทางจนถึงปลายทางเป็นเส้นทางหลายกิโลเมตร ราคาประเมินรายบล็อกย่อมไม่สอดคล้องกับที่ดินทุกแปลง

3. ข้อคำนึงเกี่ยวกับทรัพย์สินในแนวเส้นทางก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งก่อนและหลังโครงสร้างพื้นฐานสร้างเสร็จ เนื่องจากที่ผ่านมามีหลายโครงการใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างยาวนาน 10-20 ปี เช่น รถไฟฟ้าสีแดงอ่อน สร้างเสร็จแต่ไม่ได้เปิดใช้ หรือในกรณีรัฐยกเลิกโครงการ ไม่ลงทุนต่อแต่ราคาประเมินที่ดินปรับขึ้นไปแล้ว คำถาม คือ ราคาประเมินจะย้อนกลับไปใช้ราคาต่ำลง หรือราคาประเมินปรับลดลง (devalued) ใช่หรือไม่

4. โครงสร้างพื้นฐานบางอย่างไม่ได้เพิ่มมูลค่าให้ทรัพย์สินเสมอไป ยกตัวอย่างเช่น มอเตอร์เวย์ สมมุติที่ดินอยู่ห่างแนวมอเตอร์เวย์ 200 เมตร แต่ไม่มีทางออก ทำให้การเดินทางจะต้องไปอ้อมหาทางออกจากด่านมอเตอร์เวย์ 3 กิโลเมตร ไป-กลับ 6 กิโลเมตร ซึ่งแทบไม่มีผลต่อทำเลที่ดีขึ้นอันจะส่งผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้นแต่อย่างใด แต่การกำหนดราคาประเมินว่าอยู่ห่างมอเตอร์เวย์ 200 เมตร นั้นส่งผลกระทบต่อการเสียภาษีมากขึ้น ทั้ง ๆ ที่ข้อเท็จจริงที่ดินมีระยะห่างจากมอเตอร์เวย์ถึง 3-6 กิโลเมตร

บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา

เป็นที่ทราบกันดีว่ารัฐบาลชุดนี้มีการปฏิรูปการจัดเก็บภาษีอย่างต่อเนื่อง ทั้งภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่จะเริ่มใช้ในปี 2562 มีแนวคิดการเพิ่มภาษีมูลค่าเพิ่มอีกร้อยละ 1 และล่าสุดกับการจัดเก็บภาษีจากเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลประโยชน์จากโครงการลงทุนของรัฐ หรือภาษีลาภลอย แนวคิดการจัดเก็บภาษีจากผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐหรือภาษีลาภลอย (Windfall Gain Tax) นั้นมีบังคับใช้ในต่างประเทศมานานแล้ว ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส โปแลนด์ ฮ่องกง และสหรัฐอเมริกา ซึ่งสำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้ศึกษามาหลายปีโดยนำแบบอย่างจากประเทศข้างต้นมาปรับใช้

แม้ว่าการจัดเก็บภาษีลาภลอยจะช่วยลดภาระงบประมาณการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากโดยจัดเก็บภาษีจากผู้ที่ได้รับประโยชน์จากมูลค่าที่ดินและห้องชุดที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงการของรัฐซึ่งได้รับประโยชน์โดยตรงจากส่วนต่างมูลค่าที่ดินหรือห้องชุดที่เพิ่มขึ้น โดยเงินภาษีที่จัดเก็บได้จากภาษีลาภลอยจะถูกส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

ด้านคมนาคมขนส่งของรัฐซึ่งจะอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะซึ่งจะนำไปใช้ในโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐอื่น ๆ ต่อไปก็ตาม ผู้ศึกษาเห็นว่ายังมีบางประเด็นที่ยังไม่ได้ข้อสรุปบางประการ ดังต่อไปนี้

ประการแรก การเก็บภาษีซ้ำซ้อนกับภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่จะเริ่มใช้ในปี 2562 รวมทั้งค่าธรรมเนียมการโอนและจดจำนองที่มีอยู่แล้ว

ประการที่สอง การกำหนดขอบเขตไว้ไม่เกินรัศมี 5 กิโลเมตรรอบพื้นที่โครงการฯ นั้น การกำหนดรัศมีโดยรอบ 5 กิโลเมตรดังกล่าว หากพิจารณาให้ดีจะเห็นว่ามีผลเท่ากับครอบคลุมพื้นที่สองฝั่งถนนเป็นระยะทางถึง 10 กิโลเมตร ระยะรัศมีมากเกินไปหรือไม่ ครอบคลุมพื้นที่ดินกว้างเกินไปหรือไม่ อาจส่งผลกระทบต่อเจ้าของที่ดินในบริเวณดังกล่าวมากเกินไป ตัวอย่างเช่น อาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าตามปกติจะตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าเพียงแค่ไม่เกิน 1 กิโลเมตรเท่านั้น ทั้งนี้ หากใช้รัศมี 5 กิโลเมตร จากโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ พื้นที่ในกรุงเทพมหานครทั้งหมดอาจอยู่ในขอบข่ายของภาษีลาภลอยได้

ประการที่สาม กรณีของการตัดถนนเพื่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์จะพบว่าถนนเส้นทางมอเตอร์เวย์นั้นไม่มีทางออก ส่งผลให้มีระยะเส้นทางในการกลับรถที่ไกลมาก การมีมอเตอร์เวย์ตัดผ่านที่ดินจึงแทบไม่มีผลทำให้ทำเลของที่ดินนั้นดีขึ้นแต่อย่างใด ตลอดจนมูลค่าที่ดินก็มีราคาสูงขึ้นไม่มาก จะเห็นได้ว่าทรัพย์สินหรือที่ดินที่อยู่ในรัศมีการลงทุนแต่ไม่ได้รับประโยชน์จากการลงทุนนั้น คือ มูลค่าที่ดินไม่เพิ่มขึ้น หรือเกิดด้อยค่าลง

ประการที่สี่ การที่รัฐจัดเก็บภาษีลาภลอยย่อมจะส่งผลกระทบต่อราคาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์อย่างแน่นอน เนื่องจากหากที่ดินบริเวณก่อสร้างโครงการฯ มีราคาสูงขึ้น และผู้ขายที่ดินจะมีภาระต้นทุนเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการเสียภาษีลาภลอย แน่นอนว่าผู้ขายที่ดินจะต้องผลักภาระภาษีดังกล่าวมายังผู้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ (ดีเวลลอปเปอร์) เมื่อดีเวลลอปเปอร์ซื้อมาก็จะคิดเป็นต้นทุนในการพัฒนาโครงการและต้นทุนนี้จะถูกรวมเข้าไปเรื่อย ๆ จนถึงผู้บริโภค

ประการสุดท้าย กรณีที่ดินถูกเวนคืนเพื่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่ดินแปลงหนึ่ง อาจถูกเวนคืนแต่เพียงบางส่วนเพื่อสร้างโครงการฯ โดยที่ดินส่วนที่เหลืออาจมีพื้นที่น้อยจนแทบจะใช้ประโยชน์อะไรไม่ได้ แต่เจ้าของที่ดินดังกล่าวกลับต้องเสียภาษีลาภลอยจำนวนมาก อันเนื่องมาจากที่ดินที่เหลืออยู่ติดกับโครงการสาธารณูปโภค ทั้ง ๆ ที่กรณีนี้มูลค่าที่ดินที่เหลือมีมูลค่าที่เป็นจริงน้อยลงไปมาก และจะไม่ได้รับเงินค่าทดแทนหรือได้รับการเยียวยาใด ๆ จากรัฐ โดยในส่วนนี้กฎหมายไม่ได้บัญญัติแนวทางแก้ไขไว้

บรรณานุกรม

กระทรวงการคลัง. (10 กรกฎาคม 2561). **ข่าวกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 114/2561 เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ. .....** สืบค้น 17 สิงหาคม 2561 จาก https://www.mof.go.th/home/Press_release/News2018/114.pdf

ผ่านแล้วเก็บภาษีลาภลอยที่ดิน-ห้องชุดที่ได้รับประโยชน์จากเมกะโปรเจ็กต์รัฐ. (11 กรกฎาคม 2561). **ไทยโพสต์ออนไลน์**. สืบค้น 20 สิงหาคม 2561 จาก https://www.thaipost.net/main/detail/13173

"ภาษีลาภลอย" รัฐบาล คสช. อสังหาไม่เกิน 50 ล้าน ไม่ต้องวอกแวก. (16 กรกฎาคม 2561). **ประชาชาติธุรกิจออนไลน์**. สืบค้น 20 สิงหาคม 2561 จาก https://www.prachachat.net/property/news-191183

Voice TV. (7 กรกฎาคม 2560). **ถ้าเก็บภาษี "ลาภลอย" คงสร้างรถไฟฟ้าได้หลายสาย**. สืบค้น 16 สิงหาคม 2561 จาก https://www.voicetv.co.th/read/496441