โครงการศึกษา
การจัดเก็บค่าผ่านทาง
รองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กระทรวงคมนาคม

สนข
สำนักนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด

บริษัท สแทรทีจีวัน อินเตอร์เนชันแนล จำกัด

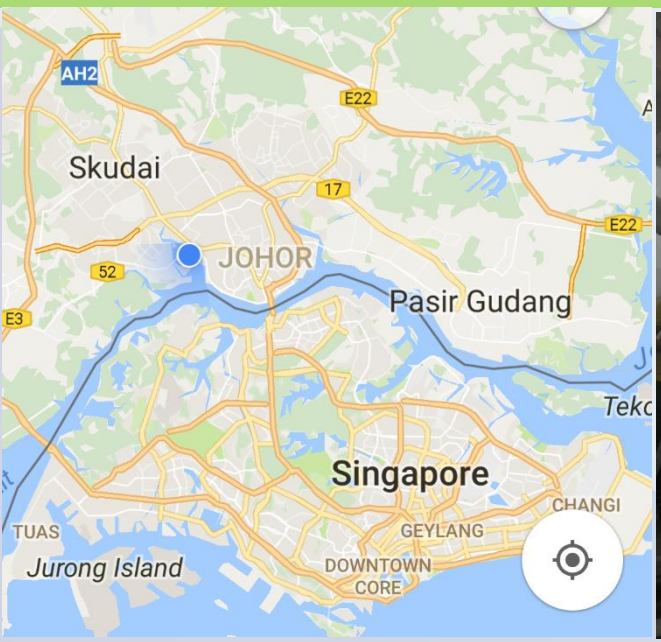
การสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ครั้งที่1)

26 มิถุนายน 2560

หัวข้อนำเสนอ

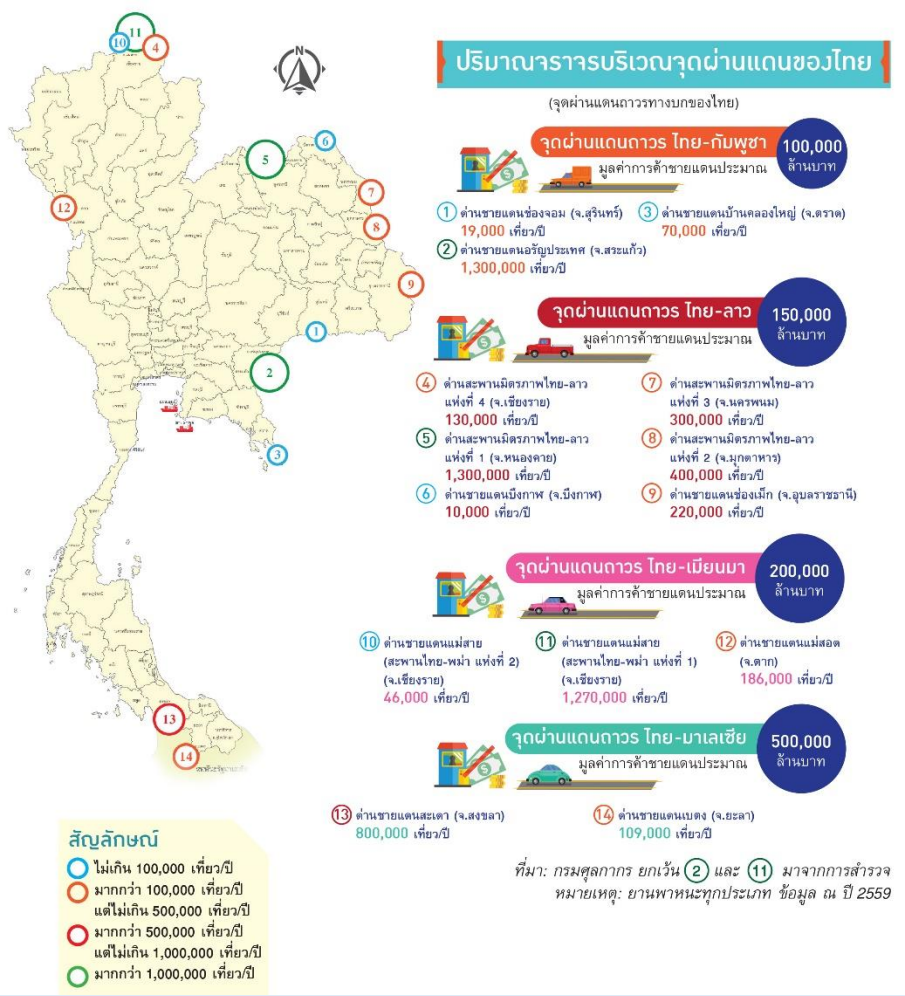
- **ที่มาของโครงการ**
- **วัตถุประสงค์ และการจัดสัมนาประชาสัมพันธ์**
- **วิธีการศึกษา**
  - การทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
  - การคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
  - การศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
  - การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง
  - การกำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมฯ
  - การจัดทำแผนปฏิบัติการ
- **ตอบข้อซักถาม**

ที่มาของโครงการ



มาเลเซียได้เริ่มนำระบบใบอนุญาตเข้าประเทศ (Vehicle Entry Permit: VEP) มาใช้ประกอบกับการเรียกเก็บค่าใช้ถนน (Road Charge: RC) กับรถต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศมาเลเซีย โดยเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 ที่ผ่านมา มาเลเซียได้ใช้ระบบนี้กับประเทศสิงคโปร์ โดยรถของประเทศสิงคโปร์จะเข้าประเทศมาเลเซียจะต้องจ่ายทั้ง RC และค่าทางด่วน นอกจากนี้ มาเลเซียได้แจ้งว่าจะมีการนำระบบ VEP มาใช้บริเวณด่านพรมแดนทั้ง 8 ด่านระหว่างไทยและมาเลเซียในช่วงกลางปี 2560 และจะนำมาใช้กับด่านพรมแดนระหว่างมาเลเซีย-บรูไน และมาเลเซีย-อินโดเนียเซีย ต่อไปตามลำดับ

จำนวนด่านชายแดนและนิยามของประเภทการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง



ประเทศ	จำนวนจังหวัด	ด่านถาวร	จุดผ่อนปรน	รวม
กัมพูชา	7	6	11	17
ลาว	12	13	29	42
เมียนมาร์	10	4	15	19
มาเลเซีย	4	6	0	6
รวม	**32**	**29**	**55**	**84**

ที่มา: กระทรวงมหาดไทย

1

VEP (Vehicle Entry Permit)

ค่าธรรมเนียมการขออนุญาตนำรถเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

2

RC (Road Charge)

ค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวง

ผลกระทบและประโยชน์ที่ได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC

ผลกระทบต่อความเสียหายของสภาพถนนและผิวทาง ใช้งบประมาณรักษาสภาพถนนเฉลี่ย 15,000 ล้านบาทต่อปี

ผลกระทบจากมลภาวะสิ่งแวดล้อม ต้องเสียค่าฟื้นฟูสภาพแวดล้อม และค่ารักษาผู้ป่วยที่เกิดจากก๊าซพิษที่ปล่อยออกจากรถประมาณ 250 ล้านบาทต่อปี

ผลกระทบที่เกิดจากความรุนแรงและอุบัติเหตุ ต้องเสียงบประมาณในการเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้น ประมาณ 2,473 ล้านบาทต่อปี

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ของกรมทางหลวง

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ประโยชน์ของการจัดเก็บค่าผ่านทาง

ชดเชยภาระและงบประมาณของภาครัฐที่สูญเสียไปกับการบำรุงรักษาทาง

สร้างจุดติดตามยานพาหนะที่เข้ามาในประเทศ เพื่อป้องกันการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ

เพิ่มประสิทธิภาพการจัดระบบจราจร สู่มาตรฐานระดับสากล

หัวข้อนำเสนอ

- ที่มาของโครงการ
- วัตถุประสงค์ และการจัดสัมนาประชาสัมพันธ์
- วิธีการศึกษา
  - การทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
  - การคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
  - การศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
  - การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง
  - การกำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมฯ
  - การจัดทำแผนปฏิบัติการ
- ตอบข้อซักถาม

ระยะเวลาสัญญาการศึกษาโครงการ

1

2

3

4

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

บริษัท สแทรทีจีวัน อินเตอร์เนชันแนล จำกัด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งข้ามพรมแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
2. เพื่อวิเคราะห์ประเมินผลกระทบการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีต่อประเทศไทย โดยเฉพาะบริบทภาคการขนส่ง ซึ่งรวมถึงด้านการบำรุงรักษาทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย
3. เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดเก็บค่าผ่านทางและใช้ทางสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน
4. เพื่อวิเคราะห์ทางเลือกในการบริหารจัดการ แนวทาง วิธีการ เพื่อควบคุมกำกับดูแลการขนส่งข้ามพรมแดนและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
5. เสนอแนะโยบายและแผนการปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

การจัดสัมมนาและการมีส่วนร่วมของประชาชน

2017

Jun | Jul | Aug | Sep | Oct | Nov | Dec

สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ครั้งที่ 1)

เป็นการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายต่อแนวทางการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางฯ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย

หน่วยงานภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการเก็บค่าผ่านแดน สถาบันการศึกษา นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ และสื่อมวลชน

สื่อประกอบการสัมมนา

- แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ
- เอกสารประกอบการสัมมนา
- บอร์ดประชาสัมพันธ์
- วีดีทัศน์

สัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Focus Group) 4 ครั้ง

เป็นการสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับกลุ่มเป้าหมายเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็น และมุมมองต่อประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการศึกษา

กลุ่มเป้าหมาย : หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการเก็บค่าผ่านแดน

สื่อประกอบการสัมมนา

- เอกสารประกอบการสัมมนา
- บอร์ดประชาสัมพันธ์

สัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (ครั้งที่ 2)

เป็นการสัมมนาเพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษาโครงการ พร้อมทั้งเปิดเวทีเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นต่อร่างผลการศึกษาฯ สำหรับนำมาพิจารณาปรับปรุงร่างผลการศึกษาฯ ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

กลุ่มเป้าหมาย

หน่วยงานภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการเก็บค่าผ่านแดน สถาบันการศึกษา นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ และสื่อมวลชน

สื่อประกอบการสัมมนา

- แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ
- เอกสารประกอบการสัมมนา
- บอร์ดประชาสัมพันธ์
- วีดีทัศน์

เว็ปไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ (ดำเนินการตลอดระยะเวลาโครงการ) www. thaiborderToll.com

หัวข้อนำเสนอ

- ที่มาของโครงการ
- วัตถุประสงค์ และการจัดสัมนาประชาสัมพันธ์
- วิธีการศึกษา
  - การทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
  - การคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
  - การศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
  - การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง
  - การกำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมฯ
  - การจัดทำแผนปฏิบัติการ
- ตอบข้อซักถาม

วิธีการศึกษา

1 ศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- ทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์
- ทบทวนข้อตกลงระหว่างประเทศ

2 สำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ

- วิเคราะห์ปริมาณการจราจร
- คาดการณ์แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- คาดการณ์ต้นทุนการบำรุงรักษา

3 ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ

- ศึกษารูปแบบในต่างประเทศ
- กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด

4 วิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

- สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- วิเคราะห์ผลกระทบและแนวทางการลดผลกระทบ

5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

- วิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าธรรมเนียม
- เสนอแนะรูปแบบทางการจัดเก็บ การกำกับดูแล และการบริหาร

6 จัดทำแผนปฏิบัติการ

- แผนระยะสั้น
- แผนระยะกลาง
- แผนระยะยาว

โครงการศึกษา
การจัดเก็บค่าผ่านทาง
รองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กระทรวงคมนาคม
สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เว็บไซต์ www.thaiborderToll.com

วิธีการศึกษา

1 ศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- ทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์
- ทบทวนข้อตกลงระหว่างประเทศ

2 สำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ

- วิเคราะห์ปริมาณการจราจร
- คาดการณ์แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- คาดการณ์ต้นทุนการบำรุงรักษา

3 ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ

- ศึกษารูปแบบในต่างประเทศ
- กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด

4 วิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

- สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- วิเคราะห์ผลกระทบและแนวทางการลดผลกระทบ

5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

- วิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าธรรมเนียม
- เสนอแนะรูปแบบทางการจัดเก็บ การกำกับดูแล และการบริหาร

6 จัดทำแผนปฏิบัติการ

- แผนระยะสั้น
- แผนระยะกลาง
- แผนระยะยาว

ประเด็นสำคัญในการศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

กรณีของ**ค่าธรรมเนียมการนำรถเข้ามาในราชอาณาจักร (VEP)** สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางกับรถต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทยได้ (เว้นแต่ได้รับการยกเว้นตามข้อตกลงหรือมติ ครม.)

- กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ
- การกำหนดอัตราที่จะจัดเก็บเป็นไปตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559
- รายได้จัดส่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กรณีของ**ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหลวงและสะพาน (Road Charge)**

- กรมทางหลวง (พรบ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนตร์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497)
- กรมทางหลวงยังไม่เคยจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหลวงในลักษณะของถนนที่เป็นพื้นที่เปิด (ดังที่ต้องการจัดเก็บจากรถยนต์ที่มาจากประเทศมาเลเซีย)

การศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนการจัดเก็บ VEP (Vehicle Entry Permission)

รถเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อการท่องเที่ยวหรือใช้กรณีอื่นใดเป็นการชั่วคราว

๑. <u>**มีความตกลง**</u>การใช้ถนนระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศที่รถคันนั้นจดทะเบียน ๒. มีการกำหนดรายละเอียดความตกลงแล้ว (มาตรา ๓ แห่งพรบ.ฯ)	<u>**ไม่มีความตกลง**</u>ระหว่างรัฐบาลประเทศที่รถคันนั้นจดทะเบียนกับประเทศไทย (มาตรา ๖/๑ แห่ง พรบ.ฯ และข้อ ๓ แห่งประกาศ)	รัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศที่รถคันนั้นจดทะเบียน **<u>แต่</u>**<u>ไม่มีรายละเอียดความตกลง</u> (มาตรา ๖/๑ แห่ง พรบ.ฯ และข้อ ๓ แห่งประกาศ)
การปฏิบัติเป็นไปตามความตกลงที่รัฐบาลไทยมีกับประเทศที่รถจดทะเบียน	ขั้นตอนตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี	

การศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนการขออนุญาต
(มิได้มีความตกลงระหว่างรัฐบาล)

ผู้ขออนุญาต

บุคคลธรรมดา ยื่นขออนุญาตก่อนนำรถ (เอกสารตาม ข้อ ๔ ประกาศฯ)

ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวยื่นขออนุญาตก่อนนำรถเข้า (เอกสารตามข้อ ๔ และ ข้อ ๕)

ยื่นขออณุญาตก่อนนำรถเข้ามาในราชอาณาจักรไม่น้อยกว่า ๑๐ วันทำการ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านพรมแดน (ข้อ ๗ ประกาศฯ)

เมื่อนายทะเบียนพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ให้อนุญาตใช้รถตามกำหนดการเดินทางแต่ไม่เกิน ๓๐ วัน ทั้ง ๖๐ วัน ในรอบปีปฏิทิน (ข้อ ๙ ประกาศ)

เครื่องหมายแสดงการใช้รถ
รถยนต์แผ่นละ ๕๐๐ บาท รถจักรยานยนต์แผ่นละ ๒๐๐ บาท
ค่าธรรมเนียมเพื่อการท่องเที่ยว ๕๐๐ บาท
กรณีอื่นนอกจากการท่องเที่ยว ๒,๐๐๐ บาท

การศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

เส้นทางที่มีการเก็บค่าใช้ถนน (Road Charge)

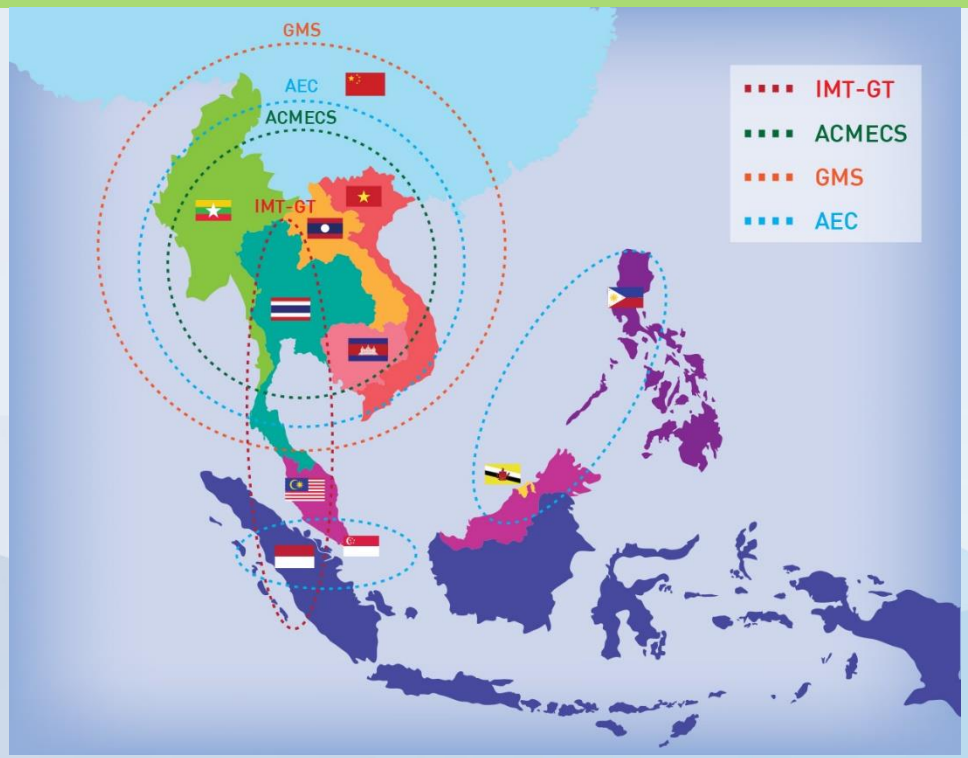
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 4

ประเภทรถ	อัตราเงินไทย	อัตราเงิน สปป.ลาว
รถยนต์นั่ง	20 บาท	6,000 กีบ
รถบรรทุกเล็ก	30 บาท	9,000 กีบ
รถโดยสารขนาดเล็ก	50 บาท	15,000 กีบ
รถโดยสารขนาดใหญ่	100 บาท	30,000 กีบ
รถ 6 ล้อ	150 บาท	45,000 กีบ
รถบรรทุก 10 ล้อ	200 บาท	60,000 กีบ
รถ 10 ล้อขึ้นไป	300 บาท	90,000 กีบ

ที่มา: เอกสารประวัติสะพานมิตรภาพไทยลาว แขวงการทางหนองคาย

การแผนงานและนโยบายต่างๆ รวมถึงข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนระยะ 20 ปี



กลุ่มนโยบาย และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

- ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)
- ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)
- แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)

วิธีการศึกษา

1 ศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์
- ทบทวนข้อตกลงระหว่างประเทศ

2 สำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ
- วิเคราะห์ปริมาณการจราจร
- คาดการณ์แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- คาดการณ์ต้นทุนการบำรุงรักษา

3 ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ
- ศึกษารูปแบบในต่างประเทศ
- กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด

4 วิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- วิเคราะห์ผลกระทบและแนวทางการลดผลกระทบ

5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- วิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าธรรมเนียม
- เสนอแนะรูปแบบทางการจัดเก็บ การกำกับดูแล และการบริหาร

6 จัดทำแผนปฏิบัติการ
- แผนระยะสั้น
- แผนระยะกลาง
- แผนระยะยาว

แนวทางการดำเนินงานศึกษาจราจร

รวบรวมข้อมูล

- การรวบรวมข้อมูลด้านจราจรและโครงข่ายคมนาคม
- การรวบรวมข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
- การรวบรวบแผนพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้อง

↓

การปรับปรุงแบบจำลอง

↓

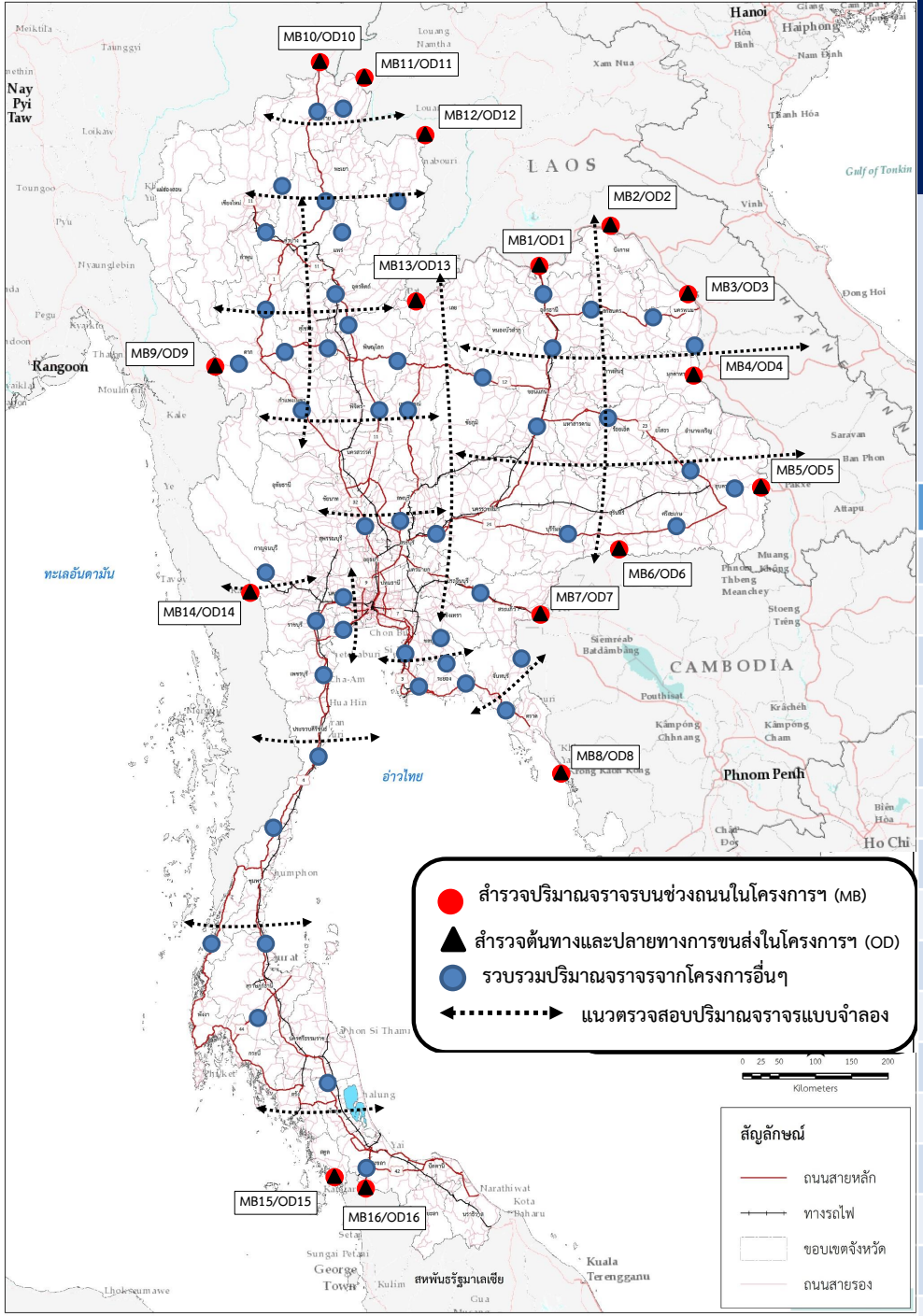
การคาดการณ์ปริมาณจราจร ที่ต้องการผ่านด่านพรมแดน

↓

วิเคราะห์สนับสนุนการคิดอัตราค่าผ่านทาง ที่เหมาะสมของโครงการ

ตำแหน่งจุดสำรวจและรวบรวมปริมาณจราจร

- การสำรวจข้อมูลทั้งหมด 16 จุด วันทำงานและวันหยุด ทำการสำรวจตั้งแต่เวลาเริ่มเปิดด่าน - ปิดด่าน
- การรวบรวมข้อมูลสำรวจจากการศึกษาที่ผ่านมา เช่น โครงการ super cluster (สนข.) และแผนกลยุทธมอเตอร์เวย์ (กรมทางหลวง) เป็นต้น



จุดสำรวจ	ตำแหน่ง	ช่วงเวลา
MB1/OD1	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว อ.เมือง จ.หนองคาย	6.00-22.00
MB2/OD2	ด่านชายแดนบึงกาฬ จ.บึงกาฬ	8.00-18.00
MB3/OD3	ด่านสะพานมิตรภาพ นครพนม-คำม่วน	6.00-22.00
MB4/OD4	ด่านสะพานมิตรภาพ 2 อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร	6.00-22.00
MB5/OD5	ด่านชายแดนช่องเม็ก อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.อุบลราชธานี	6.00-22.00
MB6/OD6	ด่านชายแดนช่องจอม อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์	7.00-20.00
MB7/OD7	ด่านชายแดนอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว	6.00-22.00
MB8/OD8	ด่านชายแดนคลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด	7.00-20.00
MB9/OD9	ด่านชายแดนแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก	6.30-18.30
MB10/OD10	ด่านชายแดนแม่สาย และ สะพานข้ามแม่น้ำแห่งที่ 2	6.30-18.30
MB11/OD11	ด่านชายแดนเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย	8.00-18.00
MB12/OD12	ด่านชายแดนห้วยโกร๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	8.00-20.00
MB13/OD13	ด่านสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง อ.ท่าลี่ จ.เลย	7.00-18.00
MB14/OD14	ด่านชายแดนพุน้ำร้อน อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	6.00-20.00
MB15/OD15	ด่านชายแดนปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา	5.00-21.00
MB16/OD16	ด่านชายแดนสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา	5.00-23.00

วิธีการสำรวจและรวบรวมปริมาณจราจร

- **การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Counts, MB)** ทำนับปริมาณจราจรที่เข้า-ออก บริเวณด่าน ทำการสำรวจด่านละ 2 วันทำงานและวันหยุด การสำรวจปริมาณจราจรจะแบ่งประเภทยานพาหนะประเภทตามกรมทางหลวง

- **การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางการเดินทาง (Origin-Destination Survey หรือ O.D. Survey)** การสำรวจทำโดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์บริเวณด่านพรมแดน ทิศทางเข้าและออกประเทศ ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

  (1) ***การสัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทางของคน*** ซึ่งจะทำให้ทราบข้อมูลประเภทยานพาหนะ ตำแหน่งการเดินทางจากจุดต้นทาง-ปลายทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทาง รายได้ รวมถึงจำนวนคนเดินทางในยานพาหนะ

  (2) ***การสัมภาษณ์ข้อมูลการขนส่งสินค้า*** ข้อมูลสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ประกอบด้วย ประเภทของยานพาหนะ ตำแหน่งจุดต้นทาง-ปลายทาง ประเภทของสินค้า รายได้ รวมถึงปริมาณสินค้าที่บรรทุกมากับยานพาหนะ

ตัวอย่างเอกสารการสำรวจ MB

แบบฟอร์มการนับปริมาณจราจร

โครงการ: การจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมอาเซียน

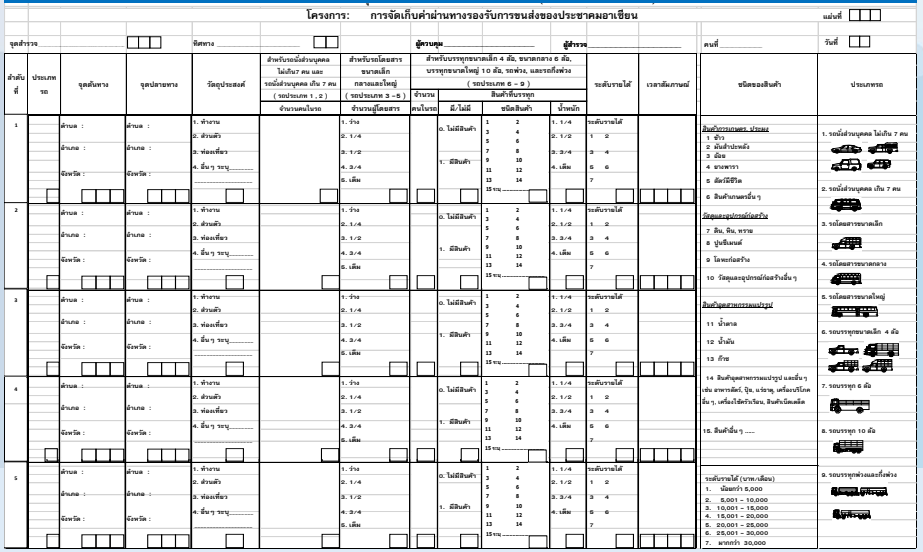
วันที่สำรวจ: _____

ชื่อผู้สำรวจ: _____ ชื่อผู้ควบคุม: _____

จุดสำรวจ: _____ ทิศทาง: _____

ช่วงเวลา	รถจักรยาน 2 - 3 ล้อ	รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุกขนาดเล็ก4 ล้อ	รถบรรทุกขนาดกลาง6ล้อ	รถบรรทุกขนาดใหญ่ 10 ล้อ	รถบรรทุกพ่วง	รถบรรทุกกึ่งพ่วง
07:00 - 07:15												
07:15 - 07:30												
07:30 - 07:45												
07:45 - 08:00												

ตัวอย่างเอกสารการสำรวจ O.D. Survey



โครงการ: การจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมอาเซียน

จุดสำรวจ _____ ทิศทาง _____ ผู้ควบคุม _____ ผู้สำรวจ _____ แผ่นที่ _____ คนที่ _____ วันที่ _____

ลำดับที่	ประเภทรถ	จุดต้นทาง	จุดปลายทาง	วัตถุประสงค์	สำหรับรถนั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน และรถบัสขนาดเล็ก ไม่เกิน 7 คน (รหัสประเภท 1 , 2) จำนวนคนในรถ	สำหรับรถโดยสารขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ (รหัสประเภท 3 - 5) จำนวนคนในรถ	สำหรับรถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ, ขนาดกลาง 6 ล้อ, บรรทุกขนาดใหญ่ 10 ล้อ, รถพ่วง, และรถกึ่งพ่วง (รหัสประเภท 6 - 9) สินค้าที่บรรทุก: ชนิดสินค้า	น้ำหนัก	ระดับรายได้	เวลาเดินทาง	ชนิดของสินค้า	ประเภทรถ
1		ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	1. ทำงาน 2. ส่วนตัว 3. ท่องเที่ยว 4. อื่น ๆ ระบุ_____ 5. เดิน		1. รับจ้าง 2. ไป/กลับ 3. ไป/กลับ 4. ไป/กลับ 5. เดิน	0. ไม่มีสินค้า 1. มีสินค้า	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 ระบุ_____	1. น้อยกว่า 1/4 2. 1/2 3. 3/4 4. เต็ม	ระดับรายได้ 1 2 3 4 5 6 7		สินค้าการเกษตร ปศุสัตว์ 1 ข้าว 2 มันสำปะหลัง 3 มันสำ 4 ยางพารา 5 อัดวิฮีวีด 6 สินค้าเกษตรอื่น ๆ วัตถุและอุปกรณ์ก่อสร้าง 7 ดิน, หิน, ทราย 8 ปูนซีเมนต์ 9 โลหะก่อสร้าง 10 วัตถุและอุปกรณ์ก่อสร้างอื่น ๆ สินค้าอุตสาหกรรมแปรรูป 11 น้ำตาล 12 น้ำมัน 13 ถ้วย 14 สินค้าอุตสาหกรรมแปรรูป เช่น อาหารสัตว์, ปุ๋ย, เม็ดพลาสติก, เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน, เครื่องใช้ส่วนตัว, สินค้าเบ็ดเตล็ด อื่น ๆ 15. สินค้าอื่น ๆ ..... รายได้รายได้ (บาท/เดือน) 1. น้อยกว่า 5,000 2. 5,001 - 10,000 3. 10,001 - 15,000 4. 15,001 - 20,000 5. 20,001 - 25,000 6. 25,001 - 30,000 7. มากกว่า 30,000	1. รถนั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน 2. รถนั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คน 3. รถโดยสารขนาดเล็ก 4. รถโดยสารขนาดกลาง 5. รถโดยสารขนาดใหญ่ 6. รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ 7. รถบรรทุก 6 ล้อ 8. รถบรรทุก 10 ล้อ 9. รถบรรทุกพ่วงและกึ่งพ่วง
2		ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	1. ทำงาน 2. ส่วนตัว 3. ท่องเที่ยว 4. อื่น ๆ ระบุ_____ 5. เดิน		1. รับจ้าง 2. ไป/กลับ 3. ไป/กลับ 4. ไป/กลับ 5. เดิน	0. ไม่มีสินค้า 1. มีสินค้า	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 ระบุ_____	1. น้อยกว่า 1/4 2. 1/2 3. 3/4 4. เต็ม	ระดับรายได้ 1 2 3 4 5 6 7			
3		ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	1. ทำงาน 2. ส่วนตัว 3. ท่องเที่ยว 4. อื่น ๆ ระบุ_____ 5. เดิน		1. รับจ้าง 2. ไป/กลับ 3. ไป/กลับ 4. ไป/กลับ 5. เดิน	0. ไม่มีสินค้า 1. มีสินค้า	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 ระบุ_____	1. น้อยกว่า 1/4 2. 1/2 3. 3/4 4. เต็ม	ระดับรายได้ 1 2 3 4 5 6 7			
4		ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	1. ทำงาน 2. ส่วนตัว 3. ท่องเที่ยว 4. อื่น ๆ ระบุ_____ 5. เดิน		1. รับจ้าง 2. ไป/กลับ 3. ไป/กลับ 4. ไป/กลับ 5. เดิน	0. ไม่มีสินค้า 1. มีสินค้า	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 ระบุ_____	1. น้อยกว่า 1/4 2. 1/2 3. 3/4 4. เต็ม	ระดับรายได้ 1 2 3 4 5 6 7			
5		ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	ตำบล : อำเภอ : จังหวัด :	1. ทำงาน 2. ส่วนตัว 3. ท่องเที่ยว 4. อื่น ๆ ระบุ_____ 5. เดิน		1. รับจ้าง 2. ไป/กลับ 3. ไป/กลับ 4. ไป/กลับ 5. เดิน	0. ไม่มีสินค้า 1. มีสินค้า	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 ระบุ_____	1. น้อยกว่า 1/4 2. 1/2 3. 3/4 4. เต็ม	ระดับรายได้ 1 2 3 4 5 6 7			

วิธีการศึกษา

1 ศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนนโยบายรัฐบาล
- ทบทวนแผนยุทธศาสตร์
- ทบทวนข้อตกลงระหว่างประเทศ
- ทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

2 สำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ
- วิเคราะห์ปริมาณการจราจร
- คาดการณ์แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- คาดการณ์ต้นทุนการบำรุงรักษา

3 ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ
- ศึกษารูปแบบในต่างประเทศ
- กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด

4 วิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- สำรวจความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- วิเคราะห์ผลกระทบ
- หาทางลดความเสี่ยหาย

5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- กำหนดวิธีการคำนวณ
- แนวทางการจัดเก็บ
- รูปแบบการบริหารจัดการ
- หน่วยงานกำกับดูแล

6 จัดทำแผนปฏิบัติการ
- แผนระยะสั้น
- แผนระยะกลาง
- แผนระยะยาว

สรุปกรณีศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ (เบื้องต้น)

ประเทศ	ผู้กำหนดนโยบาย	หน่วยงานกำกับดูแล	ผู้ดำเนินงาน	รูปแบบการบริหารค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บ
มาเลเซีย	Road Transport Department of Malaysia	Road Transport Department of Malaysia	DNeX RFID Sdn Bhd	Management Contract
สิงค์โปร์	Land Transport Authority	Land Transport Authority	Land Transport Authority	Government Agency
สหรัฐฯ-แคนาดา (กรณีศึกษา International Bridge)	กระทรวงคมนาคมสหรัฐ (DOT)	หน่วยงานที่ควบคุมยานยนต์เชิงพานิชย์ (CMV) ของแต่ละมลรัฐ	คณะกรรมการจัดตั้งพิเศษจากทั้งฝั่งมิชิแกนและแคนาดา Sault Ste. Marie Bridge Authority (“SSMBA”)	คณะกรรมการจัดตั้งพิเศษผ่านการควบคุมของหน่วยงานภาครัฐทั้งสองประเทศ
สหรัฐฯ-เม็กซิโก	กระทรวงคมนาคมสหรัฐ (DOT)	หน่วยงานที่ควบคุมยานยนต์เชิงพานิชย์ (CMV) ของแต่ละมลรัฐ	ยังไม่มีการดำเนินการจัดเก็บ	Government Agency

กรณีศึกษา: ประเทศมาเลเซีย

ลำดับเหตุการณ์สำคัญระบบใบอนุญาตยานพาหนะเข้าประเทศ (Vehicle Entry Permit :VEP) และ การเก็บค่าธรรมเนียม (Road charge :RC) ของประเทศมาเลเซีย

2006

2006: คณะรัฐมนตรีมีมติให้จัดเก็บค่าใช้ทางคันละ 20 ริงกิต

2007

2007: คณะรัฐมนตรีมีมติเลื่อนการบังคับใช้

2009

2009: กระทรวงการท่องเที่ยวได้มีมติเลื่อนการบังคับใช้ไปโดยไม่มีกำหนด

2014

2014: คณะรัฐมนตรีมีมติให้จัดเก็บค่าใช้ทางตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2015

2015

2015: รัฐบาลมาเลเซียได้มีการปรับเลื่อนกำหนดการดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวอีกครั้ง เนื่องจากความไม่พร้อมในการดำเนินงานในหลายๆภาคส่วนโดยเฉพาะเทคโนโลยีที่ใช้ในการจัดเก็บ

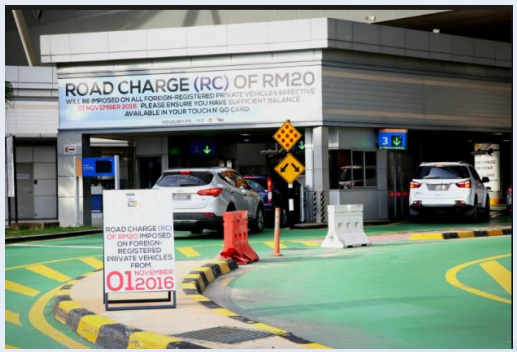
2016

1 มิถุนายน 2016: Road Transport Department of Malaysia ก็ได้เริ่มดำเนินการทดสอบระบบต่างๆ ของ Vehicle Entry Permit (VEP)

1 พฤศจิกายน 2016:เริ่มมีการเก็บค่าผ่านทางอย่างเป็นทางการ

กรณีศึกษา: ประเทศมาเลเซีย

(ที่มาภาพประกอบ The Star Malaysia)



(ที่มาภาพประกอบ The Star Malaysia)

ประเภทยานพาหนะ	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รถที่มีใบอนุญาตส่งสินค้า	รถบริการสาธารณะ
ค่าธรรมเนียม	ครั้งละ 20 ริงกิต	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น

*สำหรับยานพาหนะที่ยังไม่ได้มีการขอใบอนุญาต VEP จะมีค่าธรรมเนียมในการออก VEP เพิ่มอีก 10 ริงกิต

การเก็บค่าธรรมเนียมจะกระทำผ่าน Touch and Go Card ซึ่งเป็นระบบเดียวกับที่ใช้ในการผ่านทางด่วนและค่าธรรมเนียมฯต่างในมาเลเซีย

(ที่มาภาพประกอบ The Star Malaysia)

ยานพาหนะที่ลงทะเบียนในระบบ VEP แล้วจะได้รับ VEP RFID tag ซึ่งเป็นระบบระบุตัวตนอัตโนมัติที่บรรจุข้อมูลของยานพาหนะและบันทึกการเคลื่อนไหวของยานพาหนะแต่ละคัน **โดยการขอ VEP แต่ละครั้งมีอายุ 5 ปี และการขออนุญาตแต่ละครั้งมีค่าธรรมเนียม 10 ริงกิต**

วิธีการศึกษา

1 ศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์
- ทบทวนข้อตกลงระหว่างประเทศ

2 สำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ
- วิเคราะห์ปริมาณการจราจร
- คาดการณ์แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- คาดการณ์ต้นทุนการบำรุงรักษา

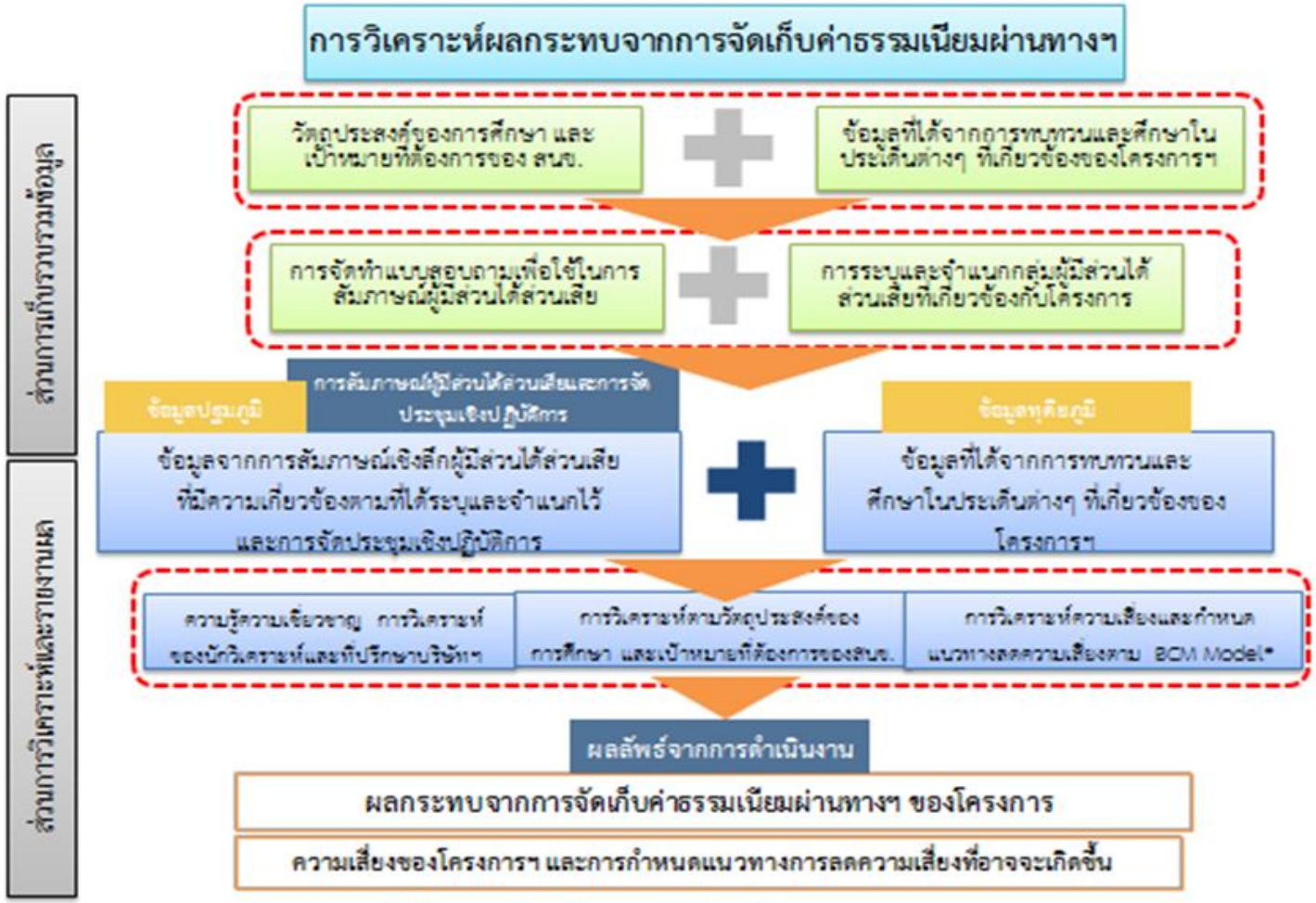
3 ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ
- ศึกษารูปแบบในต่างประเทศ
- กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด

4 วิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- วิเคราะห์ผลกระทบและแนวทางการลดผลกระทบ

5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- วิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าธรรมเนียม
- เสนอแนะรูปแบบทางการจัดเก็บ การกำกับดูแล และการบริหาร

6 จัดทำแผนปฏิบัติการ
- แผนระยะสั้น
- แผนระยะกลาง
- แผนระยะยาว

การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง

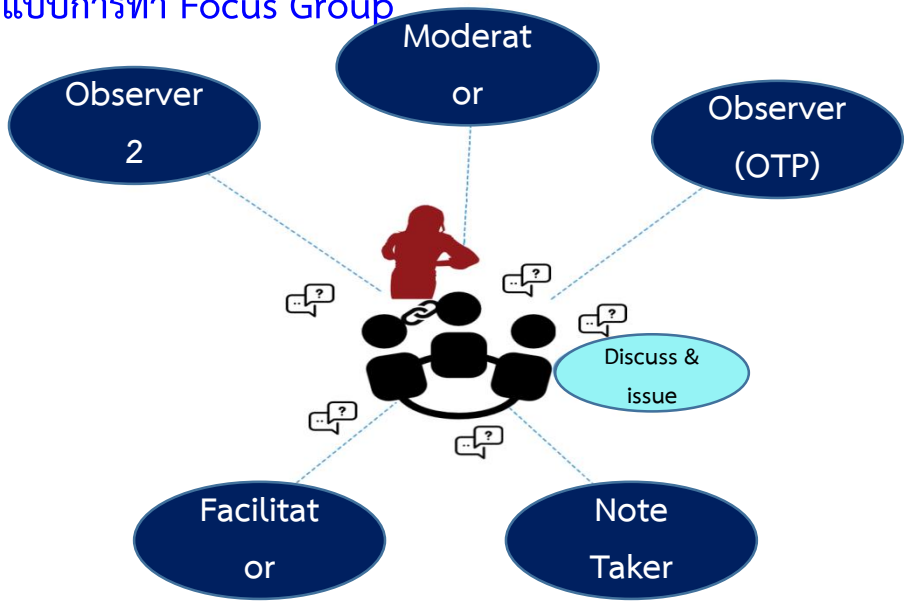


การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง

สัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มเป้าหมาย (In Depth Interview)

ที่ปรึกษาจะใช้แบบสอบถามปลายเปิด (Open-ended Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเน้นให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบได้อย่างอิสระ (Free flow) ซึ่งเนื้อหาในแบบสอบถามจะออกแบบให้เหมาะสมกับบทบาทของผู้ตอบเช่น หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับ ผู้ประกอบการขนส่ง และท่องเที่ยวประเภทต่างๆ

รูปแบบการทำ Focus Group



จังหวัดเป้าหมายที่จะไปจัดประชุมเชิงปฏิบัติการได้แก่ จังหวัดตาก (ด่านแม่สาย), หนองคาย (ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว), สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ), สงขลา (ด่านชายแดนสะเดา)

- หน่วยงานภาครัฐ กลุ่มตัวอย่าง อาทิเช่น กรมศุลกากร คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) กรมการขนส่งทางบก กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น
- **ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์** กลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจหลักในการขนส่งข้ามแดน
- **ผู้ประกอบการท่องเที่ยว** กลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจหลักในการท่องเที่ยวข้ามแดนโดยใช้พาหนะรถตู้ รถทัวร์ อาทิเช่น บริษัท ไทยทราเวล อินโฟเซอร์วิส จำกัด บริษัท โกลเด้นท์ ไทย กัมพูชา ทราเวล จำกัด บริษัท โอเชี่ยนสไมล์ทัวร์ จำกัด เป็นต้น
- **ผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง** กลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจในการจัดเก็บค่าผ่านทาง

วิธีการศึกษา

1 ศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์
- ทบทวนข้อตกลงระหว่างประเทศ

2 สำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ
- วิเคราะห์ปริมาณการจราจร
- คาดการณ์แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- คาดการณ์ต้นทุนการบำรุงรักษา

3 ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ
- ศึกษารูปแบบในต่างประเทศ
- กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด

4 วิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- วิเคราะห์ผลกระทบและแนวทางการลดผลกระทบ

5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- วิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าธรรมเนียม
- เสนอแนะรูปแบบทางการจัดเก็บ การกำกับดูแล และการบริหาร

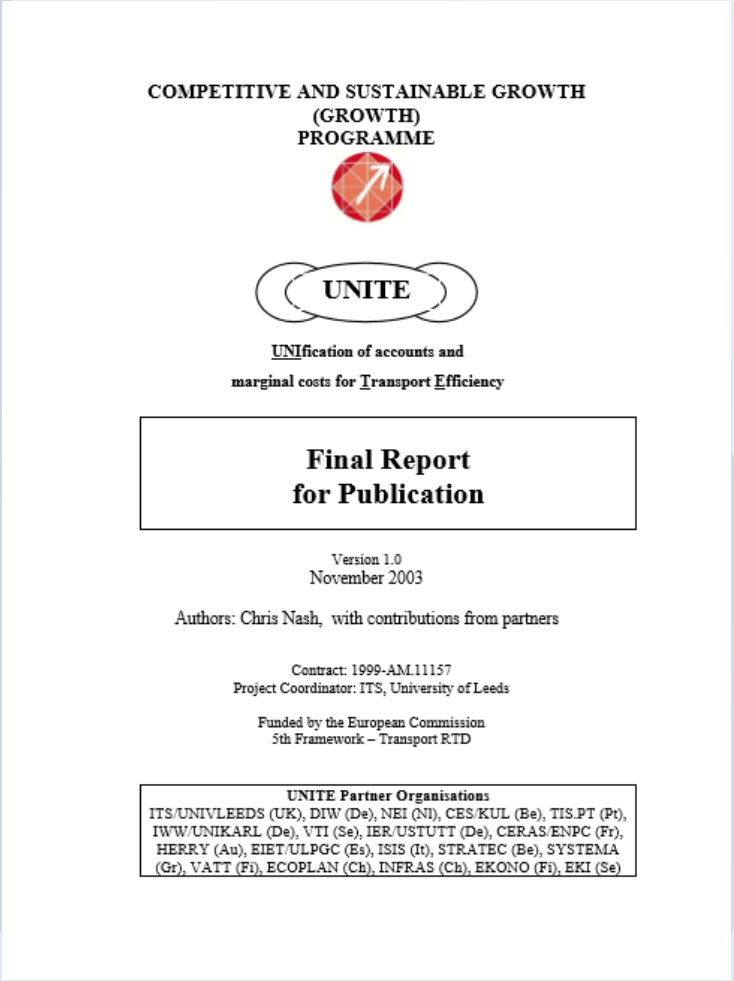
6 จัดทำแผนปฏิบัติการ
- แผนระยะสั้น
- แผนระยะกลาง
- แผนระยะยาว

แนวทางการบริหารจัดการรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

- การศึกษารูปแบบการบริหารรายได้ของหน่วยงานรัฐรวมไปถึงรัฐวิสาหกิจบางประเภทที่มีลักษณะรายได้คล้ายคลึงเพื่อเปรียบเทียบและประเมินความเหมาะสมของการบริหารรายได้
- การศึกษารูปแบบการบริหารรายได้ของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในการจัดเก็บค่าธรรมเนียม โดยวิเคราะห์ถึงข้อดีข้อด้อยของการบริหารรายได้ในปัจจุบันของต่างประเทศเพื่อแนะมาปรับใช้
- การวิเคราะห์แนวโน้มในอนาคตในส่วนของรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อเสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการรายได้ที่เหมาะสม
- การวิเคราะห์ถึงแนวโน้มภาระทางงบประมาณการซ่อมบำรุงถนนและผลกระทบทางสังคมอื่นๆ ที่จะเพิ่มขึ้นหลังการเริ่มมีการจักเก็บค่าธรรมเนียม

- **หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมค่าผ่านทาง**
- **รูปแบบการดำเนินการ และการกำกับดูแล**
- **การบริหารเงินที่ได้จากการจัดเก็บ**
- **เทคโนโลยีที่ใช้ในการจัดเก็บและการติดตามรถ**

วิธีการคำนวณอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาถนน



COMPETITIVE AND SUSTAINABLE GROWTH
(GROWTH)
PROGRAMME

UNITE

UNIfication of accounts and
marginal costs for Transport Efficiency

**Final Report
for Publication**

Version 1.0
November 2003

Authors: Chris Nash, with contributions from partners

Contract: 1999-AM.11157
Project Coordinator: ITS, University of Leeds

Funded by the European Commission
5th Framework – Transport RTD

UNITE Partner Organisations
ITS/UNIVLEEDS (UK), DIW (De), NEI (Nl), CES/KUL (Be), TIS.PT (Pt), IWW/UNIKARL (De), VTI (Se), IER/USTUTT (De), CERAS/ENPC (Fr), HERRY (Au), EIET/ULPGC (Es), ISIS (It), STRATEC (Be), SYSTEMA (Gr), VATT (Fi), ECOPLAN (Ch), INFRAS (Ch), EKONO (Fi), EKI (Se)

หลักการคิดค่าธรรมเนียมของ Unification of Accounts and Marginal Costs for Transport Efficiency (UNITE) ซึ่งเป็นวิธีมาตรฐานของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป โดยใช้หลักการ *“ผู้ก่อให้เกิดผลกระทบต้องเป็นผู้จ่ายผลที่เกิดขึ้นกับสังคมจากผลกระทบนั้นๆ”*

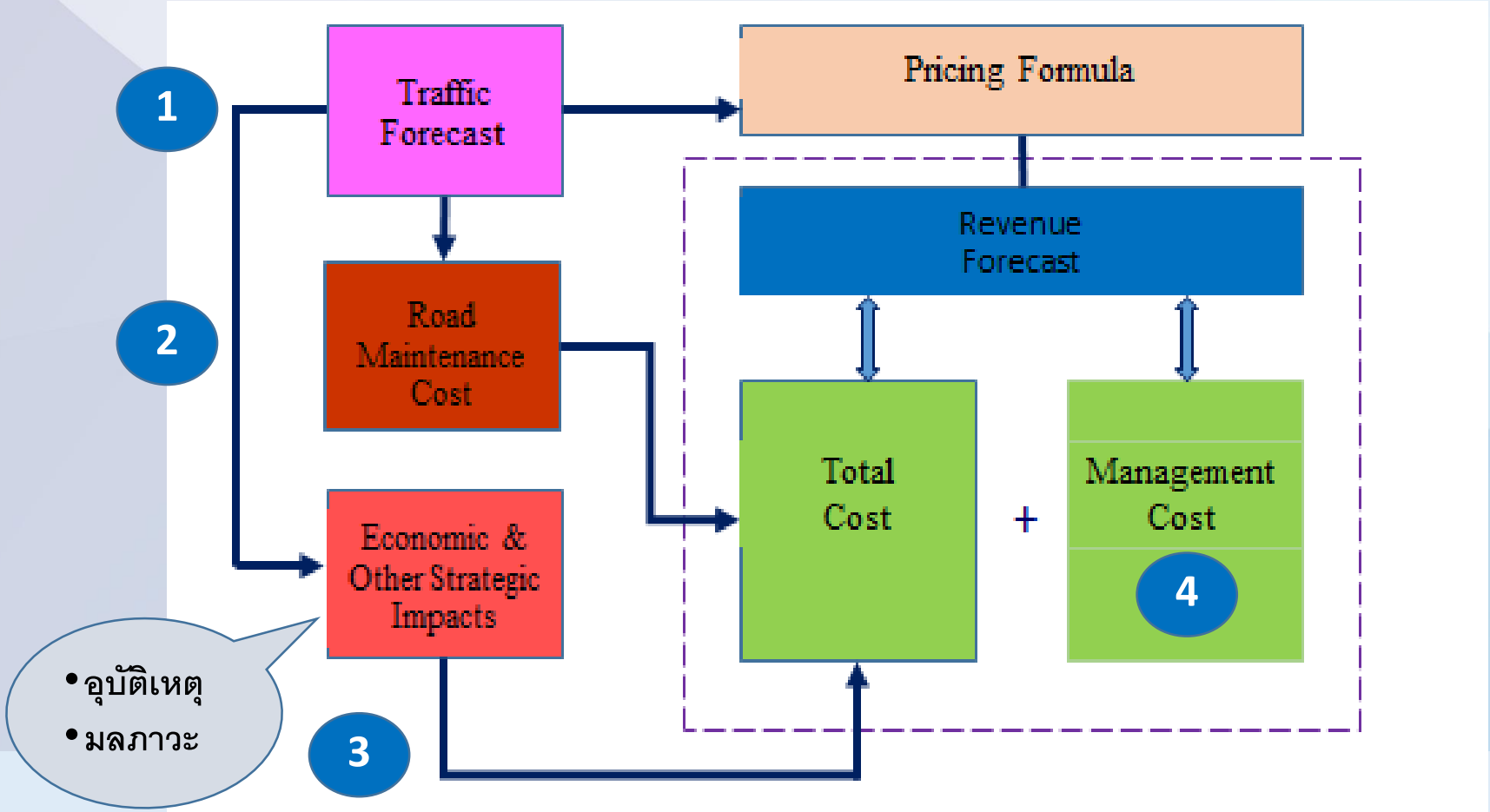
ค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาถนนคำนวณขึ้นจาก

- ค่าบำรุงรักษาทาง
- ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม
- ค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุ

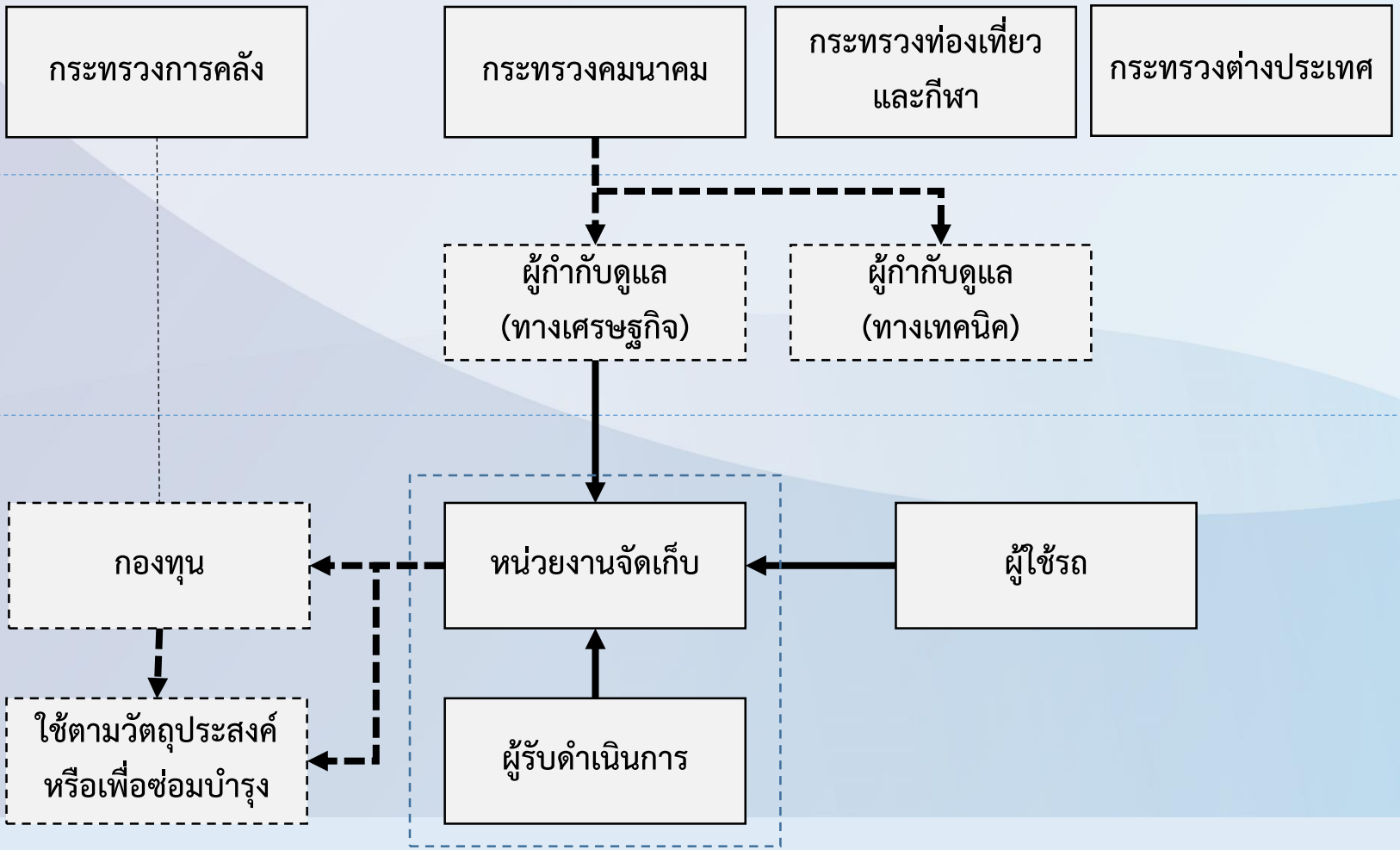
* เป็นหลักการคิดค่าธรรมเนียมที่ครอบคลุมต้นทุนที่เกิดจากการใช้ทาง ของการศึกษาในอดีต

วิธีการคำนวณอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาถนน

ค่าธรรมเนียม = f(ค่าบำรุงรักษา, ค่าใช้จ่ายจากผลกระทบเชิงสังคม, ค่าบริหารจัดการ)



แนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่กำกับดูแล



ระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางและการติดตามรถ

รูปแบบของการจัดเก็บค่าผ่านทาง 3 ประเภท

ระบบเก็บค่าผ่านทาง
แบบใช้พนักงาน
(Manual Toll
Collection System)

ระบบค่าผ่านทาง
แบบอัตโนมัติ
(Automatic Toll
Collection System)

ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง
แบบอิเล็กทรอนิกส์
(Electronic Toll
Collection System)

เทคโนโลยีการติดตาม ตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลรถขนส่งข้ามพรมแดน

Global Positioning
System (GPS)
ระบบ GPS Tracking

Radio Frequency
Identification
System (RFID)

Intelligent
Video Tracking
and Surveillance
System (CCTV)

วิธีการศึกษา

1 ศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์
- ทบทวนข้อตกลงระหว่างประเทศ

2 สำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศ
- วิเคราะห์ปริมาณการจราจร
- คาดการณ์แนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
- คาดการณ์ต้นทุนการบำรุงรักษา

3 ศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ
- ศึกษารูปแบบในต่างประเทศ
- กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด

4 วิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- วิเคราะห์ผลกระทบและแนวทางการลดผลกระทบ

5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- วิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าธรรมเนียม
- เสนอแนะรูปแบบทางการจัดเก็บ การกำกับดูแล และการบริหาร

6 จัดทำแผนปฏิบัติการ
- แผนระยะสั้น
- แผนระยะกลาง
- แผนระยะยาว

แผนปฏิบัติการเพื่อนำไปจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง (Action Plan)

แผนระยะสั้น (1 ปี)

- แผนการออกกฎระเบียบ/ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- การจัดตั้งหน่วยงานใหม่ที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ในการเข้ามาบริหารจัดการ
- การจัดเตรียมบุคลากรและระบบงาน
- การจัดตั้งกองทุน หรือ การบริหารการเงิน (ถ้ามี)

แผนระยะปานกลาง (3ปี)

- การทบทวนกฎหมายและเสนอแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมกฎระเบียบ
- การพัฒนาปรับปรุงเทคโนโลยีที่ใช้ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและการติดตามรถ
- การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการร่วมดำเนินการในบางกิจกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

แผนระยะยาว (5ปี)

1)การพัฒนาระบบงานที่ต่อเนื่อง ได้แก่ ระบบการบริหารจัดเก็บค่าธรรมนียม ระบบการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการจราจร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง

รูปแบบและกรอบเวลาในการปรับค่าธรรมเนียม เพื่อให้ผันแปรกับสถานการณ์และงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน หรือการรองรับผลกระทบด้านอื่นที่เกิดจากปริมาณการจราจรที่เข้าประเทศไทย

คำถาม หรือ ข้อคิดเห็น