

รายงาน

การศึกษาข้อกำหนดที่จำเป็นในการจัดทำโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

Project

Legal Requirements for the Implementation of Congestion Charging in Bangkok
and Additional Requirements for
the Level 3 Strategic Plan for
Thailand Clean Mobility Programme (TCMP)

TRANSfer III

Facilitating the development of
ambitious transport mitigation actions

รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์

8 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สารบัญ

บทที่		หน้าที่
1	หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในกรุงเทพมหานคร	2
	1.1 การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	2
	1.2 การระบุป้ายทะเบียนรถ	4
	1.3 การบังคับใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	5
	1.4 การออกใบเสร็จรับเงิน	7
	1.5 การติดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	7
	1.6 การจัดการรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	9
2	ข้อเสนอแนะในการจัดทำโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	11
	2.1 วิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	11
	2.2 ข้อเสนอกรอบกฎหมายสำหรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	17
	2.3 ข้อเสนอแนะ	22
3	การพัฒนาแผนปฏิบัติการระดับ 3	25
	3.1 ภาพรวมข้อเสนอแนะ	25
	3.2 แผนแม่บทการขนส่งเพื่ออากาศสะอาด กรุงเทพมหานคร	25
	3.3 ภาพรวมแผนปฏิบัติการระดับ 3	26

1. หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในกรุงเทพมหานคร

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดนั้นมีการดำเนินการที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น การบังคับใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด การระบุป้ายทะเบียนยานยนต์ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด การออกใบเสร็จ การก่อสร้างบริหาร บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในการดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด ซึ่งการดำเนินการเหล่านี้เป็นสิ่งใหม่สำหรับประเทศไทย การระบุว่าการดำเนินการส่วนไหนเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานไหนจึงไม่ชัดเจนมากนัก

เนื้อหาในบทนี้ประกอบด้วยการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย และสรุปผลการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องว่าหน่วยงานใดมีบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบทางกฎหมาย ในการดำเนินการแต่ละส่วน

1.1 การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

จากการทบทวนกฎหมาย อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดหรือการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการใช้ถนน คือ

- 1) กรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528
- 2) กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 และ 3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550

1.1.1 กรุงเทพมหานคร

จากการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยพบว่า กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดมากที่สุด อ้างอิงตามมาตรา 89 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ระบุว่ากรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการในเขตกรุงเทพมหานครครอบคลุม เรื่องการจัดการจราจรและการวิศวกรรมจราจร เรื่องการขนส่ง และเรื่องการพัฒนาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และอ้างอิงตามมาตรา 16 17 และ 18 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2562 ระบุให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจและ

หน้าที่ในการจัดระบบบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งครอบคลุมเรื่องขนส่งมวลชนและการวิศวกรรมจราจร การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก และการสาธารณสุขโรคและการก่อสร้างอื่น ๆ ซึ่งการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดนั้นเป็นการจัดการจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นจากการลดความหนาแน่นจราจรผ่านกลไกทางเศรษฐศาสตร์ อีกทั้งยังส่งผลให้สิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ) ในกรุงเทพมหานครดีขึ้นจากการลดแหล่งกำเนิดมลภาวะทางอากาศ

กรุงเทพมหานครสามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมใด ๆ ได้โดยการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร อ้างอิงตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ระบุว่า “กรุงเทพมหานครอาจออกข้อบัญญัติเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใด ๆ จากผู้ซึ่งใช้หรือได้ประโยชน์จากบริการสาธารณะที่กรุงเทพมหานคร จัดให้มีขึ้นได้เมื่อได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย” ซึ่งถนนนับเป็นหนึ่งในบริการสาธารณะที่กรุงเทพมหานครจัดให้มี การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดจากการใช้ถนนจึงสามารถทำได้โดยอาศัยอำนาจตามมาตรานี้ นอกจากนี้มาตรา 97 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ระบุไว้เช่นกันว่าข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร จะตราขึ้นได้ด้วยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร ซึ่งจากที่อธิบายไปข้างต้นการบริหารจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพและลดมลภาวะทางอากาศนั้นเป็นหนึ่งในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครตามมาตรา 89 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528

1.1.2 กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม

ในปัจจุบันมีพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการนำเอารายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมาใช้ในการบูรณะทางหลวงและสะพาน รวมถึงการชดเชยเงินกู้ในการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงและสะพาน โดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราชการของกระทรวงนั้น ๆ ในการกำหนด 1) ถนนหรือสะพานใด ที่ต้องเสียหรือยกเลิกค่าธรรมเนียม

2) ประเภทของยานยนต์ที่ต้องเสียหรือยกเลิกค่าธรรมเนียม 3) อัตราค่าธรรมเนียม 4) ระเบียบและวิธีการอื่น ๆ ในการดำเนินงาน

1.1.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นนิติบุคคล ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ และดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์ ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งการดำเนินงานนี้รวมถึงการเรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือค่าบริการอื่น ตลอดจนค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สินการให้บริการและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในเขตทางพิเศษ ตามมาตรา 10(4)

1.2 การระบุป้ายทะเบียนรถ

หน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบฐานข้อมูลทะเบียนรถคือกรมการขนส่งทางบก ภายใต้อำนาจหน้าที่และวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกตามกฎหมายกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 ข้อ 2 และข้อ 19

ฐานข้อมูลทะเบียนรถเป็นหนึ่งในข้อมูลส่วนบุคคล ที่มีกฎหมายแม่บทในการกำกับดูแล กล่าวคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 มาตรา 27 ได้ห้ามมิให้เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เว้นแต่เป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวมได้โดยได้รับยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24 หรือ 26 ซึ่งครอบคลุมถึงการรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลที่จำเป็นเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินภารกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล หรือปฏิบัติหน้าที่ในการใช้อำนาจอธิปไตยมอบให้แก่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งหากมีการตรากฎหมายในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดได้นั้น การรวบรวมข้อมูลเพื่อบังคับใช้กฎหมายนี้อาจได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอความยินยอมตามมาตรา 24(4) และ (6) และสามารถให้หรือเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวได้ตามข้อยกเว้นมาตรา 27 ซึ่งต้องมีการตีความให้ชัดเจนอีกทีหนึ่ง

อย่างไรก็ดีตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง แนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ข้อ 1(3) ได้ระบุว่ามีการเชื่อมโยงให้ข้อมูลส่วนบุคคลกับหน่วยงานหรือองค์กรอื่น เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีการออกระเบียบเพื่อกำหนดแนวทางการนำข้อมูลไปใช้อีกทีหนึ่ง

ยกตัวอย่างกรณีการเชื่อมโยงข้อมูลกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการออกระเบียบ ว่าด้วยการประสานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง พ.ศ. 2565 ซึ่งในข้อ 6(1) ของระเบียบดังกล่าวมีการกำหนดไว้ว่าสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลและบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับการจราจร โดยกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้กำหนดเจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิและข้อจำกัดสิทธิในการเข้าถึงฐานข้อมูลนี้

1.3 การบังคับใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

ตามที่ได้อธิบายในหัวข้อ 1.1 มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1) กรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 2) กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 และ 3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550

1.3.1 กรุงเทพมหานคร

ถึงแม้ว่ากรุงเทพมหานครจะไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในปัจจุบัน แต่มีกฎหมายการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอื่น ที่สามารถนำแนวทางการบังคับใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวมาเป็นแนวปฏิบัติได้ เช่น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ. 2564 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2547

สำหรับการบังคับใช้กฎหมาย ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ. 2564 มีการกำหนดแนวทางในกฎหมายแม่ พระราชบัญญัติ จัดระเบียบการจอดรถในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2562 มาตรา 8 และ 9 โดยให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ กล่าวคือผู้บริหารท้องถิ่น รองผู้บริหารท้องถิ่น และ

พนักงานส่วนท้องถิ่นหรือเจ้าหน้าที่อื่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งผู้บริหารท้องถิ่นแต่งตั้ง มีหน้าที่ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถตามอัตราที่กำหนด โดยวิธีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมต้องไม่มีลักษณะให้ผู้เสียค่าธรรมเนียมต้องไปเสียค่าธรรมเนียม ณ สถานที่อื่นนอกจากสถานที่ที่จอดรถ และมีอำนาจหน้าที่ในการสั่งให้ผู้จอดรถในที่ที่มีกฎหมายห้ามจอดรถเคลื่อนย้ายรถออกไปจากที่ดังกล่าว หรือในกรณีที่ไม่มีผู้ขับขีรถนั้น สามารถใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถหรือเคลื่อนย้ายรถไปได้ ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ได้ รวมถึงมีอำนาจในการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ การเคลื่อนย้ายรถ และการดูแลรักษารถ นอกจากนี้มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัตินี้ยังอนุญาตให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมอบให้เอกชนทำหน้าที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถแทนได้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนด ในกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการกำหนดค่าธรรมเนียมพิเศษได้ แต่ต้องไม่เกินหนึ่งพันบาท (ซึ่งมีการกำหนดค่าธรรมเนียมพิเศษนี้ในข้อ 10 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ. 2564) นอกจากนี้ในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัตินี้ยังมีรายละเอียดเพิ่มเติมอีกว่า ผู้ที่ไม่ได้ชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ ต้องเสียดอกเบี้ยร้อยละสิบห้าต่อปี และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิยึดหน่วงรถที่อยู่ในครอบครองของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าว

สำหรับการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2547 ในข้อ 8 ของข้อบัญญัตินี้มีการกำหนดให้ชำระค่าธรรมเนียมแก่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ที่พนักงานเจ้าหน้าที่มอบหมายตามจำนวนที่เรียกเก็บ ณ แหล่งกำเนิดน้ำเสีย หรือ ณ สถานที่ใด ๆ ตามที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครกำหนด ในกรณีที่ไม่ชำระค่าธรรมเนียมตามที่กำหนด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ที่พนักงานเจ้าหน้าที่มอบหมายมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดน้ำเสีย ไปชำระค่าธรรมเนียม ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหนังสือภายใน 30 วันนับแต่วันที่รับหนังสือดังกล่าว

1.3.2 กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม

มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการแต่งตั้ง

พนักงานเจ้าหน้าที่ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม โดยเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการ (1) เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพานตามอัตราที่กำหนด (2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบยานยนต์เพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม และ (3) ออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียม ในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดอีกว่าหากฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมตาม มาตรา 4(2) มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นจำนวนสิบเท่าของอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนด และในมาตรา 8 กำหนดว่าผู้ที่ฝ่าฝืนคำสั่งตามมาตรา 4(3) มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

1.3.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มาตรา 41 กำหนดให้พนักงานซึ่งผู้ว่าการแต่งตั้งหรือบุคคลซึ่งผู้ว่าการมอบหมายให้มีหน้าที่เกี่ยวกับการเก็บค่าผ่านทางพิเศษ มีอำนาจ (1) เรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (2) สั่งให้บุคคลใดที่ผ่านหรือจะผ่านทางพิเศษหยุดและตรวจสอบเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าผ่านทาง (3) แจ้งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่านทางพิเศษตามพระราชบัญญัตินี้ และมีบทกำหนดโทษในมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษ พ.ศ. 2550 กำหนดให้ผู้หลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่านทางพิเศษตามพระราชบัญญัตินี้ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

1.4 การออกใบเสร็จรับเงิน

มาตรา 105 แห่งประมวลรัษฎากร ได้กำหนดให้ผู้ขาย ผู้ให้เช่าซื้อ ผู้รับเงิน หรือผู้รับชำระราคาต้องออกใบรับให้แก่ผู้ซื้อ ผู้เช่าซื้อ ผู้จ่ายเงินหรือผู้ชำระราคา ในทันทีที่ทุกราวที่รับเงินหรือรับชำระราคาไม่ว่าจะมีการเรียกกรองให้ออกใบรับหรือไม่ก็ตาม

1.5 การติดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการรับผิดชอบเรื่องการจัดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียม นั้น ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ซึ่งจากที่อธิบายในหัวข้อ 1.1 หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมีดังนี้ 1) กรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 2) กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติ

กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 และ 3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550

1.5.1 กรุงเทพมหานคร

หากพื้นที่ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดอยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานครนั้น สำนักงานการจราจร และขนส่งเป็นหน่วยงานภายใต้กรุงเทพมหานครที่มีหน้าที่ในการติดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เนื่องจากหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานหลักของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดคือการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อใช้ในการระบุป้ายทะเบียนรถ และหนึ่งในหน้าที่ของสำนักงานการจราจรและขนส่งคือ การศึกษา สำรวจ ออกแบบ ติดตั้ง ตรวจสอบ บริหารจัดการ พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศการจราจรและความปลอดภัย ระบบโครงข่ายสื่อสาร ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบการจราจรและขนส่ง (Intelligent Transport System; ITS) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย

1.5.2 กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม

ในกรณีที่พื้นที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นทางหลวงหรือสะพาน ตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ข้อ 2 ได้มีการอธิบายถึงอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวง กล่าวคือ กรมทางหลวงมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในปัจจุบันกรมทางหลวงได้มีการพัฒนาระบบ M-FLOW ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน

1.5.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ในกรณีที่พื้นที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมอยู่ภายใต้การดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การติดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550

1.6 การจัดการรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก

1.6.1 กรุงเทพมหานคร

โดยทั่วไปรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมหรือภาษีต่าง ๆ ถูกกำหนดให้เป็นรายได้ของ กรุงเทพมหานคร เช่น ภาษีบำรุงท้องที่ ภาษีโรงเรือน ตามมาตรา 109 ภาษีและค่าธรรมเนียมมรดกหรือรถยนต์ ตาม มาตรา 110 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528

ในการนำรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดกมาใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการดังกล่าวหรือใช้ เพื่อสนับสนุนนโยบายขนส่งสาธารณะนั้นอาจทำได้โดย 1) ขออนุมัติเงินอุดหนุนในการดำเนินโครงการจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมมรดก หรือสนับสนุนนโยบายส่งเสริมขนส่งสาธารณะ ตามข้อ 5 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องเงินอุดหนุนของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2560 หรือ 2) กำหนดให้รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดกนั้น เป็นเงินนอกงบประมาณ ซึ่งในกรณีนี้จำเป็นต้องแก้ไข ข้อ 47 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง วิธีการ งบประมาณ พ.ศ. 2563 ในปัจจุบันการจัดการรายได้จากระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในส่วนที่ กรุงเทพมหานครรับผิดชอบดำเนินการ ก็ได้ใช้แนวทางนี้ในการบริหารจัดการรายได้เพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายใน การให้บริการเดินรถ ซ่อมบำรุง และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการดำเนินโครงการ

1.6.2 กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม

รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นาย ยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 มีข้อจำกัดในการนำรายได้ไปใช้ กล่าวคือในมาตรา 6 ของ พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดว่ารายได้ที่เก็บได้จากค่าธรรมเนียมหรือค่าปรับภายใต้พระราชบัญญัตินี้นำไปใช้ได้ เฉพาะการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ งานส่วนที่เกี่ยวกับการ จัดเก็บค่าธรรมเนียม การชดเชยเงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงหรือสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเท่านั้น

1.6.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มีข้อกำหนดในการนำรายได้ไปใช้ กล่าวคือในมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ระบุว่ารายได้จาก

การศึกษาข้อกฎหมายที่จำเป็นในการจัดทำโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

จัดทำโดย รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพวงศ์

การดำเนินการให้ตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หัก
รายจ่ายสำหรับการดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม รวมตลอดถึงค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรอง
เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์ และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่ง
เป็นรายได้ของรัฐ

2. ข้อเสนอแนะในการจัดทำโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

2.1 วิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในบทที่ 1 สามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 1

2.1.1 การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

จากการทบทวนกฎหมายพบว่ามี 3 กฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดแบ่งตามพื้นที่ความรับผิดชอบ ซึ่งในแต่ละกฎหมายก็มีหน่วยงานที่รับผิดชอบแตกต่างกันไป จะเห็นได้ว่าหากเป็นการเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 หรือ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 จะค่อนข้างมีความสมบูรณ์ในเชิงกฎหมาย เนื่องจากการเก็บค่าธรรมเนียมตามกฎหมายนี้เป็นแนวปฏิบัติที่มีมานาน หากต้องการกำหนดการเก็บค่าธรรมเนียมเส้นทางใดสามารถตรากฎหมายลำดับรองตามแนวปฏิบัติการเก็บค่าธรรมเนียมในเส้นทางอื่น ๆ ได้เลย

อย่างไรก็ดีหากเป็นการเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ซึ่งมีกรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ถึงแม้จะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง จึงมีความจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 89 และ 114 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และอาศัยอำนาจตามมาตรา 16 17 และ 18 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ในลักษณะเดียวกับการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ. 2564 หรือข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2547

2.1.2 การระบุป้ายทะเบียนรถ

การระบุป้ายทะเบียนรถเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมอย่างชัดเจน ในการประสานงานเพื่อเชื่อมต่อฐานข้อมูลดังกล่าวอาจมีข้อจำกัด เนื่องจากในปัจจุบันมีพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ซึ่งมีการกำหนดขอบเขตการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล

ในปัจจุบันมีการเชื่อมต่อฐานข้อมูลดังกล่าวกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งสามารถทำได้โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 4/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และมีแนวทางการนำข้อมูลไปใช้ตาม ระเบียบ ว่าด้วยการประสานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง พ.ศ. 2565 ในกรณีที่หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดต้องการใช้ข้อมูลดังกล่าว จำเป็นต้องมีการประสานข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบกโดยออกกฎหมายในลักษณะใกล้เคียงกัน

2.1.3 การบังคับใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนตรับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 หรือ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มีการบังคับใช้กฎหมายค่อนข้างชัดเจนตามที่ได้สรุปไว้ในตาราง 1 ในขณะที่การจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ยังไม่มีกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องโดยตรง อย่างไรก็ตามหากมีการออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร สำหรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดแล้วนั้น สามารถกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายในข้อบัญญัตินั้นได้ เช่นเดียวกับการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ และเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย

2.1.4 การออกใบเสร็จรับเงิน

ตามมาตรา 105 แห่งประมวลรัษฎากร มีระบุชัดเจนว่าหน่วยงานที่รับชำระราคา ต้องออกใบเสร็จรับเงินให้ผู้ชำระราคาทันที

2.1.5 การติดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

ไม่ว่าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดจะอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานใด ในปัจจุบันมีกฎหมายระบุชัดเจนว่าหน่วยงานนั้น ๆ เป็นผู้รับผิดชอบการติดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว

2.1.6 การจัดการรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนตรับบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 หรือ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ในทั้งสองพระราชบัญญัติมีการกำหนดวัตถุประสงค์การนำรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมไปใช้อย่างชัดเจน ในขณะที่หากเก็บค่าธรรมเนียมโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 หากไม่มีการแก้หรือตรากฎหมายเพิ่มเติม รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจะเป็นเงินรายรับของกรุงเทพมหานคร และสามารถขออนุมัติเงินอุดหนุนจากงบประมาณกรุงเทพมหานครเพื่อนำมาใช้ดำเนินกิจการได้ตาม ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง เงินอุดหนุนของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2560 อย่างไรก็ตามการขออนุมัติจัดสรรงบประมาณเป็นเงินอุดหนุนอาจมีความไม่แน่นอนค่อนข้างสูง

ในอีกกรณีหนึ่ง จากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง วิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีกล่าวถึงการกำหนดเงินนอกงบประมาณ ซึ่งหากต้องการให้รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นเงินนอกงบประมาณ จำเป็นต้องมีการแก้กฎหมายในข้อ 47 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง วิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563 ให้รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดเป็นหนึ่งในเงินนอกงบประมาณของกรุงเทพมหานคร และออกระเบียบว่าด้วยเงินรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดเพิ่มเติม ลักษณะเดียวกับระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยเงินรายได้จากค่าโดยสารของโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงบางรัง - สมุทรปราการ พ.ศ. 2564

ตารางที่ 1 สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

หน้าที่	หน่วยงาน	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
1. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	กรุงเทพมหานคร	- พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 (มาตรา 89 และ 114) - พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 (มาตรา 16 17 และ 18)
	กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม	พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 (มาตรา 3)
	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 (มาตรา 10(4))
2. การระบุป้ายทะเบียน	กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	- พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 - กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 (ข้อ 2 และ 19) - ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง แนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (ข้อ 1(3)) - ระเบียบ ว่าด้วยการประสานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง พ.ศ. 2565
3. การบังคับใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	กรุงเทพมหานคร	ไม่มี <u>ตัวอย่างกฎหมายที่มีลักษณะใกล้เคียง</u>

ตารางที่ 1 สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

หน้าที่	หน่วยงาน	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
		1) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ. 2564 (ซึ่งมีการบังคับใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นไปตามพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถในเขตองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2562 มาตรา 8, 9, 10 และ 12)
		2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2547 (ข้อ 8)
	กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม	พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 (มาตรา 4, 7 และ 8)
	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	พระราชบัญญัติการทางพิเศษ พ.ศ. 2550 (มาตรา 41 และ 63)
4. การออกใบเสร็จรับเงิน	หน่วยงานที่รับชำระเงินเป็นผู้ออกใบเสร็จ	ประมวลรัษฎากร (มาตรา 105)
5. การติดตั้ง บริหารจัดการ และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด	สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 (มาตรา 66 และ 67) การจัดโครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร
	กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม	กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 (ข้อ 2)
	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 (มาตรา 10)

ตารางที่ 1 สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

หน้าที่	หน่วยงาน	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
6. การจัดการรายได้จากการจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมรถติด	กรุงเทพมหานคร	- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง เงินอุดหนุนของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2560 - ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง วิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563 (ข้อ 47) <u>ตัวอย่างกฎหมายที่มีลักษณะใกล้เคียง</u> ระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยเงินรายได้จากค่าโดยสารของ โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ พ.ศ. 2564
	กระทรวงมหาดไทยและกระทรวง คมนาคม	พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวง และสะพาน พ.ศ. 2497 (มาตรา 6)
	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 (มาตรา 47)

2.2 ข้อเสนอกรอบกฎหมายสำหรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

ที่ปรึกษาเสนอให้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด เช่นเดียวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย กล่าวคือเสนอให้กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด จึงมีข้อเสนอทางกฎหมายดังนี้

- 1) กรุงเทพมหานครอาศัยอำนาจหน้าที่ในการดำเนินโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามมาตรา 89 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และตามมาตรา 16 17 และ 18 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542
- 2) อาศัยอำนาจตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ในการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด เพื่อกำหนดรายละเอียดในการดำเนินโครงการ ซึ่งครอบคลุมถึงแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย การออกใบเสร็จ

ในการประสานงานเพื่อเชื่อมต่อฐานข้อมูลทะเบียนรถกับกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เพื่อใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย และติดตามการชำระค่าธรรมเนียมรถติดนี้ เนื่องจากในปัจจุบันมีพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ซึ่งมีการกำหนดขอบเขตการใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล ทำให้การประสานข้อมูลระหว่างหน่วยงานรัฐมีข้อจำกัดมากยิ่งขึ้น จึงเสนอให้มีการตรากฎหมายเพื่อให้อำนาจในการประสานข้อมูลทะเบียนรถเพื่อใช้ในการบังคับใช้กฎหมายการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดเป็นการเฉพาะ จึงมีข้อเสนอทางกฎหมายดังนี้

- 3) แก้อำนาจพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร โดยการเพิ่มมาตรา (เช่น เพิ่มมาตรา 89/1) เพื่อให้อำนาจหน่วยงานจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในการ จัดให้มีข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติ และการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้มีการประสานข้อมูลดังกล่าว และให้อำนาจผู้ว่า
ราชการกรุงเทพมหานครและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกในการร่วมกันออกระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- 4) ออกระเบียบ ว่าด้วยการประสานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

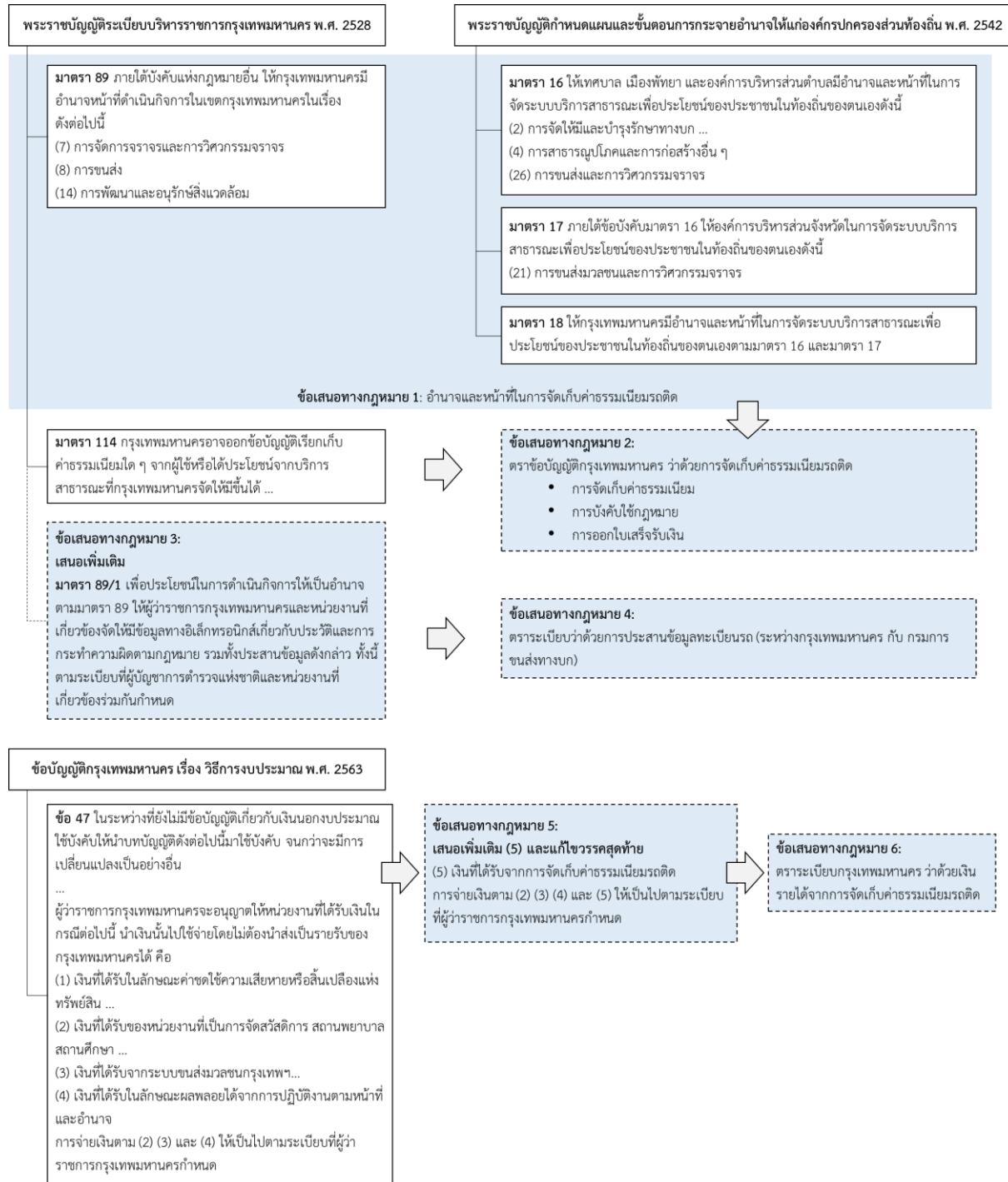
ในการแก้ไขและตรากฎหมายตามข้อเสนอแนะที่ 3 และ 4 นี้ อาจทำให้มีความกว้างขึ้นให้ครอบคลุมการ
ประสานข้อมูลอื่น ๆ ระหว่างหน่วยงานรัฐ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการต่าง ๆ ให้เป็นไปตามอำนาจและ
หน้าที่ของหน่วยงานนั้น ๆ

การจัดการรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด เสนอให้รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด
เป็นเงินนอกงบประมาณ เพื่อนำมาใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวและนำเอารายได้ไปสนับสนุน
ระบบขนส่งสาธารณะ จึงมีข้อเสนอทางกฎหมายดังนี้

- 5) เสนอให้แก้ไขข้อ 47 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563 โดยเพิ่มให้ เงิน
ที่ได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดเป็นหนึ่งในเงินนอกงบประมาณ และให้อำนาจผู้ว่าราชการ
กรุงเทพมหานครในการกำหนดระเบียบการจ่ายเงินต่อไป
- 6) เสนอให้ออกระเบียบการจ่ายเงิน ของเงินนอกงบประมาณจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด อาศัย
อำนาจตามที่เสนอให้แก้ไขข้อ 47 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563
(ตามข้อเสนอแนะทางกฎหมายที่ 5) ในการกำหนดขอบเขตการนำรายได้ดังกล่าวไปเป็นค่าใช้จ่ายในการ
ดำเนินการโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด และสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ และกำหนด
รายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ความสัมพันธ์ของข้อเสนอทางกฎหมายแสดงดังรูปที่ 1 และสรุปในตารางที่ 2

การศึกษาข้อกฎหมายที่จำเป็นในการจัดทำโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก
จัดทำโดย รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์



รูปที่ 1. สรุปข้อเสนอทางกฎหมาย

ตารางที่ 2 สรุปข้อเสนอในการปรับปรุงกฎหมาย

ข้อเสนอ	กฎหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	เงื่อนไข	ระยะเวลาโดยประมาณ
1	- พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 มาตรา 89 - พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 มาตรา 16 17 และ 18	ตีความว่าอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ครอบคลุมเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมมรดกหรือไม่	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	-	น้อย
2	ตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก	โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528	กรุงเทพมหานคร	- ต้องมีการยืนยันก่อนว่ากรุงเทพมหานครมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดกได้ - จัดตั้งหรือกำหนดหน่วยงานในกรุงเทพมหานครที่รับผิดชอบดำเนินโครงการการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก	ปานกลาง
3	แก้ไข พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528	เสนอให้เพิ่มมาตรา (เช่น มาตรา 89/1) ในการให้อำนาจกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เช่น กรมการขนส่งทางบก) ในการจัดทำและประสานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่จำเป็นในการ	- กรุงเทพมหานคร - กรมการขนส่งทางบก	ต้องมีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก ตามข้อเสนอ 2 ให้เรียบร้อยก่อน	มาก (มีความไม่แน่นอน เนื่องจากเป็นการแก้ไขกฎหมายลำดับพระราชบัญญัติ)

ตารางที่ 2 สรุปข้อเสนอในการปรับปรุงกฎหมาย

ข้อเสนอ	กฎหมาย	รายละเอียด	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	เงื่อนไข	ระยะเวลาโดยประมาณ
		ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก (เช่น ฐานข้อมูลทะเบียนรถ)			
4	ตราระเบียบว่าด้วยการประสานข้อมูลทะเบียนรถ	อาศัยอำนาจจากพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ที่เสนอให้แก้ไขในข้อเสนอมติ 3	- กรุงเทพมหานคร - กรมการขนส่งทางบก	ต้องมีการแก้ไข พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 ตามข้อเสนอมติ 3 ให้เรียบร้อยก่อน	ปานกลาง
5	แก้ไขข้อ 47 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่อง วิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563	โดยกำหนดให้ รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดกเป็นเงินนอกงบประมาณ	กรุงเทพมหานคร	ต้องมีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก ตามข้อเสนอมติ 2 ให้เรียบร้อยก่อน	ปานกลาง
6	ตราระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยเงินรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม	ครอบคลุมถึง วัตถุประสงค์การใช้เงิน วิธีการเก็บรักษา เบิกจ่าย	กรุงเทพมหานคร	- ต้องมีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก ตามข้อเสนอมติ 2 - และ แก้ไขข้อ 47 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563 ให้เรียบร้อยก่อน	ปานกลาง

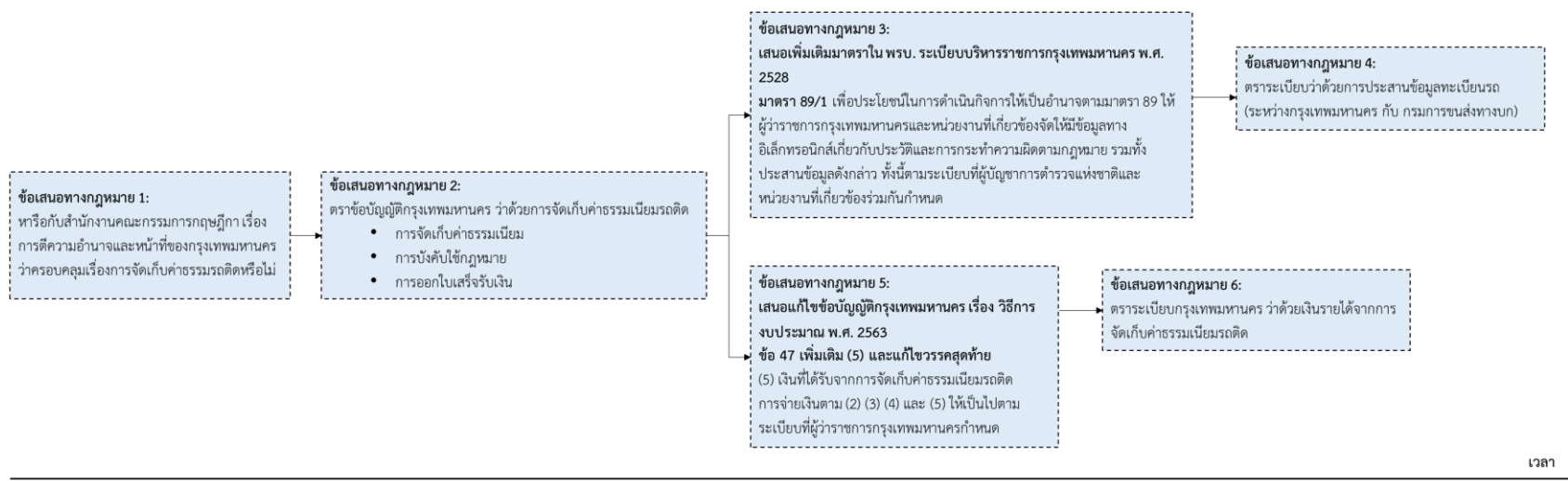
2.3 ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้เป็นไปตามกรอบกฎหมายที่เสนอ ที่ปรึกษามีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการเบื้องต้นดังนี้

- 1) ตรวจสอบการตีความอำนาจและหน้าที่ของกรุงเทพมหานครตามข้อเสนอทางกฎหมายที่ 1 โดยเสนอให้หน่วยงานในกรุงเทพมหานครที่รับผิดชอบ นำเอารายละเอียดโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดและกรอบกฎหมายที่เสนอเข้าหารืออย่างเป็นทางการกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อตีความว่าอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครที่ระบุในมาตรา 89 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และมาตรา 16 17 และ 18 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ครอบคลุมถึงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดหรือไม่ หากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตีความว่าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดเป็นอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครแล้วนั้น ให้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะทางกฎหมายต่อไป
- 2) หารือภายในหน่วยงานกรุงเทพมหานคร เพื่อระบุหน่วยงานภายในกรุงเทพมหานครในการรับผิดชอบโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด หรือจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะเพื่อรับผิดชอบโครงการนี้ เนื่องจากการดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดนั้นอาจมีหลายหน่วยงานในกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการส่วนต่าง ๆ เช่น
 - สำนักการจราจรและขนส่ง เกี่ยวข้องในส่วนหน้าที่ในการดำเนินการด้านการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร การจัดการและพัฒนาระบบขนส่งทางบก และมีศักยภาพในส่วนเทคโนโลยีการระบุป้ายทะเบียนด้วยกล้องวงจรปิด
 - สำนักการคลัง เกี่ยวข้องในส่วนของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ
 - สำนักการโยธา อาจเกี่ยวข้องในส่วนของการนำรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมไปสนับสนุนการพัฒนางานโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเอื้อต่อการเดินทาง เช่น ทางเท้าการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะที่สามารถดำเนินการต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นได้ จะทำให้การดำเนินโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดมีความคล่องตัว

- 3) ในการดำเนินการตามข้อเสนอแนะทางกฎหมาย เสนอให้ดำเนินการตามลำดับดังแสดงในรูปที่ 2 กล่าวคือ ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการตามข้อเสนอทางกฎหมายที่ 2 ก่อน เนื่องจากจะเป็นกฎหมายหลักในการดำเนินโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในกรุงเทพมหานคร เมื่อสามารถตราข้อบัญญัติดังกล่าวได้แล้ว ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการแก้ไขพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 (ข้อเสนอทางกฎหมายที่ 3) และ แก้ไขข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2563 (ข้อเสนอทางกฎหมายที่ 5) ไปพร้อมกัน เนื่องจากเป็นการแก้กฎหมายคนละฉบับ และการแก้กฎหมายระดับพระราชบัญญัติใช้เวลาค่อนข้างมาก เมื่อแก้ไขกฎหมายใดเสร็จก่อน สามารถดำเนินการตราระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไปได้เลย

การศึกษาข้อกฎหมายที่จำเป็นในการจัดทำโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมรดก
จัดทำโดย รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เณริมพงศ์



รูปที่ 2. ขั้นตอนการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามข้อเสนองานกฎหมาย

3. การพัฒนาแผนปฏิบัติการระดับ 3

3.1 ภาพรวมข้อเสนอแนะ

จากการหารือกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รับข้อเสนอแนะให้ปรับปรุงและพัฒนาแผนปฏิบัติการโครงการภาคการขนส่งเพื่ออากาศสะอาด (Thailand Clean Mobility Programme, TCMP) นี้ให้เป็นแผนที่มีความชัดเจนเพื่อสามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะของพื้นที่นั้น ๆ เป็นแผนที่มีการบูรณาการและครอบคลุมการแก้ไขปัญหาจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงแผนที่ซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน

ที่ปรึกษาจึงเสนอแนะให้ปรับขอบเขตพื้นที่เป็นเฉพาะจังหวัดกรุงเทพมหานคร และมีแผนแม่บทที่ระบุแผนที่เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรและมลภาวะทางอากาศทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว รวมถึงแสดงให้เห็นถึงความสอดคล้อง เชื่อมโยง และบูรณาการของแผนต่าง ๆ โดยมีแผนปฏิบัติการที่ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด เป็นหนึ่งในแผนปฏิบัติการระยะสั้น

โดยในรายงานฉบับนี้ ที่ปรึกษาเสนอแนะองค์ประกอบของแผนแม่บทในบทที่ 3.2 เสนอภาพรวมของแผนปฏิบัติการระดับ 3 ในบทที่ 3.3 และอธิบายแผนปฏิบัติการโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในบทที่ 3.4

3.2 แผนแม่บทการขนส่งเพื่ออากาศสะอาด กรุงเทพมหานคร

3.2.1 แผนระยะสั้น

- โครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด
- โครงการจัดเก็บภาษีรถตามอายุ ประเภทเชื้อเพลิง มาตรฐานเครื่องยนต์
- โครงการปรับปรุงระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถริมถนน
- โครงการอุดหนุนค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะ
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า
- โครงการส่งเสริมการเดินทางด้วย Micro-Mobility
- โครงการบริหารจัดการเพื่อลดสิ่งกีดขวางบนพื้นผิวถนนและทางเท้า

3.2.2 แผนระยะกลาง

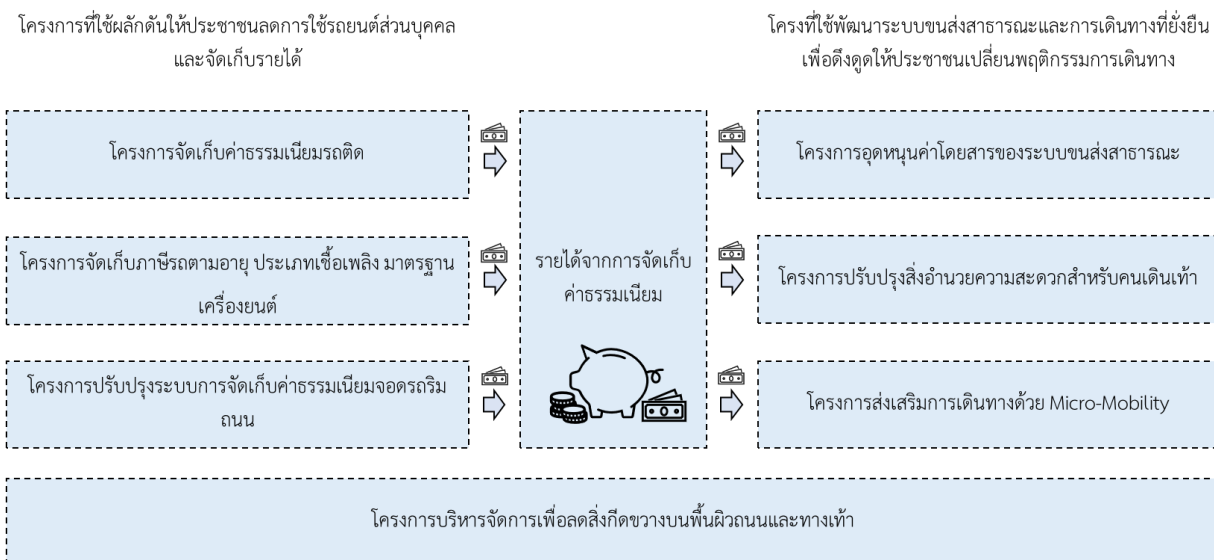
- โครงการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทาง
- โครงการปรับปรุงและพัฒนา Bus Lane และระบบ Bus Priority
- โครงการปรับปรุงการให้บริการ Feeder สำหรับรถไฟฟ้า
- โครงการพัฒนาแผนโครงข่ายทางเท้าและทางจักรยานเพื่อเอื้อต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
- โครงการเปลี่ยนยานยนต์ของระบบขนส่งสาธารณะเป็นยานยนต์ไฟฟ้า
- โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride)

3.2.3 แผนระยะยาว

- โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development; TOD)
- โครงการปรับเปลี่ยนผังเมืองเพื่อบรรเทาปัญหา Super Block และ ลดการเดินทาง
- โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนและทางสัญจรในเขตเมืองให้สมบูรณ์

3.3 ภาพรวมแผนปฏิบัติการระดับ 3

แผนปฏิบัติการระดับ 3 มีระยะเวลา 3 – 5 ปี ซึ่งสามารถดำเนินการแผนระยะสั้น - กลาง ตามที่ปรึกษาเสนอหัวข้อ 3.2.1 ได้ โดยแผนที่เสนอนั้นโดยสาระสำคัญเป็นการแก้ไขปัญหาโดยการลดปริมาณรถจราจรที่ปล่อยมลพิษด้วยนโยบายการบริหารจัดการทางเศรษฐศาสตร์ และเพิ่มคุณภาพการเดินทางสะอาดด้วยรายได้จากนโยบายดังกล่าว ซึ่งความสัมพันธ์และการบูรณาการระหว่างแผนที่เสนอในแผนปฏิบัติการระดับ 3 นั้น แสดงดังรูปที่ 3



รูปที่ 3. การบูรณาการและความเชื่อมโยงระหว่างแผนต่าง ๆ ในแผนปฏิบัติการระดับ 3

3.3.1 โครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

โครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดนี้ เป็นการสะท้อนต้นทุนทางสังคมที่เกิดขึ้นจากปัญหาจราจรติดขัด รวมถึงมลภาวะทางอากาศไปยังสาเหตุ ซึ่งหนึ่งในนั้นคือการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อผลักดันให้ประชาชนหลีกเลี่ยงการนำรถยนต์เข้ามาในพื้นที่และช่วงเวลาวิกฤติที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรือเดินทางโดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาวิกฤติ เป็นนโยบายทางเศรษฐศาสตร์ที่สามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนได้ อย่างไรก็ตามในการผลักดันนี้ประชาชนจำเป็นต้องมีทางเลือกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ดังกล่าวไปพร้อมกัน

3.3.2 โครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถตามอายุ ประเภทเชื้อเพลิง มาตรฐานเครื่องยนต์

หนึ่งในแหล่งกำเนิดมลภาวะทางอากาศจากภาคการขนส่งมาจาก อายุการใช้งานของยานยนต์ที่มากขึ้น ประเภทเชื้อเพลิง เช่น ดีเซล และมาตรฐานไอเสียยูโรที่ต่ำ ซึ่งในปัจจุบันต้นทุนของมลภาวะทางอากาศที่ปลดปล่อยจากภาคการขนส่งนั้นยังไม่ได้รวมเป็นต้นทุนของการครอบครองยานยนต์ ทั้งในรูปแบบค่าธรรมเนียมและภาษีรถยนต์ เพื่อสะท้อนต้นทุนผลกระทบของมลภาวะทางอากาศที่เกิดขึ้นต่อสังคมจึงจำเป็นต้องมีการจัดเก็บ

ค่าธรรมเนียมรถตามอายุ ประเภทเชื้อเพลิง และมาตรฐานเครื่องยนต์ ซึ่งสามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมได้ตามระดับการปลดปล่อยมลภาวะเพื่อผลักดันให้ผู้ขับขี่รถยนต์เปลี่ยนไปเป็นรถที่มีเทคโนโลยีที่สะอาดมากขึ้น

3.3.3 โครงการปรับปรุงระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถริมถนน

การจอดรถริมถนนเป็นหนึ่งในสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการจอดรถริมถนนนั้นทำให้ปริมาณจราจรที่สามารถสัญจรผ่านได้บนถนนเส้นนั้น ๆ ลดลง นอกจากนี้การชะลอรถเพื่อหาที่จอดนั้นส่งผลกระทบต่อความเร็วของกระแสจราจรลดลง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดจากการจอดรถริมถนน กรุงเทพมหานครมีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการจัดระเบียบการจอดรถ พ.ศ. 2564 อย่างไรก็ตาม ีระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถในปัจจุบันนั้นอาจยังมีประสิทธิภาพที่ไม่สูงมากนัก ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยนำเอาเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ให้เป็นประโยชน์ และช่วยอำนวยความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมาย

3.3.4 โครงการอุดหนุนค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะ

จากโครงการที่มีนโยบายผลักดันให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยการเพิ่มต้นทุนการครอบครองและการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อสะท้อนต้นทุนทางสังคมที่เกิดขึ้นจากปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหามลภาวะทางอากาศที่เสนอมาข้างต้นนั้น ประชาชนจำเป็นต้องมีทางเลือกในการเดินทางอื่นที่มีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าและมีคุณภาพการให้บริการที่ได้มาตรฐาน ดังนั้นโครงการอุดหนุนค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะเป็นนโยบายลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและจูงใจให้ประชาชนอยากปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งโครงการนี้สามารถทำได้โดยการนำเอาค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้จาก 3 โครงการข้างต้นมาใช้ในการอุดหนุนค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะ

3.3.5 โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า รวมถึงการปรับปรุงทางเท้าให้มีความปลอดภัยทั้งจากอุบัติเหตุและอาชญากรรม มีพื้นที่เพียงพอ มีคุณภาพที่ดี และการปรับปรุงทางข้ามต่าง ๆ ให้มีความปลอดภัย

ทางอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งโครงการที่มุ่งใจให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้รูปแบบการเดินทางที่ยั่งยืน โดยจะส่งเสริมการเดินเท้าแทนการเดินทางโดยรถยนต์หรือจักรยานยนต์สำหรับการเดินทางระยะทางสั้น ๆ เช่น ระยะทางไม่เกิน 1 กิโลเมตร รวมถึงทำให้ประชาชนสามารถใช้ทางเท้าเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างดีมากขึ้น

3.3.6 โครงการส่งเสริมการเดินทางด้วย Micro-Mobility

ด้วยเทคโนโลยีที่พัฒนาอย่างรวดเร็วในปัจจุบันเอื้อให้เกิดรูปแบบการให้บริการเดินทางรูปแบบใหม่ ๆ ที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การให้บริการภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปันโดยใช้รถจักรยานหรือสกูตเตอร์ไฟฟ้า ซึ่งรูปแบบการให้บริการเหล่านี้เป็นอีกหนึ่งบริการที่เป็นทางเลือกสำหรับการเดินทางที่มีระยะทางไม่ไกลมากนัก รวมถึงสามารถช่วยเติมเต็มระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีบทบาทเป็น Feeder เพื่อป้อนคนโดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะหลัก โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ไม่สามารถให้บริการขนส่งมวลชนได้ เช่น พื้นที่ที่มีผิวถนนไม่เพียงพอ เป็นต้น

3.3.7 โครงการบริหารจัดการเพื่อลดสิ่งกีดขวางบนพื้นผิวถนนและทางเท้า

การใช้พื้นผิวถนนและทางเท้าได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพเนื่องจากสิ่งกีดขวางเป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และทำให้ประชาชนไม่ต้องการใช้ทางเท้า ซึ่งในปัจจุบันมีกฎหมายต่าง ๆ ที่นำมาบริหารจัดการปัญหานี้ อย่างไรก็ตามการบังคับใช้กฎหมายอาจยังไม่มีประสิทธิภาพมากนัก นอกจากนี้หน่วยงานที่มีอำนาจในการบริหารจัดการพื้นผิวถนนและทางเท้าเป็นคณะหน่วยงาน เพื่อพัฒนาปรับปรุงให้การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน รวมถึงใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

3.4 โครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด

รายละเอียดโครงการ

- พัฒนากฎหมายเพื่อรองรับโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด
- พัฒนากลไกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด
- จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะเพื่อดำเนินโครงการ

การศึกษาข้อกฎหมายที่จำเป็นในการจัดทำโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติด
จัดทำโดย รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เณริมพงศ์

- พัฒนาเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น
- พัฒนาแนวทางในการดำเนินงาน (Guidelines)
- การทดลองการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในพื้นที่ตัวอย่าง (Sandbox)
- พัฒนาและปรับปรุง และขยายโครงการให้ครอบคลุมตามพื้นที่เป้าหมาย