

ภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่จัดเก็บในประเทศไทย

ภาษีจากการเป็นเจ้าของรถยนต์นั้นประเทศไทยจัดเก็บในลักษณะของภาษีประจำปีรถยนต์ ส่วนค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้นจัดเก็บเพียงลักษณะเดียวคือการเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านเข้าใช้ทางพิเศษต่างๆเท่านั้น โดยหลักการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของไทยนั้นจะกล่าวดังนี้

1. การจัดเก็บจากการเป็นเจ้าของรถยนต์

การจัดเก็บภาษีประเภทนี้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก โดยจะแยกพิจารณาดังนี้

1.1 ภาษีประจำปีรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

การจัดเก็บประเภทนี้จัดเก็บจากการจดทะเบียนรถยนต์ โดยพระราชบัญญัติรถยนต์ได้บัญญัติให้ผู้ประสงค์จะใช้รถยนต์นั้น ต้องจดทะเบียนและชำระภาษีประจำปีเสียก่อน¹ ซึ่งการจดทะเบียนนี้เป็นการแสดงความจำนงว่าผู้จดทะเบียนประสงค์จะใช้รถยนต์ โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนและภาษีประจำปีรถยนต์ (ภาษีป้ายทะเบียน) ซึ่งองค์ประกอบของภาษีประจำปีรถยนต์อาจพิจารณาได้ดังนี้

1.1.1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี หมายถึงผู้ที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นผู้มีหน้าที่ชำระภาษี ซึ่งหากไม่มีการชำระภาษีดังกล่าว กฎหมายก็มักจะกำหนดความรับผิดชอบแก่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีนั่นๆ โดยผู้มีหน้าที่เสียภาษีนี้อาจเป็นผู้ต้องรับภาระภาษีหรือไม่ก็ได้ (ในกรณีที่ผู้มีหน้าที่เสียภาษีผลักภาระให้แก่บุคคลอื่น อาจส่งผลให้บุคคลอื่นนั้นเองกลายเป็นผู้รับภาระภาษี)

¹ มาตรา 6 วรรคแรกบัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียนห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่จดทะเบียนแล้ว แต่ยังมีได้เสียภาษีประจำปีสำหรับรถนั้นให้ครบถ้วนถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด.

โดยกฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถยนต์เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีประจำปี² ซึ่งเจ้าของรถนั้น โดยความหมายทั่วไปย่อมหมายถึงผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ดังกล่าว แต่กฎหมายก็บัญญัติให้คำว่าเจ้าของรถนั้น มีความรวมถึงผู้ที่ครอบครองรถดังกล่าวอยู่แม้จะไม่มีกรรมสิทธิ์ในรถนั้นๆ ด้วย³ ซึ่งก็มีเหตุผลเพื่อความสะดวกในการจัดเก็บภาษีนั่นเอง เพราะเท่ากับเป็นการขยายอำนาจการจัดเก็บภาษีให้กว้างขวางขึ้น

การชำระภาษีนั่น กฎหมายบัญญัติให้ชำระเป็นรายปี โดยให้ชำระล่วงหน้าคราวละหนึ่งปี ซึ่งหากไม่มีการชำระภาษี ก็ไม่อาจใช้งานรถดังกล่าวในท้องถนนได้ ดังนั้นวัตถุประสงค์หนึ่งของการชำระภาษีจึงเสมือนเป็นการชำระเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายถนนนั่นเอง

แม้การชำระภาษีประเภทนี้จะมีวัตถุประสงค์หนึ่งเป็นการชำระค่าใช้จ่ายถนนก็ตาม หากปรากฏว่า ผู้ชำระภาษีนั่นๆมิได้มีการใช้ถนนเลย (รถยนต์คันดังกล่าวมิได้นำออกใช้ในถนนหลวง) ผู้ชำระภาษีก็ยังมีหน้าที่ต้องชำระภาษีทุกปี⁴ รวมถึงไม่มีสิทธิได้รับภาษีที่ชำระไปแล้วคืนอีกด้วย⁵ นอกจากนี้ หากมีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบใดๆของรถยนต์หลังจากได้เสียภาษีไปแล้ว เป็นผลให้อัตราภาษีที่ต้องเสียนั้นลดน้อยลง เจ้าของรถก็ไม่มีสิทธิที่จะได้รับภาษีที่เสียไปแล้วคืนแต่อย่างใด แต่หากการเปลี่ยนแปลงนั้น เป็นผลให้ผู้เป็นเจ้าของรถต้องเสียภาษีเพิ่มขึ้น เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องชำระภาษีดังกล่าวด้วย

และฐานภาษีของภาษีป้ายทะเบียนนี้คือรถยนต์ที่จดทะเบียน ดังนั้นหากมีการชำระภาษีของปีนั้นๆไว้แล้ว แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนเจ้าของรถยนต์ เจ้าของใหม่ก็ไม่มีหน้าที่ต้องชำระภาษีใหม่แต่อย่างใด⁶

² มาตรา 32 วรรคแรกบัญญัติว่า เจ้าของรถมีหน้าที่เสียภาษีประจำปี . . .

³ มาตรา 4 ได้ให้คำจำกัดความคำว่าเจ้าของรถ ไว้ว่า

“เจ้าของรถ” หมายความว่ารวมถึงผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย.

⁴ เว้นแต่จะแจ้งการไม่ใช้ต่อนายทะเบียนก่อนถึงกำหนดเสียภาษีประจำปีครั้งต่อไป ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง.

⁵ มาตรา 34 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว แม้จะไม่ได้ใช้ก็ต้องเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 29 หรือมาตรา 31 แล้วแต่กรณี และมาตรา 32 เว้นแต่เจ้าของรถจะแจ้งการไม่ใช้ต่อนายทะเบียนก่อนถึงกำหนดเสียภาษีประจำปีครั้งต่อไป ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง.

⁶ มาตรา 32 วรรคสองบัญญัติว่า

รถที่ได้เสียภาษีประจำปีสำหรับปีใด ถ้าเปลี่ยนเจ้าของรถ เจ้าของใหม่ไม่ต้องเสียภาษีประจำปีในปีนั้นอีก.

หากเจ้าของรถไม่ชำระภาษี อาจมีผลหลายประการด้วยกันตั้งแต่การไม่รับดำเนินการทางทะเบียนใด ๆ⁷ การระงับการจดทะเบียนรถยนต์⁸ จนถึงการยึดรถไว้ในกรณีขัดคำสั่งนายทะเบียน⁹ เป็นต้น

1.1.2. ฐานภาษี

ในการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์นี้ กฎหมายกำหนดให้แยกเก็บภาษีเป็นประเภทแตกต่างกันไปตามลักษณะรถยนต์ ซึ่งรถแต่ละประเภทยังมีภาระภาษีที่ต่างกัน โดยฐานภาษีในการจัดเก็บจากรถยนต์ประเภทต่าง ๆ นั้นอาจแบ่งได้สามกรณีใหญ่ๆ ดังนี้

(ก). กำหนดโดยใช้ความจุของกระบอกลูกสูบ

ฐานภาษีในกรณีนี้คือความจุของกระบอกลูกสูบรวม ของรถยนต์แต่ละคัน ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้สามระดับด้วยกันคือ

- (1). 600 ลูกบาศก์เซนติเมตรแรก
- (2). ส่วนที่เกิน 600 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร
- (3). ส่วนที่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร

โดยรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีโดยใช้ฐานนี้คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน

(ข). กำหนดโดยใช้น้ำหนักโดยรวมของรถยนต์

ฐานภาษีคือน้ำหนักโดยรวมของรถแต่ละคันนั่นเอง แต่น้ำหนักโดยรวมในกรณีนี้กฎหมายกำหนดไว้เพื่อกำหนดจำนวนภาษีที่ต้องชำระเท่านั้น ในกรณีนี้จึงไม่จำเป็นต้องนำมาคำนวณกับอัตราภาษี เพราะกฎหมายกำหนดช่วงน้ำหนักและอัตราภาษีไว้ตายตัวแล้ว ผู้เสียภาษีเพียงพิจารณาว่ารถของตนอยู่ในช่วงน้ำหนักใด และเสียภาษีตามช่วงน้ำหนักนั้นๆ เท่านั้น

ซึ่งรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีวิธีนี้ ประกอบไปด้วย

⁷ มาตรา 35/1 ในระหว่างที่เจ้าของรถค้างชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจที่จะไม่รับดำเนินการทางทะเบียนจนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วนก่อน หรือได้มีการดำเนินการตามมาตรา 35/2 วรรคสองแล้ว.

⁸ มาตรา 35/3 รถที่ค้างชำระภาษีประจำปีติดต่อกันครบสามปี ให้การจดทะเบียนรถเป็นอันระงับไป...

⁹ มาตรา 35 ผู้ใดมีหน้าที่เสียภาษีประจำแล้วไม่เสียภาษีประจำปีภายในเวลาที่กำหนด นายทะเบียนอาจแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ผู้นำนำเงินไปชำระภาษีประจำปีให้ถูกต้องครบถ้วน ณ ที่ทำการของนายทะเบียนภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

ในกรณีที่ผู้นั้นไม่ปฏิบัติตามคำสั่งในวรรคหนึ่ง ให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถนั้นไว้ได้.

(1). รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน

(2). รถยนต์รับจ้าง รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์บริการ

(3). รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลหรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ในการประกอบการ

ขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือรถแทรกเตอร์ที่มีได้ใช้ในการเกษตร

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจึงได้มีการกำหนดให้รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้าหรือพลังงานประเภทอื่นที่มีใช้เครื่องยนต์แบบสันดาปภายใน หรือรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานตามประเภทที่กำหนดในกฎกระทรวง ไม่ว่าจะมียี่ห้อไม่เกินเจ็ดคนหรือไม่ เสียภาษีโดยใช้ฐานตามน้ำหนักกรณีในข้อ 2. นี้ด้วย¹⁰

(ค) กำหนดโดยใช้การจัดเก็บภาษีเป็นรายหน่วย

ในกรณีนี้ กฎหมายกำหนดอัตราภาษีไว้ตายตัวเป็นรายหน่วย ไม่ว่าจะมียี่ห้อ และ ความจุกระบอกสูบเท่าใด ก็เสียภาษีเพียงอัตราเดียวเท่านั้น

โดยรถยนต์ที่ต้องเสียภาษีลักษณะนี้ ประกอบไปด้วย

(1). รถจักรยานยนต์

(2). รถพ่วงของรถจักรยานยนต์

(3). รถพ่วงอื่นนอกจากพ่วงของรถจักรยานยนต์

(4). รถบดถนน

(5). รถแทรกเตอร์ที่ใช้ในการเกษตร

1.1.3. อัตราภาษี

พระราชบัญญัติรถยนต์ได้กำหนดอัตราภาษีไว้สองลักษณะด้วยกัน คืออัตราภาษีแบบ ก้าวหน้าและอัตราภาษีแบบตายตัว โดยหากพิจารณาอัตราภาษีประจำปีรถยนต์แล้ว อัตราภาษีแบบก้าวหน้านั้นจะทำให้ผู้เสียภาษีรับภาระมากที่สุด ซึ่งอัตราภาษีของรถยนต์ประเภทต่าง ๆ นั้น จัดเก็บโดยแบ่งได้ตามลักษณะดังนี้

(ก) อัตราภาษีแบบก้าวหน้า

ใช้กับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ไม่เกินเจ็ดคน โดยเก็บภาษีตามความจุของกระบอกสูบ เครื่องยนต์ในอัตราดังต่อไปนี้

¹⁰ นอกจากนี้ หากมีการนำเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว มาใช้กับรถจักรยานยนต์ รถบดถนน รถแทรกเตอร์ที่ใช้ในการเกษตร รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด และรถยนต์บริการ นั้นให้เก็บภาษีในอัตรากึ่งหนึ่ง ด้วย.

ความจุระบอบสูบ	อัตราภาษีต่อลูกบาศก์ เซนติเมตร
600 ลูกบาศก์เซนติเมตรแรก	0.50 บาท
ส่วนที่เกิน 600 ลูกบาศก์เซนติเมตรแต่ไม่เกิน 1800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	1.50 บาท
ส่วนที่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร	4 บาท
ทั้งนี้ หากรถยนต์นั้น นิติบุคคลเป็นเจ้าของ และได้ให้บุคคลธรรมดาเช่าชื่อ ในการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้เช่าชื่อของนิติบุคคลนั้น ให้เก็บภาษีใน อัตราสองเท่า	0.50 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 1 บาท 1.50 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 3 บาท 4 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 8 บาท

เมื่อพิจารณาจากอัตราภาษี จะเห็นได้ว่ากฎหมายจัดเก็บภาษีรถยนต์ที่นิติบุคคลเป็นเจ้าของ และได้ให้บุคคลธรรมดาเช่าชื่อในการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้เช่าชื่อของนิติบุคคลนั้น ในอัตราเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของอัตราปกติ ซึ่งเหตุผลนั้นก็เพราะการที่นิติบุคคลถือกรรมสิทธิ์ในรถยนต์นั้น นิติบุคคลสามารถนำค่าใช้จ่ายต่างๆไปหักกับรายได้สุทธิได้¹¹ ซึ่งการจัดเก็บภาษีป้ายทะเบียนเป็นสองเท่านี้ อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยบรรเทาการวางแผนภาษีโดยให้นิติบุคคลเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ได้

(ข) อัตราภาษีแบบคงที่

พระราชบัญญัติรถยนต์นั้นได้กำหนดอัตราภาษีแบบคงที่ไว้หลายกรณีด้วยกัน โดยอัตราภาษีแบบคงที่นี้ หมายความว่าจำนวนภาษีที่ผู้ใช้รถยนต์จะต้องชำระนั้นจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าโดยกฎหมาย ซึ่งทำให้ผู้เสียภาษีไม่ต้องคำนวณภาษีโดยใช้อัตราภาษีคูณกับฐานภาษีดังเช่นกรณีทั่วไป

โดยการจัดเก็บภาษีน้นกฎหมายกำหนดช่วงอัตราภาษีไว้หลายกรณีด้วยกัน ในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะอัตราสูงสุดและต่ำสุดเท่านั้น ดังปรากฏตามตารางนี้¹²

¹¹ การที่นำค่าใช้จ่ายไปหักกับรายได้สุทธินั้น จะกระทำเมื่อสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี โดยประมวลรัษฎากร มาตรา 65 กำหนดให้นิติบุคคลเสียภาษีจากกำไรสุทธิ ซึ่งกำไรสุทธินั้น ได้จากการนำรายได้ หักกับรายจ่ายดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 65 ทวิ และ 65 ตรี ซึ่งการที่ค่าภาษีรถยนต์นี้ถือเป็นรายจ่ายได้ (ในกรณีที่ยอดดังกล่าวใช้ในการประกอบกิจการ) ย่อมจะทำให้กำไรลดลง และส่งผลให้เสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ลดลงด้วย.

¹² เนื่องจากอัตราภาษีประเภทนี้ กฎหมายกำหนดรายละเอียดไว้โดยแบ่งพิสัยเป็นหลายอัตรา ดังนั้นจึงขอกล่าวเพียงบางอัตราเท่านั้น โดยรายละเอียดของพิสัยอัตราภาษีโปรดดูในภาคผนวก.

ประเภทรถยนต์	อัตราภาษี (ต่อคัน)	
	ต่ำสุด (บาท)	สูงสุด (บาท)
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน	น้ำหนักไม่เกิน 500 กก. = 150	ตั้งแต่ 7001 กก. ขึ้นไป = 3,600
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด และรถยนต์บริการ	น้ำหนักไม่เกิน 500 กก. = 450	ตั้งแต่ 7001 กก. ขึ้นไป = 6,600
รถยนต์รับจ้าง	น้ำหนักไม่เกิน 500 กก. = 185	ตั้งแต่ 7001 กก. ขึ้นไป = 2,750
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลหรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือรถแทรกเตอร์ที่มีใช้ในการเกษตร	น้ำหนักไม่เกิน 500 กก. = 300	ตั้งแต่ 7001 กก. ขึ้นไป = 4,050

เมื่อพิจารณาอัตราภาษีประเภทนี้จะเห็นได้ว่าผู้เสียภาษีต้องหาฐานภาษีมาคำนวณกับอัตราภาษีเพื่อให้ได้มาซึ่งจำนวนภาษีสุทธิที่ต้องเสียไม่ เพราะกฎหมายได้กำหนดจำนวนภาษีที่ต้องเสียไว้ตายตัวแล้ว โดยใช้น้ำหนักรถเป็นปัจจัยในการจำแนกอัตราภาษี ซึ่งการจัดเก็บลักษณะนี้จะแตกต่างจากการจัดเก็บภาษีกรณีอื่นๆที่ต้องใช้อัตราภาษีในการคำนวณกับฐานภาษีเพื่อให้ได้มาซึ่งจำนวนภาษี นั่นเอง

นอกจากอัตราภาษีที่ต้องเสียตามปกติแล้ว กฎหมายยังได้กำหนดให้ผู้เสียภาษีต้องเสียภาษีในอัตราที่เพิ่มขึ้นในบางกรณี ซึ่งเหตุผลของการเก็บในอัตราเพิ่มขึ้นนี้อาจมีหลายประการด้วยกัน แต่โดยหลักแล้วมักจะเป็นการคำนึงถึงต้นทุนที่การใช้รถนั้นๆก่อให้เกิดขึ้นนั่นเอง

โดยการจัดเก็บในอัตราที่เพิ่มขึ้นนี้ มีสองกรณีหลักด้วยกันคือ

(1). การจัดเก็บภาษีเพิ่มขึ้นอีกกึ่งหนึ่ง ในกรณีที่รถดังกล่าวใช้ยางประเภทอื่นนอกจากยางชนิดกลวง ซึ่งวัตถุประสงค์ที่เก็บภาษีเพิ่มขึ้นนี้เพราะการใช้ยางประเภทอื่นนอกจากยางกลวงนั้นจะก่อความเสียหายแก่พื้นผิวจราจรมากกว่าการใช้ล้อยางกลวงนั่นเอง

(2). รถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิงไม่ว่าจะใช้เชื้อเพลิงอื่นได้ด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้เก็บภาษีเพิ่มขึ้นเป็นสี่เท่าของอัตราที่กำหนดไว้ เพราะการใช้รถประเภทดังกล่าวจะทำลายสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์ดังกล่าวนั่นเอง

นอกเหนือการชำระภาษีแล้วในการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อเสียภาษีประจำปีนั้นกฎหมายยังได้กำหนดให้ชำระค่าธรรมเนียมอีกด้วย ซึ่งค่าธรรมเนียมนี้จะชำระเฉพาะเมื่อใช้บริการใดๆที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นครั้งคราวเท่านั้น มิใช่ต้องชำระเป็นรายปีดังเช่นภาษี ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมที่กฎหมายกำหนดไว้หลายอัตรา¹³ โดยคำนึงถึงต้นทุนแห่งการจัดให้ซึ่งบริการนั้นๆ นั่นเอง

ดังนั้นอัตราค่าธรรมเนียมจึงถูกกำหนดไว้ตายตัวตามลักษณะการให้บริการประเภทต่างๆ เช่น การขอทำใบคู่มือทะเบียนรถบัสละ 100 บาท การขอแผ่นป้ายทะเบียนรถแผ่นละ 100 บาท

¹³ โปรดดูรายละเอียดของอัตราค่าธรรมเนียมในภาคผนวก.

หรือการขอใช้หมายเลขทะเบียนซึ่งยังไม่เคยออกให้สำหรับรถคันใดมาใช้กับรถที่จดทะเบียนแล้ว ครั้งละ 1,000 บาทเป็นต้น ซึ่งค่าธรรมเนียมดังกล่าวมีที่มาจากการคำนวณต้นทุนของการจัดให้บริการนั้นๆนั่นเอง

1.1.4. การยกเว้นและลดหย่อนภาษี

พระราชบัญญัติรถยนต์ได้มีข้อยกเว้นและลดหย่อนภาระภาษีไว้หลายประการด้วยกัน ซึ่งประกอบด้วยการยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียน คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ดังกล่าวไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ดังนั้นจึงไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียน และการยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม คือรถประเภทนั้นๆต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ แต่การจดทะเบียนนั้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมนั่นเอง โดยจะกล่าวดังนี้

(ก) การยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนและเสียค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติรถยนต์

(1). การยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์

โดยกฎหมายกำหนดรถซึ่งได้นักการยกเว้นการจดทะเบียนไว้หลายกรณี เช่น

(1.1). รถสำหรับเฉพาะพระองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

(1.2). รถของกรมตำรวจที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด

(1.3). รถที่เจ้าของแจ้งการไม่ใช้รถตามมาตรา 34¹⁴

(2). การยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์

ซึ่งกำหนดให้รถยนต์ดังต่อไปนี้ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม เว้นแต่ค่าธรรมเนียมแผ่นป้าย

ทะเบียนรถซึ่งต้องเสียตามปกติ โดยรถที่ได้รับยกเว้นมีหลายกรณียกตัวอย่างเช่น

(1.1). รถดับเพลิง

(1.2). รถพยาบาลที่มีใช้เป็นรถสำหรับรับจ้าง

(1.3). รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล

กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น ทั้งนี้เฉพาะรถที่มีได้ใช้ในทางการค้าหรือหาทำไร

¹⁴ มาตรา 34 บัญญัติว่า รถใดที่จดทะเบียนแล้ว แม้จะไม่ได้ใช้ก็ต้องเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 29 หรือมาตรา 31 แล้วแต่กรณี และมาตรา 32 เว้นแต่เจ้าของรถจะแจ้งการไม่ใช้ต่อนายทะเบียนก่อนถึงกำหนดเสียภาษีประจำปีครั้งต่อไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง.

(ข) การยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์

นอกจากการยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนและการยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนที่กล่าวมาแล้ว ยังมีการยกเว้นให้รถยนต์บางประเภทไม่ต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์ ซึ่งการยกเว้นนี้ได้กำหนดเงื่อนไขที่ขึ้นอยู่กับ การยกเว้นของการจดทะเบียนและการเสียค่าธรรมเนียม คือให้รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนและไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมนั้น ได้รับยกเว้นภาษีประจำปีรถยนต์ด้วย¹⁵

(ค) การลดอัตราภาษี

นอกจากการยกเว้นดังกล่าวข้างต้นแล้ว กฎหมายยังกำหนดมาตรการลดอัตราภาษีให้กับรถยนต์บางประเภทซึ่งเป็นการช่วยลดภาระในการเสียภาษีให้กับผู้ใช้รถ โดยกฎหมายกำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนมาแล้วห้าปีนับแต่ปีที่จดทะเบียนครั้งแรก ให้ได้รับการลดหย่อนภาษีประจำปีในปีต่อไปในอัตราร้อยละดังต่อไปนี้

ปีที่จดทะเบียน	อัตราภาษีที่จัดเก็บ
ปีที่ 1 ถึงปีที่ 5	อัตราปกติ
ปีที่ 6	ลดลงร้อยละ 10
ปีที่ 7	ลดลงร้อยละ 20
ปีที่ 8	ลดลงร้อยละ 30
ปีที่ 9	ลดลงร้อยละ 40
ปีที่ 10 และปีต่อไป	ลดลงร้อยละ 50

ซึ่งอัตราที่ลดลงนี้เป็นการช่วยบรรเทาภาระของผู้ใช้รถเก่าซึ่งมักจะเป็นผู้มีรายได้น้อย¹⁶ ไม่ให้รับภาระมากเกินไป เนื่องจากโดยสภาพของการใช้รถยนต์เก่านั้น ค่าบำรุงรักษาย่อมจะสูงกว่ารถใหม่อยู่แล้ว

นอกจากนี้ยังมีการลดอัตราภาษีให้กับรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้าหรือพลังงานประเภทอื่นที่มีใช้เครื่องยนต์แบบสันดาปภายใน หรือรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานตามประเภทที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งในกรณีนี้ที่รถดังกล่าวต้องเสียภาษีตามพิกัดอัตราภาษีที่ (2) (3) (6) (7) (8) (9) หรือ (10) ให้ลดภาษีที่ต้องเสียลงกึ่งหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมนั่นเอง

¹⁵ มาตรา 30 บัญญัติว่า ให้รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนตามมาตรา 8 และรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามมาตรา 9 ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีประจำปีด้วย.

1.2 ภาษีประจำปีรถยนต์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติรถยนต์นั้นบัญญัติขึ้นเพื่อจัดเก็บภาษีจากการใช้รถยนต์ทั่วไป แต่หากผู้ใช้รถยนต์นั้นประสงค์จะใช้รถในการประกอบกิจการขนส่งแล้วจะต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายการขนส่งทางบก ซึ่งการจะประกอบกิจการดังกล่าวได้นั้น จะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนเสียก่อน¹⁷ โดยในการขออนุญาตนั้นนอกจากจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการขออนุญาตแล้ว ยังจะต้องชำระภาษีตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกอีกด้วย โดยรายละเอียดของการจัดเก็บภาษีนี้นั้น มีดังนี้

1.2.1. ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ผู้ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายนี้ก็คือ ผู้ที่ประกอบการขนส่งคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งนั้นจะรับจ้างขนส่ง (มีสินจ้าง) หรือจะเป็นการขนส่งในกิจการของตนเองก็ตาม¹⁸ (การประกอบกิจการซึ่งโดยสภาพของกิจการนั้นๆ ต้องมีการขนส่งของไปยังที่ต่างๆ แต่มิได้ประกอบกิจการรับจ้างขนส่งเป็นหลัก) บุคคลที่กล่าวมานี้ต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ ซึ่งหากบุคคลดังกล่าวนี้ใช้รถยนต์ในการประกอบการขนส่ง กฎหมายกำหนดให้เสียภาษีและค่าธรรมเนียมตามกฎหมายนี้เสียก่อน โดยเมื่อเสียภาษีตามกฎหมายนี้แล้วก็ไม่ต้องเสียภาษีตามพระราชบัญญัติรถยนต์¹⁹ ซึ่งผู้ใช้รถจะต้องจดทะเบียนรถในประเภทซึ่งตนประสงค์จะใช้งานเท่านั้น หากรถใดโดยสภาพอาจจดทะเบียนได้ตามกฎหมายทั้งสองฉบับแล้วก็ให้จดทะเบียนตามเจตนารมณ์การใช้จริงของเจ้าของรถ²⁰

โดยการชำระภาษีนี้นั้นให้ชำระล่วงหน้าเป็นรายปีต่อนายทะเบียน โดยอาจขอชำระเป็นงวดก็ได้แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มตามที่กำหนดในกฎกระทรวง²¹

¹⁷ มาตรา 23 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็กหรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน.

¹⁸ การขนส่งหมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถ.

¹⁹ มาตรา 71 วรรคสองบัญญัติว่า

รถที่ใช้ในการขนส่งที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์.

²⁰ บัญญัติ ค้นหา, คู่มือการปฏิบัติงานด้านทะเบียนและภาษีรถ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522, (กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์อักษรไทย, 2544) น.2.

²¹ มาตรา 86 วรรคแรกบัญญัติว่า ภาษีรถให้ชำระล่วงหน้าเป็นรายปีต่อนายทะเบียน และจะขอชำระเป็นงวดก็ได้ แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มตามที่กำหนดในกฎกระทรวง.

ซึ่งการเสียภาษีนั้น วัตถุประสงค์เป็นบ่อเกิดของภาระภาษีและเป็นสาระสำคัญของการเสียภาษีคือรถยนต์ ดังนั้นเมื่อมีการเปลี่ยนเจ้าของรถในระหว่างปีแล้ว เจ้าของรถใหม่ก็ไม่จำเป็นต้องเสียภาษีประจำปีในปีนั้นซ้ำอีก²² แต่หากเจ้าของรถค้างชำระภาษี กฎหมายก็ได้กำหนดความรับผิดชอบหลายประการด้วยกันซึ่งหลักการจะคล้ายคลึงกับภาษีรถยนต์ คือการไม่ดำเนินการทางทะเบียน²³ การระงับการจดทะเบียนในกรณีค้างชำระติดต่อกันครบสามปี รวมทั้งการยึดแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถ²⁴ เป็นต้น

นอกจากนี้ หากผู้เสียภาษีได้จดทะเบียนและเสียภาษีตามพระราชบัญญัติแล้ว ต่อมาได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงเพิ่มเติม เป็นเหตุให้รถมีน้ำหนักมากขึ้นกว่าเดิม เจ้าของรถต้องเสียภาษีเพิ่มตามน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นด้วย²⁵

1.2.2. ฐานภาษี

การจัดเก็บภาษีในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกนี้แตกต่างจากพระราชบัญญัติรถยนต์ซึ่งกำหนดการเสียภาษีไว้หลายลักษณะแตกต่างกัน ทั้งการเสียภาษีในอัตราก้าวหน้า และการเสียภาษีในอัตราตายตัว รวมถึงการเสียภาษีโดยคิดจากรถยนต์ต่อคัน แต่ในกรณีของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกนี้กำหนดอัตราภาษีไว้เพียงประเภทเดียว คืออัตราภาษีแบบตายตัว

²² มาตรา 86/1 บัญญัติว่า รถที่ได้เสียภาษีรถประจำปีสำหรับปีใดถ้าเปลี่ยนเจ้าของรถ เจ้าของใหม่ไม่ต้องเสียภาษีรถประจำปีในปีนั้นอีก.

²³ มาตรา 86/2 บัญญัติว่า ในระหว่างที่เจ้าของรถค้างชำระภาษีรถประจำปีให้นายทะเบียนมีอำนาจที่จะไม่ดำเนินการทางทะเบียนจนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วนก่อนหรือได้มีการดำเนินการตามมาตรา 86/3 วรรคสองแล้ว.

²⁴ มาตรา 86/4 วรรคแรกบัญญัติว่า รถที่ค้างชำระภาษีรถประจำปีติดต่อกันครบสามปี ให้การจดทะเบียนรถเป็นอันระงับไป ในการนี้ให้นายทะเบียนประกาศหมายเลขทะเบียนพร้อมทั้งจำนวนภาษีที่ค้างชำระไว้ ณ ที่ทำการนายทะเบียนและในสถานที่ที่อธิบดีประกาศกำหนดและแจ้งให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถทราบ และให้บุคคลดังกล่าวส่งคืนแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถต่อนายทะเบียนและนำหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนรถภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้แจ้งและปิดประกาศดังกล่าว ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถมิได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้นายทะเบียนหรือผู้ตรวจการหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจยึดแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถได้.

²⁵ มาตรา 87 บัญญัติว่า รถที่ได้จดทะเบียนและเสียภาษีแล้วถ้าต่อมามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงเพิ่มเติมเป็นเหตุให้รถมีน้ำหนักเพิ่มขึ้นจากเดิม เจ้าของรถจะต้องเสียภาษีเพิ่มตามน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นด้วย. . .

โดยในการเสียภาษีนั้น เพียงแค่พิจารณาจากฐานภาษีว่ารถยนต์นั้นๆจัดเข้าอยู่ในกลุ่มใด ซึ่งแบ่งเป็นสี่กลุ่มคือ รถที่ใช้ในการขนส่งประจำทาง รถที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง รถที่ใช้ในการขนส่งขนาดเล็ก และรถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งแต่ละกลุ่มนั้นจะมีภาระภาษีมาก น้อยเป็นสัดส่วนต่างกันไป โดยหากรถมีน้ำหนักมาก ภาษีที่ต้องชำระก็จะสูงกว่ารถที่มีน้ำหนักน้อย ซึ่งปัจจัยหลักในการกำหนดภาระภาษีนั้นใช้ช่วงน้ำหนักรถเป็นปัจจัยในการแบ่ง ดังนั้นฐานภาษีก็คือน้ำหนักรถยนต์นั่นเอง

1.2.3. อัตราภาษี

กฎหมายกำหนดอัตราตายตัวโดยแปรผันกับฐานภาษี คือช่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่นเอง ซึ่งกฎหมายกำหนดอัตราภาษีไว้ดังนี้

น้ำหนักรถเป็นกิโลกรัม	รถที่ใช้ในการขนส่งประจำทาง	รถที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง	รถที่ใช้ในการขนส่งขนาดเล็ก	รถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคล
ไม่มากกว่า 500 กิโลกรัม	300 บาท	450 บาท	300 บาท	150 บาท
ตั้งแต่ 501 ถึง 750 กิโลกรัม	400 บาท	600 บาท	400 บาท	300 บาท
ตั้งแต่ 751 ถึง 1,000 กิโลกรัม	500 บาท	750 บาท	500 บาท	450 บาท
ตั้งแต่ 1,001 ถึง 1,250 กิโลกรัม	600 บาท	900 บาท	600 บาท	800 บาท
ตั้งแต่ 1,251 ถึง 1,500 กิโลกรัม	700 บาท	1,050 บาท	700 บาท	1,000 บาท
ตั้งแต่ 1,501 ถึง 1,750 กิโลกรัม	900 บาท	1,350 บาท	900 บาท	1,300 บาท
ตั้งแต่ 1,751 ถึง 2,000 กิโลกรัม	1,100 บาท	1,650 บาท	1,100 บาท	1,600 บาท
ตั้งแต่ 2,001 ถึง 2,500 กิโลกรัม	1,300 บาท	1,950 บาท	1,300 บาท	1,900 บาท
ตั้งแต่ 2,501 ถึง 3,000 กิโลกรัม	1,500 บาท	2,250 บาท	1,500 บาท	2,200 บาท
ตั้งแต่ 3,001 ถึง 3,500 กิโลกรัม	1,700 บาท	2,550 บาท		2,400 บาท
ตั้งแต่ 3,501 ถึง 4,000 กิโลกรัม	1,900 บาท	2,850 บาท		2,600 บาท
ตั้งแต่ 4,001 ถึง 4,500 กิโลกรัม	2,100 บาท	3,150 บาท		2,800 บาท
ตั้งแต่ 4,501 ถึง 5,000 กิโลกรัม	2,300 บาท	3,450 บาท		3,000 บาท
ตั้งแต่ 5,001 ถึง 6,000 กิโลกรัม	2,500 บาท	3,750 บาท		3,200 บาท
ตั้งแต่ 6,001 ถึง 7,000 กิโลกรัม	2,700 บาท	4,050 บาท		3,400 บาท
ตั้งแต่ 7,001 กิโลกรัมขึ้นไป	2,900 บาท	4,350 บาท		3,600 บาท

โดยการกำหนดอัตราไว้ตายตัวเช่นนี้จะเป็นการง่ายในการคำนวณภาษี คือผู้เสียภาษีเพียงพิจารณาจากพิสัยภาษีว่ารถยนต์ของตนจัดอยู่ในกลุ่มใดและมีน้ำหนักอยู่ในช่วงใด ก็จะทราบ

ว่าภาษีที่ต้องเสียนั้นเป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งหากพิจารณาอย่างถ่องแท้แล้วจะเห็นว่า แท้จริงแล้วภาษีที่จัดเก็บจะมีลักษณะถดถอย คืออัตราภาษีจะต่ำลงหากน้ำหนักมากขึ้น โดยหากพิจารณาอัตราน้ำหนักสูงสุดคือ เกิน 7001 กิโลกรัม จะเสียในอัตราเดียวคือ 2,900 บาท 4,350 บาท และ 3,600 บาท ตามลำดับ ซึ่งน้ำหนักที่เกิน 7,001 กิโลกรัมนี้ ไม่ว่าจะเป็นจำนวนเท่าใด อัตราภาษีจะไม่เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด ทำให้ผู้ที่ใช้รถที่น้ำหนักเกินกว่า 7,001 มากเท่าใด ยิ่งจะเสียภาษีในสัดส่วนที่น้อยกว่าผู้ใช้น้ำหนักน้อยกว่าเท่านั้น

1.2.4. การยกเว้นและลดหย่อนภาษี

กฎหมายกำหนดข้อยกเว้นไว้หลายประการด้วยกันซึ่งหากรถยนต์ที่ใช้ประกอบกิจการขนส่งเป็นรถยนต์ประเภทดังต่อไปนี้ จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนี้ ซึ่งก็หมายความว่าไม่ต้องชำระภาษีตามกฎหมายนั่นเอง²⁶ โดยรถยนต์ที่ได้รับยกเว้นภาษีประกอบไปด้วย

(ก). การใช้รถยนต์ทหารประกอบกิจการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(ข). การขนส่งโดยใช้รถดังต่อไปนี้

(1). รถยนต์รับจ้าง รถยนต์บริการ และรถรับจ้างระหว่างจังหวัดที่โดยสารไม่เกินเจ็ดคน

(2). รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(3). รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน

(4). รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง

(5). รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ค). การขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง²⁷

²⁶ แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่าผู้ใช้อย่างกล่าวจะต้องไม่ชำระภาษีประจำปีใดๆเลย เพราะจะต้องพิจารณากฎหมายอื่นประกอบด้วย ดังนั้นแม้ว่าจะได้รับยกเว้นตามกฎหมายฉบับนี้แต่อาจต้องชำระภาษีตามกฎหมายอื่นได้ เช่นกรณีผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัมนั้นแม้จะได้รับยกเว้นภาษีตามกฎหมายนี้ แต่ยังคงต้องชำระภาษีประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์.

²⁷ โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 19 (พ.ศ.2525) ได้กำหนดให้การขนส่งส่วนบุคคลโดยรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้รับยกเว้นจากการเสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้.

2. การจัดเก็บจากการใช้ถนน

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าหลักการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากการใช้ถนนนั้นมีหลายประเภทด้วยกัน ทั้งประเภทที่จัดเก็บจากระยะทางการใช้ถนน จากการเข้าเขตใดๆที่กำหนด หรือจากการใช้ทางพิเศษต่างๆ ซึ่งการจัดเก็บเหล่านี้นิยมจัดเก็บอย่างแพร่หลายในต่างประเทศ แต่ในประเทศไทยนั้นแม้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนจะมีใช้วิธีการควบคุมการจราจรและแสวงหารายได้ที่แพร่หลายก็ตาม แต่ประเทศไทยก็ได้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนประเภทหนึ่งมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ซึ่งก็คือการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางโดยใช้ด่านเก็บเงินนั่นเอง ซึ่งหลักการของการจัดเก็บนั้นจะมุ่งเน้นไปในการแสวงหารายได้เพื่อชดเชยกับต้นทุนในการจัดให้ซึ่งทางพิเศษนั้นๆ มากกว่าการมุ่งจะควบคุมการใช้ถนนดังเช่นค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่จัดเก็บในประเทศอื่นๆ

โดยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในประเทศไทยนั้น อาจจำแนกตามผู้ทำการจัดเก็บได้เป็นสองประเภทคือ จัดเก็บโดยรัฐและจัดเก็บโดยเอกชน ซึ่งการจัดเก็บโดยรัฐนั้นมักจะจัดเก็บจากการใช้รถยนต์บนทางหลวงหรือสะพานต่างๆ ส่วนการเก็บโดยเอกชนนั้นมักจะจัดเก็บจากการใช้รถยนต์บนทางที่เอกชนลงทุนสร้างขึ้นเองโดยได้รับสัมปทานจากรัฐ

2.1. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในประเทศไทย

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้น อาจจัดเก็บได้จากทางหลวงประเภทใดก็ได้ แต่ในประเทศไทยนั้นมักมีการจัดเก็บอยู่ในทางหลวงสองประเภท คือทางหลวงพิเศษ และทางหลวงสัมปทาน ดังนั้นจะกล่าวถึงลักษณะของทางหลวงทั้งสองประเภทดังนี้

2.1.1. ทางหลวงพิเศษ

(ก). ความหมายของทางหลวงพิเศษ

ทางหลวงพิเศษนั้นเป็นทางหลวงที่มีขึ้นเพื่อให้ผู้ใช้รถ สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก เพราะเป็นทางหลวงที่ออกแบบให้การจราจรผ่านได้ตลอดอย่างรวดเร็วเป็นพิเศษ โดยทางหลวงพิเศษที่มีการเก็บค่าธรรมเนียมก็คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) นี้เป็นทางที่หลีกเลี่ยงชุมชนมากที่สุด มีการควบคุมการเข้าออกที่สมบูรณ์ มีรั้วกันทางรถ และสามารถใช้ความเร็วตามที่กำหนดได้โดยไม่มีอุปสรรคจากการที่คน หรือสัตว์ วิ่งตัดหน้า²⁸

²⁸ จ้างนงค์ ประยงค์รัตน์, “มารู้จัก “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)” กันเถอะ”, วารสารทางหลวง, ฉบับที่ 4 ปีที่ 36 (ตุลาคม-ธันวาคม 2542), หน้า 11.

ทางหลวงพิเศษนี้มีหลายสายด้วยกัน ทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างจังหวัดและทางหลวงพิเศษในตัวเมือง โดยจะมีบางสายที่เก็บค่าผ่านทางเช่นทางหลวงพิเศษเลขหมาย 36 สาย กรุงเทพมหานคร – ระยอง ตอนกรุงเทพมหานคร – เมืองพัทยา

(ข). อำนาจการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากทางหลวงพิเศษ

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมนั้นจะอยู่ใต้บังคับของพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 ซึ่งกำหนดว่า การจะออกกฎเกณฑ์กำหนดค่าธรรมเนียมได้นั้น ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจออกกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น เพื่อกำหนดให้ทางหรือสะพานใดต้องเสียค่าธรรมเนียม และกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมได้²⁹ ซึ่งในปัจจุบันมีการเก็บค่าธรรมเนียมไม่มากนัก โดยสะพานและทางหลวงที่มีการเก็บค่าธรรมเนียมเช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งข้ามแม่น้ำโขง และทางหลวงพิเศษหมายเลข 36 สายกรุงเทพมหานคร – ระยอง ตอนกรุงเทพมหานคร – เมืองพัทยา

เหตุที่มีการเก็บค่าธรรมเนียมประเภทนี้น้อยลงนั้น อาจเป็นเพราะรัฐได้ถ่ายโอนการจัดเก็บค่าธรรมเนียมไปในรูปทางหลวงสัมปทาน ให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนก่อสร้างและจะจัดเก็บผลประโยชน์โดยรัฐเป็นผู้ควบคุม ซึ่งจะส่งผลให้มีการยกเลิกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยรัฐมากขึ้นนั่นเอง ซึ่งจะเห็นได้จากเมื่อเดือน ธันวาคม พ.ศ.2547 ก็ได้มีกฎกระทรวงยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 20 (พ.ศ.2542) ซึ่งจะมีผลเป็นการยกเลิกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางยกระดับอุดรภูมิฯ ช่วงอนุสรณ์สถาน - รังสิต บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 สายดินแดง – รังสิต

(ค). หน่วยงานควบคุมดูแลทางหลวงพิเศษในประเทศไทย

เพื่อการควบคุมดูแล และกำหนดมาตรการต่างๆอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการจัดตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นเพื่อกำกับดูแลทางหลวงพิเศษในประเทศไทย โดยประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวเรียกว่า “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย”³⁰ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ บำรุงรักษาทางพิเศษ จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับระบบการขนส่งมวลชน ตลอดจนดำเนินการงานต่างๆที่เกี่ยวกับทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการจราจรและการขนส่งเป็นพิเศษ ช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่

²⁹ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497.

³⁰ วณิช จินตโกวิท, “ ทางหลวงสัมปทานในประเทศไทย ” , เอกสารวิชาการส่วนบุคคลสถาบันพระปกเกล้า, (2542) น.17.

เกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล³¹ รวมทั้งดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษด้วย³²

ซึ่งการที่ประกาศคณะปฏิวัติให้อำนาจการทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษได้นี้ย่อมหมายความว่า การทางพิเศษฯ อาจเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างทางพิเศษ เช่นการให้สัมปทานได้³³ โดยผู้รับสัมปทานนั้นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ทำการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.1.2. ทางหลวงสัมปทาน

(ก). ความหมายของทางหลวงสัมปทาน

ทางหลวงสัมปทานนั้นเป็นทางหลวงที่รัฐได้ให้สัมปทานแก่เอกชนในการสร้างและบำรุงรักษา โดยเอกชนมีสิทธิ์จัดเก็บค่าใช้ทาง³⁴ ซึ่งเหตุที่ต้องให้สัมปทานนี้ก็เพราะการจะก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงนั้นต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ซึ่งหากให้เอกชนเป็นผู้มีส่วนในการลงทุนโดยการให้สัมปทานแล้วย่อมจะเป็นการลดภาระของรัฐลงได้

ทางหลวงสัมปทานนั้นต้องตกอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับการขอรับสัมปทาน การควบคุมและปฏิบัติอื่นๆ เกี่ยวกับทางหลวงสัมปทาน ซึ่งเมื่อผู้ขอสัมปทานได้รับสัมปทานแล้วจะมีหน้าที่ในการบำรุงรักษา และดำเนินการใดๆ ให้การสัญจรบนทางหลวงดังกล่าวเป็นไปอย่างราบรื่น นอกจากนั้นผู้ได้รับสัมปทานย่อมจะมีสิทธิ์ในการเก็บค่าผ่านทางตามสัมปทาน แต่เมื่อครบระยะเวลาที่กำหนดในสัมปทานแล้วทางหลวงสัมปทานและอุปกรณ์ทางหลวงสัมปทาน จะตกเป็นของรัฐ³⁵

³¹ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย "เกี่ยวกับ กทพ."

<<http://www.eta.co.th/th/about/index.php?ID=46> >.

³² ข้อ 2 แห่งประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 (พ.ศ.2515).

³³ วณิช จินตโกวิท, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 30, น.17.

³⁴ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ.2542 ได้ให้คำจำกัดความว่า "ทางหลวงสัมปทาน" หมายความว่า ทางที่รัฐให้สัมปทานแก่บุคคลใด ๆ ในการสร้างหรือบำรุงรักษา โดยเก็บค่าใช้ทาง ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ได้หรือเหนือพื้นดินหรือได้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น และให้หมายความรวมถึงอุโมงค์ สะพาน เรือหรือพาหนะสำหรับขนส่งข้ามฟาก และท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ ที่จัดไว้เพื่อประโยชน์แก่ทางหลวงสัมปทานด้วย.

³⁵ มาตรา 21 บัญญัติว่า ทางหลวงสัมปทานและอุปกรณ์ทางหลวงสัมปทานใดจะตกเป็นของรัฐเมื่อใดให้เป็นไปตามที่กำหนดในสัมปทาน.

(ข). อำนาจการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากทางหลวงสัมปทาน

เนื่องด้วยลักษณะของทางหลวงสัมปทานคือการที่เอกชนรับสัมปทานในการดูแลรักษา และจัดเก็บผลประโยชน์มาจากรัฐ ดังนั้นอำนาจการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของทางหลวงสัมปทานนั้น จะแตกต่างจากการจัดเก็บโดยรัฐ คือการจัดเก็บจากทางที่ได้รับสัมปทานนั้นจะไม่ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497 โดยรายละเอียดและข้อกำหนดในการจัดเก็บนั้น จะขึ้นอยู่กับข้อตกลงตามสัญญาสัมปทานที่รัฐทำไว้กับผู้ได้รับสัมปทานนั้นๆ โดยนอกจากผู้รับสัมปทานต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานแล้ว ยังต้องปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบางประการอีกด้วย เช่นการจะเก็บค่าใช้บริการทางพิเศษในอัตราใดนั้น จำต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเสียก่อน เป็นต้น

แต่สิ่งที่แตกต่างกันนั้นเป็นเพียงขอบเขตในการกำหนดนโยบายจัดเก็บค่าธรรมเนียมเท่านั้น ในส่วนรูปแบบของการจัดเก็บในทางเทคนิคนั้นจะเหมือนกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่กระทำโดยรัฐนั่นเอง

2.2. ทางหลวงสายซึ่งมีการเก็บจัดค่าธรรมเนียมในประเทศไทย

ทางหลวงที่มีการเก็บค่าธรรมเนียมนั้นมีหลายสายทางด้วยกัน โดยในปัจจุบันนี้มีทั้งประเภททางหลวงสัมปทานและทางหลวงพิเศษ โดยวิธีเก็บค่าธรรมเนียมนั้นโดยหลักแล้วทางหลวงทุกสายจะใช้ด่านจัดเก็บซึ่งใช้แรงงานมนุษย์ ซึ่งผู้ใช้นั้นจะต้องหยุดรถและชำระค่าธรรมเนียม แต่ในบางด่านจะมีช่องทางพิเศษสำหรับผู้ขับรถยนต์อัตโนมัติในการผ่านได้ ทางหลวงซึ่งจัดเก็บค่าธรรมเนียมนั้นประกอบไปด้วย

2.2.1. ทางหลวงพิเศษซึ่งลงทุนโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- (ก). โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร)
- (ข). ทางพิเศษสายรามอินทรา – อารณรังค์ (ทางพิเศษฉลองรัช)
- (ค). ทางพิเศษสายบางนา – ชลบุรี (ทางพิเศษบูรพาวิถี)
- (ง). ทางพิเศษสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา)

2.2.2. ทางหลวงพิเศษซึ่งลงทุนโดยเอกชนซึ่งได้รับสัมปทาน

- (ก). โครงการทางยกระดับดินแดง – ดินเมือง โดยบริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด มีการลงนามเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2532 มีอายุสัมปทาน 25 ปี นับแต่วันลงนาม³⁶

³⁶ วณิช จินตโกวิท, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 30, น.24.

(ข). โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นี้ จะมีโครงข่ายเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1³⁷ โดยเอกชนที่เป็นคู่สัญญาคือ บริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีการลงนามวันที่ 22 ธันวาคม 2521 โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี

2.2.3. ทางหลวงแผ่นดินซึ่งจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยกรมทางหลวง

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงประเภทนี้มีไม่มากนัก โดยทางหลวงที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมประกอบไปด้วย สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งข้ามแม่น้ำโขง เสียค่าผ่านทางตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 18 (พ.ศ.2540) และทางหลวงพิเศษหมายเลข 36 สายกรุงเทพมหานคร – ระยอง ตอนกรุงเทพมหานคร – เมืองพัทยา เสียค่าธรรมเนียมตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 19 (2540)

2.3. หลักการของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

2.3.1. ผู้มีหน้าที่เสียค่าธรรมเนียม

ผู้มีหน้าที่เสียค่าธรรมเนียมในใช้รถยนต์ก็คือผู้ใช้เส้นทางนั้นๆนั่นเอง โดยค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะเก็บจากผู้ใช้รถยนต์โดยไม่คำนึงว่าผู้นั้นจะเป็นเจ้าของรถหรือไม่ เพราะเป็นการจัดเก็บจากผู้ใช้ประโยชน์ในเส้นทางนั้นๆ ดังปรากฏในมาตรา 5 ของพระราชบัญญัติกำหนดการเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงและสะพานซึ่งบัญญัติว่า

มาตรา 5 “บุคคลใดใช้ยานยนต์รับบนทางหลวงหรือสะพานที่กำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียมตามความในมาตรา 3 ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง”

2.3.2. ฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

การเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้ถนนของไทยในขณะนี้เพียงประเภทเดียวคือ การเก็บค่าผ่านทางเท่านั้น ดังนั้นฐานในการเก็บค่าธรรมเนียมมีเพียงลักษณะเดียวก็คือประเภทของยานพาหนะนั่นเอง โดยฐานในการแยกประเภทรถยนต์นั้นจะใช้ขนาดของรถยนต์เป็นเครื่องจำแนก ซึ่งอาจจำแนกได้หลายประเภทด้วยกัน แต่จะขอยกตัวอย่างการจำแนกที่ใช้ในการเก็บค่าธรรมเนียมจากทางหลวงพิเศษ ทั้ง 6 สายซึ่งจัดเก็บโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งทางพิเศษทั้ง 6 สายนั้นจำแนกประเภทรถยนต์ที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมแตกต่างกัน 3 ประเภทคือ รถ 4 ล้อ รถตั้งแต่ 6 – 10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อขึ้นไป

โดยรถทั้ง 3 ประเภทนี้จะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราที่แตกต่างกัน รถ 4 ล้อจะเสียค่าธรรมเนียมต่ำที่สุด โดยรถตั้งแต่ 6-10 ล้อและรถมากกว่า 10 ล้อ จะเสียค่าธรรมเนียมสูงขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งเหตุผลที่จัดเก็บไม่เท่ากันนั้นเนื่องจากการกำหนดค่าธรรมเนียม ได้คำนึงถึงปัจจัยหลัก

³⁷ เพิ่งอ้าง, น.36.

สองประการ คือขนาดของรถ และความลึกหรือที่รถยนต์นั้นๆ ก่อขึ้นแก่ถนน ซึ่งรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่ ย่อมจะใช้พื้นที่บนถนนมากกว่ารถยนต์ที่มีขนาดเล็ก อีกทั้งด้วยน้ำหนักที่มากกว่าของรถยนต์ ดังกล่าวก็ย่อมจะก่อความเสียหายแก่พื้นผิวจราจรมากกว่ารถยนต์ขนาดเล็ก นอกจากนี้รถขนาดใหญ่ยังเคลื่อนที่ได้ช้ากว่ารถยนต์เล็ก ทำให้การจราจรในบริเวณที่มีรถขนาดใหญ่จำนวนมากนั้น เคลื่อนตัวได้ช้า ซึ่งจำส่งผลกระทบต่อทางอ้อมต่างๆ เช่นความสูญเสียเปลืองเวลาของร่วมใช้ถนน การเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศและทางเสียงเป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ค่าธรรมเนียมนที่เก็บ แก่รถขนาดใหญ่จึงมักจะสูงกว่ารถยนต์เล็กกว่า

2.3.3. อัตราค่าธรรมเนียม

ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่จัดเก็บในประเทศไทยนั้นมักจัดเก็บในอัตราเดียวในแต่ละฐาน ค่าธรรมเนียม โดยอัตราที่จัดเก็บจะมากหรือน้อยนั้นจะขึ้นอยู่กับระยะทางที่ผู้ใช้รถนั้นใช้ประโยชน์ จากถนน ซึ่งอัตรานี้จะจัดเก็บในอัตราคงที่โดยแบ่งอัตราสูง ต่ำ ตามประเภทของรถ ดังจะกล่าวถึง อัตราค่าธรรมเนียมทางพิเศษบางประเภทดังนี้³⁸

การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางพิเศษ จำแนกตามประเภทรถ	ประเภทรถ	ค่าผ่านทาง (บาท)
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ยกเว้น ด้านอาจนรงค์ 1 (ไปบางนา)	4 ล้อ	40
	6 - 10 ล้อ	60
	มากกว่า 10 ล้อ	85
ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจนรงค์) ยกเว้น ด้านต่างๆ ดังนี้	4 ล้อ	30
	6 - 10 ล้อ	50
	มากกว่า 10 ล้อ	70
ด้านลาดพร้าว ด้านพระราม 9-1 (ฉลองรัช) ด้านพระราม 9-2	4 ล้อ	20
	6 - 10 ล้อ	40
	มากกว่า 10 ล้อ	60

³⁸ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, “อัตราค่าผ่านทาง “

เมื่อพิจารณาอัตราค่าธรรมเนียมนี้จะเห็นได้ว่าเป็นการชำระค่าธรรมเนียมตามระยะทางที่ใช้ทางพิเศษ หากใช้ทางพิเศษเป็นระยะทางไกล ค่าธรรมเนียมที่ผู้ใช้นั้นจะต้องเสียก็จะสูงกว่าผู้ใช้นั้นระยะใกล้กว่า ซึ่งเป็นการสะท้อนภาระที่เกิดจากการใช้ตามปริมาณการใช้งานนั่นเอง

3. การจัดสรรรายได้ภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

จะแยกกล่าวเป็นสองกรณีคือ การจัดสรรรายได้ภาษีประจำปีรถยนต์ และการจัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ดังนี้

3.1. การจัดสรรรายได้ภาษีประจำปีรถยนต์

การจัดสรรรายได้ภาษีประจำปีรถยนต์นั้นจะกล่าวรวมทั้งกรณีการจัดเก็บตามพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกไปในคราวเดียว เนื่องจากหลักการสำคัญนั้นไม่แตกต่างกัน

หน่วยงานซึ่งจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์นั้นคือกรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้รับโอนอำนาจหน้าที่มาจากกรมตำรวจ ตามพระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทยไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2530 โดยเมื่อจัดเก็บภาษีแล้วมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์³⁹ และมาตรา 85 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก⁴⁰ กำหนดให้รายได้จากภาษีประจำปี เงินเพิ่ม หรือค่าธรรมเนียมใดที่จัดเก็บได้นั้นตกเป็นของส่วนท้องถิ่น โดยหลักการจัดสรรนั้นพระราชบัญญัติรถยนต์กำหนดให้กระทรวงมหาดไทยจัดสรรส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกนั้นกำหนดให้จังหวัดจัดสรร

³⁹ มาตรา 41 บัญญัติว่า เงินภาษีประจำปีรวมทั้งเงินเพิ่มและค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่ค่าธรรมเนียมแผ่นป้ายทะเบียนรถที่จัดเก็บได้ในกรุงเทพมหานครให้ตกเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ส่วนในจังหวัดอื่นให้ตกเป็นรายได้ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล สุขาภิบาล ในจังหวัดนั้น เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น โดยให้กระทรวงมหาดไทยจัดสรรตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง.

⁴⁰ มาตรา 85 วรรคสองบัญญัติว่า เงินภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ที่จัดเก็บได้ในกรุงเทพมหานครให้ตกเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ส่วนในจังหวัดอื่นให้ตกเป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนั้นโดยให้จังหวัดจัดสรรตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง.

เมื่อจัดสรรแล้วรายได้จากภาษีประจำปีรถยนต์ส่วนนี้จึงตกเป็นงบประมาณของส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นอำนาจของส่วนท้องถิ่นในการใช้งบประมาณดังกล่าวตามความประสงค์

3.2. การจัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

จะแยกกล่าวตามผู้มีหน้าที่จัดเก็บ โดยแบ่งเป็น 3 กรณีดังนี้

3.2.1. จัดเก็บโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนั้น เป็นหน่วยงานที่ดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจ การจัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมนั้นประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ให้รายได้ที่ได้รับจากการดำเนินกิจการนั้นตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งรายได้ดังกล่าวนี้เมื่อหักรายจ่ายและจัดสรรเงินสำรอง รวมทั้งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่อันจำเป็นในการขยายกิจการหรือลงทุนเพื่อสร้างทางที่ได้รับอนุมัติแล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งแก่รัฐ⁴¹

3.2.2. จัดเก็บโดยผู้ได้รับสัมปทาน

ผู้ได้รับสัมปทานนั้นเป็นนิติบุคคลภายนอกซึ่งทำสัญญากับรัฐในการสร้างทางสัมปทาน และได้รับสิทธิในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมภายใต้เงื่อนไขที่รัฐกำหนด ดังนั้นรายได้จากการจัดเก็บทั้งหมดจึงตกเป็นของผู้รับสัมปทานนั้นๆ โดยไม่มีการนำส่งแก่รัฐแต่อย่างใด เว้นแต่ในสัญญาจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

3.2.3. จัดเก็บโดยกรมทางหลวง

พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนตรังบนทางหลวงและสะพาน ได้กำหนดให้จัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมจากการใช้ทางหลวงและเงินค่าปรับที่เกี่ยวข้องนั้น อาจนำไปใช้ได้ในการเฉพาะอันเกี่ยวแก่ทางหลวงและสะพานซึ่งทำการเก็บค่าธรรมเนียมแห่งนั้นๆ โดยอาจใช้ในกิจการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน งานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม และการชดเชยเงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน⁴² เท่านั้น

เงินที่ได้จากการจัดเก็บนี้ จึงถูกใช้ไปเฉพาะตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น

⁴¹ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ข้อ 38.

⁴² มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายถนนตรังบนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497.