

ภาษีประจำปีรถยนต์ และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่จัดเก็บในต่างประเทศ

ภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้น ได้มีการจัดเก็บอย่างแพร่หลายในต่างประเทศ โดยประเทศที่จัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมลักษณะนี้มีหลายประเทศด้วยกัน ซึ่งประเทศที่เห็นว่าสมควรศึกษารูปแบบการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมนี้มีสี่ประเทศด้วยกัน อันประกอบไปด้วย เขตปกครองพิเศษฮ่องกง ประเทศสิงคโปร์ ประเทศอังกฤษ และประเทศนิวซีแลนด์ อันจะกล่าวดังนี้

1. เขตปกครองพิเศษฮ่องกง

เขตปกครองพิเศษฮ่องกงนั้นมีสภาพทางภูมิศาสตร์เป็นเกาะ ซึ่งมีประชากรอยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ด้วยเหตุนี้จึงประสบกับปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นรัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อควบคุมหรือจำกัดการใช้ยานพาหนะของประชาชนให้มีความเหมาะสม ซึ่งในอดีตนั้นเขตปกครองพิเศษฮ่องกงได้มีมาตรการควบคุมการใช้ยานพาหนะหลายมาตรการด้วยกัน ตั้งแต่การเก็บภาษีจากการจดทะเบียนรถครั้งแรก (Vehicle First Registration Tax) ค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์รายปี (Vehicle Annual License Fee) รวมทั้งพัฒนาระบบการขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น¹ ซึ่งมาตรการเหล่านี้ก็ช่วยควบคุมการใช้รถยนต์ได้อย่างน่าพอใจ

ผลจากมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้ฮ่องกงมีปริมาณรถยนต์เฉลี่ยต่อประชากร 1,000 ราย เป็นจำนวนน้อยกว่า 50 คัน ซึ่งจัดเป็นปริมาณที่ต่ำ เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านเช่น ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีปริมาณรถยนต์ กว่า 100 คันต่อประชากร 1,000 ราย และในกรุงเทพฯ ซึ่งมีสัดส่วนรถยนต์กว่า 300 คัน ต่อประชากร 1,000 ราย² ซึ่งเหตุที่สัดส่วนรถยนต์ต่อจำนวนประชากรน้อยเช่นนี้ เพราะประชาชนเดินทางโดยใช้ยานพาหนะส่วนตัว เพียงร้อยละ 11 ในขณะที่อีกร้อยละ 89 นั้น เดินทางโดยใช้บริการสาธารณะ

¹ Feasibility Study on Electronic Road Pricing Final Report, <http://www.td.gov.hk/publications_and_press_releases/publications/free_publications/feasibility_study_on_electronic_road_pricing_final> , p.1.

² *Ibid*, p.1.

แต่กระนั้น ส่องกงได้สังเกตเห็นว่าหากสามารถพัฒนาให้ระบบการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมจากการใช้ถนนนั้น จัดเก็บโดยใช้วิธีที่เป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และยืดหยุ่นมากขึ้น แล้วก็จะย่อมจะเป็นผลดี ดังนั้นจึงมีแนวคิดในการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ซึ่งภาระค่าธรรมเนียมนี้จะแปรผันไปตามปริมาณการใช้ถนนโดยให้ผู้ใช้ถนนเป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่ายหรือก็คือ User Pay Principle นั้นเอง³ โดยหลักการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของฮ่องกงนั้นจะกล่าวดังนี้

1.1. การจัดเก็บจากการเป็นเจ้าของรถยนต์

ผู้ใช้รถยนต์ในฮ่องกงนั้นจะต้องเสียภาษีจดทะเบียนครั้งแรก (First Registration Tax) และค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถรายปี (Register And Licensing Vehicle Fee) กล่าวคือ

1.1.1. ภาษีจดทะเบียนครั้งแรก (First Registration Tax)

วัตถุประสงค์หลักของการจัดเก็บภาษีประเภทนี้นั้น ก็เพื่อยับยั้งการครอบครองรถยนต์ของประชาชนโดยการเพิ่มภาระให้มูลค่ารถยนต์สูงขึ้น⁴ โดยใช้มาตรการทางภาษีนั่นเอง ซึ่งภาษีประเภทนี้อาจกล่าวได้ว่าฮ่องกงจำเป็นต้องจัดเก็บเพื่อชดเชยการไม่จัดเก็บภาษีสรรพสามิต อากรศุลกากร และภาษีมูลค่าเพิ่มจากรถยนต์ โดยหากไม่จัดเก็บแล้วมูลค่าของรถยนต์จะต่ำเกินสมควร และกระตุ้นให้ประชาชนเป็นเจ้าของรถยนต์มากขึ้น ซึ่งคงกล่าวได้ว่า ภาษีการจดทะเบียนครั้งแรก (First Registration Tax) นี้จัดเก็บโดยมีวัตถุประสงค์คล้ายคลึงกับภาษีสรรพสามิตนั่นเอง โดยบทบัญญัติซึ่งให้อำนาจจัดเก็บนั้น บัญญัติอยู่ในหมวด 330 ของพระราชบัญญัติการจดทะเบียนรถยนต์ครั้งแรก (Motor Vehicles (First Registration Tax) Ordinance) ซึ่งจัดเก็บโดยกรมขนส่งทางบก ซึ่งลักษณะของภาษีการจดทะเบียนครั้งแรกนั้นจะกล่าวดังนี้

(ก). ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ภาษีประเภทนี้เป็นภาษีประเภทประเมินตนเอง ซึ่งผู้ประสงค์จะใช้รถยนต์ในฮ่องกงต้องชำระเสียก่อนเปรียบเสมือนเป็นปัจจัยสำคัญในการอนุญาตให้ใช้รถนั่นเอง โดยภาษีนี้นั้นจะจัดเก็บจากรถทุกประเภทที่มีได้รับการยกเว้น⁵ ความรับผิดชอบในการเสียภาษีดังกล่าวจะเกิดขึ้นเมื่อเจ้าของรถ

³ Ibid, p.1.

⁴ Timothy D. Hau, "Transport For Urban Development In Hong Kong",
< <http://www.unchs.org/unchs/english/transport/hongkong.htm>>.

⁵ รถที่ได้รับการยกเว้นนั้นประกอบไปด้วย

1. รถซึ่งนำเข้ามาโดยส่วนราชการทหารบก ทหารเรือและทหารอากาศ
2. รถซึ่งจุดระเบิดโดยใช้ไฟฟ้าและไม่มีก๊าซจากการทำงานของเครื่องยนต์

ทำการจดทะเบียนเพื่อใช้รถคันดังกล่าวในฮ่องกง หรือเมื่อมีการจดทะเบียนโอนเปลี่ยนมือความเป็นเจ้าของรถ

ผู้มีหน้าที่เสียภาษีนั้นมีหลายกรณีด้วยกัน คือหากรถดังกล่าวถูกจำหน่ายโดยผู้ประกอบการจดทะเบียน⁶ (Registered Distributor) ผู้ประกอบการนำเข้าต้องเสียภาษีก่อนที่จะส่งมอบรถให้แก่ผู้ซื้อ⁷ แต่หากรถดังกล่าวมิได้ถูกจำหน่ายโดยผู้ประกอบการดังกล่าวแล้ว ผู้ประสงค์จะจดทะเบียนรถดังกล่าวเพื่อใช้ในฮ่องกง จะต้องเป็นผู้เสียภาษี⁸ โดยหากมีการโอนเปลี่ยนมือรถยนต์และตรวจสอบพบว่าไม่มีการชำระภาษีจดทะเบียนครั้งแรกนี้ กฎหมายกำหนดให้ผู้รับโอนต้องเป็นผู้ชำระหนี้ภาษีค้างชำระดังกล่าว⁹ และนอกจากนี้หากลักษณะของรถ สภาพการใช้งานของรถ และอุปกรณ์ประกอบเปลี่ยนแปลงไปจนเป็นเหตุให้เสียภาษีเพิ่มขึ้นแล้ว ผู้เป็นเจ้าของรถต้องชำระภาษีดังกล่าวเพิ่มเติมด้วย¹⁰

(ข). ฐานภาษี

ฐานภาษีจดทะเบียนครั้งแรกนั้น มีหลักการคำนวณคล้ายคลึงกับภาษีสรรพสามิต คือคิดจากฐานราคา ซึ่งกฎหมายแบ่งประเภทรถยนต์ไว้ 9 ประเภท โดยการเสียภาษีคิดจากมูลค่าของรถยนต์นั้นๆ ซึ่งผู้ขายหรือผู้นำเข้าต้องแจ้งราคาให้รัฐทราบล่วงหน้าเพื่อจะใช้เป็นฐานภาษีในการ

3. ผู้พิการจะได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีในมูลค่า 300000 ดอลลาร์ฮ่องกง แรกของรถยนต์ หากมูลค่ารถยนต์ดังกล่าวเกิน 300000 ดอลลาร์แล้วจะเสียภาษีโดยใช้ฐานภาษีเฉพาะส่วนที่เกิน แต่อัตราภาษีนั้นจะใช้อัตราตามมูลค่ารถที่แท้จริง

Motor Vehicles (First Registration Tax) Ordinance, Tax not payable in respect of certain motor vehicles, Chapter 330 Section 5.

⁶ กล่าวคือในประเทศฮ่องกงนั้นกำหนดให้ผู้ที่จะประสงค์จะประกอบกิจการจำหน่ายรถยนต์ต้องลงทะเบียนกับคณะกรรมการขนส่งทางบก

Motor Vehicles (First Registration Tax) Ordinance, Registration of Importers and distributors , Chapter 330, Section 3A.

⁷ *Ibid*, Payment Of Tax, Chapter 330, Section 4F.

⁸ *Ibid*, Calculation of first registration tax and taxable value, Chapter 330, Section 4F (1) (b).

⁹ *Ibid*, Calculation of first registration tax and taxable value, Chapter 330, Section 4F (3).

¹⁰ *Ibid*, Calculation of first registration tax and taxable value, Chapter 330, Section 4F (4).

กำหนดราคาขายสำเร็จต่อไป โดยหากรถดังกล่าวนำเข้ามาจากต่างประเทศ เพียงนำมูลค่าที่ปรากฏนั้นมาคำนวณกับอัตราภาษี หากเป็นรถประกอบในท้องถิ่นนั้นจะมีการกำหนดราคาของส่วนประกอบบางชนิดไว้ล่วงหน้าเพื่อเป็นฐานในการคำนวณภาษีต่อไป¹¹

(ค). อัตราภาษี¹²

อัตราภาษีนับกฎหมายกำหนดไว้ 2 ลักษณะคืออัตราก้าวหน้าซึ่งแปรผันตามมูลค่ารถ ใช้นับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Private Car) และรถตู้บรรทุกสินค้าชนิดเบา (Van-Type Light Goods Vehicle) และอัตราคงที่ใช้นับรถประเภทอื่นๆ โดยการจัดเก็บภาษีนับคิดเป็นร้อยละจากฐานราคา ซึ่งมีหลายอัตราด้วยกัน ตั้งแต่อัตราสูงสุด ร้อยละ 100 ใช้นับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในส่วนล้าจากมูลค่า 200000 \$ ส่องกง และอัตราต่ำที่สุดคือร้อยละ 3.7 ใช้นับรถขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น

เมื่อพิจารณาจากลักษณะของการจัดเก็บแล้วแม้ว่าส่องกงจะไม่จัดภาษีประเภทนี้อยู่ในภาษีสรรพสามิต โดยไม่เรียกชื่อว่าภาษีสรรพสามิต (Excise) ก็ตาม แต่จากลักษณะของภาระที่ผู้ใช้รถต้องรับ และวิธีการจัดเก็บนั้น ได้แสดงให้เห็นว่า ภาษีจดทะเบียนครั้งแรกนี้มีลักษณะใกล้เคียงกับภาษีสรรพสามิตมาก จุดแตกต่างที่สำคัญนั้นเพียงแค่ว่าความรับผิดชอบในการเสียภาษีนี้นั้นมิได้เกิดจากการได้มาซึ่งรถยนต์ แต่เกิดจากการเป็นเจ้าของทางทะเบียนเท่านั้น

1.1.2. ค่าธรรมเนียมประจำปีรถยนต์¹³

ค่าธรรมเนียมประจำปีรถยนต์นั้นจัดเก็บโดยกรมการขนส่งทางบก ภายใต้กฎหมายการจราจรทางบก (Road Traffic Ordinance) โดยหน่วยงานที่กำกับดูแลการจัดเก็บคือ คณะกรรมการการขนส่ง (Commissioner Of Transport) โดยกฎหมายกำหนดให้รถทุกประเภทต้องชำระค่าธรรมเนียมเว้นแต่ผู้ได้รับการยกเว้น เช่นรถของหน่วยงานรัฐ หรือรถของราชวงศ์

โดยการชำระค่าธรรมเนียมนั้นประกอบด้วยสองขั้นตอนคือ การลงทะเบียน และการขออนุญาตใช้รถยนต์รายปี โดยในขั้นแรกรถทุกคันต้องลงทะเบียนและชำระค่าธรรมเนียมการลงทะเบียน หลังจากนั้นจึงชำระค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์รายปีต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

¹¹ *Ibid*, Calculation of first registration tax and taxable value, Chapter 330B, Section 3 Schedule.

¹² *Ibid*, Registration of Importers and distributors , Chapter 330, Schedule, Class of Motor Vehicle And Rate Of Tax.

¹³ การจัดเก็บลักษณะนี้ แม้ส่องกงจะใช้ถ้อยคำว่า ค่าธรรมเนียม (Fee) ก็ตาม แต่โดยหลักการของการจัดเก็บนั้นก็เป็นเช่นเดียวกับหลักการของภาษีประจำปีรถยนต์ของไทยนั่นเอง ซึ่งการจะเรียกชื่ออย่างใดนั้นย่อมสุดแล้วแต่จะประสงค์.

(ก). ผู้มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียม

กฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ประเภทที่มีได้เข้าข่ายยกเว้นต้องจดทะเบียนและชำระค่าธรรมเนียมเพื่อใช้รถดังกล่าวในฮ่องกง ซึ่งหากไม่มีการจดทะเบียนและชำระค่าธรรมเนียมแล้ว รถยนต์ดังกล่าวย่อมไม่อาจใช้ในฮ่องกงได้¹⁴

หากคณะกรรมการขนส่งเห็นว่ารถคันใดที่อายุมากกว่า 6 ปีและมีสภาพไม่สมบูรณ์ คณะกรรมการอาจให้เจ้าของรถดังกล่าวทำการตรวจสอบสภาพรถ ณ ศูนย์ตรวจสอบสภาพรถก่อนออกใบอนุญาตใช้รถให้และเมื่อลงทะเบียนแล้วกฎหมายกำหนดให้แสดงแผ่นป้ายแสดงการจดทะเบียนไว้ ณ กระจกหน้ารถทุกคัน¹⁵

(ข). ฐานการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

ฐานในการเก็บค่าธรรมเนียมนี้มีหลายลักษณะด้วยกันโดยแบ่งตามประเภทของรถ ซึ่งฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมนั้นประกอบไปด้วย

- (1). ฐานความจุระบอบกลุ่มประกอบด้วย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Motor Vehicle)¹⁶
- (2). ฐานน้ำหนักประกอบด้วย รถบรรทุกประเภทต่างๆ (Goods Vehicle) รวมทั้งตัวพ่วงของรถลาก (Trailer)¹⁷
- (3). ใช้งานพื้นที่นั่งผู้โดยสารประกอบด้วย รถขนส่งผู้โดยสาร (Bus)¹⁸
- (4). แบ่งการจัดเก็บเป็นรายหน่วย โดยไม่คำนึงถึงลักษณะของรถแต่ละประเภท ประกอบด้วย รถยนต์รับจ้าง (Taxi) รถจักรยานยนต์ (Motorcycle) รถจักรยานยนต์สามล้อ

¹⁴ *Ibid*, Chapter 374, Section 22, Registration and licensing (1).

¹⁵ Road Traffic (Registration And Licensing Of Vehicles) Regulations, Chapter 374E, Reg 41, Licensing Of Motor Vehicles.

¹⁶ ทั้งนี้ลักษณะการจัดเก็บนั้นมีได้ใช้ความจุระบอบกลุ่มในการคำนวณค่าธรรมเนียมแต่อย่างใด หากแต่ใช้ความจุระบอบกลุ่มนั้นเป็นปัจจัยในการกำหนดจำนวนค่าธรรมเนียมซึ่งถูกกำหนดไว้ตายตัวเป็นลำดับขั้นเท่านั้น.

¹⁷ โดยกฎหมายกำหนดให้น้ำหนักทุก 250 กิโลกรัมต้องนำมาคำนวณค่าธรรมเนียมในอัตราที่กำหนดไว้.

¹⁸ ในกรณีนี้จำนวนที่นั่งจะเป็นปัจจัยในการคำนวณค่าธรรมเนียมอย่างแท้จริงเพราะต้องนำจำนวนที่นั่งคูณกับอัตราค่าธรรมเนียมนั่นเอง.

(5). จัดเก็บหลายลักษณะผสมผสานประกอบไปด้วย รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า¹⁹

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรายปีของฮ่องกงนั้นมีความคล้ายคลึงกับการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์ของไทยอยู่มาก โดยฐานภาษีนี้จะมีทั้งฐานภาษีที่ใช้ในการ กำหนดภาระภาษี และฐานภาษีที่ใช้ในการ คำนวณภาระภาษี²⁰ ดังเช่นกรณีของประเทศไทย

(ค). อัตราค่าธรรมเนียม

อัตราค่าธรรมเนียมนี้กฎหมายให้อำนาจกำหนดได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา ทั้งนี้เพื่อความคล่องตัวในการบริหารภาษีนั่นเอง โดยค่าธรรมเนียมจะประกอบไปด้วยค่าธรรมเนียมสองกรณีด้วยกัน คือ ค่าธรรมเนียมการขออนุญาตใช้รถ และค่าธรรมเนียมประจำปีรถยนต์ ซึ่งมีอัตราดังนี้²¹

อัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์	
ประเภทรถที่จดทะเบียน	ค่าธรรมเนียม
รถยนต์ทุกประเภท และรถพ่วงใหญ่ (Trailer)	83
การโอนความเป็นเจ้าของใบอนุญาต	560

¹⁹ ในกรณีนี้มีค่าธรรมเนียม 2 ลักษณะคือ ในกรณีรถเปล่าน้ำหนักไม่เกิน 1000 กิโลกรัม จะเสียค่าธรรมเนียมเป็นรายคัน ในอัตราเดียว แต่หากน้ำหนักเกิน 1000 กิโลกรัม นั้น ส่วนที่เกินทุกๆ 250 กิโลกรัมจะเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้น ซึ่งกรณีนี้เป็นการใช้ทั้งการคิดค่าธรรมเนียมเป็นรายคัน และการคำนวณค่าธรรมเนียมโดยใช้น้ำหนัก.

²⁰ คือ ฐานภาษีที่ใช้ในการกำหนดภาระภาษีนั่น ฐานภาษีดังกล่าวจะมีได้ทำหน้าที่ในการ ก่อให้เกิดภาระภาษีโดยตรง หากแต่ฐานภาษีดังกล่าวจะถูกใช้เพื่อเป็นเครื่องมือในการระบุงาษา ภาษีเท่านั้น เช่นการกำหนดช่วงน้ำหนักใดๆ ให้ต้องเสียภาษีในอัตราใดๆ ไร่้น น้ำหนักซึ่งเป็นฐาน ภาษี มิได้ถูกนำมาคำนวณกับอัตราภาษีแต่อย่างใด หากแต่ถูกใช้ในการกำหนดว่ารถคันดังกล่าว จะต้องเสียภาษีในอัตราที่ระบุไว้ล่วงหน้าอัตราใด เท่านั้น

ในขณะที่ฐานภาษีซึ่งใช้คำนวณภาษีนั่น ฐานภาษีดังกล่าวได้ถูกใช้ในการกำหนดภาระ ภาษีอย่างแท้จริง เช่นการคิดภาษีจากรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารของเอกชนนั้น นำจำนวนที่นั่งมา คำนวณกับอัตราภาษี ซึ่งจัดว่าเป็นการใช้ฐานภาษี (คือจำนวนที่นั่ง) ในการคำนวณภาระภาษีอย่าง แท้จริง.

²¹ Transport Department Of Hongkong, Vehicle Registration/Registration Mark, < http://www.td.gov.hk/public_services/fees_and_charges/index.htm >.

ซึ่งจะเห็นได้ว่าค่าธรรมเนียมนี้จะจัดเก็บในอัตราไม่สูงนัก เพราะเปรียบเสมือนการจัดเก็บค่าบริการในการดำเนินการให้เท่านั้น

ค่าธรรมเนียมประการต่อมาคือค่าธรรมเนียมประจำปีรถยนต์ (Annual Licensing Fee) โดยอัตราการจัดเก็บมีสองลักษณะคือ ราย 12 เดือนและราย 4 เดือน โดยจะยกตัวอย่างค่าธรรมเนียมในบางรายการดังนี้²²

ค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์รายปี		
ประเภทรถยนต์	12 เดือน	4 เดือน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ใช้เครื่องยนต์เบนซิน) (เก็บตามความจุระบอกลูบ)		
ไม่เกิน 1500 cc.	3,929	1,404
1500 - 2500 cc.	5794	2056
2500 - 3500 cc.	7664	2711
3500 - 4500 cc.	9534	3365
เกินกว่า 4500 cc.	11329	3994
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ใช้เครื่องยนต์ดีเซล) (เก็บตามความจุระบอกลูบ)		
ไม่เกิน 1500 ซีซี	5389	1915
1500 - 2500 ซีซี	7254	2567
2500 - 3500 ซีซี	9124	3222
3500 - 4500 ซีซี	10994	3876
เกินกว่า 4500 ซีซี	12789	4505
รถบรรทุกสินค้า และรถเพื่อกิจการเฉพาะอื่น (เก็บตามน้ำหนักรวม)		
ไม่เกิน 1900 กก.	1289	480
1901 - 5500 กก.	2404	870
เกินกว่า 5500 กก.	4694	1671
รถโดยสารรับจ้าง บริการสาธารณะ (เก็บตามจำนวนที่นั่ง)		
ที่นั่งผู้ขับรถ	25	30 + ร้อยละ 35 ของอัตราประจำปี
ที่นั่งอื่นๆ	50	
รถโดยสารรับจ้าง (Taxi) (เก็บเป็นรายคัน)	3159	1134
รถจักรยานยนต์สองล้อ และสามล้อ (เก็บเป็นรายคัน)	1314	488

²² Transport Department Of Hongkong, Vehicle Licence,

< http://www.td.gov.hk/public_services/fees_and_charges/index.htm >.

รถขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า		
1. น้ำหนักรถเปล่าไม่เกิน 1000 กก.	440	30 + ร้อยละ 35
2. น้ำหนักส่วนเกิน 250 กก. ละ	95	

จะเห็นได้ว่ามีระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสองระบบด้วยกันคือ ราย 12 เดือนและราย 4 เดือน²³ ซึ่งกฎหมายกำหนดอัตราไว้แตกต่างกันตามแต่ประเภทของรถยนต์ ซึ่งพิจารณาลักษณะโดยรวมของระบบจัดเก็บแล้วจะเห็นได้ว่าทั้งลักษณะการแบ่งประเภทรถ และลักษณะการจัดเก็บนั้น คล้ายคลึงกับหลักการของประเทศไทยอย่างมาก เพราะมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมหลายประเภท ทั้งตามกระบอกสูบ ตามน้ำหนัก และจัดเก็บเป็นรายคัน นอกจากนี้ประเภทของอัตราค่าธรรมเนียมยังมีลักษณะใกล้เคียงกับประเทศไทย คือมีทั้งการใช้อัตราในการคำนวณค่าธรรมเนียม และใช้อัตราในการกำหนดค่าธรรมเนียม นอกจากนี้ยังมีมาตรการบรรเทาภาระให้แก่ผู้พิการโดยลดอัตราค่าธรรมเนียมให้อีกด้วย

1.2. การจัดเก็บจากการใช้ถนน

ในปัจจุบันนี้ฮ่องกงยังมิได้มีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมการใช้ถนนแต่อย่างใด หากแต่ฮ่องกงนั้นได้ทำการศึกษาหลักการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนมาเป็นเวลาช้านานแล้ว เพราะเล็งเห็นว่าระบบดังกล่าวเป็นระบบที่มีศักยภาพในการควบคุมการใช้ถนน ซึ่งในการศึกษานี้ได้ทำการพิจารณาแนวคิดของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติ รวมทั้งพิจารณาวิธีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม และข้อดีข้อเสียของค่าธรรมเนียมการใช้ถนนรูปแบบต่างๆ นอกจากนี้ฮ่องกงยังได้ทำการทดลองจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว จึงเห็นว่าแนวทางการศึกษาและการทดลองนี้จะเป็ประโยชน์ต่อการศึกษา จึงได้นำมาเสนอไว้ ณ ที่นี้²⁴

²³ Road Traffic (Registration And Licensing Of Vehicles) Regulations, Chapter 374E, Reg 21, Licensing Of Motor Vehicles.

²⁴ เนื่องด้วยประเทศฮ่องกงนั้นยังมิได้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมลักษณะนี้อย่างจริงจัง คงมีเพียงผลการศึกษาเท่านั้น ดังนั้นในการนำเสนอนี้จะขอเสนอในลักษณะการพิจารณาแนวคิดทั่วไป ความจำเป็นที่ต้องมีระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว รวมทั้งหลักการสำคัญในการจัดเก็บมากกว่าจะพิจารณาแยกองค์ประกอบของระบบจัดเก็บอย่างละเอียด.

1.2.1. ความจำเป็นที่ต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

ฮ่องกงนั้นตระหนักถึงความจำเป็นที่ต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนเพราะปริมาณรถในฮ่องกงนั้นเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา²⁵ ซึ่งลำพังการใช้มาตรการควบคุมการใช้ทางอ้อมด้วยภาษีการจดทะเบียนครั้งแรก ค่าธรรมเนียมการใช้รถรายปี ตลอดจนภาษีน้ำมัน และค่าธรรมเนียมการจอดรถนั้น ไม่เพียงพอในการจำกัดการใช้ของประชาชน ดังนั้นจึงได้มีโครงการในการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนขึ้น ซึ่งจัดเป็นการควบคุมในทางตรงเพราะเป็นการสะท้อนภาระในการใช้รถยนต์กลับไปยังผู้ใช้นั่นเอง

โดยในขณะที่กำลังหาโครงการศึกษานี้ฮ่องกงมิได้จัดเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่สะท้อนภาระในลักษณะนี้แต่อย่างใด หากแต่ในอดีตนั้นได้เคยมีการศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวในระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Road Pricing) เป็นเวลาร่วม 2 ปี ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2526 – พ.ศ.2528 ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่า การจัดเก็บค่าธรรมเนียมแบบอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีความเป็นไปได้ในฮ่องกง และนอกจากนี้ระบบจัดเก็บดังกล่าวยังสามารถสร้างประโยชน์เพิ่มในทางเศรษฐกิจได้²⁶

แม้ว่าการศึกษาและทดลองจะสามารถจัดเก็บได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ด้วยปัจจัยบางประการทำให้โครงการนี้มิได้ถูกนำมาปรับใช้ในทางปฏิบัติ โดยในขณะนั้นสภาพการจราจรยังไม่เป็นปัญหาถึงระดับ แม้ว่าจำนวนรถยนต์จะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องก็ตาม ประกอบกับนโยบายของรัฐในการเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์รายปีถึง 3 เท่า และเพิ่มอัตราภาษีจดทะเบียนครั้งแรก 2 เท่า นอกจากนี้ยังมีการเก็บภาษีน้ำมัน ซึ่งจากปัจจัยดังกล่าวทำให้คาดได้ว่าการเพิ่มจำนวนของรถจะชะลอตัวลง อีกทั้งในขณะนั้นได้เกิดวิกฤติการณ์เศรษฐกิจตกต่ำในฮ่องกง ซึ่งปัจจัยต่างๆเหล่านี้

²⁵ Feasibility Study on Electronic Road Pricing Final Report, p.8.

²⁶ โดยการจัดเก็บที่ทดลองขณะนั้นคือการใช้ระบบตรวจสอบรถยนต์อัตโนมัติ (Automatic Vehicle Identification) ซึ่งรถแต่ละคันจะติดตั้งแผ่นป้ายทะเบียนอิเล็กทรอนิกส์ไว้ใต้ท้องรถ เมื่อรถดังกล่าววิ่งผ่านจุดที่กำหนด ระบบอัตโนมัติจะตรวจสอบและจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากบัญชีกลางได้ โดยระบบนี้ใช้กล้องวงจรปิดในการตรวจจับภาพรถระบบไม่อาจจัดเก็บค่าธรรมเนียมได้เพราะยอดเงินหมดหรือเพราะแผ่นป้ายทะเบียนใต้ท้องรถชำรุด

ในขณะนั้นมีการจัดเก็บโดยตั้งจุดจัดเก็บทั้งสิ้น 18 จุด รอบย่านธุรกิจในฮ่องกงโดยทดลองติดตั้งแผ่นป้ายดังกล่าวกับรถยนต์ 2500 คัน ซึ่งระบบนี้ใช้การจัดเก็บโดยหักจากฐานข้อมูลบัญชีกลาง ดังนั้นผู้ใช้รถจึงต้องชำระค่าธรรมเนียมจากการใช้ถนนล่วงหน้า หรือภายหลังเกิดความรับผิดชอบ

ทำให้ประชาชนไม่ยอมรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนซึ่งจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ตน²⁷ แต่ในปัจจุบันนั้นสภาวะการณ์ต่างๆเปลี่ยนแปลงไป ฮ็องกงจึงได้ศึกษาหลักการจัดเก็บดังกล่าวอีกครั้งเพื่อนำมาใช้ในการควบคุมการใช้ถนนต่อไป

1.2.2. แนวคิดของระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม

ระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมนั้นอาจมีทั้งระบบที่ไม่ใช้เทคโนโลยี กล่าวคือใช้แรงงานมนุษย์ในการจัดเก็บ และระบบที่ใช้เทคโนโลยี กล่าวคือไม่ต้องใช้แรงงานมนุษย์ ซึ่งระบบที่ใช้เทคโนโลยีนี้มีหลายระดับด้วยกัน ทั้งเทคโนโลยีระดับสูงและเทคโนโลยีระดับต่ำ

เนื่องด้วยข้อจำกัดของการใช้แรงงานมนุษย์ ฮ็องกงจึงได้จำกัดการพิจารณาแต่เพียงระบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้นซึ่งระบบที่ฮ็องกงเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้จัดเก็บนั้นมีอยู่ด้วยกัน 2 ระบบคือระบบ Dedicated Short Range Communication (DSRC) และระบบ Vehicle Positioning System (VPS) ซึ่งหลักการทำงานโดยสังเขปของแต่ละระบบจะกล่าวดังนี้

(ก). ระบบ Dedicated Short Range Communication (DSRC)

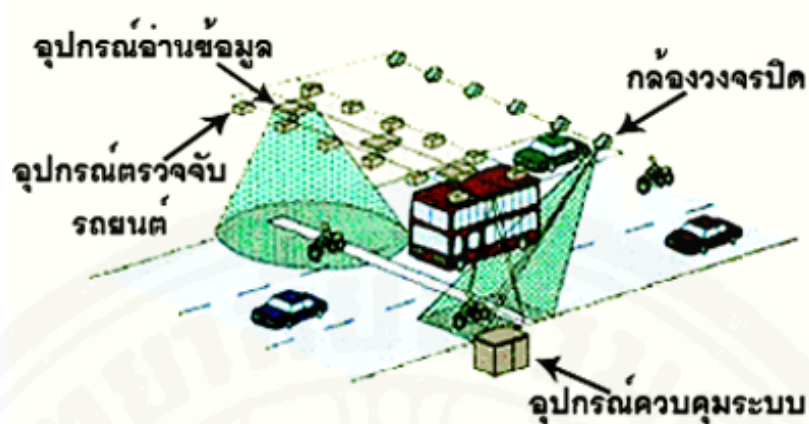
เป็นระบบที่แพร่หลายในทวีปยุโรป²⁸ โดยหลักการทำงานนั้นใช้การติดต่อสื่อสารระหว่างอุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถและจุดที่จัดเก็บบริเวณถนน โดยใช้คลื่นวิทยุ หรือคลื่นไมโครเวฟซึ่งมีความถี่ 5.8GHz²⁹

องค์ประกอบในการจัดเก็บจะประกอบด้วย ด้านจัดเก็บ (Vehicle Reader/Detector) และอุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถ (In Vehicle Unit) เมื่อรถวิ่งผ่านด้านจัดเก็บ อุปกรณ์ตรวจจับรถยนต์จะทำงานร่วมกับอุปกรณ์อ่านข้อมูล อ่านค่าจากอุปกรณ์รับสัญญาณในตัวรถเพื่อทำการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ซึ่งหากการจัดเก็บไม่อาจกระทำได้ กล้องวงจรปิดจะบันทึกภาพรถยนต์ที่วิ่งผ่านนั้นๆเพื่อบังคับหนี้ค่าธรรมเนียมต่อไป อันจะแสดงได้ดังนี้

²⁷ เฟิงอ้าง, น. 13.

²⁸ European Commission, CUPID (Co-Ordinating Urban Pricing Integrated Demonstrations), < http://www.transport-pricing.net/cupid-3-4-10%20Folder/del3_final.pdf >, p. b3.

²⁹ การที่จะใช้ความถี่ชนิดใดนั้นสามารถเลือกใช้ได้ตามความเหมาะสมและงบประมาณ.

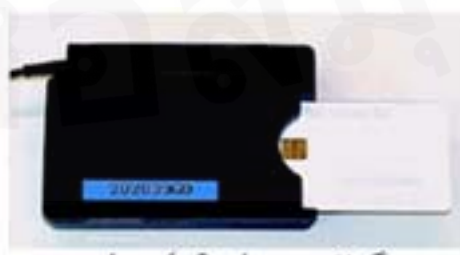


การจัดเก็บในระบบ DSRC นั้นมีสองลักษณะใหญ่ๆด้วยกันคือ ระบบอ่านอย่างเดียว (Read Only) และระบบอ่านและบันทึก (Read and Write) โดยระบบอ่านอย่างเดียวนั้นจะทำการอ่านค่าจากอุปกรณ์รับสัญญาณในรถยนต์และทำการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านระบบหักยอดเงินอัตโนมัติในบัญชีกลาง แต่ระบบอ่านและบันทึกนั้นหลังจากอุปกรณ์จัดเก็บข้อมูลอ่านข้อมูลจากอุปกรณ์รับสัญญาณในรถแล้ว การเก็บค่าธรรมเนียมนั้นจะไม่หักจากบัญชีกลางแต่จะหักจากยอดเงินในบัตรค่าธรรมเนียม (Smart Card)

อุปกรณ์รับสัญญาณทั้งสองประเภทนั้นมีลักษณะดังนี้



อุปกรณ์ชนิดอ่านอย่างเดียว



อุปกรณ์ชนิดอ่านและบันทึก

โดยอุปกรณ์ชนิดอ่านอย่างเดียวนั้นจะมีต้นทุนต่ำกว่าชนิดอ่านและบันทึก เพราะจะเป็นเพียงแผ่นสติ๊กเกอร์บางเท่านั้น ซึ่งผู้ใช้ต้องติดไว้ที่กระจกหน้ารถ ในขณะที่อุปกรณ์ชนิดอ่านและบันทึกนั้นต้องมีช่องให้สอดบัตรค่าธรรมเนียม (Smart Card) ทำให้ต้นทุนสูงกว่าและต้องใช้พลังงานไฟฟ้าในการบังคับจัดเก็บนั้น เมื่อยอดเงินไม่เพียงพอ กล้องวงจรปิดที่แสดงในภาพข้างต้นจะบันทึกภาพรถคันดังกล่าวลงในฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการบังคับหนี้ภายหลังต่อไป

(ข). ระบบ Vehicle Positioning System (VPS)

เป็นระบบที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยใช้ดาวเทียมในการหาพิกัดรถยนต์โดยดาวเทียมจะสื่อสารกับอุปกรณ์ภายในรถเพื่อระบุพิกัดของรถยนต์ว่าอยู่ตำแหน่งใด จากนั้นดาวเทียมจะเทียบ (Mapping) พิกัดของรถดังกล่าวกับแผนที่ถนน ว่ารถนั้นๆอยู่ ณ จุดใดบนถนน เพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่อไป หากรถดังกล่าวอยู่ ณ ตำแหน่งที่กำหนดให้เสียค่าธรรมเนียม ระบบจะเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ใช้ถนนนั้นๆได้ทันที ซึ่งระบบนี้ไม่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ตรวจเก็บบริเวณถนนดังเช่นระบบ DSRC โดยหลักการทำงานโดยสังเขปนั้นอาจแสดงได้ดังนี้³⁰



ระบบนี้จะทำงานร่วมกับอุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถ ซึ่งอุปกรณ์ภายในรถนั้นมีหลายลักษณะด้วยกัน ยกตัวอย่างดังนี้



³⁰ Feasibility Study on Electronic Road Pricing Final Report , p.14-p.15.

ซึ่งอุปกรณ์ลักษณะนี้จะมีต้นทุนสูงกว่าอุปกรณ์ในระบบ DSRC ทั้งสองประเภทที่กล่าวมาแล้ว เพราะเป็นอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีสูงที่ใช้ในการส่งข้อมูลร่วมกับดาวเทียม ซึ่งต้องออกแบบให้มีความผิดพลาดในการระบุพิกัดรถยนต์ต่ำมีเช่นนั้นจะนำมาซึ่งความผิดพลาดในการจัดเก็บนั่นเอง

1.2.3 ผลจากการศึกษาและทดลองบังคับจัดเก็บ

จากการศึกษาและทดลองบังคับจัดเก็บทั้งระบบ DSRC และระบบ VPS ส่องกงได้ข้อสรุปว่า ระบบ VPS นั้นมีความเหมาะสมกับส่องกงสูงกว่าระบบ DSRC³¹ ซึ่งแม้ระบบ DSRC นั้นเป็นระบบที่ใช้กันแพร่หลายมาก่อนโดยหลายประเทศใช้ระบบ DSRC ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและประสบผลสำเร็จก็ตาม³² แต่เมื่อพิจารณาสถานะของส่องกงแล้วพบว่ามีอุปสรรคในการปรับใช้ระบบ DSRC เพราะขาดแคลนพื้นที่สำหรับติดตั้งระบบตรวจสอบรถยนต์ และเครือข่ายของอุปกรณ์ควบคุมบริเวณริมถนน ดังนั้นส่องกงจึงเห็นว่า การใช้ระบบ VPS นั้นจะมีความเหมาะสมมากกว่า

จากการศึกษานั้นพบว่าการกำหนดนโยบายจัดเก็บนั้นอาจกระทำได้หลายลักษณะด้วยกัน คือ

- (ก). ระบบซึ่งใช้ด่านเก็บเงิน ซึ่งจัดเก็บเมื่อรถวิ่งผ่านเข้าจุดที่กำหนดไว้
- (ข). ระบบที่จัดเก็บโดยอ้างอิงกับระยะทางที่รถวิ่ง
- (ค). ระบบที่อิงกับเวลา โดยอัตราหรือจำนวนค่าธรรมเนียม จะอิงกับเวลาที่ผู้ใช้นั้นๆ อยู่ในบริเวณที่จัดเก็บค่าธรรมเนียม
- (ง). ระบบที่อิงกับปริมาณการจราจร โดยค่าธรรมเนียมจะมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่นั้นๆ

ระบบที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ การใช้ระบบจัดเก็บซึ่งอิงกับเวลาและอิงกับปริมาณการจราจร มีข้อบกพร่องคือ ระบบดังกล่าวอาจกระตุ้นให้ผู้ใช้นั้นขับรถด้วยความเร็วสูงเพราะมุ่งจะผ่านพ้นช่วงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมให้เร็วที่สุด ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ นอกจากนี้ยังจะทำให้อัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมไม่คงที่เพราะอัตราจะแปรผันกับความหนาแน่นของการจราจร ทำให้ผู้เดินทางไม่อาจประเมินต้นทุนการเดินทางล่วงหน้าในแต่ละเที่ยวได้อย่างแม่นยำ³³ ดังนั้นจึงควรจัดเก็บโดยใช้ระบบด่านเก็บเงินหรือระยะทาง ตามความเหมาะสม

³¹ Ibid, p.16.

³² เช่นประเทศสิงคโปร์ ใช้ในการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นั้น ประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา และออสเตรเลีย ใช้ในการเก็บค่าผ่านทางในการใช้ทางพิเศษแบบไม่ต้องจอดรถ (Free Flow Toll Collection System).

³³ Feasibility Study on Electronic Road Pricing Final Report , p.20.

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนคือการยอมรับของประชาชน ดังนั้นควรจัดเก็บเฉพาะถนนสายที่มักจะมีการจราจรหนาแน่นเท่านั้น และถนนบริเวณที่จัดเก็บนั้นควรให้มีการเดินทางลักษณะอื่นเป็นทางเลือกแก่ผู้ใช้ถนนด้วย

นอกจากนี้ควรกำหนดหลักการจัดเก็บให้มีความเป็นธรรม เช่นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมแยกเป็นหลายจุดในถนนเส้นหนึ่งๆ แทนที่จะจัดเก็บเพียงจุดเดียว โดยการแยกการจัดเก็บจะทำให้อัตราค่าธรรมเนียมในแต่ละจุดนั้นต่ำ ซึ่งจะทำให้ผู้ที่ผ่านเข้ามาใช้ถนนเส้นดังกล่าวเพียงช่วงใดช่วงหนึ่งนั้นไม่ต้องรับภาระค่าธรรมเนียมสูงเกินสมควรด้วย และควรกำหนดให้อัตราค่าธรรมเนียมนั้นจัดเก็บในลักษณะไล่เรียงสูงขึ้น และต่ำลงเป็นลำดับ (Gradual Rate)³⁴ ในช่วงเวลาก่อนและหลังเวลาการเก็บค่าธรรมเนียมที่แท้จริง เพื่อเป็นการกระจายภาระค่าธรรมเนียมออกไป มิเช่นนั้นแล้วปริมาณผู้ใช้ถนนในช่วงเวลาก่อน และหลังการเก็บค่าธรรมเนียมจะเพิ่มมากขึ้นจนส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดในช่วงเวลาก่อนเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวในที่สุด ซึ่งการเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมเป็นลำดับขั้นนี้จะช่วยแก้ปัญหานี้ได้³⁵

ต้องกล่าวว่า การปรับใช้ระบบ DSRC และระบบ VPS นั้นจะใช้เวลาต่างกัน โดยระบบ DSRC นั้นมีความสมบูรณ์มากกว่าเนื่องจากการใช้อย่างแพร่หลายเป็นระยะเวลานานแล้ว ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 5 ปีในการปรับใช้โดยระยะเวลา 5 ปีนี้ประกอบด้วย การดำเนินงาน 3 ขั้นตอนด้วยกัน คือ ปีแรกในการทดลองระบบ สองปีครึ่งต่อมาในการออกแบบและติดตั้งระบบดังกล่าวโดยการก่อสร้างจุดจัดเก็บในบริเวณต่างๆ รวมถึงกำหนดให้รถทุกคันต้องติดตั้งอุปกรณ์รับสัญญาณ (In Vehicle Unit) และอีกปีครึ่งในการหาลู่เสียงประชาติและออกกฎหมาย แต่ทั้งนี้ขั้นตอนสุดท้ายนั้นอาจจะทำควบคู่ไปกับขั้นตอนก่อนหน้าได้ซึ่งคาดว่าจะร่นเวลาการบังคับใช้ให้สั้นลงได้ ในขณะที่ระบบ VPS นั้นคาดว่าจะใช้เวลามากกว่าระบบ DSRC เพราะระบบยังไม่แพร่หลายซึ่งยังไม่มีผู้ผลิตอุปกรณ์สำเร็จรูปดังเช่นระบบ DSRC อีกทั้งการติดตั้งอุปกรณ์ภายในรถจะยุ่งยาก และใช้ต้นทุนสูงกว่าระบบ DSRC ดังนั้นจึงคาดว่าจะใช้เวลาดำเนินการประมาณ 6 ปี³⁶

³⁴ Ibid, p.22.

³⁵ เช่น หากเริ่มเก็บค่าธรรมเนียมอัตราปกติในเวลา 8.00 น. อาจเริ่มเก็บค่าธรรมเนียมในอัตรา ร้อยละ 25 ของอัตราปกติในเวลา 6.30 น. อัตรา ร้อยละ 50 ในเวลา 7.00 น. และอัตรา ร้อยละ 75 ในเวลา 7.30 น. เป็นต้น.

³⁶ Feasibility Study on Electronic Road Pricing Final Report , p.24.

1.3. การจัดสรรรายได้จากภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์

รายได้ของรัฐในลักษณะต่างๆในฮ่องกงนั้น กฎหมายบัญญัติให้รายได้ทุกประเภทซึ่งมิได้ถูกกำหนดหลักการจัดสรรไว้เฉพาะ จะถูกจัดเป็นรายได้ทั่วไปของรัฐ (General Revenue) ซึ่งต้องนำส่งเข้าสู่คลังเพื่อใช้ในกิจการต่างๆของประเทศ³⁷

ในขณะนี้ฮ่องกงยังมิได้จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม ดังนั้นจึงยังมิได้มีมาตรการกำหนดการจัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมดังกล่าวเป็นการเฉพาะ โดยในขณะนี้ ฮ่องกงมีการจัดสรรงบประมาณเฉพาะในรูปกองทุนหลายลักษณะด้วยกัน เช่น³⁸ กองทุนช่วยเหลือผู้ประสบภัยธรรมชาติ กองทุนเพื่อการค้นคว้าและวิจัยเทคโนโลยี และกองทุนกู้ยืมสาธารณะ เป็นต้น จึงเชื่อแน่ว่าเมื่อฮ่องกงนโยบายการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนมาใช้หนี้ รายได้ของโครงการดังกล่าวย่อมจะถูกจัดสรรในรูปแบบกองทุนลักษณะนี้เช่นกัน

2. ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์นั้นเป็นประเทศที่มีอัตราการพัฒนาประเทศรวดเร็วที่สุดประเทศหนึ่งในโลก ซึ่งเป็นผลมาจากแนวทางการบริหารประเทศที่มุ่งเน้นการเป็นศูนย์กลางการลงทุนโดยการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆโดยเฉพาะทางด้านภาษี แก่ผู้ลงทุนหลายประการด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราต่ำเพียงร้อยละ 20 รวมถึงการให้สิทธิประโยชน์เช่นการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแก่บริษัทตั้งใหม่³⁹ รวมถึงการให้สิทธิประโยชน์จากเงินซึ่งส่งผ่านประเทศสิงคโปร์ในรูปแบบต่างๆ จนได้รับการขนานนามว่าสิงคโปร์คือดินแดนแห่งสิทธิประโยชน์ทางภาษี

แม้ว่านโยบายด้านภาษีประเภทต่างๆของสิงคโปร์จะค่อนข้างผ่อนปรนก็ตาม แต่นโยบายในด้านการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับรถยนต์นั้นจัดได้ว่าประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่จัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมในเรื่องดังกล่าวอย่างเคร่งครัดที่สุดประเทศหนึ่งในโลก ทั้งนี้เพราะสิงคโปร์ตระหนักว่า ด้วยอัตราการเจริญเติบโตของประเทศประกอบกับการเพิ่มจำนวนของประชากร

³⁷ Public Finance Ordinance, Section 3 The General Revenue , (1).

³⁸ Financial Service And Treasury Bureau, “Composition of the Task Force on Review of Government’s Financial Reporting Policy”, < <http://www.fstb.gov.hk/tb/cdr/report/e-annex1-18-2.pdf> >, 2000.

³⁹ Inland Revenue Authority Of Singapore, “ Corporate Tax ”, < http://www.iras.gov.sg/ESVPortal/ct/ct_b.2.2_what+are+the+tax+rates.asp >.

อย่างต่อเนื่องในพื้นที่อันจำกัดนั้น หากไม่มีการควบคุมให้มีการใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดแล้ว ย่อมจะเกิดปัญหาการคมนาคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

หลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีประจำปีและค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของประเทศสิงคโปร์นั้นจะกล่าวดังนี้

2.1. การจัดเก็บจากการเป็นเจ้าของรถยนต์

2.1.1. ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ (Registration Fee)

การใช้รถในประเทศสิงคโปร์นั้น กฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถต้องจดทะเบียนและชำระค่าธรรมเนียมเสียก่อน⁴⁰ โดยการลงทะเบียนนั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งการจดทะเบียนนั้นจะได้รับอนุญาตเมื่อชำระค่าธรรมเนียมต่างๆเรียบร้อยแล้ว⁴¹ โดยรายละเอียดของการจดทะเบียนจะกล่าวดังนี้

(ก). ผู้มีหน้าที่จดทะเบียนและชำระค่าธรรมเนียม

กฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถต้องจดทะเบียนกับกระทรวงคมนาคม มิเช่นนั้นไม่อาจใช้รถดังกล่าวในประเทศสิงคโปร์ได้⁴² โดยการจดทะเบียนนั้นจะกระทำเพียงคราวเดียวเมื่อประสงค์จะใช้รถยนต์ดังกล่าวในประเทศสิงคโปร์ เว้นแต่มีการเพิกถอนหรือขอยกเลิกการลงทะเบียนก็จำเป็นต้องทำการจดทะเบียนใหม่หากประสงค์จะกลับมาใช้รถดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง

(ข). ฐานในการคิดค่าธรรมเนียม

กฎหมายกำหนดให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจกำหนดรายละเอียดในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมได้⁴³ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้กำหนดค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนไว้สองกรณีคือ ค่าธรรมเนียมปกติ (Registration Fee) และค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเพิ่มพิเศษ (Additional Registration Fee) ซึ่งค่าธรรมเนียมทั้งสองกรณีนี้มีฐานการคิดที่แตกต่างกัน โดยกฎหมายได้ให้อำนาจกรมการขนส่งทางบกในการกำหนดประเภทรถยนต์ซึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียม⁴⁴ ดังนี้

⁴⁰ Singapore Road Traffic Act, "Registration Of Vehicles 10(1)".

⁴¹ *Ibid*, Vehicles not to be registered without permit issued by Registrar 10(A)(1).

⁴² *Ibid*, "Registration Of Vehicles 10(1)".

⁴³ *Ibid*, "Vehicles not to be registered without permits issued by Registrar 10A4.

⁴⁴ *Ibid*, "Classification of motor vehicles 4 (2)".

- | | |
|---|--------------------------|
| (1). รถประจำทาง | (6). รถขนส่งสินค้า |
| (2). รถซึ่งนิติบุคคลเป็นเจ้าของ | (7). รถจักรยานยนต์ |
| (3). รถใช้ในกิจการให้เช่า | (8). รถยนต์นั่งส่วนบุคคล |
| (4). รถสำหรับฝึกฝึกสอนขับ | (9). รถยนต์รับจ้าง |
| (5). รถที่ใช้เชื้อเพลิงเป็นไฟฟ้า และพลังงานธรรมชาติ | |

โดยการแบ่งประเภทนี้ยังใช้ในการกำหนดประเภทรถยนต์เพื่อเสียภาษีประจำปีอีกด้วย

(ค). อัตราค่าธรรมเนียม

ค่าธรรมเนียม จัดเก็บทั้งลักษณะอัตราคงที่อัตราเดียวต่อหน่วย และลักษณะจัดเก็บเป็นร้อยละจากมูลคารถยนต์ อันจะกล่าวดังนี้

(1) การจัดเก็บในอัตราเดียวเป็นรายหน่วย ใช้กับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียนปกติ (Registration Fee) โดยรถทุกประเภทที่ลงทะเบียนจะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราหน่วยละ 140S\$

(2) การจัดเก็บโดยอิงกับมูลค่าตลาดของรถยนต์ (Open Market Value- OMV). ใช้กับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเพิ่มพิเศษ (Additional Registration Fee) ในกรณีนี้จะคิดค่าธรรมเนียมเป็นจำนวนร้อยละต่อมูลคารถยนต์โดยมีอัตราที่แตกต่างกันดังนี้

ประเภทรถยนต์	อัตราค่าธรรมเนียม (ร้อยละต่อมูลค่าตลาดของรถยนต์)
รถประจำทาง	5
รถยนต์นั่งประเภทต่างๆ ⁴⁵	110
รถบรรทุกสินค้า	
ขนาดเบา ขนาดหนัก และขนาดหนักมาก	5
บรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร	110
รถจักรยานยนต์	15

จะเห็นว่าประเทศสิงคโปร์จัดเก็บค่าธรรมเนียมจากรถบางประเภทในอัตราค่อนข้างสูง คือจัดเก็บในอัตราร้อยละ 110 จากรถบรรทุกสินค้า และรถยนต์นั่งแทบทุกประเภทซึ่งอัตราดังกล่าว นั้นสูงกว่าหนึ่งเท่าของมูลคารถยนต์ การจัดเก็บในอัตราสูงดังกล่าวจัดว่าเป็นการใช้ค่าธรรมเนียม

⁴⁵ ประกอบไปด้วย รถที่นิติบุคคลเป็นเจ้าของ รถที่ประกอบกิจการให้เช่า รถที่ใช้ฝึกฝึกสอนขับ รถที่ใช้พลังงานผสม(Hybrid) รถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า รถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถรับจ้าง (Taxi).

การจดทะเบียนรถเป็นเครื่องมือในการควบคุมการเป็นเจ้าของรถยนต์ ซึ่งแม้ว่าราคารถยนต์ต่อคันจะไม่สูงเนื่องจากไม่มีการเก็บอากรศุลกากร และภาษีสรรพสามิตนั้นจัดเก็บสูงสุดเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น จึงต้องใช้ค่าธรรมเนียมประเภทนี้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ซื้อ⁴⁶ ดังนั้นหากผู้ที่ยังไม่ประสงค์จะใช้รถดังกล่าวก็ไม่จำเป็นต้องรับภาระในค่าธรรมเนียมนี้ ในขณะที่การใช้เครื่องมือซึ่งส่งผลกระทบต่อราคาขายนั้นส่งผลให้มูลค่ารถสูงขึ้น และผู้ซื้อต้องรับภาระแม้ว่าตนยังไม่ประสงค์จะใช้รถในขณะนั้นก็ตาม

(ง). การให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ขอยกเลิกการจดทะเบียนรถ

แม้ว่าการเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจะเก็บในอัตราค่อนข้างสูงอันอาจทำให้ผู้ใช้รถขาดแรงจูงใจในการซื้อรถใหม่เพราะเกรงว่าจะต้องรับภาระค่าธรรมเนียมซึ่งมีอัตราสูง ดังนั้นจึงมีนโยบายการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ขอยกเลิกการจดทะเบียน ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนใช้รถใหม่แทนที่รถเก่า

สิทธิประโยชน์ที่ได้รับนั้นคือการลดหย่อนค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนคืนให้แก่ผู้ซื้อ หรือ Preferential Additional Registration Fee (PARF) นั่นเอง โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ซึ่งขอยกเลิกการจดทะเบียนรถภายในระยะเวลาที่กำหนดได้รับประโยชน์จาก PARF นี้โดยจะเปรียบเสมือนได้รับคืนค่าธรรมเนียมซึ่งตนได้ชำระไปแล้ว ซึ่งสัดส่วนของสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจะลดหลั่นไปตามอายุการจดทะเบียนรถดังนี้

ร้อยละของค่าธรรมเนียมที่ได้รับคืน (สำหรับการจดทะเบียนที่ได้รับใบแสดงสิทธิการใช้ตั้งแต่ มี.ค.)	
อายุของรถ	2547 เป็นต้นไป)
น้อยกว่า 5 ปี	82.5 ของมูลค่ารถ
5-6 ปี	77 ของมูลค่ารถ
6-7 ปี	71.5 ของมูลค่ารถ
7-8 ปี	66 ของมูลค่ารถ
8-9 ปี	60.5 ของมูลค่ารถ
9-10 ปี	55 ของมูลค่ารถ
มากกว่า 10 ปี	0 ของมูลค่ารถ

⁴⁶ แต่การใช้เครื่องมือค่าธรรมเนียมในลักษณะนี้จะต่างจากการใช้เครื่องมือทางด้านภาษี กล่าวคือการใช้เครื่องมือทางด้านภาษีนี้นั้นจะทำให้ราคาขายของรถยนต์สูงขึ้นอันเป็นการเพิ่มภาระในการเป็นเจ้าของ (Acquisition Cost) ในขณะที่เครื่องมือทางด้านค่าธรรมเนียมนั้นจะไม่ทำให้ราคาขายรถยนต์สูงขึ้น แต่ทำให้ภาระในการใช้รถยนต์ (Operation Cost) สูงขึ้น.

การชดเชยนี้จะมีได้รับเป็นเงิน แต่จะได้รับเป็นการเครดิตซึ่งสามารถนำเครดิตนี้ไปหักลบกับหนี้ค่าภาษีหรือค่าธรรมเนียมต่างๆซึ่งเกิดจากการจดทะเบียนรถใหม่ได้⁴⁷ โดยสิทธินี้สามารถแบ่งเป็นส่วนย่อยหรือโอนเปลี่ยนมือได้ แต่ทั้งนี้ไม่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินได้

มาตรการนี้จึงเสมือนเป็นการกระตุ้นให้ผู้ซึ่งใช้รถเก่า เลิกใช้รถคันเดิมโดยหันมาซื้อรถใหม่ เพราะนอกจากจะได้สิทธิประโยชน์ในการนำเครดิต PARF มาหักลบกับค่าภาษีและค่าธรรมเนียมของรถใหม่แล้ว ยังเป็นการบรรเทาภาระที่เกิดจากการเก็บภาษีประจำปีรถซึ่งจะจัดเก็บในอัตราสูงขึ้น (Surcharge) หากรถดังกล่าวอายุเกิน 10 ปีอีกด้วย

2.1.2. ภาษีประจำปีรถยนต์ (Road Tax)

ภาษีประจำปีรถยนต์ของประเทศสิงคโปร์นั้นจัดเก็บโดยกรมการขนส่งทางบก โดยหลังจากผู้ประสงค์จะใช้รถยนต์ได้ลงทะเบียนรถยนต์ดังกล่าวแล้ว จะต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์ซึ่งรายละเอียดจะกล่าวดังนี้

(ก). ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสงค์จะขออนุญาตใช้รถยนต์ในประเทศสิงคโปร์ชำระภาษีประจำปี⁴⁸ นอกจากนี้ในกรณีที่รถยนต์ดังกล่าวมิได้จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์แต่ผู้ใช้นั้นเป็นผู้มีสัญชาติสิงคโปร์ ผู้อยู่ในสิงคโปร์ หรือผู้มีใบอนุญาตทำงานในสิงคโปร์ ก็ถือว่าผู้ใช้รถยนต์นั้นต้องเสียภาษีในประเทศสิงคโปร์ เสมือนว่าผู้นั้นได้ลงทะเบียนรถดังกล่าวในประเทศสิงคโปร์⁴⁹

(ข). ฐานภาษี

กฎหมายกำหนดให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจกำหนดฐานภาษีและเงื่อนไขประกอบอื่นๆในการเก็บภาษีให้แตกต่างกันในรถแต่ละประเภทตามความเหมาะสมได้โดยฐานภาษีของรถแต่ละประเภทนั้นแตกต่างกันดังนี้⁵⁰

(1) ใช้น้ำหนักเป็นฐาน ประกอบด้วยรถประจำทาง รถบรรทุกสินค้า

⁴⁷ One.Motoring, " De-registration/PARF/COE Rebate ",
< http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/ita_information_guidelines/faqs/faq_deregistration.html >.

⁴⁸ Singapore Road Traffic Act , Charge of tax on vehicles 11 (1).

⁴⁹ Ibid, Vehicles licensed outside Singapore 12 (1).

⁵⁰ One.Motoring, "Vehicle Tax Structure",
<http://www.lta.gov.sg/motoring_matters/motoring_vo_tax.htm>.

(2) ใช้ความจุกระบอกลูกเป็นฐาน ประกอบด้วย รถซึ่งนิติบุคคลเป็นเจ้าของ รถที่ประกอบการให้เช่า รถสำหรับฝึกฝึกสอนขับ รถใช้พลังงานไฟฟ้าหรือก๊าซธรรมชาติ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์

(3) ใช้การจัดเก็บเป็นรายหน่วย ประกอบด้วยรถยนต์รับจ้าง (Taxi)

(ค). อัตราภาษี

ในการกำหนดอัตราภาษีนี้นักกฎหมายได้ให้อำนาจกระทรวงคมนาคมในการกำหนดอัตราภาษีตามความเหมาะสมได้ โดยในการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์นั้น นอกจากผู้ไร้รถต้องชำระภาษีประจำปีรถยนต์แล้ว ยังมีการกำหนดให้รถซึ่งมีอายุเกินกว่า 10 ปี ต้องเสียภาษีประจำปีส่วนเพิ่ม (Road Tax Surcharge) อีกด้วย ซึ่งอัตราภาษีของประเทศสิงคโปร์นั้นจัดเก็บโดยคำนึงถึงภาระที่รถดังกล่าวก่อขึ้นต่อสังคมเป็นสำคัญ ซึ่งหมายความว่าหากรถนั้นๆก่อภาระให้แก่สังคมมาก อัตราภาษีก็จะสูงขึ้นเป็นสัดส่วนนั่นเอง โดยอัตราภาษีประจำปีของประเทศสิงคโปร์จะกล่าวโดยสังเขปดังนี้⁵¹

(1). การจัดเก็บภาษีในอัตราปกติ

(1.1). รถบรรทุกผู้โดยสารขนาดใหญ่ (Buses) จัดเก็บตามจำนวนที่นั่งและช่วงน้ำหนัก

ประเภทรถ	น้ำหนักบรรทุกสูงสุด	ภาษีรถยนต์รายปี	
	(แมตริกซ์ ตัน)	ดีเซล	เบนซิล
ไม่เกิน 30 ที่นั่ง	น้อยกว่า 3.5	750	600
	3.5 ถึง 7.0	770	616
	11.0 ถึง 16.0	1,150	920
เกินกว่า 30 ที่นั่ง	3.5 ถึง 7.0	1,020	816
	11.0 ถึง 16.0	1,400	1,120
	16.0 ถึง 20.0 (3 เพลา)	1,300	1,040
	16.0 ถึง 20.0 (2 เพลา)	2,000	1,600
	20.0 ถึง 26.0 (3 เพลา)	1,800	1,440

(1.2). รถซึ่งนิติบุคคลเป็นเจ้าของ (Company Car) รถยนต์ที่ใช้ประกอบการกิจการให้เช่า (Rental Car) รถยนต์สำหรับฝึกฝึกสอนขับ (Tuition Car) และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Private Vehicle)

⁵¹ Ibid.

รถยนต์ทั้งสี่ประเภทนี้เสียภาษีประจำปีในอัตราเดียวกัน โดยลักษณะการเสียภาษีนี้นั้นต่างจากรถในกรณีที่ 1 เพราะในกรณีนี้จะไม่ใช้ฐานกำหนดอัตราภาษีในลักษณะตายตัว แต่จะเสียภาษีโดยใช้วิธีการคำนวณตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ โดยมีอัตราดังนี้

ความจุกระบอกสูบ (EC)	สูตรการคำนวณภาษีประจำปี ⁵²
น้อยกว่า 600 cc	\$400
600 cc ถึง 1,000 cc	$\$400 + 0.25 \times (EC - 600)$
1,001 cc ถึง 1,600	$\$500 + 0.75 \times (EC - 1,000)$
1,601 cc ถึง 3,000	$\$950 + 1.5 \times (EC - 1,600)$
มากกว่า 3,000 cc	$\$3,050 + 2.0 \times (EC - 3,000)$

นอกจากนี้หากรถดังกล่าวใช้เครื่องยนต์ดีเซลแล้ว ยังต้องเสียภาษีดีเซล (Diesel Tax) เพิ่มขึ้นจากภาษีประจำปีปกติในอัตรา 6 คูณด้วยจำนวนภาษีซึ่งต้องเสีย⁵³

(1.3). รถบรรทุกสินค้า (Goods Vehicle)

รถประเภทนี้เสียภาษีประจำปีตามช่วงน้ำหนักที่ระบุไว้ โดยการจัดเก็บนั้นจะแบ่งอัตราตามการใช้งานและประเภทของเครื่องยนต์ดังนี้

ประเภทรถ	น้ำหนักบรรทุกสูงสุด	ภาษีรถยนต์	
	(แมทริกซ์ ตัน)	ดีเซล	เบนซิล
รถบรรทุกสินค้าชนิดเบา	น้อยกว่า 3.5	500	400
รถบรรทุกสินค้าชนิดหนัก	3.5 ถึง 7	770	616
	7 ถึง 11	850	680
	11 ถึง 16	1,150	920
รถบรรทุกสินค้าชนิดหนักมาก	16 ถึง 20 (2 เพลา)	2,000	1,600
(เว้นแต่รถประเภทหัวลาก)	16 ถึง 20 (3 เพลา)	1,300	1,040
	20 ถึง 26	1,800	1,440
	26 ถึง 32	1,800	1,440
	32 ถึง 40 (4 เพลา)	2,800	2,240

⁵² โปรดดูรายละเอียดของวิธีการคำนวณภาษีประจำปีในภาคผนวก.

⁵³ One.Motoring, “ Vehicle Tax Structure Private Cars ”,

< http://www.lta.gov.sg/motoring_matters/motoring_vo_tax_pte.htm >.

	32 ถึง 40 (มากกว่า 5 เพลลา)	2,000	1,600
	40 ถึง 55	3,000	2,400
	มากกว่า 55	3,500	2,800
รถบรรทุกสินค้าชนิดหนักมาก	น้อยกว่า 20	1,300	
(รถประเภทหัวลาก)	20 ถึง 26	1,800	
	26 ถึง 32	1,800	
	32 ถึง 40	2,000	
	40 ถึง 55	3,000	
	มากกว่า 55	3,500	
รถบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร	น้อยกว่า 3.5	950	760
	มากกว่า 3.5	1,220	976

(1.4). รถยนต์รับจ้าง (Taxi)

จะเสียภาษีในลักษณะตายตัว โดยเสียเป็นรายหน่วยในอัตราคงที่โดยไม่คำนึงถึงลักษณะใดๆของรถ โดยอัตราทั่วไปคือ 1200\$ ต่อปี แต่หากเป็นรถที่ใช้เชื้อเพลิงดีเซลจะต้องเสียภาษีเพิ่มในอัตรา 5100\$ ต่อปี รวมเป็น 6300\$ ต่อปี

(1.5). รถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ต้องเสียภาษีโดยการนำฐานภาษี(ความจุกระบอกสูบ) คำนวณกับอัตราภาษีซึ่งมีอัตราดังนี้

ความจุกระบอกสูบ (EC)	สูตรการคำนวณภาษีประจำปี ⁵⁴
น้อยกว่า 200 cc	เสียภาษี 80\$ อัตราเดียว (Flat Rate)
200 cc ถึง 1,000 cc	$\$80 + 0.3 \times (EC - 200)$
มากกว่า 1,000 cc	$\$320 + 0.6 \times (EC - 1,000)$

⁵⁴ การคำนวณภาษีประจำปีของรถจักรยานยนต์ใช้วิธีการเดียวกับรถยนต์นั่งในข้อ 1.2.

(2). การเก็บภาษีประจำปีส่วนเพิ่มโดยแปรผันกับอายุของรถ (Road Tax Surcharge)

กฎหมายกำหนดให้รถซึ่งมีอายุมากกว่า 10 ปี⁵⁵ ต้องเสียภาษีประจำปีส่วนเพิ่ม (Road Tax Surcharge) โดยเสียเพิ่มจากภาระภาษีซึ่งผู้ใช้นั้นๆต้องรับในกรณีปกติ⁵⁶ โดยนำอัตราร้อยละนี้ไปคำนวณกับอัตราภาษีซึ่งผ่านการคำนวณตามวิธีปกติแล้ว

อายุของรถ	ภาษีประจำปีส่วนเพิ่ม (ร้อยละ)
มากกว่า 10 ปี	10%
มากกว่า 11 ปี	20%
มากกว่า 12 ปี	30%
มากกว่า 13 ปี	40%
มากกว่า 14 ปี	50%

(ง). มาตรการบรรเทาภาระภาษี

มาตรการบรรเทาภาระภาษีนี้นั้นมีทั้งมาตรการยกเว้นการเสียภาษีและการให้ส่วนลดภาษี อันจะกล่าวดังนี้

(1). มาตรการยกเว้นการเสียภาษี

กฎหมายกำหนดให้รถบางประเภทไม่ต้องเสียภาษีรายปีดังนี้⁵⁷

1. รถกับเพลิง
2. รถที่ใช้เฉพาะกิจการเกี่ยวเนื่องกับการดับเพลิง
3. รถพยาบาล
4. รถบดถนน
5. รถซึ่งมิได้ถูกใช้ในถนนหลวง
6. รถสำหรับผู้พิการ
7. รถซึ่งใช้อุตสาหกรรม เหมืองแร่ กสิกรรม ซึ่งมีได้ใช้ในถนนของรัฐ
8. จักรยาน

⁵⁵ ทั้งนี้รถบางประเภทนั้น ไม่ต้องเสียภาษีประจำปีส่วนเพิ่ม เพราะโดยสภาพแล้วรถประเภทดังกล่าวมีอายุการใช้งานตามกฎหมายไม่เกิน 10 ปีอยู่ตนเอง เช่นรถซึ่งประกอบกิจการให้เช่า รถที่ใช้ฝึกสอนขับ หรือรถรับจ้างเอกชน (Taxi) เหล่านี้กฎหมายกำหนดอายุการใช้งานไว้เพียง 10 ปีเท่านั้น.

⁵⁶ One.Motoring, “ Vehicle Tax Structure Private Cars ”.

⁵⁷ Singapore Road Traffic Act, Exemption from tax on certain descriptions of vehicles, 14.

(2). การให้ส่วนลดเชยภาษีการใช้ถนน (Road Tax Rebate)⁵⁸

กฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการให้ส่วนลด (Rebate) แก่รถยนต์ประเภทต่างๆไว้หลายกรณีด้วยกัน ซึ่งมีผลให้การะภาษีที่ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์นั้นๆต้องชำระต่อปีลดน้อยลง ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วการให้สิทธิประโยชน์ในลักษณะนี้มักจะให้แก่รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ที่รักษาสิ่งแวดล้อม เช่นเครื่องยนต์ประเภผสม (Hybrid) ประเภทใช้ก๊าซ CNG หรือประเภทที่เข้ากับมาตรฐาน Euro ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่ให้แก่รถยนต์ประเภทนี้มีหลายประการด้วยกัน เช่นการบรรเทาหรือยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน โดยสิทธิประโยชน์ซึ่งรถประเภทต่างๆได้รับนั้นจะยกตัวอย่างดังนี้⁵⁹

ประเภทรถ	สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับรถที่จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มค - 30 กย. 2549
รถรับจ้างที่ใช้เครื่องยนต์ CNG	ได้รับลดหย่อนค่าธรรมเนียมการลงทะเบียนเพิ่มเติม (ARF) ในอัตราร้อยละ 80 ของมูลค่ารถ
รถรับจ้างส่วนบุคคลที่ใช้เครื่องยนต์ ดีเซลที่ได้มาตรฐาน Euro IV	ได้รับลดหย่อนค่าธรรมเนียมการลงทะเบียนเพิ่มเติม (ARF) ในอัตราร้อยละ 80 ของมูลค่ารถ
รถบรรทุกผู้โดยสารขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ CNG	ยกเว้นค่าธรรมเนียมการลงทะเบียน
รถบรรทุกผู้โดยสารขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่ได้มาตรฐาน Euro IV	ยกเว้นค่าธรรมเนียมการลงทะเบียน
รถซึ่งนิติบุคคลเป็นเจ้าของที่ได้มาตรฐาน CNG และ Euro IV	ยกเว้นค่าธรรมเนียมการลงทะเบียน

เมื่อพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมของประเทศสิงคโปร์แล้วจะเห็นได้ว่าการกำหนดนโยบายในการจัดเก็บนั้นคำนึงถึงภาระซึ่งผู้ใช้ถนนได้ก่อขึ้นเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากนโยบายหลายประการเช่น การเก็บภาษีส่วนเพิ่มแก่รถอายุเกิน 10 ปี ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายการให้

⁵⁸ แม้ว่ากฎหมายจะใช้ถ้อยคำว่า Rebate ซึ่งเป็นคำเดียวกับการให้ประโยชน์กรณี PARF Rebate ก็ตาม แต่ความหมายของถ้อยคำทั้งสองกรณีในทางปฏิบัตินั้นหาเป็นเช่นเดียวกันไม่ เพราะ PARF Rebate นั้นจะเป็นการชำระคืนค่าธรรมเนียมในการลงทะเบียนเพิ่มเติม (Additional Registration Fee) ซึ่งผู้ใช้ถนนได้ชำระไว้แล้ว โดยชำระคืนในวิีเคริติต.

แต่ Road Tax Rebate นั้นเป็นการให้ส่วนลดทันทีแก่ภาษีประจำปีรถยนต์ที่จะต้องชำระโดยส่วนลดนั้นจะมีผลทันที ณ งวดภาษีที่ถึงกำหนดชำระนั้นๆ.

⁵⁹ One.Motoring, "Vehicle Tax Structure",
<http://www.lta.gov.sg/motoring_matters/motoring_vo_tax.htm>.

สิทธิประโยชน์ (PARF Benefit) แก่รถซึ่งขอยกเลิกการจดทะเบียนที่มีอายุไม่เกิน 10 ปี (เพื่อซื้อรถใหม่)⁶⁰ หรือการเก็บภาษีประจำปีแก่รถบรรทุกสินค้า (Goods Vehicle) ซึ่งมีจำนวนเพลามากกว่ารถซึ่งมีจำนวนเพลาน้อยกว่า⁶¹ รวมถึงการให้สิทธิประโยชน์แก่รถซึ่งใช้เครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสภาพแวดล้อม

2.2. ค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

ประเทศสิงคโปร์นั้นเป็นประเทศแรกในโลกที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน⁶² ซึ่งความจำเป็นต้องเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในประเทศสิงคโปร์นั้น สืบเนื่องมาจากเหตุผลคล้ายคลึงกับฮ่องกง เพราะประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศนำเข้าทุนซึ่งรายได้หลักของประเทศคือการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งเกิดจากการเข้ามาลงทุนของต่างประเทศ ดังนั้นประเทศสิงคโปร์จึงจำเป็นต้องควบคุมระบบสาธารณูปโภค (Infrastructure) ต่างๆ ให้ดำเนินไปอย่างราบรื่นเพื่อให้การดำเนินธุรกรรมต่างๆ เป็นไปโดยสะดวก และระบบการคมนาคมนั้นจัดเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานปัจจัยหนึ่งซึ่งมีความสำคัญมากในการดำเนินธุรกรรมต่างๆ

โดยการจะให้ระบบการคมนาคมดำเนินไปอย่างราบรื่นนั้น จำต้องมีกลไกการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งกลไกดังกล่าวประกอบด้วยเครื่องมือหลายลักษณะด้วยกัน และเครื่องมือหนึ่งที่ประเทศสิงคโปร์เลือกใช้ประกอบกับเครื่องมือหลักอื่นๆ⁶³ ก็คือค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั่นเอง ซึ่งในปัจจุบันนี้ระบบการจัดเก็บได้พัฒนามาเป็นระบบการจัดเก็บแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งประเทศสิงคโปร์นั้น

⁶⁰ เป็นการกระตุ้นให้ประชาชนใช้รถยนต์ที่มีสภาพใหม่ ซึ่งเป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อมและลดโอกาสในการเกิดความบกพร่องบนท้องถนน.

⁶¹ เพราะรถซึ่งมีเพลาน้อยนั้น ทำลายพื้นผิวถนนในสัดส่วนที่สูงกว่ารถซึ่งมีจำนวนเพลามากกว่า เพราะแรงกดที่กระทำต่อพื้นผิวถนนต่างกันนั่นเอง.

⁶² โดยระบบที่เริ่มจัดเก็บนั้นใช้ระบบใบอนุญาตผ่านทาง (Area License Scheme) ตั้งแต่ปี 1975 โดยผู้ใช้ถนนต้องซื้อใบอนุญาตผ่านทางและแสดงไว้ที่กระจกหน้ารถ เมื่อประสงค์จะผ่านเข้าย่านธุรกิจ (Central Business District Area) โดยการบังคับจัดเก็บนั้นใช้มนุษย์ในการตรวจสอบ รายละเอียดศึกษาได้จาก

Nazan Aybanu KOCAK, " RUC: A TOLL FOR WHAT?",

<<http://www.trafik.gov.tr/icerik/bildiriler/A2-64.doc> >.

⁶³ กล่าวคือ ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ภาษีศุลกากร การกำหนดโควตารถยนต์ ภาษีรถยนต์รายปี และมาตรการพัฒนาการขนส่งสาธารณะ เป็นต้น.

จัดได้ว่าเป็นประเทศที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสบผลสำเร็จสูงสุดประเทศหนึ่งในโลก

กฎหมายที่ให้อำนาจในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวคือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก (Road Traffic Act) โดยหลักการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นั้น บัญญัติไว้ในมาตรา 34A เป็นต้นไป ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นั้นได้ตามความเหมาะสม⁶⁴ โดยรายละเอียดของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นั้นจะกล่าวดังนี้⁶⁵

2.2.1. ผู้มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียม

ผู้เป็นเจ้าของรถต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้นั้นหากประสงค์จะใช้รถดังกล่าวในประเทศสิงคโปร์ โดยหากไม่มีการชำระค่าธรรมเนียมการใช้นั้นแล้ว กฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถต้องรับผิดชอบในหนี้ดังกล่าว⁶⁶

ผู้ต้องเสียค่าธรรมเนียมนั้นอาจแบ่งได้เป็นสองกรณีด้วยกันคือ กรณีเป็นผู้ที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และกรณีมิได้เป็นผู้ที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์

ผู้ที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์นั้นต้องทำการติดตั้งอุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถ (In-Vehicle Unit) และจัดเตรียมให้บัตรค่าผ่านทางมียอดเงินเพียงพอในการชำระค่าผ่านทาง⁶⁷ ส่วนผู้มีได้อยู่ในประเทศสิงคโปร์แต่นำรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศสิงคโปร์นั้น⁶⁸ มีทางเลือกสองกรณีคือ อาจเช่า หรือ

⁶⁴ การกำหนดค่าธรรมเนียมนั้นอาจกำหนดได้หลายกรณีด้วยกัน เช่นกำหนดให้ถนนเส้นใดต้องเสียค่าธรรมเนียม วันและเวลาที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม กำหนดจำนวนค่าธรรมเนียมการใช้นั้นที่ประสงค์จะจัดเก็บ กำหนดวิธีการจัดเก็บและกำหนดหน้าที่ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว ปฏิบัติตามอีกด้วย.

⁶⁵ เนื่องจากระบบจัดเก็บบางกรณีของประเทศสิงคโปร์นั้นคล้ายคลึงกับแนวคิดของประเทศฮ่องกงที่ได้นำเสนอมาแล้ว ดังนั้นในประเด็นที่คล้ายกันจะกล่าวถึงแต่เพียงสังเขปเท่านั้น.

⁶⁶ Singapore Road Traffic Act, PART 1A ROAD-USER CHARGES, 34E.

⁶⁷ โดยผู้ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์รับสัญญาณ (In-Vehicle Unit) มีโทษปรับ 70 ดอลลาร์สหรัฐ และผู้เงินในระบบไม่เพียงพอในการชำระค่าผ่านทาง มีโทษปรับ 10 ดอลลาร์สหรัฐโดยไม่รวมจำนวนยอดค่าธรรมเนียมค้างชำระซึ่งต้องชำระในภายหลัง รายละเอียดศึกษาได้จาก

Nazan Aybanu KOCAK, " RUC: A TOLL FOR WHAT?".

⁶⁸ ประเทศสิงคโปร์นั้นเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียโดยผู้ใช้รถสามารถขับรถเข้าประเทศสิงคโปร์โดยสะพานสองเส้นด้วยกัน คือ Johor-Singapore Causeway และ Tuas Second Link.

ซื้ออุปกรณ์รับสัญญาณเพื่อเสียค่าธรรมเนียมการใช้ถนนตลอดเวลาที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์⁶⁹ หรืออาจเลือกชำระค่าธรรมเนียมเป็นการเหมา⁷⁰ โดยการใช้บัตร Autopass⁷¹ ซึ่งผู้ขับรถต้องซื้อและติดตั้งไว้ในรถเมื่อเข้าประเทศสิงคโปร์ โดยเมื่อผ่านด่านเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ บัตร Autopass นี้จะบันทึกจำนวนครั้งการผ่านไว้ และเมื่อรถดังกล่าวออกจากประเทศสิงคโปร์จะมีการชำระค่าธรรมเนียมตามจำนวนครั้งที่ผ่านนี้ โดยหักออกจากเงินมัดจำซึ่งผู้ขับรถต้องชำระเมื่อซื้อ Autopass

โดยหลักแล้วรถทุกประเภทซึ่งในประเทศสิงคโปร์ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เว้นแต่รถบางประเภทซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมดังกล่าว คือ รถดับเพลิง รถยนต์ของตำรวจ และรถพยาบาล⁷²

2.2.2. ฐานค่าธรรมเนียม

ในการแบ่งประเภทรถเพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้น ได้มีการแบ่งรถออกเป็น 6 ประเภทคือ⁷³

- (ก). รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)
- (ข). รถยนต์รับจ้างส่วนบุคคล (Taxi)
- (ค). รถบรรทุกสินค้าชนิดเบา (Light Goods Vehicle)

⁶⁹ โดยอัตราค่าเช่านั้นประมาณ 5 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อวัน โดยหากประสงค์จะซื้อเครื่องรับสัญญาณนั้นจะมีราคาประมาณ 151.45 ดอลลาร์สิงคโปร์.

⁷⁰ ในขณะนี้อัตรา 5 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อวัน โดยการเสียค่าธรรมเนียมแบบเหมานี้จะไม่คำนึงถึงจำนวนครั้งการผ่านด่านเก็บเงิน ดังนั้นไม่ว่าจะผ่านด่านเก็บเงินกี่ครั้งก็ตาม ก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมในอัตรา 5 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อวัน.

⁷¹ บัตร Autopass Card จะมีวางขายอยู่ที่จุดตรวจหลัก (Primary clearance) หรือจุดขายของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (Immigration booths) หรือจากสำนักงาน VEP/ค่าผ่านทาง (VEP/Tolls office) ที่จุดตรวจของสิงคโปร์ ผู้ขับรถจะต้องแสดงป้ายภาษีรถยนต์ (Road tax discs) และใบรับรองการประกันภัย (Insurance certificates) ที่ถูกต้องของรถยนต์ของตนเวลาที่ทำการซื้อบัตรรถอโต้พาส รายละเอียดศึกษาได้จาก

UniquelySingapore, “ถามตอบเกี่ยวกับการขับรถ”, <http://www.visitsingapore.com/publish/stbportal/th/home/getting_around/transportation/private_car/faq_on_driving_into.html>.

⁷² Nazan Aybanu KOCAK, " RUC: A TOLL FOR WHAT?".

⁷³ Onemotoring, “ ERP Rate ”, <http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on_the_roads/erp_rates0.html>.

- (ง). รถบรรทุกสินค้าชนิดหนัก และรถประจำทางขนาดเล็ก (Heavy Goods Vehicle/Small Bus)
- (จ). รถบรรทุกสินค้าชนิดหนักมาก (Very Heavy Goods Vehicle)
- (ฉ). รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)

โดยรถแต่ละประเภทจะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราแตกต่างกัน (เว้นแต่รถประเภท 1-3 จะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราเดียวกัน) ซึ่งการแบ่งประเภทรถนั้นแบ่งโดยคำนึงถึงภาระที่รถดังกล่าวก่อขึ้นจากการใช้เป็นหลักนั่นเอง

2.2.3. อัตราค่าธรรมเนียม

ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้นจัดเก็บเมื่อรถดังกล่าวได้ผ่านจุดจัดเก็บซึ่งกำหนดไว้ โดยอัตราที่จัดเก็บจะมีหลายอัตราแปรผันตามปัจจัยต่างๆ เช่นประเภทของรถ ช่วงเวลาในแต่ละวัน และสภาพของถนนแต่ละสายเป็นต้น แต่ทั้งนี้อัตราจะไม่แปรผันกับปริมาณความหนาแน่นของการจราจรโดยตรง เพราะการกำหนดให้อัตราแปรผันกับความหนาแน่นของการจราจรนั้นอาจเกิดผลเสียคือส่งผลให้ผู้ใช้นั้นขับช้าอย่างอันตรายเนื่องจากต้องการจะผ่านพื้นที่บริเวณจัดเก็บไปโดยเร็ว

การจัดเก็บนั้นโดยหลักแล้วจะจัดเก็บเฉพาะวันปกติ คือวันจันทร์ถึงวันศุกร์ โดยไม่จัดเก็บในวันสุดสัปดาห์แต่อย่างใด แต่เนื่องด้วยความหนาแน่นของการจราจรในบางย่าน เช่นบริเวณซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ท่องเที่ยว ทำให้จำเป็นต้องมีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในวันสุดสัปดาห์ แต่จะจัดเก็บเฉพาะวันเสาร์และจัดเก็บในบางย่านที่จำเป็นเท่านั้น⁷⁴

ช่วงเวลาในการจัดเก็บนั้น จะจัดเก็บในช่วงเวลาตั้งแต่ 7.30 – 20.00 นาฬิกาในแต่ละวัน (เว้นแต่การจัดเก็บในวันเสาร์ อาจเลื่อนเวลาจัดเก็บเป็นช่วงกลางวันเพราะจะเป็นเวลาที่ปริมาณการจราจรหนาแน่น) โดยอัตรานั้นจะแตกต่างกันในรถแต่ละประเภท โดยอัตราจะมีการปรับเปลี่ยนตลอดเวลาเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรมากที่สุด เนื่องด้วยอัตราค่าธรรมเนียมนั้นมีการแบ่งเป็นหลายประเภทตามประเภทรถ ช่วงเวลา และสภาพของถนนแต่ละสาย ดังนั้นจะยกตัวอย่างอัตราค่าธรรมเนียมในวันธรรมดาของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุกสินค้าชนิดหนักมาก เพียงบางช่วงเวลาดังนี้⁷⁵

⁷⁴ Land Transport Authority of Singapore, New Release " Evening And Saturday ERP At Orchard Road Area To Start From 3 October 2005 " , < http://app.lta.gov.sg/corp_press_content.asp?start=1379 > .

⁷⁵ รายละเอียดเพิ่มเติมศึกษาได้จาก <http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on_the_roads/erp_rates0.html> .

ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล				
วันจันทร์ ถึงศุกร์ เวลา 07:30 - 20:00 นาฬิกา				
	บริเวณจัดเก็บ ค่าธรรมเนียม (ด้าน จัดเก็บอื่นๆ)	ถนน Dunearn ทาง ตะวันออกของถนน Dunkirk	ถนน Kallang ทาง ตะวันตกของแม่น้ำ Kallang	บริเวณจัดเก็บ ค่าธรรมเนียม (ทาง หลวงพิเศษ Nicoll)
07:30 - 08:00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.50
08:00 - 08:05	\$1.00	\$0.50	\$0.00	\$1.50
08:05 - 08:30	\$2.00	\$0.50	\$0.00	\$2.50
08:35 - 08:55	\$2.50	\$1.00	\$0.50	\$2.50
08:55 - 09:00	\$2.50	\$0.50	\$0.50	\$2.50
09:00 - 09:25	\$2.00	\$0.00	\$0.50	\$2.00
10:00 - 12:00	\$0.00			\$0.00
17:30 - 18:00	\$1.50			\$1.50
18:00 - 18:25	\$2.00			\$2.00
18:25 - 18:30	\$1.50			\$1.50
18:55 - 19:00	\$0.50			\$0.50
ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของรถบรรทุกสินค้าชนิดหนักมาก				
วันจันทร์ ถึงศุกร์ เวลา 07:30 - 20:00 นาฬิกา				
	บริเวณจัดเก็บ ค่าธรรมเนียม (ด้านจัดเก็บอื่นๆ)	ถนน Dunearn ทาง ตะวันออกของถนน Dunkirk	ถนน Kallang ทาง ตะวันตกของแม่น้ำ Kallang	บริเวณจัดเก็บ ค่าธรรมเนียม (ทางหลวง พิเศษ Nicoll)
07:30 - 08:00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$1.00
08:00 - 08:05	\$2.00	\$1.00	\$0.00	\$3.00
08:05 - 08:30	\$4.00	\$1.00	\$0.00	\$5.00
08:30 - 09:00	\$5.00	\$2.00	\$1.00	\$5.00
09:00 - 09:25	\$4.00	\$0.00	\$1.00	\$4.00
10:00 - 12:00	\$0.00			\$0.00
17:30 - 18:00	\$3.00			\$3.00
18:00 - 18:25	\$4.00			\$4.00
18:25 - 18:30	\$3.00			\$3.00
18:55 - 19:00	\$1.00			\$1.00

จะเห็นได้ว่ารถบรรทุกสินค้าชนิดหนักมากนั้นต้องเสียค่าธรรมเนียมในอัตราที่สูงกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล ทั้งนี้เพราะรถดังกล่าวก่อภาระจากการใช้สูงกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั่นเอง

นอกจากนี้จะเห็นว่าอัตราค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บตามช่วงเวลาต่าง ๆ นั้นมีอัตราสูงขึ้นได้เรียงเป็นลำดับ โดยหากพิจารณากรณีของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั้นจะเห็นว่าในช่วงเวลา 8.00-8.05 น. จัดเก็บในอัตรา 1S\$ และเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยมาจนสูงที่สุดในอัตรา 2.5S\$ ในเวลา 8.30-9.00 น. (ซึ่งเป็นเวลาที่มีผู้สัญจรบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก) โดยการเพิ่มสูงขึ้นอย่างเป็นลำดับนี้จะทำให้ปริมาณผู้ใช้ถนนในแต่ละช่วงเวลาไม่มากเกินไป ซึ่งกรณีจะแตกต่างไปหากมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในอัตรา 2.50S\$ เสียคราวเดียวในเวลา 8.30 น. เพราะจะทำให้ปริมาณรถในช่วงเวลา ก่อนจัดเก็บนั้น เป็นไปอย่างคับคั่ง (เสมือนกับเป็นการเลื่อนเวลาของการจราจรจะติดขัดเพราะผู้ใช้รถประสงค์จะหลีกเลี่ยงการชำระค่าธรรมเนียมนั่นเอง)

2.2.4. วิธีการจัดเก็บ

ประเทศสิงคโปร์นั้นเป็นประเทศแรกในโลกซึ่งจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์⁷⁶ โดยระบบที่ใช้คือระบบ DSRC (Dedicated Short Range Communication) ซึ่งใช้ความถี่ 2.45GHz⁷⁷ โดยระบบการจัดเก็บนั้นจะคล้ายคลึงกับแนวคิดของฮ่องกง คือระบบจะประกอบไปด้วยอุปกรณ์สองลักษณะใหญ่ๆด้วยกันคือ อุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณบริเวณถนน และอุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถ

โดยอุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถจะทำงานร่วมกับบัตรค่าผ่านทาง (Cash Card) โดยจะหักยอดเงินซึ่งผู้ใช้ถนนเติมเข้าสู่ระบบ เป็นจำนวนเท่ากับค่าธรรมเนียมการผ่านทางนั้นๆ

ลักษณะของบัตรค่าผ่านทางและรูปแบบการใช้งาน



⁷⁶ Nazan Aybanu KOCAK, " RUC: A TOLL FOR WHAT?".

⁷⁷ ระบบดังกล่าวเป็นระบบเดียวกับแนวคิดของประเทศฮ่องกง โดยระบบ DSRC นี้อาจใช้คลื่นความถี่ได้หลายลักษณะด้วยกัน เช่น 2.45 GHz ซึ่งเป็นมาตรฐานของระบบในประเทศสหรัฐอเมริกา 5.8GHz ซึ่งเป็นมาตรฐานของประเทศในทวีปยุโรป หรือ 5.9GHz เป็นต้น.

Susy d'Hont, "The Cutting Edge of RFID Technology and Applications for Manufacturing and Distribution ", < http://www.ti.com/rfid/docs/manuals/whtPapers/manuf_dist.pdf >.

อุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถนั้นจะแบ่งประเภทตามรหัสสี กล่าวคืออุปกรณ์สีหนึ่งๆ จะใช้กับรถชนิดที่กำหนดเท่านั้นและเครื่องรับสัญญาณหนึ่งๆจะใช้เฉพาะกับรถคันซึ่งกำหนดไว้เท่านั้น เพราะมีการกำหนดรหัสเฉพาะของรถยนต์ไว้ในวงจรถของอุปกรณ์รับสัญญาณนั่นเอง⁷⁸

ผู้ซื้อต้องใช้บัตรค่าผ่านทางร่วมกับอุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถ โดยผู้ซื้อต้องเติมเงินเข้าสู่บัตรดังกล่าว⁷⁹ ก่อนที่จะนำรถนั้นผ่าน ณ จุดที่กำหนดให้เสียค่าธรรมเนียม เมื่อรถดังกล่าวผ่าน ณ จุดที่กำหนดระบบจะตรวจสอบประเภทของรถและหักยอดเงินจากบัตรค่าผ่านทางดังกล่าว

2.2.5. การบังคับและควบคุมตรวจสอบ

หากระบบตรวจพบว่ารถคันใดฝ่าฝืนเงื่อนไขที่กำหนดโดยไม่มีการติดตั้งเครื่องรับสัญญาณ (In-Vehicle Unit) หรือมีการติดตั้งเครื่องรับสัญญาณ แต่ไม่มีการสอดบัตรค่าธรรมเนียม หรือมูลค่าในบัตรไม่เพียงพอแล้ว ผู้เป็นเจ้าของรถต้องรับโทษปรับเป็นจำนวน 70S\$ ในกรณีไม่ติดตั้งเครื่องรับสัญญาณ และ 10S\$ กรณีบัตรค่าธรรมเนียมมียอดเงินไม่เพียงพอ⁸⁰ โดยระบบกล้องวงจรปิดอัตโนมัติจะถ่ายภาพเลขทะเบียนของรถดังกล่าวไว้และใช้เป็นข้อมูลในการส่งใบแจ้งหนี้ ค่าธรรมเนียมไปยังที่อยู่ของเจ้าของรถดังกล่าวต่อไป⁸¹

2.2.6. ผลจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นถนน

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นถนนในประเทศสิงคโปร์นั้น จัดได้ว่าประสบผลสำเร็จอย่างสูง โดยการจัดเก็บระยะแรกในระบบบัตรอนุญาตผ่าน (Area License Scheme) นั้นส่งผลให้ความเร็วเฉลี่ยของการสัญจรในตัวเมืองเพิ่มขึ้นจาก 19 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 36 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และปริมาณการจราจรในช่วงเช้า ลดลงจากเดิมเป็นร้อยละ 45 และปริมาณรถที่วิ่งเข้าเมืองลดลงถึงร้อยละ 70

จากการใช้ระบบจัดเก็บโดยอิเล็กทรอนิกส์นั้นส่งผลให้ปริมาณการจราจรเฉลี่ยใน 1 วัน ลดลงจากเมื่อครั้งใช้ระบบ Area License Scheme ถึงร้อยละ 15 และปริมาณรถในช่วงเช้าลดลง

⁷⁸ Nazan Aybanu KOCAK, " RUC: A TOLL FOR WHAT?".

⁷⁹ การเติมเงินนั้นอาจจะทำได้หลายวิธีด้วยกัน ขึ้นอยู่กับความสะดวกของผู้ใช้รถ โดยอาจเติมเงินได้จากร้านสะดวกซื้อ ซึ่งเปิด 24 ชั่วโมง จากเครื่องเบิกถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) จากปั๊มน้ำมันหลายแห่ง หรือจากจุดเติมเงินเฉพาะของระบบซึ่งติดตั้งอยู่ตามจุดสำคัญหลายแห่ง Uniquely Singapore,"ถาม ตอบเกี่ยวกับการขับรถ"<http://www.visitsingapore.com/publish/stbportal/th/home/getting_around/transportation/private_car/faq_on_driving_into.html >.

⁸⁰ Nazan Aybanu KOCAK, " RUC: A TOLL FOR WHAT?".

⁸¹ Chin Kian Keong, " ROAD PRICING SINGAPORE'S EXPERIENCE ",
< http://www.imprint-eu.org/public/Papers/IMPRINT3_chin.pdf >.

จากเดิมร้อยละ 16 ซึ่งจะเห็นได้ว่าการใช้ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยอิเล็กทรอนิกส์นั้นช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ได้มาก

2.3. การจัดสรรรายได้จากภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

ประเทศสิงคโปร์นั้นกำหนดให้รายได้ภาษีและค่าธรรมเนียมรวมทั้งรายได้ทั้งปวงซึ่งกรมการขนส่งทางบกสิงคโปร์ (Land Transport Authority) เป็นผู้จัดเก็บนั้น ต้องถูกจัดสรรเข้าสู่บัญชีงบประมาณการขนส่งทางบก (Land Transport Revenue Account) ซึ่งบัญชีดังกล่าวนี้เป็นบัญชีรายรับรายจ่ายซึ่งกฎหมายกำหนดให้จัดตั้งขึ้น โดยอยู่ในกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก ภายใต้การควบคุมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม⁸² รายละเอียดนั้นจะกล่าวดังนี้

2.3.1 รายได้และรายจ่ายของบัญชีงบประมาณ

(ก). รายได้ของบัญชีงบประมาณ

กฎหมายกำหนดให้รายรับทั้งปวงอันเกี่ยวเนื่องกับกิจการขนส่งทางบกนั้นต้องจัดสรรเป็นรายได้เข้าสู่บัญชีดังกล่าว⁸³ โดยประเภทของรายรับนั้นปรากฏตามบัญชีรายการท้ายประมวลในตารางที่ 2 (Schedule 2) ซึ่งจำแนกเป็นหลายประเภทด้วยกัน เช่น ภาษีและค่าธรรมเนียมการลงทะเบียน ออก ต่อาญา อนุญาต ในกิจการอันเกี่ยวเนื่องกับรถยนต์ทั้งปวงไม่ว่าจะเป็นการเกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถยนต์ หรือเกี่ยวข้องกับรถยนต์ ค่าปรับต่างๆซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้จัดเก็บ นอกจากนี้ยังรวมถึงค่าธรรมเนียมในการอุทธรณ์ภายในต่างๆอีกด้วย⁸⁴

โดยรายรับที่กล่าวมานั้นจะไม่นำเข้าสู่คลังของแผ่นดิน หากแต่จะถูกจัดสรรเข้าสู่บัญชีดังกล่าวนี้ ซึ่งเป็นการแยกเงินภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ออกจากการจัดสรรงบประมาณปกติ

(ข). รายจ่ายของบัญชีงบประมาณ

กฎหมายกำหนดเงื่อนไขในการจ่ายเงินจากบัญชีงบประมาณไว้โดยกำหนดประเภทรายจ่ายไว้หลายกรณีด้วยกัน ซึ่งโดยหลักแล้วรายจ่ายดังกล่าว คือรายจ่ายเกี่ยวกับการดำเนินการของกรมขนส่งทางบก และรายจ่ายทั่วไปในการบริหารงานขนส่งทางบกนั่นเอง เช่นเงินเดือน

⁸² Land Transport Authority of Singapore Act, PART V FINANCIAL PROVISIONS, Land Transport Revenue Account, 12 (1).

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ *Ibid*, SECOND SCHEDULE "REVENUE OF LAND TRANSPORT REVENUE ACCOUNT", 10.

สวัสดิการ เงินชดเชย หรือค่าตอบแทนอื่นใดที่จ่ายให้แก่บุคลากรในหน่วยงาน ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสินทรัพย์ของหน่วยงาน การชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยในหนี้ซึ่งเกิดจากการกู้ยืมของหน่วยงาน และเงินบริจาคเพื่อการสาธารณะหรือการกุศล เป็นต้น⁸⁵

แต่รายจ่ายข้างต้นนั้นไม่รวมถึง รายจ่ายใด ๆ ในการลงทุนก่อสร้างถนน หรือ สาธารณูปโภคอื่นใด รวมทั้งการใช้หนี้เงินต้นและดอกเบี้ย จากการกู้เงินเพื่อใช้จ่ายในกิจการลงทุนก่อสร้างข้างต้น⁸⁶ โดยค่าใช้จ่ายในการลงทุนเหล่านี้จะได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยผ่านทาง การจัดสรรงบประมาณปกติ

จากการพิจารณาหลักการจัดสรรงบประมาณนี้ จะเห็นได้ว่าประเทศสิงคโปร์จำแนกรายได้และรายจ่ายของกิจการอันเกี่ยวเนื่องกับรถยนต์ไว้ต่างหากจากบัญชีงบประมาณหลักของประเทศ ซึ่งการกระทำดังกล่าวจะเป็นการให้หลักประกันแก่ผู้เสียภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ว่าเงินที่ตนได้เสียไปนั้นจะย้อนกลับมาเอื้อประโยชน์ให้แก่ตนอย่างชัดเจน⁸⁷ อันจะส่งผลให้ผู้ใช้นโยบายมีความเต็มใจในการเสียภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์มากขึ้น ซึ่งมาตรการค้ำประกันนี้จำเป็นอย่างมากต่อความสำเร็จในระบบภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ของประเทศสิงคโปร์ ทั้งนี้เพราะอัตราการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมในประเทศสิงคโปร์นั้นมีอัตราสูงและมีค่าธรรมเนียมหลายประเภท ดังนั้นมาตรการค้ำประกันการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาด้านนี้จึงต้องมากขึ้นเป็นสัดส่วนด้วยนั่นเอง

3. ประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษนั้นมีลักษณะคล้ายคลึงกับฮ่องกงและสิงคโปร์ กล่าวคือเป็นประเทศพัฒนาแล้วซึ่งมีสภาพภูมิประเทศเป็นเกาะ ดังนั้นประเทศอังกฤษย่อมประสบกับปัญหาประชากรหนาแน่น อันจะนำมาซึ่งปัญหาการคมนาคม โดยเฉพาะการจราจรทางบกเช่นเดียวกับฮ่องกงและประเทศสิงคโปร์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นประเทศอังกฤษจึงจำต้องกำหนดนโยบายควบคุมการจราจรอย่างเหมาะสม ซึ่งประเทศอังกฤษนั้นจัดได้ว่าเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จอย่างมากในการควบคุมการใช้ถนนประเทศหนึ่ง

⁸⁵ *Ibid*, Application of revenue, 13.

⁸⁶ *Ibid*, Operating Expenses, 15.

⁸⁷ เพราะหากให้รายได้ดังกล่าวถูกจัดสรรเข้าสู่บัญชีรายได้ทั่วไปของประเทศแล้ว ย่อมไม่มีหลักประกันอันใดว่าเงินจำนวนดังกล่าวจะถูกจัดสรรมายังกิจการอันเกี่ยวเนื่องกับถนน มากน้อยเพียงไร.

ในประเด็นการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์นั้น ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้ระบบภาษีรถยนต์ซึ่งตั้งอยู่บนแนวความคิดเรื่องการสะท้อนภาระซึ่งผู้ใช้นั้นก่อขึ้นกับสังคม โดยการจัดเก็บจะแปรผันกับภาระที่ผู้ใช้นั้นๆก่อขึ้นต่อสังคม นอกจากนี้ในประเด็นค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้น ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนโดยให้อำนาจองค์กรส่วนท้องถิ่นคือ เมืองลอนดอน ในการกำหนดมาตรการต่างๆอันเกี่ยวเนื่องกับการจัดเก็บ ซึ่งรายละเอียดของระบบภาษีและค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในประเทศอังกฤษนั้นจะกล่าวดังนี้

3.1. การจัดเก็บจากการเป็นเจ้าของรถยนต์

3.1.1 ภาษีประจำปีรถยนต์

ภาษีประเภทนี้เป็นภาษีซึ่งผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ต้องชำระให้แก่รัฐเป็นรายปี โดยมีองค์ประกอบดังนี้

(ก). ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสงค์จะใช้รถยนต์ในประเทศอังกฤษทุกรายต้องเสียภาษีประจำปีรถยนต์ให้แก่รัฐ⁸⁸ โดยการเสียภาษีจะเสียเป็นรายปี ซึ่งโดยหลักแล้วผู้ใช้นั้นจะต้องชำระภาษีรถยนต์ประจำปีเสมอ แต่มีข้อยกเว้นซึ่งกฎหมายยกเว้นให้การใช้รถบางกรณีไม่ต้องเสียภาษี เช่นการยกเว้นให้กับรถซึ่งขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า รถซึ่งใช้บนรางไฟฟ้า (Tram) รถซึ่งมิได้ใช้เพื่อการบรรทุกผู้โดยสารและไม่มีที่นั่งคนขับ รถดับเพลิง รถพยาบาล รถซึ่งเป็นยานพาหนะของคนพิการซึ่งมีน้ำหนักไม่เกิน 508 กิโลกรัม และรถซึ่งเป็นสินค้าสำหรับส่งออก เป็นต้น⁸⁹

(ข). ฐานภาษี

การเสียภาษีในประเทศอังกฤษนั้นตั้งอยู่บนฐานภาษีหลายกรณีด้วยกัน ดังนี้

(1). ฐานการก่อมลพิษของรถยนต์ (Co2 Emission Figure) ซึ่งใช้กับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Private Vehicle)

(2). ฐานความจุกระบอกสูบ ใช้กับรถจักรยานยนต์ (Motorcycle)

(3). ฐานน้ำหนัก โดยฐานน้ำหนักนั้นอาจแยกย่อยได้หลายกรณีดังนี้

(3.1). ใช้ฐานน้ำหนักแต่เพียงอย่างเดียว คือรถกู้ภัย (Recovery Vehicle) รถบรรทุกชนิดเบา และชนิดหนัก (Light / Heavy Goods Vehicle)

⁸⁸ Vehicle Excise and Registration Act 1994, Part I Vehicle excise duty and licences, Main provisions, Duty and licences 1 (1).

⁸⁹ *Ibid*, SCHEDULE 2, Section 5, Exempt vehicles.

- (3.2). ใช้ฐานน้ำหนักประกอบกับจำนวนเพลลา คือรถบรรทุกชนิดไม่พ่วง (Rigid Vehicle) และรถพ่วง (Articulated)
- (3.3). ใช้ฐานน้ำหนักประกอบกับการก่อมลพิษ คือตัวพ่วงของรถพ่วง (Trailer)
- (4). ใช้ปริมาณผู้โดยสารโดยพิจารณาจำนวนที่นั่ง คือรถบรรทุกผู้โดยสาร (Bus)
- (5). ใช้การจัดเก็บเป็นรายหน่วยประกอบกับการก่อมลพิษ คือรถลากทั่วไป (General Haulage)

(ค). อัตราภาษี

อัตราภาษีนี้นกำหนดไว้หลายลักษณะและอาจเลือกชำระได้เป็นราย 12 เดือน หรือ 6 เดือน แต่ลักษณะของการจัดเก็บภาษีนี้นั้น รถทุกประเภทจะเสียภาษีในอัตราคงที่ซึ่งอัตราดังกล่าวถูกกำหนดไว้เป็นช่วงพิคัด โดยช่วงพิคัดดังกล่าวอาจแปรผันกับปริมาณมลพิษที่ก่อ น้ำหนัก จำนวนผู้โดยสาร หรืออาจกำหนดให้เสียในอัตราเดียวเป็นรายหน่วย ซึ่งวิธีที่กล่าวมานั้นล้วนเป็นการเสียตามช่วงซึ่งกำหนดไว้ตายตัวทั้งสิ้นโดยจะไม่มี การคำนวณที่ใช้ฐานภาษีคูณกับอัตราภาษีแต่อย่างใด

รายละเอียดของอัตราภาษีนี้นจะกล่าวแยกตามฐานภาษีดังนี้⁹⁰

- (1). อัตราภาษีตามฐานการก่อมลพิษของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แยกตามประเภทเชื้อเพลิง และปริมาณมลพิษ

กลุ่ม	ปริมาณการปล่อยก๊าซ CO ₂ (กรัมต่อกิโลเมตร)	ดีเซล		เบนซิน		เชื้อเพลิงทางเลือกใหม่	
		12 เดือน (ยูโร)	6 เดือน (ยูโร)	12 เดือน (ยูโร)	6 เดือน (ยูโร)	12 เดือน (ยูโร)	6 เดือน (ยูโร)
กลุ่ม A	ไม่เกิน 100	0	-	0	-	0	-
กลุ่ม B	101 ถึง 120	50	-	40	-	30	-
กลุ่ม C	121 ถึง 150	110	60.5	100	55	90	49.5
กลุ่ม D	151 ถึง 165	135	74.25	125	68.75	115	63.25
กลุ่ม E	166 ถึง 185	160	88	150	82.5	140	77
กลุ่ม F	มากกว่า 185	195	107.25	190	104.5	180	99
รถซึ่งจดทะเบียนตั้งแต่ 23 มีนาคม 2549 เป็นต้นไป							
กลุ่ม G	มากกว่า 225	215	118.25	210	115.5	200	110

⁹⁰ England Driver and Vehicle Licensing Agency, Vehicle Information

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าการกำหนดระดับของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นั้นจะกระทำเพียงครั้งเดียว เมื่อรถดังกล่าวจดทะเบียนในประเทศอังกฤษครั้งแรกเท่านั้น โดยผลที่วัดได้ดังกล่าวจะถือเป็นฐานกำหนดอัตราภาษีของรถนั้นๆ ตลอดอายุของรถดังกล่าว โดยไม่มีการตรวจวัดใหม่แต่อย่างใด⁹¹ แม้ว่าในความเป็นจริงแล้วค่าดังกล่าวนี้จะแปรผันกับอายุของรถโดยตรงก็ตาม

(2). อัตราภาษีตามฐานความจุกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์

อัตราภาษีของรถจักรยานยนต์ตามความจุกระบอกสูบ (น้ำหนักรถเปล่าไม่เกิน 450 กก.)		
รถจักรยานยนต์ (ไม่ว่าจะมีพ่วงข้างหรือไม่)	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)
ไม่เกิน 150cc	15	-
151cc ถึง 400cc	31	-
401cc ถึง 600cc	46	-
เกินกว่า 600 cc	62	34.1
รถยนต์สามล้อ (น้ำหนักไม่เกิน 450 กก.)		
ไม่เกิน 50cc	15	-
รถประเภทอื่นๆ	62	34.1

(3). การจัดเก็บตามฐานน้ำหนัก แยกพิจารณาได้ดังนี้

(3.1). รถซึ่งจัดเก็บโดยใช้น้ำหนักแต่เพียงกรณีเดียว

รถตู้ภัย (พิกัดภาษีต่อช่วงน้ำหนักรถ)		
พิกัดน้ำหนัก (กก.)	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)
3,500 ถึง 25,000	165	90.75
เกินกว่า 25,000	410	225.5

รถบรรทุกประเภทต่างๆดังนี้	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)
รถบรรทุกชนิดเบา (ไม่เกิน 3500 กก.)	170	93.5
รถบรรทุกชนิดเบาเครื่องยนต์ Euro 4	110	60.5
รถบรรทุกชนิดหนัก (เกินกว่า 3500 กิโลกรัม)	165	90.75

⁹¹ England Driver and Vehicle Licensing Agency, Graduated Vehicle Excise Duty (GVED), Questions and Answers, < <http://www.dvla.gov.uk/gved/question.htm> >.

(3.2). รถซึ่งจัดเก็บโดยใช้ฐานน้ำหนักและจำนวนเพลา⁹²

รถบรรทุกไม่พ่วง (Rigid Vehicle)			
พิกัดน้ำหนักรถ	2 เพลา	3 เพลา	4 เพลาชั้้นไป
ไม่เกิน 7500 กก.	A	A	A
ไม่เกิน 15,000 กก.	B	B	B
ไม่เกิน 21,000 กก.	D	B	B
ไม่เกิน 23,000 กก.	D	C	B
ไม่เกิน 25,000 กก.	D	D	C
ไม่เกิน 27,000 กก.	D	D	D
ไม่เกิน 44,000 กก.	D	D	E

รถพ่วงชนิดหัวลากสองเพลา (Two axled tractive unit articulated vehicles)			
พิกัดน้ำหนักรถ	ตัวพ่วง 1 เพลา	ตัวพ่วง 2 เพลา	ตัวพ่วง 3 เพลาชั้้นไป
ไม่เกิน 25,000 กก.	A	A	A
ไม่เกิน 28,000 กก.	C	A	A
ไม่เกิน 31,000 กก.	D	D	A
ไม่เกิน 34,000 กก.	E	E	C
ไม่เกิน 38,000 กก.	F	F	E
ไม่เกิน 44,000 กก.	G	G	G

รถพ่วงชนิดหัวลากสามเพลา (Three axled tractive unit articulated vehicles)			
พิกัดน้ำหนักรถ	ตัวพ่วงชนิด 1 เพลา	ตัวพ่วงชนิด 2 เพลา	ตัวพ่วงชนิด 3 เพลาชั้้นไป
ไม่เกิน 28,000 กก.	A	A	A
ไม่เกิน 31,000 กก.	C	A	A
ไม่เกิน 33,000 กก.	E	C	A
ไม่เกิน 34,000 กก.	E	D	A
ไม่เกิน 36,000 กก.	E	D	C

⁹² รถประเภทนี้แบ่งเป็น 3 ลักษณะด้วยกัน คือรถบรรทุกไม่พ่วง (Rigid Vehicle) รถพ่วงสองเพลา และรถพ่วงสามเพลา (2/3 Axled Articulated Vehicle) ซึ่งรถทั้ง 3 ลักษณะนั้นใช้ฐานการกำหนดอัตราภาษีร่วมกัน โดยกำหนดเป็นดัชนีอัตราภาษีแบ่งเป็น 7 กลุ่มตั้งแต่ A ถึง G ดังนั้นจะเสนอดัชนีของรถแต่ละประเภทก่อน จากนั้นจะเสนอภาระภาษีของดัชนีแต่ละกลุ่ม.

ไม่เกิน 38,000 กก.	F	E	D
ไม่เกิน 44,000 กก.	G	G	E

ดัชนีในการเสียภาษีตามกลุ่มรถยนต์				
กลุ่ม	รถยนต์ปกติ		รถยนต์ซึ่งเข้ามาตรฐานการลดมลภาวะ	
	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)
A	165	90.75	160.00	88.00
B	200	110	160.00	88.00
C	450	247.5	210	115.5
D	650	357.5	280	154
E	1,200.00	660	700	385
F	1,500.00	825	1,000.00	550
G	1,850.00	1,017.50	1,350.00	742.5

(3.3). รถซึ่งจัดเก็บโดยใช้ฐานน้ำหนักและอัตรามลพิษ

ผู้ลากรถพ่วง (Trailer)				ผู้ลากที่ใช้กับรถพ่วงซึ่งใช้ เครื่องยนต์ที่ปลดปล่อยมลพิษต่ำ	
พิกัดน้ำหนัก		อัตรา 12 เดือน	อัตรา 6 เดือน	อัตรา 12 เดือน	อัตรา 6 เดือน
		(ยูโร)	(ยูโร)	(ยูโร)	(ยูโร)
4,000	12,000	165	90.75	165	90.75
12,000	-	230	126.5	230	126.5

การเสียภาษีสำหรับรถ Trailer ในประเทศอังกฤษนั้นต้องพิจารณาปัจจัยสองประการด้วยกัน ในขั้นแรก ต้องพิจารณาว่ารถ Trailer นั้นๆเป็นรถประเภทใด คือรถพ่วง 2 เพลา (Two axled tractive unit articulated vehicles) หรือรถพ่วง 3 เพลา (Three axled tractive unit articulated vehicles) และมีน้ำหนักรวมหัวลากและตัวพ่วงเป็นเท่าใด น้ำหนักดังกล่าวต้องนำมาเสียภาษีในฐานรถพ่วง (articulated vehicles) ครั้งหนึ่ง ในขั้นตอนต่อมาต้องพิจารณาเฉพาะส่วนตัวพ่วง (Trailers) ว่าตัวพ่วงนี้มีน้ำหนักเท่าใด (โดยไม่ต้องพิจารณาน้ำหนักของหัวลากรวมด้วย) และนำน้ำหนักนั้นมาเทียบตามตารางนี้เป็นอัตราเท่าใดก็นำไปชำระภาษีส่วนเพิ่มตัวผู้ลากครั้งหนึ่ง

(4). รถซึ่งจัดเก็บโดยใช้ฐานเป็นรายหน่วยและอัตราการปลดปล่อยมลพิษ

รถลากทั่วไป		รถลากซึ่งใช้เครื่องยนต์ปลดปล่อยมลพิษน้อยเป็นพิเศษ	
อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)
350.00	192.5	165	90.75

(5). รถซึ่งจัดเก็บโดยใช้จำนวนที่นั่งโดยสาร

รถบรรทุกผู้โดยสาร				รถบรรทุกผู้โดยสารซึ่งใช้เครื่องยนต์ปลดปล่อยมลพิษน้อยเป็นพิเศษ	
จำนวนเบาะนั่ง ⁹³	จำนวนเบาะนั่ง	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)	อัตรา 12 เดือน (ยูโร)	อัตรา 6 เดือน (ยูโร)
9 - 16	10 - 17	165	90.75	165	90.75
17 - 35	18 - 36	220	121	165	90.75
36 - 60	37 - 61	330	181.5	165	90.75
มากกว่า 60	มากกว่า 61	500	275	165	90.75

จากการพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์ของประเทศอังกฤษนั้น จะเห็นได้ว่าเป็นหลักการที่ตั้งอยู่บนแนวคิดของการสะท้อนภาระซึ่งผู้ใช้รถได้ก่อให้เกิดขึ้น อันจะเห็นได้จากมาตรการจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลตามปริมาณของมลพิษซึ่งก่อขึ้น หรือการจัดเก็บภาษีจากหัวลากของรถพ่วงและตัวพ่วง ตามปริมาณของเพลลา รวมถึงการเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์โดยใช้ความจุกระบอกสูบเป็นเกณฑ์กำหนดอัตราภาษี ด้วยมุ่งจะสะท้อนภาระซึ่งผู้ใช้นั้นๆ ก่อขึ้น ให้ภาระดังกล่าวตกต้องแก่ผู้ก่ออย่างเหมาะสมทั้งสิ้น

3.2. การจัดเก็บจากการใช้ถนน

นอกจากการให้มาตรการทางภาษีดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น มาตรการที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่งในการควบคุมการใช้ถนนของประเทศอังกฤษก็คือการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั่นเอง

⁹³ จำนวนเบาะนั่งนี้ไม่นับรวมที่นั่งผู้ขับรถ.

ในปัจจุบันประเทศอังกฤษจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนเพียงแห่งเดียว ณ เมืองลอนดอน ซึ่งประสบความสำเร็จอย่างสูงจึงทำให้เกิดโครงการศึกษาความเป็นไปได้ และทดลองจัดเก็บในเมืองสำคัญของอังกฤษ อันประกอบไปด้วยเมืองบริสตัน และเมืองเอดินบะอร์ก โดยผลการศึกษาทดลองนั้นได้ข้อสรุปเป็นที่น่าพอใจ โดยหลักการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเมืองลอนดอนนั้นจะกล่าวดังนี้

3.2.1. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเมืองลอนดอน

ลอนดอนนั้นเป็นเมืองหลวงของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของความเจริญและเป็นย่านธุรกิจสำคัญของประเทศอังกฤษ ดังนั้นจึงประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยปัญหาดังกล่าวจะทวีความรุนแรงในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่นช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งแม้ว่าเมืองลอนดอนจะเป็นเมืองที่มีเครือข่ายการขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ แต่จำนวนผู้สัญจรด้วยรถยนต์ก็ยังมีมากกว่าความสามารถของถนนที่จะรองรับได้

เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาดังกล่าวนายกเทศมนตรีของเมืองลอนดอน จึงได้เสนอนโยบายการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน (Congestion Pricing) เพื่อลดแรงจูงใจในการใช้ถนน⁹⁴ โดยกฎหมายซึ่งให้อำนาจเมืองลอนดอนในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวได้นั้น คือพระราชบัญญัติการบริหารราชการนครลอนดอน (Greater London Authority Act) โดยให้อำนาจองค์กรปกครองแห่งเมืองลอนดอนในการกำหนดมาตรการและดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมใดๆอันเกี่ยวเนื่องกับการเป็นเจ้าของหรือการใช้รถยนต์ได้โดยมีหลักการสำคัญดังนี้

(ก). ผู้มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียม

กฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ที่กฎหมายกำหนดไว้ให้มีหน้าที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเป็นการเฉพาะ เป็นผู้ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ถนน⁹⁵ โดยกฎหมายได้กำหนดข้อยกเว้นบางประการซึ่งเป็นผลให้เจ้าของรถเหล่านี้ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ซึ่งผู้ที่ได้รับการยกเว้นนั้นอาจจำแนกเป็นสองกรณีด้วยกัน⁹⁶ คือผู้ที่ต้องลงทะเบียน⁹⁷ และผู้ที่ไม่ต้องลงทะเบียน⁹⁸

⁹⁴ Todd Litman, "London Congestion Pricing Implications for Other Cities", < <http://www.vtpi.org/london.pdf> >, 2005, p.1.

⁹⁵ Greater London Authority Act 1999, Chapter 29 PART IV, TRANSPORT, Miscellaneous and supplementary provisions, New Charges And Levies 295.

⁹⁶ Transport For London, "Who has to pay the charge?", < <http://www.cclondon.com/exemptions.shtml> >.

นอกจากนี้ผู้ใช้รถในบางกลุ่มแม้ว่าจะไม่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมแต่อาจเบิกเงินชดเชยในค่าธรรมเนียมซึ่งตนได้ชำระไปในการปฏิบัติหน้าที่ได้ เช่นกิจการของหน่วยงานดับเพลิง เป็นต้น

(ข). สฐานค่าธรรมเนียม

การกำหนดฐานค่าธรรมเนียมนั้นกฎหมายให้อำนาจหน่วยงานจัดเก็บในการกำหนดฐานการเก็บค่าธรรมเนียมได้แตกต่างกันหลายปัจจัย เช่น วัน ช่วงเวลา บริเวณจัดเก็บ ปริมาณการเดินทาง หรือประเภทรถยนต์ แต่อย่างไรก็ดีในปัจจุบันนั้นเมืองลอนดอน ได้ใช้ฐานในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพียงลักษณะเดียว คือใช้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมเป็นรายหน่วยโดยมิได้คำนึงถึงลักษณะของรถยนต์แต่อย่างใด⁹⁹

(ค). อัตราค่าธรรมเนียม

อัตราค่าธรรมเนียมนั้นได้ถูกกำหนดไว้เพียงอัตราเดียว คืออัตรา 8 ยูโร ต่อรถทุกประเภทซึ่งผ่านเข้าจุดจัดเก็บในช่วงเวลาที่กำหนด โดยช่วงเวลาที่จัดเก็บนั้นคือช่วงเวลา 7.00 นาฬิกาในเวลาเช้า ถึง 6.30 นาฬิกาในเวลาเย็น โดยไม่จัดเก็บในวันเสาร์และอาทิตย์¹⁰⁰

(ง). วิธีการบังคับจัดเก็บ

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมนั้นกรุงลอนดอนใช้ระบบการตรวจสอบหมายเลขทะเบียนรถอัตโนมัติ (Automatic Number Plate Recognition หรือ ANPR) โดยระบบจะตรวจสอบหมายเลขทะเบียนรถ (Vehicle Registration Mark) ซึ่งสัญจรผ่านบริเวณจัดเก็บ¹⁰¹ และทำการหักยอดเงินค่าธรรมเนียมจากบัญชีค่าธรรมเนียมของผู้ใช้รถ โดยระบบนี้เป็นระบบที่แตกต่างจากระบบของประเทศสิงคโปร์และแนวคิดของฮ่องกง คือเป็นระบบซึ่งใช้เพียงอุปกรณ์ตรวจจับบริเวณถนนเท่านั้นซึ่งไม่ต้องใช้อุปกรณ์รับสัญญาณภายในรถแต่อย่างใด

⁹⁷ ประกอบไปด้วย ผู้พิการ ผู้มีที่อยู่อาศัยในบริเวณจัดเก็บค่าธรรมเนียม ผู้ใช้รถยนต์เชื้อเพลิงทางเลือกใหม่ ผู้ใช้รถยนต์ซึ่งมีที่นั่งตั้งแต่ 9 ที่นั่งขึ้นไป รถกู้ซ่อม องค์กรซึ่งประกอบกิจการกู้ซ่อมรถยนต์ และรถขับเคลื่อนด้วยพลังไฟฟ้า.

⁹⁸ ประกอบไปด้วย ยานพาหนะสองล้อทั้งปวง รถยนต์รับจ้าง(Taxi) ซึ่งจอดทะเบียนในลอนดอน ยานพาหนะซึ่งใช้ในกรณีฉุกเฉิน ยานพาหนะของกองทัพ.

⁹⁹ *Ibid*, "Payments & penalties",

< <http://www.cclondon.com/paymentsandpenalties.shtml> >.

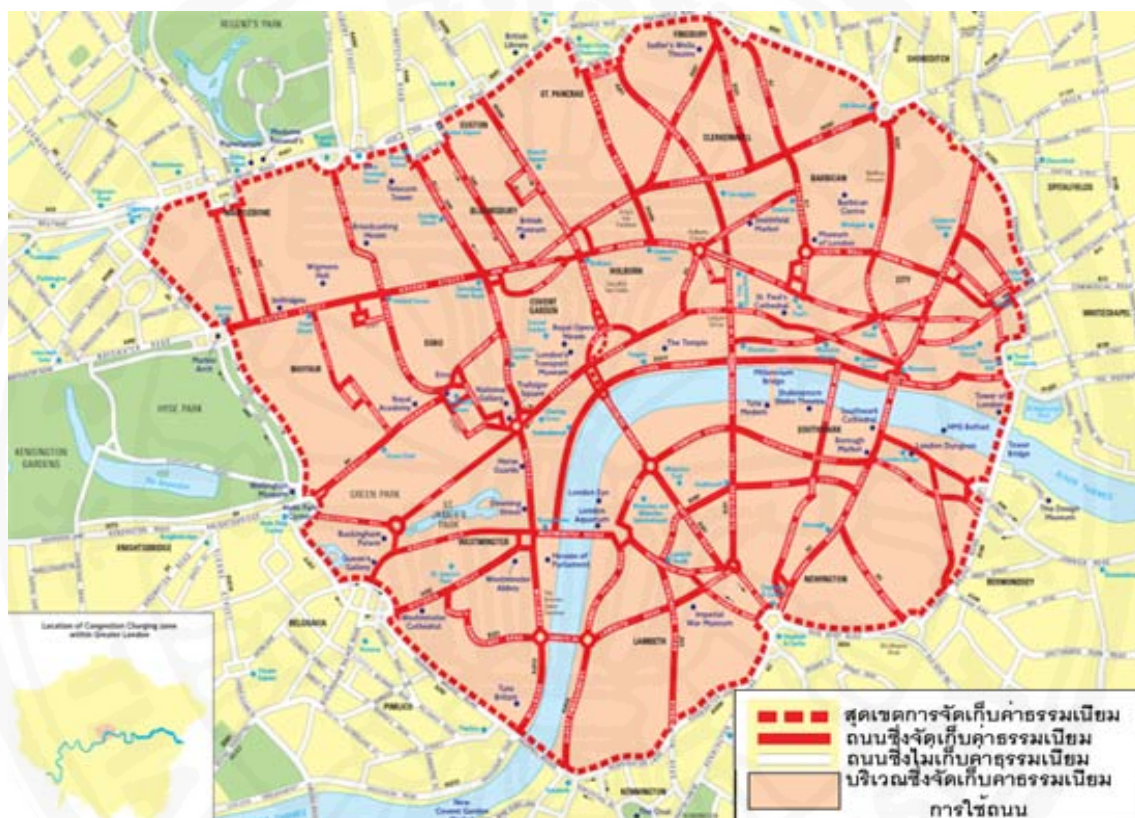
¹⁰⁰ *Ibid*, "Where & when does it operate",

< http://www.cclondon.com/infosearch/dynamicPages/WF_ZoneCheck_W.aspx >.

¹⁰¹ *Ibid*, "London Congestion Charging Technology Trials",

< <http://www.tfl.gov.uk/tfl/downloads/pdf/congestion-charging/technology-trials.pdf>, p. 13.

เมืองลอนดอนนั้นกำหนดจุดจัดเก็บค่าธรรมเนียมไว้ครอบคลุมบริเวณจุดศูนย์กลางของเมืองทั้งหมด ซึ่งจากแผนภาพนี้จะเห็นได้ว่าการกำหนดจุดจัดเก็บรอบเขตใจกลางเมืองเช่นนี้ ทำให้ระบบจัดเก็บของลอนดอนนี้มีได้จัดเก็บโดยใช้ความหนาแน่นของการจราจรเป็นเงื่อนไขแต่อย่างใด เพราะระบบจะจัดเก็บจากผู้สัญจรผ่านย่านใจกลางเมืองทุกรายเท่ากัน กล่าวคือการจัดเก็บมิได้เกิดขึ้นในบริเวณถนนที่เกิดปัญหาการจราจรโดยตรง แต่จัดเก็บ ณ เส้นทางเข้าของถนนดังกล่าว



โดยอุปกรณ์ตรวจจับบริเวณถนนจะจับภาพแผ่นป้ายทะเบียนของรถยนต์ซึ่งวิ่งผ่านบริเวณที่กำหนด จากนั้นจะใช้คอมพิวเตอร์วิเคราะห์เลขทะเบียนของรถคันดังกล่าว เมื่อทราบหมายเลขทะเบียนแล้ว ก็จะส่งข้อมูลนั้นเข้าสู่หน่วยงานจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยระบบคอมพิวเตอร์ โดยระบบจะตรวจสอบว่าเลขทะเบียนดังกล่าวมียอดเงินคงเหลือในบัญชีค่าธรรมเนียมหรือไม่ หากมียอดคงเหลือ ระบบจะหักค่าธรรมเนียมดังกล่าว แต่หากไม่สามารถหักค่าธรรมเนียมได้ จะส่งข้อมูลของรถยนต์นั้นๆ เข้าสู่กระบวนการบังคับโทษต่อไป

วิธีการเติมยอดเงินเข้าสู่ระบบนั้นกระทำได้หลายวิธีด้วยกัน¹⁰² เช่นการชำระ ณ จุดรับชำระพิเศษ เช่นร้านสะดวกซื้อ สถานีบริการน้ำมัน สถานที่จอดรถ หรือชำระทางไปรษณีย์ ชำระ

¹⁰² Ibid, "How to Pay". <<http://www.cclondon.com/howtopay.shtml>>.

ทางโทรศัพท์ซึ่งอาจให้บริการได้ทั้งโทรศัพท์พื้นฐานและโทรศัพท์เคลื่อนที่¹⁰³ และอาจชำระได้ทางตู้รับชำระซึ่งให้บริการอยู่ทั่วไป เมื่อเติมเงินดังกล่าวเข้าสู่ระบบแล้ว เมื่อใดที่ผู้ใช้รถได้ใช้รถดังกล่าวในบริเวณต้องเสียค่าธรรมเนียม ระบบอัตโนมัติจะหักค่าธรรมเนียมจากยอดเงินในบัญชี ตามขั้นตอนที่กล่าวมาแล้ว

ก่อนจะเข้าสู่จุดจัดเก็บในแต่ละจุดนั้นจะมีป้ายสัญลักษณ์แจ้งถึงการจัดเก็บและให้ข้อมูลเส้นทางเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของผู้ใช้ถนนในการเลือกที่จะใช้ถนนในบริเวณจัดเก็บและชำระค่าธรรมเนียมหรือไม่ เพื่อลดความสับสนของผู้ไม่คุ้นเคยในเส้นทางจัดเก็บและลดโอกาสในการเข้าสู่จุดจัดเก็บด้วยความผิดพลาด

ลักษณะของป้ายเตือนและป้ายแสดงรายละเอียดเส้นทางนั้นจะระบุเส้นทางที่จัดเก็บและเส้นทางที่ไม่จัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งระบุวัน เวลา ระยะทางที่จัดเก็บ ดังปรากฏในภาพนี้



(จ). การบังคับและควบคุมตรวจสอบ

ดังกล่าวมาแล้วในส่วนขั้นตอนการทำงานของระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมว่า เมื่อระบบไม่สามารถหักยอดเงินจากบัญชีได้นั้นระบบจะส่งข้อมูลของรถยนต์ดังกล่าวไปสู่ขั้นตอนการบังคับโทษต่อไป โดยความรับผิดชอบในการใช้ถนนค้างชำระนั้นกฎหมายกำหนดให้ผู้ใช้เป็นเจ้าของรถยนต์ซึ่งก่อให้เกิดหนี้ดังกล่าวเป็นผู้รับภาระ¹⁰⁴

¹⁰³ ซึ่งค่าบริการจะคิดรวมกับค่าใช้บริการโทรศัพท์นั้นๆ.

¹⁰⁴ Government Office For London, Transport Legislation, Consolidated version of Schedules 23 and 24 of the Greater London Authority Act 1999 (as amended by the Transport Act 2000), < http://www.gos.gov.uk/gol/docs/204399/consolidated_schedules_23_24.pdf >.

ความรับผิดชอบในการชำระค่าธรรมเนียมนั้นเกิดเมื่อใช้รถในบริเวณซึ่งกำหนด โดยเมื่อเกิดหนี้ค่าธรรมเนียมแล้ว จะต้องชำระภายใน 10 นาฬิกาในเวลากลางคืนของวันซึ่งเกิดหนี้ค่าธรรมเนียม นั้น โดยหากผู้ใช้รถไม่ชำระภายในเวลาที่กำหนด จะต้องเสียเบี้ยปรับเป็นจำนวน 2 ยูโร โดยจะรวมเข้ากับยอดเงินค่าธรรมเนียมซึ่งค้างชำระนั้น¹⁰⁵ และระบบจะบันทึกยอดเงินค้างชำระในแต่ละงวดไว้ในฐานข้อมูล โดยในขั้นตอนนี้จะยังไม่มีระบบบังคับโทษเพราะยอดหนี้ยังไม่คุ้มกับต้นทุนการบังคับนั่นเอง

แต่หากค่าธรรมเนียมค้างชำระของรถคันใดถึงจำนวน 100 ยูโร ระบบจะส่งข้อมูลของรถดังกล่าวไปยังเจ้าพนักงาน เพื่อดำเนินการออกหมายแจ้งยอดหนี้ค่าธรรมเนียมเป็นหนังสือแก่ผู้มีชื่อเป็นเจ้าของรถดังกล่าวทางทะเบียน หรือผู้ให้เช่าในกรณีรถซึ่งค้างชำระเป็นรถของผู้ประกอบกิจการให้เช่ารถยนต์ โดยในขั้นตอนนี้หากมีการชำระค่าธรรมเนียม จะได้รับการบรรเทาหนี้ค่าธรรมเนียมลงเหลือเพียง 50 ยูโรเท่านั้น แต่หากผู้ได้รับหมายเพิกเฉยจะถูกคิดเบี้ยปรับเพิ่มเติม เป็นยอดหนี้ทั้งสิ้น 150 ยูโร

ในขั้นตอนนี้จะมีการส่งหมายแจ้งครั้งที่สอง ระบุรายละเอียดการเพิ่มขึ้นของยอดค่าธรรมเนียม ซึ่งหากผู้ได้รับยังคงเพิกเฉยเจ้าพนักงานจะทำการฟ้องคดีสู่ศาล และอาจนำมาซึ่งการยึดหรืออายัดรถดังกล่าวเพื่อขายทอดตลาดได้¹⁰⁶

(จ). ผลการบังคับจัดเก็บ

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้น ส่งผลให้ปริมาณรถซึ่งผ่านเข้าเขตลอนดอนในแต่ละวันลดจำนวนลงประมาณ 20,000 คันต่อวันซึ่งส่งผลให้ความคล่องตัวของการจราจรเฉลี่ยในเขตเมืองนั้นสูงขึ้นประมาณ ร้อยละ 37 จากเดิม 13 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 18 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การติดขัดของการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนลดลงร้อยละ 30 ความล่าช้าจากการให้บริการของรถประจำทางซึ่งเกิดจากปัญหาจราจร ลดลงร้อยละ 50 นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ใช้บริการรถรับจ้าง (Taxi) เดินทางถึงที่หมายรวดเร็วกว่าปกติเนื่องจากเวลาซึ่งใช้ในการเดินทางลดลงร้อยละ 20 ถึง 40¹⁰⁷

¹⁰⁵ Transport For London, Congestion Charging "Payment & Penalties",
< <http://www.cclondon.com/paymentsandpenalties.shtml> >.

¹⁰⁶ *Ibid*, Congestion Charging "Penalties",
< <http://www.cclondon.com/penalties.shtml> >.

¹⁰⁷ Todd Litman, "London Congestion Pricing Implications for Other Cities",
<<http://www.vtpi.org/london.pdf> >, 2005, p.5 - p.6.

3.3. การจัดสรรรายได้จากภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

การจัดสรรรายได้ภาษีและค่าธรรมเนียมในประเทศอังกฤษนั้น อาจแยกการพิจารณาออกได้เป็นสองกรณีด้วยกันโดยจำแนกตามที่มาของรายได้ กล่าวคือการจัดสรรรายได้จากเงินภาษีประจำปีรถยนต์ (Vehicle Excise Duty) ตามพระราชบัญญัติการจดทะเบียนภาษีและการจดทะเบียนรถยนต์ประจำปี และการจัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเมืองลอนดอน ทั้งนี้เพราะในขณะนี้ลอนดอนนั้นเป็นเพียงเมืองเดียวซึ่งจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน โดยอาจพิจารณาได้ดังนี้

3.3.1. การจัดสรรรายได้ภาษีประจำปีรถยนต์

หลักการดังกล่าวนี้ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการจดทะเบียนภาษีและการจดทะเบียนรถยนต์ประจำปี (Vehicle Excise And Registration Act 1994) ซึ่งบัญญัติให้รายได้ใดๆ ซึ่งได้รับจากการจดทะเบียนภาษี หรือค่าธรรมเนียมใดๆตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องถูกจัดสรรเข้าสู่งบประมาณกลางของรัฐ (Consolidated Fund)¹⁰⁸ เพื่อใช้ในการกิจการต่างๆของรัฐต่อไป

3.3.2. การจัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเมืองลอนดอน

การจัดสรรรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเมืองลอนดอนนั้น อยู่ภายใต้อำนาจของพระราชบัญญัติการบริหารราชการนครลอนดอน (Greater London Authority Act 1999) ซึ่งได้บัญญัติให้รายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมนั้นตกเป็นของส่วนท้องถิ่น โดยให้เมืองลอนดอนซึ่งเป็นหน่วยงานจัดเก็บนั้น ควบคุมดูแลบัญชีรายรับ รายจ่ายดังกล่าว และต้องจัดทำรายงานสถานะของบัญชีต่อสาธารณะอีกด้วย¹⁰⁹

ส่วนกรณีของรายจ่ายนั้น กฎหมายกำหนดขอบเขตของการจ่ายเงินจากบัญชีไว้เฉพาะกับกิจการซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการคมนาคมเท่านั้น¹¹⁰

จะเห็นว่าการจัดสรรงบประมาณของประเทศอังกฤษนั้นจะไม่จัดสรรรายได้ภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์เฉพาะสำหรับกิจการใดกิจการหนึ่ง เว้นแต่การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ซึ่งเป็นอำนาจของส่วนท้องถิ่น คือเมืองลอนดอนนั้น กฎหมายจัดสรรให้รายได้ดังกล่าวทั้งจำนวนเป็นของท้องถิ่นนั้นๆ

¹⁰⁸ Vehicle Excise and Registration Act 1994, Part 1 Vehicle excise duty and licences, 6 (6).

¹⁰⁹ Greater London Authority Act 1999, Chapter 29 PART IV, TRANSPORT, Miscellaneous and supplementary provisions, Account And Funds 15.

¹¹⁰ *Ibid*, Application Of The Net Proceed 16.

4. ประเทศนิวซีแลนด์

ประเทศนิวซีแลนด์นั้นจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมจากผู้ใช้รถยนต์หลายกรณีด้วยกัน โดยรายละเอียดจะกล่าวดังนี้

4.1. การจัดเก็บจากการเป็นเจ้าของรถยนต์

จัดเก็บโดยพระราชบัญญัติการจดทะเบียนและใบอนุญาตใช้รถยนต์ (Transport (Vehicle And Driver Registration And Licensing Act 1986)) โดยผู้ประสงค์จะใช้รถยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์นั้นจะต้องจดทะเบียนรถดังกล่าว (Registration) และชำระค่าธรรมเนียมการใช้รถรายปี (Licensing) เสียก่อน มิเช่นนั้นจะไม่อาจใช้รถดังกล่าวได้¹¹¹ ซึ่งรายละเอียดของมาตรการจัดเก็บนั้นจะกล่าวดังนี้

4.1.1. ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์และค่าธรรมเนียมการขออนุญาตใช้รถยนต์

กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสงค์จะใช้รถยนต์ทุกรายจดทะเบียนและชำระค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์ดังกล่าวต่อกรมการขนส่งทางบก¹¹² โดยการจดทะเบียนนี้จะจดเพียงคราวเดียวเมื่อผู้ใช้รถประสงค์จะใช้รถดังกล่าวในประเทศนิวซีแลนด์ ทั้งนี้เว้นแต่รถดังกล่าวถูกเพิกถอนการจดทะเบียน¹¹³ ซึ่งกรณีดังกล่าวหากประสงค์จะนำรถมาใช้งานอีกครั้งก็จำเป็นต้องจดทะเบียนรถดังกล่าวใหม่ (Reregistered)¹¹⁴ ส่วนการขออนุญาตใช้รถยนต์นั้นจะต้องกระทำทุกปี โดยรายละเอียดของค่าธรรมเนียมทั้งสองประเภทยกเว้นจะกล่าวดังนี้

(ก). ผู้มีหน้าที่เสียค่าธรรมเนียม

กฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถในทางทะเบียนต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนและค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์

¹¹¹ TRANSPORT (VEHICLE AND DRIVER REGISTRATION AND LICENSING) ACT 1986, PART 1 REGISTRATION AND LICENSING OF MOTOR VEHICLES, 5 Motor vehicles to be registered and licensed (1).

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ เหตุที่ถูกเพิกถอนการจดทะเบียนนั้นอาจเกิดจากหลายกรณีด้วยกัน เช่นการค้างชำระค่าธรรมเนียมการใช้รถเกินกว่า 2 ปี หรือถูกทำลายจนไม่อาจใช้การได้ เป็นต้น.

¹¹⁴ Land Transport NA, "Registering Your Vehicle",
< <http://www.ltsa.govt.nz/factsheets/09.html> >, November 2003.

(ข). ส่วนค่าธรรมเนียม

กฎหมายกำหนดฐานค่าธรรมเนียมไว้หลายกรณีแตกต่างกันไปตามประเภทรถยนต์ ดังนี้

(1). แบ่งตามประเภทรถ

โดยจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากรถยนต์ประเภทต่างๆในอัตราที่แตกต่างกันโดยเสียค่าธรรมเนียมในอัตราคงที่ตามประเภทรถนั้นๆ ซึ่งรถที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในลักษณะนี้ประกอบด้วย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้าง (Taxi) และรถยนต์นั่งสำหรับให้เช่า โดยรถทั้ง 3 ประเภทนี้จะแบ่งย่อยออกตามชนิดของน้ำมันที่ใช้คือ น้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซล

(2). แบ่งตามน้ำหนัก

รถซึ่งจัดเก็บในลักษณะนี้ประกอบไปด้วย รถพ่วง (Trailer) รถบรรทุกประเภทรถกระบะ รถตู้ และรถบรรทุกขนาดใหญ่

(3). แบ่งตามความจุระบอสูบ

รถประเภทนี้คือรถจักรยานยนต์

(ค). อัตราค่าธรรมเนียม

อัตราค่าธรรมเนียมนั้นหากพิจารณาจากตารางต่อไปนี้ จะเห็นว่ามีกำหนดระยะเวลาประกอบด้วย ทั้งที่หลักการจดทะเบียนนั้นผู้ใช้รถจะต้องทำการจดทะเบียนเพียงคราวเดียวเท่านั้น แต่เหตุที่มีการกำหนดระยะเวลานี้ เพราะลำพังการจดทะเบียนนั้นหาได้ครบองค์ประกอบในการใช้รถยนต์ไม่ จะต้องทำการขออนุญาตใช้รถยนต์รายปีอีกด้วย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ผู้จดทะเบียนทุกรายนั้น มีหน้าที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมในอัตราที่กฎหมายกำหนดตลอดระยะเวลาที่ยังคงสภาพการจดทะเบียนอยู่¹¹⁵ ดังนั้นจึงมีการรวมอัตราค่าธรรมเนียมการขอใช้รถยนต์ในค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนตามที่ปรากฏดังนี้ โดยอัตราในกรณีแรกนี้จะใช้เฉพาะรถยนต์ซึ่งจดทะเบียนครั้งแรกเท่านั้น

อัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถครั้งแรก		6 เดือน	12 เดือน
รถนั่งส่วนบุคคล และรถตู้บรรทุก	เครื่องยนต์เบนซิน 1,301-2,600 ซีซี	244	340.3
	เครื่องยนต์ประเภทอื่น 1,301-2,600 ซีซี	284.55	421.3
	เครื่องยนต์เบนซิน 2,601-4,000 ซีซี	274.35	370.65

¹¹⁵ Transport (Vehicle And Driver Registration And Licensing Act 1986, Part 1 – Registration And Licensing Of Motor Vehicles, 5. Motor vehicles to be registered and licensed (1A) (a).

	เครื่องยนต์ประเภทอื่น 2,601-4,000 ซีซี	314.9	451.65
รถพ่วง (Trailer)	น้ำหนักรวมไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม	82.7	96.5
รถจักรยานยนต์	ความจุกระบอกสูบน้อยกว่า 61 ซีซี	163	278.4
	ความจุกระบอกสูบมากกว่า 61 ซีซี	189.95	311

แต่หากรถยนต์ดังกล่าวนั้นได้ผ่านการจดทะเบียนมาแล้วก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมในอีก
ลักษณะหนึ่งดังปรากฏตามตารางดังนี้¹¹⁶

อัตราค่าธรรมเนียมการขออนุญาตใช้รถยนต์รายปี		3 เดือน	6 เดือน	12 เดือน
รถยนต์นั่ง				
ส่วนบุคคล ใช้เครื่องยนต์เบนซิน		55.7	103.8	200.1
ส่วนบุคคล ใช้เครื่องยนต์ประเภทอื่น		75.95	144.35	281.1
รับจ้าง ใช้เครื่องยนต์เบนซิน		62.1	116.6	225.6
รับจ้าง ใช้เครื่องยนต์ประเภทอื่น		82.35	157.1	306.6
รถให้เช่า ใช้เครื่องยนต์เบนซิน		62.1	116.6	225.6
รถให้เช่า ใช้เครื่องยนต์ประเภทอื่น		82.35	157.1	306.6
รถพ่วง				
น้ำหนักน้อยกว่า 3,500 กิโลกรัม		14.45	21.3	35.1
รถจักรยานยนต์				
ความจุกระบอกสูบน้อยกว่า 61 ซีซี		62.25	122.95	238.35
ความจุกระบอกสูบมากกว่า 61 ซีซี		68.05	128.55	249.6
รถบรรทุกประเภท รถกระบะ รถตู้และรถบรรทุกขนาดใหญ่				
รถส่วนบุคคล	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 0-3,500 กก.เครื่องยนต์ เบนซิน	55.7	103.8	200.1
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 0-3,500 กก.เครื่องยนต์ ประเภทอื่น	82.55	157.5	307.45

¹¹⁶ Land Transport NA, “ Vehicle Registration ”,

< <http://www.ltsa.govt.nz/vehicle-ownership/registration.html> >, March 2006.

	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 3,501-6,000 กก. เครื่องยนต์เบนซิน	56.05	104.55	201.6
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 3,501-6,000 กก. เครื่องยนต์ประเภทอื่น	82.9	158.25	308.95
รถขนส่งประเภทจดทะเบียน	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 0-3,500 กก. เครื่องยนต์เบนซิน	61.7	115.8	224.1
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 0-3,500 กก. เครื่องยนต์ประเภทอื่น	88.55	169.5	331.45
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 3,501-12,000 กก. เครื่องยนต์เบนซิน	62.1	116.6	225.6
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 3,501-12,000 กก. เครื่องยนต์ประเภทอื่น	88.9	170.25	332.9
รถขนส่งประเภทอื่นๆ	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 0-3,500 กก. เครื่องยนต์เบนซิน	55.7	103.8	200.1
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 0-3,500 กก. เครื่องยนต์ประเภทอื่น	82.55	157.5	307.45
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 3,501-6,000 กก. เครื่องยนต์เบนซิน	56.05	104.55	201.6
	น้ำหนักรวมตั้งแต่ 3,501-6,000 กก. เครื่องยนต์ประเภทอื่น	82.9	158.25	308.95

จากตารางนี้ จะเห็นได้ว่าอัตราค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนครั้งแรกและการขออนุญาตใช้รถในปีต่อไปนั้น ไม่เท่ากันเพราะค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนครั้งแรกนั้นประกอบด้วยค่าใช้จ่ายการจดทะเบียนและการขออนุญาตใช้รถรวมอยู่ด้วยนั่นเอง นอกจากนี้จะเห็นว่าการกำหนดฐานภาษีของรถยนต์นั้นจะแตกต่างกัน โดยการเสียค่าธรรมเนียมการใช้ถนนรายปีจะกำหนดตามประเภทรถยนต์ ในขณะที่การจดทะเบียนครั้งแรกจะกำหนดตามความจุระบอกลูก

4.2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

ในประเทศนิวซีแลนด์นั้นมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้รถยนต์กับผู้ใช้รถยนต์บางประเภท ซึ่งจัดเก็บภายใต้พระราชบัญญัติการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน (Road User Charges Act 1977) ซึ่งจัดเก็บโดยคำนึงถึงภาระที่รถดังกล่าวก่อขึ้นจากการใช้ถนนเป็นหลัก โดย

วิธีการจัดเก็บนั้นมีสองลักษณะคือ การจัดเก็บตามระยะทาง (Distance Based) และการจัดเก็บโดยใช้เวลา (Time Based) โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1. ผู้มีหน้าที่เสียค่าธรรมเนียม

กฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ต้องทำการจดทะเบียนรถประเภทที่กฎหมายกำหนดต่อกรมการขนส่งทางบก และติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดระยะทาง (หากต้องเสียค่าธรรมเนียมในฐานระยะทาง) พร้อมทั้งแผ่นป้ายแสดงรายละเอียดตามที่กฎหมายกำหนด¹¹⁷ โดยรถยนต์ซึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมประเภทนี้มี 3 กรณีคือ¹¹⁸

- (ก). รถยนต์ซึ่งใช้เชื้อเพลิงเบนซิน ซึ่งน้ำหนักรวมระหว่างบรรทุกเกินกว่า 3,500 กิโลกรัม
- (ข). ตู้พ่วงของรถพ่วง (Trailer) ซึ่งน้ำหนักรวมระหว่างบรรทุกเกินกว่า 3,500 กิโลกรัม
- (ค). รถยนต์ใดๆซึ่งใช้เชื้อเพลิงที่ไม่มีภาระภาษี (Not Tax At Source)¹¹⁹ ไม่ว่าตัวรถจะมีน้ำหนักเท่าใดก็ตาม¹²⁰

โดยผู้ใช้รถยนต์เหล่านี้ต้องทำการจดทะเบียนและชำระค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ซึ่งการขออนุญาตใช้รถยนต์นั้นอาจแบ่งประเภทการขออนุญาตได้ 2 กรณีด้วยกันคือ¹²¹ การเสียค่าธรรมเนียมตามระยะทาง (Distance License) และการเสียค่าธรรมเนียมตามฐานเวลา (Time License)

4.2.2. ฐานค่าธรรมเนียม

ดังกล่าวมาแล้วว่ากฎหมายจำแนกประเภทของรถยนต์ซึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมเป็นสองลักษณะด้วยกัน คือการเสียค่าธรรมเนียมตามระยะทางและการเสียค่าธรรมเนียมตามฐานเวลาดังนั้นฐานค่าธรรมเนียมจึงจำแนกได้เป็นสองกรณีด้วยกัน กล่าวคือ

¹¹⁷ Road User Charges Act 1977, Part 1 - Road User Licences, Motor vehicles not to be on road unless licensed under this Act, 5. Certain motor vehicles to have distance licences.

¹¹⁸ *Ibid*, 4. Motor vehicles exempted from this Act.

¹¹⁹ เชื้อเพลิงที่ไม่มีภาระภาษีนี้ หมายความว่าเชื้อเพลิงซึ่งรถยนต์ดังกล่าวใช้นั้นไม่มีภาระภาษีใดๆในราคาขาย โดยเชื้อเพลิงประเภทนี้คือเชื้อเพลิงใดๆก็ตาม ที่มีใช้น้ำมันเบนซิน หรือก๊าซธรรมชาติ (CNG) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เนื่องจากเชื้อเพลิง 3 ประเภทนี้มีภาระภาษีในราคาขายนั่นเอง.

¹²⁰ Land Transport NZ, "Road User Charge Booklet",
< <http://www.ltsa.govt.nz/publications/docs/road-user-charges.pdf> >, April 2005, p.6.

¹²¹ *Ibid*.

(ก). การเสียค่าธรรมเนียมตามฐานเวลา (Time Based License)

กฎหมายกำหนดให้รถหลายประเภทด้วยกันต้องชำระค่าธรรมเนียมตามฐานเวลาซึ่งจะต้องชำระค่าธรรมเนียมในอัตราแน่นอนเป็นรายเดือนหรือรายปี โดยกฎหมายจำแนกรถยนต์ออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่¹²² คือ

(1). กลุ่มรหัส 70-81 ประกอบไปด้วยรถหลายประเภท เช่น รถบดถนน (Road Rollers) รถแทรกเตอร์ (Tractor) และรถตักเกลี่ยดิน (Bulldozer) เป็นต้น

(2). กลุ่มรหัส 82-87 ประกอบไปด้วยรถหลายประเภท เช่น รถตักดิน (Front End Loader) รถขุดเจาะเคลื่อนย้ายได้ (Mobile Pile Drivers) และรถตักเกลี่ยดินอัตโนมัติ (Motor Scrapers)

(3). กลุ่มรหัส 88-91 ประกอบด้วยรถหลายประเภท เช่นรถเครนยก (Motor Crane) รถเกลี่ยหน้าดิน (Motor Grader) และรถที่ยังมิได้จดทะเบียนซึ่งมีไว้เพื่อขาย (Unregistered motor vehicles operated under trade plates) เป็นต้น

(ข). การเสียค่าธรรมเนียมตามระยะทาง (Distance License Fee)

รถประเภทใดก็ตามซึ่งมิได้ถูกจัดให้เข้ากลุ่มแรกนั้น ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามระยะทางซึ่งแบ่งประเภทรถยนต์เป็น 2 หมวดใหญ่ คือรถซึ่งมีเครื่องยนต์ และรถซึ่งไม่มีเครื่องยนต์ โดยในแต่ละหมวดนั้นจะประกอบไปด้วยรถหลายลักษณะด้วยกันซึ่งจะจำแนกตามหมายเลขกำหนดประเภท (Type Number) อันจะยกตัวอย่างเพียงบางประเภทดังนี้¹²³

(1) กลุ่ม 1 รถสองเพลาล้อเดียว ประกอบด้วย รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะ

(2) กลุ่ม 2 รถสองเพลาล้อเดียวและล้อคู่ ประกอบด้วยรถโดยสารขนาดใหญ่ และรถบรรทุกขนาดใหญ่

(3) กลุ่ม 6 รถสามเพลาล้อเดียวหนึ่งเพลาล้อคู่สองเพลา ประกอบด้วยรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่

(4) กลุ่ม 27 รถไม่มีเครื่องยนต์ สองเพลาหาล้อเดียว

(5) กลุ่ม 33 รถไม่มีเครื่องยนต์ สามเพลาชนิดล้อคู่

4.2.3. อัตราค่าธรรมเนียม

อัตราค่าธรรมเนียมแบ่งตามประเภทฐานค่าธรรมเนียมดังนี้

(ก) อัตราค่าธรรมเนียมตามฐานเวลา¹²⁴

¹²² Ibid, p 13.

¹²³ Ibid, p.16 – p.17.

¹²⁴ Ibid, p 14.

อัตราค่าธรรมเนียมประเภทนี้จัดเก็บในอัตราต่อปี โดยจำแนกตามน้ำหนักรวมของรถยนต์ดังนี้¹²⁵

	กลุ่มประเภทรถยนต์		
น้ำหนักรวม (พันกิโลกรัม)	70-81	82-87	88-91
2	25.27	63.17	126.35
7	63.73	159.32	318.65
12	146.02	365.05	730.1
17	268.53	671.33	1342.66
22	417.14	1042.86	2085.72
27	571.98	1429.95	2859.91
30	664.88	1662.21	3324.4
มากกว่า 30 ¹²⁶ (พันกิโลกรัมละ)	30.97	77.42	154.84

(ข) อัตราค่าธรรมเนียมตามระยะทาง

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมประเภทนี้ จัดเก็บตามระยะทางการใช้รถยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์ โดยผู้ชำระค่าธรรมเนียมจะต้องชำระค่าธรรมเนียมในอัตราที่กำหนดในทุกช่วง 1,000 กิโลเมตร ซึ่งการกำหนดอัตรานั้นจะแบ่งรถยนต์ออกเป็นประเภทย่อยต่างกันหลายกรณี โดยจะขอยกตัวอย่างเพียงบางกรณีดังนี้

	กลุ่มประเภทรถยนต์				
น้ำหนักรวม (พันกิโลกรัม)	1	2	6	27	33
2	31.41	31.41	30.97	19.1	19.1
10	125.07	96.8	55.69	116.02	70.74
20	1384.7	932.67	274.71	1375.65	651.19
30	6728.7	4440.29	1109.37	6719.65	6728.7
มากกว่า 30 (พันกิโลกรัมละ)	1432.96	938.55	218.91	1432.96	1431.96
40	21058.28	13825.79	3298.44	21049.23	21058.28
มากกว่า 40 (พันกิโลกรัมละ)	3017.69	1975.19	457.77	3017.69	3017.69

¹²⁵ อัตราดังกล่าวนี้กฎหมายระบุฐานน้ำหนักไว้โดยไล่เรียงตั้งแต่น้ำหนักรวม 2000 กิโลกรัมไปจนถึง 30000 กิโลกรัม โดยในที่นี้จะขอยกมากล่าวถึงเพียงบางช่วงน้ำหนักเท่านั้น.

¹²⁶ ในอัตราที่สูงกว่า 30000 กิโลกรัมนั้นจะเสียค่าธรรมเนียมรายปีในอัตรา 30000 กิโลกรัมแรก ส่วนน้ำหนักส่วนที่เกินนั้นจะชำระเพิ่มตามอัตราที่กำหนดไว้.

50	51235.18	33577.74	7876.19	51226.12	51235.18
มากกว่า 50 (พันกิโลกรัมละ)	5484.64	3588.94	829.62	5484.64	5484.64

จะเห็นได้ว่ากฎหมายกำหนดให้ผู้ขับรถเสียค่าธรรมเนียมในอัตราที่สูงขึ้นหากรถดังกล่าวมีน้ำหนักมากขึ้น

4.2.4. วิธีการบังคับจัดเก็บ

วิธีการบังคับจัดเก็บนั้นแบ่งได้เป็นสองลักษณะด้วยกันคือการจัดเก็บตามฐานเวลาและการจัดเก็บตามระยะทาง ซึ่งมีวิธีการที่แตกต่างกันดังนี้

(ก) การบังคับจัดเก็บตามฐานเวลา

การชำระค่าธรรมเนียมลักษณะนี้ผู้ชำระต้องจัดหาใบอนุญาตใช้รถยนต์ ซึ่งมีจำหน่ายทั่วไปในประเทศนิวซีแลนด์ โดยผู้ขับรถสามารถเลือกซื้อใบอนุญาตดังกล่าวได้ตามช่วงเวลาที่ยตนประสงค์จะใช้รถ ซึ่งอาจเป็นช่วงเวลาตั้งแต่ 1 ถึง 12 เดือน โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ขับรถติดตั้งใบอนุญาตดังกล่าวไว้บริเวณกระจกหน้ารถตลอดเวลาที่ใช้รถดังกล่าวในประเทศนิวซีแลนด์¹²⁷ โดยใช้การตรวจสอบโดยเจ้าพนักงาน หากพบว่ารถคันใดไม่ติดตั้งใบอนุญาตหรือใบอนุญาตหมดอายุจะถูกลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด

(ข) การจัดเก็บตามระยะทาง

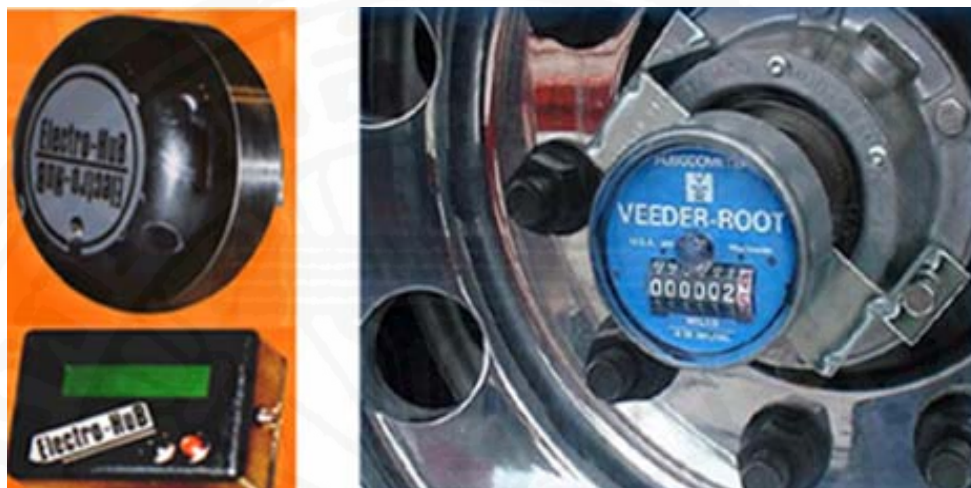
การจัดเก็บในกรณีนี้ผู้เสียค่าธรรมเนียมต้องจัดหาใบอนุญาตใช้รถยนต์เช่นเดียวกัน โดยใบอนุญาตในกรณีนี้ไม่ได้จำหน่ายตามระยะเวลา แต่จะจำหน่ายเป็นหน่วยระยะทาง กล่าวคือใบอนุญาตแต่ละใบนั้นจะให้ได้เป็นระยะทาง 1,000 กิโลเมตร โดยหากผู้ขับรถประสงค์จะใช้ในระยะทางที่ไกลขึ้นก็อาจซื้อใบอนุญาตดังกล่าวเป็นจำนวนมากกว่าหนึ่งใบได้

นอกจากใบอนุญาตใช้รถแล้วผู้ขับรถยังต้องติดตั้งอุปกรณ์บันทึกระยะทาง (Distance Recorder หรือ Hubodometer) อีกด้วย เพราะการจัดเก็บนี้เป็นการจัดเก็บตามระยะทางนั่นเอง โดยอุปกรณ์ดังกล่าวจะติดตั้งไว้ ณ ดุมล้อของรถยนต์ เมื่อรถยนต์เคลื่อนที่อุปกรณ์นี้จะแปรจำนวนรอบเหวี่ยงของล้อรถเป็นระยะทางที่รถดังกล่าววิ่ง ซึ่งในการบังคับจัดเก็บนั้นจะอนุญาตให้ใช้อุปกรณ์บันทึกระยะทางดังกล่าวจากผู้ผลิตเพียงบางเจ้าเท่านั้น และยังคงจดบันทึกหมายเลขประจำเครื่อง (Serial Number) ของอุปกรณ์ดังกล่าวไว้ในใบอนุญาตใช้รถแต่ละใบอีกด้วย เพื่อป้องกันการทุจริตสับเปลี่ยนอุปกรณ์นั่นเอง

¹²⁷ Road User CHarges Act 1977, Part 1 - Road User Licences, General provisions, 19. Display of licences.

โดยในการบังคับจัดเก็บนั้น เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบหมายเลขเครื่องของอุปกรณ์วัดจากใบอนุญาตใช้รถแต่ละใบว่าตรงกันหรือไม่ จากนั้นจะวัดค่าจากอุปกรณ์บันทึกระยะทางเพื่อจะได้ทราบว่ารอดังกล่าวใช้งานเป็นระยะทางเท่าใด เพื่อใช้เป็นฐานในการคำนวณค่าธรรมเนียมต่อไป

ลักษณะของอุปกรณ์บันทึกระยะทางประเภทต่างๆ และรูปแบบของการใช้งาน¹²⁸



โดยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมทั้งสองลักษณะนี้จะแปรผันกับน้ำหนักรวมของรถยนต์โดยตรง กล่าวคือการจัดหาใบอนุญาตในพิกัดใดนั้นต้องพิจารณาน้ำหนักรวมบรรทุกของรถซึ่งจะใช้ในการเดินทางเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงอาจเกิดกรณีที่ใบอนุญาตซึ่งได้จัดหาไว้นั้นมีพิกัดน้ำหนักต่ำกว่าน้ำหนักบรรทุกจริงของรถซึ่งประสงค์จะใช้ ซึ่งอาจเกิดจากการบรรทุกมากกว่าที่คาดไว้ หรืออาจเกิดจากการคำนวณน้ำหนักผิดพลาดในครั้งแรก ซึ่งหากต้องจัดหาใบอนุญาตตามน้ำหนักบรรทุกใหม่ทั้งหมดก็จะเป็นการสิ้นเปลือง จึงได้มีนโยบายบรรเทาภาระในกรณีนี้ โดยผู้ใช้รถอาจจัดหาใบอนุญาตเสริม (Supplementary License) โดยนำมาติดตั้งประกอบกับใบอนุญาตเดิมเพื่อชดเชยการขออนุญาตบรรทุกน้ำหนักส่วนที่ขาดได้

นอกจากนี้กรณีที่ผู้ใช้รถซึ่งต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ทั้งสองประเภทรันนั้น ใช้สิทธิ์ตามใบอนุญาตไม่ครบตามที่ตนได้ชำระ กล่าวคืออาจใช้ไม่ครบระยะเวลาที่กำหนดกรณีชำระตามฐานเวลา หรืออาจใช้ไม่ครบระยะทางที่กำหนดกรณีชำระตามระยะทาง กรณีดังกล่าวนี้ก็อาจขอคืนค่าธรรมเนียมส่วนที่ได้ชำระไปแล้วได้¹²⁹

¹²⁸ ที่มา Electro-Hub, “Electro – Hub Meter” < <http://www.electrohub.co.za/> > และ Danaher Control, “Vr-Hubometer”, < <http://www.vr-hubodometer.com/hubo/> >.

¹²⁹ Land Transport NZ, “Road User Charge Booklet”, p.6.

4.3. การจัดสรรรายได้จากภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

ประเทศนิวซีแลนด์นั้นจัดสรรรายได้จากภาษีและค่าธรรมเนียมในลักษณะกองทุนถนน โดยกองทุนถนนนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการคมนาคมทางบกแห่งชาติ (National Land Transport Program) ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยกรมการขนส่งทางบก (Land Transport New Zealand) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดสรรงบประมาณในการพัฒนานโยบายขนส่งในด้านต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยกองทุนนี้จะทำหน้าที่จัดสรรงบประมาณอันสอดคล้องกับนโยบายด้านต่างๆ ของโครงการคมนาคมทางบกแห่งชาตินี้ รวมทั้งยังติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพในการใช้งบประมาณที่กองทุนได้อนุมัติในโครงการต่างๆ อีกด้วย¹³⁰ รายละเอียดของการจัดสรรงบประมาณนั้นจะกล่าวดังนี้

4.3.1. รายได้และรายจ่ายของกองทุน

รายได้ของกองทุนนั้นคือรายได้ทั้งปวงซึ่งได้รับจากกิจการอันเกี่ยวเนื่องกับการคมนาคมทางบก¹³¹ จากการจัดเก็บทั้งจากส่วนกลางและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเงินดังกล่าวหลังจากหักค่าใช้จ่ายของหน่วยงานที่จัดเก็บแล้ว จะถูกโอนต่อไปยังบัญชีการคมนาคมทางบก ซึ่งงบประมาณในบัญชีนี้นอกจากแหล่งรายได้หลักคือเงินจากกองทุนการคมนาคมทางบกแล้ว ยังได้รับเงินสมทบจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นๆ และจากบุคคลภายนอก รวมถึงเงินคงเหลือจากปีก่อนที่ยกมาด้วย โดยงบประมาณทั้งหมดของกองทุนนั้นจะถูกใช้เพื่อดำเนินการตามโครงการคมนาคมทางบก (National Land Transport Programme) เท่านั้น ซึ่งการเบิกจ่ายเงินจากโครงการนี้จะกระทำเพื่อกิจการอันเกี่ยวเนื่องกับถนนเท่านั้น¹³²

ทั้งนี้เมื่อสังเกตว่า งบประมาณจากบัญชีของโครงการขนส่งทางบกนั้นนอกจากจะใช้ในการบำรุงรักษาระบบขนส่งแล้ว ยังใช้ในการลงทุนก่อสร้างเส้นทางอีกด้วย¹³³ ซึ่งทำให้แนวทางของ

¹³⁰ Land Transport NZ, 2005/06 NLTP publications, (NLTP) National Land Transport Program, < <http://www.ltsa.govt.nz/funding/nltp/2005/docs/nltp-book.pdf> >.

¹³¹ ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ภาษีสรรพสามิตน้ำมัน และค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์.

¹³² โปรดรายละเอียดของการจัดสรรงบประมาณในภาคผนวก.

¹³³ Land Transport NZ, 2005/06 NLTP publications, (NLTP) National Land Transport Program.

กองทุนถนนในนิวยอร์กแลนด์นี้จะแตกต่างจากแนวทางของกองทุนในประเทศอื่นๆ ซึ่งมักจะใช้งบประมาณจากกองทุนเฉพาะกิจการบำรุงรักษาเท่านั้น¹³⁴

4.3.2. การบริหารจัดการ และการอนุมัติงบประมาณของกองทุน

การจัดสรรรายได้ภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ในประเทศนิวยอร์กแลนด์นั้นอยู่ภายใต้กฎหมายการบริหารกิจการคมนาคมทางบก พ.ศ. 2546 (Land Transport Management Act 2003) โดยงบประมาณที่จัดเก็บได้นั้นหลังจากหักค่าใช้จ่ายเท่าที่จำเป็นแล้ว จำนวนที่เหลือทั้งหมดจะถูกจัดสรรเข้าสู่บัญชีงบประมาณการขนส่งทางบก¹³⁵ (National Land Transport Account) ซึ่งบัญชีดังกล่าวนี้กฎหมายให้อยู่ในกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบกนิวยอร์กแลนด์¹³⁶

การอนุมัติงบประมาณจากกองทุนนั้นจะต้องกระทำผ่านกลไกของโครงการคมนาคมทางบก (Land Transport Program) ซึ่งกฎหมายกำหนดให้งบประมาณจากกองทุนอาจถูกเบิกจ่ายได้สองกรณีด้วยกัน คือจากการเสนอโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง¹³⁷ และจากกรมการขนส่งทางบกเอง โดยในการเสนอโครงการต่างๆนั้นไม่ว่าจะเป็นการเสนอจากภายนอกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือจะเป็นการเสนอจากกรมการขนส่งทางบกเอง ก็ต้องมีขั้นตอนปฏิบัติหลักๆคล้ายคลึงกัน นั่นก็คือต้องผ่านขั้นตอนการเตรียมโครงการ และขั้นตอนการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง¹³⁸

โดยการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้น กฎหมายกำหนดไว้สองลักษณะด้วยกันคือ

(ก). หากโครงการที่เสนอนั้น ไม่กระทบถึงประโยชน์สาธารณะ หรือสิทธิของคนหมู่มากแล้ว กฎหมายกำหนดให้ใช้การหารือปกติ¹³⁹ ซึ่งหลักการสำคัญคือการเปิดโอกาสให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง เข้าถึงข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้อง และรับฟังความคิดเห็นต่อประเด็นนั้นๆ

(ข). หากโครงการนั้นอาจกระทบประโยชน์สาธารณะ กฎหมายกำหนดให้ใช้การหารือลักษณะพิเศษ¹⁴⁰ ซึ่งขั้นตอนจะแตกต่างจากกรณีแรก โดยกฎหมายกำหนดภาระให้ผู้เสนอโครงการ

¹³⁴ เช่นแนวทางของการเบิกจ่ายเงินจากบัญชีงบประมาณการคมนาคมทางบก (Land Transport Revenue Account) ของประเทศสิงคโปร์นั้นจะใช้จ่ายเงินจากกองทุนดังกล่าวเฉพาะกิจการดำเนินการและบำรุงรักษา (Operation Expense) เท่านั้น จะไม่ใช้ในโครงการลงทุนต่างๆ.

¹³⁵ Land Transport Management Act 2003, PART 2 - FUNDING OF LAND TRANSPORT SYSTEM, Subpart 1 Funding System, 8. National land transport Fund (1).

¹³⁶ *Ibid*, National land transport Account (1).

¹³⁷ อันประกอบไปด้วย การทางพิเศษแห่งนิวยอร์กแลนด์ (Transit) สภาจังหวัด (Regional Council) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (Territorial Authority) .

¹³⁸ Land Transport Management Act 2003, Land Transport Program.

¹³⁹ *Ibid*, 16 Consultation Principles.

ต้องรับผิดชอบเพิ่มเติมคือ ต้องจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งปวง และแสดงให้เห็นปรากฏต่อสาธารณชนโดยวิธีการต่างๆ โดยต้องเปิดโอกาสให้ผู้ซึ่งประสงค์จะรับทราบข้อมูลมีโอกาสได้รับทราบรายละเอียดต่างๆอย่างทั่วถึง

นอกจากนี้หากมีการจัดการประชุมในรายละเอียดของโครงการ ต้องกระทำ ณ ที่ซึ่งสาธารณชนสามารถเข้าร่วมได้เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียมีโอกาสแสดงความคิดเห็นในโครงการดังกล่าวได้¹⁴¹

4.3.3. การจัดสรรเงินงบประมาณและการควบคุมตรวจสอบ

ขั้นตอนการจัดสรรงบประมาณนั้น กฎหมายกำหนดให้ผู้ขออนุมัติโครงการซึ่งได้รับงบประมาณทุกราย ต้องจัดให้มีบัญชีรับจ่ายงบประมาณขนส่ง (Land Transport Disbursement Account) โดยการจ่ายเงินจากกองทุนนั้นจะโอนเงินดังกล่าวเข้าบัญชีนี้เท่านั้น นอกจากนี้ผู้ได้รับงบประมาณนั้นต้องนำรายได้ทั้งปวงอันเกี่ยวเนื่องกับโครงการดังกล่าวเข้าไว้ในบัญชีนี้ด้วย¹⁴²

ในการเบิกจ่ายเงินจากบัญชีนี้นั้น หากผู้ได้รับอนุมัติประสงค์จะเบิกเงินดังกล่าวเพื่อใช้ในกิจการที่เกี่ยวข้อง การเบิกจ่ายนั้นต้องจัดทำเอกสารประกอบการเบิกจ่ายในรูปแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด¹⁴³ โดยเงินที่ได้รับจากกองทุนนั้นจะเบิกจ่ายได้เฉพาะกิจการซึ่งได้รับอนุมัติเท่านั้น แต่หากเป็นรายได้จากการอื่นแล้วก็หากตกอยู่ในข้อบังคับนี้ไม่¹⁴⁴ และหากมีเงินงบประมาณคงเหลือในปีใดๆ ก็ให้ยกเงินดังกล่าวไปในปีถัดไป

¹⁴⁰ *Ibid*, Special consultative procedure for consulting land transport users and providers, affected communities, and public.

¹⁴¹ *Ibid*.

¹⁴² *Ibid*, 24. Land transport disbursement accounts (1) (2).

¹⁴³ *Ibid*, (4).

¹⁴⁴ *Ibid*, (5) (c.).

5. สรุปหลักการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของต่างประเทศ

ประเทศ	การจัดเก็บภาษีจากความเป็นเจ้าของ	การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน	ขอบเขตการจัดเก็บ	การจัดสรรงบประมาณ
ฮ่องกง	ภาษีการจดทะเบียนครั้งแรกและค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน	ค่าธรรมเนียมการผ่านทางโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (อยู่ในช่วงวางแผนจัดเก็บ)	การเดินทางเข้าเขตใจกลางเมือง (อยู่ในช่วงวางแผนจัดเก็บ)	จัดสรรสู่ส่วนกลาง ¹⁴⁵
สิงคโปร์	ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ และภาษีประจำปีรถยนต์	ค่าธรรมเนียมการผ่านทางโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์	การเดินทางเข้าเขตใจกลางเมือง	จัดสรรสู่บัญชีการคมนาคมพิเศษ
อังกฤษ	ภาษีประจำปีรถยนต์	ค่าธรรมเนียมการผ่านทางโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์	การเดินทางเข้าเขตใจกลางเมือง (จัดเก็บเฉพาะเมืองลอนดอน)	เป็นรายได้ของเมืองลอนดอนโดยไม่จัดสรรสู่ส่วนกลาง
นิวซีแลนด์	ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนและใบอนุญาตใช้รถยนต์รายปี	จัดเก็บตามระยะทางการใช้และระยะเวลาการใช้ โดยใช้อัตราการใช้	จัดเก็บเป็นการทั่วไปกับรถซึ่งเข้าเงื่อนไขต้องชำระค่าธรรมเนียม	จัดสรรสู่กองทุนถนน

จากการพิจารณาหลักการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมของฮ่องกง สิงคโปร์ อังกฤษ และนิวซีแลนด์นั้น จะเห็นได้ว่าหลักการจัดเก็บของประเทศซึ่งจัดได้ว่าเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เหล่านี้มีความทันสมัย ทั้งแนวคิดและวิธีการจัดเก็บ กล่าวคือแนวคิดการจัดเก็บนั้น จะมุ่งเน้นการจัดเก็บซึ่งสะท้อนภาระการใช้ถนนซึ่งผู้ใช้นั้นก่อให้เกิดมากที่สุด ซึ่งแนวคิดเช่นนี้จัดได้ว่าเป็นแนวคิดของระบบการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมยุคใหม่ ซึ่งมีความเป็นธรรมมากกว่า

นอกจากนี้วิธีการจัดเก็บนั้นยังมีการนำเทคโนโลยีที่ก้าวหน้ามาเป็นองค์ประกอบของระบบ โดยจะเห็นว่าเทคโนโลยีซึ่งฮ่องกง สิงคโปร์ อังกฤษและนิวซีแลนด์ใช้นั้นแม้หลักการสำคัญจะคล้ายคลึงกัน แต่ก็มีแตกต่างในด้านรายละเอียด เพราะแต่ละประเทศมุ่งเน้นเทคโนโลยีซึ่งมีความเหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศและระบบจัดเก็บของตนมากที่สุด จึงอาจกล่าวได้ว่าการเลือกใช้ระบบจัดเก็บที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาวะของประเทศนั้นๆ จัดได้ว่าเป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะส่งผลต่อความสำเร็จของระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียม

¹⁴⁵ เนื่องจากปัจจุบันนี้ยังไม่มี การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ดังนั้นระบบจัดสรรงบประมาณของฮ่องกงจึงยังมิได้กำหนดการจัดสรรเฉพาะ (Ear Mark) ไว้แต่อย่างใด เพราะรายได้หลักที่ได้รับการจัดสรรนั้นมาจากการจัดเก็บจากความเป็นเจ้าของเท่านั้น.