

บทสรุป

จากที่ได้ศึกษามาทั้งหมดนั้นนำมาสู่ข้อสรุปที่ว่า ระบบการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์ และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนั้นสมควรได้รับการปรับปรุงในหลายประเด็นด้วยกัน โดยในประเด็นแรกคือประเด็นความเป็นธรรมในการกระจายภาระภาษี เพราะหากพิจารณาประสิทธิภาพในการกระจายภาระจากการใช้ผู้ใช้นั้นแล้วจะเห็นได้ว่า ระบบจัดเก็บในปัจจุบันนั้น การกระจายภาระดังกล่าวยังไม่เป็นธรรมเท่าที่ควร

ซึ่งความไม่เป็นธรรมนี้ได้นำมาสู่ความไม่เหมาะสมประเด็นที่สอง กล่าวคือทำให้ขาดระบบที่จะนำมาใช้ในการควบคุมการใช้ถนน เพราะไม่อาจนำระบบดังกล่าวนี้มาเป็นกลไกเพิ่มเติมต้นทุนแก่ผู้ใช้นั้นตามภาระที่ก่อได้

นอกจากความไม่เหมาะสมทั้งสองประเด็นข้างต้นแล้ว ระบบดังกล่าวนี้ยังเป็นระบบที่ขาดความสมบูรณ์ในการแสวงหารายได้อีกด้วย เพราะเหตุที่การจัดเก็บไม่ได้ใช้พื้นฐานด้านการก่อภาระจากการใช้อย่างแท้จริงทำให้รายได้ที่เก็บได้ในแต่ละปีนั้นไม่เพียงพอกับการบำรุงรักษาและพัฒนาถนน

สาเหตุสำคัญของความไม่เหมาะสมนี้เกิดจากสองปัจจัยหลักด้วยกัน กล่าวคือ

ในปัจจุบันนั้นเกิดจากระบบจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกยังมีใช้ระบบที่สะท้อนภาระจากการใช้อย่างเที่ยงตรง

หากพิจารณาทบทวนในพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับนั้น จะพบว่าหลักการหลายประการที่ไม่สอดคล้องกับการกระจายภาระจากการใช้ ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้สมควรได้รับการปรับปรุงแก้ไข

ปัจจัยต่อมาคือการขาดระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการสะท้อนภาระจากการใช้และเพื่อควบคุมการใช้

ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้นเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งในฐานะเครื่องมือในการสะท้อนต้นทุนจากการใช้ถนน เนื่องจากโดยลักษณะของภาษีประจำปีรถยนต์นั้น สภาพของการจัดเก็บในรูปแบบภาษีประจำปีทำให้การจัดเก็บนั้นจะเป็นลักษณะทั่วไป กล่าวคือผู้ใช้นั้นจะมีหน้าที่ชำระภาษีดังกล่าวทุกๆปีในอัตราที่แน่นอนที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า ซึ่งจากลักษณะเช่นนี้แม้ว่าจะมีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีประจำปีให้อิงกับต้นทุนการใช้ถนนอย่างเที่ยงตรงขึ้นก็ตาม แต่ก็ไม่เพียงพอที่จะใช้ภาษีดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการสะท้อนต้นทุนการใช้ถนน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้เครื่องมืออื่นที่มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นกว่า เป็นปัจจัยเสริมเพื่อจะบรรลุวัตถุประสงค์ในการสะท้อน

ต้นทุนดังกล่าว ซึ่งระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากการใช้ถนนนี้เป็นเครื่องมือที่เหมาะสมที่สุดใน การสะท้อนต้นทุนจากการใช้ไปยังผู้ใช้ถนน แต่ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ ในขอบเขตที่จำกัดมาก กล่าวคือจัดเก็บเฉพาะการใช้ทางพิเศษในลักษณะค่าธรรมเนียมการผ่านทาง (Toll Fee) เท่านั้น

จากความไม่เหมาะสมนี้จึงสมควรที่จะปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์ และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษาหลักการของต่างประเทศ อัน ประกอบไปด้วยเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ประเทศสิงคโปร์ ประเทศอังกฤษ และประเทศนิวซีแลนด์ นั้น พบว่าประเทศเหล่านี้มีระบบจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนรวมทั้ง ระบบการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งสามารถศึกษาระบบการ จัดเก็บของประเทศต่างๆดังกล่าวมานี้ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงระบบจัดเก็บภาษีประจำปี รถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของประเทศไทยได้ ซึ่งเห็นว่าระบบจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์ และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนของไทยนั้นมีประเด็นที่ต้องปรับปรุงดังนี้

1. ปรับปรุงให้ภาระภาษีและค่าธรรมเนียมที่ผู้ใช้รถยนต์ต้องรับนั้นสอดคล้องกับต้นทุน ทางสังคมที่ผู้ใช้นั้นก่อให้เกิดขึ้น โดยมีประเด็นที่ต้องปรับปรุงหลายประการด้วยกัน กล่าวคือ

ในพระราชบัญญัติรถยนต์นั้น ควรยกเลิกการลดอัตราภาษีประจำปีรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ซึ่งได้ให้แก่วัสดุที่จดทะเบียนไว้ตั้งแต่ 6 ปีขึ้นไป โดยให้ผู้ใช้อย่างกล่าวเสียภาษีในอัตราปกติ รวมถึงการพิจารณาอัตราการลดปล่อยมลภาวะประกอบในการกำหนดกำหนดภาระภาษีแก่ รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนด้วย นอกจากนี้ควรปรับปรุงมาตรการจัดเก็บภาษีจากรถจักรยานยนต์โดย ปรับปรุงระบบจัดเก็บจากเดิมที่จัดเก็บเป็นรายคัน เป็นระบบจัดเก็บตามประเภทเครื่องยนต์สอง จังหวะ หรือสี่จังหวะ

ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกนั้นควรกำหนดการกระจายภาระภาษีให้เป็นธรรม ยิ่งขึ้นโดยให้รถที่น้ำหนักมากต้องรับภาระภาษีในสัดส่วนที่มากกว่ารถน้ำหนักน้อยกว่า

2. ให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนเพื่อเป็นเครื่องมือในการควบคุมการใช้ถนน โดยใช้ ระบบ DSRC (Dedicated Short Range Communication) ซึ่งจัดเก็บโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้ ฐานการจัดเก็บเป็นสองลักษณะคือ ความหนาแน่นของปริมาณการจราจร หรืออัตราส่วนการทำลาย พื้นผิวถนน และให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้บังคับจัดเก็บโดยให้บังคับจัดเก็บควบคู่ไปกับภาษี ประจำปีรถยนต์

3. ปรับปรุงหลักการบางประการ ซึ่งไม่เหมาะสมในระบบจัดเก็บของประเทศไทย โดย การปรับปรุงในประเด็นนี้แม้ว่าจะมิใช่ประเด็นปัญหาอันเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ระบบจัดเก็บภาษี ประจำปีและค่าธรรมเนียมของไทยไม่เหมาะสมก็ตาม แต่ปัจจัยเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยสนับสนุนที่

สำคัญในการจะยังให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบจัดเก็บภาษีประจำปีและค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่นำเสนอไปนั้น สัมฤทธิ์ผลได้

โดยประการแรกนั้นคือการกำหนดให้หน่วยงานจัดเก็บ ซึ่งก็คือกรมการขนส่งทางบก สามารถหักค่าใช้จ่ายอันจำเป็นซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนก่อนส่งรายได้ดังกล่าวให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

ประการต่อมา ควรปรับปรุงระบบการจัดสรรงบประมาณภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแนวทางการจัดเก็บที่เสนอแนะ โดยรายได้ภาษีประจำปีรถยนต์นั้นควรกำหนดหลักการให้การใช้งบประมาณดังกล่าวนั้น อาจใช้ไปได้เฉพาะกับการพัฒนาระบบคมนาคมในท้องถิ่นเท่านั้น แต่กำหนดยกเว้นไว้ให้เป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัดในการอนุมัติให้เงินดังกล่าวอาจถูกใช้ไปในการอื่นได้

ในกรณีของค่าธรรมเนียมการใช้ถนนนั้น เพื่อให้ระบบดังกล่าวสามารถจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาถนนในจุดที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นการสนองตอบความคาดหวังของผู้ชำระค่าธรรมเนียมได้อย่างเหมาะสม จึงควรจัดสรรงบประมาณดังกล่าวโดยผ่านระบบกองทุนถนน โดยเป็นกองทุนระดับจังหวัดซึ่งอยู่ใต้การกำกับของคณะกรรมการระดับประเทศ ทั้งนี้เพื่อความสอดคล้องประสานของการกำหนดนโยบายในจังหวัดต่าง ๆ นั้นเอง

ข้อเสนอประการสุดท้าย เพื่อลดความสับสนในการใช้บังคับกฎหมาย คือการรวมพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกเข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งจะช่วยลดความสับสนในการใช้กฎหมายทั้งสองฉบับได้อย่างมาก โดยในปัจจุบันนี้ได้มี(ร่าง)พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกซึ่งร่างขึ้นจากแนวความคิดดังกล่าว ซึ่งจากการพิจารณาร่างดังกล่าวนี้พบว่าหลักการสำคัญหลายประการยังคงเหมือนกับพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ดังนั้นประเด็นความไม่เหมาะสมหลายประการในกฎหมายเดิมก็ยังคงอยู่ในกฎหมายใหม่นี้ แต่อย่างไรก็ดี มีหลักการใหม่บางประเด็นที่ไม่เหมาะสมใน(ร่าง)พระราชบัญญัตินี้เช่นกัน กล่าวคือ ไม่ควรกำหนดขยายขอบเขตอำนาจของฝ่ายบริหารโดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดเพิ่มหรือลดอัตราภาษีประจำปีรถยนต์ได้เพราะอำนาจดังกล่าวอาจถูกใช้ไปเพื่อประโยชน์ทางการเมือง นอกจากนี้ในร่างกฎหมายฉบับนี้ยังกำหนดให้จัดเก็บภาษีประจำปีจากมูลค่าของรถยนต์ได้ ซึ่งไม่เหมาะสม เพราะผิดวัตถุประสงค์ของภาษีประจำปีรถยนต์ และในประการสุดท้าย ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้อำนาจคณะรัฐมนตรีในการกำหนดให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในท้องที่ใดๆได้ แต่จำกัดขอบเขตการใช้รายได้ค่าธรรมเนียมนั้นไว้เพียงเพื่อการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนในท้องที่ เท่านั้น ซึ่งขอบเขตดังกล่าวแคบเกินสมควร จึงควรกำหนดขอบเขตการใช้

งบประมาณให้กว้างขึ้น โดยควรกำหนดให้ใช้ไปในการใดๆ อันจะเป็นการพัฒนาระบบคมนาคมใน
ท้องที่

หากปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีประจำปีรถยนต์และค่าธรรมเนียมการใช้ถนนดังที่
เสนอแนะนี้ โดยปรับปรุงหลักการจัดเก็บภาษีประจำปีให้สะท้อนต้นทุนการใช้มากขึ้นประกอบกับ
จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน โดยจัดสรรเงินดังกล่าวเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมผ่านระบบกองทุน
รวมทั้งบัญญัติรวมหลักการของพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกไว้
ด้วยกันแล้ว เชื่อแน่ว่าระบบดังกล่าวนั้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการจัดเก็บแล้ว ยัง
ส่งผลให้เกิดการควบคุมการใช้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย เพราะผู้ใช้นั้นจะต้องพิจารณาระหว่าง
ประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการเดินทางนั้นๆ โดยเทียบกับต้นทุนซึ่งตนต้องเสียไปว่าการเดินทางครั้ง
หนึ่งนั้นคุ้มค่างกับต้นทุนหรือไม่ โดยหากการเดินทางไม่คุ้มค่างก็就不用การเดินทางเกิดขึ้น หรือเกิด
การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ทำให้การใช้รถในแต่ละครั้งนั้นต้องผ่านการไตร่ตรองอย่างถี่ถ้วนมาก
ขึ้น อันจะส่งผลให้ปริมาณการใช้รถนั้นลดน้อยลงเพราะการใช้รถจะเกิดขึ้นเฉพาะรายที่ประโยชน์
จากการใช้สูงกว่าต้นทุนที่เกิดขึ้น นั่นเอง

โดยการจะให้บรรลุผลดังกล่าวนั้นนอกจากต้องปรับปรุงหลักการจัดเก็บภาษีประจำปี
รถยนต์และจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนร่วมด้วยแล้ว ก็ยังต้องปรับปรุงหลักการบริหารจัดการเก็บ
บางประการให้มีความสอดคล้องกันอีกด้วย ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้จะเป็นปัจจัยที่เกื้อหนุนให้การ
ปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมจากรถยนต์ของไทยนั้นบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่มุ่ง
หมาย