

เรื่องเสร็จที่ ๑๕๕๓/๒๕๖๒

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
เรื่อง การนำเงินค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน
ไปใช้สนับสนุนเป็นค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งสำหรับการชำระค่าธรรมเนียม
ผ่านทางด้วยบัตรอัตโนมัติ และการออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติ
กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗

กรมทางหลวงได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๖๕๑๗ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๒ และหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๑๒.๖.๑/๖๕๗๒ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๒ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปความได้ว่า กรมทางหลวงได้จัดเก็บค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และหมายเลข ๙ โดยอาศัยอำนาจตามกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอนกรุงเทพมหานคร – เมืองพัทยา พ.ศ. ๒๕๖๑ กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอนบ้านหนองปรือ – บ้านฉาง พ.ศ. ๒๕๕๘ กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน – บางพลี พ.ศ. ๒๕๕๘ และกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง – บางแค ช่วงพระประแดง – ต่างระดับบางขุนเทียน พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗

กรมทางหลวงได้รับอนุญาตจากกระทรวงการคลังให้นำเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้สมทบทุนไว้ใช้จ่ายโดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน และให้นำฝากกระทรวงการคลังในชื่อบัญชี “เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง” ซึ่งกรมทางหลวงถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนคณะหนึ่งตามที่เป็นบัญญัติไว้ในมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียนฯ เรียกว่า “คณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง” ประกอบด้วยอธิบดีกรมทางหลวง รองอธิบดีกรมทางหลวง ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรม ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมาย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน และผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และมีอำนาจหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียนฯ

ปัจจุบันกรมทางหลวงประสบปัญหาการจราจรติดขัดหน้าด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และหมายเลข ๙ เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนและวันหยุดราชการที่มีประชาชนเดินทางไปและกลับจากกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก สาเหตุหลักเนื่องจากปริมาณของรถที่มาใช้บริการบนทางหลวงพิเศษเพิ่มสูงขึ้นเกินขีดความสามารถในการระบายรถของด่านฯ กรมทางหลวงได้ก่อสร้างขยายช่องจราจรและขยายด่านฯ ให้รองรับ

ส่งพร้อมหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๙/๑๗๑ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามีถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการติดตั้งเทคโนโลยีระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System : ETC) ที่สามารถระบายรถได้มากกว่าช่องทางการจัดเก็บแบบเงินสด และเพิ่มจำนวนช่องจราจรและตู้เก็บเงินให้รองรับปริมาณรถที่มากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน แต่ก็ยังไม่เพียงพอกับปริมาณการจราจรของผู้ใช้ทางหลวงพิเศษที่ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

กรมทางหลวงได้มีแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพการระบายรถที่จอดรถเพื่อชำระค่าธรรมเนียมด้วยระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (ETC) ด้วยการพัฒนาไปสู่ระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอัตโนมัติแบบไม่มีด่าน หรือ Multi-Lane Free-Flow (MLFF) ที่ผู้ใช้ทางสามารถใช้บริการทางหลวงพิเศษโดยไม่ต้องหยุดรถหรือชะลอรถเพื่อชำระค่าธรรมเนียม โดยการติดตั้งอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในการจัดเก็บข้อมูลรถที่ใช้ทางและระยะทางที่ใช้แล้วเรียกเก็บ/หักเงินจากบัญชีเงินของผู้ใช้ทางรายนั้นโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้สามารถระบายรถได้มากกว่า ๑,๘๐๐ คันต่อชั่วโมงต่อช่องจราจร ซึ่งแนวทางดังกล่าวได้นำมาใช้อย่างแพร่หลายในหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ เป็นต้น แต่การแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านฯ แบบถาวร โดยการพัฒนาไปสู่ระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอัตโนมัติแบบไม่มีด่านหรือ Multi-Lane Free-Flow (MLFF) นั้น ในระยะแรกกรมทางหลวงเห็นสมควรริเริ่ม “โครงการส่งเสริมให้ผู้ใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพานที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมชำระค่าธรรมเนียมผ่านบัตรอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านฯ” โดยสนับสนุนค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งให้กับผู้ใช้ทางที่มีบัตรอัตโนมัติในการชำระค่าธรรมเนียม เพื่อเป็นโครงการทดลอง (Pilot Project) ในการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้บริการผ่านทางด้วยระบบ ETC เพิ่มมากขึ้น และได้เสนอโครงการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ซึ่งที่ประชุมเห็นด้วยกับแนวคิดของกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดที่บริเวณหน้าด่านฯ โดยการส่งเสริมให้มีผู้ใช้งานระบบ ETC เพิ่มมากขึ้น แต่เห็นว่าอาจมีประเด็นปัญหากฎหมายว่าสามารถกระทำหรือไม่ และสอดคล้องกับกฎกระทรวงที่กำหนดให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดหรือไม่ จึงมีมติมอบหมายให้กรมทางหลวงหารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาต่อไป ในประเด็นดังต่อไปนี้

๑. การนำเงินค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บได้ไปใช้ในโครงการส่งเสริมให้ผู้ใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพานที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ชำระค่าธรรมเนียมผ่านบัตรอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น ด้วยการสนับสนุนค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งในจำนวนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่เป็นสากล โดยไม่กระทบกับการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางตามแผนดำเนินงานในระยะสั้นและระยะยาว สำหรับการชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยบัตรอัตโนมัติในแต่ละครั้งตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน ๑ ปี เป็นการใช้จ่ายเงินค่าธรรมเนียมที่อยู่ภายใต้ขอบเขตของมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ หรือไม่

๒. การดำเนินการตาม ๑. สอดคล้องกับกฎกระทรวงฯ ที่กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์ไว้แล้วหรือไม่

๓. การเสนอขออนอกกฎกระทรวงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยกำหนดให้มีอัตราค่าธรรมเนียม ๒ อัตรา แตกต่างกันโดยกำหนดอัตราการชำระด้วยเงินสดและการชำระด้วยบัตรอิเล็กทรอนิกส์ สามารถดำเนินการได้หรือไม่

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) ได้พิจารณาข้อหาหรือของกรมทางหลวง โดยผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมทางหลวง) เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริง โดยผู้แทนกรมทางหลวงชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติม สรุปความได้ว่า กรมทางหลวงมีแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และหมายเลข ๙ โดยการส่งเสริมให้ผู้ใช้งานทางหลวงพิเศษใช้บริการระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System : ETC) เพิ่มมากขึ้น จึงได้ริเริ่ม “โครงการส่งเสริมให้ผู้ใช้งานยานยนต์บนทางหลวงและสะพานที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน” ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นโครงการทดลองเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ใช้งานทางหลวงพิเศษใช้บริการผ่านทางด้วยระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น ด้วยการนำเงินค่าธรรมเนียมที่เก็บได้ไปสนับสนุนเป็นค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งในจำนวนที่เหมาะสมให้กับผู้ใช้งานทางหลวงพิเศษที่ชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยบัตรอัตโนมัติในการชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางในแต่ละครั้ง และมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกินหนึ่งปี โดยไม่กระทบกับการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง จากข้อเท็จจริงดังกล่าว ประกอบกับประเด็นปัญหาตามที่กรมทางหลวงขอหาหรือมา คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) พิจารณาแล้วเห็นว่า ข้อหาหรือของกรมทางหลวงมีประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาสองประเด็น คือ

ประเด็นที่หนึ่ง กรมทางหลวงจะสามารถนำเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้สนับสนุนเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยบัตรอัตโนมัติในแต่ละครั้งตาม “โครงการส่งเสริมให้ผู้ใช้งานยานยนต์บนทางหลวงและสะพานที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน” ได้หรือไม่ เห็นว่า ในปัจจุบันการเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และหมายเลข ๙ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓^๑ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๔ ออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดให้ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และหมายเลข ๙ เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมจำนวน ๔ ฉบับ^๒ เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้ทางหลวง

มาตรา ๓ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น เพื่อกำหนด

(๑) ทางสายใด ตอนใด หรือสะพานใด ที่ต้องเสียหรือยกเลิกค่าธรรมเนียม

(๒) ประเภทของยานยนต์ที่ต้องเสีย หรือยกเว้นค่าธรรมเนียม

(๓) อัตราค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน

(๔) ระเบียบและวิธีการอื่น ๆ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

^๒กฎกระทรวงเพื่อกำหนดให้ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และหมายเลข ๙ เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมจำนวน ๔ ฉบับ ได้แก่

(๑) กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอนกรุงเทพมหานคร – เมืองพัทยา พ.ศ. ๒๕๖๑

(๒) กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตอนบ้านหนองปรือ – บ้านฉาง พ.ศ. ๒๕๕๘

(๓) กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน – บางพลี พ.ศ. ๒๕๕๘

(๔) กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนพระประแดง – บางแค ช่วงพระประแดง – ต่างระดับบางขุนเทียน พ.ศ. ๒๕๕๕

พิเศษหมายเลข ๗ และหมายเลข ๘ เป็นทางหลวงที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมแล้ว การจะใช้เงินค่าธรรมเนียมที่เก็บได้จึงต้องเป็นไปตามมาตรา ๖^๓ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๔๘ ได้บัญญัติให้เงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานที่เก็บได้และเงินค่าปรับเนื่องจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ จะนำไปใช้ได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม และในกรณีต่าง ๆ ได้แก่ การก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน งานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม และการชดใช้เงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน ดังนั้น เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงตามประเด็นที่ขอหาหรือว่า กรมทางหลวงจะใช้เงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานที่เก็บได้ไปสนับสนุนเป็นค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งให้กับผู้ใช้ทางหลวงพิเศษสำหรับการชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยบัตรอัตโนมัติในแต่ละครั้งตามกรณีดังกล่าว นั้น เป็นการใช้จ่ายเงินค่าธรรมเนียมอุดหนุนผู้ใช้ทางโดยตรง จึงเป็นการนำเงินไปใช้ในกรณีอื่นซึ่งไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการใช้เงินตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน

อนึ่ง คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) มีข้อสังเกตว่า แม้ว่าวิธีการใช้เงินในลักษณะที่เป็นการสนับสนุนค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งให้กับผู้ใช้ทางหลวงพิเศษสำหรับการชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยบัตรอัตโนมัติในแต่ละครั้งตามที่ระบุไว้ในโครงการดังกล่าว จะไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน ก็ตาม แต่กรมทางหลวงก็สามารถนำเงินค่าธรรมเนียมที่เก็บได้ไปใช้ในงานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามมาตรา ๖ (๓) แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน ในลักษณะที่เป็นการนำเงินไปใช้โดยตรง เช่น การก่อสร้างด่านเก็บค่าธรรมเนียมการจัดจ้างบุคลากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บค่าธรรมเนียม และโดยอ้อม เช่น เป็นค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมให้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วยการประชาสัมพันธ์หรือให้สิ่งจูงใจในการใช้บัตรอัตโนมัติ เป็นต้น

ประเด็นที่สอง การออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดค่าธรรมเนียมให้แตกต่างกันระหว่างการกำหนดอัตราการชำระด้วยเงินสดและการชำระด้วยบัตรอัตโนมัติ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ จะกระทำได้หรือไม่ เห็นว่า โดยที่มาตรา ๓^๔ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๔ ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดทางสายใด ตอนใด หรือสะพานใด

^๓มาตรา ๖ เงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานที่เก็บได้และเงินค่าปรับเนื่องจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ จะนำไปใช้ได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน
- (๒) การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน
- (๓) งานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
- (๔) การชดใช้เงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน

^๔โปรดดูเชิงอรรถที่ ๑, ข้างต้น

ที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม กำหนดประเภทของยานยนต์ที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน และกำหนดระเบียบและวิธีการอื่น ๆ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๔๙๗ ได้บัญญัติให้บุคคลใดใช้นายยนต์บนทางหลวงหรือสะพานที่กำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียมตามความในมาตรา ๓ ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานในอัตราใด จึงต้องกำหนดตามประเภทของยานยนต์ แต่โดยที่การออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมให้แตกต่างกันระหว่างการชำระด้วยเงินสดและการชำระด้วยบัตรอัตโนมัติ มิใช่การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามประเภทของยานยนต์ แต่เป็นการนำวิธีการในการชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานมากำหนดเป็นเงื่อนไขในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมให้แตกต่างกัน ดังนั้น การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในกรณีนี้จึงไม่สอดคล้องกับมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานฯ ย่อมจะกระทำมิได้

นางษ์สาวท

(นางพงษ์สาวท กายอรุณสุทธิ)

รองเลขาธิการฯ รักษาการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ธันวาคม ๒๕๖๒

มาตรา ๕ บุคคลใดใช้นายยนต์บนทางหลวงหรือสะพานที่กำหนดให้เก็บค่าธรรมเนียมตามความในมาตรา ๓ ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง