



ฉบับที่ 4  
ปี 2567

# บทสรุปเชิงนโยบาย POLICY BRIEF

กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

## การเก็บภาษีจราจร



จัดทำโดย

นางสาวบุษิตา ไททยานนท์  
วิทยากรชำนาญการพิเศษ

## การเก็บภาษีจราจร

### ประเด็นสำคัญ

- ❖ การลดปัญหาจราจร โดยภาษีจราจรเป็นแนวคิดที่ช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดในเขตเมืองใหญ่ โดยการเรียกเก็บภาษีจากการขับขี่ที่ใช้ถนนในช่วงเวลาหรือเขตพื้นที่ที่มีความแออัดสูง ช่วยกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรือวิธีเดินทางอื่น ๆ แทน
- ❖ การเพิ่มรายได้เพื่อพัฒนาสาธารณูปโภค จากการจัดเก็บภาษีจราจรมักถูกนำไปใช้ในการพัฒนาและบำรุงรักษาถนน ระบบขนส่งมวลชน และโครงสร้างพื้นฐานด้านจราจร ช่วยให้ระบบขนส่งสามารถรองรับประชากรได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- ❖ ผลกระทบต่อประชาชนและการใช้ชีวิต ภาษีจราจรอาจเป็นภาระเพิ่มให้กับประชาชนผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ที่จำเป็นต้องเดินทางในเขตเก็บภาษี ดังนั้น การออกแบบระบบภาษีต้องคำนึงถึงความเท่าเทียมในการเข้าถึงทรัพยากรการในเดินทางและความเป็นธรรมในการจ่ายภาษี
- ❖ การใช้เทคโนโลยีในการจัดเก็บภาษีในหลายประเทศได้นำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น การติดตั้งกล้องวงจรปิดและระบบเก็บข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มความสามารถในการคำนวณและการรักษาความปลอดภัย (Radio Frequency Identification หรือ RFID) สำหรับการเก็บภาษีจราจร ซึ่งทำให้กระบวนการเก็บภาษีมีความโปร่งใส และตรวจสอบได้
- ❖ ผลกระทบต่อผู้ใช้รถส่วนตัว อาจสร้างภาระทางการเงินแก่ผู้ใช้รถยนต์ โดยเฉพาะผู้ที่จำเป็นต้องใช้รถเพื่อการทำงานหรือเดินทางในชีวิตประจำวัน
- ❖ ข้อเสนอแนะที่สำคัญ คือ การกำหนดโครงสร้างภาษีที่เป็นธรรมและยั่งยืน ซึ่งควรคำนึงถึงการจัดสรรงบประมาณที่ได้รับไปยังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการจราจร เช่น การปรับปรุงถนน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และการลดมลภาวะ นอกจากนี้ ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อกลุ่มผู้ใช้ถนนอย่างยุติธรรม โดยเฉพาะกลุ่มที่มีรายได้น้อยหรือพึ่งพายานพาหนะส่วนตัว

### 1. บทนำ

ปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเป็นปัญหาเรื้อรังที่สะสมมายาวนาน จากปัญหาระดับท้องถิ่นและทวีความรุนแรงมากขึ้นจนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ รัฐบาลในแต่ละสมัยได้ตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น โดยในช่วงแรกซึ่งเป็นระยะเริ่มเกิดปัญหา ภาครัฐได้นำกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเพื่อเป็นกฎหมายใช้บังคับกับประชาชน ต่อมาในระยะเริ่มรุนแรงของปัญหาจราจร รัฐบาลสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมระบบถนนและทางด่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของถนนจากปริมาณการใช้รถที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่กรุงเทพมหานครมีความเจริญก้าวหน้าเป็นมหานครที่รวมศูนย์ความเจริญทุกด้านของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการเมือง เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การจ้างงาน การศึกษา การท่องเที่ยว จึงทำให้จำนวนคนที่เข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มขึ้นแบบทวีคูณ ทำให้ระบบสาธารณูปโภคที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อความต้องการและสอดคล้องกับวิถีชีวิตสมัยใหม่ อันนำมาสู่ปัญหาการจราจรในระยะวิกฤต โดยแนวโน้มในการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร รัฐบาลต้องแก้ไขและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางบกเป็นหลัก

แม้ว่าจะมีความพยายามจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา แต่การจัดการจราจรยังคงเผชิญกับความท้าทายอย่างต่อเนื่อง การใช้ภาษีจราจรหรือการจำกัดเก็บค่าผ่านทางเป็นหนึ่งในแนวทางที่หลายประเทศใช้ในการแก้ปัญหาจราจร ซึ่งสามารถนำมาเป็นกรณีศึกษาเพื่อพิจารณาใช้ในบริบทของกรุงเทพมหานครได้ การเก็บภาษีจราจรในประเทศไทยเป็นนโยบายที่ได้รับความนิยมมากขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เนื่องจากปัญหาการจราจรที่แออัดในเขตเมืองใหญ่ โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของประชาชน การเก็บภาษีจราจรเป็นหนึ่งในเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่หลายประเทศได้นำมาใช้เพื่อลดปัญหาดังกล่าว โดยเฉพาะเพื่อลดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งเข้าสู่เขตเมืองในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น

## 2. ปัจจัยการเกิดปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

1) การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วทิศทาง กรุงเทพฯ มีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วและกระจายตัวไปในพื้นที่ชานเมือง แต่ไม่มีการวางผังเมืองที่ชัดเจนเพื่อรองรับการเติบโต ส่งผลให้ถนนและโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ประชาชนที่อยู่นอกตัวเมืองต้องเดินทางเข้าเมืองเพื่อทำงานหรือดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งเพิ่มภาระบนถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน

2) พฤติกรรมการใช้รถยนต์ส่วนตัว คนไทยส่วนใหญ่ยังนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะหลักในการเดินทาง โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ การที่ประชาชนเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวแทนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะส่วนหนึ่งเกิดจากความสะดวกสบายและความไม่ครอบคลุมของระบบขนส่งสาธารณะในบางพื้นที่ แม้จะมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าและรถเมล์ แต่การเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งต่าง ๆ ยังไม่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่ครอบคลุม แม้ว่ากรุงเทพฯ จะมีการขยายระบบรถไฟฟ้า เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) แต่ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถครอบคลุมทุกพื้นที่ได้ ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองหรือบริเวณที่ระบบขนส่งยังไม่เข้าถึง ต้องพึ่งพารถยนต์ส่วนตัว ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การจราจรในเมืองติดขัดมากขึ้น นอกจากนี้ ระบบรถเมล์บางเส้นทางยังไม่เพียงพอและไม่มีความน่าเชื่อถือในแง่ของเวลาเดินทาง

4) ความล่าช้าในการก่อสร้างและซ่อมแซมถนน การก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่น ทางด่วนรถไฟฟ้า และโครงการปรับปรุงถนน มักใช้เวลานานและก่อให้เกิดการจราจรติดขัดในพื้นที่โดยรอบ เมื่อมีการปิดถนนเพื่อก่อสร้าง ส่งผลให้การจราจรเคลื่อนที่ได้ช้าลง โดยเฉพาะในเขตที่มีการใช้ถนนอย่างหนาแน่น เช่น บริเวณใจกลางเมืองและแยกที่มีการจราจรหนาแน่น

5) การขาดการบังคับใช้กฎหมายจราจร อีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การจราจรในกรุงเทพฯ ยิ่งซับซ้อนคือ การขาดการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด การจอดรถในที่ห้ามจอด การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร หรือการขับรถในช่องทางที่ไม่เหมาะสมเป็นสิ่งที่พบเห็นได้ทั่วไป การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่สม่ำเสมอทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มความติดขัดในระบบจราจร

6) ปัญหาน้ำท่วมขังและการจัดการระบบระบายน้ำ กรุงเทพฯ ยังต้องเผชิญกับปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน เมื่อมีฝนตกหนัก ถนนหลายสายกลายเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถสัญจรได้ตามปกติ เนื่องจากระบบระบายน้ำไม่สามารถจัดการน้ำได้อย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดน้ำท่วมขังที่ส่งผลต่อการจราจร และส่งผลให้การจราจรที่หนาแน่นอยู่แล้วรุนแรงเพิ่มขึ้น

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ปัญหาโรคติดในกรุงเทพมหานครเกิดจากหลายปัจจัยที่เชื่อมโยงกัน ทั้งการขยายตัวของเมืองที่ไม่มีทิศทางที่ชัดเจน การพึ่งพารถยนต์ส่วนตัว การขาดระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุม ปัญหาการก่อสร้างถนนและการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เคร่งครัด การแก้ไขปัญหานี้จำเป็นต้องอาศัยการวางแผนและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ทันสมัยและครอบคลุมมากขึ้น รวมถึงการสร้างวินัยในการใช้ถนนของประชาชนเพื่อให้การจราจรในกรุงเทพฯ ดีขึ้น

### 3. การจัดเก็บภาษีจราจร

แนวคิดเกี่ยวกับการเก็บภาษีจราจร (Traffic Tax) เป็นแนวทางในการจัดเก็บภาษีจากผู้ใช้ถนนหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจร ลดมลภาวะทางอากาศ รวมถึงสร้างรายได้ที่สามารถนำไปใช้พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม แนวคิดนี้ได้รับการนำไปใช้ในหลายเมืองใหญ่ทั่วโลก ซึ่งประสบความสำเร็จในการลดความหนาแน่นของการจราจรและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

หลักการและเป้าหมายของการเก็บภาษีจราจร

- การจัดการความหนาแน่นของการจราจร ภาษีจราจรสามารถช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่ที่มีการใช้ถนนหนาแน่น เช่น บริเวณกลางเมืองหรือถนนสายหลัก โดยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ขับขี่ยานพาหนะในช่วงเวลาหรือพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่หันไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรือเปลี่ยนเวลาการเดินทาง

- การลดมลพิษทางอากาศ การเก็บภาษีจราจรสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ลดฝุ่น PM 2.5 และมลพิษอื่น ๆ ได้ เนื่องจากการลดปริมาณรถยนต์ที่ใช้งาน โดยเฉพาะรถยนต์ที่ใช้พลังงานฟอสซิล (เชื้อเพลิงที่เป็นถ่านหิน น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ) เมื่อมีรถยนต์บนถนนน้อยลงจะช่วยลดมลพิษทางอากาศที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในเมือง

- การสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ รายได้จากการเก็บภาษีจราจรสามารถนำไปใช้พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถเมล์ หรือโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและสะดวกสบายยิ่งขึ้น เมื่อระบบขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพ ช่วยกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้บริการมากขึ้น ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนตัว

- การบริหารจัดการพื้นที่เมือง การเก็บภาษีจราจรสามารถเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการพื้นที่ในเมือง โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่มีพื้นที่จำกัดและมีการจราจรหนาแน่น เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ที่เข้าสู่เขตใจกลางเมือง โดยการเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้พื้นที่ ซึ่งจะช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับการเดินเท้าหรือขี่จักรยาน

การเก็บภาษีจราจรเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาจราจรและมลพิษในเมืองใหญ่ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการต้องพิจารณาถึงความเป็นธรรมและการยอมรับจากสังคม เพื่อให้มั่นใจว่าแนวทางนี้สามารถสร้างประโยชน์สูงสุดต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน และช่วยสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่ยั่งยืน

#### 4. การเก็บภาษีจราจรในต่างประเทศ

การเก็บภาษีจราจรในหลายประเทศได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีประสิทธิภาพในการช่วยลดปัญหาการจราจรและมลพิษทางอากาศ นโยบายนี้ไม่เพียงช่วยลดจำนวนรถยนต์ในเขตเมืองเท่านั้น แต่ยังเป็น การสร้างรายได้เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

1) การเก็บภาษีจราจรในประเทศสิงคโปร์ (Electronic Road Pricing หรือ ERP) เป็นระบบ การเก็บภาษีจากการใช้ถนนโดยคิดตามระยะเวลาที่รถวิ่งผ่านถนนหลักในเมือง เป็นหนึ่งในมาตรการจัดการ จราจรที่สำคัญของสิงคโปร์ เพื่อควบคุมจำนวนรถยนต์บนถนนและลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเน้นการสร้าง ความสมดุลระหว่างความต้องการใช้ถนนและความสามารถของระบบถนนในการรองรับ ระบบ ERP เปิดตัว ครั้งแรกในปี 1998 และถือว่าเป็นระบบแรกในโลกที่ใช้เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ในการเก็บค่าผ่านทาง โดยจะแทนที่ระบบการเก็บภาษีด้วยตู้เก็บเงินค่าผ่านทางแบบเดิม จุดเด่นของระบบ ERP คือ การใช้เซนเซอร์ และกล้องเพื่อตรวจสอบป้ายทะเบียนรถที่ผ่านจุดเก็บภาษี จากนั้นระบบจะทำการหักเงินจากบัญชีของผู้ขับขี่ โดยอัตโนมัติผ่านอุปกรณ์ในรถยนต์ที่เรียกว่า In-Vehicle Unit (IU) ที่เชื่อมโยงกับบัตรเครดิตหรือบัตรชำระเงิน ที่ผู้ขับขี่ต้องเตรียมไว้ล่วงหน้า การจัดเก็บค่าผ่านทางในระบบ ERP ไม่ได้เป็นอัตราคงที่แต่จะมีการปรับเปลี่ยน อัตราตามช่วงเวลาของวันและปริมาณการจราจรในช่วงเวลานั้น ๆ เช่น ในช่วงเวลาที่การจราจรหนาแน่นอาจมี การเรียกเก็บค่าผ่านทางที่สูงกว่า เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เลือกใช้เส้นทางอื่นหรือหาวิธีการเดินทางอื่นแทน เช่น ขนส่งสาธารณะ อีกทั้งยังมีการใช้ข้อมูลการจราจรแบบเวลาจริง (Real Time) ในการปรับอัตราค่าผ่านทาง เพื่อให้ระบบมีความยืดหยุ่นตามสถานการณ์จริง นอกจากนี้ สิงคโปร์ยังได้ส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะและ นโยบายการเป็นเจ้าของรถยนต์ที่เข้มงวดผ่านระบบ Certificate of Entitlement (COE) ซึ่งผู้ที่ต้องการ ครอบครองรถยนต์จะต้องได้รับใบรับรองที่มีจำนวนจำกัด การผสมผสานระหว่างระบบ ERP และนโยบาย COE ช่วยให้เห็นสิงคโปร์สามารถควบคุมปริมาณการใช้รถยนต์ในเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้การจราจร ในสิงคโปร์มีความคล่องตัวมากขึ้นและลดปัญหามลพิษทางอากาศได้ในระดับหนึ่ง

การใช้ระบบ ERP ยังช่วยสร้างรายได้ให้กับรัฐบาลสิงคโปร์เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและ โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยรายได้ส่วนหนึ่งจะถูกนำไปใช้ในการพัฒนาโครงการขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม ในอนาคตประเทศสิงคโปร์มีแผนที่จะพัฒนาระบบ ERP ให้เป็นรุ่นใหม่เรียกว่า Satellite-Based ERP ซึ่งจะใช้ระบบ GPS แทนการติดตั้งเซนเซอร์ตามจุดต่าง ๆ บนถนน ทำให้สามารถเก็บค่าผ่านทางได้อย่าง แม่นยำยิ่งขึ้นและลดข้อจำกัดของระบบเดิม ระบบการเก็บภาษีจราจรของสิงคโปร์เป็นตัวอย่างที่ดีของการใช้ เทคโนโลยีเพื่อจัดการปัญหาการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการควบคุมปริมาณรถยนต์และส่งเสริม การใช้ขนส่งมวลชน ระบบนี้ยังช่วยสร้างรายได้ให้กับรัฐเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและขนส่งสาธารณะ ทำให้ สิงคโปร์เป็นหนึ่งในเมืองที่มีการจัดการจราจรที่ดีที่สุดในโลก

2) การเก็บภาษีจราจรในประเทศอังกฤษ เป็นมาตรการที่รัฐบาลอังกฤษใช้เพื่อควบคุมปริมาณ การจราจร ลดมลพิษทางอากาศ และสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น โดยมาตรการนี้มี หลากหลายรูปแบบ ดังนี้

- การเก็บภาษีการใช้รถยนต์ในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น (Congestion Charge) ที่บังคับใช้ ในกรุงลอนดอนตั้งแต่ปี 2003 เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ต้องการเข้าไปในเขตเมืองชั้นในของ ลอนดอนในช่วงเวลาที่กำหนด ซึ่งโดยปกติจะเป็นวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 7.00 นาฬิกา ถึง 18.00 นาฬิกา แนวคิดนี้เกิดขึ้นเพื่อลดจำนวนรถยนต์ที่ขับเข้าไปในเมืองชั้นใน ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก

มาตรการนี้ไม่เพียงช่วยลดปริมาณรถยนต์ แต่ยังมีผลช่วยลดมลพิษทางอากาศและส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะมากขึ้น ผู้ที่ขับขี้นยานพาหนะในพื้นที่นี้จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายวัน อาจถูกปรับเพิ่มหากไม่จ่าย ภายในเวลาที่กำหนด มีข้อยกเว้นสำหรับยานพาหนะบางประเภท เช่น รถฉุกเฉิน รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนถูกต้อง และรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งส่งเสริมการใช้รถที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- ภาษีรถยนต์ (Vehicle Excise Duty หรือ VED) ในประเทศอังกฤษเป็นอีกหนึ่งภาษีที่จัดเก็บเพื่อสนับสนุนการพัฒนาถนนและการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร อย่างไรก็ตาม อัตราภาษีนี้ จะถูกปรับตามระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์คันนั้น ๆ รถยนต์ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนในปริมาณมากจะต้องเสียภาษีมากกว่ารถที่ปล่อยก๊าซในปริมาณน้อย นโยบายนี้ถูกใช้เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี้นหันมาใช้รถยนต์ที่มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น เช่น รถยนต์ไฮบริดหรือรถยนต์ไฟฟ้า

- ค่าผ่านทาง (Toll) ถนนบางเส้นทางหรือสะพานในประเทศอังกฤษจะมีการเก็บค่าผ่านทางเพื่อใช้เป็นรายได้ในการบำรุงรักษาหรือก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น M6 Toll Road ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักที่เชื่อมระหว่างภาคกลางของอังกฤษกับทางเหนือ ค่าใช้จ่ายนี้ช่วยลดภาระของรัฐบาลในการลงทุนและบำรุงรักษาถนน แต่ก็ยังเป็นທີ່ถกเถียงในแง่ของผลกระทบต่อผู้ขับขี้นและการเข้าถึงการเดินทางที่สะดวกสบาย

นอกเหนือจากการเก็บภาษีจราจรในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น ประเทศอังกฤษยังมีการใช้ Low Emission Zones (LEZs) ในบางเมือง เช่น ลอนดอน ซึ่งมีการกำหนดให้ยานพาหนะที่ปล่อยมลพิษในระดับสูงต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมในการขับขี้นเข้าไปในพื้นที่ ยานพาหนะที่มีการปล่อยมลพิษต่ำหรือเป็นรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า อาจได้รับการยกเว้นหรือลดหย่อนค่าธรรมเนียม นโยบายนี้เป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการปรับปรุงคุณภาพอากาศและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการการเก็บภาษีจราจรในอังกฤษมีบทบาทสำคัญทั้งในการควบคุมปริมาณยานพาหนะบนถนน ลดมลพิษ และสนับสนุนการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แม้ว่าจะมีความท้าทายในการบริหารจัดการและสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ของรัฐกับภาระของประชาชน

3) การเก็บภาษีจราจรในประเทศสวีเดน เป็นนโยบายที่มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ ลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยแนวคิดการเก็บภาษีจราจรในประเทศสวีเดนได้รับการนำมาใช้ในเมืองใหญ่ เช่น สตอกโฮล์ม (Stockholm) และกอเทนเบิร์ก (Gothenburg) ซึ่งเป็นเมืองที่มีการจราจรหนาแน่นและมีปัญหามลพิษทางอากาศ

การเก็บภาษีจราจรในประเทศสวีเดนมีวัตถุประสงค์หลักในการลดปริมาณการใช้รถยนต์ในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น โดยใช้การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากยานพาหนะที่เข้า-ออกในเขตเมือง ในช่วงเวลาที่มีการใช้ถนนมากที่สุด การดำเนินนโยบายนี้ช่วยกระตุ้นให้ผู้ขับขี้นพิจารณาทางเลือกอื่น เช่น การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางร่วมกัน หรือการเลี่ยงการใช้รถในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น

ระบบการเก็บภาษีจราจรในสวีเดนทำงานโดยใช้กล้องถ่ายภาพทะเบียนรถที่ผ่านเข้า-ออกในพื้นที่ที่กำหนด โดยค่าธรรมเนียมจะถูกคำนวณตามเวลาที่รถผ่านเข้าไปในเขตที่มีการเก็บภาษี เวลาที่มีการจราจรหนาแน่นจะมีอัตราภาษีที่สูงกว่าเวลาปกติ นอกจากนี้ ยังมีการยกเว้นภาษีสำหรับรถที่ใช้พลังงานสะอาดหรือรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมการใช้รถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การเก็บภาษีจะถูกส่งไปยังผู้ขับขี้นในรูปแบบของใบเรียกเก็บเงิน หรือหักโดยตรงจากระบบของผู้ขับขี้นในกรณีที่ลงทะเบียนกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ การจัดเก็บภาษีดังกล่าวช่วยลดภาระของการบริหารจัดการและเพิ่มความแม่นยำในการจัดเก็บ

นับตั้งแต่มีการนำระบบนี้มาใช้ สวีเดนได้เห็นผลลัพธ์ที่ชัดเจนในการลดปริมาณการจราจร โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งยังช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งมีผลดีต่อสิ่งแวดล้อม ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายขึ้น ระบบขนส่งสาธารณะได้รับการพัฒนาตอบสนองความต้องการของประชาชนมากยิ่งขึ้น และคุณภาพอากาศในเมืองใหญ่ดีขึ้น

4) การเก็บภาษีจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการจัดเก็บภาษีจราจรในหลายรูปแบบเพื่อจัดการกับปัญหาการจราจรติดขัด ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รูปแบบการเก็บภาษีจราจรในสหรัฐฯ มีความหลากหลายและแตกต่างกันไปตามเขตเมืองใหญ่และรัฐที่มีการพัฒนาระบบนี้ขึ้นมา โดยเน้นการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อให้การเก็บภาษีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยุติธรรม รวมถึงสร้างแรงจูงใจในการใช้พาหนะที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยลง นอกจากนี้ รายได้จากภาษีจราจรยังนำมาใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะอื่น ๆ ที่เอื้อต่อการเดินทางของประชาชน

#### รูปแบบการเก็บภาษีจราจรในสหรัฐฯ

- ค่าผ่านทางในช่วงเวลาเร่งด่วน (Congestion Pricing) ในเมืองใหญ่อย่างนิวยอร์กและซานฟรานซิสโก มีการเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะในพื้นที่เขตธุรกิจหรือย่านที่มีความแออัดสูง การเก็บค่าผ่านทางเหล่านี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงการใช้รถในช่วงเวลาเร่งด่วน และส่งเสริมให้เลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะแทน นอกจากนี้ ระบบ Congestion Pricing ยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารจัดการการจราจร และลดมลพิษในเขตเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ค่าผ่านทางบนทางด่วน (Toll Roads) ทางด่วนในสหรัฐฯ หลายแห่งมีการจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อเป็นรายได้ในการบำรุงรักษาถนนและพัฒนาทางด่วนให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น ทางด่วนบางสายยังมีระบบค่าผ่านทางแบบแปรผันตามช่วงเวลาหรือระดับความแออัดของการจราจร (Variable Tolling) ซึ่งผู้ขับขี่จะจ่ายค่าธรรมเนียมที่สูงขึ้นในช่วงที่มีการจราจรติดขัดหรือช่วงเวลาเร่งด่วน เช่น ทางด่วนในรัฐแคลิฟอร์เนีย รัฐฟลอริดา และรัฐเท็กซัส การใช้ระบบนี้ช่วยลดการจราจรติดขัดบนทางด่วนและสร้างรายได้เพื่อนำมาบำรุงรักษาถนน

- ภาษีตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอน (Carbon Tax) หลายรัฐในสหรัฐฯ เริ่มมีการเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นหนึ่งในรัฐที่นำระบบ Cap-and-Trade มาใช้ ซึ่งผู้ประกอบการและเจ้าของยานพาหนะที่มีการปล่อยก๊าซสูงจะต้องจ่ายภาษีหรือซื้อสิทธิในการปล่อยคาร์บอน วิธีนี้นอกจากจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแล้ว ยังสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ยานพาหนะไฟฟ้า หรือพลังงานสะอาดที่ปล่อยมลพิษต่ำ

- ค่าธรรมเนียมตามระยะทางที่ใช้ (Mileage-based User Fee) ระบบนี้เป็นแนวคิดใหม่ที่ถูกนำมาทดลองใช้ในบางรัฐ เช่น รัฐออริกอนและรัฐยูทาห์ โดยผู้ขับขี่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมตามระยะทางที่ใช้จริงแทนการเก็บภาษีจากการใช้น้ำมัน ซึ่งเป็นวิธีการที่ยุติธรรมสำหรับเจ้าของรถยนต์ที่ใช้น้ำมันและรถยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากเจ้าของรถทุกคนจะจ่ายตามระยะทางที่เดินทาง นอกจากนี้ยังช่วยลดการใช้รถยนต์และส่งเสริมการขนส่งทางเลือก อาทิ การขนส่งสาธารณะหรือการใช้จักรยาน

- การเก็บค่าธรรมเนียมในเขตที่มีการใช้งานร่วมกันสูง (High Occupancy Toll Lanes - HOT Lanes) บางรัฐใช้เลนพิเศษที่อนุญาตให้รถยนต์ที่มีผู้โดยสารหลายคนหรือรถยนต์ที่จ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษใช้ได้ เรียกว่า HOT Lanes ระบบนี้เป็นการจัดการพื้นที่ถนนให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม และกระตุ้น

ให้มีการใช้รถร่วมกันมากขึ้น เพื่อลดปริมาณการจราจรและมลพิษทางอากาศในเขตเมือง โดยผู้ที่ต้องการใช้เลนพิเศษนี้สามารถจ่ายค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม หรือเดินทางในกลุ่มคนเพื่อได้รับสิทธิในการใช้งาน

การเก็บภาษีจราจรในสหรัฐฯ ได้ผลดีในหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นการลดปัญหาจราจรติดขัดในเขตเมือง เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ถนน ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และยังสามารถนำรายได้มาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของการจัดเก็บภาษีจราจรยังคงต้องอาศัยการวางแผนที่เหมาะสม มีความโปร่งใส และได้รับการสนับสนุนจากประชาชน ทั้งนี้รัฐต่าง ๆ ยังคงต้องปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและนำเทคโนโลยีมาใช้ เพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปอย่างแม่นยำและสะดวกสบายสำหรับผู้ใช้บริการ

5) การเก็บภาษีจราจรในประเทศอิตาลีเป็นหนึ่งในมาตรการที่สำคัญของรัฐบาลในการจัดการปัญหาการจราจร ลดมลพิษทางอากาศ และรักษาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดและมลพิษสูง เช่น กรุงโรม มิลาน และฟลอเรนซ์ ซึ่งมาตรการเก็บภาษีจราจรในอิตาลีมุ่งเน้นการควบคุมปริมาณรถยนต์ที่วิ่งบนถนน ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และปกป้องสถาปัตยกรรมโบราณที่สำคัญของประเทศ ดังนี้

- ภาษีการเข้าพื้นที่จำกัด (Zona a Traffico Limitato หรือ ZTL) หนึ่งในมาตรการสำคัญที่อิตาลีใช้ในการควบคุมการจราจรในเขตเมือง คือ การกำหนดเขตจำกัดการจราจร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลบางประเภทเข้ามาในช่วงเวลาที่กำหนด ยกเว้นรถที่ได้รับอนุญาตพิเศษ เช่น รถสาธารณะและรถของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยส่วนใหญ่ ZTL มักอยู่ในเขตประวัติศาสตร์ของเมือง ซึ่งเป็นย่านที่มีสถาปัตยกรรมและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ การเก็บภาษีใน ZTL เป็นวิธีการลดปริมาณรถในเขตที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งช่วยลดมลพิษทางอากาศและปกป้องแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมของอิตาลี นอกจากนี้ ยังเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

- การใช้ระบบภาษีตามการปล่อยก๊าซคาร์บอน นอกจากการจำกัดการเข้าถึงพื้นที่แล้ว อิตาลียังมุ่งเน้นไปที่การเก็บภาษีตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนของรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ใช้รถยนต์ที่ปล่อยก๊าซสูงต้องจ่ายภาษีมากขึ้น ระบบนี้จะช่วยกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นในด้านการประหยัดพลังงาน หรือเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดปัญหามลพิษในระยะยาว รัฐบาลยังได้ให้สิทธิประโยชน์และสนับสนุนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดผ่านการลดภาษี เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานสะอาด

- การเก็บค่าผ่านทางในทางหลวง อิตาลียังเก็บค่าผ่านทางบนทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองต่าง ๆ โดยค่าผ่านทางคิดตามระยะทางที่ผู้ขับขี่ใช้ ระบบนี้มีประโยชน์ในการบำรุงรักษาทางหลวงและถนนในชนบทให้มีสภาพดีอย่างต่อเนื่อง รายได้จากค่าผ่านทางยังนำมาใช้พัฒนาการบริการระบบขนส่งต่างๆ ทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง ซึ่งช่วยลดภาระทางงบประมาณของรัฐในการจัดการและบำรุงรักษาทางหลวงทั่วประเทศ

- มาตรการจำกัดการใช้รถยนต์ในวันและเวลาที่กำหนด อีกหนึ่งมาตรการสำคัญที่ใช้ในเมืองใหญ่ของอิตาลี คือ การจำกัดการใช้รถยนต์ตามป้ายทะเบียนในวันและเวลาที่กำหนด (เช่น การกำหนดให้รถยนต์ที่มีเลขทะเบียนคู่วิ่งได้ในวันหนึ่ง และรถยนต์เลขทะเบียนคี่วิ่งได้ในวันหนึ่ง) ซึ่งเป็นมาตรการที่ออกแบบมาเพื่อลดปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน และลดมลพิษในเมืองใหญ่ เช่น มิลานและโรม โดยมาตรการนี้มักนำมาใช้ในช่วงเวลาที่มีระดับมลพิษสูงเพื่อลดปริมาณรถยนต์บนถนน

- การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ภาษีที่ได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ยังถูกนำมาใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าใต้ดิน รถราง และรถประจำทางในเขตเมืองใหญ่ เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกสบายและคุ้มค่า การพัฒนาระบบขนส่งนี้ช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและช่วยลดการจราจรติดขัด อีกทั้งยังช่วยลดมลพิษในระยะยาว ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในเมืองดีขึ้น

การเก็บภาษีจราจรในประเทศอิตาลีเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดลดมลพิษ และรักษาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยนโยบายและมาตรการที่อิตาลีเลือกใช้มีความครอบคลุมทั้งในเรื่องของการจำกัดพื้นที่การจราจร การจัดเก็บภาษีตามการปล่อยก๊าซคาร์บอน และการเก็บค่าผ่านทางในทางหลวง ทั้งนี้ การจัดเก็บภาษีจราจรที่มีประสิทธิภาพยังช่วยกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ซึ่งเป็นการช่วยลดการใช้พลังงานจากฟอสซิลและส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในระยะยาว

6) ประเทศนอร์เวย์เป็นตัวอย่างที่ดีในการนำการเก็บภาษีจราจรมาปรับใช้เพื่อจัดการปัญหาการจราจรและส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดอย่างมีประสิทธิภาพ ภาษีจราจรในนอร์เวย์เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายสาธารณะที่เน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและพัฒนาระบบขนส่งอย่างยั่งยืน การดำเนินการเหล่านี้ไม่เพียงแต่ช่วยลดมลพิษทางอากาศ แต่ยังส่งเสริมให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง รวมถึงกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยียานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น การเก็บภาษีจราจรในนอร์เวย์มีหลายรูปแบบที่สำคัญและสามารถเห็นผลลัพธ์เชิงบวกในหลายด้าน ดังนี้

- การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน (Toll Charges) นอร์เวย์มีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนและการเข้าเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองใหญ่อย่างออสโลและแบร์เกน เพื่อควบคุมปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น ค่าธรรมเนียมการเข้าเมืองนี้มีอัตราที่แตกต่างกันตามช่วงเวลา โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ค่าธรรมเนียมจะสูงขึ้นเพื่อจูงใจให้ประชาชนหลีกเลี่ยงการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

- ภาษีปล่อยก๊าซคาร์บอน (Carbon Tax) นอร์เวย์เป็นหนึ่งในประเทศแรก ๆ ที่ใช้ภาษีคาร์บอน ซึ่งเป็นการเก็บภาษีจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากรถยนต์ โดยยิ่งรถยนต์ที่ปล่อยคาร์บอนสูงจะเสียภาษีสูง วิธีนี้กระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์พลังงานสะอาดหรือยานพาหนะไฟฟ้าแทนรถยนต์ที่ใช้ น้ำมัน การจัดเก็บภาษีคาร์บอนนี้จึงช่วยลดมลพิษและส่งเสริมการพัฒนาและการใช้เทคโนโลยียานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV Incentives) นอร์เวย์เป็นประเทศที่มีการสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างเข้มข้น รถยนต์ไฟฟ้าได้รับการยกเว้นจากการเสียภาษีจราจรในหลายกรณี รวมถึงได้สิทธิพิเศษในการใช้งานช่องทางพิเศษในเมืองหลายแห่ง เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งช่วยลดปัญหามลพิษและส่งเสริมให้เกิดความยั่งยืนในระบบขนส่ง โดยปัจจุบันนอร์เวย์มีสัดส่วนของรถยนต์ไฟฟ้าเป็นเปอร์เซ็นต์สูงสุดในโลก

- ค่าจอดรถและค่าธรรมเนียมการใช้บริการจราจรอื่น ๆ ในเมืองใหญ่อย่างออสโล มีการกำหนดค่าจอดรถสูงเพื่อควบคุมปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาในเมืองและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ อีกทั้งยังมีค่าธรรมเนียมการใช้งานถนนสายสำคัญและเส้นทางในเขตเมืองที่กำหนดไว้ชัดเจนเพื่อลดปริมาณรถยนต์ในเขตธุรกิจและเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่น

- การลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะ รัฐบาลนอร์เวย์นำรายได้จากภาษีจราจรไปใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะการขยายเส้นทางรถไฟ รถบัส และการพัฒนาเส้นทางจักรยาน ทำให้การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกที่สะดวกและประหยัดค่าใช้จ่าย จึงสามารถลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้ออร์เวย์สามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และมลพิษจากยานพาหนะได้อย่างมาก อีกทั้งยังช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ ทำให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น นอกจากนี้ การสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างการตลาดและเทคโนโลยีการผลิตยานพาหนะ และส่งเสริมให้ออร์เวย์กลายเป็นผู้นำในการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

## 5. รูปแบบการจัดเก็บภาษีจราจรที่เหมาะสมกับประเทศไทย

จากการศึกษาข้อมูลการจัดเก็บภาษีจราจรของต่างประเทศสามารถเป็นแนวทางสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบการจัดเก็บภาษีจราจรที่มีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและมลพิษทางอากาศ รวมถึงส่งเสริมการขนส่งสาธารณะและการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การจัดเก็บภาษีจราจรในลักษณะที่เหมาะสมจะช่วยลดปริมาณยานพาหนะบนท้องถนน และช่วยให้มีรายได้เพิ่มเติมสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ สำหรับข้อเสนอรูปแบบการจัดเก็บภาษีที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย มี ดังนี้

1) การจัดเก็บภาษีตามปริมาณการใช้ถนน (Congestion Tax) เป็นวิธีการที่สามารถลดการจราจรในช่วงเวลาที่หนาแน่นได้ โดยจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะที่เข้าสู่พื้นที่ในช่วงเวลาที่การจราจรติดขัด วิธีนี้จะกระตุ้นให้ผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงการใช้รถยนต์ในช่วงโมงเร่งด่วน หรือเลือกใช้การขนส่งสาธารณะมากขึ้น ประเทศไทยสามารถนำแนวทางนี้มาใช้ในพื้นที่กรุงเทพฯ หรือเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการจราจรสะสม โดยควรกำหนดเวลาและพื้นที่เก็บภาษีให้สอดคล้องกับลักษณะการจราจรในพื้นที่นั้น ๆ

2) การเก็บภาษีตามปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Carbon Tax) โดยเฉพาะในกลุ่มยานพาหนะที่ใช้ น้ำมัน จะช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งส่งผลต่อปัญหามลพิษทางอากาศ แนวคิดนี้สามารถนำมาปรับใช้กับการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ โดยกำหนดอัตราภาษีให้สูงขึ้นสำหรับรถยนต์ที่มีอัตราการปล่อยก๊าซสูง วิธีนี้จะช่วยส่งเสริมให้ผู้บริโภคหันมาเลือกซื้อรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นวิธีที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) ของประเทศไทย

3) การจัดเก็บภาษีตามพื้นที่ เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าถนนที่มีความสำคัญ หรือการเข้าถนนที่มีความแออัดสูง (Zone-based Tax) จะช่วยควบคุมปริมาณรถยนต์ในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น วิธีนี้สามารถนำไปใช้ในย่านธุรกิจในกรุงเทพฯ หรือแหล่งท่องเที่ยวที่มีการสัญจรหนาแน่น เช่น เชียงใหม่และภูเก็ต โดยมีการจัดเก็บภาษีตามพื้นที่หรือช่วงเวลาเช้าถึง วิธีนี้จะกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เลือกใช้ถนนทางเลือกหรือการขนส่งสาธารณะ และช่วยลดความแออัดในย่านที่มีปัญหาการจราจรสูง

4) ภาษีตามประเภทและจำนวนยานพาหนะ การกำหนดภาษีตามประเภทของยานพาหนะ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้าง หรือรถบรรทุก สามารถใช้เพื่อควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและส่งเสริม

การใช้บริการรถสาธารณะ นอกจากนี้ การเก็บภาษีตามจำนวนยานพาหนะที่ครอบครอง เช่น การจัดเก็บภาษีที่สูงขึ้นเมื่อมีรถยนต์หลายคัน จะช่วยลดการครอบครองรถยนต์ส่วนตัว และช่วยลดปริมาณรถบนท้องถนน

5) การเก็บภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะ รายได้จากภาษีที่เก็บได้จากการจรรยาบรรณนำมาใช้พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจะช่วยให้การเดินทางของประชาชนมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ลดความแออัดของถนน และสร้างความสะดวกสบายให้แก่ประชาชนที่หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถประจำทาง และระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ

นโยบายการเก็บภาษีจรรยาบรรณ (ภาษีรถติด) มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปัญหาการจราจรและสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีแผนที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมรถติดในบางเส้นทาง เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม และถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีรถไฟฟ้าให้บริการ ในช่วงแรกการเก็บค่าธรรมเนียมจะมีอัตราประมาณ 40-50 บาทต่อวันต่อคัน โดยตั้งเป้าว่าจะเริ่มทำการศึกษาและพัฒนาในช่วง 6 เดือนถึง 1 ปี และพยายามออกแบบให้ไม่กระทบต่อประชาชนที่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัว รายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมภาษีจรรยาบรรณจะนำไปใช้ประโยชน์ในหลายด้าน อาทิ การจัดตั้งกองทุนสำหรับซื้อสัมปทานรถไฟฟ้าจากภาคเอกชนกลับมาอยู่ในความดูแลของรัฐ นโยบายนี้มีเป้าหมายให้ภาครัฐสามารถกำหนดค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสาย ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ง่ายขึ้น ลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และลดความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัวที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและมลภาวะในเมือง นอกจากนี้ ค่าธรรมเนียมที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการปรับปรุงและขยายระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การสร้างสถานีเพิ่มเติม หรือปรับปรุงการเชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงนำไปใช้ในการบำรุงรักษาและอัพเกรดโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเพื่อลดการใช้พลังงานและลดมลพิษในระยะยาว

## 6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การเก็บภาษีจรรยาบรรณเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดปริมาณยานพาหนะบนท้องถนน และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การดำเนินการนี้นอกจากจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและผลกระทบจากมลพิษทางอากาศ ยังช่วยให้รัฐบาลมีรายได้เพิ่มเติมเพื่อนำไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมระบบขนส่งที่ยั่งยืน ดังนั้น การเก็บภาษีจรรยาบรรณจึงควรมีการออกแบบที่คำนึงถึงลักษณะเฉพาะของพื้นที่ในแต่ละเขต รวมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและสาธารณะ เพื่อให้สามารถบรรลุผลที่ยั่งยืนในด้านการจัดการการจราจรและลดมลภาวะอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินนโยบายที่สามารถสนับสนุนการเก็บภาษีจรรยาบรรณควรมีแนวทางเชิงกลยุทธ์ต่าง ๆ ดังนี้

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การเก็บภาษีจรรยาบรรณในประเทศไทยเป็นเครื่องมือหนึ่งที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดการปล่อยมลพิษ และส่งเสริมการขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การนำภาษีจรรยาบรรณมาใช้จำเป็นต้องมีการออกแบบนโยบายอย่างรอบคอบ เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ตรงตามเป้าหมายและไม่สร้างภาระให้กับประชาชนมากเกินไป ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญเพื่อให้การเก็บภาษีจรรยาบรรณในประเทศไทยประสบความสำเร็จและยั่งยืน สามารถแบ่งออกเป็น 5 ข้อ ดังนี้

1. จัดทำระบบภาษีตามพื้นที่และเวลา การเก็บภาษีจรรยาบรรณควรคำนึงถึงสภาพการจราจรในแต่ละพื้นที่และช่วงเวลาเป็นสำคัญ นโยบายนี้ควรกำหนดให้มีการเรียกเก็บภาษีสำหรับผู้ขับขี่ที่เข้าสู่พื้นที่หรือถนนที่มีความแออัด เช่น เขตเศรษฐกิจกลางเมือง หรือย่านธุรกิจที่มีปริมาณการสัญจรหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเวลา

เร่งด่วน การเก็บภาษีในลักษณะนี้จะกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เลือกช่วงเวลาเดินทางที่ต่างไป หรือเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น นโยบายนี้ไม่เพียงช่วยลดปริมาณการจราจรในพื้นที่สำคัญเท่านั้น แต่ยังสร้างความสะดวกและลดความหนาแน่นในช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่ง

2. กำหนดภาษีตามประเภทของเชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษ การจัดเก็บภาษีตามประเภทของเชื้อเพลิงหรือระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่สำคัญ นโยบายนี้จะกำหนดให้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลหรือเบนซินที่ปล่อยมลพิษสูงมีอัตราภาษีสูงกว่ารถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถยนต์ไฟฟ้าหรือไฮบริด นโยบายนี้ช่วยสร้างแรงจูงใจให้ผู้ซื้อรถยนต์เปลี่ยนมาใช้ยานพาหนะที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการลดมลพิษทางอากาศของประเทศไทย อีกทั้งยังสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนและการลดภาวะโลกร้อน

3. นำรายได้จากภาษีจากราษฎรมาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ รายได้ที่ได้จากการเก็บภาษีจากราษฎรนำไปใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนที่ต้องการเดินทางในเมืองใหญ่ การลงทุนในการเพิ่มเส้นทางรถไฟฟ้า ขยายเส้นทางรถประจำทาง และยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งจะช่วยลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลและแก้ปัญหาการจราจรได้ในระยะยาว นโยบายนี้ นอกจากจะช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดแล้ว ยังเป็นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน ซึ่งช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

4. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีในการจัดเก็บภาษี การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดเก็บภาษีจากราษฎร เช่น ระบบ GPS กล้องวงจรปิด และการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย AI จะช่วยให้การเก็บภาษีเป็นไปอย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพ การใช้เทคโนโลยีเหล่านี้สามารถช่วยติดตามการเดินทางและประเมินการใช้งานจริงของยานพาหนะ ทำให้การจัดเก็บภาษีเป็นธรรมและสะดวกต่อผู้ขับขี่ ทั้งยังช่วยลดความซับซ้อนในกระบวนการเก็บภาษีและจัดการข้อมูล ซึ่งส่งผลให้รัฐบาลสามารถควบคุมการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. สร้างแรงจูงใจให้กับผู้ใช้รถร่วมกัน การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถร่วมกัน (Carpooling) โดยให้ส่วนลดหรือยกเว้นค่าธรรมเนียมสำหรับยานพาหนะที่มีผู้โดยสารหลายคนในช่วงเวลาที่มีการเก็บภาษี จะช่วยลดจำนวนรถบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ การใช้รถร่วมกันเป็นวิธีที่ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และช่วยลดมลพิษไปพร้อมกัน นโยบายนี้ยังสอดคล้องกับเป้าหมายด้านการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้ขับขี่และสิ่งแวดล้อม

### **ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ**

การเก็บภาษีจากราษฎรในประเทศไทยเป็นแนวทางที่สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติที่ดีในการเก็บภาษีจากราษฎรควรเน้นที่การสร้างความสะดวกให้กับประชาชน ติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยในการดำเนินการอย่างแม่นยำ โดยรายละเอียดข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติสามารถแบ่งออกเป็น 5 ข้อ ดังนี้

1. ติดตั้งระบบตรวจจับและเก็บค่าธรรมเนียม การติดตั้งระบบตรวจจับที่มีความแม่นยำและทันสมัย เช่น กล้องวงจรปิด และเซ็นเซอร์ตรวจจับการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ จะช่วยให้การเก็บค่าธรรมเนียมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การใช้กล้องและเซ็นเซอร์นี้สามารถช่วยตรวจสอบและบันทึกการเข้าถึงพื้นที่ที่มีการเก็บภาษีได้อย่างแม่นยำ ช่วยลดข้อผิดพลาดและลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่

ซึ่งเหมาะสมกับประเทศไทยที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่นและความแออัดในพื้นที่เขตเมือง โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร การใช้เทคโนโลยีจะช่วยให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรวดเร็ว และลดการหยุดชะงักของการจราจรบริเวณจุดเก็บค่าธรรมเนียน

2. สร้างโครงสร้างการชำระค่าผ่านทางแบบดิจิทัล เพื่อให้การเก็บภาษีจราจรเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว ควรพัฒนาโครงสร้างการชำระเงินผ่านช่องทางดิจิทัล เช่น แอปพลิเคชันหรือระบบบัตรเติมเงิน ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถชำระค่าธรรมเนียนได้อัตโนมัติ วิธีนี้จะลดความจำเป็นในการใช้เงินสด ลดเวลาที่ใช้ในการชำระค่าผ่านทาง และลดความแออัดที่จุดชำระเงิน โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น นอกจากนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกให้กับประชาชนที่เดินทางเป็นประจำ และช่วยให้รัฐสามารถติดตามข้อมูลการชำระค่าธรรมเนียนได้อย่างเป็นระบบ

3. เพิ่มทางเลือกการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ที่เก็บภาษี หนึ่งในปัจจัยที่ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้การขนส่งสาธารณะมากขึ้น คือ การเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง เช่น การขยายเส้นทางรถไฟฟ้า เพิ่มจำนวนและคุณภาพของรถประจำทาง รวมถึงการสร้างระบบขนส่งสาธารณะใหม่ ๆ ในพื้นที่ที่มีการเก็บภาษีจราจร การมีทางเลือกในการเดินทางที่มีคุณภาพ จะช่วยให้ประชาชนไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่ที่มีการจัดเก็บภาษี อีกทั้งยังสามารถลดความหนาแน่นของการจราจรและลดมลพิษได้อย่างยั่งยืน

4. ส่งเสริมการให้ข้อมูลล่วงหน้าแก่ประชาชน การให้ข้อมูลล่วงหน้าเกี่ยวกับการเก็บค่าธรรมเนียนจราจรในแต่ละพื้นที่ เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้ประชาชนสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ การให้ข้อมูลผ่านแอปพลิเคชัน เว็บไซต์ หรือป้ายแสดงข้อมูลในสถานที่สาธารณะ เช่น สถานีขนส่ง จะช่วยให้ประชาชนทราบว่ามีการเก็บค่าธรรมเนียนในพื้นที่ใดบ้างในช่วงเวลาใด เพื่อให้สามารถเลือกเส้นทางอื่นหรือตัดสินใจใช้ขนส่งสาธารณะแทน การให้ข้อมูลอย่างชัดเจนและครอบคลุมยังช่วยลดความสับสนและทำให้ผู้ขับขี่มีความเข้าใจถึงความจำเป็นของการจัดเก็บภาษีจราจรอีกด้วย

5. ติดตามและประเมินผลการจัดเก็บภาษีจราจรอย่างสม่ำเสมอ การเก็บข้อมูลและประเมินผลเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้การจัดเก็บภาษีจราจรมีประสิทธิภาพในระยะยาว โดยควรมีการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เช่น จำนวนรถที่ใช้พื้นที่ภาษีจราจร ช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น และผลกระทบต่อปริมาณการใช้ขนส่งสาธารณะ การนำข้อมูลเหล่านี้มาวิเคราะห์จะช่วยให้ภาครัฐสามารถปรับปรุงระบบการเก็บภาษีและพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้ ยังช่วยให้สามารถพิจารณาปรับอัตราค่าธรรมเนียน หรือขยายขอบเขตพื้นที่เก็บภาษีได้อย่างเหมาะสมตามสถานการณ์

### บรรณานุกรม

ถอดโมเดลต่างประเทศเก็บค่าธรรมเนียนรถติดในเขตเมือง. (18 ตุลาคม 2567). **ฐานเศรษฐกิจ**. สืบค้น 30 ตุลาคม 2567 จาก <https://www.thansettakij.com/business/economy/609469>

ไทยยุโรป. (2561). **บริสเซลส์เริ่มใช้ Low Emission Zone รถเก่าเกินมาตรฐานห้ามผ่าน**. สืบค้น 30 ตุลาคม 2567 จาก [https://appdb.tisi.go.th/tis\\_devs/regulate/eu/pdf/LEZ.pdf](https://appdb.tisi.go.th/tis_devs/regulate/eu/pdf/LEZ.pdf)

ธนาคารโลก. (2562). **ภาพรวมมาตรการความปลอดภัยทางถนนในประเทศสิงคโปร์**. สืบค้น 30 ตุลาคม 2567 จาก

<https://documents1.worldbank.org/curated/zh/502171580242701999/pdf/A-Brief-Overview-on-the-Road-Safety-Approach-in-Singapore.pdf>

- ภาษีรถติดหรือค่าธรรมเนียมรถติดในต่างประเทศคิดอย่างไร?. (21 ตุลาคม 2567). **สปริงนิวส์**. สืบค้น 31 ตุลาคม 2567 จาก <https://www.springnews.co.th/keep-the-world/environment/853527>
- ลอนดอนเตรียมเก็บภาษีมลภาวะจากรถยนต์ หลักอีซียื่นคำขาดให้แก่ปัญหา. (21 กุมภาพันธ์ 2560). **บีบีซีนิวส์ ไทย**. สืบค้น 30 ตุลาคม 2567 จาก <https://www.bbc.com/thai/international-39027985>
- วรารักษ์ สามโกเศศ. (2549). **ค่าธรรมเนียมรถติดช่วยปัญหาจราจร**. สืบค้น 30 ตุลาคม 2567 จาก <https://libdoc.dpu.ac.th/article/V293.pdf>
- สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปในประเทศไทย. (2562). **รายงานของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านระบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่**. กรุงเทพมหานคร
- สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2560). **แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แบบองค์รวม**. สืบค้น 24 ตุลาคม 2567 จาก <https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php>
- สหรัฐ อภิวิชฐศาสตร์. (2562). **มาตรการภาษีและค่าธรรมเนียมเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร**. สืบค้น 30 ตุลาคม 2567 จาก <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/gradlawtujournal/article/download/137532/117564/451223>
- สำนักงานการโยธา กรุงเทพมหานคร. (2554). **โครงข่ายถนนเพื่อมหานครคล่องตัว**. กรุงเทพฯ ม.ป.พ.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2552). **แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) กรุงเทพฯ มหานครแห่งความน่าอยู่อย่างยั่งยืน**. กรุงเทพมหานคร.
- เหมือนมาศ วิเชียรสินธุ์. (2562). **ผลกระทบของค่าผ่านทางต่อการจราจรในบริเวณเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร**. สืบค้น 24 ตุลาคม 2567 จาก <https://www.thaiscience.info/Journals/Article/KMIT/10990911.pdf>
- อรรถสิทธิ์ เหมือนมาศย์. (2567). **ถอดบทเรียน “สิงคโปร์” ตำนานเก็บค่าผ่านทางเข้าเมืองในช่วงโมงเร่งด่วนที่แรกของโลก**. สืบค้น 30 ตุลาคม 2567 จาก <https://www.salika.co/2024/10/17/lesson-learn-congestion-fee-singapore/>