มาตรา 47 วรรค 2







โครงการศึกษาเพื่อกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง

รายงานข้อเสนอแนะการกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในเขตทางหลวงตามมาตรา 47 วรรค 2 พร้อมหลักเกณฑ์วิธีคิด

สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
กุมภาพันธ์ 2558

สารบัญ

หน้า

สารบัญ ..... **ก**

สารบัญตาราง ..... **ง**

บทที่ 1 บทนำ **1**

1.1 ความเป็นมา 1

1.2 วัตถุประสงค์ 2

บทที่ 2 การระบุกิจกรรมตามมาตรา 47 ..... **3**

บทที่ 3 วัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม **6**

3.1 กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ 6

3.2 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน 7

3.3 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ 8

3.4 กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ 9

บทที่ 4 การกำหนดประเภทกิจกรรมตามมาตรา 47 ..... **11**

บทที่ 5 การกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง **15**

5.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงกับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม 15

5.2 แนวคิดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง 17

5.3 ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง 17

5.4 ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 20

5.4.1 จำนวน 20

5.4.2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 21

5.5 ตัวแปรสำหรับการอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 22

5.5.1 ต้นทุนทางหลวง 22

5.5.2 มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน 30

5.5.3 หน่วยพื้นฐาน 31

5.5.4 ระยะเผื่อ 32

5.5.5 ตำแหน่ง 32

5.5.6 ส่วนลด 33

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวง มาตรา 47 34

6.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” 34

6.1.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ป้าย” 34

6.1.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” 36

6.1.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” 37

6.1.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” 38

6.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” 44

6.2.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “สะพาน” 44

6.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” 46

6.2.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” 47

6.2.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” 48

6.3 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” 52

6.3.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “เสา” 52

6.3.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” 53

6.3.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” 54

6.3.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” 55

6.4 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” 58

6.4.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อุโมงค์” 59

6.4.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” 60

6.4.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” 61

6.4.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” 62

6.5 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” 66

6.5.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ระบบราง” 66

6.5.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” 67

6.5.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” 68

6.5.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” 70

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” 75

6.6.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” 75

6.6.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” 76

6.6.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” 77

6.6.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” 78

6.7 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” 81

6.7.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อุปกรณ์” 81

6.7.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” 82

6.7.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” 82

6.7.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” 84

บทที่ 7 บทสรุป 88

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 3-1 การเปรียบเทียบวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม 10

ตารางที่ 4-1 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ป้าย” ตามมาตรา 47 11

ตารางที่ 4-2 การจำแนกประเภทกิจกรรม “สะพาน” ตามมาตรา 47 12

ตารางที่ 4-3 การจำแนกประเภทกิจกรรม “เสา” ตามมาตรา 47 12

ตารางที่ 4-4 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุโมงค์” ตามมาตรา 47 13

ตารางที่ 4-5 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ระบบราง” ตามมาตรา 47 13

ตารางที่ 4-6 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อาคารหรือโครงสร้าง” ตามมาตรา 47 14

ตารางที่ 4-7 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุปกรณ์” ตามมาตรา 47 14

ตารางที่ 5-1 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาแยกรายจังหวัด 23

ตารางที่ 5-2 ต้นทุนทางหลวงตามกลุ่มจังหวัดเมื่อใช้หลักเกณฑ์ในการแบ่งที่แตกต่างกัน 26

ตารางที่ 5-3 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด 26

ตารางที่ 5-4 รายชื่อจังหวัด เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด 27

ตารางที่ 5-5 การพิจารณา “มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน” 30

ตารางที่ 5-6 แนวทางการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของกิจกรรมสำหรับกำหนด อัตราของ “หน่วยพื้นฐาน” 31

ตารางที่ 5-7 ระยะเผื่อสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 32

ตารางที่ 5-8 อัตราส่วนลดสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง 33

ตารางที่ 6-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 39

ตารางที่ 6-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 39

ตารางที่ 6-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 40

ตารางที่ 6-4 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ป้าย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย 41

ตารางที่ 6-5 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ป้าย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย 41

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย 42

ตารางที่ 6-7 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 42

ตารางที่ 6-8 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 43

ตารางที่ 6-9 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 43

ตารางที่ 6-10 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 สำหรับจังหวัดนนทบุรี.....44

ตารางที่ 6-11 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน”
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 49

ตารางที่ 6-12 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน”
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 49

ตารางที่ 6-13 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน”
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 50

ตารางที่ 6-14 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 50

ตารางที่ 6-15 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 50

ตารางที่ 6-16 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 51

ตารางที่ 6-17 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 51

ตารางที่ 6-18 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 51

ตารางที่ 6-19 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ
กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 52

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6-20 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี....52

ตารางที่ 6-21 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 56

ตารางที่ 6-22 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 56

ตารางที่ 6-23 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 57

ตารางที่ 6-24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 57

ตารางที่ 6-25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 58

ตารางที่ 6-26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 58

ตารางที่ 6-27 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 63

ตารางที่ 6-28 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 63

ตารางที่ 6-29 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 64

ตารางที่ 6-30 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุโมงค์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 64

ตารางที่ 6-31 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุโมงค์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 64

ตารางที่ 6-32 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุโมงค์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 65

ตารางที่ 6-33 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 65

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6-34 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 65

ตารางที่ 6-35 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 66

ตารางที่ 6-36 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี.....66

ตารางที่ 6-37 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ระบบราง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 71

ตารางที่ 6-38 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “ระบบราง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 72

ตารางที่ 6-39 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ระบบราง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 72

ตารางที่ 6-40 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ระบบราง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 73

ตารางที่ 6-41 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ระบบราง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 73

ตารางที่ 6-42 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ระบบราง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 73

ตารางที่ 6-43 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 74

ตารางที่ 6-44 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 74

ตารางที่ 6-45 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 74

ตารางที่ 6-46 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี.....75

ตารางที่ 6-47 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 79

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6-48 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 79

ตารางที่ 6-49 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 80

ตารางที่ 6-50 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1.....80

ตารางที่ 6-51 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2.....80

ตารางที่ 6-52 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3.....81

ตารางที่ 6-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 85

ตารางที่ 6-54 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 85

ตารางที่ 6-55 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 86

ตารางที่ 6-56 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 87

ตารางที่ 6-57 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 87

ตารางที่ 6-58 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “อุปกรณ์” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 87

ตารางที่ 7-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1.....89

ตารางที่ 7-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม).....90

ตารางที่ 7-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม) 91

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมา

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโครงข่ายสายทางทั่วประเทศ นอกเหนือจากภารกิจในการพัฒนาโครงข่าย การกำกับดูแล การบำรุงรักษาทางหลวง และการอำนวยความปลอดภัย รวมถึงการให้บริการสาธารณะเพื่อสนองตอบความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการใช้ประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจสังคม และความปลอดภัย อย่างไรก็ดีในปัจจุบันกิจกรรมในเขตทางหลวง ได้แก่ การก่อสร้างอาคาร การก่อสร้างหรือติดตั้งสิ่งอื่นใด การปักเสา การพาดสาย หรือการวางท่อ ในเขตพื้นที่ทางมีปริมาณและแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี อย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลจากการเร่งการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ เพื่อเป้าหมายในการแข่งขันกับนานาประเทศและการส่งเสริมให้ประชาชนในสังคมมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

การก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรมเหล่านี้ในพื้นที่ทางหลวงควรได้รับการควบคุมดูแล เนื่องจากพื้นที่ในเขตทางหลวงควรสงวนไว้ใช้กับงานทางเป็นหลัก ในทางกลับกันการที่จะปฏิเสธไม่ให้กิจกรรมที่ไม่ใช้งานทางมาใช้พื้นที่เขตทางเสียทั้งหมดก็เป็นเรื่องที่ไม่สมควรกระทำ เพราะการก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรม เช่น การปักเสา หรือการวางท่อ เป็นต้น ตามแนวเขตทาง เป็นแนวทางปฏิบัติที่มีความเหมาะสมทั้งในด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านการพัฒนาผังเมือง ด้านการพัฒนาสังคม ดังนั้น กรมทางหลวงในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศจึงจำเป็นต้องเข้ามาพิจารณาอนุญาตและควบคุมดูแลกิจกรรมในเขตทางหลวง เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ และเกิดการใช้พื้นที่เขตทางได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มาตรา 47 กำหนดว่า

“ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง หรือรุกล้ำเข้าไปในเขตทางหลวง เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวง ในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดก็ได้ รวมทั้งมีอำนาจกำหนดมาตรการในการจัดการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมการป้องกันอุบัติภัย และการติดขัดของการจราจรด้วย

ผู้ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องชำระค่าใช้เขตทางหลวงตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

การอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เมื่อมีความจำเป็นแก่งานทางหรือเมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตได้กระทำผิดเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจะเพิกถอนเสียก็ได้

อาคารหรือสิ่งอื่นใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ให้นำมาตรา 37 วรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

ดังนั้น เพื่อให้การจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสามารถปฏิบัติได้ตามเป้าหมายของการใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมสิ่งก่อสร้างในเขตทางให้เกิดความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย และสามารถใช้พื้นที่ทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ หาได้ต้องการสร้างรายได้ จึงเกิดความจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติเพื่อกำหนดวิธีการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง

1.2 วัตถุประสงค์

เพื่อนำเสนอข้อเสนอแนะการกำหนดวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการควบคุมการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่เขตทางหลวง มาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549

บทที่ 2
การระบุกิจกรรมตามมาตรา 47

ภายหลังจากกระบวนการทบทวนเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการสัมภาษณ์นำร่อง (Pilot Survey) บุคลากรของกรมทางหลวงเพื่อทำการกำหนด “ประเภทกิจกรรม” ที่เป็นไปได้ สำหรับการได้รับอนุญาตและจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 และการขอรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อยกับบุคลากรของกรมทางหลวง ที่มาจากสำนักอำนวยความปลอดภัยและสำนักกฎหมาย สามารถสรุปประเภทกิจกรรมต่างตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่

1) **ป้าย**

เช่น - ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานรัฐ
- ป้ายบอกทาง ของเอกชน 10 ประเภท
- ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง

เป็นต้น

2) **สะพาน**

เช่น - สะพานลอยคนเดินข้ามถนน
- สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย
- สะพานข้ามทางหลวงแบบเปิด
- สะพานข้ามทางหลวงแบบปิด
- สะพานบนทางหลวง
- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบเปิด
- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบปิด
- สะพานกลับรถ

เป็นต้น

3) เสา

เช่น - เสาไฟแสงสว่าง

- เสาสัญญาณไฟกระพริบ
- เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนน

เป็นต้น

4) อุโมงค์

เช่น - อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนนแบบเปิด

- อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนนแบบปิด
- อุโมงค์คนเดินลอดถนนแบบเปิด
- อุโมงค์คนเดินลอดถนนแบบปิด
- อุโมงค์ลอดทางหลวงแบบเปิด

เป็นต้น

5) ระบบราง

เช่น - โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ
ที่อยู่เหนือระดับผิวดินขึ้นไป

- โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ
ที่อยู่ใต้ระดับผิวดินลงไป
- โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน
ที่อยู่เหนือระดับผิวดินขึ้นไป
- โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน
ที่อยู่ใต้ระดับผิวดินลงไป

เป็นต้น

6) อาคารหรือโครงสร้าง

เช่น - ศาลาที่พักริมทาง

- ป้ายรถ
- ป้อมตำรวจ
- ทางเท้า
- สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์

เป็นต้น

7) อุปกรณ์

เช่น - อุปกรณ์วัดค่าทางธรรมชาติ

- โคมไฟ

เป็นต้น

บทที่ 3
วัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม

เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับความหลากหลายของวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมที่หน่วยงานหนึ่งๆ ได้ยื่นขอ และเพื่อให้การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงมีความสอดคล้องกับของวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมเหล่านั้น ที่ปรึกษาจึงได้พัฒนา “แนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมที่ผู้ขออนุญาตได้ยื่นขอ” เป็นหลักเกณฑ์หลักในการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงแทนการพิจารณาสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาต อย่างไรก็ตามแนวคิดการจำแนกประเภทกิจกรรมจากสถานะองค์การของผู้ยื่นขออนุญาตยังคงมีการนำมาใช้ร่วมด้วยอยู่ดี แต่จะเป็นเพียงหลักเกณฑ์รองเท่านั้นเพื่อสนับสนุนการจำแนกประเภทกิจกรรมบางลักษณะเท่านั้น กล่าวคือ การพิจารณาสถานะของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทาง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ สำหรับกิจกรรมดังกล่าวที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง

ทั้งนี้ ที่การจำแนกประเภทกิจกรรมตามวัตถุประสงค์การใช้งานสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ
2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน
3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ และ
4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

โดยนิยามและหลักเกณฑ์สำหรับการพิจารณากิจกรรมแต่ละประเภทสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานแต่ละลักษณะ ได้แก่

3.1 กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดประโยชน์สาธารณะแก่ประชาชน เพื่อตอบสนองความต้องการในการดำรงชีวิตประจำวัน หรือให้สามารถดำเนินชีวิตได้อย่างเป็นสุข

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์จาก 2 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ”)

หลักเกณฑ์ที่ 1

ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ตลอดเวลา โดยไม่ถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้น (C1+ C3)

หลักเกณฑ์ที่ 2

รัฐ (รัฐบาล) เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิทั้งหมด สำหรับกิจกรรมดังกล่าวที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4)

สำหรับองค์การใดๆ ที่รัฐบาลไม่ใช่ผู้ถือหุ้นทั้งหมด (ร้อยละ 100) ให้ถือเสมอว่า รัฐไม่ได้เป็นผู้ชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ ทั้งหมด สำหรับองค์การนั้นๆ ในทุกกรณี

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการมีทางเลือกเพื่อการใช้บริการจากกิจกรรมของประชาชนทั่วไป (C2) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

3.2 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยวัตถุประสงค์เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐานแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานในการดำรงชีวิตได้อย่างเท่าเทียมหรือทั่วถึง

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์จาก 3 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน”)

หลักเกณฑ์ที่ 1

ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ตลอดเวลา และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้น (C1+ C3)

หลักเกณฑ์ที่ 2

กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในระบบส่งเชื้อเพลิง (C1)

ระบบส่งพลังงาน หมายถึง ระบบท่อเชื้อเพลิงที่หมายความรวมถึงก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ สำหรับใช้ในการรับเชื้อเพลิงจากจุดซื้อขาย และส่งถึงจุดจ่ายเชื้อเพลิงหรือระบบจำหน่ายเชื้อเพลิง หรือโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย หรือโรงไฟฟ้าผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชน รวมถึงอุปกรณ์หรือสิ่งอื่นอันเป็นสิ่งจำเป็นในการรับและส่งเชื้อเพลิง

หลักเกณฑ์ที่ 3

ประชาชนหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มีทางเลือกในการใช้บริการกิจกรรมดังกล่าว จากผู้ให้บริการรายอื่นๆ (C2)

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการพิจารณาสถานะองค์การของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ เมื่อกิจกรรมดังกล่าวได้ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

ส่วนประเด็นเกี่ยวกับการที่ประชาชนได้รับประโยชน์จากกิจกรรม เช่น ความปลอดภัยที่เพิ่มมากขึ้น การสัญจรบนทางหลวงที่คล่องตัวขึ้น การส่งเสริมการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนหรือประชาชน เป็นต้น ถือเป็นประโยชน์ขั้นพื้นฐานของกิจกรรมในกลุ่มนี้ ดังนั้น จึงไม่สมควรนำมาใช้พิจารณาอ้างเป็นคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่ 1 สำหรับการจำแนกประเภทกิจกรรม

3.3 กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยเพื่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานในการดำรงชีวิต แต่ประชาชนหรือหน่วยงานเหล่านั้นก็มีทางเลือกที่จะไปใช้บริการจากกิจกรรมรูปแบบอื่น หรือจากกิจกรรมลักษณะเดียวกันจากผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์จาก 3 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ”)

หลักเกณฑ์ที่ 1

ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ตลอดเวลา และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้น (C1+ C3)

หลักเกณฑ์ที่ 2

กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในระบบจำหน่ายเชื้อเพลิงแก่ประชาชนทั่วไป หรือหน่วยงานทั่วไป (C1)

ระบบจำหน่ายพลังงาน หมายถึง ระบบท่อเชื้อเพลิงที่หมายความรวมถึงก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ สำหรับใช้ในระบบท่อที่ต่อจาก ระบบส่งพลังงาน รวมถึงอุปกรณ์หรือสิ่งอื่นอันเป็นสิ่งจำเป็นในการจำหน่ายพลังงาน

หลักเกณฑ์ที่ 3

ประชาชนหรือหน่วยงานอื่นๆ มีทางเลือกในการใช้บริการกิจกรรมดังกล่าว จากผู้ให้บริการหรือผู้ขออนุญาตรายอื่นๆ (C2)

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการพิจารณาสถานะองค์การของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ เมื่อกิจกรรมดังกล่าวได้ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

ส่วนประเด็นเกี่ยวกับการที่ประชาชนได้รับประโยชน์จากกิจกรรม เช่น ความปลอดภัยที่เพิ่มมากขึ้น การสัญจรบนทางหลวงที่คล่องตัวขึ้น การส่งเสริมการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนหรือประชาชน เป็นต้น ถือเป็นประโยชน์ขั้นพื้นฐานของกิจกรรมในกลุ่มนี้ ดังนั้น จึงไม่สมควรนำมาใช้พิจารณาอ้างเป็นคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่ 1 สำหรับการจำแนกประเภทกิจกรรม

3.4 กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

หมายถึง อาคาร สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งอื่นใด ที่สร้างขึ้นในพื้นที่เขตทางหลวง โดยเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจหรือประโยชน์อื่นๆ แก่ผู้ขออนุญาต และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขออนุญาตโดยตรง (เช่น หน่วยงานที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต หรือประชาชนที่เป็นลูกค้าของผู้ขออนุญาต เป็นต้น)

กิจกรรมหนึ่งๆ จะได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มของ “กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ” ต้องมีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ใดหลักเกณฑ์หนึ่งดังต่อไปนี้ (กล่าวคือ กิจกรรมมีลักษณะตรงเพียง 1 หลักเกณฑ์ จาก 2 หลักเกณฑ์ ก็เพียงพอที่จะพิจารณาเป็น “กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ”)

หลักเกณฑ์ที่ 1

ประชาชนทั่วไปไม่สามารถเข้าถึงเพื่อได้รับประโยชน์จากกิจกรรมดังกล่าวได้ หรืออาจเข้าถึงได้เฉพาะเวลาที่กำหนด โดยจะถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการจากการเข้าใช้งานกิจกรรมนั้นหรือไม่ก็ได้ (C1+ C3)

หรือกล่าวได้ว่า กิจกรรมมีลักษณะเป็นระบบปิด กล่าวคือ ผู้ใช้บริการเป็นเพียงกลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานเฉพาะกลุ่ม ซึ่งรายละเอียดด้านค่าใช้บริการหรือระยะเวลาในการใช้บริการทั้งหมดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ถูกกำหนดไว้

หลักเกณฑ์ที่ 2

กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในระบบจำหน่ายเชื้อเพลิงแก่ประชาชนชนหรือหน่วยงานเฉพาะกลุ่ม (End users) (C1)

ระบบจำหน่ายพลังงาน หมายถึง ระบบท่อเชื้อเพลิงที่หมายความรวมถึงก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน หรือเชื้อเพลิงรูปแบบอื่นๆ สำหรับใช้ในระบบท่อที่ต่อจาก ระบบส่งพลังงาน รวมถึงอุปกรณ์หรือสิ่งอื่นอันเป็นสิ่งจำเป็นในการจำหน่ายพลังงาน

สำหรับหลักเกณฑ์ด้านการมีทางเลือกเพื่อการใช้บริการจากกิจกรรมของประชาชนทั่วไป (C2) และหลักเกณฑ์ด้านการพิจารณาสถานะองค์การของผู้รับผิดชอบในการชำระค่าใช้เขตทางหลวง ค่าเวนคืน หรือค่ารอนสิทธิ เมื่อกิจกรรมดังกล่าวได้ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (C4) ไม่ใช่หลักเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญสำหรับการจำแนกกิจกรรมในกลุ่มนี้

ตารางที่ 3-1 แสดงการเปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม

ตารางที่ 3-1 การเปรียบเทียบวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมแต่ละกลุ่ม

ประเภทกิจกรรม	ประโยชน์และการเข้าถึงของประชาชนทั่วไป	ค่าใช้จ่ายของประชาชนทั่วไป	ทางเลือกในการใช้บริการ	ผู้ชำระค่าใช้เขตทางหลวง
เพื่อประโยชน์สาธารณะ	ได้รับและเข้าถึงได้	ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ	-	รัฐ (รัฐบาล)
เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	ได้รับและเข้าถึงได้	เสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ	ไมมีทางเลือก	-
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	ได้รับและเข้าถึงได้	เสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ	มีทางเลือก	-
เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ	อาจได้รับและถูกจำกัดการเข้าถึง	-	-	-

บทที่ 4
การกำหนดประเภทกิจกรรมตามมาตรา 47

ผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมตามมาตรา 47 ทั้ง 7 กลุ่มกิจกรรม มีรายละเอียดดังแสดงดังตารางที่ 6-2 ถึง 6-8 ตามลำดับ และผลสรุปสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ทั้ง 7 กลุ่มกิจกรรม รายละเอียดดังแสดงดังตารางที่ 4-1 ถึง 4-7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-1 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ป้าย” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน
เช่น – ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานรัฐ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – ป้ายบอกทาง ของเอกชน 10 ประเภท – ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง **เป็นต้น**

ตารางที่ 4-2 การจำแนกประเภทกิจกรรม “สะพาน” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – สะพานลอยคนเดินข้ามถนน – สะพานข้ามทางหลวงแบบเปิด – สะพานบนทางหลวง – สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบเปิด – สะพานกลับรถ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย – สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาตแบบปิด – สะพานข้ามทางหลวงแบบปิด **เป็นต้น**

ตารางที่ 4-3 การจำแนกประเภทกิจกรรม “เสา” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – เสาไฟแสงสว่าง – เสาสัญญาณไฟกระพริบ – เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนน **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	ยังไม่พบในปัจจุบัน

ตารางที่ 4-4 การจำแนกประเภทกิจกรรม “อุโมงค์” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบเปิด – อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบเปิด – อุโมงค์ลอดทางหลวง แบบเปิด **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด – อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด **เป็นต้น**

ตารางที่ 4-5 การจำแนกประเภทกิจกรรม “ระบบราง” ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานของรัฐ ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	**เช่น** – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป – โครงสร้างรถไฟฟ้าของหน่วยงานเอกชน ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป **เป็นต้น**

ตารางที่ 4-6 การจำแนกประเภทกิจกรรม "อาคารหรือโครงสร้าง" ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – ศาลาที่พักริมทาง – ป้ายรถ – ป้อมตำรวจ – ทางเท้า – สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	ยังไม่พบในปัจจุบัน

ตารางที่ 4-7 การจำแนกประเภทกิจกรรม "อุปกรณ์" ตามมาตรา 47

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	**เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน**
เช่น – อุปกรณ์วัดค่าทางธรรมชาติ – โคมไฟ **เป็นต้น**	ยังไม่พบในปัจจุบัน
เพื่อการให้บริการสาธารณะ	**เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ**
ยังไม่พบในปัจจุบัน	ยังไม่พบในปัจจุบัน

บทที่ 5
การกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง

5.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงกับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม

"การกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง" แบ่งออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมทั้ง 4 ประเภท สำหรับกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 กล่าวคือ (1) กิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ (2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน (3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ และ (4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ โดยรายละเอียดของวัตถุประสงค์การใช้งานแต่ละลักษณะมีดังนี้

1) กลุ่มของกิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ

กิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้ควรได้รับการ "ละเว้น" การจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวง เพราะประชาชนต่างก็ได้รับประโยชน์จากกิจกรรมเหล่านี้โดยตรงและไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านั้น ในขณะที่ผู้ขออนุญาตก็ไม่ได้รับผลประโยชน์ที่ชัดเจนจากกิจกรรมดังกล่าวจนสามารถประเมินเป็นตัวเลขได้

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผลการศึกษาของ "โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...." ได้ระบุไว้ว่า "เนื่องจากขอบเขตตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 มิได้บัญญัติให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงยกเว้นหรือลดหย่อนอัตราค่าตอบได้" ที่ปรึกษาจึงมี "ข้อสังเกต" ให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงพิจารณาจัดเก็บค่าธรรมเนียม ที่อาจมีความครอบคลุมค่าดำเนินการติดตามดูแล การบำรุงรักษาหรือการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากผู้ยื่นขออนุญาต โดยค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บนี้อาจถือให้เป็นค่าใช้เขตทางสำหรับกิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ "ไม่มีรายได้"

2) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

แม้ว่ากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้จะเป็นกิจกรรมเพื่อสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการดำรงชีวิตโดยตรง แต่ในขณะเดียวกันผู้ขออนุญาตก็มีการเรียกเก็บค่าใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านี้ อันถือเป็นการจำกัดสิทธิประโยชน์ของประชาชนในระดับหนึ่ง ดังนั้น สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จึงควรมีการ “เรียกเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวง

อย่างไรก็ตามการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่สูงเกินไป ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนให้ต้องแบบรับค่าใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งประชาชนยังไม่มีทางเลือกในการไปใช้กิจกรรมจากผู้ให้บริการรายอื่นๆ ดังนั้น การเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จึงควรเป็นอัตราพิเศษมากหรือไม่เก็บเลยเพื่อลดผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3) กิจกรรมเพื่อการให้บริการสาธารณะ

แม้ว่ากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้จะเป็นกิจกรรมเพื่อสาธารณูปโภคแต่ก็เป็นสาธารณูปโภคที่ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนในการดำรงชีวิต ในขณะเดียวกันผู้ขออนุญาตก็มีการเรียกเก็บค่าใช้บริการจากกิจกรรมเหล่านี้ อันถือเป็นการจำกัดสิทธิประโยชน์ของประชาชนในระดับหนึ่ง ดังนั้น สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง จึงควรมีการ “เรียกเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวง

อย่างไรก็ตามการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราที่สูงเกินไป ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนให้ต้องแบบรับค่าใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น การเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จึงควรเป็นอัตรามีส่วนลด เพื่อลดผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน อย่างไรก็ดีส่วนลดของกิจกรรมในกลุ่มนี้จะน้อยกว่าส่วนลดของกิจกรรมในกลุ่มเพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

4) กิจกรรมเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ที่ปรึกษาพิจารณากิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์ของการขออนุญาตในลักษณะนี้ควรได้รับการ “จัดเก็บ” ค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติ เพราะกิจกรรมในกลุ่มนี้สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองผลประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของผู้ขออนุญาตโดยตรง ในขณะเดียวกันประชาชนส่วนใหญ่กลับไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากกิจกรรมเหล่านี้

5.2 แนวคิดอัตราค่าใช้เขตทางหลวง

แนวคิดการพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้น ได้ใช้แนวคิดการอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ทางหลวงซึ่งใช้ไปกับกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต” ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดงในสมการ 5.1

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง (บาท)	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง (บาท)**	+	**ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท)**

(5.1)

โดย

อัตราค่าใช้เขตทางหลวง คือ ค่าใช้เขตทางหลวง ที่ผู้ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการทางหลวงหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการทางหลวงจำเป็นต้องชำระ

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง คือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้เขตทางหลวง

ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง คือ ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ในเขตทางหลวงที่ไม่ได้ดำเนินการโดยกรมทางหลวง

5.3 ค่าขออนุญาตการใช้เขตทาง

คือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้เขตทางหลวง อันเป็นภาระที่กรมทางหลวงต้องดำเนินการ อันเป็นผลกระทบจากการที่ผู้ขออนุญาตได้ดำเนินการติดตั้งกิจกรรมใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง อยู่ในเขตทาง

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงควรมีลักษณะเป็นอัตราคงที่ โดยไม่แปรผันไปตามปริมาณกิจกรรมที่ยื่นขออนุญาต เพราะค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงมีวัตถุประสงค์ของการเก็บที่แท้จริง คือ การเรียกเก็บเพื่อเป็นบันทึกให้กับสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สำหรับการพิจารณาอนุญาตกิจกรรมใดๆ ตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอว่า “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ควรมีค่าดังนี้

ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง	=	**500 บาท ต่อ การขออนุญาต**

(5.2)

โดยตัวอย่างของการพิจารณา “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ“ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” เช่น

- ถ้าผู้ขออนุญาตรายหนึ่งได้ยื่นรายการขออนุญาตก่อสร้างหรือติดตั้งกิจกรรมในเขตทางหลวงทั้งหมด 5 กิจกรรม แต่ทั้งหมดอยู่ในเอกสารการขออนุญาตเดียวกันทั้งหมด ผู้ขออนุญาตรายนั้นก็จะเสีย ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง เท่ากับ 500 บาท ให้แก่กรมทางหลวง
- ถ้าผู้ขออนุญาตรายหนึ่งได้ยื่นรายการขออนุญาตขออนุญาตกิจกรรมทั้ง 5 ออกจากกันเป็น 5 คำขออนุญาต ผู้ขออนุญาตรายนั้นก็จะเสีย ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงครั้งละ 500 บาท ต่อ คำขออนุญาตหนึ่งใบ หรือทั้งหมดผู้ขออนุญาตรายนี้จะเสีย ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง เท่ากับ 2,500 บาท ให้แก่กรมทางหลวง เป็นต้น

สำหรับแนวคิดด้านความถี่ในการเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1

กรมทางหลวง เรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ทั้งในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” และในส่วนของ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ทุกปี

ยกเว้นในกรณีของกิจกรรมบางรูปแบบตามมาตรา 47 และมาตร 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่เรียกเก็บค่า “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” แบบครั้งเดียว

แนวทางที่ 2

กรมทางหลวง เรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” เฉพาะครั้งแรกที่มีการยืนขออนุญาต ขณะที่ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” จะยังคงมีการเรียกเก็บทุกปี

ยกเว้นในกรณีของกิจกรรมบางรูปแบบตามมาตรา 47 และมาตร 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่เรียกเก็บค่า “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” แบบครั้งเดียว

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาเห็นว่าการเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ทั้งสองรูปแบบข้างต้นต่างมีความเหมาะสมทั้งคู่ ดังนั้น จึงขึ้นอยู่กับเจตนาของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในการพิจารณากำหนดแนวนโยบาย กล่าวคือ

กรณีเลือกใช้แนวทางที่ 1

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” เป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้เขตทางหลวงซึ่งโดยปกติก็มักเรียกเก็บเป็นรายปี (ค่าธรรมเนียม + ค่าใช้พื้นที่) การแยกความถี่ของการเก็บให้ไม่เหมือนกัน กล่าวคือ ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงเก็บครั้งแรกครั้งเดียว ขณะที่ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงเก็บเป็นรายปี อาจส่งผลให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเกิดความสับสน นอกจากนี้อาจกลายเป็นประเด็นโต้เถียงถึงความแตกต่างหรือความไม่สมดุลของความถี่ในการเก็บระหว่างค่าธรรมเนียม กับค่าพื้นที่

นอกจากนี้ตราบใดที่กิจกรรมที่ขออนุญาตยังคงตั้งอยู่ในพื้นที่เขตทาง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ย่อมยังคงมีค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ การติดตามดูแล และการดำเนินการอื่นๆ สำหรับกิจกรรมที่ขออนุญาตไปแล้ว ขณะเดียวกันค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวงในอัตราเท่ากับ 500 บาท ต่อ ปี ก็ถือเป็นอัตราที่ต่ำมาก และคงไม่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายดังที่กล่าวมาข้างต้นซึ่งสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงต้องแบบรับ ดังนั้นการเรียกเก็บ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ทุกปี จึงมีความเหมาะสม

กรณีเลือกใช้แนวทางที่ 2

สามารถอธิบายได้ว่า “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ที่กำหนดให้มีอัตราเพียง 500 บาท ต่อ ปี ถือเป็นแนวทางปฏิบัติซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้น เพื่อให้เกิดการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมที่ไม่ควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง (กลุ่มของกิจกรรมเพื่อประโยชน์สาธารณะ) อันเป็นการดำเนินการตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ....” (รายละเอียดแสดงอยู่ในหัวข้อ 5.1) ดังนั้น การเรียกเก็บ “อัตราค่าใช้เขตทางหลวง” ในส่วนของ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ทุกปีอาจเป็นการสร้างภาระให้แก่หน่วยงานผู้ขออนุญาตเหล่านั้น ซึ่งท้ายที่สุดภาระหรือผลกระทบอาจตกไปยังประชาชนทั่วไป

สำหรับการนำเสนอผลการศึกษาในรายงานฉบับนี้ ที่ปรึกษาได้เลือกนำเสนอ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” โดยเลือกใช้แนวทางที่ 2 เป็นหลัก อย่างไรก็ดี กรมทางหลวงสามารถเปลี่ยนไปใช้แนวทางที่ 1 ได้ตามความเหมาะสม

5.4 ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

คือ ค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ซึ่งไม่มีกิจกรรมเพื่อ “งานทาง” หรือเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้ดำเนินการหรือได้รับการว่าจ้างโดยกรมทางหลวง ทั้งนี้ ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสามารถพิจารณาได้จากสมการดังต่อไปนี้

ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท)	=	**จำนวน (หน่วย)**	+	**อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ หน่วย)**

(5.3)

โดย

ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	คือ	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง สำหรับกิจกรรมใดๆ ในเขตทางหลวง ซึ่งไม่กิจกรรมเพื่อ “งานทาง” หรือเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้ดำเนินการโดยกรมทางหลวง
จำนวน	คือ	ปริมาณของกิจกรรมใดๆ ที่ตั้งอยู่หรือก่อสร้างในพื้นที่เขตทางหลวง
อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	คือ	อัตราค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ซึ่งแปรผันตามลักษณะจำเพาะทางกายภาพของกิจกรรมแต่ละรูปแบบ

5.4.1 จำนวน

คือ การพิจารณาปริมาณของกิจกรรมที่ตั้งอยู่หรือก่อสร้างในพื้นที่เขตทางหลวง ทั้งนี้ การกำหนดหน่วยนับของแต่ละกิจกรรมตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล จะเน้นความสะดวกในการพิจารณา “จำนวน” ของกิจกรรมแต่ละประเภท ความเป็นดุลยภาพการพิจารณา และผลกระทบที่อาจส่งผลต่ออัตราค่าใช้เขตทางหลวง (อันเนื่องมาจากการปัดเศษ) สำหรับหน่วยนับพื้นฐานของแต่ละกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้กำหนดขึ้น ได้แก่

ป้าย	หน่วยนับ	ตารางเมตร หรือ ป้าย (แผ่นป้าย)
สะพาน	หน่วยนับ	ตารางเมตร
ระบบราง	หน่วยนับ	ตารางเมตร
อาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง	หน่วยนับ	ตารางเมตร
อุปกรณ์	หน่วยนับ	ชิ้น ตัว กล่อง ตู้ หรืออื่นๆ
เสา	หน่วยนับ	ต้น
สาย	หน่วยนับ	กิโลเมตร
ท่อ	หน่วยนับ	กิโลเมตร

สำหรับกิจกรรมพาดสาย กิจกรรมร้อยสาย และกิจกรรมวางท่อ ที่ปรึกษาได้กำหนดหน่วยนับเป็น “กิโลเมตร” เนื่องจากเมื่อกำหนดหน่วยนับเป็น “เมตร” แล้ว อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จะได้รับผลกระทบจากการปัดเศษ อันจะส่งผลให้อัตราค่าใช้เขตทางหลวงมีค่าสูงมากจนเกินไป

5.4.2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

คือ มูลค่าการใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ซึ่งแปรผันตามลักษณะจำเพาะของแต่ละกิจกรรม โดยอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล สำหรับทุกๆ กิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตร 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถพิจารณาได้จากกิจกรรมดังต่อไปนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	=	ต้นทุนทางหลวง	x	มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	x	หน่วยพื้นฐาน	x	ระยะเผื่อ	x	ตำแหน่ง	x	ส่วนลด

(5.4)

โดย

ต้นทุนทางหลวง	คือ	ต้นทุนการดำเนินการบริหารจัดการทางหลวงตลอดช่วงชีวิต หน่วยเป็น บาท / ตารางเมตร
มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	คือ	ตัวคูณลด สำหรับพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นรายปี
หน่วยพื้นฐาน	คือ	ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ต้นทุนทางหลวง” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วยของ “กิจกรรม”
ระยะเผื่อ	คือ	ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น
ตำแหน่ง	คือ	ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน
ส่วนลด	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

แม้ว่ากิจกรรมต่างๆ จะใช้สมการที่ 5.4 เหมือนกันสำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง แต่ทุกกิจกรรมจะมีอัตราของตัวแปรทั้ง 6 ค่าข้างต้น ที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะจำเพาะของแต่ละกิจกรรม

5.5 ตัวแปรสำหรับการอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับแต่ละกิจกรรมเป็นผลลัพธ์ที่ได้จากผลคูณของตัวแปร 6 ตัว ซึ่งต่างมีค่าคงที่หรือแปรผันไปตามลักษณะทางกายภาพของแต่ละกิจกรรม กล่าวคือ

5.5.1 ต้นทุนทางหลวง

หมายถึง ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวงตลอดช่วงชีวิต ซึ่งตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลสามารถคำนวณได้จาก การพิจารณาองค์ประกอบ 4 ด้าน ร่วมกัน ได้แก่ ต้นทุนราคาที่ดิน ต้นทุนการก่อสร้างทางหลวง ต้นทุนการดูแลรักษาทางหลวง และต้นทุนการดูแลความปลอดภัยบนทางหลวง โดยการคำนวณต้นทุนทางหลวงด้วยองค์ประกอบทั้งสี่ข้างต้นมีวิธีการที่ซับซ้อนมาก ต้องการข้อมูลหลายมิติ และใช้ระยะเวลาในการคำนวณมาก และค่าที่ได้จากการคำนวณลักษณะนี้จะมีความละเอียดแม่นยำที่สูง

อย่างไรก็ดีสำหรับการนำ “ต้นทุนทางหลวง” มาใช้กำหนดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ไม่ได้มีความจำเป็นที่จะต้องการค่า “ต้นทุนทางหลวง” ที่มีความละเอียดแม่นยำขนาดนั้น ดังนั้น แนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลในหลายๆ ประเทศ จึงได้กำหนดให้ค่า “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับนำมาใช้กำหนดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง มีค่าเท่ากับ “ต้นทุนราคาที่ดิน” เพียงอย่างเดียว ดังนั้น สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ที่ปรึกษาก็ได้กำหนดให้ “ต้นทุนทางหลวง” มีค่าประมาณเท่ากับ “ต้นทุนราคาที่ดินในแนวเขตทางหลวง” โดย

สำหรับแนวทางการกำหนด “ต้นทุนทางหลวง” สามารถแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

(1) ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีเพียง 1 ค่า ซึ่งมีค่าเท่ากับ 5,650 บาท ต่อ ตารางวา หรือ 1,412.5 บาท ต่อ ตารางเมตร

ที่มา : เรียบเรียงและคำนวณจาก “สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 - 2558” ของกรมธนารักษ์

(2) ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงรายจังหวัด

หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีทั้งหมด 77 ค่า แสดงดังตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาแยกรายจังหวัด

จังหวัด	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
กระบี่	9,000	2,250
กรุงเทพมหานคร	74,000	18,500
กาญจนบุรี	7,500	1,875
กาฬสินธุ์	3,200	800
กำแพงเพชร	4,000	1,000
ขอนแก่น	17,000	4,250
จันทบุรี	7,500	1,875
ฉะเชิงเทรา	8,900	2,225
ชลบุรี	16,500	4,125
ชัยนาท	2,250	563
ชัยภูมิ	3,500	875
ชุมพร	5,670	1,418
เชียงราย	9,500	2,375
เชียงใหม่	19,500	4,875
ตรัง	4,100	1,025
ตราด	9,500	2,375
ตาก	5,650	1,413
นครนายก	11,000	2,750
นครปฐม	20,000	5,000
นครพนม	2,000	500

ต้นทุนทางหลวง	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
นครราชสีมา	5,500	1,375
นครศรีธรรมราช	6,400	1,600
นครสวรรค์	4,000	1,000
นนทบุรี	60,000	15,000
นราธิวาส	4,500	1,125
น่าน	4,000	1,000
บึงกาฬ	2,700	675
บุรีรัมย์	8,500	2,125
ปทุมธานี	35,000	8,750
ประจวบคีรีขันธ์	25,000	6,250
ปราจีนบุรี	3,500	875
ปัตตานี	3,500	875
พระนครศรีอยุธยา	12,000	3,000
พะเยา	4,000	1,000
พังงา	19,000	4,750
พัทลุง	6,500	1,625
พิจิตร	1,927	482
พิษณุโลก	5,600	1,400
เพชรบุรี	6,500	1,625
เพชรบูรณ์	5,500	1,375

ที่มา : ต้นทุนทางหลวง เรียบเรียงและคำนวณจาก “สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558” ของกรมธนารักษ์

ตารางที่ 5-1 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาแยกรายจังหวัด (ต่อ)

จังหวัด	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
แพร่	4,000	1,000
ภูเก็ต	52,590	13,148
มหาสารคาม	6,500	1,625
มุกดาหาร	1,945	486
แม่ฮ่องสอน	7,000	1,750
ยโสธร	2,010	503
ยะลา	3,100	775
ร้อยเอ็ด	3,200	800
ระนอง	3,500	875
ระยอง	12,000	3,000
ราชบุรี	8,900	2,225
ลพบุรี	7,000	1,750
ลำปาง	5,650	1,413
ลำพูน	3,100	775
เลย	2,250	563
ศรีสะเกษ	1,927	482
สกลนคร	1,925	481
สงขลา	8,300	2,075
สตูล	8,100	2,025
สมุทรปราการ	65,000	16,250

ต้นทุนทางหลวง	ต้นทุนทางหลวง	
	บาท/ตร.ว.	บาท/ตร.ม.
สมุทรสงคราม	8,900	2,225
สมุทรสาคร	45,700	11,425
สระแก้ว	3,000	750
สระบุรี	7,200	1,800
สิงห์บุรี	3,750	938
สุโขทัย	7,500	1,875
สุพรรณบุรี	9,000	2,250
สุราษฎร์ธานี	12,500	3,125
สุรินทร์	1,940	485
หนองคาย	3,500	875
หนองบัวลำภู	2,000	500
อ่างทอง	4,000	1,000
อำนาจเจริญ	3,500	875
อุดรธานี	4,500	1,125
อุตรดิตถ์	3,500	875
อุทัยธานี	4,000	1,000
อุบลราชธานี	3,500	875

ที่มา : ต้นทุนทางหลวงเรียบเรียงและคำนวณจาก “สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558” ของกรมธนารักษ์

(3) ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงรายกลุ่มจังหวัด

หรือ “ต้นทุนทางหลวง” สำหรับใช้ประกอบการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงจะมีทั้งหมด 3 ค่า เพราะที่ปรึกษาได้กำหนดแบ่งจังหวัดทั้งหมดทั่วทั้งประเทศจะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม

สำหรับแนวคิดการแบ่งจังหวัดทั่วทั้งประเทศออกเป็น 3 กลุ่ม สามารถใช้เกณฑ์มาประกอบการพิจารณาได้หลายลักษณะ กล่าวคือ

1) การพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้ “ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัด ณ ราคาตลาด (Gross Provincial Product at Current Market Price, GPP)

2) การพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้ “ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัด ณ ราคาตลาด ต่อหัวต่อหนึ่งปี (Gross Provincial Product at Current Market Price per capital, GPP per capital)”

3) การพิจารณาแบ่งกลุ่มโดยใช้เกณฑ์ราคาที่ดินที่พิจารณาจัดกลุ่มตามหลักการของเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile)

ทั้งนี้ เมื่อสามารถแบ่งกลุ่มจังหวัดทั่วทั้งประเทศออกเป็น 3 กลุ่มได้แล้ว ในแต่ละกลุ่มจะได้รับการคำนวณหาค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงในเฉพาะจังหวัดในกลุ่มนั้นๆ โดยค่าต้นทุนทางหลวงที่คำนวณได้ของทั้งสามกลุ่มตามแนวคิดข้างต้น 3 ลักษณะ แสดงดังตารางที่ 5-2

จากตารางจะเห็นได้ว่า ค่าต้นทุนทางหลวงสำหรับจังหวัดทั้ง 3 กลุ่ม ตามแนวคิดข้างต้น 3 ลักษณะข้างต้นมีค่าที่แตกต่างกันน้อยมาก ดังนั้น เพื่อให้ไม่เป็นการสร้างขั้นตอนการคำนวณที่ซับซ้อนมากเกินไป ที่ปรึกษาจึงเลือกใช้การกำหนด ค่าต้นทุนทางหลวง ออกเป็น 3 กลุ่มจังวัดด้วยการใช้เกณฑ์ราคาที่ดินที่พิจารณาจัดกลุ่มตามหลักการของเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile) เป็นหลักในการพิจารณา ดังรายละเอียดที่แสดงดังตารางที่ 5-3 ส่วนรายชื่อจังหวัดในแต่ละกลุ่ม แสดงดังตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-2 ต้นทุนทางหลวงตามกลุ่มจังหวัดเมื่อใช้หลักเกณฑ์ในการแบ่งที่แตกต่างกัน

หลักเกณฑ์ที่ใช้	ต้นทุนทางหลวง (บาท/ตารางวา)		
	กลุ่มจังหวัดที่ 1	กลุ่มจังหวัดที่ 2	กลุ่มจังหวัดที่ 3
แบ่งโดยใช้ GPP	14,500	5,650	3,625
แบ่งโดยใช้ GPP per capital	12,250	4,300	2,700
แบ่งโดยใช้เปอร์เซ็นต์ไทล์ราคาที่ดิน	12,500	5,650	3,100

ที่มา : ต้นทุนทางหลวง เรียบเรียงและคำนวณจาก "สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558" ของกรมธนารักษ์

: ค่า GPP และ GPP per capital ของปี พ.ศ. 2555 มาจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักสถิติพยากรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ตารางที่ 5-3 ต้นทุนทางหลวง เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด

ต้นทุนทางหลวง	กลุ่มจังหวัดที่ 1	กลุ่มจังหวัดที่ 2	กลุ่มจังหวัดที่ 3
บาท ต่อ ตารางวา	12,500	5,650	3,100
บาท ต่อ ตารางเมตร	3,125	1,412.5	775

ที่มา : ต้นทุนทางหลวง เรียบเรียงและคำนวณจาก "สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี พ.ศ. 2555 – 2558" ของกรมธนารักษ์

ตารางที่ 5-4 รายชื่อจังหวัด เมื่อพิจารณาตามกลุ่มจังหวัด

กลุ่มจังหวัดที่ 1	กลุ่มจังหวัดที่ 2	กลุ่มจังหวัดที่ 3
กระบี่	กาญจนบุรี	กาฬสินธุ์
กรุงเทพมหานคร	จันทบุรี	กำแพงเพชร
ขอนแก่น	ชุมพร	ชัยนาท
ฉะเชิงเทรา	ตรัง	ชัยภูมิ
ชลบุรี	ตาก	นครพนม
เชียงราย	นครราชสีมา	บึงกาฬ
เชียงใหม่	นครศรีธรรมราช	ปราจีนบุรี
ตราด	นครสวรรค์	ปัตตานี
นครนายก	นราธิวาส	พิจิตร
นครปฐม	น่าน	มุกดาหาร
นนทบุรี	พะเยา	ยโสธร
บุรีรัมย์	พัทลุง	ยะลา
ปทุมธานี	พิษณุโลก	ร้อยเอ็ด
ประจวบคีรีขันธ์	เพชรบุรี	ระนอง
พระนครศรีอยุธยา	เพชรบูรณ์	ลำพูน
พังงา	แพร่	เลย
ภูเก็ต	มหาสารคาม	ศรีสะเกษ
ระยอง	แม่ฮ่องสอน	สกลนคร
ราชบุรี	ลพบุรี	สระแก้ว
สงขลา	ลำปาง	สิงห์บุรี
สมุทรปราการ	สตูล	สุรินทร์
สมุทรสงคราม	สระบุรี	หนองคาย
สมุทรสาคร	สุโขทัย	หนองบัวลำภู
สุพรรณบุรี	อ่างทอง	อำนาจเจริญ
สุราษฎร์ธานี	อุดรธานี	อุตรดิตถ์
	อุทัยธานี	อุบลราชธานี

ทั้งนี้ สาเหตุซึ่งที่ปรึกษาได้เลือกใช้ค่ามัธยฐาน (Median) สำหรับการพิจารณาราคาที่ดินตามแนวทางหลวง แทนการใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ก็เพราะ ต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงของบางจังหวัดมีค่าที่สูงมาก และโดดออกมาจากต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงของจังหวัดอื่นๆ ขณะเดียวกันต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงของบางจังหวัดก็มีค่าที่ต่ำมากจนเกินไปอีกเช่นกัน โดยตามหลักการของสถิติในด้านการพิจารณาค่ากลวงพบว่า การที่ค่าของข้อมูลในกลุ่มข้อมูลที่กำลังพิจารณามีค่าสูงหรือต่ำกว่าข้อมูลอื่นๆ มากๆ จะส่งผลให้ “ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean)” กลายเป็นค่ากลางที่ไม่เกิดความเหมาะสมในการนำไปใช้งาน เพราะค่าที่สูงหรือต่ำมากจะส่งผลให้การคำนวณค่าเฉลี่ยเลขคณิตมีค่าผิดเพี้ยนไป ในทางกลับกัน “ค่ามัธยฐาน (Median)” ถือเป็นค่ากลางที่ถือเป็นตัวแทนได้ดีกว่าในเหตุการณ์รูปแบบนี้ เพราะค่าที่สูงหรือค่าที่ต่ำกว่าค่าอื่นๆ มาก จะไม่ส่งผลกระทบต่อการคำนวณค่ามัธยฐาน

ทั้งนี้ ค่ามัธยฐาน (Median) คือ ค่ากึ่งกลางของข้อมูลชุดที่ให้ความสนใจ หรือค่าที่อยู่ในตำแหน่งกลางของข้อมูลชุดที่ให้ความสนใจ อันเป็นการแสดงว่ามีข้อมูลจำนวนครึ่งหนึ่งหรือร้อยละ 50 ของข้อมูลทั้งหมดมีค่าสูงสุดกว่าค่ามัธยฐาน และมีข้อมูลจำนวนอีกจำนวนครึ่งหนึ่งหรือร้อย 50 ของข้อมูลชุดเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าค่ามัธยฐาน

การเลือกใช้ค่า “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางทั้งสามรูปแบบซึ่งที่ปรึกษาได้นำเสนอต่างมีความเหมาะสมในสถานการณ์ที่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงขึ้นอยู่กับเจตนาของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในการพิจารณากำหนดแนวนโยบาย กล่าวคือ

(1) กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งที่ปรึกษานำเสนอในอัตรา 5,650 บาท ต่อ ตารางวา เป็นอัตราโดยประมาณจากการตัดองค์ประกอบในการคำนวณต้นทุนทางหลวงอีกสามด้านออกไป ซึ่งได้แก่ ต้นทุนการก่อสร้างทางหลวง ต้นทุนการดูแลรักษาทางหลวง และต้นทุนการดูแลความปลอดภัยบนทางหลวง โดยถ้าคำนวณต้นทุนทางหลวงอย่างละเอียดพบว่า ต้นทุนทางหลวงของพื้นที่ชนบทหรือพื้นที่ซึ่งมีต้นทุนราคาที่ดินต่ำในบางแห่ง อาจมีต้นทุนทางหลวงสูงขึ้นกว่าต้นทุนทางหลวงของพื้นที่ในเขตที่พัฒนาแล้ว อันเป็นผลจากค่าของต้นทุนด้านอื่นๆ ของพื้นที่ชนบทที่อาจเพิ่มสูงมากกว่าพื้นที่ตัวเมือง ดังนั้น การใช้ต้นทุนทางหลวงในอัตราเดียวทั่วทั้งประเทศจึงไม่ใช่การเอาเปรียบประชาชนในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง แต่เป็นการเฉลี่ยต้นทุนทางหลวงเพื่อไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนในส่วนรวม

นอกจากนี้สำหรับหลายๆ กิจกรรม การใช้ต้นทุนทางหลวงจากราคาที่ดินเฉพาะตรงที่กิจกรรมนั้นตั้งอยู่เพียงอย่างเดียวก็อาจดูไม่ถูกต้อง เพราะลำพังกิจกรรมนั้นๆ ซึ่งตั้งอยู่ตรงพื้นที่ดังกล่าวอาจไม่สามารถให้บริการประชาชนในพื้นที่ตรงนั้นได้เลย ถ้าไม่ได้มีการวางหรือก่อสร้างกิจกรรมดังกล่าวในพื้นที่อื่นๆ ด้วย ตัวอย่างเช่น กิจกรรมปักเสาและพาดสายไฟฟ้าเพื่อบริการประชาชน

ลำพังเสาไฟฟ้าและสายไฟฟ้าในพื้นที่แห่งหนึ่งเพียงอย่างเดียวย่อมไม่สามารถให้บริการจ่ายกระแสไฟฟ้าได้ แต่จำเป็นต้องมีการปักเสาไฟฟ้าและพาดสายไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องผ่านพื้นที่ต่างๆ ซึ่งย่อมมีต้นทุนราคาที่ดินซึ่งแตกต่างกันออกไป เป็นต้น

ดังนั้น การเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1 จะทำให้เจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายสามารถปฏิบัติงานคำนวณหรือประเมินค่าใช้เขตทางหลวงได้ง่าย รวดเร็ว และผิดพลาดน้อย เพื่อนำไปใช้ประกอบวางแผนการลงทุน รวมถึงการดำเนินการจัดเก็บค่าใช้จ่ายได้อย่างถูกต้อง สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลในหลายๆ ประเทศ

ในทางกลับกันการเลือกใช้แนวทางนี้ก็อาจสร้างภาระให้กับประชาชนในบางพื้นที่ซึ่งต้นทุนทางหลวงของพื้นที่นั้นๆ อาจถูกกว่าค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงทั่วประเทศ

(2) กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 2

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงละจังหวัด เป็นการสะท้อนต้นทุนทางหลวงพื้นฐานของจังหวัดนั้นๆ โดยตรง อันเป็นการทำให้ประชาชนในแต่ละพื้นที่ไม่ต้องไปแบกรับต้นทุนทางหลวงของจังหวัดอื่นๆ

อย่างไรก็ดีการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 2 จะสร้างภาระและความซับซ้อนในการคำนวณหรือประเมินค่าใช้เขตทางหลวงเป็นอย่างมาก ในกรณีที่กิจกรรมหนึ่งๆ มีการปลูกสร้างหรือติดตั้งผาดผ่านพื้นที่หลายจังหวัด ค่าใช้เขตทางของกิจกรรมนั้นก็จำเป็นต้องแยกการพิจารณาออกเป็นส่วนๆ ซึ่งอาจทำให้เกิดความผิดพลาดสูง มีความล่าช้า และจำเป็นต้องตรวจสอบที่ตั้งของกิจกรรมอย่างละเอียด นอกจากนี้ในกรณีที่พื้นที่อยู่ติดกันแต่เป็นคนละจังหวัด การเลือกใช้แนวทางนี้อาจสร้างความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ซึ่งติดกันเหล่านั้นได้

(3) กรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 3

เหตุผลของการพิจารณาเลือกใช้แนวทางนี้ คือ ต้นทุนทางหลวงซึ่งเป็นค่ามัธยฐานจากต้นทุนทางหลวงที่แบ่งออกเป็นกลุ่มจังหวัด ถือเป็นการหาทางออกร่วมกันระหว่างทางเลือกที่ 1 และทางเลือกที่ 2 โดยเป็นการลดแรงต้านจากประชาชนในพื้นที่ในการต้องแบกรับต้นทุนทางหลวงของพื้นที่อื่นๆ ซึ่งอาจสูงกว่าพื้นที่ของตัวเองมาก ในขณะเดียวกันก็เป็นลดช่วงความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ซึ่งมีต้นทุนทางหลวงแตกต่างกันมาก เพื่อไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ซึ่งต้นทุนทางหลวงมีอัตราที่สูง

ในมุมมองของที่ปรึกษาการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1 มีความเหมาะสม เพราะสามารถดำเนินการได้ง่าย และอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับทุกกิจกรรมตามมาตรา 47 และมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง อยู่ในระดับที่จะไม่สร้างผลกระทบต่อประชาชน ขณะที่การเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 2 จะสร้างผลกระทบต่อประชาชนในบางพื้นที่เป็นอย่างมาก เนื่องด้วยอัตราค่าใช้เขตทางที่มีค่าสูงมาก ส่วนการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 3 ก็เป็นแนวทางที่รับได้ แต่ก็ยังคงสร้างผลกระทบต่อประชาชนในระดับหนึ่งที่มากกว่าการเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางที่ 1

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาไม่มีขอบเขตอำนาจที่จะสรุปว่า สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ต้องเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” ตามแนวทางใด แต่การตัดสินใจนี้จำเป็นต้องรอความเห็นจากหน่วยงานอื่นๆ ในอนาคต ดังนั้น ที่ปรึกษาจะได้นำเสนออัตราค่าใช้เขตทางที่พัฒนาขึ้นตามแนวทั้งสามรูปแบบไว้ในรายงานฉบับนี้ เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัยนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตต่อไป

5.5.2 มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน

คือ ตัวคูณลด สำหรับ “ต้นทุนทางหลวง” เพื่อแปลงค่าที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานการพิจารณามูลค่าทรัพย์ตลอดช่วงชีวิตที่กำหนด ให้เกิดความเหมาะสมกับการพิจารณาเรียกเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวงเป็นรายปี

โดยตัวคูณลดของ “มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน” มีรายละเอียดการพิจาณา แสดงดังตารางที่ 5-5

ตารางที่ 5-5 การพิจารณา “มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน”

รูปแบบการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง	มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน
เป็นรายปี	1/30
เพียงครั้งเดียว ตลอดช่วงชีวิตที่กำหนด	1

5.5.3 หน่วยพื้นฐาน

คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วยของ “จำนวน” ของกิจกรรมที่กำลังพิจารณาให้มีความสอดคล้องกับหน่วยของ “ต้นทุนทางหลวง” ซึ่งก็คือ บาท ต่อ ตารางเมตร

การกำหนดตัวแปรนี้ขึ้นมาก็เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถใช้หน่วยของ “จำนวน” มาประกอบพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงได้ทันทีเลยโดยไม่ต้องปรับหน่วยอีก ตัวอย่างเช่น การพิจารณากิจกรรมปักเสา สามารนับจำนวน “ต้น” ของเสา แล้วนำมาคูณกับ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ได้ทันที เป็นต้น

ทั้งนี้ ค่าของ “หน่วยพื้นฐาน” จะแปรผันตามรูปแบบทางกายภาพของแต่ละกิจกรรม โดยที่ปรึกษาได้สรุปรายละเอียดแนวทางการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของกิจกรรมเพื่อกำหนดอัตราสำหรับตัวคูณเพิ่มแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล ดังรายละเอียด แสดงดังตารางที่ 5-6

ตารางที่ 5-6 แนวทางการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของกิจกรรมสำหรับกำหนดอัตราของ “หน่วยพื้นฐาน”

กิจกรรม	หน่วยนับ	การพิจารณาหน่วยพื้นฐาน	หน่วย
ป้าย	แผ่นป้าย	ขนาดพื้นที่หน้าตัดของแผ่นผ้าย	ตารางเมตร
เสา	ต้น	ขนาดพื้นที่หน้าตัด	ตารางเมตร
ท่อ	หน้าตัด ต่อ ความยาว 1 กิโลเมตร	1) หน้าตัด 2) ความยาว 1 กิโลเมตร	1) ตารางเมตร 2) เมตร
สาย	หน้าตัด ต่อ ความยาว 1 กิโลเมตร	1) หน้าตัด 2) ความยาว 1 กิโลเมตร	1) ตารางเมตร 2) เมตร
อุปกรณ์	พื้นที่หน้าตัด	ขนาดพื้นที่หน้าตัดโดยประมาณ	ตารางเมตร

จากการพิจารณารูปแบบทางกายภาพดังแสงในตารางที่ 5-1 กิจกรรมแต่ละรูปแบบจะมีอัตราของ “หน่วยพื้นฐาน” ที่แตกต่างกันออกไป โดยกิจกรรมหนึ่งๆ อาจมีค่าของ “หน่วยพื้นฐาน” ได้หลายค่า อันจะขึ้นอยู่กับช่วงของรูปแบบทางกายภาพที่กำหนด อย่างไรก็ดีสำหรับกิจกรรมที่รูปแบบของหน่วยนับเป็น “ตารางเมตร” อยู่แล้ว ค่าของ “หน่วยพื้นฐาน” จะมีค่าเท่ากับ 1 เสมอ

5.5.4 ระยะเผื่อ

คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับกำหนดระยะห่างเพิ่มเติมจากกิจกรรม อันเป็นระยะซึ่งไม่สามารถใช้งานพื้นที่เขตทางหลวงได้ตามไปด้วยโดยปริยาย ทั้งนี้ ตัวคูณเพิ่มสำหรับ “ระยะเผื่อ” จะมีค่าแปรเปลี่ยนไปตามลักษณะกายภาพและโอกาสในการเกิดผลกระทบกรณีเกิดอุบัติเหตุของแต่ละกิจกรรม ค่าตัวคูณเพิ่มสำหรับ “ระยะเผื่อ” ตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล ที่มีการเลือกใช้สำหรับการศึกษาในครั้งนี้แสดงดังตารางที่ 5-7

ตารางที่ 5-7 ระยะเผื่อสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

ตัวคูณระยะเผื่อ	รูปแบบของกิจกรรม
1.0	กิจกรรมที่มีการคิดระยะเผื่อจากกิจกรรมอื่นๆ ครอบคลุมไปแล้ว
1.1	กิจกรรมที่รูปแบบโครงสร้างมีการออกแบบเพื่อป้องกันอันตรายในระดับหนึ่ง หรือมีโอกาสเกิดอันตรายน้อยมาก
1.5	กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับปกติ เพราะรูปแบบโครงสร้างไม่ได้มีการออกแบบป้องกัน
2	กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับสูง เพราะมีโอกาสเกิดความเสียหายได้ง่าย
3	กิจกรรมที่ควรมีระยะห่างจากกิจกรรมใกล้เคียงในระดับสูงมาก เพราะมีโอกาสเกิดอันตรายจากการระเบิด
40	เฉพาะกิจกรรมป้าย อันเป็นผลจากการคำนึงถึงระยะมองเห็นป้ายที่มีความเหมาะสม

5.5.5 ตำแหน่ง

คือ ตัวคูณลด ตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้เกิดภาระการเฝ้าระวังที่แตกต่างกัน โดยค่าตัวคูณลดสำหรับตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมต่างๆ ตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล ได้แก่

กิจกรรมอยู่ใต้ผิวดิน	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ	0.05
กิจกรรมมีส่วนใดส่วนหนึ่งตั้งอยู่บนผิวดิน	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ	1.00
กิจกรรมที่ลอยอยู่ในอากาศ	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ	0.20

5.5.6 ส่วนลด

คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชน ทั้งนี้ อัตราส่วนลดมีความเป็นไปได้ในหลายแนวคิดตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลและผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” รายละเอียด แสดงดังตารางที่ 5-8

ตารางที่ 5-8 อัตราส่วนลดสำหรับการคำนวณอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

อัตราส่วนลด	วัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรม			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
แนวคิดที่ 1	ร้อยละ 100	ร้อยละ 90	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 2	ร้อยละ 100	ร้อยละ 95	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 3	ร้อยละ 100	ร้อยละ 95	ร้อยละ 90	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 4	ร้อยละ 100	ร้อยละ 99	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 5	ร้อยละ 100	ร้อยละ 99	ร้อยละ 90	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 6	ร้อยละ 100	ร้อยละ 99	ร้อยละ 95	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 7	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 60	ร้อยละ 0
แนวคิดที่ 8	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 95	ร้อยละ 0

สำหรับรายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้นำเสนอผลการศึกษาโดยเลือกใช้แนวคิดที่ 1 เป็นอัตราส่วนลดหลักสำหรับการพัฒนาอัตราค่าใช้เขตทาง อย่างไรก็ดีกรมทางหลวงสามารถเปลี่ยนไปใช้แนวคิดสวดลดแบบอื่นๆ ตามที่ปรากฏในตารางที่ 5-3 ได้ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ในอนาคต

บทที่ 6
อัตราค่าใช้เขตทางหลวง มาตรา 47

รายละเอียดของอัตราค่าใช้เขตทางมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 จะแยกการนำเสนอออกตามประเภทกิจกรรม ออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่ ป้าย สะพาน เสา ระบบราง อุโมงค์ อาคารหรือโครงสร้าง อุปกรณ์ และอาคารหรือสิ่งอื่นใดอื่นๆ

6.1 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

6.1.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ป้าย”

กิจกรรม “ป้าย” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- ป้ายบอกทางของหน่วยงานของรัฐ

  ตัวอย่างเช่น ป้ายบอกทางใน 4 รูปแบบ ได้แก่ ป้ายชี้ทาง ป้ายติดตั้งข้างทาง ป้ายชนิดแขวนยื่น (Overhang) และป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร (Overhead) ซึ่งมีการติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนสำหรับเดินทางไปยัง “สถานที่ทำการหรือสำนักงาน” ของหน่วยงานของรัฐได้อย่างสะดวก

  ทั้งนี้ ไม่รวมถึงป้ายบอกทางไปยังสถานที่อื่นๆ ของหน่วยงานของรัฐ หรือสถานที่ซึ่งหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการยื่นขออนุญาตแทนเจ้าของสถานที่นั้นๆ ยกเว้นป้ายบอกทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

  หน่วยงานของรัฐแบ่งออกเป็น 4 ประเภทได้แก่ ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และหน่วยงานของรัฐรูปแบบใหม่

เป็นต้น

2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

ปัจจุบันยังไม่พบ ป้าย ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ

ปัจจุบันยังไม่พบ ป้าย ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

เช่น

- ป้ายบอกทางของหน่วยงานภาคเอกชน 10 ประเภท

  ตัวอย่างเช่น ป้ายบอกทางใน 4 รูปแบบ ได้แก่ ป้ายชี้ทาง ป้ายติดตั้งข้างทาง ป้ายชนิดแขวนยื่น (Overhang) และป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร (Overhead) ซึ่งมีการติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนสำหรับเดินทางไปยัง “สถานที่ทำการหรือสำนักงาน” ของภาคเอกชน 10 ประเภท ได้แก่

  1) สนามกีฬา
  2) ศูนย์การค้า , ตลาดนัด , สถานที่จัดจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์
  3) แหล่งท่องเที่ยว สถานที่พักแรม ที่พักผ่อนหย่อนใจ
  4) สถานศึกษา
  5) โรงพยาบาล
  6) ศาสนสถานทุกศาสนา
  7) นิคมอุตสาหกรรม
  8) มูลนิธิและองค์กรการกุศล
  9) หมู่บ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียม
  10) สำนักงานพรรคการเมือง

- ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง

  ตัวอย่างเช่น ป้ายบริเวณไหล่ทางที่แสดงให้ผู้ใช้ทางหลวงทราบว่า ข้างหน้าจะมีสถานีบริการเชื้อเพลิงให้บริการ

เป็นต้น

6.1.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

1) “ป้าย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ป้าย	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**

(6.1)

2) “ป้าย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “ป้าย” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ป้าย	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**	+	**ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ ป้าย**

(6.2)

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับป้าย” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

6.1.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” แบ่งออกเป็น 2 แนวคิด ได้แก่ การพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดของป้ายจริง (ตารางเมตร) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ ปี” และการพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดของป้ายใหญ่สุดตามมาตรฐาน (ป้าย) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ป้าย ต่อ ปี”

1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ“ป้าย”

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “ป้าย” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ“ป้าย”

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “ป้าย” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ ป้าย	=	ต้นทุนทางหลวง	X	มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	X	หน่วยพื้นฐาน	X	ระยะเผื่อ	X	ตำแหน่ง	X	ส่วนลด

(6.3)

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

แนวทางที่ 2

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

แนวทางที่ 3

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน	คือ	ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ระยะเผื่อ	คือ	ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมีเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 40
ตำแหน่ง	คือ	ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ส่วนลด	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน
		เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0
		เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ ไม่ให้ส่วนลด

6.1.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-1 ถึงตารางที่ 6-3

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.3) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-4 ถึงตารางที่ 6-6

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ เมื่อพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย อันเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ และตารางได้เรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-7 ถึงตารางที่ 6-9

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.3) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** (แสดงดังตารางที่ 6-8) ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “ป้าย” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

ตารางที่ 6-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
ป้ายชี้ทาง	0	566	2,261	5,651
ป้ายติดตั้งข้างทาง	0	576	2,302	5,755
ป้ายชนิดแขวนยื่น	0	791	3,162	7,904
ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	0	4,113	16,448	41,120
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง	0	252	1,005	2,512

ตารางที่ 6-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น (บาท / ตารางเมตร / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
ป้ายชี้ทาง	0.00	0.402	1.602	4.002
ป้ายติดตั้งข้างทาง	0.00	0.409	1.632	4.076
ป้ายชนิดแขวนยื่น	0.00	0.562	2.241	5.598
ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	0.00	2.926	11.659	29.126
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง	0.00	0.179	0.712	1.779

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ป้าย” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
กลุ่มจังหวัดที่ 1				
ป้ายชี้ทาง	0	848	3,390	8,475
ป้ายติดตั้งข้างทาง	0	864	3,453	8,632
ป้ายชนิดแขวนยื่น	0	1,186	4,742	11,855
ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	0	6,168	24,672	61,680
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง	0	377	1,507	3,767
กลุ่มจังหวัดที่ 2				
ป้ายชี้ทาง	0	848	3,390	8,475
ป้ายติดตั้งข้างทาง	0	864	3,453	8,632
ป้ายชนิดแขวนยื่น	0	1,186	4,742	11,855
ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	0	6,168	24,672	61,680
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง	0	377	1,507	3,767
กลุ่มจังหวัดที่ 3				
ป้ายชี้ทาง	0	311	1,241	3,101
ป้ายติดตั้งข้างทาง	0	316	1,263	3,158
ป้ายชนิดแขวนยื่น	0	434	1,735	4,337
ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	0	2,257	9,025	22,562
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง	0	138	552	1,378

ตารางที่ 6-4 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “ป้าย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทาง	ป้ายชี้ทาง	7,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	11,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	45,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	124,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		8,000	บาท / ป้าย

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-5 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “ป้าย” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทาง	ป้ายชี้ทาง	4.00	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	4.10	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	5.60	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	29.20	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		1.80	บาท / ป้าย

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-6 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3 และพิจารณาตามขนาดมาตรฐานป้าย

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
ป้ายบอกทาง	ป้ายชี้ทาง	14,000	7,000	4,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	23,000	11,000	6,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	98,000	45,000	25,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	273,000	124,000	68,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		17,000	8,000	5,000	บาท / ป้าย

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-7 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	7,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	11,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	45,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	124,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		8,000	บาท / ป้าย

ตารางที่ 6-8 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "ป้าย" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	4.00	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	4.10	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	5.60	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	29.20	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		1.80	บาท / ป้าย

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรีแสดงดังตารางที่ 6-10

ตารางที่ 6-9 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "ป้าย" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
ป้ายบอกทาง ของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	14,000	7,000	4,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	23,000	11,000	6,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	98,000	45,000	25,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	273,000	124,000	68,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		17,000	8,000	5,000	บาท / ป้าย

ตารางที่ 6-10 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ป้าย” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 สำหรับจังหวัดนนทบุรี

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทางของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	66,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	110,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	470,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	1,310,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		80,000	บาท / ป้าย

6.2 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

กิจกรรม “สะพาน” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

6.2.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “สะพาน”

1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- **สะพานลอยคนเดินข้ามถนน**

  ตัวอย่างเช่น สะพานลอยคนเดินข้ามทางหลวง ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน สะพานลอยคนเดินข้ามถนนหลวงซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของเทศบาล สะพานลอยคนเดินข้ามถนนหลวง ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือสะพานลอยคนเดินข้ามถนนหลวงซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชน เฉพาะในส่วนที่คนสามารถเดินขึ้นจากถนนและเดินลงสู่ถนนโดยไม่ผ่านตัวอาคารของภาคเอกชน เป็นต้น

- สะพานข้ามทางหลวง แบบเปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานยกระดับข้ามทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สะพานบนทางหลวง

  ตัวอย่างเช่น สะพานข้ามแยกทางหลวง สะพานที่ใช้เป็นทางยกระดับ สะพานที่ใช้เป็นทางต่างระดับ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบเปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชน เฉพาะในส่วนที่ประชาชนสามารถใช้สัญจรเพื่อเป็นที่กลับรถ เพื่อเป็นทางลัด เพื่อเป็นทางเชื่อม หรือเพื่อการสัญจรอื่นใด ได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สะพานกลับรถ

  ตัวอย่างเช่น สะพานสำหรับใช้กลับรถรูปเกือกม้าหรือรูปแบบอื่นใดที่ตั้งอยู่บนพื้นที่เขตทางหลวง ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

ปัจจุบันยังไม่พบ สะพาน ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ

ปัจจุบันยังไม่พบ สะพาน ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

เช่น

- สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย

  ตัวอย่างเช่น ส่วนเพิ่มเติมของสะพานลอยคนเดินข้ามทางหลวงซึ่งเชื่อม “สะพานลอยคนเดินข้ามถนน” กับส่วนของอาคาร ส่วนสำนักงาน โครงสร้าง หรือพื้นที่รูปแบบอื่นใดของภาคเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ เป็นต้น

- สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชน เฉพาะในส่วนที่ประชาชนสามารถใช้สัญจรเพื่อเป็นที่กลับรถ เพื่อเป็นทางลัด เพื่อเป็นทางเชื่อม หรือเพื่อการสัญจรอื่นใด ตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด เป็นต้น

- สะพานข้ามทางหลวง ปิด

  ตัวอย่างเช่น สะพานยกระดับข้ามทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของ โดยบุคคลที่สามารถใช้งานสะพานนี้ได้ต้องเป็นไปตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด

6.2.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

1) “สะพาน” เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ สะพาน	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**

(6.4)

2) “สะพาน” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “สะพาน” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ สะพาน	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**	+	**ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ สะพาน**

(6.5)

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับสะพาน” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

6.2.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

สะพานเป็นโครงสร้างที่แตกต่างจากกิจกรรมอื่นๆ ตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพราะมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน โดยไม่จำเป็นมีระบบบริหารการใช้งานอย่างเคร่งครัดหรือต้องมีการดูแลรักษาบ่อยครั้งเท่ากับกิจกรรมอื่นๆ ดังนั้น การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต”

1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “สะพาน”

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “สะพาน” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “สะพาน” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ สะพาน	=	ต้นทุนทางหลวง	X	มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	X	หน่วยพื้นฐาน	X	ระยะเผื่อ	X	ตำแหน่ง	X	ส่วนลด

(6.6)

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

แนวทางที่ 2

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

แนวทางที่ 3

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1

หน่วยพื้นฐาน	คือ	ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ระยะเผื่อ	คือ	ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.10
ตำแหน่ง	คือ	ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ส่วนลด	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0 เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ ไม่ให้ส่วนลด

6.2.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-11 ถึงตารางที่ 6-13

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.6) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-14 ถึงตารางที่ 6-16

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-17 ถึงตารางที่ 6-19

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ ที่คำนวณได้จากสมการ (6.6) โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับเพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.6) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.5) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “สะพาน” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้นซึ่งแสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

ตารางที่ 6-11 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
สะพาน	0	156	622	1,554

ตารางที่ 6-12 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
สะพาน	0	0.110	0.440	1.100

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-13 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “สะพาน” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
กลุ่มจังหวัดที่ 1				
สะพาน	0	344	1,375	3,438
กลุ่มจังหวัดที่ 2				
สะพาน	0	156	622	1,554
กลุ่มจังหวัดที่ 3				
สะพาน	0	86	341	853

ตารางที่ 6-14 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
สะพาน	1,600	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-15 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
สะพาน	1.100	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-16 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “สะพาน” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
สะพาน	3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-17 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย	1,600	บาท / ตารางเมตร
สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด		
สะพานข้ามทางหลวง ปิด		

ตารางที่ 6-18 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย	1.10	บาท / ตารางเมตร
สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด		
สะพานข้ามทางหลวง ปิด		

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 6-20

ตารางที่ 6-19 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย	3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร
สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด				
สะพานข้ามทางหลวง ปิด				

ตารางที่ 6-20 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “สะพาน” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย	80,000	บาท / ตารางเมตร
สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด		
สะพานข้ามทางหลวง ปิด		

6.3 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

กิจกรรม “เสา” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

6.3.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “เสา”

1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- เสาไฟแสงสว่าง

  ตัวอย่างเช่น เสาไฟเพื่อให้แสงสว่างแก่พื้นที่เขตทาง ที่สร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตามเวลาที่สมควร เป็นต้น

- เสาสัญญาณไฟกระพริบ

  ตัวอย่างเช่น เสาสัญญาณไฟกระพริบเพื่อให้ผู้ใช้ถนนมีมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ที่สร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนน

  ตัวอย่างเช่น เสาสัญญาณไฟคนข้ามถนนเพื่อให้ผู้ใช้ถนนมีมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ที่สร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

ปัจจุบันยังไม่พบ เสา ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ

ปัจจุบันยังไม่พบ เสา ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ปัจจุบันยังไม่พบ เสา ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

6.3.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นหนึ่งลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

“เสา” เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้นการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ เสา	=	ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง

(6.7)

6.3.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” จะพิจารณาเรียกเก็บตามจำนวนนับ (ต้น) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ต้น ต่อ ปี”

1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “เสา”

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “เสา” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “เสา” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ เสา	=	ต้นทุน ทางหลวง	x	มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน	x	หน่วย พื้นฐาน	x	ระยะ เผื่อ	x	ตำแหน่ง	x	ส่วนลด

(6.8)

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

แนวทางที่ 2

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

แนวทางที่ 3

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30
หน่วยพื้นฐาน	คือ	ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”
		สำหรับเสาที่สูงน้อยกว่าหรือเท่ากับ 14 เมตร
		กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.50 ตารางเมตร ต่อ ต้น
		สำหรับเสาที่สูงมากกว่า 14 เมตร ขึ้นไป
		กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00 ตารางเมตร ต่อ ต้น
ระยะเผื่อ	คือ	ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น
		กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.10
ตำแหน่ง	คือ	ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ส่วนลด	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน
		เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0

6.3.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “เสา” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-21 ถึงตารางที่ 6-23

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “เสา” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.8) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-24 ถึงตารางที่ 6-26

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ที่คำนวณได้จากสมการ (6.8) ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

อย่างไรก็ดี “เสา” จะไม่มีข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “เสา” รูปแบบต่างๆ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง เนื่องจาก “เสา” ทุกรูปแบบในปัจจุบัน ถูกละเว้นอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.8) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “เสา” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

ตารางที่ 6-21 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ต้น / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	0	3	11	26
เสาที่สูง > 14 เมตร	0	6	21	52

ตารางที่ 6-22 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ต้น / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	0	0.002	0.008	0.019
เสาที่สูง > 14 เมตร	0	0.004	0.015	0.037

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-23 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “เสา” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ต้น / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
กลุ่มจังหวัดที่ 1				
เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	0	6	23	58
เสาที่สูง > 14 เมตร	0	12	46	115
กลุ่มจังหวัดที่ 2				
เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	0	3	11	26
เสาที่สูง > 14 เมตร	0	6	21	52
กลุ่มจังหวัดที่ 3				
เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	0	2	6	15
เสาที่สูง > 14 เมตร	0	3	12	29

ตารางที่ 6-24 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ “เสา” แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
เสา	เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	30	บาท / ต้น
	เสาที่สูง > 14 เมตร	60	บาท / ต้น

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-25 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "เสา" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
เสา	เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	0.02	บาท / ต้น
	เสาที่สูง > 14 เมตร	0.04	บาท / ต้น

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-26 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "เสา" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
เสา	เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	60	30	20	บาท / ต้น
	เสาที่สูง > 14 เมตร	120	60	30	บาท / ต้น

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

6.4 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "อุโมงค์"

กิจกรรม "อุโมงค์" แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

6.4.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อุโมงค์”

1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบเปิด

  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบเปิด

  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้เดินเท้าสามารถเดินข้ามทางหลวงได้ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- อุโมงค์ลอดทางหลวง แบบเปิด

  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดแยกทางหลวง อุโมงค์ลอดใช้เป็นทางลดระดับ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

ปัจจุบันยังไม่พบ อุโมงค์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ

ปัจจุบันยังไม่พบ อุโมงค์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

เช่น

- อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด

  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้สัญจรไม่ต้องใช้งานทางหลวงเส้นที่ข้าม ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยบุคคลที่สามารถใช้งานอุโมงค์นี้ได้ต้องเป็นไปตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด

- อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด

  ตัวอย่างเช่น อุโมงค์ลอดทางหลวง อันทำให้ผู้เดินเท้าสามารถเดินข้ามทางหลวงได้ ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยบุคคลที่สามารถใช้งานอุโมงค์นี้ได้ต้องเป็นไปตามช่วงเวลาหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด

เป็นต้น

6.4.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

1) “อุโมงค์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อุโมงค์	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**

(6.9)

2) “อุโมงค์” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ “อุโมงค์” เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อุโมงค์	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**	+	**ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อุโมงค์**

(6.10)

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก “ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับอุโมงค์” พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

6.4.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

อุโมงค์เป็นโครงสร้างที่แตกต่างจากกิจกรรมอื่นๆ ตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพราะมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน โดยไม่จำเป็นมีระบบบริหารการใช้งานอย่างเคร่งครัดหรือต้องมีการดูแลรักษาบ่อยครั้งเท่ากับกิจกรรมอื่นๆ

ดังนั้น การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต”

1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “อุโมงค์”

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “อุโมงค์” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “อุโมงค์” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ อุโมงค์	=	ต้นทุนทางหลวง	X	มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	X	หน่วยพื้นฐาน	X	ระยะเผื่อ	X	ตำแหน่ง	X	ส่วนลด

(6.11)

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1
ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

แนวทางที่ 2
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

แนวทางที่ 3
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1
หน่วยพื้นฐาน	คือ	ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ระยะเผื่อ	คือ	ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50
ตำแหน่ง	คือ	ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05
ส่วนลด	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน
		เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0
		เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ ไม่ให้ส่วนลด

6.4.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-27 ถึงตารางที่ 6-29

   แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.11) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-30 ถึงตารางที่ 6-32

   แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-33 ถึงตารางที่ 6-35

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ ที่คำนวณได้จากสมการ (6.11) โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.11) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** (แสดงดังตารางที่ 6-8) ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “อุโมงค์” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น ซึ่งแสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

ตารางที่ 6-27 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
อุโมงค์	0	11	43	106

ตารางที่ 6-28 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อุโมงค์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
อุโมงค์	0	0.008	0.030	0.075

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-29 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อุโมงค์" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
กลุ่มจังหวัดที่ 1				
อุโมงค์	0	24	94	235
กลุ่มจังหวัดที่ 2				
อุโมงค์	0	11	43	106
กลุ่มจังหวัดที่ 3				
อุโมงค์	0	6	24	59

ตารางที่ 6-30 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุโมงค์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
อุโมงค์	110	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-31 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุโมงค์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
อุโมงค์	0.08	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-32 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุโมงค์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
อุโมงค์	240	110	60	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-33 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "อุโมงค์" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด	110	บาท / ตารางเมตร
อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด		

ตารางที่ 6-34 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "อุโมงค์" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด	0.08	บาท / ตารางเมตร
อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด		

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรี แสดงดังตารางที่ 6-36

ตารางที่ 6-35 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด	240	110	60	บาท / ตารางเมตร
อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด				

ตารางที่ 6-36 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุโมงค์” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด	1,130	บาท / ตารางเมตร
อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด		

6.5 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”

กิจกรรม “ระบบราง” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

6.5.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “ระบบราง”

1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- โครงสร้างรถไฟฟ้า ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป

  ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้ายกระดับที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นภายใต้อำนาจความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- โครงสร้างรถไฟฟ้า ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป

  ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นภายใต้อำนาจความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เป็นต้น

2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

ปัจจุบันยังไม่พบ ระบบราง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ

ปัจจุบันยังไม่พบ ระบบราง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

เช่น

- โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน ที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป

  ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้ายกระดับที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชนทั้งหมด

- โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน ที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป

  ตัวอย่างเช่น ตัวอย่างเช่น โครงสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินที่หมายความรวมถึง เสา สถานี ราง และโครงสร้างสำคัญอื่นใด ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของภาคเอกชนทั้งหมด

เป็นต้น

6.5.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นสองลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

1) "ระบบราง" เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "ระบบราง" เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ "โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ..." ที่ระบุไว้ว่า "จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ "อัตราพิเศษมาก" โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ระบบราง	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**

(6.12)

2) "ระบบราง" เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ที่ปรึกษาเห็นควรมีการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงในอัตราปกติสำหรับ "ระบบราง" เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ เนื่องจากถือเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างชัดเจน ผู้ขออนุญาตจึงสมควรถูกเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงโดยไม่มีส่วนลดใดๆ

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ ระบบราง	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**	+	**ค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ ระบบราง**

(6.13)

โดยการกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงอัตราต่ำจะใช้แนวคิดอ้างอิงตามต้นทุน (Cost-based Pricing) โดยพิจารณาจาก "ค่าเสียโอกาสของพื้นที่ซึ่งใช้ไปกับระบบราง" พร้อมการคิดส่วนลดให้สำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานกิจกรรมแต่ละประเภทตามอัตราที่กำหนด

6.5.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "ระบบราง"

ระบบรางเป็นโครงสร้างที่แตกต่างจากกิจกรรมอื่นๆ ตามมาตรา 47 และ 48 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง เพราะมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน โดยไม่จำเป็นมีระบบบริหารการใช้งานอย่างเคร่งครัดหรือต้องมีการดูแลรักษาบ่อยครั้งเท่ากับกิจกรรมอื่นๆ

ดังนั้น การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เพียงครั้งเดียว หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต”

1) **ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “ระบบราง”**

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “ระบบราง” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

2) **ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”**

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “ระบบราง” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ ระบบราง	=	ต้นทุนทางหลวง	X	มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	X	หน่วยพื้นฐาน	X	ระยะเผื่อ	X	ตำแหน่ง	X	ส่วนลด

(6.14)

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1

ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

แนวทางที่ 2

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

แนวทางที่ 3

ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.10

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.50

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

โครงสร้างรถไฟฟ้าที่อยู่ใต้ผิวดินลงไป

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

เพื่อประโยชน์สาธารณะ	ตัวคูณ ร้อยละ 0
เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ	ไม่ให้ส่วนลด

6.5.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-37 ถึงตารางที่ 6-39

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.14) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง ตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-40 ถึงตารางที่ 6-42

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับเพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

3) ตารางที่ 6-43 ถึงตารางที่ 6-45

แสดงข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ ” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.14) โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.14) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.14) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “ระบบราง” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

ตารางที่ 6-37 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “ระบบราง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	0	156	622	1,554
อยู่ใต้ผิวดินลงไป	0	11	43	106

ตารางที่ 6-38 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ "ระบบราง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	0	0.110	0.440	1.100
อยู่ใต้ผิวดินลงไป	0	0.008	0.030	0.075

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-39 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "ระบบราง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ การยื่นขออนุญาต)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
กลุ่มจังหวัดที่ 1				
อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	0	344	1,375	3,438
อยู่ใต้ผิวดินลงไป	0	24	94	235
กลุ่มจังหวัดที่ 2				
อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	0	156	622	1,554
อยู่ใต้ผิวดินลงไป	0	11	43	106
กลุ่มจังหวัดที่ 3				
อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	0	86	341	853
อยู่ใต้ผิวดินลงไป	0	6	24	59

ตารางที่ 6-40 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "ระบบราง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ระบบราง	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1,600	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	200	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-41 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "ระบบราง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ระบบราง	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1.10	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	0.08	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-42 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "ระบบราง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
ระบบราง	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	300	200	100	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-43 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "ระบบราง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1,600	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	200	บาท / ตารางเมตร

ตารางที่ 6-44 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นสำหรับ "ระบบราง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1.10	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	0.08	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตัวอย่างของจังหวัดนนทบุรีแสดงดังตารางที่ 6-46

ตารางที่ 6-45 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ "ระบบราง" รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	300	200	100	บาท / ตารางเมตร

ตารางที่ 6-46 ข้อเสนออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “ระบบราง” รูปแบบต่างๆ กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2 ของจังหวัดนนทบุรี

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	16,500	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	1,200	บาท / ตารางเมตร

6.6 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

กิจกรรม “อาคารหรือโครงสร้าง” แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

6.6.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- ศาลาที่พักริมทาง

  ตัวอย่างเช่น ศาลาที่พักริมทางที่เป็นโครงสร้างไม้ อาคารคอนกรีต หรืออาคารสำเร็จรูป เพื่อใช้สำหรับให้ประชาชนใช้นั่งพักหรือยืนรอแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- ป้ายรถ

  ตัวอย่างเช่น ป้ายและที่นั่ง รวมถึงโครงสร้างอื่นๆ ที่ประกอบขึ้นมาร่วมกัน เพื่อใช้สำหรับให้ประชาชนใช้นั่งรอหรือยืนรอรถโดยสารประจำทางหรือไม่ประจำทางแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งสร้างขึ้นโดยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ และเปิดให้ประชาชนทุกคนทั้งที่มีจุดประสงค์รอรถโดยสารประจำทางหรือไม่ประจำทางหรือไม่ก็ได้ สามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- ป้อมตำรวจ

  ตัวอย่างเช่น ป้อมตำรวจ รวมถึงโครงสร้างจำเป็นอื่นๆ ที่ประกอบขึ้นมาร่วมกัน ยกเว้น ป้ายโฆษณา เป็นต้น

- ทางเท้า

  ตัวอย่างเช่น ทางเท้า ทางเดิน ที่ได้รับการปรับปรุงให้ประชาชนสามารถใช้งานเพื่อการเดินบนทางเท้าได้อย่างสะดวกตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

- สวนหย่อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์

  ตัวอย่างเช่น สวนปลูกต้นไม้ ลานหญ้า ลานหิน หรือพื้นที่ซึ่งได้รับปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความสวยงานเป็นระเบียบ โดยประชาชนทุกคนสามารถมองเห็นและสามารถเดินเข้าไปในบริเวณดังกล่าวได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นต้น

2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

ปัจจุบันยังไม่พบ อาคารหรือโครงสร้าง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ

ปัจจุบันยังไม่พบ อาคารหรือโครงสร้าง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ปัจจุบันยังไม่พบ อาคารหรือโครงสร้าง ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

6.6.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นหนึ่งลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

“อาคารหรือโครงสร้าง” เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรือโครงสร้าง	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**

(6.15)

6.6.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” จะพิจารณาเรียกเก็บตามขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ ตารางเมตร ต่อ ปี”

1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “อาคารหรือโครงสร้าง” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “อาคารหรือโครงสร้าง” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อาคารหรือ โครงสร้าง	=	**ต้นทุน ทางหลวง**	X	**มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน**	X	**หน่วย พื้นฐาน**	X	**ระยะ เผื่อ**	X	**ตำแหน่ง**	X	**ส่วนลด**

(6.16)

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1
ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

แนวทางที่ 2
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

แนวทางที่ 3
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน	คือ	ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30
หน่วยพื้นฐาน	คือ	ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม” กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ระยะเผื่อ	คือ	ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.00
ตำแหน่ง	คือ	ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00
ส่วนลด		คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0

6.6.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-47 ถึงตารางที่ 6-49

แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.16) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-50 ถึงตารางที่ 6-52

แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ เมื่อพิจารณาตามขนาดอาคารหรือโครงสร้างจริง ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

อย่างไรก็ดี “อาคารหรือโครงสร้าง” จะไม่มีตัวอย่างรูปแบบอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงเพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง เนื่องจาก “อาคารหรือโครงสร้าง” ทุกรูปแบบในปัจจุบัน ถูกละเว้นอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.16) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง**ตั้งต้น** ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.16) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “อาคารหรือโครงสร้าง” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

ตารางที่ 6-47 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
อาคารหรือโครงสร้าง	0	10	38	95

ตารางที่ 6-48 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อาคารหรือโครงสร้าง” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
อาคารหรือโครงสร้าง	0	0.007	0.027	0.067

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-49 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / ตารางเมตร / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
กลุ่มจังหวัดที่ 1				
อาคารหรือโครงสร้าง	0	21	84	209
กลุ่มจังหวัดที่ 2				
อาคารหรือโครงสร้าง	0	10	38	95
กลุ่มจังหวัดที่ 3				
อาคารหรือโครงสร้าง	0	6	21	52

ตารางที่ 6-50 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
อาคารหรือโครงสร้าง	100	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-51 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
	อัตรา	หน่วย
อาคารหรือโครงสร้าง	0.07	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-52 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อาคารหรือโครงสร้าง" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
อาคารหรือโครงสร้าง	300	100	50	บาท / ตารางเมตร

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

6.7 อัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ "อุปกรณ์"

กิจกรรม "อุปกรณ์" แห่งมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง สามารถแบ่งการพิจารณาออกตามวัตถุประสงค์การใช้งานของกิจกรรมได้ดังต่อไปนี้

6.7.1 รูปแบบกิจกรรมสำหรับ "อุปกรณ์"

1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ

เช่น

- อุปกรณ์วัดค่าทางธรรมชาติ
  ตัวอย่างเช่น เครื่องมือ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์อื่นใดๆ ซึ่งติดตั้งเพื่อใช้วัดค่าหรือสถานะทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีหน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้รับผิดชอบ เป็นต้น
- โคมไฟ
  ตัวอย่างเช่น อุปกรณ์ให้แสงสว่างแก่พื้นที่เขตทาง ที่ติดตั้งโดยอาศัยเงินทุนของประชาชน เทศบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ โดยมีการเปิดใช้งานเป็นประจำทุกวันตามเวลาที่สมควร เป็นต้น

2) เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน

ปัจจุบันยังไม่พบ อุปกรณ์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

3) เพื่อการให้บริการสาธารณะ

ปัจจุบันยังไม่พบ อุปกรณ์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

4) เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ

ปัจจุบันยังไม่พบ อุปกรณ์ ที่จัดอยู่ในวัตถุประสงค์การใช้งานกลุ่มนี้

6.7.2 แนวคิดการกำหนดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงแบ่งออกเป็นหนึ่งลักษณะ ตามแนวคิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ของกิจกรรม กล่าวคือ

“อุปกรณ์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่ปรึกษาเห็นว่าไม่ควรเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” เพื่อประโยชน์สาธารณะ อย่างไรก็ดีตามผลการศึกษาของ “โครงการจัดทำร่างอนุบัญญัติและแนวทางปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ. ...” ที่ระบุไว้ว่า “จำเป็นต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในทุกกรณี ดังนั้น การกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมในลักษณะนี้ จึงอยู่ในรูปแบบของ “อัตราพิเศษมาก” โดยการพิจารณาส่วนลด ร้อยละ 100 หรือก็คือ จะไม่มีการคิดค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง หรือได้แก่

อัตรา ค่าใช้เขตทางหลวง สำหรับ อุปกรณ์	=	**ค่าขออนุญาต การใช้เขตทาง**

(6.17)

6.7.3 การพิจารณาอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

การพิจารณาจัดเก็บค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” จะพิจารณาเรียกเก็บตามจำนวนนับ (เครื่อง ชิ้น อัน หรือ หน่วย) เป็นรายปี หรือ “บาท ต่อ หน่วยนับ ต่อ ปี”

1) ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางสำหรับ “อุปกรณ์”

ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางของ “อุปกรณ์” มีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การยื่นขออนุญาต

2) ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

สำหรับการคำนวณหาอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงของ “อุปกรณ์” สามารถพิจารณาได้ดังนี้

อัตราค่าใช้พื้นที่ ในเขตทางหลวง สำหรับ อุปกรณ์	=	**ต้นทุน ทางหลวง**	X	**มูลค่า ทรัพย์ที่ เป็นทุน**	X	**หน่วย พื้นฐาน**	X	**ระยะ เผื่อ**	X	**ตำแหน่ง**	X	**ส่วนลด**

(6.18)

โดย

ต้นทุนทางหลวง คือ ต้นทุนการดำเนินและบริหารจัดการทางหลวง แบ่งการพิจารณาค่าออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1
ต้นทุนทางหลวงทั่วทั้งประเทศ

มีเท่ากับ 1,412.50 บาท ต่อ ตารางเมตร

แนวทางที่ 2
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 77 จังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-1

แนวทางที่ 3
ต้นทุนทางหลวงทั้ง 3 กลุ่มจังหวัด มีค่าแสดงดังตารางที่ 5-3

มูลค่าทรัพย์ที่เป็นทุน คือ ตัวคูณลด สำหรับการแปร “ต้นทุนทางหลวง” มาเป็นค่ารายปี กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1/30

หน่วยพื้นฐาน คือ ตัวคูณเพิ่ม เพื่อให้ปรับหน่วย “ราคาที่ดิน” ให้สอดคล้องกับรูปแบบหน่วย “กิจกรรม”

ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.07

0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร

กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.00

ระยะเผื่อ คือ ตัวคูณเพิ่ม สำหรับการพิจารณาระยะห่างเพิ่มเติมจากอาคารหรือสิ่งก่อสร้างซึ่งควรมี เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2.00

ตำแหน่ง คือ ตัวคูณลด ที่แปรผันตามตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมที่ขออนุญาต ซึ่งส่งผลให้กรมทางหลวงเกิดภาระการเฝ้าระวังในระดับที่แตกต่างกัน กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1.00

ส่วนลด คือ ตัวคูณลด สำหรับการพิจารณาให้ส่วนลดจากอัตราค่าใช้เขตทางหลวงปกติ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน
เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตัวคูณ ร้อยละ 0

6.7.4 ข้อเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์”

ที่ปรึกษาจะแยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

โดย

1) ตารางที่ 6-53 ถึงตารางที่ 6-55

   แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับ “อุปกรณ์” ที่คำนวณได้จากสมการ (6.18) โดยเรียงตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทางตามลำดับ

2) ตารางที่ 6-56 ถึงตารางที่ 6-58

   แสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บ ซึ่งเป็นการปัดค่าที่คำนวณได้ขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยเรียงตามแนวทางการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงทั้งสามแนวทางตามลำดับ เพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง

อย่างไรก็ดี “อุปกรณ์” จะไม่มีตัวอย่างรูปแบบอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงเพื่อใช้แนบท้ายกฎกระทรวง เนื่องจาก “อุปกรณ์” ทุกรูปแบบในปัจจุบัน ถูกละเว้นอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง

สำหรับกรณีเลือกใช้ “ต้นทุนทางหลวง” แนวทางที่ 2 ที่ปรึกษาจะไม่แสดง “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ที่เป็นผลลัพธ์สุดท้ายจากสมการที่ (6.18) เหมือนกับอีกสองแนวทางที่เหลือ เนื่องจากจะส่งผลให้เกิดตารางที่มีขนาดใหญ่มาก (แสดงค่าของทั้ง 77 จังหวัด) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้รูปแบบของการนำเสนอ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ในรูปแบบของ ตารางแสดงอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง **ตั้งต้น** (แสดงดังตารางที่ 6-8) ซึ่งก็คืออัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตามสมการที่ (6.3) ที่ยังไม่ได้คูณพจน์ของ “ต้นทุนทางหลวง” โดยเมื่อต้องการทราบ “อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ของ “อุปกรณ์” ในจังหวัดหนึ่ง ก็ให้นำค่าที่แสดงในตารางนี้ไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดนั้น แสดงดังตารางที่ 5-2 พร้อมทั้งการคำนวณส่วนลดแล้วแต่กรณี

ตารางที่ 6-53 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / หน่วยนับ / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	0	1	3	7
0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	0	10	38	95
ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	0	19	76	189

ตารางที่ 6-54 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / หน่วยนับ / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	0	0.001	0.002	0.005
0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	0	0.007	0.027	0.067
ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	0	0.014	0.054	0.134

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น” ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ “ต้นทุนทางหลวง” ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-55 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่คำนวณได้สำหรับ “อุปกรณ์” กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม	อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง (บาท / หน่วยนับ / ปี)			
	เพื่อประโยชน์สาธารณะ	เพื่อการให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน	เพื่อการให้บริการสาธารณะ	เพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ
กลุ่มจังหวัดที่ 1				
ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	0	2	6	15
0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	0	21	84	209
ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	0	42	167	417
กลุ่มจังหวัดที่ 2				
ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	0	1	3	7
0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	0	10	38	95
ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	0	19	76	189
กลุ่มจังหวัดที่ 3				
ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	0	1	2	4
0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	0	6	21	52
ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	0	11	42	104

ตารางที่ 6-56 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา*	หน่วย
อุปกรณ์	ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	10	บาท / หน่วยนับ
	0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	100	บาท / หน่วยนับ
	ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	200	บาท / หน่วยนับ

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 6-57 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้นที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 2

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา*	หน่วย
อุปกรณ์	ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	0.01	บาท / หน่วยนับ
	0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	0.10	บาท / หน่วยนับ
	ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	0.20	บาท / หน่วยนับ

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

** อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงตั้งต้น" ในตาราง จำเป็นต้องนำไปคูณกับ "ต้นทุนทางหลวง" ของจังหวัดที่กำลังพิจารณา แสดงดังตารางที่ 5-2*

ตารางที่ 6-58 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงที่เสนอให้จัดเก็บสำหรับ "อุปกรณ์" แบบทั่วไป กรณีเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงแนวทางที่ 3

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
อุปกรณ์	ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	20	10	5	บาท / ป้าย
	0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	210	100	60	บาท / ป้าย
	ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	420	200	110	บาท / ป้าย

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

บทที่ 7
บทสรุป

รายละเอียดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทาง ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นและเสนอให้จัดเก็บจะมีมูลค่าเท่ากับ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การขออนุญาต บวกกับ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับอัตราที่ปรากฏในตารางที่ 7-1 (แสดงเฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวง) ส่วนตารางที่ 7-2 แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ที่ยังไม่สามารถเจาะจงรายกิจกรรม

โดยสรุปแม้ว่าในบทที่ 6 ที่ปรึกษาจะได้แยกการนำเสนออัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับ “การวางท่อร้อยสายโทรคมนาคม” ออกเป็น 3 กรณี ตามรูปแบบการเลือกใช้ต้นทุนทางหลวงที่เป็นไปได้ทั้ง 3 แนวทาง เพื่อให้สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถเลือกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในอนาคตร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง แต่ในส่วนของบทสรุปนี้ที่ปรึกษาขอสรุปภาพรวมของอัตราค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 หรือ การพิจารณา “ต้นทุนทางหลวง” จากค่ามัธยฐาน (Median) ของต้นทุนราคาที่ดินตามแนวทางหลวงทั่วทั้งประเทศ ซึ่งเป็นรูปแบบที่สามารถพิจารณาได้ง่ายสุดและมีความกระชับมากที่สุด

สำหรับรายละเอียดอัตราค่าใช้เขตทางหลวงสำหรับการเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวงที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง ตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ซึ่งที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นและเสนอให้จัดเก็บจะมีมูลค่าเท่ากับ “ค่าขออนุญาตการใช้เขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับ 500 บาท ต่อ การขออนุญาต บวกกับ “ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง” ซึ่งมีค่าเท่ากับอัตราที่ปรากฏในตารางที่ 7-1 (แสดงเฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางหลวง)

ส่วนตารางที่ 7-2 แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 1 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง และยังไม่สามารถเจาะจงรายกิจกรรม

ขณะที่ตารางที่ 7-3 แสดงรายละเอียดอัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้เขตทางหลวง ตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ. ทางหลวง ที่พัฒนาขึ้นจากแนวทางที่ 3 ของการพิจารณาต้นทุนทางหลวง และยังไม่สามารถเจาะจงรายกิจกรรม

อย่างไรก็ดีการจัดเก็บอัตราค่าใช้เขตทางกับผู้ขออนุญาตอาจประสบปัญหาในหลายรูปแบบ เช่น การต่อต้านจากกลุ่มผู้ขออนุญาตที่ไม่เคยจ่ายค่าใช้เขตทาง การร้องเรียนว่าอัตราค่าใช้เขตทางขาดความเหมาะสม การร้องเรียนเกี่ยวกับการทับซ้อนในการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ และการร้องเรียนเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาอนุญาต การเรียกเก็บค่าใช้เขตทางที่อาจมีความล่าช้า เป็นต้น ดังนั้น กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย รวมถึงสำนักอื่นๆ ที่ภาระหน้าที่ซึ่งมีความเกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการเตรียมแผนการดำเนินงานในระยะยาว

ตารางที่ 7-1 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง (เฉพาะกิจกรรมที่จะถูกจัดเก็บ) เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทางของหน่วยงานภาคเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	7,000	บาท /ตารางเมตร
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	11,000	บาท /ตารางเมตร
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	45,000	บาท /ตารางเมตร
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	124,000	บาท /ตารางเมตร
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		8,000	บาท /ตารางเมตร
สะพานคนเดินเชื่อมอาคารกับสะพานลอย		1,600	บาท / ตารางเมตร
สะพานเชื่อมทางหลวงกับพื้นที่ผู้ขออนุญาต แบบปิด			
สะพานข้ามทางหลวง ปิด			
อุโมงค์ให้รถสัญจรลอดถนน แบบปิด		110	บาท / ตารางเมตร
อุโมงค์คนเดินลอดถนน แบบปิด			
โครงสร้างรถไฟฟ้าของภาคเอกชน	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1,600	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	200	บาท / ตารางเมตร

ตารางที่ 7-2 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม)

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง	
		อัตรา	หน่วย
ป้ายบอกทาง	ป้ายชี้ทาง	7,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	11,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	45,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	124,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		8,000	บาท / ป้าย
สะพาน		1,600	บาท / ตารางเมตร
เสา	เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	30	บาท / ต้น
	เสาที่สูง > 14 เมตร	60	บาท / ต้น
อุโมงค์		110	บาท / ตารางเมตร
ระบบราง	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	1,600	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	200	บาท / ตารางเมตร
อาคารหรือสิ่งอื่นใดอื่นๆ		100	บาท / ป้าย
อุปกรณ์	ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	10	บาท / หน่วยนับ
	0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	100	บาท / หน่วยนับ
	ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	200	บาท / หน่วยนับ

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*

ตารางที่ 7-3 อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงสำหรับกิจกรรมต่างๆ ตามมาตรา 47 สำหรับแนบท้ายกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 3 (ไม่เจาะจงรายกิจกรรม)

กิจกรรม		ค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง			
		กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3	หน่วย
ป้ายบอกทางของหน่วยงานเอกชน 10 ประเภท	ป้ายชี้ทาง	14,000	7,000	4,000	บาท / ป้าย
	ป้ายติดตั้งข้างทาง	23,000	11,000	6,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดแขวนยื่น	98,000	45,000	25,000	บาท / ป้าย
	ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	273,000	124,000	68,000	บาท / ป้าย
ป้ายของสถานีบริการเชื้อเพลิง		17,000	8,000	5,000	บาท / ป้าย
สะพาน		3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร
เสา	เสาที่สูง ≤ 14 เมตร	60	30	20	บาท / ต้น
	เสาที่สูง > 14 เมตร	120	60	30	บาท / ต้น
อุโมงค์		240	110	60	บาท / ตารางเมตร
ระบบราง	อยู่เหนือผิวดินขึ้นไป	3,500	1,600	900	บาท / ตารางเมตร
	อยู่ใต้ผิวดินลงไป	300	200	100	บาท / ตารางเมตร
อาคารหรือโครงสร้าง		300	100	50	บาท / ตารางเมตร
อุปกรณ์	ด้านยาวสุด ≤ 0.25 เมตร	20	10	5	บาท / ป้าย
	0.25 เมตร < ด้านยาวสุด ≤ 1.00 เมตร	210	100	60	บาท / ป้าย
	ด้านยาวสุด > 1.00 เมตร	420	200	110	บาท / ป้าย

หมายเหตุ *อัตราค่าใช้พื้นที่ในเขตทางหลวงในตารางเป็นค่าสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานเพื่อมุ่งหวังประโยชน์ทางธุรกิจ สำหรับการนำค่าไปใช้ในกรณีวัตถุประสงค์การใช้งานรูปแบบอื่นๆ ให้นำอัตราดังกล่าวไปคูณส่วนลดที่กำหนด*