



กรมการขนส่งทางราง

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง
และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง



วันอังคารที่ 1 – วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (3 กลุ่ม)

โดย นางสาววัลย์ลักษณ์ อติยศพงศ์ (นักกฎหมาย)





มาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

มาตรการของต่างประเทศเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน

- กรณีสึกษาต่างประเทศ

มาตรการของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

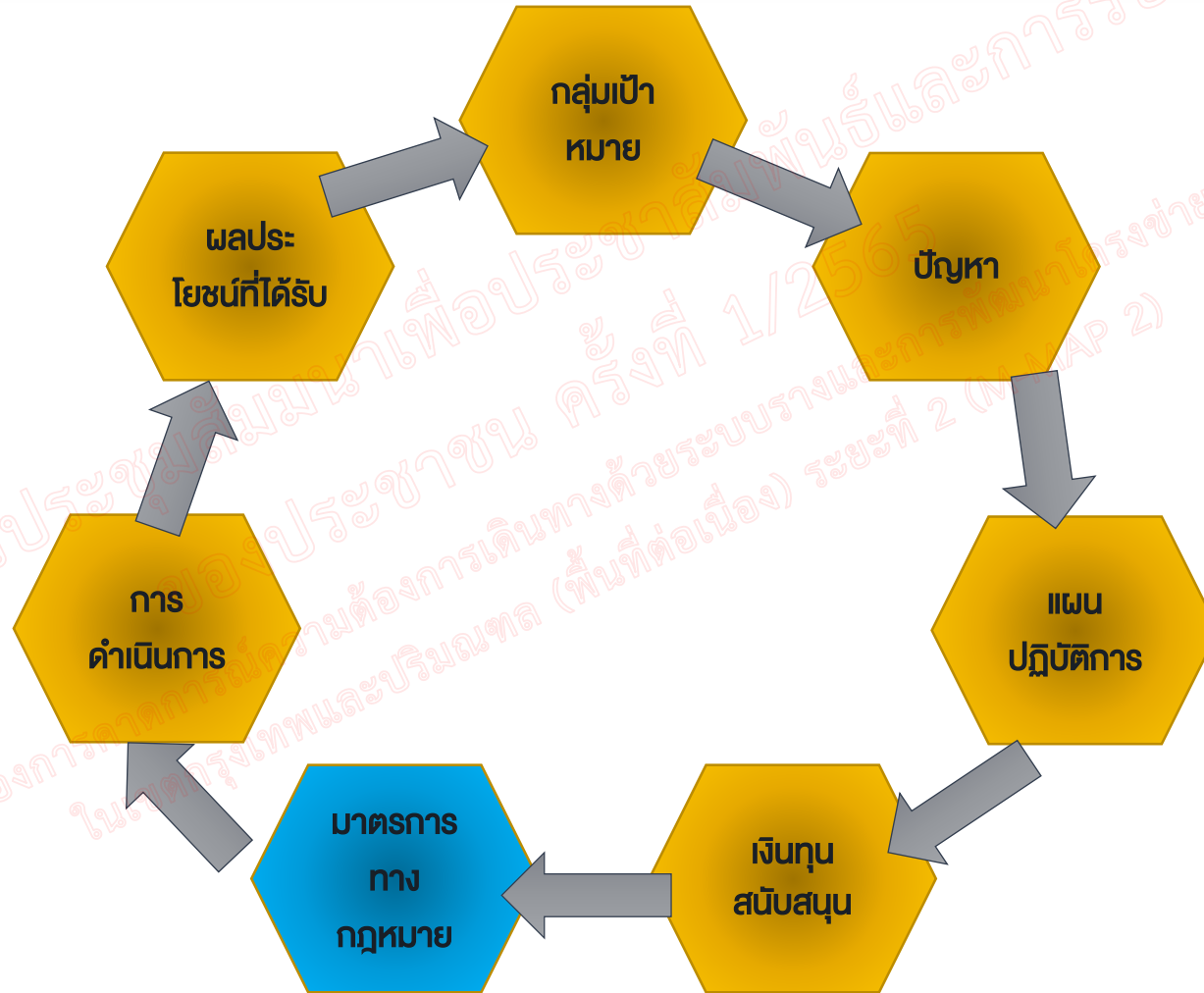
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางภาษี / การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง
- ข้อสังเกต : การจัดหาเงินทุนสนับสนุนการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

- ส่งเสริมสนับสนุนการกำกับอัตราค่าโดยสารหรือส่วนลดอัตราค่าโดยสาร รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายอื่น ๆ
- กำกับดูแลและส่งเสริมให้มีการบริการที่ได้มาตรฐานปลอดภัย สะดวกสบาย สะอาด รวดเร็ว และตรงต่อเวลา
- การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้า ที่พักสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- สนับสนุนจากทางภาครัฐต่อผู้โดยสารโดยตรง เช่น การกำกับเพดานหรือจัดให้มีส่วนลดอัตราค่าโดยสาร การใช้ระบบตั๋วร่วมหรืออื่น ๆ
- ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการเดินรถขนส่งทางราง
- ส่งเสริมผู้ประกอบการบริเวณพื้นที่รอบสถานีโดยสาร
- พัฒนาส่งหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบการขนส่งทางราง
- การประชาสัมพันธ์ การรับข้อมูลข่าวสาร



การดำเนินการเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

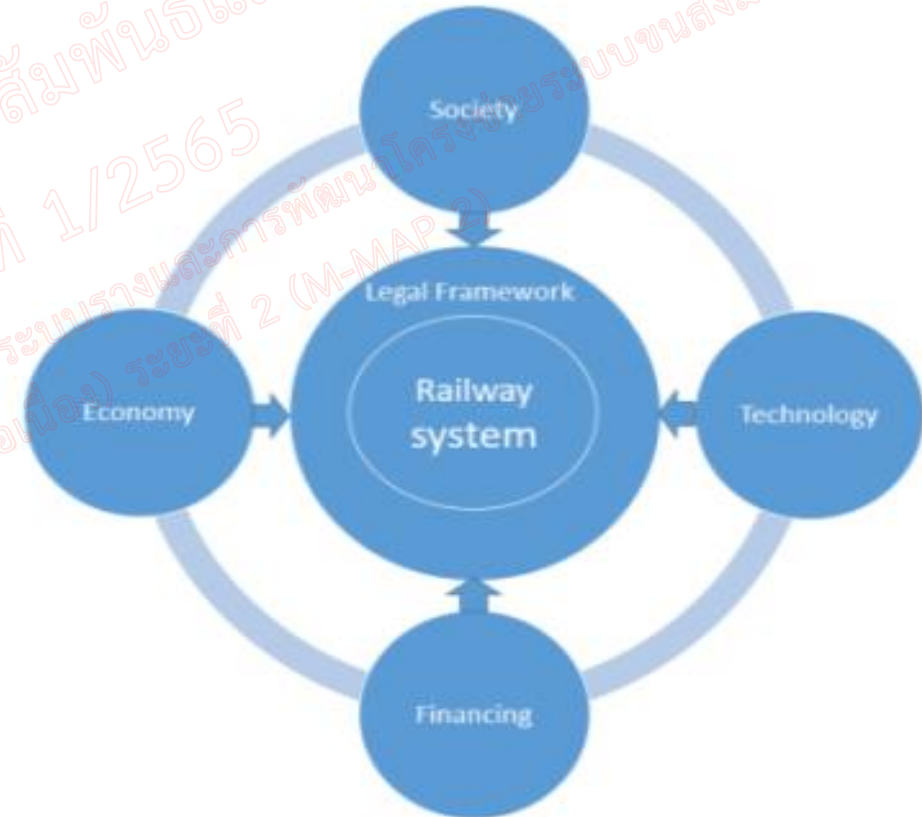


มาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

Major elements determining the future rail systems.*

“legislation is a basis for the railway system’s strategic development.

For instance, in Hungary, the first law article (1836XXV) dealing with railway development was accepted by the Hungarian Diet (parliament) in 1836. This act had at least three important provisions: (i) it allows the expropriation of required lands, (ii) it prescribed that everybody is liable for paying for the service, and (iii) it gave a series of tax debits to support the railway system development companies.”*



Source : Sustainability Journal, Supporting the Sustainable Development of Railway Transport in Developing Countries Agnes, Wanjiku Wangai Daniel Rohacs , and Anita Boros , <https://www.mdpi.com/journal/sustainability>



มาตรการของต่างประเทศเกี่ยวกับการส่งเสริม การใช้ระบบขนส่งมวลชน



การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนของประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ การคมนาคมจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนและพัฒนาประเทศ ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะของประเทศออสเตรียมีให้บริการหลายรูปแบบ เช่น รถประจำทาง รถไฟรางเบา รถไฟระยะไกล หรือเรือข้ามฟาก เป็นต้น ดังนั้นประเทศออสเตรียจึงส่งเสริมให้ประชาชนใช้ขนส่งสาธารณะมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล ยกตัวอย่างเช่น

ระบบบัตรโดยสารร่วม

นครซิดนีย์

เริ่มใช้บัตรโดยสาร Opal ซึ่งเป็นบัตรโดยสารอัจฉริยะไร้สัมผัส (Contactless smart card) ซึ่งบัตรดังกล่าวสามารถใช้ได้กับระบบขนส่งสาธารณะในนครซิดนีย์ทั้งระบบเรือข้ามฟาก ระบบราง และระบบรถโดยสารประจำทาง โดยในเดือนกรกฎาคม 2560 ได้เพิ่มระบบการชำระค่าโดยสารแบบไร้สัมผัส (Contactless payments) เป็นทางเลือกในการชำระค่าโดยสาร ซึ่งผู้โดยสารสามารถใช้บัตรเครดิต สมาร์ทโฟน สมาร์ทวอตช์ หรือแท็บเล็ต แต่เข้าออกที่เครื่องอ่านบัตร Opal เพื่อใช้เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะในนครซิดนีย์ได้



นครเมลเบิร์น

ปัจจุบันนครเมลเบิร์นนำระบบใหม่ที่มีชื่อว่า myki มาใช้แทนที่ระบบตั๋วโดยสาร Metcard สำหรับบริการรถไฟ รถราง และรถโดยสารประจำทาง โดย myki money จะเป็นระบบที่จะทำให้สามารถเติมเงินในบัตรได้ และช่วยประหยัดค่าเดินทางแต่ละเที่ยว ส่วน myki passes สำหรับการเดินทางเป็นประจำระหว่างโซนที่ เฉพาะเจาะจงและมีทั้งแบบรายสัปดาห์รายเดือนหรือรายสามเดือน ซึ่งทั้งสองแบบสามารถใช้สำหรับการเดินทางด้วยรถไฟ รถราง และรถโดยสารประจำทาง

การปรับปรุงขนาดของรางรถไฟในประเทศ

ประเทศออสเตรเลียทำการปรับปรุงขนาดของรางรถไฟที่เชื่อมระหว่างมลรัฐให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เนื่องจากเดิมก่อนที่จะรวมตัวเป็นประเทศออสเตรเลียนั้น แต่ละมลรัฐได้กำหนดขนาดรางรถไฟของตนเอง ทำให้ยุ่งยากในการเชื่อมต่อ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว รัฐบาลกลางจึงให้เงินสนับสนุนแก่มลรัฐต่างๆ เพื่อลงทุนปรับปรุงเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างมลรัฐให้เป็นขนาด Standard Gauge ทั้งหมด

การเชื่อมต่อระหว่างระบบบริการสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันการให้บริการรถไฟยังไม่ทั่วถึงและมีข้อจำกัดทางด้านภูมิประเทศ ทั้งนี้ รัฐบาลต้องการให้รถไฟสามารถให้บริการผู้เดินทางทั้งรถไฟชานเมือง รถไฟทางไกล รถไฟระหว่างเมือง รวมทั้งรถไฟขนส่งสินค้าด้วย จึงได้วางแผนขยายโครงข่ายในระยะ 10 ปีข้างหน้า รวมทั้งวางแผนการปรับปรุงยกระดับการให้บริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด



การให้ส่วนลดอัตราค่าโดยสาร ดังตัวอย่างด้านล่างนี้

| | | |
|---------------------------|--|--|
| | <p>Brisbane-Townsville-Cairns (www.queenslandrailtravel.com.au)</p> | <p>Kalgoorlie-Perth (www.transwa.wa.gov.au)</p> |
| <p>ทหารผ่านศึก</p> | <p>-----</p> | <p>ผู้โดยสารที่ถือบัตร Veteran Smart Rider ของกองกิจการทหารผ่านศึก หรือ บัตรบำเหน็จบำนาญข้าราชการจะได้รับส่วนลด 50% จากค่าโดยสารปกติ (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions)</p> |
| <p>ผู้สูงอายุ</p> | <p>สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร Government Seniors Card ของรัฐหรือเขตปกครองของออสเตรเลียในปัจจุบัน จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 50%*ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวนสำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร National Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15%*ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร New Zealand Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15%*ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน (https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares)</p> | <p>-----</p> |
| <p>นักเรียน /นักศึกษา</p> | <p>นักเรียนและนักศึกษาอายุมากกว่า 16 ปี ที่ถือบัตร Queensland Full Time Student Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดส่วนลด 40%* ค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน นักเรียนและนักศึกษาที่ถือบัตร International Student Identification Card (ISIC)จะได้รับส่วนลดสูงสุด ส่วนลด 40%* ค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน</p> | <p>สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร Government Seniors Card ของรัฐหรือเขตปกครองของออสเตรเลียในปัจจุบัน จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 50%*ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวนสำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร National Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15%*ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน สำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตร New Zealand Seniors Card จะได้รับส่วนลดสูงสุดถึง 15%*ของค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน (https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares)</p> |



การให้ส่วนลดอัตราค่าโดยสาร ดังตัวอย่างด้านล่างนี้

| | Brisbane-Townsville-Cairns (www.queenslandrailtravel.com.au) | Kalgoorlie-Perth (www.transwa.wa.gov.au) |
|------------------------------|--|--|
| นักเรียน /นักศึกษา | บัตรประจำตัวสากล – นักศึกษาที่ถือบัตร Identity Card(ISE) จะได้รับส่วนลดสูงสุด 40%*ค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน (https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares) | |
| เด็ก | | เด็กอายุ 5 ถึง 15 ปี (รวมเด็กอายุ15ปี) จะได้รับส่วนลด 50% จากค่าโดยสารปกติ เด็กที่มีอายุไม่เกิน 4 ปีสามารถใช้บริการทั้งหมดของเราได้ฟรีหากไม่ต้องการที่นั่ง (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions) |
| คนทุพพลภาพ | | สำหรับผู้พิการทางสายตา หากผู้โดยสารมีความบกพร่องทางสายตาและถือ Western Australian Vision Impairment Travel Pass ผู้โดยสารจะสามารถเดินทางฟรีสำหรับบริการ Transwa ทั้งหมดสำหรับทั้งตัวผู้โดยสารและสุนัขนำทางหรือสุนัขช่วยเหลือ (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions) |
| นักท่องเที่ยวต่างชาติ | นักท่องเที่ยวต่างชาติจำเป็นต้องถือหนังสือเดินทางและ backpacker identification เพื่อรับสิทธิ์ส่วนลดสูงสุด 40%* สำหรับค่าโดยสารรถไฟสำหรับผู้ใหญ่เต็มจำนวน(https://www.queenslandrailtravel.com.au/Planyourtrip/concession-fares) | ผู้โดยสารที่ถือบัตร Youth Hostel Association จะได้รับส่วนลด 10% สำหรับบริการทั้งหมดhttps://www.transwa.wa.gov.au/fares/concessions) |
| ตัวสำหรับเดินทางเป็นครอบครัว | | หากผู้โดยสารเดินทางพร้อมผู้ใหญ่ไม่เกินสองคนและเด็กระหว่างสองถึงสี่คน เพียงบอกรหัสโปรโมชัน 'family' เมื่อทำการจองออนไลน์จะได้รับส่วนลด 75% จากค่าโดยสารตัวมาตรฐาน ในส่วนของตัวสำหรับเด็ก (https://www.transwa.wa.gov.au/fares/offers) |



ออสเตรเลีย

- กรมขนส่งการพัฒนากฎภูมิภาคระบบสื่อสาร เป็นหน่วยงานภายใต้รัฐบาลของออสเตรเลียที่รับผิดชอบในส่วนการออกแบบและดำเนินงานตามกรอบนโยบายด้านการขนส่งและพัฒนาระดับภูมิภาคของรัฐบาล
- สำนักงานควบคุมความปลอดภัยของระบบแห่งชาติ (The Office of the Nation Rail Safety Regulator : ONRSR)
 - มีวัตถุประสงค์เพื่อ
 - ส่งเสริมและบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยทางระบบราง
 - ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของระบบรางแห่งชาติ
- สำนักงานความปลอดภัยด้านการขนส่งของออสเตรเลีย (The Australian Transport Safety Bureau : ATBS) ปัจจุบัน ONRSR ได้เข้ามาทำหน้าที่แทน ATSBหน้าที่คือเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดเหตุและรายงานอุบัติเหตุ ONRSR และ ATSB ทั้งสองทำงานร่วมกันในระบบราง โดย ONRSR เปรียบเสมือนผู้ดูแลความปลอดภัย ส่วน ATSB ทำหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุ



มาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนของสหราชอาณาจักรและแคนาดา

สำหรับสหราชอาณาจักรและแคนาดานั้น มีการให้ส่วนลดอัตราค่าโดยสารที่เหมือนและแตกต่างกันออกไป เมื่อเปรียบเทียบระหว่างสหราชอาณาจักรและแคนาดา เช่น

| | สหราชอาณาจักร | ประเทศแคนาดา |
|-----------------|---|---|
| เด็ก | เด็กอายุระหว่าง 5 ถึง 15 ปีจะได้รับส่วนลด 50% สำหรับตัวส่วนใหญ่ และ เด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี สามารถเดินทางฟรีกับผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสาร | เด็กอายุ 2-11 ปีสามารถเดินทางด้วยส่วนลด 50% ในชั้นประหยัด เด็กอายุ 2-11 ปีเดินทางด้วยส่วนลด 25% ในชั้นโดยสารอื่น และเด็กอายุ 24 เดือนเดินทางฟรีต่อผู้ใหญ่ 1 คน (https://www.viarail.ca/en/fares-and-packages/family-travel#BottomCondition1) |
| เดินทางแบบกลุ่ม | เดินทางแบบกลุ่ม: กลุ่มผู้ใหญ่ 3 ถึง 9 คนสามารถรับส่วนลด 1/3 สำหรับตัว นอกเวลาเร่งด่วน กลุ่มจะต้องเดินทางด้วยกันตลอดเวลา กลุ่มใหญ่: เมื่อผู้โดยสารสิบคนขึ้นไปเดินทางด้วยกันเป็นกลุ่มไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน บริษัทรถไฟส่วนใหญ่เสนออัตราค่าเดินทางเป็นกลุ่มที่มีส่วนลด เวลาให้บริการต่างกัน และเงื่อนไขการใช้งานที่แตกต่าง ผู้ใดประสงค์เดินทางเป็นกลุ่มใหญ่อาจต้องจองที่นั่งล่วงหน้า | จำนวนผู้เดินทางในกลุ่มจะต้องไม่น้อยกว่า 10 คน และทุกคนต้องโดยสารรถไฟขบวนเดียวกันจากต้นทางเดียวกันไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน หัวหน้ากลุ่มจะได้รับตั๋วฟรี 1 ใบในแต่ละการจองตั๋ว 20 ใบที่ซื้อ (สำหรับการเดินทางในชั้นประหยัด) (https://www.viarail.ca/en/fares-and-packages/groups) |
| ผู้สูงอายุ | ผู้โดยสารที่อายุ 60 ปีขึ้นไป จะได้รับส่วนลด 1/3 สำหรับการจ่ายนอกช่วงเวลาเร่งด่วน เมื่อเดินทาง | รับส่วนลด 10% *เงื่อนไขใช้ได้กับบางคลาสเท่านั้น (https://www.viarail.ca/en/fares-and-packages/senior) |
| คนพิการ | รับส่วนลด 1/3 สำหรับผู้โดยสารที่พิการภาพหรือเดินทางกับผู้โดยสารที่มีอายุมากกว่า 16 ปีขึ้นไปเมื่อเดินทางนอกช่วงเวลาเร่งด่วน (https://www.nationalrail.co.uk/times_fares/261511.aspx) | ----- |
| ทหาร | ----- | ส่วนลด 5% จากค่าโดยสารที่ดีที่สุดตลอด ทิ้งปี – ในทุกชั้นโดยสาร (ยกเว้นชั้น Prestige) และบนรถไฟทุกขบวน – สำหรับสมาชิกที่มีคุณสมบัติของกองทัพแคนาดา บุคลากรพลเรือนป้องกันราชอาณาจักร และ ครอบครัว ที่ใกล้ชิด (https://www.viarail.ca/en/canadian-forces) |
| ชุมชนพื้นเมือง | ----- | ส่วนลด 33% สำหรับชาวพื้นเมือง (https://www.viarail.ca/en/indigenous#toggle-answer-01) |



สหราชอาณาจักร



Office of Rail and Road (ORR) เป็นผู้กำกับดูแลอิสระ ดำเนินการภายใต้กรอบที่กำหนดโดยกฎหมายของสหราชอาณาจักร โดยมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรป มีหน้าที่รับผิดชอบผ่านรัฐสภาและศาล ทำหน้าที่ควบคุมประสิทธิภาพด้านคุณภาพและความปลอดภัยของอุตสาหกรรมราง ดูแลอุตสาหกรรมรถไฟ (Network Rail) High Speed 1 (HS1) และเครื่องจักรก่อสร้างพื้นฐานด้านรางอื่น ๆ และตรวจสอบอุตสาหกรรมรถไฟมีความสามารถในการแข่งขันและยุติธรรมและยังเป็นผู้ตรวจสอบทางหลวงของอังกฤษ มีหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟในไอร์แลนด์เหนือและสำหรับครึ่งทางเหนือของ Channel Tunnel ซึ่งตั้งอยู่ในสหราชอาณาจักร

- Stakeholder engagement : ติดตามและรายงานเกี่ยวกับคุณภาพของ Network Rail เพื่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการ
- Monitoring Network Rail's efficiency : การประเมินประสิทธิภาพและการเงิน ประเมินภาพรวมรายปีทางด้านการเงิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้งานและสถาบันการเงินว่า Network Rail ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
- Market study into the supply of automatic ticket gates and ticket vending machines : ศึกษาตลาดการจัดการตั๋วอัตโนมัติและเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ ทำการศึกษาดูเกี่ยวกับตั๋วอัตโนมัติ (Automatic Ticket Gates: ATG) และเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ (Ticket Vending Machines: TVM) เพื่อตรวจสอบการทำงานตามกลไกตลาดและเพื่อให้แน่ใจว่าสภาวะตลาดเอื้อต่อการแข่งขันและนวัตกรรม
- Stakeholder survey for the second post-implementation review of The Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 : ทำการสำรวจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับผลกระทบและประสิทธิผลของระเบียบการรถไฟและระบบขนส่งด้านความปลอดภัย ตาม Regulation 2006 (ROGS คือ ระเบียบข้อบังคับสำหรับความปลอดภัยทางรถไฟในสหราชอาณาจักร)



การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC)

รัฐบาลในหลายประเทศได้เห็นสมควรที่จะมีการเก็บผลประโยชน์คืนให้กับรัฐในฐานะที่เป็นผู้ลงทุนในระบบสาธารณูปโภค รวมไปถึง สังคม และประชาชนผู้เสียภาษีให้กับรัฐ หรือที่มีชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC) การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC) สามารถใช้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการเก็บผลประโยชน์ทางการเงินจากเจ้าของที่ดินหรือนักลงทุนคืนกลับให้กับสังคม ตามหลักการความเป็นธรรมแบบของผู้ได้รับประโยชน์ (Benefits Principle) โดยการเก็บมูลค่าของที่ดิน สามารถใช้ในการปฏิรูปการลงทุนและการเงิน (Funding and Financing) ให้กับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีแนวคิดหลักที่ว่า “โครงสร้างพื้นฐานสร้างมูลค่าเพิ่ม” ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองเป็นตัวขับเคลื่อนราคาที่ดินให้สูงขึ้นและเพิ่มโอกาสในเชิงธุรกิจ โดยรูปแบบการเก็บมูลค่าของที่ดินสามารถจำแนกหลัก ๆ ได้ 2 รูปแบบ คือ Tax or fee-based และ Development-based*

*ดร.สุธี อนันต์สูงสมศรี, Thai Publica, 12 มีนาคม 2019, <https://thaipublica.org/2019/03/building-sustainability-in-asean07>

“Another possibility for helping to pay for transport infrastructure which would take a load off the current heavy burden on the public – “value capture”.

Definitions of value capture vary but they all have the common element of “beneficiary pays”, along similar lines to “user pays”. It’s a concept which is hard to argue against in helping to fund new roads and rail lines.”**

**The University of Sydney, Value Capture on Urban Road and Rail Projects: Are There Too Many Free Rides?, Steve Skinner, <https://www.sydney.edu.au/content/dam/corporate/documents/henry-halloran-trust/value-capture-on-urban-road-and-rail-projects-final-report.pdf>



การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC)

| รูปแบบ | การดำเนินการ | รายละเอียด |
|-------------------|---|---|
| Tax- or fee-based | การเก็บภาษีทรัพย์สินและที่ดิน (Property and land tax) | ภาษีหรือค่าธรรมเนียมซึ่งเก็บจากมูลค่าที่ดินหรือมูลค่าของที่ดินรวมสิ่งปลูกสร้างที่มีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจากการพัฒนาจากภาครัฐ (Aggregate Land Tax: ALT) |
| | การเก็บค่าพัฒนาพื้นที่และค่าประเมินพิเศษ (Betterment charges and special assessments) | ภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เก็บจากเจ้าของที่ดินที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการสร้างหรือขยายบริการพื้นฐาน ซึ่งภาระด้านการเงินที่เจ้าของที่ดินต้องจ่ายเป็นสัดส่วนที่เหมาะสมตามระดับประโยชน์ที่ได้ โดยเจ้าของที่ดินแต่ละคนจะร่วมกันแบ่งรับภาระ ซึ่งทำให้ระดับภาระของแต่ละคนแตกต่างกันออกไป |
| | การเก็บภาษีส่วนเพิ่ม (Tax increment financing) | นำรายได้จากภาษีในอนาคตมาใช้เป็นเงินทุนอุดหนุนสำหรับการพัฒนาในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง เพื่อกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชน มักถูกใช้ในโครงการฟื้นฟูเมืองในเขตพื้นที่เสื่อมโทรมและบริเวณที่มีการพัฒนาต่ำกว่าศักยภาพ |
| Development-based | การขายหรือให้เช่าที่ดิน (Land sale or lease) | รัฐขายหรือให้เช่าสิทธิ์ในการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างหรือที่ดินที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากการลงทุนของรัฐให้นักพัฒนา |
| | การร่วมกันพัฒนา (Joint development) | รัฐบาลและเจ้าของธุรกิจร่วมกันลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รอบสถานีขนส่ง ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของรัฐบาลและดึงดูดให้คนมาใช้บริการธุรกิจของตน |
| | การขายสิทธิ์บนอากาศ (Air rights sale) | รัฐขายสิทธิ์หรือให้เช่าสิทธิ์ในการพัฒนาต่าง ๆ เหนือที่ดิน |
| | การจัดรูปที่ดิน (Land readjustment) | เจ้าของที่ดินแบ่งสรรที่ดินส่วนหนึ่งเพื่อให้รัฐได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนให้เกิดขึ้นในพื้นที่ |
| | แผนพัฒนาเมืองใหม่ (Urban redevelopment schemes) | รัฐจะรวบรวมที่ดินจากเจ้าของที่ดินภายในพื้นที่พัฒนาและดำเนินการก่อสร้าง โดยในตอนท้ายรัฐจะคืนส่วนแบ่งของการพัฒนาให้เจ้าของที่ดินแต่ละรายตามสัดส่วนเดิม |

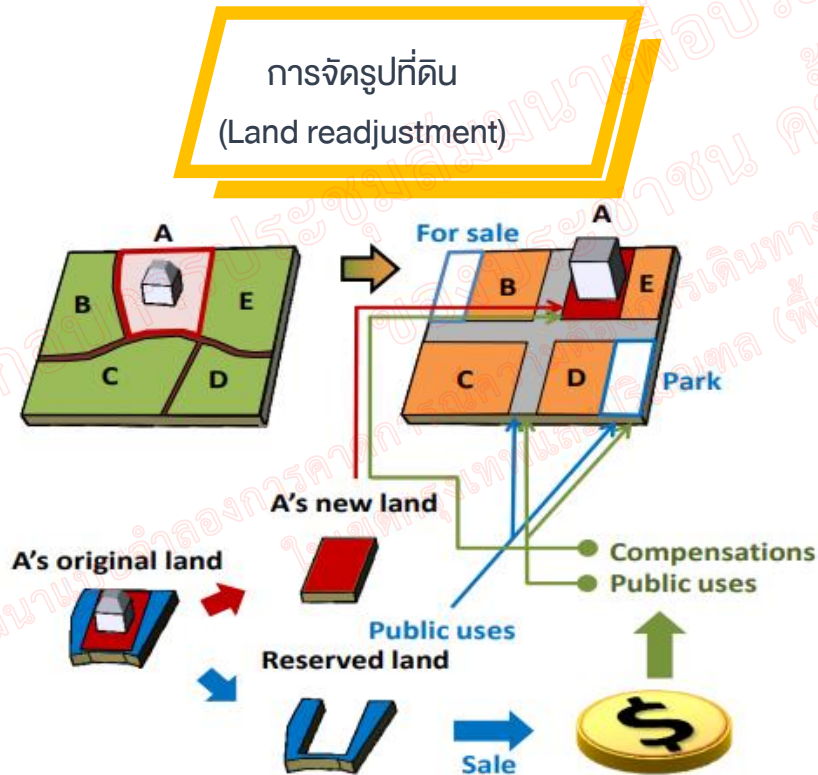
ญี่ปุ่น

รัฐบาลญี่ปุ่นได้มีการนำการเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC) ในรูปแบบ Development-Based มาใช้งานเป็นเครื่องมือด้านการเงินและการลงทุนสำหรับการพัฒนาเมืองและประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก โดยการนำมาตรการเก็บมูลค่าของที่ดินในรูปแบบ Development-Based มาใช้ไม่เพียงแต่เพื่อชดเชยเงินลงทุนในค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา เท่านั้น แต่ยังสามารถใช้เป็นเงินสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะได้อีกด้วย

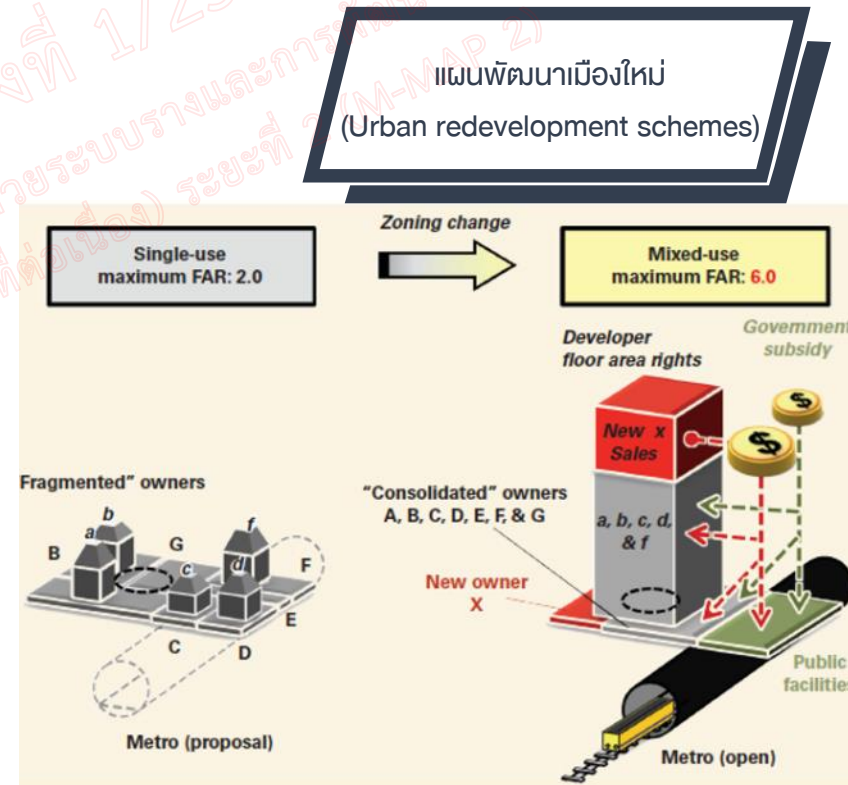
หน่วยงานเทศบาลและหน่วยงานการเคหะมีอำนาจสามารถกำหนดจัดสรรพื้นที่สำหรับโครงการรถไฟในขนาดได้ สำหรับโครงการนี้ เจ้าของที่ดินหลายรายภายในพื้นที่โครงการที่ออกแบบไว้สละที่ดินบางส่วนเพื่อใช้เป็นที่สำหรับการพัฒนารวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ หรือเป็นที่สาธารณะในพื้นที่สำหรับขายให้นักลงทุนเพื่อนำรายได้มาสนับสนุนโครงการอีกทางหนึ่ง ด้วยเหตุผลเชิงเศรษฐกิจที่ว่า

“แม้เจ้าของที่ดินเดิมจะได้รับแปลงที่ดินขนาดเล็กลง แต่ที่ดินเหล่านี้จะมีมูลค่าสูงขึ้นจากการมีโครงสร้างพื้นฐานในการให้บริการขนส่งมวลชนและสิ่งอำนวยความสะดวก”

กฎการเคหะ-การรถไฟ (Housing-Railway Integration Law)



กฎหมายการพัฒนาเมืองใหม่ (Urban Redevelopment Law)



รัฐบาลจัดสรรเงินทุนสำหรับดำเนินการสำรวจ ศึกษา และพัฒนาพื้นที่โดยรอบจากงบประมาณกลางและสนับสนุนค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจากกองทุนพิเศษทางถนน (Roadway special fund)



ญี่ปุ่น

สรุปการมีส่วนร่วมและผลประโยชน์จากตัวอย่างแผนพัฒนาเมืองใหม่ (Urban redevelopment schemes) ในประเทศญี่ปุ่น

| ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย | ผลประโยชน์ |
|--------------------------------|--|
| เจ้าของที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง | กรรมสิทธิ์ในที่ดินสำหรับอาคารใหม่ รวมถึงระดับการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการที่สูงกว่าปกติ |
| ผู้พัฒนา | กำไรจากพื้นที่ส่วนที่ได้เพิ่มเติมและลดข้อจำกัดในการลงทุนจากการปรับ FAR (Floor Area Ratio: อัตราส่วนอาคารรวมต่อพื้นดิน) ให้สูงขึ้น |
| หน่วยงานขนส่ง | สภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการที่ดี ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น |
| รัฐบาลกลาง | ลดภาระค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างถนนและโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะอื่น ๆ |
| รัฐบาลท้องถิ่น | <ul style="list-style-type: none"> ทำให้รายได้จากภาษีเกี่ยวกับที่ดินสูงขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ สร้างอาคารที่ได้มาตรฐานทนต่อภัยธรรมชาติ |



ภาษีที่ดิน (The Aggregate Land Tax (ALT))

เกาหลีใต้

รัฐบาลเกาหลีใต้สร้างเมืองใหม่ห้าแห่งที่อยู่ห่างจากกรุงโซลไม่เกิน 20 กม. โดยเริ่มกระจายอำนาจการบริหารงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการที่มีผลประโยชน์ร่วมกันสู่การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยโครงการที่มีผลกระทบระดับชาติได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากรัฐบาลกลาง และโครงการที่มีผลกระทบในระดับท้องถิ่นจะต้องได้รับทุนจากรัฐบาลท้องถิ่น รัฐบาลกลางจะมีส่วนร่วมในการจัดสรรงบประมาณกว่าร้อยละ 80 เพื่อสร้างความมั่นใจในด้านการบริหารจัดการและการจัดหาเงินทุน และเมื่ออยู่ในขั้นตอนการดำเนินงาน รัฐบาลท้องถิ่นจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด

งบประมาณหลักที่ใช้ในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของรัฐบาลเกาหลีใต้ คือ ภาษีที่ดิน โดยรัฐบาลเกาหลี ใต้ได้มีการกำหนดการเก็บภาษีที่ดินที่เรียกว่า **The Aggregate Land Tax (ALT)** ด้วยแนวคิดที่ว่า “การพัฒนาการบริการสาธารณะควรได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น” ซึ่งอัตราภาษีที่ดินในอดีตนั้นต่ำมากหากเทียบกับมูลค่าของที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น การเก็บภาษีของ ALT จึงมีบทบาทสำคัญในการช่วยเหลือด้านการเงินในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

- เรียกเก็บเป็นรายปีตามมูลค่าการถือครองที่ดินส่วนบุคคลแต่ละราย ซึ่งจะมีการประเมินใหม่ทุกปีตามมูลค่าตลาดของที่ดิน
- การเก็บภาษีที่ดินในแต่ละพื้นที่จะขึ้นอยู่กับ การประเมินร่วมกันของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น
- ที่ดินที่ไม่แสวงหาผลกำไร อาทิ ถนน ที่ดินเพื่อสาธารณประโยชน์ พื้นที่การศึกษาจากความร่วมมือของรัฐ จะได้รับการยกเว้น
- ที่ดินประเภทที่ส่งเสริมการพัฒนาชุมชน อาทิ บ้านพักคนชรา สถาบันฝึกอาชีพ จะได้รับ ส่วนลด ในการจ่ายภาษีมูลค่าที่ดิน

(ข้อสังเกต :ไทยมีการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตาม พ.ร.บ. ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 แต่เงินภาษีนำไปพัฒนาในหลายส่วนไม่เฉพาะเจาะจงกับค่าใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐาน)



สหรัฐอเมริกา

Tax Increment Financing (TIF) คือ เครื่องมือการเก็บมูลค่าที่ดิน ที่จัดเก็บจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของอสังหาริมทรัพย์จากการพัฒนาโครงการของรัฐมาใช้ในการลงทุนในอนาคต การระดมทุนจากส่วนเพิ่มภาษีนี้โดยมากมักมาจากภาษีอสังหาริมทรัพย์ แต่อาจรวมถึงภาษีประเภทอื่นที่มีการจัดเก็บในท้องถิ่น โดยมีการออกกฎหมายที่กำหนดให้มีการจัดสรรรายได้จากส่วนเพิ่มของภาษีมาจ่ายหนี้สินที่เกิดขึ้นจากโครงการ ประเทศสหรัฐอเมริกานิยมใช้ในโครงการฟื้นฟูเมืองในเขตพื้นที่เสื่อมโทรมและบริเวณที่มีการพัฒนาต่ำกว่าศักยภาพหรือเขต TIFรูปแบบที่นิยมใช้ในการระดมทุนของมาตรการ TIF คือ การออกพันธบัตรในช่วงระยะเวลาโครงการที่กำหนดโดยเป็นการระดมทุนจากรายได้ที่ประเมินว่าจะเก็บได้จากภาษีและค่าธรรมเนียมการใช้ในช่วงเวลาการให้บริการพื้นฐาน

The State of Illinois provides some matching funds for public transport in the greater Chicago region via the **Public Transit Fund (PTF)** as well as **compensation for fare discounts** mandated by State laws. PTF funds are budgeted on an annual basis from general revenue which, in turn, is **largely based on sales and income taxes**.*

*The International Transport Forum, Funding Urban Public Transport Case Study Compendium, 2013, OECD



ออสเตรเลีย (Victoria) กับการใช้ Windfall Gains Tax (WGT): ภาษีลาภลอย

From 1 July 2023, a windfall gains tax (WGT) will **apply to land that is subject to a government rezoning** resulting in a value uplift to the land of more than \$100,000.

■ Are there any exclusions?

A small number of rezonings are excluded from WGT: rezonings to and from the Urban Growth Zone within **the Growth Areas Infrastructure Contribution (GAIC) area**, recognising that these properties are already subject to GAIC rezonings to Public Land Zones to reflect that such land will be used for public purposes.

■ Are there any exemptions?

Exemptions are available for: land that is capable of being **used for residential purposes at the time of the rezoning**, up to a maximum of 2 hectares of such residential land, owned by the same owner or group and rezoned by the same planning scheme amendment in relation to rezonings. A waiver is also available for **land owned by a charity** if the land is used and occupied by a charity exclusively for charitable **purposes for 15 years after the rezoning**.

■ Who pays WGT?

The owner of the land that is subject to the rezoning pays WGT. Grouping and aggregation provisions can apply so that the \$100,000 threshold applies only once to properties owned by the same owner or group of owners and rezoned under the same planning scheme amendment.

■ When does WGT have to be paid?

Owners of land liable to pay WGT will be issued with a WGT assessment with a due date for payment. They will have the option to defer payment of any liability **until the next dutiable transaction (or relevant acquisition) occurs, or until 30 years after the rezoning event**, whichever occurs first. Certain excluded dutiable transactions and relevant acquisition will not cease deferral.

■ Who administers the WGT?

WGT will be administered by **the Commissioner of State Revenue (Commissioner) as a taxation law under the Taxation Administration Act 1997 (TAA)**, which provides rights of objection to the valuations used in the calculation of WGT. Unpaid or deferred WGT will constitute a first charge on the relevant land, with provision to include WGT information on property clearance certificates issued under the TAA.*

* <https://www.sro.vic.gov.au/windfall-gains-tax>



สหราชอาณาจักร



การคมนาคมลอนดอน (Transport for London) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ถูกจัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 2000 ให้ดำเนินการด้านการคมนาคมของกรุงลอนดอน โดยอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของรัฐบาลอังกฤษ โดยในปี ค.ศ. 2010 การคมนาคมลอนดอนได้คัดเลือกแนวทางมาตรการการหารายได้ด้านภาษีหรือค่าธรรมเนียมโดยนำการเก็บมูลค่าที่ดิน (LVC) มาใช้เพื่อสนับสนุนเงินทุนในด้านการก่อสร้างส่วนต่อขยายและการปรับปรุงสถานี มีรูปแบบการดำเนินการหลัก ๆ ดังต่อไปนี้

1

รถไฟฟ้าใต้ดินลอนดอนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในการพัฒนาพื้นที่ในแนวโครงการ ได้มีการขายหรือให้เช่าที่ดิน (Land sale or lease) ให้กับผู้พัฒนา



2

การร่วมกันพัฒนา (Joint development) ระหว่างการคมนาคมลอนดอน (Transport for London) และผู้พัฒนาเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รอบสถานี

3

เก็บค่าพัฒนาพื้นที่ (Betterment tax) เรียกว่า "Transport premium charge" จากเจ้าของที่ดินที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากการขายหรือให้เช่าที่ดิน

นอกจากนี้ การคมนาคมลอนดอน (Transport for London) ได้นำมาตรการการเก็บค่าธรรมเนียม Congestion charge มาใช้และประสบความสำเร็จบรรลุเป้าหมายทั้งในด้านการหาเงินสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสาธารณะและด้านนโยบายในการลดการจราจรติดขัด ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมืองแบบยั่งยืน มาตรการ Congestion charge ได้ถูกใช้ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ โดยเป็นมาตรการที่ใช้สำหรับลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร



การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development (TOD))

- อ่องกงเป็นตัวอย่างของการประสบความสำเร็จในการพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่รอบสถานี ซึ่งทำให้ได้รับประโยชน์จากการลดความหนาแน่นของประชากร มูลค่าของที่ดินใน TOD มีมูลค่าสูงขึ้น การบริหารจัดการเครือข่ายการขนส่งทางรางทำได้มีประสิทธิภาพ การพัฒนา TOD ที่สถานีเกาลูนถือเป็นอีกตัวอย่างระดับ global examples ที่ประสบความสำเร็จ โดยที่ TOD ประกอบด้วยศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่มีแอร์พอร์ตลิงค์ รถไฟใต้ดิน รถโดยสารประจำทาง รถไฟเชื่อมต่อ และแท็กซี่ นอกจากนี้ยังครอบคลุม โรงแรม อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าระดับไฮเอนด์ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม และอพาร์ทเมนต์ที่สามารถรองรับผู้อยู่อาศัยได้มากถึง 20,000 คน เสมือนกับว่าสถานีเกาลูนเป็นเมืองเล็ก ๆ เมืองหนึ่ง
 - ญี่ปุ่นเป็นประเทศหนึ่งที่เกี่ยวเนื่องผลประโยชน์จาก TOD โดยเฉพาะในโตเกียวชั้นใน อย่างไรก็ตาม บริษัทญี่ปุ่นมีการดำเนินการ TOD จากมุมมองที่ต่างออกไป คือ ไม่ได้มุ่งเน้นที่สินทรัพย์ด้านอสังหาริมทรัพย์ แต่อยู่ที่กิจกรรมของผู้อยู่อาศัย พนักงานรถไฟและผู้โดยสารที่มีการใช้ง่ายแต่ละวันใน TOD สูงมาก ตัวอย่างเช่น Tokyu Corporation ซึ่งมีทรัพย์สินรวมถึงรถไฟสาย Toyoko, Meguro และ Oimachi เป็นเจ้าของห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต โรงแรม ธนาคาร และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟ จึงทำให้สร้างรายได้ทุกครั้งสำหรับผู้โดยสารเข้า-ออก ซุปป์ัง เดินทาง หรือรับประทานอาหารตามเส้นทางรถไฟ
- แนวทางของญี่ปุ่นเป็นทางเลือกของภาคเอกชนแทนการเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture, LVC) ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว LVC จะอาศัยรัฐบาลที่ให้ทุนสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านรางและรับรู้ผลตอบแทนผ่านภาษีส่วนเพิ่มหรืออัตราสำหรับมูลค่าทรัพย์สินที่สูงขึ้นตลอดแนว วิธีการ LVC แบบดั้งเดิมเป็นเรื่องยากที่จะบรรลุได้ในตลาดเกิดใหม่ ซึ่งการบันทึกทางบัญชีและการประเมินมูลค่าที่ดินอาจไม่ได้รับการควบคุมอย่างเหมาะสม โมเดลของญี่ปุ่นอาจเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับตลาดเหล่านี้ แต่จะต้องมีระบบนิเวศของนักลงทุนที่มองหาผลตอบแทนในระยะยาว

TOD is an elegant solution to integrated urban design, but it is not the perfect financing tool unless a specific set of conditions exist. The Japanese LVC model might present a more effective alternative.

* <https://www.sro.vic.gov.au/windfall-gains-tax>



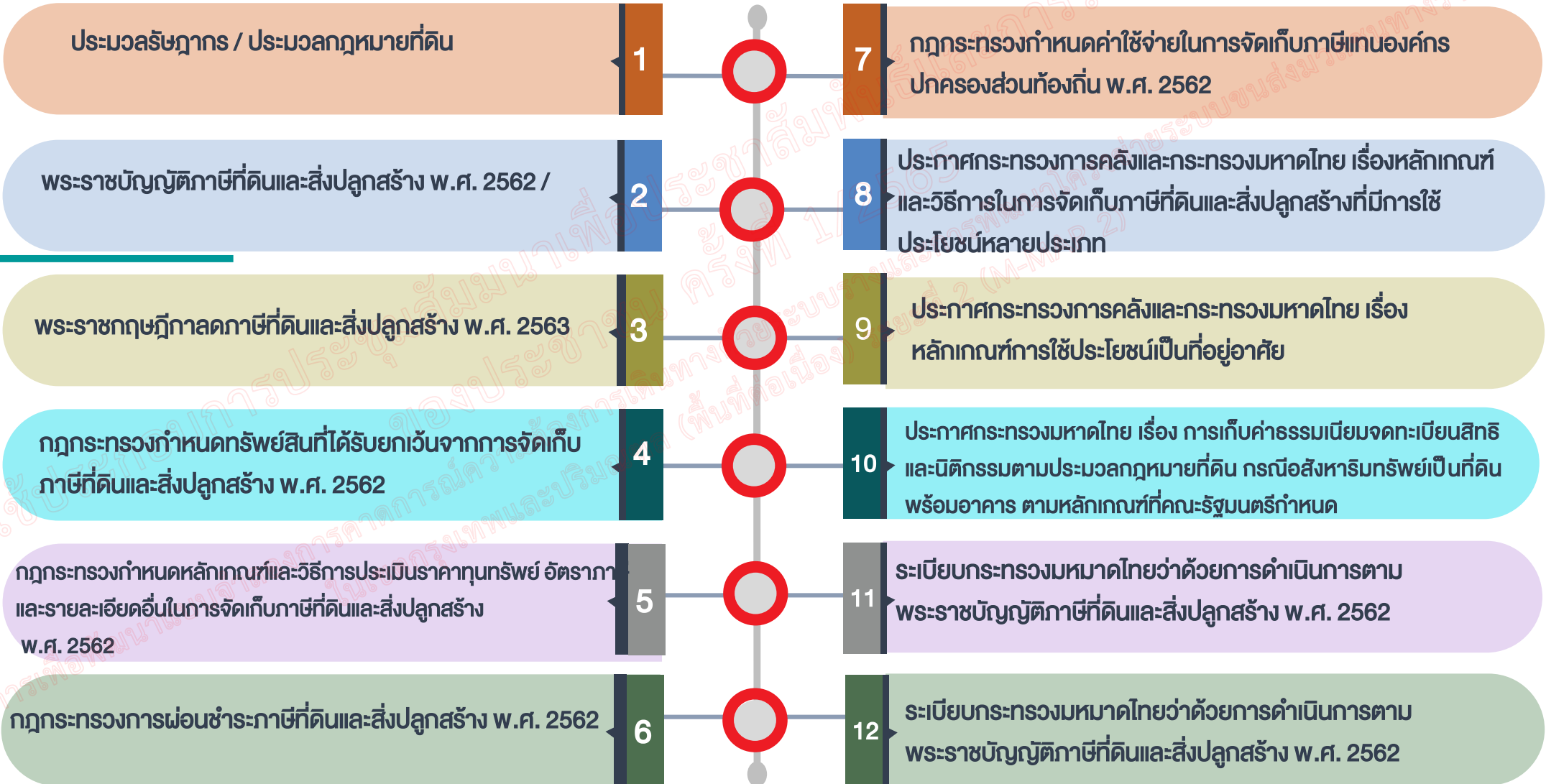
มาตรการของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริม การใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

ข้อมูลนี้ใช้ประกอบการประชุมสัมมนาเพื่อประชุม
ของประชาชน ครั้งที่ 1/2565
โครงการเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP 2)



กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางภาษี / การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง

มาตรการ
กฎหมาย
ทางด้านภาษี/
ค่าธรรมเนียม



การกำหนดมาตรการทางภาษีและการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน ต้องคำนึงถึงประมวลรัษฎากรด้วย เนื่องจากการจัดเก็บภาษีหรือการยกเว้นการจัดเก็บภาษีโดยทั่วไปจะอยู่ภายใต้บังคับของประมวลรัษฎากร ทั้งนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีธุรกิจเฉพาะ

มาตรการด้านกฎหมายในการสนับสนุนมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

- กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
 - (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.
 - (ร่าง) กฎกระทรวง/ประกาศ ที่เกี่ยวข้อง
- กฎหมายด้านการสนับสนุนทางการเงิน การลงทุน
 - ภาษี
 - การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน
 - การจัดรูปที่ดิน
 - การบริหารจัดการภาษีที่จัดเก็บมาเพื่อจัดตั้งกองทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการ เช่น กองทุนส่งเสริมการขนส่งมวลชนสาธารณะ/กองทุนความมั่นคงแห่งชาติ
- สัญญาทางปกครอง
 - สัญญาร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

(ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

มาตรา 13 ให้กรรมการขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจ ในการ

- (1) จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณากำหนด
- (2) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง
- (3) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง
- (4) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบกอื่น รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

จัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการทางภาษี / ค่าธรรมเนียม

มาตรการกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ. ... (ภาษีลากลอย : Windfall Gain Tax)

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ได้แก่ บุคคลธรรมดา ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดิน / ครอบครองที่ดินอัน เป็นทรัพย์สินของรัฐ / เป็นเจ้าของห้องชุดที่ใช้ ประโยชน์ในเชิง พาณิชยที่มีมูลค่าสูง กว่า 50 ล้านบาท

โครงการฯ ที่จัดเก็บภาษี

คือ โครงการรถไฟฟ้า ความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ท่าเรือ สนามบิน โครงการคว่นพิเศษ และอื่น ๆ ที่กำหนดใน กฎกระทรวง

การจัดเก็บภาษี

แบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1. ในระหว่างการดำเนินการจัดทำโครงการ จะจัดเก็บภาษีจากการขาย / โอนกรรมสิทธิ์
2. เมื่อการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ จะจัดเก็บภาษีเพียงครั้งเดียวจาก
 - ที่ดิน / ห้องชุดที่ใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ที่มีมูลค่าสูงกว่า 50 ล้านบาท
 - ห้องชุดของผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่รอจำหน่าย ซึ่งอยู่รอบพื้นที่ที่มีโครงการฯ

พื้นที่จัดเก็บภาษี

กำหนดขอบเขตไว้ไม่เกินรัศมี 5 กิโลเมตร รอบพื้นที่โครงการฯ

หน่วยงานจัดเก็บภาษี

ได้แก่
- กรมที่ดิน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่โครงการฯตั้งอยู่

ฐานภาษี

คำนวณจากส่วนต่างของมูลค่าที่ดิน / ห้องชุดที่เพิ่มขึ้นระหว่างวันที่รัฐเริ่มก่อสร้างโครงการฯ และมูลค่าในวันที่ก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ



จัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน

มาตรการกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน พ.ศ.

เป็นกฎหมายอันมีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่ชุมชนและเมืองเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันในปัจจุบันร่างพระราชบัญญัตินี้อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการร่าง

รูปแบบของกฎหมาย
TOD

- คล้ายกับกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) โดยมีลักษณะเป็นพระราชบัญญัติ ที่กำหนดถึงการยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นอุปสรรค เพื่อนำไปสู่การจัดรูปที่ดินให้มีประสิทธิภาพ
- เน้นการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น โดยอาจกำหนดลักษณะบังคับบางประการ เช่น หากซื้อที่ดินได้ 80% แล้วให้ภาครัฐสามารถเข้าไปจัดรูปที่ดินให้ครบ 100% ได้
- หรือใช้วิธีการจัดรูปที่ดิน และให้สิทธิกับเจ้าของที่ดินเดิมอาศัยอยู่ในที่ดินได้ส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งนำมาใช้พัฒนา จัดพื้นที่เชิงพาณิชย์ พื้นที่อำนวยความสะดวก รวมถึงระบบขนส่งเชื่อมต่ออยู่ในพื้นที่เดียวกันครบถ้วน

การเก็บมูลค่าของที่ดิน (Land Value Capture: LVC)

ในปัจจุบัน ในประเทศไทย ถึงแม้ว่าจะมีการจัดเก็บภาษีที่ดินและมีแนวคิดในการจัดเก็บภาษีลาภลอย เจ้าของที่ดินที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการลงทุนของรัฐในโครงการโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้ถูกกำหนดให้ต้องคืนมูลค่าเพิ่มเหล่านี้คืนให้สังคม

เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2560 คณะที่ปรึกษาของ ADB ได้ทำการศึกษาผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดินต่อราคาที่ดินในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยใช้ฐานข้อมูลราคาที่ดินปี 2009-2017 จากศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ และพบว่า **ระยะทางจากที่ดินถึงสถานีรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดินมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ** สะท้อนให้เห็นว่า **มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเกิดจากการลงทุนของรัฐในระบบโครงสร้างพื้นฐาน** ในแง่ของการแนะนำการใช้ LVC ในประเทศไทย คณะที่ปรึกษาพบว่าการใช้ LVC ในรูปแบบเครื่องมือบนพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่ (development-based LVC) อาจจะเป็นแนวทางที่มีความเป็นไปได้มากกว่าการใช้ LVC ในรูปแบบของเครื่องมือบนพื้นฐานทางภาษีและค่าธรรมเนียม (tax- or fee-based LVC) เนื่องจากความซับซ้อนในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาษี

ความท้าทายที่สำคัญในการนำ development-based LVC มาใช้ในประเทศไทย คือ ความท้าทายด้านผังเมือง โดยในปัจจุบันทุกพื้นที่ในประเทศไทยได้มีการจัดทำและประกาศใช้ผังเมืองรวม (Comprehensive Plan) หรือผังสีกำหนดการใช้พื้นที่และประโยชน์ที่ดินแล้ว แต่กว่าผังเมืองเฉพาะ (Specific Plan) ที่จะกำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาเมืองตามผังเมืองนั้น ยังไม่เคยมีการประกาศใช้ (ตั้งแต่ พ.ศ. 2518) ปัญหาด้านกฎหมายผังเมืองนี้เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเมืองขาดความเชื่อมโยง ส่งผลต่อการนำเครื่องมือในการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ เช่น การจัดรูปที่ดิน TOD รวมถึง LVC เป็นไปได้อย่างลำบาก*

*ดร.สุธี อนันต์สูงสมศรี, Thai Publica, 12 มีนาคม 2019, <https://thaipublica.org/2019/03/building-sustainability-in-asean07>



ข้อเสนอแผนการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

แผนการดำเนินการระยะสั้น เช่น

มาตรการในด้านการอำนวยความสะดวก เช่น

- พัฒนา Application กระเป๋าตังค์ให้สามารถจ่ายค่าโดยสารในการขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งหมด ทั้งระบบ รถ ราง เรือ อากาศ หรือสามารถชำระผ่าน QR Code ของธนาคารต่าง ๆ
- ใช้มาตรการส่งเสริมทางการตลาดสำหรับผู้ใช้บริการระบบการขนส่งทางราง เช่น ร่วมมือกับภาคเอกชน ห้างร้าน โดยให้ผู้โดยสารสามารถสะสมยอดใช้จ่ายค่าโดยสารเพื่อนำไปเป็นส่วนลดร้านค้าหรือบริการตามอัตราที่กำหนด
- ชำระค่าโดยสารผ่าน Application กระเป๋าตังค์ เพื่อสั่งซื้อสินค้าที่สถานีปลายทางและรับสินค้าได้เมื่อถึงสถานีโดยไม่ต้องเข้าไปซื้อสินค้าภายในร้านค้า แต่สามารถรับสินค้าได้เลย
- พิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณในการอุดหนุนค่าโดยสารให้กับผู้โดยสารโดยตรง เช่น การโอนเงินค่าโดยสารเข้าสู่ระบบกระเป๋าตังค์

แผนการดำเนินการระยะกลาง เช่น

- ออกประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้เท่าที่จ่ายเป็นค่าโดยสารการขนส่งมวลชนทางราง
- ทำทางเดินเชื่อมต่อจากทางออกสถานีไปยังจุดจอดรถโดยสารที่มีหลังคากันแดดกันฝน ในบริเวณที่สามารถดำเนินการได้ รวมถึงกำหนดมาตรฐานการสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางให้มีการจัดทำเส้นทางเดินเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังการขนส่งมวลชนระบบอื่น

ข้อเสนอแผนการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง

แผนการดำเนินการระยะยาว เช่น

- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการกิจการสำนักงาน ห้างร้าน กิจการโรงแรม คอนโดที่อยู่อาศัย ศูนย์ประชุม ที่จะลงทุนจัดให้มีระบบการเชื่อมต่อ (Feeder) จากสถานีรถไฟฟ้าไปยังสถานที่ของตน เช่น สามารถนำไปลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ทั้งนี้โดยคำนึงถึงผู้ให้บริการขนส่งรายย่อย เช่น รถสองแถวในซอย วินรถจักรยานยนต์
- สนับสนุนให้ผู้โดยสารกลุ่มเป้าหมายหันมาใช้การขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มมากขึ้นจากการใช้รถส่วนบุคคล
- การจัดทำ TOD พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง
- ประกาศใช้ ร่างพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน พ.ศ. และ ร่างพระราชบัญญัติภาษีการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ พ.ศ. ...
- จัดตั้งกองทุนเพื่อการขนส่งมวลชนสาธารณะ หรือ กองทุนความมั่งคั่งแห่งชาติ
- มีมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งทางราง เช่น การให้สินเชื่อที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยการให้กู้ยืมจากกองทุนเพื่อการขนส่งมวลชนสาธารณะ หรือ กองทุนความมั่งคั่งแห่งชาติ สำหรับการดำเนินการที่กำขึ้นเพื่อการส่งเสริมการขนส่งมวลชนทางราง



THANK YOU