

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
เรื่อง การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถไฟขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพ
(หนองคาย - เวียงจันทน์)

กรมทางหลวงได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๖๑๑๒.๖.๒/๙๔๒๓ ลงวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปความได้ว่า สะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) เป็นสะพานที่ข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกระหว่างสองประเทศ โดยเชื่อมระหว่างจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย กับนครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) โดยความช่วยเหลือจากรัฐบาลออสเตรเลียแบบให้เปล่า มีโครงสร้างสะพานเป็นสะพานเดี่ยว แบ่งเป็น ๒ ช่องจราจร ออกแบบไว้รองรับการจราจรร่วมกันระหว่างรถยนต์และรถไฟ มีเส้นทางรถไฟในแนวกึ่งกลางของสะพาน โดยใช้น้ำหนักมาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นตัวกำหนด (STANDARD STR U-๒๐) เริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๓๔ เปิดให้ใช้ในเดือนเมษายน ๒๕๓๗ โดยก่อนเปิดใช้สะพาน ได้มีการลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาล สปป. ลาว ว่าด้วยสะพานมิตรภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดพื้นฐานทางกฎหมาย การใช้ การบริหาร และบำรุงรักษาสะพานบนพื้นฐานของความร่วมมือและความเคารพในเอกราช อธิปไตย และความเสมอภาคของกันและกัน โดยข้อ ๖ ของความตกลงฯ ว่าด้วยสะพานมิตรภาพ ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งองค์กรบริหารและบำรุงรักษาสะพานเพื่อรับผิดชอบร่วมกันในการบริหารและบำรุงรักษาสะพาน รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดอัตราค่าผ่านสะพาน โดยให้แต่ละฝ่ายจัดตั้งคณะกรรมการขึ้น เรียกว่า “คณะกรรมการกำหนดนโยบายบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์)” ซึ่งในปัจจุบันฝ่ายไทยมีอธิบดีกรมทางหลวงเป็นประธานกรรมการ และฝ่ายลาวมีอธิบดีกรมขั้วทางเป็นประธานกรรมการ คณะกรรมการกำหนดนโยบายฯ (ไทย - ลาว) ได้มีการประชุมร่วมกันครั้งแรกเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๓๗ และได้กำหนดระเบียบปฏิบัติสำหรับการบริหารและบำรุงรักษาสะพาน โดยมีเนื้อหารวมถึงการกำหนดค่าผ่านสะพานสำหรับรถยนต์นั่ง รถโดยสาร และรถบรรทุก ซึ่งต่อมาประเทศไทยได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๓๗ กำหนดให้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว เป็นสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม และในบัญชีท้ายกฎกระทรวงได้กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนสะพานเฉพาะรถยนต์นั่ง รถโดยสาร และรถบรรทุก แต่ไม่ได้กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสำหรับรถไฟ

ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนสะพานของฝั่งไทย กรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าวได้ออกระเบียบกรมทางหลวงว่าด้วยการรับจ่าย และการเก็บรักษาเงินในการบริหารและบำรุงรักษาสะพานข้ามแม่น้ำโขง พ.ศ. ๒๕๕๑ ตามที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ในระเบียบดังกล่าวได้กำหนดให้เปิดบัญชีเงินฝากไว้ที่สำนักงานคลังจังหวัด

ส่งพร้อมหนังสือ ที่ นร ๐๙๐๙/๔๓ ลงวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๖๕ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามีถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เรียกว่า “บัญชีเงินฝากค่าใช้จ่ายในการบริหารและบำรุงรักษาสะพานข้ามแม่น้ำโขง (สะพานมิตรภาพ)” รายรับที่จัดเก็บได้สามารถนำไปใช้เฉพาะที่เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารและบำรุงรักษาสะพาน จนกระทั่งในปี ๒๕๕๖ กระทรวงการคลังอนุญาตให้กรมทางหลวงเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพไว้ในอัตราร้อยละ ๕๐ เพื่อใช้สำหรับการบริหารและบำรุงรักษาสะพาน

ในปี ๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขออนุญาตกรมทางหลวงเดินขบวนรถไฟขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพ ระหว่างสถานีหนองคาย - ICD ท่านาแล้ง สปป.ลาว ซึ่งเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการเดินรถไฟร่วมกันระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อปี ๒๕๕๑ โดยในการประชุมคณะกรรมการกำหนดนโยบายฯ การประชุมร่วมไทย - ลาว เมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้อนุญาตให้ รฟท. เดินขบวนรถไฟขนส่งสินค้า และที่ประชุมได้มีมติให้แต่งตั้งคณะทำงานด้านวิชาการเพื่อตรวจสอบโครงสร้างและการรับน้ำหนักของสะพานเสนอให้คณะกรรมการกำหนดนโยบายฯ พิจารณารายละเอียดเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง และในเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ ได้มีการประชุมระดับรัฐมนตรีคมนาคม ไทย - ลาว มีประเด็นหารือเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ท่านาแล้ง และแนวทางการเดินรถไฟขนส่งสินค้าในระหว่างทางทดสอบสะพาน หลังจากนั้นจึงได้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ - ๔ (การประชุมร่วมไทย - ลาว) เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้มีมติเกี่ยวกับการอนุญาตให้เดินรถไฟขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) และแผนการเดินรถรวมทั้งกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม โดยให้เก็บเฉพาะแคร่บรรทุกทุกสินค้า ในการนี้ รฟท. ได้มีหนังสือถึงกรมทางหลวงเพื่อขอชำระค่าธรรมเนียมเป็นรายเดือน โดยจะนำส่งเงินให้แก่กรมทางหลวงภายในวันที่ ๑๕ ของเดือนถัดไป

กรมทางหลวงได้ทำบันทึกถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อให้คำแนะนำคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสำหรับรถไฟขนส่งสินค้า เฉพาะแคร่บรรทุกทุกสินค้า ในอัตราแคร่ละ ๓๐๐ บาท โดยให้กรมทางหลวงเป็นผู้จัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว แต่กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่ามีปัญหาข้อกฎหมาย เพราะกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐)ฯ ไม่ได้กำหนดให้รถไฟจัดอยู่ในประเภทยานยนต์ที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมตามบัญชีท้ายกฎกระทรวง จึงทำให้กรมทางหลวงไม่มีอำนาจในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสำหรับรถไฟขนส่งสินค้า และเห็นควรให้กรมทางหลวงหารือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ในการนี้ กรมทางหลวงจึงขอหารือว่า รถไฟจัดอยู่ในประเภทยานยนต์ตามวัตถุประสงค์เบื้องต้นของการออกแบบสะพานดังกล่าวหรือไม่ ประการใด และขอทราบแนวทางการขออนุมัติจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถไฟขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) สำหรับกรมทางหลวง ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการบริหารและการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) ฝ่ายไทย

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาข้อหารือของกรมทางหลวง โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมทางหลวง) และผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริงแล้ว ปรากฏข้อเท็จจริงเพิ่มเติมว่า สะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) ได้มีการออกแบบเพื่อรองรับการจราจรร่วมกันระหว่างรถยนต์และรถไฟมาตั้งแต่แรก โดยสะพานมิตรภาพได้สร้างเสร็จและเปิดใช้งานในปี ๒๕๓๓ หลังจากนั้นจึงได้สร้างทางรถไฟและเปิดให้ รฟท. เดินรถไฟโดยสารในปี ๒๕๕๒ จากสถานีหนองคายผ่านสะพานมิตรภาพ

ไปยังสถานีท่านาแล้ง ซึ่ง รฟท. ได้รับยกเว้นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสำหรับขบวนรถไฟโดยสารทั้งจากฝั่งไทยและฝั่งลาว กรณีที่เป็นปัญหาคือ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสำหรับรถไฟขนส่งสินค้าจากฝั่งไทยตามมติคณะกรรมการบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ - ๔ (การประชุมร่วมไทย - ลาว) เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสำหรับรถไฟขนส่งสินค้า เฉพาะแคว่บรรทุกทุกสินค้า ในอัตราแคว่ละ ๓๐๐ บาท และ รฟท. ได้มีการเดินรถไฟขนส่งสินค้ามาแล้วตั้งแต่เดือนสิงหาคม ๒๕๖๒ แต่ยังไม่ได้นำส่งค่าธรรมเนียมดังกล่าวให้แก่กรมทางหลวง อีกทั้งกรมทางหลวงได้แจ้งให้ รฟท. ระวังการนำส่งค่าธรรมเนียมไว้ก่อนเนื่องจากความไม่ชัดเจนว่ากรมทางหลวงมีอำนาจจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสำหรับรถไฟขนส่งสินค้า หรือไม่

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) เห็นควรกำหนดประเด็นในการพิจารณาตามปัญหาข้อหาหรือของกรมทางหลวงและข้อเท็จจริงข้างต้นว่า กรมทางหลวงมีอำนาจจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) สำหรับรถไฟขนส่งสินค้า หรือไม่ เห็นว่า การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพทางฝั่งไทยต้องดำเนินการโดยการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๓^๑ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ ตามนัยความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ ๒) ในเรื่องเสร็จที่ ๓๔๑/๒๕๓๙^๒ ซึ่งในกรณีของสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) ได้มีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ เพื่อกำหนดให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพทางฝั่งไทย โดยข้อ ๑^๓ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐) กำหนดให้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว ซึ่งข้ามแม่น้ำโขงต่อจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ สายสระบุรี-หนองคาย (เขตแดน) เป็นสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม และข้อ ๒^๔ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐) กำหนดว่า ให้เก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนสะพานในข้อ ๑

มาตรา ๓ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น เพื่อกำหนด

- (๑) ทางสายใด ตอนใด หรือสะพานใด ที่ต้องเสียหรือยกเลิกค่าธรรมเนียม
 - (๒) ประเภทของยานยนต์ที่ต้องเสีย หรือยกเว้นค่าธรรมเนียม
 - (๓) อัตราค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน
 - (๔) ระเบียบและวิธีการอื่น ๆ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้
- กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

๒บันทึก เรื่อง การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพานมิตรภาพจากฝั่งไทย ส่งพร้อมหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๖๐๑/๔๒๘ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๓๙ ถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

“ข้อ ๑ ให้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งข้ามแม่น้ำโขง ต่อจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ สายสระบุรี-หนองคาย (เขตแดน) ตอน กม. ๑๖๓+๐๐๐ ต่อเขตแดนไทยลาวระหว่าง กม. ๙+๘๔๘.๘๗๐-กม. ๑๑+๐๒๒.๘๗๐ เป็นสะพานที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม

“ข้อ ๒ ให้เก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนสะพานในข้อ ๑ ตามประเภทของยานยนต์ และตามอัตราในบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้

ตามประเภทของยานยนต์และตามอัตราในบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ และในบัญชีท้ายกฎกระทรวง^๕ ได้กำหนดประเภทยานยนต์ไว้เฉพาะรถยนต์นั่ง รถโดยสาร และรถบรรทุก โดยไม่ได้กำหนดให้รถไฟเป็นยานยนต์ที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สะพาน ทั้งนี้ เพราะในขณะนั้นยังไม่ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟและให้รถไฟขึ้นใช้บนสะพานมิตรภาพดังกล่าว

ต่อมาเมื่อ รฟท. ได้ขออนุญาตเดินขบวนรถไฟขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพและคณะกรรมการบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ - ๔ (การประชุมร่วมไทย - ลาว) ได้มีมติให้ รฟท. เดินขบวนรถไฟขนส่งสินค้าและได้กำหนดค่าผ่านสะพานไว้ กรณีจึงต้องมีกฎหมายที่ให้อำนาจในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพสำหรับรถไฟขนส่งสินค้าดังกล่าว แต่ในเรื่องนี้กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่า กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐)^๖ ซึ่งให้อำนาจในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพไม่ได้กำหนดให้รถไฟเป็นยานยนต์ที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สะพานตามบัญชีท้ายกฎกระทรวง ทำให้กรมทางหลวงไม่มีอำนาจจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานจากรถไฟขนส่งสินค้า นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) มีความเห็นว่า แม้พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมฯ จะไม่ได้กำหนดนิยาม คำว่า “ยานยนต์” ไว้ แต่เป็นที่เข้าใจได้ว่า หมายถึงยานพาหนะทุกชนิดที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังของเครื่องยนต์หรือเครื่องจักร ซึ่งมีใช้โดยกำลังคน ดังนั้น “ยานยนต์” จึงมีความหมายรวมถึงรถไฟด้วย ประกอบกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมฯ ที่กำหนดให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากการใช้ทางหลวงและสะพาน มีวัตถุประสงค์เพื่อนำค่าธรรมเนียมไปใช้ในการก่อสร้าง บำรุงรักษา และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพานให้อยู่ในสภาพที่ดี และโดยที่การเดินขบวนรถไฟขนส่งสินค้าผ่านสะพานย่อมทำให้สะพานได้รับผลกระทบจากการรับน้ำหนักและทำให้สะพานเกิดการเสื่อมสภาพ ซึ่งส่งผลให้ต้องมีการซ่อมแซมและบำรุงรักษาสะพานอยู่เสมอ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากรถไฟหรือยานยนต์อื่นที่มาใช้สะพานจึงเป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมฯ ด้วยเหตุนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงมีอำนาจออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมฯ กำหนดให้รถไฟขนส่งสินค้าเป็นยานยนต์ที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สะพานได้

^๕บัญชีท้ายกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗

ลำดับที่	ประเภทยานยนต์ที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียม	อัตราค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนสะพานต่อหนึ่งครั้ง
๑.	รถยนต์นั่งไม่เกิน ๗ ที่นั่ง	๒๐.๐๐ บาท
๒.	รถบรรทุก ๔ ล้อ	๓๐.๐๐ บาท
๓.	รถโดยสารขนาดเล็กเกิน ๗ ที่นั่งแต่ไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง	๕๐.๐๐ บาท
๔.	รถโดยสารขนาดใหญ่เกิน ๒๐ ที่นั่ง	๑๐๐.๐๐ บาท
๕.	รถบรรทุกทุกล้อ	๑๕๐.๐๐ บาท
๖.	รถบรรทุกสิบล้อ	๒๐๐.๐๐ บาท
๗.	รถบรรทุกเกินสิบล้อ	๓๐๐.๐๐ บาท

^๖พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ให้ความหมายคำว่า “ยนต์, ยนต์” ไว้ว่า เครื่องกลไก, เครื่องจักรที่ให้กำเนิดพลังงานหรือทำให้วัตถุเคลื่อนที่

ดังนั้น เพื่อให้กรมทางหลวงสามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) สำหรับรถไฟขนส่งสินค้าได้ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐)ฯ โดยเพิ่มเติมให้รถไฟเป็นยานยนต์ประเภทหนึ่งที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์)

อนึ่ง คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) มีข้อสังเกตว่า การจัดเก็บค่าผ่านสะพาน ตามข้อ ๗^๗ แห่งความตกลงฯ ว่าด้วยสะพานมิตรภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้สำหรับการบริหาร บำรุงรักษา และซ่อมแซมสะพาน ซึ่งกำหนดไว้ในลักษณะเดียวกับวัตถุประสงค์ของการจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมตามมาตรา ๖^๘ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมฯ ดังนั้น เมื่อได้ดำเนินการ จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานมิตรภาพไปแล้วจะต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมดังกล่าวตามข้อ ๗ แห่งความตกลงฯ ว่าด้วยสะพานมิตรภาพ และมาตรา ๖ แห่ง พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมฯ ด้วย



(นายปรกรณ์ นิลประพันธ์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เมษายน ๒๕๖๕

^๗ข้อ ๗ ค่าผ่านสะพาน

๑. อัตราค่าผ่านสะพานจะกำหนดและตกลงโดยคณะกรรมการธิการ อัตราค่าผ่านสะพาน จะกำหนดให้เพียงพอสำหรับใช้จ่ายในการบริหาร บำรุงรักษา และซ่อมแซมสะพาน

๒. อัตราค่าผ่านสะพานให้เก็บเท่ากัน และให้เก็บเพียงครั้งเดียวจากผู้ใช้สะพานแต่ละครั้ง จากฝั่งหนึ่งไปยังอีกฝั่งหนึ่ง ยกเว้นยานพาหนะที่เป็นสินค้านำเข้าหรือผ่านแดนซึ่งมีคนขับจะต้องจ่ายค่าผ่านสะพาน ทั้งทางฝั่งไทยและฝั่งลาว

^๘มาตรา ๖ เงินค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพานที่เก็บได้ และเงินค่าปรับ เนื่องจากการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ จะนำไปใช้ได้เฉพาะกับทางหลวงและสะพานที่ต้องเสีย ค่าธรรมเนียมในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ในการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงและสะพาน

(๒) การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้ทางหลวงและสะพาน

(๓) งานส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม

(๔) การชดเชยเงินกู้ในการก่อสร้างและขยายทางหลวงและสะพาน