

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. จากผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประชาชนทั่วไป ผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th) ระหว่างวันที่ 17 – 31 พฤษภาคม 2565 รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น 15 วัน โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นเป็นบุคคลธรรมดาและหน่วยงานผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินรวม 15 ราย สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ดังนี้

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>1) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขน ถ้ายหรือขนส่งวัตถุอันตรายตามมาตรา 15/27 หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามมาตรา 15/29</p>	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากการเพิ่มค่าธรรมเนียมในรายการดังกล่าวเพิ่มขึ้น 100% ไม่ทราบเอาฐานข้อมูลอะไรนำมาคำนวณขึ้นค่าธรรมเนียม ตามอ้างอิงสภาพการณ์ และเศรษฐกิจในปัจจุบันสำหรับอุตสาหกรรมการบินแล้ว ยังสมควรชะลอการปรับค่าธรรมเนียม ต่าง ๆ ไปก่อน (<i>พรอนันต์ สิงหเสนี, Thai Aviation Academy</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจ จะมีต้นทุนที่สูงขึ้น ซึ่งภาระจะตกอยู่กับผู้ประกอบการธุรกิจการบิน ที่จะพัฒนาการบริการได้ยากขึ้น/ควรแก้ไข ไม่ควรเสนอร่างระเบียบนี้ในห้วงเวลาที่ธุรกิจการบินบอบช้ำมาจากสภาวะการขาดทุนจากการแพร่ระบาดของไวรัส โควิด-19 ควรทำการศึกษาการตลาด แนวโน้มของธุรกิจการบินในอนาคต ประกอบการพิจารณา ร่างระเบียบขึ้นค่าธรรมเนียมนี้ (<i>น.ท.อรรถยุทธ ขาวสะอาด, Advance Aviation</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากเห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ (<i>นายทศพล สุขโต, บริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด</i>)</p>	<p>1. เป็นการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตที่กำหนดขึ้นใหม่ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 โดยจะแทนใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยานที่กำหนดไว้ ฉบับละ 100 บาท/ต่อครั้ง และฉบับละ 10,000 บาท/ต่อปี ซึ่งอัตราที่ค่าธรรมเนียมที่สูงขึ้นเป็นไปตามกระบวนการงานที่เพิ่มขึ้นสำหรับการตรวจสอบคู่มือและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อออกใบอนุญาตนี้</p> <p>2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) มีอำนาจยกเว้นค่าธรรมเนียมตามมาตรา 6 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ อยู่แล้ว ในกรณีที่มีเหตุผลความจำเป็น โดยต้องออกเป็นกฎกระทรวง</p> <p>3. ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการออกใบอนุญาตเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งที่จะนำมาใช้พิจารณาในการกำหนดค่าธรรมเนียมๆ เท่านั้น</p> <p>4. กรณีที่ส่วนราชการที่เป็นผู้ให้บริการมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ส่วนราชการนั้นสามารถแจ้งต่อสำนักงบประมาณให้ทราบได้โดยตรงเพื่อประโยชน์ในการขอรับจัดสรรงบประมาณ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่พบข้อมูลที่ให้เห็นถึงที่มาของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เช่น ต้นทุนในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมๆ เพราะถ้าหากแจ้งว่ากำหนดใหม่เพราะสถานะเศรษฐกิจ เท่ากับว่า ณ ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของประเทศไทยยังไม่ฟื้นตัวเพราะจากสถานการณ์โควิด19 ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถมีรายได้ตามเป้าหมาย ส่งผลให้เกิดสถานะคล่องทางการเงินในอุตสาหกรรมการบินหลายธุรกิจ (อ้างอิงจาก https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/ReportPage.aspx?reportID=409&language=th) นั้นทำให้การปรับเปลี่ยนอัตราค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นเป็นการผลกระทบ/เพิ่มต้นทุนให้ผู้ประกอบการเท่ากับเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมการบินไม่ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินมีความคล่องตัว ขัดต่อนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของ กพท. เอง และแย้งกับนโยบายของรัฐบาลในการกระตุ้นเศรษฐกิจท่องเที่ยว ที่ส่วนหนึ่งแล้วการเดินทางคมนาคมด้านขนส่งทางอากาศก็เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น/ควรแก้ไข เมื่อ กพท. ต้องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นตามร่างกฎกระทรวงฯ ดังกล่าวแล้ว เห็นควรให้แจ้งสำนักงบประมาณทราบถึงค่าใช้จ่ายภาระที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบที่เป็นส่วนราชการด้วย (<i>นางสาวพลอยกะพริบ ศรีลัมภ์, กรมท่าอากาศยาน</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมาธุรกิจได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิดมีการปิดสนามบินและหยุดทำการบินหลายช่วง จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารปรับลดลงอย่างมาก รวมถึงสถานการณ์การท่องเที่ยว การเมืองและเศรษฐกิจ ยังอยู่ในภาวะที่</p>	<p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่ายหรือขนส่งวัตถุอันตรายตามมาตรา 15/27 หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามมาตรา 15/29 ไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ กล่าวคือ ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่ายหรือขนส่งวัตถุอันตรายตามมาตรา 15/27 หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามมาตรา 15/29 จำนวนประเภทละ 20,000 บาท</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	ต้องประเมิน และยังคงต้องควบคุมต้นทุนอย่างต่อเนื่อง (กิติคุณ อุดลศิริสวัสดิ์, บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน))	
2) การปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ตามอ้างอิงสภาพการณ์ และเศรษฐกิจในปัจจุบัน สำหรับอุตสาหกรรมการบินแล้ว ยังสมควรชะลอการปรับค่าธรรมเนียม ต่างๆ ไปก่อน (<i>พรอนันต์ สิงห์เสนี, Thai Aviation Academy</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากมีราคาค่าธรรมเนียมที่สูงมากเกินไป ภาระของผู้ประกอบการจะมากขึ้น ต้นทุนสูงขึ้น ผู้ประกอบการจะขาดสภาพคล่อง/ควรแก้ไข ไม่เสนอร่างระเบียบนี้ และ กพท ควรศึกษาการตลาด และแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการบินในประเทศไทย ประกอบการพิจารณา (<i>น.ท.อรรถยุทธ ขาวสะอาด, Advance Aviation</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ไม่พบข้อมูลที่ให้เห็นถึงที่มาของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เช่น ต้นทุนในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ฯ (ทั้งนี้ การคิดค่าใช้จ่ายของผู้ดำเนินการไปตรวจสอบก่อนออกใบอนุญาตก็จะมีคิดค่าใช้จ่ายแยกกันกับใบค่าธรรมเนียมไปแล้ว) เพราะถ้าหากแจ้งว่ากำหนดใหม่เพราะสภาวะเศรษฐกิจ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถมีรายได้ตามเป้าหมายให้เกิดสภาวะคล่องทางการเงินในอุตสาหกรรมการบินหลายธุรกิจ (อ้างอิงจากhttps://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/ReportPage.aspx?reportID=4 0 9 &language=th) นอกจากนี้ ยังไม่ชี้แจงรายละเอียดด้วยว่าใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกฯ แต่ละประเภทคือจะออกเป็นภาพรวมของอุปกรณ์ที่</p>	<p>1. การออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ไม่มีการกำหนดอายุของใบอนุญาตไว้ จึงเป็นการออกให้ครั้งเดียวและเก็บค่าใบอนุญาตครั้งเดียว โดยจะใช้บังคับกับเครื่องอำนวยความสะดวกที่ติดตั้งหลังจากที่กฎกระทรวงใช้บังคับ จึงไม่มีผลกระทบต่อเจ้าของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ได้ทำการติดตั้งและใช้งานอยู่แล้ว</p> <p>2. การออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกจะพิจารณาออกทั้งระบบของการให้บริการในแต่ละสนามบิน และเมื่อได้รับอนุญาตแล้ว การแก้ไขเปลี่ยนแปลงเครื่องอำนวยความสะดวกฯ จะไม่มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตอีก</p> <p>3. เครื่องอำนวยความสะดวกแต่ละประเภทมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานที่แตกต่างกัน ในการขออนุญาตมีการยื่นเอกสารหลักฐานแตกต่างกัน อีกทั้งมาตรฐานที่ กพท. ใช้ในการตรวจสอบก็มีความแตกต่างกัน ดังนั้น จึงไม่สามารถออกรวมกันทุกประเภทได้ในหนึ่งฉบับ</p> <p>4. ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบการสื่อสาร เป็นกลไกการกำกับดูแลผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Provider - ANSP) ที่จะมีการจัดการให้บริการระบบการ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ติดตั้งหรือแยกกัน เช่น 1. กรณีที่สนามบินมีการติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางลม 3 ตัว ที่สนามบินจะคิดเงินรวมเป็นฉบับเดียวหรือต้องคิดแยกเป็น 3 ฉบับ นั้นเท่ากับว่าจะต้องเสียค่าธรรมเนียม 120,000 บาท ใช่หรือไม่ 2. อุปกรณ์ประเภทระบบการสื่อสาร อุปกรณ์ระบบสื่อสารเคลื่อนที่ จะออกให้ฉบับละเครื่องหรือเป็นภาพรวมของในสนามบิน และปกติสนามบินจะต้องขออนุญาตการใช้คลื่นวิทยุต่าง ๆ จาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กสทช. อยู่แล้ว อยากทราบว่าในส่วนของ กพท. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวเพื่อนำไปพัฒนาการบินในด้านใด และ กพท. ไม่มีอำนาจในการใช้คลื่นวิทยุของประเทศไทย ถ้าเกิดจะเก็บค่าธรรมเนียมกับระบบสื่อสารแบบนี้ทำให้ผู้ประกอบการโดนเก็บค่าธรรมเนียม 2 ช่องทาง จากหน่วยงานรัฐนั้นทำให้การปรับเปลี่ยนอัตราค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นเป็นการผลักภาระ/เพิ่มต้นทุนให้ผู้ประกอบการเท่ากับเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมการบินไม่ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินมีความคล่องตัว ชัดต่อนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของ กพท. เอง และแย้งกับนโยบายของรัฐบาลในการกระตุ้นเศรษฐกิจท่องเที่ยว ที่ส่วนหนึ่งแล้วการเดินทางคมนาคมด้านขนส่งทางอากาศก็เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น/ควรแก้ไข ควรพิจารณาการคิดค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ๆ ก. ประเภททัศนวิสัย ที่รวมกันหมดแล้วตั้งแต่ข้อ 1 ถึง ข้อ 6 เป็นฉบับเดียวกัน และประเภทระบบการสื่อสาร เห็นควรไม่คิดค่าธรรมเนียมเนื่องจาก กพท. ไม่ใช่ผู้อนุญาตในการใช้เครื่องมือสื่อสารดังกล่าว รวมถึงไม่มีอำนาจในการอนุญาตใช้คลื่นวิทยุของประเทศ หากต้องการตรวจสอบสภาพความพร้อมการ</p>	<p>สื่อสาร (Communication Services) ในมิติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นการกำกับดูแลตามอำนาจหน้าที่ของ กพท. ที่ได้มีการกำหนดไว้ใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ ฉบับที่ 14 พ.ศ. 2562 หมวด 1/2 และ พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 หมวด 2 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลบริการระบบการสื่อสารให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นกลไกการกำกับดูแลคนละมิติกับกลไกการกำกับดูแลคลื่นความถี่ที่กำกับดูแลโดยสำนักงาน กสทช. ทั้งนี้ ผู้ให้บริการการเดินอากาศที่มีการจัดตั้งการให้บริการระบบการสื่อสารที่มีการใช้คลื่นความถี่จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกลไกของกฎหมายทั้งสองส่วน ซึ่งการดำเนินการของ กพท. สอดคล้องและเป็นไปตามหลักการเดียวกันกับต่างประเทศ เช่น สหราชอาณาจักร จะมีหน่วยงาน CAAUK กำกับดูแลผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร และหน่วยงาน Ofcom กำกับดูแล Aeronautical Radio Licenses หรือออสเตรเลียจะมีหน่วยงาน CASA กำกับดูแลผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร และหน่วยงาน ACMA กำกับดูแล Aeronautical Radio Licenses และ Frequency Assignment และนิวซีแลนด์จะมีหน่วยงาน CAA New Zealand กำกับดูแลผู้ให้บริการระบบการสื่อสาร และหน่วยงาน RSM ของ Ministry of Business, Innovation and Employment กำกับดูแล Aeronautical Radio Licenses และ Frequency Assignment เป็นต้น ซึ่ง กพท. มีการฝึกอบรมและพัฒนา</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ใช้งานเท่านั้น การคิดค่าธรรมเนียมฉบับละ 40,000 บาท ก็ไม่เหมาะสมเพราะมีราคาที่สูงเกินไป (<i>นางสาวพลอยกะพริบ ศรีลัมภ์, กรมท่าอากาศยาน</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากควรเก็บรวมในใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ฉบับเดียวเท่านั้น ไม่ควรเก็บแยกแต่ละประเภท เนื่องจากการเก็บแยกบางอย่างนั้นไม่มีความเหมาะสม เช่น เครื่องหมาย (สีที่ทาติดพื้น) หากสีลบเลือน หรือมีการทาสีใหม่ก็ต้องมีการแจ้งทุกครั้ง และต้องจ่ายค่าธรรมเนียมทุกครั้ง ซึ่งไม่สมเหตุสมผล และจะเกิดความยุ่งยากในการกำกับดูแล และเกิดปัญหายุ่งยากในภายหลัง และส่งผลให้สนามบินไม่ยอมบำรุงรักษาเพราะกลัวจะผิดแบบ ผิดกฎ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจากใบอนุญาตเครื่องหมายสีทาพื้นที่ย้อนแล้ว และจากที่ผ่านมา การแจ้ง กพท. และรอ กพท. ตอบกลับมา ใช้ระยะเวลาบางเรื่องไม่น้อยกว่า 3 เดือน ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยเป็นทอด ๆ เป็นต้น นอกจากนี้เรื่องเครื่องหมายแล้วยังมีพวกป้ายสัญลักษณ์ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายอีกที่ไม่สมควรเก็บ เพราะไม่สมเหตุสมผล</p> <p>- เห็นด้วยในการเก็บค่าธรรมเนียมพวกอุปกรณ์ที่มีระบบชัดเจน หรือมีการรับรองจากหน่วยงานต่าง ๆ เท่านั้น และการเก็บค่าธรรมเนียมเรื่องระบบสื่อสาร ปกติแล้วอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้ดำเนินการขอกับ กสทช. แล้ว แล้ว กพท. มีอำนาจอะไรในการกำกับดูแลเรื่องดังกล่าว มีความรู้ในการรับรองอุปกรณ์หรือไม่ ตรวจสอบอุปกรณ์อย่างไร และ กพท. ไม่ได้มีอำนาจในการกำกับดูแลคลื่นความถี่ใดๆ การเก็บค่าธรรมเนียมแบบนี้ เป็นการฉวยโอกาส</p>	<p>บุคคลากรเพื่อให้มีความรู้และความเชี่ยวชาญเพียงพอในการกำกับดูแลผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Provider - ANSP) ที่จะมีการจัดตั้งการให้บริการระบบการสื่อสาร (Communication Services) ในมิติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ จึงจะเห็นได้ว่าเป็นคนละส่วนกับการให้อนุญาตและกำกับคลื่นความถี่ซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของ กสทช. จึงไม่ใช่กรณีทั้งสองหน่วยงานที่ปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกัน และเพิ่มภาระให้กับผู้ให้บริการแต่ประการใด</p> <p>5. ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตฯ ที่กำหนดขึ้นเพิ่มจากเดิม เนื่องจากค่าธรรมเนียมเดิมเป็นการกำหนดเป็นอัตราที่กำหนดขึ้นในขณะที่กรมการบินพลเรือนเป็นผู้กำกับดูแล ซึ่งมีสถานะเป็นส่วนราชการและได้รับงบประมาณจากรัฐในการดำเนินการ จึงไม่สามารถใช้เป็นบรรทัดฐานในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุน (Cost Recovery) และความเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจได้</p> <p>6. กพท. ปรับข้อความในร่างกฎกระทรวงในข้อ 2 เป็น “ให้ยกเลิกความใน (22) ของข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554” ตามข้อสังเกตของ บพท.</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>เป็นการซ้ำเติมผู้ประกอบการ และควรแบ่งประเภทสนามบิน เพราะ การติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ไม่เท่ากัน รายได้ที่เก็บแต่ละสนามบินก็ไม่เท่ากัน จึงควรแก้ไขใบอนุญาตติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย ฉบับละ 100,000 บาท</p> <p>(นางสาวรัชนิกร ทาจะดี, กรมท่าอากาศยาน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่เหมาะสม เนื่องจากใบอนุญาตติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ควรที่จะปรับให้มีการแยกประเภทของใบอนุญาต เนื่องจากใบอนุญาตดังกล่าวจะต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ทันต่อยุคสมัยอยู่อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เป็นนัยสำคัญนั้นจะต้องดำเนินการขอใบอนุญาตติดตั้งใหม่ทุกครั้ง จึงเห็นควรให้ ปรับ 2 กรณี หากเป็นการขอครั้งแรกให้เป็น ฉบับละ 40,000 บาท ตามร่าง หากเป็นการขอเพิ่มเติมหรือปรับปรุงที่จำเป็นจะต้องขอใบติดตั้งใหม่ ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมกึ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนด (นายณวัฒน์ สุโขบล, กรมท่าอากาศยาน) - ควรแก้ไข เนื่องจากมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมและกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณา ทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวว่าได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสร็จที่ 1274/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการกำหนดอัตราค่าบริการใหม่ หรือไม่เพียงใด โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย นอกจากนี้ 	<p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ ใบอนุญาตติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทละ 40,000 บาท</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>เป็นการยกเลิกเพียงแต่ความใน (22) ข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2554 หรือไม่ เนื่องจากกฎกระทรวงฯ (ฉบับที่ 2) ไม่ได้มีการยกเลิกความใน (22) ข้อ 2 ไว้</p> <p><i>(บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บพท.))</i></p>	
<p>3) การปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่เหมาะสม เนื่องจากตามอ้างอิงสภาพการณ์ และเศรษฐกิจในปัจจุบัน สำหรับอุตสาหกรรมการบินแล้ว ยังสมควรชะลอการปรับค่าธรรมเนียม ต่างๆ ไปก่อน <i>(พรอนันต์ สิงหเสนี, Thai Aviation Academy)</i> - ไม่เหมาะสม เนื่องจากสนามบินสาธารณะ ยังมีจำนวนผู้โดยสารน้อย การเพิ่มค่าธรรมเนียมที่สูงมาก ย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนประกอบการและผู้ใช้บริการย่อมต้องจ่ายค่าบริการที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ ผู้ใช้บริการน้อยลง/ควรแก้ไข ไม่เสนอร่างฉบับนี้ ควรเว้นการพิจารณาร่างหนังสือนี้ออกไปอีกอย่างน้อย 10-15 ปี เพื่อเป็นการบรรเทา ช่วยเหลือ ชับเคลื่อนกิจการธุรกิจการบินในประเทศไทยให้ดีขึ้น <i>(น.ท.อรรถยุทธิ์ ขาวสอาด, Advance Aviation)</i> - ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่พบข้อมูลที่ให้เห็นถึงที่มาของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เช่น ต้นทุนในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ฯ (ทั้งนี้ การคิดค่าใช้จ่ายของผู้ดำเนินการไปตรวจสอบก่อนออกใบอนุญาต-ใบรับรองฯ กพท. ได้มีการคิดค่าใช้จ่ายแยกกันกับใบค่าธรรมเนียมไปแล้ว) เพราะถ้าหากแจ้งว่ากำหนดใหม่เพราะสภาวะเศรษฐกิจ เท่ากับว่า ณ ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของประเทศไทยยังไม่ฟื้นตัวเพราะจากสถานการณ์โควิด19 ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถมีรายได้ตามเป้าหมายส่งผลให้เกิดสภาวะคล่องทางการเงินในอุตสาหกรรมการบิน 	<p>1. กพท. ได้เตรียมการจัดทำร่างกฎกระทรวงฯ ตั้งแต่ปลายปี 2562 แต่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน CAAT จึงชะลอการดำเนินการออกกฎกระทรวงดังกล่าวออกไปก่อนทั้งนี้ จากการประเมินสถานการณ์โควิด-19 ของไทยและข้อมูลอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ในปี 2566 คาดการณ์ว่าเป็นปีที่สถานการณ์โควิดเริ่มคลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล ในปีนี้ กพท. จึงต้องดำเนินการเพื่อออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ให้ครบถ้วนตามกฎหมาย ซึ่งหาก กพท. ไม่ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพื่อเรียกเก็บจากผู้ขอใบอนุญาตและใบรับรองอาจเข้าข่ายเป็นการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ได้ และตามหลักการของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 การออกกฎหมายลำดับรองต้องออกภายในปี 4 นับจากวันที่พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์ฯ มีผลบังคับ (ภายในพฤศจิกายน 2566)</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>หลายธุรกิจ (อ้างอิงจาก https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/ReportPage.aspx?reportID=409&language=th) และเป็นผลกระทบ/เพิ่มต้นทุนให้ผู้ประกอบการเท่ากับเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมการบินไม่ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินมีความคล่องตัว ขัดต่อนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของ กพท. เอง และแย้งกับนโยบายของรัฐบาลในการกระตุ้นเศรษฐกิจท่องเที่ยว ที่ส่วนหนึ่งแล้วการเดินทางคมนาคมด้านขนส่งทางอากาศก็เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น/ควรแก้ไข ทั้งนี้ หาก กพท. ไม่ทบทวนพิจารณาให้เหมาะสมและยืนยันในการเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวนี้ กพท. ต้องพิจารณาเรื่องการกำหนดประเภทและแบ่งกลุ่มท่าอากาศยานที่ควรจัดเก็บค่าธรรมเนียมไว้ด้วย ควรใช้หลักเศรษฐศาสตร์หรือปริมาณผู้ใช้งาน จำนวนเที่ยวบิน เป็นเกณฑ์และปรับเปลี่ยนในแต่ละปี เพราะการจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองสนามบินแบบไม่แบ่งประเภทของกลุ่มท่าอากาศยาน ทำให้เห็นได้ชัดว่าเป็นการผลักภาระค่าใช้จ่ายให้สนามบินที่มีเที่ยวบินไม่มากต้องแบกรับต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมของสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินนานาชาติ ที่เป็นสนามบินพาณิชย์เหมือนกัน แต่ขนาดของสนามบินไม่เท่ากัน ต้นทุนและรายรับก็ไม่เหมือนกัน แต่การคิดค่าธรรมเนียมใหม่ของ กพท. ดังกล่าว ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการคิดค่าธรรมเนียมของสนามบินในประเทศ (<i>นางสาวพลอยกะพรวิศรลัมพ์, กรมท่าอากาศยาน</i>)</p> <p>- ควรแก้ไข ข้อ 3(24) ค ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ กรณี บัลลูนมีกิจกรรมหารายได้โดยนำบัลลูนออกไปแสดงในสถานที่ต่างๆ</p>	<p>2. ตามอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ใน (30) กำหนดให้การต่ออายุใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตใบสำคัญ ใบรับรอง แต่ละฉบับ จึงไม่สามารถจะกำหนดให้ลดค่าธรรมเนียมการต่ออายุลงในร่างกฎกระทรวงได้ เนื่องจากจะเป็นการขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติฯ</p> <p>3. การแบ่งประเภทสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวเพื่อกำหนดค่าธรรมเนียมสำหรับใบรับรองสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวแต่ละประเภทเป็นการแบ่งประเภทตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงการขอรับและการขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และการขอเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานให้แตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2554 ซึ่งจะเป็นการแบ่งตามประเภทการใช้งาน คือ เพื่อการพาณิชย์และการทำงานทั่วไป จึงไม่สามารถจัดกลุ่มประเภทสนามบินตามขนาดหรือปริมาณผู้โดยสาร เพื่อนำมากำหนดค่าธรรมเนียมแต่ละกลุ่มให้แตกต่างกันได้</p> <p>4. ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ฉบับละ 2,000 บาท ยังคงเป็นไปตามกฎกระทรวงฯ ฉบับเดิม ในส่วนที่มีการปรับปรุงคืออัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ และที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่รองรับการบินทั่วไป ซึ่งจะเป็นกรณีใหม่ที่ขึ้น</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ในต่างจังหวัด ปีละ 3-4 ครั้ง ๆ 2-3 วัน ซึ่งบริษัทมีกำไรไม่สูงนัก หากเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ขึ้นลงชั่วคราวอัตรา 100,000 บาท บริษัทจะไม่มีกำไร และไม่สามารถทำกิจกรรมแสดงบัลลูนในต่างจังหวัดได้เลย จึงเห็นควรให้เรียกเก็บตามอัตราเดิมคือ 2,000 บาท <i>(นายธีรพัฒน์ ต้นสุขะรัตน์)</i></p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากค่าครองชีพที่สูงขึ้น แต่เศรษฐกิจแย่งลง และผลกระทบจากสถานะการณ์โควิดระบอบ ทำให้ไม่มีรายได้เลี้ยงองค์กร แต่การเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากเดิม 4 เท่า เป็นการซ้ำเติมผู้ประกอบการเสียมากกว่า ทำให้การเติบโตและการฟื้นตัวด้านการบินที่ได้รับผลกระทบสูงสุด ไม่อาจกลับมาประกอบการได้เหมือนเดิม อย่างน้อยควรเพิ่มแค่เพียงเท่าเดียว/ควรแก้ไขใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ</p> <p>ก. สำหรับสนามบินพาณิชย์ ฉบับละ 200,000 บาท ข. สำหรับสนามบินที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 100,000 บาท ค. สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ ฉบับละ 20,000 บาท ง. สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 10,000 บาท</p> <p><i>(นางสาวรัชนิกร ทำจะดี, กรมท่าอากาศยาน)</i></p> <p>- ไม่เหมาะสมเพราะใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทุกประเภท มีอายุ 10 ปี เท่ากับว่า จะต้องชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าวทุก ๆ ครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะครั้งแรก หรือขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน ทำให้เพิ่มภาระต้นทุนของการดำเนินงานสนามบินเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งอาจส่งผลกระทบต่อภาคประชาชน เพราะต้นทุนทุกที่</p>	<p>ลงชั่วคราวนั้นมีการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์หรือบริการสำหรับการบินทั่วไปและมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการ จึงไม่ใช่กรณีที่ผู้ประกอบการบัลลูนขออนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวเพื่อให้ในกิจการของตนในลักษณะส่วนบุคคลซึ่งยังคงต้องเสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวในอัตรา 2,000 บาท ตามเดิม</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ</p> <p>(ก) สำหรับสนามบินพาณิชย์ ฉบับละ 500,000 บาท (ข) สำหรับสนามบินที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 200,000 บาท (ค) สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ ฉบับละ 100,000 บาท (ง) สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 50,000 บาท</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>เพิ่มขึ้นส่งผลให้ค่าใช้จ่ายดำเนินงานสนามบินเพิ่มขึ้น ส่งผลถึงค่าภาษีสนามบินที่เพิ่มขึ้น และต่อไปถึงประชาชนและภาคเศรษฐกิจในอนาคต/ควรแก้ไขปรับปรุงให้ค่าธรรมเนียมมีการแยกประเภทออกจากกัน 1. การขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ครั้งแรก ให้ใช้อัตราค่าธรรมเนียมตามที่ระบุไว้ตามร่าง และ 2. การขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้มีอัตราค่าธรรมเนียมที่ลดลง กึ่งหนึ่ง หรือ หนึ่งในสี่ของค่าธรรมเนียมตามร่าง <i>(นายณวัฒน์ สุโขบล, กรมท่าอากาศยาน)</i></p>	
<p>4) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>	<p>- เหมาะสม เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลง ยังคงเหมือนประกาศ กพท. เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง ที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 <i>(พรอนันต์ ลingham, Thai Aviation Academy)</i></p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากค่าธรรมเนียมเดิมมีราคาสูงมากเป็นต้นทุนประกอบการอยู่แล้ว การเพิ่มค่าธรรมเนียม เปรียบเสมือนการส่งเสริมให้ ผู้ประกอบการปิดกิจการเพื่อหยุดการประกอบการในที่สุด/ควรแก้ไข ไม่ควรเสนอร่างระเบียบนี้ ควรชะลอการพิจารณาออกไปอย่างน้อย 10-15 ปี <i>(น.ท.อรรถยุทธ ชาวสอาด, Advance Aviation)</i></p> <p>- เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ <i>(นายทศพล สุขโต, บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด)</i></p>	<p>1. ค่าธรรมเนียมใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นอัตราเดิมตามที่กำหนดไว้ในประกาศ กพท. เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง ที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มิได้เป็นการกำหนดเพิ่มเติม</p> <p>2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) มีอำนาจยกเว้นค่าธรรมเนียมตามมาตรา 6 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ อยู่แล้ว ในกรณีที่มีเหตุผลความจำเป็น โดยต้องออกเป็นกฎกระทรวง</p> <p>3. การกำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ได้นำเรื่องรายได้ของผู้ได้รับใบรับรองฯ (สายการบิน) มาคำนวณ เนื่องจากต้นทุนในการดำเนินการของ กพท. เกี่ยวกับด้านการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยไม่เกี่ยวข้องกับรายได้ที่เกิดขึ้นจากการประกอบการของ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากการเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มไม่ได้เป็นสิ่งที่จะยืนยันได้ว่าจะพัฒนาหรือส่งเสริมอะไรให้ดีขึ้น ซ้ำยังเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมด้านการบินที่กำลังรอการฟื้นตัวให้หนักไปกว่าเดิม (<i>บุคคลด้านการบิน</i>)</p> <p>- ควรแก้ไขข้อ 4 (28/1) (จ) ค่าธรรมเนียม AOC ครั้งแรกตาม ข้อ 4 (28/1) (จ) บัลลูน ค่าธรรมเนียมครั้งแรกเริ่มที่ 1.5 ลบ หากเฉลี่ย 3 ปี ตกปีละ 0.5 ลบ แต่โดยที่บริษัทมีกำไรสุทธิย้อนหลัง 4 ปี ตกปีละ 0.6 ลบ ก็จะไม่เสียกำไรสิทธิเพื่อนำไปใช้ขยายกิจการ หรือลงทุนด้าน Airworthiness / Safety Management เพียงปีละ 0.1 ลบ ซึ่งเป็นจำนวนที่น้อยมาก และยังมีธรรมเนียมอื่นๆตามประกาศนี้เรียกเก็บเพิ่มขึ้นอีก จึงเห็นควรให้ กพท. เรียกเก็บค่าธรรมเนียม AOC อยู่ระหว่างปีละ 0.1-0.2 ลบ (<i>นายธีรพัฒน์ ต้นสุขะรัตน์</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่เป็นธรรมในการเก็บค่าธรรมเนียมระหว่างการบินประจำ และการบินแบบเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ การประกอบกิจการของสายการบินแบบประจำ จะมีรายได้ต่อปี อาจเป็นหลายหมื่นแสนล้านบาทต่อปี แต่สายการบินแบบไม่ประจำมีรายได้ต่อปี ไม่ก็สิบล้านบาท แต่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเท่ากัน ซึ่งเห็นว่าไม่เป็นธรรม หาก กพท. มีนโยบายที่จะสนับสนุนการเดินทางอากาศ ก็อยากให้ทบทวนการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใหม่อย่างเป็นธรรม/ควรแก้ไข ควรเก็บค่าธรรมเนียม โดยพิจารณาแยกดังนี้ 1. แบบบินประจำ 2. แบบเช่าเหมาลำ 3. จำนวนของเครื่องบิน ขอเสนอให้เก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการบินแบบเช่าเหมาลำในอัตรา 1 ใน 4 ของร่างกฎกระทรวงครับ (<i>แสงชัย หมายเจริญศรี, HS AVIATION</i>)</p>	<p>ผู้ได้รับใบรับรองฯ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมของใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนซึ่งเป็นการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีกำหนดค่าธรรมเนียมไว้แตกต่างกันในกรณีการทำการบินประจำและการทำการบินแบบไม่ประจำ</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ</p> <p>(ก) เครื่องบิน น้ำหนักขึ้นสูงสุดตั้งแต่ 5,700 กิโลกรัม เป็นต้นไป</p> <p>1) ภายในประเทศ (Domestic) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 2,465,000 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 2,200,000 บาท</p> <p>2) ภูมิภาคเอเชีย (ASIA) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 5,565,000 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 4,000,000 บาท</p> <p>3) ภูมิภาคอื่นนอกจาก 1) และ 2) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 7,065,000 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 5,450,000 บาท</p> <p>(ข) เครื่องบิน น้ำหนักขึ้นสูงสุดไม่เกิน 5,700 กิโลกรัม</p> <p>1) ภายในประเทศ (Domestic) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 1,232,500 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 1,100,000 บาท</p> <p>2) ภูมิภาคเอเชีย (ASIA) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 2,732,500 บาท</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากค่าธรรมเนียมใบรับรอง AOC สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศแบบไม่ประจำควรมีการพิจารณาอัตราครึ่งหนึ่ง หรือ 1/4 ของค่าธรรมเนียมแบบประจำเนื่องจากมูลค่าของการทำการค้าขายไม่เท่ากัน โดยเฉพาะผู้ประกอบการแบบ Ad-hoc ซึ่งรายได้ไม่ได้เท่ากับผู้ประกอบการรายใหญ่ (<i>อรรถกร จารุมนี, Siam Land Flying</i>)</p>	<p>ข) การต่ออายุ ฉบับละ 2,000,000 บาท 3) ภูมิภาคอื่นนอกจาก 1) และ 2) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 3,532,500 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 2,700,000 บาท (ค) เฮลิคอปเตอร์ น้ำหนักขึ้นสูงสุดตั้งแต่ 3,192 กิโลกรัม เป็นต้นไป 1) ภายในประเทศ (Domestic) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 2,065,000 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 1,800,000 บาท 2) ภูมิภาคต่างประเทศ (International) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 2,765,000 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 2,300,000 บาท (ง) เฮลิคอปเตอร์ น้ำหนักขึ้นสูงสุดไม่เกิน 3,192 กิโลกรัม 1) ภายในประเทศ (Domestic) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 1,032,500 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 900,000 บาท 2) ภูมิภาคต่างประเทศ (International) ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 1,382,000 บาท ข) การต่ออายุ ฉบับละ 1,150,000 บาท (จ) บัลลูน 1) การออกครั้งแรก ฉบับละ 1,500,000 บาท 2) การต่ออายุ ฉบับละ 1,300,000 บาท</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
5) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากค่าธรรมเนียมเดิมมีราคาที่สูงมากอยู่แล้ว การเพิ่มค่าธรรมเนียม เปรียบเสมือนการยกเลิกการประกอบการกิจการการบินพลเรือนในประเทศไทย มากกว่าส่งเสริมกิจการฯ/ ควรแก้ไข ไม่ควรเสนอร่างระเบียบขึ้นค่าธรรมเนียมฉบับนี้ (น.ท.อรรถยุทธ ขาวสะอาด, Advance Aviation)</p> <p>- เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ (นายทศพล สุขโต, บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด)</p> <p>- กพร 97 ยังมีผลบังคับใช้อยู่ ซึ่งตามข้อ 4(28/2) (ข) ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบไม่ประจำ ไม่มีบัลลูนระบุไว้ (นายธีรพัฒน์ ต้นสุขะรัตน์)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่เป็นธรรม ในการเก็บค่าธรรมเนียม ระหว่างการบินประจำ และการบินแบบเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ การประกอบการของสายการบินแบบประจำ จะมีรายได้ต่อปี อาจเป็นหลายหมื่นแสนล้านบาทต่อปี แต่สายการบินแบบไม่ประจำมีรายได้ต่อปี ไม่ก็สิบล้านบาท แต่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเท่ากัน ซึ่งเห็นว่าเป็นไม่เป็นธรรม หาก กพท.มีนโยบายที่จะสนับสนุนการเดินทางอากาศ ก็อยากให้ทบทวนการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใหม่อย่างเป็นธรรม/ควรแก้ไข ควรเก็บค่าธรรมเนียม โดยพิจารณาแยกดังนี้</p> <p>1. แบบบินประจำ 2. แบบเช่าเหมาลำ 3. จำนวนของเครื่องบิน</p> <p>ขอเสนอให้เก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการบินแบบเช่าเหมาลำในอัตรา 1 ใน 4 ของร่างกฎกระทรวงครับ (แสงชัย หมายเจริญศรี, HS AVIATION)</p>	<p>1. ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนกำหนดขึ้นใหม่ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 โดยใช้แทนใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศที่ออกตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ดังนั้น กพท. ยังไม่เคยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนมาก่อน</p> <p>2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) มีอำนาจยกเว้นค่าธรรมเนียมตามมาตรา 6 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ อยู่แล้ว ในกรณีที่มีเหตุผลความจำเป็น โดยต้องออกเป็นกฎกระทรวง</p> <p>3. ตามร่างกฎกระทรวงไม่มีการกำหนดค่าธรรมเนียมกรณีใช้บัลลูนในการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบไม่ประจำ ซึ่งกรณีบัลลูนจะกำหนดค่าธรรมเนียมไว้ในกรณีของใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการประกอบกิจการทำงานทางอากาศ ฉบับละ 300,000 บาท</p> <p>4. ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบประจำ มีกำหนด และแบบไม่ประจำ และประเภทการประกอบกิจการทำงานทางอากาศ กำหนดไว้ไม่เท่ากัน</p> <p>5. อัตราค่าธรรมเนียมใหม่ที่กำหนดไว้ในร่างกฎกระทรวงฯ เป็นอัตราที่สอดคล้องและไม่เกินอัตราขั้นสูงตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศฯ โดยคำนวณจากหลักเกณฑ์การคำนวณต้นทุน และเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าธรรมเนียมที่หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบค่าธรรมเนียมระหว่างประจำและไม่ประจำ และอายุของใบอนุญาต ดูไม่เหมาะสมกัน เพราะอายุใบอนุญาตมีความต่างกัน 1/2 แต่ราคาไม่เป็นไปตามเหมาะสมกับอายุ นอกจากนี้เมื่อคิดคำนวณจากทั้งค่าธรรมเนียมของ AOC และ AOL ทำให้ผู้ประกอบการอาจจะไม่สามารถหาผลกำไรได้ และธุรกิจด้านนี้จะไม่เกิดในเมืองไทย (<i>อรรถกร จารุมณี, Siam Land Flying</i>)</p>	<p>ต่างประเทศเรียกเก็บ ยังถือว่าเป็นอัตราที่ต่ำ นอกจากนี้ การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองตามร่างกฎกระทรวงฯ มีความสอดคล้องและเป็นไปตามแนวทางของหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม และค่าบริการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ</p> <p>(ก) ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบประจำมีกำหนด</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็ง ฉบับละ 5,000,000 บาท 2) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็งขนาดเล็กน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น ไม่เกิน 5,700 กิโลกรัม ขึ้นไป ฉบับละ 2,500,000 บาท <p>(ข) ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบไม่ประจำ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็ง ฉบับละ 3,000,000 บาท 2) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็งขนาดเล็กเครื่องยนต์เดียว ฉบับละ 1,500,000 บาท 3) กรณีใช้เฮลิคอปเตอร์ ฉบับละ 1,500,000 บาท <p>(ค) ประเภทการประกอบกิจการทำงานทางอากาศ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็ง ฉบับละ 1,000,000 บาท 2) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็งขนาดเล็กเครื่องยนต์เดียว

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		<p>ฉบับละ 500,000 บาท</p> <p>3) กรณีใช้เฮลิคอปเตอร์ ฉบับละ 500,000 บาท</p> <p>4) กรณีใช้บัลลูน ฉบับละ 300,000 บาท</p> <p>5) กรณีใช้อากาศยานประเภทอื่นนอกจาก 1) 2) 3) และ 4) ฉบับละ 200,000 บาท</p> <p>และเพิ่มวรรคท้าย “ในกรณีที่มีการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภท (ข) และ (ค) รวมกันในฉบับเดียวกันให้ใช้อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับประเภท (ข)”</p> <p>เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงกรณีที่มีการใบอนุญาตรวมกันหลายประเภทของการขนส่งในฉบับเดียว”</p>
<p>6) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ</p>	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากค่าธรรมเนียมเดิม มีราคาสูงมากอยู่แล้ว ประกอบกับกิจการการให้บริการจราจรทางอากาศได้ผลประกอบการลดลง เนื่องมาจากการแพร่ระบาดของไวรัส โควิด-19 จึงควรแก้ไข ไม่ควรเสนอร่างระเบียบฉบับนี้ ควรชะลอการพิจารณาออกไปอย่างน้อย 10-15 ปี เพื่อให้ ผู้ประกอบการมีต้นทุนประกอบการที่ดีขึ้นเสียก่อน (<i>น.ท.อรรถยุทธ ชาวสอาด, Advance Aviation</i>)</p> <p>- เนื่องจากมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิม และกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวว่าได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสร็จที่ 1275/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการ</p>	<p>1. ใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ กำหนดขึ้นใหม่ ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ดังนั้น กพท. ยังไม่เคยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศมาก่อน</p> <p>2. กพท. ได้เตรียมการจัดทำร่างกฎกระทรวงฯ ตั้งแต่ปลายปี 2562 แต่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน CAAT จึงชะลอการดำเนินการออกกฎกระทรวงดังกล่าวออกไปก่อน ทั้งนี้ จาก การประเมินสถานการณ์โควิด-19 ของไทยและข้อมูลอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ในปี 2566 คาดการณ์ว่าเป็นปีที่สถานการณ์โควิดเริ่มคลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล ในปีนี้ กพท. จึงต้องดำเนินการเพื่อออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองให้ครบถ้วนตาม</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>กฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการกำหนดอัตราค่าบริการใหม่หรือไม่เพียงพอ โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย (บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.))</p>	<p>กฎหมาย ซึ่งหาก กพท. ไม่ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพื่อเรียกเก็บจากผู้ขอใบอนุญาตและใบรับรองอาจเข้าข่ายเป็นการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ได้ และตามหลักการของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 การออกกฎหมายลำดับรองต้องออกภายในปี 4 ปี นับจากวันที่พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์ฯ มีผลบังคับ (ภายในพฤศจิกายน 2566)</p> <p>3. ในการกำหนดค่าธรรมเนียม กพท. ได้นำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีมาพิจารณาแล้ว โดยหากคำนวณจากต้นทุนในการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีขั้นตอนของการตรวจสอบเอกสารประกอบคำขอซึ่งมีรายละเอียดมาก รวมถึงการออกไปตรวจสอบการดำเนินงาน ณ สถานที่จริง ค่าธรรมเนียมจะเกินกว่าอัตราขั้นสูงที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และโดยที่ใบรับรองฯ มีอายุสูงสุดได้ 10 ปี และครอบคลุมการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับน่านฟ้าทั้งหมดของประเทศไทย และสำหรับทุกสนามบินในประเทศ ค่าธรรมเนียมที่กำหนดขึ้นจึงอยู่ในวิสัยที่ผู้ให้บริการสามารถจ่ายได้เมื่อเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมใบรับรองฯ นี้ เป็นการกำหนดขึ้นใหม่และไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขัน</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		<p>ทางธุรกิจ เนื่องจาก ขณะนี้ประเทศไทยมีผู้ให้บริการเพียงสองราย คือ บวท. ในฐานะผู้ให้บริการหลัก และกองทัพเรือ ที่ให้บริการเฉพาะขอบเขตของสนามบินอู่ตะเภา</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ ใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ทุกประเภท ฉบับละ 1,000,000 บาท</p>
<p>7) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน</p>	<p>- เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิม และกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวว่าได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสรีที่ 1275/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการกำหนดอัตราค่าบริการใหม่หรือไม่เพียงใด โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย (บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.))</p>	<p>ในการกำหนดค่าธรรมเนียม กพท. ได้นำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีมาพิจารณาแล้ว โดยหากคำนวณจากต้นทุนในการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ซึ่งมีขั้นตอนของการตรวจสอบเอกสารประกอบคำขอซึ่งมีรายละเอียดมาก รวมถึงการออกไปตรวจสอบการดำเนินงาน ณ สถานที่จริง ค่าธรรมเนียมจะเกินกว่าอัตราขั้นสูงที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และโดยที่ใบรับรองฯ มีอายุสูงสุดได้ 10 ปี และครอบคลุมการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ของประเทศไทยทั้งหมด และสำหรับทุกสนามบินในประเทศ ค่าธรรมเนียมที่กำหนดขึ้นจึงอยู่ในวิสัยที่ผู้ให้บริการสามารถจ่ายได้เมื่อเทียบกับ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		<p>ประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมใบรับรองฯ นี้ เป็นการกำหนดขึ้นใหม่ และไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจ เนื่องจาก ขณะนี้ประเทศไทยมีผู้ให้บริการเพียงสองราย คือ บวท. ในฐานะผู้ให้บริการหลัก และกองทัพเรือที่ให้บริการเฉพาะขอบเขตของสนามบินอุตะเถา</p>
<p>8) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน</p>	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ในการบริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินตามข้อ 2 ได้จากเครื่องมือตรวจวัดที่เกี่ยวข้องด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นบริการของภาครัฐแก่อุตสาหกรรมการบินของประเทศและไม่ได้เรียกเก็บค่าบริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินใดๆ จากผู้รับบริการ (นางสาวเมษา วัลยาภรณ์, กรมอุตุนิยมวิทยา)</p>	<p>การออกใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ สามารถออกให้กับผู้ขอที่สามารถให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นภาครัฐหรือเอกชน จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรองไว้ แต่โดยที่ประเทศไทยกำหนดให้กรมอุตุนิยมวิทยาซึ่งเป็นหน่วยงานราชการทำหน้าที่ในการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่งกรมอุตุนิยมวิทยาต้องดำเนินการขอรับใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ดังนั้น กพท. จึงยกเว้นการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินที่ออกให้กับส่วนราชการเนื่องจาก กรมอุตุนิยมวิทยาเป็นผู้ให้บริการข้อมูลโดยไม่มีเรียกเก็บค่าบริการ</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ ใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ฉบับละ 1,000,000 บาท</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
9) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการชาวสารการบิน	ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น	-
10) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	<p>- เนื่องจากมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิม และกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวว่าได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสรีจที่ 1275/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการกำหนดอัตราค่าบริการใหม่หรือไม่เพียงพอ โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย (บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.))</p>	<p>ในการกำหนดค่าธรรมเนียม กพท. ได้นำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีมาพิจารณาแล้ว โดยหากคำนวณจากต้นทุนในการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ซึ่งมีขั้นตอนของการตรวจสอบเอกสารประกอบคำขอซึ่งมีรายละเอียดมาก รวมถึงการออกไปตรวจสอบการดำเนินงาน ณ สถานที่จริง ค่าธรรมเนียมจะเกินกว่าอัตราขั้นสูงที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และโดยที่ใบรับรองฯ มีอายุสูงสุดได้ 10 ปี และครอบคลุมการให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สำหรับทุกสนามบินในประเทศ ค่าธรรมเนียมที่กำหนดขึ้นจึงอยู่ในวิสัยที่ผู้ให้บริการสามารถจ่ายได้เมื่อเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมใบรับรองฯ นี้ เป็นการกำหนดขึ้นใหม่ และไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจ เนื่องจาก ขณะนี้ประเทศไทยมีผู้ให้บริการเพียงรายเดียว คือ บวท.</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
<p>11) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (รวมการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมหนึ่งหลักสูตร)</p>	<p>- ไม่เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน (<i>พรอนันต์ สิงห์เสนี, Thai Aviation Academy</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากการเจริญเติบโตของตลาดการผลิตนักบินลดลง โรงเรียนการบินขาดทุน และปิดตัวลงไปหลายแห่ง การขึ้นค่าธรรมเนียมเหมือนการซ้ำเติมการประกอบกิจการไม่ให้เติบโตได้อีก/ควรแก้ไข ควรลดค่าธรรมเนียมเดิมลง และไม่เสนอร่างระเบียบค่าธรรมเนียมใหม่ ไปอีกอย่างน้อย 20 -30 ปี เพื่อร่วมสร้างกิจการการบินให้เติบโตขึ้นทดแทนที่ปิดตัวไป (<i>น.ท.อรรถยุทธ ชาวสอาด, Advance Aviation</i>)</p> <p>- เห็นควรให้มีกำหนดกรณีบัลลูนด้วย ทั้งช่าง และ นักบิน เนื่องจากบริษัทมีความจำเป็นต้องฝึกอบรมช่างและนักบิน ในอนาคตอีก (<i>นายธีรพัฒน์ ต้นสุขะรัตน์</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากการศึกษาเป็นกิจการหนึ่งที่รัฐบาลให้การสนับสนุนส่งเสริมมาโดยตลอด เพราะเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาของประเทศ ดังจะเห็นได้ว่า รัฐบาลได้ออกมาตรการการส่งเสริมการศึกษา อาทิ เช่น ยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคลให้กับสถาบันการศึกษาที่สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ และการยกเว้นภาษีนำเข้าหนังสือต่าง ๆ เป็นต้น สถาบันฝึกอบรมด้านการบินก็เป็นหนึ่งในระบบการศึกษาที่ควรต้องมีการส่งเสริมเช่นกัน เพราะเป็นการให้การศึกษาด้านการบินกับประชาชนเพื่อพัฒนาด้านการบินของประเทศ การปรับขึ้นอัตราค่าธรรมเนียม 100% จาก 50,000 เป็น 100,000 บาท จะเป็นการเพิ่มภาระอย่างมากให้กับสถาบัน และส่งผลกระทบต่อผู้เข้าอบรม ทาง กพท. ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของรัฐที่ช่วยส่งเสริมด้านการบินของประเทศ จึง</p>	<p>ค่าธรรมเนียมใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (รวมการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมหนึ่งหลักสูตร) เป็นอัตราเดิมตามที่กำหนดไว้ในประกาศ กพท. เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง ที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มิได้เป็นการกำหนดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม ส่วนการต่ออายุใบรับรองต้องกำหนดตามอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ใน (30) กำหนดให้การต่ออายุใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตใบสำคัญ ใบรับรอง แต่ละฉบับ จึงไม่สามารถจะกำหนดให้ลดค่าธรรมเนียมการต่ออายุลงในกฎกระทรวงได้</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ควรส่งเสริมการศึกษาด้านการบิน โดยไม่มีการเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน โดยเฉพาะสถาบันที่ดำเนินการอบรมเฉพาะภาคทฤษฎี ที่ไม่มีการฝึกการปฏิบัติจริง เพื่อส่งเสริมให้ผู้เข้าอบรมสามารถเข้าสู่การศึกษาได้ง่าย (<i>สุวรรณีย์ แสงไกรรุ่งโรจน์, บริษัทไทย เจนเนอรัล เอวิเอชั่น เทคโนโลยี จำกัด</i>)</p>	
<p>12) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการต่ออายุใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง</p>	<p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากค่าธรรมเนียมเดิมมีราคาสูงมากอยู่แล้ว การเพิ่มค่าธรรมเนียมให้มากขึ้น คือการจูงใจขับเคลื่อนให้ผู้ขอฯ มีภาระค่าใช้จ่ายมากขึ้น/ควรแก้ไข ควรใช้ค่าธรรมเนียมเดิมต่อไปอีกอย่างน้อย 15-20 ปี แล้วจึงพิจารณาใหม่ ตามการเจริญเติบโตของตลาดธุรกิจการบิน (<i>น.ท.อรรถยุทธ ขาวสะอาด, Advance Aviation</i>)</p> <p>- เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ (<i>นายทศพล สุขโต, บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากควรมีการเก็บในอัตราที่ต่ำกว่าการออกครั้งแรก เพราะหาเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย (<i>นางสาวพลอยกะพริบ ศรีลัมภ์, กรมท่าอากาศยาน</i>)</p>	<p>ค่าธรรมเนียมการต่ออายุใบอนุญาต/ใบรับรองต้องกำหนดตามอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ใน (30) กำหนดให้การต่ออายุใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตใบสำคัญ ใบรับรอง แต่ละฉบับ จึงไม่สามารถจะกำหนดให้ลดค่าธรรมเนียมการต่ออายุลงในกฎกระทรวงได้</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมการต่ออายุใบอนุญาต/ใบรับรองไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ</p>
<p>13) การปรับปรุงการยกเว้นค่าธรรมเนียมและอัตราใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง</p>	<p>- เหมาะสมเนื่องจากการยกเว้นค่าใช้จ่าย ย่อมส่งเสริมกิจการให้เติบโตได้ดีขึ้น/ควรแก้ไข ควรพิจารณาการยกเว้นในขั้นต่อไปอีกอย่างน้อย 10 ปี เพื่อส่งเสริมให้ ผู้ประกอบการสร้างต้นทุนได้เร็วขึ้น (<i>น.ท.อรรถยุทธ ขาวสะอาด, Advance Aviation</i>)</p>	<p>1. การกำหนดยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาต/ใบรับรอง ถูกกำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 โดยเป็นการยกเว้นตามหลักการไม่มีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด ซึ่งหากมีกรณีที่เป็นที่ รวค. พิจารณาแล้วเห็นควรกำหนด</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>- เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ (<i>นายทศพล สุขโต, บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด</i>)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากการยกเว้นค่าธรรมเนียมให้แก่ส่วนราชการ น่าจะพิจารณาบนพื้นฐานของวัตถุประสงค์อย่างเดียวกัน เนื่องจากส่วนราชการไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไร และเป็นการดำเนินการเพื่อให้บริการสาธารณะซึ่ง กพท. ในฐานะหน่วยงานของรัฐประเภทหนึ่งสามารถจะสนับสนุนการจัดให้มีบริการสาธารณะดังกล่าวได้ กรณีที่มีการตัดการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ 2 (24) ออกเพียงกรณีเดียว มีเหตุเหมือนหรือแตกต่างกับการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกใบรับรองอื่น ๆ ที่ออกให้แก่ส่วนราชการอย่างไร ทั้งนี้ กรณีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือไม่เรียกเก็บระหว่างส่วนราชการหรือเอกชนนั้นไม่อาจถือเป็นการเลือกปฏิบัติที่แตกต่างกันได้ トラบเท่าที่การพิจารณาออกใบรับรองอยู่ภายใต้มาตรฐานเดียวกัน เพราะค่าธรรมเนียมก็ถือเป็นการเรียกเก็บภาษีอย่างหนึ่ง ซึ่งหากส่วนราชการจะต้องจ่ายก็เป็นการนำเงินภาษีมาจ่ายเช่นกัน และโดยที่ ทย. เป็นส่วนราชการที่ไม่ได้แสวงหากำไร การไม่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมดังกล่าว อาจมีผลกระทบประมาณเกินสมควรและอาจมีผลต่อการเรียกเก็บค่าบริการต่าง ๆ จากผู้ใช้บริการในโอกาสต่อไปได้ จึงเห็นควรให้คงกรณีการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ</p>	<p>ยกเว้นค่าธรรมเนียมบางประเภทเพิ่มเติมด้วยเหตุผลความจำเป็นพิเศษ สามารถออกเป็นกฎกระทรวงได้</p> <p>2. ผู้ดำเนินการสนามบินที่ให้บริการสาธารณะไม่ว่าจะดำเนินการโดยรัฐหรือเอกชนมีการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการเช่นเดียวกัน โดยค่าบริการมีการคิดจากต้นทุนในการบริการภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกัน ซึ่งการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรอง ตามหลักการจะเรียกเก็บจากผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบินทุกรายไม่ว่าผู้ประกอบการนั้นจะมีสถานะเป็นราชการ รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนโดยไม่มีการยกเว้น ตามหลักการไม่เลือกปฏิบัติสำหรับกรณีของกรมท่าอากาศยานแม้มีสถานะเป็นส่วนราชการแต่ก็ถือเป็นผู้ประกอบการสนามบินรายหนึ่งซึ่งมีการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้โดยสาร สายการบิน และอากาศยานที่มาใช้บริการเช่นเดียวกับผู้ประกอบการสนามบินรายอื่น ดังนั้น จึงไม่เหมาะสมที่จะยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองที่ออกให้กรมท่าอากาศยานเพียงหน่วยงานเดียว อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ประกอบการเป็นส่วนราชการที่ไม่มีการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการอาจมีการพิจารณายกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองบางประเภทให้ได้ เช่น กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นต้น</p> <p>3. เจตนารมณ์ของกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 ในการยกเว้นค่าธรรมเนียมใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ตามข้อ 2 (24) ที่ออกให้แก่ส่วนราชการ ตามข้อ 4 (1) เช่นเดิม (นางสาวพลอยกะพริบ ศรีลัมพ์, กรมท่าอากาศยาน)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากควรรยกเว้นหน่วยงานราชการ เช่น กรมท่าอากาศยาน กรมอุตุนิยมวิทยา เนื่องจาก หน่วยงานราชการ เป็นหน่วยงานที่ส่งเสริมการบินและระบบขนส่งสาธารณะให้เข้าถึง ประชาชน ไม่ได้แสวงหาผลประโยชน์ใดๆ รวมถึงการเก็บ ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารเพียง 50 บาท เท่านั้น และหากจำเป็นต้อง เก็บค่าธรรมเนียม ควรเก็บแค่กึ่งหนึ่ง เป็นต้น (นางสาวรัชนิกร ทำจะดี, กรมท่าอากาศยาน)</p> <p>- ไม่เหมาะสม เนื่องจากเดิมกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและ อัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 และที่แก้ไข เพิ่มเติม ข้อ 4 ได้กำหนดให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือการ รับรองตามข้อ 2 (24) ที่ออกให้แก่ส่วนราชการ แต่ร่างกฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่3) พ.ศ. 2565 ได้แก้ไขโดยตัดเนื้อหาในส่วนนี้ออก ทำให้ ค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือการรับรองตามข้อ 2 (24) ที่ออกให้แก่ ส่วนราชการไม่ได้รับการยกเว้นอีกต่อไป กรณีนี้จึงอาจถือเป็นการ เลือกลงปฏิบัติได้ เนื่องจากกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2554 มีการระบุ เหตุผลในการออกกฎว่าเพื่อปรับปรุงค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและ ใบรับรองบางประเภทให้เหมาะสมและเป็นธรรมยิ่งขึ้นซึ่งย่อ มหมายความรวมถึงว่าการยกเว้นค่าธรรมเนียมตามข้อ 2 (24) ให้แก่ ส่วนราชการนั้นมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแล้ว แต่ในร่าง กฎกระทรวงฯ (ฉบับที่ 3) กลับยกเลิกเจตนารมณ์ของกฎกระทรวง ฉบับแรกโดยไม่มีการระบุเหตุผลที่แน่ชัดในการยกเลิกเอาไว้ ดังนั้น</p>	<p>สาธารณะให้กับส่วนราชการ เนื่องจากในขณะนั้นกรมการบิน พลเรือนเป็นหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่กำกับดูแลและ ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินงานสนามบินในหน่วยงานเดียวกัน แต่หลังจากที่มีการแยกหน่วยงานกำกับดูแลเป็น กพท. และ ตั้งกรมท่าอากาศยานขึ้นทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินงานสนามบิน ของราชการแทนแยกจากกับโดยสิ้นเชิง โดย กพท. มิได้รับ งบประมาณจากรัฐสนับสนุนการปฏิบัติการกิจ ดังนั้น เจตนารมณ์ของกฎกระทรวงเดิมจึงต้องยกเลิกไปตาม สถานะของหน่วยงาน ข้อเท็จจริง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงเรื่องการยกเว้นค่าธรรมเนียม ใบอนุญาต/ใบรับรองไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	จึงควรคงเจตนารมณ์เดิมในการออกกฎนี้เอาไว้ /ควรแก้ไขยกเว้นค่าธรรมเนียมตามข้อ 2 (24) ให้แก่ส่วนราชการตามเดิม <i>(ภาวิตา กวางแก้ว)</i>	
14) บทเฉพาะกาลกำหนดให้บรรดาค่าขอที่ยื่นและยังไม่ชำระค่าธรรมเนียมก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ ให้เสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้	ตามข้อ 5 “บรรดาค่าขอที่ยื่นและยังไม่ชำระค่าธรรมเนียม...” จะต้องกำหนดให้เป็น “ข้อ 7” หรือไม่ โดยข้อดังกล่าว มีขอบเขตการบังคับใช้กว้างขวาง ไม่มีเงื่อนไข กล่าวคือ ทุกค่าขอที่ยื่นไม่ว่าจะอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาค่าขอหรือดำเนินการแล้วเสร็จ จะต้องชำระค่าธรรมเนียมฯ ซึ่งอาจสอดคล้องกับเจตนารมณ์ใน พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ แต่สอดคล้องกับหลักความไม่มีผลย้อนหลังของนิติกรรมทางปกครอง หากมีบางค่าขอที่ยื่นและผ่านกระบวนการพิจารณาออกใบรับรองฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้วหรือไม่ <i>(บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.))</i>	กระบวนการตรวจสอบเพื่อออกใบอนุญาตหรือใบรับรองเป็นกระบวนการดำเนินการเพื่อเตรียมการออกคำสั่งทางปกครองเท่านั้น ดังนั้น กรณีที่ยังไม่มีการออกใบอนุญาตหรือใบรับรอง จึงไม่มีการออกคำสั่งทางปกครองการเรียกเก็บค่าอนุญาตหรือใบรับรองที่ออกจากหลังจากที่กฎกระทรวงมีผลใช้บังคับ แม้ว่าจะมีการดำเนินการตรวจสอบตามกระบวนการก่อนกฎกระทรวงมีผลใช้บังคับ จึงไม่ใช่กรณีการออกกฎหมายไปบังคับย้อนหลังของนิติกรรมทางปกครอง
15) ความคิดเห็นอื่น	- ไม่เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน <i>(พรอนันต์ สิงห์เสณี, Thai Aviation Academy)</i> - ร่างระเบียบฉบับ ชี้แจงค่าธรรมเนียมนี้ เปรียบเสมือนการเรียกเก็บค่าคุ้มครองธุรกิจการบินเพิ่มขึ้น เพราะประเทศไทยมีเพียงองค์กรเดียวที่กำกับดูแลกิจการด้านการบินของประเทศ ซึ่งการเพิ่มค่าธรรมเนียมที่ปกติมีราคาสูงมากอยู่แล้วนั้น ให้สูงขึ้นไปอีกหลายเท่าตัว ย่อมเป็นแรงฉุด (Drag) ที่ กพท. มอบให้ผู้ประกอบการมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมากเกินไป และไม่เป็นธรรม และยังเป็นการสร้างอคติที่ผู้ประกอบการมีอยู่แล้วให้มากขึ้นไปอีก สุดท้ายการทำงานร่วมกัน ระหว่าง กพท. และผู้ประกอบการย่อมถึงจุดแตกหักได้ในวันหนึ่ง <i>(น.ท.อรรถยุทธ ชาวสอาด, Advance Aviation)</i>	1. กรณีการเปรียบเทียบอัตราค่าธรรมเนียมในกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 (เดิม) กับร่างกฎกระทรวงฯ ฉบับใหม่ และพบว่าอัตราค่าธรรมเนียมตามร่างกฎกระทรวงฯ ใหม่เป็นอัตราที่สูงกว่าฉบับเดิมนั้น โดยที่ค่าธรรมเนียมที่ระบุในกฎกระทรวงฉบับเดิม เป็นอัตราที่กำหนดขึ้นในขณะที่ยุทธการบินพลเรือนเป็นผู้กำกับดูแลซึ่งมีสถานะเป็นส่วนราชการและได้รับงบประมาณจากรัฐในการดำเนินการ จึงไม่สามารถใช้เป็นบรรทัดฐานในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุน (Cost Recovery) และความเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจได้

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>- เข้าใจว่า กพท. เป็นหน่วยงานของรัฐแต่ไม่ใช่ราชการและเอกชน และไม่ใช่รัฐวิสาหกิจ ก็เท่ากับว่าเป็นองค์กรอิสระ จึงทำให้ไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐ และพยายามมีความเป็นเอกเทศจากการแทรกแซงทางการเมือง จึงต้องทำให้หาหนทางในการสร้างรายได้และอยู่ได้ด้วยตนเอง จึงทำให้พิจารณาว่าการเก็บค่าธรรมเนียมคือหนทางเดียวในการสร้างรายได้ของหน่วยกำกับดูแล แต่การที่ กพท. ไม่มีการบริการ (Service) ที่สร้างรายได้ชัดเจนนั้น การคิดค่าใบอนุญาตในราคาที่สูง (แพงขึ้นเป็น 10 เท่าจากเดิม) จึงไม่สมเหตุสมผลและไม่เป็นธรรมกับอุตสาหกรรมการบินเท่าที่ควร ทั้งนี้ การที่ กพท. มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ก็จะส่งผลให้มีการขึ้นค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานด้วย สายการบินจ่ายแพงขึ้น ค่าตัวเดินทางก็แพงขึ้นด้วย จึงเท่ากับว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบที่สุด ณ ตอนนี้อย่างสุดท้ายจะวนกลับไปประชาชนที่ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น และจากสภาพเศรษฐกิจทั่วโลก ณ ปัจจุบัน ‘ไอเอ็มเอฟ’ เตือนเศรษฐกิจโลกจะหนักเพราะผลพวงจากโรคระบาดและภาวะสงคราม ขอให้ประเทศกำลังพัฒนาระวังเศรษฐกิจผันผวน (https://www.nytimes.com/2022/04/19/business/economy/imf-world-economy-inflation.html) ดังนั้น การขึ้นอัตราค่าธรรมเนียมที่สูงแบบนี้จึงเป็นการขึ้นแบบสวนทางกับสภาพเศรษฐกิจประเทศไทยและทั่วโลก นอกจากนี้ ควรใส่เหตุผลรายละเอียดเชิงเศรษฐกิจตามที่ กพท. อ้างเหตุผลความจำเป็นด้วยว่าสาเหตุที่แท้จริง (Root cause) ของการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมจากเดิมถึงเกือบ 10 เท่าเป็นเพราะสาเหตุใด เช่น ชี้แจงรายรับรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นของ กพท. ที่ กพท. ต้องแบกรับ หรือชี้แจงผลประโยชน์ที่ขาดทุน จึงทำให้ต้องมาเก็บค่าธรรมเนียมกับผู้ประกอบการเพิ่มเติม</p>	<p>2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในลักษณะนี้จะเป็นการจัดเก็บจากผู้ประกอบการและผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่แท้จริง โดยไม่ต้องอาศัยเงินสนับสนุนจากรัฐอันมาจากภาษีประชาชนทั่วไปที่ไม่ได้ใช้บริการขนส่งทางอากาศที่จะต้องแบกรับต้นทุนนี้ ซึ่งสอดคล้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในลักษณะเดียวกันขององค์กรกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนประเทศอื่นในโลก ทั้งนี้ อัตราค่าธรรมเนียมใหม่ที่กำหนดไว้ในร่างกฎกระทรวงฯ เป็นอัตราที่สอดคล้องและไม่เกินอัตราขั้นสูงตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ โดยคำนวณจากหลักเกณฑ์การคำนวณต้นทุน และเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าธรรมเนียมที่หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของต่างประเทศเรียกเก็บ ยังถือว่าเป็นอัตราที่ต่ำ นอกจากนี้ การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองตามร่างกฎกระทรวงฯ มีความสอดคล้องและเป็นไปตามแนวทางของหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี</p> <p>3. กพท. มีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐ มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 และ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการของ กพท. มีใช้การดำเนินการใน</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>ส่วนหนึ่ง เพราะสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันผู้ประกอบการยังไม่ฟื้นตัวจากผลกระทบจาก Covid-19 ทำให้ผลประกอบการที่ได้ยังไม่ได้มีรายรับตามเดิมก่อนที่จะเกิด Covid-19 แต่ กพท. ยังจัดเก็บเพิ่มเติมซึ่งสวนทางกับนโยบายของรัฐที่ให้ช่วยกันบรรเทา เยียวยา และพยุงเศรษฐกิจของประเทศไปด้วยกัน จึงเห็นควรให้ กพท. พิจารณาการคิดค่าธรรมเนียมใหม่ หรือชะลอการขึ้นค่าธรรมเนียมไปก่อน <i>(นางสาวพลอยกะเพริศ ศรีลัมพ์, กรมท่าอากาศยาน)</i></p> <p>- ตัวประกาศเขียนไว้ว่า กำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) แต่ด้านในประกาศกำหนดเรื่องค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับขออนุญาตไว้ทุกเรื่อง น่าจะเขียน title ผิด <i>(นายธีรพัฒน์ ต้นสุขะรัตน์)</i></p> <p>- ขอให้ทบทวนการเก็บค่าธรรมเนียมใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจที่แท้จริง โดยศึกษา GDP ของประเทศด้วย และเนื่องจากการบินได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิดมากที่สุด ต้องใช้เวลาในการฟื้นตัว ทาง กพท. คือผู้กำกับดูแล ควรเห็นใจและส่งเสริมหรือผ่อนผันตรงนี้ด้วย <i>(นางสาวรัชนิกร ทำจะดี, กรมท่าอากาศยาน)</i></p> <p>- การรับฟังความคิดเห็นต่อร่างกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนด และข้อกำหนดอื่นๆ ควรจะมีการเผยแพร่ข่าวสารถึงหน่วยงานในการดูแลของตนเองให้ชัดเจนมากกว่านี้ เช่น นำส่งเป็นหนังสือแจ้งว่าการร่างกฎหมาย ข้อกำหนด ฯลฯ อย่างชัดเจน และควรมีระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นให้มากกว่านี้ ซึ่งฉบับนี้มีเวลาเพียง 15 วัน ซึ่งหากไม่ได้ติดตามทางหน้าเว็บไซต์ของ กพท. คงไม่เห็นการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการประกาศ แจ้ง หรือ หนังสือ</p>	<p>รูปแบบของการให้บริการกับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองจึงไม่ใช่ค่าธรรมเนียมที่เกิดจากการให้บริการ และการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่มิใช่เรื่องของการแสวงหากำไรหรือผลประกอบการ แต่เป็นการจัดการรายได้เพื่อให้สามารถทำหน้าที่ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานที่ ICAO ใช้ในการตรวจสอบหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ ในหัวข้อ CE-3 Organization (system and functions) ตามโครงการ ICAO USOAP-CMA โดยครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของ กพท. และการพัฒนาระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนให้สูงขึ้น</p> <p>4. กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565 เป็นฉบับแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 อาศัยอำนาจตามมาตรา 6 ที่กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ ก็มีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(2) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา 20</p> <p>(3) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 56 (2) และ (3)</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่อย่างใด (<i>นายณวัฒน์ สุโขบล, กรมท่าอากาศยาน</i>)</p> <p>- ทางบริษัทฯ เรียนขอเสนอความคิดเห็น ดังนี้</p> <p>ในการกำหนดค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ควรคำนึงถึง จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนผู้โดยสาร รวมถึงปริมาณความหนาแน่นเป็นเกณฑ์ การพิจารณาประกอบเพื่อให้การจัดเก็บ สอดคล้องกับรายได้ ต้นทุนในการจัดการของสนามบิน หรือ สายการบิน เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในระยะยาว (<i>กิติคุณ อุดลศิริสวัสดิ์, บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</i>)</p> <p>- ขอความอนุเคราะห์ให้ กพท. พิจารณาผ่อนคลายการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองต่าง ๆ ของ บวท. เป็นการชั่วคราว จากการที่ บวท. ได้ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐ ซึ่งกำหนดมาตรการให้ความช่วยเหลือสายการบิน โดยการยกเว้น/ปรับลดการจัดเก็บค่าบริการการเดินทางอากาศและค่าปรับจากการชำระล่าช้า โดย กพท. อาจพิจารณานำเสนอต่อ รวค. เพื่อขอยกเว้น/ปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมในช่วงสถานการณ์โควิดฯ ซึ่งเป็นอำนาจของ รวค. และเป็นกรณีที่กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่ปรับลดลงไม่เกินอัตราค่าธรรมเนียมแนบท้าย พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ อยู่แล้ว โดยอาจจะกำหนดไว้ในบทเฉพาะกาล เพื่อให้ร่างกฎกระทรวงฯ ที่จำเป็นต้องออกตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มีข้อกำหนดที่ผ่อนคลายและเป็นประโยชน์กับหน่วยงานด้านการบินพลเรือนที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว</p>	<p>(4) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (1) ค่าโดยสารหรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา 20 ค่าบริการ ค่าภาระหรือเงินตอบแทนอื่นใดตามมาตรา 56 หรือค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา 57 ซึ่งกฎกระทรวงฉบับเดิมจะมีเนื้อหาครอบคลุมตาม (1) (3) และ (4) จึงมีชื่อว่า “กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน” ซึ่งคำว่า “ค่าธรรมเนียม” จะหมายถึงค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ท้าย พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ดังนั้น เมื่อร่างกฎกระทรวงนี้เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฯ ฉบับปี 2554 การใช้ชื่อกฎกระทรวงเหมือนกัน จึงมีความถูกต้องแล้ว</p> <p>5. การกำหนดค่าธรรมเนียมตามร่างกฎกระทรวงฯ เป็นอัตราที่สอดคล้องและไม่เกินอัตราขั้นสูงตามที่กำหนดไว้ท้าย พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ซึ่งในกระบวนการจัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. ได้มีการรับฟังความคิดเห็นในส่วนของการกำหนดค่าธรรมเนียมขั้นสูงมาแล้ว ดังนั้น การรับฟังความคิดเห็นของร่างกฎกระทรวงฯ จึงเป็นการเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม โดยกำหนดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นร่างกฎกระทรวง 15 วัน สอดคล้องตามคู่มือการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย ประกอบพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่าง</p>

ประเด็นที่รับฟังความคิดเห็น	ความเห็นของผู้แสดงความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
	<p>(3) นอกจากนี้ ยังมีประเด็นบทบาทหน้าที่/ความรับผิดชอบการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันสืบเนื่องจากนโยบาย/แนวพิจารณาของภาครัฐในอดีต ซึ่งยังส่งผลต่อภาระการดำเนินงานและอาจรวมไปถึงความรับผิดชอบต่อค่าธรรมเนียมฯ เพิ่มเติม เช่น เครื่องอำนวยความสะดวก ที่ บวท. ยังต้องพยายามดำเนินการที่เกี่ยวข้องโดยลำพัง</p> <p>(4) ในอนาคตหาก กพท. สามารถออกใบอนุญาตอันเป็นการให้บริการผ่านระบบดิจิทัล ซึ่งไม่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายหรือมีเพียงเล็กน้อย กพท. จะสามารถนำไปสู่การพิจารณายกเลิกค่าธรรมเนียมหรือ ปรับลดค่าธรรมเนียม เพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้แก่ประชาชน หรือผู้ประกอบการ ได้หรือไม่</p> <p>(บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.))</p>	<p>กฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา</p> <p>6. กพท. ได้เตรียมการจัดทำร่างกฎกระทรวงฯ ตั้งแต่ปลายปี 2562 แต่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน CAAT จึงชะลอการดำเนินการออกกฎกระทรวงดังกล่าวออกไปก่อน ทั้งนี้ จากการประเมินสถานการณ์โควิด-19 ของไทยและข้อมูลอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ในปี 2566 คาดการณ์ว่าเป็นปีที่สถานการณ์โควิดเริ่มคลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล ในปีนี้ กพท. จึงต้องดำเนินการเพื่อออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองให้ครบถ้วนตามกฎหมาย</p> <p>7. การกำหนดค่าธรรมเนียมตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุน (Cost Recovery) ซึ่งการออกใบอนุญาตผ่านระบบดิจิทัลเป็นการลดต้นทุนลงบางส่วนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม หากในอนาคตการพัฒนากระบวนการดำเนินการของ กพท. ส่งผลให้มีการลดต้นทุนในการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบอนุญาตหรือใบรับรองตามกฎหมายการเดินทางอากาศลงอย่างมีนัยสำคัญ กพท. จะดำเนินการพิจารณาทบทวนเพื่อปรับลดค่าธรรมเนียมลงได้</p>
