

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎ

ชื่อร่าง.....ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

กฎหมายใหม่

แก้ไข/ปรับปรุง

ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย..กระทรวงคมนาคม.....

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง

(๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในด้านอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทย ในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการพัฒนาคูคลองที่มีทักษะ ความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และบริการโลจิสติกส์ ตลอดจนการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และโลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแล ให้ได้รับมาตรฐานสากลและสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ.....

(๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยการให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับแนวหน้า ของภูมิภาค ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐมีลักษณะที่เบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ มีความร่วมมือกับภาคอื่น ๆ พร้อมทั้งปรับปรุงกลไกการปฏิบัติงานของภาครัฐให้มีลักษณะบูรณาการ สามารถส่งเสริมภารกิจของภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะการปรับปรุงบทบาทและ กลไกภาครัฐให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการ การกำหนดกฎระเบียบ ที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจภาคเอกชนทุกขนาดสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ในระยะยาว มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เท่าเทียม มีการเสริมสร้างประสิทธิภาพ การใช้กฎหมาย บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ไม่เลือกปฏิบัติ นำ เทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้อกฎหมาย ป้องกันการกระทำผิดและจับกุม ผู้กระทำผิด ได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว.....

(๓) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ.(๒).ประเด็นการต่างประเทศ.แผนย่อยการพัฒนา ที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ. (มีมาตรฐานสากล). มุ่งส่งเสริมศักยภาพ หน่วยงานไทยและคนไทย และยกระดับมาตรฐานการพัฒนาภายในประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และพันธกรณีระหว่างประเทศ. เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศและส่งเสริมความร่วมมือในมิติต่าง ๆ กับนานาประเทศ. นอกจากนี้ ไทยยังสามารถดำเนินการต่างประเทศในเชิงรุกและ สร้างสรรค์ โดยการมีบทบาท ในการร่วมพัฒนากฎระเบียบระหว่างประเทศ มาตรฐานสากล และพันธกรณี ต่าง ๆ นี้ ไปพร้อมกันได้ด้วย.....

(๔) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ.(๔).ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต. แผนย่อยการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ

สายการบินของประเทศพัฒนาขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน.....

สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศในเรื่อง

แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย ประเด็นปฏิรูปที่ ๔ มีกลไกให้มีการตรากฎหมายเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาให้สอดคล้องกับหลักสากล.....

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎ

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร โดยที่มาตรา ๖ (๑) และ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัติ และการยกเว้นค่าธรรมเนียมและต่อมาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีการกำหนดใบอนุญาตและใบรับรองที่ต้องออกตามพระราชบัญญัตินี้เพิ่มเติม และกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองดังกล่าว จึงต้องมีการกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองเพิ่มเติม ประกอบกับค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองบางประเภทที่กำหนดไว้เดิมตามกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้วสมควรต้องแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุนและความเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน เนื่องจากค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือใบอนุญาตที่กำหนดเดิมเป็นการกำหนดเป็นอัตราที่กำหนดขึ้นในขณะที่กรมการบินพลเรือนเป็นผู้กำกับดูแล ซึ่งมีสถานะเป็นส่วนราชการและได้รับงบประมาณจากรัฐในการดำเนินการ ซึ่งปัจจุบันได้มีพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้นเพื่อดำเนินการภารกิจกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนแทนกรมการบินพลเรือนโดยให้มีรายได้ตามที่กฎหมายกำหนดโดยไม่ได้รับงบประมาณแผ่นดินจึงไม่สามารถใช้อัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือใบอนุญาตเดิมเป็นบรรทัดฐานในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุน (Cost Recovery) การดำเนินการตามภารกิจของสำนักงานฯ และความเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจได้ นอกจากนี้การที่ยังไม่มีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามร่างกฎกระทรวงฯ ที่ยังไม่ีผลใช้บังคับจะส่งผลกระทบต่อเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตามโครงการ Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) เนื่องจากตั้งแต่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นมา เป็นช่วงเวลาที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ขอใบอนุญาตและใบรับรองที่เพิ่มเติมขึ้นใหม่เข้าสู่กระบวนการยื่นคำขอและการตรวจสอบเพื่อออกใบอนุญาตและใบรับรองดังกล่าว และขณะนี้กระบวนการได้ดำเนินการใกล้เสร็จแล้ว แต่หากไม่มีการ

ออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองประเภทใหม่ให้ครบถ้วนจะไม่สามารถดำเนินการเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองที่ออกให้กับผู้ขอได้ และส่งผลให้ไม่สามารถออกใบอนุญาตหรือใบรับรองนั้น ๆ ได้ ทำให้ข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขในส่วนของกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรอง (CE-๖: Certification and Approval Obligations) กระบวนการตรวจติดตาม (CE-๗: Surveillance) และกระบวนการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัย (CE-๘: Resolution of Safety Issues) ไม่สามารถแก้ไขให้แล้วเสร็จและได้รับการยอมรับจาก ICAO ได้อันจะส่งผลต่อการประเมินเพื่อยกระดับค่าประสิทธิภาพของการดำเนินการ (EI [Effective Implementation] Score) ของประเทศไทย

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้ เนื่องจากหากไม่แทรกแซง จะทำให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนผู้ออกใบรับรองและใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ไม่สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือใบอนุญาตซึ่งถือเป็นรายได้ส่วนหนึ่งของหน่วยงานที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการตามภารกิจกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนที่กฎหมายกำหนดไว้.....

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร เพื่อให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนผู้ออกใบรับรองและใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือใบอนุญาตตามที่กฎหมายกำหนดไว้ได้.....

๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร เรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับเดิม โดยยังไม่ได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมของใบรับรองและใบอนุญาตที่เพิ่มเติมขึ้นใหม่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และใบอนุญาตและใบรับรองที่เพิ่มเติม เช่น ใบรับรองผู้ให้บริการการเดินอากาศยังไม่มีออกให้กับผู้ขอ.....

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหาอย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของต่างประเทศมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองและใบอนุญาตด้านการบินที่ออกให้ผู้ประกอบการโดยมีการประกาศอัตราที่คำนวณตามต้นทุนที่เกิดขึ้นรวมถึงมีการปรับปรุงอัตราให้สอดคล้องกับสภาพทางเศรษฐกิจ.....

๔. การรับฟังความคิดเห็น

ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว

ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร เป็นร่างอนุบัญญัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยเป็นการให้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัติ....

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง ร่างอนุบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพแก่บุคคลใด แต่ก่อให้เกิดภาระหน้าที่หรือภาระแก่ผู้ขอรับใบรับรองหรือใบอนุญาตที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่จะต้องชำระค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือใบอนุญาตที่เพิ่มเติมขึ้นใหม่ หรือชำระค่าธรรมเนียมสูงขึ้นสำหรับใบรับรองหรือใบอนุญาตที่มีการปรับปรุงอัตรา.....

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก้ไข คุ้มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม ๖.๑ อย่างไร ไม่มี เนื่องจาก เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ได้รับใบรับรองหรือใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ต้องชำระค่าธรรมเนียม.....

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร ร่างอนุบัญญัติฉบับนี้เป็นการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือใบอนุญาตซึ่งเป็นรายได้ประเภทหนึ่งของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๑๐ แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งจำเป็นต้องนำมาใช้เป็นต้นทุนในการดำเนินการของสำนักงานฯ ในการปฏิบัติตามภารกิจด้านการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลเพื่อรองรับการตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอันจะส่งต่อระดับความน่าเชื่อถือด้านมาตรฐานการบินของประเทศไทยว่าเป็นไปตามหลักสากลและได้รับการยอมรับจากนานาประเทศส่งเสริมให้มีการเดินทางทางอากาศและอุตสาหกรรมด้านการบินอื่น ๆ อันจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศตามลำดับ.....

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ.....สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร...สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้ร่างอนุบัญญัติมีผลใช้บังคับทันทีเนื่องจากผู้ที่ได้รับใบรับรองหรือใบอนุญาตที่เพิ่มเติมขึ้นใหม่ได้รับทราบว่าจะต้องมีการชำระค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และรับทราบอัตราที่จะจัดเก็บเพิ่มเติมแล้วจากการนำร่างอนุบัญญัติฯ ไปรับฟังความคิดเห็น.....

และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการจัดทำระบบในการชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพื่อให้มีช่องทางการชำระและมีความสะดวกมากขึ้น.....

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร.สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการชี้แจงทำความเข้าใจและเผยแพร่ให้ผู้เกี่ยวข้องทราบถึงเหตุผลและความจำเป็นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือใบอนุญาตให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทราบล่วงหน้า และเผยแพร่ร่างอนุบัญญัติฯ. ล่วงหน้าเพื่อรับฟังความคิดเห็นร่างอนุบัญญัติฯ.นี้ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ เพื่อให้มีระยะเวลาในการเตรียมการจัดหาค่าธรรมเนียมดังกล่าว.....

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ในระยะ ๓ ปีแรก เป็นจำนวน....บาท อัตรากำลังที่ต้องใช้....อัตรา อัตรากำลังที่มีอยู่แล้ว....อัตรา อัตรากำลังที่ต้องเพิ่มขึ้น....อัตรา ไม่มีต้นทุนหรืออัตรากำลังที่ต้องเพิ่มเติมเพราะร่างอนุบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีระบบงานและเจ้าหน้าที่ในเรื่องนี้อยู่แล้ว.....

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีที่มาของรายได้และแหล่งรายได้ที่มั่นคง ย่อมสามารถดำเนินภารกิจทั้งทางด้านกำกับดูแลและการส่งเสริม และสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งเสริมส่งเสริมความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศทางภาคการบิน ส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง.....

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม.....ไม่มี.....

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ.....ไม่มี.....

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ.....ไม่มี.....

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ
การกำหนดโทษอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

- ๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต.....ไม่มีการใช้ระบบอนุญาต.....
- ๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ.....ไม่มีการใช้ระบบคณะกรรมการ.....
- ๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษอาญา.....ไม่มีการกำหนดโทษอาญา.....
- ๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครอง
หรือดำเนินกิจการทางปกครอง....ไม่มีการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจดังกล่าว.....

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบ
และวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย

กรกฎาคม ๒๕๖๖

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ...สำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย...

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ...นางสาวปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์.....

โทรศัพท์...๐.๒๕๖๘.๘๘๐๐ ต่อ ๐๒๐๔.....

อีเมล.....piyawan.p@caat.or.th.....