

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. จากผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นประชาชนทั่วไป ผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th) ระหว่างวันที่ 17 – 31 พฤษภาคม 2565 รวมระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น 15 วัน มีผู้แสดงความคิดเห็นเป็นบุคคลธรรมดาและหน่วยงานผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน รวม 15 ราย รวม 57 ความคิดเห็น โดยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ ดังนี้

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
2 (1)	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับรับมอบ จัดเก็บบรรทุก ขนถ่ายหรือขนส่งวัตถุอันตรายตามมาตรา 15/27 หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามมาตรา 15/29	-	5 100%	<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>1) การเพิ่มค่าธรรมเนียมในรายการดังกล่าวเพิ่มขึ้น 100% ไม่ทราบเอาฐานข้อมูลอะไรนำมาคำนวณขึ้นค่าธรรมเนียมการอ้างถึงสภาพการณ์และเศรษฐกิจในปัจจุบัน สำหรับอุตสาหกรรมการบินแล้ว ยังสมควรชะลอการปรับค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ไปก่อน</p> <p>2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจ จะมีต้นทุนที่สูงขึ้น ซึ่งภาระจะตกอยู่กับผู้ประกอบการธุรกิจการบิน ที่จะพัฒนาการบริการได้ยากขึ้น/ควรแก้ไข ไม่ควรเสนอร่างระเบียบนี้ ในห้วงเวลาที่ธุรกิจการบินบอบช้ำมาจากภาวะการขาดทุนจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ควรทำการศึกษาการตลาด แนวโน้มของธุรกิจการบินในอนาคต ประกอบการพิจารณาร่างระเบียบขึ้นค่าธรรมเนียมนี้</p> <p>3) เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ</p>	<p>1. เป็นการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตที่กำหนดขึ้นใหม่ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 โดยจะแทนใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยานที่กำหนดไว้ ฉบับละ 100 บาท/ต่อครั้ง และ ฉบับละ 10,000 บาท/ต่อปี ซึ่งอัตราที่ค่าธรรมเนียมที่สูงขึ้นเป็นไปตามกระบวนการที่เพิ่มขึ้นสำหรับการตรวจสอบคู่มือและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อออกใบอนุญาตนี้</p> <p>2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) มีอำนาจยกเว้นค่าธรรมเนียมตามมาตรา 6 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ อยู่แล้ว ในกรณีที่มีเหตุผลความจำเป็น โดยต้องออกเป็นกฎกระทรวง</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>4) ไม่พบข้อมูลที่ให้เห็นถึงที่มาของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เช่น ต้นทุนในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมฯ เพราะถ้าหากแจ้งว่ากำหนดใหม่เพราะสถานะเศรษฐกิจ เท่ากับว่า ณ ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของประเทศไทยยังไม่ฟื้นตัว เพราะจากสถานการณ์โควิด๑๙ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถมีรายได้ตามเป้าหมาย ส่งให้เกิดสถานะคล่องทางการเงินในอุตสาหกรรมการบินหลายธุรกิจ นั้นทำให้การปรับเปลี่ยนอัตราค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นเป็นการผลักภาระ/เพิ่มต้นทุนให้ผู้ประกอบการเท่ากับเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมการบินไม่ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินมีความคล่องตัว ชัดต่อนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของ กพท. เอง และแย้งกับนโยบายของรัฐบาลในการกระตุ้นเศรษฐกิจท่องเที่ยว ที่ส่วนหนึ่งแล้วการเดินทางคมนาคมด้านขนส่งทางอากาศก็เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น/ควรแก้ไข เมื่อ กพท. ต้องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นตามร่างกฎกระทรวงฯ ดังกล่าวแล้ว เห็นควรให้แจ้งสำนักงานงบประมาณทราบถึงค่าใช้จ่ายภาระที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบที่เป็นส่วนราชการด้วย</p> <p>5) ในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมารัฐกิจได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิดมีการปิดสนามบินและหยุดทำการบินหลายช่วง จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารปรับลดลงอย่างมาก รวมถึงสถานการณ์การท่องเที่ยว การเมืองและเศรษฐกิจ ยังอยู่ในภาวะที่ต้องประเมินและยังคงต้องควบคุมต้นทุนอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>3. ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการออกใบอนุญาตเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งที่จะนำมาใช้พิจารณาในการกำหนดค่าธรรมเนียมฯ เท่านั้น</p> <p>4. กรณีที่ส่วนราชการที่เป็นผู้ให้บริการมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ส่วนราชการนั้นสามารถแจ้งต่อสำนักงานงบประมาณให้ทราบได้โดยตรงเพื่อประโยชน์ในการขอรับจัดสรรงบประมาณ</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่ายหรือขนส่งวัตถุอันตรายตาม มาตรา 15/27 หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามมาตรา 15/29 ไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ กล่าวคือ ใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่ายหรือขนส่งวัตถุอันตรายตามมาตรา 15/27 หรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษตามมาตรา 15/29 จำนวนประเภทละ 20,000 บาท</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
2 (22)	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ	-	7 100%	<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>1) ตามอ้างอิงสภาพการณ์ และเศรษฐกิจในปัจจุบัน สำหรับอุตสาหกรรมการบินแล้ว ยังสมควรชะลอการปรับค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ไปก่อน</p> <p>2) ไม่เหมาะสม เนื่องจากมีราคาค่าธรรมเนียมที่สูงมากเกินไปภาวะของผู้ประกอบการจะมากขึ้น ต้นทุนสูงขึ้น ผู้ประกอบการจะขาดสภาพคล่อง/ควรแก้ไข ไม่เสนอร่างระเบียบนี้ และ กพท ควรศึกษา การตลาด และแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการบินในประเทศไทย ประกอบการพิจารณา</p> <p>3) ไม่พบข้อมูลที่ให้เห็นถึงที่มาของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เช่น ต้นทุนในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ฯ (ทั้งนี้ การคิดค่าใช้จ่ายของผู้ดำเนินการไปตรวจสอบก่อนออกใบอนุญาตก็จะมีคิดค่าใช้จ่ายแยกกันกับใบค่าธรรมเนียมไปแล้ว) เพราะถ้าหากแจ้งว่ากำหนดใหม่เพราะสภาวะเศรษฐกิจ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถมีรายได้ตามเป้าหมายให้เกิดสภาวะคล่องทางการเงินในอุตสาหกรรมการบินหลายธุรกิจ (อ้างอิงจาก https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/ReportPage.aspx?reportID=409&language=th) นอกจากนี้ยังไม่ชี้แจงรายละเอียดด้วยว่าใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกแต่ละประเภทคือจะออกเป็นภาพรวมของอุปกรณ์ที่ติดตั้งหรือแยกกัน เช่น 1. กรณีที่สนามบินมีการติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางลม 3 ตัว ที่สนามบินจะคิดเงินรวมเป็นฉบับเดียวหรือต้องคิดแยกเป็น</p>	<p>1. การออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ไม่มีการกำหนดอายุของใบอนุญาตไว้จึงเป็นการออกให้ครั้งเดียวและเก็บค่าใบอนุญาตครั้งเดียวโดยจะใช้บังคับกับเครื่องอำนวยความสะดวกที่ติดตั้งหลังจากที่กฎกระทรวงใช้บังคับ จึงไม่มีผลกระทบต่อเจ้าของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ได้ทำการติดตั้งและใช้งานอยู่แล้ว</p> <p>2. การออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกจะพิจารณาออกทั้งระบบของการให้บริการในแต่ละสนามบิน และเมื่อได้รับอนุญาตแล้ว การแก้ไขเปลี่ยนแปลงเครื่องอำนวยความสะดวกฯ จะไม่มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตอีก</p> <p>3. เครื่องอำนวยความสะดวกแต่ละประเภทมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานที่แตกต่างกัน ในการขออนุญาตมีการยื่นเอกสารหลักฐานแตกต่างกัน อีกทั้งมาตรฐานที่ กพท. ใช้ในการตรวจสอบก็มีความแตกต่างกัน ดังนั้น จึงไม่สามารถออกรวมกันทุกประเภทได้ในหนึ่งฉบับ</p> <p>4. ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบการสื่อสาร</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>3 ฉบับ นั้นเท่ากับว่าจะต้องเสียค่าธรรมเนียม 120,000 บาท ใช้หรือไม่ 2. อุปกรณ์ประเภทระบบการสื่อสาร อุปกรณ์ระบบสื่อสารเคลื่อนที่ จะออกให้ฉบับละเครื่องหรือเป็นภาพรวมของในสนามบิน และปกติสนามบินจะต้องขออนุญาตการใช้คลื่นวิทยุต่าง ๆ จาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กสทช. อยู่แล้ว</p> <p>อยากทราบว่าในส่วนของ กพท. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว เพื่อนำไปพัฒนาการบินในด้านใด และ กพท. ไม่มีอำนาจในการใช้คลื่นวิทยุของประเทศไทย ถ้าเกิดจะเก็บค่าธรรมเนียมกับระบบสื่อสารแบบนี้ทำให้ผู้ประกอบการโดนเก็บค่าธรรมเนียม 2 ช่องทาง จากหน่วยงานรัฐนั้นทำให้การปรับเปลี่ยนอัตราค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นเป็นการผลกระทบ/เพิ่มต้นทุนให้ผู้ประกอบการเท่ากับเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมการบินไม่ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินมีความคล่องตัว ชัดต่อนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของ กพท. เอง และแย้งกับนโยบายของรัฐบาลในการกระตุ้นเศรษฐกิจท่องเที่ยว ที่ส่วนหนึ่งแล้วการเดินทางคมนาคมด้านขนส่งทางอากาศก็เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น/ควรแก้ไข ควรพิจารณาการคิดค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ฯ ก. ประเภททัศนวิสัย ที่รวมกันหมดแล้วตั้งแต่ข้อ 1 ถึง ข้อ 6 เป็นฉบับเดียวกัน และประเภทระบบการสื่อสาร เห็นควรไม่คิดค่าธรรมเนียมเนื่องจาก กพท. ไม่ใช่ผู้อนุญาตในการใช้เครื่องมือสื่อสารดังกล่าว รวมถึงไม่มีอำนาจในการอนุญาตใช้คลื่นวิทยุของประเทศ หากต้องการตรวจสอบสภาพ</p>	<p>เป็นกลไกการกำกับดูแลผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Provider - ANSP) ที่จะมีการจัดตั้ง การให้บริการระบบการสื่อสาร (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 กำกับดูแลผู้ให้บริการ</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ความพร้อมการใช้งานเท่านั้น การคิดค่าธรรมเนียมฉบับละ 40,000 บาท ก็ไม่เหมาะสมเพราะมีราคาที่สูงเกินไป</p> <p>4) ควรเก็บรวมในใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ฉบับเดียวเท่านั้น ไม่ควรเก็บแยกแต่ละประเภท เนื่องจากการเก็บแยกบางอย่างนั้นไม่มีความเหมาะสม เช่น เครื่องหมาย (สีที่ทาติดพื้น) หากสลับเลื่อน หรือมีการทาสีใหม่ก็ ต้องมีการแจ้งทุกครั้ง และต้องจ่ายค่าธรรมเนียมทุกครั้ง ซึ่งไม่ สมเหตุสมผล และจะเกิดความยุ่งยากในการกำกับดูแล และเกิด ปัญหายุ่งยากในภายหลัง และส่งผลให้สนามบินไม่ยอมรับรักษา เพราะกลัวจะผิดแบบ ผิดกฎ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจาก ใบอนุญาตเครื่องหมายสีทาพื้นที้อนุญาตแล้ว และจากที่ผ่านมา การแจ้ง กพท. และรอ กพท. ตอบกลับมา ใช้ระยะเวลาบางเรื่องไม่น้อยกว่า 3 เดือน ดังนั้นจึงส่งผลต่อความปลอดภัยเป็น ทอด ๆ เป็นต้น นอกจากนี้เรื่องเครื่องหมายแล้วยังมีพวกป้าย สัญลักษณ์ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายอีกที่ไม่สมควรเก็บ เพราะไม่ สมเหตุสมผล</p> <p>5) ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ควรที่จะปรับให้มีการแยกประเภทของใบอนุญาต เนื่องจาก ใบอนุญาตดังกล่าวจะต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพื่อให้ทันต่อ ยุคสมัยอยู่อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เป็น นัยสำคัญนั้นจะต้องดำเนินการขอใบอนุญาตจัดตั้งใหม่ทุกครั้ง จึง เห็นควรให้ ปรับ 2 กรณี หากเป็นการขอครั้งแรกให้เป็นฉบับละ</p>	<p>ระบบการสื่อสาร และหน่วยงาน Ofcom กำกับดูแล Aeronautical Radio Licenses หรือออสเตรเลียจะมีหน่วยงาน CASA กำกับดูแลผู้ให้บริการระบบการสื่อสารและ หน่วยงาน ACMA กำกับดูแล Aeronautical Radio Licenses และ Frequency Assignment และนิวซีแลนด์จะมีหน่วยงาน CAA New Zealand กำกับดูแลผู้ให้บริการระบบการ สื่อสาร และหน่วยงาน RSM ของ Ministry of Business, Innovation and Employment กำกับดูแล Aeronautical Radio Licenses และ Frequency Assignment เป็นต้น ซึ่ง กพท. มีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร เพื่อให้มีความรู้และความเชี่ยวชาญเพียงพอใน การกำกับดูแลผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Provider - ANSP) ที่ จะ มีการจัดตั้งการให้บริการระบบการสื่อสาร (Communication Services) ในมิติเพื่อ ให้ เกิดความปลอดภัยในการให้บริการการ เดินอากาศ จึงจะเห็นได้ว่าเป็นคนละส่วนกับ การให้อนุญาตและกำกับคลื่นความถี่ซึ่งเป็น อำนาจหน้าที่ของ กสทช. จึงไม่ใช่กรณีทั้งสอง</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>40,000 บาท ตามร่าง หากเป็นการขอเพิ่มเติมหรือปรับปรุงที่จำเป็นจะต้องขอใบจัดตั้งใหม่ ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมกึ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนด</p> <p>6) ในการเก็บค่าธรรมเนียมพวกอุปกรณ์ที่มีระบบชัดเจน หรือมีการรับรองจากหน่วยงานต่าง ๆ เท่านั้น และการเก็บค่าธรรมเนียมเรื่องระบบสื่อสาร ปกติแล้วอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้ดำเนินการขอ กสทช. แล้ว แล้ว กพท. มีอำนาจอะไรในการกำกับดูแลเรื่องดังกล่าว มีความรู้ในการรับรองอุปกรณ์หรือไม่ ตรวจสอบอุปกรณ์อย่างไร และ กพท. ไม่ได้มีอำนาจในการกำกับดูแลคลื่นความถี่ใดๆ การเก็บซ้ำซ้อนแบบนี้ เป็นการฉกฉวยโอกาส เป็นการซ้ำเติมผู้ประกอบการ และควรแบ่งประเภทสนามบิน เพราะการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ไม่เท่ากัน รายได้ที่เก็บแต่ละสนามบินก็ไม่เท่ากัน จึงควรแก้ไขใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย ฉบับละ 100,000 บาท</p> <p>7) มีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมและกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวว่าได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสรีจที่ 1274/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการ</p>	<p>หน่วยงานที่ปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกัน และเพิ่มภาระให้กับผู้ให้บริการแต่ประการใด</p> <p>5. ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตฯ ที่กำหนดขึ้นเพิ่มจากเดิม เนื่องจากค่าธรรมเนียมเดิมเป็นการกำหนดเป็นอัตราที่กำหนดขึ้นในขณะที่ยกรณการบินพลเรือนเป็นผู้กำกับดูแล ซึ่งมีสถานะเป็นส่วนราชการและได้รับงบประมาณจากรัฐในการดำเนินการ จึงไม่สามารถใช้เป็นบรรทัดฐานในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุน (Cost Recovery) และความเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจได้</p> <p>6. กพท. ปรับข้อความในร่างกฎกระทรวงในข้อ 2 เป็น</p> <p>“ให้ยกเลิกความใน (22) ของข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554” ตามข้อสังเกตของ บพท.</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				กำหนดอัตราค่าบริการใหม่ หรือไม่เพียงใด โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย นอกจากนี้เป็นการยกเลิกเพียงแค่ว่าใน (22) ข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2554 หรือไม่ เนื่องจากกฎกระทรวงฯ (ฉบับที่ 2) ไม่ได้มีการยกเลิกความใน (22) ข้อ 2 ไว้	ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทละ 40,000 บาท
2 (24)	ค่าธรรมเนียมใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	-	7 100%	<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>1) ตามอ้างอิงสภาพการณ์ และเศรษฐกิจในปัจจุบัน สำหรับอุตสาหกรรมการบินแล้ว ยังสมควรชะลอการปรับค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ไปก่อน</p> <p>2) สนามบินสาธารณะ ยังมีจำนวนผู้โดยสารน้อย การเพิ่มค่าธรรมเนียมที่สูงมาก ย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนประกอบการและผู้ใช้บริการย่อมต้องจ่ายค่าบริการที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ ผู้ใช้บริการน้อยลง/ควรแก้ไข ไม่เสนอร่างฉบับนี้ ควรเว้นการพิจารณาว่าหนังสือนี้ออกไปอีกอย่างน้อย 10-15 ปี เพื่อเป็นการบรรเทาช่วยเหลือ ชับเคลื่อนกิจการธุรกิจการบินในประเทศไทยให้ดีขึ้น</p> <p>3) ไม่พบข้อมูลที่ให้เห็นถึงที่มาของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เช่น ต้นทุนในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ฯ (ทั้งนี้ การคิดค่าใช้จ่ายของผู้ดำเนินการไปตรวจสอบก่อนออกใบอนุญาต-ใบรับรองฯ กพท. ได้มีการคิดค่าใช้จ่ายแยกกันกับใบค่าธรรมเนียมไปแล้ว) เพราะถ้าหากแจ้งว่ากำหนดใหม่เพราะสภาวะเศรษฐกิจ เท่ากับว่า ณ ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของประเทศไทยยังไม่ฟื้นตัวเพราะจากสถานการณ์โควิด19 ส่งผล</p>	1. กพท. ได้เตรียมการจัดทำร่างกฎกระทรวงฯ ตั้งแต่ปลายปี 2562 แต่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน CAAT จึงชะลอการดำเนินการออกกฎกระทรวงดังกล่าวออกไปก่อนทั้งนี้ จากการประเมินสถานการณ์โควิด-19 ของไทยและข้อมูลอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ในปี 2566 คาดการณ์ว่าเป็นปีที่สถานการณ์โควิดเริ่มคลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล ในปีนี้ กพท. จึงต้องดำเนินการเพื่อออกกฎกระทรวงฯ กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ให้ครบถ้วนตามกฎหมาย ซึ่งหาก กพท. ไม่ออกกฎกระทรวงฯ กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพื่อเรียกเก็บจากผู้ขอใบอนุญาตและใบรับรองอาจเข้าข่ายเป็นการ

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ให้ผู้ประกอบการไม่สามารถมีรายได้ตามเป้าหมายส่งผลให้เกิดสถานะคล่องทางการเงินในอุตสาหกรรมการบินหลายธุรกิจ (อ้างอิงจาก https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/ReportPage.aspx?reportID=409&language=th) และเป็นการผลกระทบ/เพิ่มต้นทุนให้ผู้ประกอบการเท่ากับเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมการบินไม่ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินมีความคล่องตัว ชัดต่อนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของ กพท. เอง และแย้งกับนโยบายของรัฐบาลในการกระตุ้นเศรษฐกิจท่องเที่ยว ที่ส่วนหนึ่งแล้วการเดินทางคมนาคมด้านขนส่งทางอากาศก็เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น/ควรแก้ไข ทั้งนี้ หาก กพท. ไม่ทบทวนพิจารณาให้เหมาะสมและยืนยันในการเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวนี้ กพท. ต้องพิจารณาเรื่องการกำหนดประเภทและแบ่งกลุ่มท่าอากาศยานที่ควรจัดเก็บค่าธรรมเนียมไว้ด้วย ควรใช้หลักเศรษฐศาสตร์หรือปริมาณผู้ใช้งานจำนวนเที่ยวบิน เป็นเกณฑ์และปรับเปลี่ยนในแต่ละปี เพราะการจัดเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองสนามบินแบบไม่แบ่งประเภทของกลุ่มท่าอากาศยาน ทำให้เห็นได้ชัดว่าเป็นการผลักภาระค่าใช้จ่ายให้สนามบินที่มีเที่ยวบินไม่มากต้องแบกรับต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมของสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินนานาชาติ ที่เป็นสนามบินพาณิชย์เหมือนกัน แต่ขนาดของสนามบินไม่เท่ากัน ต้นทุนและรายรับก็ไม่เหมือนกัน แต่การคิด</p>	<p>ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ได้ และตามหลักการของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 การออกกฎหมายลำดับรองต้องออกภายในปี 4 ปี นับจากวันที่พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์ฯ มีผลบังคับ (ภายในพฤศจิกายน 2566)</p> <p>2. ตามอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ใน (30) กำหนดให้การต่ออายุใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง แต่ละฉบับ จึงไม่สามารถจะกำหนดให้ลดค่าธรรมเนียมการต่ออายุลงในร่างกฎกระทรวงได้ เนื่องจากจะเป็นการขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติฯ</p> <p>3. การแบ่งประเภทสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวเพื่อกำหนดค่าธรรมเนียมสำหรับใบรับรองสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวแต่ละประเภทเป็นการแบ่งประเภทตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงการขอรับและการขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และ</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ค่าธรรมเนียมใหม่ของ กพท. ดังกล่าว ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการคิดค่าธรรมเนียมของสนามบินในประเทศ</p> <p>4) ควรแก้ไข ข้อ 3(24) ค ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ กรณี บัลลูนมีกิจกรรมหารายได้โดยนำบัลลูนออกไปแสดงในสถานที่ต่างๆในต่างจังหวัด ปีละ 3-4 ครั้ง ๆ 2-3 วัน ซึ่งบริษัทมีกำไรไม่สูงนัก หากเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ขึ้นลงชั่วคราวอัตรา 100,000 บาท บริษัทจะไม่มีกำไร และไม่สามารถทำกิจกรรมแสดงบัลลูนในต่างจังหวัดได้เลย จึงเห็นควรให้เรียกเก็บตามอัตราเดิมคือ 2,000 บาท</p> <p>5) ค่าครองชีพที่สูงขึ้น แต่เศรษฐกิจแย่งลง และผลกระทบจากสถานะการณ์โควิดระบาศ ทำให้ไม่มีรายได้เลี้ยงองค์กร แต่การเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากเดิม 4 เท่า เป็นการซ้ำเติมผู้ประกอบการเสียมากกว่า ทำให้การเติบโตและการฟื้นตัวด้านการบินที่ได้รับผลกระทบสูงสุด ไม่อาจกลับมาประกอบการได้</p> <p>6) อย่างน้อยควรเพิ่มแค่เพียงเท่าเดียว/ควรแก้ไข ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ</p> <p>ก. สำหรับสนามบินพาณิชย์ ฉบับละ 200,000 บาท</p> <p>ข. สำหรับสนามบินที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 100,000 บาท</p> <p>ค. สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ ฉบับละ 20,000 บาท</p> <p>ง. สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 10,000 บาท</p>	<p>การขอเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานให้แตกต่างกันไปจากที่กำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2554 ซึ่งจะเป็นการแบ่งตามประเภทการใช้งาน คือ เพื่อการพาณิชย์และการใช้งานทั่วไป จึงไม่สามารถจัดกลุ่ม ประเภท สนามบิน ตามขนาดหรือปริมาณผู้โดยสาร เพื่อนำมากำหนดค่าธรรมเนียมแต่ละกลุ่มให้แตกต่างกันได้</p> <p>4. ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ฉบับละ 2,000 บาท ยังคงเป็นไปตามกฎกระทรวงฯ ฉบับเดิม ในส่วนที่มีการปรับปรุงคืออัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ และที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่รองรับการบินทั่วไป ซึ่งเป็นกรณีที่ขึ้นลงชั่วคราวนั้นมีการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์หรือบริการสำหรับการบินทั่วไปและมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการ จึงไม่ใช่กรณีที่ผู้ประกอบการบัลลูนขออนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวเพื่อให้ในกิจการของตนในลักษณะส่วนบุคคลซึ่งยังคง</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				7) ไบรรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทุกประเภท มีอายุ 10 ปี เท่ากับว่า จะต้องชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าวทุก ๆ ครั้ง ไม่ที่จะเป็นการขอไบรรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะครั้งแรก หรือขอต่ออายุไบรรับรองการดำเนินงานสนามบิน ทำให้เพิ่มภาระต้นทุนของการดำเนินงานสนามบินเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งอาจส่งผลกระทบต่อภาคประชาชน เพราะต้นทุนที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ค่าใช้จ่ายดำเนินงานสนามบินเพิ่มขึ้น ส่งผลถึงค่าภาษีสนามบินที่เพิ่มขึ้น และต่อไปถึงประชาชนและภาคเศรษฐกิจในอนาคต/ควรแก้ไขปรับปรุงให้ค่าธรรมเนียมมีการแยกประเภทออกจากกัน 1. การขอไบรรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ครั้งแรก ให้ใช้อัตราค่าธรรมเนียมตามที่ระบุไว้ตามร่าง และ 2. การขอต่ออายุไบรรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้มีอัตราค่าธรรมเนียมที่ลดลง กึ่งหนึ่ง หรือ หนึ่งในสี่ของค่าธรรมเนียมตามร่าง	ต้องเสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวในอัตรา 2,000 บาท ตามเดิม สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมไบรรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ ไบรรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (ก) สำหรับสนามบินพาณิชย์ ฉบับละ 500,000 บาท (ข) สำหรับสนามบินที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 200,000 บาท (ค) สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพาณิชย์ ฉบับละ 100,000 บาท (ง) สำหรับที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่รองรับการบินทั่วไป ฉบับละ 50,000 บาท
2 (28/1)	ค่าธรรมเนียมไบรรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	1 15%	6 85%	เหมาะสม เนื่องจาก ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ยังคงเหมือนประกาศ กพท. เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมไบรรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง ที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561	1. ค่าธรรมเนียมไบรรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นอัตราเดิมตามที่กำหนดไว้ในประกาศ กพท. เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมไบรรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง ที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>1) ค่าธรรมเนียมเดิมมีราคาสูงมากเป็นต้นทุนประกอบการอยู่แล้ว การเพิ่มค่าธรรมเนียม เปรียบเสมือนการส่งเสริมให้ ผู้ประกอบการ ปิดกิจการเพื่อหยุดการประกอบการในที่สุด/ควรแก้ไข ไม่ควรเสนอ ร่างระเบียบนี้ ควรชะลอการพิจารณาออกไปอย่างน้อย 10-15 ปี</p> <p>2) เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในกรณีที่เกิด เหตุการณ์ไม่ปกติ</p> <p>3) การเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มไม่ได้เป็นสิ่งที่จะยืนยันได้ว่าจะพัฒนา หรือส่งเสริมอะไรให้ดีขึ้น ซ้ำยังเป็นการซ้ำเติมอุตสาหกรรมด้าน การบินที่กำลังรอการฟื้นตัวให้หนักไปกว่าเดิม</p> <p>4) ควรแก้ไขข้อ 4 (28/1) (จ) ค่าธรรมเนียมAOC ครั้งแรกตาม ข้อ 4 (28/1) (จ) บัลลูน ค่าธรรมเนียมครั้งแรกเริ่มที่ 1.5 ลบ หากเฉลี่ย 3 ปี ตกปีละ 0.5 ลบ แต่โดยที่บริษัทมีกำไรสุทธิย้อนหลัง 4 ปี ตกปี ละ 0.6 ลบ ก็จะไม่เหลือกำไรสุทธิเพื่อนำไปใช้ขยายกิจการ หรือ ลงทุนด้าน Airworthiness / Safety Management เพียงปีละ 0.1 ลบ ซึ่งเป็นจำนวนที่น้อยมาก และยังมีธรรมเนียมอื่น ๆ ตาม ประกาศนี้เรียกเก็บเพิ่มขึ้นอีก จึงเห็นควรให้ กพท. เรียกเก็บ ค่าธรรมเนียม AOC อยู่ระหว่างปีละ 0.1-0.2 ลบ</p> <p>5) ไม่เป็นธรรมในการเก็บค่าธรรมเนียม ระหว่างการบินประจำ และการบินแบบเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ การประกอบการของสายการ บินแบบประจำ จะมีรายได้ต่อปี อาจเป็นหลายหมื่นแสนล้านบาท</p>	<p>พ.ศ. 2561 ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มิได้ เป็นการกำหนดเพิ่มเติม</p> <p>2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) มี อำนาจยกเว้นค่าธรรมเนียมตามมาตรา 6 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ อยู่แล้ว ในกรณีที่มี เหตุผลความจำเป็น โดยต้องออกเป็น กฎกระทรวง</p> <p>3. การกำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรอง ผู้ดำเนินการอากาศไม่ได้นำเรื่องรายได้ของผู้ ได้รับใบรับรองฯ (สายการบิน) มาคำนวณ เนื่องจากต้นทุนในการดำเนินการของ กพท. เกี่ยวกับด้านการตรวจสอบมาตรฐานความ ปลอดภัยไม่เกี่ยวข้องกับรายได้ที่เกิดขึ้นจาก การประกอบการของผู้ได้รับใบรับรองฯ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมของใบอนุญาตประกอบกิจการ การบินพลเรือนซึ่งเป็นการกำกับดูแลทาง เศรษฐกิจมีกำหนดค่าธรรมเนียมไว้แตกต่างกัน ในกรณีการทำการบินประจำและการทำการ บินแบบไม่ประจำ</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ต่อปี แต่สายการบินแบบไม่ประจำมีรายได้ต่อปี ไม่ก็สิบล้านบาท แต่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเท่ากัน ซึ่งเห็นว่าไม่เป็นธรรม หาก กพท. มีนโยบายที่จะสนับสนุนการเดินทางอากาศ ก็อยากให้ทบพจนการการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใหม่อย่างเป็นธรรม/ควรแก้ไข ควรเก็บค่าธรรมเนียม โดยพิจารณาแยกดังนี้ 1. แบบบินประจำ 2. แบบเช่าเหมาลำ 3. จำนวนของเครื่องบิน ขอเสนอให้เก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการบินแบบเช่าเหมาลำในอัตรา 1 ใน 4 ของร่างกฎกระทรวง</p> <p>6) ค่าธรรมเนียมใบรับรอง AOC สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศแบบไม่ประจำควรมีการพิจารณาอัตราครึ่งหนึ่ง หรือ 1/4 ของค่าธรรมเนียมแบบประจำเนื่องจากมูลค่าของการทำการค้าขายไม่เท่ากัน โดยเฉพาะผู้ประกอบการแบบ Ad-hoc ซึ่งรายได้ไม่ได้เท่ากับผู้ประกอบการรายใหญ่</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 ข) การต่ออายุ ฉบับละ 2,000,000 บาท</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					<p>3) ภูมิภาคอื่นนอกจาก 1) และ 2)</p> <p>ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 3,532,500 บาท</p> <p>ข) การต่ออายุ ฉบับละ 2,700,000 บาท</p> <p>(ค) เฮลิคอปเตอร์ น้ำหนักขึ้นสูงสุดตั้งแต่ 3,192 กิโลกรัมเป็นต้นไป</p> <p>1) ภายในประเทศ (Domestic)</p> <p>ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 2,065,000 บาท</p> <p>ข) การต่ออายุ ฉบับละ 1,800,000 บาท</p> <p>2) ภูมิภาคต่างประเทศ (International)</p> <p>ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 2,765,000 บาท</p> <p>ข) การต่ออายุ ฉบับละ 2,300,000 บาท</p> <p>(ง) เฮลิคอปเตอร์ น้ำหนักขึ้นสูงสุดไม่เกิน 3,192 กิโลกรัม</p> <p>1) ภายในประเทศ (Domestic)</p> <p>ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 1,032,500 บาท</p> <p>ข) การต่ออายุ ฉบับละ 900,000 บาท</p> <p>2) ภูมิภาคต่างประเทศ (International)</p> <p>ก) การออกครั้งแรก ฉบับละ 1,382,000 บาท</p> <p>ข) การต่ออายุ ฉบับละ 1,150,000 บาท</p> <p>(จ) บัลลูน</p> <p>1) การออกครั้งแรก ฉบับละ 1,500,000 บาท</p> <p>2) การต่ออายุ ฉบับละ 1,300,000 บาท</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
2 (28/2)	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน	-	5 100%	<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>1) ค่าธรรมเนียมเดิมมีราคาที่สูงมากอยู่แล้ว การเพิ่มค่าธรรมเนียมเปรียบเสมือนการยกเลิกการประกอบการกิจการการบินพลเรือนในประเทศไทย มากกว่าส่งเสริมกิจการฯ/ควรแก้ไข ไม่ควรเสนอร่างระเบียบขึ้นค่าธรรมเนียมฉบับนี้</p> <p>2) เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ</p> <p>3) ข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ 97 ยังมีผลบังคับใช้อยู่ ซึ่งตามข้อ 4(28/2) (ข) ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบไม่ประจำ ไม่มีบัลลูนระบุไว้</p> <p>4) ไม่เป็นธรรม ในการเก็บค่าธรรมเนียม ระหว่างการบินประจำ และการบินแบบเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ การประกอบการของสายการบินแบบประจำ จะมีรายได้ต่อปี อาจเป็นหลายหมื่นแสนล้านบาทต่อปี แต่สายการบินแบบไม่ประจำมีรายได้ต่อปี ไม่กี่สิบล้านบาท แต่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเท่ากัน ซึ่งเห็นว่าไม่เป็นธรรม หาก กพท. มีนโยบายที่จะสนับสนุนการเดินทางอากาศก็อยากให้ทบทวนการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใหม่อย่างเป็นทางการ/ควรแก้ไข ควรเก็บค่าธรรมเนียม โดยพิจารณาแยกดังนี้ 1. แบบบินประจำ 2. แบบเช่าเหมาลำ 3. จำนวนของเครื่องบิน ขอเสนอให้เก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการบินแบบเช่าเหมาลำในอัตรา 1 ใน 4 ของร่างกฎกระทรวง</p>	<p>1. ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน กำหนดขึ้นใหม่ตาม 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. ตามร่างกฎกระทรวงไม่มีการกำหนดค่าธรรมเนียมกรณีใช้บัลลูนในการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบไม่ประจำ ซึ่งกรณีบัลลูนจะกำหนดค่าธรรมเนียมไว้ในกรณีของใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการประกอบกิจการทางอากาศ ฉบับละ 300,000 บาท</p> <p>4. ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>5) เมื่อเปรียบเทียบค่าธรรมเนียมระหว่างประจำและไม่ประจำ และอายุของใบอนุญาต ดูไม่เหมาะสมกัน เพราะอายุใบอนุญาตมีความต่างกัน 1/2 แต่ราคาไม่เป็นไปตามเหมาะสมกับอายุ นอกจากนี้เมื่อคิดคำนวณจากทั้งค่าธรรมเนียมของ AOC และ AOL ทำให้ผู้ประกอบการอาจจะไม่สามารถหากำไรได้ และธุรกิจด้านนี้จะไม่เกิดในเมืองไทย</p>	<p>ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบประจำมีกำหนด และแบบไม่ประจำ และประเภทการประกอบกิจการทำงานทางอากาศ กำหนดไว้ไม่เท่ากัน</p> <p>5. อัตราค่าธรรมเนียมใหม่ที่กำหนดไว้ในร่างกฎกระทรวงฯ เป็นอัตราที่สอดคล้องและไม่เกินอัตราขั้นสูงตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศฯ โดยคำนวณจากหลักเกณฑ์การคำนวณต้นทุน และเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าธรรมเนียมที่หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของต่างประเทศเรียกเก็บ ยังถือว่าเป็นอัตราที่ต่ำ นอกจากนี้ การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองตามร่างกฎกระทรวงฯ มีความสอดคล้องและเป็นไปตามแนวทางของหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					<p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ</p> <p>(ก) ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบประจำมีกำหนด</p> <p>1) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็ง ฉบับละ 5,000,000 บาท</p> <p>2) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็งขนาดเล็กน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น ไม่เกิน 5,700 กิโลกรัม ขึ้นไป ฉบับละ 2,500,000 บาท</p> <p>(ข) ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบไม่ประจำ</p> <p>1) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็ง ฉบับละ 3,000,000 บาท</p> <p>2) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็งขนาดเล็ก เครื่องยนต์เดี่ยว ฉบับละ 1,500,000 บาท</p> <p>3) กรณีใช้เฮลิคอปเตอร์ ฉบับละ 1,500,000 บาท</p> <p>(ค) ประเภทการประกอบกิจการทำงานทางอากาศ</p> <p>1) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็ง ฉบับละ 1,000,000 บาท</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					<p>2) กรณีใช้อากาศยานปีกแข็งขนาดเล็ก เครื่องยนต์เดี่ยว งบประมาณ 500,000 บาท</p> <p>3) กรณีใช้เฮลิคอปเตอร์ งบประมาณ 500,000 บาท</p> <p>4) กรณีใช้บัลลูน งบประมาณ 300,000 บาท</p> <p>5) กรณีใช้อากาศยานประเภทอื่นนอกจาก 1) 2) 3) และ 4) งบประมาณ 200,000 บาท</p> <p>และเพิ่มวรรคท้าย “ในกรณีที่มีการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภท (ข) และ (ค) รวมกันในฉบับเดียวกันให้ใช้อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับประเภท (ข)” เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงกรณีที่มีการใบอนุญาตรวมกันหลายประเภทของการขนส่งในฉบับเดียว”</p>
2 (28/3)	ค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ	-	2 100%	<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>1) ค่าธรรมเนียมเดิม มีราคาสูงมากอยู่แล้ว ประกอบกับกิจการการให้บริการจราจรทางอากาศได้ผลประกอบการลดลง เนื่องจาก การแพร่ระบาดของไวรัส โควิด-19 จึงควรแก้ไข ไม่ควรเสนอร่างระเบียบฉบับนี้ ควรชะลอการพิจารณาออกไปอย่างน้อย 10-15 ปี เพื่อให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนประกอบการที่ดีขึ้นเสียก่อน</p> <p>2) มีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมและกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนอัตรา</p>	<p>1. ใบรับรองการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศกำหนดขึ้นใหม่ ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ดังนั้น กพท. ยังไม่เคยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศมาก่อน</p> <p>2. กพท. ได้เตรียมการจัดทำร่างกฎกระทรวงฯ ตั้งแต่ปลายปี 2562 แต่เกิดสถานการณ์การ</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ค่าธรรมเนียมดังกล่าวได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสร็จที่ 1275/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการกำหนดอัตราค่าบริการใหม่ หรือไม่เพียงใด โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย</p>	<p>แพร่ระบาดของ COVID-19 ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน CAAT จึงชะลอการดำเนินการออกกฎกระทรวงดังกล่าวออกไปก่อน ทั้งนี้ จากการประเมินสถานการณ์โควิด-19 ของไทยและข้อมูลอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ในปี 2566 คาดการณ์ว่าเป็นปีที่สถานการณ์โควิดเริ่มคลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล ในปีนี้ กพท. จึงต้องดำเนินการเพื่อออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองให้ครบถ้วนตามกฎหมาย ซึ่งหาก กพท. ไม่ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพื่อเรียกเก็บจากผู้ขอใบอนุญาตและใบรับรองอาจเข้าข่ายเป็นการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ได้ และตามหลักการของพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 การออกกฎหมายลำดับรองต้องออกภายในปี 4 ปี นับจากวันที่พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์ฯ มีผลบังคับ (ภายในพฤศจิกายน 2566)</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					<p>3. ในการกำหนดค่าธรรมเนียม กพท. ได้นำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีมาพิจารณาแล้ว โดยหากคำนวณจากต้นทุนในการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีขั้นตอนของการตรวจสอบเอกสารประกอบคำขอซึ่งมีรายละเอียดมาก รวมถึงการออกไปตรวจสอบการดำเนินงาน ณ สถานที่จริง ค่าธรรมเนียมจะเกินกว่าอัตราขั้นสูงที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และโดยที่ใบรับรองมีอายุสูงสุดได้ 10 ปี และครอบคลุมการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับน่านฟ้าทั้งหมดของประเทศไทย และสำหรับทุกสนามบินในประเทศ ค่าธรรมเนียมที่กำหนดขึ้นจึงอยู่ในวิสัยที่ผู้ให้บริการสามารถจ่ายได้เมื่อเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมใบรับรองฯ นี้ เป็นการกำหนดขึ้นใหม่ และไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจ เนื่องจากขณะนี้ประเทศไทยมีผู้ให้บริการเพียงสองราย</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					คือ บวท. ในฐานะผู้ให้บริการหลัก และ กองทัพเรือที่ให้บริการเฉพาะขอบเขตของ สนามบินอยู่ตะเภา สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียม ใบบรรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ คือ ใบบรรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ทุกประเภท ฉบับละ 1,000,000 บาท
2 (28/4)	ค่าธรรมเนียมใบบรรองการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน	-	1 100%	ไม่เหมาะสม เนื่องจาก มีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมและกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวว่าได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสร็จที่ 1275/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการกำหนดอัตราค่าบริการใหม่ หรือไม่เพียงใด โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย	ในการกำหนดค่าธรรมเนียม กพท. ได้นำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีมาพิจารณาแล้ว โดยหากคำนวณจากต้นทุนในการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบบรรองการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ซึ่งมีขั้นตอนของการตรวจสอบเอกสารประกอบคำขอซึ่งมีรายละเอียดมาก รวมถึงการออกไปตรวจสอบการดำเนินงาน ณ สถานที่จริง ค่าธรรมเนียมจะเกินกว่าอัตรา

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					<p>ชั้นสูงที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และโดยที่ใบรับรองฯ มีอายุสูงสุดได้ 10 ปี และครอบคลุมการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ของประเทศไทยทั้งหมด และสำหรับทุกสนามบินในประเทศไทย ค่าธรรมเนียมที่กำหนดขึ้นจึงอยู่ในวิสัยที่ผู้ให้บริการสามารถจ่ายได้เมื่อเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมใบรับรองฯ นี้ เป็นการกำหนดขึ้นใหม่ และไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจ เนื่องจาก ขณะนี้ประเทศไทยมีผู้ให้บริการเพียงสองราย คือ บวท. ในฐานะผู้ให้บริการหลัก และกองทัพเรือที่ให้บริการเฉพาะขอบเขตของสนามบินอุตะเภ</p>
2 (28/5)	ค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน	-	1 100%	<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ข้อมูลที่ใช้ในการบริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินตามข้อ 2 ได้จากเครื่องมือตรวจวัดที่เกี่ยวข้องด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นบริการของภาครัฐแก่อุตสาหกรรมการบินของประเทศและไม่ได้เรียกเก็บค่าบริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินใด ๆ จากผู้รับบริการ</p>	<p>การออกไปรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ สามารถออกให้กับผู้ขอที่สามารถให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นภาครัฐหรือเอกชน จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรองไว้ แต่โดยที่ประเทศไทยกำหนดให้</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					<p>กรมอุตุนิยมวิทยาซึ่งเป็นหน่วยงานราชการทำหน้าที่ในการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่งกรมอุตุนิยมวิทยาต้องดำเนินการขอรับใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ดังนั้น กพท. จึงยกเว้นการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินที่ออกให้กับส่วนราชการ เนื่องจาก กรมอุตุนิยมวิทยาเป็นผู้ให้บริการข้อมูลโดยไม่มีการเรียกเก็บค่าบริการ</p> <p>สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯคือ ใบรับรองการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ฉบับละ 1,000,000 บาท</p>
2 (28/6)	ค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการข่าวสารการบิน	-	-	ไม่มีผู้แสดงความคิดเห็น	

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
2 (28/7)	ค่าธรรมเนียมใบรับรองการให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	-	1 100%	ไม่เหมาะสม เนื่องจาก มีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมและกำหนดในเพดานสูงสุด จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวว่าได้มีการคำนึงถึงต้นทุนของ กพท. ประชาชน และผู้ประกอบการ ความคุ้มค่า ภาระและความยุ่งยาก รวมถึงได้มีการเทียบเคียงกับอัตราค่าธรรมเนียมเดิมตามหลักเกณฑ์ข้อ 1, 3 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ เรื่องเสร็จที่ 1275/2564 ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้มีความเหมาะสมในการกำหนดอัตราค่าบริการใหม่ หรือไม่เพียงใด โดยขอให้มีการแสดงเอกสารอ้างอิงวิธีการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมด้วย	ในการกำหนดค่าธรรมเนียม กพท. ได้นำหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีมาพิจารณาแล้ว โดยหากคำนวณจากต้นทุนในการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ซึ่งมีขั้นตอนของการตรวจสอบเอกสารประกอบคำขอซึ่งมีรายละเอียดมาก รวมถึงการออกไปตรวจสอบการดำเนินงาน สถานที่จริง ค่าธรรมเนียมจะเกินกว่าอัตราขั้นสูงที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และโดยที่ใบรับรองฯ มีอายุสูงสุดได้ 10 ปี และครอบคลุมการให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินสำหรับทุกสนามบินในประเทศ ค่าธรรมเนียมที่กำหนดขึ้นจึงอยู่ในวิสัยที่ผู้ให้บริการสามารถจ่ายได้เมื่อเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมใบรับรองฯ นี้ เป็นการกำหนดขึ้นใหม่ และไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจ เนื่องจาก ขณะนี้

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					ประเทศไทยมีผู้ให้บริการเพียงรายเดียว คือ บวท.
2 (28/8)	ค่าธรรมเนียมใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (รวมการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมหนึ่งหลักสูตร)	-	4 100%	<p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก</p> <p>1) ไม่เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน</p> <p>2) การเจริญเติบโตของตลาดการผลิตนักบินลดลง โรงเรียนการบินขาดทุน และปิดตัวลงไปหลายแห่ง การขึ้นค่าธรรมเนียมเสมือนการซ้ำเติมการประกอบกิจการไม่ให้เติบโตได้อีก/ควรแก้ไข ควรลดค่าธรรมเนียมเดิมลง และไม่เสนอร่างระเบียบค่าธรรมเนียมใหม่ ไปอีกอย่างน้อย 20 -30 ปี เพื่อร่วมสร้างกิจการการบินให้เติบโตขึ้นทดแทนที่ปิดตัวไป</p> <p>3) ควรให้มีกำหนดกรณีบัลลูนด้วย ทั้งช่าง และ นักบิน เนื่องจากบริษัทมีความจำเป็นต้องฝึกอบรมช่างและนักบิน ในอนาคตอีก</p> <p>4) การศึกษาเป็นกิจการหนึ่งที่รัฐบาลให้การสนับสนุนส่งเสริมมาโดยตลอด เพราะเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาของประเทศ ดังจะเห็นได้ว่า รัฐบาลได้ออกมาตรการการส่งเสริมการศึกษา อาทิ เช่น ยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคลให้กับสถาบันการศึกษาที่สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ และการยกเว้นภาษีนำเข้าหนังสือต่าง ๆ เป็นต้น สถาบันฝึกอบรมด้านการบินก็เป็นหนึ่งในระบบการศึกษาที่ควรต้องมีการส่งเสริมเช่นกัน เพราะเป็นการให้การศึกษาด้านการบินกับประชาชนเพื่อพัฒนาด้านการบินของประเทศ การปรับขึ้นอัตราค่าธรรมเนียม 100% จาก 50,000 เป็น 100,000 บาท จะเป็นการเพิ่มภาระอย่างมากให้กับ</p>	<p>ค่าธรรมเนียมใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (รวมการรับรองหลักสูตรการฝึกอบรมหนึ่งหลักสูตร) เป็นอัตราเดิมตามที่กำหนดไว้ในประกาศ กพท. เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรอง 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>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				สถาบัน และส่งผลกระทบต่อโดยตรงให้กับผู้เข้าอบรม ทาง กพท. ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของรัฐที่ช่วยส่งเสริมด้านการบินของประเทศ จึงควรส่งเสริมการศึกษาด้านการบิน โดยไม่มีการเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน โดยเฉพาะสถาบันที่ดำเนินการอบรมเฉพาะภาคทฤษฎี ที่ไม่มีการฝึกการปฏิบัติจริง เพื่อส่งเสริมให้ผู้เข้าอบรมสามารถเข้าสู่การศึกษาได้ง่าย	
2 (30)	ค่าธรรมเนียมการต่ออายุใบอนุญาตใบสำคัญ ใบรับรอง	-	1 100%	ไม่เหมาะสม เนื่องจาก ค่าธรรมเนียมเดิมมีราคาสูงมากอยู่แล้ว การเพิ่มค่าธรรมเนียมให้มากขึ้น คือการจงใจขับเคื้อนให้ผู้ขอฯ มีภาระค่าใช้จ่ายมากขึ้น/ ควรแก้ไข ควรใช้ค่าธรรมเนียมเดิมต่อไปอีกอย่างน้อย 15-20 ปี แล้วจึงพิจารณาใหม่ ตามการเจริญเติบโต ของตลาดธุรกิจการบิน	ค่าธรรมเนียมการต่ออายุใบอนุญาต/ใบรับรอง ต้องกำหนดตามอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ใน (30) กำหนดให้การต่ออายุใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง แต่ละฉบับ จึงไม่สามารถจะกำหนดให้ลดค่าธรรมเนียมการต่ออายุลงใน กฎกระทรวงได้ สรุป กพท. จึงเห็นควรคงอัตราค่าธรรมเนียมการต่ออายุใบอนุญาต/ใบรับรองไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
4 (1)	การยกเว้นค่าธรรมเนียม และอัตราใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง	1 25%	4 75%	<p>เหมาะสม เนื่องจาก การยกเว้นค่าใช้จ่าย ย่อมส่งเสริมกิจการให้เติบโตได้ดีขึ้น/ ควรแก้ไข ควรพิจารณาการยกเว้นในข้อนี้ต่อไปอีกอย่างน้อย 10 ปี เพื่อส่งเสริมให้ ผู้ประกอบการสร้างต้นทุนได้เร็วขึ้น</p> <p>ไม่เหมาะสม เนื่องจาก 1) เห็นควรให้เพิ่มอำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการลดหรือยกเว้นอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในกรณีที่เกิด เหตุการณ์ไม่ปกติ 2) การยกเว้นค่าธรรมเนียมให้แก่ส่วนราชการน่าจะพิจารณาบน พื้นฐานของวัตถุประสงค์อย่างเดียวกัน เนื่องจากส่วนราชการไม่ได้ มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไร และเป็นการดำเนินการเพื่อให้ บริการสาธารณะซึ่ง กพท. ในฐานะหน่วยงานของรัฐประเภทหนึ่ง สามารถจะสนับสนุนการจัดให้มีบริการสาธารณะดังกล่าวได้ กรณี ที่มีการตัดการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกใบรับรองการ ดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ 2 (24) ออกเพียงกรณีเดียว มีเหตุเหมือนหรือแตกต่างกับการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออก ใบรับรองอื่น ๆ ที่ออกให้แก่ส่วนราชการอย่างไร ทั้งนี้ กรณีการ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือไม่เรียกเก็บ ระหว่างส่วนราชการหรือ เอกชนนั้นไม่อาจถือเป็นการเลือกปฏิบัติที่แตกต่างกันได้ トラบ เท่าที่การพิจารณาออกใบรับรองอยู่ภายใต้มาตรฐานเดียวกัน เพราะค่าธรรมเนียมก็ถือเป็นการเรียกเก็บภาษีอย่างหนึ่ง ซึ่งหาก ส่วนราชการจะต้องจ่ายก็เป็นการนำเงินภาษีมาจ่ายเช่นกัน และ</p>	<p>1. การกำหนดยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาต/ ใบรับรองถูกกำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนด ค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการ ในสนามบิน พ.ศ. 2554 โดยเป็นการยกเว้น ตามหลักการไม่มีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด ซึ่งหากมีกรณีที่จำเป็นที่ รวค. พิจารณาแล้ว เห็นควรกำหนดยกเว้นค่าธรรมเนียมบาง ประเภทเพิ่มเติมด้วยเหตุผลความจำเป็นพิเศษ สามารถออกเป็นกฎกระทรวงได้</p> <p>2. ผู้ดำเนินการสนามบินที่ให้บริการสาธารณะ ไม่ว่าจะดำเนินการโดยรัฐหรือเอกชนมีการ เรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการเช่นเดียวกัน โดยค่าบริการมีการคิดจากต้นทุนในการบริการ ภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกัน ซึ่งการเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรอง ตามหลักการจะเรียกเก็บจากผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบินทุกราย ไม่ว่า ผู้ประกอบการนั้นจะมีสถานะเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนโดยไม่มีการยกเว้น ตามหลักการไม่เลือกปฏิบัติ สำหรับกรณี ของกรมท่าอากาศยานแม้มีสถานะเป็นส่วน ราชการแต่ก็ถือเป็นผู้ประกอบการ</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>โดยที่ ทย. เป็นส่วนราชการที่ไม่ได้แสวงหากำไร การไม่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมดังกล่าว อาจมีผลกระทบประมาณเกินสมควรและอาจมีผลต่อการเรียกเก็บค่าบริการต่าง ๆ จากผู้ใช้บริการในอนาคตต่อไปได้ จึงเห็นควรให้คณะกรรมการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ 2 (24) ที่ออกให้แก่ส่วนราชการ ตามข้อ 4 (1) เช่นเดิม</p> <p>3) ควรยกเว้นหน่วยงานราชการ เช่น กรมท่าอากาศยาน กรมอุตุนิยมวิทยา เนื่องจาก หน่วยงานราชการเป็นหน่วยงานที่ส่งเสริมการบินและระบบขนส่งสาธารณะให้เข้าถึงประชาชน ไม่ได้แสวงหาผลประโยชน์ใดๆ รวมถึงการเก็บค่าธรรมเนียมผู้โดยสารเพียง 50 บาท เท่านั้น และหากจำเป็นต้องเก็บค่าธรรมเนียม ควรเก็บแค่กึ่งหนึ่ง เป็นต้น</p> <p>4) กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ 4 ได้กำหนดให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือการรับรองตามข้อ 2 (24) ที่ออกให้แก่ส่วนราชการ แต่ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565 ได้แก้ไขโดยตัดเนื้อหาในส่วนนี้ออก ทำให้ค่าธรรมเนียมใบรับรองหรือการรับรองตามข้อ 2 (24) ที่ออกให้แก่ส่วนราชการไม่ได้รับการยกเว้นอีกต่อไป กรณีนี้จึงอาจถือเป็นการเลือกปฏิบัติได้ เนื่องจากกฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2554 มีการระบุเหตุผลในการออกกฎว่าเพื่อปรับปรุงค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและ</p>	<p>สนามบินรายหนึ่งซึ่งมีการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้โดยสาร สายการบิน และอากาศยานที่มาใช้บริการเช่นเดียวกับผู้ประกอบการสนามบินรายอื่น ดังนั้น จึงไม่เหมาะสมที่จะยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองที่ออกให้กรมท่าอากาศยานเพียงหน่วยงานเดียว อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ประกอบการเป็นส่วนราชการที่ไม่มีการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้โดยสารอาจมีการพิจารณายกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองบางประเภทให้ได้ เช่น กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นต้น</p> <p>3. เจตนารมณ์ของกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 ในการยกเว้นค่าธรรมเนียมใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้กับส่วนราชการ เนื่องจากในขณะนั้นกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่กำกับดูแลและทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินงานสนามบินในหน่วยงานเดียวกัน แต่หลังจากที่มีการแยกหน่วยงานกำกับดูแลเป็น กพท. และตั้งกรมท่าอากาศยานขึ้นทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินงานสนามบินของราชการแทนแยก</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				ใบรับรองบางประเภทให้เหมาะสมและเป็นธรรมยิ่งขึ้นซึ่งย่อมหมายความว่ากรยกเว้นค่าธรรมเนียมตามข้อ 2 (24) ให้แก่ส่วนราชการนั้นมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแล้ว แต่ในร่างกฎกระทรวงฯ (ฉบับที่ 3) กลับยกเลิกเจตนารมณ์ของกฎกระทรวงฉบับแรกโดยไม่มีการระบุเหตุผลที่แน่ชัดในการยกเลิกเอาไว้ ดังนั้นจึงควรคงเจตนารมณ์เดิมในการออกกฎนี้เอาไว้ / ควรแก้ไขยกเว้นค่าธรรมเนียมตามข้อ 2 (24) ให้แก่ส่วนราชการตามเดิม	จากกับโดยสิ้นเชิง โดย กพท. มิได้รับงบประมาณจากรัฐสนับสนุนการปฏิบัติการกิจ ดังนั้น เจตนารมณ์ของกฎกระทรวงเดิมจึงต้องยกเลิกไปตามสถานะของหน่วยงาน ข้อเท็จจริงและกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม สรุป กพท. จึงเห็นควรคงเรื่องการยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาต/ใบรับรองไว้ตามร่างกฎกระทรวงฯ
7	บทเฉพาะกาลกำหนดให้บรรดาคำขอที่ยื่นและยังไม่ชำระค่าธรรมเนียมก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้มีผล	-	1	ตามข้อ 5 “บรรดาคำขอที่ยื่นและยังไม่ชำระค่าธรรมเนียม...” จะต้องกำหนดให้เป็น “ข้อ 7” หรือไม่ โดยข้อดังกล่าว มีขอบเขตการบังคับใช้กว้างขวาง ไม่มีเงื่อนไข กล่าวคือ ทุกคำขอที่ยื่นไม่ว่าจะอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาคำขอหรือดำเนินการแล้วเสร็จ จะต้องชำระค่าธรรมเนียมฯ ซึ่งอาจสอดคล้องกับ	กระบวนการตรวจสอบเพื่อออกใบอนุญาตหรือใบรับรองเป็นกระบวนการดำเนินการเพื่อเตรียมการออกคำสั่งทางปกครองเท่านั้น ดังนั้น กรณีที่ยังไม่มีการออกใบอนุญาตหรือใบรับรอง จึงไม่มีการออกคำสั่งทางปกครอง

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
	ใช้บังคับ ให้เสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้			เจตนารมณ์ใน พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ แต่สอดคล้องกับหลักความไม่มีผลย้อนหลังของนิติกรรมทางปกครอง หากมีบางคำขอที่ยื่นและผ่านกระบวนการพิจารณาออกใบรับรองฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้วหรือไม่	การเรียกเก็บค่าอนุญาตหรือใบรับรองที่ออกจากหลังจากที่กฎกระทรวงมีผลใช้บังคับ แม้ว่าจะมีการดำเนินการตรวจสอบตามกระบวนการก่อนกฎกระทรวงมีผลใช้บังคับ จึงไม่ใช่กรณีการออกกฎหมายไปบังคับย้อนหลังของนิติกรรมทางปกครอง
	ความคิดเห็นอื่น	-	-	<p>1) ไม่เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน</p> <p>2) ร่างระเบียบฉบับ ขึ้นค่าธรรมเนียมนี้ เปรียบเสมือนการเรียกเก็บค่าคุ้มครองธุรกิจการบินเพิ่มขึ้น เพราะประเทศไทยมีเพียงองค์กรเดียวที่กำกับดูแลกิจการด้านการบินของประเทศ ซึ่งการเพิ่มค่าธรรมเนียมที่ปกติมีราคาสูงมากอยู่แล้วนั้น ให้สูงขึ้นไปอีกหลายเท่าตัว ย่อมเป็นแรงฉุด (Drag) ที่ กพท. มอบให้ผู้ประกอบการมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมากเกินไป และไม่เป็นธรรม และยังเป็นการสร้างอคติที่ผู้ประกอบการมีอยู่แล้วให้มากขึ้นไปอีก สุดท้ายการทำงานร่วมกัน ระหว่าง กพท. และผู้ประกอบการย่อมถึงจุดแตกหักได้ในวันหนึ่ง</p> <p>3) เข้าใจว่า กพท. เป็นหน่วยงานของรัฐแต่ไม่ใช่ราชการและเอกชนและไม่ใช้รัฐวิสาหกิจ ก็เท่ากับว่าเป็นองค์กรอิสระ จึงทำให้ไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐ และพยายามมีความเป็นเอกเทศจากการแทรกแซงทางการเมือง จึงต้องทำให้หาหนทางในการสร้างรายได้และอยู่ได้ด้วยตนเอง จึงทำให้พิจารณาว่าการเก็บค่าธรรมเนียมคือหนทางเดียวในการสร้างรายได้ของหน่วยกำกับ</p>	<p>1. กรณีการเปรียบเทียบอัตราค่าธรรมเนียมในกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 (เดิม) กับร่างกฎกระทรวงฯ ฉบับใหม่ และพบว่าอัตราค่าธรรมเนียมตามร่างกฎกระทรวงฯ ใหม่เป็นอัตราที่สูงกว่าฉบับเดิมนั้น โดยที่ค่าธรรมเนียมที่ระบุในกฎกระทรวงฉบับเดิมเป็นอัตราที่กำหนดขึ้นในขณะที่กรมการบินพลเรือนเป็นผู้กำกับดูแลซึ่งมีสถานะเป็นส่วนราชการและได้รับงบประมาณจากรัฐในการดำเนินการ จึงไม่สามารถใช้เป็นบรรทัดฐานในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุน (Cost Recovery) และความเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจได้</p> <p>2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมในลักษณะนี้จะเป็นการจัดเก็บจากผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ดูแล แต่การที่ กพท. ไม่มีการบริการ (Service) ที่สร้างรายได้ชัดเจนนั้น การคิดค่าใบอนุญาตในราคาที่สูง (แพงขึ้นเป็น 10 เท่าจากเดิม) จึงไม่สมเหตุสมผลและไม่เป็นธรรมกับอุตสาหกรรมการบินเท่าที่ควร ทั้งนี้ การที่ กพท. มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียม ก็จะส่งผลให้มีการขึ้นค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานด้วย สายการบินจ่ายแพงขึ้น ค่าตัวเดินทางก็แพงขึ้นด้วย จึงเท่ากับว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบที่สุด ณ ตอนนี้อยู่สุดท้ายจะวนกลับไปประชาชนที่ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น และจากสภาพเศรษฐกิจทั่วโลก ณ ปัจจุบัน ‘ไอเอ็มเอฟ’ เตือนเศรษฐกิจโลกจะอ่อนแอเพราะผลพวงจากโรคระบาดและภาวะสงคราม ขอให้ประเทศกำลังพัฒนาระวังเศรษฐกิจผันผวน ดังนั้น การขึ้นอัตราค่าธรรมเนียมที่สูงแบบนี้จึงเป็นการขึ้นแบบสวนทางกับสภาพเศรษฐกิจประเทศไทยและทั่วโลก นอกจากนี้ ควรใส่เหตุผลรายละเอียดเชิงเศรษฐกิจตามที่ กพท. อ้างเหตุผลความจำเป็นด้วยว่าสาเหตุที่แท้จริง (Root cause) ของการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมจากเดิมถึงเกือบ 10 เท่าเป็นเพราะสาเหตุใด เช่น ชี้แจงรายรับรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นของ กพท. ที่ กพท. ต้องแบกรับ หรือชี้แจงผลประโยชน์ประกอบที่ขาดทุน จึงทำให้ต้องมาเก็บค่าธรรมเนียมกับผู้ประกอบการเพิ่มเติมส่วนหนึ่ง เพราะสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันผู้ประกอบการยังไม่ฟื้นตัวจากผลกระทบจาก Covid-19 ทำให้ผลประโยชน์ที่ได้ยังไม่คุ้มกับรายรับตามเดิมก่อนที่จะเกิด Covid-19 แต่ กพท. ยังจัดเก็บเพิ่มเติมซึ่งสวนทางกับนโยบายของรัฐที่ให้ช่วยกันบรรเทา เยียวยา และพยุงเศรษฐกิจของประเทศไปด้วยกัน จึงเห็นควร</p>	<p>ด้านการบินพลเรือนที่แท้จริง โดยไม่ต้องอาศัยเงินสนับสนุนจากรัฐอันมาจากภาษีประชาชนทั่วไปที่ไม่ได้ใช้บริการขนส่งทางอากาศที่จะต้องแบกรับต้นทุนนี้ ซึ่งสอดคล้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในลักษณะเดียวกันขององค์กรกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนประเทศอื่นในโลก ทั้งนี้ อัตราค่าธรรมเนียมใหม่ที่กำหนดไว้ในร่างกฎกระทรวงฯ เป็นอัตราที่สอดคล้องและไม่เกินอัตราขั้นสูงตามที่กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ โดยคำนวณจากหลักเกณฑ์การคำนวณต้นทุน และเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าธรรมเนียมที่หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของต่างประเทศเรียกเก็บ ยังถือว่าเป็นอัตราที่ต่ำ นอกจากนี้ การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและใบรับรองตามร่างกฎกระทรวงฯ มีความสอดคล้องและเป็นไปตามแนวทางของหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ให้ กพท. พิจารณาการคิดค่าธรรมเนียมใหม่ หรือชะลอการขึ้นค่าธรรมเนียมไปก่อน</p> <p>4) ตัวประกาศเขียนไว้ว่า กำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) แต่ด้านในประกาศกำหนดเรื่องค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับขออนุญาตไว้ทุกเรื่อง น่าจะเขียน title ผิด</p> <p>5) ขอให้ทบทวนการเก็บค่าธรรมเนียมใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจที่แท้จริง โดยศึกษา GDP ของประเทศด้วย และเนื่องจากด้านการบินได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิดมากที่สุด ต้องใช้เวลาในการฟื้นตัว ทาง กพท. คือผู้กำกับดูแล ควรเห็นใจและส่งเสริมหรือผ่อนผันตรงนี้ด้วย</p> <p>6) การรับฟังความคิดเห็นต่อร่างกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนด และข้อกำหนดอื่น ๆ ควรจะมีการเผยแพร่ข่าวสารถึงหน่วยงานในการดูแลของตนเองให้ชัดเจนมากกว่านี้ เช่น นำส่งเป็นหนังสือแจ้งว่ามีการร่างกฎหมาย ข้อกำหนด ฯลฯ อย่างชัดเจน และควรมีระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นให้มากกว่านี้ ซึ่งฉบับนี้มีเวลาเพียง 15 วัน ซึ่งหากไม่ได้ติดตามทางหน้าเว็บไซต์ของ กพท. คงไม่เห็นการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าว เนื่องจากไม่มีการประกาศ แจ้ง หรือ หนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่อย่างใด</p> <p>7) ในการกำหนดค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ควรคำนึงถึง จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนผู้โดยสาร รวมถึงปริมาณความหนาแน่นเป็นเกณฑ์การพิจารณาประกอบเพื่อให้การจัดเก็บ สอดคล้องกับรายได้</p>	<p>3. กพท. มีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐ มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 และ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการของ กพท. มิใช่การดำเนินการในรูปแบบของการให้บริการกับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองจึงไม่ใช่ค่าธรรมเนียมที่เกิดจากการให้บริการ และการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่มิใช่เรื่องของการแสวงหากำไรหรือผลประโยชน์ แต่เป็นการจัดการรายได้เพื่อให้สามารถทำหน้าที่ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานที่ ICAO ใช้ในการตรวจสอบหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ ในหัวข้อ CE-3 Organization (system and functions) ตามโครงการ ICAO USOAP-CMA โดยครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของ กพท. และการพัฒนาระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนให้สูงขึ้น</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>ต้นทุนในการจัดการของสนามบิน หรือ สายการบิน เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในระยะยาว 8) ขอความอนุเคราะห์ให้ กพท. พิจารณาผ่อนคลายการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองต่าง ๆ ของ บวท. เป็นการชั่วคราว จากกรณีที่ บวท. ได้ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐ ซึ่งกำหนดมาตรการให้ความช่วยเหลือสายการบิน โดยการยกเว้น/ปรับลดการจัดเก็บค่าบริการการเดินทางอากาศและค่าปรับจากการชำระล่าช้า โดย กพท. อาจพิจารณานำเสนอต่อ รวค. เพื่อขอยกเว้น/ปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมในช่วงสถานการณ์โควิดฯ ซึ่งเป็นอำนาจของ รวค. และเป็นกรณีที่กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่ปรับลดลงไม่เกินอัตราค่าธรรมเนียมแนบท้าย พ.ร.บ. การเดินทางอากาศฯ อยู่แล้ว โดยอาจจะกำหนดไว้ในบทเฉพาะกาล เพื่อให้ร่างกฎกระทรวงฯ ที่จำเป็นต้องออกตาม พ.ร.บ. การเดินทางอากาศฯ มีข้อกำหนดที่ผ่อนคลายและเป็นประโยชน์กับหน่วยงานด้านการบินพลเรือนที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว</p> <p>9) ประเด็นบทบาทหน้าที่/ความรับผิดชอบการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันสืบเนื่องจากนโยบาย/แนวพิจารณาของภาครัฐในอดีต ซึ่งยังส่งผลกระทบต่อภาระการดำเนินงาน และอาจรวมไปถึงความรับผิดชอบต่อค่าธรรมเนียมฯ เพิ่มเติม เช่น เครื่องอำนวยความสะดวกที่ บวท. ยังต้องพยายามดำเนินการที่เกี่ยวข้อง โดยลำพัง</p>	<p>4. กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565 เป็นฉบับแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน พ.ศ. 2554 อาศัยอำนาจตามมาตรา 6 ที่กำหนดให้ รวค. รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ กับมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(2) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตาม มาตรา 20</p> <p>(3) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตาม มาตรา 56 (2) และ (3)</p> <p>(4) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (1) ค่าโดยสารหรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตาม มาตรา 20 ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดตามมาตรา 56 หรือค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทางอากาศตาม มาตรา 57</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
				<p>10) ในอนาคตหาก กพท. สามารถออกใบอนุญาตอันเป็นการให้บริการผ่านระบบดิจิทัล ซึ่งไม่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายหรือมีเพียงเล็กน้อย กพท. จะสามารถนำไปสู่การพิจารณายกเลิกค่าธรรมเนียม หรือ ปรับลดค่าธรรมเนียม เพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้แก่ประชาชน หรือผู้ประกอบการ ได้หรือไม่</p>	<p>ซึ่งกฎกระทรวงฉบับเดิมจะมีเนื้อหาครอบคลุมตาม (1) (3) และ (4) จึงมีชื่อว่า “กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราชั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน” ซึ่งคำว่า “ค่าธรรมเนียม” จะหมายถึงค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ท้าย พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ดังนั้น เมื่อร่างกฎกระทรวงนี้เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฯ ฉบับปี 2554 การใช้ชื่อกฎกระทรวงเหมือนกัน จึงมีความถูกต้องแล้ว</p> <p>5. การกำหนดค่าธรรมเนียมตามร่างกฎกระทรวงฯ เป็นอัตราที่สอดคล้องและไม่เกินอัตราชั้นสูงตามที่กำหนดไว้ท้าย 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. ได้มีการรับฟังความคิดเห็นในส่วนของ การกำหนดค่าธรรมเนียมชั้นสูงมาแล้ว ดังนั้น การรับฟังความคิดเห็นของร่างกฎกระทรวงฯ จึงเป็นการเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม โดย</p>

ข้อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					<p>กำหนดระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็นร่างกฎกระทรวง 15 วัน สอดคล้องตามคู่มือการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย ประกอบพระราชบัญญัติ หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย 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. จึงต้องดำเนินการเพื่อออกกฎกระทรวง กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและไปรับรองให้ครบถ้วนตามกฎหมาย</p> <p>7. การกำหนดค่าธรรมเนียมตามหลักเกณฑ์ที่สะท้อนต้นทุน (Cost Recovery) ซึ่งการออก</p>

ชื่อ	เรื่อง	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น		ผลการรับฟังความคิดเห็น	ความเห็น กพท.
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย		
					ใบอนุญาตผ่านระบบดิจิทัลเป็นการลดต้นทุน ลงบางส่วนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม หากใน อนาคตการพัฒนากระบวนการดำเนินการของ กพท. ส่งผลให้มีการลดต้นทุนในการ ดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบอนุญาตหรือ ใบรับรองตามกฎหมายการเดินอากาศลงอย่าง มีนัยสำคัญ กพท. จะดำเนินการพิจารณา ทบทวนเพื่อปรับลดค่าธรรมเนียมลงได้
