

## ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน

เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๖๖

อาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๕ (๘) และมาตรา ๑๕/๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะกรรมการการบินพลเรือน ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ มีมติกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศ จึงออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๖”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ บริการการเดินอากาศในประกาศนี้ แบ่งออกเป็น ๖ ด้าน ดังต่อไปนี้

(๑) บริการการจัดการจราจรทางอากาศ

(๒) บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน

(๓) บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน

(๔) บริการข่าวสารการบิน

(๕) บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

(๖) บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ข้อ ๔ การคำนวณค่าบริการการเดินอากาศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) การไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) โดยการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการทุกรายที่ใช้บริการด้านเดียวกัน จะต้องเท่าเทียมกัน โดยไม่แบ่งแยกตามสัญชาติของผู้ใช้บริการ

(๒) การกำหนดต้นทุนจัดหาบริการเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริการนั้น (Cost-relatedness) โดยการคำนวณค่าบริการที่เรียกเก็บจะต้องคำนวณจากต้นทุนในการจัดหาบริการนั้น ๆ เท่านั้น ไม่ให้รวมต้นทุนจากบริการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้อง

(๓) ความโปร่งใส (Transparency) โดยการคำนวณ ระบบบัญชี ระบบการเรียกเก็บข้อมูลรายการที่นำมาใช้ในการคำนวณต้นทุน จะต้องตรวจสอบได้ ซึ่งรายการที่นำมาคำนวณจะต้องเป็นรายการต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาบริการนั้น ๆ เท่านั้น

(๔) การหารือกับผู้ให้บริการ (Consultation with Users) โดยให้มีการชี้แจงข้อมูลที่มาและเหตุผลความจำเป็นในการจัดเก็บค่าบริการ ข้อมูลรายการต้นทุนที่ใช้ในการคำนวณค่าบริการ เงื่อนไข และวิธีการจัดเก็บค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการแต่ละกลุ่ม

ข้อ ๕ วิธีการและเงื่อนไขในการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศ มีดังนี้

(๑) การคำนวณค่าบริการให้เป็นไปตามหลักการสะท้อนค่าใช้จ่าย (Cost Recovery) และสามารถกำหนดกำไรได้อย่างสมเหตุสมผล โดยการกำหนดต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่ใช้สำหรับการคำนวณค่าบริการแต่ละด้าน ต้องครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการจัดให้มีบริการนั้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อรักษาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศตามมาตรฐานสากล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การกำหนดต้นทุนสำหรับการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศแต่ละด้าน ให้เป็นไปตามหลักการ ดังนี้

(ก) กำหนดต้นทุนของค่าบริการการเดินอากาศให้ครอบคลุมต้นทุนทั้งหมดในการจัดหาบริการการเดินอากาศ โดยรวมต้นทุนทางการเงินและค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินในสัดส่วนที่เหมาะสม รวมทั้งต้นทุนในการบำรุงรักษา การปฏิบัติการ การบริหารงาน และการจัดการของหน่วยงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาบริการการเดินอากาศ

(ข) ในกรณีที่ต้นทุนการให้บริการสำหรับเที่ยวบินเส้นทางบินภายในประเทศและเที่ยวบินเส้นทางบินระหว่างประเทศมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จะต้องแบ่งสัดส่วนต้นทุนสำหรับบริการเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินระหว่างประเทศให้ชัดเจนก่อน

(ค) การกระจายต้นทุนบริการการเดินอากาศระหว่างผู้ใช้บริการกลุ่มต่าง ๆ จะต้องมีความเป็นธรรมและเหมาะสม โดยต้นทุนที่กระจายไปยังเที่ยวบินพลเรือนภายในประเทศ เที่ยวบินพลเรือนระหว่างประเทศ เที่ยวบินของราชการหรือเที่ยวบินที่ได้รับยกเว้น รวมทั้งผู้ใช้บริการที่นอกเหนือจากการปฏิบัติการบิน จะต้องมีการกำหนดสัดส่วนอย่างเป็นธรรมสำหรับบริการที่จัดทำให้ผู้ใช้บริการแต่ละกลุ่มซึ่งจะต้องไม่สร้างภาระให้กับผู้ใช้บริการกลุ่มอื่น

(๒) ปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศ มีดังนี้

(ก) ปัจจัยด้านน้ำหนักอากาศยาน (Weight Factor) ให้ใช้น้ำหนักอากาศยานที่คำนวณจากมวลวิ่งขึ้นสูงสุด (Maximum Takeoff Weight หรือ MTOW) ของอากาศยานที่ใช้ในแต่ละเที่ยวบิน ร่วมกับตัวคูณปรับค่าน้ำหนักอากาศยาน (ถ้ามี) โดยใช้ค่าน้ำหนักอากาศยานตามที่ระบุไว้ในคู่มือประกอบการบินของอากาศยานนั้น หรือในกรณีที่ไม่มีการระบุไว้ในคู่มือประกอบการบินของอากาศยาน ให้ใช้มวลวิ่งขึ้นสูงสุดตามแบบอากาศยานที่ผู้ผลิตกำหนด โดยมีหน่วยเป็นเมตริกตันหรือเทียบเท่า

(ข) ปัจจัยด้านระยะทางบิน (Distance Factor) ให้ใช้ข้อมูลระยะทางที่ทำการบินจริงที่ระบุในแผนการบิน ร่วมกับตัวคูณปรับค่าระยะทางบิน (ถ้ามี) โดยคำนวณระยะทางบินจากจุดเข้าถึงจุดออกของเส้นทางบินตามระยะทางที่สั้นที่สุดระหว่างจุดสองจุดบนพื้นผิวโลก วัดตามความโค้งของพื้นผิวโลก (Great Circle Distance) ภายในเขตภูมิภาคข่าวสารการบินในราชอาณาจักร (Bangkok Flight Information Region หรือ Bangkok FIR) ซึ่งจะมีการหักระยะทางในช่วงการบินในบริเวณสนามบินและเขตประชิดสนามบิน มีหน่วยเป็นกิโลเมตรหรือเทียบเท่า

(ค) อัตราค่าบริการต่อหน่วยการใช้บริการ (Unit Rate) ให้คำนวณจากต้นทุนของการให้บริการด้านนั้น ๆ ที่เกิดขึ้นจริง โดยประมาณการต้นทุนในช่วงห้า (๕) ปีข้างหน้าของบริการแต่ละด้าน ถัวเฉลี่ยทุกสนามบินที่ให้บริการ แล้วนำมาหารกับจำนวนหน่วยการใช้บริการจากการประมาณการในช่วงห้า (๕) ปีข้างหน้า โดยให้คำนวณอัตราค่าบริการต่อหน่วยการใช้บริการแต่ละด้าน

(ง) ตัวคูณเพื่อปรับค่า (Terminal Multiplier) เพื่อปรับค่าบริการให้สอดคล้องกับต้นทุนของสนามบินแต่ละแห่ง (ถ้ามี)

(๓) การคำนวณค่าบริการการเดินทางอากาศให้เป็นไปตามวิธีการ ดังนี้

(ก) สำหรับการให้บริการการเดินทางอากาศ ในกรณีที่คำนวณค่าบริการหลายด้านรวมกัน

๑) ค่าบริการตามเส้นทางบินในพื้นที่ควบคุม (En route Charge)

$$\text{ค่าบริการ} = \text{Unit Rate}^{\text{en}} \times \text{Weight Factor} \times \text{Distance Factor}$$

๒) ค่าบริการในบริเวณสนามบินและเขตประชิดสนามบิน (Aerodrome & Approach Control Charge)

$$\text{ค่าบริการ} = \text{Unit Rate}^{\text{aa}} \times \text{Weight Factor}$$

โดยที่

Unit Rate<sup>en</sup> หมายถึง อัตราค่าบริการต่อหน่วยการใช้บริการตามเส้นทางบินในพื้นที่ควบคุม

Unit Rate<sup>aa</sup> หมายถึง อัตราค่าบริการต่อหน่วยการใช้บริการในบริเวณสนามบินและเขตประชิดสนามบิน

Weight Factor หมายถึง ปัจจัยด้านน้ำหนักอากาศยาน

Distance Factor หมายถึง ปัจจัยด้านระยะทางบิน

หมายเหตุ: อาจมีการใช้ตัวคูณเพื่อปรับค่า (Terminal Multiplier) (ถ้ามี)

(ข) สำหรับการให้บริการการเดินทางอากาศ ในกรณีที่คำนวณค่าบริการแยกรายด้าน

$$\text{ค่าบริการ} = \text{Unit Rate} \times \text{Number of Service Unit}$$

โดยที่

Unit Rate หมายถึง อัตราค่าบริการต่อหน่วยการใช้บริการ

Number of Service Unit หมายถึง จำนวนหน่วยการใช้บริการ

หมายเหตุ: ค่าบริการกรณีที่คำนวณค่าบริการแยกรายด้านอาจไม่เป็นไปตามวิธีการคำนวณข้างต้นได้ โดยผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการสามารถกำหนดค่าบริการผ่านการทำข้อตกลงระหว่างกันแทนได้

(๔) การคำนวณค่าบริการอาจแตกต่างกันตามผู้ใช้บริการแต่ละกลุ่ม โดยต้องคำนึงถึงหลักความเป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติ รวมทั้งสอดคล้องกับนโยบายที่ภาครัฐกำหนด

(๕) อัตราค่าบริการต่อหน่วยการใช้บริการ (Unit Rate) ต้องมีการทบทวนอย่างน้อยทุกห้า (๕) ปี หรือเมื่อภาวะเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ

ประกาศ ณ วันที่ ๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

อิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ์

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการการบินพลเรือน