

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน
ฉบับที่ ..

ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการคำนวณ และอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง

หลักการ

กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการคำนวณ และอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับ
อากาศยานขนส่ง

เหตุผล

โดยที่มาตรา ๑๕ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ บัญญัติให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมี
อำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง และ
อัตราขั้นสูง ประกอบกับมาตรา ๔๑/๑๓๐ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗
ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ บัญญัติให้การเก็บค่าโดยสาร
และค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวาง
ของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่ง และต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบิน
พลเรือน จึงจำเป็นต้องออกข้อบังคับนี้

สรุปลักษณะสำคัญ

ประกอบร่างร่างข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ..

ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการคำนวณ และอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง

สาระสำคัญของร่างข้อบังคับฉบับนี้ คือ

กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการคำนวณ และอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับ
อากาศยานขนส่ง

ซึ่งประกอบด้วย

๑. บทอาศัยอำนาจ

ข้อบังคับนี้จะออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๑๐) ประกอบ
มาตรา ๔๑/๑๓๐ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย
พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒

๒. ชื่อข้อบังคับ (ร่างข้อ ๑)

ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ .. ว่าด้วย
หลักเกณฑ์ วิธีการคำนวณ และอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง” เพื่อให้
สอดคล้องกับที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๑๓๐ วรรคสาม

๓. วันที่มีผลใช้บังคับ (ร่างข้อ ๒)

กำหนดให้ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป เนื่องจากข้อบังคับฉบับนี้นำหลักการเดิมตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารฯ และ
ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารฯ มาเปลี่ยน
รูปแบบอนุบัญญัติเท่านั้น

๔. บทยกเลิกกฎเกณฑ์เดิม (ร่างข้อ ๓)

กำหนดให้มีการยกเลิกกฎเกณฑ์เดิมจำนวน ๒ ฉบับ ได้แก่ (๑) กฎกระทรวงกำหนดอัตรา
ขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๔ และ (๒) ประกาศ กปร. เรื่อง
หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ
พ.ศ. ๒๕๖๑ (“ประกาศ กปร.”) ดังได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น

๕. บทนิยาม (ร่างข้อ ๔)

กำหนดบทนิยามเดิมตามที่เคยปรากฏในประกาศ กปร. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการ
คำนวณค่าโดยสารฯ ได้แก่ คำว่า “บริการเต็มรูปแบบ” “บริการต้นทุนต่ำ” “ผู้ประกอบการ” และ
“ผู้อำนวยการ”

๖. รูปแบบ...

๖. รูปแบบบริการ (ร่างข้อ ๕)

แบ่งรูปแบบบริการที่ผู้ประกอบการจะให้บริการในการขนส่งคนโดยสารในแต่ละเส้นทางออกเป็น ๒ รูปแบบ ได้แก่ (๑) บริการเต็มรูปแบบ และ (๒) บริการต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นหลักการเดิมตามประกาศ กบร.

๗. หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสาร (ร่างข้อ ๖)

กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารที่ผู้ประกอบการจะเรียกเก็บได้ ซึ่งเป็นหลักการเดิมตามประกาศ กบร. ทั้งในเรื่องการใช้ต้นทุนรวม อัตราการบรรทุก การแบ่งกลุ่มตามระยะทางบิน การกำหนดค่าโดยสารสำหรับชั้นที่สูงกว่าชั้นประหยัด และการแสดงค่าโดยสารในทุกช่องทางการจำหน่ายและการประชาสัมพันธ์

๘. หลักเกณฑ์การแบ่งกลุ่มตามระยะทางบินเพื่อกำหนดค่าโดยสาร (ร่างข้อ ๗)

กำหนดให้แบ่งกลุ่มตามระยะทางบินเพื่อกำหนดค่าโดยสาร โดยแบ่งออกเป็น ๒ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ ๑ กลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ผู้ประกอบการสามารถกำหนดค่าโดยสารได้โดยเสรี และกลุ่มที่ ๒ กลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งจะแบ่งย่อยลงไปอีก ๒ กลุ่มย่อยเพื่อกำหนดวิธีการคำนวณค่าโดยสารต่อระยะทางบินเป็นหน่วยกิโลเมตร ซึ่งเป็นหลักการเดิมตามประกาศ กบร.

๙. อัตราขั้นสูง (Ceiling) ของค่าโดยสารที่ผู้ประกอบการจะเรียกเก็บได้ (ร่างข้อ ๘)

นำอัตราขั้นสูงเดิมที่เคยกำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารฯ มากำหนดไว้ในข้อบังคับฉบับนี้ กล่าวคือ ต้องไม่เกิน ๓๐ บาทต่อ ๑ กิโลเมตร เนื่องจากตามมาตรา ๑๕ (๑๐) กำหนดให้อำนาจในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งเป็นของ กบร. จึงต้องนำมากำหนดไว้ในข้อบังคับฉบับนี้ ฉะนั้น การเรียกเก็บค่าโดยสารตามการแบ่งกลุ่มตามระยะทางบินตามข้อ ๗ ข้างต้น แม้ว่าจะเป็นกลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ก็จะต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงตามที่กำหนดไว้ในข้อนี้

๑๐. หน้าที่ของผู้ประกอบการตามข้อบังคับนี้ (ร่างข้อ ๙ ข้อ ๑๐ และข้อ ๑๑)

กำหนดหน้าที่ที่ผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติ ภายใต้ข้อบังคับฉบับนี้ ซึ่งเป็นหลักการเดิมตามประกาศ กบร. ได้แก่

(๑) ร่างข้อ ๙ กำหนดให้ผู้ได้รับการจัดสรรเส้นทางบินภายในประเทศเป็นครั้งแรก หรือผู้ประกอบการที่ประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบบริการหรืออัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บ ต้องยื่นขอความเห็นชอบรูปแบบบริการและอัตราค่าโดยสารที่จะเรียกเก็บ

(๒) ร่างข้อ ๑๐ กำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบบริการซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. แล้ว

(๓) ร่างข้อ ๑๑ กำหนดหน้าที่ให้ผู้ประกอบการประกาศรูปแบบบริการในแต่ละเส้นทางบินภายในประเทศประกอบอัตราค่าโดยสารต่อสาธารณะ

๑๑. หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าระวาง (ร่างข้อ ๑๒)

กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าระวางที่ผู้ประกอบการจะเรียกเก็บได้ ซึ่งเป็นหลักการเดิมตามประกาศ กปร. ทั้งในเรื่องการให้กำหนดอัตราเทียบเคียงกับค่าระวางในเส้นทางระหว่างประเทศ วิธีการคำนวณโดยคิดตามน้ำหนักสินค้าและระยะทางการบิน การแบ่งค่าระวางตามประเภทสินค้า อัตราค่าระวางสินค้าเฉพาะอย่าง อัตราค่าระวางสินค้าพิเศษ และการปรับเปลี่ยนอัตราค่าระวาง

๑๒. หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าระวางตามการแบ่งประเภทสินค้า (ร่างข้อ ๑๓)

ซึ่งเป็นหลักการเดิมตามประกาศ กปร. โดยแบ่งเป็น

(๑) อัตราค่าระวางขั้นต่ำต่อใบตราส่งสินค้า ๑ ใบ กรณีที่ค่าระวางต่ำกว่าการคำนวณตามน้ำหนักสินค้า

(๒) อัตราค่าระวางสินค้าทั่วไป ซึ่งจะแบ่งตามเกณฑ์น้ำหนักสินค้าต่ำกว่า ๔๕ กิโลกรัม และตั้งแต่ ๔๕ กิโลกรัมขึ้นไป

๑๓. อัตราขั้นสูงของค่าระวางที่ผู้ประกอบการจะเรียกเก็บได้ (ร่างข้อ ๑๔)

นำอัตราขั้นสูงเดิมที่เคยกำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารฯ มากำหนดไว้ในข้อบังคับฉบับนี้ กล่าวคือ ต้องไม่เกิน ๕๐ บาทต่อ ๑ กิโลกรัม และในกรณีที่ค่าระวางตามน้ำหนักสินค้าต่ำกว่าค่าระวางขั้นต่ำต่อใบตราส่งสินค้า ๑ ใบ ให้ผู้ประกอบการเรียกเก็บในอัตราไม่เกิน ๕๐๐ บาทต่อใบตราส่งสินค้า ๑ ใบ เนื่องจากตามมาตรา ๑๕ (๑๐) กำหนดให้อำนาจในการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งเป็นของ กปร. จึงต้องนำมากำหนดไว้ในข้อบังคับฉบับนี้

๑๔. บทเฉพาะกาล (ร่างข้อ ๑๕ และข้อ ๑๖)

เพื่อรองรับสิทธิประโยชน์ของบุคคลและการดำเนินการใด ๆ ที่ได้ดำเนินการตามประกาศ กปร. ฉบับเดิมให้ยังมีผลใช้ได้และมีความต่อเนื่อง (ร่างข้อ ๑๕) และรองรับคำขอที่ได้ยื่นไว้ตามประกาศ กปร. ที่ยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา (ร่างข้อ ๑๖)

กองกฎหมายเศรษฐกิจการบิน สำนักกฎหมาย
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กรกฎาคม ๒๕๖๗