การร่วมมือกันกำหนดราคาของสายการบิน ภายใต้กฎหมายการแข่งขันทางการค้า

นางสาวญาดา กระจ่าง

เอกัตศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2560

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของเอกัตศึกษาที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของเอกัตศึกษาที่ส่งผ่านทางคณะที่สังกัด
The abstract and full text of individual study in Chulalongkorn University Intellectual Repository(CUIR)
are the individual study authors' files submitted through the faculty.

หัวข้อเอกัตศึกษา	การร่วมมือกันกำหนดราคาของสายการบิน ภายใต้กฎหมายการแข่งขันทางการค้า
โดย	นางสาวญาดา กระจ่าง
รหัสประจำตัว	598 61704 34
หลักสูตร	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
หมวดวิชา	กฎหมายธุรกิจทั่วไป
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิโรจน์ วาทินพงศ์พันธ์
ปีการศึกษา	2560

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้เอกัตศึกษาฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ

ลงชื่อ.....อาจารย์ที่ปรึกษา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิโรจน์ วาทินพงศ์พันธ์

บทคัดย่อ

เอกัตศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลธุรกิจการบิน ในการร่วมมือกันกำหนดราคาของประเทศไทย ด้วยวิธีการศึกษาและวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการศึกษารวบรวมข้อมูลเชิงเอกสาร บทความ หนังสือ งานวิจัย และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคาค่าโดยสารของธุรกิจการบิน มาตรการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป และศึกษาคำพิพากษาในคดีที่เกี่ยวข้องกับการร่วมมือกันกำหนดราคาของสายการบิน แล้วนำข้อมูลที่ได้ศึกษารวบรวมมาวิเคราะห์แนวทางมาตรการที่มีการใช้บังคับของต่างประเทศ เพื่อหามตราการทางกฎหมายในการกำกับ ดูแลการร่วมมือกันด้านราคาของ ธุรกิจการบินในประเทศไทย ให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

จากผลการศึกษาพบว่า ธุรกิจการบินมีหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านราคาคือ สำนักการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ในการดูแลด้านราคาการเดินทางทางอากาศภายในประเทศ และมีสมาคมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) กำหนดหลักเกณฑ์ด้านราคาระหว่างประเทศ คำตัดสินของศาลและคณะกรรมาธิการของต่างประเทศได้ชี้ให้เห็นว่า การร่วมกันกำหนดราคา มีผลต่อการแข่งขันทางการค้า ซึ่งผิดกฎหมาย แม้ว่าจะเป็นการร่วมกันกำหนดราคาของสมาคมสายการบินก็ตาม ผู้วิจัยจึงได้เสนอมาตรการที่จะช่วยให้ธุรกิจการบินของประเทศไทยมีการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย โดยเสนอให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจอยู่ภายใต้กฎหมายการแข่งขันทางการค้า และสมาคม องค์กร หรือกลุ่มใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับกับธุรกิจไม่ว่าจะประเภทใด ทั้งแสวงหากำไรและไม่แสวงหากำไรอยู่ภายใต้กฎหมายการแข่งขันเดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีเป็นไปตามกลไกตลาด

กิตติกรรมประกาศ

เอกัตศึกษาเรื่อง “การร่วมกันกำหนดราคาของสายการบิน ภายใต้กฎหมายการแข่งขันทางการค้า” ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วิโรจน์ วาทินพงศ์พันธ์ ที่กรุณารับเป็นที่ปรึกษาเอกัตศึกษาเล่มนี้ และสละเวลาให้คำปรึกษา คำแนะนำ และความรู้ต่างๆ ทั้งให้ความใส่ใจและให้ความช่วยเหลือ ตรวจทานและแก้ไขข้อบกพร่องเอกัตศึกษาฉบับนี้ให้สำเร็จได้โดยสมบูรณ์

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้ให้ความรู้ตลอดเวลาที่ผู้วิจัยศึกษาอยู่ ทั้งด้านนิติศาสตร์และบริหารธุรกิจ และบรรณารักษ์ ศูนย์ “เพชรรัตน์” นิติทรัพยากร คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์วิทยาลัย ที่ให้ความช่วยเหลือ ตลอดจนอำนวยความสะดวกตลอดระยะเวลาที่ศึกษา

ขอกราบขอบพระคุณ คุณศศิประภา กระจ่าง ผู้เป็นมารดา และสมาชิกในครอบครัว กระจ่าง ทุกท่าน สำหรับการสนับสนุนการเข้าศึกษาต่อของผู้วิจัยและเป็นกำลังใจที่สำคัญในการเรียนตลอดมา

ขอขอบพระคุณ คุณต่อศักดิ์ กระจ่าง คุณสุกัญญา คุณอยุทธ์ จามิกรณ์ และคุณเติมสิริ จามิกรณ์ กระจ่าง ตา ยาย และน้าของผู้วิจัย ผู้สนับสนุนในการเข้าเรียนต่อปริญญาโท และความช่วยเหลือตั้งแต่สมัครเข้าศึกษาในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ คุณรุ่งฤดี มณีสุขศรี และ คุณธัญญารัตน์ ชมจาปี ศศ.ม. 17 และ ศศ.ม. 18 ทั้งสองท่าน สำหรับความช่วยเหลือ การสนับสนุนให้ทำเอกัตศึกษาเรื่องนี้ และคำแนะนาต่างๆ ที่ได้มอบให้กับผู้วิจัยจนเอกัตศึกษาเล่มนี้เสร็จสมบูรณ์ และ คุณณัฐวุฒิ เภกะนันท์ น้องชายผู้ให้ความช่วยเหลืออธิบายในส่วนที่ผู้วิจัยไม่เข้าใจเป็นอย่างดี จนผู้วิจัยเข้าใจ

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณเพื่อนนิสิต ศศ.ม. รุ่น 19 ทุกท่าน สำหรับคำแนะนำ ความช่วยเหลือ และกำลังใจที่มีให้ตลอดระยะเวลาการศึกษา และขอขอบคุณ คุณสัมพันธ์ บุตรกูล สำหรับกำลังใจในการทำเอกัตศึกษา

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ.....ก
กิตติกรรมประกาศ.....ข
สารบัญ.....ค
สารบัญตาราง.....ช
บทที่ 1 บทนำ.....1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....3
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....3
1.4 สมมติฐานของการศึกษา.....4
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา.....4
1.7 ทบทวนวรรณกรรม.....5

บทที่ 2 ภาพรวมธุรกิจสายการบิน.....7
2.1 ความนำ.....7
2.2 ธุรกิจการบิน.....9
2.2.1 ความหมายของธุรกิจการบิน.....9
2.2.2 ประเภทของธุรกิจการบิน.....9
2.2.2.1 แบ่งตามลักษณะการเป็นเจ้าของ.....10
2.2.2.2 แบ่งตามขอบเขตการใช้บริการ.....10
2.2.2.3 แบ่งตามลักษณะการให้บริการ.....11
2.2.3 ประเภทของธุรกิจการบินที่ขนส่งสินค้าทางอากาศ.....12
2.2.3.1 ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ.....12
2.2.3.2 ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าควบคู่ไปกับการขนส่งผู้โดยสาร.....13
2.2.3.3 ธุรกิจการบินที่ให้บริการรับส่งเอกสารไปรษณียภัณฑ์และสินค้า
เร่งด่วนถึงมือผู้รับ.....13
2.2.4 รูปแบบการร่วมมือของธุรกิจสายการบิน.....13
2.2.4.1 รูปแบบ สตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance).....14
2.2.4.2 รูปแบบ วันเวิลด์ (OneWorld).....16
2.2.4.3 รูปแบบ สกายทีม (SkyTeam).....18
2.2.5 สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA).....19

2.2.5.1 วัตถุประสงค์ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ.....21
2.2.5.2 หน้าที่ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ.....22
2.2.5.3 การกำหนดอัตราค่าบริการของธุรกิจการบิน.....23
1) การกำหนดอัตราค่าโดยสารของการบิน (Air Fare).....23
2) การกำหนดอัตราค่าระวางของธุรกิจการบิน (Air Rate).....24
3) การคิดค่าระวางต่ำสุดที่กำหนดไว้ (Maximum Charge).....25
2.2.5.4 ข้อบังคับของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ.....26
2.3 ธุรกิจการบินในประเทศไทย.....28
2.3.1 สานักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT).....29
2.3.1.1 หน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....29
2.3.1.2 การกำหนดอัตราค่าบริการของธุรกิจการบิน.....30
1) การกำหนดอัตราค่าโดยสารของการบิน (Air Fare).....30
2) การกำหนดอัตราค่าระวางของธุรกิจการบิน (Air Rate).....31
2.4 ปัญหากฎหมายการแข่งขันธุรกิจการบินของประเทศไทย.....33
2.4.1 ความนำ.....33
2.4.2 บทบัญญัติของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า.....36
2.4.2.1 พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 มาตรา 54.....36
2.4.2.2 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 20.....37
2.4.2.3 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558
มาตรา 38.....38
2.4.3 ข้อยกเว้นของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า.....38
2.4.4 ปัญหาในประเทศไทย.....39
2.5 บทสรุป.....40

บทที่ 3 กฎหมายการแข่งขันทางการค้ากับธุรกิจการบินในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศสหภาพยุโรป.....41
3.1 ความนำ.....41
3.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....41
3.2.1 บทบัญญัติของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า.....43
3.2.1.1 The Sherman Act มาตรา 1.....43
3.2.1.2 The Sherman Act มาตรา 7.....44
3.2.1.3 ข้อยกเว้นของกฎหมาย.....44
3.2.2 กรณีศึกษาเกี่ยวกับคดีการร่วมกันกำหนดราคา.....45

3.2.2.1 คดี United Stated v. Airline Tariff Publishing Co.,.....45
3.2.2.2 คดี DPWN Holdings (USA), Inc. v. United Air Lines, Inc.....45
3.2.2.3 คดี In re AIR CARGO SHIPPING SERVICES ANTITRUST LITIGATION.....46
3.2.2.4 คดี Transpacific Air Settlements.....46
3.3 สหภาพยุโรป.....47
3.3.1 บทบัญญัติของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า.....48
3.3.1.1 Treaty on the Functioning of the European Union ข้อ 101.....48
3.3.1.2 The European Economic Area Agreement มาตรา 53.....50
3.3.1.3 The Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport ข้อ 8.....51
3.3.1.4 ข้อยกเว้นของกฎหมาย.....53
3.3.2 กรณีศึกษาเกี่ยวกับคดีการร่วมกันกำหนด.....53
3.3.2.1 คดี Re Airfreight.....53
3.3.2.2 คดี Schenker AG v Commission.....55
3.3.2.3 คดี British Airways Plc v. European Commission.....55
3.5 บทสรุป.....56

บทที่ 4 วิเคราะห์แนวทางการบังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าในธุรกิจการบินของประเทศไทย.....59
4.1 หลักการและเหตุผลของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า.....59
4.2 พฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาที่กฎหมายห้ามกระทำ.....60
4.2.1 ประเทศไทย.....60
4.2.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....62
4.2.3 สหภาพยุโรป.....62
4.3 ผลกระทบของการร่วมกันกำหนดราคาธุรกิจสายการบิน.....64
4.3.1 ผลกระทบต่อผู้บริโภค.....64
4.3.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบธุรกิจสายการบิน.....64
4.3.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ.....65

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....66
5.1 บทสรุป.....66
5.2 ข้อเสนอแนะ.....68

รายการอ้างอิง.....70

ภาคผนวก.....77

สารบัญตาราง

ตารางแสดงสายการบินสมาชิก สตาร์อัลไลแอนซ์ 15
ตารางแสดงสายการบินสมาชิก วันเวิล์ด 17
ตารางแสดงสายการบินสมาชิก สกายทีม 18
ตารางแสดงการเปรียบเทียบหลักเกณฑ์กฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ.....63

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ท่าอากาศยานหรือสนามบินเป็นสถานที่แห่งแรกที่ผู้เดินทางหรือสินค้าจากประเทศอื่นจะผ่านเข้ามาสู่ดินแดนประเทศไทยเมื่อเลือกใช้บริการการโดยสารทางเครื่องบิน ในอดีตการเดินทางด้วยเครื่องบินอาจมีราคาที่ค่อนข้างสูงทำให้ผู้โดยสารหรือสินค้าที่ใช้บริการการบินต้องเป็นผู้ที่ต้องการความสะดวกสบายและความรวดเร็วจริงๆ สนามบินในอดีตเป็นเพียงแค่ลานดินเรียบขนาดใหญ่เพื่อให้เครื่องบินสามารถขึ้นลงได้เท่านั้น ไม่ได้มีอุปกรณ์การบินและอาคารอำนวยความสะดวกอื่นๆ[1] แต่ปัจจุบันมีการพัฒนาไปมาก เพื่ออำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสนามบินถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานอย่างหนึ่งที่จำเป็นของประเทศทำให้สนามบินแต่ละแห่งมีการปรับปรุงและพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้เดินทางและสินค้าที่มีเพิ่มขึ้นมากในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีสายการบินราคาต่ำเพิ่มเข้ามาสู่ธุรกิจการบินเป็นจำนวนมากทั่วโลก ทำให้ปริมาณผู้เดินทางและสินค้ามีเพิ่มขึ้นจากแต่ก่อนมาก จนบางครั้งการเดินทางไปต่างประเทศหรือส่งสินค้าไปยังต่างประเทศไม่ใช่เรื่องยากหรือเฉพาะแต่ราคาสูงอย่างเดียว ด้วยเหตุนี้ทำให้สนามบินต่างๆต้องรองรับการใช้บริการจำนวนมากได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในเที่ยวบินประจำ ในปี พ.ศ. 2559 ประมาณ 3.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 6 จำนวนเที่ยวบินขาออกทั่วโลกเพิ่มขึ้นเป็น 35 ล้านเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลก (RPKs) อยู่ที่ 7,015 พันล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 แต่ต่ำกว่าปี 2558 และปริมาณของผู้โดยสารทั้งหมดของสายการบินทั่วโลก (ASKs) เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6.4 ภาพรวมอัตราการบรรทุกผู้โดยสารลดลงเล็กน้อยเพียงเล็กน้อยจาก 80.4 ในปี 2558 เป็น 80.3 ในปี 2559 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าของเที่ยวบินประจำทั่วโลกในปี 2559 โดยวัดปริมาณสินค้า

---

[1] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ "บทบาทสนามบินต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2561. แหล่งที่มา: http://www.nesdb.go.th/suvarnabhumi/articles_center/role_of_airport%20-%20suwat_dr/role_of_airport.htm; ibid.

เป็นตันหรือกิโลกรัม เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 1.7 และอัตราการบรรทุกสินค้าลดลงจากร้อยละ 47 เป็นร้อยละ 46 ในปี 2559[2]

ในแต่ละวันสนามบินนอกจากจะต้องรองรับผู้โดยสารและสินค้าจำนวนมากแล้ว ยังต้องรองรับสายการบินต่างๆที่เดินทางเข้าและออกวันละหลายร้อยเที่ยวอีกด้วย ยิ่งมีการเพิ่มจำนวนสายการบินราคาต่ำทำให้เส้นทางในการเดินทางยิ่งมีเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการบริหารจัดการการเดินอากาศของสายการบินให้เกิดความเรียบร้อยและไม่กระทบต่อเวลาของสายการบินอื่นๆ เมื่อมีสายการบินมากขึ้นก็ย่อมต้องมีกฎเกณฑ์ที่ต้องใช้ร่วมกัน จึงเกิดสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) เป็นองค์กรระหว่างประเทศดำเนินงานโดยภาคเอกชนระดับโลก โดยปัจจุบันมีสมาชิกมากกว่า 280 สายการบิน[3] โดยมีหน้าที่เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศและส่งเสริมมาตรฐานการบริการด้านการขนส่งทางอากาศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า สนับสนุนการบินพาณิชย์และร่างกฎระเบียบต่างๆของการขนส่งทางอากาศ และการกำหนดนโยบายเรื่องตั๋วโดยสาร เพื่อให้เกิดมาตรฐานในด้านราคา การชั่งน้ำหนัก การตรวจสอบสัมภาระ และการดูแลเอกสาร เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก เป็นต้น

ทั้งนี้หน่วยงานของรัฐในประเทศไทยที่ดูแลเรื่องอุตสาหกรรมการบินต่างๆ คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ด้วยกันหลายประการ เช่น การดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินสนามบินพาณิชย์ของประเทศเพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล เป็นต้น

ในการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย การตกลงกันระหว่างบุคคลสองฝ่ายหรือมากกว่านั้น เพื่อจำกัดการแข่งขันอย่างเสรี โดยวิธีการฉ้อฉล การชักนำให้สำคัญผิดหรือการหลอกลวงเกี่ยวกับสิทธิตามกฎหมาย โดยการกระทำตามที่กฎหมายมีการห้ามไว้หรือการอาศัยความได้เปรียบโดยไม่เป็นธรรม มักเกิดจากการที่องค์กรหรือบุคคลตกลงกันเกี่ยวกับส่วนแบ่งการตลาด การกำหนดราคา การจำกัดการผลิต หรือการจำกัดโอกาส ซึ่งการที่มีหน่วยงานหรือองค์กรใดมีนโยบายในการ

---

[2] สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน, "สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๐ : ฉบับย่อ," [Online] Accessed: 10 มกราคม 2561. Available from: http://www.catc.or.th/2015/attachments/file/year2560/0160.pdf

[3] International Air Transport Association, "The Founding of Iata," [Online] Accessed: 10 January 2018. Available from: http://www.iata.org/about/pages/history.aspx

กำหนดราคาใดก็ตามแต่ อาจส่งผลให้เข้าข่ายกระทำความผิดภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้า ถึงแม้จะเป็นองค์กรเอกชนระดับโลกแต่จำเป็นที่จะต้องทำตามกฎหมายที่แต่ละประเทศมีกฎหมายกำหนดไว้ การร่วมมือกันกำหนดราคาของสมาคมอาจเป็นการผิดกฎหมาย จึงจำเป็นที่ต้องศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนของกฎหมายที่เกี่ยวกับราคาของสายการบิน เพื่อบังคับใช้ให้ถูกต้องต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคาของสายการบิน
2. เพื่อให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้าของสายการบินในประเทศไทย
3. เพื่อให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป
4. เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมต่อพฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาของสายการบินในประเทศไทย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1. ศึกษาหลักเกณฑ์การกำหนดราคาค่าโดยสารและค่าระวางของสายการบินในประเทศไทย
    1.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497
    1.2 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558
        1.2.1 ประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศ
        1.2.2 ประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง การกำหนดอัตราค่าโดยสารของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศ
2. ศึกษาหลักเกณฑ์การแข่งขันทางการค้าในประเทศสหรัฐอเมริกา
    2.1 The Sherman Act
3. ศึกษาหลักเกณฑ์การแข่งขันทางการค้าในสหภาพยุโรป
    3.1 Treaty on the Functioning of the European Union
    3.2 The European Economic Area Agreement

3.3 The Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport

4. ศึกษาหลักเกณฑ์การแข่งขันทางการค้าในประเทศไทย

4.1 พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560

5. ศึกษาหลักเกณฑ์การกำหนดราคาค่าโดยสารและค่าระวางของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association)

1.4 สมมติฐานของการศึกษา

แม้ในปัจจุบัน ประเทศไทยจะมีกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้า แต่ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับข้อยกเว้นในการร่วมมือกำหนดค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมของสายการบินของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จึงควรศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ศึกษาโดยใช้วิธีดำเนินการวิจัยทางเอกสาร (Document Research) โดยการศึกษาค้นคว้ารวบรวม วิเคราะห์ข้อมูล โดยอาศัยข้อมูลจากหนังสือ บทความ งานวิจัย และสื่อประเภทข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้อินเทอร์เน็ตเป็นเครื่องมือช่วยสืบค้น จากนั้น นำข้อมูลที่ได้รับมาทำการศึกษา เรียบเรียง และวิเคราะห์ถึงหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการสายการบินในประเทศไทย ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนในเรื่องนี้ เพื่อเสนอแนะแนวทางในการนำมาปรับใช้กับประเทศไทยให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการสายการบินต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคาของสายการบิน

2. เพื่อทราบถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้าของสายการบินในประเทศไทย

3. เพื่อทราบถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป

4. เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมต่อพฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาของสายการบินในประเทศไทย

1.7 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเอกัตศึกษานี้ ในเรื่องพฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคา ภายใต้การแข่งขันทางการค้า มีเอกัตศึกษาและวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อดังต่อไปนี้

ตรีนุช ฉัตรมหาสุวรรณ. การร่วมกันกำหนดราคากับโครงการลดหย่อนผ่อนโทษเปรียบเทียบ. เอกัตศึกษาปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2553. มีการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า โดยมุ่งเน้นการศึกษาบทบัญญัติทางกฎหมายในพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 ในประเด็นเนื้อหากฎหมาย และโครงการลดหย่อนผ่อนโทษ โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ประเทศญี่ปุ่น และประเทศเกาหลีใต้ มีแนวคิดในการลดหย่อนผ่อนโทษเพื่อเป็นเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายป้องกันการผูกขาดและการแข่งขันทางการค้า เมื่อมีการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายป้องกันการผูกขาดและการแข่งขันทางการค้า นำไปสู่ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงควรให้มีการลดหย่อนผ่อนโทษมาบังคับใช้กับการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการแสวงหาหลักฐานมาดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ ในส่วนของผู้วิจัยจะนำข้อมูลดังกล่าวมาศึกษาข้อมูลเพื่อให้เข้าใจพื้นฐานของกฎหมายการแข่งขันทางการค้าในประเทศสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรปให้มากยิ่งขึ้น

ศิริวรรณ เจียมใจไพบูลย์. ประเด็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดราคาขายปลีกน้ำตาลทรายในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2554. มีการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า โดยมุ่งเน้นการกำหนดราคาขายซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ขัดต่อหลักกฎหมายการแข่งขันทางการค้า แต่สินค้าหรือบริการบางประเภทมีลักษณะที่มีความสำคัญต่อการอุปโภคบริโภคของประชาชน หากเป็นไปตามกลไกทางตลาดจะมีความผันผวน ส่งผลต่อผู้บริโภค รัฐจึงมีความจำเป็นในการเข้ามาแทรกแซงราคาสินค้าหรือบริการบางประเภท เช่นมาตรการการตรวจตราราคาสินค้า การตรึงราคา รวมถึงการกำหนดราคาสินค้าหรือบริการ เป็นต้น ศึกษาน้ำตาลซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญและเป็นสินค้าพื้นฐานในครัวเรือนและอุตสาหกรรม จากการศึกษาของผู้วิจัยเรื่องนี้เห็นว่า รัฐควรใช้ระบบการกำหนดราคาน้ำตาลทรายลักษณะกึ่งลอยตัว คือให้ผู้ประกอบการกำหนดราคาจำหน่ายน้ำตาลทราย

อย่างเสรี แต่ไม่ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำหรือสูงเกินราคาที่รัฐกำหนด จะช่วยให้ส่งเสริมการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการและแก้ไขปัญหาราคาและปริมาณน้ำตาลทรายได้

ณัฐญา สวัสดิ์พูน. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการแข่งขันทางการค้า : ศึกษาเฉพาะกรณีการบังคับใช้พฤติกรรมการผูกขาดและลดการแข่งขัน. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, พ.ศ. 2543. มีการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า โดยมุ่งเน้นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบการที่มีการผูกขาดทางการค้าซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ควรเกิดขึ้น รวมถึงทุกประเทศต่างส่งเสริมให้มีระบบการค้าเสรี จึงเน้นการศึกษาแนวทางกฎหมายในการห้ามไม่ให้ผู้ประกอบการธุรกิจร่วมกันกระทำการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือร่วมกันจำกัดการแข่งขันในตลาดสินค้าหรือบริการใด เพื่อส่งเสริมให้เกิดระบบเศรษฐกิจเสรี โดยต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายประกอบด้วย

บทที่ 2
ภาพรวมธุรกิจสายการบิน

อุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry) เป็นอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมีการควบคุมที่เคร่งครัดที่สุด ซึ่งมีธุรกิจการบิน (Airline Business) เป็นองค์ประกอบหนึ่งของอุตสาหกรรมการบิน โดยธุรกิจการบินเป็นได้ทั้งบุคคลหรือนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศด้วยเครื่องบินทั้งผู้โดยสาร (Passenger Service) และสินค้า (Cargo Service) โดยเป็นผู้รวบรวมปัจจัยการผลิตต่างๆ เช่น เครื่องบิน เส้นทางบิน ทุน แรงงาน เป็นต้น แล้วใช้บริการของท่าอากาศยานและบริการเครื่องช่วยในการเดินอากาศรวมกันมาผลิตเป็นบริการขนส่งทางอากาศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ในรูปแบบการให้บริการผู้โดยสารและสินค้า ส่งผลให้ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการธุรกิจการบินเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นการเดินทางที่สะดวกสามารถไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว ทั้งการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ทำให้ง่ายต่อการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมทุกประเทศในโลกเข้าด้วยกัน[4] โดยคาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3.78 พันล้านคน และขนส่งสินค้าได้ 52.7 ล้านตัน โดยทั่วโลกมีการส่งเสริมงานด้านการบิน 63 ล้านคน[5] ซึ่งการขนส่งทางอากาศเป็นวิธีหนึ่งที่นิยมมากของการซื้อขายกันในต่างประเทศ

ในบทนี้จะกล่าวถึง ความนำ (2.1) ธุรกิจการบิน (2.2) ธุรกิจการบินในประเทศไทย (2.3) และปัญหากฎหมายการแข่งขันธุรกิจการบินของประเทศไทย (2.4)

2.1 ความนำ

ธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในธุรกิจที่มีความสำคัญต่อประเทศมาก หากแบ่งออกเป็นด้านๆ สามารถแบ่งได้ 3 ด้านด้วยกัน

1. ความสำคัญด้านเศรษฐกิจ ธุรกิจการบินช่วยขยายตลาด อำนวยความสะดวกในการจัดจำหน่ายสินค้าไปยังต่างประเทศให้ได้ทันเวลาที่ต้องการ และช่วยให้เกิดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยให้นักธุรกิจสามารถติดต่อการค้าข้ามทวีปสะดวกรวดเร็วมาก

---

[4] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือท่องเที่ยวไทย, 2551), หน้า 1.

[5] International Air Transport Association, "Policy Value of Aviation," [Online] Accessed: 5 March 2018. Available from: http://www.iata.org/policy/promoting-aviation/Pages/index.aspx

สามารถเดินทางไปกลับได้อย่างรวดเร็วภายในวันเดียว รับขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากในครั้งเดียว เพื่อเดินทางติดต่องาน ประสานงานได้ ในงานมหกรรมสินค้าที่มีจัดอยู่ตามที่ต่างๆทั่วโลกทำให้นักธุรกิจไม่พลาดช่องทางในการทำการค้า ช่วยบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปยังปลายทางต่างๆ ซึ่งการขนส่งทางอื่นยังไปไม่ถึง ช่วยให้ประชาชนที่อยู่ในถิ่นทุรกันดารมีโอกาสบริโภคสินค้าของท้องถิ่นอื่นเป็นการเปิดโอกาสการตลาดให้มีฐานผู้บริโภคมากขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นอย่างมาก นอกจากรายได้จากค่าโดยสารแล้วยังมีรายได้จากด้านอื่นๆ เช่น รายได้จากภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมตรวจคนเข้าเมือง และรายได้จากการใช้จ่ายอุปโภคบริโภคของนักท่องเที่ยว เป็นต้น รวมถึงช่วยก่อให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะการลงทุนซึ่งต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก เกิดการร่วมทุนในการดำเนินธุรกิจการบิน เช่น การก่อตั้งบริษัท การบินไทย จำกัด เมื่อปี พ.ศ. 2503 เป็นการร่วมลงทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และบริษัท การบิน SAS เป็นต้น[6]

2. ความสำคัญด้านสังคม ธุรกิจการบินทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงข่าวสารทางสังคมเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะด้านไปรษณียภัณฑ์และสิ่งตีพิมพ์ ช่วยให้ส่งของจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง รวมถึงการแลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวไปยังประเทศต่างๆ ทำให้ได้ทราบถึงสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนแต่ละประเทศ ตลอดถึงวัฒนธรรม ความนึกคิด และสังคมของประเทศนั้นๆ ช่วยให้ประเทศต่างๆสามารถติดต่อกันได้สะดวกรวดเร็ว ธุรกิจการบินเป็นเครือข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงทุกประเทศไว้ด้วยกัน ทั้งสามารถไปมาหาสู่กันได้หรือติดต่อกันได้ระหว่างประชาชนของประเทศต่างๆทั่วโลกและทำให้มาตรฐานการครองชีพของท้องถิ่นดีขึ้นโดยเฉพาะถิ่นทุรกันดาร มีส่วนในการเปลี่ยนแปลงสังคม โดยเฉพาะสินค้าประเภทแฟชั่น[7]

3. ความสำคัญด้านการเมือง ธุรกิจการบินมีความสำคัญมากสำหรับประเทศที่มีสภาพภูมิศาสตร์กว้างใหญ่ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสหภาพโซเวียต เป็นต้น หรือประเทศที่มีสภาพภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ เช่น ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ เป็นต้น รวมถึงประเทศที่มีพื้นที่เล็กแต่ภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขา โดยธุรกิจการบินจะนำนโยบายของรัฐบาลไปยังประชาชนในชุมชนต่างๆ ทำให้การปกครองเป็นไปด้วยดี ช่วยในการป้องกันประเทศในช่วงสงคราม โดยรัฐบาลสามารถที่จะเปลี่ยนกิจการพลเรือนมาเป็นกิจการทหารเพื่อป้องกันประเทศหรือใช้เป็นเครื่องบินลำเลียงเพื่อขนส่งทหารที่ได้รับบาดเจ็บ หรือขนส่งสัมภาระได้เช่นเดียวกับเครื่องบินลำเลียงของทหารได้ และธุรกิจการบินมีส่วนสำคัญในการสร้างชื่อเสียงให้ประเทศ ประเทศต่างๆ ต่างต้องการมีสายการ

---

[6] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า 28.

[7] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 28-29.

บินประจำชาติของตนเอง เพื่อการสร้างชื่อเสียงให้ประเทศอื่นได้รู้ว่าประเทศตนก็มีสายการบินเช่นเดียวกับประเทศที่เจริญแล้ว และสุดท้ายช่วยให้ผู้นำของประเทศต่างๆสามารถไปมาหาสู่กันและกันได้ อันจะช่วยลดความขัดแย้งระหว่างประเทศและเสริมสร้างสันติภาพให้กับโลก[8]

2.2 ธุรกิจการบิน

การจารจรทางอากาศทั่วโลกยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในเดือนพฤศจิกายน 2560 แสดงให้เห็นว่าความต้องการของตลาดในอุตสาหกรรมการบินยังคงมีการขยายตัวอย่างดี โดยเฉพาะสายการบินในทวีปเอเชียแปซิฟิก ผู้ประกอบการจำนวนมากมีผลประกอบการที่ดี จำนวนผู้โดยสารสายการบินระหว่างประเทศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนตุลาคม ร้อยละ 7.3 ในเดือนพฤศจิกายนเป็นร้อยละ 8.1 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว อุตสาหกรรมการบินมีผลประกอบการที่ดีตั้งแต่ต้นปี 2561 เนื่องมาจากความต้องการเดินทางในเดือนพฤศจิกายนจำนวนมากเป็นแรงขับเคลื่อนให้อุตสาหกรรมการบินและจากการที่มีการเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างเมืองต่างๆ ที่มีมากกว่า 20,000 เส้นทางแล้ว[9]

ธุรกิจการบินในหัวข้อนี้จะกล่าวถึง ความหมายของธุรกิจการบิน (2.2.1) ประเภทของธุรกิจการบิน (2.2.2) ประเภทของธุรกิจการบินที่ขนส่งสินค้าทางอากาศ (2.2.3) รูปแบบการร่วมมือของธุรกิจสายการบิน (2.2.4) และสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (2.2.5)

2.2.1 ความหมายของธุรกิจการบิน

ธุรกิจการบิน (Airline Business)[10] หมายถึง ธุรกิจที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศด้วยเครื่องบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การแข่งขันของธุรกิจการบินที่สูงขึ้นทำให้มีการแบ่งแยกตลาดธุรกิจการบินออกเป็น 2 ส่วน คือ สายการบินปกติและสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline)

2.2.2 ประเภทของธุรกิจการบิน

---

[8] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า 29-30.

[9] สำนักข่าวอินโฟเควสท์, "IATA คาดธุรกิจสายการบินยังเติบโตสดใสในปี 2561" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 15 มีนาคม 2561 วันที่ 12 มกราคม 2561. แหล่งที่มา: http://www.ryt9.com/s/iq29/2766540

[10] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า 3.

ประเภทของธุรกิจการบินโดยทั่วไปสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ แบ่งตามลักษณะการเป็นเจ้าของ (2.2.2.1) แบ่งตามขอบเขตการใช้บริการ (2.2.2.2) และแบ่งตามลักษณะการให้บริการ (2.2.2.3)

2.2.2.1 แบ่งตามลักษณะการเป็นเจ้าของ

การแบ่งประเภทของสายการบินตามลักษณะของความเป็นเจ้าของกิจการ ซึ่งอาจแบ่งได้ 2 ประเภทย่อย คือ

1. สายการบินของรัฐ[11] (State Air Carriers) เป็นสายการบินที่รัฐเข้าไปลงทุนเอง หรือรัฐเป็นเจ้าของกิจการสายการบิน โดยมีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศยานภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ

2. สายการบินเอกชน (Private Air Carriers) เป็นสายการบินที่เอกชนเป็นเจ้าของกิจการ อยู่ภายใต้การควบคุมด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัยของรัฐบาล ดำเนินการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศตามที่รัฐบาลอนุญาต โดยรัฐบาลจะต้องเล็งเห็นประโยชน์มหาศาลที่ประเทศจะได้รับจากการอนุญาตให้ประชาชนมีและใช้อากาศยานเป็นจำนวนมาก ซึ่งย่อมมากกว่าความเสียหายซึ่งอาจเกิดขึ้นกับบุคคลส่วนน้อยในอนาคต และแม้ว่าการกระทำความผิดกฎหมายด้านยาเสพติดหรือการกระทำความผิดจากสินค้าหนีภาษีจากการใช้อากาศยานส่วนบุคคลซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้น้อยและไม่น่าจะเป็นการคุ้มค่า อีกทั้งอัตราความเสี่ยงจากการถูกจับสูงกว่าการใช้พาหนะอื่นๆ เนื่องจากการทำการบินแต่ละเที่ยวจะต้องกระทำจากสนนามบินที่ทางราชการอนุญาตเท่านั้นและต้องมีการแจ้งแผนการบินล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ชั่วโมง โดยต้องระบุเวลาออกเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทางในเส้นทางบิน เวลาถึงสนามบินปลายทาง ฯลฯ ซึ่งสามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา และสามารถดักตรวจค้นที่สนามบินปลายทางได้ นอกจากนี้ทางราชการยังสามารถติดตามอากาศยานได้ด้วยระบบเรดาห์และวิทยุสื่อสาร

2.2.2.2 แบ่งตามขอบเขตการใช้บริการ

การแบ่งประเภทของสายการบินตามขอบเขตการให้บริการ ซึ่งอาจแบ่งได้ 2 ประเภทย่อย[12] คือ

---

[11] พรนพ พุกกะพันธ์, ธุรกิจการบิน Airline Business (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548), หน้า 14.

[12] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า 33.

1. สายการบินบริการภายในประเทศ (Domestic Air Carriers) เป็นสายการบินที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศตามเมืองต่างๆในประเทศ

2. สายการบินบริการระหว่างประเทศ (International Air Carriers) เป็นสายการบินที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศตามเมืองต่างๆของประเทศต่างๆทั่วโลก

2.2.2.3 แบ่งตามลักษณะการให้บริการ

เป็นการแบ่งประเภทของสายการบินตามลักษณะของการให้บริการ ซึ่งอาจแบ่งได้ 2 ประเภทย่อย[13] คือ

1. สายการบินประจำมีกำหนด (Scheduled Airline) หมายถึง สายการบินให้บริการประจำเส้นทางที่กำหนดทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อสินจ้างตามตารางการบินที่แน่นอน เป็นการบริการที่สม่ำเสมอและเปิดบริการแก่สาธารณชนซึ่งสายการบินประจำมีกำหนด อาจแบ่งเป็น 2 ประเภทย่อย คือ

(1) สายการบินหลัก เป็นผู้ประกอบการการบินที่ได้รับมอบอำนาจเพื่อจัดบริการอย่างประจำมีกำหนดแก่สาธารณชนในเส้นทางระยะไกลที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น

(2) สายการบินท้องถิ่น เป็นผู้ประกอบการการบินในเส้นทางระหว่างชุมชนของเมืองที่มีผู้ใช้บริการน้อยในเส้นทางระยะใกล้

2. สายการบินไม่ประจำ (Non-scheduled Airline) หมายถึง บริษัทการบินที่ให้บริการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีลักษณะเป็นการเช่าเหมาหรือการบินพิเศษอื่นๆ ไม่มีลักษณะของการบินประจำมีกำหนด โดยดำเนินการเพื่อสินจ้าง แต่ไม่มีการกำหนดเวลาที่แน่นอน สายการบินไม่ประจำให้บริการใน 3 ลักษณะ[14] คือ

(1) สายการบินบริการเช่าเหมา (Charter Service Airline) หมายถึง สายการบินที่ให้เช่าทั้งหมดของอากาศยานสำหรับการบินเฉพาะเที่ยวหนึ่งหรือหลายเที่ยวเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าเอง สำหรับขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าจำนวนมากด้วยอากาศยานขนาดใหญ่ภายใต้สัญญาระยะยาวกับเอกชนหรือรัฐบาล เพื่อให้บุคคลในคณะนั้นได้ใช้ที่นั่งหรือระวางบรรทุกในเที่ยวบินที่เช่า โดยไม่นำที่นั่งหรือระวางที่ตนไม่ได้ใช้ออกจำหน่ายแก่ประชาชนทั่วไป ดังนั้นประชาชนทั่วไปจึงไม่มีโอกาสที่จะได้ใช้บริการบินเช่าเหมาลำเลย ยกเว้นผู้มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ข้างต้น

---

[13] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 33-36.

[14] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 36-39.

นอกจากนั้นการบริการการบินเช่าเหมาอาจดำเนินการตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้สำหรับบริการประจำมีกำหนดหรือที่เรียกว่า การบินในเส้นทาง หรืออาจดำเนินการตามเส้นทางที่ยังไม่ได้กำหนดให้เป็นเส้นทางบินสำหรับบริการประจำมีกำหนดหรือที่เรียกว่า การบินนอกเส้นทาง

(2) สายการบินบริการแท็กซี่ทางอากาศ (Air Taxi Service Airline) หมายถึง สายการบินที่ให้เช่าอากาศยานเหมือนเช่าเหมาเพื่อสินจ้าง ดำเนินการบินด้วยอากาศยานขนาดเล็กที่มีความจุน้อย ประมาณ 4-18 ที่นั่ง และจะดำเนินการบินเฉพาะเมื่อมีผู้เช่ามาขอให้ทำการบินเท่านั้น โดยผู้เช่าเองจะเป็นผู้กำหนดจุดหมายปลายทางและวันเวลาทำการบิน ซึ่งประเทศต่างๆก็มีการกำหนดข้อบังคับในการควบคุมการบริการแท็กซี่ทางอากาศเช่นเดียวกับการบริการบินเช่าเหมา

(3) สายการบินบริการเฮลิคอปเตอร์[15] (Helicopter Service Airline) หมายถึง สายการบินที่ให้เช่าอากาศยานประเภทเฮลิคอปเตอร์เพื่อสินจ้าง มักให้บริการรับส่งคนไข้ฉุกเฉิน ซึ่งเฮลิคอปเตอร์ไม่ใช่เครื่องบิน แต่เป็นอากาศยานประเภทหนักกว่าอากาศ เรียกได้ว่าเป็นอากาศยานปีกหมุน สามารถทรงตัวอยู่ในอากาศได้โดยอาศัยแรงยกจากปีกทั้งสองข้างลำตัว หรือแรงยกจากปีกหมุน เรียกว่า โรเตอร์ (Rotor) เป็นใบพัดขนาดใหญ่หมุนอยู่ด้านบนของเฮลิคอปเตอร์ และจากการทำงานของเฮลิคอปเตอร์ทำให้ปลอดภัยกว่าเครื่องบินในกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องและจำเป็นต้องลงจอดในที่แคบๆ

2.2.3 ประเภทของธุรกิจการบินที่ขนส่งสินค้าทางอากาศ

ธุรกิจการบินที่ขนส่งสินค้าทางอากาศ แบ่งออกได้ 3 ประเภทใหญ่ คือ ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ (2.2.3.1) ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าควบคู่ไปกับการขนส่งผู้โดยสาร (2.2.3.2) และธุรกิจการบินที่ให้บริการรับส่งเอกสาร ไปรษณียภัณฑ์และสินค้าเร่งด่วนถึงมือผู้รับ (2.2.3.3)

2.2.3.1 ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ[16]

ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ หรือ All-Cargo-Airlines คือ ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว ไม่ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร อาจเรียกได้ว่า Freighters ทั่วโลกมีสายการบินหลายแห่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าอย่างเดียวและสายการบินที่เป็นสมาชิกสมาคมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวนไม่ถึง 40 ราย และประเมินจาก

---

[15] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า 39.

[16] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 154.

แนวโน้มเศรษฐกิจทั่วโลกรวมถึงเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามลำดับ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในอนาคต

2.2.3.2 ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าควบคู่ไปกับการขนส่งผู้โดยสาร

ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าควบคู่ไปกับการขนส่งผู้โดยสาร[17] คือ ธุรกิจการบินที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วย จะมีระวางบรรทุกสินค้าไว้บริเวณใต้ท้องเครื่องบิน (Belly) การให้บริการในลักษณะนี้ถือว่าเป็นรายได้เสริมที่สำคัญของธุรกิจการบินในหลายๆ สายการบิน การให้บริการแบบผสมผสานนี้ เรียกว่า Combined Carriers จากแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าทางอากาศทำให้ธุรกิจการบินหลายสายมีแผนจะให้บริการขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว คาดการณ์ว่าสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศรูปแบบ All-Cargo Airlines จะมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว

2.2.3.3 ธุรกิจการบินที่ให้บริการรับส่งเอกสาร ไปรษณียภัณฑ์และสินค้าเร่งด่วนถึงมือผู้รับ

ธุรกิจการบินที่ให้บริการรับส่งเอกสาร ไปรษณียภัณฑ์และสินค้าเร่งด่วนถึงมือผู้รับ[18] (Air Express Services หรือ Integrators) ธุรกิจลักษณะนี้จะให้บริการแบบครบวงจรทั้งการรับขนส่งสิ่งของ การจัดเก็บของในคลังสินค้า การจัดสรรระวางบรรทุกสินค้าทางอากาศด้วยเครื่องบินของตนเอง รวมถึงการจัดส่งภาคพื้นดินจนถึงมือผู้รับด้วยบริการด่วนและรับประกันการจัดส่ง ปัจจุบันผู้ให้บริการลักษณะนี้รายใหญ่ๆ ของโลก ได้แก่ Federal Express (FedEx), United Parcel Services (UPS) เป็นต้น

2.2.4 รูปแบบการร่วมมือของธุรกิจสายการบิน

พันธมิตรสายการบิน[19] หมายถึง การรวมกลุ่มกันของสายการบินตั้งแต่สองสายการบินขึ้นไป โดยมีวัตถุประสงค์ในการรวมกลุ่มคือการให้ความร่วมมือกันในด้านต่างๆ ช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กร สร้างเครือข่ายในการดำเนินงาน ลดต้นทุนของสายการบิน และเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ

---

[17] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า 155.

[18] “เรื่องเดียวกัน”

[19] Manager Online, "สายการบินกับการร่วมกลุ่มเป็นพันธมิตร" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 15 เมษายน 2561 วันที่ 12 พฤศจิกายน 2550. แหล่งที่มา: https://mgronline.com/daily/detail/9500000134151

ลักษณะของการดำเนินงานในการทำการบินร่วมกัน หรือที่เรียกว่า Code Sharing คือ การที่สายการบินหนึ่ง (Marketing Carrier หรือ Non-Operating Carrier) ไม่มีสายการบินเป็นของตนเองในการให้บริการเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง แต่สามารถจะจำหน่ายตั๋วโดยสารในเส้นทางนั้นได้ โดยใช้รหัสของตนเองในการออกตั๋วโดยสาร ซึ่งผ่านบริการของสายการบินอื่นที่เป็นพันธมิตรกัน Code Sharing เป็นรูปแบบหนึ่งของความร่วมมือด้านการตลาดและการขายระหว่างสายการบินที่เป็นพันธมิตรกัน[20] โดยใช้สัญญารหัสบนเที่ยวบินเดียวกันในเส้นทางที่ตกลงกันไว้

วัตถุประสงค์ของพันธมิตรสายการบิน[21] ที่สำคัญมี 6 ข้อ คือ

1) เพื่อลดการแข่งขันและเพิ่มบริการเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ

2) เพื่อร่วมมือกันจัดตารางเวลาเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถต่อเครื่องบินจากสายการบินหนึ่งไปยังอีกสายการบินหนึ่งได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น

3) เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ไกลขึ้น เนื่องจากมีการร่วมมือกันในการให้บริการทำให้สะดวกต่อการเดินทางไปยังประเทศใดๆ ในโลกมากขึ้นกว่าเดิม

4) เพื่อให้มีการสะสมไมล์บินและสามารถแลกรับรางวัลระหว่างสายการบินในเครือ

5) เพื่อลดต้นทุนการผลิตหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นการลดแรงงานคน ลดค่าใช้จ่ายต่างๆ และช่วยให้ใช้ประโยชน์ของเครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

6) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเปิดตลาดเสรี ให้สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ได้ จึงต้องเพิ่มช่องทางการตลาดเพิ่มรายได้ให้มากขึ้น

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงรูปแบบการร่วมมือของธุรกิจสายการบิน รูปแบบ สตาร์อัลไลแอนซ์ (2.2.4.1) รูปแบบ วันเวิลด์ (2.2.4.2) และรูปแบบ สกายทีม (2.2.4.3)

2.2.4.1 รูปแบบ สตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance)

สตาร์อัลไลแอนซ์ คือ การรวมกลุ่มเพื่อสร้างเครือข่ายพันธมิตรในธุรกิจสายการบินขนาดใหญ่ที่สุดของโลก และเป็นรายแรกของโลก เริ่มก่อตั้งเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2540 เมื่อแรกเริ่มมีสายการบินที่ร่วมก่อตั้ง 5 สายการบิน คือ สายการบินลุฟต์ฮันซ่า ยูไนเต็ดแอร์ไลน์ แอร์แคนาดา สแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ และการบินไทย ปัจจุบันมีสมาชิกเพิ่มขึ้นเป็น 28 สายการบิน การทำงานของสตาร์อัลไลแอนซ์ มุ่งเน้นการเชื่อมโยงเมืองต่างๆจากทั่วโลกเข้าไว้ด้วยกัน ด้วยการเชื่อมต่อ

---

[20] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า 201.

[21] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 199-200.

กับพันธมิตรสายการบินต่าง ๆ เครือข่ายการบิน การรวมฝูงการบิน การบริการรูปแบบต่าง ๆ เช่น ห้องรับรองพิเศษ จุดเช็คอิน เป็นต้น มีเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางหลายแห่ง ทั้งจากเมืองเล็กไปจนถึงเมืองใหญ่ที่อยู่ทั่วโลกในทุกทวีป ครอบคลุมถึง 191 ประเทศ หรือ 1,300 จุดบินทั่วโลก รวมแล้วมีจำนวนเที่ยวบินถึง 18,400 เที่ยวบินต่อวัน[22] ผู้วิจัยได้ทำเป็นตารางดังนี้

ตารางแสดง สายการบินสมาชิก สตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance)

ลำดับ	สายการบิน	ประเทศ	ลำดับ	สายการบิน	ประเทศ
1	Adria Airways JP	สโลวีเนีย	15	EVA Air BP	ไต้หวัน
2	Aegean Airlines A3	กรีซ	16	LOT Polish Airlines LO	โปแลนด์
3	Air Canada AC	แคนาดา	17	Lufthansa LH	เยอรมนี
4	Air China CA	จีน	18	Scandinavian Airlines SK	สแกนดิเนเวีย
5	Air New Zealand NZ	นิวซีแลนด์	19	Shenzhen Airlines ZH	จีน
6	ANA NH	ญี่ปุ่น	20	Singapore Airlines SQ	สิงคโปร์
7	Asiana Airlines OZ	เกาหลีใต้	21	South African Airlines SA	แอฟริกาใต้
8	Austrian OS	ออสเตรีย	22	SWISS LX	สวิตเซอร์แลนด์
9	Avianca AV	โคลอมเบีย	23	TAM Airlines	บราซิล
10	Brussels Airlines SN	เบลเยียม	24	TAP Portugal TP	โปรตุเกส
11	Copa Airlines CM	ปานามา	25	THAI TG	ไทย
12	Croatia Airlines OU	โครเอเชีย	26	Turkish Airlines TK	ตุรกี
13	EGYPTAIR MS	อียิปต์	27	United UA	สหรัฐอเมริกา
14	Ethiopian Airlines ET	เอธิโอเปีย	28	US Airlines	สหรัฐอเมริกา

แนวคิดของการรวมกลุ่มพันธมิตรของสตาร์ อัลไลแอนซ์ คือ การแบ่งปันทุกอย่างเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดการประสานงานกันก่อให้เกิดประโยชน์ในกลุ่มธุรกิจสายการบินด้วยกัน ข้อมูลของการแบ่งปันประกอบด้วย[23]

[22] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, "20 ปี "สตาร์ อัลไลแอนซ์" เชื่อมโยง People and Cultures" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2561 วันที่ 19 พฤษภาคม 2560. แหล่งที่มา: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1495085954

[23] นิตยสารผู้จัดการ, "สตาร์ อัลไลแอนซ์ เมื่อคู่แข่งต้องมาเป็นพันธมิตร" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2561 วันที่ มิถุนายน 2543. แหล่งที่มา: http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=687

1) การปรับตารางการบิน และจุดเชื่อมต่อเที่ยวบินที่ใช้ร่วมกัน

2) การใช้อาคารผู้โดยสารร่วมกัน เป็นการอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนเครื่องให้กับผู้โดยสาร

3) การเช็คอินผู้โดยสารและสัมภาระ จุดเดียวกันหรือบริเวณเดียวกันตลอดเส้นทางการบิน บัตรโดยสารใบเดียวสามารถใช้ได้ตลอดเส้นทางการบิน

4) การใช้ห้องพักรับรองผู้โดยสารร่วมกัน ผู้โดยสารในชั้นธุรกิจและชั้นหนึ่งของสายการบินที่เป็นสมาชิกของสตาร์ อัลไลแอนซ์สามารถใช้บริการห้องรับรองของสายการบินอื่นๆ ในเครือข่ายได้

5) การพัฒนาระบบข้อมูลผู้โดยสาร เพื่อให้มีข้อมูลผู้โดยสารทำให้สามารถเข้าถึงการรับบริการได้เท่าเทียมกันในทุกสายการบินที่เป็นสมาชิกของสตาร์ อัลไลแอนซ์

6) การใช้โปรแกรมสะสมไมล์ร่วมกัน ผู้โดยสารสามารถสะสมแต้มการเดินทางจากสายการบินหนึ่งที่เป็นสมาชิกของสตาร์ อัลไลแอนซ์ แล้วนำไปใช้หรือสะสมกับสายการบินอื่นที่เป็นสมาชิกของสตาร์ อัลไลแอนซ์ในเครือข่ายได้

ผู้โดยสารสามารถสะสมไมล์การเดินทางกับสายการบินที่เป็นสมาชิกของสตาร์ อัลไลแอนซ์ได้ รวมถึงใช้ไมล์ที่สะสมในการแลกรับของรางวัล ไมล์ที่ใช้ในการสะสมจะขึ้นอยู่กับระยะทางจริงระหว่างต้นทางและปลายทางของการเดินทางนั้น โดยไมล์สะสมจะถูกโอนเข้าบัญชีที่ใช้สะสมภายใน 2 สัปดาห์หลังจากสิ้นสุดการเดินทางนั้น[24]

2.2.4.2 รูปแบบ วันเวิลด์ (Oneworld)

วันเวิลด์ คือ การรวมกลุ่มเพื่อสร้างเครือข่ายพันธมิตรในธุรกิจสายการบิน มีขนาดใหญ่เป็นลำดับ 3 ของโลก เริ่มก่อตั้งเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 มีสายการบินที่เข้าร่วมก่อตั้ง 4 สายการบิน คือ อเมริกันแอร์ไลน์ บริติชแอร์เวย์ คาเธ่ย์แปซิฟิค และควอนตัส ปัจจุบันมีสมาชิกที่เข้าร่วมเครือข่ายจำนวน 13 สายการบิน[25] มีบริการเที่ยวบินในเครือข่ายจำนวนกว่าวันละ 9,300 เที่ยว ใน 870 ปลายทาง จำนวน 146 ประเทศทั่วโลก ถึงแม่จะเป็นกลุ่มที่มีสมาชิกน้อย แต่

---

[24] EVA AIR, "การสะสมไมล์" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: http://www.evaair.com/th-th/infinity-mileagelands/earning-mileage/star-alliance-partners/important-information/

[25] Oneworld, "Member Airlines," [Online] Accessed: 15 March 2018. Available from: https://www.oneworld.com/member-airlines/overview

จากรายชื่อสายการบินครอบคลุมภูมิภาคต่างๆ ทั้งยุโรป อเมริกาเหนือ อเมริกาใต้ ตะวันออกกลาง เอเชีย และออสเตรเลีย ขาดเพียงแค่แอฟริกาเท่านั้น ผู้วิจัยได้ทำเป็นตารางดังนี้

ตารางแสดง สายการบินสมาชิก วันเวิลด์ (Oneworld)

ลำดับ	สายการบิน	ประเทศ	ลำดับ	สายการบิน	ประเทศ
1	American Airlines	สหรัฐอเมริกา	8	Qantas Airlines	ออสเตรเลีย
2	British Airlines	สหราชอาณาจักร	9	Qatar Airlines	กาตาร์
3	Cathay Pacific	ฮ่องกง	10	Royal Jordanian	จอร์แดน
4	Finnair	ฟินแลนด์	11	S7 Airlines	รัสเซีย
5	Iberia	สเปน	12	LATAM Airlines	บราซิล
6	Japan Airlines	ญี่ปุ่น	13	SriLankan Airlines	ศรีลังกา
7	Malaysia Airlines	มาเลเซีย			

แนวคิดของการรวมกลุ่มพันธมิตรของ วันเวิลด์ คือ การรวมกลุ่มกันเพื่อให้ประโยชน์ต่อผู้โดยสารจากการใช้บริการสายการบินที่เป็นสมาชิก โดยจะได้รับประโยชน์[26] เช่น

1) ราคาบัตรโดยสาร บัตรโดยสาร Round-the-world จะช่วยให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังเมืองต่างๆ เกือบ 1,000 เมือง กว่า 150 ประเทศ โดยการเลือกเที่ยวบินตามทวีปแบบบินตรง (Oneworld Explorer) หรือเลือกเที่ยวบินตามระยะทางที่มีความหลากหลายกว่า (Global Explorer)

2) สร้างทีมเชี่ยวชาญในการดูแลจัดการเที่ยวบิน (ฝ่ายบริการสนับสนุนทั่วโลกของวันเวิลด์ - Global Support) เพื่อติดตามความเคลื่อนไหวของเที่ยวบินที่เชื่อมต่อกับสายการบินในเครือข่าย ช่วยให้สะดวกสบายต่อการเดินทาง ลดความล่าช้าของเที่ยวบิน นอกจากนี้ยังช่วยเหลือหากเกิดปัญหาใดๆ ต่อเที่ยวบิน

3) การสะสมคะแนน Club Points และการสะสมไมค์การเดินทาง กับสายการบินที่เป็นสมาชิกในเครือข่ายวันเวิลด์ ช่วยส่งเสริมระดับสมาชิกของผู้โดยสารและให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ เช่น การสำรองที่นั่งล่วงหน้า การได้รับสิทธิก่อนสำหรับการสแตนด์บายและที่นั่งรอการยืนยัน

[26] Cathay Pacific Airways Limited, "ราคาบัตรโดยสาร" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 14 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: https://www.cathaypacific.com/cx/th_TH/travel-information/oneworld/fare-products.html

ห้องรับรองผู้โดยสารชั้นหนึ่ง น้ำหนักสัมภาระเพิ่มเติม ช่องทางด่วนบริเวณจุดตรวจเพื่อความปลอดภัย และการจัดการสัมภาระด่วนพิเศษ เป็นต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับของสมาชิก

4) นอกจากสิทธิพิเศษในส่วนภาคพื้นดินแล้ว ยังได้รับสิทธิประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นจากพันธมิตรโรงแรมและบริษัทรถเช่า

2.2.4.3 รูปแบบ สกายทีม (SkyTeam)

สกายทีม คือ เครือข่ายพันธมิตรสายการบินที่มีขนาดใหญ่ลำดับ 2 ของโลก เริ่มก่อตั้งเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ. 2543 โดยมีสายการบินที่ร่วมก่อตั้ง 4 สายการบิน ได้แก่ สายการบินแอร์ฟรานซ์(เคแอลเอ็ม) เดลต้าแอร์ไลนส์ โคเรียนแอร์ไลน์ และเอโรเม็กซิโก ปัจจุบันมีสายการบินเข้าร่วมเป็นสมาชิกจำนวน 20 สายการบิน[27] ทางเลือกในการเดินทางมีบริการมากกว่า 16,609 เที่ยวบินต่อวัน ไปยังจุดหมายปลายทางกว่า 1,074 ปลายทาง ใน 177 ประเทศ มีผู้โดยสารประมาณ 730 ล้านคนต่อปี เพื่อช่วยให้เกิดการเชื่อมต่อเครือข่ายทั่วโลกและสะดวกสบายต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ผู้วิจัยได้ทำเป็นตารางดังนี้

ตารางแสดง สายการบินสมาชิก สกายทีม (SkyTeam)

ลำดับ	สายการบิน	ประเทศ	ลำดับ	สายการบิน	ประเทศ
1	Aeroflot	รัสเซีย	11	Delta	สหรัฐอเมริกา
2	Aerolineas Argentinas	อาร์เจนตินา	12	Garuda Indonesia	อินโดนีเซีย
3	AeroMexico	เม็กซิโก	13	Kenya Airlines	เคนยา
4	Air Europa	สเปน	14	KLM	เนเธอร์แลนด์
5	Air France	ฝรั่งเศส	15	Korean Air	เกาหลีใต้
6	Alitalia	อิตาลี	16	Middle East Airlines	เลบานอน
7	China Airlines	จีน	17	Saudi Arabian Airlines	ซาอุดีอาระเบีย
8	China Eastern Airlines	จีน	18	TAROM Romania Air	โรมาเนีย
9	China Southern Airlines		19	Vietnam Airlines	เวียดนาม
10	Czech Airlines	สาธารณรัฐเช็ก	20	Xiamen Airlines	จีน

[27]SKYTEAM, "Join One Program and Enjoy the Benefits of 20," [Online] Accessed: 10 April 2018. Available from: https://www.skyteam.com/en/frequent-flyers/

แนวคิดในการเข้าร่วมกับพันธมิตรสกายทีม[28] มีดังนี้

1) สิทธิประโยชน์ในการสะสมไมล์ในการเดินทางกับสายการบินสมาชิกสกายทีม และแลกรับของรางวัล โดยคะแนนไมล์จะโอนเข้าบัญชีอัตโนมัติเมื่อมีการจองหรือเช็คอิน

2) ให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ เช่น การขึ้นเครื่องก่อน การเข้าร่วมใช้ห้องพักรับรองได้ฟรีกว่า 600 ห้องทั่วโลก เป็นต้น และสมาชิก SkyTeam Elite Plus สามารถเดินทางได้แม้ตั๋วโดยสารเที่ยวบินจะหมด เป็นการประกันการจองในเที่ยวบินที่ตั๋วขายหมดแล้ว

3) ช่วยสร้างสายการบินให้เป็นที่รู้จักและยอมรับมากขึ้น เพื่อให้ได้รับความนิยมในตลาดใหม่ๆ ในภูมิภาคต่างๆ ของโลก ช่วยให้ขยายเครือข่ายได้และเพิ่มจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น นอกจากนี้ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องท่าอากาศยาน พื้นที่สนามบินและอาคารผู้โดยสาร ได้แก่ ตำแหน่งที่ตั้งเช็คอินและพื้นที่จำหน่ายตั๋ว เพิ่มประสิทธิภาพห้องรับรองและสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของห้องรับรองพิเศษ

4) การถ่ายโอนข้อมูลของ SkyTeam ให้รวดเร็วและครอบคลุมทุกสายการบินที่เป็นสมาชิก เพื่อสะดวกต่อการเช็คอินของผู้โดยสาร รวมถึงการรับสัมภาระพิเศษ

5) รักษาความเป็นส่วนตัวและความปลอดภัยข้อมูลของลูกค้าเป็นสำคัญ ดำเนินการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลด้วยความระมัดระวังให้ได้มากที่สุดเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันข้อมูลส่วนบุคคล

6) การเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงจุดหมายปลายทางใหม่ๆ และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการลูกค้ามากกว่าการคำนึงถึงการประหยัดต้นทุน และช่วยแบ่งปันแนวทางการดำเนินการปฏิบัติที่ดีที่สุด[29] เช่น การตกลงใช้รหัสร่วมกัน ความปลอดภัยในการบริการลูกค้า เป็นต้น

2.2.5 สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ International Air Transport Association (IATA) เป็นองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินงานโดยภาคเอกชนระดับโลก เริ่มก่อตั้งปี พ.ศ. 2488 ณ กรุงฮาวานา ประเทศคิวบา โดยก่อตั้งตามกฎหมายพิเศษของประเทศแคนาดา ปัจจุบัน

---

[28] Middle East Airlines, "Skyteam About Us," [Online] Accessed: 14 March 2018. Available from: https://www.mea.com.lb/english/about-us/SkyTeam

[29] SkyTeam, "Skyteam Airline Alliance," [Online] Accessed: 15 March 2018. Available from: https://www.skyteam.com/en/about/

มีสมาชิกในสมาคมอยู่มากกว่า 287 สายการบิน คิดโดยประมาณคือร้อยละ 83 ของสายการบินทั้งหมด[30]

เอกลักษณ์ของการบินในการเชื่อมต่อตลาดของธุรกิจไปสู่ตลาดกลุ่มครอบครัวและเพื่อนๆ เพื่อแก้ไขปัญหาความเข้าใจและพัฒนาข้อมูลเชิงลึกระดับโลก IATA จึงสนใจที่จะส่งเสริมคุณค่าของการบินให้มีความร่วมมือกับรัฐบาล ธุรกิจ และผู้บริโภค ในการสร้างความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับคุณค่าที่สามารถสร้างขึ้นจากการเดินทางทางอากาศและการเดินทางที่สามารถทำให้พอใจได้ โดยหวังสนับสนุนให้รัฐมีวิธีการควบคุมที่ดี เพื่อเพิ่มศักยภาพการบินและช่วยสังคมให้มีส่วนร่วมเป็นอย่างดี[31]ภารกิจของสมาคม คือ การเป็นตัวแทน ผู้นำ และให้บริการในอุตสาหกรรมการบิน

เป้าหมายในการดำเนินการของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ คือ เป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมการบิน (Representing the airline industry) ช่วยให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันในอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศระหว่างผู้มีอำนาจตัดสินใจด้วยกันและช่วยให้รู้ถึงผลประโยชน์ที่ธุรกิจการบินช่วยให้กับเศรษฐกิจของประเทศ และของโลก นอกจากนี้ยังมั่งมั่นในการควบคุมธุรกิจให้เกิดความเหมาะสม ที่ผ่านมาสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีการพัฒนามาตรฐานการค้าระดับโลก ซึ่งอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศถูกสร้างมาจากเป้าหมายในการให้ความช่วยเหลือสายการบิน ลดความซับซ้อนของกระบวนการ และเพิ่มความสะดวกสบายให้ผู้โดยสาร ในขณะที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายและปรับปรุงประสิทธิภาพด้วย[32]

ในประเทศไทยสายการบินที่ปัจจุบันเป็นสมาชิกสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ[33] ได้แก่

1. สายการบิน Thai Airways International (TG)
2. สายการบิน Bangkok Airways (PG)
3. สายการบิน Thai Lion Air (SL)

---

[30] International Air Transport Association, "International Air Transport Association About Us," [Online] Accessed: 25 April 2018. Available from: http://www.iata.org/about/pages/index.aspx

[31] International Air Transport Association, "Policy Value of Aviation."

[32] นัทวิช แสนสากล และคณะ, "สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 20 มีนาคม 2561. แหล่งที่มา: https://prezi.com/er0msahpufsw/international-air-transport/

[33] International Air Transport Association, "Current Airline Members," [Online] Accessed: 20 April 2018. Available from: http://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ดังนี้ วัตถุประสงค์ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (2.2.5.1) หน้าที่ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (2.2.5.2) การกำหนดอัตราค่าบริการของธุรกิจการบิน (2.2.5.3) และข้อบังคับของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (2.2.5.4)

2.2.5.1 วัตถุประสงค์ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์การเป็นสมาชิกของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ[34] ประกอบด้วย

1) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ เป็นประโยชน์ของผู้ใช้บริการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพาณิชย์อากาศและเพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้น

2) เพื่อให้คำจำกัดความในการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศด้วยกัน ช่วยให้มีส่วนร่วมโดยตรงหรือโดยอ้อมในการให้บริการการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

3) เพื่อให้ความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์กรระหว่างประเทศอื่นๆ

4) เพื่อให้เป็นรูปแบบที่เหมือนกันสำหรับหน่วยงานการท่องเที่ยวและผู้ประกอบการการท่องเที่ยว

5) เพื่อส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และรักษาผลประโยชน์ของประชาชนในการเดินทางและรักษามาตรฐานในการท่องเที่ยว

6) เพื่อฝึกอบรมให้กับสายการบินที่เป็นสมาชิกของสมาคมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ช่วยเพิ่มระดับความสามารถการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

7) เพื่อให้การทำงานมีความใกล้ชิดกับสายการบินและหน่วยงานอื่นๆ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เป็นการส่งเสริมการเดินทางและการท่องเที่ยวด้วย

8) เพื่อนำไปสู่กระบวนการของการเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้น เตรียมพร้อมที่จะเผชิญกับความท้าทายของสภาพแวดล้อมต่างๆ ทางธุรกิจทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

9) เพื่อสามารถตั้งและควบคุมมาตรฐานการปฏิบัติงาน ส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานวินัยที่สูง ช่วยระงับข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นในการเดินทางและการท่องเที่ยว

---

[34] AVIA.PRO, "IATA - สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 16 มีนาคม 2561 วันที่ 3 มกราคม 2559. แหล่งที่มา: http://avia-th.com/blog/iata

10) เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ปรับปรุงมาตรฐานการบริการให้เกิดความเป็นมืออาชีพในธุรกิจสายการบินและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารจากทั่วโลก

11) เพื่อรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการเดินทางและเผยแพร่ให้กับบุคคลอื่น

2.2.5.2 หน้าที่ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

สำหรับผู้ให้บริการทางอากาศ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นแหล่งข้อมูลในการจัดตารางการบิน และการให้บริการที่เป็นมาตรฐานและสร้างเครือข่ายทั่วโลก

สำหรับผู้บริโภค สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานสากลสำหรับการบริการและการดำเนินธุรกิจระหว่างสายการบินสมาชิก เช่น การกำหนดรหัสสนามบินสามหลักที่ใช้ในระดับสากล เป็นต้น นอกจากนี้ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีเป้าหมายที่ต้องการทำให้สำเร็จ[35] ดังนี้

1. เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย เรื่องทั่วไปและเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ
2. เพื่อส่งเสริมการพาณิชย์ทางอากาศและร่างกฎระเบียบต่างๆ ของการขนส่งทางอากาศ
3. เพื่อศึกษาปัญหาและหาทางแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน
4. เพื่อวิธีการทำงานร่วมกันระหว่างบริษัทขนส่งทางอากาศและหน่วยงานต่างๆ อำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เชื่อมโยงกันโดยถือตั๋วใบเดียวด้วยคุณภาพที่เท่าเทียมกัน
5. เพื่อทำงานร่วมกันกับองค์กรขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอื่นๆ ในการสร้างมาตรฐานและปรับปรุงบริการในระดับสากล
6. กำหนดนโยบายเรื่องตั๋วโดยสาร ให้เป็นมาตรฐาน ทั้งด้านราคา การชั่งน้ำหนัก การตรวจสอบสัมภาระ และการดูแลเอกสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก

---

[35]Intelligent Communication Systems India Limited, "Role of Iata (the International Air Transport Association)," [Online] Accessed: 13 January 2018. Available from: https://www.vskills.in/certification/tutorial/international-logistics/role-of-iata-the-international-air-transport-association/; ibid.

2.2.5.3 การกำหนดอัตราค่าบริการของธุรกิจการบิน

การกำหนดอัตราค่าบริการของธุรกิจการบิน (Pricing of Airline Business) เป็นการกำหนดอัตราค่าใช้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของธุรกิจการบิน[36] การกำหนดอัตราค่าบริการระหว่างประเทศจะถูกกำหนดโดยสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association-IATA) โดยความเห็นชอบของรัฐบาลประเทศต่างๆ

1) การกำหนดอัตราค่าโดยสารของการบิน (Air Fare)

ค่าโดยสาร[37] คือ การกำหนดค่าบริการขนส่งผู้โดยสารจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ซึ่งในการกำหนดอัตราค่าโดยสารของสายการบินจะต้องพิจารณาต้นทุนการให้บริการและสภาพการควบคุม อัตราค่าโดยสารจะต้องลดลงเพื่อเพิ่มอุปสงค์และเพิ่มรายได้ไปสู่จุดคุ้มทุน หรือไปถึงจุดต้นทุนการดำเนินงาน โดยวัตถุประสงค์ในการควบคุมอัตราค่าโดยสารก็เพื่อให้ทุกสายการบินมีมาตรฐาน ไม่มีการเลือกปฏิบัติด้านราคากับผู้โดยสารและไม่ให้มีการแข่งขันตัดราคากัน ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารของบริษัทการบิน IATA ใช้วิธีกำหนดอัตราค่าโดยสารบวกเพิ่มจากต้นทุน ต้นทุนนี้หมายถึงต้นทุนที่จ่ายจริงและต้นทุนค่าเสียโอกาสของการผลิตบริการในเส้นทางบินนั้น อาจเป็นต้นทุนรวมเฉลี่ยแล้วบวกผลกำไรที่ต้องการเป็นร้อยละเข้าไป

สมมติ เส้นทางการบินกรุงเทพฯ-ฮ่องกง โดยทุกสายการบินที่ให้บริการเส้นทางนี้จะเสียต้นทุนทั้งหมดเฉลี่ย 300,000 บาท IATA ต้องการให้สายการบินมีกำไรร้อยละ 7.5 เพื่อจะได้นำกำไรนี้ไปจัดซื้อเครื่องบินและอุปกรณ์ที่จำเป็นมาทดแทนของเก่าหรือเพิ่มจำนวนเครื่องบิน สมมติเครื่องบินลำนั้นมี 200 ที่นั่ง โดย IATA ได้กำหนดอัตราบรรทุกของเส้นทางนี้ไว้ร้อยละ 50 ก็จะสามารถเก็บค่าโดยสารได้คนละ 3,225 บาท มีวิธีการคำนวณดังนี้

ต้นทุนทั้งหมดเฉลี่ยในเส้นทางบินนี้ 300,000 บาท

IATA ต้องการให้ทุกสายการบินมีกำไรร้อยละ 7. 22,500 บาท

รวมต้นทุน+กำไร 322,500 บาท

คิดอัตราค่าบรรทุกของเส้นทางนี้ ร้อยละ50 = (50 x 200)/100 = 100 ที่นั่ง

เพราะฉะนั้น สายการบินคิดค่าโดยสารต่อคน = 322,500/100 = 3,225 บาท

ปกติการกำหนดอัตราค่าโดยสาร IATA กำหนดค่าโดยสารชั้นหนึ่ง ค่าโดยสารชั้นธุรกิจ และค่าโดยสารชั้นประหยัดระหว่างเมืองในเส้นทางการบินต่างๆขึ้น โดยความ

---

[36] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า. 278

[37] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 279.

เห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน (Civil Aeronautic Board-CAB) ของประเทศต่างๆ แล้วประกาศอัตราค่าโดยสารของแต่ละเส้นทางการบิน เพื่อให้สาธารณชนทราบ ซึ่งสายการบินต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามเหมือนกันหมดในการคิดค่าโดยสารเส้นทางบินนั้นๆ การกำหนดค่าโดยสารแต่ละเส้นทางบินนั้น IATA จะคำนึงถึงความหนาแน่นของเส้นทางบิน อัตราการบรรทุก และต้นทุนของเส้นทางบินต่างๆ โดย IATA จะแจ้งอัตราค่าโดยสารที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดของแต่ละเส้นทางจากหนังสือ ABC World Airways Guide ทุกเดือน ซึ่งจะแจ้งอัตราค่าโดยสารเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ จากนั้นแต่ละสายการบินปรับเปลี่ยนให้เป็นเงินตราประเทศของตน สมมติ สายการบินไทยจะนำอัตราค่าโดยสารของ IATA ที่กำหนดเป็นดอลลาร์สหรัฐคูณด้วย 32.00 ก็จะได้ค่าโดยสารเป็นเงินบาท[38]

ปกติธุรกิจการบินจะคิดค่าโดยสารกับผู้โดยสารที่เป็นผู้ใหญ่ เด็ก และทารกในอัตราค่าโดยสารแตกต่างกันดังต่อไปนี้ คือ

(1) ผู้โดยสารผู้ใหญ่ (PAX) สำหรับผู้โดยสารที่มีอายุตั้งแต่ 11 ปีขึ้นไป เสียค่าโดยสารเต็มราคา

(2) ผู้โดยสารเด็ก (CHD) สำหรับผู้โดยสารที่มีอายุระหว่าง 2-11 ปี เสียค่าโดยสารร้อยละ 50 ของค่าโดยสารผู้ใหญ่และมีที่นั่งให้ด้วย

(3) ผู้โดยสารทารก (IMF) สำหรับผู้โยสารที่มีอายุระหว่าง 7 วันถึง 2 ปี เสียค่าโดยสารร้อยละ 10 ของค่าโดยสารผู้ใหญ่ แต่ไม่มีที่นั่งให้ ต้องนั่งกับผู้ใหญ่

2) การกำหนดอัตราค่าระวางของธุรกิจการบิน (Air Rate)

การกำหนดค่าบริการขนส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง เรียกว่า ค่าระวาง IATA จะเป็นผู้จัดให้มีการประชุมระหว่างสายการบินที่เป็นสมาชิกและสายการบินในเครือข่ายของ IATA แต่ไม่ได้เป็นสมาชิก เพื่อกำหนดอัตราค่าระวางทางอากาศ 3 ปีต่อครั้ง[39]

โครงสร้างการคิดอัตราค่าระวางทางอากาศ พิจารณาจากสินค้าที่จะนำมาคิดค่าระวางทางอากาศ โดยพิจารณาโครงสร้างอยู่ 2 อย่าง คือ

(1) น้ำหนักของสินค้า ส่วนมากการคิดวิธีนี้จะเป็นสินค้าที่มีความหนาแน่นมาก เช่น อุปกรณ์อะไหล่ อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องจักรกล เป็นต้น ซึ่งจะใช้น้ำหนักจริงของสินค้านั้นในการคิดอัตราค่าระวางทางอากาศโดยตรง

---

[38] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า. หน้า 280

[39] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 283-285.

(2) ปริมาตรของสินค้า เป็นการพิจารณาคิดค่าระวางทางอากาศด้วยการยึดปริมาตรของสินค้า ส่วนมากเป็นสินค้าที่มีความหนาแน่นน้อย เช่น ดอกไม้ สิ่งทอจากขนสัตว์ เฟอร์นิเจอร์ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งจะไม่ใช่น้ำหนักจริงในการคิดแต่ใช้น้ำหนักปริมาตรในการคิด โดยกำหนดปริมาตรเป็นน้ำหนัก คือ 6,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร เท่ากับ 1 กิโลกรัม (บางอัตราคิด 7,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร เท่ากับ 1 กิโลกรัม)

โครงสร้างการคิดอัตราค่าระวางทางอากาศจะเอาจำนวนน้ำหนักจริงของสินค้านั้นเปรียบเทียบกับน้ำหนักปริมาตรของสินค้า ใช้จำนวนน้ำหนักที่มากกว่าในการคิดค่าระวางทางอากาศ สมมติ ต้องการส่งดอกไม้ผ้าไปประเทศ A น้ำหนัก 15 กิโลกรัม เมื่อบรรจุลงกล่องมีปริมาตร 60 x 40 x 50 เซนติเมตร วิธีการหาน้ำหนักในการขนส่งทางอากาศ มีดังนี้

วิธีคิด ดอกไม้ผ้าน้ำหนักจริง 15 กิโลกรัม

ดอกไม้ผ้าปริมาตร = 60 x 40 x 50 ลูกบาศก์เซนติเมตร

= 120,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร

คิดเป็นน้ำหนักปริมาตร = 120,000/6,000 กิโลกรัม

= 20 กิโลกรัม

จากการเปรียบเทียบข้างต้น น้ำหนักจริงของดอกไม้ผ้า 15 กิโลกรัม น้ำหนักปริมาตรของดอกไม้ผ้า 20 กิโลกรัม สายการบินจะใช้น้ำหนักปริมาตรซึ่งมากกว่าน้ำหนักจริงในการคิดค่าระวางทางอากาศ

3) การคิดค่าระวางต่ำสุดที่กำหนดไว้ (Maximum Charge)

การคิดค่าระวางต่ำสุดที่กำหนดไว้ เป็นการกำหนดมูลค่าต่ำสุดสำหรับค่าระวางทางอากาศ หมายถึง ค่าระวางทางอากาศที่คำนวณได้จากน้ำหนักของสินค้า สินค้าจะต้องไม่ต่ำกว่ามูลค่าที่ได้กำหนดไว้สำหรับเส้นทางบินต่างๆ เช่น จะส่งสินค้าทางอากาศจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศฝรั่งเศส เส้นทางนี้ได้มีการกำหนดค่าระวางต่ำสุดไว้ 600 บาท ฉะนั้นค่าระวางที่ปรากฏในเอกสาร Air Waybill จะต้องไม่ต่ำกว่า 600 บาท เป็นต้น การกำหนดค่าระวางต่ำสุดในการขนส่งสินค้าทางอากาศนี้ได้กำหนดเป็นจำนวนเงิน ไม่ได้กำหนดเป็นจำนวนน้ำหนัก โดยแต่ละเส้นทางบินระหว่างเมืองต้นทางและปลายทางจะแตกต่างกัน การคิดค่าระวางต่ำสุดที่กำหนดไว้มีหลักเกณฑ์[40] ดังนี้

[40] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (Airline Business), หน้า. หน้า 287-288.

(1) เมื่อค่าธรรมเนียมตามน้ำหนักหรือตามปริมาตรสำหรับสินค้างวดใดต่ำกว่าค่าธรรมเนียมขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ ให้นำอัตราค่าธรรมเนียมขั้นต่ำมาใช้ นอกจากจะมีกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(2) อัตราขั้นต่ำอาจคิดจากอัตราธรรมดา แต่ต้องไม่น้อยกว่าอัตราธรรมดาคูณด้วยน้ำหนักของสินค้าแต่ละงวด

(3) ค่าธรรมเนียมในการขนที่คิดจากมูลค่าที่แจ้งไว้จะนำไปรวมกับค่าธรรมเนียมตามน้ำหนักหรือตามปริมาตรไม่ได้ โดยปกติสินค้าที่มีมูลค่าเกินกว่า 20 ดอลลาร์ ต่อ 1 กิโลกรัม จะคิดค่าธรรมเนียมในการขนที่คิดจากมูลค่าที่แจ้งไว้ร้อยละ 0.50 ของมูลค่าสินค้าที่แจ้งไว้ และคิดไม่น้อยกว่าขั้นต่ำของสินค้าแต่ละงวด โดยจะต้องนำไปรวมกับค่าธรรมเนียมขั้นต่ำที่กำหนดไว้ด้วย

(4) ถ้ามีค่าธรรมเนียมขั้นต่ำระบุไว้ในค่าระวาง (Tariff) ให้ใช้ตามที่ระบุไว้

(5) ค่าธรรมเนียมขั้นต่ำให้ขึ้นอยู่กับปัจจัยการปรับค่าเงินตราด้วย[41]

2.2.5.4 ข้อบังคับของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เนื่องจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีสมาชิกจำนวนมากจึงต้องมีกฎเกณฑ์ที่ต้องใช้ร่วมกัน โดยคณะกรรมาธิการของสมาคมสามารถยกเลิกสถานภาพการเป็นสมาชิกได้ หากสมาชิกมีการกระทำ[42] ดังนี้

---

[41] “เรื่องเดียวกัน”

[42] International Air Transport Association, "Ata's Corporate Governance Structure," [Online] Accessed: 21 April 2018. Available from: http://www.iata.org/about/Pages/corporate-structure.aspx

Article 5

6. Membership Resignation, Limitation and Termination

a. Resignation

A Member may resign at any time by giving not less than thirty (30) days’ written notice to the Membership Office.

b. Limitation

i. Any Member in arrears in the payment of Dues and interest for a period of more than ninety (90) days shall be placed in Limitation by the Membership Office and lose all rights and

1. สมาชิกละเมิดกฎหรือข้อบังคับใดๆ ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและสมาชิก

2. สมาชิกมีการกระทำหรือละเว้นการกระทำใดๆ ที่เป็นผลเสียต่อภารกิจและเป้าหมายของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและสมาชิก

3. สมาชิกถูกระงับสิทธิในการเป็นสมาชิกสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและสมาชิกเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 1 ปี

---

privileges of membership during the period that the Limitation is in effect, unless the Board has agreed to alternative financial arrangements.

ii. The Membership Office shall indicate in the notice of Limitation to the Member the effective date of the Limitation, and the conditions to be met for the Limitation to be removed.

iii. A Limitation will be enforced against Members that have payments of USD3,000 or more overdue to IATA for more than 120 days.

c. Termination

i. A Member no longer meeting the criteria for eligibility for membership may have its membership terminated by the Board ninety (90) days after the occurrence of the event giving rise to its ineligibility.

ii. A Member declared bankrupt or filing for or being granted protection from creditors under applicable bankruptcy and/or insolvency laws or placed under administration or in receivership, or making a voluntary assignment for the benefit of its creditors, or going into liquidation otherwise than for the purpose of amalgamation or reconstruction, or ceasing to hold the authority to operate, or otherwise ceasing to carry on the business that qualifies it for membership, may have its membership terminated by the Board effective thirty (30) days from the date of occurrence of such event.

iii. Notwithstanding Articles V (6)(c)(i) and V (6)(c)(ii), the Board may, upon the written request of the Member concerned, postpone the effective date of termination for a fixed period, as appropriate.

iv. The Board may also terminate membership if:

1) a Member is in breach of these Articles or any rule or regulation adopted under these Articles;

2) a Member has committed any act or omission which is prejudicial to the mission and aims of IATA;

3) a Member has been placed in Limitation for a period of at least one (1) year.

v. A membership may be terminated at any time by a vote of two-thirds of the Members registered and present at a General Meeting.

2.3 ธุรกิจการบินในประเทศไทย

ธุรกิจการบินในประเทศไทยมีความสำคัญอย่างมาก จากปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางซึ่งสอดคล้องกับความเคลื่อนไหวของผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินที่มีการเพิ่มจำนวนเครื่องบินและการขยายเส้นทางการบิน มีการคาดการณ์ว่าในอนาคตจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการสนามบินของท่าอากาศยานไทยรวมทั้ง 6 แห่ง และกรมท่าอากาศยานรวมทั้ง 7 แห่ง ประมาณถึง 238.4 ล้านคน ในปี 2565 หรือเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.5 ต่อปี ส่งผลให้ธุรกิจการบินไทยน่าจะเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง ประเทศไทยมีจุดเด่นคือตั้งอยู่กึ่งกลางของอาเซียน และมีความใกล้ชิดกับประเทศที่อยู่ระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจ หากไทยมีการพัฒนาประเทศให้สามารถเป็นศูนย์กลางด้านทางบินได้จะเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจของไทยอีกมาก[43]

ปัจจุบันประเทศไทยมีสายการบินสัญชาติไทยที่มีการดำเนินการอยู่ทั้งสิ้น 9 สายการบิน โดยบางสายการบินให้บริการเส้นทางการบินทั้งในและต่างประเทศ และบางสายการบินให้บริการเส้นทางการบินเฉพาะในประเทศ[44] ดังต่อไปนี้

1. สายการบิน การบินไทย (Thai Airways) เป็นสายการบินแห่งแรกในประเทศไทยและเป็นสายการบินประจำชาติ ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2503 ให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2. สายการบิน บางกอกแอร์เวย์ส (Bangkok Airways) สายการบินเอกชนแห่งแรกของประเทศไทย ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2511 ให้บริการเส้นทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ

3. สายการบิน โอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์ (Orient Thai Airlines) ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2538 ให้บริการเส้นทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ

4. สายการบิน นกแอร์หรือนกมินิ (Nok Air หรือ Nok Mini) สายการบินราคาประหยัด (Low Cost) ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2547 ให้บริการเส้นทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ

5. สายการบิน ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) เป็นบริษัทในเครือของสายการบินแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2547 ให้บริการเส้นทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ

---

[43] ฐานเศรษฐกิจ, "การเติบโตของธุรกิจการบินฯโอกาสบนความท้าทายของไทย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 5 มีนาคม 2561 วันที่ 29 กันยายน 2559. แหล่งที่มา: http://www.thansettakij.com/content/102184

[44] BookingWiz, "สายการบินชั้นนำ สายการบินสัญชาติไทย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: https://www.bookingwiz.co.th/airlinesdirectory

6. สายการบิน ไทยสมายล์ (Thai Smile) เป็นบริษัทในเครือการบินไทย ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2554 ให้บริการเส้นทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ

7. สายการบิน กานต์แอร์ (Kan Air) สายการบินขนาดเล็ก ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2556 ให้บริการเส้นทางการบินในประเทศ

8. สายการบิน ไทยไลอ้อนแอร์[45] (Thai Lion Air)สายการบินต้นทุนต่ำอยู่ภายใต้เครือข่ายไลอ้อนแอร์ ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2556 ให้บริการเส้นทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ

9. สายการบิน ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ (Thai AirAsia X) สายการบินระยะไกลต้นทุนต่ำสายการบินแรกของประเทศไทย ในเครือข่ายสายการบินแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2557 ให้บริการเส้นทางต่างประเทศ

2.3.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือ The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) อยู่ภายใต้กรมการบินพลเรือน

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึง หน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2.3.1.1) และการกำหนดอัตราค่าบริการของธุรกิจการบิน (2.3.1.2)

2.3.1.1 หน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่หลายประการด้วยกัน แต่หน้าที่หลักของสำนักการบินพลเรือนแห่งประเทศแบ่งออกเป็นข้อๆ[46] ดังนี้

1) แก้ไขข้อบกพร่องที่องค์กรระหว่างประเทศตรวจพบ ร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือนตามที่ประเทศไทยมีอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เป็นภาคี

2) สร้างระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือน

---

[45] SDTY tour, "สายการบิน Thai Lion Air" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: http: / / www. sdty-tour.com/%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9A%E0%B8%B4%E0%B8%99-orient-thai-airlines/

[46] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, "วิสัยทัศน์และพันธกิจ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 15 เมษายน 2561 วันที่ 30 สิงหาคม 2559. แหล่งที่มา: https://www.caat.or.th/th/archives/20439

ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล รวมถึงการกำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ทำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

3) ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น่านฟ้าให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด

4) พัฒนาองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง เช่น ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือน ให้การรับรองหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมและกำหนดคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถของบุคลากรด้านการบินอื่นที่ต้องมี

2.3.1.2 การกำหนดอัตราค่าบริการของธุรกิจการบิน

คณะกรรมการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 15[47] ในการกำกับดูแล พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานตามมาตรา 20 ซึ่งมาตรานี้ได้กำหนดให้ การกำหนดราคาค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โดยต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

1) การกำหนดอัตราค่าโดยสารของการบิน (Air Fare)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีคำนวณค่าโดยสาร[48] โดยให้ใช้ต้นทุนรวมของผู้ประกอบการที่มีต้นทุนการให้บริการสูงสุด และกำหนดให้ใช้อัตราการบรรทุกร้อยละ 60 ของเส้นทางบินรวมเป็นจุดคุ้มทุนของเส้นทางบินนั้นๆ และกำหนดแบ่งกลุ่มตามระยะทางบินเพื่อกำหนดค่าโดยสาร

กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร คือ เว้นทางการบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่มีการเดินทางภาคพื้นสะดวกและเป็นเส้นทางบินที่เชื่อมระหว่างภูมิภาค โดยไม่ได้แวะพักท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ ให้สามารถกำหนดค่าโดยสารได้อย่างเสรี

กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร คือ

---

[47] พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 15

[48] กรมการบินพลเรือน, "หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศ," กรมการบินพลเรือน (2553).

ก. เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และเส้นทางมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก

ข. เส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร

ผู้ประกอบการสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นธุรกิจได้ โดยให้เรียกเก็บค่าโดยสารได้สูงกว่าไม่เกินร้อยละ 30 ของอัตราค่าโดยสารชั้นประหยัดและต้องแสดงค่าโดยสารในบัตรโดยสาร กำหนดให้แสดงเพียงค่าโดยสารรวม ไม่แยกประเภทของรายการอื่นที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร เช่น ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าประกันภัย เป็นต้น นอกจากนี้หากผู้ประกอบการต้องการปรับเปลี่ยนค่าโดยสารสูงกว่าอัตราที่กรมการบินพลเรือนประกาศไว้ แต่ต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงให้ผู้ประกอบการจัดส่งข้อมูลให้กรมการบินพลเรือนพิจารณาก่อน[49]

2) การกำหนดอัตราค่าระวางของธุรกิจการบิน (Air Rate)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีคำนวณค่าระวาง[50] รายละเอียดดังนี้

1. ให้กำหนดอัตราค่าระวางโดยเทียบกับค่าระวางในเส้นทางระหว่างประเทศที่มีระยะทางบินใกล้เคียงกันเป็นเกณฑ์ในการคำนวณค่าระวางสินค้าทั่วไป

2. การคำนวณค่าระวางให้คิดตามน้ำหนักสินค้าและระยะทางการบิน และหากมีเศษของน้ำหนักเกินครึ่งกิโลกรัมให้ปัดเศษขึ้น

เช่น ชั่งน้ำหนักได้จริง 9.3 กิโลกรัม นักหนักที่นำมาคิดค่าระวาง = 9.5 กิโลกรัม

ชั่งน้ำหนักได้จริง 9.8 กิโลกรัม น้ำหนักที่นำมาคิดค่าระวาง = 10.0 กิโลกรัม

ชั่งน้ำหนักได้จริง 9.5 กิโลกรัม ไม่ต้องปัดเศษ ให้ใช้น้ำหนัก = 9.5 กิโลกรัม

ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญแบ่งได้ 2 ประเภทใหญ่ๆ [51] ดังนี้

1.) อัตราค่าระวางสินค้าทั่วไป (General Cargo Rates) แบ่งเป็น 3 อัตรา

---

[49] “เรื่องเดียวกัน”

[50] “เรื่องเดียวกัน”

[51] ข้อมูลในการส่งออกและนำเข้า, "ค่าระวางสินค้าสำหรับการขนส่งทางอากาศ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: http://thaiforeigntrade.blogspot.com/2012/03/blog-post_13.html

- อัตราปกติ (Normal Charge) ค่าระวางสินค้าที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 45 กิโลกรัม ให้คิดในอัตรา 0.04 บาทต่อกิโลกรัมต่อกิโลเมตร

- อัตราตามจำนวนน้ำหนัก (Minimum Charge) ใช้สำหรับค่าระวางสินค้าสำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 45 กิโลกรัมขึ้นไป (Q45) ให้คิดในอัตราร้อยละ 75 ของอัตราค่าระวางปกติ

- อัตราค่าระวางขั้นต่ำต่อหนึ่งใบตราส่งสินค้า (Minimum Charge) เป็นค่าระวางที่กำหนดไว้เป็นขั้นต่ำ กรณีที่คำนวณค่าระวางตามอัตราปกติหรือคำนวณตามน้ำหนักแล้วได้มูลค่าต่ำกว่าการคำนวณแบบอัตราขั้นต่ำ จะต้องใช้อัตราขั้นต่ำ[52]

2.) อัตราค่าระวางสินค้าพิเศษ แบ่งเป็น 2 อัตรา

- อัตราค่าระวางสินค้าเฉพาะอย่าง[53] เช่น DOM1(100) คือ อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าประเภทอาหารทุกชนิด รวมถึงเครื่องเทศ ผักสด ฯลฯ ที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 100 กิโลกรัมขึ้นไป ให้เรียกเก็บต่ำกว่าอัตราค่าระวางสินค้าทั่วไป

- อัตราค่าระวางสินค้าพิเศษ (Class Rate) อัตราที่กำหนดไว้สำหรับสินค้าบางประเภท ได้แก่ สิ่งตีพิมพ์ สินค้ามีค่า สินค้าที่มีความเสี่ยงในการสูญหาย สินค้าอันตราย สัตว์มีชีวิตและศพ อัตราประเภทนี้กำหนดให้เรียกค่าระวางสูงหรือต่ำกว่าอัตราค่าระวางสินค้าทั่วไปขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าและความยากง่ายในการขนส่ง

---

[52] คลังสินค้าภายในประเทศ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), "อัตราค่าระวาง" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2561. แหล่งที่มา: http://www.oocities.org/thaicargo/domestic/freightset.htm

[53] บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), "อัตราค่าระวาง" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 21 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: http://www.oocities.org/thaicargo/domestic/freightset.htm

ตาราง แสดงตัวอย่างอัตราค่าระวางสินค้าพิเศษ[54]

อัตราค่าระวางสินค้าพิเศษ (CLASS RATES)		
ประเภทของสินค้า	**ค่าระวางขั้นต่ำ**	**ค่าระวางต่อ 1 กิโลกรัม**
1. ฟิล์มข่าว สิ่งตีพิมพ์ นิตยสาร หนังสือทุกชนิด และหนังสือพิมพ์	MIN	ร้อยละ 50 ของ N Rate
2. สินค้ามีค่า (VAL) ผู้ส่งต้องประเมินราคา เพื่อการขนส่ง(Declared Value for Carrige) และชำระค่าธรรมเนียม (Valuation Charge) ร้อยละ05 ของราคาประเมิน ทั้งนี้ต้องไม่ต่ำกว่า 100 บาท	300 บาท ต่อ 1 AWB.	ร้อยละ 200 ของ N Rate
3. สินค้าที่มีความเสี่ยงสูงในด้านสูญหาย (VUN)	200 บาท ต่อ 1 AWB.	ร้อยละ 150 ของ N Rate
4. สินค้าอันตราย ผู้ส่งต้องชำระค่า Handling Fee เป็นจำนวนเงิน 700 บาท ต่อ 1 AWB.	MIN	N Rate (ห้ามใช้ Q Rate)
5. สัตว์มีชีวิต (AVI)	ร้อยละ 150 ของ MIN	ร้อยละ 150 ของ N Rate
6. ศพ (HUM)	6000 บาท / 1 ศพ	ร้อยละ 200 ของ N Rate
7. รถจักรยานยนต์ ขนส่งเฉพาะเส้นทางที่ใช้เครื่อง Wide-bodied Aircraft การหีบห่อต้องตีลังไม้ยึดติดให้แน่นหนา เพื่อความปลอดภัยในการบรรทุก	MIN	N Rate (ห้ามใช้ Q Rate)

นอกจากนี้การปรับเพิ่มอัตราค่าระวางให้ปรับเพิ่มในสัดส่วนเดียวกับการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสาร แต่ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.4 ปัญหากฎหมายการแข่งขันธุรกิจการบินของประเทศไทย

2.4.1 ความนำ

การร่วมกันกำหนดราคา (Price fixing/Cartel) คือ การตกลงร่วมกัน ไม่ว่าจะทางวาจา ลายลักษณ์อักษรหรือการส่งสัญญาณร่วมกันในทางธุรกิจสำหรับการขึ้น ลด หรือการรักษาระดับราคา ซึ่งในสภาวะการแข่งขันปกติธุรกิจต้องเก็บหรือปิดบังข้อมูลด้านราคา โดยปราศจากการทำ

[54] “เรื่องเดียวกัน”

ข้อตกลงกับธุรกิจรายอื่น[55] เป็นการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขันในตลาด แบ่งการตกลงร่วมกันได้ 2 ลักษณะ[56] คือ

1. การตกลงร่วมกันที่ส่งผลกระทบร้ายแรง (Hardcore Cartels)

การตกลงร่วมกันที่ส่งผลกระทบร้ายแรง คือ การตกลงร่วมกันระหว่างคู่แข่งในตลาดเดียวกันซึ่งเป็นการกระทำที่ผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขันในตลาด ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดราคาซื้อหรือขาย การจำกัดปริมาณการผลิต การซื้อ การขาย การแบ่งพื้นที่ซื้อหรือขาย กำหนดราคาประมูลหรือผู้ชนะประมูล

2. การตกลงร่วมกันที่ไม่ส่งผลกระทบร้ายแรง (Non-Hardcore Cartels)

การตกลงร่วมกันที่ไม่ส่งผลกระทบร้ายแรง คือ การตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการรายอื่น ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการที่เป็นคู่แข่งกันหรือจะเป็นคู่ค้ากัน ซึ่งเป็นการผูกขาด ลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขัน ที่อาจมีความจำเป็นทางธุรกิจ เช่น การตกลงลดคุณภาพของสินค้าหรือบริการ การตกลงกำหนดให้บุคคลเดียวเป็นผู้จำหน่ายสินค้า กำหนดเงื่อนไขการซื้อขายตามที่ได้ตกลงกัน โดยไม่บังคับกับการตกลงร่วมกันของผู้ประกอบธุรกิจที่มีความสัมพันธ์ทางนโยบายหรืออำนาจสั่งการ หรือเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาศึกษาวิจัย ข้อตกลงอนุญาตให้ใช้สิทธิ

ในอดีตภายใต้ระเบียบคณะกรรมาธิการ (EEC) สายการบินได้รับการยกเว้นในการปรึกษาหารือเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารของสายการบิน โดยอนุญาตให้ถึงปี 2545 โดยวัตถุประสงค์คือ การปรึกษาหาทางเก็บค่าโดยสาร โดยหลังจากปี 2545 ไม่สามารถดำเนินการได้ดังเดิม

โดย IATA บอกข้อดีของการร่วมกันกำหนดราคาของสายการบิน[57] ดังนี้

1. ช่วยให้ผู้โดยสารที่จะซื้อตั๋วเดินทางใน EEA ภายใต้ระบบของ IATA ผู้โดยสารสามารถเดินทางโดยซื้อตั๋วจากสายการบินหรือตัวแทนท่องเที่ยวต่างๆ ของ IATA ได้ตามเส้นทางที่ต้องการ นอกจากนี้ยังสามารถซื้อตั๋วที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เพื่อให้สามารถเดินทางไปกับสายการ

---

[55] FEDERAL TRADE COMMISSION, "Price Fixing," [Online] Accessed: 12 April 2018. Available from: https: / / www. ftc. gov/ tips-advice/ competition-guidance/ guide-antitrust-laws/ dealings-competitors/price-fixing

[56] Thai Institute Of Directors, "มิติใหม่ของกฎหมายแข่งขันทางการค้าในประเทศไทย" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 25 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: http://www.stern.nyu.edu/networks/ShermanClaytonFTC_Acts.pdf

[57] International Air Transport Association, "Iata's Corporate Governance Structure," [Online] Accessed: 29 April 2018. Available from: http://www.iata.org/about/Pages/corporate-structure.aspx

บินที่เป็นสมาชิกของ IATA การเปลี่ยนแปลงได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งกับเส้นทางบางแห่งที่ไม่มีผู้ให้บริการหรือพันธมิตรใดที่ให้บริการมากกว่าสองเที่ยวต่อวัน และนักท่องเที่ยวที่กังวลเรื่องเวลามักต้องการตัวเลือกในการเดินทางออกจากสนามบินแห่งแรกไปต่ออีกสนามบินหนึ่งโดยคนละสายการบินกัน

2.เอกสารล่าสุดในการให้คำปรึกษาด้านการขนส่ง ระบุเกี่ยวกับสิทธิของผู้โดยสารทางอากาศรวมถึงคำถามเกี่ยวกับประโยชน์ของระบบที่ใช้ร่วมกันของ IATA และการตอบสนองจากทั้งกลุ่มผู้บริโภคและผู้แทนสายการบิน[58]

3. สามารถมั่นใจได้ว่าสมาชิก IATA ที่เข้าร่วมโครงการสามารถติดต่อราคาที่กำหนดกันได้และสายการบินขนาดเล็กจะไม่ถูกตัดโอกาสระหว่างผู้ให้บริการรายใหญ่และรายเล็กต่อเมื่อทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมการประชุมค่าโดยสาร ยังเป็นที่โต้แย้งกันว่าการประชุมเรื่องค่าโดยสารมีความสำคัญสำหรับผู้ให้บริการรายเล็กมากกว่าผู้ให้บริการรายใหญ่ เพราะหากไม่มีสายการบินขนาดเล็กจะทำให้ผู้โดยสารยากต่อการเชื่อต่อไปยังเมืองเล็กๆ โดยเฉพาะผู้เดินทางในทางธุรกิจ

4. การพิจารณาการจัดประชุมเรื่องอัตราค่าโดยสารให้มีสิทธิได้รับการยกเว้นภายใต้ ข้อ 81 (3) ของระเบียบคณะกรรมาธิการ ต้องพิจารณาว่าผลประโยชน์มีความเหมือนหรือคล้ายกัน อาจได้รับการรับรองจากระบบที่มีข้อจำกัดน้อยกว่า

5. แม้ IATA จะมีการจัดประชุมเรื่องค่าโดยสาร แต่ไม่ใช่ผู้ให้บริการรายเดียวที่ผู้โดยสารสามารถใช้ประโยชน์ได้ร้อยละ 30 ของผู้โดยสารมีตั๋วที่อนุญาตให้ใช้ตั๋วร่วมกันที่ไม่ได้ออกจากสมาชิกของ IATA

6. การร่วมกันให้บริการเรื่องตั๋วโดยสารจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงทางการค้าระหว่างผู้ให้บริการ โดยผู้ให้บริการแต่ละรายได้รับส่วนแบ่งเป็นร้อยละคงที่ของค่าโดยสารที่จ่ายโดยผู้โดยสาร ตราบใดที่ข้อตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไม่เกี่ยวข้องกับการประสานงานด้านราคาขายปลีกถือว่าเป็นความร่วมมือด้านเทคนิคภายใต้ Regulation 3975/97 และเรื่องดังกล่าวไม่ได้ผิดกฎจากข้อ 81 (1) ข้อตกลงซึ่งรวมถึงการประสานราคาโดยทั่วไปเป็นส่วนหนึ่งของพันธมิตรของสายการบินที่มากขึ้นและอาจมีการอนุมัติจากคณะกรรมาธิการ[59]

7. ข้อตกลงทวิภาคีเป็นพื้นฐานสำหรับการร่วมกันของสหรัฐอเมริกาและมีความสำคัญมากขึ้นในสหภาพยุโรปจากการเติบโตของพันธมิตร การมีทวิภาคีจะถูกกว่าการแทรกแซง

---

[58] Ibid.

[59] Ibid.

ของ IATA ผู้ให้บริการที่ใช้บัตรโดยสารร่วมกันของ IATA จะไม่สามารถแข่งขันกับเส้นทางที่ผู้ให้บริการรายอื่นได้ทำข้อตกลงทวิภาคีไว้[60]

2.4.2 บทบัญญัติของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

ในธุรกิจการบินมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำกับ ดูแล เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการบิน โดยจะกล่าวถึงในหัวข้อนี้ คือ พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 มาตรา 54 (2.4.2.1) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 20 (2.4.2.2) และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มาตรา 38 (2.4.2.3)

2.4.2.1 พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 มาตรา 54

ในประเทศไทยมีสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าเป็นหน่วยงานของรัฐที่เป็นอิสระ มีฐานะเป็นนิติบุคคล[61] ถือเป็นหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการแข่งขันทางการค้า และมีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำหน้าที่กำกับดูแลสายการบินที่บริการขนส่งทางอากาศ ให้มีการกำกับดูแลที่สอดคล้องกับหลักสากลและกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือในการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้า เป็นอีกเรื่องที่สำคัญและจำเป็นต่อผู้บริโภคและเศรษฐกิจของประเทศ

หลักการสำคัญของพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 คือส่งเสริมให้มีการแข่งขันที่เสรีอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบธุรกิจ โดยผู้ประกอบธุรกิจขนาดใหญ่หรือผู้ที่มีอำนาจในตลาดจะต้องไม่กระทำพฤติกรรมที่ไปจำกัดการแข่งขัน ลดหรือผูกขาดการแข่งขันทางการค้า ซึ่งมาตรา 54 (1) ห้ามไม่ให้ผู้ประกอบธุรกิจตลาดเดียวกันร่วมกันกำหนดราคาของธุรกิจเดียวกัน ทั้งทางตรงและทางอ้อม[62] ถือเป็นหนึ่งในพฤติกรรมที่ห้ามกระทำภายใต้กฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย โดยมาตรา 72 กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจที่ฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับไม่เกินร้อยละ 10 ของรายได้ในปีที่กระทำความผิด[63]

---

[60] Ibid.

[61] สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า, "ความร่วมมือ ด้านการกำกับการแข่งขันทางการค้า," มองโลกแข่งขัน 43(2016).

[62] พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 มาตรา 54

[63] พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 มาตรา 72

นอกจากนี้ผู้เสียหายจากการกระทำของผู้ประกอบธุรกิจตามกฎหมายการแข่งขันได้ห้ามไว้ มีสิทธิในการฟ้องคดี เพื่อเรียกค่าเสียหายต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ภายในระยะเวลา 1 ปีนับแต่วันที่รู้ถึงการได้รับความเสียหายหรือควรจะได้รู้ถึงการกระทำนั้น และยังมีสิทธิร้องทุกข์ต่อคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า แต่ผู้เสียหายไม่มีสิทธิฟ้องคดีอาญาด้วยตัวเอง[64]

2.4.2.2 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มาตรา 20

ธุรกิจการเดินอากาศ หรือธุรกิจการบิน มีกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในการกำกับ ดูแลและควบคุมธุรกิจ เพื่อให้เกิดมาตรฐานของธุรกิจการบินของประเทศไทย โดยตามมาตรา 6 ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมผู้รักษาการมีอำนาจออกกฎกระทรวง[65] ในเรื่องต่อไปนี้

1. กำหนดค่าธรรมเนียม ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจเก็บค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายกฎหมายฉบับนี้

2. กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง รายละเอียดตามมาตร 20

3. กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาต ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 56 (2) และ (3)

4. ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (1) ค่าโดยสารหรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง ตามมาตรา 20 ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่น ตามมาตรา 56 หรือค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

5. กำหนดกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามกฎหมายนี้

โดยรายละเอียดในการกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานขนส่งได้ให้อำนาจคณะกรรมการการบินพลเรือนในการเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวาง ซึ่งกำหนดไว้เป็นอัตราขั้นสูงที่สามารถเรียกเก็บได้ ผู้ประกอบธุรกิจต้องไม่เรียกเก็บเกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยแยกประเภทของบริการขนส่งทางอากาศตามความเหมาะสม และกำหนดให้การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางอากาศยานขนส่งระหว่างประเทศเป็นไปตามที่กำหนดในความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยบริการเดินอากาศ แล้วแต่กรณี

---

[64] Thai Institute Of Directors, "มิติใหม่ของกฎหมายแข่งขันทางการค้าในประเทศไทย" [ออนไลน์].

[65] พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 6

หากไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ[66]

2.4.2.3 พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มาตรา 38

สำนักการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือนในด้านเศรษฐกิจ[67] โดยสำนักงานการบินพลเรือนต้องดำเนินการอย่างน้อยดังนี้

1. กำกับดูแลและตรวจสอบการกำหนดราคา และการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าระวางผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการเดินอากาศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดไว้

2. กำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นของผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามอัตราและเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติ

3. กำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เป็นไปตามอัตราและเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน

4. กำกับดูแล ตรวจสอบ และติดตาม การประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการ เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

5. เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดสรรสิทธิการบินและการอนุญาตการบินแก่อากาศยาน ทั้งของสายการบินประเทศไทยและต่างประเทศ

2.4.3 ข้อยกเว้นของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

ปัจจุบันประเทศไทยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ในการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้า โดยในมาตรา 4 ได้บัญญัติไว้ไม่ให้ใช้บังคับกับการกระทำของหน่วยงานหรือธุรกิจ[68] ดังต่อไปนี้

---

[66] พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มาตรา 74

[67] พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มาตรา 38

1) ราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค หรือราชการส่วนท้องถิ่น

2) รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ทั้งนี้ เฉพาะในส่วนที่ดำเนินการตามกฎหมายหรือมติของคณะรัฐมนตรีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ ประโยชน์สาธารณะ ผลประโยชน์ส่วนรวม หรือจัดให้มีสาธารณูปโภค

3) กลุ่มเกษตรกร สหกรณ์ หรือชุมนุมสหกรณ์ซึ่งมีกฎหมายรับรอง และมีวัตถุประสงค์ดำเนินการทางธุรกิจเพื่อประโยชน์ในการประกอบอาชีพของเกษตรกร

4) ธุรกิจที่มีกฎหมายเฉพาะกำกับดูแลในเรื่องการแข่งขันทางการค้า

จากข้างต้น พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้าของไทยฉบับนี้มีผลบังคับใช้กับกิจการของเอกชนเท่านั้น แต่ไม่มีผลต่อส่วนของราชการ รัฐวิสาหกิจและสหกรณ์

2.4.4 ปัญหาในประเทศไทย

การแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย ผู้ประกอบกิจการธุรกิจทุกคนจะอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า แต่มีการยกเว้นบุคคลบางกลุ่มไม่อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ เช่น กิจการประปา กิจการการบินพาณิชย์ ที่เป็นรัฐวิสาหกิจบางแห่งจะไม่ลงมาแข่งขันกับธุรกิจการบินพาณิชย์รายใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น[69] แต่เดิมรัฐวิสาหกิจเป็นองค์กรที่ดำเนินงานตอบสนองนโยบายของรัฐเพื่อประโยชน์สาธารณะ แต่ต่อมามีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบเป็นบริษัทมหาชนมีการประกอบธุรกิจทำกำไรแข่งขันกับเอกชนจึงความไม่เสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมาย[70] รัฐวิสาหกิจที่เข้ามาดำเนินการธุรกิจอาจมีอำนาจในการควบคุมตลาด และอาจมีสิทธิได้รับการยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายการแข่งขัน ส่งผลต่อความไม่เป็นธรรมในตลาดการแข่งขัน ต่างกับการบังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าในต่างประเทศที่บังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้ากับทุกวิสาหกิจทั้งเอกชนและรัฐ[71]

---

[68] พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้าพุทธศักราช2560, "ราชกิจจานุเบกษา," เล่ม 134, ตอนที่ 70 (2 กรกฎาคม 2560).

[69] อานันท์ เกียรติสารพิภพ, "การผูกขาดและการแข่งขันที่เป็นธรรม: การปฏิรูปกฎหมายแข่งขันทางการค้า" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 12 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=31560

[70] สำนักส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า, "รัฐวิสาหกิจ : กฎหมายการแข่งขันทางการค้า" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 12 เมษายน 2561 วันที่ 24 ธันวาคม 2557. แหล่งที่มา: http://otcc.dit.go.th/pdf/know24.pdf

[71] Thai Publica, "เจาะขุมอำนาจการเมือง-เครือข่ายข้าราชการ ครอบงำธุรกิจพลังงาน" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 12 เมษายน 2561 วันที่ 19 สิงหาคม 2555. แหล่งที่มา: https://thaipublica.org/2012/08/the-dominant-political-power-and-network-officials/

2.5 บทสรุป

ดังที่ได้กล่าวถึงธุรกิจการบิน ซึ่งเป็นธุรกิจให้บริการการเดินทางทางอากาศ มีทั้งให้บริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ขนส่งสินค้าควบคู่กับการขนส่งผู้โดยสาร และบริการรับส่งเอกสารไปรษณียภัณฑ์และสินค้าเร่งด่วนถึงมือผู้รับ โดยธุรกิจการบินมีรูปแบบการร่วมมือกันระหว่างสายการบิน ในการพัฒนาให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว และเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้แก่ผู้เดินทางทางอากาศ 3 รูปแบบด้วยกัน แต่ละรูปแบบจะมีสายการบินเป็นสมาชิกต่างกันออกไป ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบสตาร์อัลไลแอนซ์ วันเวิล์ด และสกายทีม นอกจากนี้ธุรกิจการบินยังมีสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ที่มีสมาชิกเป็นสายการบินจากทั่วโลกมากกว่าร้อยละ 80 รวมกันเพื่อพัฒนาให้อุตสาหกรรมการบินมีมาตรฐานของธุรกิจการบินเป็นไปในแนวทางเดียวกัน เป็นการช่วยพัฒนาให้อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีความก้าวหน้าทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอย่างรวดเร็ว โดยมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารของธุรกิจการบินไว้ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ แต่ในส่วนของการกำหนดอัตราค่าโดยสารของธุรกิจการบินในประเทศไทยนั้นมีสำนักการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารไว้เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบธุรกิจการบินไม่กำหนดค่าโดยสารเกินกว่าที่สำนักงานการบินพลเรือนกำหนดไว้

ประเทศไทยมีกฎหมายการแข่งขันทางการค้าในการกำกับดูแลการแข่งขันทางการตลาดของธุรกิจต่างๆ ซึ่งในพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ได้กำหนดพฤติกรรมที่ห้ามกระทำในการจำกัด ลดสิทธิหรือผูกขาดการแข่งขันทางการค้า โดยการกำหนดราคาหรือเงื่อนไขของสินค้าหรือบริการ ทั้งทางตรงและทางอ้อมที่จะส่งผลต่อราคาของสินค้าหรือบริการของผู้ประกอบธุรกิจในตลาดเดียวกัน และจากการที่ธุรกิจการบินของไทยเป็นสมาชิก IATA ซึ่งได้มีการกำหนดราคาของค่าโดยสารไว้ ส่งผลให้ค่าโดยสารเป็นไปตามที่สมาคมกำหนดไว้ ซึ่งอาจเป็นพฤติกรรมที่ต้องห้ามตามกฎหมายการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย ซึ่งจะได้มีการศึกษารายละเอียดกฎหมายการแข่งขันทางการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปต่อไป

บทที่ 3

กฎหมายการแข่งขันทางการค้ากับธุรกิจการบินในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศสหภาพยุโรป

3.1 ความนำ

ปัจจุบันการแข่งขันทางการค้ามีความรุนแรงที่มากขึ้น ประกอบกับเศรษฐกิจทั่วโลกที่มีความผันผวนตลอดส่งผลให้ธุรกิจในหลายๆ ประเทศพยายามหาวิธีเพื่อกระตุ้นยอดขายให้ธุรกิจ อีกด้านหนึ่งคือหลายๆ ประเทศต่างพยายามสร้างเครื่องมือหรือวิธีการเพื่อสนับสนุนการสร้างกฎและกติกาของการแข่งขันทางการค้าขึ้นให้เป็นไปอย่างเสรีและเป็นธรรม ช่วยเสริมสร้างความมั่นคงของผู้ประกอบการให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างเท่าเทียมกัน และในขณะเดียวกันยังเป็นการปกป้องผลประโยชน์ให้กับผู้บริโภคในประเทศของตนอีกทางหนึ่ง ทั้งการแข่งขันด้านสินค้าและบริการให้แข่งขันกันด้านคุณภาพและราคาที่เป็นธรรม[72]

3.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกา ในช่วงก่อนศตวรรษที่ 19 รัฐบาลได้ให้อำนาจการผูกขาดในบางอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมน้ำมัน อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมรางรถไฟ เป็นต้น ทำให้ได้รับสิทธิ์ในการผูกขาดหรือมีการรวมตัวกันในรูปแบบของการเป็นศูนย์รวมอำนาจการบริหารและการจัดการของธุรกิจ(Trust) หรือการกระทำที่มีลักษณะที่ทำให้เกิดการลดการแข่งขันในตลาด หรือการใช้กลยุทธ์ในการเบียดเบียนหรือกำจัดคู่แข่งให้ออกจากตลาด ซึ่งส่งผลให้ราคาสินค้าหรือบริการที่จำเป็นมีราคาที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคในประเทศ ทำให้รัฐต้องการป้องกันการดำเนินงานในลักษณะข้างต้น รวมถึงไม่ต้องการให้ Trusts กระทำการลดหรือจำกัดการแข่งขันในตลาด รัฐสภาของสหรัฐจึงได้ออกกฎหมายโดยใช้ชื่อว่า “The Sherman Antitrust Act” หรือเรียกกันโดยทั่วไปว่า Sherman Act ในปี 1890 โดยกฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคงไว้ซึ่งเศรษฐกิจเสรีและไม่ให้มีพฤติกรรมการ

[72] วัฒนศักย์ เสือเอี่ยม, "กฎหมายป้องกันการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมของสหรัฐอเมริกา ผลกระทบต่อผู้ประกอบธุรกิจไทย," Competition Focus มองโลกแข่งขัน 36(2015).

จำกัดทางการค้าและจำกัดการแข่งขันต่างๆ ที่ไม่เป็นธรรม Sherman Act ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของกฎหมายป้องกันการผูกขาดของประเทศสหรัฐอเมริกา[73]

ต่อมาปี ค.ศ. 1914 รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้าเพิ่มอีก 2 ฉบับ คือ

1) กฎหมาย Clayton Act เป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติในเรื่องการเลือกปฏิบัติด้านราคา (price discrimination) การบังคับให้ติดต่อธุรกิจเฉพาะกับตน (tying and exclusive dealing arrangements) การควบกิจการ (mergers) การรวมอำนาจบริหารจัดการ (interlocking directorates) ได้บัญญัติให้ถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดต่อเมื่อทำให้เกิดการแข่งขันที่ลดลงอย่างมาก Clayton Act ไม่ได้มีการระบุโทษทางอาญาเอาไว้ต่างกับ Sherman Act ที่ได้ระบุโทษทางอาญาไว้[74] เป็นการเสริมกฎหมาย Sherman Act ให้มีความชัดเจนมากขึ้น

2) กฎหมาย Federal Trade Commission Act หรือ FTC Act เป็นกฎหมายที่กำหนดกระบวนการวิธีพิจารณาคดี ให้องค์กรที่ชื่อว่า Federal Trade Commission หรือ FTC เป็นผู้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับวิธีการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมที่ส่งผลต่อการพาณิชย์ในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงการกระทำที่ไม่เป็นธรรมหรือหลอกลวง ซึ่งส่งผลต่อการพาณิชย์ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย[75] กฎหมายนี้มีขึ้นเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมี

---

[73] สมาคมผู้เลี้ยงสุกรแห่งชาติ, "กฎหมายการแข่งขันทางการค้ากับการค้าที่เป็นธรรม" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: https://www.swinethailand.com/15488029/%E0%B8%81%E0%B8%8E%E0%B8%AB%E0%B8%A1%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B9%81%E0%B8%82%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%82%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B9%80%E0%B8%9B%E0%B9%87%E0%B8%99%E0%B8%98%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%A1

[74] สถาบันนโยบายสังคมและเศรษฐกิจ, "โครงการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายการแข่งขันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และไทย (การศึกษาทางด้านกฎหมาย) เสนอต่อกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์," (2542). หน้า 2-3.

[75] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 2-4.

ความเชี่ยวชาญด้านการป้องกันการผูกขาดสามารถนำกฎหมายไปใช้ได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้ธุรกิจที่ได้รับความเสียหายสามารถฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายทางแพ่งได้โดยตรง

3.2.1 บทบัญญัติของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

3.2.1.1 The Sherman Act มาตรา 1

Sherman Act[76] ได้กำหนดเรื่องการยับยั้งการค้าที่ผิดกฎหมายและการลงโทษจากการกระทำความผิด ในมาตรา 1 ทุกๆ ข้อตกลงของการรวมตัวกันหรือการสมรู้ร่วมคิดในการจำกัดการค้าหรือการพาณิชย์ระหว่างรัฐหรือกับต่างประเทศ ถือว่าเป็นการกระทำที่ไม่ถูกกฎหมาย ผู้ที่จะทำสัญญาหรือมีส่วนร่วมในการสมรู้ร่วมคิดหรือการสมรู้ร่วมคิดใดๆ ถือว่าเป็นการกระทำที่ไม่ถูกกฎหมาย มีความผิดทางอาญาและมีโทษปรับไม่เกิน 10,000,000 ดอลลาร์สำหรับบริษัท และไม่เกิน 350,000 ดอลลาร์สำหรับบุคคลอื่นๆ หรือจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามดุลยพินิจของศาล

โดยศาลฎีกาของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีคำตัดสินว่า ข้อตกลงร่วมกันกำหนดราคาระหว่างผู้ประกอบธุรกิจที่เป็นคู่แข่งกันเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายตามหลักความรับผิดเด็ดขาดจะมีความผิดทันทีหากมีการกระทำดังกล่าว โดยศาลไม่จำเป็นต้องพิจารณาเหตุผลอื่นประกอบพิจารณา โดยหลักความรับผิดเด็ดขาดกับพฤติกรรมการร่วมมือไม่ว่าจะรูปแบบใดที่มีวัตถุประสงค์หรือส่งผลให้ราคาสินค้าและบริการระหว่างรัฐหรือมลรัฐเพิ่มขึ้น ลดลง หรือคงที่ ยังรวมถึงพฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาสูงสุดและต่ำสุด พฤติกรรมการร่วมกันกำหนดเรื่องระยะเวลาการชำระเงิน พฤติกรรมการร่วมกันใช้สูตรคำนวณราคา และพฤติกรรมการร่วมกันรักษาส่วนต่างด้านราคา ข้อตกลง

---

[76] The Sherman Antitrust Act (1890)

Section 1 Trusts, etc., in restraint of trade illegal; penalty

Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy, in restraint of trade or commerce among the several States, or with foreign nations, is declared to be illegal. Every person who shall make any contract or engage in any combination or conspiracy hereby declared to be illegal shall be deemed guilty of a felony, and, on conviction thereof, shall be punished by fine not exceeding $10,000,000 if a corporation, or, if any other person, $350,000, or by imprisonment not exceeding three years, or by both said punishments, in the discretion of the court.

ที่มีผลจำกัดปริมาณการผลิตหรือกำหนดประมาณสินค้าที่จะขาย ก็ย่อมมีความผิดตามมาตรา 1 กฎหมาย Sherman Act[77]

3.2.1.2 The Sherman Act[78] มาตรา 7

ตามมาตรา 7 ได้มีการกำหนดให้นิยามของคำว่า บุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดก็ตามที่เข้าข่ายตามมาตรา 1 ให้รวมถึงบริษัทและสมาคมที่อยู่ภายใต้หรือได้รับอนุญาตโดยกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา กฎหมายของราชอาณาจักรใดๆ กฎหมายของรัฐใดๆ หรือกฎหมายของต่างประเทศ

3.2.1.3 ข้อยกเว้นของกฎหมาย

ตามกฎหมาย Sherman Act ของประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้พฤติกรรมที่จะได้รับการยกเว้นจากการแข่งขันทางกฎหมายการแข่งขันทางการค้าต้องมี 2 องค์ประกอบด้วยกัน[79] ดังนี้

1. เป็นการดำเนินการตามนโยบายของรัฐ ซึ่งรัฐต้องมีความชัดเจนและมีการประกาศวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการตามนโยบาย (clearly articulated and affirmatively expressed state policy)

2. เป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใต้การกำกับของภาครัฐในทางปฏิบัติ (active supervision)

---

[77] ศักดา ธนิตกุล, คำอธิบายและกรณีศึกษาพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า.

[78] The Sherman Antitrust Act (1890)

Section 7. "Person" or "persons" defined

The word "person", or "persons", wherever used in sections 1 to 7 of this title shall be deemed to include corporations and associations existing under or authorized by the laws of either the United States, the laws of any of the Territories, the laws of any State, or the laws of any foreign country.

[79] เดือนเด่น นิคมบริรักษ์, "พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 24 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: http://otcc.dit.go.th/wp-content/uploads/2017/09/2.pdf

3.2.2 กรณีศึกษาเกี่ยวกับคดีการร่วมกันกำหนด

3.2.2.1 คดี United Stated v. Airline Tariff Publishing Co.,[80]

ในคดี United Stated v. Airline Tariff Publishing Co., ปี 1992 US Department of Justice (US DOJ) ได้ฟ้องต่อศาลว่า บริษัท Airline Tariff Publishing และบริษัทสายการบินอีก 8 บริษัท ได้ดำเนินการร่วมกันกำหนดราคาค่าโดยสารภายใต้การเผยแพร่ของ Airline Tariff Publishing บริษัทที่เข้าร่วมจะส่งราคาของตนเข้าสู่ Airline Tariff Publishing จะมีการเผยแพร่ราคาในกลุ่มของ 8 บริษัทที่ร่วมกัน จากคดีนี้นำไปสู่การออกกฎห้ามมีการส่งสัญญาณด้านราคาสินค้าและบริการ ทำให้เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคช่วยให้ประหยัดค่าโดยสารเครื่องบิน ฝ่ายต่อต้านการผูกขาดมีอำนาจในการบังคับใช้มาตรา 1 และมาตรา 2 ของกฎหมาย Sherman ซึ่งห้ามไม่ให้มีการผูกขาดหรือพยายามผูกขาด หรือพฤติกรรมที่ผูกขาดตลาดใดๆ จากการตรวจสอบมีผู้ให้บริการบางรายกระทำการลดค่าโดยสาร เพื่อให้คู่แข่งออกจากตลาดและหวังว่าบริษัทจะสามารถลดกำลังการผลิตแล้วสามารถเพิ่มค่าโดยสารเหนือระดับที่แข่งขันกันปกติ เพราะการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินสำคัญต่อคนจำนวนหลายล้านคนที่ต้องใช้การเดินทางทางอากาศทั้งทางธุรกิจและติดต่อครอบครัว เป็นเรื่องที่ฝ่ายการต่อต้านการผูกขาดต้องระมัดระวังในการตรวจสอบสายการบินเพื่อประโยชน์ต่อผู้บริโภค

3.2.2.2 คดี DPWN Holdings (USA), Inc. v. United Air Lines, Inc.[81]

ในคดีนี้ ดีเอชแอล (DPWN Holding, Inc. หรือ DHL) ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางอากาศรายใหญ่ทั้งในและนอกประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ทำสัญญากับ United Air Lines, Inc. และ United Continental Holdings, Inc. (เรียกรวมว่า United) ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการจัดส่งไปรษณีย์และขนส่งสินค้าไปยังผู้ส่งสินค้าจำนวนมาก United ได้ร่วมกับสายการบินอื่นในการกำหนดราคาที่เรียกเก็บในการขนส่งสินค้าทางอากาศ กำหนดค่าบริการเชื้อเพลิงและค่ารักษาความปลอดภัยเพิ่มจากฐานในการจัดส่ง ตั้งแต่ปลายปี 1996 ถึงต้นปี 1997 เนื่องจากกังวลต่อราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นและ United ไม่สามารถกระทำได้เพียงลำพัง จึงให้สมาคม IATA เข้ามาร่วม

---

[80] U.S. Department of Justice, 'Competition in The Airline Industry Testimony of Jel I. Klein before the Committee on Commerce, Science and Transportation United States Senate' (US Department of Justice, 1999)

[81] *DPWN Holdings (USA), Inc. v. United Air Lines, Inc.* [2012]

แก้ปัญหาต้นทุนเชื้อเพลิง United และสายการบินอื่นๆ ที่เป็นสมาชิกของ IATA มีมติให้สายการบินเสนอราคาเชื้อเพลิงที่เกี่ยงข้องกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสายการบิน และมีการสร้างดัชนีราคาน้ำมันเพื่อติดตามการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนเชื้อเพลิงที่เรียกเก็บจากสายการบินสมาชิกแต่ละแห่ง การละเมิดต่อกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมของกฎหมาย Sherman มาตรา 1 ทำให้กลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหาย เป็นการกระทำที่ไม่เป็นธรรมแก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือและผู้ใช้งานขนส่งทางอากาศรายอื่น ศาลตัดสินให้ United มีความผิดและต้องจ่ายค่าปรับให้กับ DHL

3.2.2.3 คดี In re AIR CARGO SHIPPING SERVICES ANTITRUST LITIGATION.[82]

ในคดีนี้ โจทย์เป็นตัวแทนผู้ขนส่งสินค้ารายย่อย 6 รายที่ซื้อบริการขนส่งสินค้าทางอากาศจากจำเลย จำเลยเป็นสายการบินภายในประเทศและต่างประเทศที่ให้บริการจัดส่งสินค้าทางอากาศไปและกลับจากประเทศสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ 1 มกราคม 2001 ถึง 30 กันยายน 2006 โจทย์ฟ้องร้องว่าจำเลยร่วมกันการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงและค่ารักษาความปลอดภัยที่ใช้ในเส้นทางบินทั่วโลก เป็นการฝ่าฝืนมาตรา 1 ของของกฎหมาย Sherman โดยปี 1997 จำเลยเกือบทั้งหมดเป็นสมาชิกของ IATA สมาชิกของสมาคมได้มีการนำเสนอการกำหนดดัชนีที่จะช่วยให้สามารถคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันได้ และมีการนำดัชนีนี้ไปใช้อ้างอิงต่อเนื่องหลายๆ สายการบิน

3.2.2.4 คดี Transpacific Air Settlements[83]

ในคดีนี้ ผู้บริโภคที่ซื้อบัตรโดยสารของสายการบินเส้นทางระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับเอเชีย หรือโอโซเนียเป็นผู้ยื่นคำร้องต่อสายการบินจำนวน 26 สายการบิน ต่อศาลแขวง มลรัฐแคลิฟอร์เนีย คดีการตั้งราคาค่าโดยสารเครื่องบินข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกได้มีการตกลงยอมความกับสายการบินที่ถูกร้อง โดยแบ่งเป็นสายการบินที่ได้ตกลงยอมความแล้วจำนวน 8 สายการบิน

---

[82] "*In Re Air Cargo Shipping Services Antitrust Litigation.*," (United States District Court, 2014).

[83] voathai, "ผู้โดยสารเที่ยวบินข้ามแปซิฟิกอาจได้เงินชดเชยจากการฟ้องร้องสายการบินหลายแห่งเรื่องการกำหนดค่าตั๋ว" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2561. แหล่งที่มา: https://www.voathai.com/a/asian-pacific-airlines-suits/2686489.html

(ได้แก่ Air France, Cathay Pacific, Japan Airlines, Malaysia Airlines, Qantas, Singapore Airlines, Thai Airways และ Vietnam Airlines) สายการบินที่ยังไม่ได้ตกลงยอมความจำนวน 5 สายการบิน ซึ่งได้จ่ายเงินค่ายอมความแล้วจำนวน 39,502,000 เหรียญสหรัฐฯ และสายการบินที่ยังไม่ระบุว่าจะดำเนินการอย่างไรจำนวน 13 สายการบิน สายการบินผู้ถูกร้องได้ปฏิเสธการกระทำดังกล่าวและผู้ถูกร้องได้ตกลงยอมความโดยไม่ยอมรับความรับผิดชอบ และบริษัท ออลนิปปอนแอร์เวย์ จำกัด ได้สารภาพว่าได้ร่วมกำหนดราคาของตั๋วลดราคาบางประเภทสำหรับเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกที่ขายในประเทศสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 ถึง 1 เมษายน 2547 ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่จำเลยยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขออนุมัติขั้นตอนการยอมความและรอศาลอนุมัติขั้นต้น

จำนวนค่ายอมความของ 8 สายการบิน[84]

บริษัท	**การจ่ายเงิน**
1. Air France	867,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
2. Cathay Pacific Airways	7,500,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
3. Japan Airlines	10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
4. Malaysia Airlines	950,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
5. Qantas	9,700,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
6. Singapore Airlines	735,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
7. Thai Airways	550,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
8. Vietnam Airlines	9,200,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ
รวม	**39,502,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ**

3.3 ประเทศสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปเป็นกลุ่มที่มีการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกเข้าด้วยกัน 27 ประเทศ ถือเป็นตลาดขนาดใหญ่และสำคัญมากของโลกมีศักยภาพทางการค้าการลงทุนระดับสูง มีบทบาทสำคัญต่อทิศทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมระดับโลก และจากการที่มีตลาดขนาดใหญ่สหภาพยุโรป

[84] ศาลแขวงแห่งสหรัฐอเมริกา แขวงแคลิฟอร์เนียเหนือ, "คุณอาจได้รับผลประโยชน์จากเงินค่ายอมความแบบกลุ่ม" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2561. แหล่งที่มา: https://airlinesettlement.com/thai/Portals/0/Documents/LF-Thai.pdf

จึงให้ความสำคัญกับการแข่งขันทางการค้าที่เสรีและเป็นธรรม วัตถุประสงค์หลักเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้บริโภคสูงสุด กฎหมายการแข่งขันทางการค้าจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการป้องกันไม่ให้ธุรกิจขนาดใหญ่ใช้อำนาจเหนือตลาดที่อาจส่งผลให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมต่อธุรกิจขนาดเล็ก[85]

3.3.1 บทบัญญัติของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

3.3.1.1 Treaty on the Functioning of the European Union มาตรา 101

Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) หรือสนธิสัญญาเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของสหภาพยุโรปมีคณะกรรมาธิการยุโรปกำกับดูแล การกำหนดหลักเกณฑ์ใน Article 101 (อดีตข้อ 81 TEC) กำหนดไว้ว่า ห้ามมีลักษณะพฤติกรรมตกลง สมรู้ร่วมคิดและตัดสินใจร่วมกันของผู้ประกอบธุรกิจตั้งแต่สองรายขึ้นไปหรือสมาคมการค้า ในการกำหนดราคาซื้อขายหรือเงื่อนไขทางการค้าใดๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งก่อให้เกิดการจำกัด ขัดขวาง หรือกีดกันทางการค้าที่จะส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศสมาชิก หากมีการกระทำดังกล่าวจะถือว่าการกระทำนั้นเป็นโมฆะโดยทันที[86]

---

[85] อานันท์ เกียรติสารพิภพ, "การผูกขาดและการแข่งขันที่เป็นธรรม: การปฏิรูปกฎหมายแข่งขันทางการค้า" [ออนไลน์].

[86] CONSOLIDATED VERSION OF THE TREATY ON THE FUNCTIONING OF THE EUROPEAN UNION, "Official Journal of the European Union,"(2010).

Article 101

1. The following shall be prohibited as incompatible with the internal market: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market, and in particular those which:

(a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;

(b) limit or control production, markets, technical development, or investment;

(c) share markets or sources of supply;

(d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

หากผู้ประกอบธุรกิจกระทำการฝ่าฝืนต่อมาตรา 101 ของ TFEU คณะกรรมาธิการมีอำนาจดำเนินการกับผู้ประกอบธุรกิจ 2 ประการ คือ

1. คณะกรรมาธิการมีอำนาจออกคำสั่งใดๆ ที่มีผลให้ผู้ประกอบธุรกิจไม่กระทำการที่เป็นการฝ่าฝืน เพื่อประโยชน์ในการไม่กระทำการที่ฝ่าฝืนนี้คณะกรรมาธิการสามารถกำหนดมาตรการแก้ไขในทางพฤติกรรมหรือมาตรการแก้ไขทางโครงสร้างมาใช้บังคับได้ แต่มาตรการทางโครงสร้างจะนำมาใช้บังคับได้ต่อเมื่อพบว่าไม่มีมาตรการแก้ไขทางพฤติกรรมที่มีประสิทธิภาพเทียบเท่าหรือมีมาตรการแต่จะส่งผลในการสร้างภาระให้แก่ผู้ประกอบธุรกิจนั้นมากกว่ามาตรการแก้ไขทางโครงสร้าง[87]

2. คณะกรรมาธิการมีอำนาจลงโทษผู้ประกอบธุรกิจที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายการแข่งขันทางการค้า ทั้งการกระทำที่จงใจหรือประมาทกำหนดให้ลงโทษปรับไม่เกินร้อยละ 10 ของ

(e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

— any agreement or category of agreements between undertakings,

— any decision or category of decisions by associations of undertakings,

— any concerted practice or category of concerted practices,

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

(a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;

(b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

[87] Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Article 81 of the Treaty [2003] OJ L1/1 Article 7(1).

ยอดขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดังกล่าวในรอบปีที่ผ่านมา คณะกรรมาธิการมีอำนาจที่จะกำหนดจำนวนค่าปรับตามระดับความหนักเบาของการกระทำและระยะเวลาที่ได้กระทำความผิด[88]

นอกจากนี้จำนวนค่าปรับอาจถูกปรับเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ หากพบข้อเท็จจริงพิเศษบางอย่าง เช่น พบว่าเป็นการกระทำความผิดซ้ำ ผู้ประกอบธุรกิจไม่ให้ความร่วมมือหรือขัดขวางการสอบสวน คณะกรรมาธิการสามารถปรับค่าปรับเพิ่มขึ้นได้ หรือผู้ประกอบธุรกิจสามารถแสดงหลักฐานว่าได้มีการหยุดการกระทำทันทีเมื่อคณะกรรมาธิการเริ่มทำการสอบสวนหรือการฝ่าฝืนเกิดขึ้นจากความประมาท คณะกรรมาธิการสามารถลดค่าปรับลงได้[89]

3.3.1.2 The European Economic Area Agreement มาตรา 53

เขตเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Area หรือ EEA) คือเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่ เกิดจากการรวมตัวกันระหว่างสองกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพทางการค้าการลงทุน คือ กลุ่มประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปและกลุ่มประเทศสมาชิกของสมาคมการค้าเสรีแห่งยุโรป (European Free Trade Association หรือ EFTA) ภายใต้ความตกลง EEA ในปี ค.ศ. 1992 ข้อตกลงเขตเศรษฐกิจยุโรป เป็นความตกลงแบบทวิภาคีว่าด้วยการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของสินค้า แรงงาน การบริการการลงทุน ความร่วมมือในการพัฒนาและวิจัย รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบต่างๆ ให้เป็นไปในทางเดียวกัน เป็นประโยชน์ในการนำมาบังคับใช้ร่วมกัน[90] โดยมีคณะกรรมาธิการยุโรปและหน่วยงานกำกับดูแลของ EFTA ตรวจสอบการกระทำต่างๆ ตามข้อตกลงฉบับนี้ ข้อตกลงเขตเศรษฐกิจยุโรป มาตรา 53 ได้มีการกำหนดไว้ว่า ห้ามมีลักษณะพฤติกรรมตกลง สมรู้ร่วมคิดและตัดสินใจร่วมกันของผู้ประกอบธุรกิจตั้งแต่สองรายขึ้นไปหรือสมาคมการค้า ในการกำหนดราคาซื้อขายหรือเงื่อนไขทางการค้าใดๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งก่อให้เกิดการจำกัด ขัดขวาง หรือกีดกันทาง

---

[88] Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Article 81 of the Treaty Article 23(2) – 23(3).

[89] Guidelines on the method of setting fines imposed pursuant to Article 23(2)(a) of Regulation No 1/2003 [2006] OJ C210/2 Section 28-29.

[90] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, "กฎถิ่นกำเนิดสินค้าภายใต้ข้อตกลงเขตเศรษฐกิจยุโรป (EEA Agreement Protocol 4 on Rules of Origin)" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 15 เมษายน 2561. แหล่งที่มา: http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/EEA.pdf

การค้าที่จะส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศสมาชิก หากมีการกระทำดังกล่าวจะถือว่าการกระทำนั้นเป็นโมฆะโดยทันที[91]

3.3.1.3 The Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport ข้อ 8

[91] AGREEMENT ON THE EUROPEAN ECONOMIC AREA, "Eea Agreement,"(2016).

1. The following shall be prohibited as incompatible with the functioning of this Agreement: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Contracting Parties and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the territory covered by this Agreement, and in particular those which:

(a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;

(b) limit or control production, markets, technical development, or investment;

(c) share markets or sources of supply;

(d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

- any agreement or category of agreements between undertakings;

- any decision or category of decisions by associations of undertakings;

- any concerted practice or category of concerted practices;

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

(a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;

(b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

ข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์ในการเป็นพันธมิตรการขนส่งทางอากาศ กำกับดูแลโดยคณะกรรมาธิการการแข่งขันทางการค้าของสวิตเซอร์แลนด์ (The Swiss Competition Commission: Comco) ประกอบด้วยสองส่วน 1. คณะกรรมการชั่วคราว ได้แก่ ประธานาธิบดี รองประธานาธิบดีและกรรมการ 12 ท่าน 2. คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญและตัวแทนจากกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ เพื่อให้มีระเบียบข้อบังคับในการขนส่งทางอากาศมีความสอดคล้องกับข้อกำหนดสำนักการบินพลเรือน มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในข้อตกลงข้อ 8 คือ ห้ามมีลักษณะพฤติกรรมตกลง สมรู้ร่วมคิดและตัดสินใจร่วมกันของผู้ประกอบธุรกิจตั้งแต่สองรายขึ้นไปหรือสมาคมการค้า ในการกำหนดราคาซื้อขายหรือเงื่อนไขทางการค้าใดๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งก่อให้เกิดการจำกัด ขัดขวาง หรือกีดกันทางการค้าที่จะส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศสมาชิก หากมีการกระทำดังกล่าวจะถือว่าการกระทำนั้นเป็นโมฆะโดยทันที[92]

---

[92] Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport, Official Journal (2002).

Article 8

1. The following shall be prohibited as incompatible with this Agreement: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between the Contracting Parties and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the territory covered by this Agreement, and in particular those which:

(a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;

(b) limit or control production, markets, technical development, or investment;

(d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

- any agreement or category of agreements between undertakings,

- any decision or category of decisions by associations of undertakings,

3.3.1.4 ข้อยกเว้นของกฎหมาย

ถึงแม้ว่า TFEU จะได้กำหนดห้ามข้อตกลงระหว่างผู้ประกอบธุรกิจ คำสั่งขององค์กรหรือสมาคมที่เป็นการรวมตัวระหว่างผู้ประกอบธุรกิจในมาตรา 101 และแนวทางปฏิบัติที่สอดคล้องกับผู้ประกอบธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์หรือผลในการป้องกัน จำกัด หรือบิดเบือนการแข่งขันทางการค้า แต่นโยบายนี้ก็ไม่ได้กำหนดนิยามคำว่า “ผู้ประกอบธุรกิจ” ไว้ จึงต้องพิจารณาจากคำพิพากษาของศาลแห่งสหภาพยุโรป ซึ่งกล่าวได้ว่า “ผู้ประกอบธุรกิจ” ในมาตรา 101 ของ TFEU ให้ความหมายรวมถึง บุคคลธรรมดา และนิติบุคคลใดๆ ยกตัวอย่างเช่น ห้างหุ้นส่วน บริษัท สมาคมทางการค้า สหกรณ์การเกษตร ผู้ประกอบธุรกิจรายย่อย และรัฐวิสาหกิจ โดยคำนึงว่าต้องเป็นผู้ประกอบธุรกิจแสวงหากำไรด้วย[93]

ในส่วนคำสั่งของสมาคมผู้ประกอบธุรกิจ ได้มีการตีความอย่างกว้างขวาง ไม่จำกัดเฉพาะคำสั่งซึ่งมีผลบังคับเท่านั้น คำสั่งซึ่งไม่มีผลบังคับ คำแนะนำก็อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของ TFEU มาตรา 101 ด้วย[94]

3.3.2 กรณีศึกษาเกี่ยวกับคดีการร่วมกันกำหนด

3.3.2.1 คดี Re Airfreight[95]

- any concerted practice or category of concerted practices,

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

(a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;

(b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

[93] สถาบันนโยบายสังคมและเศรษฐกิจ, "โครงการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายการแข่งขันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และไทย (การศึกษาทางด้านกฎหมาย) เสนอต่อกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์," 3-44.

[94] “เรื่องเดียวกัน” หน้า 3-46.

[95] Case COMP/AT.39258 Re Airfreight [2010] C.M.L.R. 52

ในคดีนี้ คณะกรรมาธิการประชาคมยุโรปมีคำวินิจฉัยว่าสายการบิน 21 สายการบิน ได้ละเมิดกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) โดยการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษ ค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย (Security Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Surcharge) อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ทั้งในระดับสองฝ่ายและหลายฝ่ายตั้งแต่เดือนธันวาคม 1999 ถึง กุมภาพันธ์ 2006 สายการบินได้คิดค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นกับลูกค้าทุกรายโดยไม่มีข้อยกเว้นหรือส่วนลดใดๆ สายการบินที่ถูกตัดสินลงโทษถูกปรับในอัตราที่ต่างกันดังรายละเอียดต่อไปนี้ เป็นการกระทำที่ละเมิด มาตรา 101 ของ TFEU ข้อ 53 ของEEA และข้อ 8 ของข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์สมาพันธ์การขนส่งทางอากาศ

โดยคณะกรรมาธิการให้เหตุผลว่า การขึ้นราคาของเชื้อเพลิงการบินและค่าใช้จ่ายการรักษาความปลอดภัยไม่ได้เป็นเหตุผลที่เพียงพอที่จะหยุดการแข่งขันเสรีระหว่างสายการบิน หากต้นทุนสูงขึ้นสายการบินสามารถปรับขึ้นราคาได้แต่ไม่สามารถร่วมกันกำหนดราคา เพราะผลกระทบจะตกต่อผู้บริโภค[96]

ตารางแสดงจำนวนเงินค่าปรับแต่ละสายการบิน

บริษัท	การจ่ายเงิน
1. Air Canada	21,037,500 ยูโร
2. Air France-KLM และ Société Air France	182,920,000 ยูโร
3. Société Air France	182,920,000 ยูโร
4. KLM N.V.	127,160,000 ยูโร
5. KLM N.V. และ Air France-KLM	124,440,000 ยูโร
6. British Airways Plc	104,040,000 ยูโร
7. Cargolux Airlines International S.A.	79,900,000 ยูโร
8. Cathay Pacific Airways Limited	57,120,000 ยูโร
9. Japan Airlines Corporation และ Japan Airlines International Co., Ltd.	35,700,000 ยูโร
10. LAN Airlines S.A. และ LAN Cargo S.A.	8,220,000 ยูโร
11. Lufthansa Cargo AG และ Deutsche Lufthansa AG	0 ยูโร
12. SWISS International Air Lines AG	0 ยูโร

[96] Case COMP/AT.39258 *Re Airfreight* [2010] C.M.L.R. 52

13. SWISS International Air Lines AG และ Deutsche Lufthansa AG	0 ยูโร
14. Martinair Holland N.V.	29,500,000 ยูโร
15. Qantas Airways Limited	8,880,000 ยูโร
16. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM Denmark - Norway - Sweden	4,254,250 ยูโร
17. SAS Cargo Group A/S, SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM Denmark – Norway – Sweden และ SAS AB	5,265,750 ยูโร
18. SAS Cargo Group A/S และ SAS AB	32,984,250 ยูโร
19. SAS Cargo Group A/S	22,308,250 ยูโร
18. Singapore Airlines Cargo Pte Ltd และ Singapore Airlines Limited	74,800,000 ยูโร

3.3.2.2 คดี Schenker AG v Commission[97]

ในคดีนี้ คณะกรรมาธิการเป็นโจทย์ผู้ฟ้องร้องต่อสายการบิน Schenker AG ซึ่งเป็นจำเลย ได้ร่วมกันกำหนดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่ารักษาความปลอดภัยกับสมาชิกพันธมิตร เป็นการกระทำที่ละเมิด มาตรา 101 ของ TFEU ข้อ 53 ของEEA และข้อ 8 ของข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์สมาพันธ์การขนส่งทางอากาศ ศาลตัดสินให้ Schenker AG จ่ายค่าปรับให้กับ สายการบิน Lan Airlines สายการบิน Lan Cargo และคณะกรรมาธิการ ถึงแม้ Schenker AG จะยื่นอุทธรณ์ต่อศาลยุติธรรมแต่ศาลยกฟ้องคำอุทธรณ์นั้น ทำให้ Schenker AG ยังต้องจ่ายค่าปรับตามที่ศาลชั้นต้นตัดสิน

3.3.2.3 คดี British Airways Plc v. European Commission[98]

ในคดีนี้ คณะกรรมาธิการสหภาพยุโรปเป็นโจทย์ และสายการบินบริติชแอร์เวย์เป็นผู้ถูกฟ้อง เนื่องจากคณะกรรมาธิการได้เริ่มการสืบสวนพฤติกรรมต่อต้านการแข่งขันในตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้ข้อสรุปในการสืบสวนวันที่ 9 พฤศจิกายน 2553 ว่าสายการบินจำนวน 21 รายรวมสายการบินบริติชแอร์เวย์มีส่วนร่วมในการประสานราคาบริการขนส่งทางอากาศ เป็นการละเมิดมาตรา 101 ของ TFEU ข้อ 53 ของEEA และข้อ 8 ของข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและ

[97] Case 600/11 *Schenker AG v Commission* [2012] ECR 1

[98] Case 122/16 *British Airways Plc v European Commission* [2018] C.M.L.R. 64

ประเทศสวิตเซอร์แลนด์สมาพันธ์การขนส่งทางอากาศ โดยได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าเชื้อเพลิงและค่ารักษาความปลอดภัย ตั้งแต่ 22 มกราคม 2544 ถึงวันที่ 1 ตุลาคม 2544 พบว่าเป็นการละเมิดเกี่ยวข้องกับประเทศฮ่องกง ประเทศญี่ปุ่น ประเทศอินเดีย ประเทศไทย ประเทศสิงคโปร์ ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศบราซิล กำหนดให้สายการบินบริติชแอร์เวย์จ่ายค่าปรับจำนวน 104,040,000 ยูโรถึงแม้สายการบินได้ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอลดค่าปรับแต่ศาลได้ยกคำฟ้องอุทธรณ์

3.5 บทสรุป

ผลจากการศึกษากฎหมายและคำพิพากษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทั้ง 2 ประเทศแล้ว สามารถสรุปสาระสำคัญเกี่ยวกับพฤติกรรมการกำหนดราคาของผู้ประกอบการธุรกิจการบินได้ ดังนี้

<u>ประเทศสหรัฐอเมริกา</u>

คดี	ผลการพิจารณาคดี	หลักในการพิจารณาคดี
1. United Stated v. Airline Tariff Publishing Co.,	พฤติกรรมร่วมกันกำหนดราคาของผู้ให้บริการขนส่งทางกาอากาศมีความผิดตามมาตรา 1 ของ Sherman Act	พฤติกรรมของผู้ให้บริการบางรายกระทำการลดค่าโดยสาร เพื่อให้คู่แข่งออกจากตลาด เป็นการจำกัดการแข่งขัน
2. DPWN Holdings (USA), Inc. v. United Air Lines, Inc.	พฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาโดยผ่านการอ้างอิงของ IATA ถือเป็นความผิดตามมาตรา 1 ของ Sherman Act	กลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหายจากการกำหนดดัชนีราคาน้ำมันของกลุ่ม IATA การกระทำที่จำกัดหรือลดการแข่งขันเป็นความผิดตามกฎหมาย
3. In re AIR CARGO SHIPPING SERVICES ANTITRUST LITIGATION	พฤติกรรมของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความผิดตามมาตรา 1 Sherman Act	การกระทำของสายการบินถึงแม้จะเป็นการร่วมตกลงจากสมาคม IATA แต่จำกัดสิทธิในการแข่งขัน ก็เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย
4. Transpacific Air Settlements	พฤติกรรมกำหนดราคาค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงและค่ารักษาความปลอดภัยของสายการบินที่ให้บริการขนส่งเป็นการกระทำที่ผิดมาตรา 1 Sherman Act	สายการบินยื่นขออนุมัติการยอมความของการกระทำที่ร่วมกันกำหนดราคา อยู่ในขั้นตอนรอศาลอนุมัติขั้นต้น

สหรัฐอเมริกา

คดี	ผลการพิจารณาคดี	หลักในการพิจารณาคดี
1. Re Airfreight	สายการบินร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมเป็นการละเมิด TFEU มาตรา 101, EEA มาตรา 53 และข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์ในการเป็นพันธมิตรการขนส่งทางอากาศ ข้อ 8	คณะกรรมาธิการให้เหตุผลว่า การขึ้นราคาของเชื้อเพลิงการบินและค่าใช้จ่ายการรักษาความปลอดภัยไม่ได้เป็นเหตุผลที่เพียงพอที่จะหยุดการแข่งขันเสรีระหว่างสายการบิน
2. Schenker AG v Commission	ศาลตัดสินให้ Schenker AG มีความผิดจากการละเมิด TFEU มาตรา 101, EEA มาตรา 53 และข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์ในการเป็นพันธมิตรการขนส่งทางอากาศ ข้อ 8	การกระทำที่ละเมิดบทบัญญัติการแข่งขันทางการค้าเป็นการกระทำที่ผิด แม้สายการบินจะเป็นสมาชิกของสมาคม IATA ก็ตาม
3. British Airways Plc v. European Commission	การประสานราคาบริการขนส่งทางอากาศเป็นการละเมิด TFEU มาตรา 101, EEA มาตรา 53 และข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์ในการเป็นพันธมิตรการขนส่งทางอากาศ ข้อ 8	การกระทำที่ละเมิดกฎการแข่งขันทางการค้าเป็นการกระทำที่ผิด ไม่ว่าจะมีเหตุผลอย่างไรก็ตาม

กรณีของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการกำหนดอย่างชัดเจนว่าพฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาเป็นพฤติกรรมที่ไม่สามารถกระทำได้ เป็นพฤติกรรมต้องห้ามตามกฎหมาย และเมื่อศึกษาจากตัวอย่างคดีของศาลในประเทศสหรัฐอเมริกาจะพบว่า พฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมต่างๆ ของสายการบินถือว่าเป็นพฤติกรรมที่มีความผิดตามหลักความรับผิดเด็ดขาด ศาลมองว่าเป็นการละเมิดสิทธิของผู้ประกอบการรายอื่นและเป็นการกระทบต่อผู้บริโภค และถึงแม้จะเป็นการร่วมกันกำหนดราคาจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศก็เป็นการฝ่าฝืน

กฎหมายการแข่งขันทางการค้า Sherman Act มาตรา 1 ที่เขียนชัดเจนห้ามพฤติกรรมดังกล่าวไว้ ผู้ประกอบธุรกิจทุกธุรกิจต้องมีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม จะมีข้อยกเว้น 2 ประการ คือ 1.เป็นการกระทำที่ดำเนินการตามนโยบายของรัฐ 2.เป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใต้การกำกับของภาครัฐในทางปฏิบัติ เท่านั้น และมีผลบังคับใช้กฎหมายกับหน่วยงานของรัฐที่มีการแข่งขันทางการค้าด้วย

ส่วนกรณีของสหภาพยุโรป พฤติกรรมที่ร่วมกันกำหนดราคาของผู้ประกอบธุรกิจ ซึ่งส่งผลให้ลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขัน เป็นพฤติกรรมที่ห้ามกระทำ จากตัวอย่างคดีของคณะกรรมาธิการสหภาพยุโรปและศาลสหภาพยุโรปได้ตัดสินว่าการกระทำดังกล่าวของสายการบินที่มีการร่วมกันกำหนดราคา ไม่ว่าจะเป็นการร่วมกันกำหนดราคากันเองของสายการบินหรือจะเป็นการร่วมกันกำหนดราคาขากสมาคม IATA ก็ถือว่าเป็นการละเมิดกฎหมายของสหภาพยุโรป ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ มาตรา 101 ของ TFEU มาตรา 53 ของ EEA และข้อตกลงที่ 8 ของข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์ในการเป็นพันธมิตรการขนส่งทางอากาศ โดยกฎหมายข้างต้นได้รวมถึงการกระทำของข้อบังคับ หรือคำแนะนำของสมาคมด้วย ให้มีผลบังคับใช้ภายใต้กฎหมายของสหภาพยุโรปด้วย ไม่ได้รับการยกเว้นแต่อย่างใด

บทที่ 4

วิเคราะห์แนวทางในการบังคับใช้กฎหมายของต่างประเทศ

จากการศึกษาพบว่าการควบคุมการร่วมมือกันกำหนดราคา ในประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ใช้เป็นกฎหมายที่ควบคุมกำกับดูแลธุรกิจที่มีการแข่งขันทางการค้า และมีพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายที่กำกับการเดินอากาศในประเทศไทย ซึ่งนับวันธุรกิจการบินจะยิ่งเข้าถึงประชาชนจำนวนมากยิ่งขึ้น จากการที่จำนวนสายการบินราคาถูกมีเพิ่มมากขึ้น และเส้นทางการบินที่หลากหลาย ทำให้ผู้บริโภคมีตัวเลือกในการเลือกใช้บริการที่มากขึ้น และยิ่งเมื่อสายการบินมีจำนวนมากขึ้น การแข่งขันทางการตลาดย่อมสูงขึ้นด้วยเพื่อให้ผู้บริโภคเลือกใช้บริการสายการบินนั้นๆ ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจเกิดการตกลงร่วมมือกันเรื่องราคา (cartel) เพื่อคงราคาในการให้บริการทางเดินอากาศ ลดการแข่งขันที่ตามปกติต้องมีการแข่งขันที่เสรีในการกำหนดราคา

4.1 หลักการและเหตุผลของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

กฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า มาตรา 54 ได้กำหนดพฤติกรรมที่เป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัดการแข่งขันในตลาดเดียวกัน ที่ตกลงร่วมกันกำหนดราคาของสินค้าหรือบริการเป็นพฤติกรรมขัดต่อการแข่งขันอย่างเสรี ซึ่งได้มีการแก้ไขกฎหมายให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาดธุรกิจปัจจุบัน ได้กำหนดหน่วยงานที่เข้ามากำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยให้เป็นหน่วยงานอิสระเพื่อสะดวกต่อการดำเนินงานสนับสนุนให้มีการแข่งขันในตลาดที่เสรีและเป็นธรรม

หลักการและเหตุผลในการตราพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ได้ระบุไว้ต่อไปนี้[99]

“เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๔๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน และมีบทบัญญัติบางประการไม่สอดคล้องกับรูปแบบและพฤติกรรมการประกอบธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าในปัจจุบันเป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ตั้งขึ้นภายในกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ จึงไม่มีความคล่องตัวและขาดความเป็นอิสระในการ

[99] หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560

กำกับดูแลการแข่งขันทางการค้า ทำให้การกำกับดูแลการประกอบธุรกิจให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรมไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรปรับปรุงมาตรการในการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและมีองค์กรกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าที่มีความคล่องตัวและมีความเป็นอิสระ เพื่อให้ทันต่อพัฒนาการของรูปแบบและพฤติกรรมการประกอบธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

โดยพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ฉบับปัจจุบันได้ประกาศใช้จากการยกเลิกพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 ซึ่งมีเจตนารมณ์ของกฎหมายในการกำหนดราคาและการป้องกันการกระทำที่เป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัดการแข่งขัน[100] ซึ่งจะส่งผลในตลาดมีการแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์ ขาดความเป็นเสรีและความเป็นธรรมในการแข่งขัน

“เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ได้มีการยกเลิกกฎหมายว่าด้วยการกำหนดราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาดที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีบทบัญญัติทั้งในส่วนการกำหนดราคาสินค้าและการป้องกันการผูกขาดรวมอยู่ในฉบับเดียวกัน สมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการป้องกันการผูกขาดและตราเป็นกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้าขึ้นไว้โดยเฉพาะ เพื่อให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันการกระทำอันเป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัดการแข่งขันในการประกอบธุรกิจอย่างเป็นระบบ อันจะเป็นการส่งเสริมให้การประกอบธุรกิจเป็นไปอย่างเสรีและป้องกันมิให้เกิดการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการประกอบธุรกิจ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

4.2 พฤติกรรมการร่วมกันกำหนดราคาที่กฎหมายห้ามกระทำ

4.2.1 ประเทศไทย

เนื่องจากประเทศไทยมีกฎหมายที่ควบคุม กำกับ ดูแลการแข่งขันเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย จึงได้กำหนดไว้ในมาตรา 54 พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ห้ามไม่ให้ผู้ประกอบธุรกิจใดก็ตามร่วมกับผู้ประกอบธุรกิจอื่นที่ปกติมีการแข่งขันในตลาดเดียวกัน มีการกระทำกำหนดราคาซื้อหรือราคาขาย หรือเงื่อนไขทางการค้าใดๆ ก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดโดยตรงหรือเป็นการกำหนดโดยอ้อม แต่ส่งผลต่อราคาสินค้าหรือบริการ ซึ่งมีผลต่อการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขันในตลาด

[100] หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542

โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้ธุรกิจทุกประเภทอยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ ยกเว้นแต่จะเข้าข้อใดข้อหนึ่ง ตามที่มาตรา 4 ได้กำหนดไว้ สำหรับธุรกิจการบินของประเทศไทยมีทั้งที่เจ้าของเป็นเอกชน และเป็นรัฐวิสาหกิจที่แสวงหากำไร

1. สำหรับข้อยกเว้น มาตรา 4 (2) ยกเว้นการบังคับใช้กับรัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ เฉพาะส่วนที่ดำเนินการตามกฎหมายหรือดำเนินงานตามมติของคณะรัฐมนตรีที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ ประโยชน์สาธารณะ ผลประโยชน์ส่วนรวม หรือจัดให้มีสาธารณูปโภค ในกรณีของสายการบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้กระทรวงคมนาคม และเป็นบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่เกินกว่าร้อยละ 50 การบินไทยเป็นสายการบินแห่งแรกของประเทศไทยและเป็นสายการบินแห่งชาติ ดังนั้นการก่อตั้งจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์สาธารณะในการคมนาคมทางอากาศ จัดเป็นสาธารณูปโภคอย่างหนึ่ง ดังนั้น สายการบิน การบินไทย (Thai Airways) จึงจัดเข้าข้อยกเว้นของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า มาตรา 4 (2) ไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้

2. สำหรับข้อยกเว้น มาตรา 4 (4) ยกเว้นการใช้บังคับกับธุรกิจที่มีกฎหมายเฉพาะกำกับดูแลในเรื่องการแข่งขันทางการค้า โดยธุรกิจการบินมีกฎหมายที่เข้ามากำกับ ดูแลธุรกิจคือกฎหมายว่าด้วยการเดินทางอากาศ และกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเดินอากาศ แต่กฎหมายไม่ได้มีข้อบัญญัติเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้า เป็นเพียงการกำหนดอัตราต่างๆ และควบคุมการเดินทางอากาศให้มีมาตรฐานในอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากกฎหมายทั้งสองฉบับไม่มีเรื่องที่เกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้าจึงไม่อยู่ในข้อยกเว้น มาตรา 4 (4) ของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

จากข้อมูลข้างต้น จึงสรุปได้ว่าสายการบิน การบินไทยเป็นของรัฐวิสาหกิจประเทศไทยจึงเป็นธุรกิจที่เข้าข้อยกเว้นมาตรา 4 (2) ส่วนสายการบินอื่นๆ อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย

ในธุรกิจการบินทั่วโลกได้มีสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในการเป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งมีหน้าที่ในการพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีพัฒนาและมีมาตรฐานในการให้บริการ เพราะธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่ให้บริการและยังเกี่ยวกับความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินอีกด้วย จึงต้องมีมาตรฐานในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีบริการที่ดี การที่

สมาคมเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาธุรกิจการบินทั่วโลกเป็นสิ่งที่ดี แต่ในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมต่างๆ แต่ละสายการบินควรกำหนดกันเอง เนื่องจากต้นทุนหรือปัจจัยของแต่ละสายการบินไม่เหมือนกัน และการกำหนดราคาถือเป็นกลยุทธ์ในการแข่งขันทางการค้าอย่างหนึ่ง ทุกธุรกิจมีการแข่งขันทั้งเรื่องของราคา คุณภาพสินค้าหรือบริการ นวัตกรรมเทคโนโลยีของธุรกิจ หากธุรกิจการบินมีเสรีภาพในการแข่งขัน แต่ละสายการบินก็จะยิ่งพัฒนาคุณภาพการให้บริการและนวัตกรรมต่างๆ ให้สอดคล้องกับราคาที่สายการบินตั้งไว้ แต่พฤติกรรมที่ร่วมกันกำหนดราคา เป็นการลดการแข่งขัน เพื่อคงราคาไว้ตามที่ตกลงกันไว้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้บริโภค ผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นและต่อเศรษฐกิจต่อไป

4.2.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกามีกฎหมายการต่อต้านการผูกขาดคือ The Sherman Act ซึ่งได้กำหนดห้ามไม่ให้มีการกระทำที่ส่งผลให้เกิดการผูกขาดไม่ว่าจะรูปแบบใดที่จะส่งผลต่อคนในประเทศ ถือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายตามมาตรา 1 ทั้งสิ้น จากคำตัดสินของศาลประเทศสหรัฐอเมริกา การร่วมกันกำหนดราคาของสายการบิน ไม่ว่าจะเป็นสายการบินร่วมกันกำหนดราคาด้วยกันเอง หรือจะเป็นการร่วมกันกำหนดราคาผ่านตัวแทนสมาคมย่อมถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ไม่ได้ยกเว้นการกระทำนี้ของสมาคมแต่อย่างใด

4.2.3 สหภาพยุโรป

ในสหภาพยุโรปมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทางการค้าของธุรกิจการบิน 3 กฎหมายด้วยกัน คือ Treaty on the Functioning of the European Union The European (TFEU) เขตเศรษฐกิจยุโรป (EEA) และข้อตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและประเทศสวิตเซอร์แลนด์ในการเป็นพันธมิตรการขนส่งทางอากาศ คณะกรรมาธิการสหภาพยุโรปตัดสินให้การกระทำของสายการบินที่ได้ตกลงร่วมกันในเรื่องของราคาเป็นการกระทำที่ผิด ขัดต่อการแข่งขันทางการค้าของสหภาพยุโรป ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นการกระทำจากสมาคม หรือเป็นข้อตกลงที่มีการระบุบังคับให้ดำเนินการตาม หรือข้อตกลงที่ไม่ได้ระบุให้กระทำการทำ คณะกรรมาธิการเห็นว่าเป็นการกระทำที่ผิดทั้งสิ้น

ตาราง แสดงการเปรียบเทียบหลักเกณฑ์กฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

หลักเกณฑ์กฎหมายการแข่งขัน	**ประเทศไทย (พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560)**	**ประเทศสหรัฐอเมริกา (Sherman Act)**	**สหภาพยุโรป (Treaty on the Functioning of the European Union)**
1.การร่วมกันกำหนดราคา	เป็นความผิดตามมาตรา 54	เป็นความผิดตามมาตรา 1	เป็นความผิดตามมาตรา 101
2.การบังคับใช้	ใช้บังคับกับธุรกิจทุกประเภท	ใช้บังคับรวมถึงบริษัทและสมาคมภายใต้กฎหมาย	ใช้บังคับกับธุรกิจต่างๆ รวมถึงสมาคมการค้า
3.ข้อยกเว้น	มาตรา 4 (2) ยกเว้น รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่ดำเนินการเพื่อประโยชน์สาธารณะ ผลประโยชน์ส่วนรวม	1.ดำเนินงานตามนโยบายของรัฐ รัฐต้องมีความชัดเจนและประกาศวัตถุประสงค์นโยบาย 2.เป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใต้การกำกับของภาครัฐในทางปฏิบัติ	-
4.บทลงโทษ	1.ผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย 2.ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกินร้อยละ 10 ของรายได้ในปีที่กระทำความผิด หรือทั้งจำทั้งปรับ	1.เอกชนอาจเรียกร้องค่าเสียหายได้เป็นจำนวน 3 เท่าของความเสียหายที่ได้รับ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีรวมถึงค่าทนายตามสมควร 2.นิติบุคคลระวางโทษปรับไม่เกิน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่หากเป็นบุคคลธรรมดาระวางโทษปรับไม่เกิน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ	1.คณะกรรมาธิการมีคำสั่งใดๆที่มีผลให้ผู้ประกอบธุรกิจไม่กระทำการที่ฝ่าฝืน 2.ลงโทษปรับไม่เกินร้อยละ 10 ของยอดขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนั้นในรอบปีที่ผ่านมา

4.3 ผลกระทบของการร่วมกันกำหนดราคาธุรกิจสายการบิน

พฤติกรรมด้านราคาที่ส่งผลต่อการผูกขาด หรือจำกัดสิทธิทางการแข่งขัน ย่อมส่งผลกระทบต่อหลายฝ่ายด้วยกัน จะกล่าวต่อไปในหัวข้อนี้ คือ ผลกระทบต่อผู้บริโภค (4.3.1) ผลกระทบต่อผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น (4.3.2) และผลกระทบต่อเศรษฐกิจ (4.3.3)

4.3.1 ผลกระทบต่อผู้บริโภค

สำหรับสายการบินที่ได้กระทำการร่วมกันกำหนดราคาค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย หรือค่าอื่นๆ ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคโดยตรง โดยผู้บริโภคในที่นี้ รวมถึงผู้ใช้บริการทางอากาศเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อธุรกิจไม่ว่าจะติดต่อด้านธุรกิจหรือด้านการขนส่งสินค้า เนื่องจากหากผู้ประกอบธุรกิจสายการบินต่างๆ กำหนดราคากันเอง โดยไม่ปรึกษาหรือมีส่วนร่วมในการรู้เห็นราคาของสายการบินอื่นย่อมเป็นสิ่งที่ทุกสายการบินควรกระทำ แต่การที่ร่วมมือกันกำหนดราคา ไม่ว่าจะกำหนดราคาเพิ่มขึ้นหรือลดลงจากปกติ ถือเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม หากกำหนดราคาสูงขึ้นจากปกติ ผู้บริโภคย่อมต้องรับภาระในส่วนต่างของการขึ้นราคา เป็นภาระที่ผู้บริโภคต้องแบกรับ ส่งผลให้ผู้บริโภคมีทางเลือกที่น้อยลงในการเลือกใช้บริการ หรืออาจส่งผลให้ผู้บริโภคไม่มีทางเลือกในการใช้บริการสายการบินที่ราคาถูกกว่า หากสายการบินจำนวนมากร่วมกันกำหนดราคาในเส้นทางเดียวกันที่ผู้บริโภคต้องใช้เดินทาง หรือหากกำหนดราคาลดลงจากปกติ อาจส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการของสายการบิน สายการบินได้รับค่าบริการจำนวนที่น้อยเกินกว่าค่าใช้จ่ายของบริษัทจากการตกลงที่อาจไม่เต็มใจแต่เป็นการกำหนดราคาของสมาคมที่สายการบินเป็นสมาชิกจึงต้องปฏิบัติตาม อาจทำให้เกิดการลดคุณภาพการบริการ หรืออาจส่งผลให้ลดจำนวนแรงงานที่อาจส่งผลต่อความปลอดภัยของการให้บริการทางอากาศ

นอกจากนี้การกำหนดราคาอาจส่งผลต่อผู้บริโภค จากการที่ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ราคาของสินค้าที่ส่งไปเพื่อจำหน่ายราคาสูงขึ้นด้วย หากไม่มีการกำหนดราคา ต้นทุนของสินค้าก็จะลดลงเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคอีกทางหนึ่งด้วย

4.3.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น

การที่สายการบินร่วมกันกำหนดราคาต่างๆ ไม่ว่าจะร่วมกันสองสายการบินหรือมากกว่านั้น หรือเป็นการกระทำผ่านสมาคมที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในทางตรงกันข้ามย่อมต้องมีสายการบิน

ที่ไม่ได้เข้าร่วมการกำหนดราคา หรือสายการบินที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของสมาคมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งย่อมไม่เป็นผลดีต่อสายการบินอื่นที่ดำเนินการแข่งขันปกติ ไม่ได้กระทำผิดกฎหมายว่าด้วยการแข่งขัน ซึ่งผลกระทบต่อผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น ที่ประกอบธุรกิจการบินในเส้นทางเดียวกันและเส้นทางอื่น สำหรับสายการบินที่ให้บริการเส้นทางเดียวกัน ถือเป็นการแข่งขันโดยตรง เนื่องจากทำให้เกิดการเปรียบเทียบที่ชัดเจนด้านราคา เป็นผลให้ผู้บริโภคเลือกใช้บริการสายการบินเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ เป็นการกีดกันทางการค้าอย่างหนึ่ง หากในอนาคตสายการบินที่ร่วมกันกำหนดราคายังมีพฤติกรรมลักษณะนี้ต่อไปเรื่อยๆ สายการบินอื่นอาจมีผู้ใช้บริการน้อยลงและอาจถึงขั้นต้องออกจากการแข่งขันเส้นทางบินนั้นๆ กรณีเส้นทางการบินอื่น ปัจจุบันมีผู้เดินทางจำนวนมากเลือกการเดินทางจากราคาค่าโดยสารทางอากาศก่อนเป็นอันดับแรก อาจไม่ได้ตั้งใจจะเดินทางไปสถานที่ใดชัดเจนแต่แรก แต่เมื่อมีราคาของสายการบินที่ถูกกว่าราคาปกติย่อมทำให้ผู้เดินทางตัดสินใจเลือกเส้นทางนั้นๆ ได้

นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นที่ไม่ใช่คู่แข่งโดยตรง อย่างการให้บริการขนส่งทางบก เป็นต้น เช่น การเดินทางโดยรถไฟ หรือการเดินทางโดยรถสาธารณะ เพราะถือเป็นธุรกิจที่ให้บริการขนส่งเช่นเดียวกัน แต่ประเภทการเดินทางแตกต่างกัน หากการเดินทางทางอากาศมีค่าโดยสารที่สูงเกินไป อาจทำให้ผู้บริโภคหันมาเลือกใช้บริการภาคพื้นดินแทน แต่หากค่าโดยสารทางอากาศมีอัตราที่ถูกกว่าปกติ ผู้บริโภคอาจหันไปเลือกการเดินทางทางอากาศแทน หากผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางภาคพื้นไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ การขนส่งทางอากาศก็จะเป็นผู้ให้บริการที่เปรียบเสมือนการผูกขาดตลาดไปทันที

4.3.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

การแข่งขันที่ไม่เป็นไปตามกลไกตลาดที่ต้องมีเสรีภาพและเป็นธรรมในการแข่งขัน ถือเป็นการทำให้ตลาดเกิดความไม่ยุติธรรมและโปร่งใส อุตสาหกรรมการบินเป็นธุรกิจที่สำคัญต่อเศรษฐกิจโลกมาก เนื่องจากส่งผลถึงธุรกิจในอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่ต้องใช้บริการการขนส่งทางอากาศ ทำให้ราคาของสินค้าหรือบริการเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย หากเกิดการกระทำที่ขัดกับที่กฎหมายกำหนดไว้ย่อมอาจกระทบถึงมาตรฐานทางกฎหมายต่อธุรกิจอื่นๆ ด้วย ถึงแม้ธุรกิจการบินจะเป็นธุรกิจขนาดใหญ่และมีความสำคัญต่อทั่วโลก แต่หากธุรกิจการบินสามารถเป็นธุรกิจที่ยกเว้นต่อการกระทำที่จำกัดหรือลดการแข่งขันได้ ในอนาคตอาจมีธุรกิจอื่นที่ยกเว้นเช่นกัน ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อกลไกทางตลาดเศรษฐกิจของโลก และทุกฝ่ายอย่างแน่นอน เป็นการขัดแย้งต่อเจตนารมณ์ของกฎหมายการแข่งขันทางการค้าหรือกฎหมายต่อต้านการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมของทั่วโลก

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินเติบโตขึ้นมามาก หลายๆ ประเทศทั่วโลกรวมถึงประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวและการส่งออกสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ส่งผลให้มีการเติบโตของธุรกิจการบินราคาต่ำเพิ่มเข้ามา ทำให้อุตสาหกรรมการบินมีอัตราเติบโตที่เพิ่มสูงขึ้นมาก ยิ่งมีการเจริญเติบโตของธุรกิจการบินจำนวนมากยิ่งมีการแข่งขันทางการตลาดที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน การแข่งขันทางการตลาดทั่วไปจะแข่งขันกันในด้านคุณภาพของสินค้าและบริการ นวัตกรรมเทคโนโลยีต่างๆ ของธุรกิจ การบริการผู้บริโภคก่อนการขาย ระหว่างการขาย และหลังการขาย สิทธิประโยชน์ของผู้บริโภค รวมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการใช้สินค้าหรือบริการนั้นๆ แล้วแต่กลยุทธ์ทางการตลาดของแต่ละสายการบินว่าจะมีคุณภาพหรือพร้อมให้บริการในด้านใดบ้าง หรืออาจมีความพร้อมให้บริการในทุกด้าน

5.1 บทสรุป

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการกำหนดราคาของสายการบิน (Cartel) ซึ่งเป็นพฤติกรรมทางเศรษฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการตั้งแต่สองรายขึ้นไป นอกจากนี้ยังมีพฤติกรรมของสมาคมหรือองค์กรที่มีการกระทำที่จะส่งผลเป็นการกำหนดราคาการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดราคาค่าโดยสารหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าธรรมเนียมความปลอดภัย และค่าธรรมเนียมความเสี่ยง พฤติกรรมดังกล่าวส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งต่อผู้บริโภคไม่ว่าจะเป็นผู้บริโภคที่เดินทางทางอากาศหรือจะเป็นผู้บริโภคที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งถือเป็นต้นทุนอย่างหนึ่งในการดำเนินธุรกิจที่ต้องอาศัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังนั้นจะส่งผลกระทบไม่ใช่เพียงแค่ผู้บริโภคที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ แต่กระทบถึงผู้บริโภคที่ซื้อสินค้าหรือบริการจากการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วย นอกจากนี้ยังกระทบต่อผู้ประกอบการในธุรกิจเดียวกันด้วย เป็นพฤติกรรมที่กีดกันการแข่งขันทางการค้าอย่างหนึ่ง จะเห็นได้ว่าผลจากการกำหนดราคาส่งผลกระทบอย่างกว้างขวาง ซึ่งอาจกระทบต่อเศรษฐกิจของโลกในอนาคต กฎหมายต่อต้านการผูกขาดและการแข่งขันทางการค้าจึงได้เข้ามากำกับดูแลการกระทำของผู้ประกอบการ ถึงพฤติกรรม

การร่วมกันกำหนดราคาจะเป็นพฤติกรรมที่ร้ายแรงและห้ามกระทำตามกฎหมาย แต่ขณะเดียวกันก็ยังมีการกระทำดังกล่าวจากผู้ประกอบธุรกิจในธุรกิจการบิน

ธุรกิจการบินในอดีตได้มีการอนุญาตให้สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) กำหนดราคาให้เป็นไปในทางเดียวกันเพื่อสะดวกในการเชื่อมต่อข้อมูลกับสายการบินอื่น แต่ต่อมาได้ยกเลิกการอนุญาตในครั้งนั้น ทำให้ถือได้ว่าไม่ได้มีการอนุญาตให้กำหนดราคาใดๆ ในธุรกิจสายการบิน ถึงแม้จะเป็นการกำหนดแนวทางด้านราคาของสายการบินจากสมาคมระดับโลกอย่าง IATA แต่ก็เป็นการกระทำที่เข้าข่ายกฎหมายต้องห้ามกระทำ และจากกรณีที่มีการร่วมกันกำหนดราคาของสายการบิน ทำให้ศึกษาคดีที่เกิดขึ้นจากประเทศสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรปถึงการกระทำดังกล่าวที่เข้าข่ายผิดกฎหมายการต่อต้านการผูกขาดของแต่ละประเทศ

จากการศึกษาวิเคราะห์หลักกฎหมายของการแข่งขันทางการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ได้บัญญัติถึงพฤติกรรมที่มีการร่วมกันในเรื่องใดก็ตามที่ส่งผลต่อการผูกขาด หรือการลดการแข่งขัน หรือการจำกัดสิทธิการแข่งขันของธุรกิจ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อคนในประเทศ จะถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย พฤติกรรมที่มีการร่วมกันกำหนดราคาของธุรกิจการบิน โดยเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับราคาของสินค้าหรือบริการ เป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ใช้บริการทั้งในประเทศและนอกประเทศ แม้การตกลงร่วมกันจะเป็นการกระทำที่ร่วมกันของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งจัดได้ว่าเป็นสมาคมธุรกิจการบินขนาดใหญ่ของโลกที่มีสมาชิกสายการบินชั้นนำจากทั่วโลกมากกว่าร้อยละ 80 เป็นสมาชิก จากการศึกษาคดีของทั้งสองประเทศต่างพิพากษาให้การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่กฎหมายห้ามไว้ ถึงแม้จะเป็นการกำหนดราคาจากสมาคมที่ไม่ได้เป็นผู้ประกอบธุรกิจก็ตาม ไม่ได้รับการยกเว้นให้กระทำการใดๆ ที่ขัดต่อหลักกฎหมาย

โดยเจตนารมณ์ของกฎหมายการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 เพื่อเป็นเครื่องมือในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ประกอบธุรกิจในตลาดไม่ให้กระทำการที่อาจเป็นการทำลายการแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นไปตามกลไกตลาดและไม่เป็นธรรมในการแข่งขันกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมกันกระทำการดังกล่าว และพฤติกรรมที่มีผลกระทบต่อผู้บริโภค โดยกฎหมายการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยได้กำหนดพฤติกรรมหรือการกระทำที่ห้ามไม่ให้ปฏิบัติที่จะส่งผลต่อตลาดธุรกิจและความเป็นธรรมในการแข่งขันทางการค้า ส่งเสริมให้เกิดความเป็นธรรมในการแข่งขัน เนื่องจากการแข่งขันทางการตลาดจะช่วยพัฒนาสินค้าหรือบริการให้มีความก้าวหน้าทั้งทางด้านเทคโนโลยีหรือ

คุณภาพมากยิ่งขึ้น ไม่ให้เกิดการเอารัดเอาเปรียบจากการร่วมมือตกลงกันในเรื่องราคา การร่วมมือกันกำหนดราคาจึงถือเป็นพฤติกรรมที่ร้ายแรงที่กฎหมายการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยได้ห้ามไม่ให้กระทำ และถึงแม้ปัจจุบันจะบังคับใช้พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 แต่เนื้อหาที่เกี่ยวข้องในเรื่องพฤติกรรมร้ายแรงและไม่ร้ายแรงยังคงมีอยู่ในกฎหมายฉบับนี้ แสดงให้เห็นว่าเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 ยังสามารถนำมาใช้ได้อยู่ในกฎหมายฉบับปัจจุบัน ถือได้ว่าเป็นเนื้อหาในพฤติกรรมร้ายแรงและไม่ร้ายแรงเป็นใจความสำคัญของกฎหมายนี้

ในประเทศไทยธุรกิจการบินมีธุรกิจการบินทั้งของเอกชนและของรัฐวิสาหกิจ โดยสายการบิน การบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้กระทรวงคมนาคม ตามกฎหมายการแข่งขันทางการค้าอยู่ในธุรกิจที่ได้รับการยกเว้นตามมาตร 4 (2) ทำให้การบินไทยสามารถกระทำการที่อาจส่งผลต่อการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดสิทธิของธุรกิจการบินได้ เกิดความไม่ยุติธรรมต่อสายการบินอื่นที่ต้องมีการแข่งขันกันภายใต้กฎหมายการแข่งขันทางการค้า ในประเทศสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรปไม่ได้มีข้อยกเว้นให้รัฐวิสาหกิจกระทำการดังกล่าวได้ มีการบังคับใช้กฎหมายกับทุกธุรกิจ รวมถึงบังใช้กับสมาคมหรือองค์กรทั้งที่มีข้อตกลงเป็นสัญญา หรือมีผลในการบังคับให้ปฏิบัติตามหรือไม่ได้บังคับให้ปฏิบัติตามต่างก็อยู่ภายใต้กฎหมายการต่อต้านการผูกขาดนี้ด้วย

5.2 ข้อเสนอแนะ

ธุรกิจสายการบินต่อการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย ถือเป็นหนึ่งในธุรกิจสำคัญที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจโดยรวม และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน และให้กลไกตลาดได้ทำหน้าที่ในการแข่งขันทางการค้าได้อย่างสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอเสนอแนะการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้นในการบังคับใช้กฎหมายและเพื่อให้มีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง โดยได้เสนอแนะจำนวน 3 ข้อ ดังนี้

1. ข้อยกเว้นของกฎหมาย

เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ใช้บังคับ ได้มีข้อยกเว้นในการบังคับใช้กฎหมายต่อรัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นๆ ของรัฐ ผู้วิจัยเห็นว่าไม่ควรได้รับการยกเว้นในการบังคับใช้ต่อหน่วยงานของรัฐที่เป็นรัฐวิสาหกิจ จึงขอเสนอให้ธุรกิจต่างๆ อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าเช่นเดียวกัน ไม่มีข้อยกเว้นที่

จะจำกัดเสรีในการแข่งขัน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันโดยเท่าเทียมกันทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ ทั้งนี้จะเป็นส่วนช่วยส่งเสริมให้หน่วยงานของรัฐมีการพัฒนาศักยภาพในการทำงานและการบริหารจัดการองค์กรเพิ่มมากขึ้น และยังเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคเมื่อเกิดการแข่งขันที่เสรีของทั้งเอกชนและภาครัฐ

2. การรวมตัวของกลุ่ม

แม้ว่าพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 จะรวมถึงธุรกิจทุกประเภท ยกเว้นที่กฎหมายได้กำหนดในมาตรา 4 ยกเว้นการใช้บังคับกับ 4 กลุ่มด้วยกัน แต่ผู้วิจัยเห็นว่ายังไม่คลอบคลุมถึงสมาคม องค์กร หรือการจัดตั้งกลุ่มไม่ว่าประเภทใดๆ ที่ชัดเจน เนื่องจากหากตีความโดยใช้บังคับกับธุรกิจต่างๆ แต่สมาคมหรือองค์กรอาจไม่เกี่ยวกับธุรกิจโดยตรง หรือมีส่วนได้เสียในธุรกิจนั้น จึงขอเสนอให้ใช้บังคับรวมถึง สมาคม องค์กร หรือการจัดตั้งกลุ่มไม่ว่าประเภทใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ใด ทั้งที่แสวงหากำไรและไม่แสวงหากำไร ไม่ว่าจะมีระเบียบในการเป็นสมาชิกและไม่มีระเบียบในการเป็นสมาชิก รวมถึงข้อบังคับที่ต้องปฏิบัติตาม หรือไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม แต่หากมีการกระทำใดๆ ที่ขัดต่อกฎหมายก็ให้ถือว่ามีความผิดด้วย โดยไม่พิจารณาถึงการมีส่วนได้ส่วนเสียหรือไม่ ให้อยู่ภายใต้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าทั้งสิ้น เพื่อป้องกันการใช้สมาคม องค์กร หรือกลุ่มในการกระทำการใดๆ ที่ขัดต่อกฎหมาย

3. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในธุรกิจการบิน เนื่องจากมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ถือเป็นกฎหมายเฉพาะที่ดูแลธุรกิจการบิน แต่ยังไม่มีการกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับการแข่งขันทางการค้า ขอเสนอให้กฎหมายการเดินอากาศเพิ่มการบังคับใช้ในเรื่องการแข่งขันทางการค้ารวมไปด้วย เพื่อให้การแข่งขันทางการค้าของธุรกิจการบินเข้าข้อยกเว้น มาตรา 4 (4) ของพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 25560 ที่มีการยกเว้นการใช้บังคับกับธุรกิจที่มีกฎหมายเฉพาะกำกับดูแลในเรื่องการแข่งขันทางการค้า ทำให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินการและการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

หนังสือ

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. ธุรกิจการบิน (Airline Business). พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือท่องเที่ยวไทย, 2551.

พรนพ พุกกะพันธ์. ธุรกิจการบิน Airline Business. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

ศักดา ธนิตกุล. คำอธิบายและกรณีศึกษาพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

สถาบันนโยบายสังคมและเศรษฐกิจ. โครงการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายการแข่งขันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และไทย (การศึกษาทางด้านกฎหมาย) เสนอต่อกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์. (2542).

วิทยานิพนธ์/งานวิจัย

ณัฐญา สวัสดิ์พูน. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการแข่งขันทางการค้า : ศึกษาเฉพาะกรณีการบังคับใช้พฤติกรรมการผูกขาดและลดการแข่งขัน. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, พ.ศ. 2543.

ตรีนุช ฉัตรมหาสุวรรณ. การร่วมกันกำหนดราคากับโครงการลดหย่อนผ่อนโทษเปรียบเทียบ. เอกัตศึกษาปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2553.

ศิริวรรณ เจียมใจไพบูลย์. ประเด็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดราคาขายปลีกน้ำตาลทรายในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , พ.ศ. 2554.

สิรโสภณ สุวรรณโสภณ. การขึ้นราคาขนานกันในตลาดผู้แข่งขันน้อยราย ภายใต้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย. เอกัตศึกษาปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559.

เอกสาร

ประกาศหลักเกณฑ์หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศ. กรมการบินพลเรือน(2553).

พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558. ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 132, ตอนที่ 95 (1 ตุลาคม 2558)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497. ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 71, ตอนที่ 58 (14 กันยายน 2497)

พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542. ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 116, ตอนที่ 22 (31 มีนาคม 2542).

พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560. ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 134, ตอนที่ 70 (2 กรกฎาคม 2560).

วารสาร

วัฒนศักย์ เสือเอี่ยม. กฎหมายป้องกันการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมของสหรัฐอเมริกา ผลกระทบต่อผู้ประกอบธุรกิจไทย. Competition Focus มองโลกแข่งขัน 36(2015).

สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า. ความร่วมมือ ด้านการกำกับการแข่งขันทางการค้า. มองโลกแข่งขัน 43(2016).

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. กฎถิ่นกำเนิดสินค้าภายใต้ข้อตกลงเขตเศรษฐกิจยุโรป (EEA Agreement Protocol 4 on Rules of Origin) [ออนไลน์]. 2555. แหล่งที่มา: http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/EEA.pdf [เข้าถึงเมื่อ 15 เมษายน 2561]

ข้อมูลในการส่งออกและนำเข้า. ค่าระวางสินค้าสำหรับการขนส่งทางอากาศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://thaiforeigntrade.blogspot.com/2012/03/blog-post_13.html [เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2561]

คลังสินค้าภายในประเทศ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). อัตราค่าระวาง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.oocities.org/thaicargo/domestic/freightset.htm [เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2561]

ฐานเศรษฐกิจ. การเติบโตของธุรกิจการบินฯโอกาสบนความท้าทายของไทย [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: http://www.thansettakij.com/content/102184 [เข้าถึงเมื่อ 5 มีนาคม 2561 วันที่ 29 กันยายน 2559]

เดือนเด่น นิคมบริรักษ์. พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://otcc.dit.go.th/wp-content/uploads/2017/09/2.pdf [เข้าถึงเมื่อ 24 เมษายน 2561]

นัทวิช แสนสากล และคณะ. สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: https://prezi.com/er0msahpufsw/international-air-transport/ [เข้าถึงเมื่อ 20 มีนาคม 2561]

นิตยสารผู้จัดการ. สตาร์ อัลไลแอนซ์ เมื่อคู่แข่งต้องมาเป็นพันธมิตร [ออนไลน์]. 2543. แหล่งที่มา: http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=687 [เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2561 วันที่ มิถุนายน 2543]

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). อัตราค่าระวาง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.oocities.org/thaicargo/domestic/freightset.htm [เข้าถึงเมื่อ 21 เมษายน 2561]

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. 20 ปี "สตาร์ อัลไลแอนซ์" เชื่อมโยง People and Cultures [ออนไลน์]. 2560. แหล่งที่มา: https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1495085954 [เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2561 วันที่ 19 พฤษภาคม 2560]

ศาลแขวงแห่งสหรัฐอเมริกา แขวงแคลิฟอร์เนียเหนือ. คุณอาจได้รับผลประโยชน์จากเงินค่ายอมความแบบกลุ่ม [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://airlinesettlement.com/thai/Portals/0/Documents/LF-Thai.pdf [เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2561]

สมาคมผู้เลี้ยงสุกรแห่งชาติ. กฎหมายการแข่งขันทางการค้ากับการค้าที่เป็นธรรม [ออนไลน์]. 2558. แหล่งที่มา: https://www.swinethailand.com/15488029/%E0%B8%81%E0%B8%8E%E0%B8%AB%E0%B8%A1%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B9%81%E0%B8%82%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%82%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%84%E0%B9%89%E0

%B8%B2%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B9%80%E0%B8%9B%E0%B9%87%E0%B8%99%E0%B8%98%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%A1 [เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2561]

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน. สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๐ : ฉบับย่อ [Online]. Available from: http://www.catc.or.th/2015/attachments/file/year2560/0160.pdf [10 มกราคม 2561.

สำนักข่าวอินโฟเควสท์. IATA คาดธุรกิจสายการบินยังเติบโตสดใสในปี 2561 [ออนไลน์]. 2561. แหล่งที่มา: http://www.ryt9.com/s/iq29/2766540 [เข้าถึงเมื่อ 15 มีนาคม 2561 วันที่ 12 มกราคม 2561]

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. วิสัยทัศน์และพันธกิจ [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: https://www.caat.or.th/th/archives/20439 [เข้าถึงเมื่อ 15 เมษายน 2561 วันที่ 30 สิงหาคม 2559]

สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า. ความร่วมมือ ด้านการกำกับการแข่งขันทางการค้า [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2561. แหล่งที่มา: http://otcc.dit.go.th/wp-content/uploads/2016/04/43.pdf

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. บทบาทสนามบินต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.nesdb.go.th/suvarnabhumi/articles_center/role_of_airport%20-%20suwat_dr/role_of_airport.htm [เข้าถึงเมื่อ 10 มกราคม 2561]

สำนักส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า. รัฐวิสาหกิจ : กฎหมายการแข่งขันทางการค้า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://otcc.dit.go.th/pdf/know24.pdf [เข้าถึงเมื่อ 12 เมษายน 2561 วันที่ 24 ธันวาคม 2557]

อานันท์ เกียรติสารพิภพ. การผูกขาดและการแข่งขันที่เป็นธรรม: การปฏิรูปกฎหมายแข่งขันทางการค้า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=31560 [เข้าถึงเมื่อ 12 เมษายน 2561]

AVIA.PRO. IATA สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: http://avia-th.com/blog/iata [เข้าถึงเมื่อ 16 มีนาคม 2561 วันที่ 3 มกราคม 2559]

BookingWiz. สายการบินชั้นนำ สายการบินสัญชาติไทย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://www.bookingwiz.co.th/airlinesdirectory [เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2561]

Cathay Pacific Airways Limited. ราคาบัตรโดยสาร [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://www.cathaypacific.com/cx/th_TH/travel-information/oneworld/fare-products.html [เข้าถึงเมื่อ 14 เมษายน 2561]

EVA AIR. การสะสมไมล์ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.evaair.com/th-th/infinity-mileagelands/earning-mileage/star-alliance-partners/important-information/ [เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2561]

SDTY tour. สายการบิน Thai Lion Air [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.sdty-tour.com/%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9A%E0%B8%B4%E0%B8%99-orient-thai-airlines/ [เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2561]

Thai Institute Of Directors. มิติใหม่ของกฎหมายแข่งขันทางการค้าในประเทศไทย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.stern.nyu.edu/networks/ShermanClaytonFTC_Acts.pdf [เข้าถึงเมื่อ 25 เมษายน 2561]

Thai Publica. เจาะขุมอำนาจการเมือง-เครือข่ายข้าราชการ ครอบงำธุรกิจพลังงาน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://thaipublica.org/2012/08/the-dominant-political-power-and-network-officials/ [เข้าถึงเมื่อ 12 เมษายน 2561 วันที่ 19 สิงหาคม 2555]

voathai. ผู้โดยสารเที่ยวบินข้ามแปซิฟิกอาจได้เงินชดเชยจากการฟูองร้องสายการบินหลายแห่งเรื่องการกำหนดค่าตั๋ว [ออนไลน์]. 2015. แหล่งที่มา: https://www.voathai.com/a/asian-pacific-airlines-suits/2686489.html [เข้าถึงเมื่อ 2 พฤษภาคม 2561]

ภาษาอังกฤษ

Document

Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport. Official Journal (2002): 2-3.

AREA, A. O. T. E. E. "Eea Agreement." 19, 2016.

CONSOLIDATED VERSION OF THE TREATY ON THE FUNCTIONING OF THE EUROPEAN UNION. "Official Journal of the European Union." 88-89, 2010.

"In Re Air Cargo Shipping Services Antitrust Litigation.". United States District Court, 2014.

Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Article 81 of the Treaty [2003] OJ L1/1 Article 7(1).

Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Article 81 of the Treaty Article 23(2) – 23(3).

Guidelines on the method of setting fines imposed pursuant to Article 23(2)(a) of Regulation No 1/2003 [2006] OJ C210/2 Section 28-29

Case COMP/AT.39258 Re Airfreight [2010] C.M.L.R. 52

Case 600/11 Schenker AG v Commission [2012] ECR 1

Case 122/16 British Airways Plc. v European Commission [2018] C.M.L.R. 64

Website

FEDERAL TRADE COMMISSION. Price Fixing [Online]. Available from: https://www.ftc.gov/tips-advice/competition-guidance/guide-antitrust-laws/dealings-competitors/price-fixing [12 April 2018.

Intelligent Communication Systems India Limited. Role of Iata (the International Air Transport Association) [Online]. Available from: https://www.vskills.in/certification/tutorial/international-logistics/role-of-iata-the-international-air-transport-association/ [13 January 2018.

International Air Transport Association. Ata's Corporate Governance Structure [Online]. Available from: http://www.iata.org/about/Pages/corporate-structure.aspx [21 April 2018.

International Air Transport Association. Current Airline Members [Online]. 2017. Available from: http://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx [20 April 2018.

International Air Transport Association. The Founding of Iata [Online]. Available from: http://www.iata.org/about/pages/history.aspx [10 January 2018.

International Air Transport Association. Iata's Corporate Governance Structure [Online]. Available from: http://www.iata.org/about/Pages/corporate-structure.aspx [29 April 2018.

International Air Transport Association. International Air Transport Association About Us [Online]. Available from: http://www.iata.org/about/pages/index.aspx [25 April 2018.

International Air Transport Association. Policy Value of Aviation [Online]. Available from: http://www.iata.org/policy/promoting-aviation/Pages/index.aspx [5 March 2018.

Middle East Airlines. Skyteam About Us [Online]. Available from: https://www.mea.com.lb/english/about-us/SkyTeam [14 March 2018.

Oneworld. Member Airlines [Online]. Available from: https://www.oneworld.com/member-airlines/overview [15 March 2018.

SKYTEAM. Join One Program and Enjoy the Benefits of 20 [Online]. Available from: https://www.skyteam.com/en/frequent-flyers/ [10 April 2018.

SkyTeam. Skyteam Airline Alliance [Online]. Available from: https://www.skyteam.com/en/about/ [15 March 2018.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

The Sherman Antitrust Act (1890)

http://www.stern.nyu.edu/networks/ShermanClaytonFTC_Acts.pdf

Section 1. Trusts, etc., in restraint of trade illegal; penalty

Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy, in restraint of trade or commerce among the several States, or with foreign nations, is declared to be illegal. Every person who shall make any contract or engage in any combination or conspiracy hereby declared to be illegal shall be deemed guilty of a felony, and, on conviction thereof, shall be punished by fine not exceeding $10,000,000 if a corporation, or, if any other person, $350,000, or by imprisonment not exceeding three years, or by both said punishments, in the discretion of the court.

Section 2. Monopolizing trade a felony; penalty

Every person who shall monopolize, or attempt to monopolize, or combine or conspire with any other person or persons, to monopolize any part of the trade or commerce among the several States, or with foreign nations, shall be deemed guilty of a felony, and, on conviction thereof, shall be punished by fine not exceeding $10,000,000 if a corporation, or, if any other person, $350,000, or by imprisonment not exceeding three years, or by both said punishments, in the discretion of the court.

Section 7. "Person" or "persons" defined

The word "person", or "persons", wherever used in sections 1 to 7 of this title shall be deemed to include corporations and associations existing under or authorized by the laws of either the United States, the laws of any of the Territories, the laws of any State, or the laws of any foreign country.

ภาคผนวก ข.

CONSOLIDATED VERSION OF THE TREATY ON THE FUNCTIONING OF THE EUROPEAN UNION30.3.2010 https://e-justice.europa.eu/fileDownload.do?id=a98cdff1-1266-4206-9804-c8a8631a0cfb

Chapter I

RULES ON COMPETITION

Article 101

(ex Article 81 TEC)

1. The following shall be prohibited as incompatible with the internal market: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market, and in particular those which:

(a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;

(b) limit or control production, markets, technical development, or investment;

(c) share markets or sources of supply;

(d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

— any agreement or category of agreements between undertakings,

— any decision or category of decisions by associations of undertakings,

— any concerted practice or category of concerted practices,

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

(a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;

(b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

Article 102

(ex Article 82 TEC)

Any abuse by one or more undertakings of a dominant position within the internal market or in a substantial part of it shall be prohibited as incompatible with the internal market in so far as it may affect trade between Member States.

Such abuse may, in particular, consist in:

(a) directly or indirectly imposing unfair purchase or selling prices or other unfair trading conditions;

(b) limiting production, markets or technical development to the prejudice of consumers;

(c) applying dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(d) making the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

Article 103

(ex Article 83 TEC)

1. The appropriate regulations or directives to give effect to the principles set out in Articles 101 and 102 shall be laid down by the Council, on a proposal from the Commission and after consulting the European Parliament.

2. The regulations or directives referred to in paragraph 1 shall be designed in particular:

(a) to ensure compliance with the prohibitions laid down in Article 101(1) and in Article 102 by making provision for fines and periodic penalty payments;

(b) to lay down detailed rules for the application of Article 101(3), taking into account the need to ensure effective supervision on the one hand, and to simplify administration to the greatest possible extent on the other;

(c) to define, if need be, in the various branches of the economy, the scope of the provisions of Articles 101 and 102;

(d) to define the respective functions of the Commission and of the Court of Justice of the European Union in applying the provisions laid down in this paragraph;

(e) to determine the relationship between national laws and the provisions contained in this Section or adopted pursuant to this Article.

Article 104

(ex Article 84 TEC)

Until the entry into force of the provisions adopted in pursuance of Article 103, the authorities in Member States shall rule on the admissibility of agreements, decisions and concerted practices and on abuse of a dominant position in the internal market in accordance with the law of their country and with the provisions of Article 101, in particular paragraph 3, and of Article 102.

Article 105

(ex Article 85 TEC)

1. Without prejudice to Article 104, the Commission shall ensure the application of the principles laid down in Articles 101 and 102. On application by a Member State or on its own initiative, and in cooperation with the competent authorities in the Member States, which shall give it their assistance, the Commission shall investigate cases of suspected infringement of these principles. If it finds that there has been an infringement, it shall propose appropriate measures to bring it to an end.

2. If the infringement is not brought to an end, the Commission shall record such infringement of the principles in a reasoned decision. The Commission may publish its decision and authorise Member States to take the measures, the conditions and details of which it shall determine, needed to remedy the situation.

3. The Commission may adopt regulations relating to the categories of agreement in respect of which the Council has adopted a regulation or a directive pursuant to Article 103(2)(b).

Article 106

(ex Article 86 TEC)

1. In the case of public undertakings and undertakings to which Member States grant special or exclusive rights, Member States shall neither enact nor maintain in force any measure contrary to the rules contained in the Treaties, in particular to those rules provided for in Article 18 and Articles 101 to 109.

2. Undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest or having the character of a revenue-producing monopoly shall be subject to the rules contained in the

Treaties, in particular to the rules on competition, in so far as the application of such rules does not obstruct the performance, in law or in fact, of the particular tasks assigned to them. The development of trade must not be affected to such an extent as would be contrary to the interests of the Union.

3. The Commission shall ensure the application of the provisions of this Article and shall, where necessary, address appropriate directives or decisions to Member States.

ภาคผนวก ค.

AGREEMENT ON THE EUROPEAN ECONOMIC AREA

http://ec.europa.eu/competition/international/multilateral/eea_agreemt_comp.pdf

Chapter 1

RULES APPLICABLE TO UNDERTAKINGS

Article 53

1. The following shall be prohibited as incompatible with the functioning of this Agreement: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Contracting Parties and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the territory covered by this Agreement, and in particular those which:

(a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;

(b) limit or control production, markets, technical development, or investment;

(c) share markets or sources of supply;

(d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

- any agreement or category of agreements between undertakings;
- any decision or category of decisions by associations of undertakings;
- any concerted practice or category of concerted practices;

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

(a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;

(b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

Article 54

Any abuse by one or more undertakings of a dominant position within the territory covered by this Agreement or in a substantial part of it shall be prohibited as incompatible with the functioning of this Agreement in so far as it may affect trade between Contracting Parties. Such abuse may, in particular, consist in:

(a) directly or indirectly imposing unfair purchase or selling prices or other unfair trading conditions;

(b) limiting production, markets or technical development to the prejudice of consumers;

(c) applying dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(d) making the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

Article 55

1. Without prejudice to the provisions giving effect to Articles 53 and 54 as contained in Protocol 21 and Annex XIV of this Agreement, the EC Commission and the EFTA Surveillance Authority provided for in Article 108(1) shall ensure the application of the principles laid down in Articles 53 and 54.

The competent surveillance authority, as provided for in Article 56, shall investigate cases of suspected infringement of these principles, on its own initiative, or on application by a State within the respective territory or by the other surveillance authority. The competent surveillance authority shall carry out these investigations in cooperation with the competent national authorities in the respective territory and in cooperation with the other surveillance authority, which shall give it its assistance in accordance with its internal rules.

If it finds that there has been an infringement, it shall propose appropriate measures to bring it to an end.

2. If the infringement is not brought to an end, the competent surveillance authority shall record such infringement of the principles in a reasoned decision.

The competent surveillance authority may publish its decision and authorize States within the respective territory to take the measures, the conditions and details of which it shall determine, needed to remedy the situation. It may also request the other surveillance authority to authorize States within the respective territory to take such measures.

Article 56

1. Individual cases falling under Article 53 shall be decided upon by the surveillance authorities in accordance with the following provisions:

(a) individual cases where only trade between EFTA States is affected shall be decided upon by the EFTA Surveillance Authority;

(b) without prejudice to subparagraph (c), the EFTA Surveillance Authority decides, as provided for in the provisions set out in Article 58, Protocol 21 and the rules adopted for its implementation, Protocol 23 and Annex XIV, on cases where the turnover of the undertakings concerned in the territory of the EFTA States equals 33% or more of their turnover in the territory covered by this Agreement;

(c) the EC Commission decides on the other cases as well as on cases under (b) where trade between EC Member States is affected, taking into account the provisions set out in Article 58, Protocol 21, Protocol 23 and Annex XIV.

2. Individual cases falling under Article 54 shall be decided upon by the surveillance authority in the territory of which a dominant position is found to exist. The rules set out in paragraph 1(b) and (c) shall apply only if dominance exists within the territories of both surveillance authorities.

3. Individual cases falling under subparagraph (c) of paragraph 1, whose effects on trade between EC Member States or on competition within the Community are not appreciable, shall be decided upon by the EFTA Surveillance Authority.

4. The terms 'undertaking` and 'turnover` are, for the purposes of this Article,
defined in Protocol 22.

Article 57

1. Concentrations the control of which is provided for in paragraph 2 and which create or strengthen a dominant position as a result of which effective competition would be significantly impeded within the territory covered by this Agreement or a substantial part of it, shall be declared incompatible with this Agreement.

2. The control of concentrations falling under paragraph 1 shall be carried out by:

(a) the EC Commission in cases falling under Regulation (EEC) No 4064/89 in accordance with that Regulation and in accordance with Protocols 21 and 24 and Annex XIV to this Agreement. The EC Commission shall, subject to the review of the EC Court of Justice, have sole competence to take decisions on these cases;

(b) the EFTA Surveillance Authority in cases not falling under subparagraph (a) where the relevant thresholds set out in Annex XIV are fulfilled in the territory of the EFTAStates in accordance with Protocols 21 and 24 and Annex XIV. This is without prejudice to the competence of EC Member States.

Article 58

With a view to developing and maintaining a uniform surveillance throughout the European Economic Area in the field of competition and to promoting a homogeneous implementation, application and interpretation of the provisions of this Agreement to this end, the competent authorities shall cooperate in accordance with the provisions set out in Protocols 23 and 24.

Article 59

1. In the case of public undertakings and undertakings to which EC Member States or EFTA States grant special or exclusive rights, the Contracting Parties shall ensure that there is neither enacted nor maintained in force any measure contrary to the rules contained in this Agreement, in particular to those rules provided for in Articles 4 and 53 to 63.

2. Undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest or having the character of a revenue-producing monopoly shall be subject to the rules contained in this Agreement, in particular to the rules on competition, in so far as the application of such rules does not obstruct the performance, in law or in fact, of the particular tasks assigned to them. The development of trade must not be affected to such an extent as would be contrary to the interests of the Contracting Parties.

3. The EC Commission as well as the EFTA Surveillance Authority shall ensure within their respective competence the application of the provisions of this Article and shall, where necessary, address appropriate measures to the States falling within their respective territory.

Article 60

Annex XIV contains specific provisions giving effect to the principles set out in Articles 53, 54, 57 and 59.

ภาคผนวก ง.

Agreement between the European Community and the Swiss Confederation

on Air Transport

http://ec.europa.eu/competition/international/bilateral/switzerland2_en.pdf

Chapter I

Objectives

Article 1

1. This Agreement sets out rules for the Contracting Parties in the field of civil aviation.

These provisions are without prejudice to those contained in the EC Treaty and in particular to existing Community competences under the competition rules and the regulations of application of such rules, as well as under all relevant Community legislation listed in the Annex to this Agreement.

Article 8

1. The following shall be prohibited as incompatible with this Agreement: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between the Contracting Parties and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the territory covered by this Agreement, and in particular those which:

(a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;

(b) limit or control production, markets, technical development, or investment;

(c) share markets or sources of supply;

(d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

- any agreement or category of agreements between undertakings,
- any decision or category of decisions by associations of undertakings,
- any concerted practice or category of concerted practices,

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

(a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;

(b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

Article 9

Any abuse by one or more undertakings of a dominant position within the territory covered by this Agreement or in a substantial part of it shall be prohibited as incompatible with this Agreement insofar as it may affect trade between the Contracting Parties.

Such abuse may, in particular, consist in:

(a) directly or indirectly imposing unfair purchase or selling prices or other unfair trading conditions;

(b) limiting production, markets or technical development to the prejudice of consumers;

(c) applying dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;

(d) making the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

Article 10

All agreements, decisions and concerted practices, which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition, as well as abuses of a dominant position, which may only affect trade within Switzerland, shall be subject to Swiss law and remain under the competence of the Swiss authorities.

Article 11

1. The provisions of Articles 8 and 9 shall be applied and concentrations between undertakings shall be controlled by the Community institutions in accordance with Community legislation as set out in the Annex to this Agreement, taking into account the need for close cooperation between the Community institutions and the Swiss authorities.

2. The Swiss authorities shall rule, in accordance with the provisions of Articles 8 and 9, on the admissibility of all agreements, decisions and concerted practices as well as abuses of a dominant position concerning routes between Switzerland and third countries.

Article 12

1. In the case of public undertakings and undertakings to which EC Member States or Switzerland grant special or exclusive rights, the Contracting Parties shall ensure that there is neither enacted nor maintained in force any measure contrary to the rules contained in this Agreement.

2. Undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest or having the character of a revenue-producing monopoly, shall be subject to the rules contained in this Agreement, in particular to the rules on competition, insofar as the application of such rules does not obstruct the performance, in law or in fact, of the particular tasks assigned to them. The development of trade must not be affected to such an extent as would be contrary to the interests of the Contracting Parties.

Article 13

1. Save as otherwise provided in this Agreement, any aid granted by Switzerland or by an EC Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, insofar as it affects trade between Contracting Parties, be incompatible with this Agreement.

2. The following shall be compatible with this Agreement:

(a) aid having a social character, granted to individual consumers, provided that such aid is granted without discrimination related to the origin of the products concerned;

(b) aid to make good the damage caused by natural disasters or exceptional occurrences.

3. The following may be considered to be compatible with this Agreement:

(a) aid to promote the economic development of areas where the standard of living is abnormally low or where there is serious under-employment;

(b) aid to promote the execution of an important project of common European interest or to remedy a serious disturbance in the economy of a Contracting Party;

(c) aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest.

Article 14

The Commission and the Swiss authorities shall keep under constant review matters to which reference is made in Article 12 and all systems of aid existing respectively in the EC Member States and in Switzerland. Each Contracting Party shall ensure that the other Contracting Party is informed of any procedure initiated to guarantee respect of the rules of Articles 12 and 13 and, if necessary, may submit observations before any final decision is taken. Upon request by one Contracting Party, the Joint Committee shall discuss any appropriate measures required by the purpose and functioning of this Agreement.

ภาคผนวก จ.

DG Competition Consultation Paper

IATA Passenger Tariff Conferences

http://ec.europa.eu/competition/consultations/2001_iata_tariff_conferences/consultation_paper.pdf

Description of the Passenger Tariff Conferences provided by IATA

1. INTRODUCTION

1. Under Commission Regulation (EEC) No 1617/931 airlines within the Community benefit from a block exemption for consultations on scheduled passenger tariffs with the aim of facilitating interlining. The Commission is proposing to extend this block exemption for one year to 30 June 2002. The purpose of this consultation paper is to seek views on whether the tariff consultations in their current form meet the conditions for a further exemption under Article 81(3) after 2002 or whether the benefits secured by the tariff consultations (the ability for passengers to interline) could be secured by less restrictive means.

2. In practice, the exemption for passenger tariff consultations applies to the activities of just one organisation - the International Air Transport Association (IATA). This paper describes the IATA passenger tariff conferences and their perceived effects and assesses the various policy options open to the Commission in 2002. The paper ends with a series of questions to which interested parties are asked to respond.

Perceived advantages

8. The obvious advantage of the IATA passenger tariff conferences is that they enable passengers to buy interlining tickets for almost any journey within the EEA. Under the IATA system a passenger can go to any IATA airline or travel agent and buy a ticket involving any combination of IATA airlines on any route he likes. He can also buy a fully-flexible ticket allowing him to travel on any IATA member airline. This flexibility is particularly useful on thin routes where no one carrier or alliance operates more than a couple of services a day and where time-sensitive travellers therefore often want the option to travel out on one carrier and back on another.

9. The recent DG Transport and Energy consultation paper on air passenger rights included a question about the usefulness of the IATA multilateral interlining system and the response from both consumer groups and airline representatives was that travellers value multilateral

interlining.. Studies carried out for the Commission in 1998 showed that the number of passengers within the EU who interline is relatively high. Around 30% of all intra-EU passengers have a ticket allowing some form of interlining, and around 10% have a ticket allowing fullyflexible interlining (although only a very small percentage of these actually use that flexibility).

10. The other advantage of the IATA tariff conferences is that they ensure that all participating IATA members can interline with each other at a given price and that smaller airlines are not refused interlining opportunities by larger carriers so long as both participate in the tariff conferences. It is often argued that the tariff conferences are more important for smaller carriers than for larger airlines because without them smaller airlines would find it difficult to offer passengers onward connections or a high number of frequencies per day (particularly important for business travellers).

11. The DG Competition does not question the value of interlining per se. But in considering whether the passenger tariff conferences qualify for exemption under Article 81(3) we have to consider whether the same or similar benefits could be secured by a less restrictive system.

12. Even with the tariff conferences in place, interlining based on IATA tariffs is not the only interlining product available to consumers. The 30% of passengers mentioned above who had a ticket allowing interlining almost certainly included a large proportion with non-IATA tickets. One large travel agent told DG Competition informally that although around 40% of the tickets they sell allow some form of interlining only around 8% are at IATA rates.

13. Non-IATA interlining is known as "club" or "bilateral" interlining. It is based on commercial agreements between carriers. Revenue is usually divided either on tby each carrier setting a "wholesale" price (a fixed price for each interlining passenger carried, independent of the fare they were charged) or by each carrier

receiving a fixed percentage of the fare paid by the passenger. So long as bilateral interline agreements do not involve retail price coordination they are treated as technical cooperation under Commission Regulation 3975/97 and as such are not caught by Art 81(1). Agreements which include price coordination

are generally part of wider airline alliances and are subject to approval by the Commission.

14. Bilateral agreements are the basis for all interlining in the US and are becoming increasingly important in the EU with the growth of alliances. Bilateral interlining is always cheaper than IATA interlining, meaning that carriers which rely on IATA interlining will be uncompetitive on routes where others have

concluded bilateral agreements.

Exemption with conditions

26. An alternative to ending the exemption for the passenger tariff conferences altogether would be to grant an exemption but at the same time impose modifications to limit the system's restrictive effects. DG Competition has considered a number of options in this respect.

27. Clarification that IATA tariffs should be used only for calculating compensation between airlines not as the automatic price for the consumer

IATA say that the tariffs set in their conferences are not recommendations for passenger fares but only for the rates airlines should use in calculating how much they should charge each other for interlining. Airlines remain free to sell interlining tickets for less than the IATA fare for a given route, provided they still pay other airlines the pro-rated amount of the full IATA fare. In practice, however, all airlines seem to charge IATA rates for interlining tickets, making exceptions only for corporate customers and agents with whom they have special relationships. If IATA clarified that airlines were not obliged to charge IATA fares to interlining passengers nor to print these fares on tickets or publish them on CRSs then this should increase potential competition on all routes.

28. Exemption only for consultations on business and full economy fares

Discussion with airlines suggests that IATA "special" fares (APEX etc.) are little used since they are uncompetitive with carriers' fares and with charter and budget airlines. They exist for only around 10% of EU routes. We could either end the exemption for consultations on these cheaper fares altogether or limit it to city pairs where no on-line service exists. This would at least prevent airlines using IATA fares as a reference for their entire tariff structure. Smaller regional carriers will probably have views about such a change since at present they tend to make more use of IATA special fares.

29. Obligation for all airlines to offer their own flexible business ticket on all routes

If carriers' own business fares were available on all routes business travellers would be able to see clearly how much they were paying for the flexibility offered by IATA fully-interlinable tickets and to judge for themselves whether this was worthwhile. However, it is difficult to judge whether obliging airlines

to offer such fares on all routes would have much impact. The routes where carriers' own business class tickets do not exist already are presumably also those on which there is little

competition and there would therefore be little incentive for airlines to set their own business fares significantly lower than IATA fares.

30. Restrictions on participation in tariff consultations as part of alliance and merger remedies

This has been used by the US authorities in transatlantic alliance cases – alliance members are prohibited from taking part in IATA tariff consultations on the routes on which they cooperate. The aim is to ensure that any reduction in competition as a result of an alliance is offset by an increase in competition

between different alliances. DG Competition could adopt the same approach in imposing remedies in intra-EU alliances and mergers.