



ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าธุรกิจการบินในประเทศไทย: ศึกษากรณีเปรียบเทียบการกำหนดราคาตั๋วโดยสารของประเทศอินโดนีเซียและประเทศไทย

Problems Related to the Law on Competition in airline industry in Thailand: A Case study of comparison of ticket price fixing between Indonesia and Thailand.

นพพรศิริ เหลืองงาม<sup>1</sup>

<sup>1</sup>คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000

\*Email : Noppl8533@gmail.com

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาเกี่ยวกับความสำคัญกับธุรกิจการบินของประเทศไทยโดยศึกษาปัญหาในประเด็นการกำหนดราคาตั๋วโดยสาร รวมถึงศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการแข่งขันทางการค้าธุรกิจสายการบิน เปรียบเทียบกับธุรกิจการบินของประเทศอินโดนีเซีย รวมถึงการควบคุมกำกับดูแลโครงสร้าง ตามพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 และร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. ...

จากการศึกษาพบว่า ปัญหาภายหลังการเปิดเสรีธุรกิจการบินของไทยเมื่อเปรียบประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายและสภาพการแข่งขันในตลาดของไทยยังห่างไกลจากการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ดังนั้นควรกำหนดให้กิจการของรัฐอยู่ภายใต้ของพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 รวมถึงผลักดันร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. ... เนื่องจากปัจจุบันธุรกิจการบินไม่อยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ส่งผลให้ธุรกิจการบินได้รับการยกเว้นในความรับผิด ประกอบกับเห็นควรยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 เนื่องจากเป็นกฎหมายเก่าที่ไม่เน้นการแข่งขันและการเข้าสู่ตลาด และรัฐควรวางวิธีป้องกันพฤติกรรมกำหนดราคาตั๋วโดยสารอันเกี่ยวกับการผูกขาดการตลาดและการแข่งขันธุรกิจที่ไม่ยุติธรรม

**คำสำคัญ:** กฎหมายการแข่งขันทางการค้า, ธุรกิจการบินในประเทศไทย, กำหนดราคาตั๋วโดยสาร, ธุรกิจการบินประเทศอินโดนีเซีย

ABSTRACT

This thesis has an objective. To study the importance of the Thai aviation industry. By studying the issue of ticket pricing. Include studies on competitive behavior of the airline business. Compared to the Indonesian aviation industry. Include structural supervision control. According to the Competition Act, BE 2542 and Civil Aviation Act BE ...

According to studies, it has been found that After the liberalization of Thai aviation business, Indonesia At present, the law enforcement and competition in the Thai market still far from free and fair competition. Therefore, state-owned enterprises should be subject to the Competition Act of 2017. Including pushing the draft Civil Aviation Act BE ... because current aviation business is not subject to this Act. As a result, the airline business is excluded in liability. In addition, the abolition of the Announcement of the Revolutionary Organization No. 58 BE 2515 Because it is an old law that does not focus on competition and entry into the market and the state should find ways to prevent ticket pricing behavior related to marketing monopoly and unfair business competition.

**Keywords:** Law on Competition, airline industry in Thailand, Indonesian Aviation Business

## 1. บทนำ

เนื่องจากประเทศไทยนั้นเป็นศูนย์กลางในด้าน การท่องเที่ยวแห่งอาเซียน ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยได้มีการขยายธุรกิจด้านการบินเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาภายในประเทศ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ที่เติบโตอย่างรวดเร็วจากการเปิดเสรีน่านฟ้าของอาเซียน ซึ่งมีนโยบายพัฒนาคมนาคมทางอากาศ คือ การขยายตัวเชิงปริมาณและคุณภาพของสายการบินใหม่ๆ ในอาเซียน สมาชิกอาเซียนได้ลงนามเห็นชอบในหลักการของความตกลงพหุภาคีว่าด้วยสิทธิทางพาณิชย์เกี่ยวกับบริการเดินอากาศที่ไม่มีกำหนดประจำระหว่างประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services among the Association of South-East Asian Nation) (ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, 2545). ซึ่งลักษณะของระบบเศรษฐกิจเสรีนิยมสังคมนิยมได้คิดค้นระบบเศรษฐกิจเพื่อตอบสนององกิจการกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจของตนเองหลากหลายรูปแบบ ซึ่งระบบเศรษฐกิจสำคัญของโลก ได้แก่ ระบบเศรษฐกิจสังคมนิยม และระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม ระบบเศรษฐกิจทั้ง 2 แบบมีความแตกต่างกัน สั้นเชิง กล่าวคือระบบเศรษฐกิจสังคมนิยมเน้นการรวบรวมศูนย์การผลิตไว้ส่วนกลาง รัฐเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิต ขณะที่ระบบเศรษฐกิจเสรีนิยมเน้นการให้เสรีและอิสระกับเอกชนในการผลิตสินค้าและเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิต การที่จะผลิตสินค้าใด ๆ ก็ตามรัฐจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยว โดยปล่อยให้ เป็นกลไกราคาและการแข่งขันในตลาดเป็นเครื่องตัดสิน (จิรติกาล สุริยะ, 2556). ประเภทของการกำกับดูแลการบินพลเรือน เมื่อรัฐบาลมีความประสงค์ที่จะควบคุมธุรกิจสายการบินแล้ว รัฐต้องมีการวางแผนหรือหลักเกณฑ์ที่จะบังคับใช้แก่สายการบินให้ปฏิบัติตามเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ซึ่งสามารถแบ่งหลักเกณฑ์การควบคุมของรัฐได้ ดังต่อไปนี้

1. การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ (Economic Regulation) โดยประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ให้อำนาจแก่องค์กรต่างๆ ในส่วนของการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ดังนี้ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548).

2. กระทรวงคมนาคม โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ทำหน้าที่รักษาการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามมาตรา 6 ที่บัญญัติไว้ว่า “ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้ง

พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้ 2. การกำกับดูแลด้านอื่น (Non-Economic Regulation) การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Regulation) ในธุรกิจสายการบินรัฐบาลจะให้ความสำคัญทั้งความปลอดภัยของประเทศ และความปลอดภัยของประชาชนเป็นอันดับแรก โดยเห็นว่า การกำกับดูแลความปลอดภัยที่ไม่มีสิทธิประสิทธิภาพ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการเองหรือบุคคลที่สามภาคพื้นดิน และส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศ รวมถึงสายการบินเองด้วย ดังนั้น เพื่อให้สายการบินสร้างความมั่นใจว่า เมื่อมีการใช้บริการสายการบินของเขาแล้วจะได้รับการบริการที่มีความปลอดภัย รัฐจึงมีหน้าที่ควบคุมโดยให้ผู้ประกอบการทุกรายจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อให้บริการเพื่อให้บริการของสายการบินทุกสายจะเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ และรัฐก็ต้องควบคุมผู้ผลิตอากาศยานที่จะทำการบิน ให้ผลิตเครื่องบินที่มีความปลอดภัยสูงตามมาตรฐานที่กำหนดและมีเครื่องช่วยในการเดินทางบนอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ หลักเกณฑ์การบินภายในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยมอบอำนาจต่าง ๆ ให้แก่องค์กรกำกับดูแล ดังต่อไปนี้

3. กระทรวงคมนาคม โดยอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้แต่งตั้งให้บริการให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรคท้าย ซึ่งส่วนมากจะมีการแต่งตั้งให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการกำกับดูแล และรักษาความปลอดภัยในการเดินอากาศ

4. คณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย และพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัย แผนนิรภัยในกิจกรรมการบินภายในรัฐ รวมถึงกำหนดสิ่งที่ต้องการ หน้าที่ และความรับผิดชอบขององค์กรต่างๆ ของรัฐ อีกทั้งต้องมีการควบคุมและตรวจสอบกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนในเรื่องของความปลอดภัยและจัดทำร่างแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้ได้สัดส่วนกับกิจกรรมและความซับซ้อนของการบินพลเรือนในประเทศไทย มีนโยบายตามที่กรมการบินพลเรือนกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ซึ่งวัตถุประสงค์ รายละเอียดและเนื้อหาสาระสำคัญของแผนครบถ้วน (ปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์), รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย, (2550).



## 2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความสำคัญของปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแข่งขันทางการค้า กรณีการกำหนดราคาตัวโดยสาร
2. เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแข่งขันทางการค้า กรณีการกำหนดราคาตัวโดยสาร
3. เพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหาการบังคับใช้กฎหมายแข่งขันทางการค้า กรณีการกำหนดราคาตัวโดยสารของประเทศไทย เพื่อนำมาใช้ให้เหมาะสมกับกฎหมายและสภาพสังคมปัจจุบัน

## 3. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษาในทางเอกสาร (Documentary Research) โดยจะทำการศึกษาจากตำรา หนังสือ พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2560 รวมถึงร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... คุชฌินิพนธ์ วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ คำพิพากษาของศาล บทความในวารสารต่าง ๆ สิ่งตีพิมพ์อื่น ๆ อินเทอร์เน็ต เพื่อเป็นข้อมูลในการศึกษาวิจัยวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายกับปัญหา

## 4. ผลการวิจัย

จากการศึกษาพบว่า การเปิดน่านฟ้าเสรีนั้นก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้บริโภคสามารถเลือกบริการให้บริการจากสายการบินที่หลากหลายและมีคุณภาพในราคาที่ถูกลง ในด้านผู้ประกอบการนั้นก็ยังมีโอกาสเข้าถึงผู้บริโภคและตลาดการบินมากขึ้น นอกจากนี้ประเทศที่มีศักยภาพในการแข่งขันสูงก็จะสามารถดึงดูดชาวต่างชาติให้เข้ามาท่องเที่ยวลงทุนและประกอบกิจการต่าง ๆ ในประเทศเหล่านั้นได้ การเปิดเสรีการบินภายในประเทศครั้งนั้น ส่งผลดีต่อตลาดสายการบินภายในประเทศที่ขยายตัวมากขึ้น การเดินทางทางอากาศกลายเป็นสิ่งที่ใกล้ตัวประชาชน และส่งผลดีต่อธุรกิจท่องเที่ยวที่เป็นธุรกิจลำดับต้นของประเทศขยายตัวขึ้นไปด้วย ทำให้การจ้างงานเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากประเทศไทยมีพันธมิตรที่จะต้องเปิดตลาดอาเซียน และปัจจุบันได้มีการเปิดเสรีการบิน แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันก็คือ กฎหมายที่ใช้ควบคุมกิจการการบินพาณิชย์ในประเทศที่ยังไม่สอดคล้องกับการเปิดเสรีการบินภายในประเทศ เพราะกฎหมายที่ใช้ควบคุมในธุรกิจสายการบิน อย่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประกาศ

ของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เป็นกฎหมายเก่าที่ไม่เน้นการแข่งขันและการเข้าสู่ตลาด

การเปิดน่านฟ้าเสรีนั้นก็มีอุปสรรคบางประการ กล่าวคือ น่านฟ้าดังกล่าวถูกแบ่งกันด้วยกฎเกณฑ์ ตามเขตอธิปไตยของแต่ละประเทศซึ่งไม่สามารถรวมกันเป็นตลาดการบินร่วมได้จริง ปัญหาเหล่านี้จะต้องได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือจากภาครัฐ อาทิ การแก้ไขกฎเกณฑ์การถือครองกรรมสิทธิ์สายการบิน การอนุมัติสิทธิการบินให้กับสายการบินต่างชาติ การจัดเตรียมสนามบินทางเลือกและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งระหว่างสนามบินภายในประเทศ เป็นต้น

การเติบโตของธุรกิจสายการบินภายในประเทศ อินโดนีเซียนำมาซึ่งความท้าทายและโอกาสต่างๆ ความต้องการ (อุปสงค์) ที่สูงขึ้นและนโยบายการแข่งขันอย่างมืออาชีพ เป็นการเชื้อเชิญให้มีผู้ประกอบการอีกมากเข้ามาแข่งขันในธุรกิจนี้ อย่างไรก็ตามรัฐบาลต้องการที่จะลดอุปสรรคต่าง ๆ จากเหตุที่ความจุของสนามบินนั้นไม่เพียงพอ ราคาตัวโดยสารเป็นหัวข้อที่รัฐบาลนั้นวางข้อกำหนดรัฐบาลได้กำหนด ราคาตัวขึ้นต่ำและขึ้นสูงเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้บริโภคพบกับสงครามราคาและราคาที่สูงเกินกว่าจะรับไหว อย่างไรก็ตามการกำหนดราคาในธุรกิจสายการบินภายในประเทศถือเป็นการละเมิดกฎหมายฉบับที่ 5/1999 อันเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรรมการผูกขาดทางตลาดและ การแข่งขันทางธุรกิจที่ไม่ยุติธรรม ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศไทยและต่างประเทศ จะเห็นได้ว่ามีความคล้ายกัน อาทิเช่น โครงสร้าง และการกำกับดูแลที่ขึ้นอยู่กับรัฐบาล และมีองค์กรที่เกี่ยวข้องกำกับดูแล

## 5. อภิปรายผล

จากการศึกษาพบว่า

1. ปัญหาพฤติกรรมกรรมการแข่งขันทางการค้า ธุรกิจสายการบินภายหลังเปิดเสรีธุรกิจการบินของประเทศไทย จากการศึกษาระบบการแข่งขันทันที พ.ศ. 2560 มีการแก้ไขอีกหลายปีหลังจากนั้น ถูกผลักดันให้มีการแก้ไขได้ในรัฐบาลนี้และนับเป็นความสำเร็จของผู้ที่อยู่เบื้องหลังกฎหมายฉบับนี้บางกลุ่มที่สามารถหยุดยั้งไม่ให้มีการแก้ไขในบางเรื่อง 1) แก้ไขเพิ่มเติมนิยามต่าง ๆ ให้ละเอียดชัดเจนกว่าเดิม เช่น การเพิ่มนิยามคำว่า “ตลาด” ซึ่งมีความสำคัญต่อการพิจารณาว่าใครมีอำนาจเหนือตลาด กล่าวคือหากไม่กำหนดว่าตลาดคืออะไร แล้วจะพิจารณาว่าใครเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาดได้ได้ 2) เพิ่มอำนาจหน้าที่ของ

สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ให้ต้องจัดทำฐานข้อมูลขนาดตลาดสินค้าหรือบริการที่มีแนวโน้มจะก่อให้เกิดการผูกขาดและเผยแพร่ต่อสาธารณชน ซึ่งฐานข้อมูลดังกล่าวไม่เคยมีการจัดทำมาก่อนตามกฎหมายฉบับเดิมและทำให้เกิดปัญหาในการวิเคราะห์ว่าผู้ใดเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่อย่างไร 3) กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญา และคดีฟ้องเรียกค่าเสียหายตามกฎหมายฉบับนี้ ให้เป็นศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีความทันสมัย และน่าจะมีความเชี่ยวชาญในกฎหมายเฉพาะทาง อย่างเช่นกฎหมายการแข่งขันทางการค้ามากกว่าศาลอื่น 4) ปรับปรุงบทลงโทษให้เหมาะสมกับความร้ายแรงของการกระทำผิด โดยแบ่งออกเป็นโทษอาญาและโทษทางปกครอง (ค่าปรับทางปกครอง) ซึ่งแม้ว่ากฎหมายจะยังคงกำหนดให้มีโทษอาญาอยู่ในบางเรื่อง แต่ก็กำหนดให้บรรเทาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้

2. ปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลโครงสร้างของธุรกิจการบินของประเทศไทย ประเด็นปัญหาจากกล่าวได้ว่าพระราชกำหนดฯ ยังมีรายละเอียดที่ไม่เหมาะสม และอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในอนาคตขึ้นมาได้อีกมากมาย โดยเฉพาะในเรื่องโครงสร้างองค์กรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ควรจะเป็นอิสระอย่างแท้จริง มีอำนาจ และสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการด้านการบินพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว แต่โครงสร้างองค์กรใหม่นี้อาจสร้างอุปสรรคและการกำกับดูแลที่ทับซ้อนหลายชั้นตอน ซึ่งอาจส่งผลให้การปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าออกไปกว่าเดิม การเปิดช่องให้ฝ่ายการเมืองและเอกชนที่มีผลประโยชน์ทับซ้อนเข้ามามีส่วนได้เสีย ซึ่งหากพิจารณาผลการตรวจสอบและคำแนะนำของ ICAO อย่างรอบคอบ พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 อาจจะไม่ได้แก้ไขปัญหาด้านการบินของประเทศไทยเท่าที่ควร

3. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดราคาตัวโดยสารของประเทศไทยรัฐบาลนั้นให้ความสำคัญในการขนส่งทางอากาศโดยมีโครงสร้าง ดังนี้ โครงสร้างการขนส่งทางอากาศของประเทศอินโดนีเซียประกอบไปด้วย กระทรวงคมนาคม ประธานอำนวยการการบินพลเรือน คณะกรรมการสำหรับความปลอดภัยของการขนส่งแห่งชาติ โดยมีโครงสร้างการตลาด ดังจะเห็นได้ว่าจำนวนและขนาดของบริษัทสายการบินที่มีเพิ่มขึ้นรัฐบาลจึงได้ออกกฎโดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ควบคุม

ทั้งนี้ไม่มีการกำหนดเรื่องการใช้บังคับกฎหมายนอกอาณาเขตและการร่วมมือกับองค์กรด้านการแข่งขันทางการค้าของต่างประเทศเอาไว้ ซึ่งเปรียบเทียบกับหลาย ๆ ประเทศในอาเซียน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เป็นต้น จะบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบในประกอบการในธุรกิจไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือเอกชน แตกต่างจากประเทศไทยที่ไม่บังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบในประกอบการในธุรกิจของรัฐวิสาหกิจ จะเห็นได้ว่ากฎหมายพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 มาตรา 4 ธุรกิจหลาย ๆ ประเภทไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้าฯ ฉบับนี้

อย่างไรก็ตามแม้ประเทศไทยยังไม่เคยมีคดีเกี่ยวกับการกำหนดตัวราคาโดยสารเหมือนประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดปัญหานี้ในอนาคต ควรที่จะเปิดให้มีการแข่งโดยเสรีที่แท้จริง

## 6. สรุปผลการวิจัย

1. ปัญหาพฤติกรรมกรรมการแข่งขันทางการค้าธุรกิจสายการบินภายหลังเปิดเสรีธุรกิจการบินของประเทศไทยในภาพรวมการแก้ไขกฎหมายในครั้งนี้นำให้กฎหมายการแข่งขันทางการค้าของไทยดีกว่าเดิม คือ มีความสมดุลง่ายกว่าเดิม ไม่ใช่เพราะเรื่องรวมธุรกิจสองระบบข้างต้น แต่เพราะมีการปรับปรุงตัวบทกฎหมายและหลักการหลาย ๆ เรื่องให้ชัดเจน มีความสมเหตุสมผล และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้มากขึ้น ตัวอย่างเช่น

1) แก้ไขเพิ่มเติมนิยามต่าง ๆ ให้ละเอียดชัดเจนกว่าเดิม เช่น การเพิ่มนิยามคำว่า “ตลาด” ซึ่งมีความสำคัญต่อการพิจารณาว่าใครมีอำนาจเหนือตลาด กล่าวคือหากไม่กำหนดว่าตลาดคืออะไร แล้วจะพิจารณาว่าใครเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาดได้

2) เพิ่มอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ให้ต้องจัดทำฐานข้อมูลขนาดตลาดสินค้าหรือบริการที่มีแนวโน้มจะก่อให้เกิดการผูกขาดและเผยแพร่ต่อสาธารณชน ซึ่งฐานข้อมูลดังกล่าวไม่เคยมีการจัดทำมาก่อนตามกฎหมายฉบับเดิมและทำให้เกิดปัญหาในการวิเคราะห์ว่าผู้ใดเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีอำนาจเหนือตลาดหรือไม่อย่างไร

3) กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญา และคดีฟ้องเรียกค่าเสียหายตามกฎหมายฉบับนี้ ให้เป็นศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีความทันสมัย และน่าจะมีความ



เชี่ยวชาญในกฎหมายเฉพาะทาง อย่างเช่นกฎหมาย  
แข่งขันทางการค้ามากกว่าศาลอื่น

4) ปรับปรุงบทลงโทษให้เหมาะสมกับความ  
ร้ายแรงของการกระทำผิด โดยแบ่งออกเป็นโทษอาญา  
และโทษทางปกครอง (ค่าปรับทางปกครอง) ซึ่งแม้ว่า  
กฎหมายจะยังคงกำหนดให้มีโทษอาญาอยู่ในบางเรื่อง  
แต่ก็กำหนดให้บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้  
คณะกรรมการมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้

2. ปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแล  
โครงสร้างของธุรกิจการบินของประเทศไทย พระราช  
กำหนดฯ ยังมีรายละเอียดที่ไม่เหมาะสม และอาจจะ  
ก่อให้เกิดปัญหาในอนาคตขึ้นมาได้อีกมากมาย  
โดยเฉพาะในเรื่องโครงสร้างองค์กรของสำนักงานการบิน  
พลเรือนแห่งประเทศไทยที่ควรจะเป็นอิสระอย่างแท้จริง  
มีอำนาจ และสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลการ  
ด้านการบินพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว แต่  
โครงสร้างองค์กรใหม่นี้อาจสร้างอุปสรรคและการกำกับ  
ดูแลที่ทับซ้อนหลายขั้นตอน ซึ่งอาจส่งผลให้การปฏิบัติ  
หน้าที่ล่าช้าออกไปกว่าเดิม การเปิดช่องให้ฝ่ายการเมือง  
และเอกชนที่มีผลประโยชน์ทับซ้อนเข้ามามีส่วนได้เสีย  
ซึ่งหากพิจารณาผลการตรวจสอบและคำแนะนำของ  
ICAO อย่างรอบคอบ พระราชกำหนดการบินพลเรือน  
แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 อาจจะได้แก้ไขปัญหาด้าน  
การบินของประเทศไทยเท่าที่ควร

3. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดราคาตั๋วโดยสาร  
ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับคดีของอินโดนีเซีย กล่าวคือ  
อินโดนีเซียเคยเกิดคดีการกำหนดราคาตั๋วโดยสารธุรกิจ  
สายการบินภายในประเทศ รวมถึงการเติบโตของสายการ  
บินภายในประเทศนำมาซึ่งความท้าทายและโอกาสต่าง ๆ  
ที่มีความต้องการเพิ่มสูงขึ้น และอินโดนีเซียได้พัฒนา  
นโยบายการแข่งขันที่เป็นมืออาชีพเพื่อดึงดูดให้มี  
ผู้ประกอบการลงมาแข่งขันในธุรกิจนี้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม  
ตามรัฐบาลนั้นต้องการลดจะลดอุปสรรคอันเป็นสาเหตุมา  
จากการขาดแคลนความจุของสนามบิน ราคาตั๋วโดยสาร  
ยังคงเป็นปัญหาใหญ่สำหรับธุรกิจการบินของประเทศ  
อินโดนีเซีย จะเห็นได้ว่าการส่งเสริมให้มีการแข่งขันอย่าง  
ยุติธรรมในธุรกิจการบินในประเด็นการสมรู้ร่วมคิดในการ  
กำหนดราคาตั๋วโดยสารแนวทางแก้ไขของรัฐบาล  
อินโดนีเซียได้กำหนดแนวทางแก้ไขเส้นทางการบิน  
ภายในประเทศโดยจัดสรรเส้นทางการบินภายในประเทศ  
เป็น 3 หมวด เนื่องจากการกำหนดเงื่อนไขให้มีราคาขึ้น  
สูงและราคาขั้นต่ำหมวดต่าง ๆ ของเส้นทางการบิน ได้แก่  
เส้นทางการบินสำหรับเครื่องบินเจ็ท เส้นทางการบิน

สำหรับเครื่องบินโบพัต และเส้นทางการบินบุกเบิก เป็น  
ต้น ราคาตั๋วโดยสารยังคงเป็นปัญหาใหญ่สำหรับธุรกิจ  
การบินของประเทศอินโดนีเซีย ราคาตั๋วโดยสารเป็นสิ่งที่  
อยู่ภายใต้บังคับข้อกำหนดของรัฐบาลผู้ที่มีอำนาจกำหนด  
ราคาพื้นฐานและเพดานเพื่อป้องกันมิให้ผู้บริโภคพบกับ  
สงครามราคาและราคาที่สูงเกินกว่าที่ควรจะเป็นตาม  
บทบัญญัติกฎหมายฉบับที่ 5/1999 อันเกี่ยวกับการ  
ผูกขาดการตลาดและการแข่งขันธุรกิจที่ไม่ยุติธรรม  
(KPPU KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA.).  
เมื่อเปรียบเทียบจะเห็นได้ว่ากฎหมายพระราชบัญญัติการ  
แข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 มาตรา 4 ธุรกิจหลาย ๆ  
ประเภทไม่อยู่ภายใต้บังคับนี้ รวมถึงพระราชบัญญัติการ  
แข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ซึ่งประเทศอินโดนีเซีย  
กฎหมายการแข่งขันทางการค้ากำหนดห้ามพฤติกรรม  
การต่อต้านการแข่งขัน 3 ประเภทหลัก ได้แก่ กิจกรรมที่  
ต่อต้านการแข่งขัน การใช้อำนาจตลาดในทางมิชอบ และ  
การรวมกิจการที่ลดการแข่งขันในตลาดลง โดยมี Komisi  
Persaingan Usaha หรือ KPPU เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่  
บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีส่วนคล้ายกับประเทศไทย แต่  
กฎหมายการแข่งขันทางการค้าของอินโดนีเซียใช้บังคับ  
ผู้ประกอบการในธุรกิจไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือเอกชนตาม  
Article 1 (5) อย่างไรก็ตามแม้ประเทศไทยยังไม่เคยมีคดี  
เกี่ยวกับการกำหนดตั๋วราคาตั๋วโดยสารเหมือนประเทศ  
อินโดนีเซีย เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดปัญหานี้ใน  
อนาคต ควรที่จะเปิดให้มีการแข่งโดยเสรีที่แท้จริง

## 7. เอกสารอ้างอิง

- จิรติกาล สุริยะ. ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับ  
การบังคับใช้กฎหมายการแข่งขันทางการค้า,  
นิติศาสตร์, สถาบันนิติพัฒนาบริหารศาสตร์.  
(2556).
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). **อุตสาหกรรมการบินและ  
การจำหน่ายตัวเครื่องบิน**. พิมพ์ครั้งที่ 2.  
กรุงเทพมหานคร: บริษัท เพลส แอดมัน ดีไซน์  
จำกัด. หน้า 4-5.
- ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545) **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ  
กฎหมายอากาศระหว่างประเทศ**. พิมพ์ครั้งที่  
1. กรุงเทพฯ: บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด.  
หน้า 52-53.
- ปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์. **รูปแบบที่เหมาะสมขององค์กร  
ที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนใน  
ประเทศไทย**, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550), หน้า 31.



KPPU KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN  
USAHA,"accessed  
Jun4,2017,http://eng.kppu.go.id/?s=air+ticket+  
price+fixing