

รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗

ส่วนที่ ๑
ข้อมูลเบื้องต้น

๑. หน่วยงานผู้รับผิดชอบการประเมินผลสัมฤทธิ์.....กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ.....
๒. หน่วยงานผู้บังคับใช้กฎหมาย.....กระทรวงพาณิชย์.....
๓. ผู้รักษาการตามกฎหมาย.....รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์.....
๔. เหตุแห่งการประเมินผลสัมฤทธิ์ (ตอบได้มากกว่า ๑ ข้อ)
 - ☒ ครบรอบระยะเวลาที่กำหนด
 - ☐ ได้รับหนังสือร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องในเรื่อง (ระบุเรื่องที่ได้รับการร้องเรียนหรือมีข้อเสนอแนะ).....
 - ☐ ได้รับข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการพัฒนากฎหมายในเรื่อง (ระบุเรื่องที่ได้รับการเสนอแนะให้ประเมิน).....
 - ☐ อื่น ๆ คือ.....
๕. วันที่มีเหตุแห่งการประเมินผลสัมฤทธิ์....๑...มกราคม...๒๕๖๔...โดยประเมินผลที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่วันที่.....๕...กุมภาพันธ์...๒๕๓๗...ถึงวันที่.....๓๑...ธันวาคม...๒๕๖๔.....
๖. รายชื่อกฎหมายที่เป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลสัมฤทธิ์ในรายงานฉบับนี้...กฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗.....
๗. รายชื่อกฎหมายที่ดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์เป็นการเฉพาะ (ประเมินผลสัมฤทธิ์เป็นรายฉบับตามแบบรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎ).....-ไม่มี-.....

ส่วนที่ ๒
การวิเคราะห์ความจำเป็นและผลกระทบของกฎหมาย

๘. กฎหมายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหา การกำหนดอัตราค่าระวาง ค่าบริการ และค่าใช้จ่าย ตลอดจนเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับการให้บริการในการส่งสินค้าทางเรือซึ่งเป็นอำนาจของผู้ขนส่งทางเรือ โดยที่ผู้ส่งสินค้าทางเรือของไทยไม่มีอำนาจต่อรองให้เกิดความเป็นธรรม ซึ่งผู้ส่งสินค้าทางเรือต้องใช้บริการของผู้ขนส่งทางเรือในการดำเนินการดังกล่าวซึ่งอัตราค่าระวางประเทศซึ่งมีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ดังนั้น เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าทางเรือได้รับการคุ้มครองผลประโยชน์ มีที่ปรึกษาและเป็นตัวแทนในการเจรจาต่อรองหรือทำความเข้าใจกับผู้ขนส่งทางเรือจึงต้องจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้าทางเรือในการเจรจา ปรึกษา และประสานงานกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือในเรื่องดังกล่าว

๙. มาตรการสำคัญที่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ คือ การจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคลและมีสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานคร และมีสำนักงานสาขาในจังหวัดอื่นได้ตามความจำเป็น โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือ การให้ความร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนเกี่ยวกับการส่งสินค้าทางเรือ เป็นผู้แทนผู้ส่งสินค้าทางเรือในการปรึกษา เสนอต่อรองหรือทำความเข้าใจกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ และพัฒนาส่งเสริมการส่งสินค้าทางเรือในด้านต่าง ๆ โดยในกรณีที่สามารถเห็นว่าอัตราค่าระวาง ค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ข้อกำหนดหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางเรือที่ผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือกำหนด มีผลกระทบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้ส่งสินค้าทางเรือโดยส่วนรวม ให้สภาดำเนินการปรึกษาและเจรจาทำความเข้าใจกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนนั้น และในกรณีที่ขัดแย้งระหว่างสมาชิกกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ และสมาชิกร้องขอให้สภาช่วยเหลือ ถ้าสภาเห็นสมควรจะจัดให้มีการเจรจาหรือตั้งผู้แทนเข้าร่วมในการเจรจาระหว่างสมาชิกกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือด้วยก็ได้ (มาตรา ๕ มาตรา ๖ มาตรา ๘ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑)

๑๐. กฎหมายนี้มีบทบัญญัติกำหนดให้ประชาชนต้องกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่ อย่างไร

บทบัญญัติมาตรา ๑๔ บังคับให้ผู้ส่งสินค้าทางเรือที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกตามที่กำหนดในกฎกระทรวงต้องเข้าเป็นสมาชิกสามัญของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือฯ ซึ่งต่อมาได้มีกฎกระทรวงกำหนดมูลค่าดังกล่าวไว้ที่ห้าสิบล้านบาทโดยผลของมาตรา ๑๔ โดยที่กฎกระทรวงดังกล่าวกำหนดให้บุคคลใดที่เป็นนิติบุคคลและส่งออกสินค้าทางเรือรวมกันตลอดทั้งปีตั้งแต่ห้าสิบล้านบาทขึ้นไปถูกบังคับให้ต้องเป็นสมาชิกสามัญของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือฯ หากผู้ใดฝ่าฝืนย่อมถูกลงโทษตามที่กำหนดในมาตรา ๔๑ โดยที่บทบัญญัติของรัฐธรรมนูญมาตรา ๔๕ ได้กำหนดให้การรวมกันเป็นสมาคม สหภาพ สหพันธ์ สหกรณ์ กลุ่มเกษตรกร องค์การเอกชน หรือหมู่คณะอื่น เป็นเสรีภาพอย่างหนึ่งของประชาชนที่รัฐจะละเมิดมิได้ เสรีภาพดังกล่าวย่อมมีทั้งในทางที่จะรวมตัวกันและไม่รวมกัน กล่าวคือ บุคคลใดประสงค์จะรวมกันก็ย่อมทำได้โดยชอบ ในขณะที่เดียวกันเสรีภาพนั้น ย่อมคุ้มครองไม่ให้บุคคลต้องถูกบังคับให้ต้องไปรวมกันหรือรวมกันใคร

๑๑. กฎหมายนี้ยังมีความจำเป็นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ พัฒนาการของเทคโนโลยี และวิถีชีวิตของประชาชนหรือไม่ เพียงใด

พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ยังมีความจำเป็นสอดคล้องกับสภาพการณ์ พัฒนาการของเทคโนโลยี และวิถีชีวิตของประชาชน ดังนี้

๑. ก่อนมีการตราพระราชบัญญัตินี้ประเทศไทยไม่มีสายเรือของประเทศที่สามารถให้บริการแก่ผู้ส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอกับความต้องการขนส่งสินค้าที่มีการเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ผู้ส่งสินค้าไม่สามารถต่อรองค่าใช้จ่ายการให้บริการได้ อีกทั้งต้นทุนที่สายเรือเรียกเก็บบางกรณีไม่มีการชี้แจงรายละเอียดอย่างชัดเจนโปร่งใส

๒. ต่อมาเมื่อมีการตราพระราชบัญญัตินี้แล้วทำให้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเข้ามามีบทบาทเจรจาต่อรองหรือทำความเข้าใจกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือทำให้มีการเจรจาระหว่างสภาและสายเรืออย่างต่อเนื่อง และได้ผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมในบางส่วน

• • •

ดังนั้น ปัญหาและความจำเป็นซึ่งเป็นที่มาของการตรากฎหมายยังคงมีอยู่ในปัจจุบันและพบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นมีการเปลี่ยนแปลงไปในรูปแบบใหม่และนับวันยิ่งจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งทำให้ พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ยังมีความจำเป็น เพื่อให้สภาทำหน้าที่เป็น ตัวแทนผู้ส่งสินค้าในการเจรจา ประกันหาหรือ และต่อรองกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือในเรื่องอัตราค่าระวาง ค่าบริการ ค่าผ่านประตู ค่ายกขนตู้ และเงื่อนไขต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบ หรือไม่เป็นธรรมต่อผู้ส่งสินค้า และ ช่วยสร้างอำนาจต่อรองในการค้าระหว่างประเทศ และผลักดันการแก้ไขปัญหามลภาวะที่เกี่ยวกับการใช้บริการ และอัตราค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๓ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้จัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โดยให้มีหน้าที่และอำนาจในการดำเนินการสนับสนุนผู้ส่งสินค้าทางเรือดังกล่าว ทำให้สภาทำหน้าที่เป็นผู้แทนในการเจรจาต่อรองกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือด้วย โดยในแต่ละปีสภาได้จัดให้มี

การจัดอบรม สัมมนา ให้ความรู้แก่สมาชิกและผู้ส่งออกที่มีใช้สมาชิกด้วย ตลอดจนสภามีการแจ้งข่าวสารและข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการประกอบธุรกิจแก่สมาชิกและประชาชนทางสื่อสังคมออนไลน์ของสภาทุกช่องทาง เป็นประจำช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศให้แก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือในภาพรวม ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศมีการพัฒนา และเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้การมีตัวแทนในการเจรจา ปรีกษาหารือ และต่อรองกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือในเรื่องอัตราค่าระวาง ค่าบริการ และเงื่อนไขต่าง ๆ รวมถึงค่าธรรมเนียม ทำให้เกิดอำนาจต่อรองที่เป็นธรรม สามารถช่วยลดต้นทุนทางธุรกิจ และช่วยลดภาวะที่ประชาชนต้องแบกรับจากต้นทุนแฝงผ่านราคาสินค้าอุปโภค บริโภค จากระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมาก เช่น ค่าบริการ Terminal Handling Charge (THC) เป็นต้น

๑๓. กฎหมายนี้ก่อให้เกิดผลดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร

เมื่อมีการใช้บังคับพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ก่อให้เกิดผลดังนี้

(๑) การสร้างความเป็นธรรมในสังคม โดยช่วยให้ผู้ส่งออกรายย่อย (SMEs) มีอำนาจต่อรองกับสายเดินเรือข้ามชาติได้มากขึ้นผ่านการรวมกลุ่ม ซึ่งหากไม่มีกฎหมายนี้ ผู้ส่งออกรายเล็กจะเสียเปรียบอย่างมาก และการเรียกเก็บค่าสมาชิกแบบขึ้นบันไดความมูลค่าบริการส่งออกยังเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ส่งออกที่เป็นสมาชิก การส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือโดยสภาเปิดให้สมาชิกและผู้ส่งออกรวมมือร้องเรียนปัญหาเกี่ยวกับการส่งสินค้าทางเรือ เมื่อสภาเห็นว่าปัญหาดังกล่าวเกิดการกระทำที่ไม่เป็นธรรมของผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ สภาจะเป็นผู้แทนในการเจรจาต่อรองกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องความวัตถุประสงค์การจัดตั้งสภา

(๒) เพิ่มความสามารถในการแข่งขันในทางด้านการค้าของประเทศ โดยการลดต้นทุนระดับมหภาค อาทิ การยับยั้งการขึ้นค่า THC และค่าใช้จ่ายอื่น เป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของผู้ส่งออกไทยอีกทางหนึ่ง และมีผลกระทบต่อเนื่องไปยังระบบเศรษฐกิจของประเทศที่พึ่งพาการส่งออกและการนำเข้าเป็นสำคัญ โดยในปี ๒๕๕๗ สายเรือที่ให้บริการในประเทศไทยได้ประกาศปรับขึ้นค่า Terminal Handling Charge (THC) ในอัตราเดียวกัน โดย ตู้ขนาด ๒๐ FT จากเดิม ๒,๖๐๐ เป็น ๔,๔๐๐ บาท และตู้ขนาด ๔๐ FT จากเดิม ๓,๙๐๐ เป็น ๖,๘๐๐ บาท ในขณะที่ตู้ Reefer ตู้ขนาด ๒๐ FT จากเดิม ๓,๒๐๐ เป็น ๔,๖๕๐-๕,๒๕๐ บาท และตู้ขนาด ๔๐ FT จากเดิม ๔,๐๐๐ เป็น ๘,๑๐๐ บาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายต่อปีของผู้ส่งสินค้าต้องจ่ายเพิ่มขึ้นสำหรับการนำเข้าส่งออกของโดยประมาณ $(๑,๘๐๐ \text{ บาท} \times ๒ \text{ ล้านตู้ } ๒๐ \text{ FT}) + (๒,๘๐๐ \text{ บาท} \times ๔ \text{ ล้านตู้ } ๔๐ \text{ FT}) = ๑๕,๒๐๐ \text{ ล้านบาทต่อปี}$ ภายหลังจากสภาได้ร้องขอให้กรมการค้าภายในเป็นคนกลางเจรจาได้ข้อสรุปให้สายเรือคงอัตราค่า THC ไว้ที่อัตราเดิมคือ ๒,๖๐๐ บาทต่อตู้ ๒๐ FT และ ๓,๙๐๐ บาทต่อตู้ ๔๐ FT จึงทำให้ประเทศประหยัดต้นทุนได้ปีละ ๑๕,๒๐๐ ล้านบาท สามารถลดต้นทุนทางธุรกิจและต้นทุนค่าครองชีพของประชาชนลงได้อย่างมาก ซึ่งผู้ส่งออกที่ได้รับประโยชน์ในส่วนนี้มีใช้เพียงสมาชิกของสภาเท่านั้นยังรวมถึงผู้ส่งออกที่มีใช้สมาชิกของสภาด้วย

๑๔. มีสถิติการดำเนินคดีและการลงโทษตามกฎหมาย หรือสถิติการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

-ไม่มี-

๑๕. มีปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายนี้หรือไม่ อย่างไร

(๑). พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ใช้บังคับต่อเนื่องมาแล้วกว่า ๓๒ ปี โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีบันทึกเรื่องเสร็จที่ ๕๘๘/๒๕๔๕ ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าบทบัญญัติมาตรา ๑๔ และมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย อันเนื่องมาจากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นการจำกัดเสรีภาพในการรวมกันเป็นสมาคม สหภาพ สหพันธ์ สหกรณ์ กลุ่มเกษตรกร องค์การเอกชน หรือหมู่คณะอื่นตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับวัตถุประสงค์หลักในการตราพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ก็มีใช้เงื่อนไขที่จะสามารถจำกัดเสรีภาพของประชาชนตามรัฐธรรมนูญได้ ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์ (โดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) จึงจำเป็นต้องยกเลิกทั้งสองมาตราดังกล่าว เพื่อให้บทบัญญัติของกฎหมายสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ

(๒). สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือ ตลอดจนเป็นผู้แทนผู้ส่งสินค้าทางเรือในการปรึกษาเจรจาต่อรองหรือให้ความตกลงกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือในเรื่องอัตราค่าระวาง ค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ข้อกำหนด หรือเงื่อนไขต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางเรือ แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ มีได้บัญญัติให้อำนาจแก่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยอย่างเพียงพอในการดำเนินการเพื่อสนับสนุนผู้ส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งไม่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน ทำให้เกิดข้อขัดข้องแก่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยในการสนับสนุนผู้ส่งสินค้าทางเรือ จึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติที่เป็นปัญหาดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบันมากยิ่งขึ้นโดยการเพิ่มวัตถุประสงค์ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยในการดำเนินการต่าง ๆ ให้มีความครอบคลุมต่อการดำเนินการเพื่อประโยชน์แก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือ ตลอดจนเพิ่มเติมถ้อยคำที่ทำให้การดำเนินการของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยมีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้ขนส่งสินค้าทางเรือและผู้ส่งสินค้าทางเรือ ทำได้เพียงนำเสนอต่อหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บังคับใช้กฎหมาย และไม่มีอำนาจในการกำหนดมาตรฐานค่าใช้จ่ายที่สายเรือและผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลเรียกเก็บทำได้เพียงการเจรจาและขอความร่วมมือ ซึ่งบางครั้งไม่ได้ผลในทางปฏิบัติ

ส่วนที่ ๓
การตรวจสอบเนื้อหาของกฎหมาย

๑๖. กฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร
-ไม่มี-

๑๗. มีการฟ้องคดีต่อศาลรัฐธรรมนูญหรือศาลปกครอง หรือการร้องเรียนต่อผู้ตรวจการแผ่นดิน หรือคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติเกี่ยวกับกฎหมายนี้กี่เรื่องและในประเด็นใด
-ไม่มี-

๑๘. การใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ และโทษอาญาในกฎหมายนี้ (ถ้ามี) ยังมีความเหมาะสมอยู่หรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ มีการใช้ระบบคณะกรรมการตามมาตรา ๒๒ ซึ่งบัญญัติให้มีคณะกรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยโดยมีหน้าที่และอำนาจกำหนดนโยบาย และดำเนินงานของสภาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่ออกข้อบังคับและระเบียบของสภา ซึ่งเป็นไปเพื่อกำหนดนโยบาย หรือกำกับ หรือกำหนดหลักเกณฑ์หรือเพื่อการอื่นที่จำเป็น สอดคล้องกับหมวด ๓ ตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒

สำหรับโทษอาญามาตรา ๓๘ มาตรา ๓๙ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ นั้น โดยที่พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕ มาตรา ๓๙ มีผลให้ความผิดทางอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ เป็นความผิดทางพินัย ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

ส่วนที่ ๔
ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย

๑๙. การรับฟังความคิดเห็น

☒ ได้รับฟังความคิดเห็นโดยถูกต้องตามข้อ ๕ และข้อ ๖ ของแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายแล้ว

☒ ได้รับฟังความคิดเห็นโดยวิธีอื่นนอกจากผ่านระบบกลาง โดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสีย โดยแสดงความคิดเห็นเป็นหนังสือมายังกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

ผู้เกี่ยวข้องมีความเห็นเกี่ยวกับกฎหมายนี้หรือผลกระทบของกฎหมายนี้อย่างไร

ในการรับฟังความคิดเห็นครั้งนี้ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้รับฟังความคิดเห็น ตั้งแต่วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ - ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๙ โดยสามารถสรุปความคิดเห็นได้ ดังนี้

ประเด็นการรับฟัง	จำนวนผู้แสดงความคิดเห็น (คน)	เห็นด้วย (%) (คน)	ไม่เห็นด้วย (%) (คน)	ไม่ออกความเห็น (%) (คน)	ไม่ระบุความคิดเห็น (%) (คน)	อื่น ๆ (%) (คน)
๑. บทนิยามมีความเหมาะสมหรือไม่	๑๓๖	๖๕.๔๔ (๘๙ คน)	๗.๓๕ (๑๐ คน)	๓.๖๘ (๕ คน)	๑๖.๑๘ (๒๒ คน)	๗.๓๕ (๑๐ คน)
๒. การกำหนดวัตถุประสงค์ของสภามีความเหมาะสมหรือไม่	๑๓๖	๕๒.๒๑ (๗๑ คน)	๖.๖๒ (๙ คน)	๓.๖๘ (๕ คน)	๑๖.๑๘ (๒๒ คน)	๒๑.๓๒ (๒๙ คน)
๓. การกำหนดอำนาจหน้าที่ของสภามีความเหมาะสมและครอบคลุมแล้วหรือไม่	๑๓๖	๖๑.๗๖ (๘๔ คน)	๖.๖๒ (๙ คน)	๓.๖๘ (๕ คน)	๑๖.๑๘ (๒๒ คน)	๑๑.๗๖ (๑๖ คน)
๔. การกำหนดประเภทสมาชิกสองประเภทมีความเหมาะสมหรือไม่	๑๓๕	๕๗.๗๘ (๗๘ คน)	๘.๑๕ (๑๑ คน)	๓.๗๐ (๕ คน)	๑๗.๐๔ (๒๓ คน)	๑๓.๓๓ (๑๘ คน)
๕. การดำเนินกิจการของสภามีความเหมาะสมหรือไม่	๑๓๔	๕๔.๔๘ (๗๓ คน)	๕.๙๗ (๘ คน)	๓.๗๓ (๕ คน)	๑๗.๑๖ (๒๓ คน)	๑๗.๙๑ (๒๔ คน)
๖. การควบคุมของรัฐมีความเหมาะสมหรือไม่	๑๓๕	๖๒.๙๖ (๘๕ คน)	๕.๙๓ (๘ คน)	๓.๗๐ (๕ คน)	๑๕.๕๖ (๒๑ คน)	๑๑.๘๕ (๑๖ คน)
๗. บทกำหนดโทษมีความเหมาะสมแล้วหรือไม่	๑๓๕	๔๒.๙๖ (๕๘ คน)	๑๒.๕๙ (๑๗ คน)	๔.๔๔ (๖ คน)	๑๖.๓๐ (๒๒ คน)	๒๓.๗๐ (๓๒ คน)

๘. กฎหมายนี้มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์และวิถีชีวิตประชาชนหรือไม่	๑๓๔	๔๔.๗๘ (๖๐ คน)	๗.๔๖ (๑๐ คน)	๓.๗๓ (๕ คน)	๑๔.๙๓ (๒๐ คน)	๒๙.๑๐ (๓๙ คน)
๙. กฎหมายนี้เป็นอุปสรรคหรือสร้างภาระต่อการดำรงชีวิตหรือไม่	๑๓๔	๖๕.๖๗ (๘๘ คน)	๑๔.๙๓ (๒๐ คน)	๐.๗๕ (๑๘ คน)	๑๓.๔๓ (๘ คน)	- (๐ คน)
๑๐. กฎหมายนี้ลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมในสังคมหรือไม่	๑๓๓	๔๒.๑๑ (๕๖ คน)	๘.๒๗ (๑๑ คน)	๒๔.๘๑ (๓๓ คน)	๖.๗๗ (๙ คน)	๑๘.๐๔ (๒๔ คน)
๑๑. กฎหมายมีความซ้ำซ้อนหรือขัดแย้งกับกฎหมายอื่นหรือไม่	๑๓๔	๔๗.๗๖ (๖๔ คน)	๔.๔๘ (๖ คน)	๔.๔๘ (๖ คน)	๒๑.๖๔ (๒๙ คน)	๒๑.๖๔ (๒๙ คน)
๑๒. กฎหมายนี้คุ้มค่าหรือได้สัดส่วนหรือไม่	๑๓๓	๔๖.๖๒ (๖๒ คน)	๖.๐๒ (๘ คน)	๐.๗๕ (๑ คน)	๑๕.๗๙ (๒๑ คน)	๓๐.๘๓ (๔๑ คน)
๑๓. ท่านเห็นว่ามีปัญหาหรืออุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายนี้หรือไม่	๑๓๒	๓๙.๓๙ (๕๒ คน)	๔.๕๕ (๖ คน)	๔.๕๕ (๖ คน)	๒๑.๙๗ (๒๙ คน)	๒๙.๕๕ (๓๙ คน)
๑๔. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับกฎหมายนี้ สมควรใช้บังคับต่อไป โดยต้องมีการปรับปรุงแก้ไข หรือสมควรยกเลิกหรือไม่	๑๓๔	๖๐.๔๕ (๘๑ คน)	๓.๗๓ (๕ คน)	-	-	๓๕.๘๒ (๔๘ คน)
๑๕. ความคิดเห็นอื่น ๆ หรือข้อเสนอแนะ (ถ้ามี)	๑๓๒	๒๘.๗๙ (๓๘ คน)	-	-	๗๑.๒๑ (๙๔ คน)	-

"ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ" จัดกลุ่มได้ดังนี้

๑. การปฏิรูปกฎหมายและโครงสร้างอำนาจหน้าที่

๑.๑ การยกระดับขอบเขตอำนาจ (Multimodal Integration): มีข้อเสนอให้แก้ไข พ.ร.บ. จากเดิมที่เน้นเฉพาะการขนส่ง "ทางเรือ" ให้ครอบคลุมการขนส่งทุกรูปแบบ ทั้งทางอากาศ ทางบก ทางราง และดิจิทัล โลจิสติกส์

๑.๒ การเปลี่ยนชื่อองค์กร: เสนอให้เปลี่ยนเป็น "พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าและยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์การค้าแห่งชาติ" หรือ "สภาผู้ส่งสินค้าแห่งประเทศไทย" เพื่อความครอบคลุมในระดับสากล

๑.๓ การสร้างอำนาจต่อรอง (Bargaining Power) เสนอให้กฎหมายรับรองสิทธิของสภาในการรวบรวมปริมาณสินค้า (Volume Consolidation) เพื่อเจรจาต่อรองค่าระวางเรือล่วงหน้าในระดับมหภาค โดยไม่ถือเป็นการผูกขาดหรือขัดต่อกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

๒. ประเด็นสมาชิกภาพ (มาตรา ๑๔ และ ๔๑) มีประเด็นดังนี้

๒.๑ การยกเลิกการบังคับใช้มาตราดังกล่าวมีความคิดเห็นจำนวนมากที่เสนอให้ ยกเลิกการบังคับเป็นสมาชิก และเปลี่ยนเป็นระบบสมัครใจ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักประชาธิปไตยและลดความรู้สึกว่าเป็นภาระแก่ผู้ประกอบการ

๒.๒ แบ่งสมาชิกแบบตามระดับโดยเสนอให้มีระบบสมาชิกแบบแบ่งตามขนาดธุรกิจ (SMEs, รายใหญ่, ดิจิทัล) เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในเรื่องค่าธรรมเนียมและการเข้าถึงสิทธิประโยชน์

๓. การปรับปรุงบทกำหนดโทษและหลักนิติรัฐ

๓.๑ การกีดกันกฎหมายอาญา: เสนอให้ยกเลิกโทษทางอาญาสำหรับความผิดเชิงธุรการ (อาทิ การไม่สมัครสมาชิก) และเปลี่ยนเป็นมาตรการทางปกครองหรือการปรับเป็นพินัย ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. ๒๕๖๕

๓.๒ การคุ้มครองกรรมการ มีผู้แสดงความเห็นโดยเสนอให้ยกเลิกมาตราที่สนับสนุนความผิดของกรรมการล่วงหน้า (มาตรา ๓๙) เพื่อให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ มาตรา ๒๙

๔. เทคโนโลยี ความยั่งยืน และกติกาโลกใหม่

๔.๑ เอกราชทางข้อมูล (Data Sovereignty) มีการเสนอความเห็นสนับสนุนให้สภาเป็นศูนย์กลางข้อมูล Big Data และ AI เพื่อคาดการณ์วิกฤตโลจิสติกส์และค่าระวางเรือล่วงหน้า (Early Warning System)

๔.๒ มาตรฐาน Green Logistics (ESG) มีการเสนอให้สภา มีบทบาทเป็นหน่วยงานรับรองมาตรฐานสิ่งแวดล้อม เช่น Carbon Footprint หรือมาตรการ CBAM เพื่อช่วยผู้ส่งออกไทยก้าวข้ามมาตรการกีดกันทางการค้า

ความคิดเห็นโดยวิธีอื่นนอกจากผ่านระบบกลาง โดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสีย โดยแสดงความคิดเห็นเป็นหนังสือมายังกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

หน่วยงาน	สรุปความเห็นสำคัญ
กรมทรัพย์สินทางปัญญา (DIP)	กฎหมายยังมีความจำเป็น เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์และสร้างอำนาจต่อรองให้ผู้ส่งออก รวมถึงเป็นตัวแทนเจรจากับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปตามวัตถุประสงค์แล้ว
สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (EPPO)	ควรให้ใช้กฎหมายต่อไปเนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปตามวัตถุประสงค์แล้ว แต่ควรปรับปรุงให้รองรับระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ (Multimodal Transport) และการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในระบบขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
กรมทรัพยากรน้ำบาดาล (DGR)	กฎหมายเหมาะสมและชัดเจนแล้ว สมควรใช้บังคับต่อไป ไม่พบความซ้ำซ้อนกับกฎหมาย
สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	กฎหมายเหมาะสม แต่มีข้อสังเกตสำคัญเรื่องการควบคุมของรัฐที่ควรตั้งกระทรวงคมนาคมมารวมรักษาการ และควรทบทวนโทษทางอาญาให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ มาตรา ๗๗

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท./TNSC)	ตั้งแต่เมื่อได้บังคับใช้กฎหมาย กฎหมายฉบับนี้เป็นบรรลัทธิประสงศ์และเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้ว โดยมีข้อเสนอในการปรับปรุงกฎหมายดังนี้ - ปรับปรุงนิยามคำว่า “การส่งสินค้า” และ “การขนส่งสินค้า” รวมถึงขอบเขตการดำเนินงานให้ครอบคลุมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง - เพิ่มอำนาจหน้าที่เพิ่มสร้างความเป็นธรรม โดยขอให้สภาเป็นตัวแทนฟ้องร้องเรียกร้อง หรือดำเนินการทางกฎหมายแทนผู้ส่งสินค้าในกรณีที่ไม่ได้รับความเป็นธรรม - ให้สภามีอำนาจในการออกใบรับรองที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ ทำหน้าที่ตรวจประเมินมาตรฐานที่รัฐกำหนด
สมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอ (TAA)	- คัดค้านและขอหยักเลิก มาตรา ๑๔ และ ๔๑ โดยด่วน เนื่องจากเป็นการบังคับเข้าเป็นสมาชิก ซึ่งขัดต่อรัฐธรรมนูญและหลักสิทธิเสรีภาพ - ผู้ประกอบการบางรายอาจไม่ได้รับประโยชน์จากการเข้าเป็นสมาชิก และกฎหมายฉบับนี้สร้างความไม่เท่าเทียมเนื่องจากผู้ส่งออกจำนวนมากทั่วประเทศไม่ได้เข้าเป็นสมาชิก
กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	กฎหมายมีความเหมาะสมและสมควรใช้บังคับต่อไป เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปตามวัตถุประสงค์แล้ว

๒. ภาพรวมความเห็นแบบจัดกลุ่ม

๒.๑ ความจำเป็นของกฎหมาย: หน่วยงานส่วนใหญ่เห็นตรงกันว่า พ.ร.บ. ฉบับนี้ยังมีความจำเป็นและควรใช้บังคับต่อไป เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญในการสร้างอำนาจต่อรองเรื่องค่าระวางเรือและปกป้องผลประโยชน์ของผู้ส่งออกไทย

๒.๒ ประเด็นที่ต้องปรับปรุง (ข้อเสนอแนะหลัก):

๒.๒.๑ การปรับปรุงเนื้อหาให้ทันสมัย: ควรขยายขอบเขตนิยาม “การขนส่ง” ให้ครอบคลุมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) และนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในระบบโลจิสติกส์

๒.๒.๒ ประเด็นข้อกฎหมายที่ขัดรัฐธรรมนูญ: มีการเน้นย้ำเรื่องมาตรา ๑๔ (การบังคับเป็นสมาชิก) และมาตรา ๔๑ (บทกำหนดโทษ) ว่าขัดต่อรัฐธรรมนูญตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการการกฤษฎีกา จึงควรยกเลิกหรือปรับปรุงให้เป็นไปตามความสมควรใจ

๒.๒.๓ การบริหารจัดการ: มีข้อเสนอให้เพิ่มบทบาทของกระทรวงคมนาคมในการร่วมกำกับดูแลเพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

โดยรวมเห็นว่ากฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตของประชาชนและช่วยสร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในการเจรจาต่อรองทางการค้า

๒๐. ได้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายของกฎหมายฉบับนี้ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาด้วยแล้วหรือไม่

มีการนำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายของร่างพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. ซึ่งจัดทำขึ้นในขั้นตอนของการยกร่างกฎหมายเพื่อแก้ไข/ปรับปรุงพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ มาประกอบการพิจารณาในครั้งนี้ด้วยแล้ว

๒๑. หน่วยงานได้ออกกฎหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ เพื่อที่ประชาชนจะสามารถปฏิบัติตามกฎหมายหรือได้รับสิทธิประโยชน์จากกฎหมายหรือไม่ อย่างไร

๒๑.๑ กระทรวงพาณิชย์ได้ออกกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ เพื่อบังคับให้ผู้ส่งสินค้าทางเรือที่เป็นนิติบุคคลและส่งออกสินค้าออกทางเรือรวมกันตลอดทั้งปีตั้งแต่หัวปีถึงสิ้นปีขึ้นไป ต้องเป็นสมาชิกสามัญของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือฯ

๒๒.๒ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้มีการดำเนินการอื่นเพื่อปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย กล่าวคือ จัดตั้ง TNSC Academy เป็นศูนย์รวมองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ ในการขับเคลื่อนและพัฒนาศักยภาพบุคลากร รวมถึงผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่มุ่งเน้นการจัดหลักสูตรฝึกอบรม โดยมีทั้งหลักสูตรระยะยาวและระยะสั้นที่ไม่เสียค่าใช้จ่าย ตลอดจนหลักสูตรที่มีค่าใช้จ่าย ซึ่งครอบคลุมองค์ความรู้สำคัญตั้งแต่การบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออก ตลอดจนพิธีการศุลกากรและกฎระเบียบภาษี นอกจากนี้ TNSC Academy ยังทำหน้าที่เป็นเวทีสำคัญในการอัปเดตและวิเคราะห์แนวโน้มการค้าโลกอย่างเท่าทันสถานการณ์ ไม่ว่าจะเป็นการบริหารจัดการความเสี่ยงจากค่าระวางเรือ (Freight) ผันผวน วิกฤตการณ์เส้นทางขนส่งทางทะเล ตลอดจนมาตรการทางการค้าและการควบคุมกฎระเบียบใหม่ ๆ ซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการวางแผนเชิงกลยุทธ์และการปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ภายใต้ TNSC Academy ยังมีกิจกรรมอื่น ๆ ที่เป็นการให้ข้อมูลและเพิ่มองค์ความรู้ เช่น การสัมมนา การเยี่ยมชมสถานประกอบการ การอบรมภายในองค์กร

๒๒. ผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย

๒๒.๑ กฎหมายนี้มีการบังคับใช้หรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๑ ตอนที่ ๔๐ เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๗ และวันบังคับใช้เป็นการทั่วไปตั้งแต่วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๗ (มีผลถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป ตามมาตรา ๒ โดยมีการจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้าทางเรือในการเจรจา ประึกษาและประสานงานกับผู้นำส่งสินค้าทางเรือและมีการกำหนดให้ผู้ส่งสินค้าทางเรือที่เป็นนิติบุคคลและส่งออกสินค้าออกทางเรือรวมกันตลอดทั้งปีตั้งแต่หัวปีถึงสิ้นปีขึ้นไป ต้องเข้าเป็นสมาชิกสามัญของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือฯ

๒๒.๒ หากมีการบังคับใช้ เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ อย่างไร

การบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้เกิดผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ทางกฎหมาย โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ทำหน้าที่เป็นกลไกหลักในการปกป้องผลประโยชน์ของผู้ส่งออกไทย อาทิ การสร้างอำนาจต่อรองและขจัดเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ส่งออก ทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดย่อม ทำให้ผู้ส่งสินค้าทางเรือได้รับประโยชน์จากผลการเจรจากับเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ การประสานงานกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเป็นศูนย์กลางข้อมูลและเตือนภัยทางการค้า

สำหรับผู้ส่งสินค้า ในเรื่องปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าทางเรือ อาทิ การยับยั้งการขึ้นค่า Terminal Handling Charge (THC) ของสายเรือ ส่งผลให้ไม่เกิดต้นทุนเพิ่มแก่ผู้ส่งสินค้ารวมปีละ ๑๕,๒๐๐ ล้านบาท มีผลสำเร็จตามเป้าหมายทั้งในด้านการส่งเสริมคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือ และด้านการเป็นตัวแทนผู้ส่งสินค้าทางเรือในการปรึกษา เปรียบเทียบหรือทำความเข้าใจกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐ

๒๒.๓ ประชาชนมีภาระหรือรัฐมีต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

ข้อบังคับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยการกำหนดค่าลงทะเลเป็นน ค่าบำรุงค่าตอบแทน ค่าบริการ และค่าใช้จ่าย กำหนดอัตราค่าลงทะเลเป็นน ค่าบำรุง ให้เป็นดังนี้

- สมาชิกสามัญ
 - ค่าลงทะเลเป็นน ๒,๐๐๐ บาท
 - ค่าบำรุง ชำระเป็นรายปี ตามเกณฑ์และลักษณะสมาชิก โดยผู้ส่งสินค้าทางเรือที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งส่งสินค้าออกหรือนำสินค้าเข้าทางเรือตลอดปีเกินหนึ่งพันตู้คอนเทนเนอร์ มีมูลค่า
 - ตั้งแต่ ๕๐ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๒๕๐ ล้านบาท ค่าบำรุงปีละ ๕,๐๐๐ บาท (คิดเป็น ๐.๐๐๐๐๒-๐.๐๐๐๐๑% ของมูลค่าการส่งออกของบริษัท)
 - เกิน ๒๕๐ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๕๐๐ ล้านบาท ค่าบำรุงปีละ ๗,๕๐๐ บาท (คิดเป็น ๐.๐๐๐๐๑๕-๐.๐๐๐๐๑๓% ของมูลค่าการส่งออกของบริษัท)
 - เกิน ๕๐๐ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๗๕๐ ล้านบาท ค่าบำรุงปีละ ๑๐,๐๐๐ บาท (คิดเป็น ๐.๐๐๐๐๑๓-๐.๐๐๐๐๑๒% ของมูลค่าการส่งออกของบริษัท)
 - เกิน ๗๕๐ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท ค่าบำรุงปีละ ๒๐,๐๐๐ บาท (คิดเป็น ๐.๐๐๐๐๑๒-๐.๐๐๐๐๑๑% ของมูลค่าการส่งออกของบริษัท)
 - เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ค่าบำรุงปีละ ๒๕,๐๐๐ บาท (คิดเป็น ๐.๐๐๐๐๑๑% ของมูลค่าการส่งออกของบริษัท)

โดยสภาเก็บค่าบำรุงสำหรับสมาชิกสมทบเรียกเก็บเพียง ๑,๐๐๐ บาทต่อปี สำหรับสมาชิกสามัญเรียกเก็บเบื้องต้นเพียง ๕,๐๐๐ บาทต่อปี และเพิ่มขึ้นตามชั้นบันไดยอดการส่งออก

๒๒.๔ เกิดผลที่ไม่ได้คาดคิดหรือไม่พึงประสงค์หรือไม่

-ไม่มี-

๒๓. กฎหมายนี้คุ้มค่าหรือไม่ได้สัดส่วนเมื่อเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการะของประชาชนและทรัพยากรที่ใช้ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือไม่ อย่างไร

พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ คุ้มค่าได้สัดส่วนเมื่อเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการะของประชาชนและทรัพยากรที่ใช้ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย กล่าวคือกรณีผลการเจรจา ค่า THC ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการสมาคมประหยัต้นทุนลงไปได้ปีละ ๑๕,๒๐๐ ล้านบาท เทียบกับค่าบำรุงที่สภาได้รับจากสมาชิกปีละ ๑๖ - ๑๘ ล้านบาท ซึ่งสมาชิกต้องรับภาระและเงินสนับสนุนการดำเนินงานกิจกรรมจากกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ปีละ ๑ ล้านบาท อันเป็นทรัพยากรของหน่วยงานรัฐรวมรายได้อื่น ๆ สภาได้ค่าใช้จ่ายต่อตัวเป็นงานต่อปีโดยประมาณ ๒๑ - ๒๒ ล้านบาท คิดเป็นต้นทุนการดำเนินงานของสภาในแต่ละปีเพียง ๐.๐๐๐๑๔๗% เทียบกับต้นทุนของผู้ประกอบการที่ประหยัต้นทุนไปได้ต่อปี เนื่องจากรายได้จาก

การส่งออกเป็นเครื่องยนต์หลักของเศรษฐกิจไทย ดังนั้น การมีองค์การเฉพาะทางมาดูแลต้นทุนโลจิสติกส์ให้แข่งขันได้ ถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับทรัพยากรที่รัฐใช้สนับสนุน

๒๔. สมควรยกเลิก แก้ไข ปรับปรุงกฎหมายหรือกฎหมายหรือไม่ อย่างไร

ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายแล้วเห็นว่าพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ สมควรใช้บังคับต่อไป แต่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ดังนี้

(๑) พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ใช้บังคับต่อเนื่องมาแล้วกว่า ๓๒ ปี โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีบันทึกเรื่องเสร็จที่ ๕๘๘/๒๕๔๕ ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑) ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าบทบัญญัติมาตรา ๑๔ และมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย อันเนื่องมาจากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นการจำกัดเสรีภาพในการรวมกันเป็นสมาคม สหภาพ สหพันธ์ สหกรณ์ กลุ่มเกษตรกร องค์การเอกชน หรือหมู่คณะอื่นตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับวัตถุประสงค์หลักในการตราพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ก็มีขึ้นเพื่อที่จะสามารถจำกัดเสรีภาพของประชาชนตามรัฐธรรมนูญได้ ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์ (โดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) จึงจำเป็นต้องยกเลิกทั้งสองมาตราดังกล่าว เพื่อให้บทบัญญัติของกฎหมายสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ

(๒) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือ ตลอดจนเป็นผู้แทนผู้ส่งสินค้าทางเรือในการปรึกษา เสนอต่อรองหรือทำความตกลงกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ในเรื่องอัตราค่าระวาง ค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ข้อกำหนด หรือเงื่อนไขต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางเรือ แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๓๗ ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจแก่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยอย่างเพียงพอในการดำเนินการเพื่อสนับสนุนผู้ส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งไม่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน ทำให้เกิดข้อขัดข้องแก่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยในการสนับสนุนผู้ส่งสินค้าทางเรือ จึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติที่เป็นปัญหาดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น โดยการเพิ่มวัตถุประสงค์ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยในการดำเนินการต่าง ๆ ให้มีความครอบคลุมต่อการดำเนินการเพื่อประโยชน์แก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือ ตลอดจนเพิ่มเติมถ้อยคำที่ทำให้การดำเนินการของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยมีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ในการเป็นหน่วยงานตรวจประเมินผู้ขนส่งสินค้าเบื้องต้น และเป็นผู้จัดกิจกรรมเพื่อเพิ่มโอกาสและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ส่งสินค้าทางเรือในระดับประเทศ และก่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้ขนส่งสินค้าทางเรือและผู้ส่งสินค้าทางเรือ เพื่อยกระดับการส่งสินค้าทางเรือให้เป็นมาตรฐานสากล ซึ่งปัจจุบันการกำหนดมาตรฐานค่าใช้สอยที่สายเรือและผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลเรียกเก็บทำได้เพียงการเจรจาและขอความร่วมมือ ซึ่งบางครั้งไม่ได้ผลในทางปฏิบัติ

๒๕. สมควรดำเนินการอื่นเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย
หรือมีข้อเสนออื่นหรือไม่ อย่างไร

-ไม่มี-

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ
(.....)

หัวหน้าหน่วยงานของรัฐที่จัดทำรายงานนี้

วัน/เดือน/ปี

๑๕ ก.ค. ๒๕๖๕

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ.....

โทร. ๐๒-๕๐๗ ๔๓๐๕

อีเมล legal@ditp.go.th