



## บทที่ 5

# วิเคราะห์นโยบายและกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยต่อความสามารถ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

ตามทีนโยบายของรัฐบาลเริ่มแรกต้องการดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์จากต่างประเทศเพื่อส่งเสริมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ และเพื่อให้คนไทยมีความรู้ความชำนาญในกิจการอุตสาหกรรมต่างๆ ทำให้กฎระเบียบที่ออกมาจึงมีลักษณะคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย รวมถึงคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ด้วย ต่อมาเมื่อนโยบายเปลี่ยนเป็นเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและสนับสนุนการส่งออก อีกทั้งต้องเปิดเสรีทางการค้าตามแรงกดดันของแก็ตตซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกอยู่ ทำให้กฎระเบียบช่วงนี้ผ่อนคลายและจูงใจผู้ประกอบการรายใหม่ด้วยสิทธิประโยชน์และเขตการค้าเสรีอาเซียน ดังนั้น จากการศึกษาที่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยไม่เคยอยู่ในภาวะตลาดแข่งขันกลับต้องเปลี่ยนมาอยู่ในตลาดแข่งขันโดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ของคนไทย และต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการอันดับหนึ่งของโลก เช่น GM FORD ทั้งที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 87 ระบุว่ารัฐต้องสนับสนุนระบบเศรษฐกิจแบบเสรีโดยอาศัยกลไกตลาด กำกับดูแลให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม แต่นโยบายและกฎระเบียบของไทยไม่ได้ให้อิสระอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ของคนไทยที่จะพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตเพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างเป็นธรรม บทนี้จึงแสดงให้เห็นถึงนโยบายและกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยใน 3 ด้านด้วยกันคือ การประกอบกิจการโรงงาน กระบวนการผลิต และกระบวนการจัดจำหน่าย

### 5.1 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการประกอบกิจการโรงงาน

นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ก่อให้เกิดการจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ ทำให้ผู้ประกอบการขาดแรงกระตุ้นในการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตเพราะต้องอยู่ภายใต้สถานการณ์ที่จำกัดโดยกฎระเบียบ และเมื่อเปลี่ยนมาเป็นนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาซึ่งมีความสามารถในการแข่งขันมาก และอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีอยู่ก่อนต้องแข่งขันภายใต้สถานการณ์เดียวกัน จึงก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งรายละเอียดมีดังนี้

### 5.1.1 ขาดการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต

การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ และเปลี่ยนมาเป็นการเปิดเสรีทางการค้า ในช่วงเวลาที่มีการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ รัฐบาลได้ออกกฎระเบียบมาเพื่อปิดกั้นจำนวนผู้เข้าแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์ กล่าวคือ

- การกำหนดอัตราภาษีศุลกากรไว้สูงเพื่อให้ต้นทุนการนำเข้ารถยนต์แพงมากจนไม่สามารถแข่งขันกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ
- การงดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2512 ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- การกำหนดเงื่อนไขในการตั้งโรงงานของกระทรวงอุตสาหกรรม ในปี พ.ศ.2515 กล่าวคือ ผู้ประกอบการรายใหม่ต้องติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์การประกอบที่มีขีดความสามารถประกอบได้ไม่ต่ำกว่า 30 คันต่อวัน โดยใช้เวลาทำงานวันละ 8 ชั่วโมง มูลค่าการลงทุนในเครื่องจักรอุปกรณ์และอาคารไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถเข้าสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ได้
- การห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่แต่อนุญาตให้โรงงานที่มีอยู่เดิมขยายกำลังการผลิตได้ของกระทรวงอุตสาหกรรมในปี พ.ศ.2521 เป็นการปิดกั้นไม่ให้มีผู้เข้าแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์รายใหม่

การปิดกั้นผู้เข้าแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์ย่อมก่อให้เกิดตลาดผูกขาด และการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตเองยังเกิดข้อจำกัดเพราะรัฐตราว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้อาศัยอำนาจตามกฎหมายโรงงานได้ออกมาตรการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบ และมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมการดำเนินงานของผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ตามที่ Mr. Paul Hofheinz นักวิเคราะห์นิตยสาร Fortune ได้กล่าวไว้ว่า ถ้ามหาอำนาจของรัฐบาลออกมาในรูปการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศมากเกินไป ย่อมส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันได้ ทำให้บริษัทต่างๆ ขาดแรงกระตุ้นในการพยายามเพิ่มนวัตกรรมใหม่ๆ และเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต ซึ่งตามสถานการณ์ขณะนั้นอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตได้มากนักเพราะมีการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์มากเกินไป

ต่อมาเมื่อ องค์การการค้าโลกได้ใช้แรงกดดันให้ไทยเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ จนกระทั่งในปี พ.ศ.2537 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้เปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการ

ประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่ง และกระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์หนึ่ง ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็น Detroit of Asia จึงต้องการดึงดูดผู้ลงทุนรายใหญ่เข้ามาลงทุน ไม่ว่าจะเป็น GM, FORD, BMW โดยที่มีการให้สิทธิประโยชน์มีการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ มีการลดภาษีชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งสถานการณ์แวดล้อมเปลี่ยนไปอุตสาหกรรมรถยนต์มีอิสระมากขึ้น แต่โรงงานรับจ้างประกอบรถยนต์ของไทยต้องได้รับผลกระทบเพราะเจ้าของรถยนต์ต่างประเทศต้องการลงทุนตั้งโรงงานของตนเอง และ โรงงานประกอบรถยนต์ดัดแปลงก็ได้รับผลกระทบด้วยเพราะต้องแข่งขันกับผู้ประกอบรถยนต์ต่างชาติซึ่งมีความสามารถในการผลิตมากกว่าตน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการขาดความเตรียมพร้อมที่จะรับกับสถานการณ์เช่นนี้

เนื่องจากช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์มาเป็นการเปิดเสรีทางการค้า รัฐบาลไม่ได้มีนโยบายหรือกฎระเบียบใดๆ ที่ให้โอกาสอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยได้พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต โดยผ่อนคลายนโยบายที่ เช่น ในปี พ.ศ.2534 มีการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป และมีการปรับเปลี่ยนอัตราภาษีไปมาระหว่างเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม จนทำให้เกิดความสับสนในตลาดรถยนต์ ผู้บริโภคหรือการซื้อรถใหม่ ผู้ประกอบรถยนต์ชะลอการผลิต ต่อมารัฐบาลนายชวน หลีกภัยต้องการคุ้มครองผู้บริโภค และไม่ต้องก่อให้เกิดยุค"ผูกขาด" จึงได้มีการลดภาษีขาเข้า ไม่รับฟังการร้องขอจากนักธุรกิจที่เพิ่มอัตราภาษีขาเข้ารถยนต์หนึ่งโดยสาร มีการเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนและยกเลิกการห้ามตั้งโรงงาน ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งไม่เคยอยู่ในตลาดแข่งขันมาก่อนไม่มีเวลาเตรียมตัวในการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตโดยเฉพาะผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ชาวไทย ทั้งที่ตามกฎระเบียบขององค์การการค้าโลก (แกตต์) ได้เปิดโอกาสให้ใช้ข้อยกเว้นได้แต่ประเทศไทยไม่ได้ใช้ เช่น มาตรา 18 หมวด ซี , ดี ให้ใช้ข้อจำกัดเชิงปริมาณซึ่งจำเป็นต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมใดโดยเฉพาะที่อยู่ในขั้นแรกของการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยที่ประเทศได้หันมีการกำหนดโควตานำเข้ารถยนต์ และประเทศมาเลเซียมีการกำหนดเงื่อนไขในการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปซึ่งต้องนำความตกลงว่าด้วยระเบียบวิธีการออกใบอนุญาตนำเข้า หรือ ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้ามาพิจารณาว่าขัดหรือไม่

ดังนั้น เมื่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยซึ่งไม่เคยอยู่ในตลาดแข่งขันแล้วต้องเข้าสู่ตลาดแข่งขัน ย่อมเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมนัก รัฐบาลจึงควรดำเนินนโยบายและกฎระเบียบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้แก่ผู้ประกอบการบางรายโดยไม่ขัดต่อกฎระเบียบขององค์การการค้าโลก (แกตต์)

### 5.1.2 ความเหลื่อมล้ำของสิทธิประโยชน์

การกำหนดสิทธิประโยชน์ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย<sup>1</sup> เพื่อจูงใจการลงทุน โดยเน้นที่การลดหย่อน/ยกเว้นภาษี ค่าสาธารณูปโภค แต่สิทธิประโยชน์เช่นนี้ได้ก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการเนื่องจากความแตกต่างของสิทธิประโยชน์ในแต่ละช่วงเวลาและแต่ละเขตอุตสาหกรรม กล่าวคือ ถ้าเทียบเคียงแต่ละช่วงเวลาย่อมมีทั้งผู้ประกอบการที่มีอยู่ก่อนปี 2537, ผู้ประกอบการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่ปี 2537 แต่ก่อนวันที่ 1 สิงหาคม 2543, และผู้ประกอบการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2543 แต่ถ้าเทียบเคียงแต่ละเขตอุตสาหกรรมย่อมมีทั้งโรงงานที่ตั้งอยู่ในเขต 1, 2, และ 3 หรือระหว่างเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและเขตอุตสาหกรรมส่งออก ความเหลื่อมล้ำเช่นนี้ย่อมทำให้สิทธิประโยชน์ที่ได้รับแตกต่างกัน เช่น เดิมโรงงานที่ตั้งอยู่ในเขต 1 จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ใดๆ แต่มีการให้สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2543 การได้รับสิทธิประโยชน์ที่ต่างกันนี้ย่อมทำให้ผู้ประกอบการนำสิทธิประโยชน์ไปหักลดต้นทุนได้ต่างกัน ยิ่งได้รับสิทธิประโยชน์มากย่อมทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการลดน้อยลง และทำให้สามารถลดราคาไปแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้

ตามที่ปรากฏผู้ประกอบการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่ปี พ.ศ.2537 มีทั้งผู้ประกอบการรายเดิม (ขอขยายกำลังการผลิต) และผู้ประกอบการรายใหม่ แต่หลังจากวันที่ 1 สิงหาคม 2543 ยังไม่มีผู้ประกอบการรายใดยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน นอกจากนี้ผู้ประกอบการบางรายได้มีการเจรจาต่อรองเป็นพิเศษกับรัฐบาลผ่านคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เช่น บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ จำกัด ได้ทำข้อตกลงในเรื่องการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ,

<sup>1</sup> การจัดตั้งโรงงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมจะทำให้กระบวนการในการขอใบอนุญาตต่างๆ ทำได้รวดเร็วขึ้นโดยผ่านบริการเบ็ดเสร็จครบวงจรของเขตนิคมอุตสาหกรรมนั้นๆ ไม่ต้องไปติดต่อกับหน่วยราชการหลายแห่ง เช่น กรมโรงงานอุตสาหกรรม, กรมควบคุมมลพิษ, กองวัตถุอันตราย เป็นต้น ส่งผลให้ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่าย แต่ก็ยังมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดสร้างและประกอบกิจการโรงงาน อาทิ การยื่นเอกสารประกอบการขออนุญาตประกอบกิจการโรงงาน การนำเสนอรายงาน Environmental Impact Assessment (EIA) ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาว่าเมื่อมีโรงงานใหม่เข้าไปต้องไม่ทำให้มลภาวะโดยรวมในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเกินมาตรฐานที่กำหนด เป็นต้น

การลดภาษีศุลกากรของชิ้นส่วนรถยนต์, การจัดตั้งสถาบันฝึกอบรม GM University<sup>2</sup> เมื่อเป็นเช่นนี้ย่อมเสียเปรียบต่อผู้ประกอบการรายเดิมที่ไม่สามารถยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน แต่ผู้ประกอบการรายเดิมที่มีการขยายกำลังการผลิตถือว่ามีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะแข่งขันได้

อย่างไรก็ตาม ความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ (SCM) เห็นว่าการที่ผู้ผลิตรถยนต์ส่งออกผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการอุดหนุนอาจก่อให้เกิดความเสียหายกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศนำเข้า เนื่องจากเมื่อผู้ประกอบการไทยได้รับการอุดหนุนโดยผ่านสิทธิประโยชน์ย่อมสามารถกำหนดราคาได้ต่ำลง ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศนำเข้าไม่สามารถแข่งขันได้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ต้องพบกับอุปสรรคในการส่งออกที่อาจได้รับมาตรการตอบโต้เมื่อการส่งออกรถยนต์ได้ไปทำความเสียหายให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศนำเข้า แต่เหตุการณ์นี้ย่อมไม่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ ดังนั้นการให้สิทธิประโยชน์ที่เคยสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยกลับกลายเป็นความเสียเปรียบในการแข่งขันของผู้ประกอบการเมื่อมีการส่งออก แต่ถ้ามีการจำหน่ายประเทศยังถือว่ามีรายได้เปรียบอยู่เพราะความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ (SCM) ครอบคลุมไม่ถึง

จากสถานการณ์เช่นนี้เห็นว่าผู้ประกอบการที่จะได้รับประโยชน์มากที่สุดจากสิทธิประโยชน์คือ ผู้ประกอบการรายเดิมที่มีการขยายกำลังผลิต เพราะสามารถจำหน่ายโดยใช้การผสมผสานระหว่างรถยนต์ที่มาจากทั้งโรงงานที่ได้รับและไม่ได้รับสิทธิประโยชน์เพื่อให้เสียเปรียบการแข่งขันน้อยที่สุด

### 5.1.3 ผู้ประกอบการทุกรายต้องแข่งขันภายใต้สถานการณ์เดียวกัน

ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 87 บัญญัติให้รัฐกำกับดูแลให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม เมื่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีทั้งผู้ประกอบการต่างชาติ ผู้ประกอบการชาวไทยซึ่งประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ดัดแปลงและรับจ้างประกอบรถยนต์ แต่ความสามารถในการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการต่างชาติและชาวไทยมีความแตกต่างกัน จึงไม่

<sup>2</sup> สำนักนายกรัฐมนตรี, “ข่าวที่ 02/05 เรื่อง ข้อตกลงในการลงทุนประกอบรถยนต์ของบริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ จำกัด,” ใน สรุปผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีว่าด้วยนโยบายเศรษฐกิจ, 2 กุมภาพันธ์ 2541: <http://www.spokesman.go.th>

เป็นธรรมสำหรับผู้ประกอบการชาวไทยที่ต้องแข่งขันในตลาดระดับเดียวกัน อย่างเช่น กรณีที่มีมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศทำให้ผู้ประกอบการต้องประสบปัญหาชิ้นส่วนรถยนต์คุณภาพไม่ดีและราคาแพง แต่ผู้ประกอบการต่างชาติสามารถชักจูงผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศของตนมาตั้งโรงงานในประเทศไทย ขณะที่ผู้ประกอบการชาวไทยไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ หรือถ้าจะวัดด้วยความเชี่ยวชาญในการผลิตจะเห็นว่าผู้ประกอบการต่างชาติมีมากกว่า มีการดำเนินงานในลักษณะบริษัทข้ามชาติ แม้ว่าตามประกาศกรมสรรพสามิตจะกำหนดคุณสมบัติผู้ประกอบการอุตสาหกรรมซึ่งกระทำการดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจว่าต้องไม่มีความสัมพันธ์กันในการจัดการ การควบคุม หรือร่วมทุนกับผู้ผลิตรถยนต์ แต่ว่าการพัฒนารถยนต์ในปัจจุบันทำให้รถยนต์แต่ละประเภทสามารถทดแทนกันได้เพราะประโยชน์ใช้สอยใกล้เคียงกันทำให้โดยแท้จริงตลาดของรถยนต์ดัดแปลงไม่ได้แยกอย่างเด็ดขาดจากตลาดอื่นๆ เช่น รถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน, รถยนต์ที่มีกระบะ และรถยนต์ดัดแปลง ดังนั้น การที่ต้องแข่งขันภายใต้สถานการณ์เดียวกันจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการชาวไทยต้องเสียเปรียบการแข่งขันตลอดเวลาโดยที่รัฐบาลไม่ได้ช่วยเหลือในการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต และตามกฎระเบียบขององค์การการค้าโลกเปิดโอกาสที่จะไม่ต้องปฏิบัติตามหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) ได้แก่ การอุดหนุนภายในประเทศโดยไม่ขัดกับเกดต์มาตรา 3 และความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ หรือการดำเนินตามเกดต์มาตรา 18 หมวดซีเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมทารก แต่รัฐบาลก็ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากข้อยกเว้นเหล่านี้

#### 5.1.4 แนวโน้มความรับผิดชอบของผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น

แนวโน้มการบังคับใช้กฎหมายทำให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบมากขึ้นและอยู่ภายใต้กฎหมายหลายฉบับ ได้แก่ การกำหนดเรื่องมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 กำหนดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมทำหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ขณะที่พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมในการกำหนดมาตรฐานและวิธีการควบคุมการปล่อยของเสีย มลพิษ หรือสิ่งใดๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน (มาตรา 8 (5)) แต่ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ..... มาตรา 5 บัญญัติว่า “โรงงานใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษไม่ว่าจะมีการปฏิบัติภายใต้ข้อกำหนดตามมาตรฐานเกี่ยวกับการปล่อยมลพิษใดๆ หรือไม่ก็ตาม ..... ผู้ประกอบกิจการ

โรงงานมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษ หรือการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบกิจการโรงงานหรือไม่ก็ตาม ...." นั่นก็หมายความว่าแม้จะปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดแล้วก็ตามก็ยังต้องรับผิดชอบอยู่ดี เมื่อมีการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม

ในเรื่องสิ่งแวดล้อมนั้น ต่างประเทศมีการให้ความสนใจมาก ไม่ว่าจะประเทศสหรัฐอเมริกาที่บังคับให้รถยนต์ปล่อยมลพิษไม่เกินกว่าอัตราที่กำหนด ประเทศอังกฤษที่มีการเก็บภาษีในการใช้พลังงานของอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และสาธารณชน แต่ไม่ได้ก่อภาระเพิ่มขึ้นกับผู้เกี่ยวข้อง กรณีของประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดแต่ได้เพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการโดยเฉพาะผู้ประกอบการรายย่อยที่ต้องปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนด

นอกจากนี้ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 มาตรา 63 บัญญัติว่า เมื่อใดที่ห้างหุ้นส่วน บริษัท หรือนิติบุคคลอื่นกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ กรรมการ ผู้จัดการหรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการกระทำอันเป็นความผิดนั้น ต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้นๆ ด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่ากระทำนั้นได้กระทำโดยตนเองมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย และร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ.....มาตรา 5 บัญญัติว่า กรณีผู้ประกอบการโรงงานเป็นนิติบุคคล กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำนั้น จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายนั้นด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เหตุแห่งความเสียหายนั้นตนมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย เท่ากับว่าอย่างน้อยกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำอันเป็นความผิดนั้น ต้องมีส่วนในการรับผิดชอบกฎหมายถึง 2 ฉบับ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนเองมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย

เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้ประกอบการรายย่อยซึ่งมีเงินทุนต่ำย่อมเป็นภาระหนักในการทำตามกฎหมายเรื่องสิ่งแวดล้อม หรือป้องกันไม่ให้เกิดความรับผิดทางละเมิดขึ้น เมื่อต้นทุนเพิ่มขึ้น ผลักภาระให้ผู้บริโภคโดยเพิ่มราคาของรถยนต์ก็จะทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้ เพราะยอดการผลิตรถยนต์ของผู้ประกอบการรายย่อยมีจำนวนน้อยไม่ถึงระดับการประหยัดต่อขนาด ซึ่งต่างกับผู้

ประกอบการรายใหญ่ที่มีความพร้อมมากกว่า จึงเห็นว่ากฎหมายเหล่านี้ไม่ได้เอื้อต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการบางรายแต่กลับเป็นอุปสรรคขัดขวางการแข่งขัน

## 5.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับปัจจัยการผลิตและสินค้า

ปัจจัยการผลิตถือเป็นต้นทุนการผลิตสินค้าชนิดหนึ่ง ซึ่งนโยบายของประเทศไทยเริ่มด้วยการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ โดยกำหนดมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศและมาตรการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์ การพัฒนาชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยจึงเกิดจากสถานการณ์บังคับโดยผู้ประกอบการรถยนต์บังคับให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ทำให้ได้ตามที่ต้องการ แต่ชิ้นส่วนบางอย่างของรถยนต์เท่านั้นที่สามารถแข่งขันระหว่างประเทศได้ และเมื่อมีโครงการ AICO ก็ยังไม่สามารถ support ชิ้นส่วนรถยนต์ได้เต็มที่เพราะประเทศสมาชิกอาเซียนยังต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศและเป็นสาเหตุหนึ่งทำให้เขตการค้าเสรีอาเซียนต้องเกิดการสะดุดไม่เป็นไปตามที่กำหนด อย่างไรก็ตามกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าก็ยังได้กำหนดกรอบการเลือกแหล่งของชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยเพื่อที่จะได้รับประโยชน์จากแกตต์ ทั้งหมดนี้จึงเป็นข้อจำกัดในการเลือกใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องแรงงานขาดความชำนาญ การกำหนดมาตรฐานบังคับของทั้งชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าของกระบวนการผลิต การพัฒนาสินค้าโดยอ้างอิงกับอัตราภาษีศุลกากร ทั้งหมดนี้ย่อมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์

### 5.2.1 ความไม่สมบูรณ์ของปัจจัยการผลิต

การสรรหาปัจจัยการผลิตย่อมจะเลือกจากแหล่งที่มีความเชี่ยวชาญในการผลิตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ แต่กรอบต่างๆ ทำให้ไม่สามารถทำเช่นนั้นได้

#### 5.2.1.1 การจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์

การจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์ไม่สามารถได้รับชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพดีที่สุดเพราะจำกัดด้วยกรอบ 3 กรอบ คือ กฎระเบียบขององค์การการค้าโลก (แกตต์) ความร่วมมือระหว่างภูมิภาค และภายในประเทศ



### 5.2.1.1.1 ภายใต้กรอบความร่วมมือขององค์การการค้าโลก

ตามกฎหมายว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า ซึ่งหมายถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด เกี่ยวกับการกำหนดประเทศที่เป็นแหล่งกำเนิดของสินค้านั้น แต่ไม่ครอบคลุมถึงการรวมกลุ่มทางการค้า ถ้าจะให้รถยนต์ได้รับแหล่งกำเนิดสินค้าที่มาจากประเทศไทยต้องผ่านกระบวนการผลิตที่มีการเปลี่ยนแปลงมากเพียงพอ เมื่อเป็นเช่นนี้ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต้องมีความระมัดระวังไม่สามารถใช้ชิ้นส่วนจากแหล่งอื่นเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด เพราะมิฉะนั้นจะไม่ได้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษต่างๆ เช่น สิทธิพิเศษทางภาษี ดังนั้น การกำหนดกฎเกณฑ์ในการได้รับใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าให้กับผู้ส่งออกไทย ต้องมีความระมัดระวังเป็นอย่างมาก อีกทั้งต้องพิจารณาว่าประเทศที่นำเข้ารถยนต์จากประเทศไทยมีการกำหนดเรื่องแหล่งกำเนิดสินค้าไว้ว่าอย่างไร จะเห็นได้ว่ากฎหมายว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าสนับสนุนให้มีการใช้สินค้าภายในประเทศหรือภายในกลุ่มการค้า แม้จะมีการยกเลิกมาตรการ Local Content Requirement ก็ตาม อย่างไรก็ตาม กฎหมายว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าไม่ได้สนับสนุนการเลือกใช้ชิ้นส่วนรถยนต์จากแหล่งที่มีความเชี่ยวชาญ (specialization) จริงๆ เพราะปัจจุบันชิ้นส่วนรถยนต์บางชิ้นได้มีการนำเข้าจากแหล่งอื่นนอกจากภายในประเทศหรือกลุ่มการค้า ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ย่อมไม่สามารถไปถึงจุดต่ำสุด จึงเป็นข้อเสียเปรียบคู่แข่ง เว้นเสียแต่ว่า specialization ของการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จะเกิดขึ้นในประเทศไทยหรือกลุ่มภูมิภาค สำหรับการจำหน่ายภายในประเทศจะไม่อยู่ภายใต้กรอบของกฎหมายว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าหรือมาตรการ Local Content Requirement ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์สามารถเลือกชิ้นส่วนรถยนต์จากแหล่งที่มี specialization ได้ทั่วโลก และส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์สามารถไปถึงจุดต่ำสุดได้

### 5.2.1.1.2 ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างภูมิภาค

โครงการ AICO เปรียบเสมือนแผนรองรับเมื่อเขตการค้าเสรีอาเซียนยังไม่ประสบความสำเร็จ ซึ่งผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ได้หันไปใช้ประโยชน์จากโครงการ AICO เป็นจำนวนมากแม้ว่ายังไม่เอื้อประโยชน์ได้เต็มที่นักเพราะแต่ละประเทศยังต้องการที่จะคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศตน ดังนั้นการอนุมัติโครงการจึงพิจารณาจาก (1) ต้องไม่มีการเสียเปรียบ (2) ต้องไม่กระทบกระเทือนอุตสาหกรรมภายในประเทศ และ (3) ต้องไม่ทำให้รัฐ

สูญเสียรายได้จากภาษี<sup>3</sup> โดยแท้จริงโครงการ AICO หรือเขตการค้าเสรีอาเซียนสนับสนุนให้เกิด economy of scale ทำให้ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์สามารถลดต่ำลง แต่การที่โครงการ AICO หรือเขตการค้าเสรีอาเซียนไม่ประสบผลสำเร็จมากนักย่อมส่งผลให้การได้รับชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีต้นทุนต่ำลงเป็นไปได้ช้า อย่างไรก็ตาม กลับเป็นผลดีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ยังมีเวลาในการเพิ่มความสามารภในการแข่งขัน ดังนั้น การที่รัฐบาลพยายามเร่งรัดให้เขตการค้าเสรีอาเซียนประสบผลสำเร็จโดยเร็วโดยที่ผู้ประกอบการไทยยังไม่พร้อมย่อมไม่ส่งผลดีนัก ทางด้านผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ย่อมสนับสนุนให้เขตการค้าเสรีอาเซียนประสบผลสำเร็จโดยเร็ว

### 5.2.1.1.3 ภายในประเทศ

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ.2505 ได้ประกาศให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นอะไหล่ยานยนต์เป็นกิจการอุตสาหกรรมที่สำคัญและจำเป็นแก่การเศรษฐกิจของประเทศเหนือกว่าอุตสาหกรรมผลิตหรือประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุก ประกอบกับมีการดำเนินมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ มาตรการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์ ซึ่งแสดงถึงการคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ การดำเนินการดังกล่าวข้างต้นแม้จะขัดกับหลักการค้าเสรี แต่เพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมในขั้นเริ่มแรกจึงจำเป็นที่จะต้องมีการคุ้มครองแต่ก็ต้องมีการพัฒนาไปด้วยพร้อมกัน ซึ่งตรงนี้รัฐบาลไม่ได้ทำปล่อยให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์พัฒนาตัวเองโดยผู้ผลิตรถยนต์มีการบังคับให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ทำให้ได้ตามต้องการ ดังนั้น พัฒนาการของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จึงเป็นไปอย่างเชื่องช้า

ตามที่มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) ได้ห้ามใช้มาตรการลงทุนที่ฝ่าฝืนหลักการ national treatment และห้ามใช้มาตรการจำกัดปริมาณนำเข้าหรือส่งออก ซึ่งประเทศไทยได้มีการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เมื่อ 1 มกราคม 2543 โดยไม่มีการชะลอเวลา ในขณะที่ประเทศมาเลเซียได้มีการขอขยายการใช้ไปจนถึงปลายปี 2544 ประเทศอินเดียยังคงดำเนินมาตรการเช่นนี้อยู่และไม่มีการขอขยายเวลา ประเทศฟิลิปปินส์ได้มีการขอขยายเวลาไปจนถึงธันวาคม 2547 เมื่อพิจารณาจากข้อยกเว้นของมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) ได้กำหนดช่วงเวลาปรับเปลี่ยน (transition period) สำหรับประเทศกำลังพัฒนาจนถึง 1 มกราคม 2543 แต่ก็ได้ให้ออกขยายช่วงเวลาปรับเปลี่ยนเมื่อประเทศสมาชิก

<sup>3</sup> สัมภาษณ์ พิชัย ตั้งชนะชัยอนันต์, เจ้าหน้าที่เทคนิคอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.

สามารถอธิบายเหตุผลความยากลำบากที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ และเหตุผลเพื่อความจำเป็นในการพัฒนาเศรษฐกิจตามมาตรา 18 ของกฎระเบียบของความตกลงองค์การการค้าโลก ที่ทำให้สามารถละทิ้งการปฏิบัติตามกฎระเบียบของความตกลงองค์การการค้าโลก

อย่างไรก็ตามการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ย่อมส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ที่สามารถพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตโดยไม่ถูกจำกัดด้วยนโยบายบังคับชิ้นส่วนภายในประเทศ และยังเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน แต่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์กลับได้รับผลกระทบเพราะผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต้องมาอยู่ในตลาดแข่งขันเดียวกับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศ และถ้าไม่มีความสามารถในการแข่งขันก็ไม่สามารถอยู่ในตลาดต่อไปได้และตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ก็จะกลายเป็นตลาดผูกขาดซึ่งขัดกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้มีการแข่งขัน ตรงจุดนี้เองที่รัฐบาลต้องพิจารณาว่าเมื่อเปลี่ยนสภาพตลาดแล้ว ผู้แข่งขันมีความสามารถในการแข่งขันเพียงพอไหม แต่ผู้ผลิตรถยนต์ชาวญี่ปุ่นชอบที่จะให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อที่使自己ได้รับชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพดีที่สุด แม้ว่าผู้ผลิตรถยนต์ได้รับประโยชน์จากการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ แต่กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องหันกลับมามองชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ ถึงกระนั้นกติกากำหนดภาษีศุลกากรของประเทศไทยยังมีส่วนทำให้การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศมีต้นทุนสูง เพราะมีการกำหนดภาษีนำเข้าเหล็กในอัตราสูงเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมเหล็กภายในประเทศ แต่แผ่นเหล็กภายในประเทศก็ยังประสบกับปัญหาการท่วมตลาด ซึ่งแผ่นเหล็กเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แต่คุณภาพของแผ่นเหล็กภายในประเทศยังต่ำกว่าที่ผู้ผลิตรถยนต์ต้องการ

เมื่อเป็นเช่นนี้ ภายใต้กรอบของกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การที่รัฐบาลสนับสนุนให้เกิดเขตการค้าเสรีอาเซียนโดยเร็วขณะที่ประเทศสมาชิกมีการขัดขวางย่อมเป็นการไม่ถูกต้องนัก เพราะผู้ผลิตรถยนต์ต้องรอคอยไปเรื่อยๆ ขณะที่ชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศบางอย่างยังมีประสิทธิภาพการผลิตไม่ดีพอ ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ไม่สามารถคาดหวังที่จะใช้ประโยชน์ได้ รัฐบาลจึงควรหันมาพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อให้อุตสาหกรรมแข่งขันได้โดยเร็วไม่ต้องรอคอยการพึ่งพาเขตการค้าเสรีอาเซียน และยังให้ผลดีทั้งผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

### 5.2.1.2 การขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญ

เนื่องจากความสามารถทักษะของแรงงานยังไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ผลิตรถยนต์สังเกตได้จากการเรียกร้องของโรงงานประกอบรถยนต์รายใหม่ๆ ที่เข้ามาตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม ให้รัฐบาลสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานด้านอุตสาหกรรมยานยนต์บริเวณพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก<sup>4</sup> ปัจจุบันมีการพัฒนาฝีมือแรงงานโดยผ่านสถาบันการศึกษา เช่น การถ่ายทอดเทคโนโลยีของโตโยต้าให้กับนิสิตคณะวิศวกรรมศาสตร์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมได้มีแนวทางสนับสนุนการฝึกอบรมและพัฒนาแรงงานที่ถูกเลิกจ้างจำนวน 85,000 คน ให้มีทักษะสูงขึ้นเพื่อรักษาแรงงานที่มีฝีมือส่วนนี้<sup>5</sup> แต่ก็ยังไม่เพียงพอกับความต้องการ ขณะที่แรงงานทั้งหมดในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีประมาณ 285,000 คน ซึ่งในประเทศพัฒนาแล้วได้ให้ความสำคัญกับทรัพยากรมนุษย์เป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นไปตามแนวความคิดของทฤษฎีที่ว่าด้วยการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแนวใหม่ ทรัพยากรมนุษย์นับว่ามีความสำคัญอย่างมากในการพัฒนาเศรษฐกิจ หรือ Endogenous Growth Theory ได้ข้อสรุปว่า ประเทศควรให้ความสำคัญต่อการเพิ่มการลงทุนตลอดจนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เนื่องจากการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์จะก่อให้เกิดผลได้ภายนอก (Externalities) ซึ่งมีผลให้ผลิตภาพมีการขยายตัวในอัตราเร่ง<sup>6</sup> ดังนั้น การพัฒนาด้านการศึกษาและจัดฝึกอบรมจึงถือว่าเป็นตัวแปรสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศเพราะมาตรการของรัฐในการพัฒนาเทคโนโลยีและทรัพยากรมนุษย์ และการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและลดต้นทุนผลิตจากการพึ่งพา

<sup>4</sup> ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "ขมฐานการผลิตของฟอร์ดและมาสด้าในประเทศไทย," 8 วารสารส่งเสริมการลงทุน (มีนาคม 2540 : 62.

<sup>5</sup> คุณทิพย์ ตรงธรรมกิจ, "อุตสาหกรรมรถยนต์," <http://www.bot.go.th> หน้า 7.

<sup>6</sup> ไพฑูรย์ วิบูลชุตติกุล, ดร. นโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ. ใน เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยในเศรษฐกิจโลก. จัดโดย ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ บริษัทจัดการอุตสาหกรรม จำกัด สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ณ ห้อง Watergate Ballroom โรงแรม Amari Watergate , 5 มิถุนายน 2540, หน้า 2-2-2-3.

เทคโนโลยีจากต่างประเทศ รวมถึงทำให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมสนับสนุนมีความแข็งแกร่งขึ้น<sup>7</sup>

แม้ว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งการปฏิบัติออกมาในรูปการเพิ่มโอกาสในการเรียนของกระทรวงศึกษาธิการ แต่แรงงานซึ่งอยู่ในวัยทำงานภายใต้การดูแลของกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม และเป็นปัจจัยการผลิตอย่างหนึ่งที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับสินค้า หรืออาจกล่าวได้ว่าแรงงานที่ขาดประสิทธิภาพย่อมเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ ตรงจุดนี้รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาฝีมือแรงงานน้อยกว่า ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาฝีมือแรงงานขั้นพื้นฐาน

### 5.2.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับมาตรฐานสินค้า

เนื่องจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้กำหนดให้กระเจกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์ รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เป็นผลิตภัณฑ์มาตรฐานบังคับ เมื่อมีการนำเข้าหรือผลิตเพื่อส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่แตกต่างไปจากมาตรฐานที่กำหนดอาจทำได้เป็นครั้งคราวโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวต้องเป็นไปตามมาตรฐานต่างประเทศ หรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และการนำผลิตภัณฑ์ดังกล่าวเข้ามาในราชอาณาจักรหรือการทำผลิตภัณฑ์ดังกล่าวต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการฯ กำหนด

ตามความตกลงว่าด้วยระเบียบวิธีการออกใบอนุญาตนำเข้าได้แบ่งการออกใบอนุญาตนำเข้าเป็น 2 ประเภทคือ การออกใบอนุญาตนำเข้าโดยอัตโนมัติ และการออกใบอนุญาตนำเข้าที่ไม่เป็นไปโดยอัตโนมัติ สำหรับการนำเข้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่แตกต่างไปจากมาตรฐานที่กำหนดถือว่าเป็นการออกใบอนุญาตนำเข้าที่ไม่เป็นไปโดยอัตโนมัติซึ่งต้องมีการตีพิมพ์หลักเกณฑ์การ

<sup>7</sup> จิรต์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, ดวงฤดี ศิริเสถียร, ณัฐพงศ์ ทองภักดี, การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน (รายงานทิศทางเศรษฐกิจและการค้าไทย: ภาคการค้าระหว่างประเทศ), (โดยฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจรายสาขา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เสนอ กระทรวงพาณิชย์ มีนาคม 2542 โครงการแผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ.2540-2549), หน้า 5.

อนุญาต กรณีนี้การอนุญาตขึ้นกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมถือว่าเป็นการใช้ดุลยพินิจ ไม่มีความโปร่งใส (ความโปร่งใсы่อมมีการตีพิมพ์หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตอย่างชัดเจน และสามารถคาดเดาได้) ก่อให้เกิดความล่าช้าในการผลิตสินค้าซึ่งขึ้นกับการตัดสินใจครั้งสุดท้ายของรัฐมนตรีฯ และตามความตกลงว่าด้วยการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก ตัวแทนที่รัฐได้มอบหมายให้ทำหน้าที่ตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกในเรื่องคุณภาพสินค้าต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ โปร่งใส หลีกเลี่ยงความล่าช้าอย่างไม่มีเหตุผล ซึ่งกรณีการส่งออกผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่แตกต่างไปจากมาตรฐานที่กำหนดต้องขออนุญาตรัฐมนตรีฯ ก่อนผลิตเช่นเดียวกัน และการขออนุญาตก็ทำได้เป็นครั้งคราว เนื่องจากต่างประเทศมีการใช้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่แตกต่างไปจากของประเทศไทย ถ้ามาตรฐานของประเทศนำเข้าต่ำกว่ามาตรฐานของประเทศไทย ผู้ประกอบการย่อมสามารถลดต้นทุนในการผลิตโดยขออนุญาตทำตามมาตรฐานของประเทศนำเข้าเพื่อที่จะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ถ้ามาตรฐานของประเทศนำเข้าสูงกว่ามาตรฐานของประเทศไทย ผู้ประกอบการก็ต้องเพิ่มต้นทุนในการผลิต เมื่อเกิดความล่าช้าเช่นนี้ย่อมเพิ่มต้นทุนให้กับกระบวนการผลิตขึ้นไปอีก เช่น ค่าใช้จ่ายในการติดต่อ ค่าใช้จ่ายในการผลิตแต่ไม่สามารถผลิตสินค้าได้ต้องรอคอยการอนุญาต การผลิตต้องเลื่อนกำหนดเวลาออกไป ทำให้ประสิทธิภาพการผลิตลดลง และนำไปสู่ความเสียเปรียบในการแข่งขัน ดังนั้น สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมควรเปลี่ยนกฎระเบียบให้เหมาะสมซึ่งถ้าในอนาคตมีการกำหนดมาตรฐานบังคับมากกว่านี้ การต้องขออนุญาตจากรัฐมนตรีย่อมต้องเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันอย่างสำคัญ

### 5.2.3 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการพัฒนาสินค้า

การพัฒนาสินค้าย่อมก่อให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ แต่ทั้งนี้ย่อมขึ้นกับนโยบายและกฎระเบียบของรัฐบาลด้วยว่ามีการสนับสนุนมากน้อยเพียงไรเพราะการพัฒนาสินค้าต้องใช้เงินจำนวนมาก ตามนโยบายและกฎระเบียบของรัฐบาลที่ผ่านมาไม่ได้ก่อให้เกิดการพัฒนาสินค้า เพราะการผลิตรถยนต์ต้องเป็นไปตามความต้องการของตลาดจึงจะสามารถแข่งขันได้ เมื่อภาษีสรรพสามิตกำหนดว่ารถยนต์กระบะบรรทุกขนาด 1 ตันเสียอัตราต่ำที่สุด ผู้ผลิตรถยนต์ย่อมมุ่งที่จะผลิตรถยนต์กระบะบรรทุกขนาด 1 ตันมากกว่าจะพัฒนารถยนต์ประเภทอื่น นอกจากนี้หน่วยงานวิจัยของรัฐบาลเองก็ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการผลิตสินค้าโดยตรง และลักษณะของหน่วยงานวิจัยของเอกชนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ก็ยังไม่เข้าข่ายที่จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนเป็นข้อจำกัดในการพัฒนารถยนต์ และแนวโน้มของผู้บริโภคในอนาคตต้องการรถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และปลอดภัย ดังนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสินค้าไม่

ตรงตามความต้องการของตลาดย่อมเสียเปรียบในการแข่งขันโดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ชาวไทย เพราะผู้ผลิตต่างชาติมีการพัฒนาเทคโนโลยีตลอดเวลาเพื่อขึ้นนำตลาด

### 5.2.3.1 การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่เอื้อต่อการผลิตรถยนต์บางประเภท

ความแตกต่างในอัตราภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ประเภทต่างๆ ได้ส่งผลต่อการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นการส่งสัญญาณว่าการผลิตรถยนต์ประเภทไหนจะทำให้ผู้ประกอบการได้รับประโยชน์มากที่สุดหรือมีต้นทุนการผลิตต่ำสุด จากอัตราภาษีสรรพสามิตจะเห็นได้ว่าเป็นการผลิตรถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน ซึ่งการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตเช่นนี้ทำให้รถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน มีการแข่งขันมากเพราะต้นทุนไม่สูงมากนัก ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยสามารถแข่งขันได้ จำนวนผู้แข่งขันจึงมีมาก ประกอบกับผู้บริโภคมีเป็นจำนวนมากด้วย ดังนั้นผู้ผลิตรถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน จึงพยายามพัฒนาสินค้าของตนเพื่อที่จะสามารถแข่งขันได้ แต่รถยนต์บางประเภทมีอัตราภาษีสูงจำนวนผู้แข่งขันจะมีมากหรือน้อยต้องดูจำนวนผู้บริโภคประกอบด้วย ถ้าจำนวนผู้บริโภคมีมากพอสมควรก็จะดึงดูดผู้ประกอบการให้แย่งชิงตลาดกัน ก่อให้เกิดการพัฒนาสินค้า เช่น ตลาดรถยนต์นั่ง ถ้าจำนวนผู้บริโภคมีน้อยก็อาจไม่ดึงดูดผู้ประกอบการมากนัก เช่น รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ทำให้การพัฒนาสินค้าก้าวหน้าไปอย่างช้าๆ

นอกจากนี้การกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งกระทำการดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจตามประกาศกรมสรรพสามิต ข้อ 1.2 ว่าต้องไม่มีความสัมพันธ์กันในการจัดการ การควบคุม หรือร่วมทุน กับผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งเป็นการจำกัดจำนวนผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์ดัดแปลง แต่ตลาดของรถยนต์ดัดแปลงอยู่ร่วมกับตลาดของรถยนต์ประเภทอื่นซึ่งสามารถใช้ทดแทนกันได้ เช่น รถยนต์นั่งที่มีกระบะ รถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน จึงทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ดัดแปลงไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างแท้จริง ต้องอยู่ในตลาดแข่งขันด้วย

จะเห็นได้ว่า การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตหรือคุณสมบัติของผู้ประกอบการเป็นส่วนหนึ่งที่จะสามารถกำหนดได้ว่าตลาดของรถยนต์แต่ละประเภทเป็นตลาดแข่งขันหรือตลาดผูกขาด ถ้าเป็นตลาดแข่งขันก็จะทำให้ผู้ประกอบการพยายามพัฒนาสินค้าของตนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสามารถแข่งขันได้ แต่ถ้าเป็นตลาดผูกขาดการพัฒนาสินค้าย่อมไม่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาสินค้าที่เกิดขึ้นไม่ใช่การพัฒนาให้เกิดเทคโนโลยีใหม่ๆ เพราะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากไม่คุ้มกับผลประโยชน์จากภาษีที่ได้รับ

### 5.2.3.2 การวิจัยของหน่วยงานเอกชนไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมสรรพากร

ตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 297) พ.ศ.2539 มาตรา 4 ให้ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้ของบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลเป็นจำนวนร้อยละ 100 ของรายจ่ายที่ได้จ่ายไปเป็นค่าจ้างเพื่อทำการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีให้แก่หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งประกาศกระทรวงการคลังว่าด้วยภาษีเงินได้ (ฉบับที่ 3) จำกัดว่าการยกเว้นภาษีเงินได้เพื่อการนี้ใช้ได้เฉพาะการวิจัยอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐานและวิจัยเชิงประยุกต์ ปรากฏว่าไม่มีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่ในประกาศของกระทรวงการคลังเลย เพราะการวิจัยอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐานเกิดขึ้นในต่างประเทศแล้วถ่ายทอดให้กับบริษัทสาขาในประเทศไทย หรือการวิจัยเชิงประยุกต์เกิดขึ้นโดยไม่มีผลการวิจัยขั้นพื้นฐานมาใช้เป็นแบบแผน แบบพิมพ์เขียว หรือแบบแปลน เมื่อไม่ได้รับประโยชน์จากการยกเว้นภาษีเงินได้ย่อมทำให้ผู้ผลิตรถยนต์จำกัดการพัฒนาสินค้าที่มีเทคโนโลยีใหม่ๆ โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ดัดแปลง ดังนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ในประเทศของตนแล้วถ่ายทอดให้มีการผลิตในประเทศไทย ย่อมได้เปรียบในการแข่งขัน เนื่องจากการอุดหนุนด้านวิจัยและพัฒนาถูกจำกัดด้วยความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ ซึ่งปัจจุบันอาจถูกมาตรการตอบโต้ได้ ถ้าทำความเสียหายให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศนำเข้า เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงมาตรการตอบโต้จึงจำเป็นต้องเลือกปริมาณส่งออกให้เหมาะสมกับตลาด

### 5.2.3.3 การวิจัยของหน่วยงานรัฐไม่สอดคล้องกับการพัฒนาการผลิตสินค้า

นโยบายและมาตรการในการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของไทยที่ผ่านมาได้มุ่งเน้นไปในการสร้างความสามารถและผลิตผลทางด้านวิจัยและพัฒนา ไม่ได้เน้นการยกระดับความสามารถทางเทคโนโลยีของภาคการผลิตโดยตรง นอกจากนั้นงานวิจัยและพัฒนาของรัฐมีการเชื่อมโยงกับโลกที่แท้จริงน้อยมาก เอกชนไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ ต้องมีการเสาะแสวงหาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และยังคงประสบกับปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เท่าที่ผ่านมาความสำเร็จทางด้านเศรษฐกิจเกิดขึ้นจากการอาศัยข้อได้เปรียบทางด้านแรงงานและวัตถุดิบ แต่ขีดความสามารถทางด้านเทคโนโลยียังอยู่ในระดับต่ำ



จำเป็นต้องมีการพึ่งพาเทคโนโลยีและทุนจากต่างประเทศมาก<sup>8</sup> ซึ่งเทคโนโลยีในการผลิตเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ทำให้การผลิตมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นหรือตอบสนองต่อความต้องการของตลาด

ปัจจุบันผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆ ได้หันมาร่วมมือในการพัฒนาเทคโนโลยีซึ่งก้าวหน้ากว่าการทำงานของหน่วยงานรัฐ ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิต การประหยัดต่อขนาดในกระบวนการผลิต และนำไปสู่ความได้เปรียบในการแข่งขัน ได้แก่

การร่วมมือระหว่างโตโยต้าและโฟล์คสวาเก้นในการผลิตเครื่องยนต์ประหยัดเชื้อเพลิง ไคเรค-อินเจคชั่น (จีดีไอ) โดยโตโยต้าให้สิทธิโฟล์คสวาเก้นในการใช้เทคโนโลยีเครื่องยนต์จีดีไอแลกเปลี่ยนกับการป้อนเครื่องยนต์จีดีไอที่ผลิตได้บางส่วนให้กับโตโยต้า การร่วมมือครั้งนี้มีขึ้นเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการผลิตจากเดิมที่มีค่าใช้จ่ายสูงเมื่อเทียบกับการผลิตเครื่องยนต์ปกติ<sup>9</sup>

ฟอร์ดและมาสด้าได้ร่วมมือกันจัดตั้งบริษัทออดีอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นของ บริษัทฟอร์ด 45% มาสด้า 45% บริษัทสุโกศลมาสด้า 5% และกลุ่มเคพีเอ็น 5% มาสด้ามีข้อได้เปรียบตรงที่มีความเชี่ยวชาญในการผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก มีความยอดเยี่ยมในด้านวิศวกรรม และมีทักษะในทางเทคนิคอย่างมากด้วยเครื่องยนต์แบบ Miller-Cycle ขนาด 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่มีพลังเทียบเท่าเครื่องยนต์แบบอื่นที่มีขนาด 3,300 ลูกบาศก์เซนติเมตรแต่กินน้ำมันเท่ากับเครื่องยนต์ขนาด 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับฟอร์ดมีความถนัดในการพัฒนาเครื่องยนต์ของรถยนต์ขนาดใหญ่<sup>10</sup> ดังนั้นเมื่อฟอร์ดและมาสด้าร่วมมือกันย่อมทำให้ความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น เพราะบริษัทยักษ์ใหญ่ของสหรัฐอเมริกาไม่ค่อยประสบความสำเร็จกับตลาดเอเชียเนื่องจากการขาดการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กที่มีราคาถูกและประหยัดน้ำมันตามความต้องการของตลาด<sup>11</sup>

<sup>8</sup> ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในภาวะวิกฤติ," วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 : 34-35.

<sup>9</sup> "โตโยต้าจับมือโฟล์คฯผลิตเครื่องยนต์จีดีไอ," กรุงเทพธุรกิจ. (26 สิงหาคม 2542) : 28.

<sup>10</sup> ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "มาสด้ายุคใหม่ภายใต้การบริหารงานของฟอร์ด," 8 วารสารส่งเสริมการลงทุน (มีนาคม 2540) : 66-67.

<sup>11</sup> ซ่อนกลิ่น พลอยมี และสุชมาลย์ ผดุงศิลป์, "เมื่อ 3 ยักษ์ใหญ่ยานยนต์อเมริกาบุกตลาดเอเชีย," 9 วารสารส่งเสริมการลงทุน (มีนาคม 2541) : 65.

เจนอร์ลโมเตอร์ และโตโยต้า มอเตอร์ ได้ตั้งโครงการร่วมวิจัยและพัฒนารถยนต์ปลอดมลพิษ ในกำหนดเวลา 5 ปี เพื่อผลิตรถยนต์ทางเลือกใหม่ในศตวรรษหน้า เป็นรถยนต์ที่ใช้พลังงานสะอาดมากขึ้น การร่วมมือของ 2 ค่ายยักษ์นี้ เป็นการเปิดแนวรบในสมรภูมารถยนต์ปลอดมลพิษ สะท้อนให้เห็นการขับเคลื่อนระหว่างกลุ่มพันธมิตร และการใช้ขนาดของบริษัทในการสร้างแรงกดดันตลาดเพื่อกำหนดมาตรฐานที่เป็นสากลสำหรับรถยนต์ปลอดมลพิษในอนาคต<sup>12</sup> ขณะเดียวกันทางด้านฟอร์ด และเดมเลอร์-ไครสเลอร์ ได้มีการร่วมกันพัฒนาเทคโนโลยีเซลล์พลังงานเพื่อใช้กับรถยนต์<sup>13</sup> ซึ่งถือได้ว่าเป็นการนำพลังงานสะอาดมาใช้กับรถยนต์

ความร่วมมือระหว่าง บริษัทวอลโว่ทรัค คอร์ปอเรชั่น และบริษัทมิตซูบิชิ มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ในการพัฒนารถบรรทุกขนาดกลางร่วมกันและผลิตจำหน่ายทั่วโลก<sup>14</sup>

ขณะที่รัฐบาลสหรัฐอเมริกาและอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกายังร่วมมือกันสร้างรถยนต์โดยสารขนาดกลางในราคาที่สามารถซื้อได้ ซึ่งสามารถแล่นได้ 34 กิโลเมตรต่อลิตร (80 ไมล์ต่อแกลลอน) หรือดีกว่าและช่วยลดมลพิษ เป็นเหตุให้มีการออกแบบเครื่องยนต์ไฮบริดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้ดีขึ้น รวมถึงการใช้วัสดุดีบอย่างเช่น อลูมิเนียม พลาสติก เหล็กขนาดเล็กกว่า แข็งแรงกว่า เพื่อลดน้ำหนักทั้งหมดของรถยนต์ แต่รัฐบาลไทยมีเพียงกองทุนนวัตกรรมเพื่อให้ผู้ประกอบการกู้เงินไปปรับปรุงและพัฒนาเทคโนโลยี<sup>15</sup>

แม้ว่าจะมีความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตรถยนต์ในการพัฒนาสินค้า แต่การวิจัยของหน่วยงานรัฐยังเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อที่จะให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึงกันทำให้

<sup>12</sup> "2 ค่ายยักษ์ 'จีเอ็ม-โตโยต้า' ผันกำลังเปิดแนวรบรถยนต์แห่งศตวรรษหน้า," กรุงเทพธุรกิจ. (21 เมษายน 2542)

<sup>13</sup> เจฟฟรีย์ บอลล์, "5 ค่ายลงนามมาตรฐานอุปกรณ์เสริมไฮเทค," กรุงเทพธุรกิจ. (29 เมษายน 2542)

<sup>14</sup> <http://www.bangkokbiznews.com/2000/02/09/mar/mar0901/mar0901.html> , "'วอลโว่' เล็งผ่นกิตซูขบุกตลาดบรรทุกไทย," กรุงเทพธุรกิจ. (9 กุมภาพันธ์ 2543)

<sup>15</sup> จิรัตต์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, ดวงฤดี ศิริเสถียร, ณัฐพงศ์ ทองภักดี, การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน (รายงานทิศทางเศรษฐกิจและการค้าไทย: ภาคการค้าระหว่างประเทศ), หน้า 5.

การแข่งขันเป็นธรรม เนื่องจากผู้ประกอบการบางรายอาจไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ

### 5.3 ข้อจำกัดเกี่ยวกับกระบวนการจัดจำหน่าย

เมื่อผลผลิตสินค้าขึ้นมาต้องหาทางที่จะกระจายสินค้าให้ทั่วถึงตรงกับความต้องการของผู้บริโภค เพื่อที่สามารถแข่งขันได้การจัดจำหน่ายรถยนต์ไปยังต่างประเทศต้องส่งออกไปยังประเทศที่มีความเชี่ยวชาญในการผลิตรถยนต์น้อยกว่าประเทศไทย และการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศต้องมีความเชี่ยวชาญในการผลิตมากกว่ารถยนต์นำเข้าหรือผู้ประกอบการรายอื่นๆภายในประเทศ แต่การจำหน่ายรถยนต์ไปยังต่างประเทศต้องประสบกับมาตรการทั้งภาษีและมีใช้ภาษีของประเทศนำเข้าทำให้ต้นทุนสินค้าต้องเพิ่มขึ้นและเสียเปรียบการแข่งขันกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศนำเข้า และเมื่อจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศต้องประสบกับอัตราภาษีสรรพสามิตที่เป็นเครื่องมือสำคัญในการบิดเบือนความสามารถในการแข่งขันเพราะผู้ประกอบการบางรายพยายามเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต

#### 5.3.1 การจัดจำหน่ายไปยังต่างประเทศ

ตลาดรถยนต์ต่างประเทศแม้มียอดจำหน่ายน้อยกว่าตลาดรถยนต์ภายในประเทศ แต่ในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจที่ผ่านมา ตลาดต่างประเทศนับว่ามีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้น ตลาดส่งออกรถยนต์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ กลุ่มประเทศยุโรป ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ประเทศในแถบเมดิเตอร์เรเนียน สิงคโปร์ บรูไน<sup>16</sup> การส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยต้องประสบกับปัญหาทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ปัญหาภายในประเทศเกิดขึ้นเพราะนโยบายและกฎระเบียบซ้อนทับกัน โดยที่นโยบายของรัฐบาลสนับสนุนการส่งออกแต่ขั้นตอนบางจุดได้ก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้า และปัญหาต่างประเทศเกิดขึ้นเพราะประเทศต่างๆ ได้ดำเนินมาตรการภาษีและมีใช้ภาษีเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ซึ่งปัญหาต่างๆ เหล่านี้ได้จำกัดการขยายตลาดของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยและลดความสามารถในการแข่งขันเนื่องจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นทำให้รถยนต์ของประเทศไทยมีราคาสูงกว่ารถยนต์ในประเทศนำเข้า

<sup>16</sup> คุณทิพย์ ตรงธรรมกิจ, "อุตสาหกรรมรถยนต์," <http://www.bot.go.th> หน้า 5

### 5.3.1.1 ขั้นตอนการส่งออกที่เพิ่มขึ้นมากกว่าปกติ

จากการที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้กำหนดให้การส่งออกรถยนต์นอกราชอาณาจักรต้องขออนุญาตต่อนายทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบก แต่ปัจจุบันได้มีการผ่อนคลายเป็นให้มีการแต่งตั้งข้าราชการกรมศุลกากรเป็นนายทะเบียนอนุญาตให้นำรถออกนอกราชอาณาจักร โดยสามารถยื่นคำขออนุญาต ณ ด่านศุลกากรที่จะนำรถออกได้ และไม่ต้องยื่นคำขออนุญาตต่อนายทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้กรมศุลกากรทำการรวบรวมข้อมูลการอนุญาตให้นำรถออกนอกราชอาณาจักรแจ้งต่อกรมการขนส่งทางบกเป็นประจำทุกเดือน

ตามแผนปฏิบัติการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFAP) ของ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-ยุโรป (ASEM) เน้นให้มีการลดขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร และตามความตกลงว่าด้วยการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกต้องการให้หลีกเลี่ยงความล่าช้าอย่างไม่มีเหตุผล ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายสนับสนุนการส่งออกที่ต้องการความรวดเร็วเพื่อแข่งขันในตลาด และเหตุผลในการยกเว้นกฎหมายฉบับนี้ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ได้แก่ เพื่อควบคุมทางทะเบียนให้รัดกุมจะได้ประเมินภาษีรถยนต์ได้ถูกต้อง และ ป้องกันการสวมทะเบียนรถยนต์ที่โอนนำออกนอกประเทศ ดังนั้น การขออนุญาตส่งออกรถยนต์จึงเป็นการสร้างอุปสรรคโดยไม่จำเป็น อาจก่อให้เกิดความล่าช้าในการส่งออกได้ เพราะการอนุญาตเป็นสิ่งไม่แน่นอนซึ่งสามารถสร้างเงื่อนไขในการอนุญาตขึ้นเมื่อไหร่ก็ได้ อันจะทำให้รถยนต์ของไทยเสียเปรียบคู่แข่งจากประเทศอื่นไม่สามารถแข่งขันในตลาดได้ทันเวลาและต้นทุนเพิ่มขึ้นเพื่อเร่งรัดการอนุญาต

### 5.3.1.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการเปิดตลาดต่างประเทศ

การจัดจำหน่ายรถยนต์ไปยังต่างประเทศต้องพบอุปสรรคทางการค้าของประเทศนำเข้าผ่านมาตรการทางภาษีและมิใช่ภาษี แม้ว่ากฎระเบียบขององค์การการค้าโลกต้องการให้คุ้มครองผู้ผลิตภายในประเทศนำเข้าด้วยภาษีศุลกากรเท่านั้นและห้ามใช้มาตรการจำกัดการนำเข้าทุกชนิด แต่การใช้มาตรการจำกัดการนำเข้าก็มีข้อยกเว้นบางกรณีให้ทำได้ เช่น เพื่อปกป้องศีลธรรมอันดีของประชาชน เพื่อปกป้องชีวิตหรือสุขภาพมนุษย์ สัตว์ พืช เพื่อความมั่นคง เพื่อแก้ไขการขาดดุลชำระเงินระหว่างประเทศ เป็นต้น มาตรการที่มีมิใช่ภาษีนอกจากมาตรการจำกัดการนำเข้ายังมีการกำหนดมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ การออกใบอนุญาตนำเข้า การปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันเพราะก่อให้เกิดต้นทุนการจำหน่ายเพิ่มขึ้นและทำให้รถยนต์ของไทยต้องเสียเปรียบในการแข่งขัน

### 5.3.1.2.1 ข้อกำหนดทางด้านภาษีศุลกากร

หลายประเทศยังมีการใช้ภาษีศุลกากรเป็นอุปสรรคทางการค้า เช่น การเก็บภาษีศุลกากรรถยนต์ในอัตราสูงยังพบใน สหรัฐอเมริกา, กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป (ตลาดส่งออกของไทย), ประเทศเกาหลี และยังมีกรปฏิบัติที่ไม่เท่าเทียมกันขัดกับหลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์หึ่ง (MFN) เช่น The Auto Pact ของแคนาดาที่ให้การยกเว้นภาษีนำเข้ารถยนต์ที่นำเข้าโดยบางบริษัทแต่บริษัทอื่นต้องเสียภาษี 6.1% ดังนั้นบางประเทศจึงมีการรวมกลุ่มกันเพื่อลดภาษีศุลกากรให้แก่กันแต่ภายใต้การดำเนินงานของเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกอยู่ กำหนดแผนการลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 1 มกราคม 2546 แต่จากการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจของอาเซียนที่อย่างกึ่ง ประเทศเมียนมา เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2543 ทำให้แผนการลดภาษีต้องมีการชะงักงัน ต้องยืดเวลาการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ไปจนถึง 1 มกราคม 2548 กรณีของประเทศมาเลเซียได้มีการกำหนดเงื่อนไขในการนำเข้ายานพาหนะพร้อมทั้งมีการเพิ่มอัตราภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์โดยอ้างเหตุผลว่าเพื่อแก้ไขวิกฤติเงินตราในประเทศอาเซียนแต่จริงๆ เป็นการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ แม้ว่าข้อกำหนดทางด้านภาษีศุลกากรเป็นอุปสรรคต่อการค้าทำให้ต้นทุนสินค้าเพิ่มขึ้น แต่สามารถแก้ไขได้โดยการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและยังสามารถเจรจาเพื่อลดภาษีศุลกากร

### 5.3.1.2.2 ข้อกำหนดที่มีใช้ภาษีศุลกากร

เนื่องจากภาษีศุลกากรมีแนวโน้มที่จะลดลงเรื่อยๆ โดยเฉพาะประเทศพัฒนาแล้ว จึงได้มีการนำมาตรการที่มีใช้ภาษีศุลกากรมาใช้ เช่น The American Automobile Labelling Act , The Energy Policy and Conservation Act of 1975 และ The Corporate Average Fuel Economy : CAFÉ ของประเทศสหรัฐอเมริกา และยังมีกรเก็บภาษีภายในประเทศนำเข้า เช่น Luxury Tax, Corporate Average Fuel Economy, Gas Guzzler Tax และ The American Automobile Labelling Act ของประเทศสหรัฐอเมริกา ข้อกำหนดที่มีใช้ภาษีศุลกากรเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดการบิดเบือนการแข่งขันมากกว่าข้อกำหนดทางด้านภาษีศุลกากร เพราะไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตเพียงอย่างเดียว

ไม่ว่าจะเป็นข้อกำหนดทางด้านภาษีศุลกากรหรือไม่ใช้ภาษีศุลกากรเหล่านี้ถือว่าเป็นอุปสรรคทางการค้าที่เกิดขึ้นนอกประเทศ เป็นนโยบายและกฎระเบียบของประเทศนำเข้า การ

จะลดอุปสรรคเหล่านี้ได้จึงต้องผ่านการเจรจาระหว่างรัฐ แต่การประชุมอาเซียนที่ผ่านมารัฐบาลขาดอำนาจต่อรองในการลดภาษีเพื่อขยายตลาดรถยนต์ตามข้อตกลงอาฟต้า เพราะประเทศอื่นยังต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ดังนั้น นโยบายเปิดเสรีทางการค้าของไทย ถ้ามีแต่การไหลเข้าของรถยนต์ต่างประเทศซึ่งมีความสามารถในการแข่งขันสูง ขณะที่รถยนต์ของไทยไม่สามารถขยายตลาดต่างประเทศได้ย่อมทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเสียเปรียบในการแข่งขัน เพราะฉะนั้นความสามารถในการเจรจาของรัฐบาลจึงเป็นสิ่งสำคัญ

### 5.3.2 การจัดจำหน่ายภายในประเทศ

การจัดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศค่อนข้างมีการแข่งขันที่รุนแรง ทำให้ผู้ประกอบการบางรายพยายามใช้ความได้เปรียบจากนโยบายหรือกฎระเบียบที่มีอยู่ เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับตนเอง เป็นการบิดเบือนกลไกตลาด จึงไม่ก่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น นโยบายหรือกฎระเบียบไม่ควรเปิดช่องว่างให้เกิดการกระทำเช่นนี้เพราะจะทำให้ผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันอย่างแท้จริงไม่สามารถดำรงอยู่ได้ และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 87 ยังบัญญัติให้รัฐต้องกำกับดูแลให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม แต่การออกพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 สามารถก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าถ้ารัฐบาลไม่ได้คำนึงถึงสภาพตลาดของรถยนต์

#### 5.3.2.1 การบิดเบือนการแข่งขันจากการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต

การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตโดยแยกประเภทของรถยนต์ไว้มากมายและอัตราภาษีสูงต่ำแตกต่างกัน ย่อมก่อให้เกิดผลต่างๆ ได้แก่

- เกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้บริโภครถยนต์ ผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์นั่งต้องแบกรับภาระภาษีของผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์กระบะเพราะเสียภาษีในอัตราสูงกว่า รวมถึงอัตราภาษีของน้ำมันดีเซลซึ่งใช้กับรถยนต์กระบะยังถูกกว่าน้ำมันเบนซินซึ่งใช้กับรถยนต์นั่ง โดยรัฐบาลอ้างว่ารถยนต์กระบะเป็นรถเพื่อการพาณิชย์แต่รถยนต์นั่งเป็นการใช้จ่ายฟุ่มเฟือย
- การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตระหว่างรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะไว้ต่างกันมาก ย่อมเป็นการสกัดกั้นการเข้ามาแย่งตลาดรถยนต์กระบะของผู้ผลิตรถยนต์นั่ง
- เพื่อให้นโยบายการเป็นฐานการผลิตรถยนต์กระบะเป็นจริง จึงมีการกำหนดอัตราภาษีต่ำ แทนที่จะให้เกิดจาก specialization ตามแนวความคิดของ Ricardo ดังนั้นความ

สามารถในการแข่งขันจึงไม่ได้เกิดจากประสิทธิภาพการผลิต ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง อัตราภาษีให้สูงขึ้นย่อมสูญเสียความสามารถในการแข่งขัน

- การกำหนดประเภทของรถยนต์ไว้ใกล้เคียงกันและอัตราภาษีไม่ต่างกันมากนักก่อให้เกิดการทดแทนสินค้าระหว่างกัน เช่น รถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน รถยนต์นั่งที่มีกระบะ รถยนต์ดัดแปลง ทำให้ตลาดรถยนต์แต่ละประเภทไม่สามารถแยกกันได้อย่างเด็ดขาดตามที่รัฐบาลต้องการจะคุ้มครองเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต เช่น ผู้ผลิตรถยนต์ดัดแปลง
- ผู้ประกอบการบางรายพยายามเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดอัตราภาษี (ล๊อบบี้) เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันเหนือผู้ประกอบการรายอื่น

การพิจารณาอัตราภาษีสรรพสามิตแต่ละครั้งยังใช้ระยะเวลายาวนานมีการพิจารณา ร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนโดยที่ผู้ผลิตรถยนต์บางรายพยายามเข้ามามีอิทธิพลในการ กำหนดอัตราภาษี ซึ่งการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตเช่นนี้ได้บิดเบือนกลไกตลาดอย่างแท้จริง และยังกระทบต่อการวางแผนการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้น การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต แนวใหม่ควรเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตรถยนต์แต่ละรายได้แข่งขันกันมากขึ้นและเป็นธรรม ลดภาระของ ผู้บริโภค พร้อมทั้งลดบทบาทการเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตของผู้ผลิตรถยนต์บางราย

### 5.3.2.2 บทบาทของกฎหมายแข่งขันทางการค้า

การผูกขาดตามพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 เกิดขึ้นจาก 5 ลักษณะด้วยกัน

- กรณีที่ 1 การใช้อำนาจเหนือตลาดโดยไม่ชอบ (มาตรา 25)

ผู้ผลิตรถยนต์รายหนึ่งรายใดต้องเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาดตามนิยามของมาตรา 3 ก่อน กล่าวคือ พิจารณาจากส่วนแบ่งตลาด ยอดเงินขาย สภาพการแข่งขันของตลาด ดังนั้น เมื่อ พิจารณาตามสภาพของตลาดรถยนต์บางประเภทอาจก่อให้เกิดผู้ที่มีอำนาจเหนือตลาดขึ้นมาเอง เช่น รถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ที่มียอดการผลิตแต่ละปีไม่มากนัก เพียง 5,000 คัน จำนวนผู้ประกอบการก็น้อย นอกจากนี้โดยสภาพของตลาดรถยนต์ได้กำหนดให้มี exclusive dealer ไม่สามารถจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้ออื่นได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ ในตลาดรถยนต์บรรทุกจึงมีโอกาสสูงที่จะมีความผิดตามมาตรา 25 (2) คือ กำหนดเงื่อนไขในลักษณะที่เป็นการบังคับโดยทางตรงหรือทางอ้อมอย่างไม่เป็นธรรม ให้ผู้ประกอบการธุรกิจอื่นซึ่งเป็นลูกค้าของตนต้องจำกัดการบริการ การผลิต

การซื้อ หรือการจำหน่ายสินค้า หรือต้องจำกัดโอกาสในการเลือกซื้อหรือขายสินค้า การได้รับหรือให้บริการ หรือในการจัดหาสินค้าจากผู้ประกอบธุรกิจอื่น

- กรณีที่ 2 การรวมธุรกิจ

ในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ บริษัทแม่ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในต่างประเทศมีการรวมธุรกิจกันมากส่งผลต่อการปรับโครงสร้างธุรกิจในประเทศไทยแต่การรวมธุรกิจไม่ได้เป็นไปเพื่อการผูกขาดหรือก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน วัตถุประสงค์หลักก็เพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ

- กรณีที่ 3 การร่วมกันเพื่อผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขัน

โดยลักษณะของสภาพตลาดรถยนต์ การนำรถเข้ามาจำหน่ายในราชอาณาจักรจะผ่านตัวแทนจำหน่ายเพียงรายเดียว หรือการจำหน่ายภายในประเทศผู้ประกอบการแต่ละรายก็จะมี dealer เฉพาะของตนเองจำหน่ายเฉพาะรถยนต์ในเครือ เมื่อเป็นเช่นนี้ย่อมก่อให้เกิดตลาดผูกขาดและเข้าข่ายกระทำผิดตามมาตรา 27 (9) แต่งตั้งหรือมอบหมายให้บุคคลใดแต่ผู้เดียวเป็นผู้จำหน่ายสินค้าหรือให้บริการอย่างเดียวกันหรือประเภทเดียวกัน แต่เนื่องจากความจำเป็นทางธุรกิจผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขออนุญาตต่อคณะกรรมการ ซึ่งการกระทำตามมาตรา 27 (9) ต้องอยู่ในระยะเวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น ตามข้อเท็จจริงลักษณะการดำเนินธุรกิจเช่นนี้ได้ปรากฏเป็นระยะเวลายาวนานและผู้บริโภคได้ยอมรับถึงการมีอยู่ดังกล่าว

- กรณีที่ 4 การเป็นผู้จัดจำหน่ายแต่เพียงผู้เดียวในราชอาณาจักร

ตามที่กล่าวมาแล้วการนำเข้ารถยนต์มาจัดจำหน่ายในประเทศได้ผ่านตัวแทนเพียงรายเดียวย่อมเข้าข่ายกระทำผิดตามมาตรา 28 เป็นการจำกัดโอกาสผู้บริโภคในการเลือกซื้อสินค้าจากผู้ประกอบธุรกิจซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรโดยตรง

- กรณีที่ 5 การทำลาย ทำให้เสีย ชัดขวาง หรือจำกัดการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจอื่น

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่หลายๆ รายได้เข้ามาลงทุน การแข่งขันจึงสูงแต่อาจไม่เป็นธรรมเพราะบางครั้งผู้ผลิตรถยนต์มีการอาศัยช่องว่างทางกฎหมายเพื่อให้กิจการของตนได้เปรียบการแข่งขัน แต่ไม่เข้าข่ายกระทำผิดตามมาตรา



ดังนั้น พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 สามารถส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานของผู้ผลิตรถยนต์ได้ในบางกรณีเพราะเข้าข่ายกระทำผิดตามกฎหมายถ้าไม่คำนึง ถึงสภาพของตลาดรถยนต์ อย่างไรก็ตามการกำหนดราคารถยนต์ได้เป็นไปตามกลไกตลาดเพียง แต่รถยนต์นั่งไม่เกิน 1600 ซีซี และรถยนต์บรรทุกขนาด 1 ตัน ต้องแจ้งราคาให้คณะกรรมการกลาง ว่าด้วยราคาสินค้าและบริการทราบ

### 5.3.2.3 ความขัดแย้งของการแบ่งประเภทรถยนต์ระหว่างกรมสรรพสามิต และกรมการขนส่งทางบก

จากการที่กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง มีประกาศปรับโครงสร้างภาษี (ฉบับ ที่ 60) ส่งผลให้รถยนต์นั่งดับเบิลแบริด เสียภาษีลดลงเหลือร้อยละ 12 ของมูลค่าการผลิตทั้งคัน แต่ เมื่อไปจดทะเบียนและเสียค่าธรรมเนียม รถยนต์ลักษณะเช่นนี้จะจดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งหรือรถ ปิกอัพ หากว่ากันไปตามกฎหมายแล้วรถดับเบิลแบริดต้องเสียค่าธรรมเนียมเหมือนรถยนต์นั่งเป็น การติดตามความจุกะบอกสูบหรือซีซี ทำให้มีการหลีกเลี่ยงไปจดเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 ที่นั่ง มีการต่อเติมหลังคาครอบกระบะท้าย เพิ่มเบาะนั่งเพื่อให้เข้าหลักเกณฑ์รถยนต์เกิน 7 ที่นั่ง ซึ่งการต่อเติมรถต้องมีการเสียค่าธรรมเนียมด้วย เมื่อมีการจดทะเบียนแล้วก็จะทำการถอดหลังคา ออกซึ่งถือว่าเป็นเรื่องที่ผิดกฎหมายเพราะตามกฎหมายกรณีของรถดับเบิลแบริดมีการกำหนดอัตรา ภาษีให้เพิ่มตามความจุกะบอกสูบ (ซีซี) ซึ่งเป็นแบบเดียวกับรถเก๋ง<sup>17</sup> การกำหนดประเภทรถยนต์ แตกต่างกันระหว่างกรมสรรพสามิตและกรมการขนส่งทางบกย่อมก่อให้เกิดความไม่เชื่อมั่นต่อผู้ บริโภคเพราะผู้บริโภคไม่แน่ใจว่าตนเองต้องเสียค่าภาษีรถยนต์มากเกินกว่าประโยชน์ที่ได้รับจาก การซื้อรถยนต์ราคาถูกลงหรือไม่ จึงหันไปให้ความสนใจกับรถประเภทอื่นที่มีราคาใกล้เคียงกันและ สอดคล้องกับการกำหนดประเภทรถยนต์ของกรมการขนส่งทางบก ดังนั้น การส่งเสริมการผลิตรถ ยนต์บางประเภทของกรมสรรพสามิตจึงใช้ไม่ได้ผล

<sup>17</sup> ศรัณยู ดันติเสรี. จดทะเบียน ดับเบิลแบริด ถูกเงิน แต่ไม่ถูกกฎหมาย. กรุงเทพธุรกิจ (7 พฤษภาคม 2543) : <http://www.bangkokbiznews.com/2000/05/07/car/car0705/car0705.html>

### 5.3.2.4 แนวโน้มความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคเพิ่มขึ้น

Product Liability Law ที่รัฐบาลออกมามีส่วนช่วยให้การส่งออกของผู้ผลิตรถยนต์เป็นไปอย่างราบรื่น ไม่เสียเปรียบคู่แข่งอื่น เพราะประเทศพัฒนาบังคับให้ประเทศส่งออกต้องมี Product Liability Law ไม่เช่นนั้นจะไม่ซื้อสินค้า อย่างไรก็ตามการที่จะตรวจพบความบกพร่องของรถยนต์ต้องใช้ระยะเวลายาวนานและไม่แน่นอนว่าจะค้นพบเมื่อไหร่แต่ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคยังคงอยู่ตลอดไปโดยไม่มีกำหนดเวลา ดังนั้น จึงเป็นภาระของผู้ผลิตรถยนต์ด้วยในขณะเดียวกันที่จะต้องตรวจสอบรถยนต์ของตนภายหลังเมื่อจำหน่ายสินค้าไปแล้ว เพราะถ้าก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภคขึ้นมาย่อมส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัทและสูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับผู้ผลิตรถยนต์รายอื่น โดยทั่วไปผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ๆ ได้มีการตรวจสอบสินค้าของตนตลอดเวลาอยู่แล้ว เพียงแต่การที่กฎหมายออกมาบังคับใช้เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายมีหน้าที่ตามกฎหมายต้องรับผิดชอบต่อผู้บริโภคและเมื่อมีความผิดก็ต้องถูกลงโทษ จึงทำให้ผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยต้องเพิ่มความสำคัญกับเรื่องนี้