

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ซึ่งได้เริ่มมีการจัดตั้งโรงงานขึ้นในประเทศเมื่อปี 2504 และเป็นโรงงานแห่งแรกที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน หลังจากนั้นมาจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต้องออกประกาศงดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์ในปี 2512 แต่ก็ยังคงมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนในที่สุดกระทรวงอุตสาหกรรมต้องออกประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี 2521 ซึ่งมีผลมาจนกระทั่งปัจจุบัน ในปัจจุบันประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งหมด 14 แห่ง มีกำลังผลิตรวมกันในปัจจุบันประมาณ สามแสนกว่าคันต่อปี

โดยที่ประเทศไทยได้มีนโยบายที่จะพยายามสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศไทย เพราะเชื่อว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสัญลักษณ์แห่งความทันสมัย และจะเกิดการเชื่อมโยงแผ่กระจายไปในระบบเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งยังเป็นการสงวนรักษาเงินตราไว้ภายในประเทศอีกทางหนึ่งด้วย และยังก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่จะตามมาอีกเป็นอันมาก เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก ยาง แก้ว พลาสติก อะลูมิเนียม วัสดุอุปกรณ์ไฟฟ้า การผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบชิ้นส่วนย่อย ตลอดจนอุตสาหกรรมน้ำมัน ธุรกิจการขาย เครดิต การโฆษณา การซ่อมและบำรุงรักษารถยนต์ ฯลฯ ยิ่งกว่านั้นยังคาดว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยจะเป็นแหล่งรองรับแรงงานจำนวนมากจากชนบท ของประเทศ ทั้งยังจะนำความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมาสู่ประเทศไทยด้วย

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลเข้าไปมีบทบาทต่อการกำเนิดและพัฒนา มาตั้งแต่เริ่มแรก (ปี 2504 เป็นต้นมา) จนถึงปัจจุบัน โดยเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503

ภายใต้การดำเนินงานของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ต่อมากระทรวง
อุตสาหกรรมได้เข้ามามีบทบาทโดยตรงต่อการกำหนดนโยบายและมาตรการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้
ตั้งแต่ปี 2512 โดยผ่าน องค์กรที่ตั้งขึ้น คือ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์
ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นประกอบไปสู่
อุตสาหกรรมการผลิตที่สมบูรณ์แบบ โดยใช้ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศร้อยละ 90 แต่ใน
ปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยยังไม่สามารถพัฒนาไปถึงขั้นที่ว่านั้น แม้ว่ารัฐบาลจะ
ได้พยายามใช้นโยบายและมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ เพื่อช่วยเหลือสนับสนุนอย่างเต็มที่
โดยผ่านหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น นโยบายการคุ้มครองอุตสาหกรรม และ
มาตรการทางกฎหมาย ด้านภาษีอากร มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า
กฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศ เป็นต้น

นโยบายและมาตรการทางกฎหมายที่สำคัญที่รัฐบาลนำมาใช้เพื่อช่วยเหลือสนับสนุน
อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ได้แก่

1. การบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content)

มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ได้รับการบังคับใช้มาโดยตลอดตั้งแต
วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2515 เป็นต้นมาจนกระทั่งปัจจุบันนี้ ซึ่งการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ
ในปัจจุบันรวมกันและสำหรับรถยนต์นั่ง จะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54 ของบัญชีชิ้นส่วน เหตุผล
ของการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศก็เนื่องมาจากความต้องการที่จะส่งเสริมปกป้อง
ให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์สามารถเกิดขึ้นได้ในประเทศไทยเพราะหากไม่มีการบังคับใช้ชิ้นส่วน
ภายในประเทศ อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ก็คงไม่สามารถจะเกิดขึ้นได้ จะมีได้ก็เฉพาะโรงงาน
ประกอบรถยนต์เท่านั้น การบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ นอกจากจะเป็นการส่งเสริมให้เกิด
อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศแล้ว ยังมีผลต่อเนื่องไปถึงการเกิดขึ้นของอุตสาหกรรม
ผลิตชิ้นส่วนของรถยนต์ในประเทศด้วย ดังนั้นมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศจึงมีผลเป็น
การช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่ต้องแข่งขันกับการนำเข้าชิ้นส่วนในขณะเดียวกันด้วย

มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศจึงถือได้ว่าเป็นมาตรการเกี่ยวกับการลงทุนที่มี
ผลทางการค้าซึ่งมีผลในทางจำกัด และบิดเบือนทางการค้า อันขัดต่อหลักเกณฑ์ของแกตตีได้ เช่น

1) หลักการห้ามการจำกัดจำนวน (Quantitative Restrictions). ตามมาตรา 11 ของแกตต์ ซึ่งมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศ นั้นมีผลปิดกั้นการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากประเทศภาคีได้ส่วนหนึ่ง ซึ่งมีผลเช่นเดียวกับการห้ามหรือการจำกัดการนำเข้า แม้จะมีใช่เป็นการห้ามหรือการจำกัดการนำเข้าที่เป็นในรูปของโควตาก็ตาม

2) หลักปฏิบัติอย่างชาติ (National Treatment) ตามมาตรา 3 ของแกตต์ ซึ่งมาตรการกำหนดสัดส่วนในการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศนี้ เป็นการปฏิบัติต่อสินค้าที่นำเข้าแตกต่างไปจากสินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตในประเทศ ในลักษณะที่ปฏิบัติต่อสินค้านำเข้าด้อยกว่าสินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตในประเทศ ในกรณีนี้รัฐได้กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นการเฉพาะ ทำให้เกิดข้อที่แตกต่างไปจากรถยนต์หรือชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยเป็นฝ่ายที่จะได้รับผลเสียในทางการค้าจากมาตรการดังกล่าวได้

3) หลักการไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) การกำหนดมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศ สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ เป็นมาตรการที่มีผลเป็นการเลือกปฏิบัติได้ ในกรณีผู้ที่ส่งชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาขายภายในประเทศ จะได้รับการปฏิบัติที่ไม่เท่าเทียมกัน กับผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าภายในประเทศ และสินค้าซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศ

2. ภาษี

มาตรการทางด้านภาษี เป็นมาตราที่รัฐบาลได้ใช้ดำเนินการเพื่อให้การคุ้มครองแต่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อัตราภาษีศุลกากรที่มีแนวโน้มสูงขึ้น จนกระทั่งปี 2534 คือจากเดิมในปี 2504 ที่เคยเก็บภาษีศุลกากรรถยนต์นั่ง ร้อยละ 55 ก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนเท่ากับร้อยละ 80 ในปี 2513 และเป็นร้อยละ 150 ของราคา C.I.F. ในปี 2521 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี. นอกจากนี้ยังต้องเสียอากรพิเศษนำเข้าเพิ่มเติมขึ้นอีกร้อยละ 20 แต่รถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าขนาดเกิน 2,300 ซีซี. นั้นจะต้องเสียภาษีศุลกากรรวมค่าธรรมนิยมพิเศษ รวมกันแล้วจะเท่ากับร้อยละ 300 ของราคานำเข้า จนกระทั่งถึงวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 จึงได้มีการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ครั้งสำคัญ เพื่อให้สอดคล้องกันกับนโยบายการค้าเสรี

นอกจากภาษีศุลกากรแล้ว รัฐบาลก็ยังได้นำมาตรการทางด้านภาษีภายในประเภทอื่น ๆ มาใช้เป็นเครื่องมือเพื่อให้การคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศได้แก่

1) ภาษีการค้า โดยการกำหนดอัตราภาษีการค้า เป็น 2 อัตรา แตกต่างกันระหว่างรถยนต์นั่งที่ผลิตภายในประเทศ กับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากประเทศ รถยนต์ที่ผลิตในประเทศจะได้เปรียบรถยนต์สำเร็จรูปจากประเทศ โดยจะเสียภาษีการค้าเพียงร้อยละ 30 ในขณะที่รถยนต์นั่งสำเร็จรูปนำเข้าจะต้องเสียภาษีการค้าถึงร้อยละ 40 ซึ่งเป็นทางหนึ่งที่เจตนาจะช่วยให้รถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศมีราคาต่ำกว่ารถยนต์นั่งที่นำเข้าจากต่างประเทศ จะทำให้มีผลในการแข่งขันกันในทางการค้า

อย่างไรก็ตามการกำหนดอัตราภาษีการค้า 2 อัตราเช่นนี้ก็ได้ถูกยกเลิกไปพร้อมกับการนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทนระบบภาษีการค้าเมื่อปี 2535

2) การยกเว้นหรือการลดหย่อนภาษีต่าง ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ และอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เช่น

- งตหรือลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าร้อยละ 90 สำหรับเครื่องจักรที่นำเข้า
- ลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุขั้น หรือวัสดุจำเป็นไม่เกินร้อยละ 90 มีกำหนดคราวละ 1 ปี
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 3-8 ปี และอนุญาตให้นำผลขาดทุนไปหักออกจากกำไรสุทธิภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี
- ยกเว้นไม่ต้องนำค่ากู้ดิวลิส ลิขสิทธิ์หรือค่าสิทธิอย่างอื่นไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้เป็นเวลา 5 ปี
- ยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนไม่รวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้

มาตรการทางภาษีดังกล่าว จึงอาจมีผลกระทบต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์ได้ คือ

- ในกรณีการยกเว้นหรือการลดหย่อนภาษีต่าง ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนนั้น ถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะช่วยเหลือผู้ผลิตภายในประเทศ

โดยรัฐบาล เป็นการขัดต่อหลักเกณฑ์ตาม มาตรา 16 ของแอกต์ เกี่ยวกับการช่วยอุดหนุน โดยรัฐเพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมภายในประเทศ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายหรือผลกระทบต่อประเทศภาคีอื่น ๆ ได้ ซึ่งโดยหลักเกณฑ์ของแอกต์แล้ว ประเทศไทยได้ใช้มาตรการเช่นนี้ เพื่อให้การอุดหนุนแก่อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ภายในประเทศ จะต้องแจ้งให้ที่ประชุมแอกต์ทราบถึงขนาด และลักษณะของการช่วยอุดหนุน และผลกระทบหรือความเสียหาย โดยประมาณ ที่เกิดจากการช่วยอุดหนุนนี้ และในกรณีที่การช่วยอุดหนุนนี้ก่อหรือคุกคามที่จะเกิดความเสียหายต่อประเทศอื่น ก็ต้องมีการปรึกษาหารือ (Consultation) โดยผ่านแอกต์

อย่างไรก็ตาม มาตรการในการยกเว้น หรือลดหย่อนภาษีเพื่อช่วยอุดหนุน อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ภายในประเทศนี้ในฐานะประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนานั้น ตามมาตรา 18 ของแอกต์ก็เปิดโอกาสให้อาจสามารถกระทำได้โดย* หากมีกรณีจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นการให้สิทธิประเทศกำลังพัฒนา กำหนดมาตรการบางอย่างที่อาจขัดต่อหลักเกณฑ์การค้าของแอกต์ได้ แต่มีเงื่อนไขว่าจะต้องได้รับความยินยอม (Consent) จากที่ประชุมแอกต์เสียก่อน เว้นแต่เป็นกรณีที่สินค้านำเข้ามีปริมาณเพิ่มขึ้นสูงถึงขนาดที่จะมีการกระทบต่อแผนการพัฒนาประเทศ

- ในกรณีการกำหนดอัตราภาษีศุลกากรในการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปในอัตราสูงหรือสูงมาก ดังที่ได้กล่าวแล้วนั้น อาจถือได้ว่าเป็นมาตรการที่สามารถกระทำได้โดยไม่ขัดต่อหลักเกณฑ์ของแอกต์ เนื่องจากเป็นมาตรการที่ใช้กับสินค้านำเข้าจากทุกประเทศโดยเท่าเทียมกัน มิได้มีการเลือกปฏิบัติ และประเทศไทยก็ได้มีข้อผูกพันที่ได้ตกลงให้สิทธิประโยชน์ในทางการค้าเกี่ยวกับภาษีศุลกากรได้กับประเทศภาคีอื่นใดของแอกต์ตามมาตรา 2 ของแอกต์แต่อย่างใด

3. การนำเข้า

มาตรการเกี่ยวกับการนำเข้า กระทรวงพาณิชย์ได้เคยประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี. และรถยนต์โดยสารสำเร็จรูปขนาดตั้งแต่ 30 ที่นั่งขึ้นไป และควบคุมการนำเข้าตัวถังและชิ้นส่วนรถยนต์แต่ยกเว้นให้กับ

* เฉพาะกรณีตาม มาตรา 18 section c เท่านั้น

โรงงานประกอบรถยนต์ให้นำเข้าเฉพาะแบบที่ได้รับอนุมัติ หรือเคยได้รับอนุมัติแบบจากกระทรวงอุตสาหกรรม ตั้งแต่ปี 2521 จนกระทั่งถึงปี 2534 จึงได้ให้มีการนำเข้ารถยนต์ได้โดยเสรี โดยไม่มีการจำกัดรุ่นและแบบ

จากมาตรการห้ามนำเข้า ดังกล่าว เมื่อพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของแกตต์แล้ว ถือได้ว่าเป็นมาตรการที่ขัดต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์ คือ

- ขัดต่อหลักการห้ามจำกัดจำนวน ตามมาตรา 11 ของแกตต์ ซึ่งได้บัญญัติสาระสำคัญในการห้าม หรือการจำกัดใดใดต่อการนำเข้าสินค้าจากภาษีศุลกากร ภาษีอากร ค่าธรรมเนียม ไม่ว่าจะการห้ามนั้นจะเป็นในรูปโควตาหรือรูปใดก็ตาม ดังนั้นการห้ามนำเข้าดังกล่าวจึงถือได้ว่าเป็นการกระทำที่ขัดต่อมาตรานี้ของแกตต์ ทั้งนี้เนื่องจาก มาตรา 11 ของแกตต์ ได้อนุญาตให้ประเทศภาคี ใช้มาตรการเพื่อสกัดกั้นการนำเข้า ได้แต่เพียงเท่าที่แกตต์ ได้กำหนดไว้เท่านั้น คือ ภาษีศุลกากร ภาษีอากร ค่าธรรมเนียม แต่ทั้งนี้มาตรการเหล่านี้ก็ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์อื่น ๆ ของแกตต์ด้วย การห้ามนำเข้าเกี่ยวกับรถยนต์ ของประเทศไทยในช่วงดังกล่าว จึงเป็นการกระทำที่ต้องห้ามด้วยมาตราของแกตต์ ซึ่งเป็นปฏิบัติต่อระบบการค้าเสรีของโลก

- นอกจากนี้ ยังอาจขัดต่อหลักการไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) อีกด้วย กล่าวคือ การห้ามนำเข้าดังกล่าวในส่วนของการห้ามหรือการควบคุมการนำเข้าตัวถังและชิ้นส่วนตัวถังรถยนต์ ยกเว้นให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ให้นำเข้าเฉพาะแบบที่ได้รับอนุมัติ หรือเคยได้รับอนุมัติแบบจากกระทรวงอุตสาหกรรม การห้ามหรือการควบคุมการนำเข้าในลักษณะเช่นนี้ อาจถือได้ว่าเป็นการเลือกปฏิบัติได้ เนื่องจาก การห้ามนำเข้าดังกล่าวมิข้อยกเว้นให้นำเข้าได้เฉพาะให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ตามเงื่อนไขที่กำหนด ดังนั้นตัวถัง หรือชิ้นส่วน ตัวถังรถยนต์ ซึ่งมีได้นำเข้าจากประเทศ หรือจากบริษัทที่มีข้อ หรือชื่อทางการค้าเดียวกันกับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรมแล้ว ก็จะไม่สามารถมีโอกาสส่งเข้ามาจำหน่ายได้ภายในประเทศ จึงอาจถือได้ว่าเป็นการไม่เป็นธรรมในทางการค้า อันเป็นการเลือกปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม มาตรการการห้ามนำเข้าดังกล่าว ก็ได้ยุติลงในปี 2534 พร้อมกับการให้มีการนำเข้ารถยนต์โดยเสรีโดยไม่มีการจำกัดรุ่นและแบบ ซึ่งถือได้ว่าปัจจุบันประเทศไทยมิได้มีมาตรการอันเป็นการขัดต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์ในกรณีดังกล่าวอีกต่อไป

4. การส่งเสริมการลงทุน

มาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยนั้นจะเป็นในรูปแบบของการให้สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ แก่กิจการที่ได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุน และปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน โดยการเพิ่มผลกำไรหรือลดความเสี่ยงในการลงทุน โดยใช้ร่วมกับมาตรการอื่น ๆ เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการผลิต ประเทศไทยมีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ซึ่งให้สิทธิและประโยชน์แก่นักลงทุน โดยการพิจารณากิจการต่าง ๆ ที่ขอส่งเสริมฯ เป็นราย ๆ ไป โดยสิทธิและประโยชน์ที่จะได้รับมักจะเป็นสิทธิประโยชน์ในด้านภาษีเช่น

- การงดหรือลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับเครื่องจักรที่นำเข้ามา
- การลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับวัตถุดิบ
- การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 3-8 ปี และอนุญาตให้นำผลขาดทุนไปหักออกจากกำไรสุทธิภายหลังจากระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี

- ยกเว้นไม่ต้องนำค่ากักตักวิสต์ ลิขสิทธิ์หรือค่าสิทธิอย่างอื่นไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้

และหากอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น เป็นกิจการที่ตั้งอยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุน ก็จะได้รับสิทธิและประโยชน์เพิ่มเติม เช่น

- อาจได้รับการลดภาษีการค้าสำหรับการขายผลิตภัณฑ์เป็นเวลาไม่เกิน 5 ปี
- อาจได้รับการลดภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นเวลาไม่เกิน 5 ปี
- อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ไฟฟ้า ประปา เป็นสองเท่าของเงินที่ใช้ในการประกอบกิจการ ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล
- อนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกได้ไม่เกินร้อยละ 25 โดยหักจากกำไรสุทธิภายในระยะเวลา 10 ปี

โดยสิทธิและประโยชน์ในด้านภาษีเหล่านี้ สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศที่ได้รับ การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI จะประกอบด้วยเงื่อนไขที่จะต้องถูกบังคับให้ต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ตามรัฐได้กำหนดด้วย ดังนั้นจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว จึงเป็นมาตรการที่ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของแกตต์ คือ

การให้สิทธิและประโยชน์ ทางด้านภาษี โดยการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีต่าง ๆ ให้กิจการอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ ถือเป็น การช่วยอุดหนุนอย่างหนึ่งต่ออุตสาหกรรมในประเทศ ซึ่งกระทบต่อหลักการค้าเสรีของแกตต์ซึ่งมีผลทำให้การลงทุนและค้าระหว่างประเทศถูกจำกัดและบิดเบือนไป ทั้งนี้ตามบทบัญญัติมาตรา 16 ของแกตต์ ที่ว่าด้วยการช่วยอุดหนุนโดยรัฐ เพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมภายในประเทศ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายหรือผลกระทบต่อประเทศภาคีอื่น ๆ ได้ ตามหลักเกณฑ์ของแกตต์แล้วการที่ประเทศไทยจะใช้มาตราเช่นนี้ได้ก็ต่อเมื่อต้องแจ้งให้ที่ประชุมแกตต์ทราบถึงขนาด และลักษณะของการช่วยอุดหนุน และผลกระทบหรือความเสียหาย โดยประมาณที่เกิดจากการช่วยอุดหนุนนี้เสียก่อน และในกรณีที่การช่วยอุดหนุนนี้ก่อหรือคุกคามที่จะก่อความเสียหายต่อประเทศอื่น ก็ต้องมีการปรึกษาหารือ โดยผ่านแกตต์ด้วย แต่ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งตามมาตรา 18 ของแกตต์ก็ได้เปิดช่องให้ประเทศกำลังพัฒนา (รวมทั้งประเทศไทย) สามารถใช้มาตรการเหล่านี้ได้หากมีกรณีจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่ประเทศกำลังพัฒนา* ในการกำหนดมาตรการบางอย่างที่อาจขัดต่อเกณฑ์การค้าของแกตต์ได้ แต่มีเงื่อนไขว่าจะต้องได้รับความยินยอม จากที่ประชุมแกตต์เสียก่อน เว้นแต่เป็นกรณีที่สินค้านำเข้ามีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นถึงขนาดที่จะมีการกระทบต่อแผนการพัฒนาประเทศ

การใช้มาตรการส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมรถยนต์โดยมีเงื่อนไขเกี่ยวกับการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) นั้น ถือได้ว่าเป็นมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (Trade - Related Investment Measures, TRIMs) ซึ่งในการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัย ซึ่งได้มีการร่างข้อตกลง โดยมีข้อห้ามไม่ให้ประเทศภาคีแกตต์ใช้มาตรการ บังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content Requirements) หรือ LCR

* ประเทศไทยใช้ได้เฉพาะกรณีตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 18 Section C เท่านั้น เช่น การจัดตั้งอุตสาหกรรมใหม่ เป็นต้น

เพราะเป็นการขัดต่อบทบัญญัติของเกณฑ์เกี่ยวกับหลักปฏิบัติอย่างชาติ (National treatment) และหลักห้ามจำกัดจำนวน (quantitative Restrictions) โดยประเทศไทยจะต้องยกเลิกการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (LCR) โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) หรือโดยหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ ซึ่งขัดต่อข้อตกลง โดยข้อตกลงได้เปิดโอกาสให้มีระยะเวลาในการปรับตัว (transitional period) นาน 5 ปี นับจากการลงนามในข้อตกลง

5. การตั้งโรงงาน

นับตั้งแต่ได้เริ่มมีการจัดตั้งโรงงานผลิต (ประกอบ) รถยนต์ขึ้นในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2504 และเป็นโรงงานแห่งแรกที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนหลังจากนั้นจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับจนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต้องออกประกาศงดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์ ในปี 2512 แต่ปรากฏว่ายังคงมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนในที่สุดกระทรวงอุตสาหกรรมต้องออกประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งในปี 2521 ในปัจจุบันมีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ทำการผลิตรถยนต์นั่ง 14 โรง

และนับตั้งแต่ปี 2521 จนปัจจุบันนี้ ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งยังผลอยู่ นั้นหมายถึงนับตั้งแต่ปี 2521 เป็นต้นมารัฐบาลยังคงนโยบายห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มมากขึ้นในประเทศ ทั้งนี้เพื่อ มิให้มีโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ ๆ เข้ามาเป็นคู่แข่งขันและแย่งตลาดในการจำหน่ายเพิ่มมากขึ้นอีก

ต่อมาวันที่ 18 มีนาคม 2526 ได้มีการอนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์เดิมขยายโรงงานได้ แต่ทั้งนี้ยังคงมาตรการในการห้ามหรือไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่อยู่เช่นเดิม จนกระทั่งปัจจุบันนี้ ถึงแม้ว่าในปัจจุบัน (เมษายน 2536) รัฐบาลจะมีความพยายามหรือมีแนวความคิดจะเปลี่ยนแปลงนโยบายนี้เสียใหม่ โดยมีความพยายามที่จะเปิดอนุญาตให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์โดยเสรีเพื่อเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันกันอย่างเต็มที่ในตลาดและเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและหลักการค้าเสรี แต่นโยบายดังกล่าวนี้ก็ยังไม่สามารถดำเนินการได้ในขณะนี้เนื่องจากกระทรวงอุตสาหกรรมจำเป็นต้องใช้เวลาศึกษาและเตรียมการในเรื่องดังกล่าวระยะหนึ่งก่อน

จากการที่รัฐบาลยังคงใช้มาตรการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีกในประเทศ ตั้งแต่ปี 2521 เป็นต้นมา นั้น เมื่อพิจารณาจากเจตนารมณ์ของกฏบัตร ถือได้ว่าเป็นมาตรการ ส่วนหนึ่งซึ่งขัดแย้งต่อหลักการค้าเสรีเนื่องจากเป็นการปิดกั้น การประกอบการ หรือการประกอบ ธุรกิจเกี่ยวกับการผลิตจำหน่ายรถยนต์จากประเทศภาคีของกฏบัตรต่าง ๆ ในการที่จะสามารถ ตั้งโรงงานเพื่อผลิตรถยนต์ของตนในประเทศไทยได้โดยเสรีและเท่าเทียมกับกิจการที่ได้รับอนุญาต อยู่ให้ดำเนินการได้อยู่ก่อนแล้ว

นอกจากนี้ มาตรการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศดังกล่าว ก็ยังอาจ ถือได้ว่าเป็นการเลือกปฏิบัติ ซึ่งการขัดต่อหลักการไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) ของกฏบัตรด้วย เนื่องจากการอนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์หนึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบการอยู่ ก่อนปี 2521 สามารถดำเนินการได้ในขณะที่ไม่อนุญาตให้ผู้ที่จะประกอบกิจการรายอื่นหรือ จากประเทศอื่น สามารถมีโอกาสเข้ามาดำเนินการแข่งขันได้ จึงถือได้ว่าเป็นการกระทำ ซึ่ง เป็นการเลือกปฏิบัติ

6. ข้อจำกัดการผลิต

มาตรการเกี่ยวกับข้อจำกัดการผลิตรถยนต์ของโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบ รถยนต์ในประเทศ ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดขึ้นนั้นมิได้เป็นข้อจำกัดเกี่ยวกับจำนวนในการผลิตหรือ ประกอบรถยนต์แต่อย่างใด หากแต่เป็นข้อจำกัดที่เกี่ยวกับแบบ และชนิดของรถยนต์ที่จะใช้ในการ ผลิตหรือประกอบ ทั้งนี้มาตรการดังกล่าวมิได้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อต้องการที่จะจำกัดจำนวน การผลิตหรือประกอบรถยนต์แต่เป็นการกำหนดขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะให้การผลิตหรือ ประกอบรถยนต์ในประเทศ มีน้อยแบบหรือชนิด โดยจะทำให้การผลิตรถยนต์ในแต่ละรุ่นและแบบ นั้นได้จำนวนมากขึ้น ซึ่งจะเกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ในการผลิต รถยนต์ เพื่อให้มีการผลิตรถยนต์ที่แท้จริงในประเทศไทย ตามแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญจาก UNIDO ได้ให้ข้อแนะนำไว้ต่อรัฐบาลไทย ก็คือความพยายามที่จะจำกัดจำนวนแบบ (Model) และรุ่น (Series) ของรถยนต์หนึ่งที่มีการประกอบในประเทศไทย เพื่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และ Production Line ซึ่งมาตรการนี้ได้เริ่มประกาศใช้เมื่อ วันที่ 1 กรกฎาคม 2514 ทั้งนี้เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเป็นการแก้ปัญหาการ ไม่ประหยัดจากขนาดประกอบการ (Disconomies of Scale) ในอุตสาหกรรมรถยนต์และ

ชิ้นส่วนต่าง ๆ จะใช้ประกอบกับมาตรการ Local Content การควบคุมจำนวนโรงงานและการกำหนดโควตาหรือมาตรการลดจำนวนการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) จากต่างประเทศ หากประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้โดยสามารถมีการประหยัดต่อขนาดในการผลิตได้ ก็จะทำให้ต้นทุนในการผลิตรถยนต์ในประเทศต่ำลง สามารถแข่งขันกับรถยนต์สำเร็จรูป ซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศได้ ก็จะเป็นการช่วยให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ภายในประเทศมีความเข้มแข็งขึ้นได้ เนื่องจากการผลิตหรือประกอบรถยนต์แต่ละรุ่น และแบบในการที่จะทำให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์มีราคาต่ำที่สุดหรือถึงจุดที่สามารถประหยัดต่อขนาดนั้น จะต้องผลิตให้ได้อย่างน้อยตั้งแต่ 200,000 คันขึ้นไป

อีกทั้งการใช้มาตรการจำกัดการผลิตนี้จะเป็นมาตรการ ให้การช่วยเหลือหรือคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ขึ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศด้วย เนื่องจากจะทำให้โรงงานผลิตรถยนต์ขึ้นส่วนรถยนต์เหล่านั้นขายขึ้นส่วนรถยนต์ที่ผลผลิตในแต่ละแบบได้จำนวนมากขึ้น ก็จะทำให้ต้นทุนในการผลิตรถยนต์ขึ้นส่วนนั้นถูกลงด้วย โดยเฉพาะขึ้นส่วนที่ถูกบังคับให้ต้องใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ

มาตรการจำกัดการผลิต ที่รัฐบาลได้กำหนดขึ้นในครั้งแรกคือ ประกาศคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2514 ซึ่งกำหนดให้

- โรงงานประกอบรถยนต์หนึ่งที่ตั้งดำเนินการอยู่แล้ว ประกอบรถยนต์ได้ไม่เกินกว่า 3 แบบ และในจำนวนนี้ใช้แบบที่มีเครื่องยนต์เกินกว่า 2,000 ซีซี. ได้ไม่เกิน 1 แบบ
- โรงงานประกอบรถยนต์หนึ่งที่จะเปิดใหม่ จะต้องประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ และจะต้องไม่มีแบบใดที่ใช้เครื่องยนต์เกินกว่า 2,000 ซีซี.

อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวนี้ ก็ได้ถูกยกเลิกไปเมื่อปี 2515 หลังจากที่ยังอายุได้เพียงครึ่งปี และก่อนที่จะมีผลบังคับใช้อย่างแท้จริง

ต่อมาในปี 2526 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศ ข้อกำหนดให้โรงงานรถยนต์หนึ่ง ซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์หนึ่งแบบ/ชนิด โดยอยู่แล้วจะเพิ่ม แบบ/ชนิดของรถยนต์ทั้งที่ประกอบไม่ได้ และในปี 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดให้โรงงานซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์หนึ่ง ประกอบรถยนต์หนึ่งได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ในแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แบบหนึ่งให้มีตัวถังได้แบบเดียวและให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ 2 ชนิด

จนกระทั่ง วันที่ 20 สิงหาคม 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่น (Series) และแบบ (Model) ในการประกอบรถยนต์นั่งซึ่งกำหนดไว้ไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แบบหนึ่งให้มีตัวถังได้แบบเดียว และให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด โดยให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรี เพื่อให้นโยบายประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับภาวะการค้าระหว่างประเทศ และประโยชน์ที่ผู้บริโภคจะได้รับ และเพื่อให้กลไกของตลาดเป็นตัวนำในการกำหนดรุ่น (Series) หรือแบบ (Models) ของการประกอบรถยนต์นั่ง



จากมาตรการจำกัดการผลิต ซึ่งได้มีการบังคับใช้มาตั้งแต่ปี 2526 จนกระทั่งถึงปี 2533 จึงได้ยุติลงนั้น อาจถือได้ว่ามีผลกระทบในทางอ้อมต่อหลักห้ามการจำกัดจำนวนของแกดเจ็ต แม้โดยเจตนาแล้วมาตรการดังกล่าวน่าจะถูกกำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศให้สามารถทำการผลิตได้ด้วยการประหยัดต่อขนาด (Economics of Scale) ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศสามารถที่ดำรงอยู่ และพัฒนาขึ้นเป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์อย่างแท้จริงได้ เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย เป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดเล็กเน้นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ดังนั้นตลาดสำหรับรองรับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมดังกล่าวจึงได้แก่ ตลาดภายในประเทศเป็นหลัก จึงมีปริมาณความต้องการที่จำกัด ถ้าจะเปรียบ เทียบ กับสินค้าอย่างเดียวกัน ที่ผลิตจากประเทศอุตสาหกรรม ซึ่งจะสามารถผลิตโดยมีตลาดรองรับอย่างกว้างขวางทั่วโลก จึงเป็นเหตุผลอย่างหนึ่งที่จะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยไม่สามารถผลิตรถยนต์นั่งได้มากแบบหรือรุ่นได้ มิฉะนั้นจะทำให้การผลิตแต่ละรุ่นหรือแบบยังมีจำนวนน้อยมาก มีผลทำให้ต้นทุนในการผลิตแต่ละรุ่น แต่ละแบบนั้นสูงตามไปด้วย ทำให้รถยนต์มีราคาแพงไม่สามารถแข่งขันกับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าว รัฐบาลจึงจำเป็นต้องใช้มาตรการที่เป็นข้อจำกัดในการผลิต ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศให้เป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์อย่างแท้จริงได้ (มิใช่เพียงแต่การประกอบรถยนต์) และทั้งนี้การจำกัดดังกล่าวก็มีได้เป็นการจำกัดปริมาณในการผลิตแต่อย่างใดแต่กลับเป็นความพยายามที่จะให้มีการผลิตในแต่ละรุ่นและแบบที่ถูกจำกัดนั้นให้ได้ปริมาณที่มากที่สุด เพื่อจะทำให้ต้นทุนในการผลิตต่ำที่สุด

แต่ในทางอ้อมผลของมาตรการจำกัดรุ่นและแบบในการผลิต อาจจะกระทบต่อหลักห้ามการจำกัดจำนวนของแกดเจ็ตได้ เนื่องจากมาตรา 11 ของแกดเจ็ตได้บัญญัติถึงการห้ามหรือ

จำกัดใด ๆ ต่อการนำเข้าสินค้า นอกจากภาษีศุลกากร ภาษีอากร ค่าธรรมเนียม ไม่ว่าจะการห้ามนั้นจะเป็นในรูปโควต้า หรือ รูปใดก็ตาม ที่ว่า "รูปใดก็ตาม" นั้น อาจหมายความรวมถึงมาตรการจำกัดรุ่นและแบบในการผลิต ได้ด้วย เพราะการจำกัดรุ่นและแบบในการผลิตจะมีผลต่อการไม่สามารถนำเข้า ชิ้นส่วนประกอบ (C K D) จากต่างประเทศในรุ่นและแบบของรถยนต์ที่ถูกจำกัดมิให้ทำการประกอบหรือผลิตในประเทศได้

อย่างไรก็ตาม มาตรการเกี่ยวกับข้อจำกัดในการผลิตดังกล่าวก็ได้ถูกยกเลิกไปแล้วตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2534 ตามประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรม โดยเหตุผลหนึ่งในการยกเลิกมาตรการดังกล่าวก็คือ การที่จะให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรี เพื่อให้นโยบายประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับภาวะการค้าระหว่างประเทศ

ข้อเสนอแนะ

จากการที่ได้ศึกษาและวิเคราะห์ถึง นโยบาย และมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการนำเข้า และการผลิตรถยนต์ของไทย ซึ่งได้พบว่านโยบายและมาตรการทางกฎหมายบางอย่างของไทยทั้งที่ได้เคยนำมาบังคับใช้ และที่ยังคงบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน จะมีผลกระทบซึ่งไม่สอดคล้องต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์หลายประการ ดังที่ได้กล่าวแล้วในบทก่อน ๆ ดังนั้นจึงขอเสนอแนะแนวทางอันเป็นความคิดเห็นของผู้เขียนที่เกิดขึ้นจากการศึกษาวิจัยในเรื่องนี้ โดยมุ่งหวังว่าข้อเสนอแนะดังกล่าวนี้อาจจะมีประโยชน์ต่อการพิจารณาแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการผลิตรถยนต์ของไทย เพื่อให้สอดคล้องต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์ต่อไปในอนาคต ดังนี้

1. ในกรณี มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) อันเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าที่ขัดต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์ ซึ่งจำเป็นจะต้องถูกยกเลิกไปภายในกำหนด หลังจากที่ข้อตกลงกรณีการยกเลิกมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) มีผลบังคับใช้กับประเทศไทย ดังนั้น รัฐบาลควรมีการเตรียมการล่วงหน้า เพื่อที่จะบรรเทาหรือรองรับผลกระทบที่เกิดจากการยกเลิก มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต่ออุตสาหกรรมผลิตรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ โดยมีให้อุตสาหกรรมดังกล่าว ต้องได้รับความเสียหายอย่างรุนแรง เนื่องจากอุตสาหกรรมดังกล่าวเคยได้รับการคุ้มครองมาโดยตลอด เช่น รัฐบาลอาจใช้วิธีออกกฎหมายลดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับวัตถุดิบ ที่ใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมในประเทศทั้งหลาย ลงให้อยู่ในอัตราต่ำเช่น ร้อยละ

5-10 เป็นต้น และยังถือได้ว่าเป็นมาตรการที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของแกตต์ด้วย

2. รัฐควรปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนในปัจจุบันในส่วนที่เป็น การให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมภายในประเทศ ในลักษณะที่ไม่สอดคล้องต่อหลักเกณฑ์ของ แกตต์เสีย ทั้งนี้เนื่องจากการให้ความคุ้มครองอย่างเกินขอบเขตและในขณะเดียวกันยังเป็นการ ขัดต่อกติกาทางการค้าระหว่างประเทศด้วยนั้น จะไม่เป็นผลดีต่อประเทศและการพัฒนา อุตสาหกรรมนั้นแต่อย่างใด เพราะจะทำให้อุตสาหกรรมนั้นอ่อนแอ กลายเป็นอุตสาหกรรมทารก (Infant Industry) ที่จำเป็นจะต้องได้รับการคุ้มครองปกป้องอย่างเข้มแข็งตลอดไป ไม่สามารถ ที่จะเติบโตหรือพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพที่จะ สามารถแข่งขันกับสินค้าจากประเทศต่าง ๆ ได้ และยังเป็นภาระให้ประชาชนในประเทศต้องถูก บังคับให้ต้องบริโภคสินค้าที่คุณภาพต่ำและมีราคาแพง โดยไม่มีโอกาสเลือก

จึงน่าจะมีการพิจารณาปรับปรุงบทบาทของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนภายใต้ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน (พ.ศ. 2520) โดยเปลี่ยนจากการให้สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ เช่น การยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรต่าง ๆ ให้แก่อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ซึ่งได้รับการส่งเสริม การลงทุน ซึ่งเป็นการขัดต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์มาเป็นการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ ลงทุน การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การเสริมสร้างบริการอื่น ๆ ของรัฐ และการให้สิทธิและ ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ ที่ไม่ขัดต่อหลักเกณฑ์ทางการค้าระหว่างประเทศในการจูงใจให้มีการพัฒนา ด้านคุณภาพมากขึ้น

3. ควรยกเลิกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมที่ห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่ง เพิ่มขึ้นในประเทศไทย ซึ่งได้ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2521 จนกระทั่งปัจจุบัน เนื่องจากเป็น มาตรการที่ไม่สอดคล้องกับระบบการค้าเสรี ซึ่งขัดต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์ ทั้งนี้เพื่อให้อุตสาหกรรม รถยนต์ในประเทศไทย ได้มีการแข่งขันกันโดยเสรีระหว่างผู้ประกอบการ โดยมีกลไกของตลาดเป็น เครื่องกำหนด และจะมีผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยได้พัฒนาขึ้นได้ดีกว่ามาตรการให้การ ปกป้องคุ้มครองตามที่ได้ปฏิบัติมาแล้วเป็นเวลากว่า 30 ปี ซึ่งผลที่ปรากฏได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า ไม่สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย ให้เป็นอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ (มิใช่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์) อย่างแท้จริงได้ และยังเป็นเหตุให้รถยนต์ที่ประกอบภายใน ประเทศมีราคาสูงและคุณภาพต่ำจนไม่สามารถแข่งขันกับรถยนต์จากต่างประเทศได้หากรัฐไม่ใช้ มาตรการเพื่อให้ความปกป้องคุ้มครองอยู่ตลอดเวลา ซึ่งขัดต่อหลักการการค้าเสรีของแกตต์

นอกจากนี้การที่รัฐได้มีการปรับปรุงนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการค่าเสรี โดยได้มีการแก้ไขปรับปรุง และยกเลิกมาตรการทางกฎหมาย หลายประการไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของแกตต์ไปแล้ว ดังนั้นจึงสมควรที่จะพิจารณายกเลิก มาตรการห้ามตั้งโรงงาน นี้ด้วยเพื่อให้นโยบายการค้าเสรี และมาตรการทางกฎหมายทั้งหมด ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้มีความสอดคล้องต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์โดยสมบูรณ์ยิ่งขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย