



วิเคราะห์หลักเกณฑ์ของเกณฑ์กับกฎหมายและนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมและการค้ารถยนต์

### 3.1 ความเชื่อมโยงของระบบการค้าระหว่างประเทศกับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

รถยนต์เป็นสินค้าที่ประเทศอุตสาหกรรมได้คิดค้นและใช้กันอย่างแพร่หลาย และเป็นสินค้าที่มีราคาแพง ซึ่งต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต ประเทศผู้นำที่สำคัญในการผลิตและส่งรถยนต์เป็นสินค้าออกได้แก่ กลุ่มประเทศยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น รถยนต์จึงเป็นสินค้าที่สามารถทำรายได้ให้กับประเทศผู้ผลิตและส่งออกได้เป็นอย่างมากโดยที่ประเทศอุตสาหกรรมผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์ได้นั้นมีอยู่เพียงไม่กี่ประเทศ ซึ่งประเทศผู้ผลิต และส่ง รถยนต์เป็นสินค้าออกเหล่านี้สามารถส่งรถยนต์ออกไปขายยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก รถยนต์จึงเป็นสินค้าที่มีความสำคัญชนิดหนึ่งในทางการค้าระหว่างประเทศคือ ระหว่างประเทศผู้ผลิตและประเทศผู้นำเข้าประเทศไทยในฐานะเป็นประเทศผู้นำเขารถยนต์ จากต่างประเทศ โดยจะต้องสูญเสียเงินตราเป็นอย่างมากจากการนำเขารถยนต์เหล่านี้ จึงได้มีการเริ่มใช้นโยบายเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศเพื่อสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศ โดยเชื่อว่าอุตสาหกรรมรถยนต์จะสร้างความเชื่อมโยงไปข้างหน้าและข้างหลัง (Forward and Backward Linkage) แพร่กระจายไปในระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งอุตสาหกรรมเหล็ก ยาง แก้ว พลาสติก อลูมิเนียม สี อุปกรณ์ไฟฟ้า การผลิตชิ้นส่วน และการประกอบชิ้นส่วนย่อย ตลอดจนอุตสาหกรรมน้ำมัน ธุรกิจการขาย เครดิต โฆษณา การซ่อมบำรุงรักษา รถยนต์ ฯลฯ ยิ่งกว่า ยังเชื่อว่าอุตสาหกรรมรถยนต์จะเป็นแหล่งงานของแรงงานจำนวนมากจากชนบท หากมีการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ก็จะมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่าง ๆ ประเทศ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยได้มีโอกาสในความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย จึงได้รับการคุ้มครองปกป้องอย่างเข้มแข็งมาโดยตลอด

แต่เนื่องจากในระบบการค้าระหว่างประเทศ ภายใต้ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากร และการค้า หรือแกตต์ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกอยู่ด้วยนั้น มีหลักเกณฑ์กติกาต่าง ๆ ที่มีผลผูกพันต่อประเทศภาคีทั้งหลายต้องปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างประเทศภาคีทั้งหลาย อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน ปราศจากการกีดกันทางการค้า ซึ่งกันและกัน ภายใต้การแข่งขันหรือการค้าเสรี เพื่อให้เกิดประโยชน์ในความเจริญก้าวหน้าในทางการค้าของประเทศภาคีร่วมกัน

ดังนั้นนโยบายในการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย โดยการให้การปกป้อง และคุ้มครองด้วยมาตรการต่าง ๆ อย่างเต็มที่แก่อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยนั้น น่าจะมีผลกระทบต่อกฎเกณฑ์ทางการค้าระหว่างประเทศภายใต้ข้อตกลงแกตต์ได้ เพราะมาตรการต่าง ๆ ในการปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทนี้นั้น อาจถือได้ว่าขัดต่อระบบการค้าเสรี หรือเป็นการปฏิบัติซึ่งไม่เป็นธรรมในระบบการค้าระหว่างประเทศอันเป็นการจำกัด และบิดเบือนในทางการค้าระหว่างประเทศ

แนวโน้มของการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัย ซึ่งจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

จากการตระหนักถึงผลเสียอันสืบเนื่องมาจากการที่เศรษฐกิจและการค้าของโลกปัจจุบัน ประสบกับปัญหาการขาดเสถียรภาพทางการเงินและการคลังติดต่อกันเป็นเวลานาน และมีการแผ่ขยายของลัทธิกีดกันทางการค้า ปัญหาการตกต่ำของรายรับจากการส่งออกของประเทศกำลังพัฒนา ปัญหาการขาดดุลการชำระเงินและการชำระหนี้สินที่เพิ่มขึ้นของประเทศต่าง ๆ ทำให้ประเทศต่าง ๆ หันไปใช้มาตรการฝ่ายเดียวในการแก้ปัญหา ซึ่งส่วนใหญ่ก็เป็นการดำเนินการที่ขัดกับกฎระเบียบของแกตต์ และส่งผลกระทบต่อการพัฒนา ระบบเศรษฐกิจ การค้า การเงิน การคลัง และการพัฒนาของโลกโดยส่วนรวม ดังนั้น ประเทศภาคีแกตต์จึงได้เสนอให้แกตต์จัดการประชุมเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบใหม่ขึ้น

รัฐมนตรีของประเทศภาคีแกตต์ประมาณ 75 ประเทศได้เข้าร่วมประชุมประเทศภาคีแกตต์สมัยพิเศษที่เมืองปุนต้า เดล เอสเต ประเทศอุรุกวัย เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2529 และมีมติให้เริ่มต้นการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัย โดยกำหนดระยะเวลาในการเจรจา

ให้เสร็จสิ้น ภายใน 4 ปี ตั้งแต่วันที่เริ่มประกาศปฏิญญารัฐมนตรี

ปฏิญญารัฐมนตรีที่ประกาศเปิดการเจรจา การค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยนับเป็น ปฏิญญาที่ได้กำหนดเป้าหมาย หลักเกณฑ์และแนวทางการเจรจาไว้ชัดเจนและรัดกุมกว่าปฏิญญา รัฐมนตรีที่ได้จัดทำนั้นในรอบก่อน ๆ นับเป็นนิมิตที่ดีว่าการเจรจารอบอุรุกวัยนี้จะก่อให้เกิดผลใน การแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจการค้าของโลก ซึ่งกำลังอยู่ในวิกฤติและเกิดผลในการวางหลักเกณฑ์ หรือกฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศอย่างรัดกุมและมีประสิทธิภาพขึ้น

ปฏิญญารัฐมนตรีรอบอุรุกวัย ประกอบด้วยสาระสำคัญ 2 ส่วนคือ



(1) การเจรจาเรื่องการค้าสินค้า (Trade in goods)

เป้าหมายของการเจรจาเรื่องการค้าสินค้า คือ ให้ระบบการค้าของโลกดำเนินการไปโดยเสรีมากขึ้น โดยปรับปรุง ลด/ขจัดเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า ส่งเสริมบทบาทของแกตต์ให้เข้มแข็ง และมีวินัยมากยิ่งขึ้น ปรับปรุงระบบแกตต์ให้สอดคล้องกับวิวัฒนาการทางการค้าของโลกและให้ประเทศต่าง ๆ เพิ่มความร่วมมือกันในการดำเนินนโยบายทางการค้า และนดยบายเศรษฐกิจอื่น ๆ

(2) การเจรจาเรื่องการค้าบริการ (trade in services)

เป้าหมายของการเจรจาเรื่องการค้าบริการ คือ ให้มีการจัดวางระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการค้าบริการระหว่างประเทศอย่างเปิดเผย และเป็นไปโดยเสรียิ่งขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าให้เจริญเติบโต โดยเฉพาะเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา ทั้งนี้ต้องไม่ละเมิดต่อกฎหมาย และข้อบังคับภายในของแต่ละประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการค้าบริการ และจะต้องคำนึงถึงการดำเนินงานขององค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น องค์การทรัพย์สินทางปัญญาของโลก (World Intellectual Property Organization-WIPO) เป็นต้น

หัวข้อเรื่องที่จะเจรจาแบ่งเป็น 4 กลุ่มใหญ่ ๆ ดังนี้

(1) การเข้าสู่ตลาด (Access to market) ได้แก่ เรื่องมาตรการภาษีศุลกากร และมาตรการที่มีใช้ภายในศุลกากร สินค้าเขตร้อน และสินค้าจากทรัพยากรธรรมชาติ

(2) การปรับปรุงหลัก และกฎเกณฑ์ว่าด้วยการค้าหลายฝ่าย ได้แก่ เรื่องการค้าสินค้าเกษตร การอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ ข้อตกลงว่าด้วยสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

(3) การปรับปรุงกฎเกณฑ์ของแกตต์ ให้มีวินัยและสอดคล้องกับภาวะทางเศรษฐกิจการค้าของโลกมากขึ้น ได้แก่ เรื่องการใช้มาตรการคุ้มกัน มาตรการว่าด้วยการต่อต้านการทุ่มตลาด การปรับปรุงมาตราต่าง ๆ ของแกตต์ การระงับข้อพิพาท ข้อตกลงต่าง ๆ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเจรจาอบโตเกียว

(4) เรื่องใหม่ ได้แก่ การค้าบริการ การคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา รวมถึงการค้าสินค้าปลอมแปลง และมาตรการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า

ทั้งนี้ ได้จัดตั้งองค์การสำหรับการเจรจาเรียกว่า คณะกรรมการเจรจาการค้า (Trade Negotiations Committee-TNC) เพื่อดำเนินการเจรจา และการประชุมของคณะกรรมการนี้ อาจจะทำให้เป็นการประชุมระดับรัฐมนตรีได้ตามความเหมาะสม มีองค์ประกอบ 2 คณะ คือ กลุ่มเจรจาว่าด้วยการค้าสินค้า (Group of Negotiations on Goods-GNG) มีหน้าที่ดำเนินการตามโครงการเจรจาตามที่ระบุไว้ในปฏิญญารัฐมนตรีภาคนี้ และกลุ่มเจรจาว่าด้วยการค้าบริการ (Group of Negotiations on Services-TNS) ทั้งสองกลุ่มนี้จะรายงานผลต่อ คณะกรรมการเจรจาการค้า

#### แผนการกำหนดการประชุมเจรจา

ได้มีการประชุมทบทวนผลเมื่อเดือนธันวาคม/เมษายน 2532 ที่ประชุมได้กำหนดแนวทางการเจรจาในเรื่องต่างๆ โดยละเอียด และได้กำหนดว่าจะเจรจาให้เสร็จสิ้นภายในเดือนธันวาคม 2533 โดยจะมีการประชุมระดับรัฐมนตรีเพื่อสรุปผลประชุม

#### ประเด็นเรื่องที่เจรจา

ก. การเข้าสู่ตลาด ได้แก่เรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- (1) มาตรการภาษีศุลกากร
- (2) มาตรการที่มิใช่ภาษีศุลกากร
- (3) สินค้าเขตร้อน
- (4) สินค้าจากทรัพยากรธรรมชาติ

ดังนี้

ข. การปรับปรุงหลักและกฎเกณฑ์ว่าด้วยการค้าหลายฝ่าย ได้แก่ เรื่องต่าง ๆ

- (1) สินค้าการเกษตร
- (2) การอุดหนุนและการตอบโต้
- (3) สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

ค. การปรับปรุงกฎเกณฑ์ของแกตต์ ได้แก่เรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- (1) มาตรการคุ้มกัน
- (2) มาตรการว่าด้วยการต่อต้านการทุ่มตลาด
- (3) การปรับปรุงมาตราต่าง ๆ ของแกตต์
- (4) การระงับข้อพิพาท
- (5) ข้อตกลงต่าง ๆ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเจรจาอบโตเกียว

ง. เรื่องใหม่ ๆ ได้แก่เรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- (1) การค้าบริการ
- (2) การคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา รวมถึงการค้าสินค้าปลอมแปลง
- (3) มาตรการลดทอนที่เกี่ยวกับการค้า

ประเด็นเป้าหมายของการเจรจา คือ มิให้ มาตรการขังจูงการ

ลงทุนต่าง ๆ มีผลในทางจำกัด และบิดเบือนการค้า

ประเด็นในการเจรจา ได้แก่ ข้อเสนอห้ามการใช้มาตรการลงทุนที่มีผลทางการค้า และขัดกับมาตราของแกตต์ อาทิ ข้อกำหนดเกี่ยวกับสัดส่วนของวัตถุดิบภายในประเทศที่ใช้ในการผลิตสินค้าออก และข้อกำหนดเกี่ยวกับการส่งออก ฯลฯ\*

\* ที่มา เอกสารกองนโยบายการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ พฤศจิกายน 2532.

### 3.2 หลักเกณฑ์ของแกตต์ที่เกี่ยวข้องกับสภาพการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

3.2.1 หลักการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากร (Tariffs Concessions) นี้ มาตรา 2 ของแกตต์ได้วางหลักเกี่ยวกับความผูกพันในการที่ประเทศภาคีของแกตต์ได้ตกลงให้สิทธิประโยชน์ในทางการค้าเอาไว้ซึ่งกันและกัน ซึ่งเป็นกฎหมายที่ประเทศภาคีต้องผูกพันตามที่บัญญัติไว้หลายลักษณะ เช่น มาตรา 2 (1) (a) ระบุว่าประเทศภาคีจะไม่ปฏิบัติต่อการพาณิชย์ของประเทศภาคีอื่น ๆ ให้ด้อยไปกว่าที่ตกลงเอาไว้ในตารางที่แนบกับแกตต์ในมาตรา 2 (1) (b) ระบุถึงสินค้าที่อยู่ในส่วนที่ 1 ของตารางดังกล่าวว่า จะต้องได้รับยกเว้นจากภาษีศุลกากรในส่วนที่เกินกว่าอัตราที่ตกลงกันโดยกำหนดไว้ในตารางนั้น ๆ

ในมาตรา 2 (2) มีข้อยกเว้นว่า ข้อผูกพันของมาตรา 2 นี้จะไม่ใช้กับการเก็บภาษีภายในที่เป็นไปตามมาตรา 3 ของแกตต์ (คือ การเก็บภาษีภายในอย่างเท่าเทียมกันระหว่างสินค้าผลิตในประเทศ และสินค้านำเข้า) จะไม่ใช้กับการเก็บภาษีป้องกันการทุ่มตลาด ภาษีตอบโต้การช่วยเหลืออุดหนุนและชนบธรรมนิยมต่าง ๆ

ในมาตรา 2 (5) ระบุถึงกรณีที่มีข้อสงสัย ณ สินค้าใดสินค้าหนึ่งไม่ได้รับการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันในมาตรา 2 กฎหมายให้มีการปรึกษาหารือกับฝ่ายที่คิดว่าจะเป็นผู้ละเมิดข้อผูกพันและให้มีการเจรจา โดยในกรณีที่มีกฎหมายภายในของรัฐได้ รัฐหนึ่งทำให้รัฐนั้นต้องละเมิดข้อผูกพันก็ให้มีการเจรจาค่าทดแทนกัน

ในมาตรา 2 (7) ระบุให้ข้อความในตารางต่าง ๆ ที่มีการให้สิทธิประโยชน์กันนั้นมีผลผูกพันเป็นกฎหมาย

มาตรา 28 ของแกตต์ ระบุในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรและการค้าที่ได้ให้แก่กันไว้ในการเจรจา การค้ารวมต่าง ๆ ซึ่งมีผลผูกพันตามมาตรา (2) โดยเป็นการวางเงื่อนไขและกระบวนการแก่ประเทศที่จะขอเปลี่ยนแปลงสิทธิประโยชน์นั้น ๆ

สภาพการค้า และอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย กับหลักการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากร

การเก็บภาษีรถยนต์นำเข้าของไทยนั้น ก่อนปี 2505 อัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ของรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิคอัพ มีอัตราเท่ากัน อัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วน (CKD) ของรถแต่ละชนิด คืออัตราร้อยละ 60 40 และ 20 ของราคานำเข้า C.I.F. ตามลำดับ ต่อมาในปี 2505 รัฐบาลได้ลดอัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วน C.I.F. ตามลำดับ ทั้งนี้ตามนโยบายส่งเสริมให้มีอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ

ต่อมาในปี 2521 ได้มีการเพิ่มอัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) รถยนต์นั่ง รถแวน และรถปิคอัพ เป็นอัตราร้อยละ 80 60 และ 40 ของราคานำเข้า C.I.F. ตามลำดับ เพื่อเป็นการให้การคุ้มครองต่ออุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ และในปี 2521 มีการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป\* ยกเว้นกรณีใบสั่งที่เปิด L/C ไปก่อนหน้านั้น เมื่อนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาในราชอาณาจักรต้องถูกเก็บอากรขาเข้าในอัตราใหม่คือร้อยละ 150 (จากเดิมร้อยละ 80) หรือรถยนต์ที่นำเข้าแบบสำเร็จรูปในกรณีพิเศษ ต้องเสียอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 150 เช่นกัน และเพิ่มอากรขาเข้า CKD รถยนต์นั่ง เป็นร้อยละ 80 (จากเดิมร้อยละ 30) เพื่อเป็นที่ให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ และแก้ปัญหาการขาดดุลการค้าของประเทศด้วย

ในปี 2530 รัฐบาลได้ปรับอัตราอากรขาเข้า CKD รถยนต์นั่งเพิ่มจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112 และรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2,300 ซีซี. เป็นร้อยละ 150 รวมทั้งเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 20 ส่วนขนาดเครื่องตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไปเพิ่มเป็นร้อยละ 200 รวมทั้งเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษอีก ร้อยละ 50

จนกระทั่ง ในปี 2534 หลังจากมีการอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ได้อย่างเสรีรัฐบาลได้ปรับปรุงโครงสร้างอากรขาเข้ารถยนต์ใหม่คือ รถยนต์นั่งเกิน 2,400 ซีซี. CBU จากเดิมร้อยละ 300 ลดลงเหลือร้อยละ 100 CKD จากเดิมร้อยละ 112 ลดลงเหลือร้อยละ 20 และรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี. CBU จากเดิมร้อยละ 180 ลดลงเหลือร้อยละ 60 CKD จากเดิมร้อยละ CBU ลดลงเหลือ 20 จนปัจจุบัน (2536) ต้องเก็บในอัตรานี้

\* ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 88 ลงวันที่ 31 มกราคม 2521.

จากสภาพการจัดเก็บภาษีศุลกากร (Tariff) หรืออากรขาเข้าเกี่ยวกับรถยนต์ และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของไทยที่ได้มีการจัดเก็บในอัตราต่าง ๆ กัน จนกระทั่งปัจจุบัน (2536) โดยมีการจัดเก็บในอัตราที่สูงสุด คือ CBU ร้อยละ 300 และ CKD ร้อยละ 112 (ในช่วงปี 2530 ถึงปี 2534) และในอัตราที่ต่ำที่สุดคือ CBU ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี. ร้อยละ 60 และ CKD ร้อยละ 20 (ตั้งแต่ปลายปี 2534) เมื่อพิจารณาโดยหลักการให้สิทธิประโยชน์ในภาษีศุลกากร (Tariffs Concessions)\* ตามมาตรา 2 ของแกตต์ ซึ่งประเทศไทยต้องปฏิบัติตาม ในฐานะภาคีสมาชิกประเทศหนึ่ง การจัดเก็บภาษีศุลกากรในการนำเข้ารถยนต์ จากต่างประเทศ (ประเทศภาคีสมาชิกของแกตต์) ของไทย แม้จะมีการจัดเก็บในอัตราสูง หรือ สูงมากในบางช่วงนั้น ก็มิได้เป็นการขัดต่อหลักเกณฑ์การให้สิทธิประโยชน์ในภาษีศุลกากร ตามมาตรา 2 ของแกตต์ ซึ่งประเทศไทยมีความผูกพันจะต้องไม่ปฏิบัติต่อการพาณิชย์ของประเทศ ภาคอื่น ๆ ให้ด้อยไปกว่าที่ตกลงเอาไว้ในตารางที่แนบกับแกตต์ โดยมาตรา 2 (1) (b) ของ แกตต์ได้ระบุถึงสินค้าที่อยู่ในส่วนที่ 1 ของตารางดังกล่าวว่า จะต้องได้รับยกเว้นจากภาษีศุลกากร ในส่วนที่เกินกว่าอัตราที่ตกลงกันกำหนดไว้ในตารางนั้น \*\* เนื่องจากสินค้าประเภทรถยนต์ มิได้ถูกระบุให้อยู่ในส่วนที่ 1 ของตารางดังกล่าว แต่อย่างไร

### 3.2.2 หลักการไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination)\*\*\*

หลักการห้ามเลือกปฏิบัติเป็นพื้นฐานสำคัญของแกตต์ เพราะในคำปรารภของแกตต์ได้มีการกล่าวถึงเป้าหมายของการลดหรือยกเลิกการเลือกปฏิบัติในการค้าระหว่างประเทศซึ่งจะเป็นการนำไปสู่การขยายตัวทางการค้า เพราะสิทธิพิเศษและประโยชน์ต่าง ๆ ที่ประเทศภาคี ได้ให้ต่อกันจะมีผลไปถึงประเทศภาคีทุกประเทศ จึงถือได้ว่าเป็นการนำมาซึ่งการขยายตัวทางการค้า ความยุติธรรมและการเจริญเติบโต และพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ ภาคที่ทั้งหมดร่วมกัน

\* ทางราชการ ใช้คำว่า การลดหย่อนภาษีศุลกากร สิทธินี้ไม่ได้หมายถึงสิทธิพิเศษตาม GSP.

\*\* ดูตารางภาคผนวก ก.

\*\*\* เป็นเจตนารมณ์ ซึ่งอยู่ในคำปรารภของแกตต์ ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นมาตราใดมาตรา หนึ่งของแกตต์.



หลักการไม่เลือกปฏิบัตินี้เป็นหลักสำคัญที่เป็นรากฐานของหลักต่าง ๆ อีกหลายหลักในแกตต์ เช่น

- หลักปฏิบัติอย่างชาติที่ไว้ใจ (Most-Favored Nation Treatment) หรือหลัก MFN ซึ่งมีความหมายว่าสิทธิประโยชน์ใด ๆ ที่ประเทศภาคีได้ให้ต่อกัน สิทธิประโยชน์อันนั้นต้องมีผลตกไปถึงประเทศภาคีอื่นทุก ๆ ประเทศทันทีโดยอัตโนมัติ และไม่มีเงื่อนไข จะเลือกปฏิบัติไม่ได้
- หลักปฏิบัติอย่างคนชาติ (National Treatment) ซึ่งมีความหมายว่าเป็นการห้ามเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าของต่างชาติที่เป็นภาคีที่ส่งเข้ามาขายกับสินค้าที่ผลิต ดยประเทศนั่นเอง
- หลักการห้ามการจำกัดจำนวน (มาตรา 13 ของแกตต์) ซึ่งห้ามการจำกัดการนำเข้าที่มีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติ โดยมาตรา 13 (1) บัญญัติเอาไว้ว่าในการที่มีข้อห้ามหรือข้อจำกัดใด ๆ ทั้งหลายนั้นจะกระทำมิได้ เว้นแต่จะมีการใช้ข้อห้ามหรือข้อจำกัดนั้นกับสินค้าที่มาจากประเทศภาคีทุกประเทศเหมือนกัน

สภาพการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย กับหลักการไม่เลือกปฏิบัติ ความเกี่ยวข้องกันระหว่างหลักการไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) กับสภาพการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย เมื่อพิจารณาจากนโยบายและมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ของประเทศไทย นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน อาจมีบางยุคหรือบางสมัยที่นโยบายหรือมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยอาจเป็นไปในลักษณะของการเลือกปฏิบัติคือ โดยปกติ อัตราภาษีการค้า ที่จัดเก็บจากสินค้าที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ จะมีอัตราภาษีการค้าที่เท่ากัน แต่ในช่วงปี 2521-2534 นั้น อัตราการจัดเก็บภาษีการค้าสำหรับรถยนต์นั่ง ที่ประกอบในประเทศนั้นจะแตกต่างจากสินค้าอื่น ๆ คืออัตราภาษีการค้าสำหรับรถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศจะมีอัตราต่ำกว่ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (ก่อนปี 2521 อัตราภาษีการค้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ จะเท่ากับอัตราภาษีรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศคือ ร้อยละ 30) เนื่องจากในปี 2521 กระทรวงการคลังได้ประกาศ เพิ่มอัตราภาษีการค้า รถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ จากเดิมร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 ในขณะที่รถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศ มีอัตราภาษีการค้าร้อยละ 30 ทำให้อัตราภาษีการค้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าสูงกว่ารถยนต์

นั่งที่ประกอบในประเทศร้อยละ 10 และเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2529 ได้มีการปรับโครงสร้าง  
 ภาษีการค้าสำหรับรถยนต์นั่งที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลซึ่งมีขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี. ที่ผลิตในประเทศ  
 จากเดิมร้อยละ 30 เพิ่มเป็นร้อยละ 40 ส่วนรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าจากต่าง  
 ประเทศเก็บเพิ่ม จากอัตราร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 50 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์  
 2529 เป็นต้นไป จนกระทั่งในปี 2535 เป็นต้นมา ที่ประเทศไทยได้นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม มา  
 ใช้แทนระบบภาษีการค้า จึงได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่ม จากรถยนต์นั่ง  
 2 ประเภทในอัตราเดียวกัน

จากการที่มีการจัดเก็บภาษีการค้า รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศและ  
 รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำมาจากต่าง ๆ ประเทศ ในอัตราที่ไม่เท่าเทียมกัน ซึ่งแตกต่างกันเป็น  
 2 อัตราเช่นนี้ โดยรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศ จะต้องรับภาระภาษีในอัตรา  
 ที่สูงกว่ารถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ อาจถือได้ว่าเป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าที่ผลิต  
 ภายในประเทศและสินค้าที่นำจากต่างประเทศ ซึ่งมีผลให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบซึ่งกันและกัน  
 ได้ในทางการค้า จึงอาจถือได้ว่าไม่สอดคล้องต่อหลักการไม่เลือกปฏิบัติ (Non Discrimination)  
 ของแกตต์

แต่อย่างไรก็ตาม ในปี 2521 ซึ่งประเทศไทยได้เริ่มจัดเก็บภาษีการค้า  
 รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศในอัตราที่สูงกว่ารถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศนั้น  
 ประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกต้องแกตต์ จึงไม่มีข้อผูกพันต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ  
 ของแกตต์แต่อย่างใด จนกระทั่งประเทศไทย ได้เข้าเป็นสมาชิกของแกตต์ ในวันที่ 21  
 ตุลาคม 2525 ซึ่งมีผลให้ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขไปตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของแกตต์

และต่อมาในปี 2535 ประเทศไทยได้นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทนระบบ  
 ภาษีการค้าและการจัดเก็บภาษีการค้า สำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศ และ  
 รถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศที่แตกต่างกันเป็น 2 อัตราก็ได้ถูกยกเลิกไป จึงเป็นเหตุให้ปัญหา  
 ดังกล่าวได้ยุติลงไปด้วย

นอกจากเรื่องอัตราภาษีการค้าดังกล่าวแล้ว มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ  
 การบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ซึ่งได้มีการบังคับใช้ต่ออุตสาหกรรมผลิต

รถยนต์ในประเทศไทยมาตลอดตั้งแต่ เดือนกุมภาพันธ์ 2515 จนกระทั่งถึงปัจจุบัน ซึ่งปัจจุบัน โรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทย จะต้องถูกบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54 ของบัญชีชิ้นส่วน โดยเหตุผลของการใช้มาตรการบังคับนี้ก็เพื่อต้องการที่จะส่งเสริมและปกป้อง ให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศไทยสามารถเกิดขึ้นและดำรงอยู่ได้ โดยมาตรการบังคับใช้ ชิ้นส่วนในประเทศนี้ ยังมีผลเป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่ต้องแข่งขัน กับชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศด้วย ในขณะเดียวกัน ดังนั้นการกำหนดมาตรการบังคับใช้ ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย จึงมีผลเป็นเลือกปฏิบัติ ระหว่างผู้ส่งชิ้นส่วน รถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาจำหน่ายในประเทศ กับผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ เพราะเป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าภายในประเทศ และสินค้าซึ่งนำเข้ามาจากต่างประเทศ

3.2.3 หลักปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (Most-Favored Nation Treatment)

หลักปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง หรือหลัก MFN นี้หมายถึงการ ที่ประเทศสมาชิก แกตต์ ทั้งหมดมีความผูกพันที่จะต้องปฏิบัติต่อประเทศสมาชิกอื่น ๆ อย่างเท่าเทียมกัน (as favourable as) โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Discrimination) ต่อประเทศใดประเทศหนึ่งหรือหลายประเทศเป็นการเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียม การโอนเงินระหว่างประเทศ ตลอดจนระเบียบแบบแผน พิธีศุลกากร รวมทั้งการปฏิบัติในเรื่องภาษีภายใน และกฎหมาย กฎเกณฑ์ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อ การขาย การเสนอขาย การซื้อขาย การขนส่ง การจำหน่ายจ่ายแจก หรือการใช้สินค้าที่นำเข้ามาให้แตกต่างไปจากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ดังนั้นการที่ประเทศสมาชิก แกตต์ใด ๆ ให้ผลประโยชน์อย่างใดกับอีกประเทศหนึ่ง ผลประโยชน์ทางการค้านั้นย่อมตกเป็นของประเทศสมาชิกอื่น ๆ ทั้งนี้โดยไม่มีเงื่อนไขหลัก MFN นี้อยู่บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน (equal basis) และการแข่งขัน ผลประโยชน์เพื่อลดการกีดกันทางการค้า<sup>1</sup>

<sup>1</sup>การุณ กิตติสถาพร. การควบคุมดูแลธุรกิจการค้าระหว่างประเทศโดยรัฐบาล องค์การ หรือข้อตกลงระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานส่งเสริมงานส่งเสริมงานตุลาการ, 2534) หน้า 8.

หลัก MFN อย่างไม่มีเงื่อนไข (unconditional-MFN) หมายถึงการที่ประเทศสมาชิกใดให้ประโยชน์แก่ประเทศสมาชิกหนึ่ง ผลประโยชน์นั้นย่อมได้แก่ประเทศสมาชิกอื่นทั้งหมดทันทีและโดยไม่มีเงื่อนไข

เหตุผลพื้นฐานของหลัก MFN อย่างไม่มีเงื่อนไข ประการแรกประเทศสมาชิกแกดต์ ทุกประเทศจะได้รับผลประโยชน์จากการที่ประเทศใด ให้ผลประโยชน์แก่อีกประเทศหนึ่ง ตรายเท่าที่ ผลประโยชน์ที่ให้อยังมีผลบังคับใช้อยู่ ดังนั้นผลประโยชน์ย่อมได้แก่ประเทศสมาชิกแกดต์ ทั้งหมด ประการที่สอง หากหลัก MFN อย่างไม่มีเงื่อนไขได้มีการยอมรับปฏิบัติตาม ย่อมทำให้ปัญหาข้อโต้แย้งทางการค้า น่าจะลดหย่อนลง<sup>2</sup>

หลัก MFN ตามมาตรา 1 ของแกดต์ มีความหมายต่างกับหลัก MFN อย่างไม่มีเงื่อนไข (Unconditional-MFN) การอ้างถึงความหมายของหลัก มักจะอ้างเพื่อ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้อ้างอิง เช่น หลัก MFN แบบไม่มีเงื่อนไขมีความหมาย ไม่เฉพาะแก่การ ให้สิทธิประโยชน์เท่านั้น แต่หมายรวมถึงการถอนสิทธิประโยชน์ด้วยตัวอย่างคดี The US vs V Star Industries Inc. (1972)<sup>3</sup> หรือการที่ประเทศสมาชิกแกดต์ ประเทศหนึ่งให้สิทธิประโยชน์ แก่ประเทศสมาชิกแกดต์ อีกประเทศหนึ่ง ประเทศที่ได้รับประโยชน์ไม่จำเป็นต้องเสนอการตอบแทน โดยเท่าเทียมกันแก่ประเทศผู้ให้ หากประเทศที่ได้รับประโยชน์พิสูจน์ว่าได้ให้สิทธิ ประโยชน์แก่ประเทศ สมาชิกอื่นเท่าเทียมกับที่ได้ให้แก่ประเทศผู้ให้สิทธิประโยชน์ ถือว่าได้ปฏิบัติ ตามหลัก MFN อย่างไม่มีเงื่อนไข

<sup>1</sup>การุณ กิตติสถาพร. การควบคุมดูแลธุรกิจการค้าระหว่างประเทศโดยรัฐบาล องค์การ หรือข้อตกลงระหว่างประเทศ กรุงเทพมหานคร: สำนักงานส่งเสริมงานส่งเสริม งานตุลาการ, 2534) หน้า 8.

<sup>2</sup>John H. Jackson, *Legal Problem of International Economic Relation*, P. 515.

<sup>3</sup>Ibid., P. 519.

ตัวอย่างคดี John T. Bill Co., Inc. et al V United States<sup>4</sup>

แกตต์ได้บัญญัติหลัก MFN ตามมาตรา 1 ของ แกตต์ และแทรกกระจายอยู่ตามบทบัญญัติอื่น ๆ ของแกตต์เป็นมาตรา 4 (b) มาตรา 3 (7) มาตรา 5 (2) (5) และ (6) มาตรา 9 (1) มาตรา 13 (1) มาตรา 17 (1) มาตรา 18 (23) มาตรา 20 (j) เป็นต้น แม้ว่าจะใช้ถ้อยคำที่หลากหลายแต่ลักษณะการบังคับได้ให้สินค้าของประเทศสมาชิกทั้งหมดได้รับการปฏิบัติที่ไม่น้อยกว่า (no less favourable "treatment") สินค้าจากประเทศสมาชิกที่นำเข้าได้รับ<sup>5</sup>

หลัก MFN ตามมาตรา 1 ของแกตต์ เป็นกฎเกณฑ์พื้นฐานของแกตต์ ซึ่งนำไปใช้กับบทบัญญัติอื่น ๆ ของแกตต์ เว้นแต่ถูกบัญญัติให้เป็นพิเศษ ได้แก่ ข้อยกเว้นเกี่ยวกับประเทศกำลังพัฒนา การให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (Generalised System of Preferences หรือที่เรียกว่า (GSP) ของประเทศพัฒนาแล้วต่อประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งอยู่ในส่วนที่ 4 ของแกตต์ ที่ให้แก่ประเทศกำลังพัฒนา เช่น การป้องกันการชำระเงินตามมาตรา 18 เป็นต้น ข้อยกเว้นสำหรับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในรูปสหภาพศุลกากร (Custom Union) เขตการค้าเสรี (Free Trade Area) และการให้สิทธิพิเศษระหว่างประเทศที่มีความสัมพันธ์ในฐานะอาณานิคม

สภาพการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย กับหลักปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง

นโยบายและมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ของไทยที่เกี่ยวกับการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น ไม่มีกรณีขัดแย้ง ต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์ ซึ่งในด้านหลักปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่งแต่อย่างใด (MFN) เนื่องจากกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ของไทย เช่น

<sup>4</sup>Ibid., P. 519

คดี John T. Bill Co., Inc. et al VS United States คณะกรรมการแกตต์ ได้อ้างคำแถลงของอดีตรัฐมนตรีต่างประเทศ (Mr. Hugh) ซึ่งมีไปถึงประธานกรรมาธิการวุฒิสภา ฝ่ายวิเทศสัมพันธ์ ในปี ค.ศ. 1926 ว่าอเมริกาต้องการที่จะปฏิบัติที่เท่าเทียมกันและระบุว่าหลัก MFN อย่างมีเงื่อนไขไม่เป็นผลดีและการปฏิบัติที่เท่าเทียมกัน

<sup>5</sup>John Jackson, World Trade and the Law of GATT, P. 255

- กฎหมายภาษีศุลกากร\* สำหรับการนำเข้ารถยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) หรือชิ้นส่วนที่นำเข้ามาประกอบ (CKD) แม้ประเทศไทยจะได้กำหนดไว้ในอัตราค่อนข้างสูงหรือสูงมากในบางครั้ง แต่ก็เป็นการกำหนดสำหรับรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าจากทุกประเทศ ในอัตราเดียวกันหมด มิได้มีการให้สิทธิพิเศษในการเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์ในอัตราที่ต่ำกว่าแก่ประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือ บางประเทศเป็นการเฉพาะแต่อย่างใด จึงถือได้ว่าประเทศไทยได้ปฏิบัติต่อทุกประเทศ ตามหลักปฏิบัติอย่างชาติที่ ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง อย่างเท่าเทียมกัน (as favourable as) โดยไม่มีเงื่อนไข และการเลือกปฏิบัติแต่อย่างใด ในเรื่องเกี่ยวกับภาษีศุลกากรนี้ ดังตัวอย่างในคดี John I. Bill Co., Inc. et al V United States ใน ค.ศ. 1778 นั้นศาลภาษีศุลกากรของสหรัฐ ได้ให้ความเห็นว่า การที่เยอรมันนิตั้งภาษี 50% (50 per centum ad Valorem) ต่อจักรยานของอเมริกาที่ส่งเข้าไปในเยอรมันนี ในอัตราที่เท่ากับที่ได้ตั้งไว้กับสินค้าที่มาจากประเทศอื่น ๆ นั้น ไม่เป็นการละเมิดหลัก MFN แบบไม่มีเงื่อนไข ข้อเท็จจริงที่ว่าอเมริกาเก็บภาษีเพียง 30% ต่อสินค้าที่มาจากเยอรมันนีและทุกประเทศนั้น ไม่เป็นข้อที่จะร้องเรียนได้ว่าเยอรมันนีไม่ปฏิบัติตาม MFN ดังนั้นประเด็นจึงอยู่ที่ว่าเมื่ออเมริกาจะเก็บ 30% ต่อสินค้าจากเยอรมันนี และเยอรมันนีเก็บถึง 50% ต่อสินค้าจากอเมริกาก็ตาม หากข้อเท็จจริงได้ความว่า เยอรมันนีได้ทำตามหลัก MFN แล้ว

- กฎหมายเกี่ยวกับการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปบางประเภท ที่ประเทศไทยได้เคยนำมาใช้ในบางช่วงนั้น ก็เป็นไปในลักษณะที่สอดคล้องกับหลัก MFN คือเป็นการปฏิบัติต่อทุกประเทศ อย่างเท่าเทียมกันมิได้มีการให้การยกเว้นหรือให้สิทธิพิเศษแก่ประเทศใด หรือบางประเทศเป็นพิเศษโดยเฉพาะ

### 3.2.4 หลักห้ามการจำกัดจำนวน (มาตรา 11, 13)

หลักห้ามการจำกัดจำนวน ได้บัญญัติเป็นหลักไว้ใน มาตรา 11 และ มาตรา 13 ของ แกตต์ ดังนี้คือ

มาตรา 11 (1) ของแกตต์เป็นมาตราที่บัญญัติถึงการจำกัดการนำเข้า โดยการจำกัดจำนวน โดยได้บัญญัติสาระสำคัญ คือ การห้าม หรือจำกัดใ้ ๑ ต่อการนำเข้า ซึ่งสินค้า นอกจากภาษีศุลกากร ภาษีอากร ค่าธรรมเนียม ไม่ว่าจะการห้ามนั้นจะเป็นในรูป

\* ดูบทที่ 2 หัวข้อ 2.4.1 ของวิทยานิพนธ์นี้

โควตาหรือ รูปใดก็ตาม

มาตรา 13 ได้บัญญัติถึงการห้ามจำกัดจำนวนเช่นกัน โดยได้บัญญัติไว้ว่า การมีข้อห้ามหรือข้อจำกัดใด ๆ ทั้งหลายนั้นจะทำได้ เว้นแต่จะมีการใช้ข้อห้ามหรือข้อจำกัดนั้น กับสินค้าที่มาจากประเทศภาคีทุกประเทศเหมือนกัน

แต่หลักห้ามการจำกัดจำนวนก็มีข้อยกเว้น ตามที่เกดต์ ได้บัญญัติไว้คือ

ก. มาตรา 11 (2) บัญญัติถึงการห้ามตาม มาตรา 11 (1) จะนำมาใช้กับกรณีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ไม่ได้คือ

- มาตรา 11 (2) (a) เป็นการอนุญาตให้มีการจำกัดจำนวนในการส่งออก หากเป็นการจำเป็นที่จะต้องกระทำเพื่อป้องกันการขาดแคลนอย่างรุนแรงซึ่งสินค้าที่เป็นอาหารหรือสินค้าอื่นใดที่สำคัญยิ่งต่อประเทศผู้ส่งออก

- มาตรา 11 (2) (a) เป็นกรณีอนุญาตให้มีการจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าได้ ถ้าหากเป็นการจำเป็นต่อการบังคับใช้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานสินค้าหรือกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดประเภท คุณภาพ หรือการตลาดของสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ

- มาตรา 11 (2) (c) (i) เป็นเรื่องที่ถูกกฎหมายอนุญาตให้ประเทศผู้นำเข้าจำกัดการนำเข้าสินค้าเกษตรกรรมหรือสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการประมงได้ หากการจำกัดนั้นเป็นเรื่องที่จะบังคับใช้มาตรการของรัฐบาลที่มุ่งจะจำกัดจำนวนการผลิตหรือการขายสินค้าที่ผลิตภายในประเทศขึ้น คล้ายคลึงกับสินค้านำเข้า หรือถ้าไม่มีสินค้าที่คล้ายคลึงเป็นกรณีสินค้านำเข้าเป็นสินค้าทดแทนโดยตรงกับสินค้าที่ผลิตในประเทศ

- มาตรา 11 (2) (c) (ii) เป็นการอนุญาตให้ประเทศผู้นำเข้าจำกัดการนำเข้าซึ่งสินค้าเกษตรกรรม และการประมงได้ ถ้าการจำกัดนั้นจำเป็นต่อการบังคับใช้มาตรการของรัฐบาลในการที่จะขจัดส่วนเกินล้น (Surplus) ของสินค้าในประเทศที่คล้ายคลึงกับสินค้านำเข้า หรือสินค้าในประเทศที่สินค้านำเข้าทดแทนได้โดยตรงโดยกำหนดให้ผู้บริโภคในประเทศได้รับส่วนเกินนั้นโดยไม่เสียค่าใด ๆ หรือโดยราคาที่สูงกว่าราคาท้องตลาด

- มาตรา 11 (2) (c) (iii) เป็นการอนุญาตให้รัฐบาลจำกัดการนำเข้าซึ่งสินค้าเกษตรกรรมและประมงได้ ถ้าเป็นการจำเป็นต่อการบังคับใช้มาตรการของรัฐบาลในการที่จะจำกัดปริมาณการผลิตสินค้าอาหารสัตว์ในกรณีที่การผลิตนั้นพึงโดยตรง ทั้งหมดหรือเป็นส่วนใหญ่ต่อสินค้าที่นำเข้า โดยต้องเป็นกรณีที่การผลิตภายในประเทศของสินค้านั้นที่นำเข้านั้นไม่ได้รับการเอาใจใส่

ข. มาตรา 13 (2) เป็นข้อยกเว้นของหลักการห้ามการจำกัดการนำเข้าโดยการจำกัดจำนวนที่บัญญัติไว้ในมาตรา 11 (1) และ 13 (1) และ 13 (1) มาตรา 13 (2) ได้วางกฎเกณฑ์ว่า ในกรณีที่จะมีการจำกัดโควตานั้นจะต้องทำหรือจะทำได้ในลักษณะใดบ้าง และบทบัญญัติของมาตรา 13 (2) ยังให้นำไปใช้กับการจำกัดโควตา โดยใช้ภาษีศุลกากร (Tariff Quota) ด้วย<sup>6</sup>

สภาพการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยกับหลักห้ามการจำกัดจำนวนกฎหมายที่เกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์ของไทย อาจมีผลกระทบต่อหลักห้ามการจำกัดจำนวนได้ เนื่องจาก ในช่วงปี 2521 ถึง ปี 2534 ได้มีการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปบางประเภทเข้ามาในประเทศไทย โดยเหตุผลหนึ่งของการห้ามดังกล่าวก็เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ ดังนั้นในกรณีดังกล่าว หากพิจารณาจากหลักเกณฑ์ของแกตต์ในเรื่องนี้แล้ว อาจขัดแย้งกันได้ ทั้งนี้นับตั้งแต่ที่ประเทศไทยมีพันธกรณีต่อแกตต์ ในฐานะที่ได้สมัครเข้าเป็นภาคีสมาชิก ตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม 2525 เป็นต้นมา จนกระทั่ง ปี 2534 ได้มีการยกเลิกการห้ามดังกล่าว และอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์ได้เสรี โดยไม่มีการจำกัดรุ่นและแบบ อีกต่อไป ฉะนั้นนับตั้งแต่ ปี 2534 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยก็ได้ห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป อันอาจเป็นการขัดแย้งต่อหลักเรื่องการจำกัดจำนวนของแกตต์อีกต่อไป

### 3.2.5 หลักการช่วยอุดหนุน (Subsidies)

การช่วยอุดหนุน หมายถึง การที่รัฐบาลมีมาตรการช่วยเหลือในการผลิตไม่ว่าจะเป็นการลดภาษีที่นำเข้าวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต การลดหรือยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

<sup>6</sup> สุรเกียรติ์ เสถียรไทย. "กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ : การควบคุมการค้าระหว่างประเทศโดยรัฐ" คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2531, หน้า 60-65.



ในระยะเวลาเริ่มต้นของการผลิต การลดค่ากระแสไฟฟ้าหรือการมีกลไกให้ไว้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ หากการนั้นกระทำไปเพื่อผลิตสินค้าหรือเพื่อส่งออกสินค้าที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

โดยปกติการช่วยอุดหนุนมักเป็นมาตรการที่เกือบทุกประเทศไม่ว่าประเทศ พัฒนาแล้วหรือประเทศกำลังพัฒนาใช้อยู่โดยถือว่าเป็นการเอื้อ อำนวยให้นำไปสู่เป้าหมายของการ พัฒนาทางเศรษฐกิจของชาติ

โดยทั่วไปแล้วการช่วยอุดหนุนแบ่งเป็นการช่วยอุดหนุนภายในประเทศ (Domestic Subsidies) และการช่วยอุดหนุนเพื่อการส่งออก (Export Subsidies) การช่วยอุดหนุนภายในประเทศนั้นโดยทั่วไปมีจุดประสงค์เพื่อที่จะช่วยผู้ผลิตภายใน ไม่ว่าจะ เป็น สินค้าเกษตรหรืออุตสาหกรรมให้สามารถดำเนินการผลิต การช่วยอุดหนุนในลักษณะนี้อาจอยู่ในรูป ของการให้ความช่วยเหลือในการให้อัตราดอกเบี้ยต่ำแก่เกษตรกร หรือผู้ลงทุนหรือการประกัน ราคา หรือประกันรายได้เกษตรกร เป็นต้น กรณีการช่วยอุดหนุนภายในประเทศที่เห็นได้ชัดที่สุด ก็คือ การช่วยอุดหนุนในการผลิตที่ไม่ได้มีการส่งออกเลย หรือมีการส่งออกเป็นจำนวนน้อยมาก ส่วนการช่วยอุดหนุนเพื่อการส่งออกนั้นจะเป็นการที่รัฐเข้าช่วยเหลือผู้ผลิต หรือผู้ส่งออกให้สามารถ แข่งขันในตลาดการค้าระหว่างประเทศได้ดีขึ้น เพราะการช่วยอุดหนุนก็คือ การลดส่วนหนึ่งของ ต้นทุนการผลิตนั่นเอง เช่น การให้ไว้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ส่งออกที่จะส่งสินค้าออกไปขายยัง ต่างประเทศ หรือการช่วยอุดหนุนต่าง ๆ ที่คล้ายกับการช่วยอุดหนุนภายใน หากแต่สินค้าที่ผลิต เป็นสินค้าที่ส่งออกไปขายยังต่างประเทศทั้งสิ้นหรือเป็นส่วนใหญ่

มาตรา 16 (1) ของแกตต์ ได้บัญญัติถึงการช่วยอุดหนุนทั่วไป (Subsidies in General) ซึ่งมักหมายถึงการช่วยอุดหนุนที่มีผลกระทบภายในประเทศหรือ อย่างน้อยก็หมายถึงการช่วยอุดหนุนที่อาจยังไม่สามารถกำหนดกันว่ามีจุดประสงค์อย่างไร เพียงแต่เป็นการช่วยอุดหนุนที่มีผลกระทบต่อประเทศอื่น ในกรณีดังกล่าว มาตรา 16 (1) ให้ประเทศที่มีมาตรการช่วยอุดหนุนนั้นแจ้งที่ประชุมแกตต์ ถึงขนาดและลักษณะของการช่วย อุดหนุน และผลกระทบหรือความเสียหาย โดยประมาณที่เกิดจากการช่วยอุดหนุนนั้น และใน กรณีที่การช่วยอุดหนุนนั้น ก่อหรือคุกคามที่จะก่อความเสียหายต่อประเทศอื่น ให้มีการปรึกษาหารือ (Consultation) โดยผ่านแกตต์ได้

ใน Section B. ของมาตรา 16 ซึ่งมีมาตรา 16 (2)-(5) นั้น เป็นเรื่องของการช่วยอุดหนุนเพื่อการส่งออกโดยเฉพาะ Section B. นี้เป็นส่วนที่เพิ่มเข้ามาใน ตัวยกแกตต์ในภายหลัง\* มาตรา 16 (2) ได้กล่าวถึงการช่วยอุดหนุนเพื่อการส่งออก การ ส่งออกว่าอาจจะมีผลร้ายต่อประเทศภาคี และอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ไม่ชอบต่อการพาณิชย์ ปกติ และอาจเป็นอุปสรรคในการบรรลุถึงเป้าหมายของแกตต์ มาตรา 16 (3) เป็นกรณีที่ แกตต์ต้องการจัดระเบียบการช่วยอุดหนุนการส่งออกสินค้าขั้นปฐม (Primary Product) ซึ่งก็หมายถึงสินค้าเกษตรเป็นส่วนใหญ่ โดยมาตรา 16 (3) ให้ประเทศภาคีพยายามหลีกเลี่ยง การใช้การช่วยอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตร และถ้าในกรณีที่มีการช่วยการอุดหนุนการส่งออก สินค้าเกษตรไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อมจนมีผลเป็นการเพิ่มปริมาณการส่งออกแล้ว การช่วย อุดหนุนนั้นจะต้องไม่ใช่ให้เกิดผลที่ทำให้ประเทศผู้ใช้มีส่วนแบ่งเกินกว่าส่วนแบ่งที่เป็นธรรมในตลาด โลกซึ่งสินค้านั้น (more than an equitable share of world export trade in that in that product) โดยให้พิจารณา ประกอบถึงส่วนแบ่งของประเทศภาคีต่าง ๆ ในช่วงระยะเวลาหนึ่งที่ผ่านมา (previous representative period) และ ปัจจัยพิเศษ (special factors) ต่าง ๆ ด้วย

---

\* ในการประชุมครั้งที่ 5 ของที่ประชุมแกตต์ในปี 1955 นั้น ที่ประชุม แกตต์ได้ ตกลงแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 16 โดยเพิ่มส่วน B (Section B) ซึ่งมีอนุมาตรา 2, 3 4, 5. ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องการช่วยอุดหนุนการส่งออก นอกจากนี้ยังได้มีการเพิ่มเติมบันทึกการ ตีความของแกตต์ โดยเพิ่มเข้าไปใน Annex I เกี่ยวกับ มาตรา 16 เพราะก่อนหน้านี้ไม่มี บันทึกการตีความ มาตรา 16 มาก่อน การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 16 ทั้งหลายนี้มีผลบังคับ ใช้ในปี ค.ศ. 1975 และใช้กับทุกประเทศในขณะนั้น (ยกเว้นอุรุกวัย) ในปี ค.ศ. 1969.

มาตรา 16 (4) เป็นกรณีที่เกิดตัพยาบายให้ยกเลิกการช่วยอุดหนุนการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่มีผลให้สินค้ามีราคาต่ำกว่าราคาเปรียบเทียบกับสินค้าคล้ายคลึงกันที่ขายในตลาดภายในประเทศของตน<sup>7</sup>

สภาพการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยกับหลักการช่วยอุดหนุน

จากกฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย อาจถือได้ว่าเป็นมาตรการหนึ่ง ซึ่งกระทบต่อหลักการช่วยอุดหนุนของแกตต์ โดยเฉพาะในกรณีการช่วยอุดหนุนภายในประเทศ โดยมีจุดประสงค์เพื่อช่วยเหลือผู้ผลิตภายในประเทศให้มีโอกาสได้เปรียบรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (ไม่รวมถึงมาตรการด้านภาษีศุลกากร ภาษีภายในประเทศ และมาตราห้ามนำเข้า\*) ได้ดำเนินลงทุนในการผลิตและราคาจำหน่าย ทั้งนี้เพราะ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศจะได้รับสิทธิประโยชน์มากมายจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศ เช่น ได้รับการลดหย่อนภาษีต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก

ประเทศไทยมีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ให้สิทธิและประโยชน์แก่นักลงทุน โดยพิจารณากิจการต่าง ๆ ที่ขอส่งเสริมฯ เป็นราย ๆ ไป โดยสรุปสิ่งจูงใจที่มีการให้นักลงทุน ได้แก่

#### สิทธิและประโยชน์ด้านภาษี

- งดหรือลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าร้อยละ 50 สำหรับเครื่องจักรที่นำเข้า
- ลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุดิบ หรือวัสดุจำเป็นไม่เกินร้อยละ 90 มีกำหนดคราวละ 1 ปี
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 3-8 ปี และอนุญาตให้นำผลขาดทุนไปหักออกจากกำไรสุทธิภายหลังจากระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นเงินได้มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี

<sup>7</sup> สุรเกียรติ์ เสถียรไทย. "กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ : การควบคุมการค้าระหว่างประเทศโดยรัฐ" คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2531, หน้า 78-80.

\* ในทางเศรษฐศาสตร์ ถือว่ามาตรการห้ามนำเข้าเป็นการช่วยอุดหนุนรูปหนึ่งด้วย.

- ยกเว้นไม่ต้องนำค่ากู้ดิวลิต์ ลิขสิทธิ์หรือค่าสิทธิอย่างอื่นไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้เป็นเวลา 5 ปี

- ยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการได้รับการส่งเสริมการลงทุนไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้

### สิทธิและประโยชน์เพิ่มเติม



#### กิจการในเขตส่งเสริมการลงทุน

- อาจได้รับการลดภาษีการค้าสำหรับการขายผลิตภัณฑ์ไม่เกินร้อยละ 90 เป็นเวลาไม่เกิน 5 ปี

- อาจได้รับการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 50 เป็นเวลา 5 ปี

- อนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดต่อหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกได้ไม่เกินร้อยละ 25 โดยหักจากกำไรสุทธิภายในระยะเวลา 10 ปี

- อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ไฟฟ้า ประปา เป็นสองเท่าของเงินที่ใช้ในการประกอบกิจการ ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล

#### กิจการส่งออก

- ยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับการนำเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น

- ยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีการค้าที่นำเข้ามาเพื่อส่งกลับออกไป

- ยกเว้นอากรขาออกและภาษีการค้าผลผลิต

- อนุญาตให้หักเงินได้พึงประเมินในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 5

ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

ประเทศไทยอาจอ้างได้ว่า การให้สิ่งจูงใจแก่การลงทุนมีเหตุผลดังต่อไปนี้

(1) เพื่อพัฒนาประเทศในด้านอุตสาหกรรมการส่งออก

(2) เพื่อบรรเทาภาวะขาดแคลนภายในประเทศในกรณีที่อุตสาหกรรมนั้นยังไม่เพียงพอกับความต้องการ

(3) เพื่อพัฒนาการผลิตและเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมในประเทศ

นอกจากนี้รัฐยังมีมาตรการสนับสนุนการส่งออกรถยนต์ เช่น การอำนวยความสะดวกในด้านการปฏิบัติพิธีศุลกากรในการส่งออกรถยนต์ โดยการจัดระดับผู้ส่งออกยานยนต์เป็นผู้ส่งออกพิเศษ ทำให้ได้รับสิทธิพิเศษทางด้านพิธีการศุลกากรหลายประการ การลดภาระการค้าประกันเงินค่าภาษีอากรของผู้นำเข้ามาพร้อมยานยนต์เพื่อส่งออกจากอัตราส่วนปกติ ซึ่งมาตรการต่าง ๆ เหล่านี้อาจถือได้ว่าเป็นการช่วยอุดหนุนต่อสินค้าหรืออุตสาหกรรมภายในประเทศได้ในทางหนึ่งได้

อย่างไรก็ตาม ได้มีการเจรจา เพื่อปรับปรุงและกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยการช่วยอุดหนุนในการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัย โดยประเทศภาคีทั้งหมดของแกตต์ อยู่ในขณะนี้ และได้มีการทำร่างข้อตกลงว่าด้วยการช่วยอุดหนุน และมาตรการตอบโต้การช่วยอุดหนุน ซึ่งจะมีผลผูกพันประเทศภาคีทุกประเทศหลังจากได้มีการลงนามรับรองข้อตกลงนี้ เมื่อการเจรจาหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยสิ้นสุดลง

ตามร่างข้อตกลงดังกล่าวได้แบ่งประเภทการช่วยอุดหนุนเป็น 3 ประเภท คือ

1. Prohibited Subsidy ซึ่งประกอบด้วย export subsidy export performance และ Local Content ซึ่งจะต้องถูกยกเลิก
2. Actionable Subsidy การช่วยอุดหนุนอื่น ๆ ที่นอกเหนือจาก Prohibited Subsidy และ Non-Actionable Subsidy
3. Non-Actionable Subsidy คือ การช่วยอุดหนุนที่ทำให้เป็นการทั่วไป หรือให้เฉพาะเจาะจงในกรณีการวิจัย หรือการพัฒนาภูมิภาคที่ยากจน

โดยมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเรียนเก็บภาษีตอบโต้การช่วยอุดหนุน (CVD) คือ

1. มีการริเริ่มการช่วยอุดหนุน โดยอาจเน้นภาคเอกชนหรือรัฐบาล
2. มีหลักฐานว่ามีการช่วยอุดหนุน เกิดความเสียหาย และความเสียหายนั้นเป็นผลจากการช่วยอุดหนุน
3. มีการพิสูจน์ความเสียหาย

4. การคำนวณจำนวนการช่วยเหลือผู้ให้หลักเกณฑ์ผลประโยชน์ที่ตกแก่ผู้ได้รับ (benefit to the recipient)
5. ถ้าผลการได้ส่วนมิมูล ให้เรียกเก็บภาษีต่อได้การช่วยเหลือผู้ให้ไม่ได้เกิดจำนวนการช่วยเหลือผู้ให้
6. การเก็บภาษีย้อนหลัง (retroactivity) ให้เก็บย้อนหลังได้ไม่เกิน 90 วัน ก่อนวันประกาศอัตราขึ้นต้น หากมีการนำเข้าเป็นปริมาณมากในระยะเวลาสั้น ๆ
7. ให้ยุติการได้ส่วนโดยไม่มีกรเรียกเก็บ CVD ถ้าจำนวนการช่วยเหลือผู้ให้น้อยกว่าร้อยละ 1 ของมูลค่าสินค้า (de minimis\*) หรือเป็นการทำภายใต้ข้อตกลงหรือหลักฐานไม่เพียงพอ
8. ให้เก็บ CVD ได้นาน 5 ปี หรือขยายได้อีกตามความจำเป็น
9. มาตรการเพื่อป้องกันการหลบเลี่ยงภาษี (Anti-Circumvention) ให้สามารถเรียกเก็บ CVD จากชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่นำเข้ามาประกอบในประเทศโดยความตกลงได้กำหนดเงื่อนไขของชิ้นส่วนที่นำมาประกอบไว้อย่างละเอียด ทั้งนี้ประเทศนำเข้าต้องได้ส่วนว่ามีความเสียหายจึงจะเรียกเก็บ CVD ได้

การให้การปฏิบัติเป็นพิเศษ และแตกต่างแก่ประเทศกำลังพัฒนา

1. อนุญาตให้ใช้มาตรการช่วยเหลือผู้ให้เพื่อการส่งออกได้นาน 8 ปี นับจากวันที่เข้าเป็นสมาชิกความตกลง ระยะเวลาอาจเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงขึ้นอยู่กับความจำเป็นในการพัฒนาประเทศ
2. กรณีที่สินค้าใดสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ดี (export competitiveness) กล่าวคือ มีส่วนแบ่งในตลาดโลกอย่างน้อยร้อยละ 3.25 ติดต่อกัน 2 ปี ให้ยกเลิกการช่วยเหลือผู้ให้การส่งออกสินค้านั้นภายใน 2 ปี
3. กำหนดหลักเกณฑ์เรื่อง de minimis ที่จะไม่ถูกเก็บ CVD ถ้า

---

\* ข้อผ่อนผันในลักษณะ de minimis คือ การช่วยเหลือผู้ให้ในที่มีหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ ทำให้ประเทศนั้น ๆ ไม่ต้องอยู่ภายใต้การผูกพันการลดการช่วยเหลือผู้ให้

- (1) ระดับการช่วยอุดหนุนไม่เกินร้อยละ 2 ของมูลค่าสินค้าต่อหน่วยหรือ
- (2) ปริมาณสินค้าเข้าน้อยกว่าร้อยละ 4 ของปริมาณนำเข้ารวมใน

ประเทศนำเข้า

โครงการการช่วยอุดหนุนที่ใช้อยู่ก่อนเข้าเป็นสมาชิกความตกลงและไม่สอดคล้องกับความตกลง ให้ยกเลิกภายใน 3 ปี นับจากวันเข้าเป็นสมาชิก ทั้งนี้ มิให้มีการขยายขอบเขตของโครงการหรือนำกลับมาใช้อีก

กระบวนการยุติข้อพิพาท ให้เป็นไปตามขั้นตอนการยุติข้อพิพาทภายใต้ข้อตกลงภาคตัดในเรื่องขอบเขตการช่วยอุดหนุน ยังไม่มีข้อยุติว่าควรครอบคลุมถึงสินค้า

เกษตรหรือไม่

พันธกรณีต่อไทย



ต้องปรับระบบการช่วยอุดหนุนที่ให้แก่อุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับความตกลง ต้องแจ้งคณะกรรมการว่าด้วยการช่วยอุดหนุนฯ เกี่ยวกับหน่วยงานของไทยที่ช่วยรับผิดชอบเรื่องการไต่สวนและกระบวนการไต่สวน รวมทั้งจะต้องแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการช่วยอุดหนุนที่ใช้อยู่ทุก ๆ ปี และแจ้งเกี่ยวกับมาตรการตอบโต้ทุก 6 เดือน

ผลกระทบ

กรณีที่ไทยถูกไต่สวน จะได้รับการพิสูจน์ความเสียหาย ประเทศต่าง ๆ จะต้องยกเลิกการช่วยอุดหนุนเพื่อการส่งออก ซึ่งส่งผลให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรมมากขึ้น มิระเบียดปฏิบัติที่ซีกเงินมากขึ้น ทำให้ประเทศอื่นไม่สามารถใช้กฎหมายภายในประเทศของตนได้อย่างอิสระ ต้องปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในข้อตกลง\*

### 3.2.6 หลักปฏิบัติอย่างชาติ (National Treatment)

หลัก National Treatment หมายความว่า สินค้าที่นำเข้าจะได้รับ การปฏิบัติไม่น้อยไปกว่า (no less favourable than) สินค้าที่ผลิตในประเทศ (goods

\* ที่มา เอกสารกองนโยบายการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์วันที่ 6 มกราคม 2535.

local origin) ด้วยการพิจารณาถึงมาตรการทางภาษีภายในของรัฐ และกฎเกณฑ์  
ข้อบังคับต่าง ๆ ของรัฐ<sup>8</sup>

หลัก National Treatment วางอยู่บนหลักไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งเหตุผล  
พื้นฐานเพื่อก่อให้เกิดการค้าเสรีและสนับสนุนให้ประเทศต่าง ๆ ปรับปรุงคุณภาพสินค้าภายใน  
ประเทศ เพราะการที่สินค้าผลิตในประเทศได้รับสิทธิพิเศษหรือกฎเกณฑ์ต่าง ๆ อันทำให้เกิด  
การแข่งขันที่เหนือกว่าสินค้านำเข้ามายังภายในประเทศ ย่อมเป็นการกีดกันทางการค้า และ  
การให้ความคุ้มครองแก่สินค้าที่ผลิตภายในประเทศมากเกินไปจะทำให้สินค้านั้นไม่มีคุณภาพหรือ  
ไม่มีแรงจูงใจในการปรับปรุงคุณภาพ<sup>9</sup>

ความแตกต่างระหว่างหลัก National Treatment กับหลัก MFN  
คือหลัก MFN บังคับให้รัฐปฏิบัติต่อสินค้าที่ผลิตในต่างประเทศทุกประเทศเท่าเทียมกัน หรือ  
ห้ามเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้านำเข้ามายังภายในประเทศ แม้ว่าสินค้านั้นผลิตในประเทศอาจ  
ได้รับสิทธิพิเศษมากกว่า ส่วนหลัก National Treatment เป็นมาตรการป้องกันลัทธิกีดกัน  
ทางการค้า โดยบังคับให้รัฐห้ามเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้านำเข้าที่ผลิตในประเทศกับสินค้านำเข้า  
เพื่อป้องกันสินค้าที่ผลิตในประเทศ<sup>10</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการกำหนดภาษีภายในประเทศ  
(internal tax) และกฎเกณฑ์ภายในประเทศ (internal government regulation)  
ตัวอย่างเช่นมาตรการห้ามการขายภายในประเทศ ข้อบังคับหรือกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดของ  
ส่วนผสมและหีบห่อ

หลัก National Treatment ได้ถูกบัญญัติตามมาตรา 3 ของแกตต์  
นอกจากนี้จะมีหลัก National Treatment ตามบทบัญญัติอื่น ๆ ของแกตต์ เช่นมาตรา 4  
มาตรา 16 เป็นต้น โดยหลักการพื้นฐานอาจแจกกฎเกณฑ์ (obligation) ของหลัก  
National Treatment ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่กฎเกณฑ์เกี่ยวกับภาษี (obligation  
relation to taxation) และกฎเกณฑ์เกี่ยวกับข้อบังคับอื่น ๆ (obligation

<sup>8</sup> มาตรา 3 ของ GATT

<sup>9</sup> สุรเกียรติ์ เสถียรไทย, กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, หน้า 21.

<sup>10</sup> เรื่องเดียวกัน



relation to other regulations)<sup>11</sup>

กฎเกณฑ์เกี่ยวกับภาษี (Obligation relation to taxation)

หลัก National Treatment ตามมาตรา 3 (1) มีความหมายว่า ห้ามการใช้มาตรการหรือกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ภายในประเทศของประเทศสมาชิกใดในประเทศที่นำเข้าเพื่อป้องกันการผลิตภายในประเทศ

หลัก National Treatment ตามมาตรา 3 (2) มีความหมายว่า สินค้าของประเทศสมาชิกใด ๆ ที่นำเข้ามาในประเทศสมาชิกอื่นใด จะไม่ถูกยึดเก็บภาษีอากรภายใน (internal taxes) หรือค่าธรรมเนียมภายในต่าง ๆ (other internal charges) ไม่ว่าจะทางตรง หรือทางอ้อมให้แตกต่าง (เกินไปกว่า) จากสินค้าที่ผลิตภายในประเทศที่คล้ายคลึงกัน (like domestic products) ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม และห้ามประเทศสมาชิกใด ๆ ใช้มาตรการภาษีภายในหรือค่าธรรมเนียมภายในต่าง ๆ ต่อสินค้านำเข้าหรือสินค้าที่ผลิตภายในประเทศในลักษณะที่ตรงข้ามกับหลักที่กำหนดไว้ในมาตรา 3 (1)

มาตรา 3 (2) เป็นบทบัญญัติที่กำหนดห้ามการเลือกปฏิบัติ (discrimination) สำหรับภาษีอากรภายในสำหรับสินค้าทุกประเภท มิใช่เรื่องความผูกพันทางภาษี

ความหมายของภาษีอากรภายใน (internal taxes) และค่าธรรมเนียมภายในต่าง ๆ (other internal charges)

คำว่า "ภาษีอากรภายใน" หมายถึงภาษีที่เก็บโดยฝ่ายศุลกากรหรือฝ่ายใดก็ตาม หากเป็นการเก็บภาษีเมื่อสินค้าผ่านด่านขาเข้า (the goods leave customs) ถือเป็นภาษีภายใน<sup>12</sup> ดังนั้นภาษีที่เรียกเก็บโดยศุลกากรเมื่อสินค้าเข้ามาในประเทศแล้ว เป็นภาษีภายในตามความหมายของมาตรา<sup>13</sup>

<sup>11</sup> John H. Jackson, World Trade and the Law of GATT, P, 279-290., มาตรา 3 (1), มาตรา 3 (2) และมาตรา 3 (4) ของ GATT.

<sup>12</sup> สุรเกียรติ์ เสถียรไทย, กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. หน้า 22 ตูมาตรา 3 (2) ของ GATT

<sup>13</sup> John H. Jackson, World Trade and the Law of GATT, P. 280.

กฎเกณฑ์เกี่ยวกับกฎข้อบังคับอื่น ๆ (Obligation relation to other Regulations)

หลัก National Treatment ตามมาตรา 3 (4) หมายความว่าถึงประเทศสมาชิกใด ๆ จะต้องปฏิบัติต่อสินค้าที่นำเข้าไม่ต้อยไปกว่าสินค้านำเข้าที่คล้ายคลึงกันในประเทศ การปฏิบัติดังกล่าว หมายถึงขายภายใน การเสนอขาย การซื้อ การขนส่ง การจัดจำหน่าย และการใช้<sup>14</sup> กฎเกณฑ์เกี่ยวกับส่วนผสมกระบวนการผลิตและการใช้<sup>15</sup> การควบคุมราคา<sup>16</sup>

ข้อพิจารณาบางประการว่ากฎหมายหรือกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ขัดต่อหลัก National Treatment ตามมาตรา 3 (4) หรือไม่

- กฎหมายหรือกฎเกณฑ์ของรัฐที่ "กระทบ" (affecting) ต่อการขายภายในการเสนอขาย การซื้อ การขนส่ง การจัดจำหน่าย และการใช้แสดงเจตนาที่จะให้มีความหมายกว้าง ๆ หมายถึง กฎหมายหรือกฎเกณฑ์ ข้อบังคับที่อาจจะมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพการแข่งขันในตลาดภายในประเทศระหว่างสินค้าที่ผลิตในประเทศและสินค้านำเข้ามายังในประเทศ<sup>17</sup>

- มาตรา 3 ของแกตต์ ไม่ขัดขวางกฎเกณฑ์ของรัฐ (Government regulation) ในการบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานของสินค้า (Standardization of products) เมื่อปรับปรุงคุณภาพ (Quality) หรือราคาที่ตกต่ำ หากไม่มีผลกระทบต่อความเสียหายในทางการค้าระหว่างประเทศ<sup>18</sup>

<sup>14</sup> มาตรา 3 (4) ของ GATT.

<sup>15</sup> มาตรา 3 (5-7)

<sup>16</sup> มาตรา 3 (10)

<sup>17</sup> John H. Jackson, World Trade and the Law of GATT, P. 288.

<sup>18</sup> Ibid.

ข้อยกเว้นของหลัก National Treatment ได้แก่

- การซื้อโดยรัฐบาล (Government Purchases)<sup>19</sup> หมายถึง การที่เป็นการซื้อโดยรัฐบาล เพื่อใช้ในกิจการของรัฐบาลและไม่ใช้เพื่อประโยชน์ในการขาย ต่อเป็นการค้า

- การช่วยเหลือทุนในการผลิต (Production Subsidies)<sup>20</sup> หมายถึงในกรณีที่มีการจ่ายเงินอุดหนุนโดยเฉพาะแก่ผู้ผลิตภายใน

- กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของรัฐที่มีอยู่ก่อนการบังคับใช้ GATT (Existing legislation exception)<sup>21</sup>

- บทบัญญัติเกี่ยวกับข้อยกเว้นทั่วไป และข้อยกเว้นเกี่ยวกับความมั่นคง (General and security exception)<sup>22</sup>

สภาพการค้าและอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย กับหลักปฏิบัติอย่างชาติ

พิจารณาจากกฎหมายที่เกี่ยวกับภาษีรถยนต์ของไทย ในกรณีการจัดเก็บ ภาษีการค้า ในช่วงปี 2521 ถึงปี 2534 รัฐบาลได้กำหนดอัตราภาษีการค้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าจากต่างประเทศกับรถยนต์นั่งที่ผลิตภายในประเทศในอัตราที่แตกต่างกัน คือได้ กำหนดอัตราภาษีการค้าสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศสูงกว่ารถยนต์นั่งที่ ผลิตภายในประเทศ ในอัตราร้อยละ 40 ต่อ 30 ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ หากพิจารณาจากหลักเกณฑ์ ของแอกต์แล้ว อาจถือได้ว่าเป็นการมาตรการที่ขัดต่อหลักปฏิบัติอย่างชาติ (National Treatment) ซึ่งห้ามมิให้รัฐเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าที่ผลิตภายในประเทศกับสินค้านำเข้า โดยสินค้านำเข้าจะต้องได้รับการปฏิบัติไม่น้อยไปกว่า (no less favourable than) สินค้าที่ผลิตในประเทศ (goods of local origin) ด้วยการพิจารณาถึงมาตรการ

<sup>19</sup> สุรเกียรติ์ เสถียรไทย, กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, หน้า 24-25.

<sup>20</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 26. มาตรา 3 (8) (b).

<sup>21</sup> John H. Jackson, World Trade and the law of GATT. P.287.

<sup>22</sup> Ibid., P. 589-603, มาตรา 20 และมาตรา 21.

ทางภาษีภายในของรัฐ และกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ ของรัฐ ดังนั้นการเก็บภาษีการค้าจากรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ในอัตราที่สูงกว่ารถยนต์นั่ง ซึ่งผลิตในประเทศ จะมีผลให้รถยนต์นั่งที่ผลิตภายในประเทศได้รับสิทธิพิเศษ อันจะทำให้เกิดการแข่งขันทันทีเหนือกว่ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้ามาขายจากต่างประเทศ จึงเป็นการกีดกันทางการค้าและให้การคุ้มครองแก่สินค้าที่ผลิตภายในประเทศ อันขัดต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์

แต่อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2535 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน (2536) ประเทศไทยได้นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มใช้แทนระบบภาษีการค้า พร้อมกันนี้ก็เป็นการยกเลิกการเก็บภาษีการค้าต่อรถยนต์นั่งที่นำเข้ามาจากต่างประเทศและรถยนต์นั่งที่ผลิตภายในประเทศในอัตราที่แตกต่างกัน ซึ่งเป็นการขัดต่อหลักปฏิบัติอย่างชาติ ปัญหาดังกล่าวนี้จึงได้ยุติลง

นอกจากนี้ มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ซึ่งได้มีการบังคับใช้ต่ออุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์ 2515 เป็นต้นมา จนกระทั่งปัจจุบัน การบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งในปัจจุบันจะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54 ของบัญชีชิ้นส่วน เหตุผลของการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ก็เนื่องมาจากความต้องการที่จะส่งเสริมปกป้องให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์สามารถเกิดขึ้นได้ในประเทศไทย เพราะหากไม่มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศแล้ว อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ก็คงไม่สามารถจะเกิดขึ้นได้ จะมีได้ก็แต่เพียงโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศเท่านั้น การบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศนอกจากจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศแล้ว ยังมีผลต่อเนื่องไปถึงการเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนของรถยนต์ในประเทศด้วย ดังนั้นมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศจึงมีผลเป็นการช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่ต้องแข่งขันกับการนำเข้าชิ้นส่วนในขณะเดียวกันด้วย ซึ่งถือได้ว่าขัดแย้งต่อหลักปฏิบัติอย่างชาติ (National Treatment) ตามมาตรา 3 ของแกตต์ โดยมาตรการกำหนดสัดส่วนในการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศนี้เป็นการปฏิบัติต่อสินค้าที่นำเข้าแตกต่างไปจากสินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตในประเทศ ในลักษณะที่ปฏิบัติต่อสินค้านำเข้าด้อยกว่าสินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตในประเทศ ซึ่งในกรณีนี้รัฐได้กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นการเฉพาะ ทำให้เกิดข้อแตกต่างไปจากรถยนต์หรือชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยจะได้รับผลเสียในทางการค้า จากมาตรการดังกล่าวนี้ได้

รถยนต์เป็นสินค้าประเภทหนึ่งที่กำหนดให้ใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบภายในประเทศเป็น  
สัดส่วน กับปริมาณผลิต (ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม)

สินค้า	หน่วยงานที่รับ รับผิดชอบ	หลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามกฎหมาย	เหตุผล
<u>ยานยนต์</u>			
1. ยานยนต์เพื่อ การส่งออก	ประกาศกระทรวง อุตสาหกรรมลง วันที่ 26 ธันวาคม 2522	- โรงงานผลิตยานยนต์เพื่อการส่งออก ได้รับยกเว้นไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ ผลิตในประเทศตามประกาศ ออก.ที่ เกี่ยวกับนโยบายอุตสาหกรรมประกอบ ยานยนต์ แต่ให้ใช้ส่วนประกอบและ อุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศตามที่คณะ กรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ กำหนดตามความเหมาะสม หากชิ้น ส่วนดังกล่าวผลิตได้ในประเทศและมี คุณภาพและราคาทัดเทียมกับที่นำเข้ารวม ทั้งมีปริมาณเพียงพอ โดยไม่เป็นอุปสรรค ต่ออุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เพื่อ การส่งออก	- เพื่อส่งเสริม และสนับสนุน อุตสาหกรรม ผลิตส่วน ประกอบ และ อุปกรณ์ยาน ยนต์ในประเทศ และเป็นการ ขยายตลาด สำหรับผู้ประกอบ กิจการอุตสาหกรรม ประเภทนี้
2. ประกอบ รถยนต์ บรรทุก และรถยนต์ โดยสาร	ประกาศกระทรวง อุตสาหกรรม ลง วันที่ 26 ธันวาคม 2522 (ฉบับที่ 1) ประกาศกระทรวง อุตสาหกรรม ลงวัน ที่ 29 พฤษภาคม 2528 (ฉบับที่ 2)	- กำหนดให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ บรรทุกและรถโดยสารต้องใช้ส่วน ประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายใน ประเทศไม่น้อยกว่าอัตราที่กำหนดไว้ แยกตามประเภทดังนี้  Chassis with engine ไม่น้อย กว่าร้อยละ 40 ของส่วนประกอบทั้ง หมด	

สินค้า	หน่วยงานที่รับ รับผิดชอบ	หลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามกฎหมาย	เหตุผล
3. ประกอบ รถยนต์นั่ง	ประกาศกระทรวง อุตสาหกรรม ลง วันที่ 21 ธันวาคม 2527	<p>Chassis with windshield ไม่น้อยกว่าร้อยละ 45 ของส่วนประกอบ</p> <p>Chassis with cab ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของส่วนประกอบทั้งหมด</p> <p>- ผู้ประกอบรถยนต์บรรทุกเล็ก (ปีคอป) นำไปต่อกระบะสำหรับบรรทุกแล้วมีน้ำหนักไม่เกิน 3,000 กก. และมีความยาวช่วงล้อไม่เกิน 3.00 เมตร ต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามประเภทรถในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 44.08 ถึงร้อยละ 70.14 กำหนดเวลาบังคับใช้เริ่มตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2529-2531 แยกตามประเภทของรถ</p> <p>- ให้โรงงานใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของส่วนประกอบทั้งหมด โดยบังคับให้ใช้อุปกรณ์ในบัญชี ก. ทุกรายการ รวมร้อยละ 27.20 และใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดให้เลือกใช้จากบัญชี ข. เพิ่มเติมให้ครบไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของส่วนประกอบทั้งหมดในการผลิต (บัญชี ก. และ ข. แนบท้ายในประกาศ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ฉบับลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2529)</p>	

สินค้า	หน่วยงานที่รับ รับผิดชอบ	หลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามกฎหมาย	เหตุผล
4. ไข่เครื่องยนต์ ที่ผลิตใน ประเทศ	ประกาศกระทรวง อุตสาหกรรม ลง วันที่ 31 กรกฎาคม 2529	- กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์และรถ จักรยานยนต์ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตใน ประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532	

หมายเหตุ การออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม  
อาศัยอำนาจตาม มาตรา 33 แห่ง พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2521 และ  
พ.ร.บ. โรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2518.

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.2.7 มาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade Related Investment Measures, TRIM's)

มาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้าที่มีผลทั้งโดยตรงและในการจำกัดและบิดเบือนการค้า ซึ่งมีประเทศภาคีสมาชิกของแกตต์ เสนอว่า อาจจะขัดกับมาตราหรือหลักเกณฑ์ของแกตต์ ที่มีการใช้อยู่ในประเทศไทย สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. ข้อกำหนดเรื่องสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ (Local content requirement) คือ มาตรการที่กำหนดให้นักลงทุนต้องผลิตหรือซื้อวัตถุดิบจากภายในประเทศ เป็นสัดส่วนหนึ่ง หรือทั้งหมดจากมูลค่าการผลิตของนักลงทุน

1.1 ในประเทศไทยมีการใช้มาตรการที่เข้าข่ายว่าเป็นข้อกำหนดเรื่องนี้คือ

(1) ในกรณีอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน กฎหมายให้อำนาจแก่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดปริมาณสัดส่วนวัตถุดิบที่อุตสาหกรรมต้องซื้อจากภายในประเทศ โดยพิจารณาเป็นรายอุตสาหกรรม เช่น การผลิตหรือประกอบหม้อแปลงไฟฟ้า จะต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของวัตถุดิบที่ใช้ ทั้งสิ้น เป็นต้น

(2) ในกรณีที่อุตสาหกรรมนั้นไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน รัฐมนตรี กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ มีอำนาจในการออกกฎหรือประกาศของกระทรวงกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศเป็นรายอุตสาหกรรม เช่น การออกกฎหมายกำหนดสัดส่วนการใช้อุปกรณ์ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ หรืออุตสาหกรรมน้ำมันพืชกำหนดให้ใช้วัตถุดิบ (ถั่วเหลือง มะพร้าว ปาล์มน้ำมัน) ที่ผลิตในประเทศทั้งหมด เป็นต้น

1.2 เหตุผลที่ประเทศไทยใช้มาตรการนี้คือ

(1) เพื่อคุ้มครองผู้ผลิตวัตถุดิบและอุปกรณ์ภายในประเทศ ให้มีตลาดจำหน่าย และสามารถแข่งขันกับวัตถุดิบจากต่างประเทศ



(2) เพื่อรักษาระดับราคาวัตถุดิบภายในประเทศ ในกรณี  
ที่สินค้ามีผลผลิตล้นตลาด นอกจากนี้ยังมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับและแก้ไขปัญหารายได้ของ  
ประชากรในชนบทที่ยากจนด้วย

(3) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการผลิตวัตถุดิบหรือส่วน  
ประกอบเพิ่มขึ้นในประเทศ และขยายการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ

การดำเนินการดังกล่าวในฐานะประเทศกำลังพัฒนา  
แก่ตติยนิยมให้กระทำได้ภายใต้มาตรา 18 ของแกตต์ เพื่อเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรม  
ภายใน

คณะกรรมการอาเซียน ณ นครเจนีวา มีความเห็น  
ในเรื่องข้อกำหนดนี้ว่าแม้ว่าการศึกษาของ คณะลูกขุนของแกตต์\* จะพบว่า ข้อกำหนดนี้  
ไม่สอดคล้องกับมาตรา 3 ของแกตต์ก็ตาม แต่คณะลูกขุนยังสรุปเพิ่มเติมว่า มาตรา  
18 (c) ควรได้รับการร้องเรียนจากประเทศกำลังพัฒนาเพื่อที่จะให้มีการบังคับใช้มาตรา  
การเกี่ยวกับการจำกัดปริมาณนำเข้า และข้อกำหนดเรื่องสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ  
ประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (LDCs) ไม่ได้คัดค้านมติของคณะลูกขุนของแกตต์ ในเรื่องความ  
สัมพันธ์ระหว่างข้อกำหนดเรื่องสัดส่วนการใช้วัตถุดิบกับมาตรา 3 ของแกตต์ ทั้งนี้เพราะ  
ประเทศกำลังพัฒนาได้รับการคุ้มครองภายใต้มาตรา 18 (c) ของแกตต์ ซึ่งสามารถร้องเรียน  
เพื่อขอผ่อนคลายเป็นปัญหาเรื่องนี้ได้โดยง่าย

## 2. ข้อกำหนด เรื่องการส่งออก (Export performance requirement)

เป็นมาตรการที่กำหนดให้นักลงทุนต้องส่งออกผลิตภัณฑ์ในสัดส่วน  
หนึ่งตามปริมาณหรือมูลค่าของผลผลิต

2.1 สำหรับประเทศไทยไม่มีการใช้มาตรการนี้กับอุตสาหกรรมทั่วไป  
ยกเว้นในกรณีกิจการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน  
ซึ่งจะพิจารณาเงื่อนไขให้อุตสาหกรรมบางประเภทต้องส่งออกผลผลิตในสัดส่วนต่าง ๆ เช่น

\* หมายถึง คณะกรรมการที่ตั้งขึ้นมาเพื่อพิจารณาข้อพิพาทระหว่างประเทศภาคี.



อุตสาหกรรมรองเท้ากีฬา จะต้องส่งออก ผลผลิตไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าออกขายทั้งสิ้น หรืออุตสาหกรรมผลิตถุงเท้า จะต้องส่งออกผลผลิตทั้งสิ้น เป็นต้น

## 2.2 ข้อโต้แย้งการใช้มาตรการนี้คือ

(1) จำเป็นต้องให้ความคุ้มครองแก่ผู้ผลิตในประเทศ และ อุตสาหกรรมที่ไม่ได้รับการส่งเสริมในการจำหน่ายแข่งขัน ในตลาดในประเทศด้วย ดังนั้น สำหรับอุตสาหกรรมใดที่มีการผลิตได้เพียงพอกับความต้องการในประเทศแล้ว กิจการที่มาขอรับการส่งเสริมการลงทุนจำเป็นต้องถูกแกตต์ยินยอมให้กระทำได้ตาม ส่วนที่ 4 (Part IV) ของแกตต์ โดยเฉพาะในมาตรา 36 ว่าด้วยหลักการและวัตถุประสงค์ที่ระบุไม่ให้ประเทศภาคี ที่พัฒนาแล้วคาดหวังประเทศกำลังพัฒนาให้คำมั่นในระดับที่เท่าเทียมกัน ในการเจรจาเพื่อลด อุปสรรคว่าไม่ใช่ภาษีศุลกากร และยินยอมให้ประเทศด้อยพัฒนาใช้มาตรการพิเศษเพื่อส่งเสริมการค้าและการพัฒนาของตน

(2) จากกรณีทบทวนกฎหมายว่าด้วยการลงทุนของต่างชาติ ของประเทศแคนาดา คณะลูกขุนของแกตต์ ได้มีมติว่า ข้อกำหนดด้านการส่งออกไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ และไม่ขัดกับหลัก MFN ตามที่ได้บัญญัติในมาตรา 17 ของแกตต์ ซึ่งระบุให้ ประเทศภาคีห้ามใช้มาตรการของรัฐดำเนินการเลือกปฏิบัติที่มีผลกระทบต่อกระบวนการส่งออกของ ผู้ค้าเอกชน และยังได้ให้ข้อสังเกตไว้ว่าไม่มีบทบัญญัติใดในแกตต์ที่ห้ามใช้ข้อกำหนดด้านการส่งออก ดังนั้นประเทศภาคีจึงไม่มีพันธกรณีที่ห้ามวิสาหกิจจากการทุ่มตลาดได้

(3) จากการศึกษาของคณะกรรมการอาเซียน ณ นครเจนีวา ได้แย้งข้อกล่าวหาของสหรัฐฯ ในเรื่องนี้ว่าคณะลูกขุนของแกตต์ สรุปว่าข้อกำหนดเกี่ยวกับการ ส่งออกไม่ได้ถูกห้ามโดยแกตต์ ข้อกำหนดนี้โดยตัวของมันเองแล้วไม่เป็นการบิดเบือนการค้า และ ไม่น่าจะถูกพิจารณาว่าเป็นการให้การอุดหนุน

3. ข้อกำหนดเรื่องสิทธิทรัพย์สินภายในประเทศ (Local equity requirement)

มาตรการนี้เป็นการกำหนดสัดส่วนการถือครองสิทธิของ นักลงทุนจากต่างประเทศ กับนักลงทุนในประเทศหรือกำหนดเพดานทรัพย์สินจากต่างประเทศ รวมทั้งหมดการเพิ่มส่วนแบ่งทรัพย์สินของนักลงทุนในประเทศเพิ่มขึ้นตามระยะเวลาการลงทุน

ประเทศไทยใช้มาตรการนี้ในกรณีที่เป็นกิจการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอาศัยอำนาจตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนกำหนดเงื่อนไขการถือหุ้นของนักลงทุนต่างชาติร่วมกับคนไทยแยกตามประเภทของโครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์แนวทางการพิจารณาโดยทั่วไปดังนี้

- โครงการที่เป็นการลงทุนประเภท อุตสาหกรรมซึ่งจะจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในตลาดในประเทศเป็นสำคัญ จะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมกันไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน
- โครงการที่เป็นการลงทุนในกิจการประเภทเกษตรกรรม การเลี้ยงสัตว์ การประมง การสำรวจและเหมืองแร่ และการให้บริการจะต้องมีผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมกันไม่ต่ำกว่าร้อยละ 60 ของทุนจดทะเบียน
- โครงการที่เป็นการลงทุนในกิจการประเภทอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อส่งออกในต่างประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 จะมีทุนจดทะเบียนข้างมากเป็นของนักลงทุนจากต่างประเทศได้ และในกรณีที่มีการผลิตเพื่อการส่งออกทั้งสิ้น ทุนจดทะเบียนจะเป็นของนักลงทุนจากต่างประเทศทั้งสิ้นก็ได้

เหตุผลที่ต้องกำหนดเงื่อนไขไว้ในการส่งเสริมการลงทุน เนื่องจากกิจการเพื่อการลงทุนบางประเภทเป็นอาชีพดั้งเดิมของประชากรไทย ดังนั้น เพื่อเป็นการคุ้มครองอาชีพของประชาชนไทย ประกอบกับบางกิจการเกี่ยวกับการถือครองที่ดินในประเทศ จึงจำเป็นต้องกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้

#### 4. ข้อกำหนดของอุตสาหกรรม (Manufacturing requirement)

มาตรการนี้กำหนดให้ส่วนประกอบผลิตภัณฑ์ หรือ product Line ที่นักลงทุนจะใช้หรือจำหน่ายส่วนหนึ่งจะต้องผลิตภายในประเทศที่ลงทุน

การใช้มาตรการนี้ในประเทศไทยมีเพื่อกรณีโครงการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งอาจจะมิเงื่อนไขดังกล่าวบังคับให้ลงทุนต้องปฏิบัติตามอย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติมีการใช้ข้อบังคับนี้เฉพาะในอุตสาหกรรมการผลิตพร้อมเพียงประเภทเดียว ที่ถูกบังคับให้ต้องทำการผลิตโครงร่วม และประกอบสำเร็จขึ้นในประเทศไทย ดังนั้นการบังคับดังกล่าวน่าจะไม่มี

ผลในการบิดเบือน และการจำกัดการค้าตามที่ประเทศสหรัฐฯ หรือประชาคมยุโรปเสนอว่า เป็นมาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า

สาเหตุที่มีการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวก็เพื่อเป็นการช่วยเหลือ อุตสาหกรรมขั้นต้นให้มีตลาดจำหน่ายผลผลิต นอกจากนี้ยังถือเป็นการช่วยเหลือและส่งเสริม อาชีพของประชาชนในเขตภูมิภาคของประเทศด้วย

คณะกรรมการอาเซียน ณ นครเจนีวา ได้แย้งว่า มาตรา 3 ของแกตต์เกี่ยวข้องกับกับการเลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าที่นำเข้ากับที่ผลิตในประเทศ ดังนั้น มาตรา 3 ของแกตต์จึงไม่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดของอุตสาหกรรมซึ่งเป็นมาตรการด้านการผลิต (production measures) มาตรการด้านการผลิตนี้อยู่นอกขอบเขตของแกตต์ จึงกำหนดเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า แต่ไม่ใช่สินค้าที่ผลิตภายในประเทศ

สำหรับมาตรา 11 ของแกตต์ซึ่งเกี่ยวข้องกับกับการห้ามการจัดการ นำเข้า หรือการส่งออก หรือการขายเพื่อส่งออกผลิตภัณฑ์ มาตรา 11 นี้ไม่เกี่ยวพันกับการกระทำ ด้านการนำเข้า ข้อกำหนดด้านอุตสาหกรรม ซึ่งอาจขัดขวาง (constraint) บริษัท จากการนำเข้าไม่เป็นการขัดกับมาตรา 11 ของแกตต์ ดังนั้นมาตรการเหล่านี้จึงไม่เป็นการ ขัดขวางการนำเข้าของบริษัท

5. การจำกัดการบริวรรตและส่งคืนเงินตรม (Exchange and remittance restriction)

เป็นการจำกัดนักลงทุนในการแสวงหาเงินตราต่างประเทศ เพื่อวัตถุประสงค์หลายอย่างเช่น เพื่อการนำเข้าผลผลิตหรือส่วนประกอบการเงินผลกำไรเงิน บันผล ฯลฯ

สำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน มีข้อบังคับการส่งคืน เงินทุน เงินปันผล และเงินกำไรเฉพาะในระยะเวลาที่ประเทศมีปัญหาเรื่องดุลการชำระเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทยอาจจะจำกัดการนำเข้าหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรได้เป็นการชั่วคราว แต่จะต้องไม่จำกัดการส่งคืนเงินทุนต่ำกว่าร้อยละ 20 ต่อปี และไม่จำกัดการส่งคืนเงินปันผล ต่ำกว่าร้อยละ 15 ต่อปี ของเงินทุนที่นำเข้ามา

เหตุผลที่ต้องใช้ข้อกำหนดนี้เพื่อไม่ให้กระทบกระเทือนกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ข้อจำกัดนี้เกี่ยวกับการรักษาสภาพคล่องและดุลการชำระเงินของประเทศ จึงไม่น่าจะเกี่ยวข้องกับแกตต์

#### 6. สิ่งจูงใจการลงทุน (Investment Incentives)

เป็นมาตรการที่รัฐบาลออกมาใช้เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนโดยการเพิ่มผลกำไร หรือลดความเสี่ยงในการลงทุน โดยทั่วไปมักจะใช้ร่วมกับมาตรการอื่น ๆ เพื่อเป็นการลดต้นทุนการผลิต

7. มาตรการลงทุนที่เข้าข่ายเป็นข้อบังคับกำหนดเกี่ยวกับการรักษาเสถียรภาพทางการค้า ข้อกำหนดเรื่องการถ่ายเทเทคโนโลยี ข้อจำกัดของอุตสาหกรรม และข้อกำหนดเกี่ยวกับตัวผลิตภัณฑ์ ตามที่มีการพิจารณากันในกลุ่มเจรจา นั้น ยังไม่มีการใช้ในประเศในปัจจุบัน\*

ประเด็นสำคัญในความตกลงเกี่ยวกับมาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Investment Measures, TRIMs)

1. ครอบคลุมมาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้าเฉพาะสินค้าเท่านั้น
2. กำหนดให้ยกเลิกการใช้มาตรการลงทุน และเงื่อนไขการลงทุนที่ไม่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติอย่างชาติ (National Treatment) และหลักห้ามการจำกัดจำนวน (Quantitative Restrictions) ภายใต้อนุมัติมาตรา 3\* และมาตรา 11\*\* ของแกตต์ โดยระบุมาตรการตามกฎหมายหรือระเบียบของทางราชการดังกล่าวไว้ 5 ประเภทคือ

(1) มาตรการที่ขัดกับมาตรา 3 ของแกตต์

- ก. การกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ
- ข. กำหนดให้ซื้อหรือใช้สินค้านำเข้าได้ตามปริมาณการ

ส่งออกของปริมาณนั้น

(2) มาตรการที่ขัดกับมาตรา 11 ของแกตต์

- ก. จำกัดการนำเข้าสินค้าที่ใช้ผลิตสินค้าตามปริมาณการส่งออก

\* มาตรา 3 ว่าด้วยการปฏิบัติต่อสินค้านำเข้าไม่ได้อยกว่าสินค้านิตเดียวกันที่ผลิตในประเทศ.

\*\* มาตรา 11 ว่าด้วยการห้ามใช้มาตรการอื่นนอกเหนือจากภาษี เพื่อจำกัดปริมาณ.

ข. จำกัดการนำเข้าสินค้าตามเงื่อนไขการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ค. จำกัดปริมาณการส่งออกสินค้าที่ผลิตได้

3. ประเทศกำลังพัฒนาอาจได้รับข้อยกเว้นให้คงใช้มาตรการกีดกันได้ภายใต้มาตรา 18\* ของแกตต์ ซึ่งจะต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมประเทศภาคีก่อน

4. การดำเนินการเพื่อยกเลิกมาตรการ ในข้อ 2.

(1) ต้องแจ้งการใช้มาตรการเป็นรายอุตสาหกรรม

(2) มีช่วงเวลาผ่อนผันต่างกันคือ

ก. ประเทศพัฒนาแล้ว ภายใน 3 ปี

ข. ประเทศกำลังพัฒนา ภายใน 5 ปี

ค. ประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ภายใน 7 ปี

ทั้งนี้ ประเทศกำลังพัฒนาสามารถขยายเวลาเพิ่มเติมได้

\* โดยจำกัดจำนวนปี โดยต้องได้ข้อนอนุมัติจากที่ประชุมประเทศภาคีก่อน

(3) ในช่วงที่ได้รับการผ่อนผัน ประเทศภาคีสามารถใช้มาตรการลงทุนตามข้อ 2. กับผู้ลงทุนรายใหม่ได้เฉพาะกรณีที่เป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าชนิดเดียวกัน แต่ทั้งนี้จะต้องยกเลิกให้หมดไปในเวลาเดียวกันด้วย

5. ถ้าประเทศภาคีใช้มาตรการลงทุนที่ก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศอื่น หรือไม่สอดคล้องกับข้อตกลง จะต้องดำเนินการปรึกษาหารือและยุติข้อพิพาท ตามมาตรา 2 และ มาตรา 23 ของแกตต์

พันธกรณีของความตกลง TRIMs ต่อประเทศไทย

1. แจ้งการใช้มาตรการตามข้อ 2. ซึ่งประเทศไทยใช้เพียงมาตรการเดียว คือ การกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ โดยต้องแจ้งเป็นรายอุตสาหกรรม ต่อเลขาธิการแกตต์ภายใน 90 วันหลังจากความตกลงมีผลบังคับใช้

\* มาตรา 18 ว่าด้วยการให้ความช่วยเหลือแก่ ประเทศกำลังพัฒนา ในการก่อตั้งอุตสาหกรรม.

2. ยกเลิกมาตรการกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศที่ใช้  
อยู่ให้เสร็จสิ้นภายในเวลา 5 ปี นับจากวันที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ แต่ถ้ามีความจำเป็น  
สามารถขอยืดเวลาต่อที่ประเทศภาคีได้

3. มาตรการลงทุนอื่น ๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อประเทศอื่น  
สามารถใช้ต่อไปได้

ผลกระทบของความตกลง TRIMs ต่อประเทศไทย

1. ประเทศไทยต้องแก้ไขกฎหมายและระเบียบการคุ้มครอง  
อุตสาหกรรมที่เป็นการกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ คือ

(1) ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมที่กำหนดให้ใช้วัตถุดิบ  
หรือชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ในอุตสาหกรรมบางชนิด ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์ และ  
อุตสาหกรรมนม

(2) ระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่  
เกี่ยวกับการให้สิทธิประโยชน์โดยมีเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ 15 รายการ เช่น  
คอมพิวเตอร์เครื่องปรับอากาศ หม้อแปลงไฟฟ้า หลอดภาพทีวี เป็นต้น

2. การยกเลิกการใช้มาตรการลงทุนที่เป็นการเลือกปฏิบัติ และจำกัด  
ปริมาณจะทำให้ประเทศไทย สามารถส่งออกชิ้นส่วนอุปกรณ์ ไปจำหน่ายในต่างประเทศที่เคยใช้  
มาตรการดังกล่าวคุ้มครองอยู่ได้ และเป็นผลดีต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศ

3. กรณีที่ประเทศไทยได้รับความเสียหายจากมาตรการลงทุนได้นอก  
เหนือจากมาตรการที่ต้องยกเลิก ก็สามารถฟ้องร้องให้มีการแก้ไขการใช้มาตรการลงทุนนั้นได้\*

ผลกระทบของการยกเลิก TRIMs ในกรณีการยกเลิกมาตรการ LCR  
(Local Content Requirements หรือการกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิต  
ที่ผลิตภายในประเทศ)

---

\* ที่มา เอกสาร กองนโยบายการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์  
6 มกราคม 2535.

ทั้งนี้เพราะตามร่างข้อตกลงล่าสุด (Dunkel's Text) ได้มีข้อกำหนดไม่ให้ประเทศคู่สัญญาใช้มาตรการ Local Content Requirements หรือ LCR เพราะขัดกับบทบัญญัติของแกตต์ ที่ว่ากับการปฏิบัติอย่างชาติ (National treatment) และการห้ามการจำกัดจำนวน (quantitative restrictions) โดยข้อกำหนดดังกล่าวได้ระบุในประเทศกำลังพัฒนา เช่น (transitional period) นาน 5 ปี นับจากการลงนามในข้อตกลง

ในกรณีการยกเลิกมาตรการ LCR จะมีกิจการ 2 กลุ่มซึ่งได้รับผลกระทบในทิศทางตรงข้าม กลุ่มแรกเป็นผู้ผลิตสินค้าสำเร็จรูป และถูกบังคับให้ต้องใช้ชิ้นส่วน/วัตถุดิบในประเทศ ("กลุ่มผู้ผลิตสำเร็จรูป") และกลุ่มที่สองเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วน/วัตถุดิบในประเทศ ("กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน") "กลุ่มผู้ผลิตสำเร็จรูป" ส่วนใหญ่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน แต่ "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" มีทั้งที่ได้รับและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน การยกเลิก LCR อาจจะทำให้ "กลุ่มผู้ผลิตสำเร็จรูป" หันไปใช้ชิ้นส่วน/วัตถุดิบนำเข้า ทดแทนชิ้นส่วน/วัตถุดิบที่ผลิตในประเทศมากขึ้น ทำให้ "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" ต้องสูญเสียตลาดและได้รับการคุ้มครองน้อยลง

การยกเลิกเงื่อนไข LCR จะมีผลกระทบค่อนข้างสูงต่อ "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" ในกรณีสินค้าต่อไปนี้

- ผลิตภัณฑนม (วัตถุดิบคือน้ำนมดิบ)
- ยานยนต์และเครื่องยนต์ (ชิ้นส่วนประเภท safety parts และ moving parts รวมทั้งส่วนประกอบที่ต้องอาศัยการส่งโลหะ

เหตุผลที่ทำให้ผลกระทบของการยกเลิกเงื่อนไข LCR อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูงคือ

- "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" ยังไม่มีความสามารถทางเทคโนโลยีดีพอ และไม่สามารถมีกำลังการผลิตที่ก่อให้เกิด economies of scale เนื่องจากผลิตขายในประเทศซึ่งมีตลาดแคบ

\* ดูตารางภาคผนวก ข.



- การผลิตชิ้นส่วนในประเทศได้รับการคุ้มครองเฉพาะจากภาษีนำเข้าในอัตราที่ต่ำ ในบางกรณีภาษีนำเข้าซึ่งเก็บจากวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนมีอัตราที่สูง เมื่อเทียบกับอัตราภาษีนำเข้าสำหรับชิ้นส่วน

- ในกรณีผลิตภัณฑ์นั้น วัตถุดิบที่นำเข้าได้รับการอุดหนุนจากรัฐบาลของผู้ผลิตในต่างประเทศ ทำให้ราคานำเข้าอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่าปกติ

การยกเลิกเงินชดเชย LCR จะมีผลกระทบต่องาน "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" ในกรณีสินค้าต่อไปนี้

- ชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท sheet metal parts (เช่น ตัวถัง และแผ่นปั๊มต่าง ๆ) interior parts (เช่น ฝา และเครื่องประดับต่าง ๆ) ยางรถยนต์ ผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ หม้อน้ำ หม้อกรองอากาศ และกระจกยางประเภท

- ชิ้นส่วนหลอดภาพเครื่องรับโทรทัศน์
- ชิ้นส่วนของคอมพิวเตอร์เครื่องปรับอากาศ
- ชิ้นส่วนของหม้อแปลงไฟฟ้า

ถึงแม้ว่าจะไม่มีเงินชดเชย LCR "กลุ่มผู้ผลิตสำเร็จรูป" ก็คงอาจจะยังใช้ชิ้นส่วนเหล่านี้ที่ผลิตในประเทศต่อไป ด้วยเหตุผลดังนี้คือ

- "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" มีความสามารถในการแข่งขันชิ้นส่วนนำเข้าเป็นอย่างดีโดยมากจะเป็นกรณีการผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง และต้องใช้แรงงานมาก "ผู้ผลิตชิ้นส่วน" หลายรายสามารถส่งออกได้แล้วด้วย

- "ผู้ผลิตสำเร็จรูป" และ "ผู้ผลิตชิ้นส่วน" เช่นบริษัทในเครือเดียวกันหรือมีความเป็นเจ้าของร่วมกัน ดังนั้นการใช้ชิ้นส่วนซึ่งผลิตในประเทศโดยบริษัทที่อยู่ในเครือเดียวกันจึงเกิดจากความพยายามที่จะมีการรวมตัวทางตั้ง (vertical integration) มากกว่าเกิดจากการบังคับโดยเงินชดเชย LCR ของรัฐ

- การผลิตชิ้นส่วนในประเทศได้รับการคุ้มครองจากภาษีนำเข้าในอัตราที่ค่อนข้างสูงอยู่แล้ว

- "กลุ่มผู้ผลิตสำเร็จรูป" เพียงแต่นำเข้าวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนมาประกอบเองในประเทศเท่านั้น โดยการประกอบวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนดังกล่าวเป็นที่ยอมรับจากทางราชการว่าเป็นการผลิตในประเทศ ซึ่งโดยปกติแล้ว "ผู้ผลิตสำเร็จรูป" เองก็ต้องดำเนินการประกอบวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนในลักษณะดังกล่าวอยู่แล้ว ไม่ว่าจะมีการบังคับโดยเงื่อนไข LCR หรือไม่<sup>23</sup>

#### ข้อควรพิจารณาในการที่รัฐจะยกเลิก TRIMS

รัฐควรพิจารณาว่าผลกระทบของการยกเลิก TRIMS จะมีต่อ "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" และ "กลุ่มผู้ผลิตขายในประเทศ" มากน้อยเพียงใด คือ

ก. การยกเลิก TRIMS สำหรับบริษัท/โครงการที่ได้รับการส่งเสริมแล้ว บริษัทที่มีเงื่อนไข TRIMS การยกเลิก TRIMS โดยเฉพาะเงื่อนไขการกำหนดสัดส่วนการส่งออก (Export Requirement หรือ XR\*) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ควรดำเนินการไปพร้อมกับการยกเลิกหรือลดสิทธิประโยชน์ทางภาษี ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันระหว่าง "กลุ่มผู้ผลิตส่งออก" และ "กลุ่มผู้ผลิตขายในประเทศ"

มาตรการบรรเทาผลกระทบของการยกเลิกเงื่อนไข LCR รัฐอาจพิจารณาโดยการเพิ่มการคุ้มครอง และความช่วยเหลือแก่ "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" มากขึ้น โดยอาจเพิ่มอัตราภาษีขาเข้าสำหรับชิ้นส่วน (เช่น เพิ่มเป็นร้อยละ 30-60 ในกรณีของชิ้นส่วนยานยนต์) และลดอัตราภาษีขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ "กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน" ใช้ในการผลิต (เช่น ลดเป็นร้อยละ 5-10 สำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์)

<sup>23</sup> เอกสารการสัมมนาเรื่อง "การศึกษาผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย กรณีการยกเลิกมาตรการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMS) 28 กันยายน 2535 ณ ห้องเพลินิจิต โรงแรมอิมพีเรียล กรุงเทพมหานคร, หน้า 7-11.

\* ดูตารางภาคผนวก ข.

ข. การส่งเสริมการลงทุนและการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับ TRIMs ในอนาคต

สำหรับประเภทกิจการที่มีเงื่อนไข TRIMs ในปัจจุบันการพิจารณา คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ควรจะให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โครงการใหม่ ๆ ในอนาคตหรือไม่อย่างไร อาจจะใช้เกณฑ์ที่ว่ากิจการเหล่านั้นมีศักยภาพในทางการแข่งขัน การสร้าง Linkages การก่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี (technology transfer) และการได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศ (โดยการส่งออกหรือการทดแทนสินค้านำเข้า) หากกิจการเหล่านั้นมีศักยภาพดังกล่าว แต่ในปัจจุบันยังมีอุปสรรคในการลงทุนอยู่บ้าง (เช่นในกรณีของผู้ผลิตคนไทยอาจจะยังไม่มี ความชำนาญ และประสบการณ์เพียงพอ ในกรณีของผู้ผลิตชาวต่างชาติ อาจจะไม่คุ้นเคยกับสภาพการณ์ต่าง ๆ ของประเทศไทย เป็นต้น) ก็น่าจะอยู่ในข่ายที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรสำหรับกิจการที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงอยู่แล้ว ก็ไม่น่าจะได้รับการส่งเสริมการลงทุนอีกต่อไป

ในขณะเดียวกัน หากการยกเลิก TRIMs จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบต่อ "กลุ่มผู้ผลิตภายในประเทศ" การส่งเสริมการลงทุนโครงการใหม่ ๆ ในอนาคต (โดยไม่มีเงื่อนไข TRIMs ตามข้อตกลงรอบอุรุกวัย) ก็อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องกำหนดเงื่อนไขบางอย่างเพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบดังกล่าว<sup>24</sup>



<sup>24</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 11-13.