

บทที่ 2

อุตสาหกรรมรถยนต์ และโครงสร้างกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ของไทย

2.1 อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

2.1.1 ประวัติกำเนิดอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

ก. ยุคแห่งการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์:

2504-2511¹

รถยนต์เป็นสินค้าที่ประเทศอุตสาหกรรมคิดค้น และใช้กันอย่างแพร่หลาย แต่เข้ามาแพร่ระบาดในเมืองไทยนานเกือบร้อยปีมาแล้ว ตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 ในบรรดานักเรียนนอก และในหมู่ชนชั้นสูง ซึ่งนำเข้ามาขบขี้ภายในประเทศ แต่ในสมัยนั้นรถยนต์จัดเป็นสินค้าที่ค่อนข้างฟุ่มเฟือย จึงยังไม่แพร่หลายมากมายนัก ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง รถยนต์เริ่มเป็นสินค้าจำเป็นมากขึ้น แต่ก็ยังเป็นสินค้านำเข้าแพง รถยนต์ที่นำเข้ามาในตอนแรก ๆ นั้นเป็นรถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built-up = CBU) จาก ยุโรปและอเมริกา ทั้งนี้ยังมีได้มีการนำเขารถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนประกอบ (Completely Knocked-Down = CKD) จนกระทั่งในช่วงทศวรรษ 2500 รัฐบาลของ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อสร้างประเทศให้ทันสมัยเอียงอารยประเทศ รัฐบาลในขณะนั้นเลือกยุทธศาสตร์การพัฒนาคัดค้านการนำเข้า (Import Substitution Strategy) โดยส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย เครื่องมือหลักในขณะนั้นคือพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 มีการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ แก่ นักลงทุนต่างชาติ มีการตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นกลไกการส่งเสริมการลงทุนอย่างจริงจัง และ

¹สมบูรณ์ ศิริประชัย. "ปรามปรามการ 30 ปี ของอุตสาหกรรมรถยนต์: ผันที่ไม่เป็นจริง" วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์, ปีที่ 9 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2534), หน้า 23.



ยังมีการตั้งกำแพงภาษีคุ้มครองการลงทุนของต่างชาติ

ในปี 2503 มีบริษัทที่เคยนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศเริ่มต้น
จะตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ บริษัทแอ่งไกลไทยมอเตอร์ (ผู้จำหน่ายรถยนต์ฟอร์ดของอังกฤษ)
บริษัทธนบุรีพานิช (ผู้จำหน่ายรถเมอร์เซเดส เบ็นซ์) และบริษัทกรรมบุตร (ผู้จำหน่ายรถเพียต)
ได้ยื่นคำร้องขออนุญาตประกอบรถยนต์พร้อมกันในปี 2503 รัฐบาลไทยในขณะนั้นก็ตั้งใจให้มี
อุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศไทย ดังนั้นจึงมีการให้บัตรส่งเสริม และให้ใบอนุญาตในการ
ประกอบรถยนต์ขึ้นภายในประเทศตั้งแต่ปี 2504 ทั้งนี้โดยบริษัทเหล่านี้ได้นำเข้าชิ้นส่วนประกอบ
ครบชุด (CKD) มาจากต่างประเทศมาประกอบในประเทศ แทนที่จะนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามา
จำหน่าย²

อย่างไรก็ตาม ยุคของการคุ้มครองป้องกันอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์
เริ่มต้นอย่างจริงจังในปี 2505 เมื่อจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติ
ส่งเสริมการลงทุน กฎหมายฉบับนี้ได้ให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
อย่างมาก อุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์อยู่ในระดับความสำคัญประเภท ก.
ส่วนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จัดอยู่ในประเภท ข. ซึ่งได้รับการลดหย่อนภาษีขาเข้าของ
ชิ้นส่วน และภาษีการค้าเป็นจำนวนกึ่งหนึ่งของจำนวนปกติ ในขณะที่รัฐบาลตั้งความหวังว่าต้อง
การให้มีอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นภายในประเทศ จึงตั้งภาษีขาเข้าของรถยนต์ประกอบสำเร็จรูป
(CBU) ประเภทหนึ่ง รถบรรทุกเล็ก และรถบรรทุกใหญ่ไว้ ณ ระดับอัตราร้อยละ 60 40
และ 20 ตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อมิให้รถยนต์ประกอบสำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศได้ในราคา
ถูก ดังนั้น ผู้ประกอบรถยนต์ในขณะนั้น เมื่อนำชุดของรถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD)
เข้ามาประกอบภายในประเทศจึงเสียภาษีการเข้าเพียงร้อยละ 30 20 และ 10 ตามลำดับ
การลดหย่อนภาษีดังกล่าวนี้ และการให้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็น
แรงผลักดันให้มีโรงงานประกอบรถยนต์อีกหลายโรง โดยเฉพาะรถยนต์จากญี่ปุ่นเริ่มเข้ามา
มีบทบาทในเมืองไทย ตั้งแต่ กลางทศวรรษ 2500 ซึ่งก็เป็นเจตจำนงของรัฐบาลที่ต้องการสร้าง
อุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า ซึ่งบริษัทสยามกลการ และนิสสัน ได้เปิดโรงงานในปี 2505

²"อุตสาหกรรมรถยนต์" หน่วยวิจัยอุตสาหกรรม ฝ่ายวิจัยและวางแผนบริษัทเงินทุน
อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กันยายน 2529), หน้า 2-3.

ส่วนบริษัทโตโยต้า และบริษัทปรินมอเตอร์ประเทศไทย เปิดโรงงานประกอบเมื่อปี 2508 บริษัทอื่น ๆ ก็ทยอยการตั้งโรงงานประกอบตั้งแต่นั้นมา ในระยะเวลา 10 ปีแรกมีโรงงานประกอบรถยนต์ดำเนินการไปทั้งสิ้น 11 โรงงาน

นับตั้งแต่ยุคการพัฒนาให้ทันสมัยของ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ สิ่งที่สำคัญอันหนึ่งก็คือ การสร้างถนนทั่วประเทศ เพื่อความมั่นคง เพราะหวั่นเกรงภัยจากลัทธิคอมมิวนิสต์ การสร้างถนนทั่วประเทศโดยได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา ช่วยทำให้ประเทศไทยมีถนนมาตรฐานกระจายเป็นร่างแหทั่วประเทศ ซึ่งเป็นการผลักดันให้มีความต้องการในการใช้รถยนต์มากขึ้นเป็นเงาตามตัว จำนวนรถยนต์ทุกประเภทที่จำหน่ายได้เพียง 3,934 คันในปี 2504 เพิ่มขึ้นเป็น 71,120 คันในปี 2512

แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ช่วงเวลาเกือบ 10 ปี แห่งการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น กลับปรากฏว่า ผู้บริโภคคนไทยยังนิยมการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) อยู่เป็นจำนวนมาก เมื่อเทียบกับรถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) อัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มจากปี 2504 คือ 91:9 เป็น 75:25 ในปี 2512 ปรากฏการณ์ดังกล่าวชี้ชัดว่า อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังไม่สามารถทดแทนการนำเข้าได้อย่างแน่นอน ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศไปจำนวนมากในแต่ละปี เป็นเหตุให้ประเทศไทยเริ่มเผชิญกับการขาดดุลการค้าที่รุนแรงขึ้น ในปี 2509 ขาดดุลการค้า 11,037 ล้านบาทในขณะที่ปี 2508 ขาดดุลการค้าเพียง 3,224 ล้านบาท โดยเฉพาะปี 2512 ขาดดุลการค้าถึง 12,119 ล้านบาท และในปี 2512 นั้นเอง รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้น³

ข. ยุคแห่งการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ : 2512 - 2521

แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศตั้งแต่ปี 2512 เริ่มเปลี่ยนแปลงอย่างเด่นชัด ส่วนหนึ่งมาจากการเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ และอีกส่วนเป็นผลจากการศึกษาของ UNIDO* ซึ่งให้ความช่วยเหลือทางการเงินและ

³ กัญจวรรณ สารโชค. "อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย." วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด ปีที่ 17 ฉบับที่ 10 (ตุลาคม 2528), หน้า 591-596.

* องค์การเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ.

และทางเทคนิคแก่ประเทศไทยในช่วงปี 2510-2514 ความช่วยเหลือส่วนมากคือการส่งผู้เชี่ยวชาญมาประเทศไทยในปี 2514 ตามโครงการ UNIDO โดยร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญของไทย ทั้งนี้เพื่อวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

แนวทางที่สำคัญของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญฝ่ายไทยและฝ่าย UNIDO ได้ศึกษาและเสนอไว้ก็คือ จะทำอย่างไรให้เกิดอุตสาหกรรมรถยนต์ที่แท้จริงขึ้นในประเทศไทย นโยบายที่สำคัญของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ก็คือ ความพยายามที่จะจำกัดจำนวนแบบ (Model) และรุ่น (Series) ของรถยนต์ที่มีการประกอบในประเทศไทย เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economy of Scale) และสายการผลิต Production Line นโยบายนี้ประกาศใช้เมื่อเดือนกรกฎาคม 2514

หัวใจของ Local Content หรือ Content Protection นี้กำหนดไว้ว่า ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยจะต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ 25% เหตุที่ผู้วางนโยบายของประเทศไทยกำหนดการบังคับใช้ Local Content เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรม ก็เนื่องจากว่า หากไม่มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ประเทศไทยก็จะมีเฉพาะโรงงานประกอบรถยนต์เท่านั้น

คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ตั้งขึ้นในปี 2512 เป็นองค์กรที่เข้ามาวางรากฐานของ Local Content โดยได้ประกาศใช้นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ฉบับแรกเมื่อเดือนกรกฎาคม 2514 โดยกำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศมีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 และจำกัดจำนวนแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยด้วย ซึ่งมีสาระสำคัญก็คือ นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2514 เป็นต้นไป⁴ นั้น

- โรงงานประกอบรถยนต์แต่ละแห่งต้องเลือกประกอบรถเพียงประเภทเดียว คือ รถยนต์นั่งหรือรถบรรทุก
- โรงงานประกอบรถนั่งที่ดำเนินการอยู่แล้ว ประกอบได้ไม่เกินกว่า 3 แบบ และในจำนวนนี้ใช้แบบที่มีเครื่องยนต์เกินกว่า 2,000 ซีซี. ได้ไม่เกิน 1 แบบ

⁴ศิริบูรณ์ เนาวิธินสุข (2524) "ประสบการณ์ 20 ปี ในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย" เอกสารประกอบนิทรรศการห้องสมุดเศรษฐศาสตร์ ครั้งที่ 4 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (พฤศจิกายน), หน้า 35.

- โรงงานประกอบรถยนต์หนึ่งที่จะเปิดใหม่จะต้องประกอบได้เกินกว่า 2 แรบ และจะต้องไม่มีแบบใดที่ใช้เครื่องยนต์เกินกว่า 2,000 ซีซี.
- โรงงานประกอบรถบรรทุกที่ดำเนินการอยู่แล้วจะประกอบได้ไม่เกิน 5 แรบ
- โรงงานประกอบรถบรรทุกที่จะเปิดใหม่ จะประกอบได้ไม่เกินกว่า 3 แรบ

อย่างไรก็ตาม ความพยายามดังกล่าวนี้ประสบความสำเร็จโดยสิ้นเชิง รัฐบาลได้ประกาศยกเลิกมาตรการดังกล่าวเมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2515 ก่อนที่จะบังคับใช้นโยบายนี้ มีอายุเพียงครึ่งปี และมีได้มีผลใช้บังคับ⁵

นโยบายใหม่ที่ใช้ทดแทนคือ ได้มีการออกประกาศกำหนดว่าผู้ต้องการประกอบรถยนต์ จักต้องยื่นหนังสือขออนุญาตประกอบกิจการต่อกระทรวงอุตสาหกรรม โดยต้องแจ้งแบบ ขนาด เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ การติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์การประกอบ โดยต้องมีความสามารถในการประกอบรถยนต์ได้ไม่ต่ำกว่า 30 คันต่อวัน เวลาทำงานปกติ 8 ชั่วโมง ทั้งนี้มูลค่าลงทุนในเครื่องจักร อุปกรณ์ และอาคารไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท ซึ่งในตอนนี้ กระทรวงอุตสาหกรรมไม่ได้กำหนดเรื่องจำนวนของแบบ ประเภทของรถ หรือขนาดของเครื่องยนต์

แต่ในนโยบายที่สำคัญและมีผลจนถึงทุกวันนี้ แม้จะมีการปล่อยให้รถยนต์นำเข้าโดยเสรีแล้วก็ตาม คือ การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ความพยายามของนักวางแผนไทยที่จะผลักดันให้ โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ Local Content ประสบความสำเร็จล่าช้ากว่าที่คาดไว้หลายปี คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่งสามารถบังคับใช้ Local Content เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2515 โดยกำหนดว่าจะให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป กล่าวคือ รถที่จะประกอบในประเทศไทยต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นอัตราส่วนไม่ต่ำกว่า 25% 20% และ 15% สำหรับรถยนต์นั่ง รถบรรทุกซึ่งติดตั้งเครื่องยนต์ และกระบอก และรถบรรทุก ซึ่งติดตั้งเครื่องยนต์ แต่ไม่มีกระบอกหน้า ตามลำดับ ถ้าผู้ประกอบการรายใด ไม่อาจทำได้ตามอัตราส่วนนี้ จักไม่ได้รับการอนุญาตให้ประกอบแบบของรถยนต์ดังกล่าว

⁵ ศิริบูรณ์ เนาวรัตน์สุข. (2524) (นโยบายที่ประกาศเลิกใช้นี้ เนื่องจากบริษัท บางชันเจนเนอรัลแอสเซมบลีได้ฝ่าฝืนนโยบายรถยนต์ปี 2514 โดยการผิดรถยนต์ 9 แรบ ทำให้มีการร้องเรียนจากบริษัทผู้ประกอบรถยนต์อื่น ๆ จนทางการต้องเปลี่ยนนโยบายใหม่)

นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์โดยบังคับใช้ Local Content⁶ ที่ประกาศในปี 2515 แต่ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2518 มีผลกระทบที่เกี่ยวข้องหลายประการ ด้านหนึ่งทำให้อุปสงค์ที่มีต่อชิ้นส่วนภายในประเทศมากขึ้น ทำให้ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศขยับสูงขึ้นด้วย ในอีกด้านหนึ่งในปี 2518 ค่าเงินเยนได้ถดถูกลงสูงขึ้น หลังวิกฤติการณ์น้ำมันครั้งที่ 1 ทำให้ชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศมีราคาแพงขึ้นจนมีผลทำให้ราคาารถที่ประกอบในประเทศสูงขึ้นประมาณ 5-10% ราคาารถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยที่สูงขึ้นนี้จูงใจให้มีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และนำเข้ารถยนต์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศเข้ามาจำหน่าย ในช่วงปี 2517-2520 นี้ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ จำนวนมาก ทั้งในรูปการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนต่าง ๆ ในตอนนี้ รัฐบาลเริ่มหันกลับมาให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ในปี 2517 มีโรงงานผลิตชิ้นส่วน 8 โรงงานที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนก็ยังไม่สามัคคีกันทั้งหมด เนื่องจากมีโรงงานขนาดใหญ่จำนวนน้อยที่ผลิตชิ้นส่วนได้มาตรฐาน ในขณะที่มีโรงงานเล็ก ๆ จำนวนมากที่ผลิตชิ้นส่วนที่ต่ำกว่ามาตรฐาน และลอกเลียนแบบชิ้นส่วนที่มี Band Name

ปัญหาการขาดดุลการค้าที่ยืดเยื้อเรื้อรังมาตั้งแต่ปี 2509 เริ่มรุนแรงมากขึ้นโดยเฉพาะปี 2516-2520 การขาดดุลการค้าเพิ่มทวีขึ้นเป็นไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาทต่อปี โดยเฉพาะในปี 2520 สูงถึง 22,979 ล้านบาท กระทรวงพาณิชย์จึงได้มีการประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเข้าประเทศ (ฉบับที่ 88) เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2521 โดยอาศัยอำนาจตาม พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกนอกและการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง พ.ศ. 2482 ทั้งนี้โดยอ้างเหตุว่าเพื่อสงวนเงินตราต่างประเทศ การประกาศนี้เป็นที่พอใจของโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศเป็นอย่างมาก ส่วนการนำเข้ารถยนต์ CBU มีการขึ้นภาษีเป็น 80% จากเดิมซึ่งเก็บในอัตรา 50% ทั้งนี้โดยอาศัยประกาศของกระทรวงการคลัง ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ⁷

⁶"รถยนต์ : นโยบายคืออุปสรรค." สรุปรข่าวธุรกิจ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด, ปีที่ 9 ฉบับที่ 23 (1-15 ธันวาคม, 2521), หน้า 1-2.

⁷พวงเพชร รัชฎ์กาญจน์ส่อง. "ภาษีรถยนต์." สรุปรข่าวธุรกิจธนาคารกสิกรไทย จำกัด. ปีที่ 11 ฉบับที่ 17 (1-15 กันยายน 2523), หน้า 20-24.

การประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) เข้าประเทศ และการขึ้นภาษี
 ขาเข้ารถยนต์ CKD นี้เท่ากับเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศอย่างมาก
 และคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ได้พิจารณาเห็นว่า การกำหนดอัตรา Local Content
 ที่ประกาศในปี 2515 ยังไม่เพียงพอ จึงประกาศนโยบายใหม่เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2521
 บังคับว่า รถยนต์นั่งที่ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอัตรา 25% จะต้องเพิ่มเป็นไม่ต่ำกว่า 30%
 ภายใน 2 ปี และเพิ่มขึ้นอีกปีละ 5% จนกว่าจะถึง 50% พร้อมกันนี้ก็มีประกาศของกระทรวง
 อุตสาหกรรมห้ามเพิ่มการประกอบจำนวนรุ่น (Series) ของรถยนต์นั่งเพิ่มเติมจากเดิมที่มีอยู่
 รวมทั้งยังห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่

และรัฐบาลได้เปลี่ยนวิธีการคำนวณ Local Content ใหม่ต่างจากวิธีการคำนวณ
 แบบเดิมซึ่งใช้ราคาและค่าภาษีอากรของชิ้นส่วนเป็นข้อมูลในการคำนวณ โดยตามสูตรใหม่ ชิ้นส่วน
 ทุกชิ้นจะมีการจำแนกมูลค่าร้อยละเป็นรายการอย่างละเอียด โดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรม
 ยานยนต์เป็นผู้กำหนดว่าแต่ละชิ้นส่วนมีความสำคัญในตัวเลขเท่าใด

ค. ยุคแห่งการปรับโครงสร้าง : 2523-2532

สืบเนื่องจากนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป
 เมื่อปี 2521 และภายหลังได้มาอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งเฉพาะขนาดเกิน 2,300 ซีซี. ได้ในปี
 2528 ตลอดจนการขึ้นภาษีขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD)
 ในปี 2521 เป็น 150% และ 80% ตามลำดับ และการบังคับให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ Local
 Content ในอัตรา 25% รวมทั้งการบังคับให้ ผู้ประกอบการไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่ม
 แบบการผลิตรถยนต์ได้อีก ทั้งห้ามมิให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ขึ้นอีกภายใน
 ประเทศ มีผลทำให้การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลงทันที จาก 2,583 คันในปี 2521
 เหลือเพียง 1,381 คันในปี 2523 แต่การนำเข้ารถยนต์แบบ CKD กลับเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ สัดส่วน
 รถยนต์ CBU : CKD ลดลงเหลือ 6:94⁸

⁸ สมบูรณ์ ศิริประชัย. "ประสบการณ์ 30 ปี ของอุตสาหกรรมรถยนต์ : ผันที่ไม่เป็น
 จริง" วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์, ปีที่ 9 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2524), หน้า 34-35.

การบังคับใช้ Local Content และมาตรการอื่น ๆ มิได้ช่วยให้อุตสาหกรรม ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีประสิทธิภาพขึ้น รัฐบาลจึงต้องให้ความคุ้มครองต่อไปในช่วงต้น ทศวรรษ 2520 ธนาคารโลกเริ่มเสนอความคิดในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจแก่ประเทศสมาชิก และในเดือน มีนาคม พ.ศ. 2525 ธนาคารโลกได้ให้เงินกู้โครงการเพื่อปรับปรุงโครงสร้าง เศรษฐกิจ (Structural Adjustment Loans-SAL) วงดุที่ 1 จำนวน 3,918 ล้านบาท และวงดุที่ 2 ในเดือน เมษายน พ.ศ. 2526 จำนวน 4,584 ล้านบาท รัฐบาลจึงได้จัดตั้ง "คณะกรรมการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจ" ซึ่งมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ เป็นผู้ดูแล แม้จะมีคณะกรรมการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจแล้วก็ตาม แต่ประเทศไทยก็ยังขาดบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องต่าง ๆ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงมีการขอความร่วมมือ ทางวิชาการจากธนาคารโลก และ UNIDO ได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเข้ามา ร่วม กับนักวิชาการของไทย

ในปี 2526 นาย William Hock ผู้เชี่ยวชาญของ UNIDO เข้ามาศึกษา อุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อปรับปรุงโครงสร้าง โดยการร้องขอจากรัฐบาลไทย ข้อเสนอหลักของ Hock คือพยายามให้รัฐบาลสร้างแรงจูงใจให้บริษัทข้ามชาติเข้ามาลงทุนในการผลิตรถยนต์ และผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ (Hock, 1983) เพื่อให้มีการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จำนวนมากเพื่อ ส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ อย่างไรก็ตามความคิดของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ในขณะนั้น (นายอบ วสุวัต) มิได้เห็นด้วยแต่กลับเห็นว่า ควรสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบ รถยนต์เพื่อให้มีการใช้ Local Content เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนในที่สุดสามารถใช้ Local Content ภายในประเทศให้ได้ถึง 100% ทั้งนี้รัฐบาลควรคงใช้การห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU ต่อไป และการประกอบรถยนต์ภายในประเทศควรจำกัดจำนวนแบบ เพื่อให้มีการประหยัด จากขนาดการผลิต

ในยุคนี้ (ช่วงทศวรรษ 2520) มีการโต้แย้งกันอย่างมากในเรื่องการปรับโครงสร้าง อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ทั้งนักวิชาการ นักการเมือง ข้าราชการ และบริษัทผู้ ประกอบรถยนต์ ประเด็นของการโต้แย้งที่สำคัญก็คือ การปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์

* องค์การเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ.

ภายในประเทศ การบังคับใช้ Local Content การพัฒนาชิ้นส่วน การห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และการจำกัดแบบของรถยนต์ ข้อโต้แย้งต่าง ๆ ได้ยึดเยื่อมาเป็นเวลา 2 ปี จนถึงปี 2527 รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้ตัดสินใจให้มีการบังคับใช้ Local Content เพียง 45% โดยที่อุตสาหกรรมรถยนต์ยังได้รับการคุ้มครองแบบอุตสาหกรรมทารก⁹ โดยมีการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และบังคับการผลิตตามการจำกัดแบบรถยนต์ที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนด

ง. การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ปี 2533

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ยุติการเปลี่ยนแปลงมาตั้งแต่ปลายทศวรรษ 2520 จนกระทั่งในต้นทศวรรษ 2530 เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่อีกครั้ง โดยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณได้เป็นผู้ริเริ่มให้มีการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ ทั้งนี้เพราะในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมามีปัญหาขาดแคลนรถยนต์ และรถยนต์มีราคาสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนก่อให้เกิดธุรกิจขายไปจอง รถยนต์ประเภทต่าง ๆ เนื่องจากบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ผลิตได้ไม่ทันตามความต้องการ เพราะผลจากเศรษฐกิจไทยที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในระดับสูงถึงร้อยละ 10 ในช่วงต้นปี 2533 ธุรกิจซื้อขายสิทธิในการจองรถยนต์มีอย่างแพร่หลายจนผู้บริโภคเดือดร้อน มีการเรียกร้องให้รัฐบาลแก้ปัญหา กระทรวงพาณิชย์เริ่มเข้าควบคุมราคาขายรถยนต์ แต่ไม่อาจแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ เพราะเป็นเพียงการควบคุมราคา โดยขอความร่วมมือจากผู้ประกอบรถยนต์เท่านั้น¹⁰

ประเทศไทยในขณะนั้น เริ่มถูกกดดันจากแกตต์ (ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า) ทั้งนี้เพราะนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีลักษณะหลายประการที่ขัดกับหลักเกณฑ์ของแกตต์ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี รัฐบาลไทยตระหนักว่า จะต้องยึดหลักเกณฑ์หรือกติการะหว่างประเทศเป็นบรรทัดฐาน อีกทั้งรัฐบาลเริ่มเห็นปัญหาว่าการปล่อยให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้รับการโอบอุ้มค้ำจุนจากรัฐบาลอย่างไม่สิ้นสุดนั้นจะเป็นอันตรายต่อเศรษฐกิจโดยรวม ในที่สุดเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2533 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงพาณิชย์

⁹นโยบายยานยนต์ ถึงเวลาที่ต้องทบทวน สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์, ปีที่ 36 ฉบับที่ 34 (4-10 กุมภาพันธ์ 2533), หน้า 24-26.

¹⁰ วิจารณ์ บุญสิทธิ์. "จับตาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย" วารสารเศรษฐกิจ, ปีที่ 23 ฉบับที่ 11 (พฤศจิกายน 2534), หน้า . 613-618.

ดำเนินการยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. อีกทั้งอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ใหม่สำเร็จรูป (CBU) และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ร่วมกันพิจารณาโครงสร้างอาคารขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่งและชิ้นส่วน เพื่อมิให้มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการกับผู้นำเข้าและโดยไม่กระทบต่อผู้บริโภค นอกจากนี้คณะรัฐมนตรียังมีมติห้ามนำเข้ารถยนต์ใช้แล้ววันแต่รถบรรทุกใช้แล้วที่มีลักษณะพิเศษ เช่น รถปัมคอนกรีต รถปั้นจั่น รถที่ใช้ในการเกษตร และรถยนต์นั่งใช้แล้วสำหรับผู้ไปปฏิบัติราชการต่างประเทศ

นอกจากนี้ ในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2533 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งกำหนดไว้ไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แบบหนึ่งให้มีตัวตั้งได้แบบเดียว และให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีเกียร์ได้ 2 ชนิด ทั้งนี้เพื่อมิให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรี อีกทั้งเพื่อให้นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์เหมาะสม สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การค้าระหว่างประเทศ หรือเกตต์ และเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค และให้กลไก ตลาดเป็นตัวกำหนดรุ่นหรือแบบของการประกอบรถยนต์นั่ง

แนวทางที่รัฐบาล พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ กำหนดนั้น ได้ให้ 3 หน่วยงานรับผิดชอบ กล่าวคือ

- กระทรวงพาณิชย์ ทำหน้าที่ในการควบคุม และประกาศสินค้านำเข้า ส่งออก
- กระทรวงการคลัง ทำหน้าที่ในการกำหนดอัตราอากรขาเข้าและขาออก
- กระทรวงอุตสาหกรรม ทำหน้าที่ ควบคุมและพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ใน

ประเทศ

แต่ยังไม่ทันที่นโยบายนี้จะเป็นจริง รัฐบาลของ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ก็ได้ถูกยึดอำนาจโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (รสช.) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 ด้วยเหตุนี้ นโยบายปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่กำลังเริ่มดำเนินการอย่างต่อเนื่องนี้ต้องสะดุดลงกลางคัน แต่อย่างไรก็ตาม ต่อมา รัฐบาลของนายกรัฐมนตรีอานันท์ ปันยารชุน ก็ได้ดำเนินการสานต่อ

จ. ความสำเร็จของการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์
ปี 2534

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเป็นกิจการที่ได้รับการคุ้มครองปกป้องอย่างเข้มแข็งจากรัฐบาลเสมอ ความพยายามในการปรับปรุงโครงสร้างล้วนประสบความล้มเหลวมาตลอด โดยเฉพาะในช่วงทศวรรษ 2520 ที่มีการใช้เงินกู้จากธนาคารโลกเพื่อปรับปรุงโครงสร้าง เนื่องจากกลุ่มผลประโยชน์ในอุตสาหกรรมนี้มีความเข้มแข็งเป็นอย่างมากทั้งที่เป็นนักอุตสาหกรรมไทย และโดยเฉพาะกลุ่มทุนจากต่างชาติ ทั้งญี่ปุ่นและยุโรปซึ่งมีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย* ด้วยเหตุนี้จึงเป็นการยากที่จะมีการยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้ และปล่อยให้มีการแข่งขันจากประเทศ แนวโน้มของการปฏิรูปนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มต้นชัดเจนตั้งแต่รัฐบาลของ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ

และในวันที่ 9 เมษายน 2534 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้นำเข้ารถยนต์นั่งได้โดยเสรี ทั้งนี้เพื่อให้มีการแข่งขันกันภายในประเทศ และเพื่อให้ผู้ประกอบการพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพการผลิต รวมทั้งเพื่อให้ผู้บริโภคซื้อสินค้าได้ในราคาถูกลง โดยกระทรวงอุตสาหกรรมในขณะนั้นมีแนวนโยบายที่ชัดเจนว่า ต้องการให้มีการปลดปล่อยให้เสรี กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ประกาศยกเลิกการกำหนดรุ่น และแบบของรถ ส่วนกระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งโดยเสรีอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2534¹¹ มีสาระสำคัญคือ

1. ให้ยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี. (รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซี. เดิมนำเข้าได้อยู่แล้ว)
2. รถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดถือเป็นสินค้าสำเร็จรูป ต้องห้ามในการนำเข้า

ยกเว้น

2.1 รถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดของคนไทยที่อยู่ต่างประเทศ และนำกลับมา
ภูมิภาคในต่างประเทศ หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามาภูมิภาคในประเทศนำติดตัวเข้ามาใช้
เฉพาะตัว

*Tanamai 1985.

11 "นโยบายเสรี อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยใครได้ประโยชน์" ซีพีปริทัศน์ ปีที่ 1
ฉบับที่ 3 (สิงหาคม 2534), หน้า 20-21.

2.2 สำหรับบุคคลทั่วไป จะนำเข้ารถยนต์นั่งที่ใช้แล้ว ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ไม่ได้ แต่ยังสามารถนำเข้ารถยนต์นั่งที่ใช้แล้วที่มีขนาดเกิน 2,300 ซีซี. ได้ แต่ต้องมีอายุไม่เกิน 2 รุ่นปีการผลิต โดยผ่อนผันให้นำเข้าไม่เกิน 2 ปี นับตั้งแต่ประกาศควบคุม

ส่วนอัตราภาษีนำเข้า ซึ่งเป็นประเด็นที่สำคัญที่สุดนั้น คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงการคลังร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณา

ในที่สุด วันที่ 2 กรกฎาคม 2534 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบตามโครงสร้างภาษีนำเข้าใหม่ ที่กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลังร่วมกันเสนอ นอกจากนี้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรียังมีมติคือ

1. กระทรวงการคลัง ประกาศยกเลิกการเก็บอากรพิเศษ และเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีการค้า โดยให้เก็บภาษีการค้าสำหรับผู้นำเข้าและประกอบในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งที่มีขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ในอัตราร้อยละ 35 และรถยนต์นั่งที่มีขนาดสูงกว่า 2,300 ซีซี. ในอัตราร้อยละ 40

2. กระทรวงคมนาคม ทำการปรับปรุงภาษีรถยนต์ประจำปีใหม่โดยให้ใช้หลักเกณฑ์ตามที่กระทรวงการคลังเสนอคือ ให้คำนึงถึงน้ำหนักรถ ราคาขาย และขนาดเครื่องยนต์

3. กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงการคลัง พิจารณาร่วมกันในการปรับปรุงอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบ และกึ่งสำเร็จรูปที่จะนำมาผลิตเป็นชิ้นส่วนอะไหล่

มติของคณะรัฐมนตรีดังกล่าวนี้เป็นการพิจารณาว่า รัฐบาลจะสร้างภาวะการแข่งขันและยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์ เพราะมีการโอบอุ้มคุ้มครองมาเป็นเวลาเกือบ 30 ปี การปรับโครงสร้างภาษีนำเข้า ภาษีการค้าและค่าธรรมเนียมพิเศษรถยนต์ให้ใหม่ มีผลให้รถยนต์นั่งนำเข้าสำเร็จรูป มีราคาถูกลงอย่างมาก

ฉ. UNIDO กับอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

UNIDO หรือองค์การเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ ได้มีส่วนร่วมต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยด้วยการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางเทคนิค โดยการส่งผู้เชี่ยวชาญเข้ามาร่วมทำการศึกษา และวางแผนพัฒนา

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย เช่น ในปี 2525 UNIDO ได้ส่ง Mr. Peter O'Brien และ Mr. William Hock เข้ามาศึกษาเพื่อให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

2.1.2 ลักษณะของอุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์

ลักษณะของอุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งในสาขาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วย อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมจักรยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มมีขึ้นในประเทศไทยอย่างจริงจังในปี 2504 ในระยะแรกใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพียงบางอย่าง ได้แก่ ยาง แบตเตอรี่ และแหวนดับ¹² การผลิตจะผลิตโดยการนำเข้าชิ้นส่วนของรถยนต์ ซึ่งอาจมาจากหลายโรงจากหลายประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์ รถยนต์บางยี่ห้อที่ได้รับความนิยมอยู่ในตลาด มีการซื้อสิทธิของผลิตภัณฑ์เครื่องยนต์ ระบบการส่งกำลัง ระบบควบคุมของอิกยี่ห้อหนึ่ง และนำไปประกอบกับชิ้นส่วนอื่น แล้วติดตราของตนออกขาย

อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ของไทยในระยะแรกต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ในด้านเครื่องจักร อุปกรณ์การผลิต ความรู้ในการประกอบรถยนต์ และการตรวจสอบคุณภาพ รวมทั้งการออกแบบโรงงานและการติดตั้งเครื่องจักร แหล่งเทคโนโลยีส่วนใหญ่มาจากบริษัทเจ้าของเครื่องหมายการค้ารถยนต์ในต่างประเทศ ส่วนใหญ่มาจากประเทศญี่ปุ่น โดยมีการทำสัญญาผูกพันเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิค (Technical Assistance) ซึ่งบางรายผู้แทนจากบริษัทแม่ในต่างประเทศมีอำนาจควบคุมบริหารการผลิตและการตลาด การประกอบรถยนต์ในประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีมาเป็นระดับ ทั้งในด้านความรู้ในระบบการผลิต ความรู้เกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรเครื่องมือที่ทันสมัย และความสามารถในการผลิตเครื่องจักรสำหรับใช้ในการผลิต

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ ซึ่งเป็นการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ที่มาจากแหล่งผลิตภายในประเทศ ได้เริ่มมีมาตั้งแต่เริ่มมีการใช้รถยนต์ในประเทศ การผลิตชิ้นส่วน

¹² อาษา ดำรงค์ศิริ. อุตสาหกรรมรถยนต์ = แนวคั่นนโยบายบางประการในการพัฒนา. สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, กรกฎาคม 2525 หน้า 2-1.

รถยนต์ในระยะแรกเป็นการผลิตจากโรงซ่อม โรงกลึงเล็ก ๆ โดยนำวัตถุดิบมาผลิตลอกเลียนตามแบบชิ้นส่วนของต่างประเทศ และเป็นการผลิตชิ้นส่วนขึ้นต่อขึ้นเท่านั้น เมื่อมีการใช้รถยนต์มากขึ้นจึงมีผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ออกจำหน่าย ในลักษณะอะไหล่เทียมหรือปลอม ชิ้นส่วนที่ผลิตเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นอย่างง่าย สามารถหาวัตถุดิบได้ภายในประเทศและไม่ต้องลงทุนในด้านเครื่องมือเครื่องจักรมาก เช่นชิ้นส่วนยางโดยไม่ได้คำนึงถึงด้านมาตรฐานคุณภาพมากนัก เมื่อความต้องการใช้รถยนต์ภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ ทำให้การลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นมาก ทั้งที่เป็นลักษณะการร่วมทุนกับต่างชาติ และที่เป็นการลงทุนของคนไทยทั้งหมด ปัจจุบันประเทศไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 54-65 ของรถยนต์ทั้งคัน สำหรับชิ้นส่วนหลักที่เริ่มได้รับการส่งเสริมให้มีการผลิตในประเทศ ได้แก่ เครื่องยนต์ นอกจากนี้ยังให้การส่งเสริม การผลิตเกียร์ สำหรับรถยนต์บรรทุกอีก 1 ราย และให้การส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต้อีกหลายราย รวมแล้วเป็นมูลค่าการลงทุนมหาศาล ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยหลายประเภทได้พัฒนาคุณภาพขึ้นเป็นอย่างมาก จนได้รับความเชื่อถือทั้งจากตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศโดยพิจารณาจากอัตราส่วนการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศประกอบรถยนต์ เปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ซึ่งประเทศไทยมีการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์จากภายในประเทศประกอบรถยนต์มากที่สุด¹³

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ดำเนินการผลิตอยู่ในขณะนี้ เป็นการผลิตรถยนต์สำเร็จรูปเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยใช้ส่วนประกอบสำคัญ ๆ เช่น ชัชชี (Chassis) ตัวถัง (Bodies) และส่วนประกอบอื่น ๆ จำนวนมากที่ยังต้องนำเข้าจากต่างประเทศ และมีส่วนประกอบอีกบางส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

ในการประกอบรถยนต์ประเภทต่าง ๆ มีค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังนี้คือ

- (1) ค่าชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (CKD)
- (2) ค่าชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ (L/C)

¹³ อาษา ดำรงศิริ. อุตสาหกรรมรถยนต์ = แผนนโยบายบางประการในการพัฒนา.

- (3) ค่าใช้จ่ายในการประกอบ
- (4) ค่าใช้จ่ายในการจำหน่าย
- (5) ค่าภาษีอากร ซึ่งประกอบด้วยค่าภาษีอากรขาเข้าของชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และค่าภาษีการค้า (ภาษีมูลค่าเพิ่ม) ของการจำหน่ายรถยนต์

ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการประกอบรถยนต์ รถยนต์หนึ่งคันหนึ่ง ๆ จะมีชิ้นส่วนต่าง ๆ ถึงประมาณ 3,000 - 4,000 รายการ

ประเภทชิ้นส่วนรถยนต์ จำแนกตามลักษณะการผลิต ประกอบด้วยชิ้นส่วนดังต่อไปนี้คือ

- (1) ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่น แบ่งเป็นกลุ่มย่อย ตามกรรมวิธีการผลิตหลักคือ
 - ชิ้นส่วนโลหะหล่อ เช่น เลื้อยสูบ ฝาสูบ ฟลายวีล (Flywheel) เป็นต้น
 - ชิ้นส่วนโลหะปั๊ม ได้แก่ ชิ้นส่วนตัวถัง หม้อกรองอากาศ ถังน้ำมัน
 - ชิ้นส่วนโลหะฉัด เช่น ลูกสูบ ฝากรอง ฝาสูบ คาร์บูเรเตอร์ เลื้อยเกียร์ เป็นต้น
 - ชิ้นส่วนโลหะชุบ เช่น วาล์วไอดีไอเสีย เพลาขับ ก้านสูบ เพลาข้อเหวี่ยง เพลาแรวลิ้น เป็นต้น
 - ชิ้นส่วนโลหะจากกรรมวิธีอื่น ๆ
- (2) ชิ้นส่วนพลาสติกและวัสดุที่อยู่ในประเภทเดียวกัน ได้แก่ ไม้พืด ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน แผงหน้าปัดมีม์ กันชน พวงมาลัย เป็นต้น
- (3) ชิ้นส่วนยาง ได้แก่ ยางนอก ยางใน ท่อยาง ยางกันรั้ว สายพาน ยางขอบกระจก ยางกันโคลน
- (4) อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ แยกออกได้เป็น
 - อุปกรณ์ไฟส่องสว่าง เช่น ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว เป็นต้น
 - สายไฟต่าง ๆ
 - อุปกรณ์ที่ใช้กับเครื่องยนต์ เช่น อิกนิชั่น คอยล์ ไตชาร์จ์ ไดสตาร์ท เรกกูเรเตอร์ เป็นต้น

- มิเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ

(5) ชิ้นส่วนที่ทำจากวัสดุอื่น ๆ เช่น ประเก็น ใส์กรองชนิดต่าง ๆ กระจก
นิรภัย อุปกรณ์ควบคุมมลภาวะ เป็นต้น

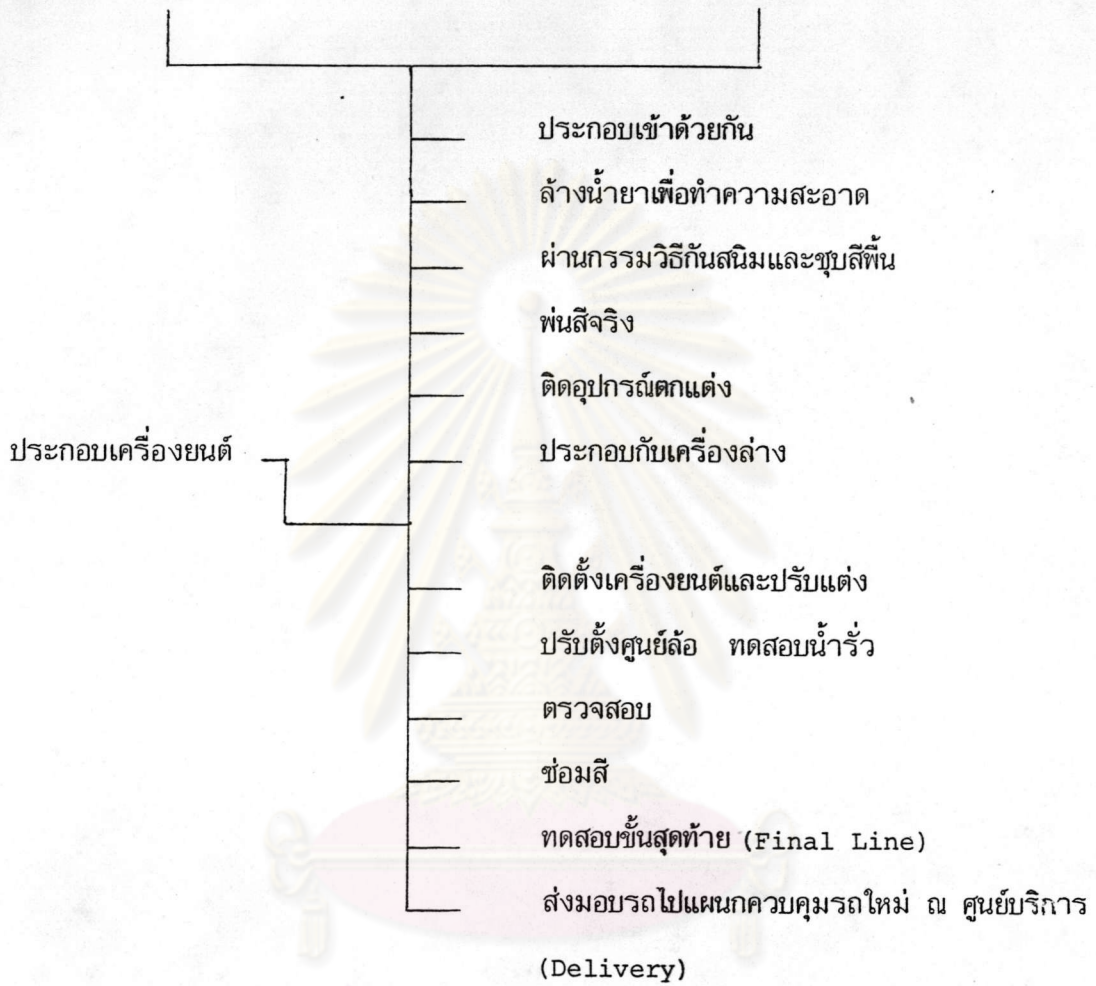


ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนการแสดงขั้นตอนการประกอบรถยนต์

CKD จากต่างประเทศ

Local Content (ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ)



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม



ลักษณะโครงสร้างการลงทุน ในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยส่วนมากเกิดจากการร่วมทุน (Joint Ventures) ระหว่างชาวไทยกับชาวต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเงินทุนของชาวต่างประเทศ ซึ่งอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ให้มูลค่าเพิ่ม (Value added) ต่ำ อุตสาหกรรมรถยนต์ จึงยังไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศมากเท่าที่ควร ทั้งนี้ เพราะยังมีการใช้วัตถุดิบตลอดจนชิ้นส่วน และอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศค่อนข้างต่ำ และในขณะเดียวกัน อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ได้ชื่อว่าเป็นอุตสาหกรรมทารก (Infant Industry) ทั้งนี้ เพราะได้รับความคุ้มครองโดยอัตราภาษี และสิทธิพิเศษต่าง ๆ ในด้านอัตราภาษีจะเห็นว่าอัตราภาษีระหว่างรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศจากชิ้นส่วนนำเข้า (CKD) แตกต่างกัน ซึ่งความแตกต่างนี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่น่าไปสู่การจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้น นับได้ว่าเป็นโรงงานหลังกำแพงภาษี (Tariff Factories) แทบทั้งสิ้น

การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ก่อให้เกิดการพัฒนาต่อเนื่องไปยังอุตสาหกรรมเหล็ก โครงสร้าง อุตสาหกรรมเหล็กหล่อ อุตสาหกรรมชุบโลหะ อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ที่ทำจากวัสดุอื่น ๆ เช่น กระบอก ประเก็น ไส้กรอง ผ้า อุปกรณ์ควบคุมมลภาวะเครื่องยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังเป็นฐานอุตสาหกรรมพื้นฐานคืออุตสาหกรรมเหล็ก แผ่นรีดร้อน-รีดเย็น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ในปัจจุบันอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ รวมทั้งสิ้นมีประมาณ 460 โรงงาน มีการจ้างงาน 85,000 คน และมีทรัพย์สิน รวม 93,000 ล้านบาท ยังไม่นับรวมอุตสาหกรรมพื้นฐานดังกล่าว ซึ่งมีการลงทุนเป็นมูลค่ามหาศาล¹⁴

วัตถุดิบที่นำมาใช้ในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์นั้นมีมากมายหลายประเภท ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะนำเข้ามาจากต่างประเทศ ทั้งในลักษณะวัตถุดิบและชิ้นส่วนกึ่งสำเร็จรูป มีบ้างเป็นส่วนน้อยที่ใช้วัตถุดิบในประเทศ โดยสรุป รายการวัตถุดิบสำคัญ ๆ ที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มีดังนี้

¹⁴ ภาษา ดำรงศิริ. อุตสาหกรรมรถยนต์ = แนวนโยบายบางประการในการพัฒนา.

รายการวัตถุดิบ	แหล่งที่มา
เหล็กชนิดต่าง ๆ	ญี่ปุ่น เยอรมันตะวันตก ฝรั่งเศส
อลูมิเนียม	ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส
ยางสังเคราะห์	ญี่ปุ่น เยอรมันตะวันตก
พลาสติกและใยสังเคราะห์	ญี่ปุ่น เยอรมันตะวันตก
เคมีภัณฑ์ต่าง ๆ	ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เยอรมันตะวันตก ฝรั่งเศส
แผงวงจรไฟฟ้า	ญี่ปุ่น
ยางธรรมชาติ	ในประเทศ
กระจก	ในประเทศ สวีเดน
ลวดทองแดง	ในประเทศ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา
หนังสัตว์	ญี่ปุ่น เยอรมันตะวันตก

เทคนิคการผลิตโดยแยกชิ้นส่วนออกจากกันโดยสมบูรณ์ (CKD) และใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศ การประกอบรถยนต์ มักจะทำการประกอบรถยนต์โดยนำเอาชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกจากกันโดยสมบูรณ์ (CKD) มาประกอบ ซึ่งทำให้ต้องใช้ลำดับขั้น ในการประกอบที่ซับซ้อน และหลายลำดับขั้น อันเป็นประโยชน์ในการก่อให้เกิดการจ้างงาน ได้มากพอสมควร และทำให้คนไทยได้มีโอกาสฝึกฝนเทคนิคในการผลิตที่ซับซ้อนและลึกซึ้ง เป็นการพัฒนาหลายระดับฝีมือ แรงงานของชาติ และสร้างปริมาณงานให้แก่กำลังคน

ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จะได้อาจมาจากแหล่งทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ การนำเข้าชิ้นอุปกรณ์รถยนต์ส่วนใหญ่จะนำเข้าเฉพาะที่ไม่สามารถทำการผลิตได้ภายในประเทศ ซึ่งในแต่ละปีมีมูลค่าการนำเข้าสูงมาก และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี มูลค่านำเข้ารวมในปี 2521 มีมูลค่าถึง 8,555 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็นหมื่นกว่าล้านบาทในปี 2533

2.2 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

2.2.1 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ ปี 2504-2525

การประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ซึ่งได้เริ่มมีการจัดตั้งโรงงานขึ้นในประเทศเมื่อปี 2504 และเป็นโรงงานแห่งแรกที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน หลังจากนั้นมาจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต้องออกประกาศงดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจกรรมประกอบรถยนต์ในปี 2512 แต่ปรากฏว่ายังคงมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในที่สุดกระทรวงอุตสาหกรรมต้องออกประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในปี 2521¹⁵ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ทำการผลิตรถยนต์จำนวน 14 โรงงาน มีกำลังผลิตทั้งสิ้น ประมาณ 323,964 คัน ต่อปี

นับตั้งแต่ทางการได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศเมื่อปี 2504 เป็นต้นมา ปรากฏว่าทางการได้พยายามกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถสรุปนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ที่ทางการได้ดำเนินการในช่วงนี้ ดังนี้

(1) การจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นเมื่อปี 2512 มีหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ในการที่จะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์พัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการกำหนดมาตรการให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศอย่างเป็นขั้นตอน

(2) ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. และขึ้นภาษีอากรขาเข้าของชิ้นส่วนแบบถอดแยกส่วน (Completely Knocked Down = CKD) และรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (Completely Built Up = CBU) เป็นร้อยละ 80 และ 150 ของราคานำเข้าตามลำดับเมื่อปี 2521

¹⁵"นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์." ข่าวสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์. ปีที่ 4 ฉบับที่ 24 (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2528), หน้า 59-68.

(3) ปรับอัตราค่าเช่ารถยนต์บรรทุกชนิดปิกอัพที่นำเข้ามาในสภาพเกือบสมบูรณ์ โดยขาดเพียงกระเบาะรถบรรทุก เป็นอัตรา ร้อยละ 80 ของราคานำเข้าเท่ากับอัตราค่าเช่ารถปิกอัพที่มีสภาพครบสมบูรณ์ ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2524

(4) เปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษีตามน้ำหนักรถยนต์มาจัดเก็บตามปริมาตรในกระบอกลูกสูบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2525

(5) กำหนด Local Content ของรถบรรทุก และรถโดยสารตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2524 ไว้ดังนี้คือ

ที่ติดตั้งเครื่องยนต์แต่ไม่มีกระจกหน้า ร้อยละ 20

ที่ติดตั้งเครื่องยนต์และมีกระจกหน้า ร้อยละ 25

ที่ติดตั้งเครื่องยนต์ มีกระจกหน้าและ Cab ร้อยละ 30

และกำหนด Local Content ของรถยนต์นั่งอย่างน้อยร้อยละ 45 ตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2526 เป็นต้นไป

2.2.2 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ ปี 2526¹⁶

ในวันที่ 18 มีนาคม 2526 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเรื่องนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งโดยยกเลิกนโยบายเดิมตามประกาศลงวันที่ 17 สิงหาคม 2521 และใช้นโยบายใหม่ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

(1) ให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งดำเนินการอยู่แล้วใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 45 ของวัตถุดิบประกอบทั้งหมดสำหรับส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 45 กระทรวงอุตสาหกรรมจะได้กำหนดเป็นขั้นส่วนบังคับต่อไป ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนด

(2) โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ต้องได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งตามเงื่อนไขและวิธีการที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนด

¹⁶ สมบูรณ์ ศิริประชัย. "ประสบการณ์ 30 ปี ของอุตสาหกรรมรถยนต์ : ผันที่ไม่เป็นจริง." วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์ ปีที่ 9 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2534), หน้า 51.

(3) กระทรวงอุตสาหกรรมจะไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่จะอนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งที่ดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานได้

สำหรับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณา เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2515 นั้นอยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใหม่ โดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

และเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2526 คณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจมีมติเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนี้

(ก) สนับสนุนให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากขึ้น รวมทั้งส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

(ข) ให้คณะทำงาน โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม (นายจิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา) เป็นประธาน พิจารณารายละเอียดการใช้นโยบายภาษี เพื่อสนับสนุนการใช้ชิ้นส่วนของผู้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น

2.2.3 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2527

ในปี 2527 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ไว้ดังต่อไปนี้

(1) กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศในวันที่ 31 สิงหาคม 2527 ปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งใหม่ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2529 เป็นต้นไป ไว้ดังต่อไปนี้

1. อนุญาตให้โรงงานซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งประกอบรถยนต์นั่งได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ในแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ (Model) แบบหนึ่งให้มีตัวถัง (Body) ได้แบบเดียวและให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด

เพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องและเป็นไปในแนวเดียวกัน ให้ความหมายของคำว่า แบบ (Model) และ "ระบบเกียร์" รวมทั้ง "ขนาดของเครื่องยนต์" เป็นไปตามคำจำกัดความต่อไปนี้

แบบ	ให้หมายถึงรูปร่างภายนอกของตัวถังรถยนต์นั่งรวมรูปร่างภายนอกของกระจก และประตูรถยนต์นั่ง เช่น รถยนต์นั่ง 2 ประตู 4 ประตู และรถตรวจการณ์ (Station Wagon)
ระบบเกียร์	ให้หมายถึงเกียร์ที่ใช้กับรถยนต์นั่งแบบหนึ่ง เช่น เกียร์อัตโนมัติ เกียร์ 4 จังหวะความเร็ว (4 Speed) และเกียร์ 5 จังหวะความเร็ว (5 Speed)
ขนาดของเครื่องยนต์	ให้หมายถึงจำนวน ซีซี. ของเครื่องยนต์ที่ใช้กับรถยนต์นั่ง เช่น รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ 1,300 ซีซี. 1,500 ซีซี. และ 1,800 ซีซี. เป็นต้น

2. โรงงานใดที่ได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นใด (Series) หากปรากฏในปีหนึ่งปีใด ไม่มีการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นที่ได้รับอนุมัติไปแล้ว กระทรวงอุตสาหกรรมจะยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นนั้น และจะไม่อนุญาตให้มีการนำเอารุ่นอื่นมาสวมสิทธิแทน ไม่ว่าด้วยกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

(2) กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศควบคุมการนำเข้าตัวถังหรือแคปของรถยนต์ ไม่ว่าจะนำเข้ามาโดยสมบูรณ์ หรือบางส่วน และไม่ว่าจะมีเครื่องยนต์ ช่วงล่าง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์ ประกอบหรือติดตั้งอยู่ด้วยหรือไม่เพียงใดก็ตามเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่รวมถึงการนำเข้าโดยโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงานประเภทรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกของกระทรวงอุตสาหกรรมโดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน 2527 เป็นต้นไป

(3) กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้โรงงานผลิตและประกอบรถยนต์ ใช้ระบบท่อไอเสียเฉพาะที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเท่านั้น ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 เป็นต้นไป

(4) กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2527 กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ยื่นเอกสารเกี่ยวกับรถยนต์ทุกประเภทในแต่ละแบบ (Model) ที่จะขอต่ออายุการประกอบหรือขออนุมัติแบบการประกอบใหม่เพิ่มเติมจากเอกสารอื่น ๆ ซึ่งต้องปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขอยู่แล้ว โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2528 เป็นต้นไป ดังต่อไปนี้

1. บัญชีแสดงราคาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์แต่ละรายการของรถยนต์ทั้งคัน (CKD price list)
2. บัญชีแสดงราคาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์แต่ละรายการที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

ถ้าโรงงานใดไม่ปฏิบัติตามความข้างต้น กระทรวงอุตสาหกรรมจะระงับการพิจารณาขอต่ออายุการประกอบและการอนุมัติแบบการประกอบรถยนต์แบบใหม่ จนกว่าโรงงานจะแสดงบัญชีรายการราคาดังกล่าวข้างต้น

สำหรับนโยบายส่งเสริมให้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเกินกว่าร้อยละ 45 ของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมดนั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้มอบให้คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พิจารณากำหนดรายการชิ้นส่วนบังคับใช้ รวมทั้งขั้นตอนเงื่อนไขและวิธีการ นอกจากนี้ในการส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ลงทุนผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศ โดยอาศัยสิทธิประโยชน์ด้านกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน สำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ใดที่กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาสมควรให้มีการผลิตหรือขยายการผลิตเพิ่มขึ้น ก็ได้รับความร่วมมือจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในการให้การสนับสนุนด้วยการลดหย่อนภาษีอากรต่าง ๆ ตามอำนาจและหน้าที่ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมีอยู่ ซึ่งคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาเห็นชอบ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2527 โดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ในกรณีที่เป็นการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์เพื่อการส่งออก สมควรที่จะมีมาตรการส่งเสริมเป็นพิเศษ เช่น การให้นำมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนมาคำนวณเป็นการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ แต่ต้องไม่เกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงอุตสาหกรรมจะกำหนดขึ้น

2.2.4 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2528

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์สำหรับปี 2528 นั้น กระทรวงอุตสาหกรรม ได้กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์หนึ่งใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศเพิ่มขึ้นจาก อัตราร้อยละ 45 ที่กำหนดไว้เดิม เป็นอัตราร้อยละ 50 ในปี 2529 ร้อยละ 60 ในปี 2530 และร้อยละ 70 ในปี 2531 ของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมดตามรายการบังคับที่กำหนดไว้ตามลำดับ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นการส่งเสริมให้มีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์รายการเดียวกันที่ผลิตได้ในประเทศมากขึ้น และเพื่อเป็นการลดต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการ

ส่วนการประกอบรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์นั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ซึ่งได้แก่ รถบรรทุกเล็กซึ่งนำเข้ามาในลักษณะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (Chassis with Engines) หรือแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมกระจกหน้า (Chassis with Windshield) ซึ่งเมื่อนำไปต่อกระบะสำหรับรถบรรทุกแล้ว มีน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight) ไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม และมีความยาวช่วงล้อ (Wheel Base) วัดจากศูนย์กลางล้อหน้าถึงจุดศูนย์กลางล้อหลัง ไม่เกิน 3 เมตร ใช้ส่วนประกอบที่ผลิตได้ภายในประเทศตามรายการบังคับที่กำหนดไว้โดยมีผลใช้บังคับเป็นระยะ ๆ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2529 และวันที่ 1 กรกฎาคม 2530 เป็นต้นไป ทั้งนี้เนื่องจากรถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) มีปริมาณความต้องการสูง ควรที่จะได้มีการเพิ่มการใช้ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อให้เปลี่ยนสภาพจากการประกอบเป็นการผลิตรถยนต์ที่สมบูรณ์แบบในประเทศเร็วยิ่งขึ้น¹⁷

ส่วนการประกอบรถบรรทุกและรถโดยสารอื่น ๆ นอกเหนือจากรถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) นั้น ทางมายังคงกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องใช้ส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content) ในสัดส่วนที่กำหนดไว้ดังนี้

¹⁷นโยบายรถยนต์ : อีกก้าวหนึ่งของการพัฒนา สรุปร่วมธุรกิจ ธนาคาร กสิกรไทย จำกัด. ปีที่ 18 ฉบับที่ 23 (1-15 ธันวาคม 2528), หน้า 7-13.

รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์แต่ไม่มีกระจกหน้าร้อยละ 40

รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์และมีกระจกหน้าร้อยละ 45

รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์มีกระจกหน้า และ Cab ร้อยละ 50

นอกจากนี้ กระทรวงการคลังได้ปรับปรุงโครงสร้างภาษีอากรของรถยนต์สำเร็จรูป และอุปกรณ์ชิ้นส่วนบางประเภทให้สูงขึ้น โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2528 เป็นต้นไป ทั้งนี้ไม่รวมถึงรถแทรกเตอร์ รถพยาบาล รถถังและรถหุ้มเกราะ รถสำหรับคนพิการ รถสำหรับเด็กและดัดแปลง ขณะเดียวกันก็ได้กำหนดให้เรียกเก็บอากรพิเศษสำหรับรถยนต์และส่วนประกอบที่นำเข้ามาตามประเภท พิภพที่ 87.02 ค. (รถบรรทุกแวน ปิกอัพ และรถนั่งแบบจี๊ป) และ 87.02 ง. (รถยนต์นั่ง) ในอัตราระหว่างร้อยละ 20-40 ของอัตราที่พึงต้องเสีย รวมทั้งกระทรวงพาณิชย์ได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบของเครื่องยนต์เกินกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร และรถแข่งได้ตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม 2528 แต่ทั้งนี้ต้องเสียอากรขอเข้าในอัตราร้อยละ 200 ของราคานำเข้า และอากรพิเศษอีก ร้อยละ 50 ของอัตราอากรที่พึงต้องเสีย ส่วนรถยนต์นั่งที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบของเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ห้ามมิให้นำเข้า

2.2.5 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2529-2532

เดือนกรกฎาคม 2529 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เปลี่ยนแปลงการกำหนดการใช้ชิ้นส่วนบังคับใช้ของรถยนต์นั่ง ในระหว่างปี 2529-2532 คือ เปลี่ยนเป็นมากำหนดเป็นชิ้นส่วนบัญชี ก. และบัญชี ข. โดยให้รถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่มีอยู่ในบัญชี ก. ทุกรายการ ซึ่งมีอยู่ 28 รายการ และให้เลือกใช้ชิ้นส่วนตามบัญชี ข. เพิ่มขึ้นอีก โดยรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54¹⁸

¹⁸ นวนทิพย์ คงกุล. "ขอต้อนรับการผลิตเครื่องยนต์ : อุตสาหกรรมทารถที่กำลังจะเกิดขึ้น." หนังสือพิมพ์รายวันมติชน, 9 กันยายน 2529.

ส่วนนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2530-2532
มีสาระสำคัญคือ

ก. นโยบายประกอบรถยนต์

กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดนโยบายดังนี้

- รถยนต์นั่ง

(1) กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศตามรายการบังคับเป็นรายชิ้นรวมกันแล้วก็มีอัตรามูลค่าไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 54 โดยต้องใช้ชิ้นส่วนตามบัญชี ก. ทุกรายการ (มี 28 รายการ มูลค่ารวมร้อยละ 27.07) และเลือกใช้ชิ้นส่วนตามบัญชี ข. เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2530 เป็นต้นไป

(2) อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์สามารถประกอบรถยนต์นั่งได้ทั้งหมดไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ห้ามเพิ่มรุ่นในแต่ละโรงงาน ยกเว้นได้รับอนุญาตให้ย้ายรุ่นหรืออนุญาตให้ประกอบได้มากกว่า 1 แห่งและในแต่ละรุ่นให้ประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ โดยพิจารณาจากตัวถัง ขนาดเครื่องยนต์และเกียร์ และในปีหนึ่งปีใด หากไม่มีการ ประกอบรถยนต์รุ่นที่อนุญาตให้ประกอบจะถูกยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์ในรุ่นนั้น

(3) อนุญาตให้มีการย้ายการประกอบรถยนต์นั่ง คือ การประกอบรถยนต์นั่งรุ่นเดียวกันแต่ต่างโรงงานได้เพื่อให้มีการใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่มีอยู่อย่างเต็มที่ (ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ลงวันที่ 3 กันยายน 2528)

(4) จะไม่รับพิจารณาคำขออนุญาตตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานเดิมขยายโรงงานได้ (ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ลงวันที่ 18 มีนาคม 2526)

- รถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ)

ให้หมายถึงรถยนต์บรรทุกเล็กซึ่งเมื่อนำไปต่อกระบะสำหรับบรรทุกแล้วมีน้ำหนักไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม และมีความยาวช่วงล้อไม่เกิน 3 เมตร

(1) กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ตามรายการบังคับ โดยกำหนดระยะเวลาและมีมูลค่าร้อยละโดยประมาณดังนี้

หน่วย : มูลค่าร้อยละ

เวลาที่ บังคับใช้	เครื่องดีเซล				เครื่องยนต์แก๊สโซลีน			
	Frame Chassis Monocogue				Frame Chassis Monocogue			
	Clutch Hydraulic	Clutch Cable	Clutch Hydraulic	Clutch Cable	Clutch Hydraulic	Clutch Cable	Clutch Hydraulic	Clutch Cable
1 กรกฎาคม 2529	48.29	49.27	47.36	48.34	47.01	48.16	44.08	45.23
1 กรกฎาคม 2530	54.01	54.99	50.07	51.05	51.50	52.65	56.35	57.51
1 กรกฎาคม 2531	62.95	63.95	66.42	66.42	66.33	67.48	68.99	70.14

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม



(2) อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกเล็กได้ไม่จำกัด

รุ่นและแบบ

- รถยนต์บรรทุก และรถโดยสารอื่น ๆ

ให้โรงงานประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วน (บังคับ) ที่ผลิตได้ในประเทศรวม 7 รายการ ได้แก่ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียง และท่อไอเสีย แบริดเตอร์ แหนบดับ ยางนอกยางใน กระจกนิรภัย และดรัมเบรก และให้เลือกใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศอื่น ๆ เพิ่มเติม โดยเมื่อรวมแล้วต้องเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ดังนี้

1. รถยนต์บรรทุก และรถโดยสารแบบแชสซีส์ ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (Chassis with Engine) ใช้ชิ้นส่วนคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

2. รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารแบบแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมกระจกหน้าสำหรับรถยนต์ (Chassis with Windshield) ใช้ชิ้นส่วนคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 45

3. รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารแบบแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมห้องคนขับ (Chassis with Engine and cab.) ใช้ชิ้นส่วนคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

ข. นโยบายการส่งเสริม และสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ในประเทศ

1. คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนผลิตเครื่องยนต์แก๊สโซลีน และดีเซลสำหรับรถบรรทุก ที่มีปริมาณช่วงชักภายในกระบอกลูกไม่เกิน 2,500 ซีซี ทั้งสิ้น 4 ราย (ตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2529)

2. กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) และรถจักรยานยนต์ ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2532 เป็นต้นไป

3. สนับสนุนให้มีการใช้ชิ้นส่วนสำคัญของรถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ที่ผลิตได้ในประเทศ เช่น Side Frame, Head Lamp เป็นต้น โดยให้ใช้ทดแทนชิ้นส่วนบังคับได้

ค. นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ

1. กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศลงวันที่ 31 มกราคม 2521 และประกาศเพิ่มเติมลงวันที่ 10 มิถุนายน 2528 ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบของเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี. และรถยนต์โดยสารสำเร็จรูปที่มีขนาดตั้งแต่ 30 ที่นั่งขึ้นไป และควบคุมการนำเข้าตัวถังรถยนต์แต่ยกเว้นให้กับโรงงานประกอบรถยนต์

2. กระทรวงการคลังได้กำหนดอัตราภาษีอากรขาเข้า สำหรับรถยนต์สำเร็จรูปที่สามารถประกอบได้ในประเทศไทยในอัตราสูง ขณะเดียวกันก็กำหนดภาษีอากรขาเข้าส่วนประกอบ และอุปกรณ์นำเข้าในระดับต่ำเพื่ออำนวยความสะดวกต่ออุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ

ง. มาตรการสนับสนุนการส่งออกรถยนต์

1. กระทรวงการคลังจะให้การชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับยานยนต์ส่งออกตามสภาพความเป็นจริง โดยเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2530 คณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากรได้ออกประกาศกำหนดอัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับสินค้าประเภทที่ 87.02 เฉพาะรถยนต์นั่งตามชนิดที่กำหนดคันละ 7,489.45 บาท โดยผู้ผลิตจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศตามรายการที่กำหนด (มีจำนวน 94 ชิ้น)

2. กรมศุลกากรจะอำนวยความสะดวกในด้านการปฏิบัติพิธีศุลกากรในการส่งออกยานยนต์ โดยจัดระดับผู้ส่งออกยานยนต์เป็นผู้ส่งออกพิเศษ ทำให้ได้รับสิทธิพิเศษทางด้านพิธีการศุลกากรหลายประการ

3. กระทรวงการคลังประกาศลดภาระการค้ำประกันเงินค่าภาษีอากรของของที่นำเข้ามาผลิตยานยนต์เพื่อส่งออกจากร้อยละ 50 เหลือร้อยละ 25 ของค่าภาษีอากรของของที่นำเข้า หรือไม่เกิน 10 ล้านบาท

2.2.6 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ ปี 2533

1. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อ วันที่ 31 กรกฎาคม 2533 ให้กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. และอนุญาตให้นำรถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศ และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ร่วมกันพิจารณาโครงสร้างภาษีอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูป และขึ้นส่วน อุปกรณ์รถยนต์นั่งที่นำเข้ามาประกอบ เป็นรถยนต์ภายในประเทศให้มีอัตราที่เหมาะสม เพื่อมิให้มีการเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการและผู้นำเข้า และไม่กระทบต่อผู้บริโภค นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังมีมติให้นำรถใช้แล้วเข้า ได้เฉพาะรถบรรทุกใช้แล้วที่มีลักษณะพิเศษ เช่น รถปัมคอนกรีต ระบายน้ำ รถที่ใช้ในการเกษตรและรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วสำหรับผู้ไปปฏิบัติราชการในต่างประเทศแล้วนำติดตัวกลับมา

2. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเมื่อ วันที่ 20 สิงหาคม 2533 ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่น (Series) และแบบ (Model) ในการประกอบรถยนต์นั่งซึ่งกำหนดไว้ไม่ให้เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่จะอนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด โดยให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรี เพื่อให้นโยบายการประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับสภาวะการค้าระหว่างประเทศ และประโยชน์ที่ผู้บริโภคจะได้รับ และเพื่อให้กลไกของตลาดเป็นตัวนำในการกำหนดรุ่น (Series) หรือแบบ (Model) ของการประกอบรถยนต์นั่ง

2.2.7 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ ปี 2534-2535 และนโยบายการค้าเสรี

1. เดือน เมษายน 2534 กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร ยกเว้นรถยนต์นั่งใช้แล้วซึ่งคนไทยที่ไปอยู่ต่างประเทศแล้วกลับมา มีภูมิลำเนาในประเทศไทย หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามา มีภูมิลำเนาในประเทศไทย นำติดตัวเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว และผ่อนผันให้กับ รถยนต์นั่งใช้แล้วขนาดเกิน 2,300 ซีซี. ที่มีอายุไม่เกิน 2 รุ่นปีการผลิตผ่อนผันให้นำเข้ามาได้ไม่เกิน 2 ปี¹⁹

¹⁹ นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง สยามจดหมายเหตุ, ปีที่ 14 (15-21 เมษายน 2534), หน้า 375-376.

2. เดือน พฤษภาคม 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กโดยยกเลิกประกาศกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเดิมทั้งหมด ให้ใช้ประกาศใหม่คือ กำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก คือรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม และกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศที่เป็นบัญชีกำหนดให้ใช้ทุกรายการ หากไม่ได้ใช้รายการใดต้องนำชิ้นส่วนจากบัญชีเลือกใช้ทดแทนมาใช้แทนด้วยมูลค่าที่เหมาะสม และใกล้เคียงกัน รวมทั้งกำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1,000 ซีซี. ขึ้นไปต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศด้วย

3. เดือน ตุลาคม 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศ กำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศ ซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดมลพิษในระบบไอเสีย ซึ่งมีคุณสมบัติในการลดมลพิษตามมาตรฐาน ที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนดโดยรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,600 ซีซี. ขึ้นไปเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 และรถยนต์นั่งหมายเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,600 ซีซี. เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2536

4. ในปี 2534 รัฐได้ปรับโครงสร้างภาษีอากรรถยนต์ใหม่ดังนี้

	อากรขาเข้า	กำไรมาตรฐาน
1. รถยนต์นั่งเกิน 2,300 ซีซี. เครื่องยนต์เบนซินและดีเซล		
- นำเข้า CBU	100	26
	(300)	(80)
- นำเข้า CKD มาประกอบ	20	11
	(112)	(11)
2. รถยนต์นั่งไม่เกิน 2,300 ซีซี. เครื่องยนต์เบนซินและดีเซล		
- นำเข้า CBU	60	26
	(180)	(80)
- นำเข้า CKD มาประกอบ	20	11
	(112)	(11)

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ในวงเล็บคืออัตราเดิม

5. รัฐได้เปลี่ยนแปลงภาษีการค้ารถยนต์ในปี 2534 ดังนี้

	ภาษีการค้า ส่วนที่นำเข้า	ภาษีเมื่อขาย
1. รถยนต์นั่งเกิน 2,300 ซีซี.		
CBU	44	-
CKD	1.65	44.0
2. รถยนต์นั่งไม่เกิน 2,300 ซีซี.		
CBU	38.50	-
CKD	1.65	38.50

6. ในปี 2534 รัฐได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์ได้เสรีโดยไม่มีการจำกัด
รุ่นและแบบ เพื่อสนับสนุนนโยบายการค้าเสรี

7. ในช่วงต้นปี 2535 รัฐได้เปลี่ยนระบบการจัดเก็บภาษีการค้ามาเป็นภาษี
มูลค่าเพิ่ม ซึ่งในส่วนรถยนต์นั่งได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มด้วย และเปลี่ยนแปลงอากรขาเข้า
ของรถยนต์นั่งเพื่อให้ภาระภาษีโดยรวมคงเดิม เป็นอากรขาเข้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูปเกิน
2,400 ซีซี. อัตรา 68.5% และไม่เกิน 2,400 ซีซี. อัตรา 42²⁰

นโยบายการค้าเสรี (เกี่ยวกับรถยนต์)

นโยบายการค้าหรือการนำเข้ารถยนต์เสรี เป็นแนวความคิดริเริ่มของกระทรวง
อุตสาหกรรม ในสมัยรัฐบาล พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนรถยนต์
และราคารถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดธุรกิจการซื้อขายใบจองรถในช่วงต้นปี 2533
จนทำให้ผู้บริโภคได้รับความเดือนร้อนจึงเรียกร้องให้รัฐบาลเข้ามาแก้ไขปัญหา นอกจากนี้การดำเนิน
นโยบายดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงของแกตต์ที่ต้องการให้ประเทศสมาชิกเปิดทำการค้าโดย
เสรีมากขึ้น นโยบายนี้เริ่มเป็นจริง เมื่อคณะรัฐมนตรี (ในรัฐบาล นายอานันท์ ปันยารชุน)

²⁰ ภาษา คำรงค์ศิริ. อุตสาหกรรมรถยนต์ = แผนนโยบายบางประการในการพัฒนา.

ได้มีมติเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2534 ให้นำเข้ารถยนต์นั่งได้โดยเสรี จุดประสงค์เพื่อต้องการให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการแข่งขันมากขึ้น เพื่อผู้ผลิตในประเทศพัฒนาคุณภาพและผู้บริโภคสามารถซื้อรถยนต์ได้ในราคาถูกลง

จากนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ตั้งแต่ปี 2504 จนถึงปัจจุบัน (2536) ซึ่งนับตั้งแต่ทางการได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศตั้งแต่เมื่อปี 2504 เป็นต้นมาจนกระทั่งปัจจุบันปรากฏว่าทางการได้พยายามกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น จนกระทั่งสามารถที่จะเป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศอย่างแท้จริง มิใช่เป็นแค่เพียงอุตสาหกรรมประกอบ รถยนต์ภายในประเทศเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการทดแทนการนำเข้ารถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจึงได้รับการโอบอุ้มคุ้มครองจากรัฐอย่างมาก ด้วยการกำหนดนโยบาย และใช้มาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการให้การปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเพื่อให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ เพราะหากขาดซึ่งนโยบายและมาตรการทางกฎหมายเหล่านี้ ก็คงจะเป็นการยากที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจะสามารถดำรงอยู่ได้

ดังนั้นจึงชี้ให้เห็นได้ว่า นโยบายและมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้ส่วนใหญ่ ได้ถูกกำหนดขึ้นโดยมีเหตุผลเพื่อให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ นอกจากนี้ นโยบายและมาตรการทางกฎหมายบางส่วนเท่านั้น ซึ่งนับตั้งแต่ช่วงปี 2534 จนถึงปัจจุบัน ที่อาจถือได้ว่าเป็นความพยายามส่วนหนึ่งเพื่อที่ลดการให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศลง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะให้นโยบายและมาตรการทางกฎหมายของไทย ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์สอดคล้องกับระบบการค้าระหว่างประเทศตามระบบการค้าเสรีมากยิ่งขึ้น แต่ทั้งนี้ก็ปรากฏว่ายังคงมีนโยบายและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยที่ถูกกำหนดขึ้นและยังคงใช้อยู่ เพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับการให้ความปกป้องและคุ้มครองต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศอยู่อีกหลายประการ

2.3 ปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

2.3.1 ตลาดภายในประเทศมีจำกัด

สาเหตุประการแรกคือ รถยนต์ภายในประเทศมีราคาแพง เพราะอัตราภาษีอากรสำหรับการนำเข้าชิ้นส่วนต่าง ๆ ค่อนข้างสูง เป็นเหตุให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่าต่างประเทศ สาเหตุประการต่อมาประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม ประชากรส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจค่อนข้างต่ำ อำนาจซื้อส่วนรวมหรืออุปสงค์รวม (aggregate demand) จึงอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับประเทศอุตสาหกรรม หรือประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งหลาย นอกจากนี้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยยังเน้นเพื่อทดแทนการนำเข้าจึงเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ตลาดมีขนาดจำกัด รวมทั้งยังไม่มีตลาดต่างประเทศรองรับได้มากเท่าที่ควร²¹

อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2530 ภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศเริ่มฟื้นตัว พร้อมกับ การขยายตัวของการลงทุนจากต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ยคงอยู่ในระดับต่ำ การปรับปรุงแก้ไขระเบียบการเช่าซื้อรถยนต์ สำหรับบริษัทเงินทุนของทางการ อำนวยต่อธุรกิจการค้ารถยนต์ คือให้ลดอัตราเงินดาวน์ จากร้อยละ 30 ให้เหลือร้อยละ 25 และให้ผ่อนชำระได้เพิ่มขึ้นจาก 42 งวด เป็น 48 งวด โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2530 เป็นต้นไป ตั้งแต่ปี 2530 ยอดจำหน่ายรถยนต์ (ภายในประเทศ) จึงมีแนวโน้มสูงขึ้น

ปี 2531 ยอดการจำหน่ายรถทุกประเภทเท่ากับ 146,492 คัน เพิ่มขึ้นกว่าปี 2530 ซึ่งมียอดจำหน่าย 101,332 คัน เท่ากับร้อยละ 44.57 ในปี 2532 มียอดจำหน่าย 207,672 คัน และในปี 2533 มียอดจำหน่าย 301,589 คัน เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 41.76 และ 45.32 ตามลำดับ

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งเป็นที่นิยมของผู้ซื้อแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

- รถยนต์ใช้แล้ว จะเป็นที่นิยมในกลุ่มผู้ใช้ที่มีรายได้ปานกลางหรือค่อนข้างต่ำ ราคาการใช้แล้วจะลดลงจากราคาใช้ใหม่ ประมาณ ร้อยละ 20-30 ขึ้นอยู่กับปีที่รถผลิต

²¹ วาริณี สังข์ศรีศรี. ภาษีอากรกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย
วิทยานิพนธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 85.

- รถยนต์ใหม่ขนาด 1,800 ซีซี. ขึ้นไป เป็นรถขนาดใหญ่ และส่วนมากเป็นรถยนต์
มุ่งผู้มีรายได้สูง

รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ ความนิยมขึ้นอยู่กับภาวะการใช้งาน ราคาความคงทน
และความสวยงาม จำแนกได้ดังนี้

- รถใช้แล้ว เป็นที่ นิยมของผู้มีรายได้น้อยที่ประกอบอาชีพทางการเกษตร ลักษณะการใ
งานแบบเอนกประสงค์

- รถใหม่ ขนาด 1,200-2,500 ซีซี. เป็นรถที่ได้รับความนิยมสูงสุด เนื่องจาก
ราคาไม่แพง มีความคล่องตัวสูง ใช้งานได้เอนกประสงค์ ลูกค้ายจะเป็นผู้มีรายได้ปานกลางขึ้นไป

- รถขนาดใหญ่ 2-7 ตัน และ 7 ตันขึ้นไป เป็นรถบรรทุก 6 ล้อ และ 10 ล้อ
ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นผู้ทำธุรกิจขนาดใหญ่ในการขนส่งต่าง ๆ

รถยนต์แบ่งตามยี่ห้อออกเป็น 2 ค่ายใหญ่ ๆ คือ รถญี่ปุ่น รถยุโรปและสหรัฐอเมริกา
จากสถิติการจำหน่ายรถยนต์ปรากฏว่ารถยนต์ของญี่ปุ่นเป็นที่นิยมของตลาดเมืองไทยมากกว่าค่าย
ยุโรป รถยนต์ยี่ห้อญี่ปุ่นสามารถครองตลาดประมาณร้อยละ 90 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์
ทุกประเภท

สาเหตุที่ตลาดนิยมรถยนต์ญี่ปุ่น เนื่องจากราคาถูกกว่าโดยเปรียบเทียบ และที่สำคัญคือ
การบริการหลังการขายโดยมีอะไหล่ไว้คอยบริการอย่างเพียงพอ เมื่อรถยนต์เกิดเสีย หรือขัดข้อง
ก็สามารถหาอะไหล่มาทดแทนได้ง่าย ขายเปลี่ยนมือได้ง่าย และราคาไม่ตกมากนัก

ยี่ห้อรถยนต์ที่ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด 5 อันดับ แรกยังคงเป็นรถญี่ปุ่น เรียงตามลำดับ
คือ โตโยต้า ฮิซุชิ นิสสัน มิตซูบิชิ และมาสด้า

2.3.2 การผลิตมีขนาดเล็ก (Small Scale Production)

อันเป็นผลสืบเนื่องจากสาเหตุข้อแรก คือ เรื่องขนาดของตลาด และขนาด
การผลิตรถยนต์ในประเทศของแต่ละโรงงานจำกัด ทำให้ไม่สามารถจะผลิตในขนาดที่ประหยัด
ในทางเศรษฐกิจได้ (Economy of Scale) ขนาดการผลิตแบบต่าง ๆ ของแต่ละบริษัท ยังไม่มี

จำนวนมากพอ อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีสูง มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความก้าวหน้าอยู่เสมอ และขณะเดียวกันก็ต้องการปริมาณการผลิตที่เรียกว่า "Mass Production" จึงจะคุ้มกับการลงทุน จากการศึกษาการผลิตรถยนต์ในประเทศพัฒนาพอจะยึดถือเป็นหลักได้ว่า การลงทุนผลิตรถยนต์แบบเดี่ยวออกสู่ ตลาดได้อย่างน้อยปีละ 100,000 คัน จึงจะคุ้มทุนและสามารถดำเนินการต่อไปได้ และการผลิตในอัตราเฉลี่ยที่ทำให้ต้นทุนต่ำสุด จะต้องผลิตรถยนต์แบบใดแบบหนึ่งในปริมาณปีละ 200,000 ขึ้นไป

2.3.3 ปัญหาด้านราคา คุณภาพ มาตรฐาน อะไหล่รถยนต์

เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ราคาชิ้นส่วนประกอบต่าง ๆ ในตลาดเมืองไทยมีหลายประเภท จำแนกออกได้เป็น

- ก. ชิ้นส่วนที่สั่งตรงจากบริษัทผู้ผลิต หรือบริษัทแม่ในต่างประเทศ
- ข. ชิ้นส่วนที่สั่งจากต่างประเทศ
- ค. ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทย

ทั้ง 3 ประเภทนี้ ชิ้นส่วนที่สั่งตรงจากบริษัทผู้ผลิต หรือบริษัทแม่ในต่างประเทศ จะมีราคาถูกที่สุด เนื่องจาก บริษัทผู้ผลิต หรือบริษัทแม่ (Parent Company) ยอมให้ส่วนลดพิเศษในการนำชิ้นส่วนต่าง ๆ เหล่านี้เข้ามาประกอบเพราะบริษัทแม่ซึ่งเป็นผู้มาร่วมลงทุนในประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายจะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการมาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์น้อยมาก แต่ประโยชน์ที่บริษัทผู้ผลิตหรือบริษัทแม่จะได้รับมากที่สุดคือการขายอะไหล่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศ

การที่ขนาดการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยอยู่ในวงจำกัด ต้นทุนการผลิตจึงสูงกว่าที่ควรจะเป็น ประกอบกับในปัจจุบันการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ซึ่งมีขนาดใหญ่ทันสมัย และได้มาตรฐานมีจำนวนน้อย ดังนั้นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศที่มีคุณภาพ และได้มาตรฐานจึงมีราคาแพง

2.3.4 ปัญหาความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (Linkage Industries)

เนื่องจากแต่เดิมการไม่ให้ความร่วมมือกันอย่างจริงจังของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศไทยเป็นเหตุให้ปริมาณความต้องการชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศน้อยมาก ตลาดแคบไม่พร้อมที่จะเป็นโรงงานป้อนอะไหล่ให้แก่บริษัทประกอบรถยนต์ แนวโน้มของโรงงานผลิตชิ้นส่วนจึงมุ่งผลิตสินค้าที่มีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานเพื่อลดต้นทุนการผลิต แข่งขันกับอุปกรณ้นำเข้ามาจากต่างประเทศแทนที่จะปรับปรุงคุณภาพ

แต่ต่อมาหลังจากการที่ภาครัฐบาลได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นมาก ทั้งที่เป็นลักษณะการร่วมลงทุนกับต่างชาติและที่เป็นการลงทุนของคนไทยทั้งหมด ปัจจุบัน ประเทศไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 45-65 ของรถยนต์ทั้งคัน

2.3.5 การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU)

การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ถือได้ว่าเป็นการแย่งตลาดส่วนหนึ่งของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากได้รับความเชื่อถือในด้านคุณภาพ แม้จะมีราคาแพงกว่ารถยนต์ที่ผลิตหรือประกอบภายในประเทศเนื่องจากราคาภาษีก็ตาม แต่ในขณะเดียวกันการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปก็ก่อให้เกิดผลดีคือให้เกิดมีการแข่งขันกันภายในประเทศเพื่อให้ผู้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพการผลิต โดยผู้บริโภคจะมีโอกาสเลือกซื้อสินค้าที่มีคุณภาพ ในราคาที่เหมาะสม

2.4 โครงสร้างกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ของไทย

2.4.1 กฎหมายเกี่ยวกับภาษีรถยนต์

2.4.1.1 ภาษีนำเข้า

ก่อนปี 2505 อัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป รถแวนและปิกอัพ รถบรรทุก มีอัตราเท่ากับอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนของรถแต่ละชนิด คือ อัตราร้อยละ 60 40 และ 20 ของราคานำเข้า C.I.F. ตามลำดับ



- ปี 2505 อัตราอากรขาเข้าของ CKD นำเข้ามาประกอบรถยนต์นั่ง รถแวน และ รถปิกอัพ เป็นอัตราร้อยละ 30 20 และ 10 ของราคานำเข้า C.I.F. ตามลำดับ
- ปี 2512 ชั้นอัตราอากรขาเข้าของรถยนต์นั่ง รถแวน และรถปิกอัพ เป็นอัตราร้อยละ 80 60 และ 40 ของราคานำเข้า C.I.F. ตามลำดับ และห้ามนำเข้ารถยนต์ใช้แล้ว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจก่อน*
- ปี 2521 กระทรวงพาณิชย์ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป และเพิ่มอากรขาเข้าของ ชิ้นส่วน CKD เป็นร้อยละ 80 ของราคานำเข้า C.I.F. และอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเป็นอัตราร้อยละ 150 ของราคานำเข้า C.I.F. (เดิมน้อยละ 80)
- ปี 2524 กระทรวงการคลังเพิ่มอากรขาเข้ารถบรรทุกชนิดปิกอัพเป็นร้อยละ 80 (เดิมน้อยละ 40)
- ปี 2528
1. เพิ่มอากรขาเข้า รถบรรทุกชนิดแวน ปิกอัพและรถยนต์นั่งแบบจี๊ป เป็นร้อยละ 120 ของราคานำเข้า (เดิมน้อยละ 80)
 - CKD ของรถแวน ปิกอัพ และรถยนต์นั่งแบบจี๊ปเป็นร้อยละ 60 ของราคานำเข้า (เดิมน้อยละ 40)
 - แอสซีส์ ส่วนประกอบอุปกรณ์ของการประกอบรถดังกล่าวข้างต้น เป็นร้อยละ 20 ของราคานำเข้า (เดิมน้อยละ 10)
 - รถบรรทุกอื่น ๆ เป็นร้อยละ 50 (เดิมน้อยละ 10)
 2. อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งที่มี ปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบ ตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป โดยเก็บอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 200 ของราคานำเข้า C.I.F. (เดิมน้อยละ 150)

* ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อ เป็นกระทรวงพาณิชย์.

3. เกือบอาคารพิเศษ

- รถบรรทุกแวน ปิคอัพและจี๊ป ส่วนประกอบและอุปกรณ์เพื่อประกอบนำเข้า เสียอัตราร้อยละ 20 ของอากรขาเข้าที่ต้องเสียปกติ
- ส่วนประกอบอุปกรณ์นำเข้ามาเพื่อประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่นั่งไม่เกิน 30 คน เสียอัตราร้อยละ 40 ของอากรขาเข้าที่ต้องเสียตามปกติ
- รถยนต์นั่งที่มีความจุช่วงชักภายในกระบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ขึ้นไป เสียอัตราร้อยละ 50 ของอัตราอากรขาเข้าตามปกติ

ปี 2530

กระทรวงการคลังประกาศปรับอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่ง คือ CKD (Complete Knock Down) จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112 และ CBU (Complete Built Up) ขนาดที่มีความจุช่วงชักภายในกระบอกสูบน้อยกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร เป็นร้อยละ 150 รวมทั้งเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 20 ส่วนขนาดตั้งแต่ 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ขึ้นไป CBU เป็นร้อยละ 200 รวมทั้งเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 50

ปี 2532

กระทรวงการคลังประกาศลดอัตราอากรส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบที่นำเข้ามาประกอบเป็นแชสชีสที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง สำหรับรถบรรทุกชนิดแวนและชนิดปิคอัพลงเหลือร้อยละ 30 ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายบังคับใช้เครื่องยนต์สำหรับรถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ในประเทศของกระทรวงอุตสาหกรรม

ปี 2534

รัฐได้รับโครงสร้างภาษีอากรรถยนต์ใหม่ดังนี้

อัตราอากรขาเข้าร้อยละ

1. รถยนต์นั่งเกิน 2,300 ซีซี. เครื่องยนต์

เบนซิน และดีเซล

- | | |
|-----------------------|-------|
| - นำเข้า CBU | 100 |
| | (300) |
| - นำเข้า CKD มาประกอบ | 20 |
| | (112) |

2. รถยนต์นั่งไม่เกิน 2,300 ซีซี.

เครื่องยนต์เบนซินและดีเซล

- นำเข้า CBU	60
	(180)
- นำเข้า CKD มาประกอบ	20
	(112)

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ในวงเล็บคืออัตราเดิม

ปี 2535 รัฐได้เปลี่ยนการจัดเก็บภาษีการค้ามาเป็นภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งในส่วนของรถยนต์นั่งก็ได้มีการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตเพิ่มด้วย และเปลี่ยนแปลงอากรขาเข้าของรถยนต์นั่งเพื่อให้อัตราภาษีโดยรวมคงเดิมเป็นอากรขาเข้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูปเกิน 2,400 ซีซี. อัตรา 68.5% และไม่เกิน 2,400 ซีซี. อัตรา 42%

2.4.1.2 ภาษีการค้า

โดยปกติอัตราภาษีการค้าของสินค้าในประเทศหรือนำเข้าจากต่างประเทศ จะมีอัตราภาษีการค้าเท่ากัน แต่สำหรับรถยนต์สำเร็จรูปที่ประกอบในประเทศ (CKD) นั้นผิดจากสินค้าอื่น คืออัตราภาษีการค้า ที่ประกอบในประเทศจะมีอัตราต่ำกว่ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (ก่อนปี 2521 อัตราภาษีการค้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) นำเข้าจะเท่ากับอัตราภาษีรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศคือ ร้อยละ 30 รวมภาษีเทศบาลอีกร้อยละ 10 ของอัตราภาษีการค้าที่ต้องเสีย รวมเป็นร้อยละ 33)

ปี 2521 กระทรวงการคลังได้ประกาศเพิ่มอัตราภาษีการค้า รถยนต์สำเร็จรูป CBU ที่นำเข้าจากต่างประเทศจากเดิมร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 ทำให้อัตราภาษีการค้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปนำเข้าสูงกว่าที่ประกอบในประเทศร้อยละ 10 แต่ รถแวนและบิกอัพ รถบรรทุกสำเร็จรูป (CBU) นำเข้ากับที่ประกอบในประเทศ จะเท่ากันคือ ร้อยละ 7 เพิ่มเป็นร้อยละ 9 ส่วนอัตราภาษีการค้าของ CKD เท่ากับร้อยละ 1.5 ตลอดมา

วันที่ 21 มกราคม 2529 มีการปรับโครงสร้างภาษีการค้าสำหรับรถยนต์
ดีเซล (ยกเว้นที่ใช้กับเรือประมง) จากร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 9 และเพิ่มภาษีการค้า
รถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ผลิตในประเทศ และใช้เครื่องยนต์ดีเซล
จากเดิมร้อยละ 30 เพิ่มเป็นร้อยละ 40 ส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ให้เก็บเพิ่มจากร้อยละ 40
เป็นร้อยละ 50 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2529 เป็นต้นไป

ปี 2534 รัฐได้เปลี่ยนแปลงภาษีการค้าดังนี้

	ภาษีการค้า ส่วนที่นำเข้า	ภาษีเมือขาย
1. รถยนต์นั่งเกิน 2,300 ซีซี.		
CBU	44	-
CKD	1.65	44.0
2. รถยนต์นั่งไม่เกิน 2,300 ซีซี.		
CBU	38.50	-
CKD	1.65	38.50

ปี 2535 รัฐบาลได้นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มเข้ามาใช้มีผลให้ภาวะภาษีลดลงเล็กน้อย
เท่านั้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อัตราอาการและภาวะการค้ำรถยนต์

		รถยนต์บรรทุก		รถยนต์บรรทุกเล็ก (บิกอัพ)		รถยนต์นั่ง CBU (>2,300CC)		รถยนต์นั่ง CKD (>2,300CC)	
		อาการ	ภาวะ	อาการ	ภาวะ	อาการ	ภาวะ	อาการ	ภาวะ
		ขาเข้า	การค้ำ	ขาเข้า	การค้ำ	ขาเข้า	การค้ำ	ขาเข้า	การค้ำ
ก่อน	2505	20	7	40	7	60	30	-	-
	2505	10	7	20	7	30	30	-	-
	2512	40	7	60	7	80	30	80	30
	2521	40	7	60	7	150	40	80	30
	2524	40	7	80	7	150	40	112	30
	2527	40	9	80	9	150	40	112	30
	2528	50	9	120	9	200	40	112	30
	2530	50	9	120	9	300	40	112	30

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ และกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์
แห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.4.1.3 ภาษี สรรพสามิต

รัฐบาลเปลี่ยนมา จัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์แทนภาษี การค้าเมื่อต้นปี 2535 โดยเก็บจากรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี. ในอัตราร้อยละ 32.5 รถยนต์นั่งขนาดเกินกว่า 2,400 ซีซี. ในอัตราร้อยละ 38 สำหรับรถบีคัพ CKD ไม่มีภาษีสรรพสามิต และภาษีเทศบาล

2.4.1.5 ภาษีมูลค่าเพิ่ม

รัฐบาลนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทนระบบการค้า โดยสินค้า ประเภทรถยนต์มีอัตรากำหนดมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เช่นเดียวกับสินค้าประเภทอื่น ๆ

2.4.1.5 ภาษีเทศบาล (ท้องถิ่น)

รัฐบาลจัดเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต ทั้งประเภท CBU และ CKD โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2535 พร้อมกับการนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้

2.4.2 กฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์

ปี 2521 กระทรวงพาณิชย์ได้ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาด เครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี. รถยนต์โดยสารสำเร็จรูปขนาดตั้งแต่ 30 ที่นั่งขึ้นไป

ปี 2527 กระทรวงพาณิชย์ประกาศในการนำเข้ตัวถังหรือแค็ปรถยนต์ ไม่ว่าจะนำเข้โดยสมบูรณ์หรือบางส่วน เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้ ยกเว้นโรงงาน ประกอบรถยนต์ที่ได้รับอนุญาต ประกอบรถยนต์จากกระทรวงอุตสาหกรรม

ปี 2534 ให้มีการนำรถยนต์เข้โดยเสรีโดยไม่มีกำกักรุ่นและแบบ

2.4.3 กฎหมายเกี่ยวกับการผลิตรถยนต์

ปี 2503 รัฐบาลสมัยนั้นมีนโยบายที่จะส่งเสริมให้อุตสาหกรรมในประเทศ เพื่อผลิตสินค้าทดแทนการนำเข้ จึงได้ตรา พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการ อุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 ตามกฎหมายนี้ รัฐได้ประกาศประเภทอุตสาหกรรมที่อยู่ในข่าย ได้รับการส่งเสริมการลงทุน รวม 123 ประเภท อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อยู่ในข่ายได้ รับการส่งเสริมด้วย โดยอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมจะได้รับสิทธิประโยชน์ตาม พ.ร.บ.

ส่งเสริมการลงทุนในด้านต่าง ๆ ในส่วนอุตสาหกรรมรถยนต์ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะได้รับลดหย่อนอากรขาเข้า และภาษีการค้าลงกึ่งหนึ่งสำหรับวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่จำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศเพื่อนำมาประกอบในโรงงานในระยะเวลา 5 ปีแรก

ปี 2505 มีการปรับปรุงแก้ไขการให้สิทธิประโยชน์ และวิธปฏิบัติในการให้การส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งมีการจัดลำดับความสำคัญของกิจการอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมออกเป็น 3 ประเภท ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ถูกจัดอยู่ในประเภท ข. สิทธิประโยชน์ที่ได้รับคือการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ส่วนประกอบ อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้จำเป็น สำหรับโรงงานสำเร็จรูปและอุปกรณ์การก่อสร้างโรงงาน

ปี 2508 รัฐได้ประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องยนต์ เครื่องจักร โดยกำหนดขนาดการลงทุนไว้ไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาท

ปี 2512 กรมศุลกากรได้ประกาศให้ยาง แปะตเตอร์ รม่อน้ำและแหวนดับรวม 4 รายการซึ่งสามารถผลิตได้ภายในประเทศแล้ว ไม่นับรวมอยู่ใน CKD ที่ได้รับสิทธิในด้านอากรขาเข้าอัตราลดพิเศษเพื่อส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วน 4 รายการนี้จากที่ผลิตภายในประเทศแทนการนำเข้า

ปี 2514 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกประกาศ (19 กรกฎาคม 2514) จำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ โดยรถยนต์นั่งให้ผลิตได้โรงงานละไม่เกิน 3 แบบ เฉพาะแบบที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,000 ซีซี. ให้ผลิตได้ไม่เกิน 1 แบบ ส่วนรถยนต์บรรทุกและรถโดยสารให้ผลิตได้โรงงานละไม่เกิน 5 แบบ นอกจากนี้ได้กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content : LC) สำหรับรถยนต์นั่งในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบข้างต้น ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 แต่ประกาศฉบับนี้ได้ถูกยกเลิกไปเมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2515 เนื่องจากการจำกัดแบบทำให้โรงงานที่มีแบบการประกอบอยู่มากและลงทุนไปแล้วได้รับผลเสียหาย ประกาศฉบับใหม่จึงไม่มีการจำกัดแบบการประกอบ แต่ยังคงให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป

ปี 2516 กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภท Chassis with engine ใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป

ปี 2517 กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภท Chassis with windshild ใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป

ปี 2518 กำหนดสูตรการคำนวณการใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศโดยใช้ราคา C.I.F. และภาษีอากรเป็นฐานในการคำนวณ แต่วิธีนี้มีข้อบกพร่องคืออัตราส่วนการใช้ขึ้นส่วนในประเทศจะเปลี่ยนแปลงไปตามราคาขึ้นส่วนและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นในเดือนสิงหาคม 2521 กระทรวงอุตสาหกรรมจึงประกาศยกเลิกสูตรนี้ และเปลี่ยนเป็นการคำนวณมูลค่าร้อยละให้แก่ละชิ้นส่วนของรถยนต์มีค่าตายตัวเป็นตารางมาตรฐาน ซึ่งทำให้ผู้ผลิตขึ้นส่วนและผู้ประกอบรถยนต์สะดวกในการวางแผนการใช้ขึ้นส่วนล่วงหน้าได้

ปี 2521 ประกาศเพิ่มการใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยให้เพิ่มเป็นร้อยละ 35 ภายใน 2 ปีแรก แต่ต่อไปให้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี จนครบภายในเดือนสิงหาคม 2526

ปี 2522 ประกาศยกเลิกสูตรการควบคุมมูลค่าร้อยละของการใช้ขึ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์บรรทุกและรถโดยสาร เปลี่ยนมาใช้ตารางมาตรฐานมูลค่าร้อยละของขึ้นส่วนเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง ให้ใช้ขึ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อ ปี จนถึงเกณฑ์กำหนดในแต่ละประเภท ดังนี้

Chassis with cab เพิ่มจากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50

Chassis with windshild เพิ่มจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 45

Chassis with engine เพิ่มจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 40

นโยบายการบังคับใช้ขึ้นส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศ ตามประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรมนี้ ไม่บังคับใช้ในกรณีที่เป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศในเดือนธันวาคม 2522 อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ใน ส่วนที่จะประกอบส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ไม่ต้องใช้ขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ แต่ให้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นเหมาะสม

ปี 2523 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้กำหนดหลักเกณฑ์ การประกอบรถยนต์ประเภทแวน และจี๊ป และประกาศกำหนดชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์ บรรทุก รวม 7 รายการ โดยรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 3.5 ตันขึ้นไปต้องใช้ ส่วนประกอบในประเทศคือ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียง และท่อไอเสีย แบริดเตอร์ี แหนบตีพหน้า และหลัง ยางนอกและยางใน กระจกนิรภัย ตรีเมอร์หน้าและหลัง

ปี 2525 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมตามแผน พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ซึ่งกำหนดให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรม ที่ต้องปรับโครงสร้าง เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น คณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ เห็นควรให้ระงับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่งไว้เพียงร้อยละ 45 เนื่องจากถ้าหากบังคับไว้สูงจะทำให้ต้นทุนการผลิตสูง เนื่องจากรถยนต์ที่ประกอบในประเทศมีหลายยี่ห้อ หลายรุ่น หลายแบบการผลิตชิ้นส่วนจะไม่เกิดการ ประหยัดจากการผลิต ราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสูงกว่าราคานำเข้ามาก เพราะผลิตจำนวน น้อยในแต่ละรุ่นแต่ละแบบ

ปี 2528 กระทรวงอุตสาหกรรม ประกาศหยุดการใช้ชิ้นส่วนภายใน ประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 และส่วนที่เกินร้อยละ 45 จะกำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับ ต่อไป นอกจากนี้ยังกำหนดให้โรงงานที่ประกอบรถยนต์นั่งแบบ/ชนิดใดอยู่แล้วจะเพิ่ม แบบ/ชนิดอีก ไม่ได้ และจะไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้ขยายโรงงานได้

ปี 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดให้โรงงานที่ได้รับ อนุญาตให้ประกอบรถยนต์นั่งในประเทศ ประกอบรถยนต์นั่งได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น แต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แบบหนึ่งให้มีตัวถังได้แบบเดียวและมีเครื่องยนต์ได้ขนาด เดียวแต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด และหากโรงงานไม่ได้ทำการประกอบรถยนต์นั่งรุ่นที่ ได้รับอนุมัติ ในปีหนึ่งปีใดก็จะถูกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นนั้น และไม่อนุญาตให้นำเอา รุ่นอื่นมาสวมสิทธิแทน โดยเริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 เป็นต้นไป

ต่อมาในปีหลายปี 2527 มีการนำนโยบายกำหนดการใช้ Local Content สำหรับรถยนต์มาใช้อีก โดยประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม (21 ธันวาคม 2527) กำหนด การใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- รถยนต์นั่ง เพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศจากร้อยละ 45 เป็นร้อยละ 50 60 และ 70 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด ตามรายการชิ้นส่วนบังคับที่กำหนดไว้ตามบัญชีเก่าหรือเป็น 67,109 และ 165 ขึ้น ในปี 2529 2530 และ 2531 ตามลำดับ ทั้งนี้หากมีรายการชิ้นส่วนใดที่ปรากฏอยู่ในบัญชีที่กำหนดไว้ข้างต้น แต่ยังไม่ถึงกำหนดเวลาบังคับใช้ก็ให้ใช้รายการนั้นต่อไปเช่นเดิม และผ่อนผันให้นำไปทดแทนรายการที่มีมูลค่าใกล้เคียงกันได้ตาม ความเหมาะสม

- รถที่ใช้เพื่อ กำหนดให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนสำหรับรถบรรทุกขนาดเล็กหรือ
การพาณิชย์ ปิคอัพก่อน โดยกำหนดให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนเป็นร้อยละ 49
55 และ 65 ของการใช้ชิ้นส่วนประกอบทั้งหมด ตั้งแต่วันที่
1 กรกฎาคม 2529 2530 และ 2531 ตามลำดับ ทั้งนี้
กำหนดให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ซึ่งมีน้ำหนักกร
รวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight) ไม่เกิน
3,000 กิโลกรัม และมีความยาวช่วงล้อ (Wheel Base)
ไม่เกิน 3 เมตร ใช้ Local Content ตามรายการบังคับ
ที่กำหนดไว้ โดยมีผลใช้บังคับเป็นระยะ ๆ ตั้งแต่ วันที่ 1
กรกฎาคม 2529 วันที่ 1 กรกฎาคม 2530 และวันที่ 1
กรกฎาคม 2531 เป็นต้นไป
ส่วนรถบรรทุกและรถโดยสารอื่น ๆ กำหนด Local Content
ไว้ในอัตราร้อยละ 40-50 ของมูลค่าส่วนประกอบ ทั้งหมดตั้ง
แต่วันที่ 1 มกราคม 2528 เป็นต้นไป

ปี 2528 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศชิ้นส่วนบังคับใช้ประกอบ
รถยนต์บรรทุกปิคอัพ (Wheel Base ไม่เกิน 3 เมตร และ GVW ไม่เกิน 3,000 กก.)
ไว้ดังนี้



(1) กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเป็นรายการบังคับเพิ่มขึ้นเป็นระยะในปี 2529-2531

คิดเป็นมูลค่าร้อยละได้โดยประมาณดังนี้

กำหนดเวลา เริ่มบังคับใช้	Pick-Up Diesel				Pick-Up Gasoline			
	Frame Chassis Monocogue				Frame Chassis Monocogue			
	Clutch Hydraulic	Clutch Cable	Clutch Hydraulic	Clutch Cable	Clutch Hydraulic	Clutch Cable	Clutch Hydraulic	Clutch Cable
กรกฎาคม 2529	48.29%	49.27%	47.36%	48.35%	47.10%	44.08%	44.08%	45.23%
กรกฎาคม 2530	54.01%	55.99%	50.01%	51.05%	51.50%	52.65%	56.35%	57.51%
กรกฎาคม 2531	62.95%	63.93%	65.44%	66.42%	66.33%	67.48%	68.99%	70.14%

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- (2) ไม่จำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model) ของรถยนต์ประเภทนี้
- (3) อนุญาตให้ตั้งและขยายโรงงานได้

รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารอื่น ๆ

(1) บังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศรวม 7 รายการ คือ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับ ยางนอกยางใน กระจกนิรภัย และ เบรคครั้ม และให้เลือกใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศอื่น ๆ เพิ่มเติมโดยเมื่อรวมชิ้นส่วนบังคับใช้แล้ว จะต้องเป็นไปตามเกณฑ์กำหนดดังนี้

- นำเข้าในลักษณะ Chassis with engine ใช้ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40
- นำเข้าในลักษณะ Chassis with engine and windshield ใช้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 45
- นำเข้าในลักษณะ Chassis with engine and cab ใช้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

- (2) ไม่จำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model) ของรถยนต์ประเภทนี้
- (3) อนุญาตให้ขยายโรงงานได้

ปี 2528 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศอนุญาต ให้มีการย้ายการประกอบรถยนต์นั่งและประกอบรถยนต์นั่งรุ่นเดียวกันต่างโรงงานได้ เพื่อให้มีการใช้ เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่มีอยู่ให้ได้ประโยชน์เต็มที่โดยไม่จำเป็นต้องลงทุนเพิ่มเติม

ปี 2529 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกประกาศ เปลี่ยนแปลงกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ของรถยนต์นั่งดังนี้

- (1) กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ต้องใช้ ชิ้นส่วนตามบัญชี ก. ทุกรายการ (มี 28 รายการ มูลค่าร้อยละ 27.07) และเลือกใช้ ชิ้นส่วนตามบัญชี ข. เพิ่มเติม โดยมูลค่าของชิ้นส่วนที่ใช้ทั้งสองบัญชีรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่า ร้อยละ 54

(2) ห้ามเพิ่มรุ่น (Series) ในแต่ละโรงงาน ยกเว้นได้รับอนุญาตให้ย้ายรุ่นรถหรืออนุญาตให้ประกอบได้มากกว่า 1 แห่ง และในแต่ละรุ่นจำกัดให้ประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ โดยพิจารณาจากตัวถังขนาดเครื่องยนต์ และเกียร์

(3) ห้ามตั้งโรงงานขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้ขยายกำลังการผลิตได้

(4) รถรุ่นใดถ้าไม่มีการประกอบปีที่ผ่านมาจะถูกยกเลิกสิทธิการประกอบ
ไป²²

ปี 2532 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ออกประกาศกำหนดให้รถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ที่ประกอบในประเทศใช้เครื่องยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่ผลิตในประเทศทั้งที่เป็นเครื่องยนต์ดีเซล และแก๊สโซลีน ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532 ยกเว้นรถยนต์ปิคอัพที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 1,350 ลูกบาศก์เซนติเมตร ซึ่งต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมเห็นว่าการกำหนดขนาดเครื่องยนต์นั้นเป็นการปิดกั้นด้านเทคโนโลยีและประสิทธิภาพของรถยนต์ จึงได้กำหนดให้เฉพาะรถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ที่ประกอบในประเทศใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศเท่านั้น

ยกเลิกประกาศในเดือนมีนาคม 2526, สิงหาคม 2527 และธันวาคม 2527 และออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมใหม่แทนสาระสำคัญของประกาศคือ จะไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานได้ รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศที่กำหนดบังคับใช้ในบัญชี ก. และเลือกการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ จากบัญชี ข. เพิ่มเติม เมื่อรวมกันแล้วต้องมีมูลค่าร้อยละไม่น้อยกว่า 54.00 และจะอนุญาตให้มีการประกอบรถยนต์นั่งเพื่อจำหน่ายในประเทศได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แบบหนึ่งให้มีตัวถังได้แบบเดียวและให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียวแต่จะอนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด

²² "อุตสาหกรรมรถยนต์". หน่วยวิจัยอุตสาหกรรม ฝ่ายวิจัย และวางแผน บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กันยายน 2529), หน้า 54-59.

ปี 2532 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ประกาศกเว้นการบังคับให้ใช้ตรัมเบอร์หน้าและหลังที่ผลิตในประเทศในการประกอบรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 3.4 ตัน ขึ้นไปเป็นการชั่วคราวจนถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2534 เพื่อแก้ไขปัญหาของการประกอบรถยนต์บรรทุกที่มีความต้องการใช้ในประเทศเพิ่มสูงขึ้น จนทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศไม่สามารถขยายกำลังการผลิตชิ้นส่วนให้เพียงพอกับการประกอบรถยนต์บรรทุกได้

ปี 2533 ในเดือนสิงหาคม กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง (เพิ่มเติม) โดยให้ยกเลิกการจำกัดรุ่นในการประกอบรถยนต์นั่งที่กำหนดไว้ไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรีไม่จำกัดรุ่น (Series) เพื่อให้กลไกการตลาดเป็นตัวนำในการกำหนดรุ่น (Series) หรือแบบ (Model) เพื่อให้นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับกับสภาพเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศโดยคำนึงถึงประโยชน์ที่ผู้บริโภคสมควรได้รับ

ปี 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดให้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศ ซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีนให้ใช้เครื่องยนต์ที่มีระบบการรวมไอเสียเข้ามาในห้องสันดาป และมีระบบการปรับการควบคุมการป้อน หรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่เครื่องยนต์โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทำงาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นไป และให้ติดตั้งอุปกรณ์จัดมลพิษในระบบไอเสียที่ระบายออกโดยใช้สารเคมี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2536 เป็นต้นไป

เดือนเมษายน 2534 กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่ง และห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร ยกเว้นรถยนต์นั่งใช้แล้วซึ่งคนไทยไปอยู่ต่างประเทศแล้วกลับมา มีภูมิลำเนาในประเทศไทยหรือชาวต่างประเทศที่เข้ามา มีภูมิลำเนาในประเทศไทยนำติดตัวเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว และผ่อนผันให้กับรถยนต์นั่งใช้แล้วขนาดเกิน 2,300 ซีซี. ที่มีอายุไม่เกิน 2 รุ่นปีการผลิต ผ่อนผันให้นำเข้ามาได้ไม่เกิน 2 ปี

เดือนสิงหาคม 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก โดยยกเลิกประกาศกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเดิมทั้งหมดให้ใช้ประกาศใหม่คือ กำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก คือ รถยนต์บรรทุก

ที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม และกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศที่เป็นบัญชีกำหนดให้ใช้ทุกรายการ หากไม่ได้ใช้รายการใดต้องนำชิ้นส่วนจากบัญชีเลือกใช้ทดแทนมาใช้แทนด้วยมูลค่าที่เหมาะสมและใกล้เคียงกัน รวมทั้งกำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ ขนาดตั้งแต่ 1,000 ซีซี. ขึ้นไปต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศด้วย

เดือนตุลาคม 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ยกเลิกประกาศที่กำหนดให้รถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีนต้องใช้เครื่องยนต์ที่มีระบบการรวมไอเสียเข้ามาในห้องสันดาบ และมีระบบอิเล็กทรอนิกส์การควบคุมการทำงานซึ่งได้ออกประกาศในเดือนกุมภาพันธ์ 2534 นั้น ให้เหลือแต่การกำหนดให้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีนต้องติดตั้งอุปกรณ์ ขจัดมลพิษในระบบไอเสีย ซึ่งมีคุณสมบัติในการลดมลพิษในระบบไอเสีย ซึ่งมีคุณสมบัติในการลดมลพิษตามมาตรฐานที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนด รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,600 ซีซี. ขึ้นไป เริ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 และขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,600 ซีซี. เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2536

ปี 2535 เดือนมีนาคม กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศ ให้รถยนต์นั่งที่ได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ขจัดมลพิษในระบบไอเสียแล้ว ต้องมีหัวรับน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเติมน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง น้อยกว่า 24.50 มม. หรือ 15/16 นิ้ว เพื่อมิให้หัวจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดมีสารตะกั่วของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าได้ และให้ติดข้อความให้ชัดเจนว่า "ใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว" หรือติดสัญลักษณ์ที่แสดงว่าใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วเท่านั้น บริเวณเหนือช่องเติมน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งระบุในเอกสารคู่มือประจำรถยนต์ให้ชัดเจนว่าใช้เฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิงไร้สารตะกั่วเท่านั้น

ในด้านกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการผลิตและการประกอบรถยนต์ ปัจจุบันยังไม่สามารถกำหนดมาตรฐานรถยนต์ได้ เพราะรถยนต์มีหลายแบบมากขนาดชิ้นส่วนต่าง ๆ ก็มีเป็นจำนวนมาก จึงมีกำหนดไว้เป็นกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ซึ่งสัมพันธ์กับคุณภาพของชิ้นส่วนอุปกรณ์ ส่วนในประเทศพัฒนาแล้วได้กำหนดมาตรฐานของชิ้นส่วนรถยนต์ในด้านการใช้งาน สำหรับประเทศไทยอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นเพียงการประกอบชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศกับชิ้นส่วนในประเทศอีกส่วนหนึ่ง การกำหนด

มาตรฐานชิ้นส่วนต่าง ๆ จึงอาศัยมาตรฐานของรถต่างประเทศเป็นหลักประกอบกับพิจารณา มาตรฐานของบริษัทผู้ประกอบด้วย มาตรฐานรถยนต์ที่ประกาศใช้แล้ว มีจำนวนกว่า 29 ฉบับ แบ่งเป็นมาตรฐานบังคับและมาตรฐานไม่บังคับอยู่ระหว่างดำเนินการอีกประมาณ 63 ฉบับ ซึ่งสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจะเป็นผู้ควบคุมดูแลมาตรฐานชิ้นส่วนประกอบใน ประเทศไทยให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด²³

2.5 ความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ

ในกรณีที่อุตสาหกรรมรถยนต์ตั้งขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาก็คงจะมีผลสำคัญต่อระบบ เศรษฐกิจของประเทศนั้นซึ่งพอจะแยกผลดีและผลเสียได้คือ

2.5.1 ผลทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ

อุตสาหกรรมรถยนต์ที่ตั้งขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา ที่มีระบบเศรษฐกิจแบบ เสรีนิยมทั้งหลาย มักจะมีการลงทุนและประกอบการโดยเอกชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อประกอบ การหาผลกำไร หรือมีจุดมุ่งหมายทางการแสวงหาผลกำไร (Profit motivation) เป็นสำคัญ จึงจัดได้ว่ามีส่วนในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นประโยชน์ เพราะในการตั้งโรงงาน นั้นจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ สถานที่ที่ตั้งตลอดจนความสะดวกสบายในการจัดตั้ง ภาวะการตลาด การขนส่ง ฯลฯ ซึ่งพิจารณาจากสิ่งแวดล้อมในประเทศนั้น ๆ เป็นต้น อุตสาหกรรมดังกล่าวจึง ช่วยให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ในกรณีที่มีการสำรวจ ทรัพยากรธรรมชาติอาจจะช่วยให้ผลเกี่ยวเนื่องไปยังอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่ควรจัดตั้งขึ้น เช่น ในกรณีที่ค้นพบแร่ธาตุในดิน เช่น เหล็ก ก็อาจจะทำให้มีอุตสาหกรรมเหล็กขึ้นสนองความต้องการ ของอุตสาหกรรมรถยนต์นี้ และอุตสาหกรรมอื่น ๆ ด้วย

2.5.2 ผลทางการเปลี่ยนแปลงเทคนิคการเพิ่มประสิทธิภาพของอุตสาหกรรม

เมื่อมีอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้น มักจะมีการสะสมทุนเพิ่มขึ้น เพราะมี เครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มขึ้น มีผลให้ทุนของประเทศเพิ่มขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น

²³ อาษา ดำรงศิริ. อุตสาหกรรมรถยนต์ = แนวโน้มนโยบายบางประการใน การพัฒนา สำนักเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม, กรก้าาคม 2535. หน้า 3-1.

ยังมีผลเกี่ยวเนื่องไปสู่อุตสาหกรรมอื่น ๆ ภายในประเทศอีกด้วย ทำให้เกิดการขยายตัวของการลงทุนในประเทศ ซึ่งเป็นการเร่งให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น ผลผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้น เร่งให้มีการออมมากขึ้น การลงทุนขยายตัวเพิ่มขึ้น

2.5.3 ผลทางด้านรายได้ประชาชาติ (National Income)

รายได้ประชาชาติคือ รายได้รวมสุทธิซึ่งเป็นผลตอบแทนแก่ปัจจัยการผลิตที่ใช้ในการผลิตสินค้าและบริการของประเทศในระยะเวลาขณะใดขณะหนึ่งในการพิจารณาจัดรายได้ประชาชาติ พิจารณาได้จากรายได้ของปัจจัยการผลิตทั้งระบบ

ในการพิจารณาเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ ผลที่เกิดขึ้นต่อรายได้ประชาชาติ อาจแสดงให้เห็นได้น้อยมาก ทั้งนี้เพราะรายได้ของบุคคลที่ทำงานในอุตสาหกรรมชนิดนี้ ถึงจะมีจำนวนมากในรายได้ทั้งหมดของบุคคลทุกแขนง แต่การกระจายรายได้ไปสู่คนงานและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชนิดนี้เป็นไปตามหน้าที่และความสามารถเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะมีผลต่ออุตสาหกรรมตลอดไปจนถึงการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ ถ้าพิจารณาจากมูลค่าผลิตภัณฑ์จะมีผลสำคัญมาก เพราะรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศนี้จะทำให้มูลค่าของผลิตภัณฑ์ในประเทศเพิ่มมากขึ้น จะเป็นการช่วยประหยัดการนำเข้า และสงวนเงินตราต่างประเทศได้อีกด้วย และเมื่อมีการขยายตัวของอุตสาหกรรมจนสามารถผลิตออกจำหน่ายในต่างประเทศได้ก็จะเป็นการเพิ่มรายได้ประชาชาติของประเทศได้อีกกรณีหนึ่ง ซึ่งนับว่าเป็นแผนงานระยะยาวที่ควรจะทำ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย