

บทที่ 4

สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของ
อาเซียน ผลการดำเนินงานและปัญหาการดำเนินการของโครงการ BBC

ในบทนี้ผู้เขียนจะกล่าวถึงสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจของโครงการ BBC ของอาเซียนที่ทำขึ้น ณ เมืองพัทธา ประเทศไทย เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2531 (ค.ศ. 1988) ซึ่งสมาชิกอาเซียน 6 ประเทศได้ร่วมกันลงนามในบันทึกความเข้าใจดังกล่าว (ยกเว้นประเทศเวียดนามในขณะนั้นยังไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียน) ผลการดำเนินงานตามโครงการ BBC รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินการของโครงการ BBC ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวถึงรายละเอียดแต่ละหัวข้อต่อไป

4.1 สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียน

4.1.1 ความหมายของโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ให้ความหมายของคำว่า โครงการ BBC หมายถึง การจัดหาหมุ่ของชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์โดยบริษัทเจ้าของยี่ห้อและบริษัทผู้เข้าร่วมผลิตอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบรถยนต์เฉพาะยี่ห้อ ซึ่งชิ้นส่วนและส่วนประกอบนั้น ๆ จะจงใช้กับรถยนต์เฉพาะแบบที่มีการซื้อขายและใช้กัน¹ หมายความว่า บริษัทเจ้าของยี่ห้อและบริษัทผู้เข้าร่วมผลิตอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบรถยนต์เฉพาะยี่ห้อหรือบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ยี่ห้อใดยี่ห้อหนึ่ง จะเป็นผู้ร่วมกันกำหนดหรือระบุชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่จะนำมาแลกเปลี่ยนหรือซื้อขายกันภายใต้โครงการ BBC และต้องเป็นการแลกเปลี่ยนซื้อขายกันเฉพาะยี่ห้อและรุ่นเดียวกันเท่านั้น ยกตัวอย่างเช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นบริษัทแม่และเจ้าของยี่ห้อรถยนต์โตโยต้า บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และบริษัท โตโยต้า มาเลเซีย เป็นบริษัทลูกที่ประกอบรถยนต์ในประเทศอาเซียนภายใต้เครื่องหมายการค้าโตโยต้า หากบริษัททั้งสองจะแลกเปลี่ยนซื้อขายชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ยี่ห้อโตโยต้ารุ่นและแบบใด บริษัทแม่ในประเทศญี่ปุ่นและบริษัทลูกทั้งสองต้องมีการกำหนดและตกลงร่วมกัน บริษัทลูกทั้งสองจะทำการแลกเปลี่ยนซื้อขายกันภายใต้โครงการ BBC โดยผลการไม่ได้ นอกจากนี้ การแลกเปลี่ยนซื้อขายชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ต้องเป็นกระทำการเฉพาะระหว่างยี่ห้อและรุ่นเดียวกันเท่านั้น เช่น บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย

¹ ตอนที่ 1 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

จำกัด ชื่อเกียร์ (Steering Gear) จากบริษัท โตโยต้า มาเลเซีย ต้องเป็นเกียร์ของรถยนต์โตโยต้ารุ่น (series) เดียวกันที่มีการประกอบเป็นรถยนต์ภายในของประเทศทั้งสองเท่านั้น จึงจะเป็นการแลกเปลี่ยนซื้อขายภายใต้โครงการ BBC โครงการ BBC เป็นการดำเนินการเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้น ไม่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมสาขาอื่น ๆ

4.1.2 ผู้มีสิทธิที่จะเข้าร่วมโครงการ BBC

ผู้มีสิทธิเข้าร่วมโครงการ BBC ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ประเทศที่จะเข้าร่วมโครงการ BBC (Participating Country) ได้ ต้องเป็นประเทศสมาชิกอาเซียน และได้ตกลงเข้าร่วมโครงการ BBC เฉพาะแต่ละชุด (BBC Scheme) ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ แก่ผลิตภัณฑ์ BBC ตามที่บันทึกความเข้าใจได้ระบุไว้ โดยประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุดจะมีสมาชิกอาเซียนตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปเข้าร่วมด้วย² หมายความว่า โครงการ BBC แต่ละชุด ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องเข้าร่วมอย่างน้อย 2 ประเทศ ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดใด จะไม่มีสิทธิหรือได้สิทธิประโยชน์ใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดแรก (First BBC Scheme) คือ ประเทศมาเลเซีย ฟิลิปปินส์และไทย³

ตามที่กล่าวมาแล้วว่า โครงการ BBC เป็นการเปิดโอกาสให้เอกชนได้เข้าร่วมในโครงการและต้องเป็นเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้น ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้กำหนดบริษัทเอกชนที่จะเข้าร่วมและมีสิทธิดำเนินการตามโครงการ BBC ได้ คือ

1). บริษัทเจ้าของยี่ห้อ (Brand Owner (BO))* ตามบันทึกความเข้าใจว่าโครงการ BBC หมายถึง บริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์ชนิดนั้น ๆ (Original Equipment Manufacturer - OEM) ซึ่งได้รับสิทธิให้เป็นบริษัทเจ้าของหรือบริษัทที่ร่วมเป็นเจ้าของยี่ห้อรถที่จดทะเบียนไว้และเป็นเจ้าของสิทธิในการออกแบบเพื่อผลิตผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป (รถยนต์) อุปกรณ์ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ยี่ห้อและแบบนั้น ๆ⁴ ขอยกตัวอย่างเช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศญี่ปุ่น เป็นเจ้าของยี่ห้อและเป็นผู้ออกแบบรถยนต์ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ทั้งหมด จึงถือว่าเป็นบริษัท BO ตามความหมายของบันทึกความเข้าใจนี้

² ตอนที่ 2 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

³ ตอนที่ 11 จ) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

* ต่อไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “บริษัท BO”

⁴ ตอนที่ 3 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

2) บริษัทผู้เข้าร่วมผลิตอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบรถยนต์ยี่ห้ออื่น ๆ (Brand-Related Original Equipment Manufacturer (BR-OEM))* ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC หมายถึง บริษัทผู้ผลิตหรือประกอบในประเทศผู้เข้าร่วมโครงการที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบซึ่งกำหนดโดยบริษัทเจ้าของยี่ห้อ (BO) เพื่อให้บริษัท BR-OEM ใช้ในลักษณะเป็นชิ้นส่วนนำเข้า (CKD) เพื่อเป็นส่วนประกอบ (Original Equipment Market) ของรถยนต์ ไม่ว่าจะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัท BR-OEM กับบริษัท BO จะเป็นในลักษณะของบริษัทในเครือ บริษัทสาขาหรือจะเป็นความร่วมมือทางด้านวิชาการหรือการค้าก็ได้ เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ในเมืองไทยเป็นบริษัทในเครือของบริษัท โตโยต้า ในประเทศญี่ปุ่น ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศไทย โดยใช้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ตามที่บริษัท โตโยต้า ในประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้กำหนดหรือออกแบบให้ เป็นต้น บริษัท BR-OEM ตั้งอยู่ในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีอุตสาหกรรมรถยนต์เกือบทุกประเทศ

3) บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบสำหรับรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่น (Brand - to - Brand Parts/Components Manufacturer (BBPM))* ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ให้ความหมายของบริษัท BBPM คือ บริษัทที่ทำการผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC และส่วนประกอบหรือชิ้นส่วนนั้นได้รับอนุมัติให้นำเข้าร่วมอยู่ใน BBC Scheme แต่ละชุด บริษัท BBPM อาจเป็นหน่วยผลิตในโรงงานที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัท BO โดยตรงหรือเป็นโรงงานของบริษัท BR-OEM หรือเป็นโรงงานอิสระไม่เกี่ยวกับบริษัท BO หรือ บริษัท BR-OEM ก็ได้ หมายความว่า บริษัท BBPM ก็คือ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบ (Maker) ที่อยู่ในประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุด โดยบริษัท BBPM จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ส่งให้แก่บริษัท BR-OEM ตามที่บริษัท BO หรือบริษัท BR-OEM เป็นผู้ออกแบบให้ ดังนั้น บริษัท BBPM จึงเป็นบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศ (Local Maker) ที่ตั้งอยู่ในประเทศอาเซียน เช่น บริษัท Michelin ไม่ได้เป็นบริษัทในเครือของบริษัท โตโยต้า ในประเทศญี่ปุ่นหรือในประเทศไทย เป็นผู้ผลิตและส่งมอบขางรถยนต์ให้แก่บริษัท โตโยต้า ประเทศไทย เพื่อประกอบรถยนต์

⁵ ตอนที่ 4 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

* คัดไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “บริษัท BR-OEM”

* คัดไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “บริษัท BBPM”

⁶ ตอนที่ 5 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

เมื่อพิจารณาตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC เอกชนผู้มีสิทธิเข้าร่วมและดำเนินการโครงการ BBC คือ บริษัท BO โดยจะเป็นผู้กำหนดชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่บริษัท BR-OEM ที่เป็นยี่ห้อเดียวกันกับบริษัท BO จะเข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุด โดยที่บริษัท BR-OEM ซึ่งเป็นบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในอาเซียนแต่ละประเทศและเข้าร่วมโครงการ BBC จะเป็นผู้มีและใช้สิทธิประโยชน์ตามที่บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC เช่น สิทธิประโยชน์ทางการลดอัตราภาษีนำเข้า เป็นต้น ส่วนบริษัท BBPM ไม่มีสิทธิเข้าร่วม ซึ่งขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ได้โดยตรงตามโครงการ BBC ต้องกระทำโดยได้รับความเห็นชอบของบริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM และในนามของบริษัท BR-OEM ซึ่งเป็นผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศสมาชิกอาเซียนเท่านั้น

4.1.3 ผลผลิตที่เข้าร่วมโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้กำหนดผลผลิตที่ชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นที่จะเข้าร่วมโครงการ BBC หมายถึง ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบใด ๆ ที่ผลิตหรือจะทำการผลิตในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ 1 ประเทศหรือมากกว่าขึ้นไป นอกจากนี้จะต้องเป็นไปตามคุณสมบัติเฉพาะทางเทคนิคตามที่บริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM เป็นผู้กำหนด⁷ หมายความว่า ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC แต่ละชุดได้นั้น ต้องได้ผลิตหรือจะทำการผลิตภายในกลุ่มประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ในแต่ละชุดเท่านั้น นอกจากนี้ผลผลิตจะต้องเป็นไปตามคุณสมบัติเฉพาะทางเทคนิค (Technical Specification) ตามที่บริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM ได้กำหนดไว้ด้วย เช่น บริษัท A เป็นผู้ประกอบรถยนต์ยี่ห้อ Nissan ในประเทศไทยตกลงซื้อชิ้นส่วนรถยนต์จากบริษัท B ซึ่งเป็นผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศฟิลิปปินส์ ชิ้นส่วนที่บริษัท B จะขายให้กับบริษัท A ต้องเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ยี่ห้อ Nissan และเป็นรุ่น (Series) เดียวกัน และได้ทำการผลิตหรือจะทำการผลิตในประเทศฟิลิปปินส์โดยบริษัท B หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศฟิลิปปินส์ (Local maker) ก็ได้ บริษัท B จะไปซื้อชิ้นส่วนจากประเทศอาเซียนอื่น ๆ หรือจากประเทศอื่นแล้วนำมาขายให้กับบริษัท A ภายใต้โครงการ BBC ไม่ได้

นอกจากนี้ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ระบุเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC มิใช่ว่าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ทุกชิ้นที่ผลิตในประเทศสมาชิกอาเซียนจะสามารถนำมาซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนภายใต้โครงการ BBC ได้ทั้งหมด ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

⁷ ตอนที่ 6 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

ก. ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of Origin) ซึ่งระบุไว้ในข้อตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (Agreement on Asean Preferential Trading Arrangements - PTA)⁸ ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่จะนำซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC ต้องมีคุณสมบัติถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าซึ่งระบุไว้ในข้อตกลง ASEAN - PTA ตามที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

1). ต้องเป็นชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศอาเซียนผู้ส่งออกโดยใช้วัตถุดิบของประเทศอาเซียนผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดนั้น ๆ เองทั้งหมด (Wholly produced or obtained) หรือ

2). ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่ผ่านการแปรสภาพและขั้นตอนการผลิตในประเทศอาเซียน โดยการใช้วัตถุดิบที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศนอกอาเซียนหรือไม่ปรากฏแหล่งกำเนิดที่แน่ชัด (Not wholly produced or obtained) แต่มูลค่าของวัตถุดิบที่นำมาผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้น เมื่อรวมกันแล้วจะต้องไม่เกินร้อยละ 50 ของราคา เอฟ.โอ.บี. และการผลิตขั้นสุดท้ายจะต้องกระทำในประเทศสมาชิกอาเซียนผู้เข้าร่วมโครงการ BBC ที่ส่งออกชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้น หรือ

3). เป็นไปตามกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าแบบสะสม (Commulative Rule of Origin) ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่ได้ผลิตขึ้นโดยใช้วัตถุดิบ ชิ้นส่วนหรือผลิตผลที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศอาเซียน ตามข้อ 1) และ 2) รวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของราคา เอฟ.โอ.บี. และให้ถือว่าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นมีแหล่งกำเนิดในประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC เป็นผู้ผลิตขั้นสุดท้าย

ดังนั้น ชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะนำมาซื้อขาย แลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการดังกล่าวได้ จะต้องมียุทธศาสตร์ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นข้อใดข้อหนึ่ง คือ ต้องมีการใช้วัตถุดิบในประเทศอาเซียนอย่างน้อยร้อยละ 50 ของราคา เอฟ.โอ.บี. และได้ผลิตขั้นสุดท้ายในประเทศอาเซียนที่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ด้วย แต่อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 (ค.ศ.1996) สินค้าที่ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้ระบบการให้สิทธิพิเศษทางการค้าอาเซียน (Agreement on Asean Preferential Trading Arrangement - PTA) ต้องเปลี่ยนการใช้หลักเกณฑ์ว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า

⁸ ตอนที่ 8 ก) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

ตามหลักของ PTA เป็นหลักเกณฑ์ว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าของมาตรการกำหนดอัตราภาษีร่วมกัน (Common Effective Preferential Tariff - CEPT) ซึ่งเกิดจากข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ตามที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 อันถือว่าเป็นกลไกสำคัญในการที่จะก่อให้เกิดการลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้เหลือ 0-5% ภายในปี ค.ศ. 2003 ซึ่งเป็นไปตามที่คณะมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Meeting - AEM) ได้ร่วมกันลงนามในพิธีสารว่าด้วยการแก้ไขข้อตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าอาเซียน (Protocol to amend the Agreement on Asean Preferential Trading Arrangements -PTA) ที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย เมื่อเดือนธันวาคม 2538 โดยตามพิธีสารดังกล่าวได้ระบุให้หลักเกณฑ์ว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าตามหลักของ PTA จะถูกทดแทนโดยหลักเกณฑ์ว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าของมาตรการกำหนดอัตราภาษีร่วม (CEPT) ผู้เขียนขอกล่าวถึงหลักแหล่งกำเนิดสินค้าของ CEPT โดยสรุปดังนี้

- 1). เป็นสินค้าที่มีแหล่งกำเนิดของวัตถุดิบในประเทศอาเซียนผู้ผลิตทั้งหมด (Wholly produced or obtained) หลักนี้คล้ายกับหลักของ PTA
- 2). เป็นสินค้าที่มีแหล่งกำเนิดของวัตถุดิบในประเทศอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 หรือใช้วัตถุดิบที่มีแหล่งกำเนิดนอกประเทศอาเซียน (Not-wholly produced or obtained) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของราคา เอฟ.โอ.บี. และการผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายต้องได้กระทำโดยประเทศอาเซียนผู้ส่งออก หลักนี้แตกต่างจากหลักของ PTA คือ ลดอัตราการใช่วัตถุดิบในประเทศอาเซียนให้น้อยลง จากร้อยละ 50 ตามหลัก PTA เหลือเพียงร้อยละ 40
- 3). สินค้าที่ได้ผลิตโดยใช่วัตถุดิบของประเทศอาเซียนรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 (Commulative Rule of Origin)

ดังนั้น โดยผลของพิธีสารดังกล่าว ทำให้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนจะนำมาซื้อขาย แลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC รวมทั้งสินค้าอื่น ๆ ที่เคยปฏิบัติตามกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าของ PTA ต้องปฏิบัติตามกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าของ CEPT ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 คือ ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขาย แลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC และได้รับสิทธิประโยชน์ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC จะต้องได้ผลิตโดยใช่วัตถุดิบที่มีแหล่งกำเนิดภายในประเทศอาเซียนอย่างน้อยร้อยละ 40

ข. มาตรฐานของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ระบุว่า ชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน

ภายใต้โครงการ BBC ต้องผลิตได้มาตรฐานและคุณภาพซึ่งเป็นที่ยอมรับในสากล⁹ กล่าวคือ ขบวนการผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ทั้งหมดต้องได้ตามมาตรฐานสากล เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่ามีคุณภาพดี ไม่ใช่จะนำชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่ไม่ได้มาตรฐานมาซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนกันได้ ถึงแม้ว่าตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC จะไม่ได้กำหนดว่าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC จะต้องมีการผลิตและมาตรฐานเช่นใด แต่ในทางปฏิบัติสมาชิกอาเซียนที่มีบริษัท BR-OEM ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของบริษัท BO ตั้งอยู่ในประเทศ ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่จะนำมาประกอบรถยนต์จะถูกกำหนดได้รับคำแนะนำและความเห็นชอบจากบริษัท BO ดังนั้น มาตรฐานของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่นำมาซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC จึงถือได้ว่ามีมาตรฐานสากลอย่างแน่นอน

ค. ราคาชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ระบุว่าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC ต้องมีราคาแข่งขันกันได้กับราคาในท้องตลาด¹⁰ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าวัตถุประสงค์หนึ่งของโครงการ BBC คือ ต้องการให้เกิดการประหยัดจากขนาดของการผลิต (Economy of scale) การผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC นอกจากประเทศอาเซียนผู้ผลิตจะผลิตเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศของตนแล้ว การซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC จะทำให้มีการผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบมากขึ้น และเป็นผลทำให้ราคาต้นทุนการผลิตต่อชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบหนึ่งชิ้นจะยิ่งถูกลง ซึ่งผลที่ตามาจะทำให้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบนั้นสามารถแข่งขันกับราคาชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบชนิดเดียวกันที่มีแหล่งกำเนิดนอกอาเซียนในท้องตลาดได้

4.1.4 ขั้นตอนการดำเนินการขอใช้สิทธิตามโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 7 ได้ระบุหลักเกณฑ์การดำเนินการ (Institutional Arrangements) สำหรับการเสนอรายการผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC มีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

1) บริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM จะต้องยื่นคำขอต่อคณะกรรมการอาเซียนว่าด้วยอุตสาหกรรม แร่ธาตุและพลังงาน (Committee on Industry Minerals and Energy-COIME) ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เศรษฐกิจอาวุโสอาเซียน (Senior Economic Official Meeting - SEOM) เป็นผู้พิจารณา โดยคำขอจะต้องระบุชื่อยี่ห้อ แบบและรุ่นของรถยนต์ ราย

⁹ ตอนที่ 8 ข) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

¹⁰ ตอนที่ 8 ค) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

ละเอียดของชิ้นส่วนกลุ่มย่อย (Sub-groups) ว่าเป็นส่วนประกอบ (Components) หรือชิ้นส่วน (Parts) รวมทั้งชื่อของประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมในโครงการ BBC ชุดนั้น ๆ โดยต้องระบุว่าประเทศใดเป็นประเทศผู้ซื้อ (Buying Country) และประเทศใดเป็นประเทศผู้ขาย (Source Country)

2) เมื่อที่ประชุมเจ้าหน้าที่เศรษฐกิจอาวุโสอาเซียน (SEOM) ได้พิจารณาและเห็นชอบแล้ว ก็จะออกหนังสือรับรองรายการผลิตภัณฑ์ (Certificate of Eligibility) แต่ละชุดที่นำมาซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนกันและบริษัทที่เข้าร่วมโครงการก็จะได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC

3) ในกรณีที่ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดใดหากมีความต้องการที่จะเข้าร่วมซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ที่ SEOM ได้พิจารณาอนุมัติและออกหนังสือรับรองผลิตภัณฑ์แล้ว สามารถขอเข้าร่วมโครงการ BBC ชุดนั้น ๆ ได้โดยการให้ที่ประชุม SEOM พิจารณาอนุมัติ หากไม่มีการประชุมสามารถทำได้โดย SEOM ใช้วิธีเวียนให้ความเห็นชอบ (Ad-referendum)¹¹

4.1.5 สิทธิประโยชน์ตามโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC สมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการแต่ละชุด จะต้องให้สิทธิประโยชน์แก่บริษัทฯ เอกชนที่เข้าร่วมโครงการ BBC โดยอัตโนมัติ คือ

ก. ยอมรับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC เสมือนหนึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content Accreditation)¹² การยอมรับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC แต่ละชุดนั้น ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นได้ใช้เพื่อเป็นส่วนประกอบสำหรับประกอบหรือผลิตเป็นรถยนต์ในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC และประเทศสมาชิกอาเซียนนั้นต้องมีข้อบังคับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) หรือหรือนโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์ภายในประเทศด้วย หากครบเงื่อนไขทั้งสองประการ ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นให้ถือเสมือนว่าเป็นชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่มีการผลิตภายในประเทศและสามารถนำไปคิดเปอร์เซ็นต์ร่วมกับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่มีการผลิตในประเทศด้วย เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ซื้อชิ้นส่วน Steering Gear จากบริษัท โตโยต้า มาเลเซียภายใต้โครงการ BBC เพื่อประกอบเป็นรถยนต์นั่งภายในประเทศ หากชิ้นส่วนดังกล่าวถูกต้องตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of Origin) บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย

¹¹ ตอนที่ 7 ก) ข) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

¹² ตอนที่ 9 ก) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

สามารถขออนุมัติต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องให้คำนวณอัตราร้อยละของชิ้นส่วนดังกล่าว เพื่อนำไปคำนวณรวมกับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่ผลิตได้ภายในประเทศอื่น ๆ ให้ได้ครบตามนโยบายการประกอบรถยนต์นั่ง คือ ร้อยละ 54 ได้

ข. ลดอากรขาเข้าให้แก่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่นำเข้าตามโครงการ BBC อย่างน้อยร้อยละ 50 ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้กำหนดให้ประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ต้องให้สิทธิประโยชน์ในการลดภาษีขาเข้าแก่ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ตามโครงการ BBC อย่างน้อยร้อยละ 50 โดยอัตโนมัติ เมื่อชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบนั้นได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ COIME หรือเจ้าหน้าที่อาวุโสเศรษฐกิจอาเซียน (SEOM) ภายใต้งบเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1). สมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ในแต่ละชุดต้องลดภาษีขาเข้า (Import Duty) ให้แก่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใน 90 วัน หลังจากคณะกรรมการ COIME หรือ SEOM (ในกรณีปัจจุบัน) ได้อนุมัติให้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นสามารถซื้อขายแลกเปลี่ยนกันได้ตามโครงการ BBC

2). สำหรับกรณีชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการ BBC ใหม่ การให้ส่วนลดภาษีนำเข้าอย่างน้อยร้อยละ 50 จะเริ่มนับตั้งแต่วันที่ที่มีการผลิตจริงในเชิงพาณิชย์ของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์นั้น ๆ หรือนับจากวันครบ 30 เดือน หลังจากวันที่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบนั้นได้รับอนุมัติให้เป็นชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบภายใต้โครงการ BBC แล้ว แต่กรณีใดจะถึงก่อน¹³

ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะต้องประกาศเป็นกฎหมายหรือระเบียบกฎเกณฑ์ภายในสำหรับการให้สิทธิประโยชน์ในการลดอัตราภาษีขาเข้าร้อยละ 50 จากอัตราปกติของอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD คือ อัตราภาษีของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบเป็นรถยนต์ (Original Equipment) ภายในประเทศ โดยถือว่าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่นำเข้าตามโครงการ BBC เป็นชิ้นส่วน CKD การลดอัตราภาษีอากรขาเข้าร้อยละ 50 จึงต้องลดจากอัตราภาษีชิ้นส่วน CKD มิใช่ลดจากอัตราภาษีของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่นำเข้าเพื่อทดแทน (Replacement Equipment) เช่น บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทยนำเข้าชิ้นส่วน Transmission Assy จากประเทศมาเลเซียภายใต้โครงการ BBC เพื่อนำมาประกอบรถยนต์ รัฐบาลไทยต้องลดอัตราภาษีขาเข้าให้แก่ชิ้นส่วน CKD ในอัตราภาษีอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ตามปกติอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ของไทยเท่ากับร้อยละ 20 ดังนั้น ชิ้นส่วน

¹³ ตอนที่ 9 ข) (I) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC คู่มือผนวก ก.

Transmission Assy ที่บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย นำเข้ามาจากประเทศมาเลเซียต้องได้สิทธิลดอัตราภาษีอากรขาเข้าหนึ่ง คือ อัตรา ร้อยละ 10 ของชิ้นส่วน CKD เท่านั้น

3). ในกรณีที่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่นำเข้าตามโครงการ BBC ไม่มีการเรียกเก็บภาษีศุลกากร (Zero Duty) ให้ถือว่าการไม่เรียกเก็บภาษีนั้นเป็นการสนองตอบการลดอัตราภาษีศุลกากรให้ไม่น้อยร้อยละ 50 ตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC แล้ว¹⁴

4.1.6 การสิทธิของประเทศอาเซียนที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ระบุถึง การสิทธิของประเทศสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ที่จะพึงมีตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC คือ ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดใด ๆ จะต้องสิทธิอื่นจะพึงได้ตามหลักปฏิบัติต่อชาติที่ได้รับอนุเคราะห์อย่างยิ่ง (Most - Favoured - Nations) ตามที่ระบุไว้ในบทที่ 2 ข้อ 8 วรรคที่ 2 ของความตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (ASEAN-PTA)* โดยจะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ใด ๆ หากไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดนั้น ระยะเวลาของการสิทธิคือในช่วง 4 ปีแรกนับแต่เริ่มโครงการ BBC แต่ระยะสิทธิที่นานที่สุดสำหรับประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการจะเป็นเวลา 8 ปี แต่อย่างไรก็ตาม ภายหลัง 4 ปีแรก ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC อาจได้รับส่วนสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (Margin of Preference) ที่ประเทศอาเซียนผู้เข้าร่วมโครงการ BBC ลดให้ ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า ประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC จะต้องให้สิทธิพิเศษที่เหมือนกันแก่ประเทศผู้เข้าร่วมโครงการ BBC หากประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ไม่ประสงค์จะให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรจนครบระยะเวลา 8 ปี ประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ไม่จำเป็นต้องให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรและยอมรับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC เป็นเสมือนหนึ่งผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในประเทศให้แก่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ของประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC¹⁵ ผู้เขียนขอยกตัวอย่างประกอบคำอธิบาย เช่น ประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ในการซื้อขายชิ้นส่วน Steering Gear ของรถยนต์นั่ง โดยประเทศไทย

¹⁴ ตอนที่ 9 ข) (V) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

* Article 8 1.....

2. Where tariff preferences have been negotiated on multilateral or bilateral basis, the concessions so agreed should be extended to all Contracting States on an ASEAN most-favoured-nation basis, except where special treatment is accorded to products of ASEAN industrial projects.

¹⁵ ตอนที่ 9 ข) (II) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

เป็นผู้ซื้อ มาเลเซียเป็นผู้ขาย ชิ้นส่วนดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ภายใต้โครงการ BBC ในประเทศไทย หากมาเลเซียได้ส่งชิ้นส่วนดังกล่าวไปขายให้แก่บริษัท โดโด้ ในประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดดังกล่าว ฟิลิปปินส์ไม่ต้องให้สิทธิประโยชน์ใด ๆ ภายใต้โครงการ BBC แก่ชิ้นส่วนดังกล่าว เพราะไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC สำหรับการซื้อขายชิ้นส่วน Steering Gear หากประเทศฟิลิปปินส์ให้สิทธิประโยชน์โดยให้ส่วนลดพิเศษทางภาษีศุลกากร แก่ชิ้นส่วนดังกล่าวแก่มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ก็จะได้รับสิทธิพิเศษดังกล่าวจากมาเลเซียเหมือนกัน ซึ่งเป็นไปตามหลักต่างตอบแทน

แต่อย่างไรก็ตาม หากประเทศสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ได้แจ้งความประสงค์ที่จะเข้าร่วมโครงการ BBC และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ COIME หรือ SEOM (ในปัจจุบัน) แล้ว จะได้รับสิทธิให้เป็นประเทศผู้เข้าร่วมโครงการ BBC สำหรับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ชุดใดชุดหนึ่งและจะต้องให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ แก่ ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่มีการซื้อขาย แลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC ชุดนั้น¹⁶ หรือ หากหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาที่สละสิทธิ์ในการได้รับสิทธิประโยชน์สำหรับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบในโครงการ BBC ชุดใดชุดหนึ่ง ประเทศสมาชิกอาเซียนไม่ว่าจะได้เข้าร่วมในโครงการ BBC ในแต่ละชุดหรือไม่ก็ตาม หากได้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบเหมือนชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบในโครงการ BBC จะได้รับส่วนลดพิเศษทางภาษีศุลกากร (Margin of Preference) ในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC สำหรับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้น ๆ¹⁷

4.1.7 สิทธิการเลือกซื้อหรือจัดหาชิ้นส่วนและส่วนประกอบของประเทศผู้เข้าร่วมโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ระบุให้ประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC มีสิทธิอิสระเต็มที่ที่จะเลือกซื้อหรือจัดหาชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ในโครงการ BBC จากโรงงานผู้ผลิตใดก็ได้ในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุด หากชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นได้รับการอนุมัติให้มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันและมีการผลิตได้ในประเทศผู้เข้าร่วมโครงการมากกว่า 1 ประเทศ จะไม่มีการบังคับซื้อหรือแลกเปลี่ยนจากแหล่งใด

¹⁶ ตอนที่ 9 ข) (III) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC คูภาคผนวก ก.

¹⁷ ตอนที่ 9 ข) (IV) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC คูภาคผนวก ก.

แหล่งหนึ่งโดยเฉพาะ ประเทศผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะเลือกซื้อชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบจากประเทศผู้เข้าร่วมโครงการ BBC ประเทศใดก็ได้¹⁸ ผู้เขียนขอยกตัวอย่างประกอบคำอธิบาย เช่น ประเทศไทย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ได้เข้าร่วมโครงการ BBC สำหรับชุด Transmission Assy โดยประเทศ มาเลเซียและฟิลิปปินส์เป็นผู้ผลิต (SourceCountry) ประเทศไทยเป็นผู้ซื้อ (Buying Country) ประเทศไทยมีสิทธิที่จะเลือกซื้อชิ้นส่วน Transmission Assy จากประเทศมาเลเซียหรือฟิลิปปินส์ก็ได้ขึ้นอยู่กับว่าแหล่งใดมีต้นทุนในการจัดซื้อต่ำกว่ากัน

4.1.8 พันธกรณีของประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจด้วยโครงการ BBC ได้กำหนดพันธกรณี (Obligation) ให้ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุดที่ได้ให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ แก่ บริษัท BO บริษัท BR-OEM และบริษัท BBPM ตามที่ได้กล่าวไว้ในตอนที่ 9 จะต้องให้ความพยายามอย่างเต็มที่ในเรื่องต่อไปนี้เพื่อให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมายของโครงการ BBC คือ

1). ประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมโครงการ BBC ต้องพยายามทำให้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่มีการซื้อขาย แลกเปลี่ยนกันตามโครงการ BBC ได้ตามมาตรฐานเพื่อนำมาเป็นส่วนประกอบของรถยนต์ (OEM) ตามที่บริษัท BO ได้กำหนดไว้ หากชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบใดไม่ได้มาตรฐานประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุดจะต้องพยายามให้บริษัท BO บริษัท BR-OEM และบริษัท BBPM ร่วมมือกันเพื่อหาทางยกระดับคุณภาพของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นให้ได้มาตรฐานตามที่บริษัท BO ได้กำหนดไว้

2). ประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะต้องพยายามให้มีการส่งออกชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ไปยังประเทศของบริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM นอกประเทศอาเซียนเพื่อที่จะให้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ตามโครงการ BBC มีการขยายตัวมากขึ้น

3) หากชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ตามโครงการ BBC เป็นของใหม่หรือมีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติ (Specification) ของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่มีอยู่เดิม ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะต้องกำหนดให้บริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM จัดหาคุณสมบัติเฉพาะทางเทคนิคที่สมบูรณ์ให้แก่บริษัท BBPM ในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC ที่ได้กำหนดไว้ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ชุดนั้น ๆ ตกลงจะร่วมมือกันผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC เพื่อให้เป็นไปตามคุณสมบัติเฉพาะที่รถยนต์ยี่ห้อและรุ่นนั้น ๆ ได้กำหนดไว้ และประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุดจะต้องให้ความพยายามให้บริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM และ

¹⁸ ตอนที่ 9 ก) และตอนที่ 11 ก) ของบันทึกความเข้าใจด้วยโครงการ BBC ดูภาคผนวก ก.

บริษัท BBPM ผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ใหม่ ๆ หรือชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่มีการออกแบบใหม่ภายใต้โครงการ BBC ในเชิงพาณิชย์ให้ได้ภายใน 12 เดือน นับแต่วันที่มีการอนุมัติคุณสมบัติเฉพาะทางเทคนิคของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์นั้น

4) ประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมโครงการ BBC ต้องให้บริษัท BO และหรือบริษัท BR-OEM เป็นผู้ระบุหรือกำหนดชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขาย แลกเปลี่ยนกัน ภายใต้โครงการ BBC อย่างเหมาะสม รวมทั้งส่วนประกอบของชิ้นส่วนและส่วนประกอบของรถยนต์ด้วย และต้องกำหนดให้บริษัท BO บริษัท BR-OEM ร่วมกับบริษัท BBPM ดำเนินโครงการ BBC แต่ละชุดภายในระยะเวลาอันสมควร นับแต่วันที่มีการอนุมัติโครงการ BBC ชุดนั้น ๆ¹⁹

4.1.9 การแก้ไขและเปลี่ยนแปลงบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้ระบุว่าการแก้ไขบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC จะกระทำได้ก็ต่อเมื่อประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศเห็นชอบ สมาชิกอาเซียนประเทศใดประเทศหนึ่งจะกระทำโดยพลการไม่ได้²⁰

4.2 ผลการดำเนินงานตามโครงการ BBC

นับตั้งแต่มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2531 ณ เมืองพัทธา ประเทศไทย มีภาคเอกชน คือ กลุ่มบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ หรือบริษัท BR-OEM ของประเทศสมาชิกอาเซียน 4 ประเทศเข้าร่วมดำเนินงานตามโครงการ BBC โดยภาคเอกชนจาก 3 ประเทศ คือ ประเทศมาเลเซีย ฟิลิปปินส์และไทย ได้ร่วมดำเนินการและขออนุมัติโครงการ BBC ชุดแรกจากคณะกรรมการอุตสาหกรรมแร่ธาตุและพลังงาน (COIME) เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2532 และ COIME ได้ออกหนังสือรับรองผลิตภัณฑ์ (Certificate of Eligibility) ฉบับแรกเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2532 โดยเป็นการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่มีมิติซูบิชิ การแลกเปลี่ยนซื้อขายชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC เริ่มต้นขึ้นครั้งแรกเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2532²¹ ต่อมาในการประชุมคณะมนตรีเศรษฐกิจ

¹⁹ ตอนที่ 10 ก) ถึง จ) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC คู่มือภาคผนวก ก.

²⁰ ตอนที่ 11 ง) ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC คู่มือภาคผนวก 11.

²¹ ศุภชัย ชะวะนะเวช, Brand to Brand Complementation, หน้า 1.

อาเซียน (AEM) ครั้งที่ 26 เมื่อเดือนกันยายนปี 2537 ณ เชียงใหม่ ประเทศไทย ได้มีมติให้ประเทศอินโดนีเซียเข้าร่วมโครงการ BBC เป็นประเทศล่าสุด²² ส่วนประเทศบรูไนและสิงคโปร์ ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC เนื่องจากไม่มีอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ ส่วนประเทศเวียดนามซึ่งเป็นสมาชิกล่าสุดของกลุ่มอาเซียนก็ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC เช่นกัน

ทางด้านบริษัทเอกชนผู้ประกอบการรถยนต์ในอาเซียนที่ได้เข้าร่วมและยื่นขอโครงการ BBC ต่อ COIME (ในอดีต) หรือ SEOM พร้อมทั้งได้รับอนุมัติให้มีการผลิตและซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC คือ ได้รับอนุมัติหนังสือรับรองผลิตภัณฑ์ (Certificate of Eligibility) แล้ว จำนวน 7 บริษัท ได้แก่ บริษัท โตโยต้า, มิตซูบิชิ, นิสสัน, เมอร์เซเดสเบนซ์, เรโนลต์, วอลโว่และฮอนด้า²³

การซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ระหว่างบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ที่ห่อเดียวกันในกลุ่มประเทศอาเซียน 4 ประเทศ ตั้งแต่ปี 2532 จนถึงปัจจุบัน ถือได้ว่าโครงการ BBC เป็นโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและการค้าที่ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากโครงการหนึ่งเมื่อเทียบกับโครงการความร่วมมือต่าง ๆ ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันจัดตั้งขึ้นที่ผ่านมา เช่น โครงการอุตสาหกรรมอาเซียน (AIP) โครงการแบ่งผลิตทางอุตสาหกรรม (AIC) เป็นต้น ซึ่งผู้เขียนจะขอยกเอาสถิติจำนวนและมูลค่าการซื้อขายชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ระหว่างบริษัท โตโยต้า ฯ ประเทศไทยกับบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ที่ห่อโตโยต้าในประเทศสมาชิกอาเซียนอีก 3 ประเทศที่เข้าร่วมโครงการ BBC เป็นตัวอย่างของการดำเนินการตามโครงการ BBC ดังต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 8 และตารางที่ 9)

²² หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ, 22 มิถุนายน 2538.

²³ หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน, 23 มิถุนายน 2538.

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและมูลค่าส่งออกชิ้นส่วน หรือส่วนประกอบของรถยนต์ของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
ภายใต้โครงการ BBC ตั้งแต่ปี 2535 ถึงปี 2539 (พฤศจิกายน)

ชื่อชิ้นส่วน	ปลายทาง	2534		2535		2536		2537		2538		*2539		จำนวนทั้งหมด	
		จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า
1) 2L-Engine (เครื่องยนต์)	มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย	420	13,047,412.00	1,260	40,219,144.20	2,060	65,891,302.20	3,380	135,835,607.60	5,920	244,717,592.60	6,698	276,839,203.91	19,738	776,550,262.51
2) Floor Panel (พื้นรถยนต์)	ฟิลิปปินส์ และ มาเลเซีย	7,345	3,161,757.48	23,000	12,098,470.16	67,640	36,442,194.69	79,160	42,435,182.96	89,302	47,356,617.39	103,680	51,259,036.04	370,127	192,753,258.72
3) Wiper Motor (ที่ปัดน้ำฝน)	มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย	7,340	2,751,066.58	3,740	1,390,410.86	-	-	-	-	-	-	-	-	11,080	4,141,477.44
4) Koito Lamp (ไฟรถยนต์)	มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย	-	-	-	-	-	-	2,520	1,611,390.17	8,674	6,055,778.92	10,160	9,861,914.35	21,354	17,529,083.44
5) Corolla Parts (ชิ้นส่วนโคโรลล่า)	มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	121,040	29,637,403.02	121,040	29,637,403.02
6) Kijang Parts (ชิ้นส่วนรถคิงจิง)	อินโดนีเซีย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,240	5,409,286.50	13,240	5,409,286.50
ยอดรวมการส่งออกแต่ละปี		15,105	18,960,236.06	28,000	53,708,025.22	69,700	102,333,496.89	85,060	179,882,180.73	103,896	298,129,988.91	254,818	373,006,843.82	556,579	1,026,020,771.63

หมายเหตุ ข้อมูลจากฝ่ายนำเข้าส่งออก บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

* ข้อมูลปี 2539 ถึงเดือนพฤศจิกายน

Excel 23 : Export

จากตารางที่ 8 บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย ส่งออกชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC มาตั้งแต่ปี 2534 โดยส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ก่อนและในปี 2539 จึงได้ส่งออกไปยังประเทศอินโดนีเซีย ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทยส่งออกที่สำคัญและมีมูลค่ามาก คือ เครื่องยนต์ 2 L ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ของรถยนต์กระบะบรรทุกขนาดเล็กให้แก่บริษัท โตโยต้าฯ ในประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียระหว่างปี 2534-2539 (พฤศจิกายน) มีมูลค่ามากที่สุดคือ 776,550,262.51 บาท รองลงมาคือ Floor Panel (พื้นรถยนต์) มีมูลค่าส่งออกรวม 192,753,258.72 บาท ส่งออกไปยังประเทศฟิลิปปินส์และมาเลเซียและมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นทุกปี ส่วนชิ้นส่วนอื่น ๆ ก็มีสัดส่วนการส่งออกที่น้อยมากและมีบางชิ้นส่วนที่ได้เลิกการส่งออกแล้วตั้งแต่ปี 2536 คือ ที่ปัดน้ำฝน บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย มีมูลค่ารวมการส่งออกชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC รวม 1,062,020,771.63 บาท

บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทยจะยังคงส่งออกชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC อีกต่อไปจนกว่าสิทธิประโยชน์ตามโครงการ BBC จะหมดสิ้นไป

**ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและมูลค่าชิ้นส่วน หรือส่วนประกอบของรถยนต์ของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด นำเข้าตามโครงการ
BBC ตั้งแต่ปี 2535 ถึงปี 2539 (พฤศจิกายน)**

ชื่อชิ้นส่วน	นำเข้าจาก	2535		2536		2537		2538		* 2539		จำนวนทั้งหมด	
		จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า
1) Shock Absorber (โช้คอัพ)	มาเลเซีย	4,800	13,639,242.00	13,000	39,123,510.00	5,490	16,255,273.00	11,570	35,247,590.00	-	-	34,860	104,265,615.00
2) Steering Link (พวงมาลัย)	มาเลเซีย	1,800	3,526,876.00	8,760	17,803,552.00	4,430	15,387,354.00	5,340	19,159,848.00	7,140	25,320,149.91	27,470	81,197,779.91
3) Transmission (เกียร์)	ฟิลิปปินส์	-	-	33,880	404,096,801.00	81,220	858,621,845.00	97,400	1,097,792,631.00	89,820	1,066,637,561.29	302,320	3,427,148,838.29
4) Converter (เครื่องกรองอากาศ)	มาเลเซีย	-	-	-	-	-	-	-	-	12,760	28,568,765.57	12,760	28,568,765.57
5) Flasher Assy (ไฟเลี้ยว)	มาเลเซีย	-	-	-	-	-	-	-	-	39,200	2,681,213.24	39,200	2,681,213.24
6) Box Sub-assy (ที่เชื่อมทุหรี)	ฟิลิปปินส์	-	-	-	-	-	-	-	-	16,400	1,438,346.06	16,400	1,438,346.06
7) Insulator (เครื่องป้องกันไฟรั่ว)	มาเลเซีย	-	-	-	-	-	-	-	-	15,740	5,415,523.36	15,740	5,415,523.36
8) Louver, Cowl Top	อินโดนีเซีย	-	-	-	-	-	-	-	-	15,820	2,100,317.48	15,820	2,100,317.48
จำนวนรวมแต่ละปี		6,600	17,166,118.00	55,640	461,023,863.00	91,140	890,264,472.00	114,310	1,152,200,069.00	196,880	1,132,161,876.91	464,570	3,652,816,398.91

หมายเหตุ ข้อมูลจากฝ่ายนำเข้าส่งออก บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

* ข้อมูลปี 2539 ถึงเดือนพฤศจิกายน

Excol 23 : Import

จากตารางที่ 9 จะเห็นว่าบริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย เริ่มนำเข้าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ตั้งแต่ปี 2535 โดยเริ่มนำเข้าจากประเทศมาเลเซียก่อน คือ ใช้อัพและพวงมาลัย ต่อมาจึงนำเข้าจากประเทศฟิลิปปินส์ในปี 2536 คือ ชิ้นส่วน Transmission Assy ซึ่งชิ้นส่วนนี้เป็นชิ้นส่วนที่มีมูลค่าสูง บริษัท โตโยต้าฯ นำเข้ามาเพื่อเป็นชิ้นส่วนสำหรับการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) และบริษัทฯ ก็ได้ใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวในการประกอบรถยนต์ปิคอัพแทบทั้งหมด จึงทำให้มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วน Transmission Assy ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นทุกปีทั้งจำนวนและมูลค่า โดยมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนดังกล่าวของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536-2539 มีมูลค่าทั้งสิ้น 3,427,148,838.29 บาท ส่วนชิ้นส่วนอื่น ๆ มีมูลค่าการนำเข้าที่น้อยมาก สำหรับชิ้นส่วนใช้อัพ บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย เลิกนำเข้าตั้งแต่ปี 2539 เนื่องจากการประกอบรถยนต์โตโยต้า โคโรลล่ารุ่นใหม่แทนรุ่นเก่าจึงเลิกใช้ชิ้นส่วนจากประเทศมาเลเซีย ส่วนการนำเข้าจากอินโดนีเซีย คือ ชิ้นส่วน Louver, Cowl Top เริ่มเมื่อต้นปี 2539 จำนวนและมูลค่าการนำเข้าจึง ยังมีจำนวนน้อย

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนและมูลค่าระหว่างการส่งออกและนำเข้าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ของบริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย จะเห็นว่า จำนวนและมูลค่าการนำเข้ามีมากกว่าจำนวนและมูลค่าการส่งออกถึง 2 เท่าตัว ที่เป็นอย่างนี้สาเหตุมาจาก บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทยนำเข้าชิ้นส่วนหลักที่เป็นหัวใจสำคัญของรถยนต์ คือ Transmission Assy จากประเทศฟิลิปปินส์สำหรับการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเพิ่มขึ้นทุกปี และชิ้นส่วนดังกล่าวมีราคาแพง และอีกประการหนึ่งตลาดรถยนต์ของไทยมีขนาดใหญ่กว่าตลาดรถยนต์ทั้ง 3 ประเทศในอาเซียน และส่วนแบ่งการตลาดของบริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย มีจำนวนมากกว่าบริษัทอื่นที่ห่อเดียวกันที่อยู่ในกลุ่มอาเซียนอีก 3 ประเทศ มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC จึงมีมาก

4.3 ปัญหาและอุปสรรคของการปฏิบัติตามโครงการ BBC

นับแต่มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้กรอบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2532 โดยบริษัทมิตซูบิชิเป็นยี่ห้อแรกและมีบริษัทรถยนต์อื่น ๆ ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ตามที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น มีปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินการตามโครงการ BBC มากมายหลายประการ ทั้งปัญหาที่เกิดจากการดำเนินการของภาคเอกชนที่เข้าร่วมโครงการและปัญหาที่เกิดจากกรอบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC เอง ผู้เขียนขอ

กล่าวถึงโดยละเอียดดังต่อไปนี้

4.3.1 การกำหนดผลิตภัณฑ์ที่เข้าร่วมโครงการ BBC

ตามที่ได้กล่าวแล้วว่า โครงการ BBC เป็นโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียนแล้วนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน ซึ่งกรอบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคและเป็นข้อจำกัดของผลิตภัณฑ์ที่จะเข้าร่วมโครงการ BBC ดังนี้

ก. ตามกรอบบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ผลิตภัณฑ์ที่จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์ของสมาชิกประเทศอาเซียน จะต้องเป็นชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นใดโดยเฉพาะเท่านั้น กล่าวคือ บริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการไม่สามารถทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่ต่างหรือข้ามยี่ห้อหรือรุ่นได้ เช่น ผู้ประกอบการรถยนต์ยี่ห้อโตโยต้าในประเทศไทย จะซื้อชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบจากบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์จากประเทศฟิลิปปินส์ยี่ห้อนิสสันไม่ได้ ต้องเป็นการซื้อขายกันระหว่างยี่ห้อและรุ่นเดียวกัน ซึ่งสาเหตุที่เป็นดังนี้เนื่องจากการดำเนินการตามโครงการ BBC แต่ละชุดของบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ในอาเซียนต้องได้รับความเห็นชอบและยินยอมจากบริษัทเจ้าของยี่ห้อหรือบริษัท BO ซึ่งไม่ได้เป็นบริษัทที่ตั้งอยู่ในประเทศสมาชิกอาเซียนก่อน โดยปกติบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ในอาเซียนจะซื้อชิ้นส่วน CKD จากบริษัทแม่เป็นหลัก เว้นแต่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นจะตกอยู่ภายใต้นโยบายการ LCR ดังนั้น การซื้อชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC เป็นการซื้อจากแหล่งอื่นต้องได้รับความยินยอมและเห็นชอบจากบริษัทแม่ก่อน

ข. ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่ผู้ประกอบการรถยนต์จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้กรอบโครงการ BBC ต้องเป็นชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market-OEM) เท่านั้น กล่าวคือ บริษัทผู้ประกอบการรถยนต์หรือบริษัท BR-OEM ที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะไม่สามารถซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่ใช้สำหรับการซ่อมแซมหรือ อะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market-REM) ไม่ว่าจะ เป็นอะไหล่แท้หรือไม่ก็ตาม

ค. การกำหนดชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่บริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศอาเซียนจะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC ยังขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลแต่ละประเทศด้วย ในประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละประเทศมีนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศของตน ซึ่งคู่ได้จากการมีนโยบายการบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนหรือ

ส่วนประกอบที่ผลิตได้ภายในประเทศหรือนโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์ เช่น ประเทศไทยมีนโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์หนึ่งไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 มีการแบ่งออกเป็นบัญชี ก. และบัญชี ข.ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์หนึ่งที่ได้ระบุไว้ในบัญชี ก. นั้น ผู้ประกอบรถยนต์ไม่สามารถซื้อหรือนำเข้าจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นภายใต้กรอบโครงการ BBC ได้ แต่ถ้าเป็นการส่งออกสามารถกระทำได้ กล่าวคือ ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่ผู้ประกอบรถยนต์ในอาเซียนแต่ละประเทศจะทำการซื้อหรือนำเข้าจากผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศอาเซียนหนึ่งจะต้องไม่ใช่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่รัฐได้กำหนดไว้ในนโยบาย LCR ผู้เขียนขอยกตัวอย่างประกอบ เช่น แบตเตอรี่ ตามนโยบาย LCR ของประเทศไทยสำหรับการประกอบรถยนต์หนึ่งเป็นรายการส่วนประกอบที่ได้ระบุไว้ในบัญชี ก. บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยจะซื้อหรือนำเข้าแบตเตอรี่จากประเทศอาเซียนอื่นที่เข้าร่วมโครงการ BBC ไม่ได้ ต้องใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตได้ในประเทศเท่านั้น ในทางตรงกันข้ามบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยสามารถขายหรือส่งออกแบตเตอรี่รถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ได้ คือ ต้องเป็นผู้ขาย (Source Country) ซึ่งการมีนโยบาย LCR ดังกล่าวของประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศทำให้มีข้อจำกัดในการดำเนินการภายใต้กรอบของโครงการ BBC

ง. การดำเนินการตามกรอบของโครงการ BBC เป็นการจำกัดวงแคบเฉพาะผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์เท่านั้น ไม่รวมถึงผลิตภัณฑ์หรือสินค้าประเภทและชนิดอื่น ๆ ทำให้ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนภายใต้กรอบบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC จำกัดอยู่ในวงแคบเฉพาะกลุ่มบริษัทผู้ประกอบรถยนต์เท่านั้น

4.3.2 ด้านผู้เข้าร่วมโครงการ BBC

ปัญหาและอุปสรรคภายใต้กรอบบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC เกี่ยวกับผู้เข้าร่วมโครงการมีดังต่อไปนี้

ก. ประเทศสมาชิกอาเซียนไม่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ทุกประเทศ กล่าวคือ ประเทศไทย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์และอินโดนีเซียเท่านั้นที่เข้าร่วมดำเนินการตามโครงการ BBC ส่วนประเทศสิงคโปร์และบรูไนไม่ได้เข้าร่วม เนื่องจากประเทศทั้งสองไม่มีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งสาเหตุดังกล่าวทำให้ประเทศสิงคโปร์ต้องการให้ยกเลิกโครงการ BBC และให้มีโครงการความร่วมมือทางอุตสาหกรรมแบบใหม่มาแทน คือ โครงการ AICO ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

ข. เอกชนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ถูกกำหนดและจำกัดไว้อย่างแคบเกินไป กล่าวคือ เฉพาะบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์ (Original Equipment

Manufacturer - OEM) เท่านั้น ถึงจะมีสิทธิเข้าร่วมโครงการ BBC ได้โดยผ่านการดำเนินการของผู้ประกอบรถยนต์แต่ละยี่ห้อที่ประกอบกิจการอยู่ในประเทศอาเซียน ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์เพื่อการทดแทน (Replacement Equipment Manufacturer-REM) ทั้งในรูปของอะไหล่แท้หรือผู้ผลิตอะไหล่รถยนต์โดยทั่วไปไม่สามารถเข้าดำเนินการซื้อขายแลกเปลี่ยนภายใต้โครงการ BBC ได้ ไม่ว่าจะเป็นการซื้อขายในระหว่างผู้ผลิตที่อยู่ในกลุ่มอาเซียนกันเองหรือโดยผ่านบริษัท ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศก็ตาม

4.3.3 การให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 9 ข) (I) ระบุว่า การให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (Margin of Preference) คือ การลดอัตราภาษีขาเข้าอย่างน้อยร้อยละ 50 แก่เอกชนผู้ประกอบรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุดซึ่งประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะต้องกระทำโดยอัตโนมัติภายในระยะเวลา 90 วัน นับแต่วันที่ COIME หรือ SEOM ได้อนุมัติให้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั้นเข้าร่วมโครงการ BBC

บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้มีการลงนามของประเทศสมาชิกอาเซียนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ของไทยหลายรายได้เข้าร่วมโครงการ BBC ในระยะแรก รัฐบาลไทยยังไม่ได้มีการออกเป็นกฎหมายภายในสำหรับการให้สิทธิพิเศษด้านภาษีแก่บริษัทที่เข้าร่วมโครงการ BBC ประเทศฟิลิปปินส์ได้ออกกฎหมายให้สิทธิประโยชน์แก่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่นำเข้ามาจากไทยในเดือนพฤษภาคม 2534 ส่วนมาเลเซียก็ประกาศให้สิทธิพิเศษทางภาษีในระยะเวลาไล่เลี่ยกัน²⁴ สำหรับประเทศไทย รัฐบาลได้ออกประกาศให้สิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากรแก่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่นำเข้ามาตามโครงการ BBC จากประเทศสมาชิกอาเซียนเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2537 ในรัฐบาลสมัยนายกรัฐมนตรีนายชวน หลีกภัย โดยกระทรวงการคลังได้ออกประกาศที่ ศก.6/2537 (บรอ.1) เรื่อง การลดอัตราศุลกากรสำหรับส่วนประกอบและชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบเป็นรถยนต์โดยให้มีผลในทางปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2537²⁵ ก่อนที่รัฐบาลจะออกประกาศให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ผลิตภัณฑ์ตามโครงการ BBC รัฐบาลได้รับการดำเนินจาก รัฐบาลของประเทศมาเลเซียและฟิลิปปินส์ รวมทั้งกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (MITI) ซึ่งเป็นผลจากการผลักดันของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นที่อยู่ในประเทศไทยที่เข้าร่วม

²⁴ หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ, 5 กันยายน 2537.

²⁵ คูประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก. 6/2537 ลงวันที่ 5 กันยายน 2537 ในภาคผนวก ง.

โครงการ BBC ไม่ว่าจะเป็นโคโยต้าหรือนิสสัน การที่รัฐบาลได้ประกาศให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร คือ ให้ลดอัตราภาษีขาเข้าแก่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์ที่ผู้ประกอบรถยนต์ของไทยได้นำเข้าตามโครงการ BBC ในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราภาษีชิ้นส่วน CKD คือ ลดลงจากร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 10 โดยให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2537 เป็นต้นมา ทำให้เป็นปัญหาแก่ผู้ประกอบรถยนต์ของไทยที่เข้าร่วมโครงการ BBC ดังนี้

1. การที่รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังได้ออกประกาศให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่เอกชนผู้ประกอบรถยนต์ของไทยที่เข้าร่วมโครงการ BBC โดยให้มีผลทางปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2537 ทำให้การแลกเปลี่ยนซื้อขายชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ของผู้ประกอบรถยนต์ของไทยตั้งแต่เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2532 ไม่ได้รับการลดภาษีศุลกากรแต่อย่างใด กล่าวคือ การนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ตามโครงการ BBC ก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2537 จะไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี ทั้งที่ข้อเท็จจริงบริษัท มิตซูบิชิซึ่งเป็นเจ้าแรกที่มีการปฏิบัติตามโครงการ BBC และมีบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ของไทยอีกหลายรายที่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC โดยหวังว่าจะได้รับสิทธิพิเศษตามที่ได้ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ของไทยได้มีการชำระอากรขาเข้าเต็มจำนวนตามอัตราภาษีชิ้นส่วน CKD และสงวนสิทธิการขอคืนในภายหลังหรือใช้หนังสือค้ำประกันของธนาคารค้ำประกันภาษีขาเข้าที่คาดว่าจะได้รับการลดให้กึ่งหนึ่งของอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD วางไว้ต่อกรมศุลกากร จำนวนเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารที่ผู้ประกอบรถยนต์ของไทยที่วางไว้เป็นประกันอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ต่อกรมศุลกากรจนกระทั่งถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2537 ซึ่งได้มีการให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่ชิ้นส่วนรถยนต์ตามโครงการ BBC เป็นจำนวนมากกว่า 200 ล้านบาทและในปัจจุบันผู้ประกอบรถยนต์ของไทยยังมิได้รับการคืนเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารแต่อย่างใด

2. การที่รัฐไม่คืนเงินอากรขาเข้าหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์ของไทยที่นำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ตามโครงการ BBC ก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2537 ถือว่าเป็นการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีที่รัฐได้ทำไว้ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 9 ข) ซึ่งได้ระบุให้ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ต้องให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี คือ การลดอัตราภาษีขาเข้าแก่ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ที่นำเข้าตามโครงการ BBC ในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราภาษีขาเข้าตามปกติของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์นั้น ๆ โดยประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการต้องกระทำโดยอัตโนมัติภายในระยะเวลา 90 วันนับแต่วันที่ COIME หรือ SEOM ได้อนุมัติให้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบของรถยนต์นั้นเข้าร่วมโครงการ BBC ตามข้อเท็จจริง COIME ได้

อนุมัติให้มีซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ตามโครงการ BBC เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2532 และเอกชนผู้ประกอบรถยนต์ของไทยได้เข้าร่วมโครงการ BBC และได้มีการนำชิ้นส่วนรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2532 ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 9 ข) (I) รัฐบาลไทยต้องประกาศให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรภายใน 90 วัน การที่รัฐบาลพึงจะประกาศให้สิทธิพิเศษทางการภาษีแก่ชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้าตามโครงการ BBC เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2537 จึงเป็นการไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีที่ได้ทำไว้กับประเทศสมาชิกอาเซียน เหตุผลที่รัฐไม่กั้นเงินหรือหนังสือค้ำประกันธนาคารให้กับผู้ประกอบรถยนต์ที่นำเข้าชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ตามโครงการ BBC ก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2537 เนื่องจากรัฐมองว่าผู้ประกอบรถยนต์ได้ผลกระทาภาษีให้กับผู้บริโภคเรียบร้อยแล้ว ซึ่งไม่น่าจะเป็นเหตุผลที่ถูกต้อง ถึงแม้ว่าจะมีการผลกระทาให้กับผู้บริโภคจริง รัฐก็จะอ้างไม่ได้จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ที่ได้ทำไว้กับกลุ่มอาเซียน

4.4 เปรียบเทียบสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียนกับความตกลงว่าด้วยโครงการความร่วมมือว่าด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน

ตามที่มีผู้เขียนได้กล่าวถึงความตกลงว่าด้วยโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน หรือ โครงการ AICO ซึ่งเป็นความตกลงที่กลุ่มอาเซียนได้ทำขึ้นเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินความร่วมมือในด้านอุตสาหกรรม การค้าภายในอาเซียนก่อนจะบรรลุเป้าหมายในการก่อตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนและความตกลงดังกล่าวได้ยกเลิกและใช้แทนโครงการ BBC และโครงการ AIJV ซึ่งปัจจุบันความตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2539 ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 และเป็นผลทำให้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ถูกยกเลิกไปโดยปริยายจะไม่มี การอนุมัติการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ชุดใหม่อีก แต่อย่างไรก็ตามโครงการ BBC แต่ละชุดที่ได้รับการอนุมัติไปก่อนแล้วจาก SEOM ยังคงมีผลในทางปฏิบัติต่อไปตามที่มีผู้เขียนได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเปรียบเทียบให้เห็นถึงสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียนกับความตกลงว่าด้วยโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน เพื่อให้เห็นถึงความคล้ายคลึงและแตกต่างของข้อตกลงทั้งสองฉบับ โดยผู้เขียนขอทำสรุปเป็นตารางเพื่อให้เข้าใจโดยง่ายเฉพาะประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้ (ดูหน้า 118-119)

เปรียบเทียบสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียน

กับความตกลงว่าด้วยโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน

ลำดับ	ประเด็น	บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียน	ความตกลงว่าด้วยโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน
1.	องค์กรที่จะได้รับสิทธิประโยชน์	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องเป็นผู้ประกอบรถยนต์ยี่ห้อใดยี่ห้อหนึ่งในอาเซียนเท่านั้น - การดำเนินการตามโครงการ BBC แต่ละชุด (BBC Scheme) ต้องมีบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ยี่ห้อเดียวกันในประเทศอาเซียนเข้าร่วมอย่างน้อย 2 บริษัท 	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นบริษัทที่มีการร่วมกันจัดตั้งขึ้นใหม่หรือดำเนินการอยู่แล้ว โดยบริษัทดังกล่าวต้องมีจำนวนหุ้นของประชาอาเซียนที่ตั้งโครงการอย่างน้อยร้อยละ 30 - ต้องมีประเทศอาเซียนเข้าร่วมโครงการ Aico แต่ละชุด (Aico Arrangement) อย่างน้อย 2 ประเทศ แต่ละประเทศจะต้องมีบริษัทเข้าร่วมโครงการอย่างน้อย 1 บริษัท
2.	ผลิตภัณฑ์ที่จะเข้าร่วม	<ul style="list-style-type: none"> - เฉพาะชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อการประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market) เฉพาะยี่ห้อและรุ่นเดียวกันเท่านั้น - ก่อน 1 มกราคม 2539 กำหนดให้ใช้วัตถุดิบภายในอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ตามข้อตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (Asean Preferential Trading Arrangement APTA) หลัง 1 มกราคม 2539 ต้องใช้วัตถุดิบในอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ตามหลัก Rule of Origin ของ Cept. 	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีการผลิตทั่วไป ซึ่งจะครอบคลุมผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป กึ่งสำเร็จรูปและวัตถุดิบ (รวมชิ้นส่วนรถยนต์ด้วย) ยกเว้นสินค้าที่อยู่ในรายการ General Exemption ตามข้อ 9. ของ Cept. - ใช้วัตถุดิบในอาเซียนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 (Rule of Origin) ตามหลัก Rule of Origin ของ Cept.

ลำดับ	ประเด็น	บันทึกความเข้าใจด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียน	ความตกลงว่าด้วยโครงการความร่วมมือ ด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน
3.	สิทธิประโยชน์	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้ากึ่งหนึ่งคือร้อยละ 50 จากอัตราอากรขาเข้าปกติของชิ้นส่วน CKD - ยอมรับเสมือนเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content Accreditation) - สิทธิพิเศษทางภาษีจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้ประกอบการรถยนต์ในอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC เลิกการประกอบรถยนต์รุ่นและแบบที่ได้รับการอนุมัติจาก SEOM 	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีตามอัตราของ Cept คือร้อยละ 0.5% สำหรับผลิตภัณฑ์ที่ได้เข้าร่วมโครงการ AICO - ผลิตภัณฑ์ที่เข้าร่วมโครงการยอมรับเป็นเสมือนหนึ่งผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในประเทศ - สิทธิประโยชน์ทางภาษี (0-5%) จะสิ้นสุดลงเมื่ออัตราภาษีผลิตภัณฑ์นั้นลดต่ำลงถึงอัตราภาษี Cept ขึ้นสุดท้าย
4.	การยื่นขออนุมัติ	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องขออนุมัติจากที่ประชุมเจ้าหน้าที่เศรษฐกิจอาวุโสของอาเซียน (SEOM) และ SEOM จะเป็นผู้ออกหนังสือรับรองผลิตภัณฑ์ (Certificate of Eligibility) 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเทศอาเซียนผู้เข้าร่วมโครงการ AICO จะเป็นผู้อนุมัติโครงการแต่ ละชุดและสำนักเลขาธิการอาเซียน (ASEAN Secretariat) จะเป็นผู้ออกใบรับรองผลิตภัณฑ์ให้ภายหลังได้รับแจ้งจากประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ AICO