

บทที่ 3

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจัดเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์สาขาหลักของประเทศ เนื่องจากภาครัฐเห็นว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มที่ดี เป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างรายได้ให้กับภาครัฐเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะมีผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เพราะอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีนโยบายในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนเป็นที่ยอมรับกันว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีความสามารถการผลิตสูงสุดของอาเซียน คือ มีกำลังการผลิตรถยนต์ประมาณ 1 ล้านคันต่อปี และรถจักรยานยนต์ประมาณ 2.2 ล้านคันต่อปี นอกจากนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังประกอบไปด้วยโรงงานผลิตชิ้นส่วนทั้งประเภทที่ใช้ในการประกอบยานยนต์และประเภทอะไหล่ รวมกันอยู่ประมาณ 700 ราย ซึ่งส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมเชื่อมโยงภายในประเทศและการจ้างงานอีกเป็นจำนวนมาก¹

อุตสาหกรรมยานยนต์ได้เริ่มต้นอย่างแท้จริงเมื่อเกิดโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในปี พ.ศ. 2504 จากการสนับสนุนโดยรัฐบาลที่ได้เล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่สามารถเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นๆ ได้ โดยเบื้องต้นทางภาครัฐวางนโยบายให้เป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Industrialization - ISI) เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ และเพื่อให้เกิดทักษะเชี่ยวชาญชำนาญในกิจกรรมอุตสาหกรรม จากนั้นนโยบายดังกล่าวภาครัฐจึงได้มีมาตรการต่างๆ เพื่อส่งเสริมการลงทุน ใจให้มีส่วนประกอบการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ ซึ่งทางภาครัฐได้ใช้มาตรการต่างๆ เช่น การงดเว้นภาษีอากรขาเข้า ภาษีเงินได้ การอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน การส่งเงินตราออกนอกประเทศ เป็นต้น²

ในขั้นแรกการผลิตรถยนต์จะเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปมาประกอบขึ้นเป็นรถยนต์ หรือที่เรียกว่า Completely Knock - Down (CKD) โดยใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศน้อยมาก เช่น ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ และแหวนดับ³ ซึ่งโรงงานประกอบรถยนต์

¹ สำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, "รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมรายสาขา (สาขายานยนต์) พ.ศ. 2545 - 2549," [<http://www.oie.go.th/policy7/4.html>], 5 กุมภาพันธ์ 2550.

² ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, "มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 42.

³ วีรพล นิตชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544), หน้า 45.

ยี่ห้อฟอร์ด โดยบริษัทแองโกลไทยมอเตอร์ เป็นโรงงานแรกที่เริ่มทำการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย บริษัทธนบุรีพาณิชย์ ประกอบรถบรรทุก เมอร์เซเดส – เบนซ์ และบริษัทกรรมบุตรเจเนอร์อัล แอสเซมบลี ประกอบรถยนต์นั่งและรถบรรทุกยี่ห้อเพียตและยี่ห้ออื่นๆ ตามสั่งประกอบ ในปี พ.ศ. 2505⁴

ต่อมาในปี พ.ศ. 2505 รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 เพื่อใช้ภาษีอากรเป็นมาตรการสนับสนุนในการลงทุน และอุตสาหกรรมยานยนต์ก็เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับสิทธิพิเศษ โดยภาครัฐได้ใช้มาตรการลดหย่อนภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ และลดภาษีการค้ำลงกึ่งหนึ่งของอัตราปกติ จึงทำให้เกิดการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มมากขึ้น เช่น บริษัทสยามกลการและนิสสัน บริษัทโตโยต้ามอเตอร์(ประเทศไทย) บริษัทปริ้นซ์มอเตอร์ บริษัทอิชูมอเตอร์ (ประเทศไทย) เป็นต้น จนทำให้มีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มมากขึ้นรวมกันเป็น 11 โรงงาน ในปี พ.ศ. 2512⁵

จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2512 เมื่อมีโรงงานประกอบรถยนต์เพียงพอแก่ความต้องการภายในประเทศแล้ว ทางภาครัฐโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้งดการส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ เพื่อให้โรงงานรถยนต์ที่มีอยู่สามารถขยายกำลังการผลิตไปจนถึงระดับที่เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economies of Scale)⁶

ในปี พ.ศ. 2512 รัฐได้หันมาส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการด้านชิ้นส่วนยานยนต์แทน โดยใช้มาตรการทางภาษีกำหนดให้ชิ้นส่วนยานยนต์จำพวก ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ หม้อน้ำ และแหวนดับ ไม่นับรวมอยู่ในชิ้นส่วนหมวด CKD ที่อยู่ในข่ายการเสียภาษีอากรขาเข้าในอัตราพิเศษ รวมถึงการปรับเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ขึ้นอีกร้อยละ 20 ในประเภททั้งหมดของรถยนต์ คือ รถยนต์นั่ง รถแวน และรถกระบะจากเดิมที่เสียในอัตราร้อยละ 30, 20 และ 10 ตามลำดับ เพิ่มเป็นร้อยละ 50, 40 และ 30 ตามลำดับ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ที่ทำการผลิตในประเทศเพิ่มมากขึ้น และในปีนี้ได้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์” เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและวางแผนการพัฒนาอุตสาหกรรม

⁴ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, “มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย,” หน้า 42 – 43.

⁵ กุลธิดา เดชโยธิน, “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคารถยนต์ในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 29.

⁶ วีรพล นิตชากร, “ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย,” หน้า 45.

ยานยนต์⁷ แสดงให้เห็นถึงความตั้งใจจริงที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เป็นอุตสาหกรรมหลักสาขาหนึ่งของประเทศ

จะเห็นได้ว่าเป็นการสิ้นสุดยุคของการส่งเสริมโรงงานประกอบรถยนต์ และเป็น การเปลี่ยนไปสู่การส่งเสริมโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แทน

จากการมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ในปี พ.ศ. 2513 ทำให้กระทรวงการคลังได้ประกาศปรับอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป หรือ Completely Built - Up (CBU) ขึ้นเป็นอัตราร้อยละ 80 จากเดิมที่เคยเก็บในอัตราร้อยละ 55⁸

ในปี พ.ศ. 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศจำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Models) ของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศทุกชนิดเพื่อก่อให้เกิดการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด เพราะ เมื่อรถน้อยรุ่นไม่หลากหลาย จะทำให้จำนวนผลิตรถยนต์ต่อรุ่นเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อการประหยัดต่อ ขนาดการผลิต ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำลง และในปีเดียวกันนี้รัฐบาลได้ออกประกาศให้รถยนต์ที่ ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content Requirement) มีมูลค่า รวมกันไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด ซึ่งจะมีผลกำหนดบังคับใช้ในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2516⁹

จากมาตรการคุ้มครองและสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศดังกล่าว มาแล้ว ได้แสดงให้เห็นถึงผลของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 - พ.ศ. 2514) ที่เร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรมให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น อันเป็นผลพวงมาจากการสนับสนุน อุตสาหกรรมและการลงทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2506 - พ.ศ. 2509) เพราะในระยะเวลาของแผนฉบับที่ 1 ได้ส่งเสริมให้เอกชนทั้งภายในและภายนอก ประเทศประกอบกิจการอุตสาหกรรมให้มากขึ้น เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสอดคล้องกับ การเพิ่มขึ้นของพลเมือง มีกฎหมายส่งเสริมการลงทุนขึ้นโดยกำหนดสิทธิและประโยชน์บาง ประการให้แก่ผู้ลงทุนประกอบกิจการอุตสาหกรรมตามประเภทที่ได้กำหนดไว้ จึงทำให้เอกชนได้ มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก แต่แรงงานทั้งหมดในการ ประกอบการอุตสาหกรรมของประเทศยังมีจำนวนต่ำอยู่มาก คือ มีจำนวนเพียงร้อยละ 4.7 ของ แรงงานที่มีอยู่ทั้งหมดหรือประมาณร้อยละ 2 ของประชากรทั่วประเทศเท่านั้น ดังนั้นในแผนฉบับที่

⁷ สมชนก ภาสกรจรัส, "ยุทธศาสตร์บริหารนโยบายการนำเข้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย," จุฬาลงกรณ์วารสาร, 67 (เมษายน - มิถุนายน 2548): 22.

⁸ วีรพล นิติชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 45.

⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 46.

2 จึงจำเป็นต้องเร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรมให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้นเป็นลำดับ โดยจะพิจารณาถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมให้เหมาะสมกับการเพิ่มขึ้นของประชากรเป็นหลักสำคัญประการแรก และช่วยเหลือให้มีการใช้วัตถุดิบและทรัพยากรภายในประเทศให้เพิ่มขึ้นเป็นประการที่สอง¹⁰

ในปี พ.ศ. 2515 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกมาตรการจำกัดรุ่นและแบบของรถยนต์ที่ประกาศใช้ไปในปีที่แล้ว แต่ยังคงกำหนดให้มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ที่ผลิตในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมดอยู่ แต่เลื่อนการบังคับใช้ไปเป็นวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518¹¹ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 - พ.ศ. 2519) ในด้านของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ที่กำหนดเอาไว้ว่า "ในปัจจุบันมีโรงงานประกอบรถยนต์ 9 โรง กำลังการผลิตรวมกันประมาณ 2,000-2,500 คันต่อเดือน ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศยังต่ำอยู่มาก รัฐจึงมีนโยบายจะส่งเสริมให้โรงงานประกอบรถยนต์เหล่านี้แปรสภาพเป็นโรงงานผลิตโดยให้ใช้ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่ารวมทั้งหมด โดยจะให้ความสนับสนุนด้านภาษีอากร"¹²

ในปี พ.ศ. 2516 กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่มีโครงสร้างตัวรถพร้อมเครื่องยนต์ แต่ไม่มีตัวถัง กระบะท้าย และห้องโดยสาร (Chassis with Engine) ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศร้อยละ 15 ของมูลค่าชิ้นส่วนทั้งหมดที่ใช้ในการประกอบ โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518¹³

ในปี พ.ศ. 2517 กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภทที่มีโครงสร้างสมบูรณ์ ไม่มีตัวถัง และกระบะท้าย แต่มีกระจกบังลมหน้า (Chassis with Windshield) ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศร้อยละ 20 ของมูลค่าชิ้นส่วนประกอบทั้งหมด โดยเริ่มบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518¹⁴

ในปี พ.ศ. 2521 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศตารางมาตรฐานการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง และได้ประกาศเพิ่มการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ

¹⁰ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2.

¹¹ วีรพล นิติชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 46.

¹² แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3.

¹³ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, "มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย," หน้า 44 - 45.

¹⁴ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, "มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย," หน้า 45.

สำหรับรถยนต์นั่งจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายในระยะเวลา 5 ปี โดยจะเป็นการเพิ่มขึ้นแบบขั้นบันได ในช่วง 2 ปีแรกจะเพิ่มเป็นร้อยละ 35 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปีจนครบร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี และในปีเดียวกันนี้ทางรัฐยังออกมาตรการห้ามเพิ่มจำนวนรุ่นของรถยนต์นั่งที่ประกอบอยู่เดิม ห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นมาใหม่ และยังได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปทุกประเภท(ในกรณีที่เป็นรถใหม่) ส่วนรถเก่าสามารถนำเข้าได้เฉพาะรถยนต์ที่มีปริมาตรกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร โดยจะถูกจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 150 และยังมีภาษีนำเข้าพิเศษอีกร้อยละ 20 ในส่วนของชิ้นส่วนรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CKD) ก็ได้มีการปรับภาษีนำเข้าเพิ่มขึ้นจากเดิมของปี พ.ศ. 2512 ในอัตราร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80¹⁵

ในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการประกาศใช้ตารางมาตรฐานการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร รวมถึงมีการเพิ่มการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ แก่รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารเพิ่มขึ้นแบบขั้นบันไดในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี เป็นระยะเวลา 5 ปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้¹⁶

รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่มีโครงสร้างรถสมบูรณ์ พร้อมเครื่องยนต์ แต่ไม่มีตัวถัง กระบะท้าย และห้องโดยสาร (Chassis with Engine) เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 40

รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่มีโครงสร้างรถสมบูรณ์ ไม่มีตัวถัง และกระบะท้าย แต่มีกระจกบังลมหน้า (Chassis with Windshield) เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 45

รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่มีโครงสร้างรถสมบูรณ์ แต่มีห้องโดยสารส่วนหน้า ไม่มีตัวถัง และกระบะท้าย (Chassis with Windshield) เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50

ในปีนี้กระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกระบบการบังคับใช้ชิ้นส่วนแบบ คิดตามสัดส่วนมูลค่าทั้งหมดที่ประกอบขึ้นเป็นรถหนึ่งคัน แต่ได้เปลี่ยนไปใช้วิธีการให้คะแนนแทน โดยผู้ผลิตจะต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้ได้ถึงเกณฑ์คะแนนขั้นต่ำที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดเอาไว้ โดยชิ้นส่วนแต่ละชิ้นจะมีค่าของคะแนนที่ไม่เท่ากัน

¹⁵ วีรพล นิติชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 46 - 47.

¹⁶ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, "มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย," หน้า 45.

นอกจากนี้ยังได้ริเริ่มนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออกโดยกระทรวงอุตสาหกรรม ได้อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ไม่จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ตามเกณฑ์ที่กำหนด สำหรับรถที่ผลิตเพื่อการส่งออก เพื่อเป็นการเปิดกว้างและลดภาระต้นทุนของผู้ผลิตรถยนต์ในการจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นการสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์ทำการผลิตเพื่อการส่งออก และเป็นการสร้างความเข้มแข็งและประสิทธิภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศอีกด้วย จากนโยบายนี้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเริ่มมีการส่งออกได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 เป็นต้นมา ซึ่งนับเป็นการเปลี่ยนนโยบายอุตสาหกรรมไปสู่การผลิตเพื่อการส่งออก (Export Oriented Industrialization: EOI)

ในปี พ.ศ. 2523 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้กำหนดหลักเกณฑ์การประกอบรถยนต์ประเภทแวน ตู้ และจี๊ป โดยกำหนดให้รถยนต์ประเภทแวนปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง ส่วนรถตู้และรถจี๊ปหากนำเข้าในลักษณะสมบูรณ์พร้อมสำหรับการขับชื้อให้ปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง แต่หากนำเข้าในลักษณะ Chassis with Windshield หรือ Chassis with Engine ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร

ในปีนี้มีการประกาศบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศแก่รถยนต์บรรทุกเป็นจำนวน 7 รายการ ได้แก่ หม้อน้ำ, ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย, แบตเตอรี่, แหนบดับหน้าและหลัง, ยางนอกและยางใน, กระจกนิรภัย และดรัมเบรคหน้าและหลัง(สำหรับรถยนต์บรรทุกขนาด 3.5 ตันขึ้นไป) นอกจากนี้ได้มีการปรับขึ้นภาษีนำเข้าของรถบรรทุกขนาด 1 ตันที่นำเข้ามาในสภาพเกือบสมบูรณ์ ชาติแต่เพียงกระบะหลัง เพิ่มจากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 80

ปี พ.ศ. 2525 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม เพราะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - พ.ศ. 2529) ได้จัดให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่จะต้องปรับโครงสร้างเสียใหม่ จึงส่งผลให้เกิดการระงับการเพิ่มขึ้นของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่อัตราร้อยละ 45 เพราะชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้ามาก ถ้ารัฐบาลยังดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนของชิ้นส่วนภายในประเทศ จะทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ไม่ทำการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ และจะหันไปสูการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปแทน เนื่องจากต้นทุนที่สูงกว่าหากทำการผลิตภายในประเทศ ซึ่งจะทำให้ได้ผลกำไรลดลง

ปี พ.ศ. 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศจำกัดจำนวนรุ่น(Series) และแบบ(Models)ของรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศอีกครั้ง โดยกำหนดให้มีจำนวนรุ่นรถยนต์รวมกันทั้งหมดไม่เกิน 42 รุ่น และรถยนต์แต่ละรุ่นจะประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ ซึ่งในแต่ละแบบต้องใช้

เครื่องยนต์ขนาดเดียว และตัวถังแบบเดียวกัน แต่อาจมีระบบส่งกำลังได้ไม่เกินสองชนิด นอกจากนี้ หากรถยนต์รุ่นใดไม่มีการประกอบในปีหนึ่งปีใด จะถูกยกเลิกสิทธิการประกอบและไม่มีการทดแทนรุ่นที่ยกเลิกไป ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดจำนวนแบบของรถยนต์นั่งที่มีให้น้อยลง รวมถึงยังบังคับให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ ต้องใช้ระบบท่อไอเสียที่ได้รับรองมาตรฐานจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้วเท่านั้น¹⁷ มาตรการนี้ก็เพื่อคุ้มครองและสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่อที่จะแข่งขันกับชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ เพราะการมีจำนวนของรุ่นที่จำกัด และควบคุมได้ จะทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศสามารถควบคุมต้นทุนและวางแผนการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อราคาชิ้นส่วนที่ลดลง ทำให้สามารถแข่งขันกับชิ้นส่วนที่นำเข้าได้ดียิ่งขึ้น

ในปีเดียวกัน ได้มีการประกาศบังคับใช้ชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์นั่งเป็นรายปีระหว่าง พ.ศ. 2529 ถึง พ.ศ. 2531 เพื่อสนับสนุนกลุ่มผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพราะจะทำให้มีการใช้ชิ้นส่วนรายการเดียวกันมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลดลง¹⁸

ปี พ.ศ. 2528 ได้มีการประกาศกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก(รถกระบะ)เป็นรายปี ระหว่าง พ.ศ. 2529 ถึง พ.ศ. 2531 เช่นกัน เพื่อให้เป็นมาตรฐานเท่าเทียมกับรถยนต์นั่ง

ในปีนี้ได้มีการประกาศปรับภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ คือ มีการปรับอัตราขาเข้า ของชิ้นส่วน CKD สำหรับรถแวน รถกระบะ และรถยนต์นั่งประเภทจี๊ป จากร้อยละ 40 เพิ่มเป็นร้อยละ 60 และเพิ่มอัตราขาเข้าแชสซีส์ และส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถยนต์ประเภทดังกล่าวจากร้อยละ 10 เพิ่มเป็นร้อยละ 20 พร้อมทั้งเพิ่มอัตราอัตราขาเข้าของรถบรรทุกเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 และได้อนุญาตให้มีการนำเขารถยนต์นั่งที่มีปริมาตรกระบอกสูบเกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร โดยต้องเสียภาษีนำเข้าปกติในอัตราร้อยละ 200 ของราคานำเข้า เพื่อเป็นการผ่อนคลายมาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ แต่ก็ยังใช้มาตรการทางภาษีนำเข้าที่สูงในการคุ้มครองรถยนต์ที่ผลิตในประเทศอยู่

¹⁷ วีรพล นิตชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 48.

¹⁸ วีรพล นิตชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 48.

อัตราขาเข้า หมายถึง ภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดนเก็บจากผู้นำเข้า มีการจัดเก็บจากสินค้ามากกว่า 5,000 ประเภท พิกัดมีอัตราระหว่างร้อยละ 0-80 โดยในอดีตกำหนดอัตราอัตราขาเข้าไว้สูงเพื่อปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ แต่ปัจจุบันอัตราอัตราขาเข้าได้ลดลงตามลำดับเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อ้างอิงจาก สำนักนโยบายการออมและการลงทุน, "Thai Economics vocabulary," [<http://www.fpo.go.th/fseg/Index.php?body=.:Source/Word/Word.php&Language=Eng>], 7 กุมภาพันธ์ 2550.

ปี พ.ศ. 2529 มีการเปลี่ยนแปลงมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์นั่งเป็นรายปีมาเป็นการแยกบัญชีเป็นบัญชี ก. และบัญชี ข. โดยชิ้นส่วนในบัญชี ก. จะเป็นชิ้นส่วนที่บังคับใช้ร้อยละ 27 ของบัญชีชิ้นส่วนทั้งหมด และบัญชี ข. จะเป็นชิ้นส่วนที่โรงงานประกอบรถยนต์ต่างๆเลือกใช้ได้ ซึ่งสัดส่วนในการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศทั้งสองบัญชีรวมกันต้องมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของมูลค่าชิ้นส่วนที่ประกอบขึ้นเป็นรถหนึ่งคัน โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2530 เป็นต้นไป และได้มีการกำหนดให้รถกระบะที่ประกอบในประเทศที่ใช้เครื่องยนต์ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศห้ามใช้เครื่องยนต์นำเข้าสำเร็จรูป โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 เป็นต้นไป เป็นการดำเนินตามนโยบายให้เกิดการผลิตในประเทศแทนการนำเข้าชิ้นส่วนต่างๆเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์ เพราะจะทำให้เกิดผลดีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศที่จะสามารถป้อนชิ้นส่วนให้แก่โรงงานเพื่อผลิตเป็นเครื่องยนต์ได้

นอกจากนี้ ยังเพิ่มอัตราอากรขาเข้าพิเศษสำหรับรถยนต์นั่งที่มีขนาด 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปเป็นอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นการเพิ่มภาษีเพื่อปกป้องรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ โดยคิดเพิ่มในอัตราร้อยละ 50 ของอากรขาเข้าปกติที่ร้อยละ 200 ตัวอย่าง เช่น ราคานำเข้า 1,000,000 บาท จะเสียเฉพาะอากรขาเข้าปกติที่ร้อยละ 200 โดยยังไม่รวมราคาที่นำเข้าเป็นจำนวน 2,000,000 บาท และจะคิดค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) อีกร้อยละ 50 จากจำนวนอากรขาเข้าปกติซึ่งในตัวอย่างนี้จะเท่ากับ 1,000,000 บาท โดยสรุปแล้ว รถยนต์ที่นำเข้าราคา 1,000,000 บาท จะต้องเสียภาษีอากรขาเข้า 2,000,000 บาท และอากรขาเข้าพิเศษอีก 1,000,000 บาท จะทำให้รถมีราคาสูงขึ้นรวมเป็น 4,000,000 บาท

ปี พ.ศ. 2532 มีการจำกัดเขตแดนความจุกระบอกสูบของรถยนต์บรรทุกขนาด 1 ตัน(รถกระบะ)ไว้ที่ 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร โดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้กำหนดให้เครื่องยนต์สำหรับรถยนต์ประเภทดังกล่าวต้องผลิตในประเทศ ไม่ว่าจะเป็เครื่องยนต์เบนซินหรือดีเซล โดยเครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 (ในกรณีที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน) และร้อยละ 52(ในกรณีที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน) จากนโยบายดังกล่าวจึงทำให้ค่ายรถปิดอีก 3 ยี่ห้อ ได้แก่ โตโยต้า นิสสัน และฮิอุซุ รวมมือกันในการผลิตชิ้นส่วน เพราะหากแยกกันผลิตจะทำให้มีต้นทุนต่อหน่วยสูงมาก ส่วนค่ายมิตซูบิชิไม่ได้

เข้าร่วม เนื่องจากมีได้อยู่ในโครงการส่งเสริมการลงทุน เพราะที่ใช้ขึ้นส่วนในประเทศในอัตราที่น้อยกว่าระดับค้ำประกัน¹⁹

ในปีที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานผลิตรถยนต์แห่งใหม่ แต่สามารถให้การขยายต่อเติมจากโรงงานเดิมได้²⁰ เพื่อเป็นการควบคุมให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิตที่สูงที่สุด ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำลง และยังเป็นผลดีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศที่ไม่จำเป็นต้องมีการผลิตชิ้นส่วนที่หลากหลายมากเกินไป ซึ่งทำให้ต้นทุนสูงยิ่งขึ้นไปอีก

ในปี พ.ศ. 2533 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์นั่ง ซึ่งบังคับใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2527 เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดความคุ้มค่าต่อการผลิตเนื่องจากกรณบางรุ่นไม่เป็นที่นิยมของตลาด แต่จำเป็นต้องผลิตเพื่อรักษาสภาพในการประกอบรถยนต์รุ่นนั้นๆ ทำให้ไม่เกิดประสิทธิภาพในการผลิต เพราะผลิตในจำนวนที่น้อยคัน²¹ และเป็นการดำเนินนโยบายตามแนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2534) ที่ได้คาดการณ์ว่าการขยายตัวของตลาดต่างประเทศจะสูงกว่าในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 เพื่อที่จะใช้โอกาสนี้ในการเพิ่มการส่งออกให้ได้มากที่สุด จำเป็นจะต้องปรับปรุงกฎเกณฑ์ ระเบียบ และระบบภาษีต่างๆ ของรัฐที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก ตลอดจนการลงทุนในการปรับระบบการผลิต การตลาด และคุณภาพของบริการพื้นฐานที่จะลดต้นทุนการส่งออก และปรับปรุงคุณภาพสินค้าไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้²² โดยใช้กลไกตลาดเป็นตัวนำในการกำหนดรุ่นหรือแบบของการผลิตรถยนต์นั่ง ซึ่งนับแต่ปีนี้เป็นต้นไป อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มเปลี่ยนแนวทางเป็นการผลิตเพื่อเน้นการส่งออก (EOI) แทนที่การผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (ISI) โดยการผลิตเพื่อการส่งออกนั้นมากับลัทธิเสรีนิยมใหม่ที่เน้นการเปิดเสรีทางการค้า ลัทธิเสรีนิยมใหม่ให้เหตุผลว่า ลัทธิปกป้องคุ้มครอง (protectionism) และโครงการรัฐบาลต่างๆ ได้สร้างความไม่มีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจขึ้นมา และประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งหลาย ควรที่จะเปิดตลาดของพวกเขาออกสู่ภายนอก และไฟก๊สลงไปที่การส่งออก นอกจากนี้ยังเน้นเรื่องของการชำระหนี้และการยกเลิกบริษัทที่รัฐเป็นเจ้าของต่างๆ รวมไปถึงการลดทอนกฎเกณฑ์ทั้งหลาย ซึ่งได้รับการออกแบบขึ้นมาเพื่อกีดกันธุรกิจต่างๆลงด้วย

¹⁹ สมชนก ภาสกรจรัส, "ยุทธศาสตร์บริหารนโยบายการนำเข้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย," *จุฬาลงกรณ์วารสาร*, หน้า 23.

²⁰ วีรพล นิตินาคร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 49.

²¹ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, "มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย," หน้า 48.

²² แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6

รวมถึงการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์บางขนาด และยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบมากกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการผลิตไม่ทันความต้องการของตลาด ช่วยเพิ่มปริมาณรถยนต์สนองความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายการเปิดเสรีทางการค้า อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศเร่งปรับปรุงคุณภาพรถยนต์ และประสิทธิภาพการผลิต ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการผลิตต่ำลงและเกิดการแข่งขันในด้านราคา สร้างตัวเลือกให้แก่ผู้บริโภค อย่างไรก็ตามต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 300 และสำหรับรถยนต์นั่งที่มีปริมาตรกระบอกสูบไม่ถึง 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ได้รับอนุญาตให้นำเข้ารถใหม่ได้ แต่ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 180 ต่อมาได้ขยายพิสัยปริมาตรกระบอกสูบขึ้นเป็นไม่เกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร พร้อมทั้งปรับอัตรากาสิโนำเข้าใหม่เป็นร้อยละ 42 และถ้าเกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องเสียภาษีร้อยละ 68.5 ซึ่งไม่มีการจัดเก็บอากรขาเข้าพิเศษ²³

ในปี พ.ศ. 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กใช้ชิ้นส่วนทุกชิ้นที่อยู่ในบัญชีรายการชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ รวมถึงกำหนดให้รถยนต์บรรทุกที่เครื่องยนต์มีปริมาตรกระบอกสูบตั้งแต่ 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และในปีนี้ คณะรัฐมนตรีได้ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่หมดทั้งในส่วนกาสิโนำเข้าและภาษีการค้า ทำให้ราคารถยนต์นำเข้าถูกลงอย่างมาก²⁴

นอกจากนี้ยังยกเลิกการห้ามนำเข้ารถใช้แล้วที่มีปริมาตรกระบอกสูบมากกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีอายุต่ำกว่า 2 ปีขึ้นไป

มีการปรับโครงสร้างอัตรากาสิโนำเข้าและภาษีการค้า (ซึ่งในปี พ.ศ. 2535 ได้ยกเลิกการเก็บภาษีการค้าและเปลี่ยนเป็นภาษีสมูลค่าเพิ่ม รวมถึงได้นำเอาภาษีสรรพสามิตมาใช้กับรถยนต์เป็นครั้งแรก) เสียใหม่ ในวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 ดังตาราง

²³ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, "มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย," หน้า 50.

²⁴ วีรพล นิตชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 50.

ภาษีการค้า เป็นภาษีที่เก็บจากบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลผู้ทำการประกอบการค้า หรือการให้บริการใด ๆ เพื่อหาประโยชน์อันมีมูลค่า ผู้ที่เป็นเจ้าของกิจการต่อไปนี้จะต้องเสียภาษีการค้า เช่น การขายของ โรงสีและโรงเลื่อย การขายหลักทรัพย์ การรับจ้างทำของ การให้เช่าทรัพย์สิน คลังสินค้า โรงแรมและภัตตาคาร การขนส่ง โรงรับจำนำ นายหน้าและตัวแทนการค้าอสังหาริมทรัพย์ ธนาคาร ประกันภัย และมหรสพ



	อัตราภาษีเก่า			อัตราภาษีใหม่		
	ภาษี ขา เข้า	ภาษีธุรกิจ (ภาษี การค้า)และ เทศบาล	รวม	ภาษี ขา เข้า	ภาษีธุรกิจ (ภาษีมูลค่าเพิ่ม + ภาษี สรรพสามิต) และเทศบาล	รวม
รถยนต์นั่งสำเร็จรูปนำเข้า						
- รถเล็ก(2,300 ลูกบาศก์ เซนติเมตร)	180	217.10	397.10	60	76.06	136.06
	300	310.50	610.50	100	108.66	208.66
- รถใหญ่(มากกว่า2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร)						
รถบรรทุกสำเร็จรูปนำเข้า	120			60		
รถบรรทุกประกอบใน ประเทศ	72			20		

ตารางเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีเก่า และภาษีใหม่ ของการปรับภาษีเมื่อวันที่ 3 ก.ค. 2534²⁵

ในปี พ.ศ. 2535 มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์เป็นครั้งแรก โดยเป็นภาษีที่จัดเก็บแทนที่ภาษีการค้าซึ่งได้ถูกยกเลิกไป เป็นการจัดเก็บแทนที่ภาษีการค้าในส่วนที่เกินจากภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งจัดเก็บตามมูลค่าของรถยนต์ และเป็นภาษีแบบรวมใน(Inclusive Tax - การคำนวณภาษีจะคิดรวมภาษีในฐานการคำนวณด้วย) ภาษีสรรพสามิตจะบังคับใช้ทั้งสินค้าที่นำเข้าและที่ผลิตในประเทศในอัตราเดียวกัน โดยภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ

²⁵ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, "มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย," หน้า 51.

จะเก็บจากฐานราคาน้ำโรงงาน ส่วนรถยนต์นำเข้าจะเก็บจากฐานราคานำเข้าซึ่งบวกกับอากรขาเข้าแล้ว²⁶

ในปี พ.ศ. 2537 ได้มีการยกเลิกกฎการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนด้านการก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์อีกครั้ง และเพื่อสร้างบรรยากาศการแข่งขันเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้หันมาสนับสนุนการลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์อีกครั้ง โดยเน้นสนับสนุนโรงงานประกอบรถยนต์ที่ตั้งขึ้น เพื่อทำการส่งออกและกระจายอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค²⁷

ในปีเดียวกันนี้ได้มีมาตรการที่ผ่อนคลายนโยบายข้อบังคับที่เคยมีมาในอดีต เพื่อเปิดทางไปสู่นโยบายการค้าเสรีมากขึ้น เช่น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนลดอัตราภาษีการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูป (CKD) ที่ส่งเข้ามาเพื่อประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกตั้งแต่ 1,000 คันขึ้นไป กระทรวงการคลังประกาศลดอัตราภาษีชิ้นส่วนรถยนต์จากเดิม (ปี พ.ศ. 2535) ร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 10 กรณีสำหรับชิ้นส่วนที่ผลิตในกลุ่มอาเซียน (ASEAN) ตามโครงการ Brand to Brand Complementary Project (BBC Scheme) ที่ให้สิทธิลดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 50 ของอัตราเดิมของแต่ละประเทศกำหนดและมีข้อตกลงร่วมกันคือชิ้นส่วนที่แลกเปลี่ยนระหว่างกันจะถือเสมือนว่าเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ เช่น บริษัทโตโยต้าให้ไทยผลิตเครื่องยนต์ดีเซลสำหรับรถปิคอัพ มาเลเซียผลิตระบบพวงมาลัย ฟิลิปปินส์ผลิตระบบกำลังส่งหรือเกียร์ และอินโดนีเซียผลิตเครื่องยนต์เบนซิน เป็นต้น แต่การดำเนินงานของโครงการ BBC ประสบปัญหาอย่างรุนแรงเนื่องจาก แต่ละประเทศต่างต้องการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มและเทคโนโลยีระดับสูงมาลงทุนในประเทศ ทำให้ต้องใช้เวลากว่า 2 ปี ในการเจรจาข้อตกลงระหว่างภาครัฐในกลุ่มอาเซียน ซึ่งผลสรุปที่ได้ทำให้ในทางปฏิบัติการแลกเปลี่ยนในโครงการ BBC จำกัดเฉพาะอุตสาหกรรม

ประกอบรถยนต์ยี่ห้อหนึ่งๆ เป็นผู้ดำเนินการแลกเปลี่ยน ดังนั้นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนทั้งรายใหญ่และรายย่อยในเครือข่ายค่ายรถยนต์หนึ่งๆ และร่วมการผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายใต้โครงการนี้ไม่สามารถเติบโตขยายการส่งออกได้ การดำเนินการส่งออกต้องดำเนินการผ่านค่ายรถยนต์ในฐานะอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ตามเงื่อนไขของ BBC

²⁶ ชลธาร วิชาตวงศ์, "ภาษีสรรพสามิตรยนต์," *วารสารภาษี บัญชีและกฎหมายธุรกิจ*, 9 (กุมภาพันธ์ 2546): 16.

²⁷ สมชนก ภาสกรจรัส, "ยุทธศาสตร์บริหารนโยบายการนำเข้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย," *จุฬาลงกรณ์วารสาร*, หน้า 23.

ที่จำกัดขอบเขตการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ภายใต้ข้อหนึ่งๆ เท่านั้น ด้วยข้อจำกัดของโครงการดังกล่าวมาทำให้ในที่สุดจึงมีการยกเลิกโครงการ BBC ไปในปีพ.ศ. 2542²⁸

โครงการต่อมาที่ได้มีการจัดตั้งขึ้นต่อจาก BBC ในปี พ.ศ. 2539 คือโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแนวใหม่ (New Asean Industrial Co-operation Scheme: AICO) ซึ่งโครงการนั้นนอกจากจะให้สิทธิประโยชน์การยอมรับถือเสมือนว่าเป็นสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศ ที่มีรายการสินค้ามากกว่าเดิมแล้ว การแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนสามารถทำได้ทั้งภายใต้เครื่องหมายการค้าเดียวกันหรืออาจจะต่างเครื่องหมายการค้าได้ นอกจากนี้ยังมีการลดอัตราภาษีลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปีพ.ศ. 2548 โครงการ BBC จะต่างกับโครงการ AICO ตรงที่โครงการ AICO จะรวมถึงการเข้าไปมีส่วนร่วมในการผลิตสินค้านั้นๆ ด้วย

สำหรับประเทศไทย ประโยชน์อย่างหนึ่งที่จะเกิดขึ้นจากการเข้าร่วมโครงการ AICO คือเป็นการเร่งให้ไทยสามารถพัฒนาไปสู่ฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค รวมทั้งดึงดูดการลงทุนเข้าไปในประเทศเพิ่มมากขึ้น เพราะประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันด้านการผลิตสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งจากการที่ตลาดรถยนต์ภายในประเทศใหญ่เพียงพอที่จะทำให้การผลิตเกิดการประหยัดจากขนาด นอกจากนี้ยังมีแรงงานทักษะฝีมือและโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่แข็งแกร่งอีกด้วย²⁹

ในปี พ.ศ. 2539 มีบริษัทรถยนต์จากประเทศสหรัฐอเมริกาเข้ามาประกอบรถยนต์ในประเทศไทยอีกครั้ง หลังจากยกเลิกการประกอบไปนับ 20 ปี รวมทั้งมีบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากฝากตะวันตกเข้ามาตั้งโรงงานและลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น เพื่อผลิตชิ้นส่วนป้อนให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์จากค่ายตะวันตก³⁰

การผ่อนคลายกฎระเบียบต่างๆ เป็นไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 – พ.ศ. 2539) ที่ได้กำหนดไว้ว่า “การพัฒนาอุตสาหกรรม การค้าและบริการ จะต้องเพิ่มภาวะการแข่งขันและลดการคุ้มครอง ตลอดทั้งผ่อนคลายข้อจำกัดต่างๆ ให้เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานของกลไกตลาดมากขึ้น และลดการแทรกแซงของรัฐบาลลงให้เหลือน้อยที่สุด” เพราะอุตสาหกรรมงานโลหะ ผู้ผลิตขนาดใหญ่ของอุตสาหกรรมนี้ โดยเฉพาะอุตสาหกรรม

²⁸ ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ, “มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบนโยบาย เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย,” หน้า 52.

²⁹ สัมภาษณ์ ดวงดาว ชาวเจริญ, นักวิชาการอุตสาหกรรม 7 ว สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 27 กุมภาพันธ์ 2550.

³⁰ สมชนก ภาสกรจรัส, “ยุทธศาสตร์บริหารนโยบายการนำเข้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย,” *จุฬาลงกรณ์วารสาร*, หน้า 23.

ประกอบยานยนต์ได้รับการคุ้มครองสูง ในขณะที่ขีดความสามารถทางการผลิตของอุตสาหกรรมเครื่องจักรและโรงงานโลหะขั้นกลางในประเทศ ยังไม่ได้พัฒนาให้มีคุณภาพและราคาแข่งขันกับตลาดต่างประเทศและเพียงพอที่จะเป็นฐานของการผลิตยานยนต์ จึงได้มีแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์โดยการลดการคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศ³¹

ปี พ.ศ. 2541 มีการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) สำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 เป็นต้นไปตามสถานการณ์การค้าโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในแนวทางของการแข่งขันด้วยระบบเศรษฐกิจเสรีโดยอาศัยกลไกตลาด ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (Trade Related Investment Measures: TRIMs) ขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) และในปีนี้กระทรวงอุตสาหกรรมได้ก่อตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นเพื่อให้เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่หลักในการส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ปี พ.ศ. 2542 มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยภาษีสรรพสามิตมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้ ในส่วนของรถยนต์นั่งมีการปรับภาษีเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ถึงร้อยละ 3 จากฐานเดิมที่ร้อยละ 32.5 ถึงร้อยละ 38 จากปี พ.ศ. 2537 รถยนต์นั่งตรวจการณปรับภาษีเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากฐานเดิมที่ร้อยละ 27 จากปี พ.ศ. 2537 รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนมีการปรับภาษีเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 จากฐานเดิมร้อยละ 32.5 ถึงร้อยละ 38 จากปี พ.ศ. 2537

นอกจากนี้ยังได้มีการแบ่งประเภทรถยนต์เพิ่มขึ้นอีก 5 ชนิด เพื่อความเป็นธรรมในการจัดเก็บภาษี ได้แก่ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก เช่น โตโยต้า สปอร์ตโรเตอร์ (รุ่นที่มีขายในขณะนั้น) เสียภาษีร้อยละ 18 รถยนต์นั่งที่มีกระบะ คือรถกระบะที่มี 4 ประตู เช่น โตโยต้า สปอร์ตครุยเซอร์ (รุ่นที่มีขายในขณะนั้น) เสียภาษีร้อยละ 12 - 20 รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถกระบะ คือรถที่

³¹ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7

เนื่องจากการกำหนดเรื่องการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) เป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎระเบียบความตกลงทั่วไปทางภาษีและการค้า (The General Agreement on Tariffs and Trade: GATT 1947) มาตรา 11 การจัดการจำกัดปริมาณ (General Elimination of Quantitative Restrictions) เป็นมาตราที่กำหนดมิให้ประเทศสมาชิกมีการใช้วิธีการกีดกันทางการค้าอื่นใดนอกจากภาษี ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดโควตา การห้ามนำเข้าสินค้า ฯลฯ การบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ถือว่าเป็นการกีดกันทางการค้า เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศไม่สามารถเข้ามาแข่งขันกับผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศได้ เพราะรัฐได้บังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกจึงจำเป็นต้องดำเนินนโยบายตามข้อตกลงดังกล่าว ดูกฎระเบียบประกอบใน World Trade Organization, "The General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1947),"

[http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47_01_e.htm#articleXI], 10 February 2007.

ทางบริษัทไทยรุ่ง นำมาดัดแปลง เช่น อีซูซุ แอดเวนเจอร์ เป็นลักษณะของรถแวนที่ดัดแปลงมาจากรถกระบะอีซูซุ เสียภาษีร้อยละ 20 รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม เสียภาษีร้อยละ 3 และรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต โดยอัตราภาษีสรรพสามิตดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543³²

เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตเก่า – ใหม่สำหรับรถยนต์นั่ง

ชนิดของยานยนต์	ภาษีเดิม พ.ศ.2537	ภาษีใหม่ พ.ศ. 2543
รถยนต์นั่ง		
- ไม่เกิน 2,400 ลบ.ซม.	37.5	35
- ตั้งแต่ 2,400 – 3,000 ลบ.ซม.	43	41
- มากกว่า 3,000 ลบ.ซม./220 แรงม้า	50	48
- รถยนต์นั่งตรวจการณ์	32	29
- รถยนต์กระบะ	5	3

นับแต่ปี พ.ศ. 2543 อุตสาหกรรมยานยนต์ได้มีการเปลี่ยนแปลง โดยเป็นปีที่ส่งผลบังคับใช้มาตรการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ มีการเปลี่ยนแปลงนิยามความหมายของคำว่า "ชิ้นส่วนสำเร็จรูป" (CKD) เสียใหม่ เพื่อให้ตรงกับมาตรการเปิดเสรียานยนต์และเพื่อลดช่องว่างความลักลั่นระหว่างบริษัทรถยนต์ โดยมีจุดประสงค์เพื่อรักษาและเพิ่มมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ส่งเสริมการลงทุนในประเทศโดยทำให้เกิดความยุติธรรมระหว่างผู้ผลิตรายเดิมและผู้ผลิตรายใหม่ และเพื่อให้สอดคล้องกับการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่มีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2543 เพราะต้องการมิให้กระทบกระเทือนต่อผู้บริโภค ซึ่งจะนำมาสู่ยอดขายที่ลดลงได้

นอกจากนี้ในเรื่องของเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ซึ่งจะเสริมสร้างตลาดร่วมที่มีมูลค่ามหาศาลและจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการแข่งขัน และลดต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตลงได้มาก ก็ได้ทำให้ประเทศไทยให้ความสำคัญแก่การเปิดเสรีในระดับภูมิภาคนี้ โดยการลดพิกัดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ลงเหลือร้อยละ 5 จนถึงร้อยละ 0 ภายในกลุ่มประเทศอาเซียน และได้ย้าย

³² วีรพล นิติชากร, "ศักยภาพของการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย," หน้า 51.

ผลิตภัณฑ์ทั้งหมดที่เคยกีดกันการค้าในบัญชี Temporary Exclusion List (TEL) ไปไว้ในบัญชี Inclusion List (IL) ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543

รวมถึงมีการลดภาษีอากรแก่วัตถุดิบที่ใช้ประกอบขึ้นเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ให้เหลือร้อยละ 10 และเหลือร้อยละ 5 สำหรับวัตถุดิบที่ใช้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และถุงลมนิรภัย³³

กลไกหลักของเขตการค้าเสรีอาเซียน (อาฟต้า: AFTA) คือ การลดอัตราภาษี และมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีประโยชน์ เพื่อก่อให้เกิดตลาดร่วม และสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค โดยมีความตกลงว่าด้วยอัตราภาษีพิเศษที่เท่ากันสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน CEPT [Agreement on the Common Effective Preferential Tariff (CEPT) Scheme for the ASEAN Free Trade Area (AFTA)] ที่ใช้เป็นกลไกสำคัญในการดำเนินงานเขตการค้าเสรีอาเซียน ตามหลักการที่ประเทศสมาชิกจะลดภาษีศุลกากรระหว่างกันลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในเวลา 10 ปี นับจากเริ่มดำเนินการ และยกเลิกมาตรการจำกัดปริมาณของสินค้าหนึ่ง ๆ ทันทีที่สินค้านั้นได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรจากประเทศสมาชิกอื่น แล้วยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีประโยชน์อื่น ๆ ภายในเวลา 5 ปีต่อมา ซึ่งจะแบ่งประเภทบัญชีในการลดภาษี ดังนี้

สินค้าอุตสาหกรรมและเกษตรแปรรูป แบ่งออกเป็น 2 บัญชี

1. บัญชีลดภาษี (Inclusion List : IL) หมายถึง บัญชีลดภาษีซึ่งแสดงรายการสินค้าปกติที่นำมาลดภาษีภายใต้กรอบ AFTA แยกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

(1) สินค้าเร่งลดภาษี (Fast Track) จะต้องลดภาษีเหลือร้อยละ 0-5 ภายในเวลา 7 ปี (ภายในวันที่ 1 มกราคม 2000 สำหรับสมาชิกเดิม และ 1 มกราคม 2003-2007 สำหรับสมาชิกใหม่) ประกอบด้วยสินค้า 15 กลุ่ม ได้แก่ น้ำมันพืช เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย ผลิตภัณฑ์ยางเยื่อกระดาษ ผลิตภัณฑ์เซรามิกและแก้ว แครอทที่ทำจากทองแดง เพอร์นิเจอร์ไม้และหวาย ปูนซีเมนต์ เกล็ดหิน พลาสติก ผลิตภัณฑ์หนัง สิ่งทอ อัญมณีและเครื่องประดับ และเครื่องอิเล็กทรอนิกส์

(2) สินค้าลดภาษีปกติ (Normal Track) จะต้องลดภาษีลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในเวลา 10 ปี (1 มกราคม 2003 สำหรับสมาชิกเดิมและ 1 มกราคม 2006-2010 สำหรับสมาชิกใหม่)

2. บัญชียกเว้นลดภาษีชั่วคราว (Temporary Exclusion List : TEL)

สมาชิกสามารถขอยกเว้นการลดภาษีชั่วคราวได้ โดยนำสินค้าไว้ในบัญชียกเว้นลดภาษีชั่วคราว แต่ต้องเริ่มทยอยนำเข้ามลดภาษีปีละ 20% ของจำนวนรายการที่ขอยกเว้นทั้งสิ้นโดยเริ่มนำเข้าภายใน IL ชั่วคราวสินค้าใน IL 3 ปี และลดภาษีเหลือร้อยละ 0-5 ภายในเวลา 7 ปี (ลดภาษี 1 มกราคม 1996- 1 มกราคม 2003 สำหรับสมาชิกเดิม และ 1 มกราคม 1999-2003 ถึง 1 มกราคม 2006-2010 สำหรับสมาชิกใหม่)

นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกสามารถไม่นำสินค้าบางรายการเข้ามาลดภาษีได้ตลอดไป โดยนำสินค้านั้นใส่ไว้ในบัญชียกเว้นทั่วไป (General Exception List : GE) ทั้งนี้ สินค้านั้นได้แก่ สินค้าที่มีผลต่อการปกป้องความมั่นคง ศิลธรรม ชีวิต และสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ และพืช คุณค่าทางประวัติศาสตร์ ศิลปะ และโบราณคดี

ดูประกอบใน กระทรวงพาณิชย์, "เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA),

"[<http://www.moc.go.th/opscenter/cr/AFTA.html>], 15 มกราคม 2550.

³³ Office of Industrial Economics, *Automotive Industry in Thailand*, (Bangkok : Office of Industrial Economics Ministry of Industry, 2002), pp. 10 – 11.

จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2547 ได้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์
อีกครั้ง เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548
ดังนี้

รายการ	อัตราปัจจุบันตามมูลค่า(ร้อยละ)
5. รถยนต์	
5.1 รถยนต์นั่ง	
(1) ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี. และไม่เกิน 220 แรงม้า	30
(2) ขนาด 2,001 - 2,500 ซีซี. และไม่เกิน 220 แรงม้า	35
(3) ขนาด 2,501 - 3,000 ซีซี. และไม่เกิน 220 แรงม้า	40
(4) ขนาด 3,000 ซีซี. ขึ้นไป หรือ เกิน 220 แรงม้า	50
5.2 รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle : PPV)	
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี	20
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50
5.3 รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)	
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี	12
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50
5.4 รถยนต์กระบะดัดแปลง	
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี	3
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50
5.5 รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	เหมือนรถยนต์นั่ง (5.1)
5.6 รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน	
(1) แบบผสมเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid)	
- ขนาดไม่เกิน 3,000 ซีซี	10
- ขนาดเกิน 3,000 ซีซี	50



(2) แบบพลังงานไฟฟ้า	10
(3) แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell)	10
5.7 รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทน	
(1) ใช้เชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสมไม่น้อยกว่า 20% ได้	20
(2) ใช้ก๊าซธรรมชาติได้	20
5.8 รถยนต์สามล้อและรถยนต์นั่งที่ผลิตโดยใช้เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี	5
5.9 รถปิคอัพ	
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี	
- มีคุณลักษณะตามที่อธิบดีประกาศกำหนด	3
- อื่น ๆ	18
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50

ที่มา : ส่วนนโยบายภาษีการบริโภค สำนักนโยบายภาษี สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

จากการปรับโครงสร้างภาษีดังกล่าวได้มีการคาดการณ์ว่าจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้³⁴

- อุตสาหกรรมการส่งออกรถยนต์น่าจะทำได้เพิ่มขึ้น
- ผู้บริโภคได้รับผลดีจากการลดลงของภาษีรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีปริมาตรกระบอกสูบต่ำกว่า 2,000 ซีซี ซึ่งจะมีผลกระทบในวงกว้างเนื่องจากมียอดจำหน่ายสูง
- ผู้ประกอบการรถกระบะดัดแปลงจะได้ประโยชน์จากการที่ภาษีลดลง และมีโครงสร้างการเสียภาษีที่ชัดเจนขึ้น โดยไม่ปนอยู่กับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก
- ผู้บริโภคสามารถมีทางเลือกในการใช้รถยนต์ประหยัดพลังงานที่เสียภาษีสรรพสามิตน้อยกว่ารถยนต์ใช้เชื้อเพลิงปกติทั่วไป อีกทั้งเป็นการเปิดช่องให้บริษัทรถยนต์ได้นำรถยนต์ประหยัดพลังงาน และใช้เชื้อเพลิงทางเลือกเข้ามาสู่ตลาดรถยนต์เมืองไทยมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อมโดยรวมในอนาคต

³⁴ กวี วงศ์พุม, "กรมสรรพากรปรับภาษีรถยนต์ ใครได้ใครเสีย," นิตยสารภาษีธุรกิจ, 121 (ตุลาคม 2547): 45.

จากการตั้งเป้าให้ประเทศไทยเป็น "ดีทรอยต์แห่งเอเชีย" ได้ทำให้มีการสนับสนุนส่งเสริมการผลิตรถยนต์ภายในประเทศเรื่อยมา อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยยอดการผลิตรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้ในปี พ.ศ. 2547 มียอดการผลิตรถยนต์รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 928,081 คัน(การผลิตรถยนต์จำนวนมากเป็นอันดับที่ 15 ของโลก) มากกว่ารถยนต์ที่ผลิตได้ในปี พ.ศ. 2546 ที่มียอดการผลิตรวม 750,512 คัน อยู่ถึง 177,569 คัน หรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2546 ถึงร้อยละ 23.66 โดยมีการแบ่งเปรียบเทียบเป็นประเภทรถยนต์ ดังนี้³⁵

รถยนต์นั่งขนาด 1201 – 1500ซีซี ผลิตได้ 154,308 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 26,803 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.02

รถยนต์นั่งขนาด 1501 – 1800ซีซี ผลิตได้ 86,005 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 8,923 คัน คิดเป็นร้อยละ 11.57

รถยนต์นั่งขนาด 1801 – 2000ซีซี ผลิตได้ 22,745 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 11,034 คัน คิดเป็นร้อยละ 94.22

รถยนต์นั่งขนาด 2,001 – 2,400ซีซี ผลิตได้ 30,426 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 2,212 คัน คิดเป็นร้อยละ 7.84

รถยนต์นั่งขนาด 2,401 – 3,000ซีซี ผลิตได้ 5,916 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2546 1,174 คัน คิดเป็นร้อยละ 16.56

รถยนต์นั่งขนาด 3,001ซีซีขึ้นไป ผลิตได้ 39 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2546 43 คัน คิดเป็นร้อยละ 52.44

รถยนต์นั่งตรวจการณ ผลิตได้ 4,910 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2546 4,055 คัน คิดเป็นร้อยละ 45.23

รถยนต์โดยสารขนาด 10 ต้นขึ้นไป ผลิตได้ 213 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 123 คัน คิดเป็นร้อยละ 136.67

รถกระบะขนาดต่ำกว่า 1 ตัน ผลิตได้ 2,397 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 472 คัน คิดเป็นร้อยละ 24.52

³⁵ "อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย การเติบโตที่ไม่หยุดยั้ง," ผู้ส่งออก, 423 (ปีกรหลังมีนาคม 2548): 10 – 11.

รถกระบะขนาด 1 ตัน ผลิตได้ 597,914 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 128,976 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.50

รถบรรทุกต่ำกว่า 5 ตัน ผลิตได้ 7,029 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 2,449 คัน คิดเป็นร้อยละ 53.47

รถบรรทุกขนาด 5 – 10 ตัน ผลิตได้ 3,965 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 296 คัน คิดเป็นร้อยละ 8.07

รถบรรทุกขนาดมากกว่า 10 ตัน ผลิตได้ 12,214 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2546 1,718 คัน คิดเป็นร้อยละ 16.37

ต่อมาในปี พ.ศ. 2548 ยอดรวมการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยก็ได้พุ่งขึ้นสู่จำนวน 1 ล้านคันภายในเดือนพฤศจิกายน โดยจำนวนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศเดือนมกราคม-พฤศจิกายน 2548 มีทั้งสิ้น 1,026,297 คัน มากกว่าปี 2547 ระยะเวลาเดียวกัน 185,720 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.09 โดยแบ่งพิจารณาตามประเภทของรถยนต์ ดังนี้³⁶

รถยนต์นั่งขนาด 1,201-1,500 ซี.ซี. ผลิตได้ 132,999 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2547 9,302 คัน ลดลงร้อยละ 6.54

รถยนต์นั่งขนาด 1,501-1,800 ซี.ซี. ผลิตได้ 79,130 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2547 70 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.09

รถยนต์นั่งขนาด 1,801-2,000 ซี.ซี. ผลิตได้ 12,704 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2547 10,928 คัน ลดลงร้อยละ 46.24

รถยนต์นั่งขนาด 2,001-2,500 ซี.ซี. ผลิตได้ 23,376 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2547 4,544 คัน ลดลงร้อยละ 16.27

รถยนต์นั่งขนาด 2,501-3,000 ซี.ซี. ผลิตได้ 4,474 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2547 1,617 คัน ลดลงร้อยละ 26.55

รถยนต์นั่งขนาด 3,001 ซี.ซี. ขึ้นไป ผลิตได้ 35 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2547 4 คัน ลดลงร้อยละ 10.26

³⁶ "11 เดือน ผลิตรถทะลุล้านส่งออกเกินเป้า 4 แสนคัน," *ยอดยาน*, 159 (มกราคม 2549).

รถยนต์โดยสารขนาด 10 ต้นขึ้นไป ผลิตได้ 351 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2547 157 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 80.93

รถยนต์บรรทุกผลิตได้ทั้งหมด 773,228 คัน เท่ากับร้อยละ 75.34 ของรถยนต์ที่ผลิตทั้งหมด และผลิตมากกว่าปี พ.ศ. 2547 211,888 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.75

รถกระบะขนาดต่ำกว่า 1 ต้น ผลิตได้ 1,130 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2547 1,209 คัน ลดลงร้อยละ 51.69

รถกระบะขนาด 1 ต้น มียอดการผลิตสูงสุดคือ 750,691 คัน เท่ากับร้อยละ 73.14 ของรถยนต์ที่ผลิตทั้งหมด และผลิตมากกว่าปี พ.ศ. 2547 212,854 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.58 เพราะยอดขายในประเทศเพิ่มขึ้น และผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.74 แบ่งเป็นการผลิตรถกระบะบรรทุก 408,226 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.77 รถกระบะดับเบิ้ลแค็บ 287,194 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 48.29 และ รถกระบะ PPV 55,271 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 518.59

รถบรรทุกต่ำกว่า 5 ต้น ผลิตได้ 7,188 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2547 1,073 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.55

รถบรรทุกขนาด 5-10 ต้น ผลิตได้ 4,393 คัน มากกว่าปี พ.ศ. 2547 864 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.48

รถบรรทุกมากกว่า 10 ต้น ผลิตได้ 9,826 คัน น้อยกว่าปี พ.ศ. 2547 1,694 คัน ลดลงร้อยละ 14.70

ผลของการขยายตัวทางอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องมาจากกลยุทธ์ที่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้วางไว้ ดังนี้

การลดอัตราภาษีต่างๆที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ เมื่อรถยนต์ราคาถูกลง ย่อมมีปริมาณการซื้อเพิ่มมากขึ้น

การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีในการดำเนินธุรกิจให้กับบริษัทต่างชาติ สามารถชักจูงให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศหลายบริษัท อาทิเช่น เจนเนอรัล มอเตอร์ ฟอร์ด บีเอ็มดับเบิลยู เป็นต้น รวมาแล้วมีบริษัทที่หรือรถยนต์เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยแล้ว 13 ยี่ห้อ 18 โรงงาน

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยถูกลง และจะทำให้ผู้ผลิตรถยนต์หันมาใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมากยิ่งขึ้น

จากผลรวมการผลิตรถยนต์ในปี พ.ศ. 2548 ที่ทะลุเป้า 1 ล้านคัน จากที่เคยคาดการณ์ไว้ในปี พ.ศ. 2549 ตามแผนยุทธศาสตร์ยานยนต์ของประเทศ ทำให้ทางภาครัฐต้องปรับเป้าหมายในปี พ.ศ. 2553 ที่คาดการณ์ไว้ว่าจะผลิตรถยนต์ได้รวมทั้งสิ้น 1.8 ล้านคัน จึงได้เปลี่ยนเป้าหมายใหม่เป็นผลิตรถยนต์ได้รวมทั้งสิ้น 2 ล้านคัน

ทั้งนี้การจะเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคนี้ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และภาครัฐจำเป็นต้องทำอย่างเต็มที่ที่จะต้องดำเนินตามแผนการที่รัฐบาลได้วางไว้ดังนี้

1. การเป็นแกนนำการผลิตและประกอบรถยนต์
2. การเป็นศูนย์กลางการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
3. การเป็นศูนย์รวมของอุตสาหกรรมสนับสนุน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมต้นน้ำของภาคยานยนต์ อาทิ เหล็ก แม่พิมพ์ และวัตถุดิบบางชนิด เป็นต้น ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีเทคโนโลยีที่สามารถผลิตเองได้ ยังต้องพึ่งพาการนำเข้า
4. การเป็นศูนย์รวมธุรกิจยานยนต์ต่อเนื่อง ทั้งตลาดอะไหล่ทดแทน การบริการหลังการขาย และโลจิสติกส์ ซึ่งไทยยังไม่สามารถพัฒนาขึ้นมาในระดับที่เป็นมาตรฐานสากลได้
5. ความพร้อมของศูนย์วิจัยและพัฒนา ความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะการมีศูนย์ทดสอบชิ้นส่วนยานยนต์และสนามทดสอบ ซึ่งภาคเอกชนมองว่าเป็นโครงการสำคัญที่สุด และรัฐบาลควรจะทำเป็นสิ่งแรกโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพราะเป็นเรื่องจำเป็นมาก แต่ยืดเยื้อมากกว่า 2 ปี และก็ยังหาข้อสรุปไม่ได้
6. การเป็นศูนย์รวมบุคลากรด้านยานยนต์ของภูมิภาค ซึ่งโครงการนี้ดูจะมีความคืบหน้ามากที่สุด เพราะล่าสุดได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น ไทย-ญี่ปุ่น (MOU) ระหว่างกระทรวงอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ องค์การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่นประจำประเทศไทย (JETRO) หอการค้าญี่ปุ่นกรุงเทพ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ในโครงการ "พัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย" หรือ AHRDP (Automotive Human Resource Development Program) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างไทยและญี่ปุ่น เพื่อส่งถ่ายองค์ความรู้และเทคโนโลยีการผลิตยานยนต์จากญี่ปุ่นมาสู่ไทย เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างยั่งยืน โดยเฉพาะเป้าหมายของรัฐบาลที่จะผลิตรถยนต์ให้ได้ 2 ล้านคันในปี 2553 ซึ่งจะต้อง

ใช้บุคลากรมากกว่า 3.2 แสนคน ขณะที่ปัจจุบันมีบุคลากรอยู่ 2 แสนคน เท่ากับว่าจะต้องเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันอีก 1.2 แสนคน ซึ่งโครงการนี้ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน ประกอบไปด้วย ไทโยต้า เดนโซ่ ฮอนด้า และนิสสัน

7.การเป็นศูนย์กลางด้านองค์ความรู้และข้อมูลยานยนต์ของเอเชีย ซึ่งน่าจะเป็นสิ่งสุดท้าย ที่หมวดเอาสิ่งที่จะต้องทำในการเป็นดีทรอยต์ ออฟ เอเชีย ข้อต่างๆ มารวมกันไว้ ดังเช่นประเทศเจ้าของเทคโนโลยีได้ทำกันมา เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และยุโรป

ขณะนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้บรรลุความเป็นแกนนำในการผลิตรถยนต์ และประกอบรถยนต์ รวมทั้งการเป็นศูนย์กลางการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แล้ว ขาดแต่เพียงอีก 5 ข้อหลังที่ยังต้องพัฒนาไปให้ถึงจุดหมาย เพื่อที่จะเรียกประเทศไทยได้ว่าเป็นศูนย์กลางยานยนต์แห่งภูมิภาค หรือเป็นดีทรอยต์ ออฟ เอเชีย ได้อย่างสมเกียรติ³⁷

สรุปความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยแรกเริ่มนั้นเป็นอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Industrialization - ISI) เพื่อลดการขาดดุลทางการค้า โดยรัฐใช้วิธีการปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศผ่านมาตรการทางภาษีและที่ไม่ใช่ภาษีดังกล่าวไปแล้ว รัฐได้ตั้งดูดให้มีการลงทุนสร้างโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศโดยการสนับสนุนส่งเสริมการลงทุน และการลดภาษีชิ้นส่วนที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์ ต่อมาเมื่อมีโรงงานผลิตรถยนต์มากพอแล้ว รัฐจึงได้หยุดสนับสนุนผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ในประเทศ และได้หันไปส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศแทน เช่นการจำกัดจำนวนรุ่นของรถยนต์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิต ซึ่งรวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวไปแล้ว

ต่อมาราวปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา รัฐได้เปลี่ยนนโยบายเป็นอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อเน้นการส่งออก (Export Oriented Industrialization: EOI) เป็นช่วงที่รัฐเริ่มดำเนินนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ และได้ลดมาตรการที่เป็นข้อจำกัดในการค้าเรื่อยมา ทั้งทางด้านที่เป็นภาษีและไม่ใช่ภาษี เช่นการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่ง การลดภาษีอากรขาเข้าของรถยนต์ ดังกล่าวมาแล้ว ทั้งนี้การผลิตเพื่อเน้นการส่งออกมีอิทธิพลมาจากกระแสโลกการค้าเสรีอยู่ไม่น้อย โดยมีลัทธิเศรษฐกิจเสรีนิยมใหม่เป็นแกนสาร จึงทำให้รัฐต้องปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมในประเทศให้สอดคล้องกับกระแสโลก

³⁷ พรหมมินทร์ งามจันทร์, "ยานยนต์ไทยยุคล้านคน บันไดขั้นแรกสู่ดีทรอยต์แห่งเอเชีย," กรุงเทพฯธุรกิจ (6 มกราคม 2549).