



บทที่ 4

นโยบายและกฎระเบียบที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขัน ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

นโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ย่อมมีส่วนที่จะกระทบต่อการดำเนินงานของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยทั้งในแง่สนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขัน รายละเอียดต่าง ๆ ได้นำมากล่าวไว้ในบทนี้ รวมถึงบางตัวอย่างของมาตรการที่มีอยู่ในต่างประเทศ

4.1 มาตรการเกี่ยวกับการประกอบกิจการโรงงาน

การประกอบกิจการโรงงานมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2534) พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ.....

4.1.1 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535

4.1.1.1 ความหมายของโรงงาน

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2482¹ กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายฉบับแรกที่ตราขึ้นบังคับใช้กับโรงงานอุตสาหกรรม มีวัตถุประสงค์ให้ดำเนินกิจการให้สอดคล้องกับการพัฒนา

¹ มาตรา 3 บัญญัติว่า "โรงงาน" หมายความว่า สถานที่เพื่อประโยชน์ในการค้าที่ระบุไว้ต่อไปนี้

1. โรงงานสีข้าวโดยใช้เครื่องจักร
2. โรงงานเลื่อยไม้โดยใช้เครื่องจักร
3. โรงงานทำน้ำแข็ง
4. โรงงานทำเครื่องแก้ว
5. โรงงานทำไม้ขีดไฟ
6. โรงงานพิมพ์หนังสือโดยใช้เครื่องจักร

7. โรงงานทำเครื่องตีมีอัดลม
8. โรงงานกลั่นหรือหีบน้ำมันจากพืช ซึ่งใช้คนทำงานเป็นปกติตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป
9. โรงงานย้อมผ้า ซึ่งใช้คนทำงานเป็นปกติตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป
10. โรงงานฟอกหนัง ซึ่งใช้คนทำงานเป็นปกติตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป
11. โรงงานทำสบู่ ซึ่งใช้คนทำงานเป็นปกติตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป
12. โรงงานทอผ้าที่ใช้ก็เป็นปกติตั้งแต่ห้าขึ้นไป
13. โรงงานหลอม หล่อ หรือกลึงโลหะ นอกจากเงิน ทอง นาก หรือทองคำขาว
14. โรงงานต่อหรือซ่อมเรือยนต์หรือเรือกลไฟ หรือเรือที่จะใช้เป็นเรือยนต์หรือเรือกลไฟ
15. โรงงานต่อตัวถังรถยนต์
16. โรงงานแก้หรือซ่อมเครื่องจักร
17. โรงงานอย่างอื่นซึ่งจะได้ระบุไว้โดยพระราชกฤษฎีกา

.....”

มาตรา 4 บัญญัติว่า “โรงงานอย่างอื่นตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัตินี้จะต้องเป็นสถานที่ทำ เปลี่ยนแปลง ซ่อมแซม ตบแต่ง ทำให้สำเร็จ ล้าง ทำให้แตกทำลาย หรือทำโดยประการอื่น ซึ่งวัตถุต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการค้า โดยใช้เครื่องจักร ถ้ามิได้ใช้เครื่องจักร จะเพื่อประโยชน์ในการค้าหรือไม่ก็ตาม สภาพของงานอาจก่อให้เกิดการระเบิด พิษ ควัน กลิ่น ไอ หรือภัยอื่นใด ซึ่งน่าจะเป็นอันตรายแก่อนามัย หรือกะทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือความผาสุกของบุคคล”

มาตรา 5 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเฉพาะ โรงงานของเอกชน ของห้างหุ้นส่วน หรือของบริษัท”

มาตรา 23 บัญญัติว่า “ภายในกำหนดหกสิบวัน นับแต่วันที่ให้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่โรงงานชนิดใดในท้องที่ใด ให้เจ้าของโรงงานชนิดนั้นซึ่งตั้งอยู่ก่อนแล้วในท้องที่นั้น รายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงเพื่อขึ้นทะเบียนไว้

โรงงานที่ได้ขึ้นทะเบียนแล้วตามความในวรรคก่อน ให้ได้รับความยกเว้นไม่ต้องอยู่ในบังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้มีกำหนดสองปี นับแต่วันที่ให้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่โรงงานนั้นในท้องที่นั้น

เจ้าของโรงงานใดมิได้ปฏิบัติตามความในวรรคแรก และคงดำเนินงานต่อไป ให้ถือว่าเจ้าของโรงงานนั้นเปิดดำเนินการโดยมิได้รับหนังสืออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามความในมาตรา 9 และในกรณีเช่นนี้ให้นำมาตรา 19 มาใช้บังคับ”

เศรษฐกิจของประเทศ การประกันความปลอดภัย สวัสดิการและสุขภาพอนามัยของประชาชนเป็นหลักสำคัญ แต่ได้มีการนำแนวความคิดชาตินิยมมาใช้เป็นนโยบายอย่างชัดเจน เพราะพระราชบัญญัตินี้บังคับให้โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ต้องจ้างแรงงานไทยอย่างน้อย 75% ของแรงงานทั้งหมดที่ทำงานในโรงงานแต่ละแห่ง เป็นผลให้ชาวต่างประเทศในประเทศไทยโดยเฉพาะชาวจีนที่เคยขายแรงงานอยู่ในอุตสาหกรรมต่างๆ จำนวนมาก ต้องได้รับความเดือดร้อน ซึ่งในทางปฏิบัติจริงนั้น เจ้าของหรือผู้ดำเนินอุตสาหกรรมต่างๆ ไม่อาจหาแรงงานไทยมาทำงานเท่าที่จำเป็นและต้องการได้ เนื่องจากคนไทยที่ทำอาชีพนี้มีน้อยมากเป็นเหตุให้โรงงานต่างๆ มีการฝ่าฝืนกฎหมายประกอบกับรัฐบาลไม่มีกำลังเจ้าหน้าที่มากพอที่จะควบคุมโรงงานต่างๆ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างทั่วถึง²

ความหมายของโรงงานตามพระราชบัญญัตินี้เป็นความหมายอย่างแคบ กล่าวคือเจาะจงชนิดของโรงงานลงไปเลย และโรงงานต่อตัวถึงรถยนต์ก็เป็นความหมายหนึ่งในลำดับที่ 15 และพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเฉพาะโรงงานของเอกชน ห้างหุ้นส่วน บริษัท แต่ก็ยกเว้นให้กับโรงงานเหล่านี้ไม่ต้องอยู่ในบังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้เป็นเวลาสองปีเมื่อมีการรายงานภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ให้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่โรงงานเหล่านี้ในท้องที่ที่ตั้งอยู่ แสดงว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้ใช้บังคับได้ทันทีที่ต้องมีการออกพระราชกฤษฎีกามารองรับอีกทีหนึ่ง

ครั้นถึงรัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจรได้มีการออกพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2512³ โดยยกเลิกพระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2482 และพระราชบัญญัติโรงงาน (ฉบับที่ 2)

² ผาณิต รวมศิลป์, "นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัย จอมพล ป. พิบูลสงคราม พ.ศ.2481 ถึง พ.ศ.2487" (วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521), หน้า 348-350.

³ คำว่า "โรงงาน" ตามมาตรา 5 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้หมายความว่า อาคารสถานที่หรือยานพาหนะที่ใช้เครื่องจักรมีกำลังรวมตั้งแต่สองแรงม้าหรือกำลังเทียบเท่าตั้งแต่สองแรงม้าขึ้นไป หรือใช้คนงานตั้งแต่เจ็ดคนขึ้นไปโดยใช้เครื่องจักรหรือไม่ก็ตาม เพื่อใช้สำหรับทำ ผลิตภัณฑ์ ประกอบ บรรจุ ซ่อม ซ่อมบำรุง ทดสอบ ปรับปรุง แปรสภาพหรือทำลายสิ่งใดๆ ทั้งนี้ ตามประเภทกิจการหรือชนิดของโรงงานที่กำหนดในกฎกระทรวง

พ.ศ.2503 ด้วยเหตุผลคือ เนื่องจากพระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2482 และพระราชบัญญัติโรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2503 ได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานแล้ว สภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปมาก ฉะนั้นเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศในปัจจุบัน จึงสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยโรงงานเสียใหม่

ความหมายของโรงงานตามพระราชบัญญัตินี้เปลี่ยนแปลงไปจากพระราชบัญญัติฉบับก่อนโดยมีความหมายที่กว้างขึ้น คำนี้ถึงจำนวนแรงม้าของเครื่องจักรหรือจำนวนคนงานเป็นหลัก และไม่ใช้บังคับกับโรงงานของทางราชการและโรงงานขององค์การของรัฐ บรรดาที่ดำเนินงานโดยทางราชการหรือองค์การของรัฐ รวมถึงโรงงานที่มีเครื่องจักรต่ำกว่าสองแรงม้าหรือกำลังเทียบเท่าต่ำกว่าสองแรงม้าหรือใช้คนงานต่ำกว่าเจ็ดคน

คำว่า "โรงงาน" ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 มาตรา 5 หมายถึง โรงงานที่ใช้เครื่องจักรมีกำลังรวมทั้งห้าแรงม้าหรือกำลังเทียบเท่าตั้งแต่ห้าแรงม้าขึ้นไป หรือใช้คนงานตั้งแต่เจ็ดคนขึ้นไป เริ่มแรกต้องพิจารณาว่าโรงงานที่ทำการก่อสร้างนั้นเป็นโรงงานประเภทใด ถ้าเป็นโรงงานจำพวกที่ 1 สามารถดำเนินการได้ทันที โรงงานจำพวกที่ 2 ต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนเริ่มประกอบกิจการโรงงานและสามารถประกอบกิจการโรงงานได้ตั้งแต่วันที่ได้รับใบรับแจ้ง โรงงานจำพวกที่ 3 ต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงานก่อนดำเนินการ และก่อนเริ่มประกอบกิจการต้องมีการแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน หรือถ้าจะมีการทดลองเดินเครื่องจักรก่อนการเริ่มประกอบกิจการโรงงานต้องแจ้งวัน เวลา และระยะเวลาการทดลองเดินเครื่องจักรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน นอกจากนี้ยังต้องได้รับอนุญาตจากผู้อนุญาต (ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมหรือผู้ซึ่งปลัดกระทรวงมอบหมายตามความเหมาะสม) เมื่อต้องการขยายโรงงาน

ข้อยกเว้น : ภายในเขตประกอบการอุตสาหกรรม หรือเขตนิคมอุตสาหกรรม การประกอบกิจการโรงงานจำพวกที่ 2 ได้รับยกเว้นไม่ต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบ หรือโรงงานจำพวกที่ 3 ได้รับยกเว้นไม่ต้องได้รับอนุญาต เพราะภายในเขตประกอบการอุตสาหกรรม หรือเขตนิคมอุตสาหกรรมมีบริการแบบเบ็ดเสร็จ (ONE STOP SERVICE)

มาตรา 4 "พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่โรงงานของทางราชการและโรงงานขององค์การของรัฐ บรรดาที่ดำเนินงานโดยทางราชการหรือองค์การของรัฐ"

ความหมายของโรงงานตามพระราชบัญญัตินี้กว้างขึ้นไปอีก กล่าวคือ ละทิ้งความสนใจว่าโรงงานประกอบกิจการอะไร แต่ยังคงยึดถือจำนวนแรงม้าของเครื่องจักรหรือจำนวนคนงานเป็นหลักเพียงแต่เพิ่มจำนวนแรงม้ามากขึ้นกว่าเดิมจากสองแรงม้าเป็นห้าแรงม้า และที่แตกต่างไปจากพระราชบัญญัติก่อนๆ คือ มีการแยกประเภทโรงงานตามความจำเป็นในการควบคุมดูแล การป้องกันเหตุเดือดร้อนรำคาญ การป้องกันความเสียหาย และการป้องกันอันตรายตามระดับความรุนแรงของผลกระทบที่จะมีต่อประชาชนหรือสิ่งแวดล้อม

4.1.1.2 ขั้นตอนการตั้งโรงงาน

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2482 กำหนดว่าผู้ประสงค์จะตั้งหรือขยายโรงงานต้องทำคำขอสองฉบับตามแบบที่กำหนดยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรอาจมีคำสั่งให้ผู้ขอส่งแผนผังแสดงบริเวณโรงงานหรือแบบก่อสร้าง, รายการหรือแบบแสดงที่ตั้งตั้งเครื่องจักร, รายการแสดงจำนวนและชนิดของเครื่องจักร อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งหมด โดยที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ (กระทรวงพาณิชย์ในปัจจุบัน) เป็นผู้สั่งอนุญาตหรือไม่อนุญาตภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันยื่นคำขอแต่เลื่อนไปได้ตามสมควรเมื่อมีเหตุจำเป็นทั้งนี้ต้องแจ้งการเลื่อนให้ผู้ขอทราบภายในกำหนดนั้น อย่างไรก็ตามก็รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขใดๆลงในใบอนุญาตก็ได้เมื่อเห็นว่าจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ความปลอดภัยหรืออนามัยของบุคคล ต่อมาเมื่อโรงงานใดพร้อมจะเปิดดำเนินการ เจ้าของโรงงานต้องแจ้งเป็นหนังสือต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจเสียก่อน ถ้าถูกต้องตามที่รับอนุญาตและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีระบุไว้ในใบอนุญาต พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการออกหนังสืออนุญาตให้เปิดดำเนินการ แต่ถ้ายังไม่ถูกต้องพนักงานเจ้าหน้าที่มีคำสั่งให้แก้ไขให้เรียบร้อยซึ่งเจ้าของโรงงานอาจอุทธรณ์คำสั่งนั้นต่อรัฐมนตรี โดยยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันรับคำสั่ง คำสั่งรัฐมนตรีให้ถือเป็นที่สุด ทั้งนี้การออกหนังสืออนุญาตหรือมีคำสั่งให้แก้ไขต้องกระทำภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือขอให้ตรวจ กรณีที่ขยายโรงงานก่อนได้รับใบอนุญาตหรือเปิดโรงงานโดยมิได้รับหนังสืออนุญาตมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินพันบาทหรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ และให้ศาลสั่งให้โรงงานนั้นหยุดทำงานเสียตลอดเวลาที่เจ้าของโรงงานยังมีได้รับใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตแล้วแต่กรณี

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2512 กำหนดว่าการตั้งโรงงานจะกระทำได้อต่อเมื่อได้รับใบอนุญาตตั้งโรงงานจากปลัดกระทรวงหรือผู้ซึ่งปลัดกระทรวงมอบหมายให้ออกใบอนุญาต ทั้งนี้หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและแบบในการขอรับใบอนุญาตตั้งโรงงาน และการออกใบอนุญาตตั้งโรงงานให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ในการออกใบอนุญาตตั้งโรงงานจะต้องกำหนด

ระยะเวลาการตั้งโรงงานให้แล้วเสร็จเพื่อเปิดโรงงานซึ่งอาจได้รับอนุญาตให้ขยายเวลาได้ และในใบอนุญาตอาจมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมก็ได้ หลังจากตั้งโรงงานเสร็จแล้วก่อนเปิดดำเนินการก็ต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงานต่อปลัดกระทรวงหรือผู้ซึ่งปลัดกระทรวงมอบหมายให้ออกใบอนุญาต ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตั้งโรงงานเสร็จ ถ้าไม่ปฏิบัติตามแต่ประสงค์จะตั้งโรงงานต่อก็ต้องดำเนินการเสมือนผู้ขออนุญาตตั้งโรงงานใหม่

พระราชบัญญัติโรงงานทั้งสองฉบับค่อนข้างยุ่งยากสำหรับการประกอบกิจการโรงงาน กล่าวคือ ต้องขออนุญาตถึงสองขั้นตอน ขั้นตอนแรกขออนุญาตตั้งโรงงาน ขั้นตอนที่สองขออนุญาตประกอบกิจการโรงงาน ทำให้พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 ลดเหลือเพียงขั้นตอนเดียวคือการขออนุญาตประกอบกิจการโรงงานซึ่งใช้บังคับเฉพาะโรงงานจำพวกที่ 3 สำหรับโรงงานจำพวกที่ 1 สามารถประกอบกิจการโรงงานได้ทันที โรงงานจำพวกที่ 2 ต้องแจ้งให้ทราบ ดังที่กล่าวมาแล้ว

4.1.1.3 อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรี

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2482 มาตรา 6 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้บุคคลใดตั้งหรือขยายโรงงานก่อนได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี"

มาตรา 8 บัญญัติว่า "ให้รัฐมนตรีสั่งอนุญาตหรือไม่อนุญาตภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันยื่นคำขอ เว้นแต่มีเหตุจำเป็นให้เลื่อนไปได้ตามสมควรแต่ต้องแจ้งการเลื่อนให้ผู้ขอทราบภายในกำหนดนั้น"

รัฐมนตรีอาจกำหนดเงื่อนไขใดๆ ลงในใบอนุญาตตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ความปลอดภัยหรืออนามัยของบุคคล"

มาตรา 22 "ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ มีหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ มีอำนาจแต่งตั้งและกำหนดอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีอำนาจออกกฎกระทรวง

- (1) กำหนดเขตที่ดินท้องที่หนึ่งท้องที่ใดมิให้ตั้งโรงงานชนิดหนึ่งชนิดใดที่ระบุตามพระราชบัญญัตินี้ขึ้นใหม่ แม้ถึงว่าพระราชบัญญัตินี้จะยังมีได้ใช้บังคับแก่โรงงานชนิดนั้นในท้องที่ใดก็ดี

- (2) กำหนดวิธีการระบายอากาศเสีย สิ่งมีพิษ แก๊สพิษ น้ำหรือสิ่งโสโครก วิธีการปิดกวางหรือเก็บไปซึ่งสิ่งที่เหลือเศษจากการประกอบกิจการที่จะเป็นโทษต่อร่างกาย วิธีการที่เกี่ยวกับการให้แสงสว่างในโรงงาน และวิธีการอื่นๆ เพื่อการอนามัยของบุคคล
- (3) กำหนดคุณสมบัติผู้ควบคุมหรือผู้ใช้เครื่องจักร และวิธีการอื่นเพื่อความปลอดภัยของบุคคล
- (4) กำหนดการอื่นๆ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

ต่อมาได้มีพระราชบัญญัติโรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2503 ระบุว่าเพื่อให้มีการควบคุมและรวบรวมรายงานการผลิตตลอดจนการสถิติต่างๆ ของโรงงานอุตสาหกรรมได้ทั่วราชอาณาจักร และให้ความคุ้มครองกับอุตสาหกรรมบางประเภท กับเพิ่มโทษความผิดด้วยการปรับให้มากขึ้น และโทษการจำคุกให้มีแต่น้อย

มาตรา 6 บัญญัติว่า “ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 18 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2482

“มาตรา 18 ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตให้ตั้งหรือขยายโรงงานเมื่อปรากฏว่า

- (1) เจ้าของโรงงานแสดงข้อความในคำขอตั้งหรือขยายโรงงานอันเป็นเท็จ และข้อความนั้นเป็นสารสำคัญในการพิจารณาออกใบอนุญาต
- (2) ผู้จัดการไม่ยื่นรายงานแสดงกิจการและปริมาณการผลิตของโรงงานตามมาตรา 10 ทวิ ในเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ตกเตือนเป็นหนังสือให้ยื่นแล้ว หรือแสดงข้อความในรายงานแสดงกิจการและปริมาณการผลิตของโรงงานดังกล่าวอันเป็นเท็จในสารสำคัญ
- (3) เจ้าของโรงงานหรือผู้จัดการจงใจฝ่าฝืนคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามความในมาตรา 14
- (4) เจ้าของโรงงานหรือผู้จัดการดำเนินการโรงงานอันอาจเป็นภัยต่อการเศรษฐกิจและความปลอดภัยของประเทศ
- (5) โรงงานชำรุดเสียหายจนไม่อาจปิดดำเนินการส่วนใหญ่ได้”

มาตรา 11 บัญญัติว่า “ให้ยกเลิกความในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2482 และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน

“มาตรา 22 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้ง และกำหนดอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และออกกฎกระทรวง

- (1) กำหนดเขตในท้องที่หนึ่งท้องที่ใดที่จะให้ตั้งโรงงานหรือมิให้ตั้งโรงงาน
 - (2) กำหนดหลักเกณฑ์ในการตั้งหรือขยายโรงงาน
 - (3) กำหนดคุณสมบัติผู้ควบคุมหรือผู้ใช้เครื่องจักร และวิธีการอื่นๆ เพื่อความปลอดภัยและการอนามัยของบุคคล
 - (4) กำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการของโรงงานเพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจของประเทศ
 - (5) กำหนดการอื่นๆ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
- กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2512 มาตรา 6 “รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดโรงงานใดๆที่มีลักษณะต้องตามที่ระบุต่อไปนี้ ให้ได้รับยกเว้นจากการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน คือ

- (1) โรงงานที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม
- (2) โรงงานของสถาบันการศึกษาที่ตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรมนักศึกษา
- (3) โรงงานที่ดำเนินงานเพียงเป็นอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการอื่นซึ่งมิใช่กิจการโรงงาน
- (4) โรงงานที่ดำเนินงานอันมีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมในครอบครัว และไม่อาจเป็นอันตราย หรือรำคาญแก่ผู้ใด”

มาตรา 33 “เพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจของประเทศให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาโดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดจำนวนโรงงานแต่ละประเภทหรือชนิดที่จะอนุญาตให้ตั้งหรือขยายหรือที่จะไม่อนุญาตให้ตั้งหรือขยายในท้องที่ใดท้องที่หนึ่ง
- (2) กำหนดชนิด คุณภาพ อัตราส่วนของวัตถุดิบหรือแหล่งกำเนิดของวัตถุดิบที่จะนำมาใช้หรือผลิตในโรงงานที่จะอนุญาตให้ตั้งหรือขยาย
- (3) กำหนดชนิดหรือคุณภาพของสินค้าที่ผลิตในโรงงานที่จะอนุญาตให้ตั้งหรือขยาย
- (4) กำหนดให้นำผลผลิตของโรงงานที่จะอนุญาตให้ตั้งหรือขยายไปใช้ในอุตสาหกรรมบางประเภทหรือให้ส่งผลผลิตออกนอกราชอาณาจักรทั้งหมดหรือบางส่วน”

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมมีอำนาจออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการประกอบกิจการโรงงานเพื่อใช้บังคับกับโรงงานจำพวกที่ 1 จำพวกที่ 2 และจำพวกที่ 3 ในเรื่อง (มาตรา 8)

- (1) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับที่ตั้งของโรงงาน สภาพแวดล้อมของโรงงาน ลักษณะอาคารของโรงงาน หรือลักษณะภายในของโรงงาน
- (2) กำหนดลักษณะ ประเภทหรือชนิดของเครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์หรือสิ่งที่ต้องนำมาใช้ในการประกอบกิจการโรงงาน
- (3) กำหนดให้มีคนงานซึ่งมีความรู้เฉพาะตามประเภท ชนิดหรือขนาดของโรงงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่หนึ่งหน้าที่ใดประจำโรงงาน
- (4) กำหนดหลักเกณฑ์ที่ต้องปฏิบัติ กรรมวิธีการผลิต และการจัดให้มีอุปกรณ์หรือเครื่องมืออื่นใด เพื่อป้องกันหรือระงับหรือบรรเทาอันตราย ความเสียหายหรือความเดือดร้อนที่อาจเกิดแก่บุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่ในโรงงานหรือที่อยู่ใกล้เคียงกับโรงงาน
- (5) กำหนดมาตรฐานและวิธีการควบคุมการปล่อยของเสีย มลพิษหรือสิ่งใดๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน
- (6) กำหนดการจัดให้มีเอกสารที่จำเป็นประจำโรงงาน เพื่อประโยชน์ในการควบคุมหรือตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมาย
- (7) กำหนดข้อมูลที่เป็นจำเป็นเกี่ยวกับการประกอบกิจการโรงงานที่ผู้ประกอบการโรงงานต้องแจ้งให้ทราบเป็นครั้งคราวหรือตามระยะเวลาที่กำหนดไว้
- (8) กำหนดการอื่นใดเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในการดำเนินงาน เพื่อป้องกันหรือระงับหรือบรรเทาอันตรายหรือความเสียหายที่อาจเกิดจากการประกอบกิจการโรงงาน

กฎกระทรวงดังกล่าวข้างต้นจะกำหนดให้ยกเว้นโรงงานประเภท ชนิด หรือขนาดใดจากการต้องปฏิบัติในเรื่องหนึ่งเรื่องใดก็ได้ และจะสมควรกำหนดให้เรื่องที่เป็นรายละเอียดทางด้านเทคนิคหรือเป็นเรื่องที่ต้องเปลี่ยนแปลงรวดเร็วตามสภาพสังคมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาก็ได้

กรณีที่ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 (1) (2) (3) (4) (5) หรือ (8) หรือประกาศของรัฐมนตรีที่ออกตามกฎกระทรวงดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท (มาตรา 45) หรือถ้าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 (6) หรือ (7) หรือประกาศของรัฐมนตรีที่ออกตามกฎกระทรวงดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท (มาตรา 46)

นอกจากนี้ รัฐมนตรีภายใต้การอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ความมั่นคง ความปลอดภัยของประเทศหรือสาธารณชนเกี่ยวกับเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้บังคับกับโรงงานจำพวกที่ 3 (มาตรา 32 เหมือนกับ มาตรา 33 ของ พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2512)

- (1) กำหนดจำนวนและขนาดของโรงงานแต่ละประเภทหรือชนิดที่จะให้ตั้ง ขยาย หรือที่จะไม่ให้ตั้งหรือขยายในท้องที่ใดท้องที่หนึ่ง
- (2) กำหนด ชนิด คุณภาพ อัตราส่วนของวัตถุดิบ แหล่งกำเนิดของวัตถุดิบ และ หรือปัจจัยหรือชนิดของพลังงานที่จะนำมาใช้หรือผลิตในโรงงาน
- (3) กำหนดชนิดหรือคุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในโรงงานที่จะให้ตั้งหรือขยาย
- (4) กำหนดให้นำผลผลิตของโรงงานที่จะให้ตั้งหรือขยายไปใช้ในอุตสาหกรรมบางประเภท หรือให้ส่งผลผลิตออกนอกราชอาณาจักรทั้งหมดหรือบางส่วน

กรณีที่ได้ประกอบกิจการโรงงานจำพวกที่ 3 โดยไม่ได้รับใบอนุญาตหรือตั้งโรงงานโดยไม่ได้รับอนุญาต และเป็นโรงงานประเภทหรือชนิดที่กำหนดจำนวนหรือขนาดที่จะให้ตั้งหรือไม่ให้ตั้งในท้องที่ใดตามประกาศที่ออกตามมาตรา 32 (1) ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสี่ปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 50) แต่ถ้าผู้รับใบอนุญาตในการประกอบกิจการโรงงานจำพวกที่ 3 ขยายโรงงานโดยไม่ได้รับอนุญาตและเป็นโรงงานประเภทหรือชนิดที่กำหนดจำนวนหรือขนาดที่จะให้ขยายหรือไม่ให้ขยายในท้องที่ใดตามประกาศที่ออกตามมาตรา 32 (1) ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสี่ปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท (มาตรา 52)

เมื่อใดที่ห้างหุ้นส่วน บริษัท หรือนิติบุคคลอื่นกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ กรรมการ ผู้จัดการหรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการกระทำอันเป็นความผิดนั้น ต้องระวางโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้นๆ ด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นได้กระทำโดยตนเองมิได้ รู้เห็นหรือยินยอมด้วย (มาตรา 63)

รูปแบบของการจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในต่างประเทศ ได้แก่

ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐมิชิแกน เป็นที่ตั้งของโรงงานผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในอเมริกา 3 ราย คือ ฟอर्ड เจเนอรัล มอเตอร์ และเดมเลอร์ไครสเลอร์ พร้อมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่า 80 แห่งจาก Adriana ถึง Ypsilanti นอกจากนี้ยังมีโรงงานของ โตโยต้า ฮอนด้า มาสด้า ฮุนได นิสสัน โวคสวาเกน แซทเทริน และโลดัส รวมถึงอีกมากกว่า 11,000 บริษัทที่ supply เทคโนโลยี หรือชิ้นส่วนให้กับอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ โดยที่ 56 รายจากสุดยอด suppliers 100 รายมีสำนักงานใหญ่ที่รัฐนี้ และยังมีศูนย์วิจัยและพัฒนา 500 แห่งซึ่งมีอยู่ 360 แห่งที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีโดยตรง

ประเทศอังกฤษในฐานะหนึ่งในผู้ผลิตรายใหญ่ของยุโรปได้รับการลงทุนส่วนใหญ่จาก ฟอर्ड โตโยต้า นิสสัน บีเอ็มดับเบิลว/โรเวอร์ และเจเนอรัลมอเตอร์ จำนวนรถยนต์ที่ผลิตได้มาจากภาคกลางด้านตะวันตก 30% ตามด้วยภาคตะวันออกเฉียงใต้ ภาคตะวันตกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ โดยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนจำนวนมากที่สุดตั้งอยู่ตั้งอยู่ที่ภาคกลางด้านตะวันตก เช่น บริเวณ Black Country ตามด้วยภาคตะวันออกเฉียงใต้ ภาคตะวันตกเฉียงเหนือ ซึ่งมีทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับ tier 1, 2, 3

จะเห็นได้ว่าในต่างประเทศซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลกมีการตั้งโรงงานเป็นกลุ่มก้อนประกอบด้วยโรงงานผลิตรถยนต์ โรงงานผลิตชิ้นส่วน สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมอยู่ในพื้นที่เดียวกัน

4.1.2 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2534)

พระราชบัญญัติส่งเสริมอุตสาหกรรม พ.ศ.2497 ไม่ได้ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควรเพราะสมัยนั้นรัฐบาลนิยมสร้างโรงงานอุตสาหกรรมและประกอบการค้าเองที่เรียกว่ารัฐวิสาหกิจ และโรงงานของรัฐบาลก็ได้รับอภิสิทธิ์ต่างๆ นอกจากนี้วิธีการปฏิบัติงานของรัฐบาลเต็มไปด้วยระเบียบและพิธีการ (RED-TAPE) เป็นเหตุให้ล่าช้า เสียเวลาไม่ทันกาล จึงไม่เป็นที่นิยมของหมุ่ธุรกิจ พ่อค้า และประชาชนที่สนใจลงทุนประกอบกิจการอุตสาหกรรม อีกประการหนึ่งยังเกรงว่ารัฐบาลอาจเข้าควบคุม

คุมกิจการหรือริบกิจการมาเป็นของรัฐบาล หรือรัฐบาลอาจตั้งโรงงานขึ้นมาแข่งก็ได้⁴ ครั้นถึงประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 33 และฉบับที่ 47 ได้ตัดระเบียบและวิธีการต่างๆ ที่ทำให้งานล่าช้าและไม่จำเป็นออก ต่อมาเมื่อวันที่ 13 เมษายน พ.ศ.2502 ได้ประกาศตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม และมีการแก้ไขพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมอีก 2 ครั้ง โดยเพิ่มอำนาจให้กับคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม เพื่อให้การพิจารณาและปฏิบัติการได้ผลดีและรวดเร็วยิ่งขึ้น ปรับปรุงสิทธิและประโยชน์เพิ่มขึ้น และแน่นอนขึ้น รวมถึงให้หลักประกันว่ารัฐบาลจะไม่โอนกิจการของเอกชนมาเป็นของรัฐและรับรองว่าจะไม่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมขึ้นใหม่เพื่อแข่งขันกับเอกชน และมีการแยกประเภทอุตสาหกรรมเป็นจำพวกๆ อย่างแน่ชัดว่าประเภทใดจะได้รับความช่วยเหลืออย่างไร สิทธิและประโยชน์เป็นเช่นไร แทนที่ให้เป็นดุลยพินิจของคณะกรรมการหรือรัฐบาล โดยช่วยเหลือเฉพาะโรงงานของเอกชนเพราะ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เห็นว่ารัฐไม่ควรประกอบการค้าและกิจการอุตสาหกรรมแข่งกับเอกชน⁵ อย่างไรก็ตาม ณ ช่วงเวลานั้น สหรัฐอเมริกาและธนาคารโลกมีบทบาทอย่างมากต่อการชี้นำเศรษฐกิจและในการร่างกฎหมายของไทย เพราะประเทศไทยต้องพึ่งพิงเงินทุนจากสหรัฐอเมริกาเป็นจำนวนมาก จากรายงานของธนาคารโลกได้มีการระบุถึงการช่วยร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมอุตสาหกรรม พ.ศ.2497 ของสหรัฐอเมริกา ดังนั้น จึงตระหนักได้ว่าสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายส่งเสริมการลงทุนเริ่มขึ้นโดยแนวความคิดของชาติตะวันตก

รายละเอียดที่สำคัญของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2534) ฉบับปัจจุบันมีดังต่อไปนี้

⁴ ทวี บุณยเกตุ, "ผลงานในด้านการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมของ ฯพณฯ จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์," ใน ประวัติและผลงานของ จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ คณะรัฐมนตรี. (คณะอนุกรรมการจัดพิมพ์หนังสือและอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ฯพณฯ จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ฯพณฯ จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ ณ เมรุหน้าพลับพลาอิสริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส ., 17 มีนาคม 2507) หน้า 134-135.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 135-136.

4.1.2.1 หลักเกณฑ์การอนุมัติการส่งเสริมการลงทุน⁶

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดเกณฑ์ในการอนุมัติโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนไว้ 3 เรื่องดังนี้

4.1.2.1.1 การพิจารณาระดับการลงทุน

- ก. โครงการที่มีระดับการลงทุนไม่เกิน 200 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและต้นทุนในการดำเนินงาน) มีเกณฑ์การพิจารณา คือ
- มูลค่าเพิ่มของโครงการต้องไม่น้อยกว่า 20% ของรายได้ (ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าเป็นสัดส่วนที่น้อยเกินไป) ยกเว้น สำหรับโครงการที่ต้องส่งออกไม่น้อยกว่า 80% ของมูลค่ายอดขาย โครงการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรภายในประเทศเป็นวัตถุดิบ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ การนำกลับมาใช้ใหม่ การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - ทุนจดทะเบียนของโครงการที่มีการริเริ่มใหม่ต้องไม่น้อยกว่า 20 % ของมูลค่าการลงทุน สำหรับโครงการที่เป็นส่วนขยายจะถูกพิจารณาเป็นกรณีไป
 - ต้องมีการใช้กระบวนการผลิตที่ทันสมัยและเครื่องจักรอุปกรณ์ใหม่ ในกรณีที่มีการใช้กระบวนการผลิตแบบเก่าต้องได้รับใบรับรองในเรื่องประสิทธิภาพจากสถาบันที่เชื่อถือได้และคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้พิจารณาอนุมัติให้ความเห็นชอบ
 - ระบบการป้องกันสิ่งแวดล้อมต้องถูกติดตั้งอย่างเพียงพอ
- ข. โครงการที่มีระดับการลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและต้นทุนในการดำเนินงาน) ให้ใช้เกณฑ์ข้างต้นและเพิ่มการพิจารณาในเรื่องต่อไปนี้ด้วย

⁶ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, "BOI INCENTIVES," Available from <http://www.boi.go.th/english/boi/c9.html>, 16 มิถุนายน 2543

- ผลกระทบของโครงการต่ออุตสาหกรรมเดียวกันและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
- ผลกระทบต่อรายได้รัฐบาลและภาระที่รัฐบาลต้องแบกรับเพิ่มเติม
- ผลกระทบต่อผู้บริโภค
- การสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี

ค. โครงการที่มีระดับการลงทุนมากกว่า 500 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและต้นทุนในการดำเนินงาน) ให้แนบรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) ตามที่คณะกรรมการกำหนด

อย่างไรก็ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ใหม่ซึ่งใช้กับกิจการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2543 ได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดกลางและย่อม โดยกำหนดเงื่อนไขเงินลงทุนขั้นต่ำของโครงการที่จะได้รับการส่งเสริมเพียง 1 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) และสำหรับผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนขนาดใหญ่ ต้องได้รับใบรับรองคุณภาพมาตรฐาน ISO หรือมาตรฐานสากลอื่นภายใน 2 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิประโยชน์ภาษีเงินได้ 1 ปี

4.1.2.1.2 การพิจารณาสัดส่วนการลงทุน

ก. โครงการผลิตที่เน้นการจำหน่ายภายในประเทศ

คนไทยต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่า 51 % ของทุนจดทะเบียน ยกเว้นโครงการที่ตั้งอยู่ในเขต 3 ชาวต่างประเทศสามารถถือหุ้นได้ทั้งหมดหรือส่วนใหญ่

ข. โครงการผลิตที่เน้นการส่งออก

- ถ้าส่งออกไม่น้อยกว่า 50 % ของการผลิต ชาวต่างประเทศอาจจะถือหุ้นส่วนใหญ่
- ถ้าส่งออกไม่น้อยกว่า 80 % ของยอดขาย ชาวต่างประเทศอาจจะถือหุ้นทั้งหมด

4.1.2.1.3 การพิจารณาอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน

นโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ใหม่ได้เข้มงวดกับเรื่องอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนโดยกำหนดให้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนจดทะเบียนไม่เกิน 3 ต่อ 1 จากเดิมที่มีอัตราส่วน 4 ต่อ 1 ทั้งนี้เพื่อให้นักลงทุนต่างชาติต้องนำเงินทุนเข้ามาลงทุนในประเทศแทนการใช้เงินกู้

4.1.2.2 สิทธิประโยชน์ที่ได้รับสำหรับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

เมื่อโครงการของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้ผ่านการอนุมัติสำหรับการส่งเสริมการลงทุนย่อมได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่กำหนดดังนี้

4.1.2.2.1 การพิจารณาจากที่ตั้งของโรงงานประกอบรถยนต์

ก. โรงงานที่ตั้งอยู่ในเขตที่ 1⁷

ไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เงินปันผล และภาษีนำเข้าเครื่องจักรก็ไม่ได้รับยกเว้นหรือได้รับส่วนลดใดๆ

ข. โรงงานที่ตั้งอยู่ในเขตที่ 2⁸

⁷ เขต 1 หมายถึง 6 จังหวัด กรุงเทพฯ สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปทุมธานี นนทบุรี และ นครปฐม ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ใหม่ ได้กำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนดังนี้

- ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักรร้อยละ 50
- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ผลิตเพื่อส่งออก 1 ปี
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปีเฉพาะโครงการที่ตั้งอยู่ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม

⁸ ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ใหม่ เขต 2 หมายถึง 12 จังหวัด สมุทรสงคราม ราชบุรี กาญจนบุรี สุพรรณบุรี อ่างทอง อยุธยา สระบุรี นครนายก ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ภูเก็ต โดยย้ายจังหวัดระยองและภูเก็ตมาอยู่ในเขต 2 สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในเขต 2 เป็นดังนี้

- ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักรร้อยละ 50
- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ผลิตเพื่อส่งออก 1 ปี

- ได้รับส่วนลดภาษีนำเข้าเครื่องจักร 50 % เฉพาะรายการที่ไม่อยู่ในประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก.13/2533 ลงวันที่ 18 กันยายน 2533 ทั้งนี้ภาษีนำเข้าต้องมากกว่าหรือเท่ากับ 10%
- ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผลเมื่อมีการส่งออกสำหรับระยะเวลา 7 ปี

ค. โรงงานที่ตั้งอยู่ในเขตที่ 3⁹

-
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 ปีเฉพาะโครงการที่ตั้งอยู่ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม
 - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปีสำหรับโครงการที่ตั้งอยู่นอกนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม

⁹ ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ใหม่ เขต 3 หมายถึง 58 จังหวัดที่เหลือได้รับสิทธิประโยชน์คือ

- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี
- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ผลิตเพื่อส่งออกเป็นเวลา 5 ปี

นอกจากนี้ เขต 3 ยังแบ่งย่อยออกไปอีก 2 ส่วนโดยจะได้รับสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมแตกต่างกันดังนี้

เขต 3 (18 จังหวัดรายได้ต่ำ : ศรีสะเกษ หนองบัวลำภู สุรินทร์ ยโสธร มหาสารคาม นครพนม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ สกลนคร บุรีรัมย์ อ่างนาจเจริญ แพร่ พะเยา น่าน สตูล บัณฑิตานี ยะลา นราธิวาส)

- ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ของอัตราปกติเป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
- อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้าและค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้
- หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนในการนั้น

เขต 3 (40 จังหวัดที่เหลือ)

- โครงการที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ของอัตราปกติเป็นระยะเวลา 5

- ได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร
- ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผลเมื่อมีการส่งออก สำหรับระยะเวลา 8 ปี
- ได้รับส่วนลดภาษีเงินได้นิติบุคคลเมื่อมีการส่งออกร้อยละ 50 สำหรับระยะเวลา 5 ปี
- สามารถหักค่าใช้จ่ายสำหรับค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าขนส่งภายในประเทศได้ 2 เท่า จากรายได้ที่เสียภาษีแล้วเป็นระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันแรกของการจำหน่ายรถยนต์
- สามารถหักค่าก่อสร้างหรือค่าติดตั้งสาธารณูปโภคได้ 25 % จากกำไรสุทธิ

ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการส่งออกรถยนต์ โครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะได้รับส่วนลดสำหรับภาษีนำเข้าวัตถุดิบตามที่คณะกรรมการกำหนดเพื่อชดเชยกับภาษีอากรที่แฝงอยู่ในต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ¹⁰

4.1.2.2.2 การพิจารณาจากกิจกรรมพิเศษ¹¹

ปี นับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้และอนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้าและค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้

- โครงการที่ตั้งสถานประกอบการอยู่นอกนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมหักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนในการนั้น

¹⁰ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมีอำนาจที่จะเปลี่ยนแปลงด้านใดด้านหนึ่งตามที่เอกชนร้องขอเป็นระยะเวลา 1 ปี และอาจยืดเวลาได้ถ้าได้รับการร้องขออีก วิธีการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดำเนินการเกี่ยวกับภาษี คือ การลดภาษีชั่วคราว หรือ การให้แรงจูงใจด้านลดภาษีเพื่อการส่งออก [พัชรี สิโรต, ดร. รัฐไทยกับธุรกิจนอกอุตสาหกรรมรถยนต์ (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ก.ย. 2540), หน้า 66]

¹¹ ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ใหม่ให้ความสำคัญพิเศษแก่การลงทุนที่ประเทศต้องการ คือ

- กิจกรรมป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม เช่น บำบัดน้ำเสีย กำจัดขยะ กำจัดกากอุตสาหกรรมหรือสารเคมีเป็นพิษ

โครงการที่มีกิจกรรมที่เกี่ยวกับ ระบบการขนส่งพื้นฐาน สาธารณูปการ การรักษา และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเทคโนโลยีโดยตรง อุตสาหกรรมพื้นฐาน ย่อมได้รับสิทธิพิเศษดังต่อไปนี้

- ก. ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปีโดยไม่คำนึงถึงที่ตั้งโรงงาน
- ข. สำหรับโรงงานที่ตั้งอยู่ในเขต 1 หรือเขต 2 ได้รับส่วนลดภาษีนำเข้าเครื่องจักร 50 % เฉพาะรายการที่ไม่อยู่ในประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก.13/2533 ลงวันที่ 18 กันยายน 2533 ทั้งนี้ภาษีนำเข้าต้องมากกว่าหรือเท่ากับ 10%
- ค. ได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรสำหรับโรงงานที่ตั้งอยู่ในเขต 3

อนึ่ง นโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ใหม่สนับสนุนให้ตั้งโรงงานในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรม โดยที่ให้สิทธิประโยชน์ภาษีอากรสำหรับโครงการที่ตั้งในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมมากกว่าโครงการที่ตั้งนอกนิคมหรือเขตอุตสาหกรรม ผ่อนผันให้โครงการในเขต 2 และ 3 เดิม ได้รับสิทธิประโยชน์ตามหลักเกณฑ์การลงทุนเดิมต่อไป (ยื่นขอภายในปี 2547) และสำหรับโครงการที่โยกย้ายไปสู่ภูมิภาคจะต้องย้ายไปตั้งในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมจึงจะได้รับสิทธิประโยชน์ตามเกณฑ์ภาษีเงินได้ในแต่ละเขต

ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถให้กับนักลงทุนไทยในการแข่งขันกับต่างประเทศและส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการลงทุนสำคัญของเอเชีย โดยเน้นการลงทุนที่ก่อประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและการใช้สิทธิประโยชน์อย่างคุ้มค่า สนับสนุนการลงทุนเป็นพิเศษในภูมิภาคหรือท้องถิ่นที่มีรายได้ต่ำและมีสิ่งเอื้ออำนวยต่อการลงทุนน้อย โดยให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรสูงสุด

-
- กิจการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการพื้นฐาน
 - กิจการด้านพัฒนาเทคโนโลยี และทรัพยากรมนุษย์รวมถึงการวิจัยและพัฒนา
 - อุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น การผลิตแม่พิมพ์และชิ้นส่วนอุปกรณ์จับยึด เครื่องจักรอุตสาหกรรม ฯลฯ

กิจการเหล่านี้ย่อมได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปีไม่ว่าตั้งอยู่ในเขตใด

รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนมีดังต่อไปนี้¹²

- ก่อนที่มีการเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2537

ตารางที่ 4.1 : รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ก่อนที่มีการเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2537

บริษัท	ยี่ห้อ	สถานที่ตั้ง (เขต)
อีซูซุ มอเตอร์ (ประเทศไทย)	อีซูซุ	สมุทรปราการ (เขต 1)
สยามนิสสันอโตโมบิล	นิสสัน	สมุทรปราการ (เขต 1)
สยามกลการและนิสสัน	นิสสัน	สมุทรปราการ (เขต 1)
บางซัน เยนเนอร์ล แอสเซมบลีย์	ฮุนได ฮอนด้า ไฮลเด็น	กรุงเทพฯ (1)
ไทยฮีโน่ อุตสาหกรรม	ฮีโน่	สมุทรปราการ (เขต 1)
ไทยสวีดิช แอสเซมบลีย์	วอลโว่	สมุทรปราการ (เขต 1)
ไทยรุ่ง ยูเนี่ยนคาร์	ทีอาร์	กรุงเทพฯ (1)
ธนบุรีประกอบรถยนต์	เมอร์เซเดส-เบนซ์	สมุทรปราการ (เขต 1)
วาย เอ็ม ซี แอสเซมบลีย์	บีเอ็มดับเบิลยู เปอโยต์	กรุงเทพฯ (1)
มอเตอร์ แอนด์ ลีเซ็ง	(รถโดยสาร)	-

- เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2537

ตารางที่ 4.2 : รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ที่เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2537

บริษัท	ยี่ห้อ	สถานที่ตั้ง (เขต)
(ก) ผู้ประกอบการรายเดิม (ขอขยายกำลังการผลิต)		
- โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย)	โตโยต้า	ฉะเชิงเทรา (2)
- ฮอนด้า คาร์ส แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย)	ฮอนด้า	พระนครศรีอยุธยา (2)
- เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล	มิตซูบิชิ	ชลบุรี (3)
(ข) ผู้ประกอบการรายใหม่		
- สยาม วี เอ็ม ซี ยานยนต์	วี เอ็ม ซี	ฉะเชิงเทรา (2)
- ออโต้ อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย)	ฟอร์ด มาสด้า	ระยอง (3)
- เจเนอร์ล มอเตอร์ (ประเทศไทย)	ไอเปิล	ระยอง (3)

¹² อภิชาติ สมบุญตานนท์, คุณทิพย์ ตรงธรรมกิจ ฝ่ายวิชาการธนาคารแห่งประเทศไทย, "อุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤติและแนวโน้มในอนาคต," <http://www.bot.go.th> (กรกฎาคม 2542) : 15.

- เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2541

คือ บีเอ็มดับบลิว แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) ประกอบรถยนต์ บีเอ็มดับบลิว โรเวอร์ ตั้งอยู่ที่ ระยอง เขต 3

4.1.3 พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมภายในภูมิภาคต่างๆ โดยให้สิทธิประโยชน์และบริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (ONE STOP SERVICE) เพื่อจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนภายในนิคมอุตสาหกรรม พื้นที่ภายในนิคมอุตสาหกรรมแบ่งออกเป็น 2 เขต คือ เขตอุตสาหกรรมส่งออกและเขตอุตสาหกรรมทั่วไป

เขตอุตสาหกรรมทั่วไปเป็นพื้นที่ในการประกอบกิจการอุตสาหกรรมผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายภายในประเทศและหรือส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ

เขตอุตสาหกรรมส่งออกเป็นพื้นที่ในการประกอบกิจการอุตสาหกรรมผลิตสินค้าเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศและสามารถจำหน่ายในประเทศได้บางส่วน

สิทธิประโยชน์ของนิคมอุตสาหกรรม¹³มีทั้งในรูปแบบภาษีอากรและมิใช่ภาษีอากร สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร ได้แก่

¹³ <http://www.ieat.go.th/thai/thai%20privileges.htm> , “สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรม”

ตารางที่ 4.3 : สิทธิประโยชน์ด้านภาษีของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สิทธิประโยชน์ด้านภาษี	เขตอุตสาหกรรมทั่วไป			เขตอุตสาหกรรมส่งออก		
	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 1	เขต 2	เขต 3
ภาษีเงินได้นิติบุคคล						
- ยกเว้น 3 ปี	/			/		
- ยกเว้น 7 ปี		/			/	
- ยกเว้น 8 ปี และลดให้อีก 50% อีก 5 ปี			/			/
อาคารเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้						
- จ่าย 50%	/	/				
- ยกเว้น			/	/	/	/
อาคารเข้า วัตถุประสงค์						
- ยกเว้น 1 ปี เมื่อส่งออกอย่างต่ำ 30%	/	/				
- ยกเว้น 5 ปี เมื่อส่งออกอย่างต่ำ 30% และจ่ายภาษี 25% สำหรับตลาดภายในประเทศเป็นเวลา 5 ปี			/			
- ยกเว้น				/	/	/
ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต และค่าธรรมเนียม						
- อัตราปกติ	/	/	/			
- ยกเว้น				/	/	/
การขนส่ง ไฟฟ้า และน้ำประปา (หักออก 2 เท่าจากยอดเสียภาษี)						
- ไม่ยกเว้น	/	/		/	/	
- ยกเว้น 10 ปี			/			/
สาธารณูปโภค (หักออกจากยอดเสียภาษี)						
- ไม่ยกเว้น	/	/		/	/	
- ลด 25%			/			/

สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากรทั้งเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและเขตอุตสาหกรรมส่งออก ได้แก่

- คนไทยและต่างด้าวอาจได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินนิคมอุตสาหกรรม

- การอนุญาตให้นำคนต่างด้าวที่เป็นช่างฝีมือ ผู้ชำนาญการ คู่สมรสเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักร พร้อมกับทำงานเฉพาะตำแหน่งตามจำนวนและระยะเวลาที่คณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมเห็นสมควร
- การอนุญาตให้ส่งเงินตราต่างประเทศออกไปนอกราชอาณาจักรได้

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ได้มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมส่งออกพิเศษเพื่อเอื้ออำนวยแก่ผู้ประกอบการให้สามารถทำการผลิต การค้า และการบริการแข่งขันกับตลาดโลกได้

สำหรับการบริการเบ็ดเสร็จครบวงจรเป็นการให้บริการเกี่ยวกับการอนุมัติ อนุญาตดำเนินการต่างๆ ในนิคมอุตสาหกรรมภายในเวลาอันรวดเร็ว เช่น การขออนุมัติใช้ที่ดินในนิคมอุตสาหกรรม การขออนุมัติปลูกสร้างโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม การขออนุมัติประกอบกิจการอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม¹⁴ นอกจากนี้ กนอ. ได้ดำเนินโครงการที่สำคัญอีกหลายโครงการ ได้แก่ โครงการจัดตั้งนิคมหรือเขตอุตสาหกรรม SMEs โครงการศูนย์พัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่ออุตสาหกรรม (HRDCI) โครงการจัดทำระบบ ISO 9000 โครงการจัดทำ ISO 14001¹⁵

การให้สิทธิประโยชน์ของ กนอ. ย่อมสอดคล้องกับของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพียงแต่ถ้าเข้าไปอยู่ในเขตอุตสาหกรรมย่อมได้รับบริการที่รวดเร็วเป็นพิเศษ ขณะเดียวกันผลประโยชน์ก็เพิ่มขึ้นด้วยซึ่งมีความแตกต่างกันระหว่างเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและเขตอุตสาหกรรมส่งออก ดังนั้นเช่นเดียวกับการให้สิทธิประโยชน์ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต้องมีการพิจารณาว่าสิทธิประโยชน์ที่ให้ขัดกับกฎระเบียบการค้าขององค์การการค้าโลกหรือไม่

4.1.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

โรงงานอุตสาหกรรมและยานพาหนะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 โดยที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษ ซึ่งมีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์หรือเครื่องมือสำหรับควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียหรือมลพิษอื่น ระบบบำบัดน้ำเสีย หรือระบบกำจัดของเสีย เป็นของตนเองมีหน้าที่ต้องเก็บสถิติและขอ

¹⁴ <http://www.ieat.go.th/thai/thai20%ossl.html> , “ ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร”

¹⁵ <http://www.ieat.go.th/thai/new27.html> , “27 ปี กนอ.กับการก้าวสู่ปี 2000”

มูลซึ่งแสดงผลการทำงานของระบบหรืออุปกรณ์ และเครื่องมือดังกล่าวในแต่ละวัน และจัดทำบันทึกรายละเอียดเป็นหลักฐานไว้ ณ สถานที่ตั้งแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น และจะต้องจัดทำรายงานสรุปผลการทำงานของระบบ หรืออุปกรณ์และเครื่องมือดังกล่าวเสนอต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นแห่งท้องที่ที่แหล่งกำเนิดมลพิษนั้นตั้งอยู่อย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง แต่ถ้ามีผู้ได้รับใบอนุญาตให้ทำหน้าที่รับจ้างบริการบำบัดน้ำเสียหรือกำจัดของเสียแทนเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษก็ต้องดำเนินการดังกล่าวเช่นเดียวกัน (มาตรา 80) สำหรับยานพาหนะที่จะนำมาใช้ต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด (มาตรา 64)

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุภัยอันตรายต่อสาธารณชนอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติหรือภาวะมลพิษที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษ ซึ่งหากปล่อยไว้เช่นนั้นจะเป็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัยของประชาชน หรือก่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐเป็นอันมาก นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งตามที่เห็นสมควรให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือบุคคลใด รวมทั้งบุคคลซึ่งได้รับหรืออาจได้รับอันตรายหรือความเสียหายดังกล่าว กระทำหรือร่วมกันกระทำการใดๆ อันจะมีผลเป็นการควบคุม ระวังหรือบรรเทาผลร้ายจากอันตรายและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอย่างทัน่วงที กรณีที่ทราบว่าคุณคนใดเป็นผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษดังกล่าว นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งบุคคลนั้นไม่ให้กระทำการใดอันจะมีผลเป็นการเพิ่มความรุนแรงแก่ภาวะมลพิษในระหว่างที่มีเหตุภัยอันตรายดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรีจะมอบอำนาจในการสั่งให้ผู้ว่าราชการจังหวัดปฏิบัติราชการภายในเขตจังหวัดแทนนายกรัฐมนตรีได้ คำสั่งของนายกรัฐมนตรี หรือผู้ว่าราชการจังหวัดให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาโดยมิชักช้า (มาตรา 9) ในการนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม มีหน้าที่กำหนดมาตรการป้องกันและจัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นไว้ล่วงหน้า (มาตรา 10)

กรณีที่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายกรัฐมนตรีหรือผู้ว่าราชการจังหวัดตามมาตรา 9 หรือขัดขวางการกระทำใดๆ ตามคำสั่งดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถ้าผู้นั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดอันตราย หรือความเสียหายจากภาวะมลพิษ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 98)

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับ (มาตรา 13)

- (1) เสนอนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

- (2) กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- (3) พิจารณาให้ความเห็นชอบในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่รัฐมนตรีเสนอ
- (4) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด
- (5) เสนอแนะมาตรการด้านการเงิน การคลัง การภาษีอากรและการส่งเสริมการลงทุนเพื่อปฏิบัติตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อคณะรัฐมนตรี
- (6) เสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อคณะรัฐมนตรี
- (7) พิจารณาให้ความเห็นชอบในแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันหรือแก้ไขอันตรายอันเกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษที่คณะกรรมการควบคุมมลพิษเสนอ
- (8) พิจารณาให้ความเห็นชอบในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เสนอ
- (9) กำกับดูแลและเร่งรัดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา ออกกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อบัญญัติท้องถิ่น ประกาศ ระเบียบและคำสั่งที่จำเป็น เพื่อให้กฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีความเป็นระบบโดยสมบูรณ์
- (10) เสนอความเห็นต่อนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาสั่งการในกรณีที่น่าปรากฏว่าส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจใด ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมอันอาจทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง
- (11) กำหนดมาตรการเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนในเรื่องที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- (12) กำกับจัดการและบริหารเงินกองทุน
- (13) เสนอรายงานเกี่ยวกับสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศต่อคณะรัฐมนตรีอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
- (14) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

การกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย (มาตรา 32) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติยังมีอำนาจกำหนดมาตรฐาน

คุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สูงขึ้นเป็นพิเศษ สำหรับในเขตอนุรักษ์ เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม เขตผังเมืองรวม เขตผังเมืองเฉพาะ เขตควบคุมอาคาร เขตนิคมอุตสาหกรรม เขตควบคุมมลพิษ (มาตรา 33) นอกจากนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจที่จะกำหนดให้กิจกรรมใดต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบ

ขณะที่คณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

- (1) เสนอแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันหรือแก้ไขอันตรายอันเกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
- (2) เสนอความเห็นเกี่ยวกับการให้มีการดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมหรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม ป้องกัน ลด หรือขจัดมลพิษต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
- (3) เสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการส่งเสริมด้านภาษีอากรและการลงทุนภาคเอกชนเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษและการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
- (4) เสนอแนะการกำหนดอัตราค่าบริการสำหรับระบบบำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบกำจัดของเสียรวมของทางราชการต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
- (5) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด
- (6) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ในการกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษ
- (7) ให้คำแนะนำในการออกกฎกระทรวงกำหนดชนิดและประเภทของของเสียอันตราย
- (8) ประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและเอกชน เพื่อการควบคุม ป้องกัน ลด หรือขจัดมลพิษ
- (9) จัดทำรายงานเกี่ยวกับสถานการณ์มลพิษเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปีละหนึ่งครั้ง
- (10) พิจารณาวินิจฉัยการคัดค้านคำสั่งของเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้
- (11) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ
- (12) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมอบหมาย

นอกจากนี้แล้วความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมยังมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นในระดับประเทศ โดยที่องค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Organization for Standardization : ISO) ได้มีการกำหนดอนุกรมมาตรฐาน ISO14000 (Environmental Management Standards) ขึ้น เพื่อให้ประเทศสมาชิกทั่วโลกนำไปใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และสำหรับประเทศไทยแล้ว สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ได้นำมาประกาศใช้ในประเทศไทยในชื่อ “อนุกรมมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก.-ISO14000” ซึ่งมีมาตรฐานเช่นเดียวกันทุกประการ การนำ ISO14000 ไปใช้หรือไม่ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ แต่ในอนาคตมาตรฐานดังกล่าวอาจกลายเป็นเครื่องมือกีดกันทางการค้าก็ได้¹⁶

ตัวอย่างของการจัดการเรื่องสิ่งแวดล้อมในต่างประเทศ ได้แก่

ประเทศสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2542 ประธานาธิบดี บิล คลินตัน ได้เปิดเผยถึงข้อบังคับฉบับใหม่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมซึ่งจะค่อยๆ นำมาใช้ระหว่างปี 2547 ถึง 2552 เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์ลดการปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเป้าหมายของการจำกัดการปล่อยมลพิษเป็นก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของหมอกควัน ปัจจุบันรถยนต์โดยสารได้รับอนุญาตให้ปล่อยก๊าซดังกล่าวได้ 0.4 กรัม (0.01 ออนซ์) ต่อไมล์ รถบรรทุกขนาดเบาสามารถปล่อยได้ 0.7-1.1 กรัม (0.02-0.04 ออนซ์) ต่อไมล์ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของรถ สำหรับระเบียบใหม่รถทุกคันจะปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ได้แค่ 0.07 กรัม (0.002ออนซ์) ต่อไมล์ โดยที่มีการบังคับใช้กับรถยนต์โดยสารในปี 2550 และรถบรรทุกขนาดเบาในปี 2552 The Environmental Protection Agency มีการคาดการณ์ว่าระเบียบใหม่นี้จะเพิ่มต้นทุนให้กับรถยนต์โดยสารโดยเฉลี่ย 100 ดอลลาร์ และรถบรรทุกขนาดเบาโดยเฉลี่ย 200 ดอลลาร์ ระเบียบใหม่นี้ถือว่าเป็นครั้งแรกที่นำมาใช้กับรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกขนาดเบาอย่างเท่าเทียมกัน เนื่องจากในอดีตรถบรรทุกขนาดเบาได้รับการยกเว้นเพราะว่าเป็นการใช้เพื่อการพาณิชย์แต่ปัจจุบันยอดจำหน่ายรถบรรทุกขนาดเบาในสหรัฐอเมริกาถึงเกือบจะ 50 % ของรถยนต์ทั้งหมดและเป็นบ่อเกิดของมลพิษมากกว่ารถยนต์โดยสาร 3-5 เท่า

¹⁶ กองส่งเสริมและฝึกอบรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, “ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม : กระแสใหม่ของโลกการค้า,” พิมพ์ครั้งที่ 3/10000 ชุด, เมษายน 2543.

ประเทศอังกฤษ

การจัดเก็บภาษีที่เรียกว่า the Climate Change Levy ได้ทำหน้าที่หลักในการบรรลุนโยบายที่จะลดมลพิษที่ทำให้เกิด greenhouse สนับสนุนประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน โอกาสการทำงาน และกระตุ้นการลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ แต่ไม่ก่อให้เกิดภาวะภาษีเพิ่มขึ้นแก่อุตสาหกรรมโดยรวม ทั้งนี้มีการเก็บภาษีจากการใช้พลังงานของอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และสาธารณชน ซึ่งสามารถนำมาหักกับอัตราของ National Insurance Contributions : NICs ที่นายจ้างจ่ายได้ 3% เป็นการคืนรายได้จากภาษีของรัฐบาลกลับสู่ the non-domestic sector และได้รับการสนับสนุนเพิ่มเติมจากแผนการณ์ด้านประสิทธิภาพพลังงานและการนำพลังงานกลับมาใช้ใหม่ผ่านการจัดสรรเงินทุนในปี 2544/2545 100 ล้านปอนด์เมื่อมีการลงทุนเพื่อประหยัดพลังงาน การเก็บภาษีชนิดนี้จะนำมาใช้ในวันที่ 1 เมษายน 2544 โดยมีการประกาศล่วงหน้าเมื่อคราวงบประมาณเดือนมีนาคม 2542 เพื่อให้ธุรกิจมีเวลาเตรียมตัว 2 ปีในการปรับตัว อัตราภาษีเป็นดังนี้ แก๊ส 0.15 pound/kWh ถ่าน 1.17 pound/kg (เท่ากับ 0.15 pound/kWh) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว 0.96 pound/kg (เท่ากับ 0.07 pound/kWh) ไฟฟ้า 0.43 pound/kWh แต่ไม่มีการเก็บภาษีสำหรับเชื้อเพลิงที่ใช้เพื่อขนส่ง หรือ ภายในบ้าน หรือ เพื่อผลิตพลังงานรูปแบบอื่น (เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า) หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นที่ไม่เกี่ยวกับพลังงาน หรือที่ใช้โดยองค์กรการกุศลที่มีการจดทะเบียน หรือ บริษัทที่มีขนาดเล็กมาก รวมถึงไม่เก็บภาษีจากน้ำมันเพราะได้เสียภาษีสรรพสามิตแล้ว นอกจากนี้ยังมีข้อยกเว้นในการเก็บภาษีจากไฟฟ้าที่ได้จากการนำพลังงานกลับมาใช้ใหม่ (เช่น โซลาร์ กังหันลม) ไฟฟ้าที่ใช้ในกระบวนการ electrolysis (เช่น กระบวนการ chloralkali การถลุงอลูมิเนียมขั้นต้น) เชื้อเพลิงที่มีการใช้ร่วมกันในฐานะเป็นแหล่งพลังงานและการบ่อนเชื้อเพลิงภายในกระบวนการเดียวกัน (เช่น การใช้ถ่านหินที่เผาจนหมดควันในการทำเหล็ก) เชื้อเพลิงที่ได้รับใบรับรอง "Good Quality CHP" จาก the CHP Quality Assurance Programme CHPQA อย่างไรก็ตาม ร่างของรัฐบาลสำหรับส่วนลดและข้อยกเว้นจากการเก็บภาษีต้องได้รับอนุมัติจาก the European Commission เนื่องจากเป็นการช่วยเหลือจากรัฐ

4.1.5 ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ.....

ผู้ประกอบการโรงงานและบุคคลอื่นซึ่งจะต้องรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการประกอบกิจการโรงงานเป็นผู้รับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัตินี้ สำหรับทางด้านผู้เสียหายหมายถึงบุคคลซึ่งทำงานในโรงงานหรือความเป็นอยู่ถูกรบกวนกระทบกระเทือนเนื่องมาจากการประกอบกิจการโรงงาน เป็นเหตุให้ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัยหรือทรัพย์สิน และให้หมายความ

รวมถึงรัฐในกรณีที่ทรัพยากรธรรมชาติหรือสาธารณสมบัติของแผ่นดินถูกทำลายหรือทำให้สูญหายหรือเสียหาย ทั้งนี้กรณีการเอกชนซึ่งได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และพนักงานอัยการซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานโดยความเห็นชอบของอัยการสูงสุดมีสิทธิฟ้องคดีแทน

รายละเอียดที่สำคัญของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้แก่

มาตรา 5 “โรงงานใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษไม่ว่าจะมีการปฏิบัติภายใต้ข้อกำหนดตามมาตรฐานเกี่ยวกับการปล่อยมลพิษใด ๆ หรือไม่ก็ตาม หรือกรณีการเกิดอุบัติเหตุในโรงงานเนื่องจากโรงงานหรือเครื่องจักร อันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใด ๆ ผู้ประกอบกิจการโรงงานมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษหรือการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ของผู้ประกอบกิจการโรงงานหรือไม่ก็ตาม และการรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายดังกล่าวให้รวมถึงผลแห่งการกระทำของบุคคลผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ประกอบกิจการโรงงานให้เข้ามาดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับโรงงานหรือเครื่องจักรนั้นด้วย เว้นแต่ในกรณี ผู้ประกอบกิจการโรงงานพิสูจน์ได้ว่า มลพิษหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่นซึ่งตนไม่ต้องรับผิดชอบ

ค่าเสียหายที่ผู้ประกอบกิจการโรงงานจะต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นด้วย

กรณีผู้ประกอบกิจการโรงงานเป็นนิติบุคคล กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำนั้น จะต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายนั้นด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เหตุแห่งความเสียหายนั้นตนมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย”

มาตรา 7 “ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทน ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเกิดจากการกระทำด้วยการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบกิจการโรงงานหรือไม่ หรือด้วยเหตุอื่นใดก็ตาม ทั้งนี้ โดยให้หน้าที่พิสูจน์เกี่ยวกับความเสียหายตกเป็นภาระแก่ผู้ประกอบกิจการโรงงานทั้งสิ้น

ในกรณีเหตุแห่งความเสียหายอาจเกิดจากโรงงานหนึ่งโรงงานใดหรือหลายโรงงาน ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทน แล้วแต่กรณี อาจใช้สิทธิฟ้องคดีแพ่งเรียกให้ผู้ประกอบกิจการโรงงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความเสียหายเข้าร่วมเป็นจำเลยได้ โดยอาจจะฟ้องเป็นจำเลยร่วม หรือเรียกเข้ามาเป็นจำเลยร่วมตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งก็ได้

ในระหว่างจำเลยทั้งหลายซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกันคดีใช้ค่าเสียหายนั้น จำเลยต่างต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่าๆ กัน เว้นแต่โดยพฤติการณ์ศาลจะวินิจฉัยเป็นอย่างอื่น”

มาตรา 11 “ให้โรงงานที่มีความเสี่ยงสูงตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาต้องจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ประกอบการโรงงานที่มีความเสี่ยงสูงไม่จัดทำประกันภัยตามวรรคหนึ่งจะต้องเสียค่าปรับวันละไม่เกินห้าพันบาท จนกว่าจะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้”

4.2 มาตรการเกี่ยวกับกระบวนการผลิต

4.2.1 การสนับสนุนทางด้านปัจจัยการผลิต

4.2.1.1 การสรรหาปัจจัยการผลิต

ปัจจัยการผลิตสามารถหาได้จากแหล่งภายในและภายนอกประเทศ โครงการ AICO มีส่วนในการสนับสนุนให้การผลิตเกิดการประหยัดต่อขนาด (economy of scale) และลดต้นทุนการผลิต ปัจจุบันมีคำขอที่ได้รับอนุมัติแล้วมากมายตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 3 นอกจากโครงการ AICO แล้วยังมีมาตรการทางด้านภาษีภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน ซึ่งผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มาลงทุนสร้างโรงงานรายใหม่ย่อมหวังประโยชน์ที่ได้รับจากเขตการค้าเสรีอาเซียน เพื่อเป็นฐานในการผลิตส่งออก ดังเช่น คำร้องจากบีเอ็มดับเบิลยูที่ให้ นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี เร่งผลักดันให้เปิดการค้าเสรีอาเซียน¹⁷ อย่างไรก็ตามที่ผ่านมการลดภาษีของ AFTA ไม่ได้เป็นไปตามเป้าหมายเนื่องจากการขอเลื่อนระยะเวลาของมาเลเซียทำให้อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยยังคงอยู่ในอัตรา 5-42% แทนที่จะเป็น 0-5%

จากการที่อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ต้องอาศัยชิ้นส่วนและวัตถุดิบมากมาย ดังนั้นประสิทธิภาพในการผลิตของอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ดังนั้นถ้าอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องของไทยขาดการ

¹⁷ “เอเชีย’ เป้าหมายการขยายตัวของตลาดโลก,” หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ, 21 พ.ค. 2543. Available from: <http://www.bangkokbiznews.com/2000/05/21/car/car2102.html>

พัฒนาประสิทธิภาพในการผลิตหรือไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ AICO และเขตการค้าเสรีอาเซียน ย่อมส่งผลให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์บางรายต้องตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนขึ้นมาเอง เช่น บริษัท Automotive Components (Thailand) จำกัด ถือหุ้นโดย ฟอร์ดสหรัฐอเมริกา 100 % เพื่อผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทพลาสติกทั้งภายในและภายนอกรถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และไฟฟ้า บริษัท Hella Climate Control (Thailand) จำกัด เป็นการร่วมทุนระหว่างกลุ่ม Hella Climate Control 60 % และ ฟอร์ด 40 % เพื่อผลิตอุปกรณ์ควบคุมอากาศในรถยนต์¹⁸ เท่าที่ผ่าน มาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องของไทยได้รับการคุ้มครองมาโดยตลอดโดยเฉพาะมาตรการ Local Content Requirement แม้เมื่อมีการยกเลิกมาตรการนี้แล้วการยังได้รับการคุ้มครองจากอัตราภาษีนำเข้าที่สูงขึ้นประกอบกับ AFTA ได้เลื่อนเวลาการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน เมื่อพิจารณาจากสภาพปัจจุบันพบว่าอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยยังไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศ ได้ถ้ามีการเปิดเสรี

4.2.1.2 การกำหนดมาตรฐานของปัจจัยการผลิต

ปัจจัยการผลิตที่หน่วยงานรัฐเข้าไปควบคุมแบบบังคับให้เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ได้แก่

- มอก. 196-2536 กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ : กระจกหลายชั้น (บังคับ 21 ก.ย. 2527)
- มอก. 197-2536 กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ : กระจกเทมเปอร์ (บังคับ 21 ก.ย. 2527)
- มอก. 198-2536 กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ : กระจกโซนเทมเปอร์ (บังคับ 21 ก.ย. 2527)
- มอก. 721-2539 เข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์ (บังคับ 15 ก.ย. 2540)

ทั้งนี้ยังมีมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์อื่นๆ อีกแต่ไม่อยู่ในลักษณะมาตรฐานบังคับ เช่น มอก. 388-2534 หม้อน้ำรถยนต์ มอก. 651-2535 ยางในรถยนต์ มอก. 1250-2542 สายคันเร่งรถยนต์ เป็นต้น ปกติแล้วการตรวจสอบคุณภาพของชิ้นส่วนรถยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์จะมีมาตรฐานของตนเองสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ เช่น บริษัทรถยนต์ในอเมริกา GM

¹⁸ ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "ขมฐานการผลิตของฟอร์ดและมาสด้าในประเทศไทย," 8 วารสารส่งเสริมการลงทุน (มีนาคม 2540) : 61.

FORD มีมาตรฐาน QS9000 ซึ่งเป็นการตรวจสอบทั้งระบบไม่ใช่ตรวจสอบเฉพาะเพียงผลิตภัณฑ์ ดังนั้นผู้ใดจะขายชิ้นส่วนให้กับบริษัทรถยนต์ในอเมริกาต้องได้รับใบรับรองมาตรฐานนี้เสียก่อน หรือบริษัทผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นก็จะต้องมีความร่วมมือกับบริษัทชิ้นส่วนรถยนต์ในด้านการออกแบบ เทคโนโลยีการผลิต

4.2.2 การกำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรม

4.2.2.1 กระบวนการอนุมัติมาตรฐานอุตสาหกรรม

สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรมได้กำหนดผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรมอยู่ 2 ประเภท คือ ผลิตภัณฑ์มาตรฐานทั่วไป และ ผลิตภัณฑ์มาตรฐานบังคับ โดยที่ผลิตภัณฑ์มาตรฐานทั่วไปเป็นไปตามความสมัครใจ สำหรับผลิตภัณฑ์มาตรฐานบังคับ คือ ผลิตภัณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าผู้ผลิตต้องผลิตให้ได้มาตรฐานและได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรม ผู้จำหน่ายต้องจำหน่ายเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน ผู้นำเข้าต้องนำเข้าผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตามมาตรฐาน¹⁹

กรณีของผู้ผลิตต้องยื่นคำขอแบบ มอ.3 พร้อมทั้งเอกสารและหลักฐาน ชำระค่าธรรมเนียม ตรวจสอบคุณภาพผลิตภัณฑ์ เมื่อคณะกรรมการอนุมัติให้ออกใบอนุญาตก็จะแจ้งให้ชำระค่าธรรมเนียมซึ่งประธานกรรมการ (ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม) เป็นผู้ลงนามในใบอนุญาต และ ผู้รับใบอนุญาตต้องลงนามรับทราบเงื่อนไข ใบอนุญาตสิ้นอายุเมื่อ (ก) ผู้รับใบอนุญาตเลิกประกอบกิจการ (ข) ประกาศหรือพระราชกฤษฎีกากำหนดมาตรฐานใหม่แก้ไขหรือยกเลิกมาตรฐานสำหรับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมชนิดนั้นๆ มีผลใช้บังคับ แต่ผ่อนผันได้ไม่เกิน 1 ปีในการประกอบตามมาตรฐานเดิม (ค) คณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตเคยถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตแล้วมากระทำผิดในเหตุอย่างเดียวกันอีกภายใน 5 ปี ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแตกต่างไปจากมาตรฐานที่กำหนด เพื่อประโยชน์ในการส่งออกหรือเมื่อมีความจำเป็นเพื่อใช้ในราชอาณาจักรอาจทำได้เป็นครั้งคราวโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวต้องเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศ หรือมาตรฐาน

¹⁹ กองส่งเสริมและฝึกอบรม สำนักงานผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรม, "หากท่านเป็นผู้จำหน่ายผลิตภัณฑ์มาตรฐานบังคับ ท่านควรปฏิบัติอย่างไร ?," พิมพ์ครั้งที่ 13 (พฤษภาคม 2543) : 1.

ระหว่างประเทศที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และการทำผลิตภัณฑ์ดังกล่าวต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด²⁰

กรณีของผู้นำเข้าต้องยื่นคำขอแบบ มอ.5 พร้อมทั้งเอกสารและหลักฐาน ชำระค่าธรรมเนียม ตรวจสอบคุณภาพผลิตภัณฑ์ เมื่อคณะกรรมการอนุมัติให้ออกใบอนุญาตก็จะแจ้งให้ชำระค่าธรรมเนียม และผู้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ใบอนุญาตสิ้นอายุเมื่อ (ก) ผู้รับใบอนุญาตเลิกประกอบกิจการ (ข) ประกาศหรือพระราชกฤษฎีกากำหนดมาตรฐานใหม่แก้ไขหรือยกเลิกมาตรฐานสำหรับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมชนิดนั้นๆ มีผลใช้บังคับ แต่ผ่อนผันได้ไม่เกิน 1 ปีในการนำเข้าตามมาตรฐานเดิม ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่แตกต่างไปจากมาตรฐานที่กำหนด เพื่อใช้ในราชอาณาจักรอาจทำได้เป็นครั้งคราวโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวต้องเป็นไปตามมาตรฐานต่างประเทศ หรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ และการนำผลิตภัณฑ์ดังกล่าวเข้ามาในราชอาณาจักรต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด²¹

4.2.2.2 ลักษณะของมาตรฐานอุตสาหกรรม

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้กำหนดมาตรฐานบังคับเฉพาะด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับสารมลพิษสำหรับรถยนต์ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดมลพิษทางอากาศจากรถยนต์และสอดคล้องกับนโยบายลดมลพิษทางอากาศของรัฐบาล ซึ่งมีดังต่อไปนี้

- มอก.1290-2538 รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย ; สารมลพิษจากเครื่องยนต์ระดับที่ 2 (บังคับ 12 พ.ค. 2541)

²⁰ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, “การอนุญาตให้ทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน,” พิมพ์ครั้งที่ 7 (2542).

²¹ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, “การอนุญาตให้นำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานเข้ามาเพื่อจำหน่ายในราชอาณาจักร,” พิมพ์ครั้งที่ 7 (2542).

- มอก. 1295-2541 รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย ; สารมลพิษจากเครื่องยนต์ระดับที่ 3 (บังคับ 23 พ.ค. 2543)
- มอก. 1875-2542 รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย ; สารมลพิษจากเครื่องยนต์ระดับที่ 5 (บังคับ 15 ม.ค. 2543)
- มอก. 1870-2542 รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย ; สารมลพิษจากเครื่องยนต์ระดับที่ 6 (บังคับ 15 ม.ค. 2543)

นอกจากนี้ไทยและออสเตรเลียได้มีการจัดทำร่างความตกลงยอมรับร่วมในผลการตรวจสอบยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างไทยและออสเตรเลีย (สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม-สมอ.ประเทศไทย และ Federal Office of Road Safety-FORS ประเทศออสเตรเลีย) เพื่อยอมรับผลการทดสอบซึ่งกันและกันในสาขายานยนต์และชิ้นส่วนครอบคลุมมาตรฐานเกี่ยวกับรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล (สารมลพิษ ระดับที่ 4) รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน (สารมลพิษ ระดับที่ 5) มอก. 196-2536 กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ : กระจกหลายชั้น มอก. 197-2536 กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ : กระจกเทมเปอร์ มอก. 198-2536 กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ : กระจกโชนเทมเปอร์ มอก. 721-2539 เข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์

สำหรับทางด้านผู้ผลิตนั้นมีการตรวจสอบคุณภาพสินค้าของตนเองด้วยเมื่อพบว่ามีสินค้าไม่ปลอดภัยต่อลูกค้าก็จะมีการเรียกคืนสินค้าที่ได้ยื่นข่าวบ่อยๆ บางครั้งก็ใช้เวลากว่าจะตรวจพบความบกพร่องของรถยนต์ อย่างไรก็ตามการส่งออกรถยนต์ต้องผ่านมาตรฐานของประเทศคู่ค้าไม่ใช่มาตรฐานของบริษัทรถยนต์ จะเห็นได้ว่าไม่ว่ามาตรฐานชิ้นส่วนหรือรถยนต์ต้องสนองตอบต่อความต้องการของผู้บริโภค

4.2.3 การพัฒนาผลิตภัณฑ์

ปกติแล้วบริษัทผู้ผลิตแต่ละรายย่อมมีหน่วยงานวิจัยและพัฒนาของตนเอง สำหรับสถาบันการวิจัยของรัฐที่มีอยู่ไม่ได้สนับสนุนช่วยเหลือภาคเอกชนให้เกิดความก้าวหน้า มีการเชื่อมโยงกับภาคเอกชนน้อยมากทั้งในระดับโครงการและระดับสถาบัน มุ่งแต่การสร้างผลงานด้านวิจัย

และพัฒนาไม่ได้สนใจระดับความสามารถด้านเทคโนโลยีการผลิตโดยตรง²² ซึ่งต่างกับต่างประเทศอย่างเช่นสหรัฐอเมริกา ที่มีความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและอุตสาหกรรมรถยนต์ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ กล่าวคือ

เมื่อเดือน กันยายน 2536 ประธานาธิบดี บิล คลินตัน ได้ก่อตั้ง The Partnership for a New Generation of Vehicles : PNGV ระหว่างรัฐบาลสหรัฐอเมริกาและอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา ความร่วมมือนี้จะช่วยเหลือในการสร้างรถยนต์โดยสารขนาดกลางในราคาที่สามารถซื้อได้ ซึ่งสามารถแล่นได้ 34 กิโลเมตรต่อลิตร (80ไมล์ต่อแกลลอน) หรือดีกว่าและลดมลพิษ ทำให้มีการออกแบบเครื่องยนต์ไฮบริด เป็นการผสมผสานระหว่างเครื่องยนต์แก๊สโซลีนปกติหรือมีการปรับปรุงแล้ว และ เทคโนโลยีด้านไฟฟ้าหรือเซลล์เชื้อเพลิง เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้ดีขึ้น นอกจากนี้ผู้ออกแบบยังใช้วัสดุดีบอย่างเช่นอลูมิเนียม พลาสติก เหล็กขนาดเล็กกว่าแข็งแรงกว่า เพื่อลดน้ำหนักทั้งหมดของรถยนต์ ทั้งนี้บริษัทต่างๆ มีการวางแผนการผลิต prototype ไว้ในปี 2546

นอกจากนี้ยังมีกฎหมาย the Clean Air Act of 1990 และ the National Energy Policy Act of 1992 ได้สร้างโอกาสในการเปิดตลาดใหม่ให้กับเชื้อเพลิงทางเลือก ไม่ว่าจะเป็น ก๊าซธรรมชาติ ไฟฟ้า เอทานอล น้ำมันพืช แสงอาทิตย์ และน้ำ ทั้งนี้เป็นเพราะความต้องการของรัฐบาลที่จะใช้เชื้อเพลิงสะอาดขึ้น

อย่างไรก็ตาม พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 297) พ.ศ.2539 มาตรา 4 ให้ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้ของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลเป็นจำนวนร้อยละ 100 ของรายจ่ายที่ได้จ่ายไปเป็นค่าจ้างเพื่อทำการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี ให้แก่หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งลักษณะของการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ต้องเป็นไปตามประกาศกระทรวงการคลังว่าด้วยภาษีเงินได้ (ฉบับที่ 3) เรื่อง กำหนดหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่รับทำการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี ข้อ 4 กล่าวคือ

(ก) การวิจัยอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน ซึ่งหมายถึง การวิจัยตามแบบแผน หรือการค้นคว้าอย่างจริงจัง โดยมุ่งที่จะค้นพบความรู้ใหม่ และมีความมุ่งหวังว่าความรู้ดังกล่าว จะ

²² ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในภาวะวิกฤติ," วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 (สิงหาคม 2540) : 35-36.

เป็นประโยชน์ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ กรรมวิธีในการผลิต หรือการให้บริการ หรือ โดยมุ่งที่จะนำความก้าวหน้าอย่างเห็นได้ชัดมาสู่ผลิตภัณฑ์ กรรมวิธีในการผลิตหรือ การให้บริการที่มีอยู่เดิม หรือ

- (ข) การวิจัยเชิงประยุกต์ ซึ่งหมายถึงการนำผลการวิจัยอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐานมาใช้เป็น แบบแผน แบบพิมพ์เขียว หรือแบบแปลนสำหรับผลิตภัณฑ์ กรรมวิธี หรือการให้ บริการซึ่งทำขึ้นมาใหม่ เปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเพื่อขายหรือใช้เอง และรวมถึงการประดิษฐ์ต้นแบบครั้งแรก ซึ่งไม่สามารถใช้ในเชิงพาณิชย์ นอกจากนั้น การวิจัยเชิงประยุกต์ยังรวมถึงการคิดค้นสูตร (Conceptual formulation) และการ ออกแบบผลิตภัณฑ์ กรรมวิธี หรือการให้บริการในรูปแบบต่างๆ และการสาธิตเบื้องต้น หรือโครงการนำร่อง โดยมีเงื่อนไขว่าโครงการดังกล่าวไม่สามารถที่จะถูกดัดแปลง หรือนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในการอุตสาหกรรมหรือการพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม การ วิจัยเชิงประยุกต์ไม่รวมถึงการเปลี่ยนแปลงตามปกติหรือตามระยะเวลาของผลิต ภัณฑ์ ระบบการผลิต กรรมวิธีการผลิต การให้บริการหรือกิจการอื่นๆ ที่กำลังดำเนิน งาน แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงนี้ จะทำให้มีความก้าวหน้าก็ตาม

ตามประกาศของกระทรวงการคลังปรากฏว่ายังไม่มีรายชื่อหน่วยงานเอกชนที่ทำการวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีเกี่ยวกับรถยนต์เพราะยังไม่เข้าข่ายการวิจัยอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน หรือ การวิจัยเชิงประยุกต์ ดังนั้นรายจ่ายเพื่อการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีจึงไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้

4.3 มาตรการเกี่ยวกับกระบวนการจัดจำหน่าย

4.3.1 การจัดจำหน่ายไปยังต่างประเทศ

4.3.1.1 ขั้นตอนการส่งออกรถยนต์

เริ่มต้นจากผู้ส่งออกขออนุญาตส่งออกนอกราชอาณาจักรจากกรมการขนส่งทาง บก ดำเนินพิธีการทางศุลกากร ส่งออก รายงานการส่งออกให้กรมการขนส่งทางบกทราบ ต่อจาก นั้นทำการขอคืนอากรการผลิตเพื่อการส่งออกตามมาตรา 19 ทวิกับกรมศุลกากร²³ หรือวิธีอื่นๆ เช่น

²³ ศูนย์สารสนเทศการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการค้าส่งออก กระทรวงพาณิชย์, "ขั้นตอนการส่งออกยานพาหนะ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ," (ตุลาคม 2542)

ใบขนมน้ำเงิน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการส่งออกรถยนต์ไปนอกราชอาณาจักรต้องยื่นคำขออนุญาตต่อนายทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบกตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ดังนี้

มาตรา 17 “ในการโอนรถที่จดทะเบียนแล้ว ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันโอน

ในกรณีที่ผู้รับโอนจะนำรถตามวรรคหนึ่งออกนอกราชอาณาจักรภายในสิบห้าวันนับแต่วันโอน ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนตามวรรคหนึ่งด้วย

การแจ้งตามวรรคหนึ่ง และการขออนุญาตและการอนุญาตตามวรรคสองให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด”

มาตรา 18 “ในการนำรถออกนอกราชอาณาจักรไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

- (1) การนำรถออกนอกราชอาณาจักรโดยได้รับอนุญาตตามมาตรา 17 วรรคสอง
 - (2) การรับจ้างบรรทุกคนโดยสารออกนอกราชอาณาจักร แล้วนำรถกลับเข้ามาตามปกติ
กิจ
 - (3) กรณีอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- การขออนุญาตและการอนุญาต ให้เป็นไปตามระเบียบที่กำหนด”

มาตรา 19 “ในการอนุญาตตามมาตรา 17 หรือมาตรา 18 รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขใดๆ ในการอนุญาตและจะให้นายทะเบียนยกเว้นหรือผ่อนผันการปฏิบัติหรือไม่ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นๆ ก็ได้ ตามที่เห็นสมควร”

บทบัญญัติดังกล่าวถือว่าเป็นอุปสรรคต่อการส่งออก ต่อมา เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ส่งออกจึงได้มีการแต่งตั้งข้าราชการกรมศุลกากรเป็นนายทะเบียนอนุญาตให้นำรถออกนอกราชอาณาจักร โดยสามารถยื่นคำขออนุญาต ณ ด้านศุลกากรที่จะนำรถออกได้ และไม่ต้องยื่นคำขออนุญาตต่อนายทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้กรมศุลกากรทำการรวบรวมข้อมูลการอนุญาตให้นำรถออกนอกราชอาณาจักรแจ้งต่อกรมการขนส่งทางบกเป็นประจำทุกเดือน²⁴

²⁴ สำนักนายกรัฐมนตรี, “สรุปผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีว่าด้วยนโยบายเศรษฐกิจ เรื่อง การออกประกาศยกเว้นการขออนุญาตส่งออกรถยนต์,” 2 มีนาคม 2541

ตอนที่มีการร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กระทรวงมหาดไทยได้เคยชี้แจงแนวทางปฏิบัติในกรณีขออนุญาตไอนรถยนต์ไม่ว่ารถยนต์ชนิดใดเพื่อนำออกไปนอกราชอาณาจักร หรือการขออนุญาตนำรถยนต์ซึ่งมิใช่เป็นรถรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารหรือสิ่งของเพื่อออกนอกราชอาณาจักรว่าขณะนั้นเหตุการณ์ของโลกยังแปรปรวนคืบคลานอยู่ ฉะนั้นถ้ามีผู้ขออนุญาตไอนรถยนต์ หรือขออนุญาตนำรถยนต์เพื่อออกไปนอกราชอาณาจักรก็ให้พิจารณาสั่งการไม่อนุญาตทุกราย แต่ในกรณีที่ทุตหรือกงสุลต่างประเทศประจำประเทศไทยกลับออกไปโดยจะไม่กลับเข้ามาอีก และประสงค์จะนำรถยนต์ที่ซ้สอยอยู่นั้นออกไปด้วย ให้นำออกไปได้ และผู้อำนวย การนิติกรรมศุลกากรให้เหตุผลว่าควรยืนยันตามร่างเดิม (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2473 มาตรา 13 “การไอนรถยนต์ ซึ่งได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ไอนและผู้รับไอนต้องแจ้งความแก่นายทะเบียนท้องที่ภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันไอน” สำหรับร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ..... มาตรา 18 บัญญัติว่า “การไอนรถซึ่งได้จดทะเบียนหรือเคยจดทะเบียนตามมาตรา 6 ผู้ไอนและผู้รับไอนต้องแจ้งต่อนายทะเบียนท้องที่ภายในกำหนดสิบวันนับแต่วันไอน แต่ถ้าเป็นการไอนเพื่อนำออกไปนอกราชอาณาจักร ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนท้องที่ด้วย” ซึ่งมาตรา 18 ก็คือ มาตรา 13 เดิม แต่ได้แก้ไขข้อความบางตอน เพื่อให้เหมาะสมยิ่งขึ้น) เพราะ (1) เพื่อให้การควบคุมทางทะเบียนรถกรรม ประเมินภาษีรถยนต์ได้ถูกต้อง และ (2) เพื่อป้องกันการสวมทะเบียนรถที่ไอนนำออกนอกประเทศ นอกจากนี้การไอนรถเพื่อนำออกนอกราชอาณาจักรในแนวทางปฏิบัติทางศุลกากรด้านนี้จะตรวจดูว่าผู้นั้นเป็นเจ้าของหรือไม่ และมีการสลักหลังจากนายทะเบียนรถยนต์ว่าไอนเพื่อนำออกนอกราชอาณาจักรหรือไม่เป็นสำคัญ ซึ่งกรณีเช่นนี้ผู้นั้นจะนำรถกลับเข้ามาอีกไม่ได้ (ในสถานะเดิม)

4.3.1.2 ข้อกำหนดของตลาดต่างประเทศ

4.3.1.2.1 ข้อกำหนดทางด้านภาษีศุลกากร (Tariff)

แม้มาตรการทางภาษีศุลกากรจะเป็นมาตรการเดียวที่เกดต่อนุญาตให้ทำได้ แต่ถ้าอัตราภาษียังคงสูงอยู่ ย่อมเป็นอุปสรรคต่อการส่งออกของไทยที่จะสามารถแข่งขันได้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศนั้น อย่างเช่น ประเทศมาเลเซียที่ไม่ยอมปฏิบัติตามข้อตกลงลดภาษีสินค้ารถยนต์และในที่ประชุมรัฐมนตรีการค้าของ 10 ชาตินาเซียที่ย่างกุ้งเมื่อ 1 พฤษภาคม 2543 ได้เห็นด้วยกับคำร้องของมาเลเซียที่ยืดเวลาในการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ภายในภูมิภาคออกไปจนถึง 1 มกราคม 2548 จากเดิมที่ต้องการให้ดำเนินการภายในปี 2546 โดย

มาเลเซียอ้างว่า เพื่อต้องการความมั่นใจสำหรับอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศว่าฟื้นตัว จากวิกฤติเศรษฐกิจอย่างแน่นอนก่อนที่มีการเปิดตลาดของตนอย่างเสรี แต่แท้ที่จริงแล้ว มาเลเซีย ต้องการปกป้องการดำเนินงานของบริษัท เปรูซาฮาน ออโตโมบิล เนชั่นแนล (โปรตอน) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมการผลิตแห่งชาติจากการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะไทยที่เป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค อนึ่ง การเลื่อนการลดภาษีรถยนต์ออกไปเช่นนี้ ประเทศมาเลเซีย มีท่าทีที่จะไม่ต้องการชดเชยให้กับประเทศที่เสียประโยชน์โดยเฉพาะไทย ซึ่งเป็นไปตาม GATT ที่ระบุว่า หากประเทศใดได้ใช้มาตรการที่อาจมีผลกระทบต่อประเทศอื่นในแง่ลบก็ควรที่จะมีการชดเชย แต่ประเทศไทยก็ไม่สามารถเรียกค่าชดเชยได้เพราะประเทศมาเลเซียได้รับประโยชน์จากการขยายเวลาการปรับลดภาษี ผลจากการกระทำเช่นนี้ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ไม่สามารถขยายตลาดเข้าสู่มาเลเซียได้เนื่องจากภาษีนำเข้ารถยนต์ยังอยู่ในอัตราสูง²⁵

เท่าที่ผ่านมาการส่งออกของไทยได้เน้นไปที่ประเทศในแถบเอเชียเนีย คือ ประเทศออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์ เนื่องจาก²⁶

- กลุ่มประเทศเหล่านี้มีการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ให้เท่ากับภาษีรถยนต์ที่มีการประกอบในประเทศ ทำให้โรงงานที่มีอยู่ไม่สามารถแข่งขันกับต้นทุนที่ต่ำกว่าของรถนำเข้าจึงต้องปิดโรงงานลง
- ประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาไม่สามารถแข่งขันได้ราคาได้ เนื่องจากโครงสร้างต้นทุนการผลิตสูงขึ้น
- ประเทศเอเชียเนียใช้รถยนต์พวงมาลัยขวาเหมือนไทย ทำให้การส่งออกสามารถทำได้สะดวกเพียงแค่ปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานในการผลิต

4.3.1.2.2 ข้อกำหนดที่มีใช้ภาษีศุลกากร (Non-Tariff)

แกตตีได้ห้ามการใช้ข้อกำหนดที่มีใช้ภาษีศุลกากรดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 แต่บางประเทศก็ได้อาศัยข้อยกเว้นที่มีอยู่และช่องทางที่จะนำข้อกำหนดเช่นนี้มาใช้ ได้แก่

²⁵ “มาเลย์ยึดเปิดเสรีรถยนต์สำเร็จ สอท.ชี้กระทบแผนส่งออกของไทย,” กรุงเทพธุรกิจ, 3 พฤษภาคม 2543, <http://www.bangkokbiznews.com/2000/05/03/pageone/pag0304/pag0304.html>

²⁶ อภิชาติ สมบุญตานนท์, คุณทิพย์ ตรงธรรมกิจ ฝ่ายวิชาการธนาคารแห่งประเทศไทย, “อุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤติและแนวโน้มในอนาคต,” <http://www.bot.go.th> : 8.

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการเรียกเก็บภาษีจากการจำหน่ายรถยนต์นอกเหนือจากภาษีนำเข้า ซึ่งมีอยู่ 3 ลักษณะ²⁷ คือ

- Luxury Tax

เป็นการเรียกเก็บภาษีอากรจากมูลค่ารถยนต์ที่มีราคาสูงกว่าราคาที่กำหนดไว้ ปี ค.ศ.1999 กำหนดราคาไว้ที่ 36,000 ดอลลาร์สหรัฐ อัตราภาษีเท่ากับ 6% และลดลง 1% ทุกปี ภาษีชนิดนี้จะยกเลิกในปี ค.ศ.2003

- Corporate Average Fuel Economy (CAFE)

เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถยนต์ สำหรับรถที่มีการประหยัดเชื้อเพลิงต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ปี ค.ศ.1999 กำหนดไว้ที่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 27.5 ไมล์ต่อแกลลอน

- Gas Guzzler Tax

เป็นภาษีที่เรียกเก็บจากรถที่มีการประหยัดพลังงานไม่ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดขององค์กรคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environmental Protection Agency, EPA) ปี ค.ศ.1999 กำหนดไว้ที่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 22.5 ไมล์ต่อแกลลอน อัตราภาษีอยู่ระหว่าง 1,000-7,700 ดอลลาร์สหรัฐต่อคัน

ประเทศอังกฤษได้ปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับยานยนต์ในแผนอนุมติยานยนต์เฉพาะคัน (the single vehicle approval scheme : SVA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้แน่ใจว่ายานยนต์มีมาตรฐานสูงด้านความปลอดภัย ความมั่นคงต่ออาชญากรรม และสิ่งแวดล้อม ขณะที่มีการลดข้อจำกัดทางการค้า ส่วนใหญ่ (ประมาณ 98 %) ของรถยนต์โดยสารและยานยนต์ขนาดเบาที่ให้บริการในอังกฤษได้รับมาตรฐานด้านเทคนิคของยุโรป (the harmonised European technical standards) อย่างไรก็ตามไม่มีข้อจำกัดในการนำเข้ายานยนต์เช่นเดียวกันนี้จากนอกประเทศอังกฤษ สำหรับยานยนต์ที่มีการผลิตให้กับตลาดนอกยุโรปปกติจะมีมาตรฐานต่างกัน ส่วนใหญ่ของยานยนต์จะอยู่ภายใต้การตรวจสอบ SVA เกี่ยวกับการออกแบบและการประกอบก่อนให้บริการ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอายุของยานยนต์และวิธีการนำเข้า เนื่องจากการตรวจสอบ SVA ปัจจุบันอยู่บนมาตรฐานต่ำกว่ามาตรฐานด้านเทคนิคของยุโรปมากเป็นเหตุให้ต้องจำกัดปริมาณรถที่ให้บริการผ่าน SVA ถ้ามีการนำเข้ามาเพื่อการพาณิชย์แต่ไม่จำกัดการนำเข้าถ้านำมาใช้ส่วนตัว ดังนั้น จึงเกิดการวิพากษ์วิจารณ์การจำกัดการนำเข้าเพื่อการพาณิชย์ว่าเป็นการแยกประติบัติเพราะ

²⁷ สำนักพัฒนานโยบาย มาตรการและระบบสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, “มาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี ประเทศสหรัฐอเมริกา,” (มกราคม 2543)

เป็นการจำกัดการเข้าสู่ตลาดโดยเฉพาะผู้นำเข้าอิสระไม่สามารถนำเข้ายานยนต์ที่มีการอนุมัติมาตรฐานด้านเทคนิคของยุโรป นอกจากนี้ยังยากที่จะพิสูจน์ว่ามีการนำเข้าเพื่อใช้ส่วนตัวจริงๆ ทำให้การบังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพ ผลที่ตามมาคือ มีการตกลงว่าให้มีการยกเลิกการจำกัดการนำเข้าเพื่อการพาณิชย์และหันมาแก้ไขคำจำกัดความของการนำเข้าเพื่อส่วนตัวให้รัดกุมขึ้น รวมถึงการใช้มาตรการอื่นเพื่อป้องกันการทำให้มาตรฐานด้านเทคนิคของยุโรปเสียหายอย่างมาก

ประเทศอินโดนีเซียได้กำหนดให้เฉพาะบริษัทที่เป็นเจ้าของ identity numbers (API) ของผู้นำเข้าทั้งแบบจำกัดและไม่จำกัดที่สามารถนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป นอกจากนี้ยังห้ามนำเข้า (1) รถยนต์ขนส่งผู้โดยสารได้น้อยกว่า 10 คนประเภทซีดาน หรือสเตชันวากอนที่มีกระบะกลุ่ม 4,000 ซีซีหรือมากกว่า หรือราคา FOB เท่ากับ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐหรือมากกว่า (2) รถยนต์ขนส่งผู้โดยสารได้น้อยกว่า 10 คนประเภทขับเคลื่อน 2 ล้อที่มีกระบะกลุ่ม 5,000 ซีซีหรือมากกว่า หรือราคา FOB เท่ากับ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐหรือมากกว่า

4.3.2 การจัดจำหน่ายในประเทศ

4.3.2.1 การนำรถเข้ามาจำหน่ายในประเทศ

4.3.2.1.1 การควบคุมการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้ว

การควบคุมการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วทุกชนิด พิกัดอัตราศุลกากร 87.02-87.05 และรหัสพิกัด 8701.20 ยกเว้นรถยนต์แข่งที่ใช้แล้ว ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการส่งออกป็นออกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ สงวนเงินตราต่างประเทศ และป้องกันมลภาวะภายในประเทศ โดยการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์ซึ่งมีอยู่ 2 กรณี คือ

- กรณีการนำเข้าชั่วคราว จะได้รับอนุญาตให้นำเข้าได้ไม่เกิน 1 ปี ยกเว้นกรณีจำเป็นสามารถผ่อนผันขยายเวลาให้อีกไม่เกิน 1 ปี พร้อมกันนี้ต้องทำหนังสือสัญญาประกันการส่งรถกลับ และจัดให้อาณาการพาณิชย์ทำหนังสือสัญญาค้ำประกันในวงเงิน 4 เท่าของราคา C.I.F. กรุงเทพฯ รวมถึงต้องรายงานพร้อมแสดงหลักฐานการส่งออกให้กรมการค้าต่างประเทศทราบภายใน 45 วันนับแต่วันส่งรถกลับ

- กรณีการนำเข้ารถบรรทุกทุกลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการของตนเองในปริมาณเท่าที่จำเป็น (กรณีรถยกของ FOLKLIFT กรมศุลกากรทำการตรวจปล่อยโดยไม่ต้องมีใบอนุญาตของกระทรวงพาณิชย์)

ข้อยกเว้น : กรณีของรถยนต์นั่งใช้แล้วให้ปฏิบัติตามประกาศควบคุมที่กำหนดไว้โดยเฉพาะ ดังนี้

การนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้ว ไม่รวมถึงรถยนต์นั่งที่ได้รับเอกสิทธิทางการทูต รถยนต์ที่นักท่องเที่ยวยกเข้ามาเอง และรถยนต์ที่จดทะเบียนใช้งานครั้งแรกในต่างประเทศก่อนส่งเข้ามาไม่เกิน 60 วันซึ่งชำระภาษีอากรตามภาษีของรถใหม่ การออกใบอนุญาตฯทำได้ใน 6 กรณี

- กรณีคนไทยนำเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว บุคคลที่นำเข้าต้องมีเอกสารแสดงการมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ต้องไปอยู่ในต่างประเทศเป็นเวลาเกิน 1 ปี 6 เดือนแล้วเดินทางกลับ ต้องถือกรรมสิทธิรถตามทะเบียนระหว่างอยู่ในต่างประเทศไม่น้อยกว่า 1 ปี 6 เดือน ต้องมีใบขับขี่ที่แสดงว่าได้ใช้รถมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี 6 เดือน สามารถนำเข้าได้คนละ 1 คัน และต้องไม่จำหน่ายจ่ายโอนภายใน 3 ปี
- กรณีชาวต่างประเทศนำเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว บุคคลที่นำเข้าต้องเข้ามาอยู่ในประเทศไทยไม่ต่ำกว่า 1 ปี โดยมีหนังสืออนุญาตการเข้ามาอยู่ในประเทศไทยจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และใบอนุญาตของกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม หากผู้นำเข้าเป็นผู้ติดตาม สามีหรือภรรยาที่เป็นคนไทยให้แสดงหลักฐานการเป็นสามีภรรยาด้วย ต้องถือกรรมสิทธิรถตามทะเบียนระหว่างอยู่ในต่างประเทศไม่น้อยกว่า 1 ปี 6 เดือน ต้องมีใบขับขี่ที่แสดงว่าได้ใช้รถมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี 6 เดือน สามารถนำเข้าได้คนละ 1 คัน และต้องไม่จำหน่ายจ่ายโอนภายใน 3 ปี
- กรณีได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากร ผู้นำเข้าต้องเป็นหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ สถาบันเอกชนต่างประเทศ สำนักงานบริหารโครงการช่วยเหลือจากต่างประเทศ ผู้เชี่ยวชาญ หรือเจ้าหน้าที่ต่างประเทศ และต้องได้รับสิทธิยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรในการนำรถเข้า
- กรณีนำเข้าเพื่อใช้ในหน่วยงาน ผู้นำเข้าต้องเป็นหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรสาธารณกุศล และเป็นการนำเข้าเพื่อใช้ในหน่วยงานของตนเอง หรือวัตถุประสงค์อื่นตามที่กระทรวงพาณิชย์เห็นสมควร
- กรณีการนำเข้าชั่วคราว จะได้รับอนุญาตให้นำเข้าได้ไม่เกิน 1 ปี ยกเว้นกรณีจำเป็นสามารถผ่อนผันขยายเวลาให้อีกไม่เกิน 1 ปี พร้อมกันนี้ต้อง

ทำหนังสือสัญญาประกันการส่งรถกลับ และจัดให้ธนาคารพาณิชย์ทำหนังสือสัญญาค้ำประกันในวงเงิน 4 เท่าของราคา C.I.F. กรุงเทพฯ รวมถึงต้องรายงานพร้อมแสดงหลักฐานการส่งออกให้กรมการค้าต่างประเทศทราบภายใน 45 วันนับแต่วันส่งรถกลับ (เหมือนกลับการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วทุกชนิด)

- กรณีการนำเข้าเพื่อส่งกลับ เป็นการนำเข้าเพื่อทำพิธีศุลกากรส่งรถกลับออกไปนอกราชอาณาจักรทันที

4.3.2.1.2 การจัดเก็บภาษีนำเข้า

หลังจากที่มีการยกเลิกเงื่อนไข Local Content Requirement กระทรวงการคลังได้มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้²⁸

ตารางที่ 4.4 : โครงสร้างภาษีใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์

	เดิม	หลัง 1 มกราคม 2543
ชิ้นส่วนสำหรับโรงงานประกอบ (Completely Knock-Down : CKD) - รถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็ก - รถบรรทุกและรถโดยสาร	20% + ค่าธรรมเนียมพิเศษ 10% 10% สำหรับชิ้นส่วนที่นำเข้ามา ผลิตเป็นแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติด ตั้ง	33% 10% สำหรับชิ้นส่วนที่นำเข้ามา ผลิตเป็นแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติด ตั้ง
ชิ้นส่วนสำหรับตลาดอะไหล่	5-42%	5-42%
รถยนต์สำเร็จรูป	80%	80%

โครงสร้างภาษีนำเข้ามีส่วนในการตัดสินใจว่าผู้ประกอบการรถยนต์จะนำรถเข้ามาขายแบบสำเร็จรูปหรือนำชิ้นส่วน CKD เข้ามาประกอบ หรือตั้งโรงงานผลิต

²⁸ ดวงใจ อัสวจินตจิตร, "การลงทุนกับองค์การการค้าโลก," วารสารกฎหมาย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 19 (กันยายน 2542) : 146.

4.3.2.2 การจำหน่ายรถภายในประเทศ

4.3.2.2.1 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

การปรับโครงสร้างภาษีใหม่ตามประกาศเรื่องลดและยกเว้นอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 60) และประกาศกรมสรรพสามิตที่เกี่ยวข้องอีก 4 ฉบับ มีผลใช้บังคับเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2543 ได้มีการเพิ่มประเภทรถยนต์นั่งที่มีกระบะและรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกขึ้นมาใหม่ มีการกำหนดคุณลักษณะของรถยนต์กระบะดัดแปลงและผู้ดัดแปลงให้มีความชัดเจนขึ้น เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการมีการพัฒนาเทคโนโลยีและมีการแข่งขันด้านราคามากขึ้น และคุ้มครองผู้ประกอบการรถยนต์ดัดแปลง²⁹

กระทรวงการคลังได้กำหนดให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตซึ่งเก็บจากผู้นำเข้าและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์สำหรับรถยนต์ 3 ประเภท คือ รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และ รถยนต์กระบะ

4.3.2.2.1.1 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง

ก. รถยนต์นั่งสำเร็จรูป

การเสียภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปจะมากหรือน้อยย่อมขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัย คือ ขนาดความจุของกระบะรถ และ กำลังแรงม้าของเครื่องยนต์ กล่าวคือ

- กระบะรถที่มีความจุไม่เกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร อัตราภาษี 35 % ของมูลค่าราคานำโรงงาน
- กระบะรถที่มีความจุเกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า อัตราภาษี 41 % ของมูลค่าราคานำโรงงาน
- กระบะรถที่มีความจุเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า อัตราภาษี 48 % ของมูลค่าราคานำโรงงาน

²⁹ <http://www.bangkokbiznews.com/2000/02/16/pageone/pag1606/pag1606.html>

, “คลอโรภาษีปีกั้ดัดแปลง ุตุราคาขายลงทั้งระบบ,” กรุงเทพธุรกิจ (16 กุมภาพันธ์ 2543)

ข. รถยนต์นั่งแบบพิเศษ

การเสียภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งแบบพิเศษเป็นจำนวนมากน้อยแค่ไหนมีประเด็นต้องพิจารณาอยู่ 2 ข้อประกอบกัน คือ ลักษณะของผู้ผลิต และ ลักษณะของรถยนต์นั่งแบบพิเศษ

ลักษณะของผู้ผลิต

● ผู้ผลิตรถยนต์ทั่วไป ถูกกำหนดให้เสียภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งแบบพิเศษ 3 ประเภท คือ

- รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (Off-road Passenger Vehicle : OPV) อัตราภาษี 29 % ของมูลค่าราคาค่าหน้าโรงงาน
- รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle : PPV) อัตราภาษี 18 % ของมูลค่าราคาค่าหน้าโรงงาน
- รถยนต์นั่งที่มีกระบะหรือรถยนต์กระบะ 4 ประตู (DOUBLE CAB) อัตราภาษี 12 % ของมูลค่าราคาค่าหน้าโรงงาน

● ผู้ประกอบรถยนต์ดัดแปลง ประกอบด้วย 2 กลุ่ม คือ

- ผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งกระทำการดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจและมีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนด ถูกระบุให้เสียภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ 2 ประเภทคือ รถยนต์นั่งที่มีกระบะหรือรถยนต์กระบะ 4 ประตู (DOUBLE CAB) และ รถยนต์นั่งที่ผลิตหรือดัดแปลงจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใดๆ ตามที่กำหนด ซึ่งทั้ง 2 ประเภทต้องเสียภาษีสรรพสามิตในอัตรา 20 % ของส่วนที่ผลิตหรือดัดแปลง ดังนั้นรถที่มีการดัดแปลงมากย่อมเสียภาษีมาก รถที่มีการดัดแปลงน้อยย่อมเสียภาษีต่ำกว่า
- ผู้ดัดแปลงตามมาตรา 144 ตรี ซึ่งเสียภาษีตามมาตรา 144 เบญจ ถูกกำหนดให้เสียภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งที่ผลิตหรือดัดแปลงจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใดๆ ตามที่กำหนด ในอัตรา 20 % ของมูลค่าการดัดแปลง

ปัจจุบันรถยนต์ดัดแปลงมี 2 รูปแบบคือ DOUBLE CAB และ STATION WAGON

4.3.2.2.1.2 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน

สามารถแบ่งตามลักษณะของผู้ประกอบการได้ 2 ประเภทคือ

(ก) ผู้ผลิตรถยนต์ทั่วไป

ต้องเสียภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนที่ผลิตสำเร็จรูปหรือดัดแปลงจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใดๆตามที่กำหนด โดยคำนึงถึงขนาดความจุของกระบอกสูบเพียงอย่างเดียว คือ

- รถยนต์โดยสารที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร อัตราภาษี 35 % ของมูลค่าราคาค่าหน้าโรงงาน
- รถยนต์โดยสารที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร อัตราภาษี 41 % ของมูลค่าราคาค่าหน้าโรงงาน

(ข) ผู้ประกอบอุตสาหกรรมซึ่งกระทำการดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ

ต้องเสียภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนที่ผลิตมาจากรถยนต์กระบะหรือสิ่งใดๆตามที่กำหนด โดยคำนึงถึงขนาดความจุของกระบอกสูบเพียงอย่างเดียว คือ

- รถยนต์โดยสารที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร อัตราภาษี 35 % ของส่วนที่ผลิต
- รถยนต์โดยสารที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร อัตราภาษี 41 % ของส่วนที่ผลิต

ข้อยกเว้น : รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์กรสาธารณกุศล ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข จำนวนที่อธิบดีกรมสรรพสามิตกำหนด ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต

4.3.2.2.1.3 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์กระบะ

ตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์กระบะ (ฉบับที่.....) (ภาษีสรรพสามิตรถยนต์กระบะ) เมื่อ 29 สิงหาคม 2543 ก่อให้เกิดการปรับปรุงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากรถยนต์กระบะเพื่อให้สอดคล้องกับเจตนา

รณณ์ของโครงสร้างภาษีที่ว่า เจตนารมณ์ของการจัดเก็บภาษีรถยนต์กระบะควรเป็นรถยนต์ที่ใช้ในการบรรทุกขนส่งสิ่งของอย่างแท้จริง โดยต้องมีน้ำหนักบรรทุกมากพอสมควร กระบะช่วงหลังมีความยาวเพียงพอที่จะใช้บรรทุกได้ ซึ่งการจัดเก็บภาษีรถยนต์กระบะถูกแบ่งเป็น 2 อัตรา คือ

(ก) อัตราภาษีร้อยละ 3 ของมูลค่าราคาค่าหน้าโรงงาน ใช้สำหรับรถยนต์ 2 ประเภท

● รถยนต์กระบะบรรทุกขนาด 1 ตัน ที่มีลักษณะครบทุกข้อดังนี้

- มีน้ำหนักบรรทุกไม่น้อยกว่า 1,000 กิโลกรัม
- มีความยาวกระบะบรรทุกไม่น้อยกว่า 1 ใน 2 ของระยะความยาวที่วัด (ในแนวระนาบเดียวกัน) จากขอบประตูด้านหน้ากว้างที่สุดจนถึงด้านหลังสุดของกระบะ
- ระบบกันสะเทือนหลังแบบแหนบ

● รถยนต์กระบะบรรทุกขนาดเบา ที่ออกแบบมาเพื่อบรรทุกของขนาดเบา และมีคุณลักษณะครบถ้วนทุกข้อดังนี้

- มีพื้นที่กระบะมั่นคงแข็งแรงเหมาะแก่การบรรทุกของทั้งในด้านน้ำหนักและเนื้อที่
- ขับเคลื่อน 2 ล้อ
- น้ำหนักบรรทุกต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของน้ำหนักรถยนต์

(ข) อัตราภาษีร้อยละ 18 ของมูลค่าราคาค่าหน้าโรงงาน

สำหรับรถยนต์กระบะประเภทอื่นนอกจากข้อ (ก) ทั้งนี้เพื่อให้เป็นอัตราเดียวกันกับรถยนต์ประเภท PPV (Pick-up Passenger Vehicle)

เมื่อพิจารณาจากอัตราภาษีสรรพสามิตพบว่ารัฐบาลมีแนวนโยบายในการสนับสนุนให้ประชาชนใช้รถยนต์กระบะมาเป็นอันดับหนึ่ง เนื่องจากอัตราภาษีสรรพสามิตต่างจากรถยนต์ประเภทอื่นเป็นอย่างมาก และรัฐบาลต้องการให้เกิดตลาดใหม่สำหรับรถปิกอัพโดยใช้รูปแบบการผลิตเป็นตัวแปรในการสร้างตลาด³⁰

³⁰ ยุทธพงษ์ ภาษี, "พิกัดพีพีวีวาระสุดท้ายรถดัดแปลงไทย," กรุงเทพธุรกิจ (2 สิงหาคม 2542) : 6.

4.3.2.2.2 การควบคุมราคาสินค้าภายใน

ตามประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่องการกำหนดสินค้าควบคุม โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 9(1) และมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ.2542 ได้กำหนดให้รถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกเป็นสินค้าควบคุม กล่าวคือ สำหรับรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 1600 ซีซี และรถยนต์บรรทุกขนาด 1 ตัน ต้องแจ้งราคาขายส่งเพื่อให้คณะกรรมการฯ ทราบ ส่วนรถยนต์เกิน 1600 ซีซี ปล่อยให้ราคาลอยตัวตามกลไกตลาด ประกาศฉบับนี้มีผลใช้บังคับเป็นเวลาหนึ่งปีตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2543 หากกรรมการค้าภายในเห็นว่าผู้ประกอบการผลิตและจำหน่ายรถยนต์กำหนดราคาจำหน่ายในประเทศไม่เป็นธรรม ทำให้ผู้บริโภคเดือดร้อน หรือคู่แข่งได้รับผลกระทบ กรรมการค้าภายในสามารถเข้าควบคุมการจำหน่ายได้ ในกรณีที่มีความผิดเป็นการฉวยโอกาสขึ้นราคา มาตรา 29 พ.ร.บ.กำหนดราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาด กำหนดโทษปรับ 200,000 บาท จำคุก 7 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ และหากเป็นบริษัทต่างด้าวต้องถูกเนรเทศออกนอกประเทศ³¹

จะเห็นได้ว่าราคาจำหน่ายรถยนต์ในประเทศจะมีกรรมการค้าภายในดูแลอยู่ ซึ่งอาจมีการกำหนดให้แจ้งราคาเพื่อทราบ หรือมีการควบคุมราคา ขึ้นกับสถานการณ์ในขณะนั้นและการออกประกาศแต่ละครั้งจะใช้สำหรับช่วงระยะเวลาสั้นๆ

4.3.2.2.3 การแข่งขันทางการค้า

พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 ได้บัญญัติถึงพฤติกรรมที่ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายไว้ 5 ลักษณะด้วยกัน³²คือ

³¹ “ปราม 29 บริษัทรถห้ามฉวยขึ้นราคาก่อนลดภาษีวีเอที,” กรุงเทพธุรกิจ, (26 มีนาคม 2542) : 4.

³² อนันต์ จันทโรภากร, “ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายการแข่งขันทางการค้า,” วารสารนิติศาสตร์ 29 (กันยายน 2542) : 358-362.

(ก) การใช้อำนาจเหนือตลาดโดยไม่ชอบ

พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 ได้มุ่งที่จะควบคุมพฤติกรรมหรือการกระทำของผู้มีอำนาจเหนือตลาด แต่การเป็นผู้มีอำนาจเหนือตลาดไม่ถือว่าเป็นสิ่งผิดกฎหมาย ตามมาตรา 3 ได้ให้คำนิยามของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดไว้ว่า “ผู้ประกอบธุรกิจรายหนึ่งเหนือหลายรายในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่งหรือบริการใดบริการหนึ่ง ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดและยอดเงินขายเกินกว่าที่คณะกรรมการกำหนดด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้โดยให้พิจารณาสภาพการแข่งขันของตลาดด้วย” บทบัญญัติดังกล่าวจึงใช้ส่วนแบ่งตลาด ยอดเงินขาย ประกอบกับสภาพการแข่งขันของตลาดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดผู้มีอำนาจเหนือตลาด และผู้มีอำนาจเหนือตลาดไม่สามารถกระทำการในลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ได้

- กำหนดหรือรักษาระดับราคาซื้อ หรือขายสินค้าพร้อมบริการอย่างไม่เป็นธรรม
 - กำหนดเงื่อนไขในลักษณะที่เป็นการบังคับโดยทางตรงหรือทางอ้อมอย่างไม่เป็นธรรม ให้ผู้ประกอบธุรกิจอื่นซึ่งเป็นลูกค้าของตนต้องจำกัดการบริการ การผลิต การซื้อ หรือการจำหน่ายสินค้า หรือต้องจำกัดโอกาสในการเลือกซื้อ หรือขายสินค้า การได้รับ หรือการให้บริการ หรือในการจัดหาสินค้าจากผู้ประกอบธุรกิจอื่น
 - ระบุ ลด หรือจำกัดการบริการ การผลิต การซื้อ การจำหน่าย การส่งมอบ การนำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือทำให้เสียหายซึ่งสินค้าเพื่อลดปริมาณให้ต่ำกว่าความต้องการของตลาด
 - แทรกแซงการประกอบธุรกิจของผู้อื่นโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร
- เมื่อไหร่ที่ผู้มีอำนาจเหนือตลาดกระทำการดังกล่าวข้างต้นถือว่าเป็นผิดกฎหมาย นอกจากนั้นคณะกรรมการมีอำนาจในการสั่งเป็นหนังสือให้ผู้มีอำนาจเหนือตลาดที่มีส่วนแบ่งเกินกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้า ระบุ หยุต หรือเปลี่ยนแปลงการมีส่วนแบ่งตลาด เพื่อการนี้คณะกรรมการอาจมีการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและระยะเวลาในการปฏิบัติได้ด้วยก็ได้

(ข) การรวมธุรกิจ

มาตรา 26 พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า ห้ามผู้ประกอบธุรกิจกระทำการรวมธุรกิจอันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งการรวมธุรกิจหมายถึง

- การที่ผู้ผลิตรวมกับผู้ผลิต ผู้จำหน่ายรวมกับผู้จำหน่าย ผู้ผลิตรวมกับผู้จำหน่าย หรือผู้บริกรรวมกับผู้บริกร ส่งผลให้สถานะของธุรกิจหนึ่งคงอยู่และธุรกิจหนึ่งสิ้นสุดลง หรือเกิดเป็นธุรกิจใหม่ขึ้น
- การเข้าซื้อสินทรัพย์ทั้งหมดหรือบางส่วนของธุรกิจอื่นเพื่อควบคุม นโยบายการบริหารธุรกิจ การอำนวยความสะดวก หรือการจัดการ
- การเข้าซื้อหุ้นทั้งหมดหรือบางส่วนของธุรกิจอื่นเพื่อควบคุมนโยบายการบริหารธุรกิจ การอำนวยความสะดวก หรือการจัดการ

คำว่า "อันอาจ" สามารถตีความได้ว่าการรวมธุรกิจสามารถทำได้ถ้าไม่ก่อให้เกิดการผูกขาดหรือการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม

(ค) การร่วมกันเพื่อผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขัน

พ.ร.บ. แข่งขันทางการค้า มาตรา 27 ห้ามผู้ประกอบการธุรกิจใดร่วมกับผู้ประกอบการธุรกิจรายอื่นกระทำการอันเป็นการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขันในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่ง หรือบริการใดบริการหนึ่งในลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ คือ

- (1) กำหนดราคาซื้อสินค้าหรือบริการเป็นราคาเดียวกัน หรือตามที่ตกลงกันหรือจำกัดปริมาณการซื้อสินค้าหรือบริการ
- (2) ทำความตกลงร่วมกันเพื่อเข้าครอบครองตลาดหรือควบคุมตลาด
- (3) กำหนดข้อตกลงหรือเงื่อนไขในลักษณะสมรู้กัน เพื่อให้ฝ่ายหนึ่งได้รับการประมูลหรือการประกวดราคาสินค้าหรือบริการ
- (4) กำหนดแบ่งท้องที่ที่ผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายจะจำหน่ายหรือลดการจำหน่ายสินค้าหรือบริการได้ในท้องที่นั้น หรือกำหนดลูกค้าที่ผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายจะจำหน่ายสินค้าหรือบริการให้ได้โดยผู้ประกอบการอื่นจะไม่จำหน่ายสินค้าหรือบริการนั้นแข่งขัน
- (5) กำหนดแบ่งท้องที่ที่ผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายจะซื้อสินค้าหรือบริการได้ หรือกำหนดตัวผู้ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจจะซื้อสินค้าหรือบริการได้
- (6) กำหนดปริมาณของสินค้าหรือบริการที่ผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายจะผลิต ซื้อจำหน่าย หรือบริการ เพื่อจำกัดปริมาณให้ต่ำกว่าความต้องการของตลาด
- (7) ลดคุณภาพของสินค้าหรือบริการให้ต่ำกว่าที่เคยผลิต หรือให้บริการ โดยจำหน่ายในราคาเดิมหรือสูงขึ้น

- (8) แต่งตั้งหรือมอบหมายให้บุคคลใดแต่ผู้เดียวเป็นผู้จำหน่ายสินค้าหรือให้บริการอย่างเดียวกันหรือประเภทเดียวกัน
- (9) กำหนดเงื่อนไขหรือวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการซื้อหรือการจำหน่ายสินค้าหรือการบริการเพื่อให้ปฏิบัติเป็นแบบเดียวกันหรือตามที่ตกลงกัน

ในกรณีที่มีความจำเป็นทางธุรกิจที่จะต้องกระทำตาม (5) (6) (7) (8) (9) หรือ (10) ในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ให้ผู้ประกอบการยื่นคำขออนุญาตต่อคณะกรรมการตามมาตรา 35"

ในมาตรา 27 นี้พฤติกรรมที่กฎหมายห้ามอย่างเด็ดขาดคือข้อ (1) – (4) เนื่องจากการทำลายระบบการแข่งขัน บิดเบือนตลาด เป็นการเอาเปรียบผู้บริโภคอย่างมาก โดยเฉพาะเรื่องราคาต้องการให้เป็นไปตามกลไกตลาด แต่พฤติกรรมตั้งแต่ข้อ (5) – (10) สามารถยกเว้นให้กระทำได้แม้ว่าเป็นการลดหรือจำกัดการแข่งขัน โดยทำการร้องขอต่อคณะกรรมการเพื่ออนุญาตให้กระทำได้ ด้วยเหตุที่มีความจำเป็นทางธุรกิจซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องแสดงให้เห็นปรากฏ หลักการเรื่องความจำเป็นทางธุรกิจถือว่าเป็นข้อยกเว้นเพื่อไม่ให้เกิดอุปสรรคในการดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม การอนุญาตยินยอมให้กระทำเป็นเพียงชั่วคราวและในเวลาจำกัดเท่านั้นไม่ได้เป็นเหตุให้กระทำได้ตลอดไป

(ง) การเป็นผู้จัดจำหน่ายแต่เพียงผู้เดียวในราชอาณาจักร

พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า มาตรา 28 ห้ามผู้ประกอบการซึ่งมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับผู้ประกอบธุรกิจซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรไม่ว่าความสัมพันธ์เป็นไปโดยสัญญา นโยบาย ความเป็นหุ้นส่วน หรือมีความสัมพันธ์ในลักษณะอื่นใดทำนองเดียวกัน ดำเนินการใดๆ เพื่อให้บุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักรที่ประสงค์จะซื้อสินค้าหรือบริการมาใช้เอง ต้องถูกจำกัดโอกาสในการเลือกซื้อสินค้า หรือบริการจากผู้ประกอบธุรกิจซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรโดยตรง

การเป็นผู้จำหน่ายแต่เพียงผู้เดียวในราชอาณาจักรเท่ากับผู้บริโภคไม่มีทางเลือก และต้องซื้อสินค้าในราคาที่แพงเกินสมควร

(จ) การทำลาย ทำให้เสีย ชัดขวาง หรือจำกัดการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจอื่น

มาตรา 29 พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า ห้ามผู้ประกอบธุรกิจกระทำการใดๆอันมิใช่การแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม และมีผลเป็นการทำลาย ทำให้เสียหาย ชัดขวาง กีดกัน หรือจำกัดการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจอื่น หรือเพื่อมิให้ผู้อื่นประกอบธุรกิจ หรือต้องล้มเลิกการประกอบธุรกิจ

การแข่งขันของผู้ประกอบการต้องเป็นการแข่งขันที่เป็นธรรม ไม่ใช้วิธีการอันไม่ชอบธรรมเพื่อมิให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในตลาดของตน หรือทำให้ผู้ประกอบการที่มีอยู่ต้องล้มเลิกกิจการ

ปัจจุบันนี้วงการอุตสาหกรรมรถยนต์ได้มีการควบรวมกิจการเกิดขึ้นหลายแห่ง เช่น

- เดมเลอร์-เบนซ์ ควบกับ ไครสเลอร์ ส่งผลให้มีการยกเลิกการดำเนินการกิจการของบริษัท ไครสเลอร์ เซลล์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด และตั้ง บริษัท เดมเลอร์-ไครสเลอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ขึ้นมาดูแลการจำหน่ายรถยนต์ ไครสเลอร์ และ เมอร์เซเดส-เบนซ์ แทน³³
- การควบรวมกิจการระหว่าง บริษัท ไทยฮิโน อุตสาหกรรม จำกัด และ บริษัท ไทยฮิโน มอเตอร์เซลส์ จำกัด เป็นบริษัท ฮิโนมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
- ฟอร์ดรวมกับ มาสด้า เพื่อลดต้นทุนในการผลิต สร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน

การกระทำที่มีการควบรวมกิจการเหล่านี้ถือว่าขัดกับพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 หรือไม่

³³ อภิฤดี สมบุญตานนท์, คุณทิพย์ ตรงธรรมกิจ ฝ่ายวิชาการธนาคารแห่งประเทศไทย, "อุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤติและแนวโน้มในอนาคต," <http://www.bot.go.th> : 6.

4.3.2.3 การจดทะเบียนรถยนต์

รถที่จะสามารถจดทะเบียนได้นั้น ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 7 กำหนดว่าต้องเป็นรถที่มีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในเวลาที่ขอจดทะเบียนแล้ว นอกจากนี้ ตามมาตรา 5 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจที่จะออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่างๆ ในเรื่องลักษณะ ขนาด กำลังของเครื่องยนต์และของรถประเภทต่างๆ เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงลักษณะ ขนาด กำลังของเครื่องยนต์และของรถประเภทดังกล่าว

4.3.2.4 ความรับผิดชอบสินค้า

เนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 มาตรา 57 บัญญัติว่า "สิทธิของบุคคลซึ่งเป็นผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครอง ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ....." ประกอบกับ WTO เปิดโอกาสให้กำหนดมาตรฐานบังคับผลิตภัณฑ์เพื่อปกป้องสุขภาพและชีวิต มนุษย์ สัตว์ พืช รวมทั้งอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ภายใต้ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (TBT) ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า (Product liability Law) ถือได้ว่าเป็นทั้งเครื่องมือกีดกันทางการค้าอย่างหนึ่ง³⁴ และก่อให้เกิดการยอมรับในตัวสินค้าเพราะผู้ซื้อมีความมั่นใจว่าสินค้าได้มาตรฐาน จึงถือได้ว่ากฎหมายฉบับนี้ได้เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ขณะนี้ประเทศไทยอยู่ในระหว่างการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า พ.ศ..... ซึ่งกระทบทั้งผู้ประกอบการและผู้บริโภค

หลักการที่สำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้คือ ยึดความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) ผู้ประกอบการเป็นผู้พิสูจน์ว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบ ผู้ประกอบการในที่นี้หมายความว่า (ก) ผู้ผลิต หรือผู้นำเข้า (ข) ผู้จำหน่ายสินค้าปลอม ผู้จำหน่ายสินค้าที่ไม่สามารถหาตัวผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าได้ ผู้จำหน่ายสินค้าที่แสดงด้วยวิธีใดๆ ให้เกิดความเข้าใจว่าเป็นผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า (ค) ผู้ซึ่งใช้ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายหรือข้อความอื่นใดแสดงไว้ที่สินค้าอันมีลักษณะที่จะทำให้ความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า

³⁴ ประเทศพัฒนาได้มีการกำหนดว่าถ้าประเทศส่งออกไม่มี Product liability Law จะไม่ซื้อสินค้า หรือ การนำเข้าสินค้าที่ไม่ปลอดภัยก็จะทำได้ยากขึ้น

ความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการตามร่างพระราชบัญญัติเกิดขึ้นเนื่องจากสินค้าที่ตนผลิต นำเข้า หรือจำหน่าย ที่ได้มีการส่งมอบแล้ว และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้านั้นเป็นเหตุให้ผู้เสียหายได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัย จิตใจ หรือทรัพย์สิน ไม่ว่าจะความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม (มาตรา 6) แต่ผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายดังกล่าวหากพิสูจน์ได้ว่า (มาตรา 7)

- (1) ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเนื่องมาจากการกระทำ หรือละเว้นการกระทำของผู้ได้รับความเสียหายเอง หรือเกิดขึ้นเนื่องมาจากผู้เสียหายใช้สินค้าไม่ถูกวิธีตามที่ผู้ประกอบการได้ระบุไว้ในวิธีใช้หรือคำเตือน
- (2) ผู้ประกอบการไม่สามารถที่จะรู้ถึงความบกพร่องที่มีอยู่ในสินค้านั้นในขณะที่ได้ส่งมอบ เนื่องจากขณะนั้นยังไม่มี การค้นพบทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี หรือยังไม่มี ความรู้ในด้านวิชาการเกี่ยวกับความเป็นอันตรายของสินค้านั้นๆ
- (3) ความบกพร่องของสินค้ามิได้มีอยู่ขณะที่มีการส่งมอบสินค้าแต่เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลอื่นในภายหลัง
- (4) สินค้านั้นได้ถูกนำไปใช้เป็นส่วนประกอบหรือวัตถุดิบของสินค้าอื่นและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเนื่องมาจากการผลิตตามข้อกำหนดที่ระบุโดยผู้ผลิตสินค้าอื่นนั้น ผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้รับจ้างไม่ต้องรับผิดชอบหากมิได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อ
- (5) สินค้านั้นได้ผลิตให้เป็นไปตามข้อกำหนดหรือมาตรฐานที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานรัฐ ตรวจสอบควบคุม หรือผลิตเป็นไปตามข้อกำหนดหรือมาตรฐานของต่างประเทศหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐให้การรับรองแล้ว