

## บทที่ 6

# แนวทางการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อความสามารถในการแข่งขัน ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย



เนื่องจากนโยบายหลายอย่างของรัฐบาลเป็นนโยบายที่ดีแต่การออกกฎระเบียบบางครั้งก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้า เช่น นโยบายสนับสนุนการส่งออกแต่กฎระเบียบเกี่ยวกับขั้นตอนการส่งออกและมาตรฐานบังคับผลิตภัณฑ์ก่อให้เกิดความล่าช้า หรือนโยบายเปิดเสรีทางการค้าแต่ไม่ให้ออกาสผู้ผลิตรถยนต์บางรายปรับตัวรวมถึงยังจูงใจให้ผู้ผลิตรถยนต์ต่างประเทศมาลงทุนขณะที่ประเทศอื่นยังคงคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของตนเอง ดังนั้น การปรับนโยบายและกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อความสามารถในการแข่งขันต้องอยู่ในกรอบของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 และกฎระเบียบของความตกลงขององค์การการค้าโลก (แกตต์) โดยที่ยังรักษาให้เป็นการตลาดแข่งขันและแข่งขันด้วยความเป็นธรรม

### 6.1 มาตรการทางด้านการประกอบกิจการโรงงาน

เป็นเพราะว่าในอดีตนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์มีส่วนที่จำกัดการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์แต่ยังถือว่าเป็นนโยบายที่ดีในการพัฒนาอุตสาหกรรมขั้นแรก เมื่อนำไปออกมาตรการต่างๆ โดยมีลักษณะควบคุม เช่น มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ มาตรการจำกัดการนำเข้า ย่อมจำกัดการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต และเมื่อเปิดเสรีทางการค้า ต้องแข่งขันกับผู้ผลิตรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพการผลิตอยู่ในอันดับหนึ่งของโลก ภายใต้สถานการณ์เดียวกัน ทั้งที่ความสามารถในการแข่งขันยังห่างกันมาก จึงไม่เป็นธรรมนักกับผู้ผลิตรถยนต์บางราย ดังนั้น เพื่อให้การแข่งขันมีความเป็นธรรม แนวทางการปรับปรุงนโยบายและกฎระเบียบควรเป็นดังนี้

#### 6.1.1 สนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มทางการค้า

เมื่อผู้ประกอบการทุกรายต้องอยู่ภายใต้ตลาดเดียวกัน การที่จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ผลิตรถยนต์ที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำได้เร็วที่สุดก็คือการรวมกลุ่มทางการค้า ได้แก่ การให้ผู้ประกอบการต่างประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันอยู่แล้วมาร่วมทุนด้วย หรือรวมกลุ่มผู้ผลิตที่มีความสามารถคนละด้านเพื่อแก้ไขจุดบกพร่อง การรวมกลุ่มทางการค้านี้ ย่อมไม่ขัดกับพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 เป็นการรวมกลุ่มเพื่อความอยู่รอด

และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภค การที่สนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มทางการค้าเพราะเพียงลำพังผู้ผลิตรายย่อยคงไม่สามารถแข่งขันได้กับผู้ผลิตรายใหญ่ ดังนั้น จึงต้องสร้างอำนาจการแข่งขันให้กับผู้ผลิตรายย่อย เพื่อให้การแข่งขันเป็นธรรม และยังคงเป็นตลาดแข่งขัน

ทั้งนี้ต้องมีการปรับกฎระเบียบให้เหมาะสมเพื่อเอื้ออำนวยให้การรวมกลุ่มทางการค้าสามารถทำได้ง่ายขึ้น เช่น การพิจารณาสัดส่วนการลงทุนของโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งเน้นการจำหน่ายภายในประเทศกำหนดให้คนไทยต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่า 51% อาจมีผลต่อการเข้าร่วมถือหุ้นของชาวต่างชาติเพราะไม่ได้เป็นเจ้าของ ผลประโยชน์ที่ได้รับก็ต่ำตามไปด้วย ไม่คุ้มกับการลงทุน ดังนั้น ควรปรับสัดส่วนการถือหุ้นให้โอกาสชาวต่างชาติถือหุ้นมากกว่านี้แต่อยู่ภายใต้เงื่อนไขว่าต้องมีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตภายในระยะเวลาที่กำหนดมิเช่นนั้นไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ หรือกรณีที่มีการรวมกลุ่มของผู้ผลิต และยังคงใช้โรงงานที่มีอยู่แล้ว ควรมีกฎระเบียบที่ลดหย่อนหรือยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรที่นำเข้ามาใหม่เมื่อมีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตหรือก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด ซึ่งการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสามารถพิจารณาได้จากการใช้วัตถุดิบเท่าเดิมแต่ผลผลิตเพิ่มขึ้น หรือ การประหยัดต่อขนาดเกิดจากการผลิตสินค้าจำนวนมากแล้วทำให้ต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง

### 6.1.2 กำหนดให้มีสิทธิประโยชน์แบบย่อย

เนื่องจากการขอรับการส่งเสริมการลงทุนต้องเป็นโครงการที่ริเริ่มใหม่หรือโครงการขยายทำให้ยากแก่ธุรกิจขนาดย่อยที่มีเงินทุนไม่เพียงพอ ที่จะตั้งโรงงานใหม่หรือขยายโรงงานเพราะโครงการที่มีระดับการลงทุนไม่เกิน 200 ล้านบาท ต้องมีการใช้กระบวนการผลิตที่ทันสมัยเครื่องจักรอุปกรณ์ใหม่หรือถ้าใช้กระบวนการผลิตแบบเก่าต้องได้รับใบรับรองเรื่องประสิทธิภาพ และต้องติดตั้งระบบป้องกันสิ่งแวดล้อมอย่างเพียงพอ เมื่อเป็นเช่นนั้นผู้ประกอบการรายย่อยก็ไม่มีโอกาสที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ ดังนั้น การแก้ปัญหาลักษณะของสิทธิประโยชน์ก็ไม่อาจทำได้ จึงควรที่จะมีการให้สิทธิประโยชน์สำหรับโรงงานที่มีอยู่แล้วแต่ต้องการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเพื่อที่ไม่ให้ผู้ประกอบการรายย่อยต้องลงทุนมากเกินไปทั้งนี้ต้องพิจารณาด้วยว่าไม่สามารถขยายหรือริเริ่มโครงการใหม่ได้จึงจะอนุญาตให้ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนแบบย่อย

การให้สิทธิประโยชน์ถือว่าเป็นการอุดหนุนอย่างหนึ่งของรัฐบาลที่อาจถูกมาตรการตอบโต้เมื่อทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศนำเข้าได้รับความเสียหายตามความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ ดังนั้น ถ้าจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศย่อมไม่อยู่ภายใต้ข้อ

กำหนดนี้ แต่การจำหน่ายรถยนต์ในต่างประเทศควรเลือกตลาดส่งออกที่เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนมาตรการตอบโต้ เช่น ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน, ประเทศที่อยู่ในกลุ่มกำลังพัฒนา แต่ไม่ควรเลือกประเทศที่มีประวัติการใช้มาตรการตอบโต้หรือมาตรการฝ่ายเดียว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นของต่างชาติ บริษัทแม่เป็นผู้กำหนดตลาดส่งออก จึงมีการพิจารณาแล้วว่าการส่งออกยอมไม่โดนมาตรการตอบโต้ เมื่อผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยสามารถแข่งขันได้กับผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ การให้สิทธิประโยชน์ก็ไม่จำเป็น แต่ความสามารถในการแข่งขันต้องเกิดจากการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตไม่ใช่เกิดจากการใช้นโยบายและกฎระเบียบของรัฐบาลเพื่อช่วยเหลือผู้ผลิตรถยนต์รายย่อย

### 6.1.3 ปรับโครงสร้างธุรกิจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

ตามความตกลงองค์การการค้าโลกยังบังคับใช้กฎระเบียบกับประเทศต่างๆ แตกต่างกัน เช่น ประเทศพัฒนา, ประเทศกำลังพัฒนา และประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ได้รับการยืดระยะเวลาการบังคับใช้กฎระเบียบต่างกัน แต่การบังคับใช้กฎหมายกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยที่ผ่านมาเหมือนกันหมด ไม่มีการแบ่งแยกประเภทผู้ผลิตรถยนต์ การแข่งขันจึงไม่เป็นธรรม ดังนั้น เพื่อให้การแข่งขันเป็นธรรม รัฐบาลควรเข้าไปช่วยเหลือผู้ผลิตรถยนต์บางรายให้สามารถแข่งขันได้ภายใต้สถานการณ์เดียวกัน โดยกำหนดหลักเกณฑ์ทางด้านผลประกอบการที่อยู่ในอัตราต่ำเพื่อให้รัฐบาลให้ความช่วยเหลือในแง่การให้คำปรึกษาเพื่อที่ทำให้ธุรกิจสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสามารถอยู่รอดได้ในตลาดแข่งขันภายใต้ระยะเวลาที่จำกัด ทั้งนี้การให้คำปรึกษาไม่ขัดต่อกฎระเบียบขององค์การการค้าโลก (แอกตต์) โดยเฉพาะไม่ขัดกับหลักการ प्रतिบัติเยี่ยงชาติ เพราะให้โอกาสกับผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายอย่างเท่าเทียมกันเมื่อคุณสมบัติตรงตามหลักเกณฑ์ ซึ่งปกติแล้วผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติเมื่อเกิดปัญหามักจะปรึกษากับบริษัทแม่ในต่างประเทศมากกว่าจะไม่ให้รัฐบาลเข้าไปยุ่งเกี่ยวเพราะอาจทราบข้อมูลที่เป็นความลับทางการค้า

### 6.1.4 กำหนดเวลาปรับตัวและสนับสนุนแหล่งทุนดอกเบี้ยต่ำ

เนื่องจากภาระความรับผิดชอบของผู้ผลิตรถยนต์ตามกฎหมายมีแนวโน้มมากขึ้น ทั้งนี้เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม คุ่มครองผู้บริโภค และยังคงต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตเพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับผู้ผลิตรถยนต์รายอื่น ดังนั้น รัฐบาลควรสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์สามารถทำได้ตามที่กำหนดผ่านทาง การสนับสนุนแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำและให้เวลาที่จะปรับตัว เพื่อไม่ให้เป็นการะหนักมากเกินไปกับผู้ประกอบการบางรายหรือเพื่อให้การปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตสามารถ

เป็นจริงได้ การให้ความช่วยเหลือลักษณะนี้ไม่ได้ขัดกับความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ เพราะรัฐบาลเรียกดอกเบี้ยเงินกู้จากผู้ผลิตรถยนต์เท่ากับที่รัฐบาลกู้มา

## 6.2 มาตรการทางด้านกระบวนการผลิต

การผลิตที่มีประสิทธิภาพย่อมก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้า ซึ่งสามารถเกิดจากพื้นฐานทางด้านผู้ประกอบการอย่างใดอย่างหนึ่ง ได้แก่ ความแตกต่างในเทคโนโลยีการผลิต, ความแตกต่างในทรัพยากรที่มีอยู่, การประหยัดต่อขนาดในกระบวนการผลิต, สภาวะปัจจัยการผลิต, อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน, หรือ กลยุทธ์ โครงสร้างและการแข่งขันระหว่างบริษัทต่างๆ ทั้งนี้รัฐบาลต้องดำเนินนโยบายและกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อความสามารถในการแข่งขันด้วย

### 6.2.1 การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับปัจจัยการผลิต

เนื่องจากทรัพยากรที่มีอยู่ไม่ว่าจะเป็น แรงงานหรือวัตถุดิบที่มีอยู่โดยพื้นฐานไม่ได้เหมาะสมกับการผลิตรถยนต์ เพราะแรงงานที่มีความรู้ความชำนาญยังไม่เพียงพอ วัตถุดิบที่สำคัญ เช่น เหล็ก ต้องอาศัยการนำเข้า หรือชิ้นส่วนรถยนต์บางชิ้นแข่งขันกับต่างประเทศไม่ได้ แต่ที่มีการผลิตรถยนต์มากมายเพราะประเทศไทยอาศัยซื้อได้เปรียบจากปริมาณความต้องการรถยนต์ภายในประเทศเป็นจำนวนมาก เนื่องจากค่านิยมของคนไทยที่ต้องการมีรถยนต์ใช้เพื่อแสดงถึงฐานะและต้องการความสะดวกสบายจากการที่ระบบการขนส่งมวลชนไม่สามารถตอบสนองได้อย่างเต็มที่เมื่อความต้องการรถยนต์ลดลงอย่างเช่นช่วงวิกฤติจึงทำให้ผลประกอบการของอุตสาหกรรมรถยนต์ลดลงตามไปด้วย ดังนั้น การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตของทรัพยากรเป็นหนทางหนึ่งที่จะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและสามารถแข่งขันในตลาดต่างประเทศโดยไม่ต้องอาศัยความต้องการภายในประเทศเพียงอย่างเดียว รวมถึงต้นทุนการผลิตที่ต่ำลงด้วย

#### 6.2.1.1 การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

เนื่องจากการจำกัดของกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและความร่วมมือระหว่างอาเซียน รัฐบาลควรผลักดันให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกโดยเพิ่มศักยภาพ

ของตนเองขึ้นมา<sup>1</sup> โดยต้องผลักดันให้มีการแข่งขันกันระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แต่ขณะเดียวกัน รัฐบาลควรสนับสนุนสิ่งที่เอกชนไม่สามารถลงทุนได้ เช่น ศูนย์ตรวจสอบสินค้า และแก้ไขจุดอ่อนของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยจากการที่มีความเสียเปรียบคู่แข่งจากต่างประเทศตรงที่ เทคโนโลยี ต้นทุนการผลิต ปริมาณการผลิต

แนวความคิดของทางตะวันตกกล่าวว่า การตั้งอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและสนับสนุนอยู่รวมกันเป็นกลุ่มก้อน (Clusters) และร่วมมือประสานงานซึ่งกันและกันสามารถเร่งรัดให้เกิดนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้อย่างรวดเร็ว จึงเป็นไปได้ที่จะได้รับการช่วยเหลือจากผู้ผลิตรถยนต์แต่ก็มีโอกาสที่จะก่อให้เกิดการผูกขาด ส่วนแนวคิดของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นแตกต่างออกไป ไม่สนใจว่าอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและสนับสนุนจะตั้งอยู่ที่ใด จะบังคับให้อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและสนับสนุนทำให้ได้ตามต้องการโดยอาศัยระบบการแข่งขัน ที่ผ่านมาในช่วงที่มีการคุ้มครองอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยติดต่อกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเป็นหลัก จึงพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตได้เพียงระดับหนึ่งและไม่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูง ดังนั้นการที่จะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงสามารถทำได้ผ่านทางความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น APEC และ AICO มีความร่วมมือในการถ่ายโอนเทคโนโลยี หรือ รัฐบาลต้องสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในการพัฒนาเทคโนโลยี เช่น เสนอรายชื่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์พร้อมทั้งผลงาน, การพัฒนาเทคโนโลยีสามารถนำไปยกเว้นภาษีเงินได้ตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 297) พ.ศ.2539 แต่ทั้งนี้ต้องมีการผ่อนคลายประกาศกระทรวงการคลังว่าด้วยภาษีเงินได้ (ฉบับที่ 3) เรื่องกำหนดหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่รับทำการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี

การประหยัดต่อขนาด หมายถึง การผลิตในปริมาณมากทำให้ต้นทุนต่ำลง ซึ่งเป็นปัญหามากสำหรับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย เพราะการผลิตชิ้นส่วนแต่ละชิ้นมีปริมาณน้อยจึงทำให้ต้นทุนการผลิตยังคงสูงอยู่ ทางด้านผู้ผลิตรถยนต์ได้พยายามแก้ไขโดยทำให้ชิ้นส่วนรถยนต์ชนิดเดียวสามารถใช้ได้กับรถยนต์หลายๆ แบบ ทั้งนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต้องพยายามพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตของตนให้สามารถรองรับกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบชิ้นส่วนรถยนต์ เพื่อสร้างกลยุทธ์การแข่งขันที่แตกต่างจากบริษัทอื่นๆ แม้ระยะแรกต้องแบกรับต้นทุนที่สูงแต่เมื่อตลาดได้เป็นจำนวนมากต้นทุนย่อมต่ำลง นอกจากนี้ต้นทุนการผลิตสูงยังเกิดจากการเก็บ

<sup>1</sup> "ฟอร์ดจี้รัฐเรือภาษีปีกัถ 4 ประตุ," กรุงเทพธุรกิจ, (10 มีนาคม 2542) : 6.

ภาชนะนำเข้าวัตถุดิบในอัตราสูงเพราะต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน เช่น การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต้องใช้เหล็กแผ่นที่มีคุณภาพแต่มีอัตราภาชนะนำเข้าสูงซึ่งอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทยยังไม่สามารถผลิตได้และยังต้องพึ่งพาการนำเข้าเหล็กเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบ ดังนั้น รัฐบาลควรลดภาชนะเพื่อนำเข้าเหล็กแผ่นมาผลิตเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ ส่วนเหล็กแผ่นที่ผลิตได้ในประเทศควรนำไปจำหน่ายให้กับอุตสาหกรรมที่ยอมรับในคุณภาพเช่นนั้น

#### 6.2.1.2 การพัฒนาฝีมือแรงงาน

ตามที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่นเดียวกับความร่วมมือของ APEC ที่สนับสนุนให้มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ตั้งแต่การศึกษาขั้นพื้นฐานไปจนถึงการฝึกอบรมในระดับต่างๆ ขณะที่ความร่วมมือของ AICO ได้ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรม และแนวความคิดทางด้านตะวันตกก็สนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เห็นได้ว่าประเทศต่างๆ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ถ้าฝีมือแรงงานของประเทศอื่นมีคุณภาพดีกว่าของไทยก็สามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อผลิตส่วนประกอบรถยนต์บางส่วนหรือสามารถเคลื่อนย้ายแรงงานมาสู่ประเทศไทย ดังนั้น รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาฝีมือแรงงานของไทยให้สมกับค่าแรงที่เพิ่มขึ้นเพื่อให้สามารถแข่งขันกับแรงงานของประเทศอื่นได้โดยเฉพาะในประเทศแถบอาเซียน ทั้งนี้ต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดตั้งสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานและสนับสนุนให้มีการส่งผลงานของแรงงานเข้าประกวด

### 6.2.2 การอนุมัติและการยอมรับมาตรฐานสินค้า

การกำหนดมาตรฐานสินค้าเกิดขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค แต่บางครั้งการกำหนดมาตรฐานสินค้าของแต่ละประเทศไม่เหมือนกันและส่งผลกระทบต่อกระบวนการผลิตต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนด ดังนั้น ประเทศใดสามารถลดอุปสรรคอันเกิดจากมาตรฐานสินค้านำเข้าย่อมทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศตนได้เปรียบคู่แข่ง

#### 6.2.2.1 การกำหนดการขออนุมัติมาตรฐานสินค้า

เนื่องจากการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ (กระจกนิรภัย, เข็มขัดนิรภัย) หรือส่งออกรถยนต์บางอย่างที่มีมาตรฐานแตกต่างจากมาตรฐานบังคับ คือ ชิ้นส่วนรถยนต์หรือรถยนต์ที่

กฎหมายกำหนดว่าผู้ผลิตต้องผลิตให้ได้มาตรฐานและได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรม ผู้จำหน่ายต้องจำหน่ายเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน ผู้นำเข้าต้องนำเข้าผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตามมาตรฐาน) การขออนุญาตนี้ต้องได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเพียงผู้เดียวเป็นเหตุค่อนข้างช้าเสียเวลานาน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการผลิตและการวางแผนธุรกิจ ดังนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมควรมอบอำนาจให้ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมหรือเลขาธิการสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรมเป็นผู้อนุมัติแทน

การอนุญาตให้ผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีมาตรฐานแตกต่างจากมาตรฐานบังคับ มีทั้งมาตรฐานที่สูงกว่าและต่ำกว่ามาตรฐานบังคับ ในกรณีที่มาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่นำเข้าหรือส่งออกสูงกว่ามาตรฐานบังคับควรที่จะกำหนดให้แจ้งเพื่อทราบก็เป็นการเพียงพอพร้อมทั้งแนบหลักฐานประกอบ แต่กรณีที่มาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่นำเข้าหรือส่งออกต่ำกว่ามาตรฐานบังคับถึงจะบังคับให้ขออนุญาต ซึ่งขั้นตอนการอนุญาตต้องไม่เพิ่มค่าใช้จ่ายจนทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องเสียประโยชน์จากต้นทุนที่ลดลงเนื่องจากผลิตสินค้าต่ำกว่ามาตรฐานบังคับ สำหรับการขออนุญาตที่กำหนดให้ทำได้เป็นครั้งคราวแสดงว่ารัฐบาลต้องมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่จะทำให้มาตรฐานของต่างประเทศกับของไทยเหมือนกันหรือเกิดการยอมรับมาตรฐานสินค้าของประเทศไทยเพราะถ้าไม่มีนโยบายหรือกฎระเบียบเช่นนั้นทำให้เมื่อสิ้นกำหนดเวลาผู้ผลิตรถยนต์ต้องมาขออนุญาตอีกและสร้างปัญหาให้กับผู้ผลิตรถยนต์เช่นเดิม

#### 6.2.2.2 การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิดการยอมรับในมาตรฐานซึ่งกันและกัน

เนื่องจากการกำหนดมาตรฐานสินค้าสามารถนำมาเป็นข้ออ้างในการกีดกันทางการค้าได้ และการที่ต้องปรับเปลี่ยนการผลิตรถยนต์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานของต่างประเทศหรือการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์บางอย่างซึ่งแตกต่างจากมาตรฐานบังคับต้องผ่านขั้นตอนการขออนุญาต ดังนั้นเพื่อลดภาระของผู้ผลิตรถยนต์ รัฐบาลควรที่จะมีการตกลงกับรัฐบาลต่างประเทศให้มีการยอมรับร่วมกันเกี่ยวกับผลของวิธีการประเมินความสอดคล้อง ซึ่งสามารถทำได้ตามความตกลงของความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า มาตรา 6.3 บัญญัติว่า “หากได้รับการร้องขอจากสมาชิกอื่นสมาชิกจะได้รับการสนับสนุนให้เต็มใจที่จะเข้าร่วมการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงการยอมรับร่วมกันเกี่ยวกับผลของวิธีการประเมินความสอดคล้องของสมาชิกแต่ละราย.....” นอกจากนี้ ASEM ยังสนับสนุนให้มีการปรับประสานกฎระเบียบด้านมาตรฐาน การทดสอบ วิธีการรับรองมาตรฐานและการรับรองระบบมาตรฐานอีกด้วย ดังนั้นรัฐบาลควรเริ่มทำ

ความตกลงให้มีการยอมรับร่วมกันเกี่ยวกับผลของวิธีการประเมินความสอดคล้องกับประเทศในกลุ่ม ASEM ก่อน

### 6.2.3 การเพิ่มโอกาสในการพัฒนาสินค้า

การพัฒนาสินค้านำออกก่อให้เกิดเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ และเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทำให้สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นได้ แต่การพัฒนาสินค้าไม่ควรอยู่ภายใต้กรอบจนทำให้การพัฒนาสินค้าใหม่ๆ ต้องสะดุดหยุดลง

#### 6.2.3.1 ลดความสำคัญของอัตราภาษีสรรพสามิต

การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตไม่ควรเป็นปัจจัยหลักในการขึ้นนำการพัฒนาเทคโนโลยีของผู้ผลิตรายหนึ่งในทางที่ผิด เช่น เมื่อมีการผลิตรายใหม่กรมสรรพสามิตก็จะมี การกำหนดประเภทของรถยนต์ใหม่ทำให้ผู้ผลิตรายอื่นต้องคอยลุ้นว่าจะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราสูงหรือไม่และอาจเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดภาษี หรือมีการใช้ช่องว่างทางกฎหมายเพื่อผลิตรถยนต์ประเภทที่มีการเสียภาษีในอัตราต่ำ โดยที่ตามหลักแล้วการพัฒนาสินค้าขึ้นมาใหม่ก็สมควรที่จะได้รับประโยชน์ และการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตควรเป็นไปเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตรายอื่นแต่ละรายมีการแข่งขันกันพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ไม่ใช่มีการแข่งขันในรถยนต์ประเภทหนึ่งแต่รถยนต์บางประเภทมีการผูกขาด ซึ่งรายละเอียดของการปรับภาษีสรรพสามิตจะกล่าวไว้ในกระบวนการจัดจำหน่ายในประเทศ

#### 6.2.3.2 การผ่อนคลายข้อกำหนดของกรมสรรพากร

เนื่องจากผู้ผลิตรายอื่นไม่สามารถได้รับประโยชน์พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 297) พ.ศ.2539 ทั้งที่มีการพัฒนารถยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถดัดแปลงรถยนต์ หรือเทคโนโลยีใหม่ๆ ดังนั้นควรปรับปรุงให้ข้อกำหนดเกี่ยวกับการวิจัย กล่าวคือ การวิจัยอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน ให้รวมถึงการนำผลวิจัยที่เกิดขึ้นในต่างประเทศมาผลิตรถยนต์ในประเทศไทย และการวิจัยเชิงประยุกต์ไม่ต้องนำผลการวิจัยอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐานมาใช้เป็นแบบแผน แบบพิมพ์เขียว หรือแบบแปลน เพียงแต่อธิบายได้ว่าผลิตภัณฑ์ กรรมวิธี หรือการให้บริการซึ่งทำขึ้นใหม่ เปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุง เกิดจากการสานต่อมาจากอะไร ซึ่งให้การลดหย่อนภาษีเงินได้ไม่ถึง 100% เพื่อไม่ให้เข้าข่ายทำผิดความตกลงว่าด้วย



การอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ โดยที่การปรับปรุงข้อกำหนดได้คำนึงถึงการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย เพื่อเปิดโอกาสในการลดต้นทุนการผลิตและผู้ผลิตรถยนต์มีกำลังใจที่จะพัฒนาสินค้าใหม่ๆ

### 6.2.3.3 การเป็นศูนย์กลางของหน่วยงานรัฐในการพัฒนาสินค้า

เนื่องจากการพัฒนาสินค้าใหม่ๆ โดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สามารถเกิดขึ้นกับผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่มากกว่าผู้ผลิตรถยนต์รายย่อย ดังนั้นเพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยมีโอกาสได้ใช้ผลการวิจัย รัฐบาลควรเข้ามาจับมือร่วมกับผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ในการพัฒนาสินค้าโดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ควรให้ผลตอบแทนบ้างกับผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่เพื่อให้เข้าร่วมในการวิจัย ซึ่งการมีส่วนร่วมของสถาบันวิจัยของรัฐบาลกับภาคเอกชนจะเร่งให้การพัฒนาสินค้ามีความรวดเร็วขึ้น และภาคเอกชนก็จะมีความกระตือรือร้นที่จะทำให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคตมีแนวโน้มที่ผู้บริโภคจะให้ความสนใจในเรื่องสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย การประหยัดพลังงาน รัฐบาลจึงควรพัฒนาสินค้าไปในแนวทางนั้นเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด ดังเช่น ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลสหรัฐอเมริกาและอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาเพื่อสร้างรถยนต์โดยสารขนาดกลางในราคาประหยัด ประหยัดพลังงาน และลดมลพิษ

## 6.3 มาตรการด้านการจัดจำหน่าย

การวัดความสามารถในการแข่งขันสามารถพิจารณาได้จากส่วนแบ่งตลาดและผลตอบแทน ดังนั้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันจึงจำเป็นต้องเพิ่มส่วนแบ่งตลาดและผลตอบแทน ซึ่งขั้นตอนการจัดจำหน่ายอาจพบกับอุปสรรคในการเพิ่มส่วนแบ่งตลาดและผลตอบแทนที่สามารถแก้ไขได้ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตหรืออุปสรรคที่นอกเหนือความสามารถของผู้ผลิตซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความช่วยเหลือจากรัฐบาล

### 6.3.1 การจัดจำหน่ายไปยังต่างประเทศ

นโยบายและกฎระเบียบของตลาดต่างประเทศเป็นส่วนที่อยู่เหนือการควบคุมของรัฐบาลไทย แต่ก็สามารถใช้ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อลดอุปสรรคเหล่านี้และเพิ่มความสามารถใน

การแข่งขัน แต่อุปสรรคบางอย่างเกิดขึ้นในประเทศไทยย่อมแก้ไขได้โดยการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้เหมาะสมโดยหน่วยงานของรัฐบาล

### 6.3.1.1 การจัดขั้นตอนการส่งออกที่ไม่จำเป็น

ตามที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดให้การส่งออกรถยนต์ไปนอกราชอาณาจักรต้องยื่นคำขออนุญาตต่อนายทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบก แต่ได้ผ่อนคลายให้สามารถยื่นคำขออนุญาต ณ ด่านศุลกากรที่จะนำรถออกได้นั้น เป็นการบัญญัติข้อกฎหมายที่ไม่เหมาะสมกับยุคสมัยที่เน้นการส่งออกเป็นหลักและไม่ต้องการให้มีอุปสรรคในการส่งออก ดังนั้น เพื่อให้การเข้าถึงตลาดทำได้รวดเร็วขึ้นอาจค่อยๆ แก้ไขโดยเริ่มด้วยการแจ้งเพื่อทราบไม่ต้องยื่นคำขออนุญาตและเปลี่ยนเป็นยกเลิกการปฏิบัติเช่นนี้เพื่อให้ปฏิบัติเหมือนกับสินค้าอื่นๆ ในขั้นตอนการส่งออก

### 6.3.1.2 การช่วยเหลือจากภาครัฐในการเปิดตลาดต่างประเทศ

อุปสรรคทางการค้าที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ ย่อมต้องได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลในการผ่อนคลายอุปสรรคเหล่านี้ บทบาทของรัฐบาลที่เกิดขึ้นคือ

#### 6.3.1.3.1 จัดตั้งศูนย์ข้อมูล

ภายใต้ระเบียบของความตกลงองค์การการค้าโลกทำให้การส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศไม่ได้ราบรื่นอย่างที่คิดเพราะแต่ละประเทศก็พยายามดำเนินมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศของตนไม่ว่าจะเป็นมาตรการทางด้านภาษีหรือมิใช่ภาษีตามที่ได้ยกตัวอย่างมาบ้างแล้ว ดังนั้น เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในการเตรียมตัวส่งสินค้าไปจำหน่ายยังต่างประเทศ รัฐบาลควรตั้งศูนย์ข้อมูลขึ้นหรืออาจให้ความช่วยเหลือภาคเอกชนในการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลเพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการกีดกันการนำเข้าของแต่ละประเทศ และเมื่อสินค้าเข้าไปในประเทศนั้นแล้วต้องเจออุปสรรคอะไรที่เป็นการประตบัติที่แตกต่างกับอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ รวมถึงกรณีศึกษาของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินมาตรการเหล่านี้แล้วมีวิธีดำเนินการแก้ไขอย่างไร โดยที่ความร่วมมือของ ASEM ก็ได้สนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลด้านนโยบายการค้าของประเทศสมาชิกผ่านทางอินเทอร์เน็ต ขณะที่ความร่วมมือ APEC ยังคำนึงถึงการพิจารณาบทวนข้อมูลการลงทุนและการค้าเพื่อปรับปรุงคุณ

ภาพของข้อมูลที่เผยแพร่ให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน ลดความผิดพลาดของการบันทึกข้อมูลทางสถิติ ทำให้สามารถเปรียบเทียบกันได้และง่ายต่อการทำความเข้าใจ

### 6.3.1.3.2 การเจรจาระหว่างรัฐบาล

อุปสรรคการส่งออกบางอย่างในประเทศนำเข้าที่เกิดจากข้อกำหนดทางด้านภาษีและมีใช้ภาษีไม่สามารถแก้ไขได้โดยลำพังของผู้ประกอบการเอง รัฐบาลจำเป็นต้องเข้ามามีส่วนช่วยเหลือเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าลง เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกความร่วมมือทางการค้าในระดับภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็น ASEAN, APEC, ASEM และครอบคลุมถึงตลาดส่งออก рыนตที่สำคัญของไทย ดังนั้น รัฐบาลควรใช้ความร่วมมือเหล่านี้เพื่อเปิดโอกาสในการเจรจาเพื่อลดอุปสรรคทางการค้ามากขึ้น และอีกด้านหนึ่งรัฐบาลควรเจรจากับประเทศอื่นเพื่อเปิดตลาดการค้าใหม่ๆ

## 6.3.2 การจัดจำหน่ายภายในประเทศ

การจัดจำหน่ายภายในประเทศเป็นการแข่งขันที่ค่อนข้างรุนแรงแต่ยังไม่เป็นธรรมเพียงพอ บางครั้งกฎระเบียบเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ผลิตรายใดรายหนึ่ง เช่น การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต ดังนั้นการสนับสนุนระบบเศรษฐกิจแบบเสรีโดยอาศัยกลไกตลาดต้องกำกับดูแลให้การแข่งขันเป็นธรรมด้วย

### 6.3.2.1 กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

เนื่องจากการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตส่งผลกระทบต่อทั้งผู้ผลิตรายและผู้บริโภค รวมถึงยังก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมด้วย ดังนั้น เพื่อให้การแข่งขันเป็นธรรมมากขึ้น ผู้บริโภคได้รับการคุ้มครอง และส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ จึงควรปรับปรุงภาษีสรรพสามิตดังนี้

- การกำหนดประเภทของรถยนต์มากเกินไปย่อมทำให้ผู้ผลิตรายพยายามเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดภาษี ควรกำหนดลักษณะหลักๆ ในการกำหนดประเภทของรถยนต์ ไม่ต้องมีการแบ่งประเภทรถยนต์ย่อยๆ เพื่อให้ผู้ผลิตรายได้รับประโยชน์จากการพัฒนารถยนต์แบบใหม่ๆ

- การกำหนดอัตราภาษีที่ต่างกันมากย่อมไม่ก่อให้เกิดความเชี่ยวชาญจริงๆ จึงต้องกำหนดอัตราภาษีที่ใกล้เคียงกันเพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์ทุกประเภทได้แข่งขันกันมากและให้ผู้บริโภคตัดสินใจเลือกเองว่าจะใช้รถยนต์แบบไหนโดยที่ผู้บริโภคไม่ต้องแบกรับภาษีต่างกันมากนัก แต่ให้กำหนดช่วงต่างของอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์แต่ละประเภทไว้อย่างชัดเจน
- การคุ้มครองผู้ผลิตรถยนต์ดัดแปลงต้องใช้มาตรการอื่นที่กล่าวมาเพื่อช่วยเหลือด้วยนอกเหนือจากการกำหนดคุณสมบัติของผู้ผลิตรถยนต์ดัดแปลงและอัตราภาษีสรรพสามิตที่ต่ำเพราะตลาดรถยนต์ดัดแปลงไม่สามารถแยกออกจากตลาดรถยนต์ประเภทอื่น แต่ไม่ควรใช้แกตต์ มาตรา 18 หมวดซี เพื่อสนับสนุนก่อตั้งอุตสาหกรรมทหารเพราะอาจไม่เข้าข่าย

ส่วนการพิจารณาอัตราภาษีสรรพสามิตระหว่างภาครัฐและเอกชนเป็นการกำหนดเฉพาะอัตราภาษีสำหรับประเภทรถยนต์ที่กำหนดไว้แล้ว โดยมีเงื่อนไขว่าความแตกต่างของอัตราภาษีระหว่างรถยนต์แต่ละประเภทไม่ควรเกินเท่าใด ทำให้การพิจารณาอัตราภาษีสรรพสามิตทำได้รวดเร็วขึ้น ผู้ผลิตรถยนต์ไม่ต้องรอคอยการพิจารณาภาษีสามารถวางแผนการผลิตได้เลยเพราะทราบดีอยู่แล้วว่าความแตกต่างของอัตราภาษีของรถยนต์แต่ละประเภทไม่เปลี่ยนแปลง

### 6.3.2.2 การแข่งขันทางการค้าต้องสอดคล้องกับสภาพของตลาด

เนื่องจากรัฐบาลเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตรถยนต์แข่งขันกันมากขึ้น ไม่ว่าจะเรื่องการกำหนดราคาก็เพียงแค่แจ้งให้ทราบสำหรับรถยนต์บางประเภทนอกนั้นปล่อยให้ไปตามกลไกตลาดเพียงเพราะรถยนต์ประเภทนั้นมีความต้องการมากรัฐบาลจึงต้องการคุ้มครองผู้บริโภค หรือว่าการเปิดเสรีให้ผู้ผลิตรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาลงทุนก็เป็นการเพิ่มจำนวนผู้แข่งขัน ดังนั้นการนำพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 มาบังคับใช้จึงต้องคำนึงถึงสภาพตลาดรถยนต์ด้วยเพราะการปฏิบัติบางอย่างของธุรกิจเป็นไปเพื่อความอยู่รอดหรือปกป้องความลับของบริษัทหรืออื่นๆ ซึ่งไม่ได้กระทบต่อผู้บริโภค เพราะผู้บริโภคยังมีทางเลือกที่จะใช้รถยนต์หลายยี่ห้อ หลายประเภท ไม่มีการบังคับให้จำกัดทางเลือก ดังนั้น กฎหมายการแข่งขันทางการค้าจึงไม่ควรเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันแต่การพิจารณาว่ามีความผิดตามพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ.2542 หรือไม่ต้องพิจารณาแต่ละกรณีไปว่ามีความจำเป็นแค่ไหนก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้บริโภคมากแค่ไหน

### 6.3.2.3 การจัดแยกประเภทของรถยนต์ในแนวทางเดียวกันและชัดเจน

การจัดแยกประเภทของรถยนต์ของกรมสรรพสามิตและกรมการขนส่งทางบกให้ถือปฏิบัติในแนวเดียวกัน โดยมีหน่วยงานกลางที่พิจารณาว่ารถยนต์แต่ละรุ่นจัดอยู่ในประเภทใด ส่วนการกำหนดว่าจะมีการเก็บภาษีเท่าใดให้ขึ้นกับแต่ละหน่วยงาน ปกติแล้วกรมสรรพสามิตควรจัดเก็บภาษีโดยพิจารณาว่ารถประเภทใดก่อให้เกิดประโยชน์กับเศรษฐกิจมากที่สุดก็จะจัดเก็บภาษีในอัตราต่ำ เช่น รถยนต์กระบะมีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งก่อให้เกิดรายได้ก็ควรที่จะจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราต่ำ และกรมการขนส่งทางบกควรจัดเก็บโดยพิจารณาว่ารถประเภทใดก่อให้เกิดความเสียหายกับท้องถนนหรือสิ่งแวดล้อมมากที่สุดก็จะจัดเก็บภาษีในอัตราสูง เช่น รถยนต์กระบะนำมาขนส่งสิ่งของทั่วประเทศและเป็นต้นเหตุของมลพิษมากกว่ารถยนต์ประเภทอื่น (มีตัวอย่างเกิดขึ้นแล้วในสหรัฐอเมริกา) ก็ควรเสียภาษีในอัตราสูง

### 6.3.2.4 กำหนดให้ผู้ผลิตต้องมีใบรับรองมาตรฐานการผลิต

Product Liability Law มีผลทางอ้อมให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเพื่อลดข้อบกพร่องของรถยนต์ที่ตนเองผลิตแต่อาจเป็นภาระหนักกับผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยที่ต้องมีค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งเพื่อตรวจสอบสินค้าที่ตนผลิตตลอดเวลาเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายกับผู้บริโภค ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยอาจไม่สนใจที่จะพัฒนาสินค้าใหม่ๆ เพราะความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายกับผู้บริโภค เมื่อไม่มีการพัฒนาสินค้าใหม่ๆ ผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยก็ยอมเสียเปรียบในการแข่งขัน ดังนั้น รัฐบาลต้องเข้ามาสร้างความมั่นใจให้กับผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยเพราะมีบางกรณีที่เป็นข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบ และบังคับให้ผู้ผลิตได้รับใบรับรองมาตรฐานการผลิตเพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์ได้ใช้ความระมัดระวังในการผลิตสินค้าโดยกำหนดว่าผู้ผลิตรถยนต์รายใดเมื่อได้รับใบรับรองมาตรฐานการผลิตก็จะได้รับส่วนลดภาษีเพื่อเป็นข้อกำหนดทั่วไปจะได้ไม่ขัดกับความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ แต่ที่จริงต้องการให้ผู้ผลิตรถยนต์รายย่อยปรับปรุงคุณภาพการผลิตของตนเอง