

ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน ต่อมาตรการ
ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่
ในประเทศไทย*

The Impact of the ASEAN - China Free Trade Agreement on
Investment Promotion Measures of the Battery Electric
Vehicles Manufacturing Industry in Thailand

อรฤดา คำเลิศลักษณ์
Ornrueda Kumlertluck

นิสิตในหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายเศรษฐกิจ
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
M.A. in Economic Laws Candidate
Faculty of Law, Chulalongkorn University, Phayathai Road, Pathumwan, Bangkok 10330
Corresponding author E-mail: ornrueda.k@gmail.com
(Received: June 6, 2022; Revised: September 8, 2022; Accepted: November 3, 2022)

บทคัดย่อ

ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศ (Free Trade Area : FTA) มาตรการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้าสินค้า นับเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการดำเนินนโยบายการเปิดเสรีทางการค้า เพื่อวัตถุประสงค์หลักในการขจัดอุปสรรคทางการค้าด้านภาษี (Tariff Barrier) ระหว่างประเทศภาคีสมาชิก ส่งผลทำให้ลดต้นทุนการผลิตสินค้าภายในประเทศให้ต่ำลง แต่ในทางกลับกันอาจเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ ตลอดจน

* บทความนี้เรียบเรียงมาจากเอกัตศึกษา เรื่อง “การศึกษาผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ต่อมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ในประเทศไทย” หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้เขียนขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ ศาสตราจารย์ ดร. ศักดา ธนิกกุล ที่เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและได้ให้คำแนะนำการจัดทำเอกัตศึกษา และบทความฉบับนี้ เป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

เป็นอุปสรรคต่อมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศได้เช่นเดียวกัน และจากการเจรจาภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน (ASEAN - China Free Trade Area: ACFTA) ส่งผลให้การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicles: BEV) ภายใต้พิกัดศุลกากร 8703.80 จากประเทศจีน ได้รับการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ทั้งคัน (Completely Built Unit: CBU) โดยประเทศไทย กัมพูชาและสิงคโปร์ โดยบทความนี้จะกล่าวถึง ผลกระทบของการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้าดังกล่าวว่าเป็นมาตรการที่ขัดต่อแนวคิดการปกป้องและแนวคิดการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ภายในประเทศ อันก่อให้เกิดผลกระทบหลายประการกล่าวคือ เป็นการลดทอนประสิทธิภาพมาตรการส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐ ส่งผลกระทบต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรมยานยนต์ไฟฟ้า BEV ที่สำคัญ (Technology & Innovation) รวมถึงส่งผลให้เกิดการเบี่ยงเบนด้านการลงทุน (Investment Diversion) ไปยังประเทศอื่นด้วย จึงเสนอให้ประเทศไทยเปิดการเจรจาเพื่อยกเลิกข้อผูกพันไม่เก็บอากรขาเข้า ควบคู่ไปกับการปรับใช้นโยบายเพื่อเร่งให้ผู้ประกอบการภายในประเทศปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ภายในประเทศของตน เพื่อแก้ไขปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นในครั้งนี้

คำสำคัญ: กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA), การยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้า, รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่, การแก้ไขข้อผูกพัน, ค่าปรับชดเชยความเสียหาย

Abstract

Under the framework of the Free Trade Area (FTA), an exemption from import customs duties is mainly used to eliminate the tariff barrier between the parties under the free - trade agreement which will be helpful for reducing cost of domestic production. However, such exemption from import customs duties can also be an obstacle to the development of domestic industries as it also emasculates the investment promotion measures for specific manufacturing industries of the country. As a result of the negotiation of the ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA), an exemption from import customs duties will also be applied to Completely Built Unit (CBU) Battery Electric Vehicles (BEV) imported from China, HS code 8703.80, by Thailand, Cambodia, and Singapore. This article will elaborate on the impact of

the exemptions from import customs duties in such cases, which contradicts the idea of investment protection and promotion for manufacturing industry of battery electric vehicles manufacturing industry in Thailand. Consequently, it will cause an adverse impact on the effectiveness of the government's measures for investment promotion of this very industry in Thailand, the transfer of BEV technology and innovation, as well as an investment diversion from Thailand to other countries. This article proposes to the Thai government that, in order to withdraw from "The exemption from import customs duties", concession it should seek to negotiate with the Chinese government for such purpose. In parallel to the negotiate, it should apply the government's policy encouraging the domestic investors to improve their BEV businesses' competitiveness.

Keywords: ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA), Exemptions from import customs duties, Battery Electric Vehicles, Modification of Concessions, Provision for compensatory adjustment.

บทนำ

การไม่เก็บภาษีคุ้มกัน (Protective Duty) เพื่อคุ้มครองและปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นหลักการสำคัญของนโยบายการเปิดเสรีทางการค้า¹ รวมทั้งยังมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักในการจัดตั้งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) เพื่อเป็นเวทีในการเจรจาอุปสรรคและข้อกีดกันทางการค้า² รวมถึงเป็นเวทีในการยุติข้อพิพาททางการค้าระหว่างประเทศสมาชิก ตลอดจนเป็นกลไกตรวจสอบและทบทวนนโยบายการค้าของประเทศสมาชิกเช่นเดียวกัน³ อย่างไรก็ตาม มาตรการการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้าสินค้าอาจเป็นอุปสรรค

¹ กรมศุลกากรออนไลน์, "ความสำคัญและความเป็นมาของ FTA" [ออนไลน์] แหล่งที่มา : https://www.customs.go.th/content_with_menu1_group_link.php?ini_content=fta_and_wto_160809_01&ini_menu=menu_interest_and_law_160421_01&ini_content_group=usage_fta_and_wto_01&lang=th&left_menu=menu_fta_and_wto. [10 ตุลาคม 2564]

² ข้อ 1 และ 3 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยศุลกากรและการค้า ปี ค.ศ. 1994 (General Agreement on Tariffs and Trade 1994: GAAT 1994)

³ สำนักอเมริกา แปซิฟิก และองค์การระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, "วัตถุประสงค์และหลักการสำคัญของ WTO" [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <https://api.dtn.go.th/files/v3/61e9328fef414025692849b2/download> [23 เมษายน 2565]

ที่สำคัญต่อการพัฒนาและการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศได้ เช่น การเปลี่ยนผ่านของภาคอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine : ICE) ไปสู่ภาคอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์พลังงานไฟฟ้าแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) ของประเทศไทยภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN – China Free Trade Area: ACFTA) ในปัจจุบัน โดยสาระสำคัญของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนฉบับนี้ คือการมุ่งเน้นการลดอัตราภาษีศุลกากรหรือการลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าและบริการระหว่างประเทศสมาชิก⁴ ส่งผลให้ตั้งแต่ในปีพ.ศ. 2555 เป็นต้นมา การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicles : BEV) ทั้งคันภายใต้พิกัดศุลกากร “ประเภทสินค้ายานยนต์อื่นๆ (HS Code : 8703.90)” จะได้รับการยกเว้นอากรศุลกากรในการนำเข้าจากประเทศภาคีสมาชิกที่ได้เข้าร่วมการเจรจาตกลงลดอัตราภาษีอากรศุลกากรนำเข้าให้แก่นัก⁵ ซึ่งเป็นไปตามหลักต่างตอบแทน (Reciprocity)⁶ ของความตกลง GATT 1994 และอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า “ประเทศผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขกฎถิ่นกำเนิดสินค้า (Rule of Origin) ที่ได้รับระบุไว้ภายใต้กรอบความตกลง ACFTA” โดยถึงแม้ว่าการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้าตามกรอบความตกลงฉบับนี้ ดังกล่าว ภาครัฐจะสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการลดอุปสรรคและข้อกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศได้ แต่กลับจะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของไทยอย่างยิ่ง เนื่องจากประเทศไทยในฐานะประเทศผู้นำเข้าจะไม่ได้ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไม่ว่าทางใด ทั้งด้านอัตราการจ้างงานภายในประเทศ การถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงที่สำคัญที่ใช้ในกระบวนการผลิต หรือตลอดจนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ในอนาคต ยิ่งไปกว่านั้นอาจส่งผลกระทบที่อาจทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญในระดับโลกไปในที่สุด

⁴ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, **ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน – จีน**, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: 2557), หน้า 34-39

⁵ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน ลงวันที่ 6 มกราคม 2555 ภายใต้พิกัดศุลกากร 8703.90 ประเภทยานยนต์อื่นๆ เนื่องจากภายใต้ประกาศ ฯ ฉบับนี้ ยังไม่ได้มีการแบ่งประเภทยานยนต์ไฟฟ้าออกมาเป็นพิกัดศุลกากรเป็นการเฉพาะที่นอกเหนือจากพิกัดศุลกากร 8703.01 - 8703.30 ซึ่งเป็นพิกัดศุลกากรสำหรับยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ฉะนั้น ยานยนต์ไฟฟ้า 100% ไม่ว่าจะเป็นยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) และยานยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิงพลังงานไฮโดรเจน (FCEV) จะถูกจัดอยู่ในพิกัดศุลกากรยานยนต์อื่นๆ (Other Motor Vehicle) หรือตามพิกัดศุลกากร 8703.90 นั่นเอง

⁶ หลักต่างตอบแทน (Reciprocity) หมายถึง หลักที่ว่าเมื่อสมาชิกหนึ่งยอมลดหย่อนอัตราภาษีนำเข้าสินค้าให้กับสมาชิกอื่น สมาชิกอื่นต้องลดหย่อนอัตราภาษีนำเข้าเป็นการตอบแทนด้วย หลักการนี้ได้นำไปสู่การเจรจาเพื่อลดอัตราภาษีนำเข้าในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศสมาชิก หลังจากการเจรจาเพื่อลดภาษีได้บรรลุแล้ว ประเทศสมาชิกจะมีตารางผูกพันตามกรอบความตกลงที่สมาชิกได้ยอมผูกพันที่จะลดหย่อนภาษี ซึ่งเรียกว่า “Schedule of tariff concessions” เป็นส่วนหนึ่งของกรอบความตกลง GATT และถือว่าเป็นพันธกรณีตาม Article II ของกรอบความตกลง GATT (โปรดดูเพิ่มเติม ศักดา ธนิกุล, **กฎหมายกับธุรกิจ แนวคิด หลักกฎหมาย และคำพิพากษา**, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2559), หน้า 267-274)

ไม่ว่าจะในฐานะประเทศผู้เป็นฐานการผลิตเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) หรือในฐานะประเทศผู้เป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า 100% ก็ตามหากภาครัฐยังไม่มีการแก้ไขปัญหาที่ตรงจุดและทันต่อเวลา

1. บทบาทและความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ต่อระบบเศรษฐกิจของไทย และเป้าหมายในการเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญในระดับภูมิภาค

ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine : ICE) ที่สำคัญในระดับโลก ทั้งในปีพ.ศ. 2562 และปีพ.ศ. 2563 ซึ่งประเทศไทยจัดอยู่ในลำดับที่ 11 ของประเทศผู้เป็นฐานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของโลก เป็นลำดับที่ 5 ของเอเชีย และเป็นลำดับที่ 1 ของอาเซียน ทั้งยังมีปริมาณการผลิตเครื่องยนต์ (ICE) ในปีพ.ศ. 2561-2563 เป็นจำนวนกว่า 2 ล้านคัน⁷ ตลอดจนประเทศไทยยังมีห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นจำนวนมาก มีจำนวนโรงงานผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่มีจำนวนกว่า 22,000 แห่ง มีจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สูงถึง 8.5 แสนคน⁸ ประกอบกับการเข้ามามีบทบาทของค่ายรถยนต์ระดับโลกที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นค่ายรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น ประเทศเยอรมัน และประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น นอกจากนี้ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยนั้นยังมีมูลค่า GDP กว่า 6.4% เมื่อเทียบกับสัดส่วน GDP โดยรวมของประเทศไทย ทั้งยังมีสัดส่วนการส่งออกสินค้าเฉลี่ยถึง 14% ของมูลค่าการส่งออกสินค้าทั้งหมดของประเทศไทยในปีพ.ศ. 2561-2563⁹ ฉะนั้น กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยจึงมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยเป็นอย่างมากทั้งในปัจจุบันและอนาคต และภาครัฐก็ได้ให้ความสำคัญและผลักดันให้เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-Curve) ของประเทศไทย

หากย้อนไปถึงจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ที่สืบเนื่องมาจากแนวโน้มของอุตสาหกรรมยานยนต์ในระดับโลกนั้น เกิดขึ้นเมื่อนานาประเทศได้มี

⁷ OICA, “WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY/REGION AND TYPE,” [online] Available from: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2020-statistics/> [10 August 2021]

⁸ โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี), “แรงงานที่มีทักษะในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <https://www.eeco.or.th/th/next-generation-automotive-industry> [12 กันยายน 2564]

⁹ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, “Trade Statistic: มูลค่าสินค้าส่งออก-นำเข้าของไทย” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <https://dtn.go.th/th/trade-statistics> [10 กันยายน 2564]

การลงนามร่วมกันในความตกลงปารีส (Paris Agreement)¹⁰ อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2559 ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เป็นความตกลงตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (UNFCCC) เพื่อกำหนดมาตรการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2563 จากกรอบความตกลงฯ ฉบับนี้ นานาชาติต่างตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบจากภาวะโลกร้อนที่เกิดขึ้นจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดก๊าซเรือนกระจก ส่งผลให้ในหลายประเทศมหาอำนาจ ไม่ว่าจะเป็นประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน และประเทศสหรัฐอเมริกา ต่างก็ได้ประกาศเป้าหมายที่ชัดเจนในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ และยกเลิกการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ไปในที่สุด ดังนั้นจึงจะส่งผลกระทบต่อทิศทางและแนวโน้มของตลาดยานยนต์ในระดับโลกให้มุ่งสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีอัตราการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์หรือยานยนต์ไฟฟ้า 100% (Zero Electric Vehicle: ZEV หรือ Pure Electric Vehicle: PEV) ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) และยานยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิงพลังงานไฮโดรเจน (Fuel Cell Vehicle: FCEV) ในอนาคต

เมื่อทุกประเทศต่างต้องเผชิญกับปัญหาโลกร้อนและปัญหาสิ่งแวดล้อมระดับโลก และตระหนักถึงความสำคัญของความก้าวหน้าและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เข้ามามีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลง (Disruptive Technology & Innovation) ตลอดจนแนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์ระดับโลกที่มุ่งสู่ยานยนต์ไฟฟ้า 100% ประเทศไทยในฐานะประเทศผู้เป็นฐานการผลิตยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ย่อมต้องเร่งขยับและปรับตัว เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นศูนย์กลางยานยนต์ไฟฟ้าในอาเซียน (ASEAN BEV HUB) สอดคล้องกับทิศทางของตลาดยานยนต์ในระดับโลกได้ ภาครัฐจึงได้มีการกำหนดเป้าหมายในการเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญภายใต้แผนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยกับเป้าหมายแผนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและแผนการใช้ยานยนต์พลังงานไฟฟ้า 100% ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ครั้งที่ 2/2564 โดยเป็นการกำหนดเป้าหมายการผลิตยานยนต์พลังงานไฟฟ้า 100% ไว้ในสัดส่วน 100% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดภายในประเทศภายในปีพ.ศ. 2578¹¹

¹⁰ กรมองค์การระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ, “ความตกลงปารีส: ก้าวสำคัญของการดำเนินการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <https://thai-inter-org.mfa.go.th/th/page/%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%95%E0%B8%81%E0%B8%A5%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%B5%E0%B8%AA?menu=5d847835517e9b159b5eba97> [19 กันยายน 2564]

¹¹ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, “ส.อ.ท. หนุนไทยตั้งเป้าใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ZEV (Zero Emission Vehicle) 100% ในประเทศ ในปี พ.ศ. 2578” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <https://iie.fti.or.th/?p=8000> [3 สิงหาคม 2564]

แต่อย่างไรก็ดี ในการกำหนดยุทธศาสตร์ระดับประเทศ¹² ตลอดจนนโยบายและมาตรการเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) โดยตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานนั้น ประเด็นสำคัญคือ กรอบนโยบายของทางภาครัฐเองต้องชัดเจนและเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกันในทุกมิติในภาพรวม และควรต้องสอดคล้องไปกับ “แนวคิดเพื่อการปกป้องและการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ” ในทิศทางเดียวกัน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายในการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่สำคัญในระดับภูมิภาคและในระดับโลกได้ทันต่อเวลา

2. แนวคิดเพื่อการปกป้องและการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ

ในประวัติศาสตร์การค้าโลก พบว่าแนวคิดที่สำคัญที่ได้มีการนำมาปรับใช้เพื่อการส่งเสริมและยกระดับขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศนั้น คือ การนำ “แนวคิดเพื่อการปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ” หรือการตั้งกำแพงภาษีมาใช้ และมักปรับใช้ควบคู่ไปกับ “แนวคิดเพื่อการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ” เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายในการริเริ่ม การพัฒนาและส่งเสริม ตลอดจนยกระดับขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการในประเทศเองได้มีการปรับตัว พัฒนาศักยภาพ และเพิ่มโอกาสให้สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตสินค้าที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) จากต่างประเทศได้

2.1 แนวคิดเพื่อการปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ

แม้ว่าในทางทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ จะสนับสนุนแนวคิดให้ประเทศเลือกผลิตสินค้าที่ประเทศตนมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage)¹³ เพื่อประสิทธิภาพในการผลิตที่สูงที่สุดในภาพรวม แต่เมื่อมองในมุมมองเชิงเศรษฐกิจการเมือง ภาครัฐของแต่ละประเทศต่างก็มีแรงจูงใจที่สำคัญในการเข้ามาแทรกแซงเพื่อปกป้องกลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็นเป้าหมายภายในประเทศ และมุ่งผลักดันให้เกิดการผลิตขึ้นภายในประเทศ ทดแทนการนำเข้าเพื่อการบริโภคภายในประเทศเป็นสำคัญ ผ่านทางมาตรการกีดกันทางการค้า (Protectionist Measures) หรือการตั้งกำแพงภาษี ซึ่งมีหลักการที่สำคัญคือ เพื่อไม่ให้สินค้าหรือผู้ให้บริการจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขัน

¹² ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2580

¹³ ศักดา ธนิตกุล, กฎหมายกับธุรกิจ แนวคิด หลักกฎหมาย และคำพิพากษา, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2559), หน้า 255-257

กับสินค้าและบริการภายในประเทศได้ในขณะที่อุตสาหกรรมภายในประเทศยังไม่พร้อมที่จะแข่งขันได้ในระยะแรก

แรงจูงใจที่สำคัญของภาครัฐในการใช้แนวคิดเพื่อการปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศนั้นมี 2 ประการ ได้แก่¹⁴

(ก) แรงจูงใจทางเศรษฐกิจเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมแบบทารก เพื่อให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมกลุ่มที่รัฐบาลได้ให้การส่งเสริมให้มีการพัฒนาและให้การสนับสนุนให้เกิดขึ้นภายในประเทศในช่วงระยะเริ่มแรก เนื่องจากผู้ประกอบการภายในประเทศยังไม่มี ความชำนาญในการผลิตสินค้า มีต้นทุนการผลิตสูงและสินค้ายังมีคุณภาพต่ำ จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ภาครัฐต้องเข้ามาแทรกแซงในการให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมดังกล่าว เพื่อให้ได้แต้มต่อในการแข่งขันกับผู้ประกอบการภายในประเทศให้มีความเชี่ยวชาญและมีประสิทธิภาพในด้านการผลิตมากขึ้น อันจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตนั้นต่ำลงประกอบกับมีความสามารถด้านการแข่งขันกับสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศได้สูงขึ้น

โดยนักเศรษฐศาสตร์การค้าระหว่างประเทศที่มีชื่อว่า Paul Krugman and Maurice Obstfeld ได้มีความเห็นเช่นเดียวกันว่า “มาตรการกีดกันทางการค้าเพื่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นเหตุผลที่ยอมรับได้และมีหลักฐานทางประวัติศาสตร์ยืนยัน” โดยประเทศมหาอำนาจในปัจจุบัน อันได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา เยอรมันและญี่ปุ่น ก็ได้เคยมีการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าหรือมาตรการกำแพงภาษีในลักษณะนี้มาแล้วเช่นเดียวกัน¹⁵

(ข) แรงจูงใจทางการเมืองเพื่อคุ้มครองการผลิตและการจ้างงานในประเทศ รัฐบาลในหลายประเทศต่างมีแรงจูงใจทางการเมืองที่จะต้องปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศเพื่อคุ้มครองการผลิตและการจ้างแรงงานภายในประเทศ ด้วยเหตุผลที่สำคัญคือ เมื่อมีการผลิตและการจ้างงานภายในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้ามากขึ้น จะยิ่งส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) และรายได้ประชาชาติ (Gross National Product : GNP) ของประเทศนั้นก็จะเพิ่มสูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน และจะก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศขึ้นในระยะต่อมา¹⁶

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 261.

¹⁵ Paul R. Krugman and Maurice Obstfeld, *INTERNATIONAL ECONOMICS: THEORY AND POLICY*, (New York: Harper Collins, 1998), p.254-255,271.

¹⁶ ยาวเรศ ทับพันธุ์, *เศรษฐศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ: ทฤษฎีและนโยบาย*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557), หน้า 177

อย่างไรก็ดี หากทางภาครัฐจะใช้มาตรการในการตั้งกำแพงภาษีตาม “แนวคิดเพื่อการปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ” แต่เพียงอย่างเดียวนั้นย่อมไม่ใช่แนวทางที่เหมาะสมนัก และในขณะเดียวกันอาจเป็นดาบสองคม เนื่องด้วยกลุ่มอุตสาหกรรมภายในประเทศที่ซึ่งได้รับการปกป้องจากภาครัฐเอง ก็กลับจะไม่มีการเร่งพัฒนาขีดความสามารถของตัวเองเพื่อให้อุตสาหกรรมสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตจากต่างประเทศได้ ดังนั้นแล้ว ในขณะเดียวกันภาครัฐย่อมต้องมีการกำหนดนโยบายและออกมาตรการต่างๆ ตาม “แนวคิดการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ” ควบคู่กันไป เพื่อเร่งให้เกิดการริเริ่มการพัฒนาศักยภาพ และช่วยยกระดับขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตจากต่างประเทศได้ทันต่อเวลา และเป็นคู่ค้าที่มีความสำคัญในตลาดโลกได้อย่างยั่งยืน

2.2 แนวคิดการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ

ในปัจจุบันเมื่อทุกประเทศต่างก็ได้ก้าวสู่ยุคของการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น จึงส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น แต่ละประเทศจึงต้องมีการพัฒนาศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมภายในประเทศตนเอง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดโลก ตลอดจนสามารถแข่งขันกับสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศได้ ซึ่งการค้าระหว่างประเทศนี้มีแนวคิดพื้นฐานทางเศรษฐศาสตร์จากทฤษฎี “ความได้เปรียบเชิงความสามารถในการแข่งขัน (The Theory of Competitive Advantage)¹⁷ ซึ่งศาสตราจารย์ด้านบริหารธุรกิจมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด ที่มีชื่อว่า ไมเคิล อี. พอร์ตเตอร์ (Michael E. Porter) ได้วางแนวคิดหลักที่สำคัญว่า “ประเทศใดจะสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ภายในประเทศจะต้องมีความได้เปรียบจากการแข่งขันก่อน” จากแนวคิดที่สำคัญนี้ ในระยะเวลาต่อมาจึงได้มีการพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมขึ้น เพื่อการประเมินจุดแข็งและจุดอ่อน โอกาส รวมถึงการคุกคามจากประเทศคู่แข่งและภาวะการแข่งขัน (Strength, Weakness, opportunity, and Threat: SWOT)

โดย Prof. Porter เชื่อว่าอุตสาหกรรมที่มีปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจที่เอื้อต่อการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) และความมั่งคั่ง (Prosperity) ของผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมในที่สุด

¹⁷ Michael E. Porter, *Competitive Advantage*, (New York, USA.: Free Press, 1985)

ฉะนั้นแล้ว การสร้างความได้เปรียบจากการแข่งขันตามแนวคิดและทฤษฎีดังกล่าวนี้ สามารถทำได้หลายประการ ภาครัฐจึงมีส่วนสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ รวมถึงการกำหนดนโยบายตลอดจนการออกมาตรการเพื่อการส่งเสริมการลงทุน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศของไทย ทั้งในส่วนของการมาตรการทางภาษีและมาตรการที่มีใช้ทางภาษี ตัวอย่างเช่น การกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ภายในประเทศของไทยในปัจจุบัน เพื่อเป้าหมายสำคัญในการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์พลังงานไฟฟ้า แบตเตอรี่ (BEV) ที่สำคัญในระดับภูมิภาคและในระดับโลก

3. ยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ภายในประเทศของไทย

ภาครัฐได้มีความพยายามในการกระตุ้นผู้ประกอบการภายในประเทศให้เกิดการเริ่มผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ทุกประเภทภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็น ยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานผสมหรือไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle : HEV) ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle : PHEV) และยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle : BEV) แต่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิงพลังงานไฮโดรเจน (Hydrogen Energy Fuel Cell Electric Vehicles : FCEV) ประเทศไทยเองยังไม่มีมาตรการส่งเสริมเป็นการเฉพาะ เนื่องจากเป็นเทคโนโลยีที่ยังอยู่ในขั้นตอนของการวิจัย และพัฒนาให้มีความเสถียรในการใช้งานมากขึ้นรวมถึงปัญหาการชาร์จประจุไฟฟ้าทดแทน กล่าวคือแม้ว่ายานยนต์ไฟฟ้าแบบ FCEV จะสามารถเติมไฮโดรเจนได้เหมือนรถยนต์ที่เติมน้ำมันในสถานีเติมน้ำมัน แต่กลับมีต้นทุนในการสร้างสถานีเติมไฮโดรเจนที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับต้นทุนในการสร้างสถานีประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ในปัจจุบัน

โดยยุทธศาสตร์ในการส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ภายในประเทศของไทยมี 3 ประการที่สำคัญ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการแข่งขันด้านการลงทุนแก่ผู้ผลิต และยุทธศาสตร์การส่งเสริมความต้องการใช้ (Demand) ของผู้บริโภค โดยมีสาระสำคัญและเป้าหมายในการกระตุ้นที่ต่างกันไป แต่ในขณะเดียวกัน หากเมื่อมองภาพยุทธศาสตร์เหล่านี้ภายใต้เงื่อนไขของความตกลงการค้าระหว่างประเทศตามกรอบ “ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA)” ผลลัพธ์ที่ได้อาจแตกต่างออกไป และจะส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ของไทยให้ล่าช้าออกไป หรือมีอาจเกิดขึ้นตามที่ภาครัฐได้ตั้งเป้าหมายหรือคาดหวังไว้ก็อาจเป็นได้

ยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับ อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ภายในประเทศของไทย



ยุทธศาสตร์การส่งเสริมเชิงนโยบาย

- นโยบายไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0)
- คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ภายใต้ นโยบาย 30@30

ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการแข่งขัน ด้านการลงทุนแก่ผู้ผลิต

- มาตรการการส่งเสริมการลงทุน ในการผลิตยานพาหนะไฟฟ้า และชิ้นส่วน และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับ อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (xEV)

ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการแข่งขัน ด้านการลงทุนแก่ผู้ผลิต

- นโยบายโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)
- นโยบายการจัดตั้งโครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ

ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้แก่ ผู้บริโภค (Demand)

- ยังไม่มีมาตรการอย่างชัดเจน เช่น การให้เงินสนับสนุน Subsidy ในการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หรือ มาตรการลดหย่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา (PIT) หรือนิติบุคคล (CIT)

3.1 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมเชิงนโยบาย

ในปัจจุบันถึงแม้ว่าแนวโน้มและบทบาทของยานยนต์ไฟฟ้าในระดับโลกนั้นจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่แนวโน้มสถานการณ์ในประเทศไทยไม่ได้เป็นเช่นนั้น โดยจากปริมาณการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ในประเทศไทยในปี 2563 พบว่าแม้จะมีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก จากปี 2562 และ 2561 กว่า 90% และ 823 % แต่ในทางกลับกันกลับมีปริมาณรถยนต์ไฟฟ้า BEV เพียงจำนวน 2,999 คัน และมีปริมาณรถยนต์ไฟฟ้า HEV / PHEV จำนวนทั้งสิ้น 32,264 คัน คิดเป็นสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2562 และ 2561 ประมาณ 5% และ 59% ตามลำดับ¹⁸

แต่อย่างไรก็ดี ตัวเลขนี้ยังถือว่ามียัฏธการเติบโตที่ไม่สัมพันธ์กับเป้าหมายในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของประเทศไทย ฉะนั้นแล้ว ทางภาครัฐจึงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายตลอดจนมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศของไทยให้เพิ่มสูงขึ้น โดยประกอบไปด้วย

(ก) นโยบายไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) ซึ่งภาครัฐได้ใช้เป็นนโยบายที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยด้วยนวัตกรรมสู่อนาคตที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน และเพื่อใช้เป็นโมเดลในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและภาคบริการ

¹⁸ กรมการขนส่ง, “สถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จำแนกตามชนิดเชื้อเพลิงทั่วประเทศ ปี 2561 – 2563” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <https://web.dlt.go.th/statistics/> [4 สิงหาคม 2564]

ของประเทศไทยบนฐานของเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่สู่การเป็นระบบเศรษฐกิจที่เน้นการสร้างมูลค่า (Value-Based Economy)¹⁹ เพื่อมุ่งให้ประเทศไทยได้หลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางหรือจากประเทศกำลังพัฒนา ตลอดจนยังได้มีประกาศนโยบายสำคัญในการพัฒนาคลัสเตอร์ (Cluster) เทคโนโลยีและอุตสาหกรรมแห่งอนาคตขึ้น เพื่อเป้าหมายในการเปลี่ยนให้ประเทศไทยจากเดิมที่เป็นระบบเศรษฐกิจแบบพึ่งพาเทคโนโลยีจากภายนอกไปสู่ระบบเศรษฐกิจแบบเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีเป็นของตนเอง

ด้วยเหตุนี้ ในปีพ.ศ. 2558 ทางคณะรัฐมนตรียังได้มีมติเห็นชอบต่อข้อเสนอของกระทรวงอุตสาหกรรมในการกำหนด “10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Growth Engine)” ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ได้ถูกจัดเป็น 1 ใน 5 ของอุตสาหกรรมเป้าหมายในกลุ่มอุตสาหกรรม First

S-Curve²⁰ ที่ปัจจุบันประเทศไทยมีความเข้มแข็งและมีศักยภาพในระดับโลก อันเป็นผลมาจากการเป็นผู้ผลิตรายานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) โดยที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเป็นเพียงแค่ส่วนหนึ่งในอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-generation Automotive) ซึ่งมิใช่หมายความว่าเพียงแต่ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) เท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึง ยานยนต์ไฟฟ้าที่สามารถเชื่อมต่อกับสิ่งต่างๆ (Connected vehicle) ยานยนต์ที่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง (Autonomous vehicle) ตลอดจนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่มุ่งสู่การใช้ยานพาหนะร่วมกัน (Shared mobility)²¹ ด้วยเช่นเดียวกัน

ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินนโยบายและมาตรการต่างๆ เป็นไปตามยุทธศาสตร์ และกรอบนโยบายในระดับประเทศที่ภาครัฐได้กำหนดไว้ จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ขึ้น เพื่อเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดูแลนโยบายและมาตรการสนับสนุนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ให้ดำเนินไปตามยุทธศาสตร์ของประเทศได้อย่าง

¹⁹ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, “Thailand 4.0 ขับเคลื่อนอนาคตสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”, วารสารไทยคู่ฟ้า, (ม.ค. - มี.ค 2560), หน้า 4.

²⁰ กลุ่มอุตสาหกรรม First S-Curve หมายถึง การต่อยอดจากอดีตหรือการต่อยอดจากอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยนั้นมีศักยภาพอยู่เดิม แต่จำเป็นต้องได้รับการต่อยอดในด้านการวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม หรือการสร้างเครือข่ายความร่วมมือร่วมกับต่างประเทศเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และให้มีศักยภาพเพียงพอในการเข้าสู่เวทีการแข่งขันระดับภูมิภาคและในระดับโลกได้ โดยณิศ แสงสุพรรณ, “10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <https://thaipublica.org/2015/11/kanis-boi/> [30 กันยายน 2564]

²¹ สถาบันยานยนต์ สำนักงานสานนโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยนวัตกรรมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ของประเทศไทย (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2562), หน้า 1

มีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในระดับโลก

(ข) คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ภายใต้นโยบาย 30/30 จากมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ครั้งที่ 2/2564 ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2564 ได้กำหนดนโยบาย 30/30 โดยเป็นการตั้งเป้าหมายในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่มีอัตราการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์หรือยานยนต์ไฟฟ้า 100% (Zero Electric Vehicle : ZEV) ให้ได้อัตราร้อยละ 30 ของปริมาณกำลังการผลิตรถยนต์ทั้งหมดภายในประเทศ ในปีพ.ศ. 2573 หรือคิดเป็นปริมาณการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าจำนวนกว่า 0.725 ล้านคัน จากกำลังการผลิตรถยนต์ทั้งหมดโดยประมาณกว่า 2.5 ล้านคัน²² และยังได้มีการปรับเป้าหมายสู่การผลิตยานยนต์ไฟฟ้า 100% (ZEV) ให้เท่ากับปริมาณกำลังการผลิตรถยนต์ทั้งหมดภายในประเทศในปี พ.ศ. 2578 อีกด้วยเช่นเดียวกัน

จากการที่ภาครัฐได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนแล้วว่าประเทศไทยจะลงแข่งในเวทีแห่งการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า 100% ในครั้งนี้ ยิ่งเป็นผลดีต่อความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการภายในประเทศที่จะเริ่มลงทุนและเร่งสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมเป็นของตัวเอง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับผู้ประกอบการจากต่างประเทศที่มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงและมีความชำนาญในกระบวนการผลิตมากกว่า ดังนั้น ในขณะเดียวกัน ภาครัฐจึงต้องเร่งออกยุทธศาสตร์การส่งเสริมการแข่งขันด้านการลงทุนให้แก่ผู้ผลิตภายในประเทศเพื่อเป็นการส่งเสริมและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการภายในประเทศไม่ให้เกิดอยู่กับที่กับการเป็นผู้ผลิตยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ที่สำคัญในระดับโลกในปัจจุบัน

3.2 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการแข่งขันด้านการลงทุนแก่ผู้ผลิต

ประเทศไทยมีแนวทางในการส่งเสริมการแข่งขันด้านการลงทุนแก่ผู้ผลิตแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าทุกประเภท (xEV) และชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าทั้งห่วงโซ่การผลิตที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม ได้แก่

(ก) มาตรการการส่งเสริมการลงทุนในการผลิตยานพาหนะไฟฟ้า และชิ้นส่วน และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (xEV) ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

²² สถาบันยานยนต์ สำนักงานสานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยนวัตกรรมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ของประเทศไทย (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2562), หน้า 4-3

ภาครัฐได้กำหนดนโยบายและมาตรการในการส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ผลิตผ่านทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) โดยที่ผ่านมาทางภาครัฐได้มีการปรับปรุงมาตรการส่งเสริมต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มาตรการส่งเสริมการลงทุนมีความเหมาะสมและครอบคลุมห่วงโซ่การผลิต (Supply Chain) ทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง เริ่มตั้งแต่ กิจการผลิตแบตเตอรี่ กิจการผลิตอุปกรณ์จัดเก็บพลังงานไฟฟ้าที่มีความจุสูง (High Energy Density Storage) กิจการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้า²³ กิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station)²⁴ ตลอดจนกิจการประกอบยานพาหนะไฟฟ้าทุกประเภท (xEV)

อย่างไรก็ดี เมื่อมองถึงจุดอ่อนที่สำคัญสำหรับประเทศไทยคือ การขาดแหล่งทรัพยากรต้นน้ำหรืออุตสาหกรรมต้นน้ำที่เป็นแหล่งแร่ธาตุสำคัญสำหรับการผลิตเซลล์แบตเตอรี่ อาทิเช่น แร่ลิเทียม เป็นต้น แต่จากงานศึกษาของ Clean Energy Manufacturing Analysis Center (CEMAC) นั้น พบว่ามูลค่าเพิ่มของการผลิตแบตเตอรี่สามารถเกิดขึ้นได้ในการผลิตชิ้นกลางน้ำและปลายน้ำ โดยการผลิตเซลล์แบตเตอรี่ (Battery Cell / Module Battery) และการประกอบเป็นชุดแพ็คเกจแบตเตอรี่ลิเทียม-ไอออน (Battery Pack) นั้น จะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการผลิตได้กว่า 60% ของมูลค่าผลิตภัณฑ์²⁵

ฉะนั้นแล้ว จากการศึกษาดังกล่าว ประเทศไทยจึงสามารถเข้ามามีบทบาทในห่วงโซ่มูลค่าของแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle Battery Value chain) ได้เป็นอย่างดีในช่วงของอุตสาหกรรมกลางน้ำและอุตสาหกรรมปลายน้ำ เพื่อทดแทนการนำเข้าและเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มในภาคการผลิตต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ (BEV) ของไทยได้เช่นกัน รัฐเองจึงได้มีการส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนของยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญอย่างครอบคลุม²⁶ ได้แก่ กิจการผลิตแบตเตอรี่ เริ่มตั้งแต่กรณีที่มีขั้นตอนการผลิต Cell หรือการผลิต Module ซึ่งนับเป็นอุตสาหกรรมกลางน้ำของห่วงโซ่การผลิตแบตเตอรี่สำหรับขับเคลื่อน (Traction Battery) ไปจนถึงกรณีที่มีขั้นตอนการประกอบเป็นชุด (Pack Assembly) ของแบตเตอรี่ในขั้นตอนสุดท้ายหรือใน

²³ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 3 / 2564 เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานพาหนะไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้า

²⁴ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ส. 3/2562 เรื่อง การให้การส่งเสริมกิจการสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานพาหนะไฟฟ้า

²⁵ สุนทร ตันม้นทอง, “แบตเตอรี่ลิเทียม-ไอออน’ โอกาสประเทศไทย”, **ทีดีอาร์ไอชวนอ่าน: พลังงานและโครงสร้างค** **พื้นฐาน**, (7 พ.ย. 2562), หน้า 1.

²⁶ การส่งเสริมกิจการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้า (ตามประเภทกิจการ 4.8.3) ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 3 / 2564 เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานพาหนะไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้า

อุตสาหกรรมปลายน้ำ รวมถึงการส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนและระบบต่างๆ ที่สำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
กิจการผลิตระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (Battery Management System : BMS) กิจการผลิต
Traction Motor และระบบควบคุมการขับเคลื่อน (Drive Control Unit : DCU) เป็นต้น

(ข) นโยบายโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

นอกจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนของ BOI แล้ว ภาครัฐยังได้มีการออกนโยบายสนับสนุน
ผ่านทางนโยบายโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor :
EEC) เพื่อเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้เพิ่มสูงขึ้น²⁷
โดยโครงการ ECC นี้เป็นพื้นที่ลงทุนของกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster) ของอุตสาหกรรมยานยนต์และ
ชิ้นส่วนในรูปแบบระบบสินค้าภายใน (ICE) อยู่ ณ ปัจจุบัน รวมถึงเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาสร้าง
โครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติที่สำคัญของประเทศไทย ซึ่งในอนาคตข้างหน้า
จะสามารถเพิ่มศักยภาพในการทดสอบยานยนต์และยางล้อสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคตได้
อย่างดียิ่งสำหรับประเทศไทย

(ค) นโยบายการจัดตั้งโครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ

เป็นอีกหนึ่งยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สามารถเข้ามามีบทบาทในการช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรม
ยานยนต์แห่งอนาคตในพื้นที่ EEC ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่และมาตรฐาน
การตรวจสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานระดับสากล เพื่อรองรับการตรวจวัดมาตรฐานของชิ้นส่วน
ยานยนต์เทคโนโลยีสมัยใหม่ ทั้งในส่วนของยานยนต์ไฟฟ้า ยางล้อและชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกัน
ในอนาคต จะสามารถช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ
อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ใน
อนาคตของไทยได้เป็นอย่างดี ทั้งยังสามารถช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการผลิตยาน
ยนต์ไฟฟ้าที่จะเข้ามาลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตภายในประเทศไทยให้สูงขึ้นได้ ตลอดจนยังเป็นการ
ลดต้นทุนในการขนส่งไปทำการทดสอบมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าตามมาตรฐานระดับสากลใน
ต่างประเทศอีกด้วย

แต่อย่างไรก็ดี หากมีเพียงยุทธศาสตร์การส่งเสริมเชิงนโยบาย และยุทธศาสตร์การส่งเสริม
การแข่งขันด้านการลงทุนแก่ผู้ผลิตภายในประเทศเท่านั้น ก็อาจผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านให้

²⁷ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.), “ทำไม่ต้อง EEC - โครงสร้างพื้นฐาน”
[ออนไลน์] แหล่งที่มา: <https://www.eeco.or.th/th/comprehensive-infrastructure> [3 ตุลาคม 2564]

ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า 100% ได้ตามเป้าหมายในอนาคตอันใกล้ เพราะหากเมื่อมองในมุมเศรษฐศาสตร์แล้ว ยังขาดยุทธศาสตร์เพื่อการกระตุ้นให้เกิดความต้องการซื้อ (Demand) สินค้าหรือยานยนต์ไฟฟ้าในตลาดภายในประเทศที่สำคัญ เนื่องจากยุทธศาสตร์การส่งเสริมเชิงนโยบาย และยุทธศาสตร์การส่งเสริมการแข่งขันด้านการลงทุนแก่ผู้ผลิตข้างต้นนั้น เป็นการกระตุ้นให้เกิดการผลิตสินค้าหรือเกิดอุปทาน (Supply) ขึ้นในตลาดภายในประเทศโดยตรง แต่ไม่ได้เป็นการกระตุ้นโดยตรงให้เกิดความต้องการซื้อสินค้าหรืออุปสงค์ (Demand) ให้เกิดขึ้นในตลาดภายในประเทศ

ฉะนั้นแล้ว ภาครัฐจึงต้องมีการวางยุทธศาสตร์การส่งเสริมความต้องการใช้แก่ผู้บริโภคภายในประเทศควบคู่กันไป เพื่อเป็นการกระตุ้นผู้บริโภคภายในประเทศโดยตรงให้เกิดความต้องการใช้ยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นกว่าในปัจจุบัน และจะส่งผลให้กลไกตลาดภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบบเสรีเริ่มทำงานได้อย่างเต็มที่ ตลอดจนจะก่อให้เกิดกลไกทางด้านราคาในตลาดภายในประเทศขึ้นด้วย เช่นเดียวกัน ซึ่งกลไกราคานั้นเป็นความสัมพันธ์กันระหว่างเส้นอุปสงค์หรือความต้องการซื้อสินค้า (Demand Curve) และเส้นอุปทานหรือปริมาณสินค้า (Supply Curve) ของตลาดภายในประเทศนั่นเอง

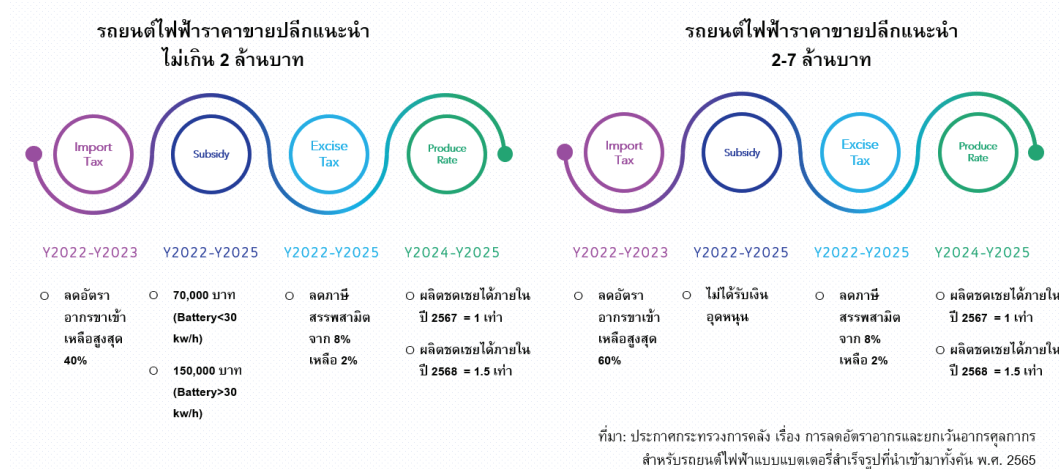
3.3 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมความต้องการใช้ของผู้บริโภค (Demand)

ในอดีตที่ผ่านมาทางภาครัฐเองยังไม่มีมาตรการในการส่งเสริมความต้องการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าของผู้บริโภคโดยตรงอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็น มาตรการทางการเงินในการให้เงินสนับสนุน (Subsidy) การซื้อรถยนต์ไฟฟ้าแก่ผู้บริโภค หรือมาตรการทางด้านภาษี อาทิเช่น การลดหย่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หรือการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่า ยุทธศาสตร์การส่งเสริมความต้องการใช้ของผู้บริโภค (Demand) ของไทยมีความแตกต่างจากนโยบายที่สำคัญของต่างประเทศที่ถือว่าประสบความสำเร็จในการส่งเสริมความต้องการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าของผู้บริโภค²⁸ กล่าวคือ ในระยะแรกทางรัฐบาลของต่างประเทศ เช่น ประเทศจีนจะให้เงินอุดหนุน (Subsidy) แก่ผู้ซื้อในอัตราที่ค่อนข้างสูง เพื่อกระตุ้นให้เกิดความต้องการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าให้

²⁸ อาทิ ประเทศจีนในปี พ.ศ. 2560 - 2562 รัฐบาลกลางได้ให้เงินอุดหนุนกว่า 20,000 – 48,000 CNY และเมื่อรวมกับรัฐบาลท้องถิ่นได้ให้เงินอุดหนุนรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่รวมกันกว่า 35,000 – 108,000 CNY แต่ในปีพ.ศ. 2563 - 2565 ภาครัฐมีนโยบายที่จะทยอยลดอัตราการใช้เงินสนับสนุนลง (โปรดดูเพิ่มเติมใน ภูริ สิริสุนทร และคณะ, โครงการประเมินมาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าต่อการยอมรับของผู้บริโภคและประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง : รายงานการศึกษาริวิจัย (สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562), หน้า 3-56 - 3-59; International Council On Clean Transportation, “Policy update : China announced 2020 – 2022 subsidies for new energy vehicles,” [online] Available from : <https://theicct.org/sites/default/files/publications/China%20NEV-policyupdate-jul2020.pdf>. [16 May 2022])

เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีจำนวนการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าได้ตามเป้าหมายที่ภาครัฐได้ตั้งเป้าไว้แล้ว ทางภาครัฐจะทยอยปรับลดอัตราค่าให้เงินอุดหนุนลงเรื่อย ๆ จนกระทั่งมีการยกเลิกการให้เงินอุดหนุนไปในที่สุด

มาตรการสนับสนุน BEV ปี 2565 ของประเทศไทย



อย่างไรก็ตาม มาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ล่าสุดของประเทศไทย ได้มีการประกาศเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 โดยที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ฉบับใหม่หรือแพ็คเกจสนับสนุน BEV ตามที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติได้นำเสนอ²⁹ ซึ่งผู้ที่ได้รับประโยชน์จากมาตรการสนับสนุนของภาครัฐในครั้งนี้คือ ผู้บริโภค ตลอดจนบรรดาผู้ผลิตและประกอบยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ภายในประเทศ ทั้งในส่วนของบริษัท รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ ซึ่งสาระสำคัญของมาตรการสนับสนุน BEV สำหรับรถยนต์นั่งไม่เกิน 10 ที่นั่ง (พิกัดศุลกากร 8703.80) ภายใต้แพ็คเกจสนับสนุน BEV ฉบับนี้ มีดังนี้

(1) มาตรการทางการเงินในการให้เงินอุดหนุน (Subsidy) การซื้อรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) 70,000 บาท – 150,000 บาท สำหรับการซื้อในช่วงปีพ.ศ. 2565 -2568 ซึ่งเป็นการให้เงินอุดหนุนโดยภาครัฐแก่ผู้ผลิตที่มีการนำเข้าเพื่อจำหน่ายในประเทศไทย

²⁹ สำนักข่าวอีไฟแนนซ์ไทย, “เปิดมาตรการหนุน EV ช่วยเงินซื้อลด 1.5 แสนบาท พ่วงภาษี 0%” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : https://www.efinancethai.com/efinReview/efinReviewMain.aspx?release=y&name=er_202202151834 [9 พฤษภาคม 2565]

(2) มาตรการทางภาษีในการลดอัตราภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) จากเดิม 8% เหลือเพียง 2% สำหรับในช่วงปีพ.ศ. 2565 -2568

(3) มาตรการทางภาษีในการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรนำเข้า (Import Tax) สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่ผลิตในต่างประเทศเหลือสูงสุดที่อัตราอากรนำเข้าไม่เกิน 40-60% ให้แก่ผู้ผลิตภายในประเทศที่ได้มีการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ทั้งคัน (CBU) เข้ามาจำหน่ายภายในประเทศไทยในช่วงระหว่างปีพ.ศ. 2565-2566 ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขที่ผู้นำเข้าต้องมีการผลิตและประกอบยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ขึ้นภายในประเทศเพื่อเป็นการชดเชยตามเงื่อนไขและอัตราการชดเชยที่ได้กำหนดไว้³⁰

ตัวอย่างเช่น กรณีหากผู้นำเข้านำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน 2 ล้านบาท และได้รับสิทธิพิเศษทางศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีแล้วยังมีอัตราภาษีที่ต้องชำระในอัตราไม่เกิน 40% ให้ได้รับยกเว้นอากรนำเข้า เช่นเดียวกับ รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของประเทศจีนที่ได้รับการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้าภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) แต่หากผู้นำเข้าได้รับสิทธิพิเศษตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีแล้วยังมีอัตราภาษีที่ต้องชำระในอัตราที่สูงกว่า 40% ให้ลดอัตราภาษีลงอีก 40% และสำหรับผู้นำเข้าที่ไม่ได้รับสิทธิพิเศษตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีให้ลดอัตราภาษีเหลือ 40%³¹ แต่ทั้งนี้ ผู้นำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ตามมาตรการส่งเสริมหรือแพ็คเกจสนับสนุน BEV นี้ จะต้องทำการผลิตและประกอบยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) เป็นการชดเชยขึ้นภายในประเทศไทยภายในปีพ.ศ. 2567 ด้วยอัตราการผลิตชดเชยที่ 1.0 เท่าของจำนวนที่นำเข้าในปีพ.ศ. 2565 -2566 และจะปรับเป็นอัตราชดเชยที่ 1.5 เท่าหากเป็นการผลิตเพื่อชดเชยในปีพ.ศ. 2568 ทั้งนี้ ได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2565

โดยมาตรการสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ดังกล่าวข้างต้น เป็นผลมาจากการประเทศไทยนั้นมียอดดำเนินการนโยบายทางการค้า โดยปราศจากความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศได้ ตลอดจนต้องปฏิบัติตามพันธกิจและข้อผูกพันที่ได้ให้ไว้กับประเทศภาคีสมาชิกภายใต้

³⁰ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่สำเร็จรูปที่นำเข้าทั้งคัน พ.ศ. 2565

³¹ อาทิ กรอบความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-สาธารณรัฐเกาหลีใต้ (AKFTA) จากอัตราอากรที่ 40% (FTA Rate) และกรอบความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) จากอัตราอากรที่ 20% (FTA Rate) ซึ่งทั้งสองประเทศจะได้รับการยกเว้นอากรศุลกากรในการนำเข้า ในส่วนกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกา จากเดิมอัตราอากรที่ 80% (MFN rate) จะได้รับการลดอัตราอากรลงอีก 40% เหลืออัตราอากรเพียง 40% และสำหรับกลุ่มประเทศที่ไม่ได้มีสิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรเลย จากเดิมอัตราอากร Import rate ที่ 200% จะได้รับการลดอัตราอากรลงเหลือ 40% เช่นเดียวกัน

กรอบความตกลงของ WTO ซึ่งเป็นกฎหมายมหาชนทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ตลอดจนกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ซึ่งต้องอยู่ภายใต้กรอบและสอดคล้องกับกรอบความตกลงฉบับต่างๆ ของ WTO ที่ไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก และโดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้ “**กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA)**” โดยประเทศสมาชิกที่สำคัญที่เข้าร่วมกรอบความตกลงดังกล่าวคือ ประเทศจีน ผู้เป็นเจ้าของเทคโนโลยีและนวัตกรรมยานยนต์ไฟฟ้ารวมถึงการมีส่วนแบ่งตลาดที่สำคัญลำดับที่หนึ่งของโลกในขณะนี้

4. ประเด็นปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) ต่อมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ภายในประเทศไทย และเมื่อเปรียบเทียบกับนโยบายและมาตรการของต่างประเทศ

กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ACFTA) เป็นกรอบความตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ฉบับแรกของประเทศไทย โดยได้มีการเริ่มเจรจาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2545 และได้มีการลงนามในกรอบความตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (Framework Agreement on ASEAN - China Comprehensive Economic Cooperation) ในเวลาต่อมา เพื่อใช้เป็นแนวทางดำเนินการเปิดเสรีทางการค้าโดยครอบคลุมทั้งในเรื่องของสินค้า การบริการ การลงทุน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศคู่ภาคีภายใต้กรอบความตกลงฉบับนี้

4.1 ประเด็นปัญหาที่เป็นสาระสำคัญของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ACFTA คือการลดอัตราภาษีศุลกากร (ลดอัตราอากรขาเข้า) ระหว่างประเทศสมาชิก โดยสินค้าที่เป็นประเด็นปัญหาที่สำคัญคือ กลุ่มสินค้าปกติ (Normal Track: NT) ในกลุ่มรถยนต์นั่งไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) (HS 8703.80)³² ซึ่งเป็นผลมาจากการเจรจาต่อรองตั้งแต่ในปีพ.ศ. 2555 เป็นต้นมา³³ และยังสืบเนื่องมาจนปัจจุบันตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน ฉบับวันที่ 10 พ.ย. 2560 ซึ่งเป็นประกาศที่ใช้บังคับอยู่ ณ ปัจจุบัน โดยผลของการเจรจาในครั้งนั้นมีผลให้การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ทั้งคัน ภายใต้พิกัดศุลกากร 8703.80 ได้รับการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้าจากประเทศภาคี

³² ระบบพิกัดศุลกากร (HS Code Harmonized System) ประกาศใช้โดยองค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) จำแนกประเภทสิ่งของเป็น 21 หมวด และ 97 ตอน โดย 2 หลักแรกเป็นเลขลำดับของ “ตอน” และ 2 ตัวถัดมาเป็นเลขลำดับของ “ประเภท” ที่อยู่ในตอนนั้น

³³ ภาค 2 พิกัดอัตราอากรขาเข้า บัญชีอัตราอากร 1 ห้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน ลงวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2555

ที่ยอมลดอัตราภาษีลงเหลือร้อยละ 0 ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ประเทศภาคีสมาชิก ได้แก่ ประเทศไทย กัมพูชา สิงคโปร์ และจีนที่เป็นประเทศผู้เป็นเจ้าของและส่งออกเทคโนโลยีและนวัตกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลกในปัจจุบัน หากเข้าหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามกฎถิ่นกำเนิดสินค้า (ตามหลักการ Regional Value Content : RVC)³⁴ ที่ได้กำหนดไว้ภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ฉบับนี้

ประเด็นปัญหาดังกล่าวชัดเจนยิ่งขึ้น เมื่อประเทศจีนได้เข้ามาบีบหนทางและเริ่มขยายตลาดรถยนต์ไฟฟ้า BEV มาสู่ประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ของจีนถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) เมื่อเทียบกับประเทศไทย เป็นผลให้ประเทศจีนจึงมีต้นทุนในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ต่ำกว่าประเทศไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า BEV ของจีนนั้นได้เริ่มพัฒนาและเกิดขึ้นมาก่อน โดยหลักแล้วต้นทุนในการผลิตย่อมต่ำกว่าประเทศไทย ประกอบกับประเทศจีนมีแหล่งแร่ธาตุหายาก (Rare Earth) ที่จำเป็นในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า EV โดยเฉพาะอย่างยิ่งแบตเตอรี่ (Rechargeable Battery)³⁵ อีกทั้ง จีนยังมีกลุ่มอุตสาหกรรมหนักที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า BEV ภายในประเทศ ตัวอย่างเช่น อุตสาหกรรมเหล็กและปิโตรเคมี เป็นต้น ซึ่งนับเป็นต้นทุนหลักที่สำคัญและจำเป็นในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV เหตุผลที่สำคัญอีกประการคือ ประเทศจีนสามารถคิดค้น พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมยานยนต์ไฟฟ้า BEV เป็นของตนเอง และได้กลายเป็นเจ้าของเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงที่สำคัญในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า EV ในปัจจุบัน และเมื่อประเทศจีนมีความสามารถและความชำนาญในการผลิตที่สูงกว่าประเทศไทย รวมถึงขนาดตลาด EV ของจีนที่ใหญ่และมีปริมาณการผลิตที่สูง ยิ่งส่งผลให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ในการผลิตมากขึ้น กล่าวคือ ยิ่งผลิตมากต้นทุนการผลิตต่อหน่วยจะยิ่งต่ำลง ด้วยเหตุผลทั้งหมดนี้ จึงทำให้ประเทศจีนมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า BEV เมื่อเทียบกับประเทศไทยอย่างชัดเจน

ฉะนั้น เมื่อประเทศจีนได้เข้ามาบีบหนทางและได้ขยายตลาดรถยนต์ไฟฟ้า BEV มาสู่ประเทศไทย พร้อมกับแต้มต่อที่สามารถส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ทั้งคัน (CBU) เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยได้โดยไม่มีต้นทุนทางภาษีในการส่งออก ทำให้เกิดคำถามว่าจะเป็นการอุปสรรคที่สำคัญต่อมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ภายใน

³⁴ Regional Value Content (RVC) คือ ต้องมีการใช้วัตถุดิบที่มีถิ่นกำเนิดในประเทศภาคีความตกลงในการผลิตไม่น้อยกว่า 40% ซึ่งหมายความว่า หากรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่นำเข้าจากประเทศจีนโดยมิได้ใช้วัตถุดิบภายในประเทศจีนทั้งหมด จะต้องมีส่วนของวัตถุดิบที่มีถิ่นกำเนิดภายในประเทศภาคีอาเซียนไม่น้อยกว่า 40%

³⁵ Xianbin Yao, "China Is Moving Rapidly Up the Rare Earth Value Chain," [online] Available from: <https://www.brinknews.com/china-is-moving-rapidly-up-the-rare-earth-value-chain/>. [15 August 2022]

ประเทศของไทยเพียงใด และจะส่งผลกระทบต่อเป้าหมายในการเปลี่ยนผ่านให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ที่สำคัญในระดับภูมิภาคให้ล่าช้าออกไปหรือไม่อาจเกิดขึ้นได้หรือไม่และเพียงใด

เหตุเพราะนับแต่ที่ทางภาครัฐได้มีการออกมาตรการส่งเสริมการลงทุนรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ภายในประเทศฉบับแรกเมื่อ พ.ศ. 2560³⁶ จนกระทั่งถึงเมื่อมีการออกแพ็คเกจสนับสนุน BEV ปี 2565 พบว่า ยังไม่มีผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารายใดประกาศเริ่มเดินสายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV จากโรงงานผลิตภายในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิตนอกกรอบความตกลง ACFTA หรือแม้แต่ผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีนภายใต้กรอบความตกลง ACFTA เองที่ได้เข้ามาลงทุนสร้างโรงงานผลิตแล้วในไทยอย่างเป็นทางการ อาทิ Morris Garages (MG) หรือ Great Wall Motor (GWM) ก็ตาม ล้วนแต่เป็นการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคัน (CBU) จากประเทศจีนเข้ามาจำหน่ายในไทยภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ไฟฟ้า BEV ของ MG รุ่น ZS EV รถยนต์ไฟฟ้า BEV ของ GWM รุ่น Ora Good Cat หรือรถยนต์ไฟฟ้า BEV ของ Volvo รุ่น XC40 RECHARGE Pure electric SUV ก็ตาม เพราะนอกจากประเทศจีนจะเป็นผู้ผลิตที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) เมื่อเทียบกับประเทศไทย รวมถึงไม่มีต้นทุนภาษีในการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคันเพื่อจำหน่ายในไทยแล้ว ข้อได้เปรียบอีกสองประการภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ฉบับนี้ คือ ไม่มีกำหนดโควตาการส่งออก และไม่มีกำหนดอัตราการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV ภายในประเทศเพื่อเป็นการชดเชยการนำเข้าแต่อย่างใด

จากประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีเป้าหมายในการเปลี่ยนผ่านสู่ฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่สำคัญเช่นเดียวกับประเทศไทย ได้แก่ ประเทศเวียดนาม และอินโดนีเซียแล้ว ทั้งสองประเทศนี้กลับใช้นโยบายการเก็บภาษีคุ้มกัน (Protective Duty) เพื่อคุ้มครองและปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าทุกประเภท (xEV) ภายในประเทศ ซึ่งตรงกันข้ามกับประเทศไทยอย่างเห็นได้ชัดเจน

4.2 ความแตกต่างของนโยบายและมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของประเทศเวียดนามและประเทศอินโดนีเซีย เปรียบเทียบกับประเทศไทย

เมื่อเปรียบเทียบกับนโยบายและมาตรการของประเทศไทยกับประเทศเวียดนามและประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีเป้าหมายและศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์

³⁶ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 5/2560 เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์

ไฟฟ้าที่สำคัญ (ASEAN EV Hub) รวมถึงเป็นประเทศภาคีสมาชิกที่อยู่ในฐานะผู้นำเข้าเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมถึงชิ้นส่วนและส่วนประกอบยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) เช่นเดียวกับประเทศไทย จะเห็นว่า นโยบายและมาตรการของทั้งประเทศเวียดนามและประเทศอินโดนีเซีย มีความแตกต่างจากนโยบายและมาตรการของประเทศไทย ในประเด็นที่สำคัญดังนี้

นโยบายต่างประเทศ	 Vietnam	 Indonesia
	I. ตั้งกำแพงภาษี (Tariff Barrier) ร้อยละ 50.0 สำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคัน II. ยุทธศาสตร์ระดับชาติ China+1 โดยให้เป็นตัวเลือกที่สองรองจากประเทศจีน และมีอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลัก III. กลยุทธ์การสร้างแบรนด์ยานยนต์ระดับชาติ	I. ตั้งกำแพงภาษี (Tariff Barrier) ร้อยละ 50.0 สำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคัน II. นโยบายในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยมีเป้าหมายเป็น “Battery & EV Hub of ASEAN” ภายในปีพ.ศ. 2573 จากข้อได้เปรียบของประเทศที่มี I. การเป็นฐานการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน ICE เป็นอันดับที่ 2 ในอาเซียนรองจากประเทศไทย II. ห้ามการส่งออกแร่ธาตุที่มีสำคัญในการผลิตเซลล์แบตเตอรี่

(ก) ประเทศเวียดนาม ภาครัฐได้ปรับใช้แนวคิดในการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศผ่านมาตรการทางภาษีหรือการตั้งกำแพงภาษี (Tariff Barrier) ในอัตราร้อยละ 50 สำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคัน³⁷ และยังได้ปรับใช้แนวคิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศ ผ่านนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของทางภาครัฐ และยุทธศาสตร์ระดับชาติ China+1 โดยให้เป็นตัวเลือกที่สองรองจากประเทศจีน ประกอบกับการสร้างกลยุทธ์การสร้างแบรนด์ยานยนต์ระดับชาติ³⁸ เพื่อวัตถุประสงค์ให้เกิดการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า BEV ในประเทศเวียดนาม

(ข) ประเทศอินโดนีเซีย เช่นเดียวกับประเทศเวียดนาม ภาครัฐได้ปรับใช้แนวคิดในการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ผ่านมาตรการทางภาษีหรือการตั้งกำแพงภาษี (Tariff Barrier) ในอัตราร้อยละ 50 สำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคัน³⁹ และยังได้ปรับใช้แนวคิดในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศ ผ่านนโยบายในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยมีเป้าหมายที่สำคัญในการเป็น “Battery & EV Hub of ASEAN”

³⁷ Decree No. 153/2017/NĐ-CP on promulgating Vietnam’s special preferential import Tariff for implementation of the ASEAN – China Agreement on Trade in Goods in the period 2018 – 2022.

³⁸ คณะกรรมาธิการการพลังงาน, ยานยนต์ไฟฟ้า : รายงานผลการพิจารณา (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2564), หน้า 25.

³⁹ Finance Ministerial Regulation (PMK) No.26/2017 (PMK.010/2017).

ภายในปีพ.ศ. 2573 โดยเป็นนโยบายที่ภาครัฐใช้โดยพิจารณาจากข้อได้เปรียบของประเทศตนที่มีอยู่ ไม่ว่าจะเป็น จากการเป็นฐานการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน ICE เป็นอันดับที่ 2 ในอาเซียนรองจากประเทศไทย และจากนโยบายในการห้ามส่งออกแร่ निकเกิลตั้งตั้งแต่ปี 2563⁴⁰ ซึ่งเป็นแร่ธาตุที่สำคัญในการผลิตเซลล์แบตเตอรี่ อันเป็นต้นทุนหลักของรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) เพื่อให้ประเทศอินโดนีเซียเป็นผู้นำในการก้าวผ่านสู่การเป็นฐานการผลิตแบตเตอรี่และยานยนต์ไฟฟ้าให้ได้ก่อนประเทศอื่นในอาเซียน (First Mover) และเป็นผู้เล่นที่สำคัญ (Top Player) ในตลาดยานยนต์ไฟฟ้าระดับโลกในอนาคต

ดังนั้นจึงเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ทั้งประเทศเวียดนามและอินโดนีเซีย ภาครัฐได้มีการปรับใช้นโยบายส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมภายในประเทศควบคู่กันไปกับนโยบายการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศในทิศทางที่สอดคล้องกัน ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย

4.3 ผลกระทบที่เกิดขึ้นภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ต่อมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ในประเทศไทย

เมื่อวิเคราะห์ความสามารถด้านการแข่งขันสู่การเป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ระดับภูมิภาคของไทยภายใต้มาตรการส่งเสริมการลงทุน และนโยบายการยกเว้นอากรศุลกากรตามกรอบความตกลง ACFTA ด้วยเครื่องมือ SWOT Analysis จะเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของไทยประกอบไปด้วยปัจจัยที่เป็นทั้ง จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) ดังนี้

⁴⁰ คณะกรรมาธิการการพลังงาน, ยานยนต์ไฟฟ้า : รายงานผลการพิจารณาศึกษา (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2564), หน้า 27-29.



จุดแข็ง (Strength) ที่สำคัญของไทยคือ การเป็นฐานการผลิตดั้งเดิมที่สำคัญในลำดับที่ 11 ของโลก ตลอดจนการมีกลุ่มคลัสเตอร์ในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนของตัวถังและระบบช่วงล่างที่สำคัญภายในประเทศ รวมถึงการมีอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่สำคัญในการผลิตยางล้อรถยนต์ ซึ่งเป็นส่วนประกอบที่มีจุดเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมยานยนต์ ICE ซึ่งสามารถพัฒนาต่อยอดไปเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า BEV ได้ในอนาคต

จุดอ่อน (Weakness) ที่สำคัญยิ่งของไทยคือ การปรับตัวเพื่อเข้าสู่ตลาดการแข่งขันการผลิตรถยนต์ BEV ของไทยนั้นเป็นไปอย่างเชื่องช้า ไม่ทันต่อแนวโน้มในระดับโลก และในขณะเดียวกันประเทศไทยก็ยังไม่สามารถพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงเป็นของตนเองได้ และยังไม่ปรากฏแบรนด์รถยนต์ไฟฟ้า BEV ในระดับชาติ ดังเช่น Vin Fast ของเวียดนามแต่อย่างใด จึงส่งผลให้ไทยยังไม่มีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเวียดนามในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงในอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า BEV

เนื่องจากการเป็นฐานการผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) นั้นมีความแตกต่างจากฐานการผลิตในบริบทเดิมออกไปอย่างสิ้นเชิง เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า BEV จำเป็นต้องอาศัยปัจจัยหลักในการแข่งขันในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เน้นการออกแบบให้ตอบโจทย์ความต้องการของตลาด และเพิ่มประสิทธิภาพทั้งด้านการผลิตและเพิ่มผลผลิต (Productivity) เนื่องจากเมื่อมีการแข่งขันรวมถึงการใช้เทคโนโลยีเพื่อเข้ามาจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด จะส่งผลให้มีการปรับลดระดับราคาของรถยนต์ไฟฟ้า BEV ลงให้มีความใกล้เคียงกับราคาของรถยนต์เครื่องยนต์ ICE มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความต้องการใช้ในด้านผู้บริโภคในทิศทางเดียวกัน

อีกทั้ง ประเทศไทยยังมีจุดอ่อน (Weakness) ที่สำคัญเมื่อเทียบกับประเทศอินโดนีเซีย โดยอินโดนีเซียมีความได้เปรียบจากการมีแร่วัตถุดิบในอุตสาหกรรมต้นน้ำ (Upstream) ที่ใช้ในการผลิตเซลล์แบตเตอรี่และโมดูลแบตเตอรี่ ได้แก่ แร่ธาตุ निकเกิล ที่มีปริมาณมากและจำเป็นต่อกระบวนการผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า BEV จึงนับเป็นปัจจัยบวกต่อการตัดสินใจลงทุนในอินโดนีเซีย เนื่องจากแบตเตอรี่เป็นองค์ประกอบที่สำคัญและมีต้นทุนที่เป็นสาระสำคัญของรถยนต์ไฟฟ้า BEV กว่าร้อยละ 40.0 - 50.0

โอกาส (Opportunity) อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า BEV มีปัจจัยเชิงบวกจากโอกาสเติบโตของธุรกิจในตลาดโลก แนวโน้มด้านสิ่งแวดล้อม และทิศทางการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์ในระดับโลก ภาครัฐจึงได้มีการออกมาตรการในการส่งเสริมการลงทุนเพื่อมุ่งเสริมจุดแข็ง (Strength) และแก้ไขจุดอ่อน (Weakness) ของประเทศไทยหลายประการ ได้แก่ มาตรการส่งเสริมการลงทุน (BOI) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การส่งเสริมการลงทุนการผลิตแบตเตอรี่ในขั้นตอนของการผลิต Battery Cell และ Battery Module (อุตสาหกรรมกลางน้ำ) และการประกอบเป็น Battery Pack (อุตสาหกรรมปลายน้ำ) ของห่วงโซ่มูลค่าของแบตเตอรี่ เนื่องจากประเทศไทยไม่มีแหล่งแร่ธาตุหลักที่สำคัญในการผลิตแบตเตอรี่ จึงไม่สามารถเข้าไปมีบทบาทในอุตสาหกรรมต้นน้ำได้ แต่การสร้างมูลค่าเพิ่มในขั้นอุตสาหกรรมกลางน้ำถึงปลายน้ำนั้นมีได้ถึง 60% ของมูลค่าผลิตภัณฑ์ จึงนับว่ามาตรการส่งเสริมการลงทุนตาม BOI นี้ เข้ามาเพื่อแก้ไขจุดอ่อนในเรื่องการผลิตแบตเตอรี่ภายในประเทศได้เป็นอย่างดี

อุปสรรค (Threat) ที่สำคัญของไทยคือ นโยบายการยกเว้นอากรศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ทั้งคัน (CBU) พิกัดศุลกากร 8703.80.91 - 8703.80.99 ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) เมื่อพิจารณาถึงฐานะของคู่ค้าภายใต้กรอบ ACFTA ประเทศไทย นั้นอยู่ในฐานะประเทศผู้นำเข้าเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านยานยนต์ไฟฟ้า BEV ในทางกลับกัน ประเทศจีน อยู่ในฐานะประเทศผู้ส่งออกเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านยานยนต์ไฟฟ้า BEV การยกเว้นการนำเข้า BEV ทั้งคัน จะส่งผลกระทบโดยตรงในเรื่องของการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงที่สำคัญซึ่งเป็นจุดอ่อนของประเทศไทย และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องผลักดันให้เกิดขึ้นในประเทศ รวมถึงกระทบต่อการสร้างห่วงโซ่อุปทานการผลิตแบตเตอรี่ และชิ้นส่วนที่สำคัญของรถยนต์ไฟฟ้า BEV ภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกัน เพราะการนำเข้าทั้งคันจะไม่ก่อให้เกิดการผลิตจากโรงงานผลิตภายในไทย เนื่องจากต้นทุนรถยนต์ที่ส่งออกทั้งคันจากประเทศจีนผู้เป็นเจ้าของและส่งออกเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านยานยนต์ไฟฟ้า BEV นั้นมีราคาที่สูงกว่า ทั้งยังมีประสิทธิภาพและตอบโจทย์ผู้บริโภคได้มากกว่า ในขณะที่ผู้ประกอบการภายในประเทศของไทยยังไม่สามารถเข้าสู่การแข่งขันในตลาดได้

โดยผลจากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือ SWOT Analysis ได้แสดงให้เห็นว่า นโยบายการยกเว้นอากรศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ทั้งคัน (CBU) พิกัดศุลกากร 8703.80 ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) ของภาครัฐนั้นนับเป็นอุปสรรค (Threat) ที่สำคัญต่อมาตรการในการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ภายในประเทศของไทย เนื่องจากมาตรการการยกเว้นอากรศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ทั้งคันภายใต้กรอบ ACFTA ดังกล่าว เป็นมาตรการที่ขัดต่อ

(ก) แนวคิดการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ โดยแนวคิดดังกล่าวมีหลักการที่สำคัญ เพื่อไม่ให้สินค้าหรือผู้ให้บริการจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันกับสินค้าและบริการภายในประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมภายในประเทศในกรณีนี้คืออุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่เป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐให้การส่งเสริมให้มีการพัฒนาและให้การสนับสนุนให้เกิดขึ้นภายในประเทศในช่วงระยะเริ่มแรก และยังไม่มี ความชำนาญในการผลิตสินค้า ไม่มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตเป็นของตนเอง รวมถึงมีต้นทุนการผลิตสูงและสินค้ายังมีคุณภาพต่ำ เนื่องจากยังเป็นอุตสาหกรรมทารก (Infant Industry) ที่พึ่งเริ่มต้นของประเทศไทย โดยมาตรการกีดกันทางการค้าดังกล่าว ก็เพื่อเป็นการคุ้มครองให้อุตสาหกรรมทารกที่สำคัญภายในประเทศตั้งหลักและเติบโตได้ก่อน และเพื่อให้แต้มต่อในการแข่งขันแก่ผู้ประกอบการภายในประเทศให้มีความเชี่ยวชาญและมีประสิทธิภาพในด้านการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV มากขึ้น อันจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตนั้นต่ำลง และมีความสามารถด้านการแข่งขันกับรถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่นำเข้าจากต่างประเทศได้สูงขึ้น แล้วจึงค่อยๆ เปิดตลาดให้รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่จากต่างประเทศเข้ามาแข่งขัน

(ข) แนวคิดการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ ภาครัฐได้มีการออกมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้เป็นเครื่องมือเพื่อเสริมสร้างจุดแข็ง (Strength) และแก้ไขจุดอ่อน (Weakness) ที่สำคัญของประเทศ ให้กลายเป็นโอกาส (Opportunity) ที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV ภายในประเทศของไทยให้เพิ่มสูงขึ้น

แต่เมื่อการดำเนินนโยบายของภาครัฐที่มีผลให้เกิดความขัดกันในเชิงนโยบายต่ออุตสาหกรรมในภาพรวมเช่นนี้ กล่าวคือ เมื่อรัฐต้องการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า BEV ให้เกิดขึ้นภายในประเทศไทย แต่กลับยอมเจรจายกเลิกกำแพงภาษีให้ผู้ผลิตสามารถนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคันจากประเทศจีนเข้ามาจำหน่ายในไทยได้อย่างเสรีเป็นผลให้ไม่เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology & Innovation) การผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV ตลอดจนไม่เป็นการสนับสนุนให้เกิดวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตให้

เกิดขึ้นภายในประเทศ ซึ่งเป็นจุดอ่อน (Weakness) ที่สำคัญของไทยที่รัฐต้องออกนโยบาย Thailand 4.0 เพื่อเป้าหมายในการเปลี่ยนให้ประเทศไทยจากเดิมที่เป็นระบบเศรษฐกิจแบบพึ่งพาเทคโนโลยีจากภายนอกไปสู่ระบบเศรษฐกิจแบบเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีเป็นของตนเอง ตลอดจนมาตรการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในการแก้ไขจุดอ่อน (Weakness) ที่สำคัญนี้ ผลที่ได้จึงย่อมเป็นการลดทอนประสิทธิภาพของนโยบายภาครัฐด้วยกันให้กลายเป็นนโยบายที่เป็นอุปสรรค (Threat) ที่สำคัญได้ในทางกลับกัน

จึงสรุปได้ว่า การเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอุปสรรคทางการค้า และมีผลผูกพันให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามกรอบพันธกรณีที่มีต่อการการค้าโลก WTO ซึ่งนับเป็นผลดีในเชิงการค้าระหว่างประเทศ แต่ในทางกลับกัน นับเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ ตลอดจนเป็นการลดทอนขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่เป็นอุตสาหกรรมภายในประเทศของไทยที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งยัง ส่งผลกระทบโดยตรงเป็นการลดทอนประสิทธิภาพของมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่สำคัญต่อการเปลี่ยนผ่านสู่ฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนด้วย

นอกจากนั้น ยังอาจก่อให้เกิดการตั้งคำถามในประเด็นที่ว่า “การเจรจาถอนอากรศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคัน (CBU) จากประเทศจีน พิกัดศุลกากร 8703.80 ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) เป็นความผิดพลาดที่เกิดจากความไม่รอบคอบของทีมเจรจาฝ่ายไทยหรือไม่อย่างไร”

โดยเมื่อวิเคราะห์ประเด็นความแตกต่างของมาตรการการตั้งกำแพงภาษีระหว่างประเทศไทย เปรียบเทียบกับเวียดนามและอินโดนีเซียแล้ว จึงเกิดประเด็นคำถามที่ว่าเหตุใดประเทศไทยจึงยอมยกเว้นภาษีศุลกากรนำเข้าเช่นนี้ ถือเป็นความผิดพลาดจากการเจรจาในอดีตหรือไม่ เพราะทั้งประเทศเวียดนามและอินโดนีเซียเองต่างก็มีเป้าหมายในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า BEV เช่นเดียวกับประเทศไทย แต่ผู้เจรจาของทั้ง 2 ประเทศต่างก็ไม่ยอมที่จะยกเว้นภาษีศุลกากรการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ภายใต้พิกัดศุลกากร 8703.80 แต่อย่างใด และส่งผลให้ในปัจจุบันประเทศเวียดนามสามารถสร้างแบรนด์รถยนต์สัญชาติเวียดนามได้สำเร็จโดยบริษัทเอกชนที่มีชื่อว่า วินฟาสต์ (Vinfast) และถือเป็นค่ายรถยนต์ที่สามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติเวียดนามได้เป็นแห่งแรก และในปัจจุบัน Vinfast สามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) และรถยนต์ไฟฟ้าขับเคลื่อนอัตโนมัติประเภท SUV เพื่อออกจำหน่ายได้เป็นที่เรียบร้อยในปี 2564 และมีแผน

ในการบุกตลาดยุโรป แคนาดา และอเมริกา รวมถึงการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ประเทศสหรัฐอเมริกาภายในปีพ.ศ. 2565 อีกด้วย⁴¹

นอกจากนั้น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ Wuling Motors จากจีน และบริษัท ฮุนได (Hyundai) – แอลจี (LG) จากเกาหลีใต้ ได้เข้าไปลงทุนตั้งโรงงานแบตเตอรี่และโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV แล้วในประเทศอินโดนีเซีย รวมถึงได้ออกจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่ผลิตขึ้นจากฐานการผลิตที่อินโดนีเซียได้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว⁴² ซึ่งต่างจากประเทศไทยตรงที่แม้ว่าผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีน ได้แก่ MG GWM และล่าสุดคือ BYD ได้เข้ามาลงทุนตั้งโรงงานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า EV ในประเทศไทยแล้วเช่นกัน แต่กลับยังไม่มีรถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่ผลิตขึ้นจากฐานการผลิตที่ไทยแต่อย่างใด ทั้งหมดล้วนเป็นการนำเข้าทั้งคัน (CBU) เข้ามาจำหน่ายในไทยภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ทั้งสิ้น

ทั้งนี้ ในปัจจุบันบริษัท เทสลา (Tesla) ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติอเมริกาได้อยู่ระหว่างการเจรจาและตัดสินใจเข้าไปลงทุนตั้งฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV⁴³ ในประเทศอินโดนีเซียจากปัจจัยหลักด้านภาษี ประกอบกับประเทศอินโดนีเซียมีขนาดตลาดที่ใหญ่กว่าประเทศไทย อีกทั้งยังมีปัจจัยเสริมจากความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) เมื่อเทียบกับประเทศไทยนั่นคือ ความได้เปรียบจากการมีแหล่งทรัพยากรแร่ธาตุที่สำคัญที่ใช้ในรถยนต์ไฟฟ้า BEV คือ แร่ निकเกิล ส่งผลให้ยังเป็นการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติที่เป็นผู้นำด้านการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่เข้าสู่ประเทศอินโดนีเซียได้อย่างมาก จึงมีโอกาสดังกล่าวที่อินโดนีเซียจะเกิดตลาด EV ที่รวดเร็วกว่าประเทศไทย ด้วยเหตุผลทั้งหมดนี้ ยังจะส่งผลกระทบให้เกิดการเบี่ยงเบนด้านการลงทุน (Investment Diversion) จากประเทศไทยไปสู่ประเทศเวียดนามและอินโดนีเซียได้

การออกมาตรการแพ็คเกจสนับสนุน BEV ฉบับที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เสมือนเป็นการเข้ามาแก้ไขข้อผิดพลาดจากการเจรจาต่อรองในอดีตหรือไม่ จึงเป็นผลให้ประเทศไทยต้องออกมาตรการทั้งทางภาษีและมิใช่ภาษีตามแพ็คเกจสนับสนุน BEV ฉบับนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการ

⁴¹ Anshuman Daga, “EXCLUSIVE Vingroup tapping global investors for car unit’s \$1 bln funding – sources,” [online] Available from : <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/exclusive-vietnam-vingroup-seeks-1-bln-global-investors-car-unit-sources-2021-11-30/>. [10 August 2022]

⁴² สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงจาการ์ตา, “Tesla เตรียมลงทุนเรื่องแบตเตอรี่และฐานผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่อินโดนีเซีย” [ออนไลน์] แหล่งที่มา : https://www.ditp.go.th/ditp_web61/article_sub_view.php?filename=contents_attach/788733/788733.pdf&title=788733&cate=413&d=0 [12 สิงหาคม 2565]

⁴³ Reuters, “Indonesia says Tesla strikes \$5 billion deal to buy nickel products ,” [online] Available from : <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/indonesia-says-tesla-strikes-5-bln-deal-buy-nickel-products-media-2022-08-08/>. [12 August 2022]

ทางภาษีเพื่อลดอัตราอากร หรือการยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ให้กับกลุ่มประเทศอื่นๆ นอกกรอบความตกลง ACFTA ด้วยเช่นเดียวกัน อาทิ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศยุโรป เป็นต้น โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ผลิตในต่างประเทศเร่งตัดสินใจที่จะเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตและเริ่มเดินสายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า BEV ภายในประเทศไทยอย่างจริงจังเพิ่มมากขึ้นในระยะเวลานี้ อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้กลับเป็นการกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์ (Demand) ภายในประเทศ ผ่านการลดกำแพงภาษีเพื่อส่งเสริมการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคัน (CBU) ได้จากทุกประเทศแทน มิใช่มาตรการที่สนับสนุนให้ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่ผลิตขึ้นจากฐานการผลิตภายในประเทศไทยโดยตรง

ประเด็นคำถามที่ตามมาคือ ต้นเหตุของปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนผ่านให้ประเทศไทยสู่การเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) มาจากสาเหตุใด และการออกมาตรการทางภาษีตามแพ็คเกจสนับสนุน BEV ของประเทศไทยข้างต้นก็ไม่ได้แก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ ในขณะที่เดียวกันจะยิ่งส่งผลกระทบและเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนผ่านของประเทศไทยให้ล่าช้าออกไปหรือมีอาจเกิดขึ้นได้หรือไม่

หากมองในมุมของผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นประเทศนอกกรอบความตกลง ACFTA เช่น ประเทศญี่ปุ่น เยอรมัน และสหรัฐอเมริกา เป็นต้น หรือแม้กระทั่งผู้ผลิตสัญชาติจีนก็ตาม ย่อมตัดสินใจเข้าไปลงทุนตั้งฐานการผลิตที่จีนเนื่องจากความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า BEV ในจีน เพื่อการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคันมาจำหน่ายในไทยภายใต้กรอบความตกลง ACFTA มากกว่าการตัดสินใจเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทย เพราะการเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยแม้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้มาตรการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการ BOI และเข้าร่วมแพ็คเกจสนับสนุน BEV ฉบับ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 แล้วก็ตาม ผู้ผลิตก็ยังมีต้นทุนการผลิตภายในประเทศที่สูงกว่าต้นทุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV ในจีนที่ได้รวมต้นทุนภาษีในการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้า BEV ทั้งคันจากจีนเข้ามาจำหน่ายในไทยแล้ว (ได้รับยกเว้นภาษีศุลกากรตามกรอบ ACFTA) และยังคงต้องตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV ภายในประเทศเพื่อเป็นการชดเชยการนำเข้าอีกด้วย โดยผู้นำเข้าจะต้องทำการผลิตและประกอบยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) เป็นการชดเชยขึ้นภายในประเทศไทยภายในปีพ.ศ. 2567 ด้วยอัตราการผลิตชดเชยที่ 1.0 เท่าของจำนวนที่นำเข้าในปีพ.ศ. 2565 -2566 และจะปรับเป็นอัตราชดเชยที่ 1.5 เท่าหากเป็นการผลิตเพื่อชดเชยในปีพ.ศ. 2568 แต่ในขณะที่กรอบความตกลง ACFTA ไม่ได้มีเงื่อนไขดังกล่าว ด้วยเหตุผลข้างต้นนี้ จึงส่งผลกระทบให้เกิดการเบี่ยงเบนด้านการลงทุน (Investment Diversion) ไปที่ประเทศจีนอีกด้วยเช่นเดียวกัน

ฉะนั้นแล้ว ในการยอมรับว่าการเจรจาต่อรองตามกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) ในอดีตนั้นมีข้อโหว่และข้อผิดพลาดเกิดขึ้น และทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจอย่างมาก จะถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีของการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ในปัจจุบัน โดยภาครัฐต้องกลับมาให้ความสำคัญต่อการศึกษารายละเอียดของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) ฉบับนี้ เพื่อเร่งหาทางเจรจาต่อรองแก้ไขข้อตกลงที่เป็นต้นเหตุของปัญหาจะเป็นการแก้ไขปัญหาที่ตรงจุดที่สุด และอาจเป็นทางออกที่ส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะยาวมากกว่าในปัจจุบันก็เป็นได้

4.4 ข้อสังเกตเพิ่มเติมจากประเด็นปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมาตรการยกเว้นภาษีการศุลกากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ภายใต้กรอบความตกลง ACFTA

แม้ว่าในทางทฤษฎีการยกเว้นอากรศุลกากรในการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ทั้งคันภายใต้กรอบความตกลง ACFTA กรณีนี้ อาจส่งผลกระทบเชิงบวกต่ออุปสงค์ (Demand) การใช้รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ภายในประเทศ จากปัจจัยด้านราคารถยนต์ไฟฟ้า BEV นำเข้าที่ต่ำกว่ารถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่ผลิตขึ้นได้ในประเทศเนื่องจากประเทศผู้ส่งออกนั้นเป็นเจ้าของเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมถึงต้นทุนในการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงกว่า แต่ในทางกลับกัน หากเป็นกรณีที่ตลาดภายในประเทศของประเทศผู้นำเข้านั้น มีจำนวนผู้ขายหรืออาจเรียกว่า มีจำนวนของผู้เป็นเจ้าของตลาดเพียงไม่กี่รายที่เป็นผู้กำหนดราคาขายได้ อาทิเช่น เจ้าตลาดรถยนต์ไฟฟ้า BEV ในประเทศไทยคือ ประเทศจีน ภายใต้แบรนด์รถยนต์ Morris Garages หรือ MG และ Great Wall Motor หรือ GWM รวมถึง แบรนด์ Volvo ที่มีการตั้งฐานการผลิตแล้วในประเทศจีน ผลกระทบจากปัจจัยด้านราคาที่ได้รับอาจไม่เป็นเช่นนั้น

โดยเมื่อพิจารณาจากตารางคำนวณเพื่อเปรียบเทียบราคาขายรถยนต์ไฟฟ้า BEV ภายในประเทศจีน และราคานำเข้าเพื่อจำหน่ายในประเทศไทย จะเห็นได้ว่า ราคารถยนต์ไฟฟ้า BEV ในรุ่นที่มีลักษณะเดียวกัน ราคาขายในประเทศจีนนั้น ยังมีราคาต่ำกว่าราคาขายในประเทศไทยอย่างมาก แม้ว่าผู้นำเข้าภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ดังกล่าวนั้น จะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าทั้งคันแล้วก็ตาม โดยผู้นำเข้าจะมีเพียงภาระภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 8.0 ภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทยในอัตราร้อยละ 10.0 และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7.0 จึงเห็นได้ชัดว่า ในมุมมองของผู้บริโภคในประเทศไทยแล้ว ผู้บริโภคยังไม่ได้รับประโยชน์จากปัจจัยด้านราคาที่ต้องลดลง เนื่องจากผู้นำเข้าได้รับในการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า BEV จากประเทศจีน จากตารางเปรียบเทียบราคารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ในประเทศจีน และราคานำเข้าเพื่อจำหน่ายในประเทศไทย ยืนยันว่าราคารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ที่ขายในประเทศจีน ยังมีราคาต่ำกว่าราคาขายรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV รุ่นเดียวกันที่ขายในประเทศไทย

**ตารางเปรียบเทียบราคารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ในประเทศจีน
และราคานำเข้าเพื่อจำหน่ายในประเทศไทย**

ภาระภาษีนำเข้า / รุ่นรถยนต์	อัตราภาษี (Tax Rate)	ORA Good cat รุ่น Poseidon Edition ระยะทาง 501 กม.	Volvo XC40 RECHARGE Pure electric SUV ระยะทาง 408 กม.
ราคาคำหนดในประเทศจีน (CIF) (CHY / Baht ⁴⁴)		¥145,000 ⁴⁵ / 704,700	¥ 286,000 ⁴⁶ / 1,389,960
ภาษีนำเข้า ⁴⁷	0%	-	-
ภาษีสรรพสามิต ⁴⁸	8%	61,816	121,926
ภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทย ⁴⁹	10%	6,182	12,193
ภาษีมูลค่าเพิ่ม ⁵⁰	7%	54,088	106,685
ราคาคำหนดในประเทศจีนหลัง รวมภาระภาษี (A)		826,786	1,630,764
ราคาคำหนดในประเทศไทยหลัง รวมภาระภาษี (B)		1,190,000	2,590,000
ส่วนต่างราคาคำหนด (%) *รวมค่าประกันและค่าขนส่ง		363,214* (44%)	959,236* (59%)
สัดส่วนการตั้งราคา จำหน่ายในไทย/จีน (B/A)	เท่า	1.44	1.59

หมายเหตุ : รวบรวมและวิเคราะห์เปรียบเทียบโดยผู้เขียน

⁴⁴ อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยสกุลเงิน CNY เท่ากับ 4.86 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ถึงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2564 ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

⁴⁵ ORA Good cat Official Website, "Guide price after comprehensive subsidy (yuan)," [online] Available from: <https://www.oraev.com/es11.html> [22 November 2021]

⁴⁶ Volvo Official Website, "XC40 RECHARGE Overview," [online] Available from: <https://www.volvocars.com.cn/zh-cn/build/xc40-electric?token=13273921134314330601> [22 November 2021]

⁴⁷ ภาษีนำเข้า = ราคาส่งออก (CIF) x อัตราแลกเปลี่ยน x อัตราภาษีนำเข้า

⁴⁸ ภาษีสรรพสามิต = (ราคาส่งออกคำนวณเป็นเงินบาท + ภาษีนำเข้า) x (อัตราภาษีสรรพสามิต / (อัตราภาษีสรรพสามิต - (1.1 x อัตราภาษีสรรพสามิต)))

⁴⁹ ภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทย = ภาษีสรรพสามิต x อัตราภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทย

⁵⁰ ภาษีมูลค่าเพิ่ม = (ราคาส่งออกคำนวณเป็นเงินบาท + ภาษีนำเข้า + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีท้องถิ่น) x อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

มาตรการทางภาษีในการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ทั้งคัน (CBU) ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) เป็นอุปสรรคต่อนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ให้เกิดขึ้นและเติบโตในประเทศไทย และมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ BEV ภายในประเทศของไทย โดยจะมีผลเป็นการลดทอนประสิทธิภาพนโยบายของภาครัฐที่ได้นำมาใช้เพื่อเสริมสร้างจุดแข็ง (Strength) และแก้ไขจุดอ่อน (Weakness) ให้กลายเป็นโอกาส (Opportunity) ที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ภายในประเทศของไทยให้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และกระทบต่อเป้าหมายในการเปลี่ยนผ่านให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่สำคัญในระดับภูมิภาคให้ล่าช้าออกไปหรือมีอาจเกิดขึ้นได้ เนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology & Innovation) ที่สำคัญของยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ทั้งยังอาจก่อให้เกิดการเบี่ยงเบนด้านการลงทุน (Investment Diversion) ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) จากประเทศไทยไปที่ประเทศจีนในฐานะประเทศคู่ค้า หรือไปที่ประเทศเวียดนามหรือประเทศอินโดนีเซียในฐานะประเทศคู่แข่งที่สำคัญของประเทศไทย

ถึงแม้ว่าประเทศไทยมีพันธกิจที่ต้องปฏิบัติตามภายใต้กรอบ WTO และกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีต่างๆ ในการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศก็ตาม **หากแต่ต้องอยู่ภายใต้บริบทที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมภายในประเทศ** ที่สำคัญเช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ที่เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายสำคัญของประเทศไทย **ฉะนั้นแล้ว เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว ประเทศไทยควรพิจารณาเข้าเจรจาต่อรองเพื่อปิดช่องโหว่ของอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ทั้งคัน (CBU) ภายใต้กรอบ ACFTA น่าจะเป็นการแก้ไขปัญหาที่เป็นต้นเหตุที่แท้จริง และตรงประเด็นที่สุด** เพื่อให้เป็นไปตามแนวคิดการปกป้องและพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ภายในประเทศของไทย ซึ่งแนวคิดในการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศในบริบทนี้ย่อมหมายถึงความรวมถึง บริษัทข้ามชาติที่ได้เข้ามาตั้งฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริด (HEV) และยานยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) ในประเทศไทยแล้วในขณะนี้ ได้แก่ Morris Garages (MG) และ Great Wall Motors (GWM) ด้วยเช่นเดียวกัน จึงอาจนับเป็นการต่อรองที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งสองฝ่ายไม่ว่าจะเป็นฝ่ายประเทศไทยหรือประเทศจีนก็ตาม

ในการเข้าร่วมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ หากประเทศสมาชิกใดต้องการขอแก้ไขหรือทบทวนการเจรจาในเรื่องใดจะต้องดำเนินการภายใต้ข้อบทที่ร่วมกันตกลงไว้เท่านั้น โดยกรอบความตกลง (ACFTA) ได้มีการกำหนดข้อบทในเรื่องของ “หลักการแก้ไขข้อผูกพัน และการทบทวนการเจรจา” ไว้เช่นเดียวกัน⁵¹ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์เงื่อนไขของการแก้ไขหรือเพิกถอนข้อผูกพันดังกล่าวข้างต้นนั้น คล้ายคลึงกับหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่ระบุไว้ในบทบัญญัติข้อ 28 ของกรอบความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้าปี ค.ศ. 1994 (GATT 1994) โดยเป็นหลักกฎหมายว่าด้วยความเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือเพิกถอน ข้อลดหย่อนทางภาษีที่ได้ผูกพันไว้ ซึ่งได้รวมถึงข้อบทที่เกี่ยวข้องกับค่าปรับชดเชยจากการไม่ปฏิบัติตามข้อผูกพันของประเทศภาคีผู้ร้องขอ (The applicant contracting party) ที่ได้ให้การผูกพันไว้ต่อประเทศภาคีสมาชิกของกรอบความตกลง⁵² โดยบทบัญญัติตามมาตรา 28 นับเป็นกลไกหลักที่สำคัญที่ใช้ในการเจรจาแก้ไขข้อผูกพันที่สมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) คู่กันเคยเป็นอย่างดี

ฉะนั้น ประเทศไทยในฐานะประเทศภาคีผู้ร้องขอ (The applicant contracting party) เมื่อต้องการเข้าเจรจากับประเทศจีนเพื่อขอแก้ไขข้อผูกพัน โดยการขอยกเลิกการยกเว้นอากรศุลกากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ทั้งคัน (CBU) พิกัดศุลกากร 8703.80 จากประเทศจีนภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ฉบับนี้ ประเทศไทยอาจต้องพิจารณาถึงข้อแลกเปลี่ยนผลประโยชน์อื่นใด เพื่อชดเชยความเสียหายทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศจีน โดยข้อแลกเปลี่ยนที่อาจพิจารณาในการเจรจาต่อรอง อาทิเช่น การลดอัตราภาษีศุลกากร หรือการ

⁵¹ (1) Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of Southeast Asian Nations and the People's Republic of China ประกอบด้วย ข้อบทที่ 12: สถาบันสำหรับการเจรจา โดยคณะเจรจาการค้าอาเซียน-จีน มีหน้าที่เป็นผู้เจรจา และข้อบทที่ 14: การแก้ไข ต้องเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเป็นลายลักษณ์อักษร

(2) Agreement on trade in goods of the Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation between the Association of Southeast Asian Nations and the People's Republic of China ประกอบด้วย ข้อบทที่ 6: การแก้ไขข้อผูกพัน หากประเทศภาคีสมาชิกใดมีความประสงค์ในการเข้าเจรจาต่อรองย่อมสามารถทำได้ แต่อาจต้องพิจารณาถึงค่าปรับชดเชยความเสียหายจากการขอแก้ไขหรือขอเพิกถอนข้อผูกพันที่ได้ให้ไว้กับประเทศคู่เจรจา และข้อบทที่ 17: การทบทวน และข้อบทที่ 19: การแก้ไข โดยต้องได้รับความเห็นชอบของประเทศภาคีเป็นลายลักษณ์อักษร ดูเพิ่มเติม กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

⁵² Article 28 (2) of General Agreement on Tariffs and Trade 1994 (GAAT 1994) provides that:

In such negotiations and agreement, which may include provision for compensatory adjustment with respect to other products, the contracting parties concerned shall endeavour to maintain a general level of reciprocal and mutually advantageous concessions not less favourable to trade than that provided for in this Agreement prior to such negotiations.

จัดสรรโควตาสินค้านำเข้าหรือส่งออกของสินค้าในพิกัดศุลกากรอื่นให้ประเทศจีน เป็นต้น⁵³ โดยการขอเข้าเจรจาเพื่อยกเลิกข้อผูกพันเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของไทยนั้น ผลจะออกมาเป็นเช่นไรย่อมต้องขึ้นอยู่กับความสามารถของทีมเจรจาของประเทศไทย เพื่อให้ผลจากการเจรจาดำเนินการในครั้งนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่และต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยในภาพรวมได้ดีที่สุด และอยู่ในบริบทที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมอื่นใดที่ประเทศไทยได้มีข้อได้เปรียบทางการค้าภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ฉบับนี้ให้น้อยที่สุด

อย่างไรก็ดี ในการดำเนินการเจรจาต่อรองแก้ไขข้อผูกพันเพื่อขอตักกำแพงภาษีสำหรับการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้า BEV ควรใช้เป็นมาตรการในการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศเป็นการชั่วคราว เพียงแค่ช่วงระยะเวลาที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ของไทยยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น ซึ่งผู้ผลิตภายในประเทศยังไม่มี ความชำนาญหรือองค์ความรู้ในการผลิตเพียงพอ เพื่อสร้างกลไกให้เกิดการแข่งขันทางด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) โดยตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้กลไกตลาดภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบบเสรีทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพให้เกิดขึ้นได้ในอนาคตเมื่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมีศักยภาพและความพร้อมในการแข่งขันกับสินค้าชนิดเดียวกันที่นำเข้าจากต่างประเทศแล้ว นอกจากนั้น การตั้งกำแพงภาษี (Tariff Barrier) จะทำให้ภาครัฐสามารถนำรายได้ทางภาษีจากการจัดเก็บอากรศุลกากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่จากประเทศภาคีสมาชิกภายใต้กรอบความตกลง ACFTA ฉบับนี้ เพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หรือลงทุนในโครงการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงโดยภาครัฐเองได้ในระยะเริ่มต้น เพื่อเป็นการ

⁵³ กาญจนา แสงอินทร์. ปัญหากฎหมายของการขดเขตความเสียหายตามมาตรา 28 ของแกตต์ 1994 : ศึกษาเฉพาะกรณีการนำเข้าเนื้อไก่ของสหภาพยุโรป. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544 ;

ตัวอย่าง กรณีศึกษาของการเจรจาตกลงเพื่อขดเขตความเสียหายระหว่างสหภาพยุโรปกับประเทศบราซิล จากกรณีสหภาพยุโรปได้ขอเพิกถอนข้อลดหย่อนภายใต้ข้อตกลงเมลิตีพีนามัน โดยสหภาพยุโรปได้ให้การขดเขตความเสียหายด้วยโควตาภาษีเนื้อไก่สดแช่แข็งแก่ประเทศคู่ภาคีเป็นการทดแทน โดยผลจากการเจรจาตกลงขดเขตความเสียหายนี้ สหภาพยุโรปในฐานะประเทศภาคีผู้ร้องขอ (The applicant contracting party) และมีความเสียเปรียบเนื่องจากเป็นฝ่ายที่ต้องเข้ามาขอเจรจาและขดเขตค่าเสียหายดังกล่าว แต่กลับมีอำนาจในการเจรจาต่อรองและได้ประโยชน์ในการเป็นผู้ควบคุมการนำเข้าเนื้อไก่สดแช่แข็งผ่านมาตรการกำหนดโควตาภาษี (Tariff Rate Quota : TRQ) ให้กับประเทศผู้ส่งออกต่างๆ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วอำนาจในการเจรจาต่อรองเช่นนี้น่าจะตกอยู่กับฝ่ายประเทศผู้ที่มีสิทธิได้รับการขดเขตความเสียหายหรือประเทศผู้ส่งออกเนื้อไก่สดแช่แข็งอันได้แก่ ประเทศบราซิลมิใช่สหภาพยุโรป กรณีดังกล่าวจึงแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการเจรจาต่อรองของสหภาพยุโรปได้เป็นอย่างดี และเป็นการเจรจาตกลงเพื่อขดเขตความเสียหายภายใต้กรอบของบทบัญญัติตามมาตรา 28 ของกรอบความตกลงแกตต์ 1994 (GATT 1994) ซึ่งเป็นหลักกฎหมายว่าด้วยความเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือเพิกถอน ข้อลดหย่อนทางภาษีที่ได้ผูกพันไว้กับประเทศสมาชิกคู่ภาคีดู กาญจนา แสงอินทร์. ปัญหากฎหมายของการขดเขตความเสียหายตามมาตรา 28 ของแกตต์ 1994 : ศึกษาเฉพาะกรณีการนำเข้าเนื้อไก่ของสหภาพยุโรป. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544 ; หน้า 195-196.

ส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของไทยให้มีความสามารถด้านการแข่งขันได้ทันต่อเวลา และเติบโตอย่างก้าวกระโดด เมื่อเทียบกับในปัจจุบัน

ทั้งนี้ นอกจากการดำเนินการเจรจาต่อรองเพื่อยกเลิกการยกเว้นอากรศุลกากรดังกล่าวแล้ว **ภาครัฐควรต้องรีบปรับใช้นโยบายในการเป็นศูนย์กลางการลงทุนและร่วมลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตเทคโนโลยีระดับสูงอันดับหนึ่งในภูมิภาคอาเซียน และสร้างแบรนด์รถยนต์ไฟฟ้า BEV สัญชาติไทยร่วมด้วย โดยเร่งรัดให้มีการออกแบบ วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงที่มีความซับซ้อนเป็นของตัวเอง และส่งเสริมนโยบายการสร้างแบรนด์รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ของประเทศไทย** เพื่อเป็นการเร่งให้ผู้ประกอบการในประเทศไทยต้องเกิดการปรับตัว และเร่งให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของไทยควบคู่กันไป ประกอบกับในปัจจุบันภาครัฐได้มีนโยบายในการดัดแปลงรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน (ICE) ให้เป็นรถยนต์ไฟฟ้าหรือ “EV Conversion” และมีแนวโน้มที่จะมีการผลักดันให้กลายเป็นอุตสาหกรรม “EV Conversion” อย่างจริงจัง โดยนโยบายดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการเยียวยาและเตรียมความพร้อมในการปรับตัวสำหรับทั้งผู้บริโภคและผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์แบบดั้งเดิมที่เกี่ยวข้องกันทั้งระบบ ตลอดจนเพื่อเป็นอีกหนึ่งยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของประเทศไทยได้อีกทางหนึ่งด้วยเช่นกัน หากทำได้เช่นนั้นแล้ว การเปลี่ยนผ่านสู่ฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ของประเทศไทย จะไม่เป็นการทิ้งใครไว้เบื้องหลังโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มของผู้ประกอบการและแรงงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ภายในประเทศของไทยที่มีอัตราการจ้างงานกว่า 850,000 คน ให้สามารถก้าวผ่านช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Disruptive Technology) ครั้งสำคัญนี้ไปได้ด้วยกัน