

ความตกลงว่าด้วยสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (ATC) โดยที่ระบบการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ภายใต้ความตกลง ATC นั้น จะเป็นระบบจำกัดปริมาณนำเข้าซึ่งเรียกว่า Multi-Fibre Arrangement (MFA) ซึ่งระบบจำกัดหรือนำเข้าได้กล่าวได้ถูกความตกลง ATC ค่อยๆ ยกเลิกไป เพื่อที่จะให้การค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มระหว่างประเทศเป็นการค้าเสรี ความตกลง ATC โดยยกเลิกระบบ MFA ไปแล้ว ในวันที่ 31 ธันวาคม 2004 ที่ผ่านมา ดังนั้นการค้าสิ่งทอของโลกจึงต้องอยู่ภายใต้ระบบการค้าเสรีไม่มีการจำกัดปริมาณนำเข้าอีกต่อไป ประเทศผู้นำเข้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มรายใหญ่ที่สุดของโลก ได้แก่ สหรัฐอเมริกาได้หาวิธีป้องกันสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มไม่ให้ทะลักเข้ามาจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่อุตสาหกรรมภายในประเทศ หลังปี 2004 โดยการต่อรองกับประเทศจีนซึ่งเป็นแบบประเทศผู้ส่งออกสิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่มรายใหญ่ที่สุดของโลกให้ยอมรับเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรการปกป้องพิเศษ (special safeguard) ซึ่งเป็นมาตรการที่ประเทศผู้นำเข้าสินค้าจากจีนจะสามารถใช้ได้ง่ายกว่ามาตรการปกป้อง ตามความตกลงว่าด้วยมาตรการปกป้องของ WTO และประเทศสหรัฐอเมริกาก็ได้นำเรื่องมาตรการปกป้องไปบรรจุไว้ในความตกลงของเขตการค้าเสรีระดับภูมิภาค ได้แก่ NAFTA และความตกลงเขตการค้าเสรีทวิภาคี เช่น US-CAFTA, US-Singapore, US-Australia, US-Morocco และ US-Chile เป็นต้น สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่ไทยส่งออกไปสหภาพยุโรปเสียเปรียบประเทศคู่แข่งเนื่องจากประเทศคู่แข่งของไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนาและมีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจต่ำกว่าไทย จึงได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ในขณะที่สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่เป็นรายการสินค้าที่สำคัญของไทยได้ถูกสหภาพยุโรปตัดสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร

ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (TBT) สาระสำคัญของความตกลง คือ ประเทศผู้นำเข้าสามารถใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองชีวิตสุขภาพของพลเมือง อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ป้องกันการโฆษณาหลอกลวงผู้บริโภคได้ หากมาตรการดังกล่าวเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 เงื่อนไข คือ อิงอยู่กับมาตรฐานสากล (international standard) หรือในกรณีไม่มีมาตรฐานสากล มาตรการที่นำมาใช้ต้องไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าเกินจำเป็น (unnecessary obstacle to trade)

และต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไข คือ ต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตในประเทศกับผู้ผลิตในต่างประเทศ และต้องไม่เลือกปฏิบัติต่อสินค้าชนิดเดียวกันที่มาจากคนละประเทศ

ผู้ส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของประเทศไทย ได้มีการร้องเรียนมายังกรมการค้าต่างประเทศ เกี่ยวกับมาตรการที่ผู้ส่งออกไทยเห็นว่าเป็นมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภายใน (NTB) ของสหภาพยุโรปที่ใช้กีดกันสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มจากประเทศไทย ดังนี้

(1) ห้ามใช้สาร azocolourants ที่ใช้ย้อมสีในอุตสาหกรรมสิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่มของสหภาพยุโรป เนื่องจากพิจารณาเห็นว่า สารดังกล่าวเป็นสารเคมีย้อมสีที่มีความเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดมะเร็งในมนุษย์ หากมีการสัมผัสผลิตภัณฑ์สิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่มที่ย้อมสีดังกล่าวโดยทางผิวหนัง หรือทางปาก สำหรับสินค้าที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องนอน ผ้าขนหนู หมวก ผ้าอ้อม รวมถึงสินค้าประเภท sanitary อื่นๆ และพรม

ผู้วิจัยเห็นว่า ต้องพิจารณาต่อไปว่าสาร azocolourants เป็นสารที่มีมาตรฐานสากลกำหนดว่า ห้ามใช้ในอุตสาหกรรมสิ่งทอหรือไม่ หากมีมาตรฐานสากลกำหนดไว้ก็แสดงว่า มาตรการของสหภาพยุโรปเข้าเงื่อนไขเฉพาะของตามความตกลง TBT และเข้าเงื่อนไขทั่วไปของความตกลง TBT ด้วย เพราะกฎหมายของสหภาพยุโรปห้ามมิให้ผู้ผลิตสิ่งทอในสหภาพยุโรปใช้สารดังกล่าว ในอุตสาหกรรมสิ่งทอด้วยเช่นเดียวกัน มาตรการของสหภาพยุโรปจึงเป็นมาตรการที่สอดคล้องกับความตกลงของ WTO (WTO - consistent measure) จึงเป็นมาตรการที่ชอบธรรมไม่ถือว่าเป็น NTB

(2) ประเทศสวีเดนมีมาตรการห้ามนำเข้าสิ่งทอที่มีสารเคมีประเภท arginogenic

เช่นเดียวกันกับข้อ (1) ที่ผู้วิจัยเห็นว่า ต้องพิจารณาต่อไปว่า สารเคมี arginogenic เป็นสารเคมีที่มีมาตรฐานสากลกำหนดว่า ห้ามใช้ในอุตสาหกรรม

สิ่งทอหรือไม่ ผู้วิจัย เห็นว่า ต้องพิจารณาต่อไปว่าสาร arginogenic เป็นสารที่มีมาตรฐานสากลกำหนดว่า ห้ามใช้ในอุตสาหกรรมสิ่งทอหรือไม่ หากมีมาตรฐานสากลกำหนดไว้ก็แสดงว่า มาตรการของสหภาพยุโรปเข้าเงื่อนไขเฉพาะของตามความตกลง TBT และเข้าเงื่อนไขทั่วไปของความตกลง TBT ด้วย เพราะกฎหมายของสหภาพยุโรปห้ามมิให้ผู้ผลิตสิ่งทอในสหภาพยุโรปใช้สารดังกล่าว ในอุตสาหกรรมสิ่งทอด้วยเช่นเดียวกัน มาตรการของสหภาพยุโรปจึงเป็นมาตรการที่สอดคล้องกับความตกลงของ WTO (WTO - consistent measure) จึงเป็นมาตรการที่ชอบธรรมไม่ถือว่าเป็น NTB

3.2.1.2.2 อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์

โดยทั่วไปแล้ว สหภาพยุโรปมีความได้เปรียบประเทศสมาชิกใหม่หลายประเทศ เว้นแต่ประเทศฮังการี สาธารณเช็ก และสโลวาเกีย ที่กลับมีความได้เปรียบสหภาพยุโรปในกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมนี้หลายชนิด นอกจากนี้ยังเป็นที่น่าสังเกตว่า สินค้าในหมวดเครื่องรับโทรทัศน์เป็นสินค้าที่ประเทศสมาชิกใหม่ทุกประเทศที่มีการส่งออกไปสหภาพยุโรป (ยกเว้นลัตเวีย) และมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเหนือสหภาพยุโรป ส่วนประเทศไทยก็มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเหนือสหภาพยุโรปในกลุ่มสินค้าประเภทเครื่องจักรเป็นส่วนใหญ่

สินค้าที่ไทยมีความได้เปรียบเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกใหม่ทุกประเทศ ได้แก่ อุปกรณ์ประมวลผลข้อมูลต่างๆ อุปกรณ์ปรับอากาศที่ใช้ในตู้เย็น และเครื่องแฟกซ์ เป็นต้น แต่ยังคงมีสินค้าบางประเภทที่ไทยเสียเปรียบกลุ่มสมาชิกใหม่บางประเทศ ได้แก่ อุปกรณ์รับส่งข้อมูลทางการกระจายเสียง ซึ่งไทยมีความเสียเปรียบฮังการี เป็นต้น

ลักษณะอุปสงค์ของประเทศสหภาพยุโรปเดิมที่มีต่อสินค้าในหมวดเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ของไทย ก่อนข้างจะมีลักษณะแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดเจน โดยในกรณีของสินค้าจำพวกเครื่องรับโทรทัศน์นั้น พบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลสำคัญต่ออุปสงค์ คือความสามารถในการซื้อ และขนาดของ

ระบบเศรษฐกิจของประเทศสหภาพยุโรปเอง ในขณะที่ตัวแปรทางด้านราคาสินค้านั้นแทบจะไม่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์การนำเข้าสินค้าในหมวดนี้เลย ส่วนการเพิ่มขึ้นของรายได้ประชาชาติของประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปเดิมกลับส่งผลในทางลบต่ออุปสงค์ในการนำเข้าสินค้าหมวดรหัส 8528 จากประเทศไทย โดยที่การเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ของรายได้ประชาชาติของกลุ่มสหภาพยุโรปจะส่งผลให้อุปสงค์การนำเข้าสินค้าในหมวดนี้ลดลงไปร้อยละ 2.41 อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสิ่งนี้เป็นสัญญาณว่าสินค้าในหมวดนี้ของประเทศไทยน่าจะมีลักษณะสินค้าด้อย (inferior goods) โดยเปรียบเทียบกับสินค้าที่ผลิตในสหภาพยุโรป หรือที่ผลิตโดยประเทศอื่นๆ ที่เป็นคู่ค้าของสหภาพยุโรปก็ย่อมได้ ซึ่งถ้าจะขยายผลการศึกษาไปอนุমানกับตลาดที่เป็นสมาชิกใหม่ ซึ่งมีรายได้ต่ำกว่าก็อาจจะส่งผลดีได้ เพราะประชากรในประเทศสมาชิกใหม่ยังไม่มีกำลังซื้อสินค้าคุณภาพสูงจากประเทศพัฒนาแล้ว ทำให้แนวโน้มการนำเข้าสินค้าชนิดนี้จากประเทศไทยสามารถอยู่ในระดับสูงขึ้นได้

ในส่วนของสินค้าแผงวงจรไฟฟ้านั้น พบว่าราคาเป็นตัวแปรที่สำคัญ โดยสามารถประมาณได้ว่า เมื่อราคาสินค้าจากประเทศไทยโดยเปรียบเทียบกับสินค้าจากประเทศสมาชิกใหม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 แล้ว จะทำให้อุปสงค์ของสหภาพยุโรปเดิมที่มีต่อสินค้าในหมวดนี้ของไทยลดลงร้อยละ 0.04 อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งแสดงว่าเมื่อการขยายสมาชิกภาพครั้งนี้ทำให้อุปสรรคทางการค้าลดลงแล้ว ราคาที่ประเทศสมาชิกเดิมจะนำเข้าจากสมาชิกใหม่ลดลงก็ย่อมจะทำให้มูลค่าสินค้าที่จะนำเข้าจากไทยลดลงด้วย

มีผลการศึกษาที่บ่งชี้อีกด้วยว่า สินค้าในหมวดนี้ของประเทศไทยน่าจะเป็นสินค้าที่ใช้ประกอบกันกับสินค้าในหมวดนี้ของกลุ่มสหภาพยุโรปเดิมได้ (complementary goods) ลักษณะดังกล่าวจึงนับว่าเป็นเรื่องที่น่าสนใจว่าสินค้าที่อาจจะสร้างโอกาสให้กับสินค้าของไทยได้โดยการพัฒนาสินค้า และป้อนให้ได้ตรงตามความต้องการของตลาดเพื่อให้สามารถแข่งขันได้เพิ่มขึ้นในอนาคต แต่กลับเป็นสินค้าที่ต้องแข่งขันกับสินค้าจากกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่ ดังนั้นการเข้าร่วมกลุ่มสหภาพยุโรปของกลุ่มประเทศดังกล่าวก็น่าจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ในการนำเข้าสินค้าในหมวดนี้ของกลุ่มสหภาพยุโรปจาก

ประเทศไทยด้วย เนื่องจากการเข้าร่วมกลุ่มดังกล่าวจะทำให้อุปสรรคทางการค้าในสมาชิกลดน้อยลง ในขณะที่อุปสรรคทางการค้าของสินค้าไทยยังคงสถานะอยู่เดิมดังเช่นในปัจจุบัน

ความตกลงที่มีผลกระทบโดยเฉพาะ หรือมากเป็นพิเศษ ได้แก่

ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (TBT) สาระสำคัญของความตกลง คือ ประเทศผู้นำเข้าสามารถใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพของพลเมือง อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ป้องกันการโฆษณาหลอกลวงผู้บริโภคได้ หากมาตรการดังกล่าวเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 เงื่อนไข ได้แก่ มาตรการนั้นวางอยู่บนมาตรฐานสากล (international standard) หรือในกรณีที่ไม่มีความมาตรฐานสากล มาตรการที่นำมาใช้ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าเกินจำเป็น (unnecessary obstacle to trade) และต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไข คือ ต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้ผลิตในต่างประเทศ และต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสินค้านำเข้าที่มาจากประเทศผู้ผลิตที่แตกต่างกัน

ข้อยกเว้นทั่วไปของ GATT ตาม Article XX⁹ Article XX ของ GATT

⁹ บทบัญญัติ Article XX บัญญัติว่า

Subject to the requirement that such measures are not applied in a manner which would constitute a means of arbitrary or unjustifiable discrimination between countries where the same conditions prevail, or a disguised restriction on international trade, nothing in this Agreement shall be construed to prevent the adoption or enforcement by any contracting of measures:

- (a) necessary to protect public morals;
- (b) necessary to protect human, animal or plant life or health;
- (c) relating to the importations or exportations of gold or silver;
- (d) necessary to secure compliance with laws or regulations which are not inconsistent with the provisions of this Agreement, including those relating to customs enforcement, the enforcement of monopolies operated under paragraph 4 of Article II and Article XVII, the protection of patents, trade marks and copyrights, and the prevention of deceptive practices;
- (e) relating to the products of prison labour;
- (f) imposed for the protection of national treasures of artistic, historic or archaeological value;
- (g) relating to the conservation of exhaustible natural resources if such measures are made effective in conjunction with restrictions on domestic production or consumption;
- (h) undertaken in pursuance of obligations under any intergovernmental commodity agreement which conforms to criteria submitted to the CONTRACTING PARTIES and not disapproved by them or which is itself so submitted and not so disapproved;*
- (i) involving restriction on exports of domestic materials necessary to ensure essential quantities of such materials to a domestic processing industry during periods when the domestic price of such materials is held below the world price as part of a governmental stabilization plan; *Provided* that such restrictions shall not operate to increase the exports of or protection afforded to such domestic industry, and shall not depart from the provisions of this Agreement relating to non-discrimination;
- (j) essential to the acquisitions or distribution of products in general or local short supply; *Provided* that any such measures shall be consistent with the principle that all contracting parties are entitled to an equitable share of the international supply of such products, and that any such measures, which are inconsistent with the other provisions of the Agreement shall be discontinued as soon as the conditions giving rise to them have ceased to exist. The CONTRACTING PARTIES shall review the need for this sub-paragraph not later than 30 June 1960.

คำแปลภาษาไทย คือ

ภายใต้บังคับของข้อกำหนดที่ว่ามาตรการดังต่อไปนี้จะไม่ใช้ลักษณะที่จะก่อให้เกิดการเลือกปฏิบัติตามอำเภอใจหรืออย่างไม่มีเหตุผลระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งอยู่ในสภาพการณ์เดียวกันนี้หรือก่อให้เกิดการจำกัด

เป็นข้อยกเว้นทั่วไป ซึ่งอนุญาตให้รัฐสมาชิกใช้มาตรการทางการค้าที่ขัดต่อหลักการเสรีได้ เช่น การห้ามนำเข้า หากมาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองคุณค่า (values) ที่สำคัญไม่น้อยกว่าการค้าเสรี เช่น การคุ้มครองศิลปกรรมอันดีของประชาชน การคุ้มครองชีวิตสุขภาพของ คน สัตว์ พืช การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติที่ใช้แล้วหมดไปได้ เช่นในคดีสำคัญของ WTO ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO ในคดี *Shrimp-Sea Turtle (1998)* ได้ตัดสินว่า สหรัฐอเมริกาสามารถห้ามนำเข้ากุ้งทะเลที่จับโดยเรือประมงที่ไม่ติด

ที่แนบแผ่นต่อการค้าระหว่างประเทศ จะไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้ที่ตีความห้ามมิให้ภาคีสัญญารับรองหรือบังคับใช้มาตรการที่

- (เอ) จำเป็นเพื่อปกป้องศิลปกรรมอันดีของประชาชน
- (บี) จำเป็นเพื่อปกป้องชีวิต หรือสุขภาพมนุษย์ สัตว์ หรือพืช
- (ซี) เกี่ยวกับการนำเข้าหรือการส่งออกทองคำหรือเงิน
- (ดี) จำเป็นเพื่อให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับที่สอดคล้องกับบทบัญญัติของความตกลงนี้ รวมทั้งกฎหมายหรือข้อบังคับที่เกี่ยวกับการบังคับทางศุลกากร การบังคับการผูกขาดที่ดำเนินการภายใต้วรรค 4 ของข้อ II และข้อ XVII การคุ้มครองสิทธิบัตร เครื่องหมายการค้า และลิขสิทธิ์ และการป้องกันการปฏิบัติที่เป็นการหลอกลวง
- (อี) เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ที่ใช้แรงงานของนักโทษ
- (เอฟ) กำหนดขึ้นเพื่อการคุ้มครองทรัพย์สินสมบัติแห่งชาติ ซึ่งมีคุณค่าทางศิลปะ ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี
- (จี) เกี่ยวกับการอนุรักษ์แหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สามารถใช้ให้หมดไปได้ หากมาตรการเช่นว่านั้นได้ทำให้เกิดผลพร้อมกับการจำกัดการผลิต หรือการบริโภคภายในประเทศ
- (เฮช) ดำเนินการตามพันธกรณีภายใต้ความตกลงโลกภักดีในระหว่างรัฐบาล ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์ที่เสนอต่อที่ประชุมใหญ่ภาคีสัญญา และได้รับความเห็นชอบโดยที่ประชุมใหญ่ภาคีสัญญาหรือซึ่งได้ยื่นเสนอและได้รับความเห็นชอบดังกล่าวแล้ว*
- (ไอ) เกี่ยวข้องกับข้อจำกัดการส่งออกวัสดุภายในประเทศที่จำเป็นเพื่อประกันถึงปริมาณที่จำเป็นของวัสดุดังกล่าวนั้นต่ออุตสาหกรรมผู้ผลิตภายในประเทศระหว่างช่วงเวลาที่ราคภายในประเทศของวัสดุนั้นต่ำกว่าราคาตลาดโลก โดยเป็นส่วนหนึ่งของแผนการทำให้มีเสถียรภาพของรัฐบาล ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าข้อจำกัดนั้นจะต้องไม่ดำเนินการไปเพื่อเพิ่มการส่งออกหรือเพื่อการปกป้องต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศ และจะต้องไม่เบี่ยงเบนไปจากบทบัญญัติของความตกลงนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการไม่เลือกปฏิบัติ
- (เจ) จำเป็นต่อการได้มาหรือการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ซึ่งขาดแคลนโดยทั่วไปภายในประเทศ หรือในท้องถิ่น โดยมีเงื่อนไขว่ามาตรการใดๆ ดังกล่าวนั้นจะต้องสอดคล้องกับหลักการที่ว่าภาคีสัญญาทุกภาคีมีสิทธิในส่วนแบ่งที่เป็นธรรมของอุปทานระหว่างประเทศของผลิตภัณฑ์นั้น และมาตรการใดๆ ดังกล่าวนั้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติอื่นๆ ของความตกลงนี้จะต้องยุติลงทันทีเมื่อไม่ก่อให้เกิดมาตรการนั้นได้สิ้นสุดลง ที่ประชุมใหญ่ภาคีสัญญาจะพิจารณาบททวนความจำเป็นสำหรับอนุวรรคนี้ไม่เกิน วันที่ 30 มิถุนายน ค.ศ.1960

เครื่องมือปล่อยเต้าทะเล (TEDs) เพราะการห้ามนำเข้าเป็นมาตรการทางการค้า เพื่ออนุรักษ์เต้าทะเลซึ่งเป็นทรัพยากรที่สูญสิ้นได้ของโลก

เนื่องจากประเทศไทยส่งออกเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ไปสหภาพยุโรปมีมูลค่ามากกว่า 1 แสนล้านบาทต่อปี ทำให้กฎหมายและ มาตรการต่างๆ ตามกฎหมายของสหภาพยุโรปมีความสำคัญต่อการค้าสินค้า เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย และในปัจจุบันอุปสรรค ทางการค้าที่มีใช่มิใช่มาตรการในการค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ คือ มาตรการความปลอดภัย (safety standard) ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และสุขภาพของผู้บริโภค เช่น การ กำหนดระดับความร้อนที่เครื่องใช้ไฟฟ้าจะทนได้ กำหนดระดับรังสีที่จะรั่ว ออกมาจากเตาไมโครเวฟได้ เป็นต้น ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยดังกล่าวเกือบ ทั้งหมดจะถูกกำหนดโดยสมาคมผู้ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ผลิตสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ยอมรับ ความจำเป็นของการที่ต้องมีมาตรฐานดังกล่าว เพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพของ ผู้บริโภคในสหภาพยุโรป และตระหนักว่าในสหภาพยุโรปมี Directive จำนวนมากที่เป็นกฎหมายภายในกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้า เครื่องใช้ไฟฟ้าซึ่งผู้นำเข้าของสหภาพยุโรปต้องปฏิบัติตาม และผู้นำเข้าตกอยู่ ในกฎหมาย Product Liability Law ซึ่งเป็น Directive ออกมาบังคับใช้ตั้งแต่ปี 1985 ซึ่งกำหนดให้ผู้นำเข้ามีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (strict liability) ต่อสินค้า ที่ไม่ปลอดภัยที่ผู้นำเข้านำเข้ามาจากต่างประเทศ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า มาตรฐานความปลอดภัยที่กฎหมายภายในของสหภาพยุโรปกำหนดไว้ ไม่น่าจะเป็นมาตรการทางการค้าที่มีใช่มิใช่มาตรการ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อ คุ้มครองอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ภายในประเทศ (protectionist measure)

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน สหภาพยุโรปกำลังอยู่ในขั้นตอนของการออก กฎหมายใหม่ฯ ซึ่งจะมีผลกระทบอย่างมากต่อการส่งออกสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย ประเทศไทยจะประสบปัญหาอย่างรุนแรง หากไม่สามารถปฏิบัติตามได้ เพราะกฎหมายใหม่ฯ ทั้งหลายจะทำให้ต้นทุน

การผลิต (cost of production) ของผู้ผลิตในประเทศไทยสูงขึ้น จนทำให้ความสามารถในการแข่งขัน (competitiveness) ลดลง ซึ่งกฎหมายใหม่ๆ ที่มีผลกระทบโดยตรงและรุนแรงต่อการส่งออกสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ไปยังสหภาพยุโรป (เพราะสหภาพยุโรป 25 ประเทศ จะใช้กฎหมายเดียวกันบังคับกับสินค้าไทย) มีดังนี้

(1) กฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการเศษเหลือทิ้ง (Waste Management)

EU Commission ได้เสนอให้มีการออกกฎหมายระดับ EU Directive 2 ฉบับ เรียกว่า Waste from Electrical and Electronic Equipment หรือ WEEE) และ Restrictions on the USE of Hazardous Substances หรือ RoHS) ซึ่งได้มีการรับร่างกฎหมายมาเป็นกฎหมายของสหภาพยุโรปในวันที่ 18 ธันวาคม 2002 ซึ่งกำหนดให้รัฐสมาชิกมีพันธกรณีที่จะต้องนำ EU Directive ทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวไปอนุวัติการ (transposition) เป็นกฎหมายภายในของรัฐสมาชิกภายในวันที่ 13 สิงหาคม 2004

กฎหมาย WEEE Directive ได้กำหนดให้ผู้ผลิตต้องเป็นผู้รับค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการจัดการเศษเหลือทิ้งของเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่ตนเองผลิตหรือเป็นผู้นำเข้าสินค้า ผู้ผลิตต้องสร้างระบบจัดเก็บ รวบรวมซากเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และนำกลับมาใช้ใหม่ด้วยการ recovery / recycle / reuse โดยหน้าที่ตามกฎหมายที่กล่าวมา ผู้ผลิตจะปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าวโดยตนเอง (individual) หรือร่วมกันทำกับผู้ผลิตอื่นๆ (collective scheme) ก็ได้ โดยมีกำหนดเวลาให้ทำหน้าที่ตามกฎหมาย WEEE ภายในเดือนสิงหาคม 2005 อนึ่งเศษเหลือทิ้งของเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่ก่อนเดือนสิงหาคม 2005 กฎหมาย WEEE กำหนดให้เป็นภาระร่วม (collective responsibility) ของผู้ผลิตที่มีอยู่ในตลาดในปัจจุบันต้องจัดการโดยแบ่งภาระร่วมดังกล่าวตามสัดส่วนการครองตลาด (market share) ของผู้ผลิตที่มีอยู่ กฎหมาย WEEE ยังกำหนดให้รัฐสมาชิกมีพันธกรณีที่จะต้องกำจัดเศษเหลือทิ้งของเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์อย่างน้อย 4 กิโลกรัม / ต่อคน / ต่อ 1 ปี ด้วย และรัฐสมาชิกมีพันธกรณีจะต้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายข้างต้น

ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2006 เป็นอย่างช้า นโยบายของกฎหมาย WEEE คือ นโยบายจูงใจให้บริษัทผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ต้องผลิตสินค้าให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด

เครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องใช้อิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ภายใต้บังคับของ WEEE Directive

ประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	recovery สำหรับสินค้า	reuse / recycle สำหรับ ส่วนประกอบของสินค้า
1. เครื่องใช้ไฟฟ้าขนาดใหญ่ เช่น ตู้เย็น ตู้แช่แข็ง	ขั้นต่ำ 80%	ขั้นต่ำ 75%
2. เครื่องใช้ไฟฟ้าขนาดเล็ก เช่น เครื่องดูดฝุ่น เตาไรด เครื่องปั๊มขมปิ้ง	ขั้นต่ำ 70%	ขั้นต่ำ 50%
3. คอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์สื่อสาร เช่น เครื่องถ่าย- สัมนา	ขั้นต่ำ 75%	ขั้นต่ำ 65%
4. เครื่องใช้ในครัวเรือน เช่น วิทยุ โทรทัศน์ วีดีโอ เครื่องบันทึกเสียง	ขั้นต่ำ 75%	ขั้นต่ำ 65%
5. อุปกรณ์ให้แสงสว่าง เช่น หลอดไฟ	ขั้นต่ำ 70%	ขั้นต่ำ 50%
6. เครื่องมือไฟฟ้า เช่น เครื่องเจาะ เชื่อม เครื่องเย็บ เครื่องตัดหญ้า	ขั้นต่ำ 70%	ขั้นต่ำ 50%
7. เครื่องเล่น อุปกรณ์กีฬา เช่น รถไฟฟ้า วีดีโอเกม	ขั้นต่ำ 70%	ขั้นต่ำ 50%
8. เครื่องมือแพทย์	ขั้นต่ำ 70%	ขั้นต่ำ 50%
9. เครื่องมือควบคุม เช่น เครื่องจับควัน เครื่องควบคุม อุณหภูมิ	ขั้นต่ำ 70%	ขั้นต่ำ 50%
10. เครื่องขายอัตโนมัติ เช่น เครื่องขายเครื่องดื่ม เครื่องถอนเงิน	ขั้นต่ำ 80%	ขั้นต่ำ 75%

กฎหมาย RoHS Directive คือ กฎหมายห้ามใช้สารอันตรายบางประเภทในเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ สารตะกั่วปรอท แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนท์ (+6) โพลีโบรมิเนทไบฟีนิล (PBB) และ โพลีโบรมิเนทไดฟีนิลอีเทอร์ (PBDE) เพราะคณะกรรมการยุโรปเชื่อว่า แม้ว่าจะมี WEEE Directive จะยังคงมีซากเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ถูกทิ้ง

ปนในขยะทั่วไป ซึ่งมีสารอันตรายที่เสี่ยงต่อสุขภาพปะปนอยู่ในสิ่งแวดล้อมรอบตัวคนเพิ่มมากขึ้น และทำลายสิ่งแวดล้อม ดังนั้น การบังคับให้ใช้สารทดแทนสารอันตรายที่กล่าวมาจึงน่าจะเป็นการปลอดภัยกว่า โดยกฎหมาย RoHS จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2006 โดยกฎหมายภายในของรัฐบาลสมาชิกที่ยังไม่สอดคล้องกับกฎหมาย RoHS ก็ยังใช้บังคับได้อยู่จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2006 ข้อยกเว้นของกฎหมาย RoHS คือผู้ผลิตยังสามารถใช้สารอันตรายที่กล่าวมาในการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการซ่อม หรือนำกลับมาใช้ใหม่กับเครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องใช้อิเล็กทรอนิกส์ที่วางตลาดก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2006 สารอันตรายที่อนุญาตให้ใช้ได้จะปรากฏอยู่ในภาคผนวกของกฎหมาย RoHS ซึ่งการที่จะระบุว่าสารอันตรายที่กล่าวมามีอันตรายอย่างไรนั้น กรรมาธิการยุโรปได้สัญญาว่าจะทำการประเมินความเสี่ยง (risk assessment) แต่จนกระทั่งวันนี้ คณะกรรมาธิการยุโรปยังไม่มีผลการประเมินความเสี่ยงเปิดเผยให้สาธารณชนทราบเลย

ประเทศสหรัฐอเมริกา มองว่ากฎหมายทั้งสองฉบับของสหภาพยุโรป แม้ว่าจะมีวัตถุประสงค์ที่ดี คือ การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แต่กระบวนการออกกฎหมายทั้งสองยังขาดความโปร่งใส และขาดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งมีใช้คนของสหภาพยุโรป และอาจนำไปสู่ผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศในทางลบโดยไม่จำเป็น ประเทศญี่ปุ่นมองว่า กฎหมายทั้งสองอาจขัดกับความตกลง TBT เนื่องจากเหตุผลที่ว่ามาตรการทั้งหลายที่สหภาพยุโรปบังคับใช้ตามกฎหมายทั้งสองฉบับก่อให้เกิดการจำกัดทางการค้า (trade restrictive) เกินความจำเป็น ซึ่งขัดกับ Article 2.2 ของความตกลง TBT¹⁰

¹⁰ บทบัญญัติ Article 2.2 ของความตกลงว่า TBT บัญญัติว่า

2.2 Members shall ensure that technical regulations are not prepared, adopted or applied with a view to or with the effect of creating unnecessary obstacles to international trade. For this purpose, technical regulations shall not be more trade-restrictive than necessary to fulfil a legitimate objective, taking account of the risks non-fulfilment would create. Such legitimate objectives are, *inter alia*: national security requirements; the prevention of deceptive practices; protection of human health or safety, animal or plant life or health, or the environment. In assessing such risks, relevant elements of consideration are, *inter alia*: available scientific and technical information, related processing technology or intended end-uses of products.

คำแปลภาษาไทย คือ

นอกจากนั้นแล้วยังจะมีปัญหาการบังคับใช้กฎหมายทั้งสองดังกล่าวอาจจะก่อให้เกิดการเลือกปฏิบัติต่อสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศได้

(2) การควบคุมเคมีภัณฑ์ (Chemicals)

ในเดือนธันวาคม 2003 คณะกรรมาธิการยุโรปได้มีมติรับหลักการที่จะปฏิรูปกฎหมายว่าด้วยกำกับดูแลควบคุมการใช้เคมีภัณฑ์ของสหภาพยุโรป โดยการที่เสนอร่างกฎหมายใหม่เรียกว่า REACH (Registration, Evaluation, and Authorization of Chemicals) ซึ่งจะผลใช้บังคับกับสารเคมีทุกรายการไม่ว่าจะเป็นสารเคมีที่มีอยู่ในปัจจุบันและสารเคมีที่จะมีในอนาคต ภายใต้ระบบใหม่ กฎหมายจะกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ผลิตเคมีภัณฑ์ และผู้ใช้ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำต้องจดทะเบียน ทดสอบ ทำการประเมินความเสี่ยง และรายงานข้อมูลทั้งหมดที่กล่าวมาไปยังฐานข้อมูลกลาง (central database) ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมแทบทุกอุตสาหกรรมตั้งแต่อุตสาหกรรมยานยนต์ไปจนถึงอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มจะต้องได้รับผลกระทบจากนโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้ของสหภาพยุโรป

ผู้ผลิตและผู้ส่งออกสินค้าในเกือบทุกอุตสาหกรรม จะต้องทราบว่ามีสารเคมีอะไรที่ใช้ในการผลิตสินค้านั้น ได้มีการจดทะเบียนแล้วหรือไม่ หากยังไม่จดทะเบียนก็ต้องดำเนินการให้ถูกต้อง มิฉะนั้นผู้นำเข้าในกลุ่มสหภาพยุโรป อาจปฏิเสธได้

-
- 2.2 ตามาชิกจะต้องประกันว่า จะไม่มีการจัดเตรียม ออกหรือใช้ข้อบังคับทางเทคนิค เพื่อที่จะหรือเป็นผลก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศอย่างไม่จำเป็น เพื่อความมุ่งประสงค์นี้ ข้อบังคับทางเทคนิคจะต้องไม่เป็นการจำกัดการค้าเกินกว่าที่จำเป็นเพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรม โดยพิจารณาถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นถ้าไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรมนั้น วัตถุประสงค์ที่ชอบธรรมเช่นว่านั้น รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะข้อกำหนดเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ การป้องกันการหลอกลวง การคุ้มครองสุขภาพหรือความปลอดภัยของมนุษย์ ชีวิตหรือสุขภาพของสัตว์หรือพืช หรือสิ่งแวดล้อม ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องของการพิจารณาจะรวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะข้อมูลทางวิทยาศาสตร์และทางวิชาการที่มีอยู่ เทคโนโลยีการแปรรูปที่เกี่ยวข้อง หรือความตั้งใจในการใช้ประโยชน์ของผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย

ทั้งที่ประเทศคู่ค้าสำคัญของสหภาพยุโรป ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ติดตามพัฒนาการของร่างกฎหมายดังกล่าวอย่างใกล้ชิด โดยสถาบันของสหภาพยุโรปที่พิจารณาออกกฎหมายดังกล่าว คือ The European Council (คณะมนตรีสหภาพยุโรป) และ The European Parliament (รัฐสภาสหภาพยุโรป) กระบวนการนิติบัญญัติจะต้องใช้เวลานานพอสมควร ทางกลุ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาคงจะติดตามและสร้างแรงกดดันให้กระบวนการนิติบัญญัติเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าวต้องโปร่งใส เปิดเผย และมีความรับผิดชอบอธิบายได้ (accountability) เพื่อให้กฎหมายที่จะออกมาต้องเป็นกฎหมายที่มีความสมดุลของการค้าเสรีกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และเป็นกฎหมายที่มีประสิทธิภาพทางต้นทุน (cost effective)

ปัญหาทางกฎหมายของ REACH คือ อาจขัดกับ Article 2.2 และ Article 6.2 ของความตกลง TBT ได้ เพราะจะมีการลงโทษผู้ผลิตที่รู้หรือได้รับแจ้ง แต่เกณฑ์ดังกล่าวมีลักษณะเป็นอัตวิสัย (subjective) มาก ทำให้สหภาพยุโรปสามารถกลั่นแกล้งผู้ผลิตต่างชาติได้¹¹

(3) Battery Directive

ผู้วิจัยนำเอา Battery Directive มาอยู่ในหัวข้อของอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์เนื่องจากเห็นว่าแบตเตอรี่ที่ Battery Directive ประสงค์จะควบคุมเป็นแบตเตอรี่ที่ใช้กับเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มากกว่าแบตเตอรี่ที่ใช้ในรถยนต์

¹¹ บทบัญญัติ Article 6.2 ของความตกลงว่า TBT บัญญัติว่า

6.2 Member shall ensure that their conformity assessment procedures permit, as far as practicable, the implementation of the provisions in paragraph 1.

คำแปลภาษาไทย คือ

2.2 สมาชิกจะต้องประกันว่า วิธีการประเมินความสอดคล้องของคนทำให้สามารถปฏิบัติตามบทบัญญัติในวรรค 1 ได้

คณะกรรมการการยุโรปได้เสนอให้มีการออกกฎหมาย EU Battery Directive โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะบังคับให้มีการเก็บรวบรวมและนำแบตเตอรี่เก่าที่มีอยู่ในตลาดสหภาพยุโรปมาใช้ใหม่ ซึ่งแตกต่างกับ RoHs เพราะร่างกฎหมาย EU Battery Directive ไม่ได้ห้ามการใช้ nickel หรือแคดเมียมในแบตเตอรี่ แต่มีเป้าหมายอยู่ที่การเก็บรวบรวม และการนำแบตเตอรี่เก่ามาใช้ใหม่ ซึ่งคณะกรรมการการยุโรปเห็นว่า ผลที่ได้จะเท่ากับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน โดยกำหนดให้เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่ผู้ผลิตแบตเตอรี่ต้องแบกรับในการเก็บรวบรวม ทำให้ใช้ใหม่ได้และการนำกลับมาใช้ใหม่ โดยรัฐสมาชิกต้องเก็บรวบรวมแบตเตอรี่เก่าให้ได้ 160 กรัม/ต่อประชากร 1 คน/ต่อ 1 ปี และต้องเก็บแบตเตอรี่ที่ใช้ nickel – cadmium ไม่ได้ 80% ของแบตเตอรี่เก่าที่ใช้แล้วในรัฐสมาชิกด้วย ซึ่งคณะกรรมการการยุโรปคาดว่า รัฐสภาของสหภาพยุโรป (European Parliament) และคณะมนตรีสหภาพยุโรปน่าจะให้สัตยาบันร่างกฎหมายดังกล่าวได้ในประมาณปี 2005 ซึ่งเป้าหมายการเก็บรวบรวมแบตเตอรี่เก่าไม่ได้ 160 กรัม/ต่อประชากร 1 คน/ต่อ 1 ปี และ 80% ของแบตเตอรี่เก่า นั้น รัฐสมาชิกต้องบรรลุให้ได้ภายใน 4 ปี หลังจากที่ EU Directive ได้รับการอนุมัติการโดยรัฐสภาของรัฐสมาชิกแล้ว

(4) ร่างกฎหมายว่าด้วยสินค้าพลังงาน (Energy Using Products)

คณะกรรมการการสหภาพยุโรปฝ่ายวิสาหกิจ (DG Enterprise) ได้จัดทำร่างกฎหมายเรียกว่า EuP (Energy Using Products) ในเดือนสิงหาคม 2003 โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ ควบคุมการออกแบบผลิตภัณฑ์สินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องใช้อิเล็กทรอนิกส์ และเรื่องประสิทธิภาพของการใช้พลังงาน วัตถุประสงค์ของร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวได้ระบุว่า เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้แนวทางใหม่ (new approach Directive) โดยมีส่วนประกอบ 2 ส่วนคือ กรอบของกฎหมาย และมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะแตกต่างไปตามชนิดของผลิตภัณฑ์ โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปต้องออกกฎหมายตามระเบียบดังกล่าวภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2548 เพื่อให้กฎหมายมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2549

ข้อบังคับนี้ครอบคลุมสินค้าที่ใช้พลังงานทุกประเภท อาทิ พลังงานไฟฟ้า พลังงานจาก fossil พลังงานประเภท renewable fuels รวมถึงชิ้นส่วนของสินค้าที่กำหนดเป็นอะไหล่ ที่ผลิตและจำหน่ายได้ในตลาดสหภาพยุโรป ซึ่งถูกกำหนดให้ต้องประทับตรา CE หรือได้รับฉลากแสดงว่าเป็นสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-label) ของสหภาพยุโรปเท่านั้น ทำให้ผู้ผลิตและส่งออกสินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้ามีการค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการออกแบบและผลิตสินค้าให้เป็นไปตามข้อกำหนด รวมทั้งต้องจัดเก็บข้อมูลต่างๆ โดยเฉพาะเรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับระดับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ปริมาณวัสดุที่จะต้องใช้โซลาร์เซลล์ หรือปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดขึ้น

หากระเบียบดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในอนาคตย่อมส่งผลกระทบต่อเป็นอุปสรรคต่อการส่งออกสินค้าของไทย ประกอบด้วย เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์สำหรับใช้ในครัวเรือน และสำนักงาน เช่น เครื่องถ่ายเอกสาร เครื่องซักผ้า เครื่องล้างจาน คอมพิวเตอร์ และตู้เย็น เป็นต้น

ปัญหาของร่าง Directive EuP คือ อาจก่อให้เกิดการเลือกปฏิบัติต่อบริษัทต่างชาติได้ ดังนั้นในขั้นตอนของกระบวนการนิติบัญญัติ (legislation process) ของการออกกฎหมาย (ซึ่งรวมถึง implementation measure ด้วย) ประเทศคู่ค้าเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่นจึงต้องการเข้าไปในกระบวนการนิติบัญญัติเพื่อให้ข้อมูลและแสดงความเห็นด้วย

(5) กฎหมายให้อุตสาหกรรมเลิกใช้สารทำให้ชั้นบรรยากาศหaze และก๊าซที่ทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก (Regulation on Acceleration of the Phase – outs of Ozone – depleting Substances and Greenhouse Gases)

สหภาพยุโรปได้ออกกฎหมายเรียกว่า EU Regulation 2037/2000 มาบังคับใช้เมื่อเดือนมิถุนายน 2000 เพื่อบังคับให้มีการเลิกใช้สารที่ทำให้ชั้นบรรยากาศของโลกหaze และสารที่ทำให้เกิดภาวะเรือนกระจกในสหภาพยุโรป โดยกำหนดเวลาที่จะเลิกสารดังกล่าวในกฎหมายสหภาพยุโรปจะเร็วกว่ากำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้ตามพิธีสารมอนทรีออล (Montreal

Protocol) รัฐบาลของประเทศสหรัฐอเมริกาได้คัดค้านร่างกฎหมายดังกล่าวอย่างมากเพราะกำหนดให้เลิกการใช้สาร HCFCs ในปี 2001 โดยประเทศสหรัฐอเมริกาเห็นว่าไม่มีประโยชน์ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเท่าที่ควร กฎหมายฉบับปัจจุบันกำหนดให้อุตสาหกรรมการผลิตตู้แช่ในสหภาพยุโรปต้องเลิกใช้สาร hydrochlorofluorocarbons ภายในปี 2001 ส่วนสาร HCFC ภายในปี 2004 โดยมีข้อยกเว้นคือ แอร์ที่ติดตั้งขนาดเล็ก (ขนาด 100 k W) และหน่วยปั๊มความร้อนไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายดังกล่าว

คณะกรรมการสหภาพยุโรปได้ออก Directives หลายฉบับมา อนุวัติการโครงการเลิกการก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก โดย Directive ฉบับปัจจุบันคือ Directive 96/61/EC โดยคณะกรรมการสหภาพยุโรปได้ประเมินการเลิกก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกในรัฐสมาชิก แล้วจัดทำรายงานประจำปี 2003 แสดงให้เห็นว่า การก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกในสหภาพยุโรปเพิ่มมากขึ้น ติดกันสองปีซ้อน (2002-2003) ซึ่งทำให้สหภาพยุโรปต้องดำเนินการที่เข้มงวดขึ้นอีก เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของกรรมสารโตเกียว (Kyoto Protocol) ซึ่งกำหนดให้สหภาพยุโรปต้องลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ 8% ภายในปี 2010

ร่างกฎหมายเกี่ยวกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกฉบับล่าสุดคือ 12 สิงหาคม 2003 เป็นร่างกฎหมายที่คณะกรรมการสหภาพยุโรปเป็นผู้เสนอ โดยร่างกฎหมายดังกล่าวประสงค์ที่จะลดการปล่อย fluorinated greenhouse gases ลงประมาณ 25% ภายในปี 2010 วัตถุประสงค์ของร่างกฎหมายดังกล่าว คือ การเลิกปล่อยก๊าซ HFC - 134a ซึ่งเป็นก๊าซที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมเครื่องปรับอากาศในรถยนต์ และยกเลิกการใช้ HFCs ซึ่งเป็นสารเคมีที่ใช้มากในการผลิตตู้เย็น ซึ่งจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมผลิตเครื่องปรับอากาศในรถยนต์และตู้เย็นของผู้ผลิตต่างชาติดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตสินค้าทั้งสองของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยร่างกฎหมายดังกล่าวคาดว่าจะถูกให้สัตยาบันประมาณปี 2005

ปัญหาทางกฎหมายระหว่างประเทศของ Regulation 2037/2000 และกฎหมายฉบับใหม่ที่จะออกมาคือ ความขัดแย้งระหว่างการค้าเสรีกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือความขัดแย้งระหว่างความตกลง WTO/GATT กับสนธิสัญญาอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Multilateral Environmental Agreement : MEAs) ในปัจจุบันยังไม่มีรัฐสมาชิกของ WTO นำคดีความขัดแย้งดังกล่าวมาฟ้องยังคณะกรรมการระงับข้อพิพาทของ WTO (Dispute Settlement Body : DSB) ซึ่งในกรณีข้างต้นหากประเทศสหรัฐอเมริกาคัดค้านว่า Regulation 2037/2000 ขัดกับความตกลง TBT เพราะเป็นมาตรการที่จำกัดทางการค้าเกินจำเป็น สหภาพยุโรปก็อาจอ้างว่า มาตรการตาม Regulation 2037/2000 เป็นมาตรการที่ชอบธรรมตามความตกลง WTO เนื่องจากเป็นมาตรการที่ใช้เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เป็นทรัพยากรร่วมของโลก(ชั้นบรรยากาศของโลก) ตามแนวทางคำตัดสินคดี Shrimp – Sea Turtle ของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO (1998)

3.2.1.2.3 อุตสาหกรรมยานยนต์

สหภาพยุโรปเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับสองในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย รองจากอาเซียน จากที่เคยครองอันดับหนึ่งในอดีต เนื่องจากภาวะอัมตวัของอุปสงค์ในกลุ่มประเทศยุโรปตะวันตก ในปี 2546 ทำให้อัตราการขยายตัวการส่งออกของไทยไปยังสหภาพยุโรปลดลงร้อยละ 10.4 คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 877 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตามสินค้าในกลุ่มนี้ยังคงอยู่ในอันดับ 3 ของสินค้าที่ไทยส่งออกไปสหภาพยุโรป รองจากเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ส่วนประกอบ และแผงวงจรไฟฟ้า ซึ่งเมื่อพิจารณาในส่วนของการค้าสุทธิ พบว่า สินค้ายานยนต์ที่ไทยได้ดุลการค้าจากสหภาพยุโรปมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ สินค้าเครื่องยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ เครื่องยนต์ดีเซล และชิ้นส่วนจักรยานยนต์

ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับสหภาพยุโรปในสินค้าประเภทยานยนต์ทั้งหมด และหากพิจารณาจากกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่ ก็พบว่า โปแลนด์ สาธารณเช็ก และสโลวาเกีย มีความได้เปรียบเหนือ

สหภาพยุโรปในสินค้าหมวดยานยนต์หลายชนิดเช่นกัน อาทิเช่น ส่วนประกอบ และส่วนเสริมของจักรยานยนต์ จักรยานแบบที่ไม่มีมอเตอร์ ส่วนของ รถเข็นเด็ก และยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมือ ไม่ใช่เครื่องจักร

ในขณะที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบการส่งออกสินค้าในหมวด ส่วนประกอบ และส่วนเสริมของจักรยานยนต์ และจักรยานยนต์ความจุ 180-125 c.c. แต่ประเทศโปแลนด์ สาธารณรัฐเช็ก สโลวีเนีย และสโลวาเกีย มีความสามารถในการแข่งขันส่งออกในสินค้ายานยนต์หลายประเภทเหนือกว่า ประเทศไทย และมีความได้เปรียบในตลาดสหภาพยุโรปเดิมด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสินค้าประเภทยานยนต์ขนส่งสินค้าและบุคคล ที่มีความจุมากกว่า 2,500 c.c. จักรยานแบบที่ไม่มีมอเตอร์ ล้อหรือส่วนประกอบที่ทำด้วยอลูมิเนียม และยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมือ ไม่ใช่เครื่องจักร

ผลการประมาณค่าสมการถดถอยนี้ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าสินค้าใน หมวดยานยนต์ของประเทศไทยเป็นคู่แข่งที่สำคัญกับสินค้าที่ผลิตขึ้นภายใน กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปเอง โดยการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าที่ผลิตภายใน สหภาพยุโรปเองร้อยละ 1 จะทำให้อุปสงค์ของกลุ่มที่มีต่อสินค้าของไทย เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.86 อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ดี สินค้าจากไทยอยู่ในคนละ ตำแหน่งกับสินค้าที่ผลิตโดยกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่ ดังนั้นการขยาย สมาชิกภาพก็ไม่น่าจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของสหภาพยุโรปในสินค้า หมวดนี้จากประเทศไทยมากนัก

ความตกลงที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์โดยเฉพาะ หรือมากเป็นพิเศษ ได้แก่

ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (TBT) สำคัญของความตกลง คือ ประเทศผู้นำเข้าสามารถใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพ ของพลเมือง อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ป้องกันการโฆษณาหลอกลวงผู้บริโภคได้ หากมาตรการดังกล่าวเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 เงื่อนไข ได้แก่ มาตรการนั้นวางอยู่บนมาตรฐานสากล (international standard) หรือในกรณีที่ไม่มีมาตรฐานสากล

มาตรการที่นำมาใช้ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าเกินจำเป็น (unnecessary obstacle to trade) และต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไข คือ ต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้ผลิตในต่างประเทศ และต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสินค้านำเข้าที่มาจากประเทศผู้ผลิตที่แตกต่างกัน

ข้อยกเว้นทั่วไปของ GATT ตาม Article XX โดย Article XX ของ GATT เป็นข้อยกเว้นทั่วไป ซึ่งอนุญาตให้รัฐสมาชิกใช้มาตรการทางการค้าที่ขัดต่อหลักการเสรีได้ เช่น การห้ามนำเข้า หากมาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองคุณค่า (values) ที่สำคัญไม่น้อยกว่า การค้าเสรี เช่น การคุ้มครองศีลธรรมอันดีของประชาชน การคุ้มครองชีวิตสุขภาพของ คน สัตว์ พืช การอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติที่สูญเสียไปได้ เช่น ในคดีสำคัญของ WTO ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO ในคดี *Shrimp-Sea Turtle* (1998) ได้ตัดสินว่า สหรัฐอเมริกาสามารถห้ามนำเข้ากุ้งทะเลที่จับโดยเรือประมงที่ไม่ติดเครื่องมือปล่อยเต่าทะเล (TEDs) เพราะการห้ามนำเข้าเป็นมาตรการทางการค้าเพื่ออนุรักษ์เต่าทะเลซึ่งเป็นทรัพยากรที่สูญสิ้นได้ของโลก

ประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรปและประเทศญี่ปุ่น ต่างก็มีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์ยานพาหนะ โดยวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานพาหนะ คือ การคุ้มครองชีวิต ร่างกายของผู้บริโภค ดังนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วมาตรฐานดังกล่าวจะเป็นมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัย (safety standard) ซึ่งแม้ว่าการที่มีการบิดเบือนมาตรฐานดังกล่าวเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ แต่การบิดเบือนดังกล่าวก็เป็นการยากมากที่จะพิสูจน์ให้เห็นว่า มาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยนั้นเป็นมาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดขึ้นมาเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ เนื่องจากมาตรฐานเกี่ยวกับการความปลอดภัยของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานพาหนะ ย่อมต้องมีความแตกต่างกันออกไปเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพถนน สภาพภูมิประเทศ สภาพอากาศ พฤติกรรมของผู้บริโภค รูปร่างความสูงของคนขับ ฯลฯ ดังนั้นมาตรฐานความปลอดภัยจึงจำเป็นต้องแตกต่างกัน และไม่อาจถือได้ว่าก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าเกินความจำเป็น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากฎหมายของสหภาพยุโรปจะไม่ขัดกับบทบัญญัติของการตกลง TBT โดยตรงก็ตาม แต่ประเทศคู่ค้าของสหภาพยุโรปได้ตั้งข้อสังเกตว่า กฎหมายของสหภาพยุโรปก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าได้ กล่าวคือ มาตรฐานของสินค้าโดยทั่วไปของสหภาพยุโรปจะถูกกำหนดโดย The European Standardization Organization (LEN) ซึ่งกระบวนการในการกำหนดมาตรฐานจะล่าช้าและใช้เวลานานมาก มีความล่าช้าในการออกกฎหมายของสหภาพยุโรปมารองรับมาตรฐาน การปรับใช้และการตีความของรัฐสมาชิกก็แตกต่างกัน มีกฎหมายหลายฉบับทับซ้อนกันในสินค้าตัวเดียว และมีช่องว่างซึ่งกฎหมายหลายฉบับไม่ได้กล่าวถึง และในหลายกรณีมาตรฐานของสหภาพยุโรปจะใช้ designed – based แทนที่จะใช้ performance - based standard เช่น กรณีของท่อต่อเชื่อมก๊าซ ซึ่งกฎหมายของสหภาพยุโรปกำหนดให้ต้องเชื่อมต่อโดยการเชื่อมติดถาวร (fixed/welded connection) เท่านั้น โดยมีวัตถุประสงค์คือการป้องกันก๊าซรั่ว ซึ่งวิธีการป้องกันก๊าซรั่วไม่จำเป็นต้องเป็นวิธีการเชื่อมติดแบบถาวรวิธี แต่มีวิธีการอื่นๆ ซึ่งได้ผลและมีประสิทธิภาพเหมือนกันแต่กฎหมายมีสหภาพยุโรปไม่ยอมรับ เป็นต้น

3.2.1.2.4 สินค้าเกษตรแปรรูป และอุตสาหกรรมอาหาร

ประเทศไทยจัดเป็นประเทศผู้ส่งออกอาหารอันดับที่ 14 ของโลก โดยผลิตภัณฑ์อาหารที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยถูกใช้บริโภคภายในประเทศเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น ส่วนที่เหลือร้อยละ 80 ถูกส่งออกไปยังตลาดโลก ส่วนที่มีการส่งออกมากที่สุด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ประมง ตามมาด้วย ผลิตภัณฑ์จากธัญพืช ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ และผัก ผลไม้ และผลิตภัณฑ์แปรรูป ตามลำดับ อุตสาหกรรมอาหารจึงเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นจากมูลค่าการส่งออกที่สูงถึง 14.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีอัตราที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 21.2 ในปี 2546

สหภาพยุโรปเป็นตลาดสำคัญอันดับ 3 ของผลิตภัณฑ์อาหารของไทย รองจากญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ผลิตภัณฑ์อาหารของไทยที่ส่งออกไปยังสหภาพยุโรปประกอบด้วย อาหารประเภทถักรวมซึ่งครองสัดส่วนมากที่สุด

ถึงร้อยละ 49 ตามด้วยผลิตภัณฑ์อาหารประเภทปศุสัตว์ และประมง ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 37 และ 14 ตามลำดับ ส่วนมูลค่าการส่งออกอาหารประเภทเกษตรแปรรูปนั้น ส่วนใหญ่คือ ผลไม้กระป๋อง และแปรรูป อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป และผักกระป๋องและแปรรูป

ในกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่ทั้งหมด 10 ประเทศนั้นมีเพียงสองประเทศ คือ โปแลนด์ และฮังการีเท่านั้น ที่มีมูลค่าการส่งออกสินค้าประเภทอาหารไปสหภาพยุโรปค่อนข้างสูง และยังมีความได้เปรียบสหภาพยุโรปในสินค้าหลายรายการด้วย โดยรายการที่มีความเสียเปรียบสหภาพยุโรป อย่างชัดเจน คือ เป็ดแช่แข็ง และเนื้อสัตว์ที่ไม่ใช่สัตว์ปีกแช่แข็งเลาะกระดูก ซึ่งโปแลนด์เป็นประเทศเดียวที่มีมูลค่าการส่งออกสูงกว่าไทย ส่วนประเทศสมาชิกใหม่อื่นๆ นั้น มีมูลค่าการส่งออกอาหารต่ำกว่าประเทศไทยมากทั้งสิ้น ซึ่งหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับสหภาพยุโรปเดิมในสินค้าจำพวกเนื้อสัตว์หมักเกลือ ในน้ำมัน หรือธัญพืชสัตว์ปีกเลาะกระดูกแช่แข็ง

นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกใหม่ส่วนใหญ่ไม่ได้ส่งออกเนื้อสัตว์หลายชนิดไปยังตลาดสหภาพยุโรป ยกเว้นประเทศโปแลนด์ และฮังการี ที่มีการส่งออกเนื้อสัตว์ 10 รายการ นอกจากนี้ ประเทศคู่แข่งทั้งสองที่มีศักยภาพนี้มีความสามารถในการแข่งขันการส่งออกสินค้าเหล่านั้นไม่ค่อยแตกต่างจากประเทศไทย อย่างไรก็ดี ไทยเสียเปรียบเกือบทุกประเทศสมาชิกใหม่ที่มีการส่งออกไปยังสหภาพยุโรปในสินค้ารายการเนื้อสัตว์ที่ไม่ใช่สัตว์ปีกแช่แข็งเลาะกระดูก และยังเสียเปรียบโปแลนด์อย่างชัดเจนเพิ่มขึ้นอีก 1 รายการ คือ เนื้อหน้าอกของสัตว์ปีกแช่แข็งและติดกระดูก

สำหรับอาหารทะเล ประเทศไทยมีดุลการค้าที่เกินดุลกับสหภาพยุโรปสูงสุด และมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับสหภาพยุโรปทุกรายการ ซึ่งในกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่แล้ว ประเทศโปแลนด์ได้เปรียบสหภาพยุโรปถึง 6 รายการ ตามด้วยฮังการี 3 รายการ และเอสโตเนีย 2 รายการ

นอกจากนี้ มอลตา ลิทัวเนีย สโลวีเนีย และไซปรัส มีความได้เปรียบ
สหภาพยุโรปในอาหารทะเลเพียงรายการเดียว

หากพิจารณาเฉพาะอาหารทะเลที่ประเทศสมาชิกใหม่มีศักยภาพนั้น
ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกใหม่เกือบทุก
รายการ ยกเว้นรายการปลาแปรรูป นอกจากนี้ยังมีรายการกุ้งแปรรูปที่มีน้ำหนัก
มากกว่า 2 กิโลกรัม ที่ไทยเกือบจะเสียเปรียบเอสโตเนีย และโปแลนด์ อย่างไรก็ตาม
ดี ยังคงมีอาหารทะเลหลายรายการที่ประเทศสมาชิกใหม่หลายประเทศไม่ได้
ส่งออกปสหภาพยุโรป ความกังวลในเรื่องการส่งอาหารทะเล จึงยังไม่มาก
เท่ากับสินค้าประเภทปศุสัตว์

ผลการศึกษาโดยอาศัยแบบจำลองชี้ให้เห็นว่า เส้นอุปสงค์ของกลุ่ม
ประเทศสหภาพยุโรปที่มีต่อสินค้าในหมวดอาหารของประเทศไทยค่อนข้างที่
จะมีลักษณะใกล้เคียงกัน โดยส่วนใหญ่แล้วตัวแปรทางราคาถึงแม้ว่าจะมี
บทบาทอยู่บ้าง แต่ก็มิอิทธิพลของตัวแปรที่แสดงความสามารถในการซื้อ หรือ
ตัวแปรขนาดของระบบเศรษฐกิจของประเทศสหภาพยุโรป เช่น ตัวแปรรายได้
ประชาชาติ และจำนวนประชากรของสหภาพยุโรปอย่างชัดเจน

ในกรณีของผลิตภัณฑ์จากสัตว์ปีกนั้น ราคาไม่ได้มีอิทธิพลในการ
กำหนดอุปสงค์การนำเข้าสินค้ากลุ่มนี้ของประเทศกลุ่มสหภาพยุโรป ซึ่งเป็น
ตัวสะท้อนถึงความสามารถในการจับจ่ายของผู้คนเหล่านั้น สามารถส่งผลให้
อุปสงค์ในสินค้าไทยปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.65 อย่างมีนัยสำคัญ ถ้ารายได้
เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 นอกจากนี้ ตัวแปรหุ่นที่สะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพและ
ความปลอดภัยของอาหาร เช่น การเกิดโรคแอนแทรกซ์ในวัวของประเทศใน
กลุ่มสหภาพยุโรป (Anthrax) ในช่วงปี 2001 ที่มีผลทางลบต่อการบริโภคสินค้า
นั้นๆ อย่างมีนัยสำคัญด้วย ดังนั้น ในกรณีของการมีไข้หวัดนกในปัจจุบัน
ทำให้สหภาพยุโรปห้ามนำเข้าสินค้าประเภทไก่จากประเทศไทยจนถึงต้นปี
2548 เป็นอย่างน้อย และอาจจะขยายเวลาต่อไปได้ หากประเทศไทยไม่สามารถ
หยุดการระบาดของโรคดังกล่าวได้

สินค้าในหมวดอาหารทะเลอื่นๆ ที่ไม่ใช่ปลา จำพวกกุ้ง หอย หรืออื่นๆ นั้น มีลักษณะที่บ่งบอกได้ว่า หากสหภาพยุโรปมีความมั่นใจในคุณภาพสินค้าแล้ว ก็ย่อมจะส่งผลดีต่อการส่งออกสินค้าประเภทนี้ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ตัวแปรที่ยังคงมีอิทธิพลอันดับอื่นๆ ก็ยังคงเป็นตัวแปรที่แสดงความสามารถในการซื้อเป็นหลัก โดยการเพิ่มขึ้นทุกร้อยละ 1 ของรายได้ประชาชาติของกลุ่มสหภาพยุโรปจะส่งผลให้อุปสงค์ของสินค้าจากประเทศไทยในหมวดนี้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.62 อย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่การเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าในหมวดนี้ที่ผลิตโดยประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปเอง จะส่งผลให้อุปสงค์ของสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นรายร้อยละ 0.21 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และตัวแปรราคาเปรียบเทียบระหว่างสินค้าจากประเทศไทย กับสินค้าจากประเทศสมาชิกใหม่ ไม่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในสินค้าหมวดนี้จากประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ

ในกรณีของอาหารทะเลจำพวกปลา พบว่าตัวแปรที่มีความสำคัญสูงสุดก็ยังคงเป็นตัวแปรที่แสดงขนาดของตลาด ได้แก่จำนวนประชากรของกลุ่มสหภาพยุโรป โดยเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้อุปสงค์ของสินค้าในหมวดนี้จากประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 7 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ตัวแปรที่มีความสำคัญรองลงมา ได้แก่ ตัวแปรราคาเชิงเปรียบเทียบระหว่างสินค้าจากประเทศไทยกับสินค้าจากประเทศสมาชิกใหม่ โดยถ้าหากราคาเปรียบเทียบนี้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้เกิดการปรับตัวเพิ่มขึ้นในอุปสงค์ในสินค้าหมวดนี้ของประเทศไทยราวร้อยละ 0.24 อย่างมีนัยสำคัญ

ลักษณะที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งของอุปสงค์ในสินค้ากลุ่มนี้ ก็คือเมื่อราคาสินค้าจากประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าจากประเทศสมาชิกใหม่สูงขึ้น กลับทำให้อุปสงค์ต่อสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งมีลักษณะที่แย้งกับกฎของอุปสงค์อยู่ ประเด็นนี้สะท้อนให้เห็นว่า ผู้ซื้อกำลังซื้อคุณภาพซึ่งแม้ว่าราคาจะสูงขึ้น แต่ก็สามารถทำให้ผู้บริโภคยังคงปรารถนาที่จะซื้อสินค้าในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นด้วย ดังนั้น ราคาของสินค้าในหมวดนี้อาจจะถูกเป็นสัญญาณที่ส่งถึงระดับคุณภาพของสินค้า เช่น สด สะอาด ผลการศึกษาประเด็นนี้ ยังเป็นการตอกย้ำว่ากลยุทธ์ในการแข่งขันในสินค้าจำพวกอาหาร

ทะเลควรเป็นกลยุทธ์ที่มีใช้ราคา แต่ต้องเน้นคุณภาพมากกว่าสิ่งอื่นใด ซึ่งสิ่งนี้มีความสอดคล้องกับความพยายามของสหภาพยุโรปในการดำเนินมาตรการกีดกันที่มีใช้ภายในรูปแบบต่างๆ อย่างเข้มงวด และเข้มข้นเพิ่มขึ้น ดังจะเห็นจากการมีนโยบายความปลอดภัยด้านอาหาร และอื่นๆ มาบังคับใช้กับการนำเข้าอาหารต่างๆ

แนวโน้มการส่งออกสินค้าในกลุ่มผลิตภัณฑ์อาหารหลักๆ ไปยังสมาชิกใหม่ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สินค้าประมง รวมถึงอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป จึงจะได้รับผลกระทบจากการขยายสมาชิกภาพของสหภาพยุโรปด้วย เพราะประเทศสมาชิกใหม่ทั้งหมดจะรับเอากฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ของสหภาพยุโรปมาบังคับใช้กับประเทศไทย

ความตกลงของ WTO ที่มีผลกระทบโดยตรงหรือมากเป็นพิเศษต่อสินค้าเกษตรแปรรูป และอุตสาหกรรมอาหาร คือ

ความตกลงว่าด้วยเกษตร (Agreement on Agricultural : AOA) ซึ่งมีสาระสำคัญคือ รัฐสมาชิกต้องลดการอุดหนุนภายในประเทศ (domestic subsidy) ลดการอุดหนุนเพื่อการส่งออก (export subsidy) ต้องเปลี่ยนการห้ามนำเข้าเป็นภาษีศุลกากรแบบ (tariffication) และต้องเปิดตลาดอย่างต่ำให้กับสินค้าเกษตรที่เคยห้ามนำเข้า (minimum market access)

ความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนโดยรัฐและมาตรการเก็บภาษีตอบโต้ : (Agreement on Subsidy and Countervailing Measures: SCM) ซึ่งมีสาระสำคัญคือ การห้ามรัฐสมาชิกให้การอุดหนุน (ในรูปผลประโยชน์ทางการเงิน) โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ได้รับการอุดหนุนต้องส่งออกซึ่งสินค้าและบริการที่ได้รับประโยชน์จากการอุดหนุนของรัฐดังกล่าว

การตกลงว่าด้วยการใช้มาตรฐานสุขอนามัย และสุขอนามัยพืช (SPS) ซึ่งมีสาระสำคัญคือ มาตรการที่รัฐสมาชิกใช้เพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพของคน สัตว์ พืช ต้องเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 ประการ คือ เป็นมาตรการที่อิงอยู่บน

มาตรฐานสากล (international standard) โดยกรณีที่เป็นเรื่องความปลอดภัยของอาหาร ต้องอิงมาตรฐานสากลของคณะกรรมการ Codex ในกรณีที่เป็นเรื่องโรคสัตว์ ต้องอิงมาตรฐานสากลขององค์การโรคระบาดสัตว์แห่งโลก (OIE) และในกรณีที่เป็นโรคพืชต้องอิงมาตรฐานสากลของสำนักเลขาธิการอนุสัญญาอารักขาพืชระหว่างประเทศ (IPPC) มาตรการที่อิงอยู่บนมาตรฐานสากลให้ถือว่าเป็นมาตรการที่ชอบธรรมและชอบตามความตกลงของ WTO (WTO - consistent measure) แต่ในกรณีไม่มีมาตรฐานสากลมาตรการที่ใช้ต้องเข้าเงื่อนไขเฉพาะเงื่อนไขที่สองคือ ต้องมีการทำการประเมินความเสี่ยง (risk assessment) และมีเหตุผลทางวิทยาศาสตร์สนับสนุน (scientific justification) ขณะเดียวกันมาตรฐานดังกล่าวต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไขด้วยคือ ต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้ผลิตต่างประเทศ และต้องไม่เลือกปฏิบัติต่อสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ โดยประเทศผู้ผลิตสินค้านั้นเป็นคนละประเทศกัน

Article xx (b) ของความตกลง GATT ซึ่งมีสาระสำคัญคือ ในกรณีที่จำเป็นรัฐสมาชิกอาจใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองชีวิต อนามัยของคน พืช สัตว์ ได้

Article xx (a) ของความตกลง GATT ซึ่งมีสาระสำคัญคือ รัฐสามารถใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองศีลธรรมอันดีของประชาชนได้

จากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ พบว่ามีผู้ส่งออกไทยได้ร้องเรียนเกี่ยวกับมาตรการต่างๆ ของสหภาพยุโรปที่มีผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าเกษตรแปรรูปและสินค้าอาหารไปยังสหภาพยุโรปดังนี้

มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยของสินค้าเกษตรแปรรูป และอาหาร

(1) กำหนดสาร Benzoic Acid ขั้นต่ำในกึ่งนำเข้า น้อยกว่าที่กำหนดในกึ่งที่ผลิตใน EU

(2) กำหนดระดับต่ำสุด (MRL) ของ Aflatoxin ที่มีอยู่ในถั่วลิสง

(3) ห้ามนำเข้าสินค้าประเทศซอสลัวเหลืองเนื่องจากมีสาร 3-MPCD สูงถึง 70 มก/กก.

(4) ห้ามใช้ยาปฏิชีวนะ 4 ชนิดในการเลี้ยงไก่ เนื่องจากเกรงว่ายาตกค้างในเนื้อไก่มีผลต่อภูมิคุ้มกันของมนุษย์ได้

ผู้วิจัยเห็นว่ามาตรการในข้อ (2) (3) และ (4) น่าจะเป็นมาตรการที่สอดคล้องตามความตกลง SPS เพราะมีมาตรฐานที่กำหนดโดยคณะกรรมการ Codex เกี่ยวกับระดับการตกค้างสูงสุดของ Aflatoxin สาร 3-MPCD และยาปฏิชีวนะ แต่ในกรณีของข้อ (1) มาตรการของสหภาพยุโรปอาจขัดความตกลง SPS เนื่องจากมีการเลือกปฏิบัติต่อสินค้าประเภทกุ้งแช่เย็นแช่แข็งที่ผลิตในประเทศไทยกับกุ้งที่ผลิตในรัฐสมาชิกสหภาพยุโรป

มาตรการเกี่ยวกับโรคระบาดสัตว์

(1) สินค้าประเภทไก่แช่เย็นแช่แข็งจะต้องผ่านการรับรองโรงงาน/ สินค้าจากหน่วยงานผู้มีอำนาจ และได้รับการร้องขอจากคณะกรรมการยุโรป

ผู้วิจัยเห็นว่ามาตรการข้างต้นของสหภาพยุโรปเป็นมาตรการที่ชอบธรรม เพื่อป้องกันมิให้โรคระบาดที่อาจมีอยู่ในเนื้อไก่ไปแพร่ระบาดในสหภาพยุโรป หรือในกรณีที่มีโรคไข้หวัดนกซึ่งเป็นโรคติดต่อร้ายแรงระหว่างสัตว์ปีก สหภาพยุโรปมีสิทธิตามมาตรฐานของ OIE ที่จะห้ามนำเข้าสินค้าประเภทไก่แช่เย็นแช่แข็งได้ เป็นต้น

มาตรการเสี่ยงกับแมลงศัตรูพืช หรือโรคพืช

(1) สินค้าประเภทดอกไม้ตัดดอก ดอกกล้วยไม้ (HS : 0603100105) ต้องปราศจากเพลี้ยไฟ และต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืช จากหน่วยงานที่มีอำนาจของไทย

(2) สินค้าประเทศผักและผลไม้สด

- การนำเข้าหน่อหน่า มะม่วง ฝรั่ง ต้องมีใบรับรองศัตรูพืช
- การนำเข้าส้มต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืช และต้องมีข้อความพิเศษว่าผลต้องมาจากแหล่งที่ปราศจาก *Cercopora angolensis*, *Guinardia citricarpa*, *Tephriti*
- ดอก และผลต้องได้รับการกำจัดโรคศัตรูพืชตามกำหนด
- การนำเข้ามันฝรั่ง ต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืช และต้องมีข้อความพิเศษในใบรับรองปลอดศัตรูพืชว่า หัวต้องมาจากแหล่งที่ปราศจาก *Synchytrium endobioticum*

- ผู้วิจัยพบว่า มาตรการข้างต้นของสหภาพยุโรปน่าจะสอดคล้องกับมาตรา SPS เพราะโรคศัตรูพืชดังกล่าวน่าจะเป็นโรคศัตรูพืชที่ IPPC กำหนดไว้ และในสหภาพยุโรปไม่มีโรคศัตรูพืชดังกล่าวในสหภาพยุโรป จึงมีสิทธิที่ตั้งมาตรฐานนำเข้าพืชดังกล่าวจากประเทศไทยได้

อย่างไรก็ดีมีมาตรการบางอย่างของสหภาพยุโรปซึ่งเป็นมาตรการที่อาจจะสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องกับความตกลงต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นก็ได้ มาตรการดังกล่าวได้แก่

(1) มาตรการเกี่ยวกับ Animal Welfare ซึ่งกำหนดวิธีการปลูสัตว์ เช่น หมู วัว ในเรื่องของขนาดพื้นที่เลี้ยง การขนส่งและการขนถ่ายลงจากรถบรรทุกไปอยู่ในที่มีอากาศถ่ายเทก่อนฆ่า การทำให้สลบก่อนเป็นต้น

ซึ่งมาตรการดังกล่าวอาจจะขัดหรือไม่ขัดกับ Article xx (a) ของความตกลง GATT ก็ได้

(2) มาตรการกำหนดให้สินค้าประเทศคู่แข่งเข้มข้นเข้มแข็ง และเนื้อไก่เข้มข้นเข้มแข็งต้องมีสารคลอแรมฟนิคอล และสารไนโตรฟูแรนตกค้างอยู่ไม่เกิน 0.05 ppm

ผู้วิจัยเห็นว่า ระดับสารตกค้างต่ำสุด (Minimum Redidue Level: MRL) ของสารตกค้างดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำมากจนเปรียบเทียบกับได้กับการห้าม มีสารทั้งสองตกค้างในสินค้าเลยแม้แต่ชนิดเดียว (zero tolerance) ซึ่งอาจจะขัดต่อ ความตกลง SPS ตามแนวคำตัดสินของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO (Appellate Body) ในคดี Beef Hormone (1998) ซึ่งสหภาพยุโรป ห้ามนำเข้าเนื้อวัวที่ได้มาจากวัวที่เลี้ยงโดยฮอร์โมนกระตุ้นการเติบโต

(3) กฎหมายสหภาพยุโรปกำหนดให้สินค้าประเภท อาหารทะเลต้องผลิตจาก โรงงานที่ได้รับการรับรองว่าใช้ระบบผลิตแบบ HACCP

ผู้ศึกษาเห็นว่า มาตรการกฎหมายของสหภาพยุโรปน่าจะเป็น มาตรการที่ชอบธรรมเนื่องจากอิงอยู่บนแนวปฏิบัติ (Guidelines) ของ คณะกรรมการ Codex และในขณะเดียวกัน กฎหมายฉบับนี้ก็บังคับให้ โรงงานของผู้ผลิตสินค้าประเภทอาหารในสหภาพยุโรปก็ต้องได้รับการรับรอง ว่าใช้ระบบการผลิตแบบ HACCP เช่นเดียวกัน

(4) การบังคับให้สินค้าประเภทอาหารต้องติดฉลากสินค้า GMOs ที่มี GMOs ตั้งแต่ 1% ขึ้นไป

ผู้ศึกษาเห็นว่า มาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการบังคับให้ติดฉลากเพื่อ เปิดเผยข้อมูลให้ผู้บริโภคทราบเท่านั้น (แม้ว่าจะมีผลกระทบต่อสินค้าอย่างมาก เพราะผู้บริโภคในสหภาพ ยุโรปเกรงกลัวไม่กล้าบริโภคสินค้าอาหารระบบ GMOs) ไม่ได้เป็นมาตรการบังคับให้ขออนุญาตก่อนนำเข้า จึงอาจจะขัดกับ ความตกลง TBT หรือไม่ก็ได้

(5) Directive 2001/18 ซึ่งบังคับให้สินค้าที่พัฒนาขึ้นมาโดยใช้ เทคโนโลยีชีวภาพ รวมถึงเมล็ดและธัญพืชทุกชนิดต้องขออนุญาตก่อนที่จะ นำไปเพาะปลูกพืช หรือทำการพาณิชย์ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2002 เป็นต้นไป จะมีผลบังคับใช้บางส่วน และมีผลบังคับใช้เต็มที่ในเดือนเมษายน 2004 ซึ่ง รวมถึงการกำหนดให้ผู้ผลิตต้องมีภาระในการสืบกลับย้อนหลัง (traceability)

ของสินค้าเทคโนโลยีชีวภาพนั้นได้ ทั้งในกรณีเป็นสินค้าต้นน้ำและสินค้าปลายน้ำ ซึ่งผู้ส่งออกในต่างประเทศโดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาเห็นว่า จะทำให้ต้นทุนสูงเกินไปที่ผู้ผลิตและผู้ส่งออกในต่างประเทศจะสามารถรับได้

- ❖ (6) กรณีที่สหภาพยุโรปให้เงินอุดหนุนแก่เกษตรกรภายใต้ประเทศผ่านโครงการนโยบายเกษตรกรรมร่วม (Common Agricultural Policy : CAP) และโครงการนโยบายการประมงร่วม (Common Fisheries Policy : CFP) ซึ่งตกอยู่ภายใต้ความตกลง AOA ครอบคลุมที่เงินอุดหนุนที่สหภาพยุโรปให้เกษตรกรยังคงอยู่กรอบของกล่องสีอำพัน (Amber Box) และกล่องสีแดง (Red Box) มาตรการดังกล่าวย่อมชอบธรรมตามความตกลง AOA แต่เมื่อใดที่เงินอุดหนุนมีจำนวนมากเกินกว่าที่สหภาพยุโรปผูกพันไว้กับ WTO ก็แสดงว่ามาตรการดังกล่าวจะขัดกับความตกลงของ AOA และอาจขัดต่อความตกลง SCM ด้วย
- เช่นในคำตัดสินของคณะกรรมการพิจารณาข้อพิพาท (WTO Panel) ที่ออสเตรเลีย บราซิลและประเทศไทยฟ้องว่า Council Regulation 1260/2001 ซึ่งให้อำนาจสหภาพยุโรป อุดหนุนน้ำตาลโดยผ่านโครงการให้เงินอุดหนุนเพื่อการส่งออก เป็นมาตรการที่ขัดกับความตกลง AOA ที่เกี่ยวข้องกับการอุดหนุนเพื่อส่งออกสินค้าเกษตร (กล่องแดง) และเป็นการอุดหนุนที่ผิดกับความตกลง SCM ด้วย ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาข้อพิพาทของ WTO (Panel) เห็นด้วยในปลายปี 2004 และคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ (Appellate Body) ของ WTO พิจารณาขึ้นตามคำตัดสินของคณะกรรมการ Panel ในเดือนเมษายน 2005

3.2.1.2.5 อุตสาหกรรมรองเท้า

ประเทศไทยเคยครองส่วนแบ่งการค้ารองเท้าตลาดโลก เป็นอันดับที่ 4 ในปี 2538 แต่แนวโน้มครองส่วนแบ่งตลาดลดลงเรื่อยๆ จนกลายเป็นอันดับที่ 11 ในปี 2541 ในปี 2546 โดยตลาดส่งออกรองเท้าหลักของไทย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ซึ่งมีสัดส่วนการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 36 และร้อยละ 35 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าในกลุ่มนี้ทั้งหมด มูลค่าการส่งออกรองเท้าของไทยไปยังสหภาพยุโรปนั้นมีมูลค่าสูงถึง 280 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ประเภทของรองเท้าที่ไทยส่งออกไปยังสหภาพยุโรปมากที่สุด

คือ รองเท้ากีฬา ซึ่งมีสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 53 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าในกลุ่มนี้จากไทยไปยังสหภาพยุโรป และยังมีการเกินดุลการค้าสูงสุดด้วย คือ ประมาณ 71 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รองลงมาได้แก่ รองเท้าหนัง ส่วนประกอบของรองเท้า รองเท้าอื่นๆ และรองเท้าแตะ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23, 9, 8 และ 7 ตามลำดับ ในส่วนของการนำเข้ารองเท้าจากสหภาพยุโรปนั้นนับว่าน้อยมาก เมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออก ไทยจึงมีการเกินดุลการค้าของรองเท้าทุกประเภทกับสหภาพยุโรป และประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ สหภาพยุโรปในสินค้าบางชนิดเท่านั้น

เมื่อเปรียบเทียบมูลค่าการส่งออกในอุตสาหกรรมรองเท้าของไทยกับกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่จะพบว่า มีสินค้าถึง 13 ประเภทจากทั้งหมด 15 ประเภท ที่ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกสูงกว่ากลุ่มประเทศสมาชิกใหม่ ส่วนที่เหลือมีเพียง 2 ประเภทที่ประเทศสมาชิกใหม่บางประเทศมีมูลค่าการส่งออกสูงกว่าไทย นั่นคือ รองเท้าหนัง ซึ่งเป็นสินค้าหลักในอุตสาหกรรมที่หลายประเทศ ได้แก่ โมลตา เอสโตเนีย สาธารณรัฐเช็ก โปแลนด์ และฮังการี ส่งออกไปยังสหภาพยุโรป โดยประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกไปยังสหภาพยุโรปน้อยกว่าสาธารณรัฐเช็ก และฮังการีเท่านั้น ส่วนรองเท้าอีกประเภทหนึ่งคือ รองเท้าที่ทำด้วยยางสำหรับสุภาพสตรี ซึ่งประเทศสโลวาเกียมีมูลค่าการส่งออกไปสหภาพยุโรปมากกว่าไทย

โดยที่ฮังการีและสโลวาเกียมีความได้เปรียบสหภาพยุโรปในอุตสาหกรรมรองเท้ามากที่สุด ส่วนสาธารณรัฐเช็ก โปแลนด์ เอสโตเนีย ลิทัวเนีย ลัตเวีย และโมลตา มีจำนวนรายการสินค้าที่ได้เปรียบสหภาพยุโรปลดหลั่นกันลงไป ในทางตรงกันข้าม ประเทศไซปรัสกลับเสียเปรียบสหภาพยุโรปในสินค้าทุกชนิดที่มีการส่งออก สินค้าที่กลุ่มประเทศสมาชิกใหม่ส่วนใหญ่ (ยกเว้น ลิทัวเนีย และไซปรัส) มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบต่อสหภาพยุโรป คือ ส่วนประกอบรองเท้าด้านบนที่ทำด้วยยาง และประเทศไทยก็มีความเสียเปรียบประเทศเหล่านี้ในสินค้ากลุ่มนี้ด้วยเช่นกัน

สำหรับรองเท้ากีฬา ซึ่งเป็นรองเท้าที่ไทยมีสัดส่วนการส่งออกไปยังสหภาพยุโรปสูงที่สุดนั้น พบว่า ไม่มีประเทศใดในกลุ่ม 10 ประเทศสมาชิกใหม่ที่มีการส่งออกมากกว่าไทยเลย แม้ว่าสาธารณรัฐเช็กจะมีมูลค่าการส่งออกรองเท้ากีฬามากที่สุดในกลุ่มสมาชิกใหม่ แต่มูลค่าการส่งออกของสาธารณรัฐเช็กนั้นยังคงน้อยกว่าไทยหลายเท่า ยิ่งไปกว่านั้น คุณค่าสินค้าประเภทนี้ของสาธารณรัฐเช็กยังเป็นลบ ในขณะที่ประเทศที่มูลค่าการค้านมากที่สุดอย่างสโลวาเกียก็ส่งออกรองเท้ากีฬาน้อยกว่าไทยมากเช่นเดียวกัน

ความตกลงที่มีผลกระทบโดยตรงหรือมากเป็นพิเศษต่อสินค้าประเทศรองเท้า คือ

ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (TBT) สำคัญของความตกลง คือ ประเทศผู้นำเข้าสามารถใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพของพลเมือง อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ป้องกันการโฆษณาหลอกลวงผู้บริโภคได้ หากมาตรการดังกล่าวเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 เงื่อนไข ได้แก่ มาตรการนั้นวางอยู่บนมาตรฐานสากล (international standard) หรือในกรณีที่ไม่มีการมีมาตรฐานสากล มาตรการที่นำมาใช้ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าเกินจำเป็น (Unnecessary obstacle to trade) และต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไข คือ ต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้ผลิตในต่างประเทศ และต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสินค้านำเข้าที่มาจากประเทศผู้ผลิตที่แตกต่างกัน

ข้อยกเว้นทั่วไปของ GATT ตาม Article XX Article XX ของ GATT เป็นข้อยกเว้นทั่วไป ซึ่งอนุญาตให้รัฐสมาชิกใช้มาตรการทางการค้าที่ขัดต่อหลักการเสรีได้ เช่น การห้ามนำเข้า หากมาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองคุณค่า (values) ที่สำคัญไม่น้อยกว่า การค้าเสรี เช่น การคุ้มครองศีลธรรมอันดีของประชาชน การคุ้มครองชีวิตสุขภาพของ คน สัตว์ พืช การอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติที่สูญเสียไปได้ เช่นในคดีสำคัญของ WTO ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO ในคดี *Shrimp-Sca Turtle* (1998) ได้ตัดสินว่า สหรัฐอเมริกาสามารถห้ามนำเข้ากุ้งทะเลที่จับโดยเรือประมงที่ไม่คิด

เครื่องมือปล่อยเต่าทะเล (TEDs) เพราะการห้ามนำเข้าเป็นมาตรการทางการค้า เพื่ออนุรักษ์เต่าทะเลซึ่งเป็นทรัพยากรที่สูญสิ้นได้ของโลก

อุปสรรคทางด้านค้ามีผลกระทบรุนแรงที่สุดต่อสินค้าประเภทรองเท้า ได้แก่ มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดที่มีสหภาพยุโรป เคยนำมาใช้กับสินค้าไทย ซึ่งรายละเอียดได้บรรยายมาแล้วข้างต้น

ข้อมูลการร้องเรียนของผู้ส่งออกสินค้าประเภทรองเท้า และ เครื่องหนังไปยังสหภาพยุโรป มีเพียงมาตรการเดียวคือ สหภาพยุโรปห้ามใช้ สาร azocolourants ย้อมสีในอุตสาหกรรมรองเท้าและเครื่องหนัง เนื่องจาก เหตุผลที่ว่า สารดังกล่าวเป็นสารเคมีย้อมสีที่มีความเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดมะเร็ง ในมนุษย์ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่ามาตรการดังกล่าวน่าจะเป็นมาตรการที่ชอบธรรม เพื่อคุ้มครองชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ เนื่องจากคงเป็นที่ยอมรับกันในทาง วิชาการว่าสารดังกล่าวก่อให้เกิดมะเร็งในมนุษย์จริง

นอกจากนั้นแล้ว อุตสาหกรรมรองเท้ายังเป็นหนึ่งในหก อุตสาหกรรมที่ถูกสหภาพยุโรปตัดสินสิทธิพิเศษทางศุลกากร (GSP) แต่ไม่มี ผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยเพราะระดับอัตราภาษี นำเข้าของสหภาพยุโรปสำหรับสินค้าประเภทรองเท้าต่ำอยู่แล้ว ดังนั้นจึง ไม่จำเป็นต้องพิจารณาต่อว่า มาตรฐานแรงงาน มาตรฐานสิ่งแวดล้อมได้ ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการส่งออกสินค้าประเภทรองเท้าหรือไม่ เนื่องจาก มาตรฐานทั้งสองเป็นมาตรฐานที่สหภาพยุโรปตั้งขึ้นมาเป็นเงื่อนไขว่าจะให้ สิทธิพิเศษทางศุลกากร (GSP) หรือไม่ เมื่อสินค้าประเภทรองเท้าของไทยถูกตัด GSP แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นต้องพิจารณาถึงมาตรฐานทั้งสองต่อไปอีก

สุดท้ายนี้ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมของประเทศไทยรองเท้า ควรจะต้องจับตามอง Directive เกี่ยวกับการควบคุมเคมีภัณฑ์ของสหภาพยุโรป ที่จะนำออกมาใช้บังคับในอนาคตด้วย เพราะกฎหมายฉบับดังกล่าวจะทำให้ ต้นทุนการผลิตสินค้าประเภทรองเท้าสูงขึ้นไปอีก

3.2.1.2.6 อุตสาหกรรมยางพารา

ในปัจจุบัน อุตสาหกรรมยางธรรมชาติและผลิตภัณฑ์ยางมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทยทั้งนี้เนื่องจากผลผลิตยางธรรมชาติและผลิตภัณฑ์ยางที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยถึงร้อยละ 90 จะถูกส่งออกนอกประเทศ มีเพียงร้อยละ 10 เท่านั้นที่นำมาบริโภคภายในประเทศ ซึ่งหากแบ่งอุตสาหกรรมนี้ตามโครงสร้างการผลิตจะแบ่งออกได้สองกลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มอุตสาหกรรมยางธรรมชาติ ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางแท่งมาตรฐาน และน้ำยางข้น กับกลุ่มผลิตภัณฑ์ยาง อาทิเช่น ยางล้อรถ ดึงยางอนามัย ดึงมือยาง พื้นรองเท้า

ประเภทของยางธรรมชาติที่ประเทศไทยผลิตมากที่สุดได้แก่ ยางแผ่นรมควันซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 43 ของปริมาณยางที่ผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ยางแท่ง และน้ำยางข้น และในภาพรวมนั้นประเทศไทยเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกยางธรรมชาติในปริมาณสูงที่สุดในโลก โดยที่ในปี 2546 ประเทศไทยส่งออกยางพาราคิดเป็นมูลค่า 1.2 แสนล้านบาท โดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 55.3 โดยส่งออกยางแผ่นรมควันเป็นมูลค่าสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 44.7 ของมูลค่าการส่งออกยางพาราทั้งหมด ในจำนวนนี้เป็นยางพาราชั้นที่ 3 มากที่สุด ตลาดส่งออกที่สำคัญของยางแผ่นรมควัน ได้แก่ ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา ส่วนยางแท่งเป็นยางธรรมชาติอันดับที่สองที่ไทยส่งออกมา รองจากยางแผ่นรมควัน มีตลาดส่งออกที่สำคัญคือ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป และมีอัตราการขยายตัวสูงสุดในสหภาพยุโรป (เมื่อเทียบกับยางชนิดอื่นๆ)

สำหรับผลิตภัณฑ์ยางนั้น ประเทศไทยส่งออกคิดเป็นมูลค่า 64.7 พันล้านบาท มีตลาดส่งออกที่สำคัญคือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและฮ่องกง ผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ ยางล้อรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 33 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์ยางส่งออกทั้งหมด ในขณะที่การนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางมีมูลค่า 15.8 พันล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 24.4 ของมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางทั้งหมด โดยผลิตภัณฑ์ยางที่นำเข้ามามากได้แก่ ยางล้อรถยนต์

สาขานาน ท่อยาง ปะเก็น/ซีลยาง และผลิตภัณฑ์อื่นๆที่นำเข้ามาจากญี่ปุ่น มาเลเซีย และสหรัฐอเมริกา

สินค้ายางและผลิตภัณฑ์ที่ประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้ากับกลุ่ม สหภาพยุโรปมากที่สุด คือ ยางแผ่นรมควัน ซึ่งประเทศไทยส่งออกอย่างเดียวโดย ไม่มีการนำเข้าจากสหภาพยุโรป รองลงมาเป็นจำพวกน้ำยางข้น ถูมมือยาง ถูยางอนามัย ยางใน ล้อรถโดยเฉพาะรถจักรยาน เป็นต้น ประเทศไทยมี ความได้เปรียบต่อสหภาพยุโรปทั้งหมด

และในสถานะการส่งออกยางธรรมชาติและผลิตภัณฑ์ยางในตลาด ยุโรปของ 10 ประเทศสมาชิกใหม่นั้น ประเทศที่ส่งออกและนำเข้ายางธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์ยางในตลาดยุโรปมากที่สุด คือ ประเทศสาธารณรัฐเช็ก รองลงมา คือ ประเทศโปแลนด์ ซึ่งประเทศสาธารณรัฐเช็ก ส่งออกยางธรรมชาติและ ผลิตภัณฑ์ยางมากถึง 621.1 ล้านดอลลาร์ ซึ่งมากกว่าประเทศไทยประมาณ 200 ล้าน ดอลลาร์ แต่เมื่อพิจารณาในแง่ของดุลการค้าแล้วประเทศไทยยังมีดุลการค้าที่สูงกว่า เนื่องจากประเทศสาธารณรัฐเช็กนำเข้ายางธรรมชาติและผลิตภัณฑ์ยาง จากสหภาพยุโรปเป็นมูลค่าที่สูงมากเช่นเดียวกัน นั่นคือ 490.4 ล้านดอลลาร์ นั้น แสดงว่า สาธารณรัฐเช็ก อังกฤษ และสโลวีเนีย มีความได้เปรียบสหภาพยุโรปใน สินค้ายางพาราหลายชนิดด้วยเช่นกัน

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการส่งออกระหว่างประเทศไทยกับ สมาชิกใหม่ที่ศึกษาภาพในตลาดสหภาพยุโรปแล้ว พบว่า ประเทศไทยยังคงมี ความได้เปรียบในการส่งออกโดยเปรียบเทียบอยู่ โดยเฉพาะสินค้าในหมวดยาง ที่ใช้กับจักรยาน และยางลาเท็กซ์ธรรมชาติ นอกจากนี้ยังพบว่า คู่แข่ง ทุกประเทศมีสถานภาพการแข่งขันการส่งออกเหนือประเทศไทยในกรณีของ ยางที่ผ่านกระบวนการนํามาติสำหรับรถจักรยานและรถบรรทุกใหญ่ ส่วนสินค้าประเภทส่วนประกอบของ vulcanised rubber นั้นประเทศไทย ไม่สามารถแข่งขันได้กับประเทศมอลตา (และอาจจะรวมถึงสาธารณรัฐเช็ก และอังกฤษด้วย)

อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศนี้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่มสหภาพยุโรปแล้ว อัตราภาษีและโควตาต่างๆ จะถูกยกเลิก ซึ่งจะทำให้ประเทศเหล่านี้มีความสามารถในการแข่งขันดีขึ้น ดังนั้นหากประเทศไทยไม่มีการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์อยู่แล้ว อุตสาหกรรมยางธรรมชาติและผลิตภัณฑ์ยางอาจจะประสบปัญหาได้ ประเด็นอุปสรรคอีกประการคือ ในขณะนี้ประเทศไทยยังเก็บภาษีขาเข้ายางธรรมชาติและผลิตภัณฑ์ยางในอัตราที่ค่อนข้างสูง แต่การค้าระหว่างประเทศที่กำหนดให้เปิดเสรีมากขึ้น จะทำให้ระดับการปกป้องอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยางของประเทศไทยลดน้อยลงไปด้วย อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์จึงจำเป็นต้องพัฒนาตนเองให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในด้านต้นทุนการผลิต การเพิ่มมูลค่าเพิ่ม และอื่นๆ เพื่อที่อุตสาหกรรมนี้จะสามารถพึ่งพาตนเองได้มากขึ้น และสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้โดยช่องโอกาสหนึ่ง คือ ในปัจจุบันในประเทศไทยยังมีระดับการนำยางธรรมชาติไปเพิ่มมูลค่าในการผลิตภัณฑ์ยางอยู่ค่อนข้างน้อย แสดงว่ายังมีช่องว่างสำหรับศักยภาพการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อเพิ่มการส่งออกได้

ความตกลงที่มีผลกระทบโดยตรงหรือมากเป็นพิเศษต่อสินค้าประเภทยางพารา คือ

ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (TBT) สาระสำคัญของความตกลง คือ ประเทศผู้นำเข้าสามารถใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพ ของพลเมือง อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ป้องกันการโฆษณาหลอกลวงผู้บริโภคได้ หากมาตรการดังกล่าวเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 เงื่อนไข ได้แก่ มาตรการนั้นวางอยู่บนมาตรฐานสากล (international standard) หรือในกรณีที่ไม่มีความมาตรฐานสากล มาตรการที่นำมาใช้ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าเกินจำเป็น (Unnecessary obstacle to trade) และต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไข คือ ต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้ผลิตในต่างประเทศ และต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสินค้านำเข้าที่มาจากประเทศผู้ผลิตที่แตกต่างกัน

ข้อยกเว้นทั่วไปของ GATT ตาม Article XX โดย Article XX ของ GATT เป็นข้อยกเว้นทั่วไป ซึ่งอนุญาตให้รัฐสมาชิกใช้มาตรการทางการค้า

ที่ขัดต่อหลักการเสรีได้ เช่น การห้ามนำเข้า หากมาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองคุณค่า (values) ที่สำคัญไม่น้อยกว่า การค้าเสรี เช่น การคุ้มครองศีลธรรมอันดีของประชาชน การคุ้มครองชีวิตสุขภาพของ คน สัตว์ พืช การอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติที่สูญเสียไปได้ เช่นในคดีสำคัญของ WTO ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO ในคดี *Shrimp-Sea Turtle* (1998) ได้ตัดสินใจว่า สหรัฐอเมริกาสามารถห้ามนำเข้ากุ้งทะเลที่จับโดยเรือประมงที่ไม่ติดเครื่องมือปล่อยเต่าทะเล (TEDs) เพราะการห้ามนำเข้าเป็นมาตรการทาง

➡ การค้าเพื่ออนุรักษ์เต่าทะเลซึ่งเป็นทรัพยากรที่สูญสิ้นได้ของโลก

ในปัจจุบันไม่มีข้อมูลจากผู้ส่งออกไทยร้องเรียนมาเกี่ยวกับมาตรการทางการค้าซึ่งมิใช่ภาษีศุลกากร (NTB) ที่สหภาพยุโรปนำมาใช้กับสินค้าประเภทยางพาราที่นำเข้าจากประเทศไทย แต่ในอนาคตเห็นจากผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ว่า สินค้าประเภทยางพาราของประเทศไทยควรต้องมีการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าขึ้น จำเป็นต้องมีการใส่สารเคมี ซึ่งตกอยู่ภายใต้บังคับของ Directive เกี่ยวกับการควบคุมเคมีภัณฑ์ของสหภาพยุโรปที่จะนำออกมาใช้บังคับในอนาคตด้วย

3.2.1.2.7 อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ

อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับของประเทศไทยเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นส่วนใหญ่นั้นคือ ประมาณร้อยละ 80 แต่ในการผลิตเครื่องประดับนั้นประเทศไทยจะต้องนำเข้าวัตถุดิบนั้นได้แก่ อัญมณีจากต่างประเทศ ซึ่งมีมูลค่าสูงถึง 9 หมื่นล้านบาท โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 43.5 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมดเป็น เพชร รองลงมาคือ ทองคำ ซึ่งมีอัตราส่วนร้อยละ 36.9 ส่วนการนำเข้าเครื่องประดับนั้นมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 6.6 เท่านั้น โดยแหล่งนำเข้าอัญมณีที่สำคัญของไทย ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย อิสราเอล เบลเยียม อินเดีย และฮ่องกง

ในอุตสาหกรรมนี้ สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย ได้แก่ เครื่องประดับต่างๆ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 57.6 ของมูลค่าการส่งออกอัญมณี

ทั้งหมดของไทย โดยมี สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา เป็นตลาดส่งออกโดย
สัดส่วนการส่งออกร้อยละ 25.8 และ 24.5 ตามลำดับ ประเภทของผลิตภัณฑ์
อัญมณีและเครื่องประดับที่ไทยส่งออกไปยังสหภาพยุโรปมากที่สุดคือ เพชร
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.9 ของมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์อัญมณีและ
เครื่องประดับทั้งหมดที่ไทยส่งออกไปยังสหภาพยุโรป รองลงมา คือ ทอง และ
เครื่องประดับแท้ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 28.3 และ 16.2 ตามลำดับ

- ✦ ในกลุ่มสมาชิกใหม่ 10 ประเทศ มีเพียง 4 ประเทศเท่านั้นที่ส่งออก
ผลิตภัณฑ์อัญมณีและเครื่องประดับไปยังสหภาพยุโรป ซึ่งได้แก่ ประเทศ
โปแลนด์ สาธารณรัฐเช็ก และไซปรัส ซึ่งมูลค่าการส่งออกของประเทศเหล่านี้
ยังต่ำกว่าประเทศไทยมากในเกือบทุกๆ รายสินค้า ยกเว้นเพียงสินค้าประเภท
อัญมณีสังเคราะห์เท่านั้นที่ประเทศสาธารณรัฐเช็กมีมูลค่าส่งออกสูงกว่า
- ประเทศไทย ดังนั้นแรงกดดันในด้านการแข่งขันจากกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่
จึงไม่น่าจะมีความรุนแรงมากนักในอุตสาหกรรมนี้

ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับสหภาพยุโรปใน
สินค้าประเภทนี้ทั้งหมด โดยที่ประเทศสมาชิกใหม่ส่วนใหญ่เสียเปรียบ
สหภาพยุโรปในสินค้าเกือบทุกชนิด ยกเว้นเพียงสาธารณรัฐเช็ก โปแลนด์ และ
ลิทัวเนีย ซึ่งในกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่มีศักยภาพนั้น ซึ่งก็พบว่าไทยมี
ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกในกลุ่มทุกประเทศใน
เกือบทุกรายสินค้า จะมีแต่เพียงสินค้าที่เป็นส่วนประกอบของทองและเงิน
บางชนิดที่ประเทศไทยมีความเสียเปรียบประเทศเอสโตเนีย กับสินค้าพวกเศษ
แพลทินัมที่ไทยยังคงมีความเสียเปรียบอยู่กับหลายประเทศ เช่น เอสโตเนีย
ลัตเวีย ลิทัวเนีย สาธารณรัฐเช็ก และสโลวาเกีย ด้วยเหตุผลที่ว่า ประเทศไทยที่
ไม่มีวัตถุดิบของการผลิตสินค้าเหล่านี้ จึงอาจกล่าวได้ว่า โดยทั่วไปแล้วกลุ่ม
ประเทศสมาชิกใหม่ไม่ใช่คู่แข่งของประเทศไทยในตลาดสหภาพยุโรปสำหรับ
อุตสาหกรรมอัญมณี ตรงกันข้าม ยังมีโอกาสให้อุตสาหกรรมอัญมณีและ
เครื่องประดับไทยสามารถแข่งขันได้ โดยเฉพาะในด้านที่ว่าสินค้าไทยมี
คุณภาพสูง แต่ราคาพอเหมาะ ซึ่งผู้ประกอบการไทยสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้

โดยการออกแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น และใช้ความรู้เรื่องการบริหารจัดการเพื่อที่จะแข่งขันกับประเทศอื่นได้

ความตกลงที่มีผลกระทบโดยตรง หรือมากเป็นพิเศษต่อสินค้าประเภทอัญมณี และเครื่องประดับ คือ

ความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (TBT) สำคัญของ ความตกลง คือ ประเทศผู้นำเข้าสามารถใช้มาตรการเพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพ ของพลเมือง อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ป้องกันการโฆษณาหลอกลวงผู้บริโภคได้ หากมาตรการดังกล่าวเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 เงื่อนไข ได้แก่ มาตรการนั้นวางอยู่ บนมาตรฐานสากล (international standard) หรือในกรณีที่ไม่มีมาตรฐานสากล มาตรการที่นำมาใช้ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าเกินจำเป็น (Unnecessary obstacle to trade) และต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไข คือ ต้องไม่มีการ เลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้ผลิตในต่างประเทศ และต้อง ไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสินค้านำเข้าที่มาจากประเทศผู้ผลิตที่แตกต่างกัน

ข้อยกเว้นทั่วไปของ GATT ตาม Article XX โดย Article XX ของ GATT เป็นข้อยกเว้นทั่วไป ซึ่งอนุญาตให้รัฐสมาชิกใช้มาตรการทางการค้าที่ขัด ต่อหลักการเสรีได้ เช่น การห้ามนำเข้า หากมาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อ คุ้มครองคุ้มครองค่า (values) ที่สำคัญไม่น้อยกว่า การค้าเสรี เช่น การคุ้มครอง ศิลธรรมอันดีของประชาชน การคุ้มครองชีวิตสุขภาพของ คน สัตว์ พืช การอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติที่สูญเสียไปได้ เช่นในคดีสำคัญของ WTO ซึ่ง คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO ในคดี *Shrimp-Sea Turtle* (1998) ได้ ตัดสินว่า สหรัฐอเมริกาสามารถห้ามนำเข้ากุ้งทะเลที่จับ โดยเรือประมงที่ ไม่ติดเครื่องมือปล่อยเต่าทะเล (TEDs) เพราะการห้ามนำเข้าเป็นมาตรการทาง การค้าเพื่ออนุรักษ์เต่าทะเลซึ่งเป็นทรัพยากรที่สูญสิ้นได้ของโลก

ความตกลงว่าด้วยกฎเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดสินค้า (Agreement on Rule of Origin) ซึ่งมีสาระสำคัญคือ สินค้าจะได้แหล่งกำเนิดสินค้าต่อเมื่อเข้าเงื่อนไขใด เงื่อนไขหนึ่งดังต่อไปนี้ คือ 1. wholly obtained เช่น ผลิตที่ขุดได้ในประเทศ

ไทยย่อมมีแหล่งกำเนิดในประเทศไทย หรือ 2. substantial transformation เศษพลอย และวัตถุดิบอื่น เช่น เงินบางชนิด ที่นำเข้ามาใช้ประกอบเป็น ส่วนหนึ่งของเครื่องประดับ เครื่องประดับที่ทำขึ้นมาจากวัตถุดิบนำเข้าเป็น สินค้าที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศไทย เนื่องจากพิกัดศุลกากร (tariff heading) ได้เปลี่ยนไปจึงถือว่าการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในสินค้านั้น หรือ 3. local value added คล้ายกับตัวอย่างใน substantial transformation เพียงแต่ local value added จะกำหนดไว้ที่ 40% ของมูลค่าสินค้า

มาตรการทางการค้าที่มีผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าประเภทอัญมณี และ เครื่องประดับไปยังสหภาพยุโรป ได้แก่

(1) การกำหนดให้ระดับกำเนิดวัตถุดิบของการผลิต ซึ่งเป็นการกำหนดให้ ผู้ส่งออกต้องพิสูจน์ว่าสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับดังกล่าวมีแหล่งกำเนิดใน ประเทศไทยตามเงื่อนไขใดเงื่อนไขหนึ่งข้างต้นจริง เนื่องจากเจ้าหน้าที่ สหภาพยุโรปจะได้นำมาพิจารณาให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (GSP) แก่ สินค้าที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศไทย

ผู้ศึกษาเห็นว่า ดังนั้นเมื่อไรที่เงื่อนไขดังกล่าวข้างต้นไม่ก่อให้เกิด ภาระค่าใช้จ่ายเกินจำเป็น ยุ่งยากเกินความจำเป็น หรือล่าช้าเกินความจำเป็น มาตรการดังกล่าวก็น่าจะเป็นมาตรการที่ชอบธรรม

(2) กำหนดให้ผู้ส่งออกไทยปฏิบัติตามเงื่อนไขสากลอีกหลายมาตรการ เช่น มาตรฐานระบบคุณภาพ (ISO 9000) มาตรฐานสิ่งแวดล้อม ISO 14000 และ มาตรฐานการจ้างงาน (SA 800) ผู้ศึกษาเห็นว่า การกำหนดให้ผู้ส่งออกปฏิบัติ ตามมาตรฐานระบบคุณภาพ (ISO 9000) ไม่ขัดกับความตกลง TBT เนื่องจาก ไม่ใช่มาตรการบังคับตามกฎหมายของสหภาพยุโรปที่ผู้ส่งออกไทยต้องปฏิบัติ มิฉะนั้นจะส่งออกไม่ได้ แต่เป็นการกำหนดโดยผู้นำเข้าในสหภาพยุโรปที่ ต้องการซื้อสินค้าจากผู้ผลิตที่ไว้วางใจได้ว่า ระบบการผลิตมีมาตรฐานที่ดี ผู้ส่งออกที่ไม่ต้องการส่งออกให้กับผู้นำเข้ารายนั้นมีสิทธิปฏิเสธได้ มาตรการ ดังกล่าวจึงไม่เป็นมาตรการ (measure) ในความหมายของความตกลง WTO ซึ่ง

มาตรการในความตกลงฯ ของ WTO หมายถึงมาตรการบังคับซึ่งมีกฎหมายภายในรองรับ เช่น มาตรฐานบังคับตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมของประเทศไทย เป็นต้น

ส่วนมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ISO 14000 และมาตรฐานการจ้างงาน SA 8000 เป็นเงื่อนไขที่ผูกติดกับการให้สิทธิพิเศษทางศุลกากรของสหภาพยุโรป ซึ่งผลประโยชน์ที่ผู้ส่งออกได้รับน่าจะคุ้มกับค่าใช้จ่ายที่เสียไปในการปฏิบัติตามเงื่อนไขทั้งสองข้างต้น

(3) EU Directive OJ 1993 C116 และ Directive OJ 1994 C23 กำหนดให้เครื่องประดับต่างๆ ต้องมีนิเกิลเป็นส่วนผสมได้ไม่เกินร้อยละ 0.05 ของมวลรวม และจะต้องมีอัตราการแพร่สารนิเกิลสู่ผิวหนังได้ไม่เกิน 0.5 ไมโครกรัม/ตารางเซนติเมตร/สัปดาห์

ผู้วิจัยเห็นว่า กฎหมายกลาง (Directive) ของสหภาพยุโรปว่าด้วยความปลอดภัยของเครื่องประดับผสมนิเกิล (Directive OJ 1993 C116 และ OJ 1994 C23) เป็น technical regulation ตามความหมายของคำจำกัดความที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (Agreement on Technical Barriers to trade : TBT) เนื่องจากเป็นกฎหมายเกี่ยวกับเทคนิคซึ่งกำหนดลักษณะของสินค้าหรือกระบวนการที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นมาตรฐานบังคับ¹² นอกจากนั้นแล้วการตีความของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ของ WTO (Appellate Body) ซึ่งเป็นองค์กรที่มีอำนาจตีความความตกลงของ WTO ซึ่งในคดี European Communities – Asbestors โดยมีคำตัดสินยืนยันว่าเป็นมาตรการที่กำหนดลักษณะเฉพาะทางเทคนิคของสินค้าใดสินค้าหนึ่ง เพื่อที่จะได้รับอนุญาตให้ออกวางจำหน่ายในรัฐสมาชิกใดสมาชิกหนึ่งได้¹³

¹² Annex I ของความตกลง TBT ระบุว่า Technical Regulation Document which lays down product characteristics or their related processes ... With which compliance is mandatory.

¹³ European Communities – Asbestos (WT/DS135/R) The definition of technical regulation in Annex I.1 of the TBT Agreement applies to the measures which define the technical specifications that one or more given products must meet in order to authorized for marketing in a member (paragraph 8.43)

เงื่อนไขเฉพาะที่สำคัญมากของความตกลง TBT ที่จะตัดสินว่า มาตรการใดจะชอบธรรมตามความตกลง TBT หรือไม่ คือ มาตรการนั้นต้อง ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคอันไม่จำเป็นต่อการค้าระหว่างประเทศ¹⁴ ซึ่งเอกสาร ทางการของ WTO ได้ระบุชัดเจนว่า อุปสรรคอันไม่จำเป็นต่อการค้า ระหว่างประเทศจะเกิดขึ้นได้เมื่อ (ก) กฎหมายนั้นมีการจำกัดเกินความจำเป็นที่ จะบรรลุวัตถุประสงค์ทางนโยบาย หรือ (ข) เมื่อกฎหมายนั้นไม่มีวัตถุประสงค์ ที่ชอบธรรม¹⁵ กฎหมายนั้นมีการจำกัดเกินความจำเป็นเมื่อมีมาตรการอื่นที่ผล เป็นการจำกัดทางการค้าน้อยกว่า แต่สามารถใช้ให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้ เช่นเดียวกัน¹⁶ ดังนั้นการที่ EU Council ได้พิจารณาและออกแบบมาตรการ เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับผลกระทบจากนิเกิล ทางเลือกของ EU Council จึงน่าจะมี 2 มาตรการ คือ

1. การห้ามใช้นิกเกิลผสมในเครื่องประดับโดยเด็ดขาด (ban) ซึ่งจะทำให้บรรลุ วัตถุประสงค์ทางนโยบายคุ้มครองสุขภาพผู้บริโภคแน่นอนและมีประสิทธิภาพ แต่จะมีผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศมากด้วย กล่าวคือ ผู้ผลิตใน สหภาพยุโรปจะใช้นิกเกิลผสมไม่ได้ และผู้นำเข้าจะนำเข้าสินค้าเครื่องประดับ ที่ผสมนิกเกิลจากต่างประเทศไม่ได้ ซึ่งการห้ามนำเข้า (import ban) จะขัดกับ ความตกลงของ GATT มาตรา 11 (ห้ามมิให้รัฐสมาชิกจำกัดปริมาณนำเข้า) และ ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรงมากที่สุดในกฎหมายการค้าระหว่างประเทศภายใต้ กรอบของ GATT/WTO ซึ่งมาตรการดังกล่าวขัดกับมาตรา 2.2 ของ ความตกลง TBT อย่างเห็นได้ชัดเจน

2. การจำกัดปริมาณนิกเกิลที่จะใช้ผสมได้ ซึ่งจะเป็นมาตรการที่บรรลุ วัตถุประสงค์ในการคุ้มครองสุขภาพของผู้บริโภคได้ใกล้เคียงกับมาตรการ 1

¹⁴ Article 2.2 ของความตกลง TBT บัญญัติว่า Member shall ensure that technical regulations are not prepared, adopted or applied with a view to or with the effect of creating unnecessary obstacles to international trade.

¹⁵ World Trade Organization, The World Trade Organization : A training Package, 1998, หน้า E3-7 ซึ่งระบุไว้ว่า "Unnecessary obstacles to trade can result when (i) a regulation is more restrictive than necessary to achieve a given policy objective, or (ii) when it does not fulfill a legitimate objective."

¹⁶ อ้างแล้วข้างบน

"A regulation is more restrictive than necessary when the objective pursued can be achieved through alternative measures which have less trade – restrictive effect..."

แต่จะมีผลเป็นการจำกัดทางการค้าระหว่างประเทศน้อยกว่ามาตรการแรก กล่าวคือ ผู้นำเข้ายังสามารถนำเข้าสินค้าเครื่องประดับที่ผสมนิกเกิลในปริมาณที่กฎหมายกำหนด จึงไม่ขัดต่อมาตรา 11 ของ GATT และสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการคุ้มครองผู้บริโภคได้ใกล้เคียงกัน แต่มีผลกระทบทางการค้าระหว่างประเทศน้อยกว่ามาตรการแรก ปัญหาเรื่องระดับของนิกเกิลที่ให้อใช้ผสมได้ คือ ไม่เกินร้อยละ 0.05 ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าเป็นระดับหรือปริมาณที่ยอมรับได้ โดยเหตุผล 2 ประการคือ ประการแรก หาก EU Council อาจกำหนดปริมาณไว้ที่ร้อยละ 0.01 ก็ย่อมทำได้ หากต้องการใช้เป็นมาตรการกีดกันทางการค้า แต่การกำหนดไว้ที่ร้อยละ 0.05 ได้ทำให้ผู้ผลิตที่มีช่องทางที่จะปฏิบัติตาม Directive ได้จริงในทางปฏิบัติ และประการที่สองคือ จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยพบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตาม Directive ดังกล่าวของสหภาพยุโรป ได้อย่างไม่มีปัญหา

ดังนั้น มาตรการของสหภาพยุโรปจึงเป็นมาตรการที่มีวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรมตามความตกลง TBT มาตรา 2.2 เพราะต้องการคุ้มครองสุขภาพหรือความปลอดภัยของพลเมือง¹⁷

สำหรับเงื่อนไขทั่วไปของมาตรการตามความตกลง TBT ที่ว่า มาตรการดังกล่าวจะต้องไม่ถูกปรับใช้ในลักษณะการเลือกปฏิบัติที่เป็นไปตามอำเภอใจ (arbitrary) หรือปราศจากเหตุผลอธิบายได้ (unjustifiable) ต่อประเทศที่มีลักษณะเงื่อนไขเหมือนกัน หรือเป็นการกีดกันทางการค้าโดยแอบแฝง (disguised restriction on international trade)¹⁸ ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า มาตรการของสหภาพยุโรปเรื่องการกำหนดปริมาณนิกเกิลที่จะให้อผสมในเครื่องประดับได้ เป็นมาตรการที่ไม่เลือกปฏิบัติตามหลักชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ซึ่ง

¹⁷ Article 2.2 ของความตกลง TBT บัญญัติว่า "...Such legitimate objective one, inter alia: ...protection of human health or safety..."

¹⁸ Preamble ของความตกลง TBT บัญญัติว่า

"recognizing that no country should be prevented from taking measures necessary...or for the protection of human, animal or plant life or health,...subject to the requirement that they are not applied in a manner which would constitute a mean of arbitrary or unjustifiable discrimination between countries where the same conditions prevail or a disguised restriction on international trade..."

(Most-Favored-Nation : MFN) เพราะมาตรการที่เป็นกลางต่อสินค้าของประเทศคู่ค้าทุกประเทศที่มีคุณสมบัติตามที่มาตรการกำหนด และเป็นมาตรการที่ไม่เลือกปฏิบัติตามหลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment : NT) กล่าวคือ เป็นมาตรการที่รัฐสมาชิกของสหภาพยุโรปเองก็ต้องปฏิบัติตามเช่นเดียวกับรัฐคู่ค้าประเทศอื่นๆของสหภาพยุโรปด้วย

สรุป ผู้วิจัยเห็นว่า Directive ของสหภาพยุโรปเรื่องการกำหนดปริมาณนิเกิลในเครื่องประดับเป็นมาตรการที่สอดคล้องกับความตกลง WTO โดยเฉพาะความตกลง TBT จึงเป็นมาตรการที่ชอบธรรมตามความหมายของความตกลง GATT/WTO

3.2.1.2.8 อุตสาหกรรมมันสำปะหลัง

ประเภทของผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังที่ไทยส่งไปสหภาพยุโรปมากที่สุด ได้แก่ สำปะหลังอัดเม็ดและมันเส้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 84 ตามด้วยเด็กตรินและโมดิไฟด์สตาร์ชอื่น ๆ และแป้งมันสำปะหลังซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14 และ 4 ตามลำดับ ส่วนทางด้านการเข้านั้น พบว่าประเทศไทยมิได้มีการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากสหภาพยุโรปเลย ประเทศไทยจึงมีการเกินดุลการค้ามันสำปะหลังกับสหภาพยุโรปมาโดยตลอด และมีความได้เปรียบสหภาพยุโรปอย่างมาก สมาชิกส่วนใหญ่ก็ไม่ได้มีการส่งออกไปสหภาพยุโรป จึงมีความเสียเปรียบประเทศไทยอยู่สูงมาก

ในแง่ของสถานะทางการแข่งขันนั้น อาจจัดได้ว่า ผลต่ออุตสาหกรรมมันสำปะหลังนี้ไม่ค่อยน่าเป็นห่วงนัก ขณะนี้สหภาพยุโรปก็ยังเป็นตลาดส่งออกหลักที่สำคัญของไทยรองจากจีน คิดเป็นร้อยละ 22 ของมูลค่าการส่งออกมันสำปะหลังของไทยทั้งหมด (จีนมีสัดส่วนร้อยละ 26) อย่างไรก็ตามนับตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของไทยไปยังสหภาพยุโรปได้ลดลงมาอย่างมากเมื่อเทียบกับปีก่อนๆ สาเหตุประการหนึ่งมาจากการที่สหภาพยุโรปยกเลิกสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรสำหรับการส่งออกมันสำปะหลังทุกประเภท ยกเว้นสินค้าจำพวกแป้งมันสำปะหลัง

(cassava starch) จากประเทศไทยไปยังสหภาพยุโรป ทำให้ไทยส่งออกมันสำปะหลังไปสหภาพยุโรปลดลง อีกทั้งประเทศไทยยังต้องเผชิญกับมาตรการกีดกันทางการค้าในรูปแบบของภาษีนำเข้ามันสำปะหลังที่คิดตามมูลค่าสินค้า ในอัตรา ร้อยละ 6.4 และภาษีนำเข้าที่คิดตามน้ำหนัก

นอกจากนี้ ในกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่นั้น มีถึง 8 ใน 10 ประเทศ (ได้แก่ มอลตา เอสโตเนีย ลัตเวีย ลิทัวเนีย สโลวาเกีย ฮังการี โปแลนด์ และ สโลวีเนีย) ที่มีได้ส่งออกมันสำปะหลังไปยังสหภาพยุโรปเลย ในทางตรงข้ามประเทศเหล่านี้กลับต้องนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปปัจจุบัน ส่วนประเทศสาธารณรัฐเชค และไซปรัสนั้น แม้ว่าจะส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไปยังสหภาพยุโรปได้ แต่ก็มิใช่มันสำปะหลังอัดเม็ดและมันเส้นที่เป็นผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากไทยไปยังสหภาพยุโรป ดังนั้น กลุ่มประเทศสมาชิกใหม่เหล่านี้จึงมีน่าจะเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทยในอุตสาหกรรมมันสำปะหลัง

ความตกลงที่มีผลกระทบ โดยตรงหรือมากเป็นพิเศษต่อสินค้าประเภทมันสำปะหลัง ได้แก่

ความตกลงว่าด้วยความเกษตร (Agreement on Agricultural : AOA) ซึ่งมีสาระสำคัญคือ รัฐสมาชิกต้องลดการอุดหนุนภายในประเทศ (domestic subsidy) ลดการอุดหนุนเพื่อการส่งออก (export subsidy) ต้องเปลี่ยนการห้ามนำเข้าเป็นภาษีศุลกากรแบบ (tariffication) และต้องเปิดตลาดอย่างต่ำให้กับสินค้าเกษตรที่เคยห้ามนำเข้า (minimum market access)

การตกลงว่าด้วยการใช้มาตรฐานสุขอนามัย และสุขอนามัยพืช (SPS) ซึ่งมีสาระสำคัญคือ มาตรการที่รัฐสมาชิกใช้เพื่อคุ้มครองชีวิต สุขภาพของคน สัตว์ พืช ต้องเข้าเงื่อนไขเฉพาะ 2 ประการ คือ เป็นมาตรการที่อิงอยู่บนมาตรฐานสากล(international standard) โดยกรณีที่เป็นเรื่องความปลอดภัยของอาหาร ต้องอิงมาตรฐานสากลของคณะกรรมการ Codex ในกรณีที่เป็นเรื่องโรคสัตว์ ต้องอิงมาตรฐานสากลขององค์การโรคระบาดสัตว์แห่งโลก (OIE) และใน

กรณีที่เป็นโรคพืชต้องอิงมาตรฐานสากลของสำนักเลขาธิการอนุสัญญาอารักขาพืชระหว่างประเทศ (IPPC) มาตรการที่อิงอยู่บนมาตรฐานสากลให้ถือว่าเป็นมาตรการที่ชอบธรรมและชอบตามความตกลงของ WTO (WTO - consistent measure) แต่ในกรณีไม่มีมาตรฐานสากลมาตรการที่ใช้ต้องเข้าเงื่อนไขเฉพาะเงื่อนไขที่สองคือ ต้องมีการทำการประเมินความเสี่ยง (risk assessment) และมีเหตุผลทางวิทยาศาสตร์สนับสนุน (scientific justification) ขณะเดียวกันมาตรฐานดังกล่าวต้องเข้าเงื่อนไขทั่วไป 2 เงื่อนไขด้วยคือ ต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างผู้ผลิตภายในประเทศกับผู้ผลิตต่างประเทศ และต้องไม่เลือกปฏิบัติต่อสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ โดยประเทศผู้ผลิตสินค้านั้นเป็นของแต่ละประเทศกัน

มาตรการกีดกันทางการค้าที่มีผลกระทบต่อส่งออกสินค้าประเภทมันสำปะหลังของไทยมีดังนี้

(1) มาตรการกีดกันทางการค้าในรูปภาษ้นำเข้าที่คิดตามมูลค่าร้อยละ 6.4 และภาษ้นำเข้าที่คิดตามน้ำหนัก

ผู้ศึกษาเห็นว่า ความตกลง AOA ไม่ได้ก่อให้เกิดพันธกรณีแก่สหภาพยุโรปที่จะต้องเปิดตลาดสินค้าเกษตรทั้งหมด โดยไม่เก็บภาษ้นำเข้าเลย ความตกลง AOA กำหนดให้ต้องมีการเปิดตลาดขั้นต่ำ (minimum market access) สำหรับสินค้าเกษตรที่ห้ามนำเข้า และตลาดที่เปิดนั้นประเทศผู้นำเข้าสามารถเก็บภาษ้นำเข้าได้ แต่ต้องไม่เกินที่ผูกพันไว้กับ WTO (bound rate)

(2) มาตรการกีดกันทางการค้าในรูปแบบของการกำหนดโควต้ามันเส้นไม่เกิน 21 ล้านตันต่อ 4 ปี และแป้งมันสำปะหลังไม่เกิน 10,000 ตันต่อปี

ผู้ศึกษาเข้าใจว่า มาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการที่อยู่ภายใต้ข้อผูกพันที่สหภาพยุโรปผูกพันไว้กับ WTO ตามความตกลง AOA ซึ่งเป็นผลของการเจรจาตกลงเกี่ยวกับสินค้าเกษตรซึ่งใช้เวลายาวนานกว่าที่จะตกลงกันได้

ประเด็นต่อไปคือ ภายหลังจากการขยายสมาชิกภาพในเดือนพฤษภาคม 2004 ที่ผ่านมา ข้อผูกพันข้างต้นก็จะขยายผลไปยังประเทศสมาชิกใหม่ 10 ประเทศด้วย ซึ่งจะมีผลทำให้ประเทศไทยสูญเสียการส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไปยัง 10 ประเทศ ปีละ 24.5 ล้านบาท และเป็นตลาดที่มีการเติบโตร้อยละ 160 ซึ่งผู้ศึกษาเข้าใจกรณีดังกล่าวน่าจะเข้า Article XXIV ซึ่งกำหนดไว้ว่า ผลของการจัดทำสหภาพศุลกากรจะต้องไม่นำไปสู่การระงับไปของอากรที่สูงกว่าหรือเคร่งครัดกว่าภาระทั่วไปของอากร และข้อบังคับทางพาณิชย์ที่ใช้บังคับในอาณาเขตซึ่งเป็นส่วนประกอบของสหภาพศุลกากรนั้น ก่อนจัดทำสหภาพศุลกากร ซึ่งกรณีนี้จะนำไปสู่การขัดต่อ Article I และ Article III และเป็นเหตุผลนี้ที่ทำให้ประเทศไทยมีสิทธิขอเพิ่มโควต้าสตาร์ช แป้งมันสำปะหลังจากสหภาพยุโรปตามที่ได้บรรยายไว้แล้วข้างต้น

3.2.2 ผลกระทบทางกฎหมายต่อการค้าบริการของประเทศไทย

เรื่องการค้าบริการจะตกอยู่ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการของ WTO ที่เรียกว่า General Agreement on Trade-in-Services (GATS) โดยบทบัญญัติสำคัญเกี่ยวกับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของ GATS ได้แก่ Article V

สาระสำคัญของ Article V ของความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ได้กำหนดหลักการไว้คล้ายกับ Article XXIV ของความตกลง GATT กล่าวคือ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจสามารถทำได้หากการรวมกลุ่มเศรษฐกิจดังกล่าวครอบคลุมสาขาต่างๆ มากพอ และจะไม่เพิ่มอุปสรรคต่อการค้าบริการโดยรวมภายในแต่ละสาขา หรือสาขาย่อย เมื่อเปรียบเทียบกับระดับที่ใช้อยู่ก่อนหน้าที่จะมีความตกลงนั้น^{19 20} และหากมีการทำ ขยาย หรือแก้ไข ข้อผูกพันเฉพาะ ต้องแจ้งให้สมาชิกอื่นทราบภายใน 90 วัน²¹

¹⁹ Article V (1) (a) บัญญัติว่า

This Agreement shall not prevent any of its Members from being a party to or entering into an agreement liberalizing trade in services between or among the parties to such an agreement, provided that such an agreement :

- (a) has substantial sectoral coverage,

คำแปลภาษาไทย คือ

ในแง่ของภาคบริการนั้น พบว่า เศรษฐกิจภาคบริการของไทยเป็นภาคเศรษฐกิจที่เริ่มทวีความสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างมากในการสร้างความเติบโตของประเทศ โดยเมื่อปลายไตรมาสที่ 1 ปี 2546 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติเบื้องต้นในภาคบริการของไทยครองสัดส่วนอยู่ใน GDP ถึงร้อยละ 50 โดยมีผลิตภัณฑ์ของภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมครองสัดส่วนร้อยละ 40 และ 10 ตามลำดับ นอกจากนี้จากข้อมูลปี 2546 พบว่า ภาคบริการเป็นภาคเศรษฐกิจ

ความตกลงนี้จะไม่ห้ามสมาชิกใดจากการเป็นคู่ภาคี หรือเข้าร่วมในความตกลงเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างภาคีของความตกลงดังกล่าว หากความตกลงดังกล่าว

(เอ) ครอบคลุมสาขาต่างๆ มากพอ

²⁰ Article V (4) บัญญัติว่า

Any agreement referred to in paragraph 1 shall be designed to facilitate trade between the parties to the agreement and shall not in respect of any member outside the agreement raise the overall level of barriers to trade in services within the respective sectors or subsectors compared to the level applicable prior to such an agreement.

คำแปลภาษาไทย คือ

ความตกลงใดที่อ้างถึงในวรรค 1 จะได้รับการกำหนดรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าระหว่างภาคีของความตกลง และในส่วนที่เกี่ยวกับสมาชิกที่อยู่นอกความตกลง จะไม่เพิ่มระดับของอุปสรรคต่อการค้าบริการ โดยรวมภายในแต่ละสาขา หรือสาขาย่อย เมื่อเปรียบเทียบกับระดับที่ใช้อยู่ก่อนหน้าที่จะมีความตกลงนั้น

²¹ Article V (5) บัญญัติว่า

If, in the conclusion, enlargement or any significant modification of any agreement under paragraph 1, a Member intends to withdraw or modify a specific commitment inconsistently with the terms and conditions set out in its Schedule, it shall provide at least 90 days advance notice of such modification or withdrawal and the procedure set forth in paragraphs 2, 3 and 4 of Article XXI shall apply.

คำแปลภาษาไทย คือ

หากในการทำ การขยาย หรือการแก้ไขที่สำคัญ ของความตกลงใดภายใต้วรรคหนึ่ง สมาชิกตั้งใจที่จะถอนหรือแก้ไขข้อผูกพันเฉพาะ โดยไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในตารางของตน สมาชิกนั้นจะต้องให้คำแจ้งการแก้ไข หรือการถอนว่านั้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 90 วัน และวิธีดำเนินการที่ระบุไว้ในวรรค 2, 3 และ 4 ของข้อ XXI จะใช้บังคับ

ที่รองรับแรงงานในสัดส่วนที่สูงด้วย โดยเกือบครึ่งหนึ่งของแรงงานทั้งหมดของประเทศ (ร้อยละ 45.7) อยู่ในภาคเศรษฐกิจนี้ รองลงมาคือ ภาคเกษตร และ ภาคอุตสาหกรรม ซึ่งมีแรงงานคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37.4 และ 16.9 ตามลำดับ

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาโครงสร้างการส่งออกภาคบริการแล้ว จะพบว่า ประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกภาคบริการในสัดส่วนที่ค่อนข้างน้อย โดยสัดส่วนของการส่งออกภาคบริการนั้นมีเพียงร้อยละ 11 เท่านั้น ซึ่งนับว่าค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับการส่งออกสินค้าในภาคเศรษฐกิจอื่นๆ โดยสินค้าส่งออกของไทยส่วนใหญ่คือ สินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าที่ใช้แรงงานมีฝีมือมาก ซึ่งข้อมูลเมื่อไตรมาสแรกของปี 2546 ระบุว่ามีส่วนร้อยละ 43 และ 39 ตามลำดับ ทำให้การวิเคราะห์ผลกระทบของการขยายสมาชิกภาพครั้งนี้ต่อประเทศไทย สามารถมุ่งไปที่การค้าระหว่างประเทศในกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าที่ใช้แรงงานมีฝีมือมาก และสินค้าเกษตรได้ในลำดับแรกก่อน อย่างไรก็ดี ข้อเท็จจริงที่ว่าภาคบริการเป็นภาคที่รองรับแรงงานมากที่สุดนี้เสริมให้เราเห็นว่า เศรษฐกิจภาคบริการนั้น เป็นรากฐานอันสำคัญในการสร้างพลังเชื่อมโยงให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอื่นๆ ต่อไปได้เป็นอย่างดี

สำหรับการค้าในภาคบริการของกลุ่มสหภาพยุโรปนั้น จากภาพที่ 4 จะเห็นว่ากลุ่มสหภาพยุโรปมีมูลค่าการค้าด้านบริการกับประเทศสหรัฐอเมริกาสูงที่สุด โดยมีสัดส่วนในร้อยละ 39 รองลงมาคือประเทศสวิตเซอร์แลนด์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12 และญี่ปุ่นซึ่งมีส่วนสัดส่วนประมาณร้อยละ 5 สำหรับกลุ่มประเทศอาเซียนนั้น กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปมีส่วนสัดส่วนมูลค่าการค้าอยู่ที่ร้อยละ 3.3 โดยที่มีสัดส่วนการค้าภาคบริการกับประเทศไทยเพียงร้อยละ 0.6 เท่านั้น

ปัญหาเกี่ยวกับผลกระทบเกี่ยวกับการค้าบริการ (Trade-in-services) ต่อประเทศที่อยู่นอกกลุ่มเศรษฐกิจคือ การที่รัฐสมาชิกใหม่ 10 ประเทศจะเปลี่ยนแปลงแก้ไข เปลี่ยนแปลงเพิกถอนข้อผูกพันเฉพาะที่ให้ไว้ตามตารางข้อผูกพันเฉพาะของ GATS หรือการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อยกเว้นหลัก MFN เพื่อให้ข้อผูกพันเฉพาะของรัฐสมาชิกใหม่สอดคล้องกับข้อผูกพันเฉพาะเดิมของสหภาพยุโรป ในเดือนกรกฎาคม 2003 ทางคณะกรรมการสิทธิการสหภาพยุโรปได้แจ้งต่อสำนักงานเลขาธิการ WTO เกี่ยวกับข้อเสนอที่จะรวมข้อผูกพันเฉพาะของรัฐสมาชิกสหภาพยุโรปเดิมเข้ากับข้อผูกพันเฉพาะของรัฐสมาชิกใหม่ ได้แก่ Austria Finland และ Sweden ซึ่งการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อผูกพันเฉพาะของ 3 รัฐสมาชิกใหม่ได้มีผลกระทบคือ เป็น

การลดระดับการเปิดตลาดของประเทศทั้งสามภายใต้สาขาย่อยเฉพาะ (sector-specific) และภายใต้ข้อผูกพันในแนวนอน (horizontal market access commitment) นอกจากนั้นแล้ว ยังมี การขยายการให้ประโยชน์เกี่ยวกับการค้าบริการในตารางข้อผูกพันไปยังประเทศสมาชิกใหม่ ทั้งสามโดยไม่ให้ประโยชน์นั้นแก่ประเทศอื่นๆ (ตามหลัก MFN exemption ด้วย) ซึ่งการขยาย ผลประโยชน์ในลักษณะดังกล่าว แม้ว่าจะไม่ตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติ Article V ก็ตาม ทำให้ ประเทศคู่ค้าสำคัญบางประเทศต้องขอปรึกษาหารือกับสหภาพยุโรปเพื่อประเมินผลกระทบใน ด้านลบที่ประเทศตนได้รับจากการกระทำดังกล่าวทั้ง 2 ประการที่กล่าวมา และเพื่อขอคำชดเชย ที่เกิดจากการสูญเสียประโยชน์ทางการค้าเพราะการกระทำดังกล่าวด้วย ในเดือนมีนาคม 2004 ประเทศคู่ค้าสำคัญของสหภาพยุโรปเองบางประเทศก็ยังกำลังเจรจาขยายสมาชิกภาพในปี 1995 อยู่ และในการขยายสมาชิกภาพในปี 2004 ครั้งนี้ ปัญหาเดิมก็คงจะเกิดขึ้นอีกและนำไปสู่ การเจรจาขอคำชดเชยจากสหภาพยุโรปดังเดิม

ในกรณีของประเทศไทยซึ่งมีการค้าในการค้าบริการกับสหภาพยุโรปเพียง 0.6 % ของ มูลค่าการค้าสหภาพยุโรป-ไทยทั้งหมด ผลกระทบในด้านลบเกี่ยวกับการค้าบริการคงจะ น้อยมาก เพราะผู้ให้บริการ (service provider) ของไทยคงไม่ได้เปิดให้บริการในสาขาการค้า บริการที่มีมูลค่าเศรษฐกิจมากๆ เช่น การกระจายเสียงและภาพผ่านโทรทัศน์ บริการไปรษณีย์ บริการส่งพัสดุภัณฑ์ด้วย บริการด้านอาชีพ (professional services) บริการโทรคมนาคม แต่ ลักษณะผู้ให้บริการของไทยคงเป็นร้านอาหารไทย นวดแผนไทย สปา มากกว่า ซึ่งทางเลือก ของไทยคงมี 2 ทางเลือก คือ เจรจาขอคำชดเชยคล้ายคู่ค้าสำคัญของสหภาพยุโรปอื่นๆ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น หรือเจรจาดำเนินการของ GATS ในการเจรจา รอบการค้าพหุภาคีรอบ Doha ครั้งนี้

สรุป ผลกระทบทางด้านการค้าระหว่างประเทศต่อผู้ส่งออกสินค้าใน 8 อุตสาหกรรม หลักและในการค้าบริการ ในรูปของมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษีศุลกากร (Non-tariff Barriers) ที่เกิดจากการขยายสมาชิกภาพของสหภาพยุโรปมีอยู่ในรูปแบบที่ หลากหลาย และต่างช่วงมิติทางเวลา (บางมาตรการกำลังใช้อยู่ บางมาตรการจะถูกใช้ใน อนาคต) และที่ยากที่สุดคือ ผลกระทบทางการค้าของมาตรการ NTB ทั้งหลายไม่สามารถจะถูก คำนวณมาเป็นตัวเลขได้ (not able to be quantified) (ซึ่งเคยมีนักเศรษฐศาสตร์เคยพยายามที่จะ คำนวณผลกระทบทางการค้าของมาตรการ NTB ออกมาเป็นภาษีศุลกากร แต่ ไม่ประสบความสำเร็จ) และไม่สามารถจะสร้าง model ทางเศรษฐกิจ หรือดัชนีชี้วัดทาง

เศรษฐศาสตร์นี้มาคำนวณเพื่อวัดผลกระทบได้ ทางแก้ปัญหของภาครัฐคือ การพยายามสร้างความตกลงระหว่างประเทศในรูปแบบเฉพาะเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะดังที่ได้กล่าวมาแล้ว อีกวิธีหนึ่งคือการขอเจรจาปรึกษาหารือ และวิธีการสุดท้ายคือการนำข้อพิพาทไปสู่คณะกรรมการตัดสินข้อพิพาทของ WTO ทางแก้ปัญหของภาคเอกชนคือ การแจ้งให้ภาครัฐบาลทราบถึงมาตรการ NTB ที่ธุรกิจส่งออกของบริษัทตนประสบอยู่ให้ภาครัฐทราบเพื่อให้ภาครัฐหาทางแก้ไขปัญหตามวิธีการที่กล่าวมาข้างต้นต่อไป และการพยายามปรับตัวเพื่อให้สามารถผลิตสินค้า บริการให้ได้ตรงตามที่มาตรการดังกล่าวกำหนดไว้ และพยายามลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลงเพื่อรักษา หรือเพิ่มความสามารถในการแข่งขันไว้ เพราะภายใต้โลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเทคโนโลยีการขนส่ง และเทคโนโลยีการสื่อสาร โทรคมนาคมได้พัฒนาไปอย่างมาก และมีการเปิดเสรีทางการค้าทั้งในกรอบพหุภาคี (WTO) กรอบภูมิภาค และกรอบทวิภาคี (Bilateral FTA) ซึ่งเป็นโอกาส (opportunity) ที่สำคัญของผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง แต่ในขณะเดียวกันก็ย่อมเป็นภัยคุกคาม (threat) ต่อผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพต่ำ

3.3 ผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกใหม่

3.3.1 บททั่วไปว่าด้วยระบบการขนส่งสินค้า

ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย กับ EU สามารถกระทำได้โดยการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ หรือการขนส่งแบบ Multimodal Transport หรือที่เรียกว่า “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ซึ่งเป็นวิธีการขนส่งที่ใช้วิธีการ (mode) ของการขนส่งตั้งแต่ 2 วิธีขึ้นไปจากประเทศต้นทางไปยังประเทศปลายทาง กล่าวคือ จะมีการขนส่งทางทะเลและทางบก หรือการขนส่งทางอากาศและทางบก เพื่อไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก สินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศไทยกับ EU นั้นจะใช้วิธีการขนส่งระบบใดขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า ความรวดเร็วในการขนส่ง รวมทั้งพิจารณาว่าสินค้าอาจเสียหายได้ง่ายหรือไม่ ทั้งนี้ระบบการขนส่งทางทะเลและทางอากาศก็มีขั้นตอนและวิธีการที่แตกต่างกันในด้านการให้บริการและเครือข่ายต่างๆ ตลอดจนระเบียบพิธีการ ขั้นตอนของระบบการขนส่งทั้งสองมีลักษณะที่เป็นการเฉพาะเรื่อง ซึ่งจะได้พิจารณาในรายละเอียดต่อไป

3.3.2 การขนส่งทางทะเล

ในการขนส่งทางทะเลนั้น เรือที่ใช้ในการขนส่งมีอยู่ด้วยกัน 2 ลักษณะ ลักษณะแรกคือการขนส่งแบบเรือประจำเส้นทาง หรือที่เรียกว่า “Liner Service” ซึ่งเป็นการขนส่งโดยเรือที่เดินประจำเส้นทาง เช่น สาย Far-East Mediterranean เป็นต้น ส่วนการขนส่งอีกลักษณะหนึ่งคือการขนส่งประเภทจ้างเหมาลำ หรือที่เรียกว่า “Charter Party” ซึ่งอาจจะเป็นการจ้างเหมาเป็นรายเที่ยวที่เรียกว่า “Voyage Charter Party” หรืออาจจะเป็นการจ้างเหมากำหนดเป็นระยะเวลา ซึ่งเรียกว่า “Time Charter Party” ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสินค้าที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรปว่าเป็นสินค้าลักษณะใด และปริมาณเท่าใด ในกรณีขนส่งแบบ Liner เรือที่ใช้ในการขนส่งโดยปกติจะเป็นเรือ Container แต่สำหรับการขนส่งแบบจ้างเหมาจะใช้เรือ Conventional Vessel หรือที่เรียกกันว่าเรือขนส่งสินค้าแบบดั้งเดิมในการขนส่ง



LUKA KOPER



CMA-CGM
China Shipping
Evergreen
Hapag Lloyd
Lloyd Triestino
Hanjin Shipping
K Line
Maersk Sealand
M.S.C.
Norasia Line
P&O Nedlloyd
Senator Line
UASC
ZIM

Regular container shipping lines
Koper / T.I.C.T. ↔ THAILAND

Regular container shipping lines²²

²² Roberto Ceroici (Product Manager). *Luka Koper The South European Gateway* [CD-ROM]. Koper, Slovenia. Luka Koper, 2004., slide 8.

เนื่องจากการขนส่งแบบ Liner และการขนส่งแบบจ้างเหมาระหว่างประเทศไทยกับ สหภาพยุโรป การเลือกแบบการขนส่งสินค้าว่าเป็นประเภทใดและใช้เรือแบบใต้นั้นขึ้นอยู่กับ ลักษณะของสินค้า ปริมาณและปริมาตรของสินค้า ตลอดจนเรือที่ขนส่งในประเทศต้นทางและ ประเทศปลายทางมีลักษณะเอื้ออำนวยในการขนส่งได้อย่างไร ในเบื้องต้นต้องพิจารณาลักษณะ ของสินค้าที่ทำการขนส่งซึ่งอาจแบ่งเป็นสินค้าที่เป็นวัตถุดิบ หรือสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จ อันได้แก่ แร่ธาตุต่างๆ ฝ้าย ัญชพืช สิ่งทอ มันสำปะหลัง ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น โดยการขนส่งอาจแบ่งเป็นสินค้าเทกอง ที่เรียกว่า “Bulk Cargo” หรือ “Break Bulk Cargo” หรือสินค้าแยกบรรจุ หากเป็นสินค้าที่เป็น Bulk Cargo การขนส่งจะเป็นแบบการจ้างเหมาเรือ ขนส่งทั้งลำเรือหรือบางส่วนของลำเรือโดยใช้เรือแบบ Conventional Vessel ที่เป็นการจ้างเหมา เป็นรายเที่ยว หรือเป็นกำหนดเวลา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า แต่ถ้าเป็น การส่งสินค้าประเภทบรรจุเป็นหีบห่อ เป็นลัง และเป็น pallet หรือที่เรียกว่าไม้รองสินค้า แล้วบรรจุ สินค้าเข้าตู้สินค้า (Container) ก็จะใช้วิธีการขนส่งโดยเรือ Container ที่ผู้ขนส่งให้บริการขนส่งแบบ Liner Service หรือ สายการบินเรือที่ให้บริการประจำเส้นทางต่างๆ ระหว่างประเทศไทยกับ สหภาพยุโรป

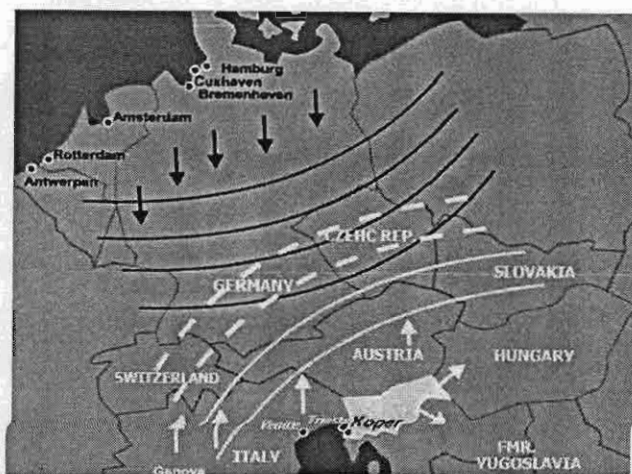
ในปัจจุบันบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศมีเรือให้บริการขนส่งในลักษณะต่างๆ กันไปตาม ประเภทสินค้า ตั้งแต่เรือ General Cargo Ship เรือ Bulk Cargo Ship เรือ Oil Tanker เรือ Chemical Tanker เรือ Reefer Cargo Ship (ซึ่งให้บริการบรรทุกสินค้าของสด แช่เย็น หรือแช่แข็ง) เรือ Container เป็นเรือที่บรรทุกตู้สินค้า (Container) โดยตู้หนึ่งมีขนาด 8' x 8' x 20' หรือเรียกว่า 1 TEU (Twenty equivalent Unit) และตู้ขนาด 8' x 8' x 40'



The South European Gateway²²

สำหรับท่าเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรปนั้น ประเทศไทยใช้ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีการบรรทุกสินค้าลงเรือลำเลียง (Feeder) เพื่อนำสินค้าดังกล่าวขึ้นไปขึ้นเรือเดินทะเลอีกต่อหนึ่ง โดยผ่านไปทางท่าเรือ Johore Bahru ท่าเรือ Kelang หรือท่าเรือในประเทศสิงคโปร์ เพื่อขนถ่ายสินค้า (transship) ลงเรือเดินทะเล (Ocean Vessel) และขนส่งสินค้าต่อไปยังประเทศในสหภาพยุโรปโดยผ่านคลองสุเอซไปยังท่าเรือต่างๆ ในแต่ละประเทศของสหภาพยุโรป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสัญญาว่าจะให้ขนถ่ายขึ้นท่าเรือในยุโรปตอนใต้หรือยุโรปตอนเหนือ โดยหากเป็นท่าเรือในยุโรปตอนใต้ก็จะมี ท่าเรือ Koper, ท่าเรือ Trieste เป็นต้น หรือหากขนส่งไปยังท่าเรือทางตอนเหนือก็มีท่าเรือ Antwerp, ท่าเรือ Hamburg ท่าเรือ Rotterdam เป็นต้น ซึ่งแต่ละท่าเทียบเรือในสหภาพยุโรปจะมีกฎเกณฑ์ในการนำเรือเข้าท่าเทียบเรือ ระเบียบพิธีการศุลกากร และขั้นตอนการนำสินค้าเข้าหรือนำสินค้าออกโดยเรือขนส่ง อีกทั้งในแต่ละท่าเทียบเรือจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการบรรทุกขนถ่ายสินค้า (loading and discharge) ต่างๆ ให้ไว้ที่จะทำให้สิทธิประโยชน์แก่เรือที่ใช้ในการขนส่งแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่กฎเกณฑ์หรือระเบียบต่างๆ นี้ เป็นเพียงขั้นตอนในการนำเรือเข้าเทียบท่าเรือ หรือออกจากท่าเรือ การที่เรือจะเข้าเทียบท่าเรือหรือออกจากท่าเรือในประเทศใดๆ นั้น ไม่ต้องมีการทำความตกลงระหว่างรัฐกับรัฐอย่างเช่นระบบการขนส่งทางอากาศ เพียงแต่เมื่อเรือมาถึงท่าเรือประเทศใด ก็เพียงแต่ติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอเข้าเทียบท่าและบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้

²² Ibid. slide 3.



The South European "Shortcut" ²³

3.3.2.1 การขนส่งสินค้าโดยสายเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner Service)

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจะให้บริการกับผู้ส่งสินค้าไม่ว่าจะเป็นผู้ซื้อสินค้าหรือผู้ขายสินค้าที่มาทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่ง ซึ่งอาจจะเข้าทำสัญญากันโดยตรงหรือผ่านทางตัวแทนของคนของแต่ละฝ่าย (Freight Forwarder) หรือตัวแทนเรือ (Shipping Agent) ซึ่งผู้ขนส่งสินค้าได้แต่งตั้งไว้ตามเมืองท่าของประเทศต่างๆ ที่เรือของคนจะเข้าไปรับหรือส่งมอบสินค้า ในประเทศไทยและประเทศในสหภาพยุโรปก็มีตัวแทนเรือดำเนิน

²³ Ibid., slide 5 - 6.

กิจกรรมต่างๆ แทนผู้ขนส่ง โดยเฉพาะในประเทศไทยเจ้าของเรือส่วนใหญ่เป็นบุคคลต่างชาติ ซึ่งไม่สะดวกในการติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น การท่าเรือ กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นต้น จึงต้องแต่งตั้งตัวแทนเรือที่มีภูมิลำเนาอยู่ในท่าเรือของประเทศที่เรือจะเข้าหรือออก ตัวแทนเรือที่ผู้ขนส่งแต่งตั้งทั้งในประเทศไทยและสหภาพยุโรปอยู่ภายใต้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศ อย่างเช่นตามกฎหมายไทยตัวแทนเรือมีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายลักษณะตัวแทน หากตัวแทนเรือดำเนินการตามหน้าที่ที่เจ้าของเรือมอบหมาย ตัวแทนเรือก็ไม่ต้องมีความผูกพันกับบุคคลภายนอก เจ้าของเรือจะมีความสัมพันธ์กับบุคคลภายนอกหรือผู้ส่งสินค้าเอง หากตัวแทนเรือทำการนอกขอบอำนาจที่เจ้าของเรือมอบหมาย หรือตัวแทนเรือทำการโดยประมาทเลินเล่อ ตัวแทนเรือจะต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกโดยตรงเอง

ดังนั้นในการหาตลาดสินค้าเพื่อขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศไทยและสหภาพยุโรปนั้น ตัวแทนเรือมีบทบาทที่สำคัญมากต่อผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้า ทั้งด้านการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานเอกชนต่างๆ โดยต้องจัดหาข้อมูลด้านการตลาดของแต่ละประเทศหรือการตลาดโดยรวมของสหภาพยุโรปเพื่อวิจัยและสรุปตลาดสินค้าให้กับเจ้าของเรือในการวางแผนการจัดการขนส่งสินค้า ในกรณีที่มีประเทศ 10 ประเทศเป็นสมาชิกภาพของสหภาพยุโรปใหม่นั้น ตัวแทนเรือจะต้องวิเคราะห์การตลาดการขนส่งสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไปว่ามีแนวโน้มอย่างไร เมื่อมีประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นจะมีท่าเรือขนส่งที่อยู่ในสหภาพยุโรปและกระทบต่อการตลาดการขนส่งของผู้ขนส่งอย่างไร โดยตัวแทนเรือจะต้องวิเคราะห์ข้อมูลให้กับผู้ขนส่งทราบเพื่อวางแผนการตลาดในการบริการการขนส่งทางทะเลต่อไป อีกทั้งหลักเกณฑ์หรือกฎหมายของประเทศสมาชิกใหม่ 10 ประเทศ เกี่ยวกับการขนส่งมีอย่างไร จะกระทบการบริการขนส่งทางทะเลหรือไม่ ซึ่งในประเทศสมาชิกใหม่ 10 ประเทศของสหภาพยุโรปจะมีหลักเกณฑ์การเข้าเทียบท่าเรือของแต่ละประเทศหรือระเบียบศุลกากรที่บัญญัติไว้เป็นเพียงขั้นตอนเท่านั้น ระเบียบและกฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรปแต่อย่างใด

ในด้านการปฏิบัติงานของเรือ ตัวแทนเรือจะต้องจัดการให้เรือเข้าเทียบท่า และออกจากท่าเรือของแต่ละประเทศ ตามระเบียบพิธีที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของแต่ละประเทศ ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือที่รัฐให้บริการหรือเป็นท่าเรือเอกชน ดังนั้นการแข่งขันการ

ให้บริการของท่าเรือต่างๆ จะเป็นเรื่องการอำนวยความสะดวก สำหรับเรื่องกฎระเบียบจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับพิธีการเท่านั้น

ในส่วนของผู้ขนส่งทางทะเลหรือเจ้าของเรือที่ให้บริการระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรปนั้น แบ่งเป็น 2 ประเภท คือผู้ขนส่งหรือเจ้าของเรือที่ให้บริการประจำเส้นทางการเดินเรือหรือเรียกว่า Liner Service ผู้ขนส่งประเภทนี้จะให้บริการตามสายการเดินเรือระหว่างท่าเรือที่กำหนดเป็นเส้นทางประจำ เช่นสาย FAR EAST / NORTH AMERICA เป็นเส้นทางจากประเทศไทยไปอเมริกาเหนือและแคนาดา สาย FAR EAST / EUROPE - MEDITERRANEAN เป็นเส้นทางเดินเรือทะเลไป MEDITERRANEAN ในท่าเรือแถบ MEDITERRANEAN จะมีท่าเรือหลายแห่งที่สำคัญเช่นท่าเรือ Koper เมื่อเรือขนส่งสินค้ามาถึงท่าเรือ Koper แล้ว จะมีการกระจายสินค้าไปยังท่าเรืออื่นๆ ในประเทศต่างๆ โดยใช้เรือลำเลียง (เรือ Feeder) หรืออาจกระจายสินค้าโดยใช้การขนส่งทางบกโดยถนนหรือรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศต่างๆ ในสหภาพยุโรป ทั้งนี้จะขนส่งไปฝรั่งเศส และไปถึงแฮมเบอร์กทางตอนเหนือของยุโรป อย่างไรก็ตามการที่จะขนส่งไปท่าเรือแห่งใดจะขึ้นอยู่กับสภาพตลาดสินค้า และกฎระเบียบของสหภาพยุโรป ซึ่งท่าเรือต่างๆ ในประเทศสหภาพยุโรปไม่มีข้อจำกัดของเรือเดินทะเลในการเข้าท่าหรือออกจากท่า เป็นแต่เพียงกฎระเบียบพิธีการเข้าออกจากท่าเท่านั้น ดังนั้น สินค้าที่ขนส่งโดยเรือเดินทะเลจากประเทศไทยไปเข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปทาง MEDITERRANEAN หรือทางยุโรปตอนเหนือ จะขึ้นอยู่กับความต้องการของสภาพตลาดของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก รวมทั้งต้นทุนด้านการขนส่งโดยวิธีต่างๆ จนกระทั่งสินค้าไปถึงผู้บริโภค โดยผู้ขนส่งก็จะเสนอบริการการขนส่งให้ได้ และจะกำหนดค่าระวางขนส่ง (freight) เป็นไปตามระยะทางและการอำนวยความสะดวกของท่าเรือนั้นๆ



Regular Block Train Connections²⁴

ท่าเทียบเรือที่สำคัญใน MEDITERRANEAN ได้แก่ท่าเทียบเรือที่ Koper, Trieste, La Spezia และ Toronto ใน Slovenia เป็นต้น หากสินค้าจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป ขึ้นในท่าเรือแถบนี้ก็จะสะดวกกับผู้ขนส่งทางทะเลเพราะใช้ระยะทางใกล้กว่าทาง สหภาพยุโรปตอนเหนือ แต่ผู้ขนส่งอาจจะเสียโอกาสตลาดสินค้าที่จะไปรับขนส่งจาก สหภาพยุโรปตอนเหนือที่ Antwerp หรือ Hamburg ปัญหาที่เกิดขึ้นในท่าเรือยุโรปตอนใต้ ส่วนมากจะเป็นเรื่องทางด้านความปลอดภัย และศักยภาพของการขนส่งทางบกจากท่าเรือต่างๆ ในทางยุโรปตอนใต้เพื่อที่จะกระจายสินค้าไปตามประเทศต่างๆ ในสหภาพยุโรปไม่ดีเท่ากับการขนส่งทางบกทางยุโรปเหนือ

ชมรมสายการเดินเรือ (Conference)

การตลาดสำหรับผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจะมีการแข่งขันกันมาก โดยผู้ขนส่งทางทะเลจะเสนอบริการที่มีขีดความสามารถและค่าระวาง (Freight) ต่างๆ กัน

²⁴ Roberto Ceroici (Product Manager). Luka Koper The South European Gateway [CD-ROM]. Koper, Slovenia. Luka Koper, 2004

หากผู้ขนส่งบริการขนส่งรวดเร็วกว่าคู่แข่ง ในด้านประสิทธิภาพ และความเชื่อมั่น แม้ค่า
ระวางจะสูงกว่าก็ถือว่าผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้ามีโอกาสได้รับการบริการที่ดีกว่า
ในขณะเดียวกันหากผู้ขนส่งบริการขนส่งล่าช้าแต่ค่าระวางถูกกว่าก็จะต้องจัดหาบริการเสริม
อื่นๆ เพื่อให้ได้ลูกค้า จึงเกิดการแข่งขันระหว่างผู้ขนส่งในด้านตลาดสินค้าอย่างมาก เมื่อมี
บริษัทขนส่งทางทะเลมากขึ้น การแข่งขันการตัดราคาค่าระวางสินค้า และการแข่งขันในการ
ให้บริการมีมากขึ้น จนต้องมีการเจรจาตกลงระหว่างบริษัทขนส่งทางทะเลต่างๆ จนเกิดการ
รวมกลุ่มกันขึ้นเป็นชมรมสายการเดินเรือ

ชมรมสายการเดินเรือ (Conference) มีอยู่หลายชมรม แต่ละชมรมจะรักษาสិทธิ
ประโยชน์ระหว่างสมาชิกของชมรม เช่นสิทธิในการเข้าท่าเรือในท่าเรือของประเทศต่างๆ
ในสหภาพยุโรป สิทธิในการแบ่งสรรการบรรทุกสินค้า เป็นต้น สิ่งสำคัญที่ชมรมสายการ
เดินเรือดำเนินการเพื่อช่วยเหลือสมาชิกชมรมก็คือเรื่องค่าระวางเรือที่จะต้องต่อรองกับกลุ่ม
ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก

การขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับสหภาพยุโรป ก็มีชมรมสายการเดินเรือ
Thailand - Europe ที่ให้บริการขนส่งตามเส้นทางที่กำหนด โดยชมรมจะแบ่งสรรปริมาณสินค้า
ให้แก่สมาชิกของชมรม แต่ในเรื่องการบริการอื่นๆ บริษัทสมาชิกก็ยังมีอิสระที่จะแข่งขันกันได้
อยู่ แต่การคิดค่าระวางจะคิดเท่ากันทั้งหมด

การรวมตัวของชมรมสายการเดินเรือในกรณี Thailand - Europe นี้ เป็นลักษณะ
การรวมกันของบริษัทสมาชิกที่บริการการขนส่งในลักษณะการทำสัญญาร่วมกัน ไม่ได้มี
กฎหมายหรือกฎระเบียบของประเทศใดกำกับหรือจำกัดการทำสัญญาลักษณะนี้ บริษัทสมาชิก
ต่างๆ ยังใช้บริษัทของตนในการเผยแพร่การบริการขนส่ง เพียงแต่ระบุว่าตนเป็นสมาชิกของ
ชมรมใดเท่านั้น

การที่สหภาพยุโรปได้ขยายสมาชิกประเทศ ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถจะ
ใช้ท่าเรือได้ ทั้งยุโรปเหนือเดิม หรือจะใช้ทาง MEDITERRANEAN ก็ได้ ดังนั้นชมรมสายการ
เดินเรือ Thailand - Europe หรือ Europe - Thailand อาจจัดสรรแบ่งปันปริมาณสินค้าให้กับ

สมาชิกได้ตามความต้องการของผู้นำเข้าและส่งออกได้ดีขึ้น ทั้งนี้ไม่มีกฎเกณฑ์หรือระเบียบใดๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อขมรมสายการเดินเรือดังกล่าว

3.3.2.2 การขนส่งสินค้าแบบเทกองโดยเรือจ้างเหมา (Tramp)

การขนส่งสินค้าเทกอง (Bulk Cargo) เช่น มันสำปะหลัง จะต้องใช้พื้นที่ระวางเรือที่มีปริมาณมาก ซึ่งอาจใช้พื้นที่บางส่วนของเรือหรือพื้นที่ทั้งลำเรือ การขนส่งโดยการจ้างเหมานี้ หากผู้นำเข้าในสหภาพยุโรป อาจจ้างเจ้าของเรือให้ขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ Rotterdam หรือท่าเรือ Hamburg ทางสหภาพยุโรปตอนเหนือ หรืออาจจ้างให้ขนส่งไปท่าเรือตอนใต้ด้าน Mediterranean ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพสินค้าและการกระจายสินค้าทางบกโดยรถไฟหรือรถบรรทุกภายในสหภาพยุโรปว่าการใช้ท่าเรือตอนยุโรปเหนือหรือท่าเรือยุโรปใต้จะคุ้มต้นทุนและสะดวกในการกระจายสินค้าต่อไป ทางตอนใต้จะมีท่าเรือเอกชนให้บริการคือท่าเรือ Koper ที่มีศักยภาพสูง แต่ยังมีปัญหาด้านความปลอดภัย และการกระจายสินค้าทางบกไม่สะดวก ลักษณะการขนถ่ายสินค้า Bulk Cargo จะเลือกท่าเรือประเทศใดในสหภาพยุโรปจะไม่พบปัญหาด้านกฎระเบียบแม้จะเปิดรับสมาชิกใหม่ 10 ประเทศก็ตาม ทั้งนี้เพราะการนำเรือเข้าท่าเรือในประเทศใดในสหภาพยุโรปจะเป็นเรื่องการขออนุญาตเข้าเทียบท่าตามระเบียบแต่ละครั้ง ไม่ต้องมีการตกลงระหว่างรัฐบาลของประเทศที่เรือจดทะเบียน และกฎระเบียบในการนำเรือประเภทจ้างเหมาเข้าเทียบท่าเรือหรือออกจากท่าเทียบเรือของแต่ละประเทศในยุโรปก็เป็นเพียงระเบียบพิธีการ ไม่ได้มีกฎหมายกำกับหรือจำกัดการเข้าท่าหรือการออกจากท่าไว้ อย่างไรก็ดี ดังนั้นการขนส่งสินค้าไปประเทศใดในสหภาพยุโรป ก็ขึ้นกับความต้องการของตลาดและความสะดวกในการกระจายสินค้าผ่านการขนส่งทางบกไปยังประเทศสมาชิกต่างๆ ในสหภาพยุโรปเท่านั้น

ในการขนส่งแบบ Bulk Cargo จะต้องจ้างเหมาเรือที่เรียกว่าเรือ Tramp โดยผ่านทาง Chartering Broker ของเจ้าของเรือ และผู้จ้างเหมาเรือหรือผู้ส่งสินค้า การขนส่งประเภทนี้ไม่ใช่การขนส่งประจำเส้นทาง แต่จะขนส่งไปตามสถานที่ที่ถูกจ้าง ซึ่งอาจเป็นการจ้างเหมาเป็นเที่ยวหรือหลายเที่ยวที่เรียกว่า Voyage Charter Party หรือ Consecutive Voyage Charter Party หรือจ้างเหมากำหนดเวลาที่เรียกว่า Time Charter Party ก็ได้ แล้วแต่ปริมาณและลักษณะของสินค้าที่ขนส่ง

3.3.3 การขนส่งทางอากาศ

ในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรปเป็นการขนส่งที่ต้องการความรวดเร็วกว่าการขนส่งทางเรือ ทั้งนี้ประเภทของสินค้าที่ขนส่งมักจะเป็นสินค้าที่ผู้นำเข้าภายในสหภาพยุโรปมีความต้องการกระจายต่อผู้บริโภคด้วยความรวดเร็ว ซึ่งผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศก็จะมีสายการบินของประเทศต่างๆ ที่ให้บริการเช่น บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), Lufthansa, SAS, Singapore Airlines เป็นต้น

ในการให้บริการขนส่งของสายการบินต่างๆ นั้น มีหลักเกณฑ์ กฎระเบียบ และขั้นตอนที่แตกต่างจากการขนส่งทางทะเล นอกจากนี้ยังมีค่าต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งทางทะเล การขนส่งทางอากาศจะต้องทำการตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศต่างๆ ในสหภาพยุโรปที่จะทำการขนส่ง เช่น จะต้องมีการทำข้อตกลงเรื่อง Landing Right และ Air Services Agreement เป็นต้น

หากพิจารณาถึงสิทธิการบินที่ประเทศไทยทำกับสมาชิกใหม่ของสหภาพยุโรปนั้น ประเทศไทยได้ทำความตกลงทางการบินกับประเทศเหล่านี้แล้วก่อนการเข้าเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปถึง 9 ประเทศ อันได้แก่ ไชปรัส สาธารณรัฐเช็ก ฮังการี ลัตเวีย ลิทัวเนีย มอลตา โปแลนด์ สโลวาเกีย และสโลวีเนีย ยกเว้นประเทศเอสโตเนียเพียงประเทศเดียวเท่านั้น

3.3.3.1 ความตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศ

ลักษณะของความตกลงเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศกับประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยทำขึ้นนั้นเป็นไปตามร่างมาตรฐานความตกลงด้านการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ที่ต้องการให้รัฐแต่ละรัฐมีการดำเนินการไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งเรียกว่า “ความตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศ” โดยเป็นความตกลงที่ทำขึ้นระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลของรัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงดังกล่าวนี้มีสาระสำคัญ อันได้แก่ สิทธิการบิน การแต่งตั้งสายการบิน การกำหนดราคา การยกเว้นภาษีระหว่างกัน ความปลอดภัยการบิน การระงับข้อพิพาทโดยอาศัยอนุญาโตตุลาการ ตัวอย่างความตกลงที่ประเทศไทยทำกับประเทศลิทัวเนีย ความตกลงกับประเทศลิทัวเนียจะทำความตกลงในเรื่องการกำหนดการบินได้ก็แต่ภายในประเทศ ในสัปดาห์หนึ่งนั้น

สามารถบินได้ก็เที่ยว เครื่องบินจะลงจอดที่แห่งใดก็ได้ และสามารถรับผู้โดยสารระหว่างทางได้หรือไม่ เป็นต้น

ความตกลงดังกล่าวนี้มีสาระสำคัญที่ให้รัฐแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะเจรจาตกลงกัน โดยเฉพาะเรื่องสิทธิ การบินเหนือรัฐใดนั้นเป็นเรื่องอำนาจอธิปไตยของแต่ละรัฐและความมั่นคงของแต่ละประเทศในการยินยอมให้บินผ่าน่านฟ้าได้เพียงใด กรณีที่ประเทศใดเปิด Open Sky ก็จะเป็นการอนุญาตให้สามารถนำเครื่องบินบินลงได้หลายแห่งมากยิ่งขึ้นภายในรัฐนั้นๆ ดังนั้นในการเจรจาจึงมีความสำคัญ และละเอียดอ่อนมาก ส่วนในเรื่องการบินผ่าน (over fly) ก็เป็นอีกเรื่องหนึ่งที่สำคัญ โดยประเทศไทยจะต้องไปทำความตกลงดังกล่าวกับประเทศต่างๆ ในสหภาพยุโรป ซึ่งการบินไปในสหภาพยุโรปก็จำเป็นต้องบินผ่านประเทศต่างๆ มากมาย ทำให้กรณีดังกล่าวนี้ประเทศไทยอาจต้องไปขอเจรจาอนุญาตบินผ่าน่านฟ้าประเทศเหล่านั้นด้วย

ความตกลงหลักที่ทำการในเรื่องการขนส่งทางอากาศนั้นเมื่อพิจารณาแล้วสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

- 1) ความตกลงแบบทวิภาคี (Bilateral Agreement) เป็นความตกลงระหว่างรัฐ - รัฐ เช่นกรณีความตกลงที่ประเทศไทยทำข้อตกลงทางการบินกับประเทศต่างๆ ซึ่งในปัจจุบันนั้นได้ทำไว้ประมาณ 90 กว่าประเทศ
- 2) ความตกลงแบบพหุภาคี (Multilateral Agreement) เป็นความตกลงที่หลายๆ ประเทศมารวมกัน ซึ่งเรียกว่า “Air Transit Agreement” สมาชิกภาพที่ลงนามในความตกลงดังกล่าวมีสิทธิที่จะบินผ่านระหว่างกันได้ แต่สำหรับประเทศที่มีได้เป็นภาคีของความตกลงดังกล่าวก็ต้องมีการขอบินผ่านเป็นกรณีๆ ไป

จากที่กล่าวมาแล้วในช่วงต้น ความตกลงที่ประเทศไทยทำกับประเทศในสหภาพยุโรปนั้นจะเป็นในรูปแบบของความตกลงแบบทวิภาคีทั้งหมด โดยทำกับประเทศภายในสหภาพยุโรปเป็นประเทศๆ ไป ยังไม่ปรากฏเป็นกรณีที่ประเทศไทยทำกับสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตามก็มีความพยายามที่จะก่อให้เกิดความตกลงในรูปแบบดังกล่าว ยกตัวอย่างเช่นเวลาที่ประเทศไทยไปเจรจากับทางประเทศเยอรมนีนั้น ทางสหภาพยุโรปก็จะมีการส่งผู้สังเกตการณ์ (observer) มา หรืออาจมี

กรณีที่สหภาพยุโรปพยายามจะมาเจรจากับประเทศไทย ทั้งนี้เรื่องดังกล่าวหากมีการเจรจาก็ต้องผ่านคณะกรรมการของสหภาพยุโรป (commissioner) ซึ่งคณะกรรมการจะมีการกำหนดให้ออกมาเป็นข้อบังคับ (Regulation) โดย European Court of Justice ซึ่งเป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการเจรจาสิทธิการบินให้รัฐสมาชิกต้องปฏิบัติตาม

การที่ประเทศไทยจะไปทำความเข้าใจว่าด้วยการบริการเดินอากาศนี้กับประเทศใดๆ ในสหภาพยุโรป กฎหมายไทยได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 28 ว่า “ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี” ซึ่งประเทศไทยได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดลงนาม ณ เมือง ชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 และต่อมาได้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศขึ้นเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดังกล่าวเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากไป ทั้งนี้เนื่องจากรัฐแต่ละรัฐย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือรัฐนั้น โดยเฉพาะเรื่องความมั่นคงภายในของแต่ละประเทศ โดยตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นให้มีอำนาจออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ และตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2487 เพื่อให้มีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมและเป็นไปแนวทางเดียวกับนานาประเทศในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ประเทศไทยได้มีร่างความตกลงดังกล่าวที่เรียกว่า “ความตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่ง (รัฐภาคีอีกฝ่าย)”²⁵ ซึ่งเมื่อใดประเทศไทยจะตกลงเรื่องการบริการเดินอากาศกับประเทศใดในสหภาพยุโรป ก็จะต้องร่างความตกลงนี้ในการเจรจาสิทธิการบินต่างๆ ซึ่งมีทั้งการให้สิทธิและการใช้สิทธิ โดยรัฐภาคีจะทำความตกลงในการให้สิทธิคือ

²⁵ ราชกิจจานุเบกษา ต. 59 ล. 68, 14 กันยายน พ.ศ. 2494, หน้า 1437 – 1447 ความตกลงฉบับนี้ เริ่มใช้บังคับเมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2488 ประเทศไทยแจ้งการตกลงเมื่อวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2490 ซึ่งตามข้อ 6 การตกลงนี้มีผลใช้บังคับในวันเดียวกัน

- 1) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ แก่ภาคิผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ ระบุในใบพิคัดของภาคผนวก บริการและเส้นทางบิน เช่นว่านั้น ต่อไปจะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ" ตามลำดับ
- 2) ภายใด้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำ ความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับขณะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง
 - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตดังกล่าวมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า
 - ค) สิทธิในการรับขึ้นและขนลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดต่างๆ ที่ระบุในภาคผนวก ของความตกลงฉบับนี้ ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่ไปยัง หรือมาจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่ง
 - ง) สิทธิในการรับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของประเทศที่สาม ณ จุดต่างๆ ที่ระบุใน ภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่ ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้
- 3) ไม่มีข้อความใดในวรรค ๒ แห่งข้อนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่ กำหนดของภาคิ ผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น
- 4) ถ้าเหตุเนื่องมาจากการปะทะกันด้วยอาวุธ ภัยธรรมชาติอันใหญ่หลวง ความไม่สงบทาง การเมืองหรือ การบ่อนทำลาย ทำให้สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่าย หนึ่งไม่สามารถดำเนินบริการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย

หนึ่งจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะเอื้ออำนวย ความสะดวกให้มีการดำเนินบริการ
เช่นว่านั้นต่อไป โดยการจัดเส้นทางนั้นใหม่ตามความเหมาะสม

ส่วนรัฐภาคีที่จะใช้สิทธิ มีดังนี้

- 1) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและ
เท่าเทียมกันในอันที่จะรับขน โดยบริการที่ตกลง ซึ่งการจราจรที่รับขึ้นในอาณาเขตของ
ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง และขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
หรือกลับกัน และจะถือว่า การจราจรที่รับขึ้น หรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความ
ตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังและมาจากจุดต่างๆ ในเส้นทางมีลักษณะเป็นการจราจรเพิ่มเติม
ในการจัดความจุเพื่อการรับขนการจราจรที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง
อีกฝ่ายหนึ่ง และขนลง ณ จุดต่างๆ ในเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน สายการบินที่กำหนด
ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ปฐมมูลของสายการบิน
ที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการจราจรเช่นนั้น เพื่อมิให้
กระทบกระเทือนผลประโยชน์ของสายการบินฝ่ายหลังอย่างไม่สมควร
- 2) บริการที่ตกลงซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจัดขึ้นนั้น
จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชนสำหรับการขนส่งในเส้นทาง
ที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือการจัดความจุที่พอเพียงเพื่อสนองความต้องการในการ
ขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ที่รับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำ
ความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล
- 3) การจัดให้มีการรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่รับขึ้นในอาณาเขตของ
ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และขนลง ณ จุดต่างๆ ในประเทศที่สามตามเส้นทางที่
ระบุหรือกลับกัน จะต้องกระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะต้องสัมพันธ์กับ
ก) ความต้องการของการจราจรที่รับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง
ฝ่ายที่กำหนดสายการบิน

ข) ความต้องการของการจราจรของบริเวณที่สายการบินผ่าน หลังจากที่ได้คำนึงถึงบริการเดินอากาศอื่นๆ ที่ได้จัดขึ้นโดยสายการบินของบรรดารัฐที่ตั้งอยู่ในบริเวณนั้น และ

ค) ความต้องการในการดำเนินบริการของสายการบินตลอดเส้นทางที่คุ้มทุน

4) ความจุซึ่งจัดขึ้นในวาระเริ่มแรก จะต้องตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ก่อนที่จะเริ่มดำเนินบริการที่ตกลง หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะได้ปรึกษาหารือกัน เป็นครั้งคราว เกี่ยวกับความจุที่จะจัดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในความจุ ซึ่งเป็นที่ตกลงกันแล้วจะต้องได้รับการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต

อย่างไรก็ตามแต่ละรัฐภาคี หากมีการออกกฎหมายและข้อบังคับใดๆ ขึ้นใช้บังคับกับการเข้ามาและออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยาน ซึ่งในการเดินอากาศระหว่างประเทศหรือเที่ยวบินของอากาศยานเช่นว่านั้น เหนืออาณาเขตนั้น จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ด้วย อีกทั้งกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามา การพักแรม และการออกจากอาณาเขตของตนของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณียภัณฑ์ อาทิ พิธีการต่างๆ เกี่ยวกับการเข้า การออก การอพยพออกจากประเทศ และการเข้ามาอยู่ ตลอดจนมาตรการศุลกากร และสุขาภิบาล จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณียภัณฑ์ ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว โดยห้ามมิให้ผู้ทำความตกลงให้อากาศแก่สายการบินของตนในทางที่ดีกว่าที่ให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ใน 10 ประเทศใหม่ คือ ไชปรัส สาธารณรัฐเช็ก เอสโตเนีย ฮังการี ลัตเวีย ลิทัวเนีย มอลตา โปแลนด์ สโลวาเกีย และสโลวีเนีย ก่อนการรวมเข้าเป็นสมาชิกภาพของสหภาพยุโรปนั้น ประเทศไทยยังไม่มีเที่ยวบินไป แต่ก็ได้มีการตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศกับประเทศเหล่านั้นแล้ว ยกเว้นเอสโตเนีย ส่วนประเทศใหม่ 10 ประเทศนั้นมีบางประเทศที่เคยบินมายังประเทศไทย ยกตัวอย่างเช่นกรณีของสาธารณรัฐเช็กที่เคยบินมาประเทศไทย แต่ได้มีการยกเลิกไป

แต่ขณะนี้ก็มีแนวโน้มกำลังจะบินมาที่ประเทศไทยใหม่ ส่วนประเทศโปแลนด์ก็บินมาประเทศไทยนานแล้ว อย่างไรก็ตามสาเหตุที่ไม่ค่อยมีการบินระหว่างกัน หรือเลิกบินไปนั้น มีสาเหตุพอสรุปได้ดังต่อไปนี้

- 1) ในสหภาพยุโรปเองมีเส้นทางการบินอยู่หลายแห่งแล้ว ประกอบกับแต่ละแห่งที่บินไปลงนั้นล้วนแต่เป็นจุดใหญ่ๆ ทั้งสิ้น เช่น ลอนดอน และปารีส แต่ทั้งนี้มักจะเน้นไปทางผู้โดยสาร หากเป็นในเรื่องของสินค้านั้น จะเป็นการขนส่งทางบก (land Transport) จากจุดใหญ่ๆ แล้วเชื่อมต่อไปยังเมืองต่างๆ ในยุโรปซึ่งมีระบบขนส่งทางบกโดยรถไฟ หรือรถบรรทุกที่ค่อนข้างสะดวก ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบินไปยังประเทศเหล่านี้ เพราะยิ่งหากพิจารณาในเชิงธุรกิจแล้วเป็นเรื่องที่ไม่คุ้มค่ากัน
- 2) การที่ 10 ประเทศใหม่ของสหภาพยุโรป มีธุรกิจรับ - ส่งของกับสนามบินใหญ่ๆ เช่น ชาร์ลส เดอ โกลล์ ซึ่งถือเป็นจุดขนส่งสินค้าที่ทันสมัยมาก ทำให้มีการส่งสินค้าไปยังปารีส แล้วมีการถ่ายเทสินค้าไปยังระบบขนส่งทางบก เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดอื่นๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตัวแทนของสายการบินว่าจะตัดสินใจดำเนินการอย่างไรด้วย ยกตัวอย่างเช่นสายการบินจากประเทศไทยมีการบินไปลงที่ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต และปารีส ประมาณวันละ 2 เที่ยวบิน นอกจากนี้สินค้าที่ส่งไปยัง 3 ประเทศดังกล่าวก็มีใช้สินค้าที่ส่งโดย 3 ประเทศนี้แต่เพียงอย่างเดียว เพราะยังมีการขนส่งสินค้าดังกล่าวโดยรถไฟ หรือรถบรรทุกไปยังแหล่งกระจายสินค้าแหล่งอื่นๆ ในยุโรปอีกต่อหนึ่ง เนื่องจากระบบการขนส่งทางบกเหล่านี้ในยุโรปนั้นค่อนข้างจะทันสมัยมาก
- 3) ปริมาณสินค้า (trade volume) ที่ขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศไทยกับ 10 ประเทศสมาชิกใหม่ของสหภาพยุโรปมีจำนวนน้อย การนำเครื่องบินไปลงยังประเทศเหล่านี้จึงไม่คุ้มค่า อย่างไรก็ตามประเทศเหล่านี้ไม่มีสายการบินที่บินมายังประเทศไทยโดยตรง แต่ถ้าหากมีความจำเป็นที่มีสินค้าหรือคนโดยสารจะมายังประเทศไทย ประเทศเหล่านี้ก็จะจัดหาสายการบินอื่นๆ เพื่อบินมาประเทศไทยได้



3.3.3.2 เส้นทางการบินระหว่างประเทศไทย – สหภาพยุโรป²⁶

1) สายการบินของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปใหม่ที่ทำการบินมายังกรุงเทพฯ

ประเทศ	ความถี่ / ต่อสัปดาห์
Cyprus	Cyprus Airways (CY) ไม่ทำการบินมายัง BKK
Czech Republic	Czech Airline (OK) ไม่ทำการบินมายัง BKK
Estonia	Estonia Air ไม่ทำการบินมายัง BKK
Hungary	Malev Hungarian Airline ไม่ทำการบินมายัง BKK
Latvia	Air Baltic ไม่ทำการบินมายัง BKK
Lithuania	Lithuania Airline ไม่ทำการบินมายัง BKK Air Lithuania ไม่ทำการบินมายัง BKK
Malta	Air Malta (KM) ไม่ทำการบินมายัง BKK
Poland	Lot Polish ไม่ทำการบินมายัง BKK
Slovakia	Air Slovak ไม่ทำการบินมายัง BKK
Slovenia	Adria Airways ไม่ทำการบินมายัง BKK

2) สายการบินของไทยที่ทำการบินไปยังสหภาพยุโรป (การบินไทย)

ประเทศ	ความถี่ / สัปดาห์
Denmark	Copenhagen: 6 เที่ยวบิน / สัปดาห์
U.K.	London: 13 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Germany	Frankfurt: 12 เที่ยวบิน / สัปดาห์ Munich: 5 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Greece	Athens: 3 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Italy	Rome: 6 เที่ยวบิน / สัปดาห์ Milan: 3 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Spain	Madrid: 3 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Sweden	Stockholm: 4 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Switzerland	Zurich: 7 เที่ยวบิน / สัปดาห์

²⁶ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

3) สายการบินของไทยที่ทำการบินไปยังสหภาพยุโรป (สายการบินภูเก็ตแอร์)

ประเทศ	ความถี่ / สัปดาห์
Netherlands	Amsterdam: 3 เที่ยวบิน / สัปดาห์
U.K.	London: 5 เที่ยวบิน / สัปดาห์

4) สายการบินยุโรปที่ทำการบินมายังไทย

ประเทศ	สายการบิน	ความถี่ / สัปดาห์
Austria	Austrian Airlines (OS)	7 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Denmark	Scandinavian Airlines	6 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Finland	Fin Air	7 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Germany	L.T.U. Lufthansa	1 เที่ยวบิน / สัปดาห์ 21 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Luxemburg	Cargolux	4 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Netherlands	KLM - Royal Dutch Airlines	7 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Russian Federation	Aeroflot Russian Airlines	3 เที่ยวบิน / สัปดาห์
Switzerland	Swiss (LX)	6 เที่ยวบิน / สัปดาห์
United Kingdom	British Airways	7 เที่ยวบิน / สัปดาห์

ประเทศที่เข้าเป็นสมาชิกใหม่ 10 ประเทศของสหภาพยุโรปนั้นยังไม่ทำการบินมายังประเทศไทย ในปัจจุบันสายการบินของไทยที่บินไปประเทศในสหภาพยุโรปนั้นมีทั้งสิ้น 8 ประเทศ ส่วนข้อตกลงกับ 10 ประเทศใหม่นั้น การบินไทยได้มีการทำความตกลงไว้เพียง 4 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐเช็ก อังการี มอลตา และโปแลนด์ นอกนั้นยังมิได้ทำความตกลงเกี่ยวกับการบินเพราะไม่คุ้มในเชิงธุรกิจ หากจะทำความตกลงเมื่อใด ประเทศไทยสามารถบินไปลงได้ทันที ซึ่งมีข้อตกลงดังกล่าวอยู่ในรูปของความตกลงแบบทวิภาคีไว้แล้ว โดยเป็นการทำความตกลงกันระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล ตามกฎหมายประเทศไทยหากสายการบินใดจะบินไปต้องให้รัฐบาลแต่งตั้งผู้ไปทำความตกลงการบินภายใต้ความตกลง ICAO ก่อน

การขนส่งสินค้าของประเทศไทยไปสหภาพยุโรป โดยเฉพาะการบินไทยพยายามตั้งเป็นบริษัทรับขนส่งสินค้า (Freighter Company) ขึ้น แต่ติดปัญหาในเรื่องโครงสร้างภายใน อย่างไรก็ตามบุคคลใดมีทุนก็สามารถเปิดสายการบินขึ้นมาเป็นบริษัทขนส่งสินค้าได้ บริษัทขนส่งสินค้าของไทยเคยมีแต่เป็นบริษัทเล็กๆ ซึ่งในปัจจุบันก็ได้เลิกดำเนินการไปแล้ว เพราะกิจการดังกล่าวไม่ได้ผลกำไรไม่คุ้ม การที่ประเทศไทยจะทำธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศนั้นควรต้องเน้นเฉพาะแห่งที่สำคัญๆ ที่มีปริมาณสินค้าสูง และต้องมีได้ดำเนินการขนส่งสินค้าแต่เพียงอย่างเดียว การรับขนส่งสินค้าควรกระทำควบคู่กับการขนส่งผู้โดยสาร โดยการบรรจุสินค้าไว้ใต้เครื่องบินโดยสาร ซึ่งจะเป็นการกระทำไปในลักษณะควบคู่และพึ่งพาอาศัยกันและกัน การจัดการขนส่งโดยเครื่องบินขึ้นมาเพื่อขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ หากไม่มีเครือข่ายของสายการบินโดยสารก็ยากที่จะจัดตั้งขึ้นมาได้ โดยคอนแรกอาจจะเป็นการขนส่งสินค้าควบคู่กับการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร แต่หากสินค้ามีปริมาณมากพอที่จะให้บริการขนส่งสินค้าแต่เพียงอย่างเดียวก็ค่อยดำเนินการขนส่งสินค้าแยกออกมาภายหลัง เพราะหากดำเนินการรับขนส่งสินค้าอย่างเดียวประเทศไทยเราก็ยากที่จะดำเนินการได้เพราะไม่สามารถไปแข่งขันกับบริษัทชั้นนำ อย่างเช่น American Express หรือ UPS ได้ เพราะมีเครือข่ายที่สูงมาก อีกทั้งมีบริการขนส่งโดยตรงถึงสถานที่ของผู้รับสินค้า (ผู้บริโภคร) แต่กรณีของสายการบิน จะดำเนินการขนส่งสินค้าในลักษณะตู้คอนเทนเนอร์ โดยไม่คำนึงถึงว่าใครเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขาย

3.3.3.3 การเปิดน่านฟ้า (Open Sky)

การเปิดน่านฟ้า (Open Sky) ให้สายการบินต่างๆ นั้น พิจารณาจากเส้นทางที่เปิดให้ หากมีการเปิดน่านฟ้าให้มีการบินไปได้ทุกแห่งในประเทศไทยก็จะถือว่าการเปิดเส้นทาง (open rout) แต่หากไม่เข้าข่ายการเปิดเส้นทางให้แล้วก็ไม่ถือว่าเป็น Open Sky ยกตัวอย่างกรณีประเทศไทยกำหนดท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และจุดระหว่างทางเป็นฮ่องกง ลักษณะดังกล่าวไม่ถือว่าเป็น Open Sky เพราะเป็นการระบุว่าจะต้องบินตามเส้นทางที่กำหนด

การดำเนินนโยบายด้านการบินของประเทศต่างๆ ภายในสหภาพยุโรปต้องมีการปฏิบัติตามกรอบที่วางไว้ ยกตัวอย่างกรณีบางประเทศในสหภาพยุโรปได้เปิด Open Sky กับ สหรัฐอเมริกา ก็ถูกศาลของสหภาพยุโรปตัดสินให้เป็นโมฆะกรรม นอกจากนี้ระหว่างสหภาพยุโรปกับสหรัฐอเมริกาก็มีความขัดแย้งระหว่างกัน สืบเนื่องมาจากการที่สหภาพยุโรปถือว่าตนเป็น

Single State แต่ทางสหรัฐอเมริกาอ้างว่าเป็นเพียงการรวมตัวทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น ซึ่งข้ออ้างของสหภาพยุโรปนั้นอ้างขึ้นเพื่อต้องการบินรับผู้โดยสารในจุดต่างๆ ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสิทธิที่เรียกว่า “Cabotage Rights” ยกตัวอย่างกรณีเส้นทางระหว่างลอสแอนเจลิสไปนิวยอร์ก สายการบินในยุโรปก็มีความต้องการที่จะขนผู้โดยสารในประเทศอเมริการะหว่างบินในเส้นทางภายในสหรัฐอเมริกา เพราะในทางกลับกันสายการบินของสหรัฐอเมริกาก็สามารถที่จะขนผู้โดยสารจาก แฟรงก์เฟิร์ต ลอนดอน โดยสหภาพยุโรปต้องการให้เกิด “Fifth Freedom Rights” เรื่องดังกล่าวนี้ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งระหว่างอเมริกากับสหภาพยุโรป ยกตัวอย่างของสายการบิน Lufthansa บินระหว่างแฟรงก์เฟิร์ต - ลอสแอนเจลิส - นิวยอร์ก ทางสหภาพยุโรปขอรับผู้โดยสารในช่วงลอสแอนเจลิส แต่สหรัฐอเมริกาไม่อนุญาต แต่สหรัฐอเมริกาก็บินเข้าประเทศในสหภาพยุโรป จากนิวยอร์กแล้วสามารถรับผู้โดยสารจากแฟรงก์เฟิร์ต แล้วบินต่อไปยังบรัสเซลส์ได้ก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสายตาของสหภาพยุโรป

อย่างไรก็ตามในกรณีของสหภาพยุโรปนั้นต้องถือว่าเป็นคนละประเทศจึงนำมาใช้บังคับไม่ได้ เช่นเดียวกัน หากประเทศไทยอยากทำความตกลงดังกล่าวกับสหภาพยุโรป เช่นให้สามารถบินจากกรุงเทพฯ ไปขอนแก่น ทางสหภาพยุโรปเองก็ไม่ได้ให้ความสนใจ ซึ่งทั้ง 2 กรณีที่กล่าวมา เหตุที่รัฐใดรัฐหนึ่งไม่ยอมให้สิทธิดังกล่าวนั้นก็ด้วยเรื่องของผลประโยชน์ภายในของแต่ละประเทศนั่นเอง

ประเทศไทยได้มีการทำความตกลง Open Sky กับสหรัฐอเมริกา แต่การตกลงนี้ประเทศไทยกลับไม่ได้รับสิทธิให้บินไปรับผู้โดยสารในรัฐต่างๆ ภายในสหรัฐอเมริกาได้ คงสามารถดำเนินการได้เพียงรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากประเทศไทยที่เดินทางแล้วหยุดพักในจุดที่เครื่องบินแวะตามเส้นทางการบินแล้วกลับมาขึ้นเครื่องใหม่เพื่อจะไปยังจุดหมายต่อไปของเส้นทางการบินเดิม ยกตัวอย่างกรณีสายการบินของไทย กรุงเทพฯ - ลอสแอนเจลิส - นิวยอร์ก ก็จะทำให้มีผู้โดยสารถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ กรุงเทพฯ - ลอสแอนเจลิส และกรุงเทพฯ - นิวยอร์ก โดยกรณีดังกล่าวเรียกว่า “stop over rights” ซึ่งหมายถึงการที่ผู้โดยสารออกจากกรุงเทพฯ แล้วอาจจะแวะไปพักที่ลอสแอนเจลิส 3 วัน กรณีดังกล่าวหากผู้โดยสารกลับมาเดินทางต่อยังจุดหมายปลายทางของเที่ยวบินที่ตนเคยใช้บริการ สายการบินสามารถที่จะรับผู้โดยสารคนนั้นได้

การพิจารณาเปิดน่านฟ้า (Open Sky) นั้นจะประกอบด้วย

- เส้นทาง (Route) โดยพิจารณาว่าเส้นทางที่เปิดให้ นั้นจะกระทบอะไรบ้าง
- ความถี่ (frequency) สายการบินที่เปิดให้ นั้นจะมีเที่ยวบินมากน้อยเพียงใด
- สิทธิการบินบางประการ หมายถึง การพิจารณาให้สิทธิอะไรบ้างในการที่จะได้จากการเปิดน่านฟ้า
- Pricing System ระบบการกำหนดราคาของสายการบินว่ามีผลอย่างไร

โดยทั่วไปแล้วในกรณีของราคา สายการบินจะไม่ถูกจำกัด และสามารถเสนอราคาใดมาให้แก่รัฐบาลก็ได้ เท่ากับว่าหากเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับราคา รัฐบาลจะไม่เข้ามาควบคุม แต่เมื่อกลับมาพิจารณาถึงประเทศไทย ประเทศไทยเรายังมีการควบคุมอยู่ อาศัยตามพระราชบัญญัติเดินอากาศ โดยมีคณะกรรมการการบินพลเรือน (CIB) เป็นผู้อนุมัติอัตราค่าโดยสาร และอัตราค่าขนส่ง ค่าระวางบรรทุกสินค้า ดังนั้นหากประเทศไทย Open Sky เต็มรูปแบบ ก็จะต้องติดขัดกับพระราชบัญญัตินี้ที่ยังควบคุมราคาอยู่

บางครั้งการเปิดเสรี หากกระทำเพื่อให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศไทยมากๆ นั้นไม่ถือว่ามีความกระทบเท่าใดนัก แต่หากเมื่อเปิดให้แล้วแต่กลับเป็นช่องทางของสายการบินอื่นๆ นำผู้โดยสารไปยังประเทศอื่นๆ ข่มขู่ผลประโยชน์ให้แก่ประเทศไทยเป็นอย่างมาก ยกตัวอย่างกรณีของสายการบินของสหรัฐอเมริกา มิได้บินตรงสู่ประเทศญี่ปุ่น ไต้หวัน หรือฮ่องกง แต่กลับมาแวะลงที่ประเทศไทยก่อนเพื่อรับผู้โดยสารจากไทยไป หรือกรณีการที่สายการบินสหรัฐอเมริการับผู้โดยสารจากโตเกียวมากรุงเทพฯ กรณีดังกล่าวถือเป็น "Fifth freedom rights" (เสรีภาพที่ 5) แต่หากพิจารณาหลักการบินในทุกๆ ประเทศ การบริการดังกล่าวต้องเป็นบริการเสริมเท่านั้น หมายความว่าต้องเป็นกรณีเน้นผู้โดยสารระหว่างนิวยอร์ก - กรุงเทพฯ มากกว่าผู้โดยสารที่จะเดินทางไปยังโตเกียว อันเป็นเรื่องของการเสริม (Supplementary Traffic) เท่านั้น ซึ่งในกรณีของสหรัฐอเมริกานั้นต้องถือว่าเป็น "Primary Traffic" ซึ่งขัดต่อความตกลงทางการบิน และเป็นการเปิดโอกาสให้สายการบินของสหรัฐอเมริกามาแข่งขันกับประเทศไทย

การทำความตกลงระหว่างประเทศไทยกับรัฐอื่นๆ นั้น ควรจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เพราะอาจก่อให้เกิดความเสียหายเกินเยียวยาได้ แม้ในอดีตประเทศไทยเคยมีการยกเลิกความตกลงการบินกับสหรัฐอเมริกา โดยอาศัยการเลิกฝ่ายเดียวจากการแจ้งผ่านไปยังสถานทูตผ่านทางกระทรวงการต่างประเทศเพื่อขอยกเลิกความตกลงทั้งหมด และไม่ต้องชดเชยใดๆ เนื่องจากตามข้อตกลงนั้นระบุว่าสามารถยกเลิกได้ แต่ในความตกลงบางอย่างก็ไม่มี จะเห็นได้ว่าการยกเลิกความตกลงนั้นเป็นเรื่องใหญ่ และการยกเลิกนั้นไม่ค่อยจะมี แต่หากจะเลิกนั้นต้องกระทำอย่างมีเหตุผล และต้องแจ้งยกเลิกล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ปี ประกอบกับต้องเข้าเงื่อนไขตามที่ปรากฏในความตกลงด้วย โดยกรณีที่ประเทศไทยยกเลิกความตกลงไปนั้น เป็นกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่าง 2 ประเทศ และได้มีการเจรจามามากครั้ง แต่ไม่ประสบความสำเร็จ เมื่อสหรัฐอเมริกาไม่ยอมประเทศไทยก็ขอยกเลิกสัญญา

ประเทศไทยได้เปิด Open Sky ให้ประเทศสหรัฐอเมริกาไปแล้วเมื่อปีที่แล้ว การเปิดของเรานี้ทำให้สหรัฐอเมริกามีสิทธิเปิดเสรีทุกอย่าง ยกตัวอย่างประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถนำเครื่องบินลงจอดที่กรุงเทพฯ และนำเครื่องบินเล็กบินไปยังประเทศสิงคโปร์ ฮองกง กาญฉันทู ฯลฯ ได้เหมือนกับสายการบินในประเทศไทย อย่างไรก็ตามการกระทำดังกล่าวยังมีข้อแม้ว่าประเทศไทยต้องมีหุ้นส่วนสำหรับกรณีดังกล่าวร้อยละ 51 แต่ถึงอย่างไรก็ตามกรณีดังกล่าวนี้เป็นเหตุให้สายการบินของสหรัฐอเมริกานั้นมีสิทธิรับผู้โดยสารจากไต้หวัน เกาหลี ญี่ปุ่น มาเลเซียไทย และได้รับผลประโยชน์ต่างๆ ในภูมิภาคนี้ไปเป็นจำนวนมาก เนื่องจากศักยภาพของประเทศไทยยังไม่สามารถแข่งขันกับสหรัฐอเมริกาได้

เมื่อพิจารณาในเรื่องของ Open Sky แล้วอาจจะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศไทยทางด้านการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า เพราะไม่ได้มีการกีดกันสำหรับการบิน แต่เห็นว่าเหมาะสมสำหรับประเทศไทยแบบผิวเผินเท่านั้น ซึ่งการเปิด Open Sky นั้น หากพิจารณาแล้วอาจเกิดผลเสียปรากฏดังนี้

- 1) ในขณะนี้สายการบินจากตะวันออกกลางบินเข้ามาในประเทศไทยมาก การที่เราเปิดให้สายการบินประเทศเหล่านั้นเข้ามา สายการบินเหล่านั้นต่างก็รับผู้โดยสารมาจากยุโรป เข้าสู่ประเทศตน ซึ่งในทางกลับกันประเทศในยุโรปเองก็ต้องการให้ประชาชนของตน

ให้บริการสายการบินภายในประเทศ เมื่อพิจารณาแล้วอาจส่งผลเสียแก่ประเทศไทยได้
อย่างมากที่ประเทศไทยจะต้องสูญเสียผู้โดยสารในส่วนนี้ไปเป็นจำนวนมาก

- 2) การตัดราคาแข่งกันระหว่างสายการบิน ในบางครั้งทำให้สายการบินบางรายเกิด
การขาดทุน สายการบินต้องหยุดการให้บริการ ผลกระทบก็ตกแก่ผู้โดยสาร ซึ่งตามปกติ
การให้บริการของสายการบินนั้นผู้รับบริการย่อมต้องการความปลอดภัย ความ
สะดวกสบาย ความหรูหรา ถ้าหากบางสายการบินต่างๆ ตัดราคาลงมาเพื่อแข่งขันกัน
สายการบินภายในประเทศไทยเองก็ย่อมต้องตัดราคาลงเช่นกัน ประเทศไทยควรที่
จะต้องคำนึงถึงการคุ้มครองกิจการการบินภายในประเทศด้วย ซึ่งเราสามารถเห็น
ตัวอย่างได้จากประเทศญี่ปุ่นที่รัฐคอยให้การสนับสนุนสายการบินภายในประเทศ
เป็นต้น เพราะบางครั้งสายการบินภายในประเทศไทยบางสายการบินอาจมีปัญหา แต่ก็
ส่งผลกระทบต่อสายการบินของไทยตามมาด้วยเพราะประชาชนภายนอกประเทศอาจจะ
ไม่ทราบถึงความแตกต่างระหว่างสายการบินอื่นกับสายการบินไทยทำให้เลิกใช้บริการ
ของสายการบินของประเทศไทยไปเสียก็ได้

ในการที่ 10 ประเทศใหม่เข้าร่วมกับสหภาพยุโรป แต่การรวมตัวกันเกี่ยวกับการขนส่ง
ทางอากาศในขณะนี้ยังไม่มี แต่ในอนาคตแล้วมีความเป็นไปได้ในการเจรจาระหว่างสหภาพยุโรป
กับประเทศต่างๆ เพราะเวลานี้ทางสหรัฐอเมริกาได้มีการเจรจากับทางสหภาพยุโรปแล้วการที่
สหภาพยุโรปเปิดการเจรจากับสหรัฐก็เพราะคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้กลับมานั้นคุ้มค่า
แต่ในทางกลับกันหากจะให้สหภาพยุโรปมาเจรจากับประเทศเล็กๆ ก็ยากที่จะเป็นไปได้
เนื่องจากว่าผลตอบแทนจากการเจรจานั้นไม่คุ้มค่า เพราะสหภาพยุโรปเองอาจเสียสิทธิของตน
บางอย่างไป ดังนั้นสหภาพยุโรปยังไม่มีเปิด Open Sky กับประเทศอื่นๆ

3.3.3.4 การตั้งตัวแทนดำเนินการและพันธมิตรทางการบิน

บางครั้งการให้บริการขนส่งทางอากาศนั้นประเทศไทยได้มีการดำเนินงานในลักษณะของ
ตัวแทน เช่นมีการตั้งตัวแทนในประเทศอังกฤษ หรือสาธารณรัฐเช็ก โดยเปิดสำนักงานขึ้น
การดำเนินงานในรูปแบบดังกล่าวเรียกว่าระบบ “General Sale of Agent” ในระบบดังกล่าว ตัวแทน
จะดำเนินการเสมือนเป็นสายการบิน มีตัวโดยสารการบินของสายการบินนั้นอยู่ที่ตัวแทนเอง และมี

การโฆษณาให้ประเทศที่ตั้งตนเป็นตัวแทน อย่างกรณีของประเทศไทย ตัวแทนก็จะมีการประชาสัมพันธ์ให้เดินทางมาประเทศไทย เช่นสนับสนุนให้มีการเดินทางมาภูเก็ต เชียงใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ การให้บริการขนส่งทางอากาศมีการบินระหว่างประเทศภายในสหภาพยุโรป เช่น ระหว่างฮังการี กับ เยอรมัน ประเทศไทยก็อาจมีการเจรจาระหว่างสายการบินของสองประเทศนั้น เกี่ยวกับอัตราค่าขนส่งหรือคนโดยสารของสายการบินในฮังการีและเยอรมัน โดยแลกเปลี่ยนกับการป้อนสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น การเจรจาในลักษณะดังกล่าวนี้เรียกว่า “Special Prorate Agreement” ซึ่งเป็นความตกลงที่ทำขึ้นภายในกลุ่มสายการบินพันธมิตร การดำเนินการดังกล่าวจะทำให้สายการบินของประเทศไทยไม่จำเป็นต้องเดินทางไปประเทศเหล่านั้นโดยตรง แต่ก็สามารถขนส่งผู้โดยสาร หรือขาย Package ต่างๆ ของสายการบิน นอกจากนี้หากสายการบินทางนั้นไม่มีการให้บริการทุกวัน สายการบินจากประเทศไทยก็สามารถดำเนินการแทนได้ เป็นต้น

การขนส่งทางอากาศจาก 10 ประเทศสมาชิกใหม่ของสหภาพยุโรปมาประเทศไทยนั้น ก็มี การดำเนินการขนส่งอยู่บ้าง แต่ดำเนินการไม่ตลอด ปิดดำเนินการบ้าง สาเหตุมาจากจำนวนของ ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้สายการบินที่ประสบความสำเร็จคือรัสเซีย เนื่องจากความต้องการของผู้ใช้บริการ นั้นสูง จำนวนผู้ให้บริการ (volume) มากหรือไม่นั้นสามารถพิจารณาได้จาก Charter Flight, Extra Flight หรือ Special Flight เนื่องจากว่าเที่ยวบินเหล่านี้จัดขึ้นมาแล้วสามารถเลิกได้ เพราะจัด ขึ้นมาเฉพาะในแต่ละเที่ยวเท่านั้น ดังนั้นหากเห็นว่าเที่ยวบินเป็นไปในลักษณะ Charter Flight แล้ว แสดงว่าการจราจร (traffic) ในเส้นทางนั้นความต้องการเริ่มจะมากขึ้น หากประเทศไทยต้องการจะ บินไปยังเส้นทางต่างๆ ก็จำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อมูลในส่วนนี้ประกอบ

นอกจากนี้การที่สายการบินบินตามเส้นทางและแวะพักในที่ต่างๆ นั้น บางครั้งสายการบินก็ มีการอาศัยพันธมิตรในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าแทน เนื่องจากว่าในบางครั้งการบินตรง ระหว่างประเทศเหล่านั้นค่าใช้จ่ายสูง หากสายการบินให้บริการแล้วมีการใช้บริการเพียงแค่ 40 - 50 % ก็จะทำให้สายการบินนั้นขาดทุนได้ เพราะได้ผลไม่คุ้มค่ากับการลงทุนไป ดังนั้นการมี พันธมิตรในระหว่างสายการบินจึงเป็นสิ่งสำคัญ เพราะสายการบินดังกล่าวนี้ไม่จำเป็นต้องบินไปใน บางแห่ง แต่อาศัยพันธมิตรที่ทำความตกลงร่วมกันในการดำเนินการแทน บางกรณีสายการบินใน ประเทศไทยเป็นพันธมิตรกับสายการบินอื่นภายนอกเอเชีย สายการบินนั้นก็จะคอยเป็นตัวแทน บินไปส่งผู้โดยสารหรือสินค้าต่างๆ ต่อไปยังสิงคโปร์ จาการ์ตา ากฎมันฑู หรือประเทศจีน

ปัจจุบันมีกลุ่มสายการบินพันธมิตรต่างๆ รวมทั้งสิ้น 3 กลุ่ม ดังนี้²⁷

กลุ่มสายการบิน	สายการบิน	จำนวนฝูงบินรวม	จำนวนเที่ยวบิน / วันรวม
1. Star Alliance	15 สายการบิน ประกอบด้วย US Airways, Thai, SAS, Lufthansa, United Airlines, LOT Polish, Spanair, Asiana Airlines, British Midland, Singapore Airlines, Austrian Airlines, All Nippon Airways, Air Newzealand, Varig, Air Canada	2,477 ลำ	14,048 เที่ยวบิน
2. Sky Team	9 สายการบิน ประกอบด้วย Air France, Delta, Aero. Mexico, Alitalia, CSA, Czech Airline, Korean Air North West Airline	2,064 ลำ	14,320 เที่ยวบิน
3. One World	8 สายการบิน ประกอบด้วย Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan, Qantas	1,855 ลำ	7,526 เที่ยวบิน

²⁷ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

3.3.3.5 ประเภทของสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศไทย กับ สหภาพยุโรป²⁸

1) เส้นทางบินจากประเทศไทย – สหภาพยุโรป สินค้าที่มักมีการขนส่งจากประเทศไทยเข้าสู่สหภาพยุโรป ได้แก่

- กล้วยไม้

- อาหารสด อาหารแช่เย็น และอาหารแช่แข็ง (ผัก, ผลไม้, กุ้ง, เนื้อไก่)

- เสื้อผ้าและสิ่งทอต่างๆ

- สินค้าต่างๆ ที่ขนถ่ายผ่านกรุงเทพฯ จากประเทศใกล้เคียง ซึ่งเรียกว่า “สินค้าผ่านแดน” (Consolidation)

2) เส้นทางจากสหภาพยุโรป - ประเทศไทย สินค้าที่มีการขนส่งจากสหภาพยุโรป มาไทยนั้น ได้แก่

- ไวน์, สุรา (ตามเทศกาล เช่นช่วงคริสต์มาส หรือปีใหม่ เป็นต้น)

- อะไหล่รถยนต์

- อาหารแช่แข็ง (ปลาแซลมอน, ปลาทูนา)

- สินค้าต่างๆ ที่ขนถ่ายกันที่สนามบินในยุโรป ซึ่งเรียกว่า “สินค้าผ่านแดน” (Consolidation)

ข้อมูลดังกล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าสินค้าส่วนใหญ่ที่มีการขนส่งจากประเทศไทยเข้าสู่ EU นั้น เป็นสินค้าเกษตรเป็นส่วนใหญ่ เช่นกล้วยไม้ ผัก ผลไม้ โดยสินค้าเหล่านี้จะเป็นสินค้าที่ต้องมี

²⁸ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การบริโภคเร็ว และเป็นสินค้าประเภทเครื่องแต่งกาย นอกจากนี้ยังมีการส่งอาหารทะเล ผัก ผลไม้ (สินค้าเกษตร) ให้แก่ร้านขายปลีก ซึ่งร้านเหล่านี้ต้องการวัตถุดิบเหล่านี้อยู่ตลอดเวลา สินค้าอีกประเภทหนึ่งที่มีการขนส่งจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป ก็คือ สินค้าประเภทสินค้าผ่านแดน ซึ่งเป็นสินค้าที่มีการส่งมาจากประเทศเพื่อนบ้าน สินค้าในหมวดนี้มักจะเป็นประเภทเสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย เครื่องลายคราม และพรม โดยมีเครือข่ายจากอินโดจีน ดังนั้นหากพิจารณาแล้วรายได้ที่ได้มานั้นมิได้มาจากยุโรป แต่กลับมาจากประเทศเล็กๆ เนื่องจากว่าสินค้าที่รับขนมาจากประเทศเหล่านี้ไม่มีคู่แข่ง ประกอบกับประเทศเหล่านี้เชื่อมั่นในสายการบินจากประเทศไทย เพราะได้รับการยอมรับความเชื่อมั่นจากประเทศเหล่านี้ จะเห็นได้จากสินค้าที่มีการขนส่งต่อไปอย่างรวดเร็ว มิได้ตกค้างอยู่ที่สนามบินเป็นเวลานาน จึงทำให้ประเทศต่างๆ มีความเชื่อมั่นในบริการของสายการบินในประเทศไทย

ในเรื่องของการขนส่งสินค้า สายการบินของไทยได้เคยเปิดการขนส่งสินค้าขึ้นมาเฉพาะ เป็นบริษัทรับขนสินค้า (Freighter Company) แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรจึงได้ยกเลิกไป แต่ก็มีความพยายามที่จะเปิดขึ้นมาใหม่แต่ก็ประสบกับปัญหาในด้านธุรกิจ ทั้งจากภายในบริษัทการบินเอง และปัญหาของพระราชบัญญัติร่วมทุน ซึ่งปัญหาประการหลังนี้ การที่จะลงทุนบริษัทขนส่งสินค้าได้นั้นมีกระบวนการที่ค่อนข้างยุ่งยากและใช้เวลานาน เพราะพระราชบัญญัตินี้ระบุว่าให้โครงการที่มีมูลค่าเกินกว่า 1,000 ล้านบาท ต้องมีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ โดยบริษัทดังกล่าวจะต้องมีการว่าจ้างที่ปรึกษา มีการเสนอเรื่องผ่านคณะรัฐมนตรี และผ่านสภาพัฒนาฯ จะเห็นได้ว่ากระบวนการในการจัดตั้งบริษัทนั้นมีขั้นตอนมากมาย ดังนั้นแนวทางที่ดีที่สุดคือการเปิดบริษัทภายในโดยสายการบินเองเท่านั้น

การมีบริษัทขนส่งสินค้าเองภายในประเทศไทยเป็นสิ่งสำคัญ เพราะเมื่อพิจารณาถึงสินค้าที่นำมาลงที่กรุงเทพฯ นั้นมีปริมาณมาก และค่อนข้างแออัด การมีบริษัทขนส่งสินค้าเองจึงเป็นการดีกรณีประเทศยุโรป ซึ่งมีเส้นทางบินสองเส้นทาง คือทางยุโรปกับทางอเมริกา โดยสินค้าที่บรรทุกก็มีไม่แค่สินค้าจากเมืองไทย การขนส่งได้ทั้งเครื่องบินมีปริมาณมากจนล้น ดังนั้นการดำเนินการขนส่งเฉพาะสินค้า Freighter จะมีความสำคัญขึ้นมา เพราะบุคคลที่จะมาเสนอบริการนั้นมีไม่แต่ประเทศไทยเท่านั้น หากสายการบินในประเทศไทยมีเครือข่ายที่มั่นคง ก็สามารถเพิ่มการให้บริการนี้ได้ เช่นสามารถรองรับสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ที่เข้ามาสู่กรุงเทพฯ แล้วขนส่งต่อไปยังสหภาพยุโรป เพราะฉะนั้น การขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งมาได้เครื่องบินโดยสาร หรือการขนส่ง

เฉพาะสินค้านั้นล้วนมีความสัมพันธ์อย่างยิ่ง จะเลือกเพียงอย่างเดียวหนึ่งไม่ได้ ควรที่จะต้องมีการดำเนินการที่ควบคู่กันไป เนื่องจากว่าหากมีพื้นที่ที่ว่างใต้เครื่องบินโดยสารก็จะได้มีการนำสินค้าขนส่งไปได้ เพราะในปัจจุบันสินค้าบางประเภทก็มีการนำมากองพักไว้ในกรุงเทพฯ แต่เนื่องจากไม่มีพื้นที่ว่างในเครื่องบินที่ตอบสนองเพียงพอต่อการขนส่ง การมีบริษัทให้บริการขนส่งสินค้าไว้เองจะช่วยระบายสินค้าได้ คือเมื่อมีสินค้าเข้ามาแล้วก็สามารถขนส่งออกไปได้ทันที ดังนั้นในการดำเนินการมิใช่เพื่อให้ได้กำไรที่เพิ่มขึ้นเท่านั้น แต่ยังสามารเพิ่มเครือข่ายขนส่งสินค้าของคุณให้เพิ่มขึ้นด้วย

การแบ่งสัดส่วนของสินค้าเพื่อขนส่งในสหภาพยุโรปกับประเทศต่างๆ นั้น ยังไม่มีการกำหนดไว้ในสหภาพยุโรป และขณะเดียวกันก็ไม่มี การแบ่งสัดส่วนในระหว่างสายการบินพันธมิตรด้วยกัน อย่างไรก็ตามเรื่องดังกล่าวก็มีปรากฏให้เห็นอยู่บ้างในรูปของ Code Share แต่ก็ไม่มีสัดส่วนที่แบ่งไว้ชัดเจน

Code Share นั้นมีลักษณะเป็นการตกลงระหว่างสายการบินพันธมิตรเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินร่วมกัน ยกตัวอย่างกรณีของสายการบินไทย กับ Lufthansa มีการแบ่งสัดส่วน Code Share กันอยู่เช่นในเส้นทางจาก แฟรงก์เฟิร์ต - กรุงเทพฯ เมื่อเครื่องบินลงจอดที่กรุงเทพฯ แล้ว ผู้โดยสารที่มาจากแฟรงก์เฟิร์ตและต้องการจะไปยังจาการ์ตา หากไม่มีการทำ Code Share ระหว่างสายการบินทั้ง 2 สายการบินนี้ ก็ต้องมีการออกตัวเครื่องบินเป็น 2 ใบ คือตัวจากแฟรงก์เฟิร์ต - กรุงเทพฯ (ของสายการบิน Lufthansa) และตัวจากกรุงเทพฯ - จาการ์ตา (ของสายการบินไทย) ซึ่งทำให้ไม่สามารถตรวจเช็คผ่านตลอดได้ตอนมาถึงกรุงเทพฯ ทำให้เกิดความยุ่งยาก แต่หากมีการทำ Code Share กัน จะทำให้เวลาตรวจเช็คจากคอมพิวเตอร์ที่แฟรงก์เฟิร์ต สามารถตรวจเช็คสายการบิน Lufthansa ที่ขยับบินจาก แฟรงก์เฟิร์ต - กรุงเทพฯ, กรุงเทพฯ - จาการ์ตา ได้ แต่ทั้งนี้ในการบินจากกรุงเทพฯ - จาการ์ตานั้นจะเป็นเครื่องของการบินไทย โดยผลจากการทำ Code Share นี้จะทำให้สัมภาระ ขั้นตอนการผ่านขึ้นเครื่องเมื่อดำเนินการตั้งแต่ที่แฟรงก์เฟิร์ตแล้วสามารถไปถึงจาการ์ตาได้เลย แม้จะมีตัวโดยสารสองใบแต่ทราบที่นั่ง และสามารถตรวจเช็คเสร็จในครั้งเดียว นอกจากนี้ในชั้นโดยสารชั้นธุรกิจ หากลงจากเครื่องก็สามารถไปพักที่ห้องรับรองของ Lufthansa ได้ ผลดีของการทำ Code Share ทำให้ค่าใช้จ่ายของสายการบินลดลง อย่างไรก็ตามหากสายการบินเห็นว่าเส้นทางดังกล่าวมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก และเมื่อสายการบินพิจารณาเห็นว่าคุ้มทุน ก็สามารถบินในเส้นทางดังกล่าวเองได้

การทำ Code Share ระหว่างสายการบินนั้นมิใช่เป็นเรื่องที่สามารถกระทำได้กับทุกสายการบิน เพราะสิทธิดังกล่าวนี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับสิทธิกำหนดทางการบิน และเป็นเรื่องที่มีผลกระทบต่อผู้บริโภค เนื่องจากว่าในการทำ Code Share จะต้องมีการแจ้งต่อผู้โดยสารของสายการบินนั้นว่าสายการบินที่ผู้โดยสารจะขึ้นนั้นมิใช่ของตน แต่เป็นสายการบินที่เป็นหุ้นส่วนกัน (partner) เช่น การบินไทยไปทำ Code Share กับสายการบิน Lufthansa บินเข้าไปในยุโรป ตะวันออก การทำ Code Share ทำให้การบินไทยไม่จำเป็นต้องบินเข้าไปในยุโรปตะวันออก แต่หากเมื่อใดการบินไทยพบว่าปริมาณของผู้โดยสารมีมากเพียงพอ และคุ้มค่าต่อการลงทุน ก็สามารถเปิดเส้นทางเองได้ จะเห็นว่าเรื่องที่กล่าวมานั้นขึ้นอยู่กับกลไกของตลาด อย่างไรก็ตามบางประเทศรัฐห้ามมิให้ดำเนินการดังกล่าวสืบเนื่องมาจากการที่รัฐกลัวว่าสายการบินของประเทศตนไม่มีศักยภาพที่สามารถแข่งขันสายการบินอื่นได้จึงไม่ยอมให้มีการบินภายในประเทศตนมากนัก บางประเทศก็มีนโยบายปกป้องสายการบินของตนจนถึงขั้นให้สายการบินในประเทศมีสิทธิพลต่อการตัดสินใจของรัฐ ดังนั้นปัจจัยที่สำคัญจึงต้องขึ้นอยู่กับรัฐด้วย เพราะหากไม่มีการลงนามระหว่างรัฐ สายการบินภายนอกก็ไม่สามารถบินเข้ามาในรัฐนั้นได้แม้จะมีความตกลงระหว่างสายการบินด้วยกันก็ตาม หากมีการฝ่าฝืนบินเข้าไป รัฐนั้นสามารถจับกุมได้ทันที ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีความตกลงในเรื่องการบินระหว่างรัฐ-รัฐ และมีการนำเข้าสู่สภาเพื่อพิจารณา เพื่อให้มีการให้สัตยาบันต่อไป จึงจะสามารถทำการบินเข้ามาได้

ในเรื่องของสินค้านั้น ไม่มีการทำ Code Share เพราะการขนส่งสินค้านั้นไม่เกิดความยุ่งยากเหมือนการขนส่งผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามก็อาจมีการทำความตกลงกันระหว่างสายการบินในการร่วมดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างกัน ซึ่งการบินไทยได้ทำความตกลงกับสายการบิน Air France เป็นต้น

การแข่งขันด้านขนส่งสินค้านั้นเป็นเรื่องที่จะต้องเกิดขึ้นอยู่แล้ว แต่ทั้งนี้ค่าขนส่งในแต่ละสายการบินนั้นราคามีได้มีความแตกต่างกันมาก นอกจากนั้นการตัดสินใจใช้บริการนั้นก็ขึ้นอยู่กับตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง หรือเรียกว่า Freight Forwarder ด้วยว่าจะเลือกสายการบินไหน ในขณะที่การบินไทยก็มี Freight Forwarder เป็นของตนเองด้วย

3.3.3.6 อุปสรรคอื่นๆ ในการบริการการเดินอากาศในสหภาพยุโรป

อุปสรรคของประเทศไทยในการบินไปสหภาพยุโรปนั้น เมื่อพิจารณาแล้วจะเป็นไปในเรื่องของกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (Protect Environment) จำพวกมลภาวะทางเสียง (Noise Pollution) ปรากฏตาม Council Directive 92 / 14 / EEC of 2 March 1992 on the limitation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 2, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1998) และ Directive 2002 / 30 / EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedure with regard to the Introduction of noise - related operating restrictions at Community airports โดยหากสายการบินที่นำเครื่องบินเข้ามาใช้จะประสบปัญหามาก เพราะอาจถูกบังคับให้ไปลงจอดยังสนามบินอื่นที่ไกลจากที่ชุมชนได้ ทั้งนี้จะเห็นได้ว่ากฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ทางสหภาพยุโรปออกมาเกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมนั้นค่อนข้างที่จะเข้มงวดเกี่ยวกับเรื่องนี้มาก ประเทศต่างๆ ภายนอกยุโรปจะต้องมีเครื่องบินบริการที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะในเรื่องความดังของเสียง หากไม่ได้เป็นไปตามกำหนด ก็จะทำให้เกิดอุปสรรคในการบินเข้าไปจอดในสนามบินในสหภาพยุโรป กฎเกณฑ์ดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อประเทศอื่นๆ ในการบินเข้าไปในสหภาพยุโรปเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวก็ใช้บังคับกับสายการบินภายในสหภาพยุโรปในขณะเดียวกันด้วย

นอกจากนี้สหภาพยุโรปยังได้ออกระเบียบที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค เช่นกรณีของกฎหมายที่เกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายที่ปรากฏใน Regulation (EC) No. 261 / 2004 of the European Parliament and of the council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No. 295 / 91 โดยจะมีการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารหากกำหนดการเดินทางนั้นล่าช้าออกไป (ปรากฏตามข้อ 6) กรณีการยกเลิกเที่ยวบิน (ปรากฏตามข้อ 5) หรือกรณีที่เครื่องบินทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางไปเที่ยวบินนั้นได้ (ปรากฏตามข้อ 4) เป็นต้น ซึ่งการชดเชยค่าเสียหายนั้นจะคิดเป็นจำนวนเงินต่อไมล์ (ปรากฏตามข้อ 7) นอกจากนี้ยังระบุถึงสิทธิของผู้โดยสารที่ต้องได้รับการจัดหาที่พัก และอาหาร ในช่วงเวลาที่เกิดความล่าช้าจากเที่ยวบินดังกล่าวด้วย (ปรากฏตามข้อ 9) ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้ที่