



ข่าวเด่นรายสัปดาห์จากเบอร์ลิน (Weekly news from Berlin)

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน

เดือนมิถุนายน 2569

EU เปิดโครงการ “Buy European” ให้พันธมิตรยานยนต์รายใหญ่ 3 ราย

สหภาพยุโรป (EU) วางแผนที่จะเปิดกว้างกฎ “Buy European (ซื้อของยุโรป)” สำหรับบริษัทรถยนต์และรถยนต์ไฟฟ้าให้กับ 3 ประเทศพันธมิตร โดยข้อมูลที่หนังสือพิมพ์ Handelsblatt ได้รับทราบ ก็คือ รถยนต์จากสหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ จะได้รับประโยชน์จากกฎระเบียบดังกล่าวในฐานะ “พันธมิตรที่ไว้วางใจ/เชื่อถือได้ (Trusted Partners)” การยกเว้นนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อที่จะช่วยโรงงานของค่ายรถยนต์ Nissan ในเมือง Sunderland ของสหราชอาณาจักร ซึ่งก่อนหน้านี้ Nissan ผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น เคยแจ้งว่า อาจต้องปิดโรงงานในอังกฤษเนื่องจากกฎระเบียบใหม่ของ EU เกือบครึ่งหนึ่ง (ราวๆ 45%) ของรถยนต์ที่ผลิตในโรงงานแห่งนี้ เป็นสินค้าที่ผลิตขึ้นเพื่อจำหน่ายในตลาด EU ทั้งนี้กฎระเบียบ Buy European ที่วางแผนไว้ดังกล่าวอาจทำให้สหราชอาณาจักรสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขันไปโดยปริยาย

เจ้าหน้าที่ภาครัฐระดับสูงของอีก 3 ราย ได้เปิดเผยกับ Handelsblatt ว่า “พันธมิตรที่น่าเชื่อถือ” ทั้ง 4 ภูมิภาค/ประเทศ ได้แก่ สหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ตั้งใจที่จะร่วมมือกันต่อสู้กับกำลังการผลิตส่วนเกินของจีน (overcapacity) และปกป้องอุตสาหกรรมยานยนต์ของตน ในขณะเดียวกันก็ยังคงอนุญาตให้มีการแข่งขันและการเข้าถึงตลาดระหว่างกัน ด้วยเหตุนี้กลุ่มประเทศผู้ผลิตรถยนต์ดั้งเดิมจึงวางแผนที่จะนำรถยนต์จีนออกจากการได้รับสิทธิยกเว้นภาษี ซึ่งสิทธิพิเศษนี้จะมอบให้แก่ภาคเอกชน EU ที่ซื้อรถเพื่อการใช้งาน ไม่ว่าจะเป็นเอกชนรายย่อยหรือรายใหญ่ที่ซื้อรถจำนวนมาก โดยสิทธิพิเศษนี้จะมิเฉพาะกับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศพันธมิตรแห่งใดแห่งหนึ่งเท่านั้น

ด้วยกฎระเบียบใหม่ “ซื้อของยุโรป” ได้ถูกระบุไว้ในกฎหมายที่เรียกว่า “พระราชบัญญัติเร่งรัดอุตสาหกรรม (IAA - Industrial Accelerator Act) โดยสหภาพยุโรปกำหนดว่า ความช่วยเหลือจากรัฐควรให้เฉพาะยานพาหนะที่ “ผลิตในสหภาพยุโรป” เท่านั้น ซึ่งจุดประสงค์ก็คือ เพื่อป้องกันไม่ให้นำเข้าจากต่างประเทศยังคงได้รับการอุดหนุนจากเงินภาษีของประชาชนชาวยุโรปต่อไป โดยกฎระเบียบนี้มีความเข้มงวดเป็นพิเศษสำหรับรถยนต์บริษัท และกลุ่มยานพาหนะของบริษัท ภายใต้กฎหมายใหม่นี้ ยานพาหนะเหล่านี้จะต้องผลิตขึ้นภายในสหภาพยุโรปเท่านั้น จึงจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี อย่างเช่น การยกเว้นภาษีรถยนต์บริษัท ซึ่งก่อนหน้านี้กฎหมายดังกล่าวไม่ได้ระบุถึงข้อยกเว้นสำหรับประเทศพันธมิตรแต่อย่างใด โดยคณะกรรมการการค้ายุโรปมองว่า กฎระเบียบควรมีความเข้มงวดเป็นพิเศษสำหรับรถยนต์บริษัทและกลุ่มยานพาหนะของบริษัท ซึ่งจะเป็นกลไกนโยบายอุตสาหกรรมที่ทรงพลังที่สุดของกฎหมายฉบับใหม่ เนื่องจาก

ประมาณ 60% ของยานพาหนะที่จดทะเบียนใหม่ในยุโรปเป็นรถยนต์บริษัท นาง Ursula von der Leyen ประธานคณะกรรมการธิการ EU กล่าวไว้ว่า “อนาคตของรถยนต์และรถยนต์แห่งอนาคต ต้องผลิตในยุโรป”

โรงงานผลิตรถยนต์ในเมือง Sunderland เป็นโรงงานผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในสหราชอาณาจักร มีพนักงานมากกว่า 6,000 คน มีกำลังการผลิตสูงสุด 500,000 คันต่อปี แต่ในปัจจุบันกำลังการผลิตกลับดำเนินการแค่เพียงครึ่งเดียวเท่านั้น ดังนั้น การระบุเพิ่มเติมเกี่ยวกับจำนวนพันธมิตรที่เชื่อถือได้ (Trusted Partners) ในกฎระเบียบฯ ของสหภาพยุโรปจึงนับเป็นข่าวดีสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของอังกฤษที่ผ่านมา สมาคมผู้ผลิตและผู้ค้าชิ้นส่วนยานยนต์ (SMMT - Society of Motor Manufacturers and Traders) ได้ออกมาเรียกร้องหลายเดือนแล้วว่า EU ไม่ควรตัดผู้ผลิตรถยนต์ของอังกฤษออกจากตลาดรถยนต์บริษัทของ EU ขณะเดียวกันนาย William Bain ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าจากหอการค้าอังกฤษได้เคยกล่าวว่า การกระทำตามกฎระเบียบของ EU ที่กำหนดไว้เดิมนั้น จะทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ของอังกฤษถูกขับออกจากตลาดอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ส่วนนาย Mike Hawes ประธาน SMMT ออกมาเตือนเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า “อังกฤษและสหภาพยุโรปต้องไม่เดินละเมอเข้าสู่ความขัดแย้งทางการค้าครั้งใหม่” ซึ่งข้อเสนอ “ผลิตในยุโรป (made in Europe)” ของสหภาพยุโรป จะทำให้สินค้ารถยนต์ของอังกฤษไม่สามารถแข่งขันในตลาดสำคัญของสหภาพยุโรปได้ ซึ่งสิ่งนี้จะส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทาน การจ้างงาน และการลงทุนทั้งสองฝั่งของช่องแคบอังกฤษ” เนื่องจาก EU เป็นตลาดส่งออกที่สำคัญที่สุดสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของอังกฤษที่ส่งออกไปยังตลาดเดียว (single market) ของยุโรปมากกว่าครึ่งหนึ่งของปริมาณการผลิตทั้งหมด

ทั้งนี้ ผู้ผลิตสามารถโน้มน้าวนาง Ursula von der Leyen ประธานคณะกรรมการธิการ EU ได้ว่า การรักษาห่วงโซ่อุปทานแบบบูรณาการระหว่างเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสหภาพยุโรป ให้คงอยู่ต่อไปได้ จะเป็นผลประโยชน์ของสหภาพยุโรปเอง เนื่องจากห่วงโซ่การผลิตของผู้ผลิตรถยนต์แบบดั้งเดิมนั้นไม่ได้จำกัดอยู่แค่ในยุโรปอีกต่อไปแล้ว แบตเตอรี่ ชิ้นส่วน แพลตฟอรม์และโรงงานประกอบ ได้กระจายอยู่ทั่วทั้งยุโรป สหราชอาณาจักร และเอเชีย ดังนั้น คำจำกัดความของ “made in Europe” ที่แคบเกินไป จึงไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตต่างชาติเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในยุโรปและเครือข่ายการผลิตร่วมด้วย เจ้าหน้าที่ EU ได้ยกตัวอย่างให้ Handelsblatt รับฟังว่า เกาหลีใต้และญี่ปุ่นมีความสำคัญต่อสหภาพยุโรป เนื่องจากเป็นผู้นำด้านเทคโนโลยีในการผลิตแบตเตอรี่

นอกจากนี้ สหราชอาณาจักรมีความสำคัญต่อสหภาพยุโรป ไม่เพียงแต่ในฐานะผู้ผลิต แต่ยังรวมถึงในฐานะตลาดด้วย เป้าหมายของสหภาพยุโรปไม่ใช่การทำร้ายคู่ค้าเก่าหรือบังคับย้ายฐานการผลิตไปยัง EU แต่เป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการผลิตและองค์ความรู้ (Know-how) ย้ายไปที่ประเทศจีนเพิ่มขึ้นอีก ซึ่งสหราชอาณาจักรเป็นตัวอย่งที่ชัดเจน นับตั้งแต่สหราชอาณาจักรถอนตัวออกจากสหภาพยุโรป (หรือ Brexit) อุตสาหกรรมยานยนต์ของอังกฤษก็ยังคงพึ่งพาตลาด EU ขณะเดียวกันโรงงานของอังกฤษยังคงจัดหาชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ชิ้นกลางจำนวนมากจากทวีปยุโรปอยู่ หากวงจรมีเหตุชะงัก มันจะไม่ใช้เพียงแค่การ

ส่งผลกระทบต่อเฉพาะกับโรงงานในเมือง Sunderland เท่านั้น แต่ยังรวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศเยอรมนี ฝรั่งเศส สเปน และยุโรปตะวันออกด้วย ดังนั้น จากมุมมองของภาคอุตสาหกรรมแล้ว กฎระเบียบที่เข้มงวด ซึ่งกำหนดไว้ว่าจะมอบสิทธิพิเศษให้เฉพาะสินค้าจากสหภาพยุโรปเท่านั้น จึงไม่ใช่มาตรการป้องกัน แต่กลับเป็นการหยุดชะงักเพิ่มเติมในห่วงโซ่อุปทานที่ตึงเครียดอยู่แล้วนั่นเอง

ตลาดรถยนต์บริษัท คิดเป็นส่วนกว่า 60% ของตลาดรถยนต์ในยุโรป คณะกรรมาธิการ EU ได้เสนอข้อเสนอก่อนหน้านี้เมื่อเดือนมีนาคม ขณะนี้รัฐสภายุโรปและคณะกรรมาธิการฯ ต้องสรุปจุดยืนของตนสำหรับส่วนอื่นๆ ของกฎหมาย IAA อย่างเช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับเงินสนับสนุนการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล สหภาพยุโรปได้กำหนดข้อยกเว้นไว้แล้วสำหรับประเทศคู่ค้าที่สหภาพยุโรปได้ทำข้อตกลงการค้าเสรีด้วยแล้ว ซึ่งพรรคเพื่ออิสราเอลและประชาธิปไตย (FDP - Freie Demokratische Partei) สนับสนุนแนวคิดนี้ นาย Jan-Christoph Oetjen นักการเมืองของสหภาพยุโรปกล่าวว่า เราควรพิจารณาพันธมิตรทั่วโลกที่แบ่งปันค่านิยมเดียวกันกับเรา การรักษาความสัมพันธ์ทางการค้าที่ใกล้ชิดกับประเทศเหล่านี้ก็คือผลประโยชน์ของสหภาพยุโรปนั่นเอง

(แหล่งที่มา : หนังสือพิมพ์ Handelsblatt เดือนมิถุนายน 2569)