

บริการซ่อมบำรุงรถยนต์

(Maintenance and repair services of motor vehicles)

1. สถานการณ์ภาพรวม

1.1 แนวโน้มและทิศทางการพัฒนาของบริการซ่อมบำรุงของโลก

ทิศทางการพัฒนาของธุรกิจซ่อมบำรุงในปี 2561 ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ จากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบต่อหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นภาคธุรกิจที่จะต้องเตรียมตัวปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ เข้ามาใช้ในการซ่อมบำรุง เช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการตรวจสอบสภาพ การเชื่อมโยงของข้อมูลการใช้งานยานพาหนะ การใช้รถยนต์ระบบไฟฟ้า (electrification) รวมถึงการพัฒนาของธุรกิจการแปรรูปและประกอบกลุ่มชิ้นงานขนาดใหญ่ (modularization) การพัฒนาของเทคโนโลยีเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่เปลี่ยนทิศทางของธุรกิจบริการซ่อมบำรุง ความต้องการของตลาด รวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคในอนาคต

ถึงแม้ว่าเทคโนโลยี Electronic Vehicles และ Autonomous driving ยังคงเป็นเทคโนโลยีใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย แต่เป็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อบริการซ่อมบำรุงรถยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากกระแสของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลก กำลังอยู่ในการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สันนิษฐานว่า ศูนย์วิจัยกสิกรไทย¹ มองว่าการเตรียมความพร้อมในช่วงต้น อาจทำได้โดยการวางแผนส่งเสริมการลงทุน การพัฒนาและยกระดับเทคโนโลยีสำหรับการขับเคลื่อน การปรับตัวของห่วงโซ่การผลิตยานยนต์ และชิ้นส่วนในไทย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างสถานีชาร์จไฟ รวมถึงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการที่จะเกิดขึ้น ซึ่งคาดว่าจะอาจต้องใช้ระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่อาจเกิดในการซ่อมบำรุงรถยนต์ไฟฟ้าคือ การจัดหาอะไหล่สำหรับการซ่อมบำรุงที่ยังมีในวงจำกัดและราคาสูง โดยเฉพาะแบตเตอรี่ซึ่งเป็นส่วนสำคัญต่อการขับเคลื่อนรถยนต์ยังมีราคาสูง จึงทำให้ต้นทุนสำหรับการซ่อมบำรุงหรือการทดแทนอะไหล่ที่ชำรุดหรือเสื่อมสภาพอยู่ในระดับสูงตามไปด้วย อีกทั้งศูนย์สำหรับการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์และสถานีชาร์จไฟยังไม่มีเปิดให้บริการอย่างแพร่หลาย ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีสถานีชาร์จรถยนต์ประมาณ 15 สถานีเท่านั้น ซึ่งมีไว้สำหรับทดลองใช้งานรถยนต์ไฟฟ้าเท่านั้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหากผู้ประกอบการธุรกิจทำการศึกษาและพัฒนาระบบการซ่อมบำรุงให้ทันต่อความต้องการของตลาด และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป โอกาสในการขยายตัวของธุรกิจก็จะเพิ่มมากขึ้น

อีกหนึ่งประเด็นที่ในเวทีการเจรจาหลายเวทีโดยเฉพาะประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหภาพยุโรป หรือ แคนาดา ให้ความสำคัญเป็นอย่างมากในการประกอบธุรกิจ คือการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การยกระดับมาตรฐานของการซ่อมบำรุงที่ลักษณะของการประกอบธุรกิจโดยทั่วไปอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น มลพิษทางอากาศ ทางเสียง และการปล่อยของเสียลงในแม่น้ำ การพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม นอกจากจะเป็นการยกระดับการประกอบธุรกิจในประเทศ และเอื้อต่อการนำธุรกิจไปลงทุนในต่างประเทศ ยังมีส่วนช่วยรักษาสีเขียวด้วย นอกจากนี้ในอนาคต Big data จะเข้ามามีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญที่อาจเปลี่ยนลักษณะระบบการบำรุงรักษาและซ่อมแซมยานยนต์ ระบบสามารถระบุช่วงเวลาที่จะต้องมีการเปลี่ยนชิ้นส่วน โดยการประมวลผลจากการบันทึกข้อมูลการทำงานของยานยนต์

¹ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย., “SME ไทยก้าวทันกระแสยานยนต์ยุค 4.0 แล้วหรือยัง ”, ค้นหาววันที่ 4 มิถุนายน 61., จากเว็บไซต์ <https://www.kasikornbank.com/th/business/sme/KSMEKnowledge/article/KSMEAnalysis/Documents/ThaiAutomotive4.pdf>,

1.2 สถานะตลาดและแนวโน้มการแข่งขันภายในภูมิภาคอาเซียน

ตลาดธุรกิจซ่อมรถยนต์ในหลายๆ ประเทศถือว่ามี การขยายตัวค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของธุรกิจยานยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาต่างๆ รวมไปถึงตลาดอินเดียและกลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง เช่น คูเบ อีหร่าน และเลบานอน นอกจากนี้ยังมีตลาดจีนซึ่งเป็นตลาดสำคัญ และมีฐานลูกค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากประเทศจีนมีแนวโน้มการใช้รถยนต์เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 100 แต่ยังมีปัญหาด้านการบำรุงรักษาที่ถูกรื้อ

กัมพูชา

มีผู้ประกอบการซ่อมรถยนต์ทั่วไปทั้งขนาดเล็กและขนาดกลางจำนวนมาก แต่ส่วนใหญ่ยังขาดมาตรฐานในการซ่อม อีกทั้งยังขาดช่างฝีมือและช่างเทคนิคผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งกิจการซ่อมรถยนต์ที่ได้มาตรฐาน มีเครื่องมือที่ทันสมัย และใช้ช่างเทคนิคที่มีความเชี่ยวชาญ ซึ่งได้รับการยอมรับจากกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ราคาแพง ส่วนใหญ่จะมีเฉพาะศูนย์บริการของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อต่างๆ เช่น โตโยต้า มิตซูบิชิ ฟอร์ด ฮอนด้า นิสสัน อีซูซุ เมอร์เซเดสเบนซ์ เปอโด้ และจี๊ปเชอโรกี เป็นต้น

ทั้งนี้ กิจการซ่อมรถยนต์โดยส่วนใหญ่อยู่ในกรุงพนมเปญ มีชาวกัมพูชาเป็นเจ้าของและบริหารจัดการประมาณร้อยละ 60 รองลงมาประมาณร้อยละ 30 ชาวเวียดนามเป็นเจ้าของ และร้อยละ 10 เป็นของชาวต่างชาติอื่นๆ โดยมีชาวไทยเพียง 2 รายเท่านั้นที่ประกอบธุรกิจให้บริการซ่อมรถยนต์ในกรุงพนมเปญและในจังหวัดเสียมราฐ โดยได้ประกอบธุรกิจด้านซ่อมรถยนต์ในกัมพูชามากกว่า 10 ปี และได้รับความเชื่อถือในผลงานและการบริหารจัดการธุรกิจประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี²

อย่างไรก็ดี การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของกัมพูชายังมีข้อจำกัดอยู่มาก จึงทำให้พื้นที่บริเวณที่ใช้สัญจรมีสภาพขรุขระ ประกอบกับสภาพรถยนต์ที่ใช้กันอยู่ในกัมพูชานั้น กว่าร้อยละ 85 เป็นการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วจากต่างประเทศ จึงทำให้ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง โดยกิจการซ่อมรถยนต์ทั่วไปในกรุงพนมเปญนั้นจะให้บริการซ่อมเครื่องยนต์ เช่น การตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์ระบบไฟฟ้า และระบบช่วงล่าง

ทั้งนี้ ผู้ใช้รถยนต์ในกัมพูชาสามารถจำแนกได้ 2 กลุ่มหลัก ดังนี้

- กลุ่มชาวต่างชาติ บริษัทต่างชาติ องค์กรระหว่างประเทศ และนักการทูต ซึ่งกลุ่มนี้มักนิยมส่งรถยนต์ทั้งของตนเองและของสำนักงานฯ เข้าซ่อมบำรุงและตรวจเช็คในอู่ที่ได้มาตรฐานหรือ ศูนย์บริการของบริษัทผู้ค้ารถยนต์ยี่ห้อต่างๆ เพราะต้องการคุณภาพและความมั่นใจของการให้บริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณภาพของอะไหล่รถยนต์ที่เป็นของแท้ มากกว่าราคา/อัตรค่าบริการ

- กลุ่มประชาชนทั่วไปทั้งระดับกลางและล่าง ซึ่งมีจำนวนกว่าร้อยละ 85 ของประชากรทั้งหมด มักจะนำรถยนต์มาซ่อมเมื่อมีรถยนต์มีความขัดข้อง เสียหาย หรือใช้การไม่ได้เท่านั้น ซึ่งไม่ได้ให้ความสนใจในการบำรุงรักษาหรือป้องกันรถยนต์ก่อนเกิดความเสียหาย เช่น จะไม่เปลี่ยนสายพานเครื่องยนต์ หรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นต่างๆ เมื่อครบกำหนดอายุการใช้งาน เป็นต้น แต่จะคำนึงถึงราคา/อัตรค่าบริการในการซ่อมเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจนำรถยนต์ของตนเองเข้ารับบริการก่อน ส่วนราคาและคุณภาพของอะไหล่เหล่านั้นจะเป็นปัจจัยรองลงมาโดยคำนึงถึงเพียงทำการซ่อมเพื่อให้ใช้งานต่อไปได้ก็เพียงพอ ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงอายุการใช้งานภายหลังการซ่อมบำรุง

นอกจากนี้การขาดแคลนช่างเทคนิคเกี่ยวกับเครื่องยนต์และช่างฝีมือผู้ชำนาญในกัมพูชา เนื่องจากระบบการศึกษาที่ไม่มีประสิทธิภาพและไม่ทั่วถึง ทำให้การบริการซ่อมรถยนต์ส่วนใหญ่ดำเนินการโดยชาวเวียดนาม เนื่องจากมีทักษะและความรู้ความชำนาญที่ดีกว่า ส่วนช่างเทคนิคและช่างฝีมือผู้ชำนาญชาวกัมพูชาที่มีอยู่ประจำตามศูนย์ให้บริการของบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ของแต่ละยี่ห้อ นั้น ล้วนแต่เป็นช่างที่ผ่านการฝึกฝนอบรมและ

² “อุตสาหกรรมอะไหล่รถยนต์และกิจการยานยนต์ในประเทศกัมพูชา แนวโน้ม โอกาส อุปสรรค และความท้าทาย”, กลุ่มงานส่งเสริมธุรกิจบริการ 3 สำนักส่งเสริมธุรกิจบริการ อ่างอิง สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ.

เรียนรู้ทักษะจากประเทศไทยทั้งสิ้น ดังนั้นโอกาสในการขยายธุรกิจซ่อมรถยนต์สำหรับผู้ประกอบการชาวไทยในประเทศเพื่อนบ้านจึงมีความน่าสนใจ

ในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น ไทยมีข้อได้เปรียบหลายด้านกว่าประเทศในแถบนี้ ไม่ว่าจะเป็นอินโดนีเซีย, มาเลเซีย, ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม โดยเฉพาะประเทศอินโดนีเซีย และมาเลเซียที่มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงต้องมีการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ปัจจุบันประเทศไทยมีการสนับสนุนรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เช่น รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลหรือ Eco car ซึ่งการพัฒนาในส่วนนี้จะส่งผลต่อกับธุรกิจซ่อมรถยนต์ที่จะขยายการลงทุนไปในประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย³

สปป.ลาว

ลาวถือว่าเป็นอีกหนึ่งตลาดการลงทุนที่น่าสนใจ โดยข้อมูลจากการจัดทำแผนที่การตลาดสำหรับ SMEs สู่ตลาดอาเซียน (ASEAN Niche Market Mapping) ของสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) พบว่าเศรษฐกิจในประเทศสปป.ลาวมีอัตราการเติบโตเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่า สปป.ลาวจะเป็นประเทศขนาดเล็กที่มีประชากรภายในประเทศเพียง 6 ล้านคน แต่ก็มีบทบาทเสมือนเป็นแบตเตอรี่แห่งเอเชีย และมีอัตราผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) สูงเป็นอันดับสองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากจีน ทั้งนี้เนื่องจากประชากรชาวลาวเริ่มมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น อีกทั้งทรัพยากรในประเทศยังมีอยู่เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ลาวยังมีโครงการทางเศรษฐกิจระยะยาวผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อที่จะเป็นแบตเตอรี่แห่งอาเซียน ซึ่งก็จะมีนักลงทุนทั้งจีน เวียดนาม ไทย ต่างเข้าไประดมทุนซึ่งจะช่วยส่งผลให้เศรษฐกิจโดยรวมของลาวดีขึ้น

นอกจากนี้ สสว. ยังระบุเมืองเป้าหมายการค้าของ SMEs ไทย ได้แก่ นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง และแขวงจำปาสัก โดยหนึ่งในกลุ่มสินค้าที่มีโอกาสในการเข้าตลาดนี้คือ กลุ่มสินค้ายานยนต์ชิ้นส่วนอะไหล่ โดยเฉพาะล้อแม็กซ์ ฟิล์มกรองแสง GPS เครื่องเสียง และอู่ซ่อมรถ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์ที่ต้องการผลักดันธุรกิจของไทยออกสู่อาเซียน โดยเฉพาะธุรกิจอู่ซ่อมรถยนต์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเกี่ยวกับรถยนต์ เนื่องจากประเทศไทยได้เปรียบคู่แข่ง เพราะเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วน อุปกรณ์รถยนต์และส่งออกไปทั่วโลก รวมถึงมีช่างฝีมือที่เชี่ยวชาญ จึงต้องเร่งผลักดันกลุ่มธุรกิจนี้ให้ให้มีการขยายฐานการผลิตออกไป อีกทั้งกลุ่มเป้าหมายไม่ได้จำกัดเฉพาะการให้บริการคนลาวเท่านั้น แต่ยังบริการทั้งคนอาเซียนที่จะเข้าไปทำธุรกิจหรือพักผ่อนในประเทศลาวด้วย

1.3 สภาวะตลาดและแนวโน้มการแข่งขันภายในประเทศ

อุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ถูกกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ของประเทศ โดยมีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำหนึ่งในสิบของโลก และเป็นศูนย์กลางผู้ผลิตรถยนต์แห่งภูมิภาค ซึ่งหากวัดกันด้วยปริมาณการผลิตแล้ว แผนการทางด้านส่งเสริมดังกล่าวได้รับการกำหนดให้เป็นแนวทางปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายภายในเวลาที่กำหนดไว้

ในแง่ของเทคโนโลยีในการผลิต รถยนต์ยุคใหม่ได้รับการพัฒนามากยิ่งขึ้น ไม่เฉพาะแต่การพัฒนาในแง่พลังงานเชื้อเพลิงเท่านั้น แต่รวมถึงอุปกรณ์และเทคโนโลยีต่างๆ ภายในรถด้วย ซึ่งเทคโนโลยีดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อผู้ประกอบการธุรกิจซ่อมรถยนต์ กล่าวคือ รถยนต์ยุคใหม่จะถูกผู้ผลิตกำหนดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ และชิ้นส่วนแต่ละชิ้นเอาไว้ตามระยะเวลาการใช้งาน ซึ่งเมื่อถึงกำหนดแล้วรถยนต์ส่วนใหญ่จำเป็นต้องทำการเปลี่ยนอุปกรณ์

³ หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ

หรือชิ้นส่วนนั้นๆ โดยที่ไม่สามารถทำการปรับปรุง ซ่อมแซม หรือต่อเติมได้เหมือนกับชิ้นส่วนกลไกในเครื่องยนต์รุ่นเก่า นอกจากนี้การผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนมาเพื่อสนับสนุนการซ่อมบำรุงหลังการขายของรถยนต์ในปัจจุบันได้กำหนดตัวเลขที่ชัดเจนตามสัดส่วนของรถยนต์ที่ถูกผลิตขึ้นมา และมีการกำหนดอายุการใช้งาน ซึ่งแตกต่างกับอะไหล่ของรถยนต์ในอดีตที่ไม่มีการกำหนดอายุการใช้งาน จึงทำให้เมื่อใช้รถยนต์ไปถึงระยะทางที่กำหนด อุปกรณ์และชิ้นส่วนของรถยนต์จะต้องมีการเปลี่ยนใหม่ทดแทนเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อปริมาณชิ้นส่วนและอุปกรณ์มีจำนวนลดลงและหายได้ยากมากขึ้นในท้องตลาด ราคาอะไหล่ซ่อมบำรุงจึงสูงขึ้นตามมา ซึ่งอาจเป็นการบังคับผู้บริโภคในทางอ้อมให้จำเป็นต้องมีการเปรียบเทียบความคุ้มค่าระหว่างการซ่อมกับการเปลี่ยนรถยนต์คันใหม่ และเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลโดยตรงต่ออุปสงค์ในธุรกิจซ่อมรถยนต์

สำหรับกิจการซ่อมรถยนต์ ก็พบปัญหาโดยเฉพาะกับกิจการซ่อมรถยนต์ขนาดเล็กที่มีอยู่ทั่วไป ไม่สามารถทำการซ่อมรถยนต์รุ่นใหม่ๆ ที่มีอุปกรณ์ทันสมัยมากขึ้นได้ ส่งผลให้กิจการซ่อมรถยนต์ประเภทซ่อมเครื่องยนต์และช่วงล่างไม่สามารถทำการซ่อมบำรุงได้ ถึงแม้ว่าจะทราบและระบุปัญหาของเครื่องยนต์ได้ก็ตาม ทำให้ตลาดของกิจการซ่อมรถยนต์ประเภทนี้กลายเป็นของศูนย์ให้บริการซ่อมบำรุงของบริษัทผู้ผลิต/ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์แทน และทำให้กิจการซ่อมรถยนต์ขนาดเล็ก จำเป็นต้องหันไปซ่อมเครื่องจักรกลทางการเกษตรแทนหรืออาจจะปิดกิจการไปเลย

นอกจากนี้ระบบการศึกษาของไทยยังไม่ได้พัฒนาการเรียนการสอนความรู้ทางด้านเทคนิคที่สามารถผลิตบุคลากรขึ้นมารองรับการพัฒนาของเทคโนโลยีรถยนต์ได้ทัน ตามสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษายังคงใช้บทเรียนด้านเครื่องยนต์กลไกแบบเดียวหรือฉบับเดียวกันกับที่เคยใช้เมื่อหลายสิบปีที่ผ่านมา ทำให้ผู้ที่เรียนจบออกมาจากสถาบันต่างๆ จำเป็นต้องมีการศึกษาความรู้เพิ่มเติมอีกมากก่อนที่จะสามารถทำการซ่อมแซมเครื่องยนต์รุ่นใหม่ๆ ได้

ในทางกลับกัน การพัฒนาทางเทคโนโลยีของรถยนต์กลับไม่ส่งผลกระทบมากนักต่อ “ศูนย์ที่รับซ่อมเฉพาะส่วน” อย่างเช่น ซ่อมตัวถังและเคาะพ่นสีรถยนต์ ซึ่งยังสามารถให้บริการซ่อมแซมตัวถังและพ่นสีได้เช่นเดิม แต่ก็อาจจะต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคทางด้านการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน ทำให้ธุรกิจซ่อมรถยนต์อิสระ จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพในด้านคุณภาพ ให้เป็นที่ยอมรับและได้รับความเชื่อถือจากผู้มาใช้บริการ รวมทั้งจะต้องมีการบริหารจัดการต้นทุนในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นด้วย ดังนั้นแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจซ่อมรถยนต์ จึงน่าจะเป็นประเภทซ่อมตัวถังและเคาะพ่นสีรถยนต์มากกว่าประเภทอื่นๆ โดยข้อมูลสถิติของกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ระบุจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตาม พ.ร.บ.โรงงาน พ.ศ. 2535 ซึ่งทำการรวบรวม ณ สิ้นปี 2560 พบว่า มีธุรกิจที่ให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงรถยนต์จำนวนทั้งสิ้น 6,393 ราย มีมูลค่าจำนวนเงินลงทุนทั้งหมด 162,557.73 ล้านบาท และมีแรงงานอยู่ในธุรกิจนี้จำนวน 90,350 คน (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตาม พ.ร.บ.โรงงาน พ.ศ. 2535
จำแนกตามประเภท รายจำพวก ณ สิ้นปี 2560⁴

ประเภท	จำนวนโรงงาน (โรง)	เงินลงทุน (ล้านบาท)	แรงงาน (คน)
(1) การซ่อมแซมยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์หรือ ส่วนประกอบของยานดังกล่าว	6,277	162,073.89	86,397
(2) การซ่อมแซมรถพ่วง จักรยานสามล้อ จักรยานสองล้อ หรือส่วนประกอบของยานดังกล่าว	47	212.29	388
(3) การพ่นสีกันสนิม ยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์	44	213.98	442
(4) การล้างหรืออัดฉีดยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ ⁵	25	57.57	123
รวม	6,393	162,557.73	90,350

ที่มา : สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตาม พ.ร.บ.โรงงาน พ.ศ. 2535
จำแนกตามประเภท รายจำพวก ณ สิ้นปี 2560

2. ลักษณะธุรกิจ

2.1 กิจกรรมสาขาบริการซ่อมบำรุงรถยนต์

การค้าบริการในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาได้มีการเจริญเติบโตค่อนข้างมาก ทั้งในเรื่องมูลค่าตลาด จำนวนผู้ประกอบการ และประเภทของธุรกิจ ในแต่ละสาขาบริการได้มีการแตกกิจกรรมย่อยออกไปอีกหลากหลายมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในการเจรจาเพื่อเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกันจำเป็นต้องมีความชัดเจนในสาขาบริการต่างๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันในระหว่างประเทศสมาชิก องค์การการค้าโลก (WTO) จึงได้กำหนดสาขาบริการโดยแบ่งเป็น 12 สาขา ซึ่งในแต่ละสาขายังจำแนกออกเป็นสาขาย่อยหรือกิจกรรมต่างๆ ลงไปอีก โดยให้สอดคล้องกับที่ United Nation (U.N.) กำหนดตาม Provisional Central Product Classification (CPC)⁶ ในส่วนของสาขาบริการซ่อมบำรุงรถยนต์นั้น ได้จำแนกกิจกรรมย่อยไว้ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 กิจกรรมภายใต้สาขาบริการซ่อมบำรุงรถยนต์
จำแนกตาม CPC Provisional ของ UN และ W120 ของ WTO⁷

กิจกรรม	รหัส CPC	คำอธิบาย
บริการการขายและซ่อมบำรุงรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ (Sale, maintenance and repair services of motor vehicles; sales of related parts and	6112 บริการซ่อมบำรุงรถยนต์ (Maintenance and repair services of motor vehicles)	1) บริการซ่อมบำรุงอาจเกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ ยกเครื่องมอเตอร์ปรับแต่งรถยนต์ ซ่อมคาร์บูเรเตอร์และการปรับระบบไฟฟ้า การซ่อมแซมและการชาร์จแบตเตอรี่ พวงมาลัย ระบบเกียร์ การตั้งศูนย์ถ่วงล้อเพื่อปรับสมดุล ระบบเบรค ระบบไอเสีย ระบบระบายความร้อน การเปลี่ยนหม้อน้ำ และการบำรุงรักษาเครื่องยนต์อื่น ๆ

⁴ กรมโรงงานอุตสาหกรรม, “สถิติอุตสาหกรรม ปี 2560”, ค้นหาววันที่ 4 มิถุนายน 2560., จากเว็บไซต์ <http://www.diw.go.th/hawk/content.php?mode=spss59> ,

⁵ ตัวเลขจำนวนโรงงานประเภทการล้างหรืออัดฉีดยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์มีจำนวนน้อย เนื่องจากการขออนุญาตส่วนใหญ่จะเป็นบริการที่รวมอยู่ในการบริการประเภทอื่นเช่น สถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น

⁶ ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงรายการให้ครอบคลุมสาขา/กิจกรรมย่อยให้มากขึ้น

⁷ องค์การการค้าโลก ได้จัดทำเอกสาร MTN.GNS/W/120 โดยจำแนกบริการออกเป็น 12 สาขา ซึ่งเอกสารนี้จำแนกประเภทบริการโดยอิงกับ Central Product Classification (CPC:) ของสหประชาชาติ และในการเจรจา FTA ของไทยจะใช้การจำแนกประเภทบริการตาม WTO เป็นแนวทาง

กิจกรรม	รหัส CPC	คำอธิบาย
accessories)		2) บริการซ่อมบำรุงตัวรถยนต์และโครงสร้างรถยนต์อื่นๆ นอกเหนือจากเครื่องยนต์ อาทิ ประตู ระบบล็อก ดัดกันชน ทาสีรถยนต์ ทำเบาะรถยนต์ หน้าต่าง หน้าจอและหน้าปัดรถยนต์ และอื่น ๆ
		3) บริการรถยนต์ถูกเดินบนท้องถนนและการทำความสะอาดและบริการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ อาทิเช่น บริการล้างอัด ฉีดรถยนต์ บริการขัดและบริการแว็กซ์ ฯลฯ เป็นต้น (แต่ไม่รวม บริการซ่อมหล่อคอกยางรถยนต์, หล่อคอก, ซ่อมปะและเปลี่ยนยางใหม่ ซึ่งอยู่ภายใต้ CPC 36120)

2.2 ลักษณะธุรกิจ/การให้บริการ

ตารางที่ 2

รูปแบบการให้บริการซ่อมบำรุงรถยนต์ (Mode of Supply)

รูปแบบการค้าบริการ	ตัวอย่าง
Mode 1: การให้บริการข้ามพรมแดน (Cross-border Supply) ผู้ให้บริการและผู้รับบริการอยู่คนละประเทศ โดยให้บริการผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	เช่น กรณีช่างซ่อมบำรุงรถยนต์ชาวญี่ปุ่น จากบริษัทแม่ของโตโยต้าในประเทศญี่ปุ่น ให้บริการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการซ่อมบำรุง รถยนต์โตโยต้า รุ่นใช้พลังงานไฟฟ้า ทดแทนพลังงานเชื้อเพลิงแก่ช่างซ่อมบำรุงรถยนต์ชาวไทย ของบริษัทโตโยต้าประเทศไทย เป็นต้น
Mode 2: การเดินทางไปใช้บริการในต่างประเทศ (Consumption Abroad) ผู้บริโภคเดินทางจากประเทศหนึ่งเข้าไปใช้บริการในประเทศที่ตั้งของผู้ให้บริการ	เช่น กรณีชาวเขมรนำรถยนต์เข้ามาซ่อมบำรุงในไทย
Mode 3: การตั้งกิจการในต่างประเทศ (Commercial Presence) ผู้ให้บริการจากประเทศหนึ่งเข้าไปลงทุนจัดตั้งธุรกิจรูปแบบต่างๆในประเทศผู้ให้บริการ	เช่น กรณีผู้ประกอบการไทยเข้าไปลงทุนเปิดอู่ซ่อมบำรุงรถยนต์ในสปป.ลาว
Mode 4: การเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดา (Movement of Natural Persons) บุคคลธรรมดาจากประเทศหนึ่งเข้าไปทำงาน หรือให้บริการในอีกประเทศหนึ่ง แต่ไม่ใช่แรงงาน	เช่น กรณีช่างซ่อมบำรุงรถยนต์จากไทย เดินทางเข้าไปให้บริการในออสเตรเลีย หรือช่างซ่อมบำรุงรถยนต์ชาวญี่ปุ่น จากบริษัทโตโยต้าของญี่ปุ่น เดินทางเข้าไปทำงานในศูนย์ซ่อมบำรุงของบริษัทโตโยต้าประเทศไทย เป็นต้น

2.3 ภาพรวมธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรถยนต์

ผู้ผลิตรถยนต์มักจะมีบริการรับประกันคุณภาพของรถยนต์ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง อาทิเช่น ความบกพร่องของอุปกรณ์ ความเสียหายอย่างผิดปกติจากการผลิตหรือประกอบ ยกเว้นของการใช้งานผิดประเภทหรืออุปกรณ์ที่มีการเสื่อมสภาพ ดังนั้น หากยังอยู่ในระยะรับประกันคุณภาพ ผู้ใช้รถยนต์มักจะนำรถยนต์เข้ารับบริการตรวจสอบสภาพและดูแลที่ศูนย์บริการของผู้ผลิต หากแต่เมื่อหมดระยะการรับประกันคุณภาพแล้ว อาจเลือกใช้บริการจากศูนย์บริการของผู้ผลิตเช่นเดิม หรืออาจใช้บริการจากกิจการซ่อมรถยนต์ทั่วไป อย่างไรก็ตาม การนำรถยนต์เข้ารับบริการซ่อมบำรุงที่ศูนย์บริการนั้นจะมีค่าใช้จ่ายในการใช้บริการค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับกิจการซ่อมรถยนต์ทั่วไป ทำให้ความนิยมของผู้ใช้บริการ หันมาใช้บริการของธุรกิจซ่อมรถยนต์ทั่วไปเพิ่มมากขึ้น ซึ่งกิจการที่ให้บริการซ่อมรถยนต์แก่ลูกค้าทั่วไปโดยไม่จำกัดยี่ห้อรถยนต์โดยทั่วไป มีอัตราค่าบริการต่ำกว่าค่าบริการของศูนย์บริการผู้ผลิตรถยนต์ แต่สามารถให้บริการครอบคลุมถึงการตรวจเช็คสภาพและซ่อมเครื่องยนต์ ตัวถังและสีรถยนต์ ซึ่งแต่ละแห่ง

จะให้บริการที่หลากหลายแตกต่างกันตามขนาดของสถานบริการและความชำนาญของช่าง ขึ้นอยู่กับประเภทตามลักษณะการให้บริการ แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. การซ่อมตัวถังและเคาะพ่นสี
2. การซ่อมเครื่องยนต์และช่วงล่าง
3. การซ่อมตัวถังและพ่นสี และซ่อมเครื่องยนต์และช่วงล่าง
4. ประเภทอื่นๆ ได้แก่ การซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์ เช่น เปลี่ยนยาง ตั้งศูนย์ถ่วงล้อ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง อัดฉีด เป็นต้น

นอกจากนี้ กิจกรรมทุกขนาดจะมีขั้นตอน และลักษณะของการให้บริการที่คล้ายคลึงกัน เช่น การซ่อมคลัทช์ ลูกปืนคลัทช์ แผ่นคลัทช์ หรือในการพ่นสีรถยนต์ จะต้องเริ่มจากการขัด การลอกสี และลงทาสีด้วยการพ่นสี หากกรณีไม่ใช่ศูนย์บริการผู้บริโภครสามารถเลือกที่จะเข้ารับบริการในกิจการใดๆก็ได้ ทว่าความแน่นอนในมาตรฐานคุณภาพการซ่อมจะขึ้นอยู่กับช่างของอู่ ที่มีประสบการณ์จากการทำงานจริงและมีศักยภาพในการปรับปรุงวิธีการทำงาน แต่ยังคงขาดความชำนาญหรือข้อมูลด้านเทคนิคเบื้องต้นที่สำคัญ

อย่างไรก็ดี หากแบ่งตามขนาดการลงทุน ธุรกิจซ่อมรถยนต์สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภทหลัก ๆ ดังนี้

1. ศูนย์ซ่อมรถยนต์ขนาดใหญ่ เป็นศูนย์บริการซ่อมรถยนต์เฉพาะยี่ห้อ ศูนย์บริการเหล่านี้จะให้บริการซ่อมรถยนต์เฉพาะยี่ห้อเท่านั้น เช่น ศูนย์บริการฮอนด้า ศูนย์บริการโตโยต้า ศูนย์บริการนิสสัน เป็นต้น
2. ธุรกิจซ่อมรถยนต์ทั่วไป กิจกรรมประเภทนี้มีลูกค้าอยู่ทั่วไปในบริเวณนั้น มักจะตั้งอยู่ในย่านชุมชน เช่น ใกล้ถนนใหญ่ ใกล้หมู่บ้าน บางแห่งอาจจะลงทุนสูงในด้านอุปกรณ์เทคโนโลยีทันสมัย มีบริการตรวจซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ บางแห่งอาจจะมีบริการซ่อมโดยเน้นหนักไปในรถยนต์ยี่ห้อใดยี่ห้อหนึ่ง
3. กิจกรรมซ่อมรถยนต์เฉพาะอย่าง บริการรับจ้างซ่อม เช่น ไดนาโม ระบบ ไฟ หม้อน้ำ เคาะพ่นสี ปะยางซ่อมช่วงล่าง ฯลฯ กิจกรรมประเภทนี้จะมีช่างที่มีความชำนาญเฉพาะอย่างเท่านั้น

แต่ถ้าหากจะแบ่งตามลักษณะการบริการและความชำนาญ ก็สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. ศูนย์บริการซ่อมบำรุงรถยนต์ จัดตั้งขึ้นโดยบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ เพื่อให้บริการแก่รถยนต์ยี่ห้ออื่นๆ หลังการขาย
2. อู่ซ่อมรถยนต์ที่มีความชำนาญเฉพาะ ในบางยี่ห้อเป็นอู่ซ่อมบำรุงรถยนต์ที่มีมาตรฐาน การซ่อมใกล้เคียงกับศูนย์บริการฯ โดยเจ้าของส่วนใหญ่จะเคยผ่านงานหรือเป็นหัวหน้าช่างในศูนย์บริการมาก่อน รวมทั้งมีเงินทุนสูงด้วยเช่นกัน
3. ศูนย์บริการเฉพาะด้าน ปัจจุบันในประเทศไทยมีผู้ประกอบการรายใหญ่ที่ดำเนินกิจการทั่วประเทศ ทั้งหมดประมาณ 6-7 ราย ตัวอย่างเช่น Cockpit, Pro Check, V-Care, B-Quick และ Check point เป็นต้น โดยแต่ละรายมีลักษณะคล้ายคลึงกันคือ ให้บริการที่เกี่ยวกับระบบช่วงล่างของรถยนต์ เช่น ยาง เบรค คลัช โช้ค เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสถานบริการขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ตามทำเลที่สำคัญต่าง ๆ เช่น สถานีบริการน้ำมัน ดิสเคาท์สโตร์ และ ศูนย์การค้า เป็นต้น

ทั้งนี้ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ทั่วไป มักใช้แรงงานจำนวนน้อย แต่ต้องเป็นแรงงานมีความถนัดและเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเท่านั้น เช่น ระบบปรับอากาศ แบตเตอรี่ ไดนาโม หรือการเปลี่ยนยาง เป็นต้น ซึ่งจากปัจจุบันพบว่า ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ขนาดเล็ก ประเภทซ่อมเครื่องยนต์มีจำนวนลดลง เนื่องจากเทคโนโลยีของธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ขนาดใหญ่มีประสิทธิภาพที่สูงกว่า แต่ก็ยังคงเหลือ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ประเภทซ่อมสีและตัวถัง รวมทั้งรูปแบบการซ่อมประเภทอื่นๆ เช่น เปลี่ยน / ถ่านน้ำมันเครื่อง ปะยาง เป็นต้น ซึ่ง

ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ประเภทนี้ใช้พื้นที่ในการประกอบกิจการไม่มากนัก และสามารถตั้งอยู่ในลักษณะเป็นห้องแถว หรือพื้นที่ริมถนนในการประกอบกิจการได้ ส่วนของลักษณะการซ่อมนั้นมีการดำเนินการที่ไม่มีความแน่นอน ทั้งเรื่องมาตรฐาน และคุณภาพการซ่อม ขึ้นอยู่กับความชำนาญของช่าง ซึ่งมีระดับการถ่ายทอดแลกเปลี่ยนความรู้และการฝึกฝีมือที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าธุรกิจบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ลักษณะนี้จะมีศักยภาพในการปรับปรุงวิธีการทำงาน เพราะมีประสบการณ์จากการทำงานจริง แต่ก็ยังขาดความชำนาญหรือข้อมูลด้านเทคนิคเบื้องต้นที่สำคัญ⁸

นอกจากนี้ศูนย์บริการหลายแห่งได้มีการทำสัญญากับบริษัทประกันภัย เพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้าที่จ่ายเบี้ยประกันชั้น 2 หรือชั้น 3 ที่ไม่สามารถนำรถเข้าไปซ่อมบำรุงกับศูนย์บริการของบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ได้ เนื่องจากมีค่าบริการที่ค่อนข้างสูง ซึ่งในภาวะของการแข่งขันสูง ศูนย์เหล่านี้จึงต้องพัฒนาบริการให้มีมาตรฐานและคุณภาพ เพราะบริษัทประกันภัยมีทางเลือกค่อนข้างมากในการเลือกเครือข่ายศูนย์บริการซ่อมบำรุง

2.4 วิธีการจัดตั้งและเริ่มต้นธุรกิจ⁹

การขออนุญาตประกอบธุรกิจ

เนื่องจากการซ่อมรถยนต์เป็นกิจกรรมที่ต้องมีอุปกรณ์เครื่องจักรหนักสำหรับการดำเนินงาน จึงเข้าข่ายเป็นโรงงานจำพวกที่ 3 ประเภทที่ 95 ซึ่งต้องดำเนินการขอใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีขั้นตอนต่างๆ ดังนี้

1. แจ้งประกอบกิจการโรงงาน โดยยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงานตามแบบ ร.ง.3 ที่สำนักทะเบียนโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับเขตกรุงเทพมหานคร หรือที่สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดท้องที่ที่สถานประกอบการนั้นตั้งอยู่

2. การตรวจสอบสถานภาพของโรงงานว่าจัดเป็นโรงงานจำพวกใด จะต้องมีข้อมูลชนิดของกิจการ คือ จะประกอบกิจการอะไรบ้าง แรงแม่เครื่องจักรรวมและจำนวนคนงานที่ใช้ในโรงงาน เพื่อนำมาจัดจำพวกโรงงาน โดยตรวจสอบด้วยตนเองจากกฎกระทรวงฉบับที่ 1 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงานพ.ศ. 2535 หรือสอบถามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ที่

- สำนักควบคุมและตรวจโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- ศูนย์บริการเพื่อการลงทุน กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- สำนักเลขานุการกรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดทุกจังหวัด

3. การอนุญาตประกอบกิจการโรงงานมีขั้นตอนและระยะเวลา ดังนี้

- ตรวจสอบทำเลที่ตั้งและจัดทำรายงานการตรวจสอบภายใน 30 วัน
- การพิจารณาอนุญาตต้องให้แล้วเสร็จภายใน 50 วัน
- การแจ้งผลการพิจารณาให้ผู้ยื่นคำขอทราบภายใน 10 วัน

4. เมื่อได้รับใบอนุญาตและตั้งโรงงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้แจ้งเริ่มประกอบกิจการไม่น้อยกว่า 15 วันก่อนวันเริ่มประกอบกิจการพร้อมชำระค่าธรรมเนียมรายปีทุกปี เมื่อถึงวันครบกำหนดวันเริ่มประกอบกิจการโรงงานในปีถัดไป ถ้ามิได้เสียค่าธรรมเนียมภายในเวลาที่กำหนดให้ ต้องเสียเงินเพิ่มอีกร้อยละ 5 ต่อเดือนอัตราค่าธรรมเนียม

⁸ รายงานผลการศึกษา โครงสร้างกลยุทธ์พัฒนาศักยภาพธุรกิจไทยรองรับการค้าเสรี., กรมพัฒนาธุรกิจการค้า., ข้อมูลออนไลน์., ค้นหามาเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559., จากเว็บไซต์ www.thaifta.com

⁹ บทความโดย : กนกภรณ์ บุญมาพิชัยภรณ์., ศูนย์ธุรกิจอุตสาหกรรม (Business Opportunity Center: BOC), http://boc.dip.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=331&Itemid=14

ใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมรายปีคิดตามแรงม้าเครื่องจักรรวมของโรงงาน เป็นไปตามกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535) และกฎกระทรวงฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงานพ.ศ. 2535 โดยค่าธรรมเนียมใบอนุญาตต่ำสุด 500 บาท สูงสุด 60,000 บาท และค่าธรรมเนียมรายปีต่ำสุดปีละ 150 บาท สูงสุดปีละ 18,000 บาท

5. ใบอนุญาตประกอบกิจการมีอายุ 5 ปี ให้ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตตามแบบ ร.ง. 3/1 พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมการต่ออายุ

6. กรณีขยายโรงงานให้ยื่นคำขอย้ายโรงงานตามแบบ ร.ง.3 และกรณีมีการโอนการประกอบกิจการให้ยื่นคำขอรับโอนใบอนุญาตตามแบบ ร.ง.3/2 นอกจากนี้ธุรกิจที่มีการต่อ ประกอบ ซ่อมเครื่องยนต์ รถยนต์ การพ่นสีการปะ/เชื่อมยางรถยนต์ บำรุงรักษา เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ที่มีการล้างอัดฉีดหรือการสะสมน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข จึงต้องขออนุญาตประกอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพก่อนดำเนินการ

2.5 ระเบียบเฉพาะธุรกิจ

ใบอนุญาตประกอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

ธุรกิจที่มีการต่อ ประกอบ ซ่อมเครื่องยนต์ รถยนต์ การพ่นสี การปะ เชื่อม ยางรถยนต์ และการสะสม การซ่อมเครื่องกล เครื่องจักรเก่าหรืออุปกรณ์ที่เป็นส่วนประกอบของยานยนต์ เครื่องจักร หรือเครื่องกลเก่าซึ่งเป็นกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข¹⁰ ต้องขออนุญาตประกอบกิจการก่อนดำเนินการ

3. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่ใช้กำกับดูแลสาขาบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ ที่เกี่ยวข้องกับบริบทการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ มีดังต่อไปนี้

1. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1.1 การจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจ

(1) ประเภทบุคคลธรรมดา

- มีลักษณะเป็นกิจการที่มีเจ้าของเป็นบุคคลธรรมดา คนเดียวหรือหลายคน หรือห้างหุ้นส่วนสามัญ ประเภทไม่จดทะเบียน

- ผู้ประกอบธุรกิจอยู่ซ่อมเครื่องยนต์รถยนต์ประเภทบุคคลธรรมดา ไม่ต้องจดทะเบียนพาณิชย์

(2) ประเภทนิติบุคคล บริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล

- ผู้ประกอบการธุรกิจต้องจดทะเบียนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹⁰ “ข้อ ๓ กิจการลำดับที่ ๗. กิจการที่เกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักรหรือเครื่องกล”, คำนิยามตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่อง กิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ พ.ศ. ๒๕๕๘., ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ ราชกิจจานุเบกษา ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘., เว็บไซต์ <http://laws.anamai.moph.go.th/main.php?filename=Ministry> (<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2558/E/165/16.PDF>)

2. พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ.2542 ตามมาตรา 4 กำหนดคำนิยาม ‘คนต่างด้าว’ ไว้ เพื่อประกอบการพิจารณาว่านิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสัญชาติไทยหรือต่างด้าว โดยการพิจารณาจากสัดส่วนการถือหุ้น โดยตามมาตรา 8(3) ห้ามมิให้คนต่างดาวประกอบธุรกิจที่คนไทยยังไม่มี ความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างดาว ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสาม เว้นแต่จะได้รับ อนุญาตจาก อธิบดีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการกำหนด ซึ่งธุรกิจข้อมบารุงรถยนต์อยู่ภายใต้ข้อ (21) การทำธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้นคนต่างด้าวที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจ ข้อมบารุงรถยนต์จะต้องดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้

3. พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 5 และ 31¹¹

ในปัจจุบันการประกอบธุรกิจข้อมรถยนต์นั้น มีการเปิดได้อย่างเสรี และไม่จำเป็นต้องมีการจดทะเบียน กับหน่วยงานของรัฐ แต่ต้องขอใบอนุญาตเปิดกิจการจากสำนักงานเขต หรือในท้องถิ่นๆ จึงทำให้ผู้ประกอบการ หรือเจ้าของกิจการหลายแห่ง ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการขออนุญาตและจัดการของเสียที่เกิดขึ้นจากการให้บริการ และเมื่อเกิดปัญหาต่างๆ ขึ้นมา ก็จะดำเนินการตามข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการ สาธารณสุข พ.ศ. 2535 ที่คอยควบคุมเกี่ยวกับมลพิษที่มาจากข้อมรถยนต์ เช่น เสียงดังจากการเร่งเครื่องยนต์ กลิ่นเหม็นและสารระเหยจากคราบน้ำมัน ควันทันจากข้อมรถยนต์ เป็นต้น¹²

ผลกระทบเชิงลบในด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 หมวด 5 เหตุรำคาญจะมีผลบังคับ เมื่อเจ้าของกิจการหรือผู้ประกอบการข้อมรถยนต์ มีการก่อเหตุรำคาญ เช่น การเททิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นหรือละอองสารเป็นพิษลงในแหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วมหรือทำ การใดๆ ที่ก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ หรือการกระทำใดๆอันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เขม่า ฝ้า หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรือเป็น อันตรายต่อสุขภาพ ทางหน่วยงานต่างๆ ก็สามารถที่จะเอาผิดกับผู้ประกอบหรือเจ้าของกิจการข้อมรถยนต์ได้

4. ประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่อง กิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ พ.ศ. 2558¹³

ธุรกิจที่มีการต่อ ประกอบ ข้อมเครื่องยนต์ รถยนต์ การพนสี การปะ เชื่อม ยางรถยนต์ และการสะสม การข้อมเครื่องกล เครื่องจักรเก่าหรืออุปกรณ์ที่เป็นส่วนประกอบของยานยนต์ เครื่องจักร หรือเครื่องกลเก่า¹⁴ ซึ่งเป็นกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข ต้องขออนุญาตประกอบกิจการก่อน ดำเนินการ

¹¹ ศูนย์บริหารกฎหมายสาธารณสุข กรมอนามัย., ค้นหามือวันที่ 28 ตุลาคม 2559 ., จากเว็บไซต์ http://laws.anamai.moph.go.th/ewt_news.php?nid=152

¹² การศึกษาแนวโน้มและแนวทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเปิดธุรกิจข้อมรถยนต์ใหม่.,คงชลัษ เทศะแพทย์.,คณะวิศวกรรมศาสตร์., มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

¹³ ศูนย์บริหารกฎหมายสาธารณสุข กรมอนามัย., ค้นหามือวันที่ 28 ตุลาคม 2559 ., จากเว็บไซต์ http://laws.anamai.moph.go.th/ewt_news.php?nid=152

¹⁴ “ข้อ ๓ กิจการลำดับที่ ๗. กิจการที่เกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักรหรือเครื่องกล”, คำนิยามตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่อง กิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ พ.ศ. ๒๕๕๘., ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ ราชกิจจานุเบกษา ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘., เว็บไซต์ <http://laws.anamai.moph.go.th/main.php?filename=Ministry> (<http://www.ratchakittha.soc.go.th/DATA/PDF/2558/E/165/16.PDF>)

5. พระราชบัญญัติโรงงานพ.ศ. 2535

ในกระบวนการและวิธีการบริหารจัดการผลกระทบที่มีต่อสภาพแวดล้อมภายหลังการเปิดคู่อ้อมรถยนต์ พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 จะไม่มีบทบาทในการควบคุม หรือบังคับใช้กำลังเรื่องดังกล่าวได้ เนื่องจาก พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับเฉพาะโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เท่านั้น ไม่มีผลต่อการบริหารจัดการผลกระทบที่มีต่อสภาพแวดล้อมของคู่อ้อมรถยนต์ทั่วไป ของเสียที่เกิดขึ้นจากคู่อ้อมรถยนต์มี 4 รูปแบบ คือ 1) น้ำเสียที่มาจากคู่อ้อมรถยนต์ 2) มลพิษทางอากาศ 3) มลพิษทางเสียง และ 4) ของเสียอันตราย ซึ่งอยู่หลายแห่ง มีการนำเอาระบบแอกติเวทเต็ดสลัดจ์ (Activated Sludge) ระบบบ่อดักไขมัน (Oil&Grease Trap) ระบบบ่อปรับเสถียรหรือบ่อผึ่ง (Stabilizing Pond) ถังตกตะกอน (Settling Chamber) มาใช้ในการบริหารสิ่งแวดล้อมภายในคู่อ้อม และหลายคู่อ้อมก็มีการนำเอาน้ำมันเครื่องใส่บรรจุเข้าถังหรือแกลลอน แล้วนำไปขาย โดยไม่ทิ้งลงท่อระบายน้ำต่างๆ เป็นต้น

มาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ประกอบกิจการโรงงานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ คำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ กรณีที่การประกอบกิจการโรงงานก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ให้มีคำสั่งปิดโรงงาน ซึ่งคำสั่งดังกล่าวจะมีผลเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตด้วย หรือทั้งจำทั้งปรับ

6. กฎกระทรวง ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ฉบับที่ 1 ฉบับที่ 7 และฉบับที่ 8 พ.ศ. 2535

กฎกระทรวงฉบับที่ 1 กำหนดประเภทของสาขาบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ไว้ในลำดับที่ 95 และได้แบ่งจำพวกของโรงงานตามขนาดของเครื่องจักร ซึ่งในบริการซ่อมบำรุงรถยนต์ตามกฎหมายฉบับนี้ได้มีการจัดให้ทุกโรงงานในสาขาบริการนี้มีขนาดเดียวกัน

กฎกระทรวงฉบับที่ 7 รวบรวมแบบฟอร์มต่างๆ เช่น คำขออนุญาตประกอบกิจการ คำขออนุญาตขยายโรงงาน คำขอต่ออายุใบอนุญาต และคำขอรับโอนใบอนุญาต เป็นต้น และ

กฎกระทรวงฉบับที่ 8 กำหนดค่าธรรมเนียมการประกอบกิจการ

4. พันธกรณีการเปิดตลาดการค้าบริการของไทยในสาขาบริการซ่อมบำรุงรถยนต์

พันธกรณี	การค้าบริการ	
	ไทย	ประเทศภาคี
WTO	ไม่มี	N/A
ASEAN (AEC Blueprint) ภายใต้ข้อตกลง AFAS ชุดที่ 9	ไม่มี	<u>Indonesia</u> : ผูกพันในโหมต 1 2 และ 3 โดยโหมต 3 กำหนดให้จัดตั้งนิติบุคคลภายในประเทศ และกำหนดให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกิน 49%
		<u>Philippines</u> : ผูกพันโหมต 2 และ 3
		<u>Cambodia</u> : ผูกพันในโหมต 1 2 และ 3
		<u>Laos PDR</u> : ผูกพันในโหมต 1 2 และ 3
		<u>Malaysia</u> : โดยผูกพันในโหมต 1 2 และโหมต 3 โดยโหมต 3 คนต่างด้าวจะถือหุ้นได้ไม่เกิน 51% ยกเว้นในกรณี trailers and semi-trailers on a fee or contract basis
		<u>Singapore</u> : ผูกพันในโหมต 1 2 และ 3
		<u>Vietnam</u> : ผูกพันโหมต 1 2 และ 3 โดยคนต่างด้าวจะถือหุ้นได้ไม่เกิน 51%
THAI-FTAs		
Thailand-Australia มีผลใช้บังคับ 1 มกราคม 2548	ไม่มี	ไม่มี
Japan-Thailand มีผลใช้บังคับ 1 มกราคม 2550	ไม่มี	ไม่มี
Thailand-Chile มีผลใช้บังคับ 5 พฤศจิกายน 2558	ไม่มี	ผูกพันในโหมต 1 2 และ 3 ยกเว้นโหมต 4

Thailand-New Zealand ¹⁵ มีผลใช้บังคับ 12 มีนาคม 2553	ไม่มี	ไม่มี
ASEAN+1		
ASEAN-China มีผลใช้บังคับ 1 กรกฎาคม 2550	ไม่มี	ไม่มี
ASEAN-Australia-New Zealand มีผลใช้บังคับ 12 มีนาคม 2553	ไม่มี	ไม่มี
ASEAN-Korea มีผลใช้บังคับ 1 มิถุนายน 2552	ไม่มี	ไม่มี
ASEAN-India มีผลใช้บังคับ 1 กรกฎาคม 2558	ไม่มี	ไม่มี

5. สถิติการใช้ประโยชน์จาก FTA ฉบับต่างๆ

ไม่พบข้อมูล

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน
กรกฎาคม 2561

¹⁵ Services are not included in the NZ Thailand CEP, services trade with Thailand is covered in ASEAN Australia New Zealand Free Trade Agreement