

วิจัยฉบับนี้มีเป้าหมายเพื่อศึกษาผลกระทบของการขยายตัวของสมาชิกภาพของสหภาพยุโรปครั้งที่ 5 โดยพิจารณาว่าการขยายตัวดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างไรบ้างในเชิงนิติศาสตร์ นักวิจัยได้ทำการศึกษาผลกระทบทางด้านกฎหมายต่อสมาชิกใหม่ของสหภาพยุโรป และประเมินสถานภาพเกี่ยวกับ Acquis Communautaire ส่วนการประเมินผลกระทบทางด้านกฎหมาย ได้คำนึงถึงโครงสร้างทางความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปกับประเทศไทยภายใต้สมมติฐานที่ว่า หากมีการขยายสมาชิกภาพใหม่ กฎหมายของประชาคมยุโรปต้องใช้อย่างบังคับกับประเทศสมาชิกใหม่ด้วยการส่งออกสินค้าและบริการของไทยจะได้รับผลกระทบเล็กน้อยเพียงใดจากการขยายสมาชิกภาพ นอกจากนั้น นักวิจัยได้ศึกษาผลกระทบทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางเรือ หรือ การขนส่งทางอากาศ รวมทั้งการศึกษาถึงผลกระทบเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของบุคคลที่เป็นคนต่างชาตินในสหภาพยุโรปด้วย

โครงสร้างของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรปจำแนกได้เป็นกลุ่มอุตสาหกรรม 8 ประเภท ได้แก่

1. อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
2. อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
3. อุตสาหกรรมยานยนต์
4. สินค้าเกษตรแปรรูปและอุตสาหกรรมอาหาร
5. อุตสาหกรรมรองเท้า
6. อุตสาหกรรมยางพารา
7. อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ
8. อุตสาหกรรมมันสำปะหลัง

สินค้าทั้ง 8 ประเภทดังกล่าวจะถูกเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มสูงขึ้นตาม EU's common tariff rates ซึ่งสูงกว่าภาษีที่ประเทศสมาชิกใหม่ผูกพันไว้ก่อนที่จะเข้าร่วมเป็นสมาชิกภาพของสหภาพยุโรป มาตรการเกี่ยวกับการบริหารจัดการขั้นตอนการนำเข้าส่งออกสินค้า (Customs Administration Procedures) อันได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการตรวจสอบสินค้าส่งออก ความตกลงว่าด้วยกฎเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดสินค้า ความตกลงว่าด้วยขั้นตอนการออกใบอนุญาตนำเข้า มาตรฐานดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้า

ที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (NTB) ในแง่ที่ว่ากระบวนการขึ้นตอนล่าช้า ไม่โปร่งใส เลือกลบปฏิบัติ ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนส่งออกของผู้ผลิตสินค้าสูงขึ้น นอกจากนั้นสหภาพยุโรปเป็นกลุ่มประเทศที่ใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดมากที่สุด และมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดของสหภาพยุโรป ก็ก่อให้เกิดอุปสรรคแก่ผู้ส่งออกไทยเป็นอย่างมาก สินค้าไทยที่ส่งไปยังสมาชิกใหม่ 10 ประเทศ ก็เสี่ยงต่อการที่จะถูกตอบโต้การทุ่มตลาดได้

ถึงแม้ว่าอัตราภาษีนำเข้าในประชาคมเศรษฐกิจยุโรปจะสูงขึ้นกว่าอัตราภาษีนำเข้าของสมาชิกใหม่ บทบัญญัติที่ 24 ของ WTO ก็มีกลไกให้สหภาพยุโรป ต้องจ่ายค่าชดเชยให้กับประเทศไทย โดยประเทศไทยได้ขอใช้สิทธิรับค่าชดเชย โดยการขอลดอัตราภาษีนำเข้า หรือ เพิ่มโควตาการนำเข้าจากโควตาเดิม

ความสัมพันธ์ทางการค้าบริการระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรปมีอยู่น้อยมากเพียง 0.6 % ของมูลค่าการค้าสหภาพยุโรป-ไทยทั้งหมด การขยายสมาชิกภาพใหม่จึงมีผลกระทบน้อยต่อประเทศไทย การเปิดตลาดด้านบริการขึ้นอยู่กับผลของการเจรจาภายใต้ GATS

ผลกระทบด้านกฎหมายต่อระบบการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกใหม่นั้น จากการศึกษาพบว่า กฎเกณฑ์และระเบียบต่างๆ นั้นมิได้เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าและการนำเรือเข้า-ออกเพื่อขนถ่ายสินค้านั้นเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศซึ่งทุกประเทศในสหภาพยุโรปมีกฎหมายอยู่ในลักษณะเดียวกันอยู่แล้ว จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรปแต่อย่างใด ดังนั้นการขยายสมาชิกภาพจึงนับเป็นโอกาสให้ประเทศไทยกระจายสินค้าได้มากขึ้นจากการนำสินค้าไปขึ้นยังท่าเรือในยุโรปตอนใต้ซึ่งมีท่าเรือสำคัญคือ Koper ในสโลวีเนีย และเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งเพราะมีระยะทางสั้นกว่าการนำสินค้าไปขึ้นท่าเรือในยุโรปตอนเหนือ แต่ก็มีอุปสรรคในด้านการกระจายสินค้าจากท่าเรือ Koper ไปยังประเทศอื่นๆ ในสหภาพยุโรป

ส่วนผลกระทบด้านกฎหมายต่อระบบขนส่งทางอากาศนั้น กฎเกณฑ์และระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบินนั้นมิได้เป็นอุปสรรคแต่อย่างใด เนื่องจากความตกลงเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศกับประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยทำขึ้นนั้นเป็นไปตามร่างมาตรฐานความตกลงด้านการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอันถือเป็นหลักเกณฑ์ที่ใช้กันอยู่ทั่วไปของนานาประเทศ

อย่างไรก็ตามประเทศไทยอาจต้องพบกับอุปสรรคในการบินอยู่บ้างจากกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของสหภาพยุโรปอันได้แก่มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจำพวกมลภาวะทางเสียง, มาตรการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับการใช้ค่าเสียหายแก่ผู้โดยสารกรณีที่กำหนดการเดินทางล่าช้า-งัดเที่ยวบิน และมาตรการความมั่นคงและความปลอดภัยที่บางครั้งอาจก่อให้เกิดการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลได้

ในส่วนของผลกระทบด้านกฎหมายที่มีต่อบุคคลนั้น การขยายสมาชิกภาพออกไปส่งผลให้บุคคลภายนอกสหภาพยุโรปที่ต้องการจะเดินทางเข้าไปในสหภาพยุโรปจะต้องดำเนินการขอวีซ่าตามสนธิสัญญาเชงเก้น ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกเพราะสามารถเดินทางไปได้ทุกประเทศที่เป็นสมาชิกสหภาพยุโรป แต่หากเป็นกรณีที่ต้องการจะเข้าไปทำงานในประเทศเหล่านั้นก็จำเป็นที่จะต้องขอวีซ่าระยะยาวตามหลักเกณฑ์และกฎระเบียบต่างๆ ของบรรดารัฐสมาชิก การที่คนชาติไทยประสงค์จะเข้าไปทำงานในสหภาพยุโรป ย่อมขึ้นกับปัจจัยอื่นด้วย โดยเฉพาะสิทธิที่จะเข้าไปทำมาหากิน (Right of establishment) ภายใต้สนธิสัญญาเกี่ยวกับการลงทุน

The objective of this research is to study about the legal effect of how the 5th European Union Enlargement has on Thailand. The researchers of this undertaking studied the legal effect that the current enlargement has on its new members and also evaluated the status of Acquis Communautaire. With regard to the assessment of legal effect, the researchers assessed the effect on Thailand's export of goods and services to the European Union under the assumption that if there is a new enlargement, the existing laws of the European Union will bind the new members too. Furthermore, the research team studied about the legal effect that the latest enlargement has on the international transportation of goods i.e., sea transport and air transport. Also, the effect of the enlargement on movement of foreign natural persons within the European Union was also included in this undertaking.

The structure of economic relation between Thailand and the European Union can be categorized into 8 groups of industries.

1. Textile and garment industries
2. Electrical and Electronic industries
3. Automobile industries
4. Processed agricultural products and food industries
5. Shoe industries
6. Rubber industries
7. Gem and jewelry industries
8. Tapioca industries

The EU's common tariff rates, which are higher than the new members; would be legally applied to the new members. Thus, Thailand's above mentioned 8 industries exported to the new members' markets will be imposed with higher tariff rates. Measures relating to Custom administration procedures, i.e., measures under the Agreement on Pre-shipment Inspection, measures under the Agreement on Rule of Origin, measure under the Agreement on Import Licensing, may creates unnecessary non-tariff barriers in the sense that procedures relating to those measures are slow, non-transparent and discriminatory. Thus, those measures raise the cost

of exporting for Thai exporters. Furthermore, the EU is the group of nations which most frequently use the anti-dumping measures and those anti-dumping measures used by the EU are serious trade obstacles faced by Thai exporters. Thai products exported to the 10 new members are being at risk of being imposed anti-dumping duty (AD)

Because the EU's Common tariff rates are higher than the existing tariff rates of the new Members, this fact triggers the compensatory mechanism of Article 24 of the WTO. Namely, the EU must compensate Thailand. Thailand is entitled to receive compensation in the form of tariff reduction or increased import quota from the EU.

The trade-in-service relation between Thailand and the EU is trivial only 0.6% of the total trade volume between the EU-Thailand. Thus, the enlargement has minimal effect on Thailand's export to the EU. In the future, the liberalization on trade-in-service will depend on the outcome of the GATS negotiation.

With regard to the legal effect on sea transport between Thailand and the new Members, the finding is that the EU's rules and regulation do not create obstacle to goods transport. Because the loading and unloading of goods by an ocean liner must comply with domestic laws and those domestic laws in all Members of the EU are well-harmonized. On the other hand, this fact provides good opportunity for Thailand to enhance its distribution channels by transport Thai goods to the important port, i.e., Koper in Slovenia which located in the Southern part of the EU. This new route of sea transport will reduce transport cost for Thai exporters since the distance is shorter than the route between Thailand and ports in the Northern part of the EU. However, there are some obstacles with regard to the distribution of goods, unloader at the Koper port, to other Member countries of the EU.

With regard to the legal effect on air transport, the researchers found that the rules and regulations relating to air transport do not create any obstacle. Because the agreements on air transport that Thailand concluded with other nations have been modeled after the model-agreement on air transport of the International Civil Aviation Organization and that model-agreement are based on internationally-recognized principles. However, Thailand might encounter with the EU's strict regulations relating to noise pollution, consumer protection relating

to paying compensation to passengers in the cases of delay or flight cancellation, and security and safety measures which may infringe upon personal information.

With regard to the legal effect on movement of natural persons, the researchers found that a non-EU citizen will be better off because after obtaining the EU's Schengen visa, they are free to travel in and travel out at all Member states of the EU. However, in the case of employment a non-EU citizen must obtain a working visa, according to laws and regulations of that member state of the EU that one is seeking employment, before one can move into that country. Furthermore, in the case of a Thai citizen who is seeking an employment in the EU, other factors, particularly the Right of establishment under the bilateral treaty on investment, must be taken into account.