

ด่วนที่สุด

ที่ อก ๐๘๐๕/ ๓๖๐๘



สคค 3/236
28 กค 59
14.๑๑.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ศ20923 ลาก่อน
รับที่ : ส11649/59 ลาก่อน ✓
วันที่ : 28 ก.ค. 59 เวลา : 13:35

กระทรวงอุตสาหกรรม
ถนนพระรามที่ ๖ เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙

เรื่อง มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๑๘๒ ลงวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๙
๓. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๑๙๑ ลงวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๙

ด้วย กระทรวงอุตสาหกรรม ขอเสนอเรื่องมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๓) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงอุตสาหกรรม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ นายกรัฐมนตรีมีข้อสั่งการในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลัก ร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพิจารณากำหนดมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยให้เกิดผลเป็นรูปธรรมภายในปี ๒๕๖๐ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒.)

๑.๒ นายกรัฐมนตรีมีข้อสั่งการในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๕๙ ให้กระทรวงอุตสาหกรรมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการ เพื่อให้สามารถนำรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ได้จริงภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๙ ทั้งนี้ ในระยะแรกอาจให้เดินรถภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลก่อน โดยให้คำนึงถึงความสะดวก ปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓.)

๑.๓ ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

๑.๓.๑ ในช่วงเดือนมีนาคม-เมษายน ๒๕๕๙ กระทรวงอุตสาหกรรมโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ได้เชิญผู้ประกอบการรถยนต์เป็นรายบริษัทจำนวน ๑๑ ราย มาประชุมหารือเรื่องแผนการลงทุนในการผลิตรถยนต์ในอนาคต ซึ่งหมายถึงรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า

(Motor Driven) ...

(Motor Driven) ได้แก่ รถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (Plug-in Hybrid Electric Vehicles : PHEV) รถยนต์ไฟฟ้า (Battery Electric Vehicles : BEV) และรถยนต์เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Electric Vehicles : FCEV) รวมทั้ง ข้อเสนอเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในอนาคต โดยจากการหารือ พบว่า

- ผู้ประกอบการยานยนต์ทุกรายมีความเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่า เทคโนโลยียานยนต์ของโลกมุ่งไปสู่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (Motor Driven) ตามแนวทางของการขับเคลื่อนที่ยั่งยืน (Sustainable Mobility) อย่างไรก็ตาม ความต้องการของรถยนต์ไฟฟ้าในตลาดโลกยังมีปริมาณน้อย ทำให้ไม่สามารถผลิตในระดับ Economy of Scale ได้ อีกทั้งรถยนต์ไฟฟ้ายังมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ เช่น ประสิทธิภาพของแบตเตอรี่ซึ่งจำกัดระยะทางใช้งาน การพัฒนามอเตอร์ไฟฟ้า การนำแบตเตอรี่มาใช้ใหม่ (Reuse) และการกำจัดซากของแบตเตอรี่ เป็นต้น จึงส่งผลให้ต้นทุนพลังงานต่อหน่วยของรถยนต์ไฟฟ้ายังสูงกว่าต้นทุนพลังงานต่อหน่วยของรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine)

- ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการทุกรายยังไม่มีแผนการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการบางส่วนมีความเห็นว่า หากประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในอนาคต ควรเริ่มต้นจากรถยนต์ไฮบริด แล้วจึงพัฒนาไปสู่รถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) เป็นลำดับต่อไป

- ผู้ประกอบการจำนวน ๒ ราย มีการประกอบรถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) ในปี ๒๐๑๖ แล้ว ได้แก่ บริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จำกัด

- ผู้ประกอบการจำนวน ๒ ราย มีแผนการประกอบรถยนต์ไฮบริดในประเทศไทย และผู้ประกอบการบางส่วนแจ้งว่า หากภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ที่มีสิทธิประโยชน์น่าสนใจ อาจพิจารณาการลงทุนในประเทศไทย

๑.๓.๒ กระทรวงอุตสาหกรรม ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๙ วันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๙ และวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เพื่อพิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยใน ๓ กลุ่มผลิตภัณฑ์ ได้แก่ รถยนต์นั่งไฟฟ้า รถยนต์นั่งขนาดเล็ก และรถโดยสารไฟฟ้า โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาหารือ ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และภาคอุตสาหกรรม (สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยเกิดผลเป็นรูปธรรมภายในปี ๒๕๖๐ และสามารถนำรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ได้จริงภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๙

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เรื่องเร่งด่วน โดยกระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องเร่งดำเนินการให้มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยเกิดผลเป็นรูปธรรมภายในปี ๒๕๖๐ และสามารถนำรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ได้จริงภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๙

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

๔.๑ ทิศทางยานยนต์ของโลกที่มุ่งพัฒนาไปสู่การขับเคลื่อนที่ยั่งยืน (Sustainable Mobility) เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้รถยนต์ที่มีคุณสมบัติ “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดส่งออก ประกอบกับปัญหาความผันผวนของราคาพลังงาน และปัญหาโลกร้อน (Global Warming) ทำให้เทคโนโลยียานยนต์ของโลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วแรงกดดันด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ส่งผลให้การพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์โลกมุ่งไปสู่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (Motor Driven) รวมทั้ง รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในที่มีการพัฒนาคุณสมบัติ “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” ให้ดีขึ้น

๔.๒ จากรายงาน Global EV Outlook 2016 ของ International Energy Agency (IEA) ระบุว่า ในปี ๒๐๑๔ ทั่วโลกมีการใช้ยานยนต์ประมาณ ๘๙ ล้านคัน เป็นยานยนต์ไฟฟ้า ๑.๑ ล้านคัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑.๒ ของจำนวนยานยนต์ทั้งหมด และคาดการณ์ว่า ในปี ๒๐๒๐ ทั่วโลกจะมีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประมาณ ๒๐ ล้านคัน และเมื่อพิจารณาขยายของยานยนต์ไฟฟ้า พบว่า ในปี ๒๐๑๔ ยานยนต์ไฟฟ้ามีอัตราการขยายตัวร้อยละ ๕๓ เมื่อเทียบกับปี ๒๐๑๓ โดยในจำนวนนี้ คิดเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ร้อยละ ๕๗ และรถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) ร้อยละ ๔๓ ทั้งนี้ สัดส่วนยอดขายรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มความต้องการใช้งานที่เพิ่มขึ้น

๔.๓ ในส่วนของการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (Motor Driven) ในประเทศไทยนั้น ในปี ๒๐๑๖ มีผู้ประกอบการจำนวน ๒ ราย ได้มีการผลิตรถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) เพื่อจำหน่ายและส่งออกแล้ว ได้แก่ บริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (รุ่น C-Class, C 350 e) และบริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จำกัด (รุ่น 330e, X5 xDrive40e M Sport) ส่วนรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ยังไม่มีการผลิตภายในประเทศ

๔.๔ เพื่อวางทิศทางพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยไปสู่การเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ในปัจจุบัน ภาครัฐได้มีการกำหนดนโยบาย/มาตรการ เพื่อส่งเสริมให้มีการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าภายในประเทศในหลายด้าน ได้แก่

๑) โครงสร้างภาษีสรรพสามิตซึ่งจัดเก็บตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๙ เป็นการเอื้อให้ผู้ประกอบการยานยนต์มีการนำรถยนต์เทคโนโลยีใหม่ๆ มาผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศไทย ทั้งนี้ รถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) ที่มีระบบความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Active Safety) รถยนต์ไฟฟ้า (BEV) และรถยนต์เซลล์เชื้อเพลิง (FCEV) มีอัตราภาษี ร้อยละ ๑๐ ซึ่งเป็นอัตราภาษีสรรพสามิตต่ำที่สุดในกลุ่มของรถยนต์นั่ง

๒) อัตราอากรนำเข้าสำหรับรถยนต์นั่งไฟฟ้าในลักษณะรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ร้อยละ ๘๐ ซึ่งจะทำให้รถยนต์นำเข้ามีราคาสูง และอัตราอากรนำเข้าสำหรับแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน ร้อยละ ๑๐

๓) นโยบายส่งเสริมการลงทุน ซึ่งให้การส่งเสริมประเภทกิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ได้แก่ กิจการผลิตแบตเตอรี่ กิจการผลิต Traction Motor กิจการผลิตระบบปรับอากาศ และต่อมา รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (Super Cluster) โดยกำหนดประเภทกิจการเป้าหมายคือ กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ได้แก่ กิจการผลิตแบตเตอรี่ กิจการผลิต Traction Motor กิจการผลิตระบบปรับอากาศ

๔.๕ การส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าภายในประเทศไทย

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าในประเทศไทย ภาครัฐจำเป็นต้องมีการดำเนินงานหลายด้านควบคู่กันไป ได้แก่ การกำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้า การสร้างอุปสงค์ (Demand) ภายในประเทศโดยการยกเว้นอากรนำเข้ารถยนต์นั่งไฟฟ้าสำเร็จรูปในช่วงเริ่มต้น การจัดทำมาตรฐานของรถยนต์นั่งไฟฟ้า และการสร้างความตระหนัก (Awareness) ในเรื่องข้อดี ข้อเสียของการใช้งานรถยนต์นั่งไฟฟ้าให้กับประชาชนและผู้บริโภค ทั้งนี้ กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีการหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาประเด็นปัญหา และข้อเสนอมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

๔.๕.๑ การกำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าในประเทศ ควรมีลักษณะเป็นแผนงานรวม (Package) โดยประกอบด้วย แผนการลงทุนประกอบรถยนต์นั่งไฟฟ้าและผลิตชิ้นส่วนสำคัญของรถยนต์นั่งไฟฟ้า เช่น แบตเตอรี่ มอเตอร์ เป็นต้น โดยนักลงทุนที่สนใจจะต้องเสนอแผนการลงทุน ซึ่งครอบคลุมแผนการลงทุนประกอบรถยนต์นั่งไฟฟ้า แผนการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของรถยนต์นั่งไฟฟ้า ทั้งนี้ ควรมีการพิจารณายกเว้นอากรนำเข้ารถยนต์นั่งไฟฟ้าสำเร็จรูปในปริมาณที่จำกัดในช่วงเริ่มต้นสร้างสายการผลิต เพื่อให้การลงทุนสามารถนำเข้ามาทดลองตลาดภายในประเทศได้ และควรมีการพิจารณายกเว้นอากรนำเข้าชิ้นส่วนของรถยนต์นั่งไฟฟ้าซึ่งยังไม่มีการผลิตในประเทศในช่วงเริ่มต้นของการประกอบรถยนต์นั่งไฟฟ้าด้วย

๔.๕.๒ การจัดทำมาตรฐานของรถยนต์นั่งไฟฟ้า ในปัจจุบัน กระทรวงอุตสาหกรรมโดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ได้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการด้านวิชาการ (กว. ๔๗/๔) เพื่อจัดทำมาตรฐานของรถยนต์นั่งไฟฟ้า โดยคณะอนุกรรมการด้านวิชาการดังกล่าวได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เพื่อพิจารณามาตรฐานเต้าเสียบ-เต้ารับ ของรถยนต์นั่งไฟฟ้า ซึ่งคาดว่าจะกำหนดมาตรฐานได้โดยเร็ว

๔.๕.๓ กระทรวงพลังงานมีโครงการสนับสนุนการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) วงเงิน ๗๖ ล้านบาท เพื่อสนับสนุนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนในการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า โดยสถานีชนิด Quick Charge จะให้การสนับสนุน ๑ ล้านบาทต่อสถานี และสถานีชนิด Slow Charge จะให้การสนับสนุน ๑๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี ทั้งนี้ คาดว่า จะสามารถเพิ่มจำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้า ๑๐๐ สถานี ในช่วง ๓ ปี

๔.๖ การส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กในประเทศไทย

๔.๖.๑ บริษัท FOMM Corporation จำกัด จากประเทศญี่ปุ่น เป็นผู้ผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าขนาดเล็ก (ประเภท L7e) โดยวางแผนจำหน่ายรถยนต์นั่งไฟฟ้าขนาดเล็กในประเทศไทยในปี ๒๕๖๐

รถยนต์นั่งขนาดเล็กดังกล่าวมีจำนวน ๔ ที่นั่ง มีขนาดความกว้าง ๑,๒๕๕ มิลลิเมตร ความยาว ๒,๔๙๕ มิลลิเมตร ความสูง ๑,๕๗๕ มิลลิเมตร และมีมอเตอร์ไฟฟ้าซึ่งใช้แรงขับเคลื่อนสูงสุด ๑๐ กิโลวัตต์ โดยบริษัท FOMM จะนำเข้าแบตเตอรี่ มอเตอร์ และอุปกรณ์อื่นๆ จากต่างประเทศเพื่อใช้ในการผลิต อย่างไรก็ตาม หากตลาดรถยนต์นั่งขนาดเล็กในประเทศมีการขยายตัวสูง บริษัท FOMM จะพิจารณาการลงทุนผลิตแบตเตอรี่ มอเตอร์ และอุปกรณ์อื่นๆ ในประเทศ

๔.๖.๒ รถยนต์นั่งไฟฟ้าขนาดเล็กของบริษัท FOMM ไม่สามารถจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้ เนื่องจาก ประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในขับเคลื่อนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กำหนดให้รถยนต์รับจ้าง รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และรถยนต์บริการที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ต้องมีกำลังไม่น้อยกว่า ๑๕ กิโลวัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๔.๖.๓ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก จึงได้มีการเสนอร่างประกาศเพื่อแก้ไขกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถ สำหรับรถยนต์นั่งขนาดเล็ก โดยกำหนดเพิ่มเติมว่า ในกรณีที่เป็รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คนที่มีน้ำหนักพร้อมใช้งาน ไม่รวมน้ำหนักของแบตเตอรี่ น้อยกว่า ๔๕๐ กิโลกรัม ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ต้องมีกำลังพิกัด (Rated Power) ของมอเตอร์ไฟฟ้าไม่น้อยกว่า ๔ กิโลวัตต์ และสามารถขับเคลื่อนรถให้มีความเร็วสูงสุดได้ไม่น้อยกว่า ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ ให้รุดังกล่าวติดเครื่องหมายตามแบบที่กำหนดบริเวณท้ายรถในที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

๔.๗ การส่งเสริมการผลิตรถโดยสารไฟฟ้าในประเทศไทย

๔.๗.๑ ในปัจจุบัน ผู้ผลิตภายในประเทศที่สามารถประกอบรถโดยสารไฟฟ้าประกอบด้วย

๑) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร่วมกับ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และบริษัท อู่เจ็ดชัยอุตสาหกรรม จำกัด มีการประกอบต้นแบบรถโดยสารไฟฟ้าขนาด ๑๒ เมตร โดยมีการใช้ชิ้นส่วนภายใน ประเทศร้อยละ ๘๕ (ไม่นับรวมแบตเตอรี่)

๒) บริษัท ล็อกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน) มีการประกอบรถโดยสารไฟฟ้าขนาด ๑๒ เมตร ใช้ชื่อทางการค้าว่า “Loxley” โดยมีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศร้อยละ ๒๐ (ไม่นับรวมแบตเตอรี่)

๓) บริษัท ลิซ จำกัด มีการประกอบรถโดยสารไฟฟ้าขนาด ๘.๕ เมตร ใช้ชื่อทางการค้าว่า “บริษัท ลิซ จำกัด” โดยมีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศร้อยละ ๙๐ (ไม่นับรวมแบตเตอรี่)

๔) บริษัท รถไฟฟ้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) มีการประกอบรถโดยสารไฟฟ้าขนาด ๕.๘ เมตร ใช้ชื่อทางการค้าว่า “EVT” โดยมีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศร้อยละ ๖๕ (ไม่นับรวมแบตเตอรี่)

ผู้ผลิตในประเทศเหล่านี้จะมีการนำเข้าชิ้นส่วนหลัก ได้แก่ คานหน้า-คานหลัง (Chassis) แบตเตอรี่ มอเตอร์ และ Motor's Drive จากประเทศจีน (ผ่าน ASEAN-China FTA) และยุโรป

ผู้ผลิตรถโดยสารภายในประเทศ ได้ขอให้ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตรถโดยสารในประเทศอย่างจริงจัง ด้วยการแบ่งโควตาการจัดซื้อของภาครัฐส่วนหนึ่งให้กับผู้ผลิตในประเทศ รวมทั้ง ขอให้มีการยกเว้นหรือลดอัตราอากรนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนสำคัญ เช่น คานหน้า-คานหลัง (Chassis) แบตเตอรี่ มอเตอร์ และ Motor's Drive เป็นต้น

๔.๗.๒ คณะกรรมการพัฒนาระบบนวัตกรรมของประเทศ (คพน.) ซึ่งมี นรม. เป็นประธาน เห็นว่า เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ภาครัฐควรเป็นตลาดนำร่องในการส่งเสริมการใช้นยานยนต์ไฟฟ้า ดังนั้น จึงได้มอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ศึกษาความเหมาะสมในการจัดหารถโดยสารไฟฟ้า เบื้องต้นเห็นควรให้นำรถโดยสารไฟฟ้ามาใช้งานในเขตกรุงเทพและปริมณฑล จำนวน ๒๐๐ คัน

๔.๗.๓ ขสมก. อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำ TOR เพื่อการจัดซื้อจัดจ้างรถโดยสารไฟฟ้า โดยขอให้ภาครัฐพิจารณาข้อเสนอการยกเว้นอากรนำเข้ารถโดยสารไฟฟ้าในลักษณะชิ้นส่วนหลัก หรือส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของรถโดยสารไฟฟ้า (CKD) รวมทั้ง พิจารณามาตรการช่วยเหลือในเรื่องค่าใช้จ่ายในการติดตั้งไฟฟ้าและอัตราค่าบริการไฟฟ้าสำหรับรถโดยสารไฟฟ้า

๔.๗.๔ การจัดทำมาตรฐานของรถโดยสารไฟฟ้า ในปัจจุบัน กระทรวงอุตสาหกรรมโดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ได้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการด้านวิชาการ (กว. ๔๗/๓) เพื่อจัดทำมาตรฐานของรถโดยสารไฟฟ้า โดยคณะอนุกรรมการด้านวิชาการดังกล่าวได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ เพื่อพิจารณามาตรฐานเต้าเสียบ-เต้ารับ มาตรฐานระบบประจุไฟฟ้า (Charging System) มาตรฐานระบบการสื่อสาร มาตรฐานความเข้ากันทางแม่เหล็กไฟฟ้า มาตรฐานความปลอดภัยและสมรรถนะ ซึ่งคาดว่าจะกำหนดมาตรฐานได้ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ นอกจากนี้ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะพิจารณากำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของสถานีชาร์จ (Charging Station) ต่อไป

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงอุตสาหกรรมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๕.๑ เพื่อให้มาตรการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยเกิดผลเป็นรูปธรรม เป็นไปตามแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ซึ่งเน้นการเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์อย่างยั่งยืน จึงเห็นควรมอบหมายให้

๕.๑.๑ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมกันกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของแนวทางการส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าในประเทศไทย ซึ่งรวมถึง การยกเว้นอากรนำเข้ารถยนต์นั่งไฟฟ้าสำเร็จรูปในปริมาณที่จำกัดให้กับนักลงทุนที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนแล้ว เพื่อนำเข้ามาทดลองตลาดในช่วงเริ่มต้นสร้างสายการผลิต การยกเว้นอากรนำเข้าชิ้นส่วนหลักหรือส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของรถยนต์นั่งไฟฟ้าในช่วงแรกของการประกอบรถ และการลงทุนสร้างสถานีชาร์จ (Charging Station) ในประเทศ

๕.๑.๒ กรมการขนส่งทางบกเร่งดำเนินการเสนอร่างประกาศ เรื่อง กำหนดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และแนวทางการใช้รถยนต์ไฟฟ้าขนาดเล็กอย่างปลอดภัย

๕.๑.๓ สำนักงาน...

๕.๑.๓ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เร่งดำเนินการจัดทำมาตรฐานของรถยนต์นั่งไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องโดยด่วน

๕.๑.๔ กระทรวงพลังงาน กำหนดมาตรฐานของขนาดสายไฟ เบรกเกอร์ หม้อแปลงที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการชาร์จแบตเตอรี่ของรถยนต์ไฟฟ้าในบ้าน

๕.๑.๕ สำนักงานปรมาณู สำนักนายกรัฐมนตรี พิจารณามาตรการสนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐ สามารถจัดซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้งานในหน่วยราชการได้

๕.๑.๖ กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ร่วมกันพิจารณามาตรการรองรับด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการกำจัดซากของแบตเตอรี่

๕.๒ เพื่อให้สามารถนำรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ได้จริงภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๙ จึงเห็นควรพิจารณามอบหมายให้

๕.๒.๑ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดทำ TOR เร่งรัดกระบวนการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้าให้แล้วเสร็จโดยด่วน

๕.๒.๒ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เร่งดำเนินการจัดทำมาตรฐานของรถโดยสารไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง มาตรฐานด้านความปลอดภัยของสถานีชาร์จ (Charging Station) โดยด่วน

๕.๒.๓ กระทรวงการคลัง (สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง และกรมศุลกากร) กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กำหนดมาตรการด้านภาษีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนเพื่อส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ และกำหนดพิกัดศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์และส่วนประกอบยานยนต์ไฟฟ้าโดยด่วน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางอรรชกา สีบุญเรือง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา ๑

โทร ๐ ๒๒๐๒ ๔๓๖๗ โทรสาร ๐ ๒๒๐๒ ๔๓๖๕