



สวค. 29
วันที่ 2 ก.พ. 65
เวลา 13.55

กระทรวงพลังงาน
ศูนย์เอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์ อาคารบี
ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

ที่ พน ๐๑๐๐/๙

๓๑ มกราคม ๒๕๖๕

เรื่อง มติคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔)
๒. รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๕)
๓. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีตาม
มาตรา ๒๗

ด้วยคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๕) เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงพลังงาน ในฐานะฝ่ายเลขานุการร่วมของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ เสนอเรื่องมติคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบและพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๑) รวมทั้งเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงานด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๖ การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย และสอดคล้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เห็นชอบข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต และมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมตามมาตรการและแผนงานที่กำหนดไว้ เช่น การเปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า การสร้างอุปสงค์ การจัดทำมาตรฐานของรถยนต์นั่งไฟฟ้า และการสร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนและผู้บริโภค เป็นต้น ต่อมาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ประเด็นด้านอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาให้มีการผลักดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ หรือพลังงานทางเลือกอื่นๆ โดยจัดทำแนวทางการพัฒนาต่อยอดจากฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ประเทศไทยเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของโลก ประกอบกับแผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงานด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๖ การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ได้มีเป้าหมายให้มีการกำหนดทิศทางการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าที่ชัดเจน มีการกำหนดเป้าหมายการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในระยะสั้น ปานกลาง และระยะยาว รวมถึงให้รัฐบาลกำหนดนโยบายและแนวทางในการส่งเสริมการผลิต การใช้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้า

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่จะเสนอ

คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๕) เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงพลังงาน ในฐานะฝ่ายเลขานุการร่วมของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ เสนอเรื่องมติคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔) และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๕) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณา

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

- คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๓๘/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ
- คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๓๗๒/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ เรื่อง แก้ไขและเพิ่มเติมองค์ประกอบคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ
- พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕
- มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การนำรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในราชการ

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๑) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม ประกอบกับคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ได้กำหนดให้คณะกรรมการฯ รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะรัฐมนตรี

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบมติของคณะกรรมการฯ และพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการในการขอใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นการเร่งด่วนต่อไป

๔. การดำเนินการที่ผ่านมา

คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๓) เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ได้กำหนดวิสัยทัศน์การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยว่า “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก” และได้กำหนดเป้าหมายการผลิตและการใช้ ZEV (Zero Emission Vehicle) ของยานยนต์ทุกประเภทในปี ๒๕๖๘ และ ๒๕๗๓ ทั้งรถยนต์นั่ง/รถกระบะ รถจักรยานยนต์ รถบัส/รถบรรทุก รถสามล้อ เรือโดยสาร และรถไฟระบบราง โดยเฉพาะเป้าหมายการผลิตรถยนต์นั่ง/รถกระบะ ในปี ๒๕๗๓ คิดเป็นร้อยละ ๓๐ ของกำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศ หรือประมาณ ๗๒๕,๐๐๐ คันต่อปี รวมถึงได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจำนวน ๔ คณะ เพื่อให้การทำงานของคณะกรรมการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เกิดการบูรณาการร่วมกันเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยให้เป็นรูปธรรมและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ได้แก่ (๑) คณะอนุกรรมการ

ส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน (๒) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและแบตเตอรี่เพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้า (๓) คณะอนุกรรมการประเมินผลกระทบด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซเรือนกระจกจากการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า และ (๔) คณะอนุกรรมการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีความคืบหน้าในการจัดทำร่างมาตรการส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนในประเทศไทย การส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าด้วยมาตรการทางภาษีและมีใช้ภาษี การเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับการใช้งาน และการเตรียมการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

๕. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ และ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

๕.๑ ที่ประชุมได้รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

๕.๑.๑ การนำรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในราชการตามมติ

คณะรัฐมนตรี

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ ได้มีมติเรื่องการนำรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในราชการ กระทรวงพลังงานจึงได้จัดประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ เพื่อพิจารณาแนวทางปฏิบัติในการจัดซื้อหรือการเช่ายานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในราชการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นต้นไป สรุปผลการประชุมหารือได้ดังนี้

(๑) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ หากหน่วยงานใดประสงค์ที่จะเปลี่ยนแปลงการจัดสรรงบประมาณสำหรับการซื้อหรือเช่ารถจากเดิมไปเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ต้องดำเนินการเสนอเรื่องขอยกเว้นจากสำนักงบประมาณและกรมบัญชีกลาง เพื่อที่จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายกรณี

(๒) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นต้นไป ส่วนราชการที่จะใช้ยานยนต์ไฟฟ้าอาจจะมีค่าของงบประมาณในส่วนของงบดำเนินงาน ค่าสาธารณูปโภค (ค่าไฟฟ้า) ที่เพิ่มขึ้น หากมีการติดตั้งเครื่องอัดประจุไฟฟ้าใช้ในหน่วยงาน และค่าวัสดุ (วัสดุเชื้อเพลิงและล้อลื่นยานพาหนะ) ที่ลดลงจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งนี้ ในส่วนของบัญชีราคามาตรฐานครุภัณฑ์ หมวดยานพาหนะและขนส่ง ที่สำนักงบประมาณกำหนดควรมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับราคาจำหน่ายยานยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบัน โดยสามารถจัดซื้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภท PHEV หรือ BEV ประเภทรถประจำตำแหน่งก่อน เนื่องจากมีช่วงราคามาตรฐานที่สามารถจัดซื้อได้ รวมถึงต้องหารือกับกรมบัญชีกลางเพื่อกำหนดมาตรฐานและปรับปรุงอัตราค่าเช่ารถราชการที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้าต่อไป

(๓) กระทรวงพลังงาน และสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลการใช้รถราชการ โดยได้จัดทำระบบฐานข้อมูลการใช้รถราชการและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในราชการในเว็บไซต์ www.e-report.energy.go.th

๕.๑.๒ การส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายและมาตรการเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

(๑) การจัดทำมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าครอบคลุม รถยนต์ รถกระบะ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ และสถานีอัดประจุไฟฟ้า ทั้งหมด ๑๐๖ มาตรฐาน โดยปัจจุบันจัดทำแล้วเสร็จ ๙๑ มาตรฐาน และอยู่ระหว่างจัดทำอีก ๑๕ มาตรฐาน

(๒) การส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการวิจัยและพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์สมัยใหม่ โดยการจัดตั้งศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ (Automotive and Tyre Testing, Research and Innovation Center หรือ ATTRIC) ซึ่งเป็นศูนย์ทดสอบยานยนต์แห่งแรกในอาเซียน ตั้งอยู่ที่อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อให้บริการทดสอบและรับรองผลิตภัณฑ์ ยานยนต์ ชิ้นส่วน

ยานยนต์และยางล้อตามมาตรฐานสากล รวมทั้ง การจัดตั้งศูนย์ทดสอบแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าในศูนย์ทดสอบ ATTRIC เพื่อให้บริการทดสอบแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า และแบตเตอรี่สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าตามมาตรฐานสากล โดยเป็นศูนย์ทดสอบแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าแห่งแรกในอาเซียนเช่นกัน

(๓) ขับเคลื่อนการส่งเสริมให้เกิดการใช้เคลือบชิ้นส่วนรถยนต์ เพื่อการอนุรักษ์พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติ หรือ End of Life Vehicle (ELV) โดยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศ และองค์การพัฒนาพลังงานใหม่และเทคโนโลยีอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (NEDO) ในการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีร่วมกัน โดยการดำเนินงานเริ่มตั้งแต่การรวบรวมรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งาน การรื้อชิ้นส่วนยานพาหนะ ตลอดจนการกำจัดของเสียที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีระบบบริหารจัดการและติดตามข้อมูลที่สำคัญ เช่น ข้อมูลผู้ถือครองรถยนต์ที่เข้าสู่กระบวนการทำลาย การติดตามชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผ่านการคัดแยก เพื่อเข้าสู่กระบวนการกำจัดอย่างถูกวิธี ทั้งนี้ ได้จัดตั้งคณะทำงานศึกษาแนวทางการจัดการซากรถยนต์ของกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อขับเคลื่อนมาตรการส่งเสริม ELV ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

(๔) การพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เพื่อเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์สมัยใหม่ โดยจากการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และเป้าหมายการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติให้ความเห็นชอบ กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดทำโครงการยกระดับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Parts Transform) ซึ่งอยู่ระหว่างการเสนอของบประมาณสนับสนุนในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ นอกจากนี้ กระทรวงอุตสาหกรรมและสถาบันยานยนต์ ได้ดำเนินการพัฒนาความรู้ความสามารถบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ภายใต้โครงการยกระดับผลิตภาพแรงงาน (Productivity) ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรม รวมทั้งมีแผนพัฒนาหลักสูตรอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (online training) ในการปรับเปลี่ยนทักษะฝีมือแรงงาน (Reskill and Upskill) เพื่อไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

๕.๑.๓ การเตรียมมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านน้ำมันเชื้อเพลิงระยะสั้น

กระทรวงพลังงาน ได้ประชุมหารือกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิงและเชื้อเพลิงชีวภาพ เพื่อรวบรวมข้อมูลผลกระทบที่จะเกิดกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและความช่วยเหลือจากภาครัฐในช่วงการเปลี่ยนผ่านจากนโยบายส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า พบว่า ในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิงและเชื้อเพลิงชีวภาพยังไม่ได้รับผลกระทบจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเนื่องจากยังมีปริมาณยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไม่มากนัก ทั้งนี้ ในช่วงปี ๒๕๖๙ เป็นต้นไป หากมีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็นไปตามเป้าหมายที่คณะกรรมการฯ ได้กำหนดไว้ จะเริ่มเกิดผลกระทบกับอุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิงและเชื้อเพลิงชีวภาพ ดังนั้น ในช่วงปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ กระทรวงพลังงานจะมีการศึกษาเพื่อเตรียมมาตรการบรรเทาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น สรุปได้ดังนี้

(๑) การเตรียมการมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำการศึกษาเพื่อเตรียมการพิจารณาอัตราค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันดิบ การปรับปรุงประมาณการความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ การศึกษาผลกระทบของยานยนต์ไฟฟ้าต่อการขับเคลื่อนนโยบายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย รวมถึงการส่งเสริมสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(๒) การเตรียมการมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านเชื้อเพลิงชีวภาพ จะจัดทำแผนการเพิ่มสัดส่วนเชื้อเพลิงชีวภาพ การศึกษาวิจัยเพื่อการลดต้นทุนและเพิ่มทางเลือกอื่นๆ เช่น การลดต้นทุน BHD ศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์เอทานอลในรูปแบบอื่นๆ เป็นต้น

๕.๑.๔ แนวทางการสนับสนุนเครื่องอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า

ที่ประชุมได้รับทราบแนวทางสนับสนุนการติดตั้งเครื่องอัดประจุสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และมอบหมายให้กระทรวงพลังงานประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำรายละเอียดมาตรการสนับสนุนเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป โดยสรุปได้ดังนี้

กระทรวงพลังงาน ได้หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ถึงแนวทางการสนับสนุนการติดตั้งเครื่องอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้การดำเนินงานติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะเป็นไปตามเป้าหมายที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติกำหนดไว้ ในปี ๒๕๖๘ จำนวนเครื่องอัดประจุแบบเร็ว (Fast Charge) ๒,๒๐๐ - ๔,๔๐๐ หัวจ่าย และปี ๒๕๗๓ จำนวน Fast Charge ๑๒,๐๐๐ หัวจ่าย ซึ่งปัญหาอุปสรรคที่ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าพบคือ ยังมีผู้ใช้บริการน้อย ไม่เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน ความเห็นจากผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าโดยส่วนใหญ่ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนค่าไฟฟ้าสำหรับผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าเป็นระยะเวลา มากกว่า ๒ ปี ตามที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้เห็นชอบไว้เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๓ ดังนั้น เพื่อกระตุ้นการลงทุนการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในช่วงเริ่มต้นที่มีผู้ใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะค่อนข้างน้อย และกระตุ้นการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ จึงได้เสนอแนวทางการสนับสนุนเครื่องอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

(๑) สำหรับผู้ให้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้า มีแนวทางในการขยายระยะเวลาการใช้อัตราค่าไฟฟ้าสำหรับผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต่อเนื่องถึงปี ๒๕๖๘ ภายใต้เงื่อนไขเดิม การสนับสนุนสิทธิประโยชน์ในการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) การขอความร่วมมือ รัฐวิสาหกิจในการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในช่วงที่เอกชนยังไม่ตัดสินใจลงทุน เพื่อรองรับการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในพื้นที่สาธารณะ การให้เงินอุดหนุนส่วนลดค่าไฟฟ้าแก่สถานีอัดประจุไฟฟ้า ในอัตราที่ต่ำกว่า ๒.๖๓๖๙ บาทต่อหน่วย เพื่อกระตุ้นการลงทุนจากภาคเอกชนในช่วงเริ่มต้น

(๒) สำหรับผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและอัดประจุไฟฟ้าภายในบ้าน มีแนวทางในการอำนวยความสะดวกในการขอหรือแยกมิเตอร์ เพื่อใช้อัดประจุไฟฟ้ายานยนต์ไฟฟ้าในบ้านด้วยอัตราตามช่วงเวลา (Time of Use: TOU) ซึ่งในช่วงเวลา Off Peak จะมีค่าไฟฟ้าในการอัดประจุไฟฟ้าที่ถูกกลง การปรับลดระยะเวลาการขอ/แยกมิเตอร์เพื่อใช้อัดประจุไฟฟ้ายานยนต์ไฟฟ้าในบ้าน การลงทุนซื้อเครื่องอัดประจุไฟฟ้าเพื่อติดตั้งใช้ภายในบ้านเพื่อให้การอัดประจุไฟฟ้าภายในบ้านมีความปลอดภัยและเชื่อมโยงการบริหารจัดการระบบไฟฟ้าได้ในอนาคต

๕.๑.๕ แนวทางการสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่

ที่ประชุมได้รับทราบแนวทางสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำรายละเอียดมาตรการสนับสนุนเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป โดยสรุปได้ดังนี้

(๑) Pack Assembly ขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์การลงทุนจาก BOI ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๕ ปี และปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่

(๒) Module Production ขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์การลงทุนจาก BOI ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ลดอากรขาเข้าร้อยละ ๙๐ สำหรับวัตถุดิบในการผลิตเป็นระยะเวลา ๒ ปี และปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่

(๓) Cell Production ขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์การลงทุนจาก BOI ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ลดอากรขาเข้าร้อยละ ๙๐

สำหรับวัตถุประสงค์ในการผลิตเป็นระยะเวลา ๒ ปี และปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่ ทั้งนี้ ขอเสนอแนวทางการสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่ระดับ Cell ในประเทศ ภายในปี ๒๕๖๘ โดยการสนับสนุนเงินอุดหนุนการผลิตและการใช้แบตเตอรี่สำหรับการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่ในประเทศ (Demand-linked) เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของไทยเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงอาจสนับสนุนเงินลงทุนเป็นรายกรณี

๕.๒ ที่ประชุมได้เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และการขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ดังนี้

๕.๒.๑ มาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ที่ประชุมได้เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และมอบหมายให้กรมสรรพสามิตดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการนำมติคณะกรรมการฯ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวมถึงพิจารณาอนุมัติเป็นหลักการให้กระทรวงการคลังดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมอบหมายให้หัวหน้าส่วนราชการกรมสรรพสามิต (อธิบดีกรมสรรพสามิต) หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย มีอำนาจอนุมัติให้คืนเงินสำหรับผู้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และเห็นชอบให้กระทรวงการคลังเสนอออกประกาศกระทรวงการคลังให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบเพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ดังนี้

กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง ได้เสนอมาตรการสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ การใช้มาตรการทางภาษีและไม่ใช่ภาษี (มาตรการระยะสั้นปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘) โดยสนับสนุนให้ราคาของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ BEV มีราคาตลาดใกล้เคียงกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายใน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความต้องการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ BEV เพิ่มขึ้น อีกทั้งเป็นการสร้างแรงจูงใจให้มีการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ดังนั้น จึงเสนอมาตรการเพื่อสนับสนุนการใช้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ ดังนี้

๕.๒.๑.๑ กรณีรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท Battery Electric Vehicle (BEV) ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท

(๑) มาตรการทางภาษี

- อากรศุลกากร การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน (CBU) ที่ได้รับสิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรี หากมีอัตราอากรไม่เกินร้อยละ ๔๐ ให้ได้รับการยกเว้นอากร และหากมีอัตราอากรเกินร้อยละ ๔๐ ให้ลดอัตราอากรดังกล่าวลงอีกร้อยละ ๔๐ สำหรับการนำเข้าทั่วไปตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้ได้รับการลดอัตราอากร จากเดิมร้อยละ ๘๐ เหลือร้อยละ ๔๐ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

- ภาษีสรรพสามิต ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV จากเดิมร้อยละ ๘ เหลือร้อยละ ๒ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘

(๒) มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘

- เงินอุดหนุน ๗๐,๐๐๐ บาท สำหรับรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ที่มีขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๑๐ กิโลวัตต์ชั่วโมง แต่ไม่เกิน ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมง

- เงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท สำหรับรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ที่มีขนาดแบตเตอรี่ ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป

(๓) เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตรการส่งเสริมฯ ต้องทำสัญญากับกรมสรรพสามิตก่อนการขอใช้สิทธินำเข้า ผลิตหรือประกอบรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด โดยผู้ขอรับสิทธิตามมาตรการส่งเสริมฯ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- ผู้ขอรับสิทธิต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้นำเข้าที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือจากบริษัทที่เป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์และมีสัญญาว่าจ้างกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือที่มีสัญญาว่าจ้างการผลิตกับบริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนภายใต้กิจการการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

- ผู้ขอรับสิทธิต้องผลิตรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV ขดเขยภายในปี ๒๕๖๗ เท่ากับจำนวนที่นำเข้า CBU ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ หากจำเป็นต้องขยายเวลาการผลิตขดเขยถึงปี ๒๕๖๘ จะต้องผลิตในอัตราส่วน ๑ : ๑.๕ เท่า (นำเข้า ๑ คัน ผลิต ๑.๕ คัน)

- ผู้ขอรับสิทธิต้องยื่นโครงสร้างราคาขายปลีกแนะนำกับกรมสรรพสามิตเพื่อพิจารณา สำหรับรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท ทั้งนี้ ภายในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ ผู้ขอรับสิทธิสามารถผลิตรถ ประเภท BEV รุ่นใดก็ได้เพื่อขดเขยการนำเข้าในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

- ผู้ขอรับสิทธิต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศ โดยต้องเลือกอย่างใดอย่างหนึ่งในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

(ก) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับ Cell ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต หรือ

(ข) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับ Module และ ๑ มกราคม ๒๕๗๓ ต้องใช้ PCU Inverter ที่ผลิตในประเทศ และ ๑ มกราคม ๒๕๗๘ ต้องใช้ Traction Motor หรือ Reduction Gear หรือคอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ หรือระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ที่ผลิตในประเทศ โดยเลือก ๑ จาก ๕ ชิ้นส่วน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต หรือ

(ค) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับการประกอบ Pack Assembly และ ๑ มกราคม ๒๕๗๓ ต้องใช้ PCU Inverter ที่ผลิตในประเทศ และ ๑ มกราคม ๒๕๗๘ ต้องใช้ Traction Motor หรือ Reduction Gear หรือคอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ หรือระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ที่ผลิตในประเทศ โดยเลือก ๒ จาก ๕ ชิ้นส่วน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

ทั้งนี้ ระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศ สามารถปรับเปลี่ยนได้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ประกอบอุตสาหกรรมและปริมาณความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้น หากผู้ประกอบอุตสาหกรรมมีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวได้ก่อนระยะเวลาตามที่เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตราส่งเสริมฯ กำหนด กรมสรรพสามิตสามารถปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์เงื่อนไขระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามความเหมาะสม

- ผู้ขอรับสิทธิตามมาตราส่งเสริมฯ ต้องวางหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (Bank Guarantee) ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

๕.๒.๑.๒ กรณีรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ที่มีขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำมากกว่า ๒ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๗ ล้านบาท

(๑) มาตรการทางภาษี

- อากรศุลกากร การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน (CBU) ที่ได้รับสิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรี หากมีอัตราอากรไม่เกินร้อยละ ๒๐ ให้ได้รับการยกเว้นอากร และหากมีอัตราอากรเกินร้อยละ ๒๐ ให้ลดอัตราอากรดังกล่าวลงอีกร้อยละ ๒๐ สำหรับการนำเข้าทั่วไปตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้ได้รับการลดอัตราอากร จากเดิมร้อยละ ๘๐ เหลือร้อยละ ๖๐ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

- ภาษีสรรพสามิต ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV จากเดิมร้อยละ ๘ เหลือร้อยละ ๒ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘

(๒) เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตราส่งเสริมฯ ต้องทำสัญญากับกรมสรรพสามิตก่อนการขอใช้สิทธินำเข้า ผลิตหรือประกอบรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด โดยผู้ขอรับสิทธิตามมาตราส่งเสริมฯ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- ผู้ขอรับสิทธิต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้นำเข้าที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือจากบริษัทที่เป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์และมีสัญญาว่าจ้างกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือที่มีสัญญาว่าจ้างการผลิตกับบริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนภายใต้กิจการการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

- ผู้ขอรับสิทธิต้องผลิตรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV ขดเขยภายในปี ๒๕๖๗ เท่ากับจำนวนที่นำเข้า CBU ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ หากจำเป็นต้องขยายเวลาการผลิตขดเขยถึงปี ๒๕๖๘ จะต้องผลิตในอัตราส่วน ๑ : ๑.๕ เท่า (นำเข้า ๑ คัน ผลิต ๑.๕ คัน)

- ผู้ขอรับสิทธิต้องยื่นโครงสร้างราคาขายปลีกแนะนำกับกรมสรรพสามิตเพื่อพิจารณา สำหรับรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำมากกว่า ๒ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๗ ล้านบาท ทั้งนี้ ภายในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ ผู้ขอรับสิทธิต้องผลิตขดเขยเฉพาะรถรุ่นที่มีการนำเข้าในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

- ผู้ขอรับสิทธิต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศ โดยต้องเลือกอย่างใดอย่างหนึ่งในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

(ก) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับ Cell ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต หรือ

(ข) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับ Module และ ๑ มกราคม ๒๕๗๓ ต้องใช้ PCU Inverter ที่ผลิตในประเทศ และ ๑ มกราคม ๒๕๗๘ ต้องใช้ Traction Motor หรือ Reduction Gear หรือคอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ หรือระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ที่ผลิตในประเทศ โดยเลือก ๑ จาก ๕ ชิ้นส่วน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต หรือ

(ค) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับการประกอบ Pack Assembly และ ๑ มกราคม ๒๕๗๓ ต้องใช้ PCU Inverter ที่ผลิตในประเทศ และ ๑ มกราคม ๒๕๗๘ ต้องใช้ Traction Motor หรือ Reduction Gear หรือคอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ หรือระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ที่ผลิตในประเทศ โดยเลือก ๒ จาก ๕ ชิ้นส่วน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

ทั้งนี้ ระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศสามารถปรับเปลี่ยนได้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ประกอบอุตสาหกรรมและปริมาณความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้น หากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวได้ก่อนระยะเวลาตามที่เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิ ตามมาตรการส่งเสริมฯ กำหนด กรมสรรพสามิตสามารถปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์เงื่อนไขระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามความเหมาะสม

- ผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ ต้องวางหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (Bank Guarantee) ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

๕.๒.๑.๓ กรณีรถยนต์กระบะ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำ

ไม่เกิน ๒ ล้านบาท

(๑) มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘

เงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท/คัน เฉพาะรถยนต์กระบะที่ผลิตในประเทศและมีขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป (เฉพาะรถยนต์กระบะที่ผลิตในประเทศเท่านั้น)

(๒) เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ ต้องทำสัญญากับกรมสรรพสามิตก่อนการขอใช้สิทธิผลิตรถยนต์กระบะ ประเภท BEV ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด โดยผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- ผู้ขอรับสิทธิต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้นำเข้าที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือจากบริษัทที่เป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์และมีสัญญาว่าจ้างกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือที่มีสัญญาว่าจ้างการผลิตกับบริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนภายใต้กิจการการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

- ผู้ขอรับสิทธิต้องยื่นโครงสร้างราคาขายปลีกแนะนำกับ
กรมสรรพสามิตเพื่อพิจารณา สำหรับรถยนต์กระบะ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท

- ผู้ขอรับสิทธิต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศ โดยต้องเลือกอย่างใดอย่างหนึ่งในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

(ก) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับ Cell ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต หรือ

(ข) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับ Module และ ๑ มกราคม ๒๕๗๓ ต้องใช้ PCU Inverter ที่ผลิตในประเทศ และ ๑ มกราคม ๒๕๗๘ ต้องใช้ Traction Motor หรือ Reduction Gear หรือคอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ หรือระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ที่ผลิตในประเทศ โดยเลือก ๑ จาก ๕ ชิ้นส่วน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต หรือ

(ค) ๑ มกราคม ๒๕๖๙ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับการประกอบ Pack Assembly และ ๑ มกราคม ๒๕๗๓ ต้องใช้ PCU Inverter ที่ผลิตในประเทศ และ ๑ มกราคม ๒๕๗๘ ต้องใช้ Traction Motor หรือ Reduction Gear หรือคอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ หรือระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ที่ผลิตในประเทศ โดยเลือก ๒ จาก ๕ ชิ้นส่วน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

ทั้งนี้ ระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศสามารถปรับเปลี่ยนได้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ประกอบอุตสาหกรรมและปริมาณความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้น หากผู้ประกอบอุตสาหกรรมมีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวได้ก่อนระยะเวลาตามที่เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ กำหนด กรมสรรพสามิตสามารถปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์เงื่อนไขระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามความเหมาะสม

- ผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ ต้องวางหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (Bank Guarantee) ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

๕.๒.๑.๔ กรณีรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท

(๑) มาตรการทางภาษี

- ภาษีสรรพสามิต กำหนดอัตราภาษีตามมูลค่าร้อยละ ๑ สำหรับรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด

(๒) มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘

- เงินอุดหนุน ๑๘,๐๐๐ บาท/คัน สำหรับรถจักรยานยนต์ประเภท BEV

(๓) เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ ต้องทำสัญญากับกรมสรรพสามิตก่อนการขอใช้สิทธิผลิตรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด โดยผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- ผู้ขอรับสิทธิต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้นำเข้าที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วย

บุคลากร หรือจากบริษัทที่เป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์และมีสัญญาว่าจ้างกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมในเขตปลอด
อากรตามกฎหมายว่าด้วยบุคลากร หรือที่มีสัญญาว่าจ้างการผลิตกับบริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนภายใต้
กิจการการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

- ผู้ขอรับสิทธิต้องผลิตรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV
ชุดเขยภายในปี ๒๕๖๗ เท่ากับจำนวนที่นำเข้า CBU ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ หากจำเป็นต้องขยายเวลาการผลิต
ชุดเขย จนถึงปี ๒๕๖๘ จะต้องผลิตในอัตราส่วน ๑ : ๑.๕ เท่า (นำเข้า ๑ คัน ผลิต ๑.๕ คัน) ทั้งนี้ ภายในปี
๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ ผู้ขอรับสิทธิสามารถผลิตรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV รถรุ่นใดก็ได้

- ผู้ขอรับสิทธิต้องยื่นโครงสร้างราคาขายปลีกแนะนำ
กับกรมสรรพสามิตเพื่อพิจารณา สำหรับรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน
๑๕๐,๐๐๐ บาท

- ผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ ต้องวางหนังสือ
ค้ำประกันจากธนาคาร (Bank Guarantee) ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

(๔) คุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่ขอรับ

การส่งเสริมฯ ดังนี้

- ต้องใช้แบตเตอรี่ประเภทลิเธียมไอออน
- ต้องมีความจุแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๓ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป
หรือมีระยะทางที่วิ่งได้ตั้งแต่ ๗๕ กิโลเมตรต่อการชาร์จหนึ่งครั้ง ตามมาตรฐาน WMTC (Worldwide Harmonized
Motorcycle Emission Certification/Test Procedure) ตั้งแต่ Class ๑ ขึ้นไป

- ต้องใช้ยางล้อที่เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์
อุตสาหกรรม มาตรฐานเลขที่ มอก. ๒๗๒๐-๒๕๖๐ (UN Reg.๗๕) หรือที่สูงกว่า

- ต้องผ่านการทดสอบความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
ไฟฟ้าตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ยานยนต์ประเภท L: คุณลักษณะเฉพาะสำหรับระบบส่งกำลัง
ด้วยไฟฟ้า มาตรฐานเลขที่ มอก. ๒๙๕๒-๒๕๖๑ หรือได้รับหนังสือรับรองแบบ (Certificate) ตามข้อกำหนด
ทางเทคนิคของสหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ ๑๓๖ อนุกรมที่ ๐๐ (UN Regulation No. ๑๓๖.๐๐) หรือได้รับ
หนังสือรับรองแบบเครื่องกำเนิดพลังงานที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของรถจักรยานยนต์ ตามประกาศ
กรมการขนส่งทางบก

**๕.๒.๑.๕ การผลิตหรือประกอบรถยนต์ไฟฟ้า (ประเภท BEV) ในเขต
ปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรี ในปี ๒๕๖๕- ๒๕๖๘**

ที่ประชุมได้เห็นชอบการผลิตหรือประกอบรถยนต์ไฟฟ้า
(ประเภท BEV) ในเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรี ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ โดยอนุมัติให้มีการนับมูลค่า
ของ Cell แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ สำหรับการนำมาผลิตเป็นแบตเตอรี่ และนำไปผลิตหรือ
ประกอบเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (ประเภท BEV) ในเขตปลอดอากร (Free Zone) หรือเขตประกอบการเสรี รวมเป็น
ต้นทุนการผลิตที่เกิดขึ้นในประเทศ สำหรับการคำนวณมูลค่าเพิ่มในประเทศได้ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของราคา
ยานยนต์ไฟฟ้า (BEV) หน้าโรงงาน เพื่อส่งเสริมการลงทุนใหม่ให้เกิดขึ้นในประเทศ สำหรับผู้ที่ได้รับสิทธิตามข้อ
๕.๒.๑.๑ - ๕.๒.๑.๓

๕.๒.๑.๖ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตหรือประกอบภายในประเทศ
เห็นควรส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนที่มีการนำเข้าในช่วงระยะเวลา
ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ ประกอบด้วย แบตเตอรี่ Traction Motor คอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบ

/แบตเตอรี่ ...

แบตเตอรี่ ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) ระบบควบคุมการชาร์จ (DCU) On-Board Charger PCU inverter DC/DC Converter และ Reduction Gear รวมทั้งส่วนประกอบของชิ้นส่วนดังกล่าว ให้ได้รับสิทธิ ยกเว้นอากรขาเข้าตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ สำหรับผู้ที่ได้รับสิทธิ ตามข้อ ๕.๒.๑.๑ - ๕.๒.๑.๔ โดยให้สถาบันยานยนต์เป็นผู้รับรองชิ้นส่วนสำคัญและชิ้นส่วนย่อยเพื่อลดอากร ขาเข้าเพิ่มเติมต่อไป

๕.๒.๑.๗ การกำหนดโทษ

กรณีและผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ได้ทำข้อตกลงไว้กับ กรมสรรพสามิต ผู้ขอรับสิทธิต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตปลอด อากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้นำเข้าที่มีสัญญาว่าจ้างผลิตกับบริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน ภายใต้กิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบ Battery Electric Vehicle (BEV) ต้องคืนเงินอุดหนุนที่ได้รับเต็มจำนวน พร้อมดอกเบี้ย ทั้งนี้ หากผู้ขอรับสิทธิไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงดังกล่าวข้างต้น กรมสรรพสามิตจะดำเนินการยึด เงินค้ำประกันตามหนังสือค้ำประกันจากธนาคารที่ได้วางไว้กับกรมสรรพสามิต และไม่ได้รับสิทธิเสียภาษี สรรพสามิตและอากรขาเข้าตามมาตราฯ จึงต้องเสียภาษีสรรพสามิต อากรขาเข้า และภาษีอื่นที่เกี่ยวข้อง พร้อมด้วยเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม นับแต่วันที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมายว่าด้วย สรรพสามิต ศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๕.๒.๒ การจัดสรรงบประมาณ

ที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการในการขอใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น เพื่อให้กรมสรรพสามิต ดำเนินมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ต่อไป รวมทั้งแนวทางการ จัดหาแหล่งงบประมาณที่เหมาะสมในการดำเนินมาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ ดังนี้

(๑) ให้กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง ดำเนินการขอรับจัดสรรจาก งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือ จำเป็น ในวงเงินประมาณ ๓,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภท รถยนต์และรถจักรยานยนต์

(๒) ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณา เสนอแนะแนวทางการจัดหาแหล่งงบประมาณที่เหมาะสม เพื่อดำเนินมาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ วงเงินประมาณ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงพลังงาน ในฐานะฝ่ายเลขานุการร่วมของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้า แห่งชาติ ขอเสนอมติคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณา ดังนี้

๖.๑ รับทราบแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ตามผลการประชุม คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๕) เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ ตามข้อ ๕

๖.๒ เห็นชอบในหลักการในการขอใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ บกกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ในวงเงินประมาณ ๓,๐๐๐ ล้านบาท ให้กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง ดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้จ่ายยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ตามข้อ ๕.๒.๒ (๑)

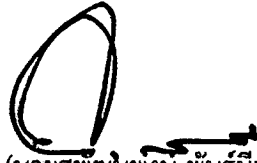
๖.๓ เห็นชอบในหลักการการจัดหาแหล่งงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ วงเงินประมาณ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท จากแหล่งงบประมาณที่เหมาะสม เพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้จ่ายยานยนต์ไฟฟ้า ตามข้อ ๕.๒.๒ (๒)

๖.๔ อนุมัติเป็นหลักการให้กระทรวงการคลังดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมอบหมายให้หัวหน้าส่วนราชการกรมสรรพสามิต (อธิบดีกรมสรรพสามิต) หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย มีอำนาจอนุมัติให้คืนเงินสำหรับผู้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้จ่ายยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ตามข้อ ๕.๒.๑

๖.๕ เห็นชอบให้กระทรวงการคลังเสนอออกประกาศกระทรวงการคลังให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบเพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้จ่ายยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ตามข้อ ๕.๒.๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพัตน์พงษ์ พันธุ์มีเขาว์)

รองนายกรัฐมนตรี

และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

กองนโยบายอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน

โทร ๐ ๒๖๑๒ ๑๕๕๕ ต่อ ๓๕๔, ๓๗๑

โทรสาร ๐ ๒๖๑๒ ๑๓๗๔

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ suphatchaya@eppo.go.th