

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1307/78



~~ลับ~~

ปก. 78

๒๒ เม.ย. ๖๗

13.55 น.

สสค.

ส่ง : กวค.

รับที่ : ล707/67

22 เม.ย. 2567 เวลา 13.30 น.



คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900

19 เมษายน 2567

เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567

ด้วย คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ขอเสนอเรื่องมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 มาเพื่อให้คณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณาเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) รวมทั้งเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

1. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ประกอบกับคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการ นโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ได้กำหนดให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแผนงานและโครงการต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ รวมทั้งให้รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะรัฐมนตรี

2. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เนื่องจากมาตรการ EV3.5 กำหนดให้ยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์นั่งและรถกระบะที่จะสามารถขอรับสิทธิตามมาตรการได้จะต้องผ่านมาตรฐาน Quick Charge ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนด แต่ในปัจจุบัน มีรถยนต์นั่งไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3 บางรุ่นที่มีแต่ AC Charge เท่านั้น จึงเห็นควรสนับสนุนให้รถยนต์นั่งไฟฟ้ารุ่นที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3 และเป็นรุ่นที่มีแต่ AC Charge ที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาในประเทศภายในปี 2567 สามารถเข้าร่วมมาตรการ EV3.5 ได้ และสามารถโอนสิทธิมายังมาตรการ EV3.5 ได้ แต่ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นต้นไป รถยนต์นั่งไฟฟ้าจะต้องพัฒนาเทคโนโลยี Quick Charge ให้มีคุณสมบัติตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดตามเกณฑ์ของมาตรการ EV3.5 จึงจะสามารถได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3.5

~~ลับ~~

นอกจากนั้นเห็นควรเพิ่มเติมประเภทรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิตามมาตรา EV3.5 เป็น “รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง ไม่เกิน 10 คน” โดยใช้หลักการเกี่ยวกับคุณลักษณะและคุณสมบัติ จำนวนเงินอุดหนุน และการผลิตขดเชยเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง และเพิ่มเติมคุณลักษณะและคุณสมบัติสำหรับ ยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทจักรยานยนต์ ให้ชัดเจนเป็นการเฉพาะ และให้กรมสรรพสามิตดำเนินการแก้ไข หรือเพิ่มเติมประกาศที่เกี่ยวข้องต่อไป

3. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

3.1 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อยกระดับศักยภาพ ในหลากหลายมิติ ควบคู่กับการขยายโอกาสของประเทศไทยในเวทีโลก ประกอบด้วยแผนงานย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยกำหนดให้มีการ เปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อรักษาฐานการผลิตยานยนต์ของ ประเทศไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์แห่งอนาคต และความต้องการของตลาดยานยนต์ ในประเทศและต่างประเทศ

3.2 ในช่วงที่ผ่านมา คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติได้มีการกำหนด วิสัยทัศน์ “การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก” และกำหนดเป้าหมายการผลิตและ การใช้ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle : ZEV) ในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) หรือ 30@30 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 รับทราบแนวทางการดำเนินงานการส่งเสริม ยานยนต์ไฟฟ้า และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานตามมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ ไฟฟ้าแห่งชาติเสนอ ซึ่งรวมถึงมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (EV3)

3.3 ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2566 เห็นชอบมาตรการ EV 3.5 และรายละเอียดต่างๆ ตามที่เสนอ ดังนี้

(1) เห็นชอบให้แก้ไขหลักเกณฑ์ภายใต้มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV3) ดังนี้

1) ให้เงินอุดหนุนรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นเดียวกับรุ่นที่ได้รับสิทธิตามมาตรา EV3 กรณีที่นำเข้ามาก่อนวันที่ 1 มกราคม 2565 โดยให้สิทธิเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 และจำหน่ายแก่ผู้บริโภคหลังจากรถยนต์รุ่นดังกล่าวได้รับสิทธิตามมาตรา EV3

2) ให้กรมสรรพสามิตแก้ไขประกาศเรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขการรับสิทธิตามมาตราสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดย ขยายเวลาการจดทะเบียนจากเดิมเป็น “จำหน่ายภายใน 31 ธันวาคม 2566 และจดทะเบียนภายในวันที่ 31 มกราคม 2567”

(2) เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ 2 (EV3.5) โดยมี สาระสำคัญ ดังนี้

1) มาตรการ EV3.5 มีผลใช้บังคับในช่วงปี 2567 - 2570 โดยครอบคลุมทั้งรถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

2) กำหนดวงเงินอุดหนุนสำหรับรถยนต์แต่ละประเภท ดังนี้

	วงเงินอุดหนุน (บาท/คัน)			
	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 2 ล้านบาท) ขนาดแบตเตอรี่ 10 - <50 kWh	50,000	35,000	25,000	
รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 2 ล้านบาท) ขนาดแบตเตอรี่ ตั้งแต่ 50 kWh	100,000	75,000	50,000	
รถกระบะ (ไม่เกิน 2 ล้านบาท) ขนาดแบตเตอรี่ ตั้งแต่ 50 kWh	100,000 (เฉพาะส่วนที่ผลิตในประเทศ)			
รถจักรยานยนต์ (ไม่เกิน 150,000 บาท) ขนาดแบตเตอรี่ ตั้งแต่ 3 kWh	10,000 (เฉพาะส่วนที่ผลิตในประเทศ)			

ทั้งนี้ รถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 2 ล้านบาท) ที่มีขนาดแบตเตอรี่ ตั้งแต่ 10 kWh ขึ้นไป ที่นำเข้าช่วงปี 2567-2568 จะได้รับการลดอัตราอากรขาเข้า CBU ไม่เกินร้อยละ 40 และ ลดภาษีสรรพสามิต จากร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 2 และ รถยนต์นั่ง (เกิน 2 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 7 ล้านบาท) ที่มีขนาดแบตเตอรี่ ตั้งแต่ 50 kWh ขึ้นไป ได้รับการลดภาษีสรรพสามิต จากร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 2

3) ในส่วนการนำเข้ารถยนต์นั่งไฟฟ้าสำเร็จรูป (CBU) ต้องผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ขดเคียวภายในปี 2569 ในอัตราส่วน 1 : 2 ของจำนวนนำเข้าในช่วงปี 2567-2568 (นำเข้า 1 คัน ผลิตขดเคียว 2 คัน) หรือผลิตขดเคียวภายในปี 2570 ในอัตราส่วน 1 : 3 (นำเข้า 1 คัน ผลิตขดเคียว 3 คัน)

4) กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติม ได้แก่

4.1) แบตเตอรี่รถยนต์นำเข้าและแบตเตอรี่รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) และต้องผ่านการทดสอบมาตรฐานความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากลจากศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ (ATTRIC)

4.2) กำหนดคุณสมบัติของรถยนต์ไฟฟ้าที่รองรับการชาร์จเร็ว (Quick Charge)

5) ผู้ประกอบการรายเดิมที่เข้าร่วมมาตรการ EV3 และมีความประสงค์จะเข้าร่วมมาตรการ EV3.5 ให้สามารถยื่นขอรับสิทธิประโยชน์ได้ โดยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของแต่ละมาตรการ

3.4 ความสำเร็จของการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า หน่วยงานภาครัฐได้ออก มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าแบบครบวงจร ทั้งด้านการลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน สำคัญ การติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าและสถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า และสร้างตลาดในประเทศ สรุปผลของมาตรการได้ดังนี้

(1) มาตรการส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน และการให้บริการระบบอัดประจุไฟฟ้า มีผู้ได้รับการส่งเสริม ณ วันที่ 31 มกราคม 2567 ดังนี้

กิจการ	ผู้ประกอบการ	กำลังการผลิต	เงินลงทุน (ล้านบาท)
ผลิตรถยนต์ BEV	18 โครงการ (17 บริษัท)	379,400 คัน/ปี	40,004
ผลิตรถจักรยานยนต์ BEV	9 โครงการ	500,550 คัน/ปี	848
ผลิตรถ Bus & Truck BEV	3 โครงการ	4,835 คัน/ปี	2,200
ผลิตแบตเตอรี่	39 โครงการ (32 บริษัท)		23,904
	23 โครงการ ผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถ EV 16 โครงการ ผลิตแบตเตอรี่ความจุสูงสำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ	11,681 MWh 9,659 MWh	
ผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่นๆ	20 โครงการ เช่น Traction Motor, BMS, DCU, On-board Charger	-	6,031
สถานีอัดประจุไฟฟ้า	14 โครงการ (13 บริษัท)		4,205
	- หัวจ่ายรวมทั้งสิ้น - เฉพาะหัวจ่ายแบบ Quick Charge	17,743 หัวจ่าย 5,427 หัวจ่าย	
รวมเงินลงทุน (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ทั้งสิ้น			77,192

(2) มาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและสร้างตลาดในประเทศ ณ วันที่ 31 มกราคม 2567

1) มาตรการ EV3 มีผู้เข้าร่วมมาตรการสนับสนุนทั้งสิ้น 18 แบรินด์ จาก 20 บริษัท และมียอดจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิรวม 90,694 คัน แบ่งเป็นประเภทรถยนต์ 78,979 คัน และประเภทรถจักรยานยนต์ 11,715 คัน ดังนี้

ประเภท	แบรนด์ที่เข้าร่วม มาตรการ EV3	เงินอุดหนุน (บาท)	จำนวน (คัน)	งบประมาณ (ล้านบาท)
รถยนต์นั่ง/รถยนต์โดยสาร ที่นั่งไม่เกิน 10 คน	BYD, MG, NETA, ORA, Aion, Deepal	150,000	77,348	11,602.20
	Wuling, Volt	70,000	1,166	81.62
	Mercedes Benz	-	314	-
รถยนต์นั่ง/รถยนต์โดยสาร ที่นั่งไม่เกิน 10 คน/ รถกระบะ	Toyota	150,000	126	18.90

ประเภท	แบรนด์ที่เข้าร่วม มาตรการ EV3	เงินอุดหนุน (บาท)	จำนวน (คัน)	งบประมาณ (ล้านบาท)
รถกระบะ	Mine Mobility, Isuzu*	150,000	25	3.75
รถจักรยานยนต์	Deco, H SEM, EM, Honda, I-Motor*, Payak*	18,000	11,715	210.87
ปัจจุบันมีผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3 ทั้งสิ้น 18 แบรนด์ (20 บริษัท)			90,694	11,917.34

* ยังไม่ขอใช้สิทธิ์

2) มาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ปี 2566 ช่วยกระตุ้นความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2566 มียอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV ใหม่ ทั้งสิ้น 76,739 คัน สูงกว่าปี 2565 ประมาณ 6.5 เท่า และยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งสิ้น 21,677 คัน สูงกว่าปี 2565 ประมาณ 1.25 เท่า

3.5 คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติขอเสนอเรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เรื่องการปรับปรุงมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ 2 (EV3.5) มาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป และขอเสนอเรื่องการมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเกี่ยวกับมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก) มาตรการส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและระบบกักเก็บพลังงาน หลักเกณฑ์และอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า และแนวทางการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าหรือรูปแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ มาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.5.1 การปรับปรุงมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ 2 (EV3.5)

(1) การกำหนดมาตรฐาน Quick Charge สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีแต่ AC Charge เท่านั้น โดยเห็นชอบให้รถยนต์นั่งไฟฟ้ารุ่นที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3 และเป็นรุ่นที่มีแต่ AC Charge ที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาในประเทศภายในปี 2567 สามารถเข้าร่วมมาตรการ EV3.5 ได้ ตลอดจนสามารถโอนสิทธิมายังมาตรการ EV3.5 ได้ แต่ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นต้นไป รถยนต์นั่งไฟฟ้าจะต้องพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้เป็นไปตามคุณสมบัติของรถยนต์นั่งไฟฟ้าที่รองรับการชาร์จเร็ว (Quick Charge) ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดตามเกณฑ์ของมาตรการ EV3.5 จึงจะสามารถได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3.5

(2) การปรับปรุงรายละเอียดของมาตรการ EV3.5 โดยเห็นชอบการปรับปรุงรายละเอียดของประเภทยานยนต์และคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่เข้าร่วมมาตรการ EV3.5 ดังนี้

(2.1) ให้เพิ่มเติมประเภทรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิตามมาตรการฯ เป็น “รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง ไม่เกิน 10 คน” โดยใช้หลักการเกี่ยวกับคุณสมบัติ และคุณสมบัติ จำนวนเงินอุดหนุน และการผลิตชัดเจนเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง

(2.2) ให้เพิ่มเติมคุณลักษณะและคุณสมบัติสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ประเภท
รถจักรยานยนต์ เป็นดังนี้

- 1) ใช้แบตเตอรี่ประเภทลิเทียมไอออนที่มีขนาดแรงดันไฟฟ้าตั้งแต่ 48 โวลต์ขึ้นไป
- 2) ใช้แบตเตอรี่ที่มีขนาดความจุของแบตเตอรี่ตั้งแต่ 3 กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป หรือวิ่งได้ระยะทางตั้งแต่ 75 กิโลเมตรขึ้นไปต่อการอัดประจุไฟฟ้า 1 ครั้ง ซึ่งผ่านการทดสอบตามมาตรฐาน WMTC
- 3) ใช้ยางล้อที่เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หรือเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ 75 (UN Regulation No. 75) 00 Series หรือ Series ที่สูงกว่า
- 4) ผ่านการทดสอบความปลอดภัยตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ยานยนต์ หรือได้รับ (UN Regulation No. 136) 00 Series หรือ Series ที่สูงกว่า

(3) มอบหมายให้กรมสรรพสามิตดำเนินการแก้ไขหรือเพิ่มเติมประกาศที่เกี่ยวข้องต่อไป

3.5.2 มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก)

มอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณากำหนดมาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก) ผ่านมาตรการของกรมสรรพากร โดยให้บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลสามารถหักเป็นค่าใช้จ่ายในการซื้อรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ามาใช้งานตามแนวทางที่กรมสรรพากรกำหนด โดยไม่กำหนดเงื่อนไขเพดานราคาขึ้นสูง และให้มาตรการนี้มีผลใช้บังคับสำหรับการซื้อรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้าที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568

3.5.3 มาตรการส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและระบบ กักเก็บพลังงาน

มอบหมายสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน นำเสนอคณะกรรมการนโยบายการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย (กกช.) พิจารณากำหนดมาตรการส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่ในระดับ Cell สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและระบบกักเก็บพลังงาน โดยให้เงินสนับสนุนจากกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันฯ และอาจให้ได้รับสิทธิประโยชน์อื่นตามพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กกช. กำหนด

3.5.4 หลักเกณฑ์และอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า

มอบหมายให้กระทรวงพลังงาน โดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์และอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า โดยเฉพาะประเภท Fast Charge และกำหนดความหมายของสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะให้ชัดเจน

3.5.5 แนวทางการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าหรือ รูปแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่

มอบหมายให้กรมศุลกากรดำเนินการตามระเบียบและขั้นตอนต่อไปในเรื่อง ดังนี้

(1) การกำหนดแนวทางการปฏิบัติการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าหรือรูปแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ โดยกำหนดเป็นหลักการว่า ในการพิจารณาให้สิทธิยกเว้นอากรตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าหรือรูปแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2566 ให้ใช้หลักเกณฑ์ของการจดทะเบียนเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาให้สิทธิยกเว้นอากร โดยจะให้ได้สิทธิเฉพาะกับชิ้นส่วนและ/หรือส่วนประกอบของชิ้นส่วนที่นำไปใช้ในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าหรือรูปแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ที่จดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเท่านั้น

(2) การให้สิทธิประโยชน์ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 97/2566 เรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้า หรือรูปแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2566 ให้รวมถึงผู้นำเข้าชิ้นส่วนและ/หรือส่วนประกอบของชิ้นส่วนที่เป็นผู้ว่าจ้างผลิตซึ่งได้ส่งต่อชิ้นส่วนและ/หรือส่วนประกอบของชิ้นส่วนนั้นให้กับผู้รับจ้างผลิตด้วย

4. ประโยชน์และผลกระทบ

การกำหนดมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย จะทำให้มีการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า สามารถรักษฐานการผลิตยานยนต์ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์แห่งอนาคต และความต้องการของตลาดยานยนต์ในประเทศและต่างประเทศ สร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อยกระดับศักยภาพในหลากหลายมิติ ควบคู่กับการขยายโอกาสของประเทศไทยในเวทีโลก เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก และดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายการผลิตและการใช้ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle : ZEV) ในปี พ.ศ. 2573

5. การใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

ไม่มี

6. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ไม่มี

7. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ไม่มี

8. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ขอเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

8.1 รับทราบมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 ตามข้อ 3.5

8.2 พิจารณาให้ความเห็นชอบให้ปรับปรุงมาตรการสนับสนุนการใช้นโยบายยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ 2 (EV3.5) และมอบหมายหน่วยงานดังนี้

(1) เห็นชอบให้รถยนต์นั่งไฟฟ้ารุ่นที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3 และเป็นรุ่นที่มีแต่ AC Charge ที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาในประเทศภายในปี 2567 สามารถเข้าร่วมมาตรการ EV3.5 ได้ ตลอดจนสามารถโอนสิทธิมายังมาตรการ EV3.5 ได้ แต่ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นต้นไป รถยนต์นั่งไฟฟ้าจะต้องพัฒนาเทคโนโลยี Quick Charge ให้มีคุณสมบัติตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดตามเกณฑ์ของมาตรการ EV3.5 จึงจะสามารถได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3.5

(2) เห็นชอบการปรับปรุงรายละเอียดของประเภทยานยนต์และคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่เข้าร่วมมาตรการ EV3.5 โดยให้เพิ่มเติมประเภทรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิตามมาตรการฯ เป็น “รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง ไม่เกิน 10 คน” โดยใช้หลักการเกี่ยวกับคุณลักษณะและคุณสมบัติ จำนวนเงินอุดหนุน และการผลิตชุดขับเคลื่อนเดียวกับรถยนต์นั่ง และให้เพิ่มเติมคุณลักษณะและคุณสมบัติสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถจักรยานยนต์ตามที่เสนอ

(3) มอบหมายให้กรมสรรพสามิตดำเนินการแก้ไขหรือเพิ่มเติมประกาศที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่เสนอแล้ว ให้ยกเลิกชั้นความลับตั้งแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ

ขอแสดงความนับถือ

1๙๖

(นายเศรษฐา ทวีสิน)

นายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร 0 2553 8407 (อุษณีย์)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@boi.go.th, usanee@boi.go.th