

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1307/๖2



สสค.

ส่ง : กวค.

รับที่ : ล339/68



กวค.51.....

27 ก.พ. 2568 เวลา 10.30 น.

วันที่ ๒๗ ก.พ. ๖๘

เวลา ๑๐.๔๐

คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900

2๖ กุมภาพันธ์ 2568

เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567

ด้วย คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ขอเสนอเรื่องมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 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 แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ได้กำหนดให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแผนงานและโครงการต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ รวมทั้งให้รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะรัฐมนตรี

2. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เนื่องด้วยรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเปลี่ยนผ่านไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้าจึงเห็นควรกำหนดมาตรการพิเศษสำหรับรถยนต์แบบไฮบริด (HEV) และรถยนต์แบบ Mild Hybrid (MHEV) ได้แก่ การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตแบบคงที่สำหรับรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนระหว่างปี 2569 – 2575 (ค.ศ. 2026 – 2032) โดยกำหนดให้ผู้ประสงค์รับสิทธิต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขก่อนจะได้รับสิทธิตามระดับการปล่อย CO₂ การกำหนดมูลค่าเงินลงทุนจริง การกำหนดเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตหรือประกอบในประเทศ และการติดตั้งระบบ ADAS

สสค.

ในส่วนของการมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (EV3) ที่กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3 “ต้องผลิตรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถจักรยานยนต์เพื่อขนส่งคนโดยสารในอัตราส่วน 1 : 1 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1 คัน) ภายในปี 2567 หรือ 1 : 1.5 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1.5 คัน) ภายในปี 2568” ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมมาตรการดังกล่าวเสนอให้ขยายระยะเวลาการผลิตขเขตดังกล่าว คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การขยายระยะเวลาช่วยลดผลกระทบแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ในภาพรวม สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดรถยนต์ในประเทศ และป้องกันปัญหาสงครามราคา จึงมีมติให้ปรับปรุงเงื่อนไขมาตรการสำหรับผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3 ที่ไม่สามารถผลิตขเขตได้ครบตามเงื่อนไขที่กำหนดตามความเหมาะสม ดังนี้ (1) ให้ขยายเวลาผลิตขเขตตามมาตรการ EV3 ไปผลิตขเขตภายใต้เงื่อนไขของมาตรการ EV3.5 ได้ (ผลิตขเขต 2 เท่า ภายในปี 2569 หรือ 3 เท่า ภายในปี 2570) โดยเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด และ/หรือ (2) ให้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าสำเร็จภายใต้มาตรการ EV3 ไปยังต่างประเทศโดยไม่นับเป็นจำนวนรถนำเข้าที่ต้องผลิตขเขต

3. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

3.1 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศไทยในหลากหลายมิติ ควบคู่กับการขยายโอกาสของประเทศไทยในเวทีโลก ยุทธศาสตร์ดังกล่าวประกอบด้วยแผนงานย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยกำหนดให้มีการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อรักษาฐานการผลิตยานยนต์ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์แห่งอนาคต และความต้องการของตลาดยานยนต์ในประเทศและต่างประเทศ

3.2 ในช่วงที่ผ่านมา คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ “การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก” และกำหนดเป้าหมายการผลิตและการใช้ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle : ZEV) ในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) หรือ 30@30 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 รับทราบแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานตามมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติเสนอ

3.3 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 ได้เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (EV3) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ด้วยการให้มาตรการทางภาษีและไม่ใช้ภาษี (มาตรการระยะสั้นปี 2565 - 2568) สนับสนุนให้ราคาของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ZEV มีราคาลดลงใกล้เคียงกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายใน

(1) มาตรการ EV3 ประกอบด้วยสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขดังนี้

1) การให้เงินอุดหนุนรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถกระบะคันละ 70,000 บาท หรือ 150,000 บาท (ขึ้นอยู่กับขนาดของแบตเตอรี่) และรถจักรยานยนต์คันละ 18,000 บาท สำหรับรถที่จำหน่ายและจดทะเบียนในช่วงปี 2565 - 2568 โดยหากเป็นรถนำเข้า (CBU) จะให้

~~ลับ~~

เงินอุดหนุนเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถจักรยานยนต์ที่นำเข้ามาในช่วง 2 ปีแรกเท่านั้น

2) การลดอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งไฟฟ้าสำเร็จรูป (CBU) ไม่เกินร้อยละ 40 ในช่วง 2 ปีแรก

3) การลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้า จากร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 2

4) ผู้เข้าร่วมมาตรการจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการผลิตแบตเตอรี่หรือชิ้นส่วนสำคัญ และกำหนดให้มีการผลิตรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถจักรยานยนต์เพื่อชดเชยการนำเข้าในอัตราส่วน 1 : 1 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1 คัน) ภายในปี 2567 หรือ 1 : 1.5 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1.5 คัน) ภายในปี 2568

(2) ต่อมา มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2566 เห็นชอบมาตรการ EV3.5 มีผลใช้บังคับในช่วงปี 2567 - 2570 โดยครอบคลุมทั้งรถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1) การให้เงินอุดหนุนรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถกระบะคันละ 50,000 - 100,000 บาท (ขึ้นอยู่กับขนาดของแบตเตอรี่) และรถจักรยานยนต์คันละ 10,000 บาท

2) 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) ต้องผลิตรถยนต์ไฟฟ้าชดเชยภายในปี 2569 ในอัตราส่วน 1 : 2 ของจำนวนนำเข้าในช่วงปี 2567 - 2568 (นำเข้า 1 คัน ผลิตชดเชย 2 คัน) หรือผลิตชดเชยภายในปี 2570 ในอัตราส่วน 1 : 3 (นำเข้า 1 คัน ผลิตชดเชย 3 คัน)

4) กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติม ได้แก่ แบตเตอรี่รถยนต์ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) และต้องผ่านการทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลจากศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ (ATTRIC) และกำหนดคุณสมบัติของรถยนต์ไฟฟ้าที่รองรับการชาร์จเร็ว (Quick Charge)

3.4 ความเป็นไปได้ของการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า หน่วยงานภาครัฐได้ออกมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าแบบครบวงจร สรุปผลของมาตรการได้ดังนี้

(1) มาตรการส่งเสริมการลงทุน เพื่อจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนสำคัญ การให้บริการระบบอัดประจุไฟฟ้า และการให้บริการสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ มีผู้ได้รับการส่งเสริม ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2567 ดังนี้

กิจการ	ผู้ประกอบการ	กำลังการผลิต	เงินลงทุน (ล้านบาท)
ผลิตรถยนต์ BEV	21 โครงการ (21 บริษัท)	411,550 คัน/ปี	40,099

~~ลับ~~

กิจการ	ผู้ประกอบการ	กำลังการผลิต	เงินลงทุน (ล้านบาท)
ผลิตรถจักรยานยนต์ BEV	13 โครงการ (13 บริษัท)	552,240 คัน/ปี	922
ผลิต EV Bus & Truck	3 โครงการ (3 บริษัท)	4,835 คัน/ปี	2,206
ผลิตแบตเตอรี่	47 โครงการ (40 บริษัท) • 27 โครงการ ผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถ EV • 20 โครงการ ผลิตแบตเตอรี่สำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ	21,645 MWh 13,931MWh	27,226
ผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่นๆ	31 โครงการ (29 บริษัท) เช่น Traction Motor, BMS, DCU, On-board Charger	-	6,048
สถานีอัดประจุไฟฟ้า	23 โครงการ (21 บริษัท) • ห่วงจ่ายรวมทั้งสิ้น • เฉพาะห่วงจ่ายแบบ Quick Charge	19,012 ห่วงจ่าย 6,347 ห่วงจ่าย	4,752
สถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่	2 โครงการ (2 บริษัท) • 1 โครงการ (สำหรับมอเตอร์ไซด์) • 1 โครงการ (สำหรับรถเชิงพาณิชย์)	405 สถานี 1 สถานี	473
รวมเงินลงทุน (โดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ทั้งสิ้น			81,726

(2) มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมันไฟฟ้าและสร้างตลาดในประเทศ ดังนี้

1) การจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า ปี 2566 มียอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV ทั้งสิ้น 76,361 คัน และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า 21,927 คัน และปี 2567 (เดือนมกราคม – ตุลาคม) มียอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV ใหม่ 59,746 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3 และยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า 21,657 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21

2) การเข้าร่วมมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมันไฟฟ้า ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ตามมาตรการ EV3 (ผู้ประกอบการเข้าร่วมทั้งสิ้น 26 บริษัท) และมาตรการ EV3.5 (ผู้ประกอบการเข้าร่วมทั้งสิ้น 10 บริษัท) ส่งผลให้ประเทศไทยมียอดการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าสูงขึ้น โดยมียอดจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า ตามมาตรการ EV3 และ EV3.5 รวม 133,774 คัน แบ่งเป็นรถยนต์ 112,938 คัน และรถจักรยานยนต์ 20,836 คัน

ประเภท	แบรนด์ที่เข้าร่วมมาตรการ EV3 และ EV3.5	จำนวน (คัน)
รถยนต์นั่ง/โดยสาร ไม่เกิน 10 ที่นั่ง	BYD, MG, NETA, ORA, Aion, Deepal, Lumin, Wuling, Volt, Toyota, Mercedes Benz, EV Primus	112,798
รถยนต์นั่ง/โดยสาร/รถกระบะ	Toyota	102
รถกระบะ	Mine Mobility, Isuzu*	38
รถจักรยานยนต์	Deco, H SEM, EM, Honda, I-Motor, Payak, Super Soco	20,836
	Rapid/Felo*, Scomadi*, SLEEK*	
	รวม	133,774

หมายเหตุ: * ยังไม่ขอใช้สิทธิ

3) รายงานความคืบหน้าการเบิกจ่ายเงินอุดหนุนให้แก่ยานยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3 ณ วันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 มีการเบิกจ่ายจำนวน 10 ครั้ง เป็นจำนวน 86,250 คัน เป็นเงินงบประมาณ 10,715,504,000 บาท ดังนี้

ประเภทยานยนต์ไฟฟ้า	ที่จ่ายเงินอุดหนุนไปแล้ว	
	จำนวน (คัน)	เงินอุดหนุน (บาท)
รถยนต์นั่ง/รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถกระบะ	70,067	10,424,210,000
รถจักรยานยนต์	16,183	291,294,000
รวม	86,250	10,715,504,000

ทั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3 โดยมียอดนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า ในปี 2565 - 2566 จำนวน 84,195 คัน โดยผู้เข้าร่วมมาตรการมีหน้าที่ผลิตชดเชย ดังนี้

- กรณีที่สามารถผลิตชดเชย ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2567 ต้องผลิตในอัตราส่วน 1 : 1 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1 คัน) ซึ่งเป็นจำนวน 84,195 คัน จึงต้องสำรองเงินอุดหนุนไม่น้อยกว่า 12,501,490,000 ล้านบาท

- กรณีขยายระยะเวลาการผลิตชดเชยจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ต้องผลิตในอัตราส่วน 1 : 1.5 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1.5 คัน) ของจำนวนที่นำเข้ามาทั้งหมด จำนวน 126,293 คัน ต้องสำรองเงินอุดหนุนไม่น้อยกว่า 18,752,570,000 ล้านบาท (เงินอุดหนุน 150,000 บาท และ 70,000 บาท ตามขนาดความจุแบตเตอรี่)

ณ วันที่ 16 กันยายน 2567 มีผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3 ที่ได้เริ่มดำเนินการผลิตชดเชยการนำเข้าแล้ว จำนวน 7 ราย รวมทั้งสิ้น 13,498 คัน คิดเป็นเงินอุดหนุน 2,024,700,000 ล้านบาท

~~ลับ~~

6

(3) มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก) ผ่านมาตรการของกรมสรรพากร ปัจจุบันอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรี

(4) มาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อผลิตแบตเตอรี่ระดับ Cell สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและระบบกักเก็บพลังงาน ผ่านกลไกของพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย (กองทุนเพิ่มขีดความสามารถ) ภายใต้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (ออกประกาศเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2567)

(5) มาตรการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าหรือเรือแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ จำนวน 9 ชิ้นส่วนสำคัญ จนถึงสิ้นปี 2568 โดยกระทรวงการคลังได้ออกประกาศเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2566

(6) การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้ากับ Supply Chain ในประเทศ โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้มีการจัดกิจกรรมเชื่อมโยงอุตสาหกรรมและจับคู่เจรจาธุรกิจระหว่างผู้ผลิตรายานยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ ทั้งงานใหญ่ประจำปี (Subcon Thailand) ซึ่งมีมูลค่าซื้อขายชิ้นส่วนรวมกว่า 49,300 ล้านบาท และงาน Sourcing เป็นรายบริษัท มีมูลค่าซื้อขายรวมกว่า 36,550 ล้านบาท

(7) การกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับการอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้าโดยเฉพาะ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ได้หารือร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (สำนักงาน กกพ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทบทวนหลักเกณฑ์และอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า โดยเฉพาะประเภท Fast Charge และกำหนดความหมายของสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะให้ชัดเจน โดยสำนักงาน กกพ. อยู่ระหว่างดำเนินการพิจารณาอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุโดยเฉพาะ ซึ่งหากมีการกำหนดอัตราดังกล่าว จะไม่มีอัตราค่าไฟฟ้าในรูปแบบ Low Priority

3.5 คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติขอเสนอเรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า การพิจารณาข้อเสนอการขยายเวลาการผลิตขดเคียวตามมาตรการ EV3 มาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป และขอเสนอเรื่องการพิจารณาข้อเสนอการขยายเวลาการนับมูลค่าเซลล์แบตเตอรี่นำเข้าจากต่างประเทศในการคำนวณมูลค่าเพิ่มในประเทศ มาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.5.1 มาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

คณะกรรมการเห็นชอบมาตรการสนับสนุนฯ โดยการปรับอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์แบบไฮบริด (HEV) และรถยนต์ Mild Hybrid Electric Vehicle (MHEV) ดังนี้

(1) การปรับอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน แบบ HEV ในช่วงระยะเวลาระหว่างปี 2569 – 2575 (ค.ศ. 2026 – 2032) กำหนดให้ผู้ที่ประสงค์จะรับสิทธิดังกล่าว ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขก่อนที่จะได้รับสิทธิอัตราภาษีสรรพสามิตตามมาตรการสนับสนุนนี้ ดังต่อไปนี้

~~ลับ~~

(1.1) จะต้องมีระดับการปล่อย CO₂ ตามที่กำหนด ดังนี้

(1) ระดับการปล่อย CO₂ ไม่เกิน 100 g/km ให้ได้รับอัตราภาษี
สรรพสามิตร้อยละ 6

(2) ระดับการปล่อย CO₂ เกิน 100 g/km แต่ไม่เกิน 120 g/km ให้ได้รับ
อัตราภาษีสรรพสามิตร้อยละ 9

(1.2) จะต้องมีการลงทุนจริงของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และ/หรือบริษัท
ในเครือของผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2567 – 2570 ไม่น้อยกว่า 3,000 ล้านบาท โดยให้นับ
มูลค่าการลงทุนรายการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการผลิต/ประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ทุกประเภท
ทั้ง ICE และ xEV ตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นชอบ

ทั้งนี้ จะต้องยื่นเอกสารหลักฐานการลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม
การลงทุน ภายในเดือนมิถุนายน 2571 เพื่อตรวจสอบและรับรองต่อไป

(1.3) รถยนต์ประเภท HEV ที่ขอรับสิทธิตามมาตรการฯ จะต้องมีการใช้ชิ้นส่วน
สำคัญที่ผลิตหรือประกอบจากในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

(1) จะต้องใช้แบตเตอรี่ที่มีการผลิตอย่างน้อยในระดับ Pack Assembly
จากในประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นต้นไป

(2) จะต้องใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าสูง ได้แก่ กลุ่มระบบตัวแปลงกระแส
ไฟฟ้า (Integrated Inverter) มอเตอร์ขับเคลื่อน (Traction Motor)
และเกียร์ทดรอบ (Reduction Gear) จากผู้ผลิตในประเทศไทย
โดยกำหนดให้ต้องมีขั้นตอนการประกอบเป็นอย่างน้อย

(3) จะต้องใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าปานกลาง ได้แก่ ระบบบริหารจัดการ
แบตเตอรี่ (BMS), ระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU), คอมเพรสเซอร์ระบบ
ปรับอากาศสำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่, DC/DC
Converter, Electric Circuit Breaker, High Voltage Harness, Battery
Cooling System และ Regenerative Braking System จากผู้ผลิตใน
ประเทศไทย โดยกำหนดให้ต้องมีขั้นตอนการประกอบเป็นอย่างน้อย

(4) การใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าสูงและมูลค่าปานกลาง ให้เป็นไป
ตามแต่ละกรณีของขนาดการลงทุน ระหว่างปี 2567 – 2570 ดังนี้

1) กรณีเงินลงทุนตั้งแต่ 5,000 ล้านบาทขึ้นไป

- หากเลือก 3 ชิ้นในกลุ่มชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าสูง ไม่ต้องเลือก
ชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าปานกลาง
- หากเลือก 2 ชิ้นในกลุ่มชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าสูง จะต้องเลือก
กลุ่มชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าปานกลาง 2 ชิ้น
- หากเลือก 1 ชิ้นในกลุ่มชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าสูง จะต้องเลือก
กลุ่มชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าปานกลาง 4 ชิ้น

2) กรณีเงินลงทุนฯ 3,000 ล้านบาทขึ้นไป แต่ไม่ถึง 5,000 ล้านบาท จะต้องเลือกทั้ง 3 ชั้นในกลุ่มชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าสูงเท่านั้น

(1.4) รถยนต์ประเภท HEV ที่ขอรับสิทธิตามมาตรการฯ จะต้องมีการติดตั้งระบบ ADAS อย่างน้อย 4 จาก 6 ระบบ ได้แก่ ระบบเบรกฉุกเฉินขั้นสูง ระบบเตือนการชนด้านหน้าของรถ ระบบการดูแลภายในห้องจากรถ ระบบเตือนการออกหรือเปลี่ยนช่องจราจร ระบบการตรวจจับจุดบอด และระบบการควบคุมความเร็วของยานยนต์

(2) การปรับอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน แบบ MHEV ในช่วงระยะเวลาระหว่างปี 2569 – 2575 (ค.ศ. 2026 – 2032) กำหนดให้ผู้ที่ประสงค์จะรับสิทธิดังกล่าว ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขก่อนที่จะได้รับสิทธิอัตราภาษีสรรพสามิตตามมาตรการสนับสนุนนี้ ดังต่อไปนี้

(2.1) จะต้องมียกระดับการปล่อย CO₂ ตามที่กำหนด ดังนี้

(1) ระดับการปล่อย CO₂ ไม่เกิน 100 g/km ให้ได้รับอัตราภาษีสรรพสามิตร้อยละ 10

(2) ระดับการปล่อย CO₂ เกิน 100 g/km แต่ไม่เกิน 120 g/km ให้ได้รับอัตราภาษีสรรพสามิตร้อยละ 12

(2.2) จะต้องมีการลงทุนจริงของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และบริษัทในเครือของผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2567 – 2569 ไม่น้อยกว่า 1,000 ล้านบาท และตั้งแต่ปี 2567 – 2571 ไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท โดยให้มูลค่าการลงทุนรายการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการผลิต/ประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ทุกประเภท ทั้ง ICE และ xEV ตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นชอบ

ทั้งนี้ จะต้องยื่นเอกสารหลักฐานการลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ภายในเดือนมิถุนายน 2570 และเดือนมิถุนายน 2572 เพื่อตรวจสอบและรับรองต่อไป

(2.3) รถยนต์แบบ MHEV ที่ขอรับสิทธิตามมาตรการฯ จะต้องมีการใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตหรือประกอบจากในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

(1) จะต้องมียุขตอนการผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์ อย่างน้อย 4 ใน 5 ชิ้น ได้แก่ Cylinder Head, Cylinder Block, Crankshaft, Camshaft และ Connecting Rod โดยต้องมีขั้นตอนการ Machining Cylinder Head, Cylinder Block และ Crankshaft เป็นอย่างน้อย ในประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นต้นไป

(2) จะต้องใช้แบตเตอรี่ที่มีการผลิตอย่างน้อยในระดับ Pack Assembly จากผู้ผลิตในประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นต้นไป

(3) จะต้องใช้ชิ้นส่วนสำคัญ ได้แก่ มอเตอร์ขับเคลื่อน (Traction Motor) หรือชิ้นส่วนที่มีลักษณะการทำงานเพื่อเสริมแรงขับเคลื่อน จากผู้ผลิต

ในประเทศไทย โดยกำหนดให้ต้องมีขั้นตอนการประกอบเป็นอย่างน้อย
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2571 เป็นต้นไป

(2.4) รถยนต์แบบ MHEV ที่ขอรับสิทธิตามมาตรการฯ จะต้องมีการติดตั้งระบบ ADAS อย่างน้อย 4 จาก 6 ระบบ ได้แก่ ระบบเบรกฉุกเฉินขั้นสูง ระบบเตือนการชนด้านหน้าของรถ ระบบการดูแลภายในช่องจราจร ระบบเตือนการออกหรือเปลี่ยนช่องจราจร ระบบการตรวจจับจุดบอด และระบบการควบคุมความเร็วของยานยนต์

(3) มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

(3.1) มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนรับผิดชอบการตรวจสอบและรับรองการปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านการลงทุนของมาตรการฯ

(3.2) มอบหมายให้กรมสรรพสามิตรับผิดชอบการออกกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามมาตรการฯ และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

(3.3) มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดวิธีปฏิบัติ และค่าธรรมเนียมที่เหมาะสมในการตรวจสอบและรับรองการปฏิบัติตามเงื่อนไขของมาตรการฯ ในด้านระดับการปล่อย CO₂ การใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตหรือประกอบในประเทศไทย และการติดตั้งระบบด้านความปลอดภัย และนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

3.5.2 การพิจารณาข้อเสนอการขยายเวลาการผลิตขเขตตามมาตรการ EV3

ตามที่มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (EV3) กำหนดเงื่อนไข “ต้องผลิตรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถจักรยานยนต์เพื่อขเขตเขื่อนการนำเข้าในอัตราส่วน 1 : 1 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1 คัน) ภายในปี 2567 หรือ 1 : 1.5 เท่า (นำเข้า 1 คัน ผลิต 1.5 คัน) ภายในปี 2568” และผู้ประกอบการรถยนต์ไฟฟ้าขอให้พิจารณาข้อเสนอขยายเวลาผลิตขเขตตามมาตรการ EV3 นั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การขยายระยะเวลาช่วยลดผลกระทบแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ในภาพรวม สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดรถยนต์ในประเทศ และป้องกันปัญหาสงครามราคา จึงเห็นชอบการปรับปรุงเงื่อนไขมาตรการกรณีผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3 ไม่สามารถผลิตขเขตได้ครบตามเงื่อนไขที่กำหนด ดังนี้

(1) ให้ขยายเวลาผลิตขเขตตามมาตรการ EV3 ไปผลิตขเขตภายใต้เงื่อนไขของมาตรการ EV3.5 ได้ (ผลิตขเขต 2 เท่า ภายในปี 2569 หรือ 3 เท่า ภายในปี 2570) โดยรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับการขยายเวลาข้างต้นจะไม่ได้รับเงินอุดหนุน และรถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตขเขตภายใต้มาตรการ EV3.5 จะได้รับเงินอุดหนุนเมื่อผลิตขเขตภายใต้มาตรการ EV3 ครบตามจำนวนที่ได้รับสิทธิขยายเวลาแล้ว ทั้งนี้ กรณีดำเนินการไม่ได้ตามเงื่อนไขเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการ จะต้องรับบทลงโทษตามเงื่อนไขมาตรการ EV3.5 และ/หรือ

(2) ให้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าสำเร็จภายใต้มาตรการ EV3 ไปยังต่างประเทศโดยไม่นับเป็นยอดที่ต้องผลิตขเขต

(3) มอบหมายให้กรมสรรพสามิต รับผิดชอบการออกกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามมาตราการฯ และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และ/หรือนำเสนอต่อผู้มีอำนาจเพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมต่อไป

3.5.3 การพิจารณาข้อเสนอการขยายเวลาการนับมูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้าจากต่างประเทศในการคำนวณมูลค่าเพิ่มในประเทศ

ตามที่กรมศุลกากรได้ออกมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งมีผลบังคับใช้ระหว่างปี 2565 - 2568 โดยให้นับมูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่จากต่างประเทศสำหรับการนำมาผลิตเป็นแบตเตอรี่ และนำไปผลิตหรือประกอบเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ในเขตปลอดอากร (Free Zone) หรือเขตประกอบการเสรี รวมเป็นต้นทุนการผลิตที่เกิดขึ้นในประเทศสำหรับการคำนวณมูลค่าเพิ่มในประเทศ ได้ไม่เกินร้อยละ 15 ของราคายานยนต์ไฟฟ้า (BEV) หน้าโรงงาน และผู้ประกอบการรถยนต์ไฟฟ้าขอให้มีการพิจารณาขยายกรอบระยะเวลาจากเดิมสิ้นสุดภายในปี 2568 ให้สิ้นสุดภายในปี 2570 นั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้ว เห็นควรไม่ขยายระยะเวลาดังกล่าว เพื่อเร่งให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตเซลล์แบตเตอรี่ในประเทศไทย และเป็นปัจจัยสนับสนุนในการชักจูงผู้ผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้าให้มาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

4. ประโยชน์และผลกระทบ

การกำหนดมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย จะทำให้มีการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า สามารถรักษากฎเกณฑ์การผลิตยานยนต์ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์แห่งอนาคต 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

~~ลับ~~

11

8.1 รับทราบมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2567 ตามข้อ 3.5

8.2 พิจารณาให้ความเห็นชอบมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า และมอบหมายหน่วยงานดังนี้

(1) มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน รับผิดชอบการตรวจสอบและรับรองการปฏิบัติตามเงื่อนไขของมาตรการฯ ด้านการลงทุน

(2) มอบหมายให้กรมสรรพสามิต ดำเนินการออกประกาศที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

(3) มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม กำหนดวิธีปฏิบัติและค่าธรรมเนียมที่เหมาะสมในการตรวจสอบและรับรองการปฏิบัติตามเงื่อนไขของมาตรการฯ ในด้านระดับการปล่อย CO₂ การใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตและประกอบในประเทศไทย และการติดตั้งระบบด้านความปลอดภัย

8.3 พิจารณาให้ความเห็นชอบการขยายเวลาการผลิตขยตามมาตรการ EV3 และมอบหมายหน่วยงาน ดังนี้

(1) เห็นชอบการปรับปรุงเงื่อนไขมาตรการ EV3 โดยให้ผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3 ที่ไม่สามารถผลิตขยได้ครบตามเงื่อนไขที่กำหนดสามารถขยายเวลาผลิตขยตามมาตรการ EV3 ไปผลิตขยภายใต้เงื่อนไขมาตรการ EV3.5 ได้ โดยผู้เข้าร่วมมาตรการดังกล่าวต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด และ/หรือ ให้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้าสำเร็จภายใต้มาตรการ EV3 ไปยังต่างประเทศโดยไม่นับเป็นยอดที่ต้องผลิตขย

(2) มอบหมายให้กรมสรรพสามิต ดำเนินการออกกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่เสนอแล้ว ให้ยกเลิกชั้นความลับตั้งแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติ

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวแพทองธาร ชินวัตร)

นายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร 0 2553 8172 (อ้างค์)

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

~~ลับ~~