



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี กองวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๓๓
ที่ นร ๐๕๐๖/๕๖๓/พ วันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ (ศกษ.การณ.)
เรื่อง มติคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

๑. ข้อเสนอ

รองนายกรัฐมนตรี (นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์) เห็นชอบให้กระทรวงพลังงาน (พณ.) นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑.๑ รับทราบแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ตามผลการประชุม คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (คณะกรรมการ EV) ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๕) เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕

๑.๒ เห็นชอบในหลักการในการขอใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ในวงเงินประมาณ ๓,๐๐๐ ล้านบาท ให้กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง (กค.) ดำเนินการตามมาตรการสนับสนุน การใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์

๑.๓ เห็นชอบในหลักการการจัดหาแหล่งงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ วงเงินประมาณ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท จากแหล่งงบประมาณที่เหมาะสม เพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

๑.๔ อนุมัติเป็นหลักการให้ กค. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมอบหมาย ให้หัวหน้าส่วนราชการกรมสรรพสามิต (อธิบดีกรมสรรพสามิต) หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย มีอำนาจ อนุมัติให้คืนเงินสำหรับผู้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์ และรถจักรยานยนต์

๑.๕ เห็นชอบให้ กค. เสนอออกประกาศกระทรวงการคลังให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบเพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์ และรถจักรยานยนต์

/๒. เรื่องเดิม ...

✽ มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ✽

๒. เรื่องเดิม

๒.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติ (๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘) เห็นชอบในหลักการข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) ที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) และเห็นชอบในหลักการกลไกการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เสนอ

๒.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติ (๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐) เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ตามที่ อก. เสนอ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมตามมาตรการและแผนงานที่กำหนดไว้ เช่น การเปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า การสร้างอุปสงค์ การจัดทำมาตรฐานของรถยนต์นั่งไฟฟ้า และการสร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนและผู้บริโภค

๒.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติ (๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔) เป็นหลักการให้ทุกส่วนราชการพิจารณาดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า [รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV)] มาใช้ในราชการแทนรถยนต์เดิมที่หมดอายุการใช้งานหรือที่จะต้องจัดซื้อจัดจ้างขึ้นใหม่เพื่อรองรับภารกิจใหม่หรือผู้ดำรงตำแหน่งใหม่ ทั้งนี้ ในระยะแรกให้ส่วนราชการที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครถือปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวอย่างเคร่งครัด

๓. สาระสำคัญของเรื่อง

พน. รายงานว่า

๓.๑ ที่ผ่านมา คณะกรรมการ EV ได้กำหนดวิสัยทัศน์การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยว่า “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก” และได้กำหนดเป้าหมายการผลิตและการใช้ยานยนต์ไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicle: ZEV) ของยานยนต์ทุกประเภทในปี ๒๕๖๘ และปี ๒๕๗๓ ทั้งรถยนต์นั่ง/รถกระบะ รถจักรยานยนต์ รถบัส/รถบรรทุก รถสามล้อ เรือโดยสาร และรถไฟฟ้าระบบราง โดยเฉพาะเป้าหมายการผลิต

/รถยนต์นั่ง ...

✽ มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ✽

รถยนต์นั่ง/รถกระบะ ในปี ๒๕๗๓^๑ คิดเป็นร้อยละ ๓๐ ของกำลังการผลิตภายในประเทศ หรือประมาณ ๗๒๕,๐๐๐ คันต่อปี

๓.๒ คณะกรรมการ EV ได้มีการจัดประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๕) เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ โดยมีสาระสำคัญของผลการประชุมสรุปได้ ดังนี้

๓.๒.๑ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

ประเด็น	ความคืบหน้าการดำเนินการ
(๑) การนำรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในราชการตามมติคณะรัฐมนตรี (ตามข้อ ๒.๓)	พ.น. ได้จัดประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ เพื่อพิจารณาแนวทางปฏิบัติในการจัดซื้อหรือการเช่ายานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในราชการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เป็นต้นไป โดยสรุปได้ ดังนี้ - ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ต้องดำเนินการขอยกเว้นจากสำนักงานงบประมาณ (ส.ง.ป.) และกรมบัญชีกลาง เพื่อที่จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายกรณี - ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นต้นไป งบประมาณในส่วนของการดำเนินงาน ค่าสาธารณูปโภค (ค่าไฟฟ้า) อาจเพิ่มขึ้นจากการติดตั้งเครื่องอัดประจุไฟฟ้าใช้ในหน่วยงาน แต่ค่าวัสดุ (วัสดุเชื้อเพลิงและล้อสปีดพาหนะ) จะลดลง เนื่องจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแทน และควรมีการปรับปรุงบัญชีราคามาตรฐานครุภัณฑ์ให้เหมาะสมกับราคายานยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบัน โดยสามารถจัดซื้อยานยนต์ไฟฟ้าประเภทปลั๊ก - อิน ไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) หรือประเภทแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) ประเภทรถประจำตำแหน่งก่อน

/ประเด็น ...

^๑ แนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า (อีวี) ของประเทศตามนโยบาย ๓๐/๓๐ แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ดังนี้

- (๑) ระยะที่ ๑ (ระยะเร่งด่วน) ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ นำร่องส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานรองรับทั่วประเทศ
- (๒) ระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าโดยมีเป้าหมายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่งและรถกระบะ ๒๒๕,๐๐๐ คัน รถจักรยานยนต์ ๓๖๐,๐๐๐ คัน และรถบัส/รถบรรทุก ๑๘,๐๐๐ คัน ภายในปี ๒๕๖๘ รวมถึงการผลิตแบตเตอรี่เพื่อตอบสนองการผลิตในประเทศ ซึ่งเป็นตัวชี้วัดแรกและถือว่าเป็นเป้าหมายการผลิตในระดับ Economy of Scale
- (๓) ระยะที่ ๓ ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๓ ขับเคลื่อนแผนและมาตรการให้เกิดผลเป็นรูปธรรมเพื่อให้บรรลุตามนโยบาย ๓๐/๓๐ ซึ่งมีเป้าหมายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่งและรถกระบะทั้งสิ้น ๗๒๕,๐๐๐ คัน ประเภทรถจักรยานยนต์จะมีการผลิตทั้งสิ้น ๖๗๕,๐๐๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓๐ ของการผลิตในปี ๒๕๗๓ (ค.ศ. ๒๐๒๐) และรวมถึงการผลิตแบตเตอรี่เพื่อตอบสนองการผลิตในประเทศด้วย

✽ มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ✽

ประเด็น	ความคืบหน้าการดำเนินการ
(๑) การนำรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในราชการตามมติคณะรัฐมนตรี (ตามข้อ ๒.๓) (ต่อ)	เนื่องจากมีช่วงราคามาตรฐานที่สามารถจัดซื้อได้ รวมถึงต้องหารือกับกรมบัญชีกลาง เพื่อกำหนดมาตรฐานและปรับปรุงอัตราค่าเช่ารถราชการที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้าต่อไป - พน. และสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลการใช้รถราชการ โดยได้จัดทำระบบฐานข้อมูลการใช้รถราชการและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในราชการในเว็บไซต์ www.e-report.energy.go.th
(๒) การส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า	อก. ได้ดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายและมาตรการเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า เช่น - จัดทำมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าครอบคลุม รถยนต์ รถกระบะ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ และสถานีอัดประจุไฟฟ้า ทั้งหมด ๑๐๖ มาตรฐาน โดยปัจจุบันจัดทำแล้วเสร็จ ๙๑ มาตรฐาน และอยู่ระหว่างจัดทำ ๑๕ มาตรฐาน - ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการวิจัยและพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์สมัยใหม่ โดยจัดตั้งศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ (Automotive and Tyre Testing, Research and Innovation Center หรือ ATTRIC) และศูนย์ทดสอบแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าในศูนย์ทดสอบ ATTRIC
(๓) การเตรียมมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านน้ำมันเชื้อเพลิงระยะสั้น	พน. เตรียมมาตรการบรรเทาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น ในช่วงปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ สรุปได้ ดังนี้ - ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำการศึกษาเพื่อเตรียมการ (๑) พิจารณาอัตราการสำรองน้ำมันดิบ (๒) ปรับปรุงประมาณการความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ (๓) ศึกษาผลกระทบของยานยนต์ไฟฟ้าต่อการขับเคลื่อนนโยบายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย และ (๔) ส่งเสริมสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง - ด้านเชื้อเพลิงชีวภาพ จะจัดทำแผนการเพิ่มสัดส่วนเชื้อเพลิงชีวภาพและศึกษาวิจัยเพื่อการลดต้นทุนและเพิ่มทางเลือกอื่น ๆ เช่น ศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์เอทานอลในรูปแบบอื่น ๆ
(๔) แนวทางการสนับสนุนเครื่องอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า	- สำหรับผู้ให้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้า มีแนวทางเพื่อกระตุ้นการลงทุนจากภาคเอกชน ในช่วงเริ่มต้น เช่น (๑) ขยายระยะเวลาการใช้อัตราค่าไฟฟ้าต่อเนื่องถึงปี ๒๕๖๘ ภายใต้เงื่อนไขเดิม (๒) สนับสนุนสิทธิประโยชน์ในการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และขอความร่วมมือรัฐวิสาหกิจในการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่ที่เอกชนยังไม่ตัดสินใจลงทุน เพื่อรองรับการใช้งานในพื้นที่สาธารณะ

/ประเด็น ...

ประเด็น	ความคืบหน้าการดำเนินการ
(๔) แนวทางการสนับสนุนเครื่องอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า (ต่อ)	- สำหรับผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและอัดประจุไฟฟ้าภายในบ้าน มีแนวทางเช่น (๑) อำนวยความสะดวกในการขอหรือแยกมิเตอร์ ใช้อัตราตามช่วงเวลา (Time of Use: TOU) ซึ่งในช่วงเวลา Off Peak จะทำให้มีค่าไฟฟ้าถูกลง และ (๒) ปรับลดระยะเวลาการขอ/แยกมิเตอร์เพื่อใช้ภายในบ้าน
(๕) แนวทางการสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่	แนวทางการสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่^๒ โดยจะจัดทำรายละเอียดเสนอตามขั้นตอนต่อไป สรุปได้ ดังนี้ - กรณีมีขั้นตอนการประกอบแพ็คแบตเตอรี่ (Pack Assembly) ขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ในการลงทุนจาก BOI ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๕ ปี และปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่ - กรณีมีขั้นตอนการผลิตโมดูลแบตเตอรี่ (Module Production) ขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ในการลงทุนจาก BOI ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ลดอากรขาเข้าร้อยละ ๔๐ สำหรับวัตถุดิบในการผลิตเป็นระยะเวลา ๒ ปี และปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่ - กรณีมีขั้นตอนการผลิตเซลล์แบตเตอรี่ (Cell Production) ขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ในการลงทุนจาก BOI ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ลดอากรขาเข้าร้อยละ ๔๐ นอกจากนี้ขอสนับสนุนเงินอุดหนุนการผลิตและการใช้แบตเตอรี่สำหรับการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่ในประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงอาจสนับสนุนเงินลงทุนเป็นรายกรณีภายในปี ๒๕๖๘

/๓.๒.๒ เห็นชอบ ...

^๒ กระบวนการผลิตแบตเตอรี่ในอุตสาหกรรมการผลิตแบตเตอรี่สำหรับขับเคลื่อนยานยนต์ไฟฟ้า ประกอบด้วย ๗ ขั้นตอน ได้แก่ (๑) การผลิตชิ้นส่วนของเซลล์ เช่น ขั้วแอโนด ขั้วแคโทด เป็นต้น (๒) การผลิตและการประกอบเซลล์แบตเตอรี่ (๓) การผลิตโมดูลแบตเตอรี่ หมายถึง การเชื่อมต่อเซลล์แบตเตอรี่เข้าด้วยกันเป็นโมดูล (๔) การประกอบแพ็คแบตเตอรี่ หมายถึง การติดตั้งโมดูลแบตเตอรี่เข้าด้วยกันกับระบบบริหารจัดการการอัดประจุไฟฟ้า การจ่ายประจุไฟฟ้า และการควบคุมอุณหภูมิระหว่างใช้งาน (๕) การติดตั้งแพ็คแบตเตอรี่เข้ากับยานยนต์ไฟฟ้า (๖) การใช้งานแบตเตอรี่ในยานยนต์ไฟฟ้า และ (๗) การนำกลับมาใช้ใหม่และการรีไซเคิลแบตเตอรี่ที่เสื่อมสภาพและไม่เหมาะสมกับการใช้งานในยานยนต์ไฟฟ้า

๓.๒.๒ เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (มาตรการสนับสนุนฯ) โดยกรมสรรพสามิต กค. ได้เสนอมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ทั้งมาตรการทางภาษีและไม่ใช้ภาษี (มาตรการระยะสั้นปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘) โดยจะสนับสนุนให้ราคาของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประเภท BEV มีราคาลดลงใกล้เคียงกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายใน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความต้องการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ BEV เพิ่มขึ้น อีกทั้งเป็นการสร้างแรงจูงใจให้มีการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าสรุปได้ ดังนี้

๓.๒.๒.๑ มาตรการสนับสนุนฯ สรุปได้ ดังนี้

มาตรการภาษี	มาตรการที่ไม่ใช้ภาษี (ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘)
(๑) กรณีรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน (รถยนต์นั่งฯ) ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท	
- ปรับลดอากรศุลกากรในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ ดังนี้ ๑) การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน [Completely Built Up (CBU)] ที่ได้รับสิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรี ๑.๑) กรณีมีอัตราอากรไม่เกินร้อยละ ๔๐ ให้ได้รับการยกเว้นอากร ๑.๒) กรณีอัตราอากรเกินร้อยละ ๔๐ ให้ลดอัตราอากรลงอีกร้อยละ ๔๐ ๒) การนำเข้าทั่วไปตามมาตรา ๑๒^๓ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้ได้รับการลดอัตราอากร จากร้อยละ ๘๐ เหลือร้อยละ ๔๐ - ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งฯ ประเภท BEV จากเดิมร้อยละ ๘ เหลือร้อยละ ๒ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘	- เงินอุดหนุน ๗๐,๐๐๐ บาทต่อคัน สำหรับรถยนต์นั่งฯ ที่มีขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๑๐ กิโลวัตต์ชั่วโมง แต่ไม่เกิน ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมง - เงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาทต่อคัน สำหรับรถยนต์นั่งฯ ที่มีขนาดแบตเตอรี่ ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป [ครอบคลุมทั้งกรณีรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (Complete Knocked Down (CKD) และการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน (CBU)]

/มาตรการภาษี ...

^๓ มาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ บัญญัติว่า เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับของใด ๆ จากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร หรือยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใด ๆ ไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น ทั้งนี้ โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้ ทั้งนี้ การประกาศ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรการภาษี	มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘)
(๒) กรณีรถยนต์นั่งฯ ที่มีขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำมากกว่า ๒ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๗ ล้านบาท	
- ปรับลดอากรศุลกากรในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ ดังนี้ ๑) การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน (CBU) ที่ได้รับสิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรี ๑.๑) กรณีมีอัตราอากรไม่เกินร้อยละ ๒๐ ให้ได้รับการยกเว้นอากร ๑.๒) กรณีอัตราอากรเกินร้อยละ ๒๐ ให้ลดอัตราอากรลงอีกร้อยละ ๒๐ ๒) การนำเข้าทั่วไปตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ให้ได้รับการลดอัตราอากรจากร้อยละ ๘๐ เหลือร้อยละ ๖๐ - ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งฯ ประเภท BEV จากเดิมร้อยละ ๘ เหลือร้อยละ ๒ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘	-
(๓) กรณีรถยนต์กระบะ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท	
-	- เงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาทต่อคัน เฉพาะรถยนต์กระบะที่ผลิตในประเทศ (CKD) และมีขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป
(๔) กรณีรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท	
- กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตตามมูลค่าร้อยละ ๑ สำหรับรถจักรยานยนต์ประเภท BEV ที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด	- เงินอุดหนุน ๑๘,๐๐๐ บาทต่อคัน สำหรับรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV [ครอบคลุมทั้งกรณีรถจักรยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD) และการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน (CBU)]

/มาตรการภาษี ...

มาตรการภาษี	มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี
(๕) การผลิตหรือประกอบรถยนต์ไฟฟ้า (ประเภท BEV) ในเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรี ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘	
- เห็นชอบการผลิตหรือประกอบรถยนต์ไฟฟ้า (ประเภท BEV) ในเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรี ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ โดยอนุมัติให้มีการนับมูลค่าของ Cell แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศสำหรับการนำมาผลิตเป็นแบตเตอรี่ และนำไปผลิตหรือประกอบเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (ประเภท BEV) ในเขตปลอดอากร (Free Zone) หรือเขตประกอบการเสรี รวมเป็นต้นทุนการผลิตที่เกิดขึ้นในประเทศ สำหรับการคำนวณมูลค่าเพิ่มในประเทศได้ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของราคายานยนต์ไฟฟ้า (BEV) หน้าโรงงาน เพื่อส่งเสริมการลงทุนใหม่ให้เกิดขึ้นในประเทศ สำหรับผู้ที่ได้รับสิทธิตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๑) - (๓)	
(๖) สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตหรือประกอบภายในประเทศ	
- เห็นควรส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนที่มีการนำเข้าในช่วงระยะเวลา ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ ประกอบด้วย แบตเตอรี่ Traction Motor คอมเพรสเซอร์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) ระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) On-Board Charger PCU inverter DC/DC Converter และ Reduction Gear รวมทั้งส่วนประกอบของชิ้นส่วนดังกล่าว ให้ได้รับสิทธิยกเว้นอากรขาเข้าตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ สำหรับผู้ที่ได้รับสิทธิตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๑) - (๔) โดยให้สถาบันยานยนต์เป็นผู้รับรองชิ้นส่วนสำคัญและชิ้นส่วนย่อยเพื่อลดอากรขาเข้าเพิ่มเติมต่อไป	

๓.๒.๒.๒ เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตรการฯ สรุปได้ ดังนี้

ผู้ขอรับสิทธิตามมาตรการฯ ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๑) - (๔)

ต้องทำสัญญากับกรมสรรพสามิตก่อนการขอใช้สิทธินำเข้า ผลิตหรือประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด โดยต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(๑) ต้องเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้นำเข้าที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือจากบริษัทที่เป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์และมีสัญญาว่าจ้างกับผู้ประกอบอุตสาหกรรมในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือที่มีสัญญาว่าจ้างการผลิตกับบริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนภายใต้กิจการการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

/(๒) ต้องผลิต ...

(๒) ต้องผลิตรถยนต์นั่งฯ หรือรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV แล้วแต่กรณี ขดเซยภายในปี ๒๕๖๗ เท่ากับจำนวนที่นำเข้า CBU ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ หากจำเป็นต้องขยายเวลาการผลิตขดเซยถึงปี ๒๕๖๘ จะต้องผลิตในอัตราส่วน ๑ : ๑.๕ เท่า (นำเข้า ๑ คัน ผลิต ๑.๕ คัน) โดยกำหนดประเภทรถ BEV ที่ต้องผลิตขดเซยการนำเข้าสรุปได้ ดังนี้

กรณี	ประเภทรถ BEV ที่ต้องผลิตเพื่อขดเซยการนำเข้า
๑) กรณีรถยนต์นั่งฯ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๑)]	ผลิตรถยนต์นั่งฯ ประเภท BEV รุ่นใดก็ได้
๒) กรณีรถยนต์นั่งฯ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำมากกว่า ๒ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๗ ล้านบาท [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๒)]	ต้องผลิตรถยนต์ฯ ประเภท BEV เฉพาะรุ่นที่มีการนำเข้าในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖
๓) กรณีรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๔)]	ผลิตรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV รุ่นใดก็ได้

(๓) ต้องยื่นโครงสร้างราคาขายปลีกแนะนำกับกรมสรรพสามิต เพื่อพิจารณาตามเงื่อนไขราคาขายปลีกแนะนำที่กำหนดข้างต้น

(๔) สำหรับกรณีรถยนต์นั่งฯ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๑)] กรณีรถยนต์นั่งฯ ที่มีราคาขายปลีกแนะนำมากกว่า ๒ ล้านบาท แต่ไม่เกิน ๗ ล้านบาท [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๒)] และกรณีรถยนต์กระบะ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๓)] ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศ โดยต้องเลือกอย่างใดอย่างหนึ่งในกรณีต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้

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

/ทางเลือก ...

ทางเลือก	รายละเอียด
ค	วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๔ ต้องผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศระดับการประกอบ Pack Assembly และ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๕ ต้องใช้ PCU Inverter ที่ผลิตในประเทศ และ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ ต้องใช้ Traction Motor หรือ Reduction Gear หรือคอมเพรสเซอร์สำหรับ ยานพาหนะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ หรือระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ที่ผลิตในประเทศ โดยเลือก ๒ จาก ๕ ชิ้นส่วน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

ทั้งนี้ ระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศสามารถปรับเปลี่ยนได้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ประกอบอุตสาหกรรมและปริมาณความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้น หากผู้ประกอบอุตสาหกรรมมีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวได้ก่อนระยะเวลาดังกล่าวตามที่เงื่อนไขของผู้ขอรับสิทธิตามมาตราการส่งเสริมฯ กำหนด กรมสรรพสามิตสามารถปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์เงื่อนไขระยะเวลาการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามความเหมาะสม

(๕) สำหรับกรณีรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่มีราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๔)] ได้กำหนดคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV ที่ขอรับการส่งเสริมตามมาตราการสนับสนุนฯ ดังนี้

- ๑) ต้องใช้แบตเตอรี่ประเภทลิเทียมไอออน
- ๒) ต้องมีความจุแบตเตอรี่ตั้งแต่ ๓ กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป หรือมีระยะทางที่วิ่งได้ตั้งแต่ ๗๕ กิโลเมตรต่อการชาร์จหนึ่งครั้ง ตามมาตรฐาน WMTC (Worldwide Harmonized Motorcycle Emission Certification/Test Procedure) ตั้งแต่ Class ๑ ขึ้นไป
- ๓) ต้องใช้ยางล้อที่เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มาตรฐานเลขที่ มอก. ๒๗๒๐ - ๒๕๖๐ (UN Reg.75) หรือที่สูงกว่า

๔) ต้องผ่านการทดสอบความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ยานยนต์ประเภท L: คุณลักษณะเฉพาะสำหรับระบบส่งกำลังด้วยไฟฟ้า มาตรฐานเลขที่ มอก. ๒๘๕๒ - ๒๕๖๑ หรือได้รับหนังสือรับรองแบบ (Certificate) ตามข้อกำหนดทางเทคนิคของสหประชาชาติ ข้อกำหนดที่ ๑๓๖ อนุกรมที่ ๐๐ (UN Regulation No. 136.00) หรือได้รับหนังสือรับรองแบบเครื่องกำเนิดพลังงานที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของรถจักรยานยนต์ ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก

(๖) ต้องวางหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (Bank Guarantee) ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขของกรมสรรพสามิต

/๓.๒.๒.๓ การกำหนด ...

๓.๒.๒.๓ การกำหนดโทษ กรณีที่ผู้ขอรับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนฯ ไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขข้างต้น ผู้ขอรับสิทธิต้องคืนเงินอุดหนุนที่ได้รับเต็มจำนวน พร้อมดอกเบี้ยและจะดำเนินการยึดเงินค้ำประกันตามหนังสือค้ำประกันจากธนาคารที่ได้วางไว้ กับกรมสรรพสามิต และไม่ได้รับสิทธิเสียภาษีสรรพสามิตและอากรขาเข้าตามมาตรการสนับสนุนฯ จึงต้องเสียภาษีสรรพสามิต อากรขาเข้า และภาษีอื่นที่เกี่ยวข้อง พร้อมด้วยเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม นับแต่วันที่มีความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยสรรพสามิต ศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๓.๒.๓ เห็นชอบในหลักการในการขอใช้งบประมาณ ดังนี้

๓.๒.๓.๑ ให้กรมสรรพสามิต กค. ขอรับจัดสรรจากงบประมาณ รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉิน หรือจำเป็น ในวงเงินประมาณ ๓,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินมาตรการสนับสนุนฯ

๓.๒.๓.๒ ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาเสนอแนะแนวทางการจัดหาแหล่งงบประมาณที่เหมาะสม เพื่อดำเนินมาตรการ สนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ วงเงินประมาณ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท

พณ. จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีตามข้อ ๑

๔. ความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) พิจารณาแล้วเห็นว่า เป็นเรื่องที่อยู่ในอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาให้ความเห็นชอบได้ตามที่เห็นสมควร รวมทั้ง สงป. สศช. และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) พิจารณาแล้วเห็นควรรับทราบแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าตามที่ พณ. เสนอ โดยมีความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

ประเด็น	ความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติม
รายละเอียดของมาตรการสนับสนุนฯ	- เงื่อนไขสำหรับรถยนต์นั่งฯ และรถจักรยานยนต์ ประเภท BEV (๑) เงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนในประเทศในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๓ และวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๔ ควรใช้รายการเดียวกัน คือให้ผู้รับสิทธิสามารถเลือกใช้ชิ้นส่วน ๑ ใน ๖ ชิ้น ได้แก่ PCU Invertor, Traction Motor, Reduction Gear, Battery Management System (BMS), Traction Motor และ Driving Control Unit (DCU) ที่ผลิตในประเทศได้ เพื่อให้ผู้รับสิทธิมีทางเลือก ในการวางแผนธุรกิจตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับศักยภาพของผู้รับสิทธิแต่ละราย

/ประเด็น ...

ประเด็น	ความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติม
รายละเอียด ของมาตรการ สนับสนุนฯ (ต่อ)	(๒) เจือนเวลาการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๓ และวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๔ เป็นระยะเวลาที่ยาวนานเกินไป ควรกำหนดช่วงเวลาที่จะครบถ้วนนี้ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนหรือพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ การกำหนดให้ผู้ประกอบการสามารถปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามความพร้อมของผู้ประกอบอุตสาหกรรมนั้น อาจสร้างความไม่แน่นอนต่อการวางแผนการผลิตสำหรับผู้ซื้อได้รับสิทธิได้ (สกท.) - การกำหนดสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขของรถยนต์ไฟฟ้าแต่ละประเภท มีข้อสังเกตว่า สิทธิประโยชน์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแต่ละประเภทและเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติแตกต่างกัน เช่น ผู้ซื้อได้รับสิทธิกรณีรถยนต์กระบะไฟฟ้าได้รับสิทธิประโยชน์น้อยกว่ารถยนต์นั่งฯ แต่กำหนดเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติเท่ากัน ในขณะที่ผู้ซื้อได้รับสิทธิรถยนต์จักรยานยนต์ไฟฟ้าได้รับสิทธิประโยชน์มากกว่ารถยนต์กระบะไฟฟ้า แต่มีเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติน้อยกว่า (สกท.) - การนับมูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศสำหรับการนำมาผลิตแบตเตอรี่เพื่อนำไปผลิตหรือประกอบเป็นรถยนต์ไฟฟ้า [ตามข้อ ๓.๒.๒.๑ (๕)] ควรมีความชัดเจนว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวครอบคลุมรถยนต์ไฟฟ้าประเภทใดบ้าง (เช่น รถยนต์นั่ง รถยนต์กระบะ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถโดยสาร เป็นต้น) (สกท.) - ผู้ซื้อได้รับสิทธิสามารถเลือกรับสิทธิประโยชน์เฉพาะบางส่วนได้หรือไม่ เช่น เลือกรับเฉพาะสิทธิประโยชน์ด้านมาตรการภาษี หรือเฉพาะที่ไม่ใช่ภาษีเท่านั้น และหากสามารถทำได้จะมีเงื่อนไขและการกำหนดบทลงโทษอย่างไร (สกท.) - การกำหนดโทษ โดยใช้แนวทางการกำหนดโทษสำหรับผู้ซื้อได้รับสิทธิเหมือนกัน แต่สิทธิประโยชน์ที่ได้รับสำหรับการผลิตรถในแต่ละกรณีแตกต่างกัน อาจสร้างความไม่เป็นธรรมให้แก่ผู้ซื้อได้รับสิทธิบางกลุ่ม (สกท.)
กรอบวงเงิน ในการดำเนินการ ตามมาตรการ สนับสนุนฯ	- ให้กรมสรรพสามิต กค. ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการบริหารงบประมาณรายจ่ายงบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น พ.ศ. ๒๕๖๒ เท่าที่จำเป็นอย่างเหมาะสมตามขั้นตอนต่อไป (สงป.) - ในส่วนของการจัดหาแหล่งงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ วงเงิน ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท เห็นควรให้ สคช. พิจารณาเสนอแนะแนวทางการจัดหาแหล่งงบประมาณที่เหมาะสม รวมทั้งจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณโดยคำนึงถึงสถานะทางการเงินการคลังและงบประมาณของประเทศในแต่ละปีต่อไป (สงป.)

/ประเด็น ...

ประเด็น	ความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติม
กรอบวงเงิน ในการดำเนินการ ตามมาตรการ สนับสนุนฯ (ต่อ)	- ให้ กค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณากำหนดแผนปฏิบัติราชการและคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีให้สอดคล้องกับเป้าหมายปริมาณการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของคณะกรรมการ EV และคำนึงถึงการบรรลุเป้าหมายรายปีของ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ในหมวดหมายที่ ๓ ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลกด้วย (สศช.) - พน. กค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการดังกล่าวให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในโอกาสแรก เพื่อให้การดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดทำประมาณการรายได้เพื่อกำหนดไว้ในแผนการคลัง ระยะปานกลางให้ถูกต้องครบถ้วน และใช้เป็นกรอบในการวางแผนการดำเนินการทางการเงินการคลังและงบประมาณของประเทศ ตลอดจนติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์รายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าว ตามนัยพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป (สปป.)
การดำเนินการ ของ กค. ในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับ มาตรการ สนับสนุนฯ	- อนุมัติในหลักการให้ กค. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคืนเงินสำหรับผู้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนฯ อย่างไรก็ดี การคืนเงินสำหรับผู้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนฯ เห็นควรกำหนดระยะเวลาและจัดระบบการติดตามตรวจสอบการคืนเงินแก่ผู้รับสิทธิให้มีความโปร่งใส เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ (สศช.) - ให้ กค. เสนอออกประกาศกระทรวงการคลังให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนฯ โดยดำเนินงานให้สอดคล้องกับระยะเวลาตามแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว (สศช.)

๕. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

รายละเอียดตามเอกสารแนบท้าย

๖. ความเห็น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วเห็นว่า

๖.๑ โดยที่เรื่องนี้กระทรวงพลังงาน (พน.) ได้เสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ตามผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ (ครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

/(ครั้งที่ ๕) ...

(ครั้งที่ ๕) เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕ (ตามข้อ ๑.๑) ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาและขับเคลื่อนมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (มาตรการสนับสนุนฯ) ทั้งในส่วนของมาตรการทางภาษีและไม่ใช้ภาษี (มาตรการระยะสั้น ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘) เพื่อให้ราคาของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประเภทรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) มีราคาดลดลงใกล้เคียงกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายใน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศเป็นไปตามเป้าหมายการผลิตและการใช้ยานยนต์ไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicle: ZEV) ของยานยนต์ทุกประเภท อย่างไรก็ตาม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ได้มีความเห็นเพิ่มเติมต่อรายละเอียดและความชัดเจนของมาตรการสนับสนุนฯ (ตามข้อ ๔) อาทิ ประเด็นการกำหนดสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขของรถยนต์ไฟฟ้าแต่ละประเภทที่อาจมีความเหลื่อมล้ำ ประเด็นการกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมเพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนหรือพัฒนาอุตสาหกรรม การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศได้รวดเร็วยิ่งขึ้น และความชัดเจนของหลักเกณฑ์การนับมูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศสำหรับการนำมาผลิตแบตเตอรี่ เพื่อนำไปผลิตหรือประกอบเป็นรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดึงดูดนักลงทุนและการตัดสินใจของผู้ขอรับสิทธิ ตามมาตรการสนับสนุนฯ ดังนั้น จึงเห็นควรที่คณะกรรมการจะรับทราบตามที่ พน. เสนอ โดยให้ พน. คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (คณะกรรมการ EV) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับความเห็นของ สกท. ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๖.๒ สำหรับการเสนอขอให้คณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ ในการขอใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่าย เพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ในวงเงินประมาณ ๓,๐๐๐ ล้านบาท (ตามข้อ ๑.๒) และการจัดหา แหล่งงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ วงเงินประมาณ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท จากแหล่งงบประมาณที่เหมาะสม เพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (ตามข้อ ๑.๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงบประมาณพิจารณาแล้วเห็นควรให้กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง (กค.) ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการบริหารงบประมาณรายจ่าย งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้สำนักงาน สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาเสนอแนะแนวทางการจัดหา แหล่งงบประมาณที่เหมาะสม รวมทั้งจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ /โดยคำนึง ...

โดยคำนึงถึงสถานะทางการเงินการคลังและงบประมาณของประเทศในแต่ละปีต่อไป (ตามข้อ ๔) ดังนั้น จึงเห็นควรให้ พน. กค. และ สศช. รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๖.๓ ทั้งนี้ ในส่วนของการเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเป็นหลักการให้ กค. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ตามข้อ ๑.๔) โดยมอบหมายให้อธิบดีกรมสรรพสามิต หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายมีอำนาจอนุมัติให้คืนเงินสำหรับผู้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนฯ และเห็นชอบให้ กค. เสนอออกประกาศกระทรวงการคลังให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบเพื่อดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนฯ (ตามข้อ ๑.๕) แต่โดยที่ตามนัยมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ กับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและเพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ หรือยกเว้นไม่เก็บค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่นหรือออกประกาศเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ สำหรับข้อเสนอดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นควรให้ พน. ร่วมกับ กค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ปัจจุบัน กค. อยู่ระหว่างนำเสนอร่างกฎกระทรวงและร่างประกาศกระทรวงการคลังเพื่อสนับสนุนการดำเนินมาตรการสนับสนุนฯ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๖.๔ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีข้อสังเกตว่า

๖.๔.๑ มาตรการสนับสนุนฯ ตามที่ พน. เสนอ จะมีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนากระบวนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งในฝั่งของกระบวนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicle: ZEV) โดยในระยะแรกเน้นการสร้างแรงจูงใจให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าโดยเร็ว เพื่อเพิ่มอุปสงค์ยานยนต์ไฟฟ้าในภาพรวม และในระยะต่อไปเน้นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเร่งผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ เพื่อรองรับแนวโน้มความต้องการยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น และช่วยลดการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต

/๖.๔.๒ ทั้งนี้ ...

๖.๔.๒ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของมาตรการสนับสนุนฯ อย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรมอบหมายให้ พณ. และคณะกรรมการ EV ดำเนินการ ดังนี้

๖.๔.๒.๑ ร่วมกับ กค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดกลไกการติดตามและแนวทางการกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนฯ โดยมีการประเมินผลการดำเนินการอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ พณ. คณะกรรมการ EV และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีข้อมูลที่ครอบคลุมครบถ้วนประกอบการพิจารณาปรับแนวทางการดำเนินมาตรการสนับสนุนฯ

๖.๔.๒.๒ ร่วมกับ กค. กระทรวงอุตสาหกรรม สกท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของกิจการยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็งโดยเร็ว โดยเฉพาะกิจการการผลิตแบตเตอรี่ เพื่อเพิ่มทางเลือกในการจัดหาชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศอย่างกว้างขวาง รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปรับตัวทางธุรกิจ การพัฒนาทักษะ และการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีของผู้ประกอบการและแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่อาจได้รับผลกระทบจากมาตรการสนับสนุนฯ ด้วย

๖.๔.๒.๓ ร่วมกับ กค. สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดมาตรการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าอย่างยั่งยืน ซึ่งอาจรวมถึงการกำหนดมาตรการที่ลดแรงจูงใจ (Disincentive Measures) ของการบริโภคผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่ไม่สอดคล้องกับแนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ของประเทศตามนโยบาย ๓๐/๓๐ เพื่อให้แนวโน้มความต้องการยานยนต์ไฟฟ้าสามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง

๖.๕ โดยที่เรื่องนี้เป็นดำเนินการตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๓๘/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการ EV รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งเป็นเรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม จึงเข้าลักษณะเรื่องที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามนัยพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) และ (๑๑) ประกอบกับสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและจัดอยู่ในด้านการสร้างรายได้ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และโดยที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความเห็นเพิ่มเติม (ตามข้อ ๔) ซึ่ง กค. พณ. คณะกรรมการ EV และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรรับไปพิจารณาดำเนินการ ดังนั้น จึงเห็นควรนำเรื่องนี้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

/ทั้งนี้ ...

- ๑๗ -

ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ด้วยแล้ว

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดอนุมัติตามข้อ ๖.๕ หรือจะเห็นสมควรประการใด ขอให้โปรดสั่งการ



(นางณัฐจรรย์ อนันตศิลป์)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

พลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

นายกรัฐมนตรี

ก.พ.๖๕

ข้อสั่งการ นรม.

- ชี้แจงหลักการ/เหตุผล ความคุ้มค่าใน ครม. ด้วย/
ทำแล้วตอบโจทย์ตรงไหน โดยตรงหรือโดยอ้อม

กราบเรียน นรม. เพื่อโปรด พิจารณา



ก.พ.๖๕

ก.พ.๖๕

๕.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติ (๗ มกราคม ๒๕๖๓) เห็นชอบให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐเจ้าของเรื่องระบุในหนังสือเสนอเรื่องให้ชัดเจนว่าเรื่องดังกล่าวสอดคล้อง กับยุทธศาสตร์ชาติในด้านใด ดังนี้ ๑) ด้านการเมือง การต่างประเทศ และความมั่นคง ๒) ด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ๓) ด้านการศาสนา ศิลปวัฒนธรรม และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ๔) ด้านการลดความเหลื่อมล้ำ ๕) ด้านการพัฒนา สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และการพัฒนาคุณภาพชีวิต ๖) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน การปรับปรุงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และ ๗) ด้านอื่น ๆ

๕.๕ คณะรัฐมนตรีมีมติ (๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔) ให้ กค. ร่วมกับ สคก. พน. สปป. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งพิจารณาความจำเป็นเหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ (เรื่อง การนำรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในราชการ) รวมทั้งให้พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์คุณลักษณะเฉพาะ ความเหมาะสมของค่าใช้จ่าย และแนวทางการดำเนินการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเช่ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในการกิจ ของหน่วยงานของรัฐให้แล้วเสร็จสมบูรณ์โดยเร็ว และอนุมัติเป็นหลักการว่า ในระหว่าง ที่โครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า (Electric vehicle: EV) ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ ให้ทุกส่วนราชการสามารถจัดซื้อจัดจ้างรถยนต์ (รถตู้ หรือรถกระบะ) สันดาปภายใน หรือรถยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle: HEV) หรือรถยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊ก - อิน ไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) ไปพลางก่อนได้ ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยให้นับรถยนต์ HEV หรือ PHEV เป็นหลัก เพื่อส่งเสริม การบรรลุเป้าหมายในการก้าวเข้าสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำและการใช้รถยนต์ไฟฟ้า หรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมได้อย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ภายในปี ๒๕๗๓