

เลขรับ 8/79
วันที่ 15 ต.ค. 2561
เวลา 14.29 น.



ที่ นร ๐๕๐๗/๒๕๕๗๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย ของคณะกรรมการธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ สว(สนช) ๐๐๐๗/๒๗๐๙ ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๑๐๐๕/๑๑๓๓๐ ลงวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๑ และเอกสารประกอบ

ตามที่ได้ส่งรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย ของคณะกรรมการธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

กระทรวงการคลังได้เสนอผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวมาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ รับทราบรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงการคลังส่งรายงานในเรื่องนี้จำนวน ๗๕๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๒๐๓/๒๕๖๑
วันที่ ๑๖ / ส.ค. / ๒๕๖๑
เวลา ๑๔.๐๑ น.

(นายธีระพงษ์ วงศ์ศิระวิลาส)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๕๕๖ / ๖๑ วันที่ ๑๖ / ส.ค. / ๖๑
เวลา ๑๓.๐๕ ส่ง พ.ร.บ.
สำนักการประชุม

กองนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๔๒ (พ.ร.บ.)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (0.2872/0/ส)



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักนโยบายภาษี โทร. ๐ ๒๒๗๓ ๙๐๒๐ ต่อ ๓๕๓๖

ที่ กค ๑๐๐๕/ ๘๕๓

วันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุน
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย ของคณะกรรมการบริหารการเศรษฐกิจ
การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง (ผ่านรองปลัดกระทรวงการคลัง)

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๗/๑๘๑๑๒ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๑ แจ้งว่ารองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี ได้มีคำสั่งให้กระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานหลักรับข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย (รายงานฯ) ของคณะกรรมการบริหารการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (คณะกรรมการฯ) โดยให้พิจารณาร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ภายใน ๓๐ วัน โดยกระทรวงการคลังได้มอบหมายให้สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.) กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต และกรมสรรพากร พิจารณาดำเนินการ นั้น

สศค. พิจารณาแล้วขอเรียนว่า สศค. ได้จัดการประชุมเพื่อหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ โดยมีร่างรายงานการประชุมตามเอกสารแนบ ๑ ซึ่ง สศค. ได้รวบรวมความเห็นจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจัดทำความเห็นต่อข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากรายงานฯ (เอกสารแนบ ๒) และได้ยกร่างหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้ว โดยสามารถสรุปความเห็นของหน่วยงานต่าง ๆ ต่อข้อเสนอแนะแต่ละประเด็นของหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

๑. ควรรหาหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานการรองรับการจัดเก็บภาษีจากแหล่งอื่นทดแทนรายได้ที่รัฐต้องสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีเงินได้ปิโตรเลียม เช่น การจัดเก็บภาษีจากถ่านหินที่ผลิตกระแสไฟฟ้า การจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้สินค้าหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีการปล่อยค่าพลังงาน หรือปล่อยก๊าซมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีการปล่อยก๊าซมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ เป็นต้น

ความเห็น

๑.๑ กระทรวงการคลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าเชื้อเพลิงทั้งระบบ ได้แก่ สินค้าถ่านหิน สินค้าน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยใช้หลักเกณฑ์การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการกำหนดอัตรา เพื่อสร้างความเป็นธรรมแก่สินค้าเชื้อเพลิงทุกประเภท ซึ่งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมให้เกิดการใช้พลังงานแต่ละประเภทอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๑.๒ การจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีแนวนโยบายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ได้มีมาตรการส่งเสริมการลงทุนด้านสิ่งแวดล้อมแก่ผู้ประกอบการที่ยื่นแผนการและแนวทางในการกำจัดซากแบตเตอรี่ นอกจากนี้ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

/ อยู่ระหว่าง ...



อยู่ระหว่างการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และ ซากผลิตภัณฑ์อื่นๆ พ.ศ. ซึ่งจะมีการเพิ่มเติมเนื้อความที่เกี่ยวข้องกับแบตเตอรี่รถยนต์ในภายหลัง

๑.๓ กรมสรรพสามิตอยู่ระหว่างการศึกษาก่อนการจัดเก็บภาษีเครื่องใช้ไฟฟ้าตามค่า การสิ้นเปลืองพลังงาน กล่าวคือ เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีการใช้พลังงานสูงจะเสียภาษีในอัตราสูง

๑.๔ ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมอาจไม่ใช่ประเด็นที่น่าเป็นห่วง เนื่องจากรัฐบาลจะมีรายได้จากการใช้รถไฟฟ้าและพลังงานไฟฟ้ามาทดแทน

๒. ควรมีการจัดทำมาตรการป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการกำหนด มาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากการจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต ยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดทำมาตรการ ดังกล่าวได้ยั่งยืนต่อไป นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการส่งเสริมให้ นักลงทุนเข้ามาลงทุน ตลอดจนมีมาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากภาษีศุลกากร เนื่องจากการเปลี่ยนแปลง ไปใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนยานยนต์

ความเห็น

๒.๑ มาตรการป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศอาจขัดกับหลักการค้าขององค์การ การค้าโลก (World Trade Organization: WTO) อย่างไรก็ดี เพื่อไม่ให้ขัดต่อหลักการค้าของ WTO มาตรการ สนับสนุนของรัฐบาลควรต้องใช้มาตรฐานเดียวกันทั้งผู้ประกอบการภายในและภายนอกประเทศ

๒.๒ การเปลี่ยนแปลงไปใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนยานยนต์อาจไม่กระทบต่อ การจัดเก็บรายได้ศุลกากรมากนัก เนื่องจากมาตรการยกเว้นอัตราอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้าก็ไม่ได้ยกเว้น เป็นการทั่วไปแต่จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดด้วย

๒.๓ กระทรวงการคลังได้มีนโยบายเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีและ ขยายฐานภาษีมาโดยตลอด เพื่อเพิ่มรายได้ภาษีและชดเชยการสูญเสียรายได้จากภาษีศุลกากรดังกล่าว

๓. การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทย เป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ภาครัฐจึงควรกำหนดนโยบาย ให้มีความชัดเจนในเรื่องของเป้าหมายการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญ ภายในประเทศไทยให้ครอบคลุมในทุกมิติ รวมถึงควรกำหนดมาตรการเพื่อเยียวยาอุตสาหกรรมผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์สินค้าภายในที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับ ยานยนต์ไฟฟ้า

ความเห็น

๓.๑ รัฐบาลได้มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรเพื่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ยานยนต์ ทั้งที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องยนต์สันดาปภายใน ให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีสอดคล้องกับ แนวโน้มของรถยนต์ในปัจจุบันกำลังมุ่งไปสู่ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และให้ประเทศไทยยังคง เป็นฐานการผลิตยานยนต์ต่อไปในอนาคตต่อไปได้

๓.๒ สกท. ได้กำหนดนโยบายเรื่องการส่งเสริมการลงทุนสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไว้ อย่างชัดเจนและครอบคลุมทุกมิติแล้ว เช่น การส่งเสริมในกิจการผลิตชิ้นส่วนและยานยนต์ไฟฟ้า การพัฒนา ผู้ประกอบการยานยนต์ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๓.๓ กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีความร่วมมือกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จัดตั้งศูนย์ให้ความช่วยเหลือพร้อมให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการ ในด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเปราะบางสูง

/ ๔. ควรมีการ ...



๔. ควรมีการคำนวณการจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและการกำหนดนโยบายการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) ให้มีความชัดเจน ซึ่งจะต้องคำนึงถึงมูลค่าทางภาษีต่าง ๆ ที่ต้องสูญเสียจากการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

ความเห็น

๔.๑ การจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าอาจจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยเฉพาะในกรณีที่ค่าไฟที่เก็บเพิ่มขึ้นสูงและมีมูลค่าใกล้เคียงกับราคาน้ำมัน รวมทั้งการจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าอาจประสบปัญหาในทางปฏิบัติในการระบุวัตถุประสงค์การใช้งานของไฟฟ้า

๔.๒ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้มีการจัดเก็บค่าไฟฟ้าชั่วคราวสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีอัตราค่าไฟฟ้าเฉลี่ยในช่วงเวลาที่มีการใช้ไฟฟ้าสูงสุด (Peak) จำนวน ๔.๒๐ บาทต่อหน่วย และช่วงเวลาที่มีการใช้ไฟฟ้าต่ำ (Off Peak) จำนวน ๒.๖๐ บาทต่อหน่วย อีกทั้งสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน อยู่ระหว่างศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าโดยเฉพาะและคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๑ ซึ่งในการศึกษาดังกล่าวได้คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าด้วยแล้ว

๔.๓ ภาครัฐได้มีนโยบายสนับสนุนการลงทุนสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) โดยที่ สกท. ได้มีมาตรการยกเว้นภาษีเพื่อสนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนในกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าและการติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมืออัดประจุไฟฟ้า รวมทั้ง กระทรวงพลังงานได้มีโครงการสนับสนุนการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นการอุดหนุนค่าใช้จ่ายในการติดตั้งโดยตรงแก่หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ที่เข้าร่วมโครงการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาลงนามในร่างหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่แนบ


(นายสุวิชัย โรจนานิช)
ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

ด่วนที่สุด



ที่ กค ๑๐๐๕/๒๒๓๓๓๐

กระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ ๖
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุน
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย ของคณะกรรมการการเศรษฐกิจ
การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๑๒ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นต่อข้อเสนอของคณะกรรมการการเศรษฐกิจการเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติ
แห่งชาติ เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรม
ที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

ตามหนังสือที่อ้างถึงรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทน
นายกรัฐมนตรี ได้มีคำสั่งให้กระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานหลักรับข้อสังเกตและข้อเสนอของคณะกรรมการ
การเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ จากรายงานการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ผลกระทบต่อการ
จัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย
ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม
การลงทุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
ดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม แล้วส่งให้สำนักเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรีภายใน ๓๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยมีผลการพิจารณาตาม
สิ่งที่ส่งมาด้วย และสามารถสรุปข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

๑. ควรหาหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานการรองรับการจัดเก็บภาษีจากแหล่งอื่นทดแทนรายได้
ที่รัฐต้องสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีเงินได้ปิโตรเลียม เช่น
การจัดเก็บภาษีจากถ่านหินที่ผลิตกระแสไฟฟ้า การจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มขึ้น
เนื่องจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้สินค้าหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่
มีการปล่อยค่าพลังงาน หรือปล่อยก๊าซมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการดำเนินธุรกิจ
ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีการปล่อยก๊าซมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ เป็นต้น

ความเห็น

๑.๑ กระทรวงการคลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษี
สรรพสามิตสินค้าเชื้อเพลิงทั้งระบบ ได้แก่ สินค้าถ่านหิน สินค้าน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยใช้หลักเกณฑ์
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการกำหนดอัตรา เพื่อสร้างความเป็นธรรมแก่สินค้าเชื้อเพลิงทุกประเภท
ซึ่งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมให้เกิดการใช้พลังงานแต่ละประเภทอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

/ ๑.๒ การจัดเก็บ ...

๑.๒ การจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีแนวนโยบายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ได้มีมาตรการส่งเสริมการลงทุนด้านสิ่งแวดล้อมแก่ผู้ประกอบการที่ยื่นแผนการและแนวทางในการกำจัดซากแบตเตอรี่ นอกจากนี้ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และซากผลิตภัณฑ์อื่นๆ พ.ศ. ซึ่งจะมีการเพิ่มเติมเนื้อความที่เกี่ยวข้องกับแบตเตอรี่รถยนต์ในภายหลัง

๑.๓ กรมสรรพสามิตอยู่ระหว่างการศึกษาศึกษาเพื่อการจัดเก็บภาษีเครื่องใช้ไฟฟ้าตามค่าการสิ้นเปลืองพลังงาน กล่าวคือ เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีการใช้พลังงานสูงจะเสียภาษีในอัตราสูง

๑.๔ ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมอาจไม่ใช่ประเด็นที่น่าเป็นห่วง เนื่องจากรัฐบาลจะมีรายได้จากการใช้รถไฟฟ้าและพลังงานไฟฟ้ามาทดแทน

๒. ควรมีการจัดทำมาตรการป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการกำหนดมาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากการจัดเก็บภาษีสกุลากร ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดทำมาตรการดังกล่าวได้ยั่งยืนต่อไป นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการส่งเสริมให้นักลงทุนเข้ามาลงทุน ตลอดจนมีมาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากภาษีสกุลากร เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงไปใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนยานยนต์

ความเห็น

๒.๑ มาตรการป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศอาจขัดกับหลักการค่าขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการค่าของ WTO มาตรการสนับสนุนของรัฐบาลควรต้องใช้มาตรฐานเดียวกันทั้งผู้ประกอบการภายในและภายนอกประเทศ

๒.๒ การเปลี่ยนแปลงไปใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนยานยนต์อาจไม่กระทบต่อการจัดเก็บรายได้สกุลากรมากนัก เนื่องจากมาตรการยกเว้นอัตราอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้าก็ไม่ได้ยกเว้นเป็นการทั่วไปแต่จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดด้วย

๒.๓ กระทรวงการคลังได้มีนโยบายเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีและขยายฐานภาษีมาโดยตลอด เพื่อเพิ่มรายได้ภาษีและชดเชยการสูญเสียรายได้จากภาษีสกุลากรดังกล่าว

๓. การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ภาครัฐ จึงควรกำหนดนโยบายให้มีความชัดเจนในเรื่องของเป้าหมายการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยให้ครอบคลุมในทุกมิติ รวมถึงควรกำหนดมาตรการเพื่อเยียวยาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สันดาปภายในที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า

ความเห็น

๓.๑ รัฐบาลได้มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรเพื่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องยนต์สันดาปภายใน ให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีสอดคล้องกับแนวโน้มของรถยนต์ในปัจจุบันกำลังมุ่งไปสู่ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และให้ประเทศไทยยังคงเป็นฐานการผลิตยานยนต์ต่อไปในอนาคตต่อไปได้

๓.๒ สกท. ได้กำหนดนโยบายเรื่องการส่งเสริมการลงทุนสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไว้อย่างชัดเจนและครอบคลุมทุกมิติแล้ว เช่น การส่งเสริมในกิจการผลิตชิ้นส่วนและยานยนต์ไฟฟ้า การพัฒนาผู้ประกอบการยานยนต์ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๓.๓ กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีความร่วมมือกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จัดตั้งศูนย์ให้ความช่วยเหลือพร้อมให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการ

/ ในด้านต่าง ๆ ...

ในด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเปราะบางสูง

๔. ควรมีการคำนวณการจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและการกำหนดนโยบาย การให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) ให้มีความชัดเจน ซึ่งจะต้องคำนึงถึง มูลค่าทางภาษีต่าง ๆ ที่ต้องสูญเสียจากการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

ความเห็น

๔.๑ การจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าอาจจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ ของการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยเฉพาะในกรณีที่ค่าไฟที่เก็บเพิ่มขึ้นสูงและมีมูลค่าใกล้เคียงกับราคาน้ำมัน รวมทั้ง การจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าอาจประสบปัญหาในทางปฏิบัติในการระบุวัตถุประสงค์การใช้งาน ของไฟฟ้า

๔.๒ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้มีการจัดเก็บค่าไฟฟ้าชั่วคราวสำหรับ ยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีอัตราค่าไฟฟ้าเฉลี่ยในช่วงเวลาที่มีการใช้ไฟฟ้าสูงสุด (Peak) จำนวน ๔.๒๐ บาทต่อหน่วย และช่วงเวลาที่มีการใช้ไฟฟ้าต่ำ (Off Peak) จำนวน ๒.๖๐ บาทต่อหน่วย อีกทั้งสำนักงานคณะกรรมการ กำกับกิจการพลังงาน อยู่ระหว่างศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าโดยเฉพาะและคาดว่าจะ แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๑ ซึ่งในการศึกษาดังกล่าวได้คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการใช้งานยานยนต์ ไฟฟ้าด้วยแล้ว

๔.๓ ภาครัฐได้มีนโยบายสนับสนุนการลงทุนสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) โดยที่ สกท. ได้มีมาตรการยกเว้นภาษีเพื่อสนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนในกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า และการติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมืออัดประจุไฟฟ้า รวมทั้ง กระทรวงพลังงานได้มีโครงการสนับสนุนการลงทุน สถานีอัดประจุไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นการอุดหนุนค่าใช้จ่ายในการติดตั้งโดยตรงแก่หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ที่เข้าร่วมโครงการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

สำนักนโยบายภาษี

โทร. ๐ ๒๒๗๓ ๙๐๒๐ ต่อ ๓๕๓๖

โทรสาร ๐ ๒๒๗๓ ๙๐๘๘

ความเห็นต่อข้อเสนอของคณะกรรมการเศรษฐกิจการเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรื่อง ผลกระทบการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

รวบรวมโดย สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
กรกฎาคม ๒๕๖๑

ประเด็นข้อเสนอของคณะกรรมการ	ความเห็นหน่วยงาน
<p>๑. ควรหาหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานการรองรับการจัดเก็บภาษีจากแหล่งอื่นทดแทนรายได้ที่รัฐต้องสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีเงินได้ปิโตรเลียม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจัดเก็บภาษีจากถ่านหินที่ผลิตกระแสไฟฟ้า - การจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า - การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้สินค้าหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีการปล่อยค่าพลังงาน หรือปล่อยก๊าซมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ - การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีการปล่อยก๊าซมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ 	<p>๑.๑ กระทรวงการคลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าเชื้อเพลิงทั้งระบบ ได้แก่ สินค้าถ่านหิน สินค้าน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยใช้หลักเกณฑ์การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการกำหนดอัตราการจัดเก็บ กล่าวคือ เชื้อเพลิงที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูง จะมีอัตราภาษีที่สูงกว่าเพื่อสร้างความเป็นธรรมแก่สินค้าเชื้อเพลิงทุกประเภทซึ่งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมให้เกิดการใช้พลังงานแต่ละประเภทอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด</p> <p>๑.๒ สำหรับการจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มขึ้นยังไม่มีแนวนโยบายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ได้มีมาตรการส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ประกอบการที่ยื่นแผนการและแนวทางในการกำจัดขยะจากอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะซากแบตเตอรี่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนการจัดการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของ สกท.</p> <p>นอกจากนี้ การบริหารจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ในอนาคตจะมีความเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น เนื่องจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กรมควบคุมมลพิษ) อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และซากผลิตภัณฑ์อื่น ๆ พ.ศ. โดยจะมีการเพิ่มแบตเตอรี่รถยนต์ในภายหลัง</p> <p>๑.๓ รับทราบข้อเสนอในส่วนการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้เครื่องใช้ไฟฟ้าและการดำเนินธุรกิจที่ปล่อยก๊าซมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ ทั้งนี้ กรมสรรพสามิตอยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อการจัดเก็บภาษีเครื่องใช้ไฟฟ้าตามค่าการสิ้นเปลืองพลังงาน กล่าวคือ เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีการใช้พลังงานสูงจะเสียภาษีในอัตราสูง เพื่อให้เกิดการพัฒนา การประหยัดพลังงาน และลดภาวะโลกร้อน</p> <p>๑.๔ สำหรับผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมอาจไม่ใช่ประเด็นที่น่าเป็นห่วง เนื่องจากรัฐบาลจะมีรายได้จากการใช้รถไฟฟ้าและพลังงานไฟฟ้ามาทดแทน โดยที่ภาษีเงินได้ปิโตรเลียมเป็นภาษีที่จัดเก็บจากรายได้จากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ซึ่งส่งผลให้จำนวนภาษีที่จัดเก็บได้ขึ้นอยู่กับปริมาณการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมซึ่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ใช้แล้วหมดไปและมีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ในระยะยาวราคาน้ำมันโลกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและต้นทุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มปรับตัวลดลง ส่งผลให้อุปสงค์การใช้รถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ด้วยเหตุนี้ แม้ว่ารัฐบาลจะไม่มีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุน</p>

ประเด็นข้อเสนอของคณะกรรมการฯ	ความเห็นหน่วยงาน
	<p>อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า รายได้รัฐบาลที่จัดเก็บได้จากภาษีเงินได้ปิโตรเลียม จึงมีแนวโน้มลดลงตามสภาวะทางธรรมชาติและข้อเท็จจริงด้านเศรษฐกิจที่กล่าวมาข้างต้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปริมาณการใช้รถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในระยะยาว ประเทศไทยจะสามารถจัดเก็บภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการผลิตและประกอบรถยนต์ไฟฟ้า การจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าและการจำหน่ายไฟฟ้าได้เพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยทดแทนรายได้จากภาษีเงินได้ปิโตรเลียมที่อาจสูญเสียไปจากมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า</p>
<p>๒. ควรมีการจัดทำมาตรการป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการกำหนดมาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากการจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดทำมาตรการดังกล่าวได้ยั่งยืนต่อไป นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการส่งเสริมให้นักลงทุนเข้ามาลงทุน ตลอดจนมีมาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากภาษีศุลกากรเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงไปใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนยานยนต์</p>	<p>๒.๑ มาตรการป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศอาจขัดกับหลักการค่าขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) เนื่องจากการดำเนินมาตรการภาษีต้องยึดหลักความเท่าเทียม ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันและพัฒนาของภาคอุตสาหกรรมที่เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ การเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ประกอบการอุตสาหกรรมภายในประเทศและผู้นำเข้าจะขัดกับหลักการค่าของ WTO ว่าด้วยการปฏิบัติกับประเทศสมาชิกอื่นเช่นเดียวกับประเทศของตน หรือ National Treatment ส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดกรณีพิพาท ดังนั้น หากรัฐบาลมีการออกมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการทั้งนอกประเทศและในประเทศภายใต้มาตรฐานเดียวกันแล้ว จะไม่เป็นการขัดต่อหลักการของ WTO</p> <p>๒.๒ การสูญเสียการจัดเก็บรายได้ภาษีศุลกากรเป็นไปตามความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประชาคมโลกและข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศที่มีมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยก็ได้รับประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวเช่นเดียวกัน โดยที่มาตรการยกเว้นอัตราอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ก็ไม่ได้ยกเว้นเป็นการทั่วไป แต่จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ สกท. กำหนดว่าต้องมีการผลิตในประเทศ และมีการใช้ชิ้นส่วนสำคัญตามที่กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การขอสิทธิประโยชน์ จึงจะได้รับสิทธิยกเว้นอากรดังกล่าว</p> <p>๒.๓ ที่ผ่านมามีกระทรวงการคลังได้มีนโยบายเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีและขยายฐานภาษีมาโดยตลอด เพื่อเพิ่มรายได้ภาษีและชดเชยการสูญเสียรายได้จากภาษีศุลกากรดังกล่าว</p>

ประเด็นข้อเสนอของคณะกรรมการธิการ	ความเห็นหน่วยงาน
<p>๓. การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทย เป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ภาครัฐจึงควรกำหนดนโยบายให้มีความชัดเจนในเรื่องของเป้าหมายการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนการผลิตยานยนต์ และชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยให้ครอบคลุมในทุกมิติ รวมถึงควรกำหนดมาตรการเพื่อเยียวยาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สันดาปภายในที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า</p>	<p>๓.๑ แนวโน้มของรถยนต์ในปัจจุบันกำลังมุ่งไปสู่ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยที่ผ่านมารัฐบาลได้มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรเพื่อส่งเสริมการลงทุนสำหรับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าและรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco-car) รวมทั้งมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องยนต์สันดาปภายในมีการพัฒนาเทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในประเทศมีการปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี เพื่อให้ประเทศไทยยังคงเป็นฐานการผลิตยานยนต์ต่อไปในอนาคตได้</p> <p>๓.๒ สกท. ได้กำหนดนโยบายเรื่องการส่งเสริมการลงทุนสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไว้อย่างชัดเจนและครอบคลุมทุกมิติแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">(๑) การผลิตยานยนต์ไฟฟ้า<ul style="list-style-type: none">- ให้การส่งเสริมในกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม (Hybrid Electric Vehicles: HEV)- ให้การส่งเสริมในกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก (Plug-In Hybrid Vehicle: PHEV)- ให้การส่งเสริมในกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV)- ให้การส่งเสริมในกิจการผลิตรถโดยสารไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Bus)(๒) การผลิตชิ้นส่วนสำคัญและอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ HEV PHEV และ BEV เช่น กิจการผลิตแบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) และระบบควบคุมการชาร์จ (DCU) เป็นต้น(๓) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน<ul style="list-style-type: none">- ให้การส่งเสริมในกิจการสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า(๔) การพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย<ul style="list-style-type: none">- กำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมในกิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าจะต้องมีแผนงานการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยให้ได้รับการฝึกอบรมด้านเทคโนโลยีและการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค

ประเด็นข้อเสนอของคณะกรรมการธิการ	ความเห็นหน่วยงาน
	<p>(๕) การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none">- กำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมในกิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าจะต้องมีการจัดทำแผนการบริหารและกำจัดซากแบตเตอรี่ใช้แล้ว <p>นอกจากนี้ สกท. มีมาตรการสนับสนุนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะพัฒนาศักยภาพไปสู่อุตสาหกรรมแห่งอนาคตหรือธุรกิจเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น การผลิตอุปกรณ์และเครื่องมือแพทย์ การผลิตและซ่อมอากาศยาน เป็นต้น โดยมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">(๑) การจัด Matching ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยกับผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกซึ่งต้องการ Sourcing ชิ้นส่วนต่าง ๆ(๒) การจัดสัมมนาให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ในการปรับตัวเพื่อเข้าสู่อุตสาหกรรมอากาศยาน(๓) การนำผู้ประกอบการเข้าเยี่ยมชมโรงงานเพื่อเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่(๔) การนำผู้ประกอบการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและงานรับช่วงการผลิตในต่างประเทศ <p>ทั้งนี้ เพื่อสร้างโอกาสทางการตลาดและการพัฒนาเทคโนโลยีให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้รับผลกระทบสามารถปรับตัวและดำเนินธุรกิจต่อไปได้</p> <p>๓.๓ สำหรับการเยียวยาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์สินค้าภายในภายในประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้านั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีความร่วมมือกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จัดตั้งศูนย์ปฏิรูปอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (Industry Transformation Center: ITC) โดยศูนย์ดังกล่าวนี้จะให้ความช่วยเหลือพร้อมให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการในด้านการประกอบธุรกิจ การวิจัยเชิงพาณิชย์ และการเงิน ตลอดจนบ่มเพาะธุรกิจผู้ประกอบการให้สามารถปรับเปลี่ยนไปสู่การค้าเงินธุรกิจและการพัฒนาสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเปราะบางสูง</p>
<p>๔. ควรมีการคำนวณการจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและการกำหนดนโยบายการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) ให้มีความชัดเจน ซึ่งจะต้องคำนึงถึงมูลค่าทางภาษีต่าง ๆ ที่ต้องสูญเสียจากการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า</p>	<p>๔.๑ การจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าอาจจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยเฉพาะในกรณีที่ค่าไฟที่เก็บเพิ่มขึ้นสูงและมีมูลค่าใกล้เคียงกับราคาน้ำมันรวมทั้ง การจัดเก็บค่าไฟที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าอาจประสบปัญหาในทางปฏิบัติในการระบุวัตถุประสงค์การใช้งานของไฟฟ้า</p>

ประเด็นข้อเสนอของคณะกรรมการธิการ	ความเห็นหน่วยงาน
	<p>๔.๒ สำหรับการจัดเก็บค่าไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบให้มีการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าชั่วคราวสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า โดยการใช้อัตราค่าไฟฟ้าประเภทที่ ๓ กิจการขนาดกลางเป็นตัวกำหนด/เทียบเคียง เนื่องจากการใช้ไฟฟ้าใกล้เคียงกับยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีอัตราค่าไฟฟ้าเฉลี่ยในช่วงเวลาที่มีการใช้ไฟฟ้าสูงสุด (Peak) จำนวน ๔.๒๐ บาทต่อหน่วย ช่วงเวลาที่มีการใช้ไฟฟ้าปกติ (Off Peak) จำนวน ๒.๖๐ บาทต่อหน่วย ทั้งนี้ยังไม่รวมค่าไฟฟ้าผันแปร (Fuel Adjustment Charge หรือ Float time: Ft) และผู้ที่ประสงค์จะขอใช้อัตราค่าไฟฟ้าชั่วคราวนี้ จะต้องติดต่อการไฟฟ้าในพื้นที่นั้น อีกทั้ง สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน อยู่ระหว่างศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าโดยเฉพาะและคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๑ ซึ่งในการศึกษาดังกล่าวได้คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าด้วยแล้ว</p> <p>๔.๓ ภาครัฐได้มีนโยบายสนับสนุนให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า โดย สกท. ออกประกาศให้การสนับสนุนกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า ซึ่งผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ๕ ปี โดยยื่นคำขอภายใน ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐ ถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑</p> <p>๔.๔ ภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับมาตรการส่งเสริมการติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมืออัดประจุไฟฟ้า โดย สกท. ได้สนับสนุนกิจการ ๕ ประเภท ดังนี้ (๑) Onboard charging (๒) การผลิตสายชาร์จแบตเตอรี่ เด้วรับและเต้าเสียบ (๓) Portable Electric Charge (๔) กิจการอัดประจุไฟฟ้า และ (๕) Electric Vehicle Smart Charging Station</p> <p>๔.๕ นอกจากนี้ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ได้สนับสนุนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ลงทุนก่อสร้างสถานีอัดประจุไฟฟ้า สำหรับภาคเอกชนเป็นการสนับสนุนการลงทุนเริ่มจากสัดส่วนร้อยละ ๗๐ ของค่าหัวจ่าย และลดสัดส่วนเป็นระยะ ๆ ปัจจุบันการสนับสนุนมีสัดส่วนร้อยละ ๓๐ ของค่าหัวจ่ายในราคากลางแบบ Quick charge ไม่เกินหนึ่งล้านบาท และแบบ Normal charge ไม่เกินหนึ่งแสนบาท โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการขอติดตั้งรวม ๘๘ หัวจ่าย แบ่งเป็น Quick charge ๓๖ หัวจ่าย และ Normal charge ๕๒ หัวจ่าย ติดตั้งเสร็จเรียบร้อยแล้ว ๒๐ หัวจ่าย</p>