CR5256105111

รายงาน
ของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เรื่อง

ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรม ที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

สำนักกรรมาธิการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

รายงาน
ของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

สำนักกรรมาธิการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว (สนช)(กมธ ๑) ๐๐๐๙/ (ร ๑๐) **วันที่** ๙ มีนาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง "ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย"

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๗ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง เป็นคณะกรรมาธิการสามัญประจำสภาคณะหนึ่ง และตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๗๘ (๖) กำหนดให้คณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การธนาคาร ตลาดเงิน ตลาดทุน และสถาบันการเงินของประเทศ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลในด้านงบประมาณ ตลอดจนติดตามและประเมินผลการรับ การใช้จ่ายเงินงบประมาณของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งปัจจุบันกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร	ประธานคณะกรรมาธิการ
๒. นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
๔. พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ	เลขานุการคณะกรรมาธิการ
๕. นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล	รองเลขานุการคณะกรรมาธิการ
๖. นายวิทวัส บุญญสถิตย์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๗. นายบุญชัย โชควัฒนา	รองโฆษกคณะกรรมาธิการ และที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๘. ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์	ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๙. พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๐. พลเอก รังสาทย์ แช่มเชื้อ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๑. นายสมศักดิ์ โชติรัตนะศิริ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๒. นางเสาวณี สุวรรณชีพ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๓. นายเจน นำชัยศิริ	กรรมาธิการ
๑๔. นายฉัตรชัย ปิยะสมบัติกุล	กรรมาธิการ
๑๕. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน	กรรมาธิการ
๑๖. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	กรรมาธิการ

/๑๗. พลเรือเอก...

๑๗. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์	กรรมาธิการ
๑๘. นายปรีดี ดาวฉาย	กรรมาธิการ
๑๙. นายพจน์ อร่ามวัฒนานนท์	กรรมาธิการ
๒๐. คุณพรทิพย์ จาละ	กรรมาธิการ
๒๑. นายวรพล โสคติยานุรักษ์	กรรมาธิการ
๒๒. นายวิทยา ฉายสุวรรณ	กรรมาธิการ
๒๓. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	กรรมาธิการ
๒๔. พลเอก สมหมาย เกาฏีระ	กรรมาธิการ
๒๕. พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์	กรรมาธิการ
๒๖. นายสุพันธุ์ มงคลสุธี	กรรมาธิการ
๒๗. นายอนุมัติ อาหมัด	กรรมาธิการ
๒๘. พลเรือเอก อมรเทพ ณ บางช้าง	กรรมาธิการ
๒๙. พลอากาศเอก อานนท์ จารยะพันธุ์	กรรมาธิการ
๓๐. นายอำพน กิตติอำพน	กรรมาธิการ

อนึ่ง คุณพรทิพย์ จาละ กรรมาธิการ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งรองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง ตั้งแต่วันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๘ โดยที่ประชุมคณะกรรมาธิการยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมาธิการแทนตำแหน่งดังกล่าว

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง “ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย” เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๙๖

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบและนำเสนอรายงานของคณะกรรมาธิการต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

(ลงชื่อ) พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร

(ชนะ อยู่สถาพร)
ประธานคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง

(นายเอกชัย บุดสีนนท์)
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สำนักกรรมาธิการ ๑
โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๔ – ๕
โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๕

มณีรัตน์ พิมพ์
กนิศ/เอกชัย ทาน ๑
ภานุพงศ์ ทาน ๒

รายนามคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร
ประธานคณะกรรมาธิการ

นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง

นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม

พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ
เลขานุการคณะกรรมาธิการ

นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล
รองเลขานุการคณะกรรมาธิการ

นายวิทวัส บุญญสถิตย์
โฆษกคณะกรรมาธิการ

นายบุญชัย โชควัฒนา
รองโฆษกคณะกรรมาธิการและที่ปรึกษา
คณะกรรมาธิการ

ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

พลเอก รังสาทย์ แช่มเชื้อ
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นายสมศักดิ์ โชติรัตนะศิริ
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นางเสาวณี สุวรรณชีพ
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นายเจน นำชัยศิริ
กรรมาธิการ

นายฉัตรชัย ปิยะสมบัติกุล
กรรมาธิการ

พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน
กรรมาธิการ

พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง
กรรมาธิการ

พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์
กรรมาธิการ

นายปรีดี ดาวฉาย
กรรมาธิการ

นายพจน์ อร่ามวัฒนานนท์
กรรมาธิการ

คุณพรทิพย์ จาละ
กรรมาธิการ

นายวรพล โสคติยานุรักษ์
กรรมาธิการ

นายวิทยา ฉายสุวรรณ
กรรมาธิการ

พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ
กรรมาธิการ

พลเอก สมหมาย เกาฏีระ
กรรมาธิการ

พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์
กรรมาธิการ

นายสุพันธุ์ มงคลสุธี
กรรมาธิการ

นายอนุมัติ อาหมัด
กรรมาธิการ

พลเรือเอก อมรเทพ ณ บางช้าง
กรรมาธิการ

พลอากาศเอก อานนท์ จารยะพันธุ์
กรรมาธิการ

นายอำพน กิตติอำพน
กรรมาธิการ

รายนามคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน ในคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ
ประธานคณะอนุกรรมาธิการ

พลเอก รังสาทย์ แช่มเชื้อ
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่หนึ่ง

นายวิทวัส บุญญสถิตย์
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สอง

พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สาม

นายเจน นำชัยศิริ
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สี่

นายดำริ สุโขธนัง
อนุกรรมาธิการ

นางพรนภา เหลืองวัฒนากิจ
อนุกรรมาธิการ

นางเพ็ญพักตร์ ตันวิเชียร
อนุกรรมาธิการ

นายราเชนทร์ พจนสุนทร
อนุกรรมาธิการ

นายวินัย วิทวัสการเวช
อนุกรรมาธิการ

นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์
อนุกรรมาธิการ

นางวิวรรณ บุณยประทีปรัตน์
อนุกรรมาธิการและเลขานุการ

รายงานการพิจารณาศึกษา
ของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เรื่อง ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรม
ที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๗ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง เป็นคณะกรรมาธิการสามัญประจำสภาคณะหนึ่ง และตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๗๘ (๖) กำหนดให้คณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การธนาคาร ตลาดเงิน ตลาดทุน และสถาบันการเงินของประเทศ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลในด้านงบประมาณ ตลอดจนติดตามและประเมินผลการรับ การใช้จ่ายเงินงบประมาณของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐและรัฐวิสาหกิจ นั้น

ในคราวประชุมของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๑/๒๕๖๐ เมื่อวันพุธที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ที่ประชุมคณะกรรมาธิการได้มีมติมอบหมายให้คณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินในคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจัดเก็บภาษีกรณีการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชนต่อไป

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง “ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีกรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย” เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๙๖ ดังนี้

๑. องค์ประกอบของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร	ประธานคณะกรรมาธิการ
๒. นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม

๔. พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ	เลขานุการคณะกรรมาธิการ
๕. นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล	รองเลขานุการคณะกรรมาธิการ
๖. นายวิทวัส บุญญสถิตย์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๗. นายบุญชัย โชควัฒนา	รองโฆษกคณะกรรมาธิการ และที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๘. ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์	ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๙. พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๐. พลเอก รังสาทย์ แช่มเชื้อ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๑. นายสมศักดิ์ โชติรัตนะศิริ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๒. นางเสาวณี สุวรรณชีพ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๓. นายเจน นำชัยศิริ	กรรมาธิการ
๑๔. นายฉัตรชัย ปิยะสมบัติกุล	กรรมาธิการ
๑๕. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน	กรรมาธิการ
๑๖. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	กรรมาธิการ
๑๗. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์	กรรมาธิการ
๑๘. นายปรีดี ดาวฉาย	กรรมาธิการ
๑๙. นายพจน์ อร่ามวัฒนานนท์	กรรมาธิการ
๒๐. คุณพรทิพย์ จาละ	กรรมาธิการ
๒๑. นายวรพล โสคติยานุรักษ์	กรรมาธิการ
๒๒. นายวิทยา ฉายสุวรรณ	กรรมาธิการ
๒๓. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	กรรมาธิการ
๒๔. พลเอก สมหมาย เกาฏีระ	กรรมาธิการ
๒๕. พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์	กรรมาธิการ
๒๖. นายสุพันธุ์ มงคลสุธี	กรรมาธิการ
๒๗. นายอนุมัติ อาหมัด	กรรมาธิการ
๒๘. พลเรือเอก อมรเทพ ณ บางช้าง	กรรมาธิการ
๒๙. พลอากาศเอก อานนท์ จารยะพันธุ์	กรรมาธิการ
๓๐. นายอำพน กิตติอำพน	กรรมาธิการ

อนึ่ง คุณพรทิพย์ จาละ กรรมาธิการ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งรองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง ตั้งแต่วันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๘ โดยที่ประชุมคณะกรรมาธิการยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมาธิการแทนตำแหน่งดังกล่าว

๒. องค์ประกอบของคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน

ในคราวประชุมคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๗ วันพุธที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน ขึ้น และในคราวประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๔๘/๒๕๖๐ คณะกรรมาธิการได้มีมติเห็นสมควรแก้ไขหน้าที่และอำนาจของคณะอนุกรรมาธิการดังกล่าว โดยให้มีหน้าที่และอำนาจรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน การบริหารกิจการที่รัฐมีรายได้ และการบริหารจัดการทรัพย์สินของแผ่นดิน เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมาธิการก่อนการสอบหาข้อเท็จจริงรวมทั้งศึกษา วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติ นโยบาย และมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน การบริหารกิจการที่รัฐมีรายได้ และการบริหารจัดการทรัพย์สินของแผ่นดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมาธิการมอบหมาย โดยคณะอนุกรรมาธิการประกอบด้วย

<u>อนุกรรมาธิการ</u>

๑. นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ	ประธานคณะกรรมาธิการ
๒. พลเอก รังสาทย์ แช่มเชื้อ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นายวิทวัส บุญญสถิตย์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. นายเจน นำชัยศิริ	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
๖. นายดำริ สุโขธนัง	อนุกรรมาธิการ
๗. นางพรนภา เหลืองวัฒนากิจ	อนุกรรมาธิการ
๘. นางเพ็ญพักตร์ ตันวิเชียร	อนุกรรมาธิการ
๙. นายราเชนทร์ พจนสุนทร	อนุกรรมาธิการ
๑๐. นายวินัย วิทวัสการเวช	อนุกรรมาธิการ
๑๑. นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์	อนุกรรมาธิการ
๑๒. นางวิวรรณ บุณยประทีปรัตน์	อนุกรรมาธิการและเลขานุการ

<u>ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ</u>

๑. ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์
๒. นายสุพันธุ์ มงคลสุธี
๓. นายเพิ่มศักดิ์ สัจจะเวทะ
๔. นางเพ็ญศรี โปร่งเมฆ
๕. นายรักษา พุทธรักษา
๖. นายนิติรุจน์ รัตน์กิตติพงษ์
๗. นายศันสนะ สุริยะโยธิน
๘. นายสุชาต ปลื้มอารมย์

๓. การแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการและคณะอนุกรรมาธิการ

ที่ประชุมคณะกรรมาธิการได้มีมติแต่งตั้ง นายเอกชัย บุดสีนนท์ ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการการเงิน การคลัง การธนาคารและสถาบันการเงิน สำนักกรรมาธิการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๘๖ วรรคสาม

และได้มอบหมายให้นางสาวมณีรัตน์ เพ็งไชโย นิติกรชำนาญการ ทำหน้าที่ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน เพื่อปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายเลขานุการและสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการ รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนยกร่างรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง “ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย” รวมทั้งร่างรายงานการพิจารณาศึกษาในเรื่องต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๔. กรอบการพิจารณา

ที่ประชุมคณะกรรมาธิการได้มีพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจัดเก็บภาษีกรณีการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดเก็บภาษี รวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ข้อมูลและความเห็นประกอบการพิจารณาทั้งจากภาคหน่วยงานภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน ดังนี้

๔.๑ ระยะเวลาในการพิจารณาศึกษาวิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูล

คณะกรรมาธิการได้จัดให้มีการประชุม จำนวน ๑๔ ครั้ง โดยเริ่มพิจารณาศึกษา ตั้งแต่วันพุธที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐ – วันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

๔.๒ การเชิญผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาโดยเชิญผู้แทนหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดเก็บภาษี รวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ข้อมูลและความเห็นประกอบการพิจารณา ได้แก่

๔.๒.๑ หน่วยงานภาคราชการและรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วย

<u>สำนักนายกรัฐมนตรี</u>

<u>สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน</u>

๑. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย	รองเลขาธิการ
๒. นายโชคดี แก้วแสง	รองเลขาธิการ
๓. นายชาตรี ลิ้มผ่องใส	ผู้อำนวยการสำนักบริหารการลงทุน ๒
๔. นายวรชาติ ชูชม	นักวิชาการส่งเสริมการลงทุน ชำนาญการพิเศษ

กระทรวงการคลัง

กรมศุลกากร

๑. นางสาวอจิรพรรณ พู่วณิชย์	ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างอัตราศุลกากร
๒. นางขนิษฐา โพธิยอด	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์การจัดเก็บภาษีอากร
๓. นางสาวอัฉฉรา โพธิ์พันธุ์	ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์และติดตามการจัดเก็บภาษีอากร
๔. นางวัชราพร เธียนชัยวัฒนา	ผู้อำนวยการส่วนโครงสร้างอัตราอากร
๕. นางอัมพิกา จันทร์ผ่อง	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ

กรมสรรพสามิต

๑. นางสาววิไล ตันตินันท์ธนา	ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์ภาษีสรรสามิต
๒. นายณัฐกร อุเทนสุต	ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี
๓. นางศศิโสภา เกียรติวัฒน์	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี ๑
๔. นายธิบดี วัฒนกุล	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและพัฒนาการจัดเก็บภาษี ๒
๕. นางสาวรัชฎา วานิชกร	นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
๖. นายภูดิศ จันทน์ขาว	นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
๗. นายวรรณวัฒน์ กรุณานนท์	นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ

กรมสรรพากร

๑. นายศุภโชค ยิ้มประเสริฐ	นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
๒. นายกฤษณ์ อัครพงศ์พิศัย	นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
๓. นางหัสกาญจน์ ภิงคารวัฒน์	นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
๔. นายอัครราชย์ บุญญาศิริ	นักวิชาการภาษีชำนาญการ

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

๑. ร้อยโท บรรพชัย พุฑฒิบัณฑิต	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านพัฒนาโครงสร้างระบบภาษี
๒. นางสาวกาญจนา ตั้งปกรณ์	ผู้อำนวยการส่วนนโยบายภาษีสรรพสามิต
๓. นางวรรณา แพรศรี	ผู้อำนวยการส่วนนโยบายรายได้
๔. นางวรรณา แพรศรี	เศรษฐกรชำนาญการพิเศษ
๕. นางสาวมณีขวัญ จันทรศร	เศรษฐกรชำนาญการพิเศษ
๖. นายธเนศ ช่วงประยูร	เศรษฐกรปฏิบัติการ
๗. นายกฤษฎ์ แก้วหิรัญ	เศรษฐกรปฏิบัติการ

<u>กระทรวงพลังงาน</u>

<u>สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน</u>

๑. นายกอบกฤต ชุนวพันธ์	ที่ปรึกษาสำนักนโยบายและแผนพลังงาน
๒. นายวัฒนพงษ์ คุโรวาท	ผู้อำนวยการสำนักนโยบายไฟฟ้า
๓. นายวีรพัฒน์ เกียรติเฟื่องฟู	ผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียม
๔. นางสุพิตร พัดเปรม	นักวิเคราะห์ชำนาญการพิเศษ

<u>กรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</u>

๑. นางศรีวรรณ เอี่ยมรุ่งโรจน์	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่กลยุทธ์องค์กร
๒. นางมีนา ศุภวิวรรธน์	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ นโยบายบริหารผู้มีส่วนได้เสีย
๓. นายสุเทพ เรืองพรวิสุทธิ์	ผู้จัดการฝ่ายบริหารกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐานและบริหารความยั่งยืน

<u>กระทรวงพาณิชย์</u>

<u>กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ</u>

- นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม	รองอธิบดี

<u>กระทรวงอุตสาหกรรม</u>

<u>สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม</u>

๑. นายศิริรุจ จุลกะรัตน์	ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม
๒. นายสุธน นิคมเขต	ผู้อำนวยการกองตรวจสอบมาตรฐาน
๓. นางสาวปัทมาภรณ์ พรายภู่	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ
๔. นางสาวพวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ

<u>หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ</u>

<u>การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย</u>

๑. นางสาวชูศรี เกียรติขจรกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับ และวิเคราะห์ยุทธศาสตร์
๒. นายสมศักดิ์ ปรางทอง	หัวหน้ากองแผนงาน

๔.๒.๒ หน่วยงานภาคเอกชน ประกอบด้วย

<u>สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย</u>

๑. นายองอาจ พงศ์กิจวรสิน	ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์
๒. นายโกวิทย์ ว่องกลกิจศิลป์	ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์
๓. นายสุพจน์ สุขพิศาล	เลขานุการคลัสเตอร์ยานยนต์
๔. นายพิพัฒน์ กิตติปะไพ	เจ้าหน้าที่อาวุโส

<u>สมาคมยานยนต์ไฟฟ้า</u>

๑. ผศ.ดร.อมรรัตน์ แก้วประดับ	เลขาธิการสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย
๒. นายกฤษฎา อุตตโมทย์	ประธาน Working Group ๓ (WG๓) ส่วนข้อมูลผู้ใช้และนโยบายส่งเสริมการใช้

<u>หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย</u>

๑. นายรอน ศิริวันสาณฑ์	อนุกรรมการภาษีสรรพสามิตและผู้แทนของกลุ่มผลิตรถยนต์ บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จำกัด
๒. นางสาวอนุสรา อัศวศิริวงศ์	อนุกรรมการภาษีสรรพสามิตและผู้แทนกลุ่มผลิตรถยนต์ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด
๓. นางสาวสาธิมา ปัทมพงศา	อนุกรรมการภาษีสรรพสามิตและผู้แทนกลุ่มผลิตรถยนต์ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
๔. นางสาวธัญญศรัณ แสงทอง	ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส ฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการภาษีสรรพสามิต

๕. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมาธิการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง “ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย” โดยคณะกรรมาธิการได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน ดำเนินการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมาธิการได้พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมาธิการด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยให้ถือเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ

ดังนั้น จากการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมาธิการจึงขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ โดยมีรายละเอียดตามรายงานท้ายนี้ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้พิจารณา และหากสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการแล้ว **ขอให้จัดส่งไปยังรายงานดังกล่าวไปยังคณะรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน** เพื่อพิจารณาและดำเนินการตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

พลเอก

(ชาตอุดม ติตถะสิริ)
เลขานุการคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ประมวลภาพการประชุมของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง

ประมวลภาพการประชุมของคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน

บทสรุปผู้บริหาร

<u>ความเป็นมา และการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี</u>

เพื่อให้การจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน ในคราวประชุมของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๑/๒๕๖๐ เมื่อวันพุธที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และในคราวประชุมคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน ในคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๓/๒๕๖๐ เมื่อวันพุธที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้มีการพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจัดเก็บภาษีกรณีการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ทั้งนี้ สืบเนื่องจากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย รวมถึงการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า ตามประเภทของยานยนต์ไฟฟ้า ๓ แบบ คือ

๑. ยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle : HEV)

๒. ยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก (Plug-In Hybrid Electric Vehicle : PHEV)

๓. ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle : BEV)

โดยมีมาตรการที่เกี่ยวข้องกับด้านภาษีที่สำคัญ ได้แก่ มาตรการที่ ๑. มาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างอุปทาน (Supply) <u>ซึ่งมีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีที่สำคัญ</u> ดังนี้

๑. การลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า

ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๐ (มีผลให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘) ตามตาราง ดังนี้

ตาราง ก : อัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์

ประเภทรถยนต์	CO_2 <๑๐๐		CO_2 ๑๐๑-๑๕๐		CO_2 ๑๕๑-๒๐๐		CO_2 > ๒๐๐	
	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ
HEV	๑๐	**๕**	๒๐	**๑๐**	๒๕	**๑๒.๕**	๓๐	**๑๕**
PHEV	๑๐	**๕**	๒๐	**๑๐**	๒๕	**๑๒.๕**	๓๐	**๑๕**
NO CO_2								
	ปัจจุบัน				ที่เข้าร่วมโครงการ			
BEV	๑๐				**๒**			

๒. มาตรการภาษีศุลกากรในการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ประกอบด้วย

๒.๑ ยกเว้นภาษีอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

๒.๒ อัตราอากรขาเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) (อยู่ในหมวดยานยนต์อื่นๆ) ในปัจจุบัน อาทิ

- เขตการค้าเสรี ASEAN	อัตราร้อยละ ๐
- เขตการค้าเสรี ASEAN-China (มีผลใช้บังคับตั้งแต่ปี ๒๕๕๓)	อัตราร้อยละ ๐
- เขตการค้าเสรีอาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์	อัตราร้อยละ ๕
- เขตการค้าเสรีอาเซียน-เกาหลี	อัตราร้อยละ ๔๐
- เขตการค้าเสรีอาเซียน-ญี่ปุ่น	
→ มีผลใช้บังคับตั้งแต่ ๑ เมษายน ๒๕๖๐ ถึง ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๑)	อัตราร้อยละ ๒๕.๕๐
→ มีผลใช้บังคับตั้งแต่ตั้งแต่ ๑ เมษายน ๒๕๖๑ เป็นต้นไป	อัตราร้อยละ ๒๐
- เขตการค้าเสรี Thai – Japan	อัตราร้อยละ ๒๐
- เขตการค้าเสรี ไทย-ออสเตรเลีย / ไทย-นิวซีแลนด์	อัตราร้อยละ ๐

๓. การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมการลงทุน แบ่งเป็น

๓.๑) การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบคลัสเตอร์ (ในพื้นที่ส่งเสริมการลงทุน ๙ จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เชียงใหม่ และภูเก็ต) ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐) **ดังนี้**

- **ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (HEV)** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ B1 คือ
  - **ไม่ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ต้องยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐
- **ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (PHEV)** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A4 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๓ ปี ไม่เกิน ๖ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑
- **ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV)** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A3 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๕ ปี ไม่เกิน ๑๐ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑

- **รถโดยสารไฟฟ้า** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A4 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๓ ปี ไม่เกิน ๖ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑
- **กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด HEV PHEV และ BEV** เช่น กิจการผลิตแบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) ระบบควบคุมการขับขี่ (DCU) เป็นต้น ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A2 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๘ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก

๓.๒) การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สำหรับประเภทกิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ตามข้อ ๑) ข้างต้น (ในพื้นที่ส่งเสริมการลงทุน ๓ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๓/๒๕๖๑ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ประกาศ ณ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑) **ดังนี้**

- **ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติม** จากกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา ๓ ปี นับแต่วันสิ้นสุดระยะเวลาการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
- ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๒

<u>ประเด็นการพิจารณาศึกษา</u>

ในการจัดทำรายงานฉบับนี้ คณะกรรมาธิการได้มีการตั้งประเด็นการพิจารณาศึกษาที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ การได้รับยกเว้น/ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ยกเว้นภาษีอากรขาเข้า มีผลต่อการจัดเก็บภาษีลดลง หรือไม่

๒) การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในรูปแบบต่าง ๆ ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือในอาเซียน หรือไม่

ผลการพิจารณาศึกษา

- **การประมาณการแนวโน้มผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน**

จากการพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า คณะกรรมาธิการได้มีการประมาณการแนวโน้มผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน สรุปได้ ดังนี้

๑.๑ แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ภายในประเทศไทยเป็นไปอย่างรวดเร็วภายใต้สมมุติฐานเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุกๆ ๕ ปี

การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการส่งเสริมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากแนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ภายในประเทศไทยที่เป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ **ภายใต้สมมุติฐานมีจำนวนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุกๆ ๕ ปี**

๑.๒ การประมาณการแนวโน้มผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้า)

ตารางที่ ๑ : ผลการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์
ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐

หน่วย : ล้านบาท

ปี	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
ภาษีสรรพสามิตรถยนต์	๑๕๓,๙๕๒.๐๘	๙๐,๖๔๑.๙๙	๘๐,๗๔๕.๕๙	๑๐๐,๗๖๔.๑๐	๗๓,๒๓๔.๗๔
ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๖๓,๕๓๒.๐๘	๖๓,๔๐๒.๖๔	๑๒๗,๗๘๖.๐๕	๑๗๗,๖๙๖.๗๑	๑๖๓,๐๙๙.๐๔
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	๖๐,๙๔๗.๒๓	๓๔,๔๗๔.๖๔	๕๗,๔๙๔.๕๔	๑๓,๕๗๐.๖๖	๑๒,๓๓๖.๑๖
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	๗,๒๘๑.๓๑	๗,๓๖๕.๙๒	๗,๗๕๙.๗๘	๘,๒๘๐.๙๑	๖,๕๒๓.๐๕
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๑๑๓๒๙๐.๓๘	๑๐๒๑๖๔.๐๔	๘๓,๕๒๑.๓๖	๔๖,๒๙๗.๓๘	๔๓,๐๐๓.๒๐

ที่มา : ผลการจัดเก็บรายได้ โดยกรมสรรสามิตและกรมสรรพากร

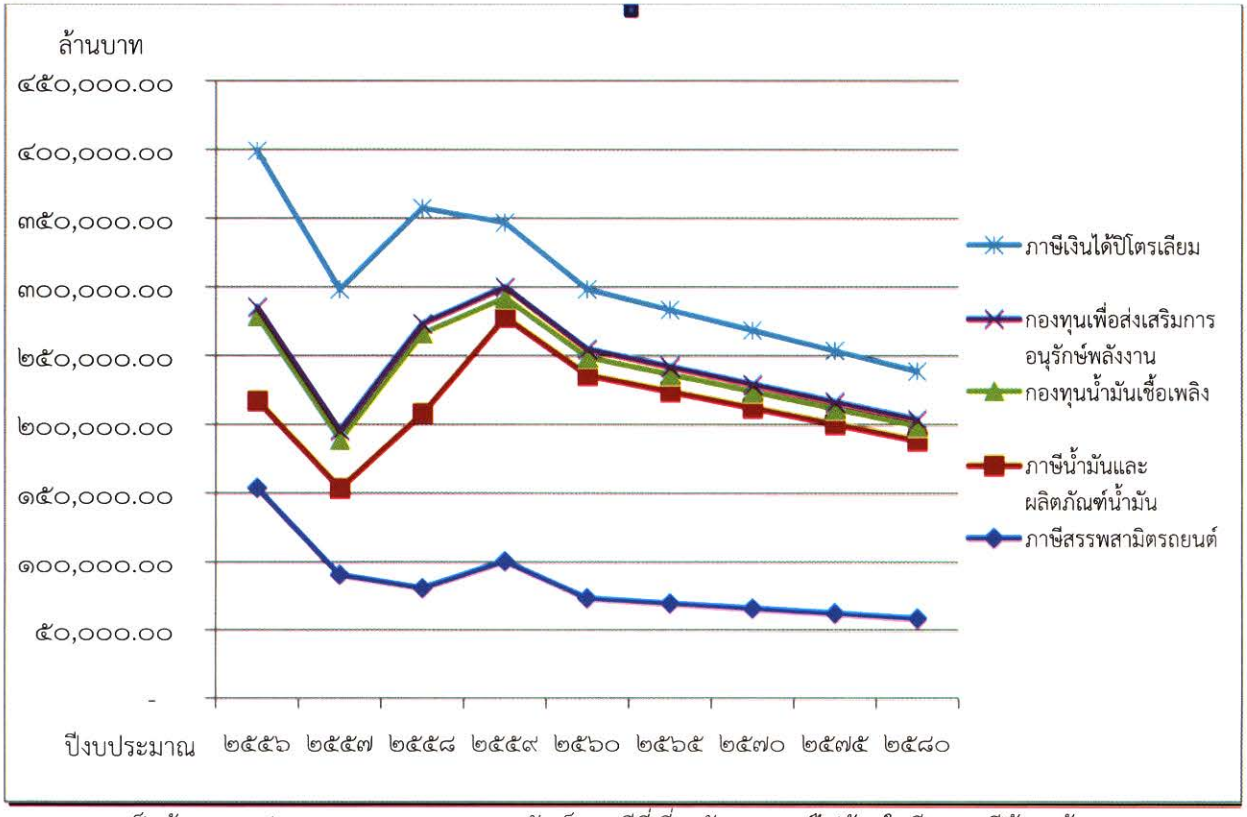
ตารางที่ ๒ : การประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า)

หน่วย : ล้านบาท

ปี	๒๕๖๕	๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
ภาษีสรรพสามิตรถยนต์	๖๙,๕๗๓.๐๐	๖๕,๙๑๑.๒๗	๖๒,๒๔๙.๕๓	๕๘,๕๘๗.๗๙
ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๑๕๔,๙๔๔.๐๙	๑๔๖,๗๘๙.๑๔	๑๓๘,๖๓๔.๑๘	๑๓๐,๔๗๙.๒๓
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	๑๑,๗๑๙.๓๕	๑๑,๑๐๒.๕๔	๑๐,๔๘๕.๗๔	๙,๘๖๘.๙๓
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	๖,๑๙๖.๙๐	๕,๘๗๐.๗๕	๕,๕๔๔.๕๙	๕,๒๑๘.๔๔
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๔๐,๘๕๓.๐๔	๓๘,๗๐๒.๘๘	๓๖,๕๕๒.๗๒	๓๔,๔๐๒.๕๖

หมายเหตุ : เป็นข้อมูลการประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า) ภายใต้สมมุติฐานมีจำนวนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุกๆ ๕ ปี

กราฟแสดงผลการประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า)



หมายเหตุ : เป็นข้อมูลการประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า) ภายใต้สมมุติฐานมีจำนวนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุกๆ ๕ ปี

๑.๓ ภาษีอากรขาเข้าของกรมศุลกากร

เนื่องด้วยปัจจุบันประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน (มีผลใช้บังคับตั้งแต่ปี ๒๕๕๓) ได้มีข้อตกลงให้กลุ่มประเทศระหว่างอาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี โดยกำหนดให้จัดเก็บภาษีสินค้านำเข้าที่มีถิ่นกำหนดในอาเซียนในอัตราร้อยละ ๐ ซึ่งทำให้นักลงทุนต่างประเทศสามารถเลือกฐานการผลิตในประเทศที่ให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนที่ดีกว่าต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าและสะดวกต่อการขนส่งสินค้า อาทิ ประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศเวียดนาม อาจส่งผลกระทบต่อการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่ยั่งยืนของประเทศไทย

ประกอบกับในกรณีดังกล่าว กระทรวงการคลังได้มีมาตรการยกเว้นอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) เป็นการเพิ่มเติมนั่น ย่อมทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีศุลกากรดังกล่าวเป็นการเพิ่มขึ้นโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้

- **<u>ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ</u>**

จากการพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีกรณีมาตรการการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า คณะกรรมาธิการได้มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ สรุปได้ ดังนี้

๑. ควรหาหลักเกณฑ์หรือมาตรการรองรับการจัดเก็บภาษีจากแหล่งพลังงานอื่นเพื่อทดแทนรายได้ที่รัฐต้องสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีเงินได้ปิโตรเลียม

การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์และภาษีสรรพสามิตน้ำมันที่มีจำนวนลดลงอย่างเห็นได้ชัด ดังนั้น กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรหาหลักเกณฑ์รองรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้าในอัตราที่เพิ่มขึ้นกว่าเดิมหลังจากที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ และควรมีการพิจารณาศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบด้านภาษีที่จะเกิดขึ้นจากมาตรการสนับสนุนดังกล่าวให้รอบด้านเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับด้านภาษีให้กับรัฐบาลได้ต่อไป รวมถึงจะต้องเตรียมการในการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดเก็บภาษีพลังงานในรูปแบบอื่นทดแทนรายได้ที่ขาดหายไป **เช่น การจัดเก็บภาษีจากการใช้ถ่านหินที่ผลิตกระแสไฟฟ้า การจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่จะเพิ่มขึ้นเนื่องจากการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า หรือการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้สินค้าหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีการปล่อยค่าพลังงานหรือปล่อยก๊าซมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ หรือแม้กระทั่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีการปล่อยก๊าซมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ เป็นต้น**

๒. ควรมีการจัดทำมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการกำหนดมาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากการจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนสำคัญและยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดทำมาตรการดังกล่าวได้อย่างยั่งยืนต่อไป

เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในฐานะเป็นประเทศผู้ใช้รถยนต์และในฐานะที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ของกลุ่มประเทศผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้น อัตราอากรขาเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) (ที่อยู่ในหมวดยานยนต์อื่นๆ) ในปัจจุบัน อาทิ เขตการค้าเสรีอาเซียน เขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน ที่ได้ลดอัตราภาษีรถยนต์ไฟฟ้าเหลืออัตราร้อยละ ๐ ย่อมส่งผลให้นักลงทุนต่างประเทศสามารถเลือกฐานการผลิตในประเทศที่ให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนที่ดีกว่าต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าและสะดวกต่อการขนส่งสินค้า อาทิ ประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศเวียดนาม ซึ่งส่งผลกระทบต่อนโยบายที่ต้องการให้ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่ยั่งยืนและอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศไทย รวมถึงมาตรการยกเว้นอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) เป็นการเพิ่มเติมนั่น ย่อมทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีศุลกากรดังกล่าวเป็นการเพิ่มขึ้นโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้

ด้วยเหตุนี้ จึงควรมีการจัดทำมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศควบคู่กับการส่งเสริมให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนและยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ เพื่อจูงใจให้บริษัทต่างชาติซึ่งเป็นผู้ประกอบการเข้ามาขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนและยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยได้เพิ่มมากขึ้น และควรกำหนดมาตรการชดเชยรายได้ที่รัฐสูญเสียจากการจัดเก็บภาษีศุลกากรเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการใช้พลังงานในการขับเคลื่อนยานยนต์ควบคู่กันไปด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนสำคัญและยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดทำมาตรการดังกล่าวได้อย่างยั่งยืนต่อไป

๓. การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ภาครัฐจึงควรกำหนดนโยบายให้มีความชัดเจนในเรื่องของเป้าหมายการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยให้ครอบคลุมในทุกมิติ รวมถึงควรกำหนดมาตรการเพื่อเยียวยาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สันดาปภายในที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า

การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของยานยนต์ไฟฟ้า แต่เนื่องจากมาตรการดังกล่าวมุ่งให้ความสำคัญกับการสร้างอุปทานของยานยนต์ไฟฟ้าเป็นหลัก โดยเฉพาะการส่งเสริมให้เกิดการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

ในประเทศไทย ในขณะที่สถานการณ์ทางด้านอุปสงค์ยังไม่สามารถประเมินได้ชัดเจนว่าความต้องการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในไทยจะมีมากน้อยเพียงใด ประกอบกับนโยบายที่สนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทย ยังขาดความชัดเจนในเรื่องเป้าหมายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในระยะยาวภายในประเทศไทย ซึ่งยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กลุ่มผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้ รวมทั้งข้อมูลจากคลัสเตอร์ยานยนต์มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของยานยนต์ไฟฟ้ายังผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์สันดาปภายในประเทศไทยต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศซึ่งเป็น SMEs ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยนับเป็นผู้ประกอบการจำนวน ๘๑๖ ราย และจำนวนแรงงาน ๓๒๖,๔๐๐ คน

ด้วยเหตุนี้ ภาครัฐจึงควรกำหนดนโยบายในเรื่องของเป้าหมายการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยให้ครอบคลุมในทุกมิติให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น รวมถึงควรกำหนดมาตรการเพื่อเยียวยาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สันดาปภายในที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งในเชิงกายภาพ กฎระเบียบและทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์จากต่างประเทศ เนื่องจากยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายในมีส่วนสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทั้งในมิติด้านการส่งออก การจ้างงาน การลงทุน และการผลิตสำหรับตลาดภายในประเทศ ซึ่งการสนับสนุนดังกล่าวจะส่งผลให้ประเทศไทยรักษาการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก **ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กลุ่มผู้ประกอบการทั้งภายในและภายนอกประเทศต่อการลงทุนในประเทศไทยได้มากขึ้น อันจะส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตผลิตชิ้นส่วนสำคัญและยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และในอาเซียนได้ต่อไป**

๔. ควรมีการคำนวณการจัดเก็บค่าไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และการกำหนดนโยบายการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนสำหรับโครงการสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) ให้มีความชัดเจน เพื่อรองรับการใช้งานยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ทั้งนี้ การคำนวณอัตราค่าไฟฟ้าดังกล่าวจะต้องพิจารณาให้รอบด้าน**ซึ่งจะต้องคำนึงถึงมูลค่าภาษีต่าง ๆ ที่ต้องสูญเสียจากการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าด้วย**

<u>การเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</u>

จากการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติมาแล้วข้างต้น คณะกรรมาธิการขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าวไปยังที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ **และขอให้จัดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน** เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

.....

สารบัญ

	หน้า
รายนามคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง	**ก - ง**
รายนามคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน	**จ - ฉ**
รายงานการพิจารณาศึกษา	**ช - ฑ**
ประมวลภาพการประชุม	**ฒ - ณ**
บทสรุปผู้บริหาร	**๑ - ๘**
บทที่ ๑ บทนำ	**๑**
๑. ความเป็นมาและบทวิเคราะห์สภาพปัญหา	๑
๑.๑ ความเป็นมา	๑
๑.๒ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี	๑
๑.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบด้านภาษี	๔
๒. ประเด็นการพิจารณาศึกษา	๖
๓. วัตถุประสงค์ของการพิจารณาศึกษา	๖
๔. กรอบการพิจารณา	๖
๕. คำนิยามศัพท์	๖
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง	**๙**
๑. แนวคิดและทฤษฎีการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน	๙
๒. แนวคิดการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับ มาตรการการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า	๑๒
๓. งานวิชาการที่เกี่ยวข้อง	๑๓
บทที่ ๓ ข้อมูลที่ได้จากการพิจารณาศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	**๑๕**
๑. หน่วยงานภาคราชการและรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วย	
๑.๑ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	๑๕
๑.๒ กรมศุลกากร	๑๙
๑.๓ กรมสรรพสามิต	๒๓
๑.๔ กรมสรรพากร	๓๑
๑.๕ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	๓๔
๑.๖ ปลัดกระทรวงพลังงาน	๓๖

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

๑.๗ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ๓๗
๑.๘ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ๓๙
๑.๙ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ๔๐
๑.๑๐ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ๔๑
๑.๑๑ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ๔๓

๒. หน่วยงานภาคเอกชน ประกอบด้วย
๒.๑ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ๔๕
๒.๒ สมาคมยานยนต์ไฟฟ้า ๔๗
๒.๓ หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ๔๙

บทที่ ๔ ผลการพิจารณาศึกษา และการรวบรวมข้อมูล **๕๑**
๔.๑ ความเป็นมาของมาตรการการส่งเสริม
การใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ๕๑
๔.๒ ความคืบหน้าการจัดทำโครงการ ๕๒
๔.๓ แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ ๕๕
๔.๔ ผลกระทบของนโยบายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ๕๘

บทที่ ๕ บทสรุป ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
๕.๑ บทสรุป **๖๒**
๕.๑.๑ แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้า ๖๒
มาใช้ภายในประเทศไทย
๕.๑.๒ การประมาณการแนวโน้ม ๖๒
ผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินที่เกี่ยวกับ
ยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้า)
๕.๒ ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ **๖๕**
๕.๓. การเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง **๖๗**

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ภาคผนวก

- เอกสารของกรมสรรพสามิต (๑)
- เอกสารของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (๒๕)
- เอกสารของกรมสรรพากร (๓๓)
- เอกสารของกรมศุลกากร (๓๙)

สารบัญตาราง

ตารางที่ **หน้า**

ตารางที่ ๑ : สิทธิประโยชน์และเงื่อนไข ๑๖
ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ๕/๒๕๖๐
ลงวันที่ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐
ตารางที่ ๒ : ข้อมูลการนำเข้ายานยนต์นั่งส่วนบุคคลสำเร็จรูป ๑๙
ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙
ตารางที่ ๓ : ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ายานยนต์ ๒๑
ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก
ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม – ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๐
ตารางที่ ๔ : อากรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU) สำหรับการนำเข้าทั่วไป ๒๒
ตามกรอบความตกลงการค้าเสรี (FTA)
ตารางที่ ๕ : ผลการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ๒๓
ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐
ตารางที่ ๖ : ผลการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแยกประเภท ๒๔
ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐
ตารางที่ ๗ : สถิติปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วประเทศ ๒๔
ตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙
ตารางที่ ๘ : ข้อมูลการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุน ๒๕
เพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน
ตารางที่ ๙ : อัตราเงินนำส่งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๕
และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน
ตารางที่ ๑๐ : อัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ๒๕
ตามค่าคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ตามประกาศกระกระทรวงการคลัง
เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙)
ตารางที่ ๑๑ : อัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ๒๖
ตามค่าคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ตามประกาศกระกระทรวงการคลัง
เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘)
ตารางที่ ๑๒ : ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตยานยนต์ ๒๗
ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

ตารางที่ ๑๓ : ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตยานยนต์ ๒๘
ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ – ๒๕๖๐
ตารางที่ ๑๔ : ผลการจัดเก็บรายได้กรมสรรพากร ๓๑
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ - พ.ศ. ๒๕๕๙
ตารางที่ ๑๕ : ผลการจัดเก็บรายได้กรมสรรพากร ๓๒
สุทธิในช่วง ๑๐ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๖๐
(ตุลาคม ๒๕๕๙ – กรกฎาคม ๒๕๖๐)
ตารางที่ ๑๖ : ข้อมูลการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ ๓๓
ตารางที่ ๑๗ : ข้อมูลการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ ๓๓
ตารางที่ ๑๘ : การประมาณการสัดส่วนหรือปริมาณการใช้ไฟฟ้าตามแผนงาน EEP ๔๔
ตารางที่ ๑๙ : ผลการจัดเก็บภาษี ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ๖๒
ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐
ตารางที่ ๒๐ : การประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษี ๖๓
ที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า)

สารบัญภาพ

ตารางที่ **หน้า**

ภาพที่ ๑ : การคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงยานยนต์สันดาปภายใน และยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศไทย ๕๖
ภาพที่ ๒ : การคาดการณ์แนวโน้มการใช้ยานยนต์ ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (HEV และ PHEV) ๕๖
ภาพที่ ๓ : ข้อมูลยานยนต์ไฟฟ้าในต่างประเทศ ๕๗
ภาพที่ ๔ : ยอดจำหน่ายยานยนต์ไฟฟ้าทั่วโลก ๕๗

บทที่ ๑
บทนำ

๑. ความเป็นมาและบทวิเคราะห์สภาพปัญหา

๑.๑ ความเป็นมา

สืบเนื่องจากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย รวมถึงการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า **โดยมีมาตรการที่เกี่ยวข้องกับด้านภาษีที่สำคัญ ได้แก่ มาตรการที่ ๑. มาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างอุปทาน (Supply)** ตามประเภทของยานยนต์ไฟฟ้า ๓ แบบ คือ

๑. ยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle : HEV)

๒. ยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก (Plug-In Hybrid Electric Vehicle : PHEV)

๓. ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle : BEV)

ดังนั้น ในคราวประชุมของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๑/๒๕๖๐ วันพุธที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ และในคราวประชุมคณะอนุกรรมาธิการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินในคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๗/๒๕๖๐ วันพุธที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้มีการพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจัดเก็บภาษีกรณีการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ทั้งนี้ เพื่อจัดทำเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาและเพื่อเสนอข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน ต่อไป

๑.๒ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี

สำหรับการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าปัจจุบันรัฐบาลได้กำหนดนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. การลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า

ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๐ (มีผลให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘) ตามตาราง ดังนี้

ตาราง ก : อัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์

ประเภทรถยนต์	Co_2 <๑๐๐		Co_2 ๑๐๑-๑๕๐		Co_2 ๑๕๑-๒๐๐		Co_2 > ๒๐๐	
	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ
HEV	๑๐	**๕**	๒๐	**๑๐**	๒๕	**๑๒.๕**	๓๐	**๑๕**
PHEV	๑๐	**๕**	๒๐	**๑๐**	๒๕	**๑๒.๕**	๓๐	**๑๕**
NO Co_2								
	ปัจจุบัน				ที่เข้าร่วมโครงการ			
BEV	๑๐				**๒**			

๒. มาตรการภาษีศุลกากรในการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ประกอบด้วย

๒.๑ ยกเว้นภาษีอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

๒.๒ อัตราอากรขาเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (อยู่ในหมวดยานยนต์อื่น ๆ) ในปัจจุบัน อาทิ

- เขตการค้าเสรี ASEAN — อัตราร้อยละ ๐
- เขตการค้าเสรี ASEAN-China (มีผลใช้บังคับตั้งแต่ปี ๒๕๕๓) — อัตราร้อยละ ๐
- เขตการค้าเสรีอาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ — อัตราร้อยละ ๕
- เขตการค้าเสรีอาเซียน-เกาหลี — อัตราร้อยละ ๔๐
- เขตการค้าเสรีอาเซียน-ญี่ปุ่น
  - → มีผลใช้บังคับตั้งแต่ ๑ เมษายน ๒๕๖๐ ถึง ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๑) — อัตราร้อยละ ๒๕.๕๐
  - → มีผลใช้บังคับตั้งแต่ตั้งแต่ ๑ เมษายน ๒๕๖๑ เป็นต้นไป — อัตราร้อยละ ๒๐
- เขตการค้าเสรี Thai – Japan — อัตราร้อยละ ๒๐
- เขตการค้าเสรี ไทย-ออสเตรเลีย / ไทย-นิวซีแลนด์ — อัตราร้อยละ ๐

๓. การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมการลงทุน แบ่งเป็น

๓.๑) การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบคลัสเตอร์ (ในพื้นที่ส่งเสริมการลงทุน ๙ จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เชียงใหม่ และภูเก็ต) ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐) **ดังนี้**

- **ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (HEV)** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ B1 คือ
  - **ไม่ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ต้องยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐
- **ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (PHEV)** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A4 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๓ ปี ไม่เกิน ๖ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑
- **ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV)** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A3 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๕ ปี ไม่เกิน ๑๐ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑
- **รถโดยสารไฟฟ้า** ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A4 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๓ ปี ไม่เกิน ๖ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก
  - ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑
- **กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด HEV PHEV และ BEV** เช่น กิจการผลิตแบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) ระบบควบคุมการขับขี่ (DCU) เป็นต้น ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ A2 คือ
  - **ได้รับยกเว้น**ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๘ ปี
  - **ได้รับยกเว้น**อากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก

๓.๒) การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สำหรับประเภทกิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ตามข้อ ๑) ข้างต้น (ในพื้นที่ส่งเสริมการลงทุน ๓ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๓/๒๕๖๑ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ประกาศ ณ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑) **ดังนี้**

- ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติม จากกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา ๓ ปี นับแต่วันสิ้นสุดระยะเวลาการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยต้องยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๒

๑.๓ <u>การวิเคราะห์ผลกระทบด้านภาษี</u>

๑) <u>ผลกระทบต่อภาษีสรรพสามิต</u>

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) ได้แก่ Hybrid (HEV) / Plug-in Hybrid (PHEV) และรถยนต์นั่งแบบพลังงานไฟฟ้า เป็นการจัดเก็บตามปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) **จากเดิมที่มีอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์** (ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) ซึ่งเริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๙) **ดังนี้**

- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) ต่ำกว่า ๑๐๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๑๐
- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) ตั้งแต่ ๑๐๐ – ๑๕๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๒๐
- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) ตั้งแต่ ๑๕๐ – ๒๐๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๒๕
- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) สูงกว่า ๒๐๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๓๐

ได้มีการปรับอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ลดลงเป็น ดังนี้

- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) ต่ำกว่า ๑๐๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๕
- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) ตั้งแต่ ๑๐๐ – ๑๕๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๑๐
- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) ตั้งแต่ ๑๕๐ – ๒๐๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๑๒.๕
- ปริมาณการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ (Co_2) สูงกว่า ๒๐๐ จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๑๕

ในกรณีดังกล่าว**ย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้เป็นจำนวนมากโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้** เช่น หากในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จัดเก็บภาษีรถยนต์นั่ง ได้จำนวน ๓๑๖,๐๑๗ คัน หากมีรถยนต์ที่เข้าร่วมมาตรการส่งเสริมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า จำนวนร้อยละ ๑๐ ของรถยนต์นั่งในปี ๒๕๕๙ หรือเท่ากับจำนวน ๓๑,๖๐๒ คัน ส่งผลให้รัฐสูญเสียรายได้ ประมาณ ๓,๑๖๐ ล้านบาท ทั้งนี้ หากมีรถยนต์ที่เข้าร่วมมาตรการส่งเสริมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า จำนวนร้อยละ ๓๐ ของรถยนต์นั่งในปี ๒๕๕๙ หรือเท่ากับจำนวน ๙๔,๘๐๕ คัน ส่งผลให้รัฐสูญเสียรายได้ ประมาณ ๙,๔๘๐ ล้านบาท เป็นต้น

๒) <u>ผลกระทบต่อผลการจัดเก็บภาษีของกรมสรรพากรต่อกรณีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียม</u>

เนื่องจากการมาตรการส่งเสริมการลงทุนในกิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนของยานยนต์ในประเทศไทย มีเป้าหมายในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าภาคขนส่งจำนวน ๑.๒ ล้านคัน และการตั้งสถานีประจุไฟฟ้าจำนวน ๑๕๐ หัวจ่าย ภายในปี ๒๕๗๙ ซึ่งกรณีดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียม โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากแนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ภายในประเทศไทยที่เป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้

๓) ผลกระทบด้านภาษีศุลกากร

เนื่องจากประเทศไทยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) อยู่แล้ว โดยเฉพาะการยกเว้นอากรขาเข้ารถยนต์ตามความตกลงเขตการค้าเสรี ASEAN ในอัตราร้อยละ ๐ และเขตการค้าเสรี ASEAN-China (มีผลใช้บังคับตั้งแต่ปี ๒๕๕๓) ในอัตราร้อยละ ๐ ในกรณีดังกล่าว การยกเว้นอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) เป็นการเพิ่มเติมนั่น ย่อมทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้

๔) ผลกระทบการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุน

การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของยานยนต์ไฟฟ้า แต่เนื่องจากมาตรการดังกล่าวมุ่งให้ความสำคัญกับการสร้างอุปทานของยานยนต์ไฟฟ้าเป็นหลัก โดยเฉพาะการส่งเสริมให้เกิดการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ในขณะที่สถานการณ์ทางด้านอุปสงค์ยังไม่สามารถประเมินได้ชัดเจนว่าความต้องการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในไทยจะมีมากน้อยเพียงใด ประกอบกับนโยบาย (Policy) ที่สนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยยังขาดความชัดเจนในเรื่องเป้าหมายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในระยะยาวภายในประเทศไทย ซึ่งยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กลุ่มผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้ ประกอบกับการเร่งรัดการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในระยะสั้นส่งผลให้แต่ละภาคส่วนไม่สามารถสร้างความพร้อมในการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในด้านต่าง ๆ ได้อย่างพอเพียง เช่น การสร้างโครงสร้างพื้นฐานการประจุไฟฟ้า การดูแลรักษาและซ่อมบำรุงยานยนต์ไฟฟ้า การจัดทำมาตรฐานอุตสาหกรรมสำหรับอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง การปรับเปลี่ยนกระบวนการและเทคโนโลยีเพื่อผลิตส่วนประกอบยานยนต์ไฟฟ้า การจัดการกับซากแบตเตอรี่และมอเตอร์ไฟฟ้า เป็นต้น ทั้งนี้ หากความไม่พร้อมในด้านต่าง ๆ ข้างต้น ก่อให้เกิดความเสียหายจากการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าขึ้น ก็อาจส่งผลให้ตลาดและผู้บริโภคขาดความเชื่อมั่นต่อการใช้งานยานยนต์ประเภทนี้ และกลายเป็นอุปสรรคที่สำคัญของการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

ดังนั้น การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีดังกล่าวจึงอาจทำให้รัฐเสียสูญเสียรายจากการจัดเก็บจากการภาษีเงินได้นิติบุคคล และอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก โดยที่ประเทศไทยยังมิได้เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของยานยนต์ไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์ของการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีดังกล่าวแต่อย่างใด

๒. ประเด็นการพิจารณาศึกษา

ในการจัดทำรายงานฉบับนี้ คณะกรรมาธิการได้มีการตั้งประเด็นการพิจารณาศึกษาที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ การได้รับยกเว้น/ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ยกเว้นภาษีอากรขาเข้า มีผลต่อการจัดเก็บภาษีลดลง หรือไม่

๒) การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในรูปแบบต่าง ๆ ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือในอาเซียน หรือไม่

๓. วัตถุประสงค์ของการพิจารณาศึกษา

๑) เพื่อศึกษากฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ในการพิจารณาแนวโน้มผลกระทบต่อระบบการจัดเก็บภาษีเมื่อมีปริมาณการใช้งานยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในอนาคตเพิ่มสูงขึ้น

๒) เพื่อเสนอแนะแนวทางหรือมาตรการต่าง ๆ ประกอบการพิจารณาให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้นำไปพิจารณาศึกษา ทั้งนี้ เพื่อรองรับด้านการจัดเก็บรายได้จากการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และรองรับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และผลิตชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๔. กรอบการพิจารณา

พิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจัดเก็บภาษีกรณีการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดเก็บภาษี รวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ข้อมูลและความเห็นประกอบการพิจารณาทั้งจากภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน

๕. คำนิยามศัพท์

๑) กลุ่มยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ประกอบด้วย

- **ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV)** คือ ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเพียงอย่างเดียว (Motor Driven Electric Vehicle) หรืออาศัยเครื่องยนต์มาใช้ร่วมกับมอเตอร์ไฟฟ้า ทั้งในส่วนของการขับเคลื่อน และผลิตพลังงานไฟฟ้าเก็บสะสมในแบตเตอรี่ หรือการอัดประจุไฟฟ้าจากภายนอก หรือการใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจนในการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากเซลล์เชื้อเพลิง ทั้งนี้ ยานยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่อย่างเดียว โดยไม่มีเครื่องยนต์สันดาปภายใน จึงไม่มีสารมลพิษที่เกิดขึ้นในขณะขับเคลื่อนหรือที่ เรียกว่า Zero Emission

- ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle : HEV)

ประกอบด้วยเครื่องยนต์ลูกสูบเป็นกำลังในการขับเคลื่อนหลัก ซึ่งใช้เชื้อเพลิงที่บรรจุในยานยนต์และทำงานร่วมกับมอเตอร์ไฟฟ้า เพื่อเพิ่มกำลังของยานยนต์ให้เคลื่อนที่ ทำให้เครื่องยนต์มีประสิทธิภาพสูงขึ้นจึงมีความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำกว่าอย่างยนต์ปกติและกำลังที่ผลิตจากเครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าจะทำให้อัตราการเร่งของยานยนต์สูงกว่ายานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ลูกสูบขนาดเดียวกัน รวมทั้งยังสามารถนำพลังงานกลที่เหลือหรือไม่ใช้ประโยชน์เปลี่ยนเป็นพลังงานไฟฟ้าเก็บในแบตเตอรี่ได้

- ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle : PHEV)

เป็นยานยนต์ไฟฟ้าที่พัฒนาต่อยอดมาจากยานยนต์ไฟฟ้าประเภท hybrid โดยสามารถประจุพลังงานไฟฟ้าได้จากแหล่งภายนอก ทำให้ยานยนต์สามารถใช้พลังงานพร้อมกัน ๒ แหล่ง จึงสามารถวิ่งในระยะทางและความเร็วที่เพิ่มขึ้นด้วยพลังงานจากไฟฟ้าโดยตรง ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริดมีการออกแบบอยู่ ๒ ประเภทได้แก่ แบบ Extended Range EV (EREV) และแบบ Blended PHEV โดยแบบ EREV จะเน้นการทำงานโดยใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นหลักก่อน แต่แบบ Blended PHEV มีการทำงานผสมผสานระหว่างเครื่องยนต์และไฟฟ้า ดังนั้น ยานยนต์ไฟฟ้าแบบ EREV สามารถวิ่งด้วยพลังงานไฟฟ้าอย่างเดียวมากกว่าแบบ Blended PHEV

- ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle : BEV)

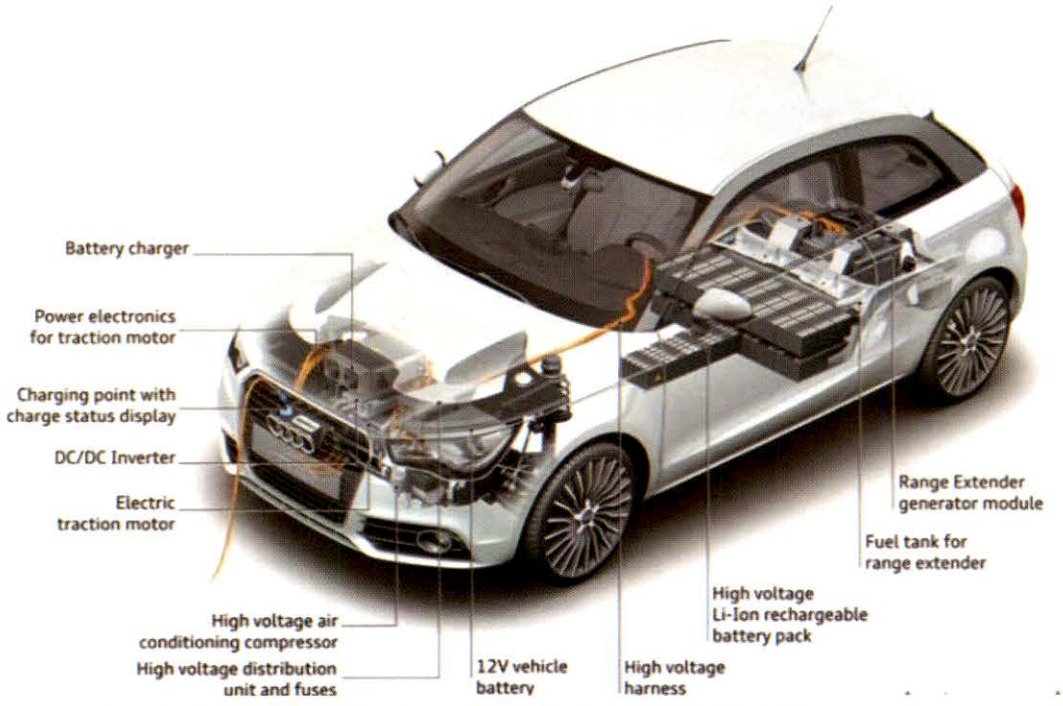
เป็นยานยนต์ไฟฟ้าที่มีเฉพาะมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นกำลังให้ยานยนต์เคลื่อนที่ และใช้พลังงานไฟฟ้าที่อยู่ในแบตเตอรี่เท่านั้นไม่มีเครื่องยนต์อื่นในยานยนต์ ดังนั้น ระยะทางการวิ่งของยานยนต์จึงขึ้นอยู่กับการออกแบบขนาดและชนิดของแบตเตอรี่รวมทั้งน้ำหนักบรรทุก อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันผู้ผลิตยานยนต์ได้มีการผลิตและจำหน่ายยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ขึ้นในประเทศพัฒนาแล้ว เช่น ประเทศญี่ปุ่น ยุโรปและสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ทำให้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่มีความเป็นไปได้มากขึ้น

- ยานยนต์ไฟฟ้าแบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Electric Vehicle : FCEV)

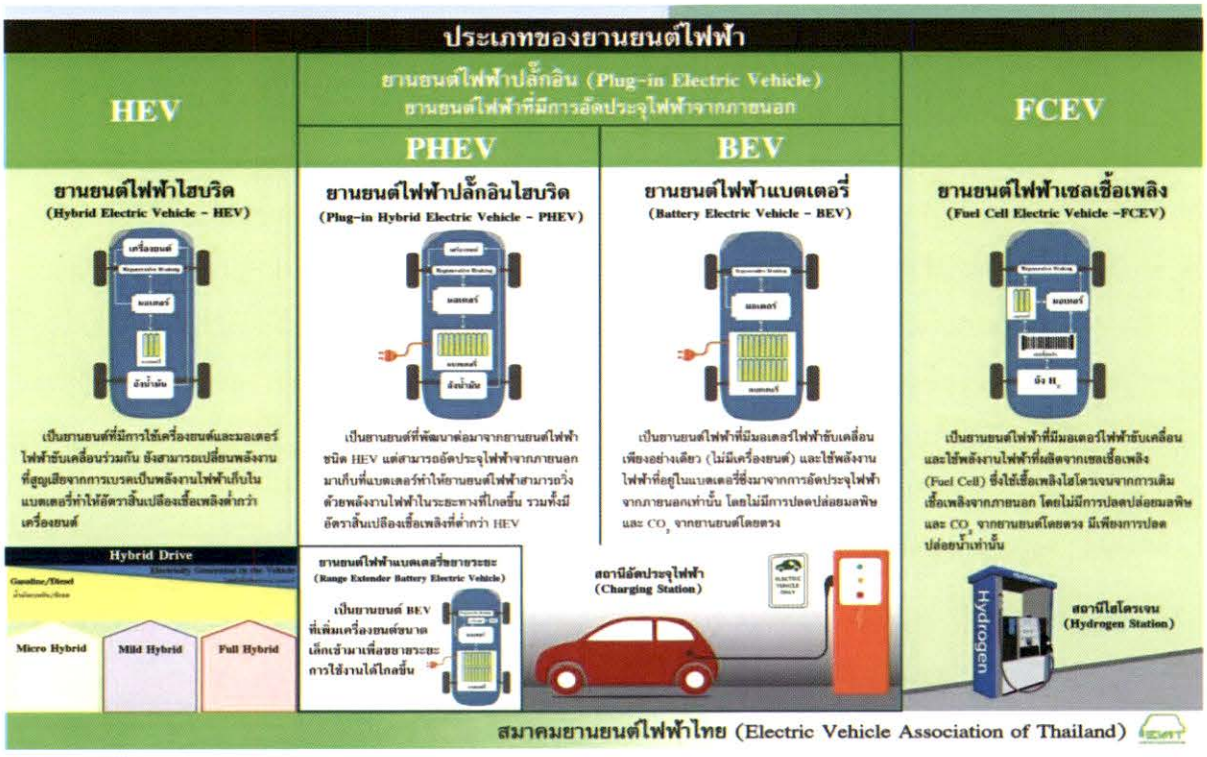
เป็นยานยนต์ไฟฟ้าที่มีเซลล์เชื้อเพลิงที่สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้โดยตรง ยานยนต์ไฟฟ้าแบบเซลล์เชื้อเพลิงมีข้อดีหลายประการ โดยข้อดีที่สำคัญที่สุด คือ ประสิทธิภาพของเซลล์เชื้อเพลิงมีค่าสูงถึงร้อยละ ๖๐ และความจุพลังงานจำเพาะที่สูงกว่าแบตเตอรี่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยานยนต์ไฟฟ้าแบบเซลล์เชื้อเพลิงจึงเป็นเทคโนโลยีที่ผู้ผลิตยานยนต์เชื่อว่าเป็นคำตอบที่แท้จริงของพลังงานสะอาดในอนาคตอย่างไรก็ดียังมีข้อจำกัดในเรื่องการผลิตไฮโดรเจนและโครงสร้างพื้นฐานอยู่

๒) ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาป (เผาไหม้) ภายใน (Internal Combustion Engine : ICE)

เครื่องยนต์แบบสันดาปภายในคือ เครื่องยนต์ที่มีการระเบิดหรือเผาไหม้ส่วนผสมของเชื้อเพลิงกับอากาศเกิดขึ้นภายในเครื่องยนต์แรงระเบิดจากการเผาไหม้จะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนตัวรถ โดยมีหลักการทำงานของปืนใหญ่เป็นหลักการเดียวกันกับการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ลูกสูบ ซึ่งในปัจจุบันจะมีทั้งเครื่องยนต์ ๒ จังหวะ และเครื่องยนต์ ๔ จังหวะ



ภาพจาก : ข่าวการไฟฟ้านครหลวง: https://www.thairath.co.th/content/๓๕๔๐๒๓



บทที่ ๒
แนวคิด ทฤษฎี และงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง

การพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจัดเก็บภาษีกรณีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าและการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า คณะกรรมาธิการได้มีการศึกษาภายใต้แนวคิดและทฤษฎีที่สำคัญ ดังนี้

๑. แนวคิดและทฤษฎีการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน

๑.๑ คำนิยามของคำว่า "ภาษี" ในทางเศรษฐศาสตร์นั้น ความหมายโดยทั่วไปแบ่งออกเป็น ๒ แนวทาง กล่าวคือ

๑) แนวทางของการบังคับจัดเก็บ หมายถึง "ภาษี" คือสิ่งที่รัฐบาลบังคับจัดเก็บจากราษฎรและนำมาใช้เพื่อประโยชน์ของสังคมส่วนรวม โดยมิได้มีสิ่งตอบแทนโดยตรงแก่ผู้เสียภาษี ภาษีที่รัฐบาลจัดเก็บได้จากประชาชนจะเป็นลักษณะของการบังคับเก็บจากรายได้ สิ่งของ ผลประโยชน์ หรือบริการจากตัวผู้เสียภาษีโดยตัวผู้เสียภาษีไม่ได้รับประโยชน์จากรัฐบาล เช่น การป้องกันประเทศ การสวัสดิการสังคม เป็นต้น

๒) แนวทางการเคลื่อนย้ายทรัพยากรจากภาคเอกชนไปสู่ภาครัฐบาล หมายถึง ทรัพยากรที่เคลื่อนย้ายจากภาคเอกชนไปสู่ภาครัฐบาล ยกเว้นการกู้ยืมการขายสินค้าหรือบริการในราคาทุนของรัฐบาล เมื่อรัฐบาลเก็บภาษีไปใช้จ่ายในกิจการของรัฐ ทรัพยากรที่จะมีหรือไว้ใช้ในภาคเอกชนย่อมต้องลดลง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการบริโภค การออมและการลงทุนของเอกชน

จากคำนิยามดังกล่าว สามารถแยกความสำคัญของภาษีได้ ดังนี้

(๑) ภาษีเป็นรายได้หลักของรัฐ ภาษีเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญที่สุดของรัฐ เพื่อรัฐจะได้นำไปใช้จ่ายในการบริหารและพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง

(๒) ภาษีช่วยชำระหนี้สิน ประเทศด้อยพัฒนาจำเป็นต้องกู้เงินจากแหล่งเงินกู้จากในประเทศและต่างประเทศ เพื่อนำมาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและเพื่อพัฒนาประเทศในโครงการต่างๆ เช่น การสร้างเขื่อน สร้างถนน เป็นต้น รัฐจึงจำเป็นต้องเก็บภาษีเพื่อนำไปชำระหนี้สินที่กู้ยืมมา

(๓) ภาษีเป็นเครื่องมือในทางนโยบายธุรกิจ รัฐสามารถใช้ภาษีเป็นเครื่องมือสนับสนุนหรือจำกัดการลงทุนในธุรกิจบางประเภทได้ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น การยกเว้นภาษีบางประเภทในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุน หรือกำหนดอัตราภาษีขาเข้าสำหรับสินค้าบางประเภทให้สูงขึ้น เพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นต้น

(๔) ภาษีเป็นเครื่องมือทางนโยบายการคลัง ซึ่งถือว่าเป็นบทบาทที่สำคัญโดยเฉพาะในภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน รัฐสามารถใช้มาตรการภาษีเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและบรรเทาผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจได้ในระดับหนึ่ง

(๕) ภาษีช่วยในการควบคุม ทุกคนต้องเสียภาษีให้แก่รัฐอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ภาษีจึงมีส่วนในการควบคุมการอุปโภคบริโภคโดยปริยาย เพราะรายได้ ส่วนหนึ่งถูกกันไว้ เพื่อเสียภาษี

(๖) ภาษีเพื่อการกระจายรายได้ เป็นภารกิจของรัฐบาลที่ต้องพยายามลดความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ให้น้อยลง เช่น การใช้นโยบายภาษีโดยการจัดเก็บภาษีในอัตราก้าวหน้า

ทั้งนี้ ภาษีแบ่งออกได้เป็น ๒ ประเภท คือ ประเภทที่ ๑ ภาษีทางตรง (Direct Tax) คือ ภาษีที่รัฐประเมินและจัดเก็บโดยตรงจากบุคคลที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นผู้ขายหรือเป็นผู้รับภาระภาษีเช่น ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีเงินได้นิติบุคคล **ประเภทที่ ๒ ภาษีทางอ้อม (Indirect Tax)** คือ ภาษีที่ผู้รับภาระเป็นบุคคลอื่นที่ไม่ใช่บุคคลที่ถูกจัดเก็บภาษีหรือผู้มีหน้าที่เสียภาษี เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต และอากรแสตมป์ โดยภาษีทางอ้อมจะถูกจัดเก็บจากการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและการจำหน่ายสินค้าที่มีจุดมุ่งหมายว่าภาษีนั้นจะสามารถถูกส่งต่อหรือผลักภาระไปยังผู้บริโภคขั้นสุดท้ายได้ โดยผู้เสียภาษีจะไม่ค่อยรู้ตัวว่าตนเองเสียภาษีภาษีทางอ้อม

๑.๒ ทฤษฎีการจัดเก็บภาษีที่ดีของ อดัม สมิธ (Adam Smith)

อดัม สมิธ (Adam Smith) นักเศรษฐศาสตร์ชาวสกอตแลนด์ได้วางหลักการเกี่ยวกับภาษีที่ดีไว้ ๔ ประการ ในหนังสือ “The Wealth of Nations” (ค.ศ. ๑๗๗๖) ซึ่งได้แก่หลักความยุติธรรม (Equity) หลักความแน่นอน (Certainty) หลักความสะดวก (Convenience) และหลักความประหยัด (Economy) ซึ่งสามารถสรุปหลักภาษีอากรที่ดีไว้ดังนี้

๑) หลักความยุติธรรม (Equity) ภาษีที่ดีต้องเก็บอย่างยุติธรรม กล่าวคือ ต้องเก็บให้ทั่วถึง โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติและเก็บตามกำลังความสามารถของผู้เสียภาษี ผู้ที่มีรายได้มากก็ต้องเสียภาษีมาก ผู้มีรายได้น้อยก็ต้องเสียภาษีน้อย ซึ่งก็จะเป็นไปตามหลักความยุติธรรม

๒) หลักความแน่นอน (Certainty) ภาษีที่ดีจะต้องมีความแน่นอนชัดเจน รู้ว่าใครบ้างจะต้องเสียภาษี เสียเท่าไร เสียอย่างไร และอาศัยฐานอะไร ในอัตราเท่าไร ข้อความในกฎหมายภาษีจะต้องชัดเจน ไม่กำกวม นอกจากนั้น หลักความแน่นอนยังรวมความไปถึงว่ารัฐจะต้องมีนโยบายที่แน่นอนในการจัดเก็บภาษี คือ ไม่เปลี่ยนแปลงบ่อย ๆ ทั้งนี้ เพื่อว่าธุรกิจภาคเอกชนจะได้วางแผนของตนได้ หากรัฐไม่มีความแน่นอนในการจัดเก็บภาษี เปลี่ยนแปลงบ่อย ๆ การวางแผนของธุรกิจเอกชนย่อมได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงภาษี

๓) หลักความสะดวก (Convenience) ภาษีที่ดีต้องสะดวกในการจัดเก็บ กล่าวคือ จะต้องเก็บได้ง่าย และง่ายต่อประชาชนที่จะปฏิบัติตาม กฎหมายภาษีเองจะต้องเข้าใจง่ายและไม่สลับซับซ้อนจนคนทั่วไปไม่เข้าใจ นอกจากนั้น แบบฟอร์มต่าง ๆ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ให้ผู้เสียภาษีปฏิบัติจะต้องง่ายต่อการปฏิบัติด้วย การอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ต่อผู้เสียภาษีจะต้องดีด้วย

๔) หลักความประหยัด (Economy) ภาษีที่ดีจะต้องประหยัด กล่าวคือ จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บน้อย แต่เก็บภาษีได้มาก ในเรื่องค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บนี้จะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายของสังคมในการบรรลุถึงการจัดเก็บภาษีนั้น ทั้งนี้ เพราะหากคำนึงถึงค่าใช้จ่ายของรัฐบาลแต่เพียงด้านเดียว

ก็ไม่ถูกต้องและไม่ครบถ้วน ค่าใช้จ่ายของสังคม (Social Cost) ในการจัดเก็บภาษีนั้น ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายของรัฐบาลในการจัดเก็บภาษี (Collection Cost) ค่าใช้จ่ายของผู้เสียภาษีในการปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance Cost) และค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการบิดเบือนเศรษฐกิจของภาษีอากร

๑.๓ แนวคิดและหลักการจัดเก็บภาษีอากรในยุคปัจจุบัน

หลักการจัดเก็บภาษีอากรในยุคปัจจุบันจะมีลักษณะที่ต้องการให้โครงสร้างของภาษีเอื้ออำนวยต่อการใช้เป็นเครื่องมือในการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและช่วยส่งเสริมความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ดังนั้น ปัจจุบันนักวิชาการภาษีอากรมีความเห็นว่าภาษีที่ดีต้องมีลักษณะเพิ่มเติมดังนี้

๑) หลักความเป็นกลางในทางเศรษฐกิจ (Neutrality) หมายความว่า ภาษีที่ดีต้องไม่มีความลำเอียงในทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ไม่ไปแทรกแซงการทำงานของกลไกตลาด ภาษีที่ดีควรมุ่งก่อให้เกิดรายได้ต่อรัฐ และปล่อยให้การตัดสินใจทางธุรกิจภาคเอกชนเป็นไปตามกลไกตลาด

๒) หลักการใช้นโยบายทางเศรษฐกิจได้ หมายความว่า ภาษีที่ดีต้องเอื้ออำนวยต่อการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ รัฐสามารถใช้ภาษีอากรเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมนโยบายได้หลายประการ เช่น การส่งเสริมความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยการยกเว้นภาษีอุตสาหกรรมแรกเริ่มเพื่อการลงทุน การลดภาษีให้กับการนำเข้าเครื่องจักร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่าการดำเนินนโยบายภาษีอากร มิใช่เป็นการมุ่งหารายได้เข้ารัฐแต่เพียงอย่างเดียว

๓) หลักการยอมรับได้ของสังคม (Acceptability) การจัดเก็บภาษีอากรจะได้ผลหรือไม่นอกจากจะขึ้นอยู่กับความพยายามของรัฐบาลแล้วที่สำคัญยังขึ้นอยู่กับความร่วมมือของประชาชนด้วย หากประชาชนให้ความร่วมมือในการเสียภาษีอากรอย่างดี การจัดเก็บภาษีก็ง่าย ภาษีที่จะได้รับความร่วมมือจากประชาชนอย่างดีจะต้องเป็นภาษีที่ได้รับการยอมรับจากสังคม หากสังคมเห็นว่าเหมาะสมและเป็นการสมควรที่จะต้องเสียภาษีนั้น ภาษีนั้นก็จะได้รับความร่วมมือจากประชาชนหากสังคมไม่ยอมรับภาษีนั้นและเห็นว่าเป็นการไม่เหมาะสมและไม่ยุติธรรม ภาษีนั้นก็จะไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนภาษีที่ไม่ได้รับการยอมรับจากสังคมจะเป็นภาษีที่ดีของสังคมนั้นไม่ได้

๔) หลักการบังคับใช้ได้ (Enforceability) ภาษีที่ดีจะต้องเป็นภาษีที่บังคับจัดเก็บได้ คือปฏิบัติได้ หมายความว่าเมื่อนำภาษีนั้น ๆ มาใช้แล้วจะต้องสามารถบังคับจัดเก็บได้

๕) หลักความยืดหยุ่นได้ (Flexibility) ภาษีที่ดีจะต้องปรับตามเศรษฐกิจได้ เช่น ในภาวะเงินเฟ้อรัฐบาลต้องการลดการหมุนเวียนของเงินในท้องตลาด ภาษีที่ดีจะต้องปรับตัวในลักษณะที่เก็บภาษีได้มากในภาวะเงินเฟ้อ เพราะการเก็บภาษีเป็นการเคลื่อนย้ายอำนาจซื้อออกจากภาคเอกชน ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาที่เสียในอัตราก้าวหน้ามีลักษณะเช่นนี้ คือเวลามีเงินเฟ้อรายได้ของคนจะเพิ่มขึ้นมากทำให้อัตราภาษีส่วนเพิ่มเพิ่มขึ้นด้วยซึ่งเป็นการดูดซับอำนาจซื้อออกจากภาคเอกชนเป็นการลดความกดดันให้เกิดเงินเฟ้อได้ ส่วนเวลาที่เศรษฐกิจตกต่ำ คนมีรายได้น้อยก็จะเสียภาษีในอัตราภาษีส่วนเพิ่ม (marginal tax rate) ที่ต่ำ ทำให้มีเงินเหลือในภาคเอกชนมาก ทำให้เศรษฐกิจฟื้นตัวได้เร็ว ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาที่จัดเก็บในอัตราก้าวหน้า จึงนับว่าเป็นตัวปรับเสถียรภาพเศรษฐกิจโดยอัตโนมัติ (Automatic Stabilizer)

๖) หลักการอำนวยรายได้ หลักการนี้กล่าวว่าภาษีที่ดีต้องก่อให้เกิดรายได้ต่อรัฐมากพอ ต้องมีฐานกว้างและขยายตัวตามการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจ ทั้งนี้ เพื่อเหตุว่าเวลาที่เศรษฐกิจขยายตัวรัฐบาลมีภาระต้องใช้จ่ายเงินมากจะได้ไม่ต้องเพิ่มอัตราภาษี

ทั้งนี้ จากหลักการจัดเก็บภาษีที่ดีดังกล่าวพิจารณาได้เพิ่มเติมว่า การจัดเก็บภาษีที่ดีควรจะต้องมีความสอดคล้องและสามารถสนับสนุนการแข่งขันในเชิงเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศภายใต้ระบบเศรษฐกิจโลกสมัยใหม่ด้วย หลักการนี้เชื่อมความรู้ทางระบบภาษีและมุมมองของเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน การเกิดและแพร่หลายของบริษัทข้ามชาติที่เชื่อมเรื่องราวการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศให้ใกล้ชิดกัน การเกิดนวัตกรรมใหม่ๆ ทางเทคโนโลยีธุรกรรมการเงินระหว่างประเทศ มีองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อใช้เป็นเวทีการค้าระหว่างประเทศ จึงเกิดระบบภาษีที่เรียกว่า Tax Competition หมายถึง การที่ประเทศต่าง ๆ พยายามแข่งขันกันลดอัตราภาษี หรือยกเว้นภาษีภายในประเทศเพื่อดึงดูดทุนจากต่างชาติ ปัญหาที่ตามมาพบว่า กระแสการลงทุนข้ามชาติปัจจุบันนี้มักอยู่ชั่วคราว หากมีสิทธิประโยชน์ในทางภาษีและด้านอื่นที่ดีกว่าก็จะเคลื่อนย้ายทุนไปยังที่นั้น เป็นการทำลายความมีประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐศาสตร์ระหว่างธุรกิจต่างประเทศและธุรกิจภายในประเทศอีกด้วย ซึ่งกลุ่มประเทศ OECD (Organization for Economic Co-operation and Development) และสหภาพยุโรปได้วิเคราะห์กรณีนี้ไว้เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๘๘ ดังนั้น ระบบภาษีที่ดีนอกจากหลัก ๔ ประการของ อดัม สมิธ แล้ว ต้องคำนึงถึง Tax Competition เพื่อความมั่นคงของเศรษฐกิจในประเทศไทย

๒. แนวคิดการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

<u>การจัดเก็บสรรพสามิตรถยนต์ในปัจจุบัน</u>

โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปัจจุบันจะจัดเก็บตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ตามหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์สากลที่จัดเก็บเพื่อตอบสนองทิศทางอุตสาหกรรมโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปทั้งในเรื่องของการประหยัดพลังงานลดมลพิษและเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย ภายใต้หลักเกณฑ์สำคัญคือ Polluters Pay หรือ “ก่อมลพิษสูง เก็บภาษีเพิ่ม”

โดยมีวัตถุประสงค์ของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่สำคัญ คือ

๑. สนับสนุนการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

การใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่าจะต้องมีการวางแผนและควบคุมการใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดโดยต้องลดการสูญเสียพลังงานในทุกขั้นตอน

๒. สนับสนุนการใช้เครื่องยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามอัตราการปล่อยก๊าซ CO2 เพื่อสนับสนุนการใช้เครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมถือเป็นนโยบายที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้เป็นอย่างดี

๓. สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน

การใช้นโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามอัตราการปล่อยก๊าซ CO2 เป็นนโยบายที่ส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์ที่ปล่อยก๊าซ CO2 โดยใช้มาตรการภาษีและภาครัฐได้มีการส่งเสริมให้ผู้บริโภคมาใช้รถยนต์ประหยัดพลังงานมากขึ้น เช่น รถยนต์ไฮบริด หรือรถยนต์พลังงานไฟฟ้า

๔. สนับสนุนรถยนต์ที่มีความปลอดภัยสูง

ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยประเภทระบบความปลอดภัยเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย ซึ่งปกติรถยนต์ที่มีความปลอดภัยจะเป็นรถยนต์ที่มีราคาค่อนข้างสูง

ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี

แนวคิดในการแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในประเทศผู้ผลิตรถยนต์ได้มีการกำหนดนโยบายรองรับรวมถึงมาตรการการดำเนินการตามกรอบการเจรจาและข้อตกลงภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในการลดก๊าซเรือนกระจกอย่างเป็นรูปธรรม ประกอบปัจจัยภายในประเทศของกลุ่มประเทศผู้ผลิตรถยนต์ยังคงได้รับประโยชน์จากการการจำหน่ายรถยนต์และยังสามารถจัดเก็บภาษีจากการผลิตรถยนต์ภายในประเทศได้คงเดิมถึงแม้จะมีมาตรการการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าก็ตาม

ดังนั้น ในส่วนประเทศไทยซึ่งอยู่ในฐานะเป็นประเทศผู้ใช้รถยนต์และในฐานะที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ของกลุ่มประเทศผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งถือได้ว่ามาตรการการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าดังกล่าวเป็นเครื่องมือและกลไกในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตได้เป็นอย่างดี และเป็นไปตามทิศทางการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลก แต่อย่างไรก็ตามในเรื่องของการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินก็ย่อมมีผลกระทบโดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบในด้านของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีอากรที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างราคาน้ำมัน ได้แก่ ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รวมถึงกองทุนน้ำมันเชื่อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ตลอดจนภาษีอากรขาเข้าของกรมศุลกากร และภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นต้น

๓. งานวิชาการที่เกี่ยวข้อง

ประกาศที่เกี่ยวข้อง

- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๐ (มีผลให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘)

- ประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๔๔/๒๕๖๐ เรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

- ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในกรณีดังกล่าว ประกอบด้วย

๑. ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐)

๒. ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๓/๒๕๖๑ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ประกาศ ณ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑)

<u>รายงานการพิจารณาศึกษา</u>

- รายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและเตรียมความพร้อมกับการพัฒนาเทคโนโลยีการใช้ไฟฟ้าเป็นพลังงานในการขับเคลื่อนยานยนต์พาหนะของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่อง การศึกษาและเตรียมความพร้อมกับการพัฒนาเทคโนโลยีการใช้ไฟฟ้าเป็นพลังงานในการขับเคลื่อนยานพาหนะของประเทศไทย

- รายงานการพิจารณาศึกษาของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เรื่อง อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย นโยบายยานยนต์และยานยนต์ไฟฟ้า

- รายงานแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าเพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย ของคณะทำงานร่วมการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

บทที่ ๓
ข้อมูลที่ได้จากการพิจารณาศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าและการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า คณะกรรมาธิการได้ข้อมูลจากการพิจารณาศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ดังนี้

๑. หน่วยงานภาคราชการและรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วย

๑.๑ <u>สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน</u>

- ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ให้ข้อมูลสรุปได้ ดังนี้

๑. สรุปสาระสำคัญของการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี

การส่งเสริมให้ใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเป็นนโยบายของรัฐบาล โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เร่งดำเนินการเพื่อให้การใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เช่น การนำรถโดยสารไฟฟ้ามาใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๒๐๐ คัน การนำยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในส่วนราชการ ทั้งนี้ ให้กระทรวงอุตสาหกรรมชี้แจงให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าใจถึงเหตุผลความจำเป็นในการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยที่มุ่งเน้นเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อเตรียมการรองรับการพัฒนาด้านเทคโนโลยียานยนต์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยไม่มีผลกระทบต่อมาตรการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ECO - Car) ทั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เป็นเพียงปัจจัยหนึ่งที่มีหน้าที่ในการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าขึ้นในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะมีมติเห็นชอบสนับสนุนการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีการพิจารณาศึกษาล่วงหน้าเกี่ยวกับแนวทางในการส่งเสริมการลงทุนในกรณีดังกล่าวให้เกิดขึ้นในประเทศไทยโดยการพิจารณาศึกษาเปรียบเทียบกับต่างประเทศที่มีนโยบายส่งเสริมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเช่นเดียวกัน อาทิ ประเทศอังกฤษ ประเทศเยอรมัน ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น โดยผลการพิจารณาศึกษาดังกล่าว สรุปได้ว่า ในขณะนั้นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า อาทิ แบตเตอรี่ยังเก็บไฟได้น้อยซึ่งจะส่งผลต่อระยะทางวิ่งของยานยนต์ ปัญหาด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศเพื่อรองรับการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้ายังมีไม่เพียงพอซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาและงบประมาณในการลงทุน โดยมีมาตรการ ดังนี้

๑) ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมีประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่มีคุณค่าต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

ตารางที่ ๑ : สิทธิประโยชน์และเงื่อนไข
ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ๕/๒๕๖๐
ลงวันที่ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐)

ประเภทกิจการ	สิทธิประโยชน์	นับตั้งแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน							
		ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	ปีที่ ๖	ปีที่ ๗	ปีที่ ๘
HEV ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐	B๑ - ไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (CIT) - ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก	ต้องมีการประกอบยานยนต์และการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น							
PHEV ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑	A๔ - ยกเว้น CIT ๓ ปี - ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรแลวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก	ต้องมีการประกอบยานยนต์และการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น			ถ้ามีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญมากกว่า ๑ ชิ้น จะได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มขึ้น ชิ้นละ ๑ ปี แต่รวมแล้ว ไม่เกิน ๖ ปี				
BEV ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑	A๓ - ยกเว้น CIT ๕ ปี - ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก	ให้นำเข้ายานยนต์ BEV ทั้งคัน (CBU) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อทดลองตลาดในปริมาณที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ความเห็นชอบ							

<table>
<tr><th rowspan="2">ประเภทกิจการ</th><th rowspan="2">สิทธิประโยชน์</th><th colspan="8">นับตั้งแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน</th></tr>
<tr><th>ปีที่ ๑</th><th>ปีที่ ๒</th><th>ปีที่ ๓</th><th>ปีที่ ๔</th><th>ปีที่ ๕</th><th>ปีที่ ๖</th><th>ปีที่ ๗</th><th>ปีที่ ๘</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td colspan="3">←——— ต้องมีการประกอบยานยนต์ ———→</td><td></td><td></td><td colspan="3">ต้องมีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td colspan="8"><u>หากมีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น ให้ได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มเติม</u>
- ผลิตในปีที่ ๑ – ๓ ให้ยกเว้น CIT เพิ่มอีก ๓ ปี
- ผลิตในปีที่ ๔ ให้ยกเว้น CIT เพิ่มอีก ๒ ปี
- ผลิตในปีที่ ๕ ให้ยกเว้น CIT เพิ่มอีก ๑ ปี
หากมีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญมากกว่า ๑ ชิ้น ให้ได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มขึ้นชิ้นละ ๑ ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน ๑๐ ปี ทั้งนี้ หากได้รับสิทธิยกเว้น CIT มากกว่า ๘ ปี ต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีร่วมกับสถาบนการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด</td></tr>
<tr><td>รถโดยสารไฟฟ้า ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑</td><td>A๔
- ยกเว้น CIT ๓ ปี
- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก</td><td colspan="3">←——— ต้องมีการประกอบยานยนต์ และการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น ———→</td><td colspan="3">ถ้ามีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญมากกกว่า ๑ ชิ้น จะได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มชิ้นละ ๑ ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน ๖ ปี</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>อุปกรณ์สำหรับยานยนต์ HEV PHEV และ BEV เช่น กิจการผลิต
- แบตเตอรี่
- Traction Motor
- ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS)
- ระบบควบคุมการขับขี่ (DCU) เป็นต้น</td><td>A๒
- ยกเว้น CIT ๘ ปี
- ยกเว้นอากรขาเข้า เครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

๒) กำหนดให้กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ตามข้อ ๑) ข้างต้น ที่อยู่ในพื้นที่ส่งเสริมการลงทุน ๓ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง **ได้รับสิทธิประโยชน์ภาษีเพิ่มเติม คือ ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติม** จากกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา ๓ ปี นับแต่วันสิ้นสุดระยะเวลาการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยต้องยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๒ ทั้งนี้ ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๓/๒๕๖๑ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกาศ ณ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑)

๒. ความคืบหน้าจำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มายื่นคำขอส่งเสริมการลงทุน

- ยื่นขอรับการส่งเสริมทั้งสิ้น ๘ ราย ในประเภท HEV และ PHEV
- อนุมัติให้การส่งเสริมแล้วในประเภท HEV ๑ ราย
- เงินลงทุนทั้งสิ้น ๔๗,๓๘๕ ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน ๓๖,๓๕๖ ล้านบาท) เฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า
- เงินลงทุนทั้งสิ้น ๕๒,๘๗๖ ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน ๔๐,๗๐๕ ล้านบาท) สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ รวมทั้งแบตเตอรี่ (High Density Battery) ทั้งนี้ แยกรายการประเภทกลุ่มรถที่ลงทุนได้ดังนี้

๑) ยานยนต์ประเภท HEV

ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว ๕ ราย (อนุมัติแล้ว ๑ ราย) รวมจำนวน ๓๑๙,๐๐๐ คัน
เงินลงทุนทั้งสิ้น ๔๕,๐๔๒ ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน ๓๔,๕๙๒ ล้านบาท)
ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน ๓ ราย

๒) ยานยนต์ประเภท PHEV

ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว ๓ ราย
เงินลงทุนทั้งสิ้น ๒,๓๔๓ ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน ๑,๗๖๔ ล้านบาท)
มีผู้ประกอบการได้มาหารือและจะยื่นปีในปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑ ราย
ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน ๒ ราย

๓) ยานยนต์ประเภท BEV

ปัจจุบัน**ยังไม่มี**รายใดยื่นขอรับการส่งเสริม
มีผู้ประกอบการได้มาหารือแล้วและจะยื่นปี ๒๕๖๑ จำนวน ๒ ราย

๔) กิจการผลิต แบตเตอรี่ (High Density Battery) :

ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว ๓ ราย (อนุมัติแล้ว ๑ ราย)
เงินลงทุนทั้งสิ้น ๔,๕๗๘ ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน ๓,๖๐๖ ล้านบาท)
ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน ๒ ราย

๕) กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า :

ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว ๓ ราย (อนุมัติแล้ว ๒ ราย)
เงินลงทุนทั้งสิ้น ๙๑๓.๓ ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน ๗๔๒.๖ ล้านบาท)
ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน ๒ ราย

๑.๒ กรมศุลกากร

ผู้แทนกรมศุลกากร ได้ให้ข้อมูลต่อในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑) ข้อมูลผลการจัดเก็บอากรนำเข้าที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมัน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ปัจจุบัน

ตารางที่ ๒ : ข้อมูลการนำเข้ายานยนต์นั่งส่วนบุคคลสำเร็จรูป
ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙

ปี - เดือน			รวมการนำเข้ายานยนต์		
ปีงบประมาณ	ปี	เดือน	ปริมาณ (คัน)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)	ภาษีอากรรวม (ล้านบาท)
๒๕๕๖	๒๕๕๕	ตุลาคม	๔,๗๓๓	๒,๘๐๙,๗๘๗,๗๕๔	๒,๙๗๔.๖๖
		พฤศจิกายน	๔,๕๖๕	๒,๙๑๕,๙๖๕,๙๔๘	๓,๖๕๙.๖๙
		ธันวาคม	๔,๐๙๙	๒,๕๖๒,๓๗๙,๒๖๗	๓,๑๖๐.๙๑
	๒๕๕๖	มกราคม	๓,๙๕๕	๒,๔๓๐,๗๑๑,๐๐๖	๒,๖๐๓.๙๖
		กุมภาพันธ์	๓,๗๙๕	๒,๒๙๐,๑๕๗,๐๖๘	๒,๓๘๖.๒๑
		มีนาคม	๔,๓๓๐	๒,๕๑๙,๔๐๖,๑๙๙	๒,๕๖๙.๖๐
		เมษายน	๓,๕๐๓	๒,๒๗๘,๒๔๔,๖๗๓	๒,๗๔๑.๖๕
		พฤษภาคม	๒,๘๔๙	๑,๘๙๑,๔๓๑,๙๗๘	๒,๕๗๗.๓๓
		มิถุนายน	๓,๗๐๕	๒,๕๖๖,๒๗๖,๔๒๕	๓,๖๐๙.๖๗
		กรกฎาคม	๔,๕๙๗	๓,๐๓๕,๖๔๑,๐๑๖	๓,๓๐๘,๐๒
		สิงหาคม	๒,๙๑๔	๒,๑๓๔,๐๕๖,๗๗๕	๓,๑๐๗.๓๘
		กันยายน	๕,๒๘๓	๓,๓๕๒,๖๕๓,๕๗๕	๓,๒๗๔.๘๐
รวมปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ทั้งสิ้น			**๔๘,๓๒๘.๐๐**	**๓๐,๗๘๖,๗๑๑,๖๘๗**	**๓๕,๙๗๓.๘๘**
๒๕๕๗	๒๕๕๖	ตุลาคม	๔,๓๕๘	๓,๑๒๔,๗๑๑,๑๔๘	๓,๖๒๑.๔๑
		พฤศจิกายน	๓,๑๙๕	๒,๒๙๗,๘๗๓,๐๓๐	๒,๗๙๙.๕๒
		ธันวาคม	๕,๐๖๒	๓,๓๐๑,๓๔๗,๔๔๒	๓,๘๒๗.๒๖
	๒๕๕๗	มกราคม	๕,๘๑๕	๓,๓๖๙,๙๐๗,๖๐๖	๓,๗๙๗.๑๖
		กุมภาพันธ์	๔,๗๕๓	๓,๐๒๘,๑๖๘,๙๗๐	๓,๐๖๖.๖๔
		มีนาคม	๕,๓๔๒	๓,๔๐๐,๖๗๔,๖๖๔	๓,๓๔๘.๑๔
		เมษายน	๔,๓๖๓	๒,๖๘๗,๒๐๔,๕๒๒	๒,๕๘๙.๓๘
		พฤษภาคม	๓,๒๗๐	๒,๓๗๐,๐๐๕,๖๕๘	๓,๐๒๔.๑๗
		มิถุนายน	๓,๗๘๐	๒,๙๑๔,๔๖๐,๒๒๗	๓,๒๙๖.๘๔
		กรกฎาคม	๓,๗๖๑	๒,๗๒๐,๘๔๔,๖๕๓	๓,๐๓๐.๐๕
		สิงหาคม	๓,๑๐๘	๒,๕๕๒,๘๒๖,๐๙๐	๓,๓๙๒.๕๑
		กันยายน	๓,๒๘๐	๒,๖๐๖,๓๓๑,๑๐๙	๓,๙๒๙.๔๕
รวมปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ทั้งสิ้น			**๕๐,๐๘๗.๐๐**	**๓๙,๓๗๔,๓๕๕,๑๖๙**	**๓๘,๗๓๓.๕๒**

ปี - เดือน			รวมการนำเข้ายานยนต์		
ปีงบประมาณ	ปี	เดือน	ปริมาณ (คัน)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)	ภาษีอากรรวม (ล้านบาท)
๒๕๕๘	๒๕๕๗	ตุลาคม	๒,๗๕๒	๒,๐๙๔,๑๑๔,๐๐๓	๒,๖๕๔.๔๔
		พฤศจิกายน	๑,๘๕๗	๑,๗๒๑,๒๗๕,๗๐๔	๒,๖๖๗.๗๔
		ธันวาคม	๒,๔๕๘	๒,๒๙๓,๕๗๕,๔๖๗	๒,๙๒๐.๗๔
	๒๕๕๘	มกราคม	๒,๖๒๘	๒,๓๗๖,๐๑๖,๙๒๒	๒,๘๓๙.๑๓
		กุมภาพันธ์	๒,๕๗๔	๑,๙๖๖,๑๘๐,๖๗๘	๒,๒๕๕.๓๒
		มีนาคม	๒,๘๙๗	๒,๑๙๑,๔๖๐,๙๖๙	๒,๓๙๒.๘๐
		เมษายน	๓,๕๑๓	๒,๗๙๔,๗๙๗,๓๗๓	๓,๕๖๒.๘๐
		พฤษภาคม	๓,๑๓๕	๒,๔๒๐,๔๑๓,๑๗๒	๓,๑๗๑.๓๙
		มิถุนายน	๒,๗๔๖	๒,๐๘๗,๓๐๒,๓๓๗	๒,๔๒๘.๙๓
		กรกฎาคม	๑,๓๙๐	๑,๒๒๔,๔๓๘,๙๒๒	๑,๙๘๑.๙๔
		สิงหาคม	๒,๙๖๖	๑,๔๙๔,๘๔๖,๑๙๑	๒,๐๓๗.๖๕
		กันยายน	๑,๗๖๙	๑,๔๙๔,๘๔๖,๑๙๑	๒,๐๓๗.๖๕
รวมปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ทั้งสิ้น			๓๐,๖๘๕.๐๐	๒๕,๑๕๒,๙๒๔,๙๖๙	๓๒,๓๘๗.๗๐
๒๕๕๙	๒๕๕๘	ตุลาคม	๓,๒๙๘	๒,๕๘๘,๓๖๐,๙๖๔	๒,๙๗๕.๓๙
		พฤศจิกายน	๒,๗๕๓	๒,๓๕๑,๑๔๓,๓๕๓	๓,๐๒๙.๘๑
		ธันวาคม	๓,๑๕๕	๒,๘๒๖,๓๑๑,๗๖๘	๔,๔๘๒.๓๕
	๒๕๕๙	มกราคม	๑,๑๓๔	๑,๑๐๗,๗๓๑,๙๓๔	๑,๗๔๗.๖๑
		กุมภาพันธ์	๙๕๘	๙๑๑,๗๒๔,๔๙๐	๑,๔๕๑.๘๕
		มีนาคม	๒,๒๒๓	๑,๙๑๓,๗๓๓,๓๒๖	๒,๙๐๑.๕๗
		เมษายน	๑,๙๒๔	๑,๗๗๙,๙๖๓,๙๗๗	๒,๕๘๕.๙๖
		พฤษภาคม	๑,๙๒๔	๑,๕๙๐,๗๗๒,๐๘๑	๒,๕๒๘.๑๙
		มิถุนายน	๓,๕๓๖	๓,๓๓๒,๑๘๒,๘๔๑	๕,๑๐๐.๒๔
		กรกฎาคม	๒,๒๔๕	๒,๔๗๓,๓๗๘,๕๗๘	๓,๙๙๒.๕๘
		สิงหาคม	๒,๒๔๖	๒,๑๑๓,๕๗๑,๐๖๗	๓,๒๑๒.๔๔
		กันยายน	๑,๙๔๗	๑,๕๖๔,๗๒๐,๐๕๖	๒,๑๐๑.๔๗
รวมปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ทั้งสิ้น			๑๐,๓๔๐	๘,๘๗๓,๕๔๘,๐๑๘	๑๒,๒๓๕

ที่มา : กรมศุลกากร ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๓ : ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ายานยนต์
ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก (นอกจากของตามประเภท ๘๗.๐๒)
ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม – ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๐

รหัสพิกัด		ค่าอากรขาเข้า (รวม)
๘๗๐๓๒๑	ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน ๑,๐๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร	๕,๓๘๔,๙๖๔.๙๓
๘๗๐๓๒๒	ความจุของกระบอกสูบเกิน ๑,๐๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๑,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร	๑๒๑,๗๙๓,๐๕๐.๔๘
๘๗๐๓๒๓	ความจุของกระบอกสูบเกิน ๑,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร	๓,๘๖๒,๖๓๑,๐๐๙.๕๒
๘๗๐๓๒๔	ความจุของกระบอกสูบเกิน ๓,๐๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร	๔๙๔,๙๖๘,๕๓๔.๙๕
๘๗๐๓๓๑	ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน ๑,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร	๒๐,๗๓๘,๕๒๑.๘๔
๘๗๐๓๓๒	ความจุของกระบอกสูบเกิน ๑,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน ๒,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร	๕๗๒,๖๒๘,๑๙๐.๑๓
๘๗๐๓๓๓	ความจุของกระบอกสูบเกิน ๒,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร	๒๑๒,๓๐๐,๒๙๒.๔๙
๘๗๐๓๔๐	ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟและมีมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นมอเตอร์ขับเคลื่อน นอกจากที่สามารถเสียบปลั๊กชาร์จพลังงานไฟฟ้าจากแหล่งภายนอก	๖๑๕,๑๑๐,๔๓๔.๓๓
๘๗๐๓๕๐	ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบมีลูกสูบที่จุดระเบิดโดยการอัด (ดีเซลหรือกึ่งดีเซล) และมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อน นอกจากที่สามารถเสียบปลั๊กชาร์จพลังงานไฟฟ้าจากแหล่งภายนอก	๔๖,๘๑๕,๓๑๕.๐๓
๘๗๐๓๖๐	ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟและมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อนสามารถเสียบปลั๊กชาร์จพลังงานไฟฟ้าจากแหล่งภายนอก	๒๐๔,๔๔๕,๙๔๗.๗๙
๘๗๐๓๗๐	ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบมีลูกสูบที่จุดระเบิดโดยการอัด (ดีเซลหรือกึ่งดีเซล) และมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อนสามารถเสียบปลั๊กชาร์จไฟฟ้าฟ้าจากแหล่งภายนอก	๑,๑๐๖,๐๑๔.๑๒
๘๗๐๓๘๐	ยานยนต์อื่น ๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเท่านั้น	๘,๑๕๐,๔๐๔.๖๐
รวม		**๖,๑๖๖,๐๗๒,๖๘๐.๒๑**

ที่มา : ข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ ณ วันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๐

๒) ข้อมูลอากรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU) สำหรับการนำเข้าทั่วไปตามกรอบความตกลงการค้าเสรี (FTA) ที่สำคัญ

ตารางที่ ๔ : อากรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU) สำหรับการนำเข้าทั่วไป ตามกรอบความตกลงการค้าเสรี (FTA) ที่สำคัญ

ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ ๑๐ คนลงมา (ประเภทพิกัด ๘๗.๐๓)				
ASEAN-KOREA	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า ๑,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ	ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า ๓,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๐%
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ	ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า ๓,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๖๔%
	ยานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์อื่น ๆ			อัตราอากร ๔๐%
ASEAN-JAPAN	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า ๑,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ		ไม่ผูกพัน
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ		ไม่ผูกพัน
	ยานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์อื่น ๆ			อัตราอากร ๒๕.๕% (๑ เม.ย. ๖๑ : ๒๐%
THAI-JAPAN	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า ๑,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ	ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า ๓,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๖๐%
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ	ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า ๓,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๖๐%
	ยานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์อื่น ๆ			อัตราอากร ๒๐%
การนำเข้าทั่วไป (MFN)	ดีเซล ดีเซลไฮบริด เบนซิน เบนซินไฮบริด ไฟฟ้า และอื่น ๆ		รถพยาบาล	อัตราอากร ๑๐%
			ยานยนต์อื่น ๆ	อัตราอากร ๘๐%

ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ ๑๐ คนลงมา (ประเภทพิกัด ๘๗.๐๓)				
ASEAN	อัตราอากร ๐%			
ASEAN-CHINA	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๕๐%
			สูงกว่า ๑,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ		อัตราอากร ๕๐%
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ		อัตราอากร ๕๐%
	ยานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์อื่น ๆ			อัตราอากร ๐%
ASEAN - AUSTRALIA - NEWZEALAND	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๘%
			สูงกว่า ๑,๐๐๐ CC	อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ		อัตราอากร ๘%
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร ๐%
		ยานยนต์อื่น ๆ		อัตราอากร ๘%
	ยานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์อื่น ๆ			อัตราอากร ๘%

๓) มาตรการทางกฎหมายเพื่อรองรับการจัดเก็บภาษีศุลกากรในการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle) ได้แก่ การยกเว้นภาษีอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

๑.๓ กรมสรรพสามิต ผู้แทนจากกรมสรรพสามิต ได้ให้ข้อมูลในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑) ข้อมูลผลการจัดเก็บรายได้ของกรมสรรพสามิต ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ จนถึงปัจจุบัน อาทิ ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ผลการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกเป็นน้ำมันประเภทต่าง ๆ

ตารางที่ ๕ : ผลการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	ปีงบประมาณ				
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๖๓,๕๓๒.๐๘	๖๓,๔๐๒.๖๔	๑๒๗,๗๘๖.๐๕	๑๗๗,๖๙๖.๗๑	๑๖๓,๐๙๙.๐๔

ที่มา : กรมสรรพสามิต ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๖ : ผลการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแยกประเภท ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	ปีงบประมาณ				
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
ดีเซล+ไบโอดีเซล (รวม)	๑๔๙.๐๔	๑,๗๖๕.๖๘	๗๒,๙๘๘.๕๓	๑๑๘,๕๙๑.๕๓	๑๐๖,๓๑๒.๘๐
- ดีเซล	๑๔๘,๗๕	๑,๗๖๕.๖๘	๗๒,๙๘๘.๕๓	๑๑๘,๕๙๑.๕๓	๑๐๖,๓๑๒.๘๐
- ไบโอดีเซล	๐.๓	-	-	-	-
เบนซิน+แก๊สโซฮอล์ (รวม)	๕๑,๓๔๔.๔๓	๔๙,๗๕๐.๗๕	๔๓,๙๒๙.๒๔	๔๙,๑๖๗.๔๗	๔๓,๓๔๔.๙๘
- เบนซิน	๔๓,๗๒๗.๐๔	๒๕,๐๑๓.๓๒	๑๑,๔๐๘.๙๔	๑๔,๑๘๕.๔๕	๑๓,๗๓๘.๐๑
- แก๊สโซฮอล์	๗,๖๑๖.๓๙	๒๔,๗๓๗.๔๓	๓๒,๕๒๐.๓๐	๓๔,๙๘๒.๐๒	๒๙,๖๐๖.๙๘
- E๑๐	๗,๒๒๑.๘๖	๑๙,๗๗๕.๖๙	๒๖,๑๗๙.๒๒	๒๗,๐๖๙.๘๕	๒๒,๕๙๖.๓๙
- E๒๐	๓๑๕.๘	๔,๖๙๘.๑๒	๖,๐๓๙.๗๔	๗,๖๓๘.๕๗	๖,๗๔๗.๖๘
- E๘๕	๗๘.๗๓	๒๖๓.๖๒	๓๐๑.๓๕	๒๗๓.๖	๒๖๒.๙
รวม	๕๑,๔๙๓.๔๗	๕๑,๕๑๖.๔๓	๑๑๖,๙๑๗.๗๗	๑๖๗,๗๕๙.๐๐	๑๔๙,๖๕๗.๗๘

หมายเหตุ : ข้อมูลดังกล่าวยังไม่รวมผลการจัดเก็บภาษีผลิตภัณฑ์ก๊าซประเภทต่าง ๆ

ที่มา : กรมสรรพสามิต ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๗ : สถิติปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙

ปริมาณ : ล้านลิตร

	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
เบนซิน	๖๑๖,๒๓๐.๑๒	๔๙๘,๑๘๖.๓๑	๕๐๑,๗๖๘.๙๔	๔๘๙,๙๕๐.๓๔
เบนซิน ออกเทน ๙๑	๑๔๖,๙๒๓.๐๔	๖๑,๐๗๙.๐๐	๘๑,๓๖๘.๐๐	๗๐,๙๖๑.๐๐
แก๊สโซฮอล์ E๘๕	๑๔๐,๕๖๖.๔๘	๓๓๔,๐๓๘.๑๔	๓๑๗,๔๖๐.๓๑	๓๒๔,๔๙๙.๐๐
แก๊สโซฮอล์ E๒๐	๙๖๒,๗๓๐.๘๐	๑,๓๔๔,๐๓๗.๑๔	๑,๕๑๐,๘๑๔.๑๔	๑,๗๕๒,๖๙๙.๖๗
แก๊สโซฮอล์ ๙๑	๓,๓๓๗,๐๔๐.๕๗	๓,๕๙๔,๘๑๐.๑๗	๔,๐๑๘,๗๙๒.๑๓	๔,๐๗๒,๙๘๑.๗๔
แก๊สโซฮอล์ ๙๕	๓,๐๒๙,๕๗๙.๙๐	๒,๗๓๕,๐๔๘.๒๗	๓,๒๘๓,๒๖๑.๐๙	๓,๙๖๘,๑๘๑.๙๗
น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	๒๐,๔๐๔,๕๒๒.๔๕	๒๐,๕๖๓,๐๓๓.๕๖	๒๑,๓๖๘,๑๐๓.๗๙	๒๒,๑๕๑,๖๕๓.๕๒
ก๊าซแอลพีจี (ล้าน กก.)	๖,๕๗๐.๔๕๐	๖,๔๙๙.๐๐๓	๕,๖๘๒.๙๗๒	๕,๐๕๑.๖๗๒

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๘ : ข้อมูลการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุน เพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	ปีงบประมาณ					รวม
	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	๖๐,๙๔๗.๒๓	๓๔,๔๗๓.๖๔	๕๗.๔๙๔.๕๔	๑๓,๕๗๐.๖๖	๑๒,๓๓๖.๑๖	๑๗๘,๘๒๒.๒๓
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	๗,๒๘๑.๓๑	๗,๓๖๕.๙๒	๗,๗๕๙.๗๘	๘,๒๘๐.๙๑	๖,๕๒๓.๐๕	๓๗,๒๑๐.๙๗

หมายเหตุ : เนื่องจากยังไม่สิ้นสุดปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ดังนั้น ข้อมูลดังกล่าว จะเป็นข้อมูลเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ – มิถุนายน ๒๕๖๐
ที่มา : กรมสรรพสามิต ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๙ : อัตราเงินนำส่งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

หน่วย : บาท

ประเภท	ประเภทเชื้อเพลิง				
	เบนซิน	E๑๐	E๒๐	E๘๕	ดีเซล
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	๖.๓๑	๐.๓๕	-๓.๐๐	-๙.๓๕	๐.๐๑
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	๐.๒๕	๐.๒๕	๐.๒๕	๐.๒๕	๐.๒๕

ที่มา : กรมสรรพสามิต ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๒) ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตยานยนต์ประเภทต่าง ๆ โดยเปรียบเทียบกับผลกระทบด้านการจัดเก็บรายได้เมื่อประเทศไทยมีการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเพื่อทดแทนยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง

ตารางที่ ๑๐ : อัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามค่าคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ตามประกาศกระกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) (เริ่มบังคับใช้ ๑ มกราคม ๒๕๕๙)

ประเภท	เครื่องยนต์	ปริมาณการปล่อย Co_2 (กรัม/กม.)			
		Co2 ≤ ๑๐๐	๑๐๐< Co_2 ≤ ๑๕๐	๑๕๐< Co_2≤ ๒๐๐	Co_2 > ๒๐๐
รถยนต์นั่ง	ต่ำกว่า ๓.๐ ลิตร	-	๓๐%	๓๕%	๔๐%
	E๘๕/CNG	-	๒๕%	๓๐%	๓๕%
	สูงกว่า ๓.๐ ลิตร	๕๐%			

ประเภท	เครื่องยนต์	ปริมาณการปล่อย Co_2 (กรัม/กม.)			
		$Co_2 \leq$ ๑๐๐	๑๐๐< $Co_2 \leq$ ๑๕๐	๑๕๐< $Co_2 \leq$ ๒๐๐	$Co_2 >$ ๒๐๐
ไฮบริค (แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า) / แบบพลังงานไฟฟ้า / แบบเซลล์เชื้อเพลิง	ต่ำกว่า ๓.๐ ลิตร	๑๐%	๒๐%	๒๕%	๓๐%
	สูงกว่า ๓.๐ ลิตร	๕๐%			
อีโคคาร์	เบนซิน ๑.๓-ดีเซล ๑.๔ ลิตร		๑๗% (๑๒๐ Co_2)		
	เบนซิน ๑.๓-ดีเซล ๑.๕ ลิตร	๑๔%			
	E๘๕-B๑๐	๑๒%			

ประเภท	รุ่น	$Co_2 \leq$ ๒๐๐	$Co_2 >$ ๒๐๐
ปิกอัพ	ไม่มีแค็บ	๓%	๕%
(เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข)	มีแค็บ	๕%	๗%
	กระบะ ๔ ประตู	๑๒%	๑๕%
ปิกอัพ	ต่ำกว่า ๓.๒๕ ลิตร	๑๘%	
(ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข)	สูงกว่า ๓.๒๕ ลิตร	๕๐%	
กระบะดัดแปลง (PPV)	ต่ำกว่า ๓.๒๕ ลิตร	๒๕%	๓๐%
	สูงกว่า ๓.๒๕ ลิตร	๕๐%	

ตารางที่ ๑๑ : อัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามค่าคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) (มีผลให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘)

ประเภทรถยนต์	Co_2 <๑๐๐		Co_2 ๑๐๑-๑๕๐		Co_2 ๑๕๑-๒๐๐		Co_2 > ๒๐๐	
	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ
HEV	๑๐	๕	๒๐	๑๐	๒๕	๑๒.๕	๓๐	๑๕
PHEV	๑๐	๕	๒๐	๑๐	๒๕	๑๒.๕	๓๐	๑๕
NO Co_2								
	ปัจจุบัน				ที่เข้าร่วมโครงการ			
BEV	๑๐				๒			

ตารางที่ ๑๒ : ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตยานยนต์
ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘

ปริมาณ : คัน / ภาษี : ล้านบาท

ประเภทยานยนต์	ปีงบประมาณ ๒๕๕๖		ปีงบประมาณ ๒๕๕๗		ปีงบประมาณ ๒๕๕๘	
	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี
ยานยนต์ E๑๐	๓๐	๑๘.๔๕	๘๒	๒๙.๓๔	๔๐	๑๓.๘๘
ยานยนต์นั่งใช้เชื้อเพลิงทดแทน E๒๐	๒๙๒,๙๗๒	๓๙,๐๗๔.๔๒	๑๓๘,๑๘๙	๑๙,๔๐๐.๗๑	๑๒๕,๖๐๗	๑๘,๐๓๙.๓๙
ยานยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV)	๔๕,๙๖๘	๘,๓๙๙.๗๙	๔๒,๒๐๔	๘,๒๓๙.๘๒	๓๐,๕๗๖	๖,๒๐๒.๐๑
ยานยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB)	๑๕๙,๔๐๙	๑๒,๖๒๔.๐๙	๗๘,๑๗๖	๖,๑๐๗.๑๔	๕๖,๐๓๙	๔,๖๖๐.๖๑
ยานยนต์กระบะ	๒๘๒,๐๓๕	๔,๓๑๐.๒๒	๒๐๗,๖๒๖	๓,๒๒๘.๙๓	๑๓๘,๑๐๖	๒,๐๘๐.๑๕
ยานยนต์กระบะ (SPEC CAB)	-	-	-	-	-	-
ยานยนต์ดัดแปลง	๗๗๓	๑๓๘.๕๔	๖๑๘	๓๐.๓๑	๒๘๐	๒๐.๙๒
ยานยนต์นั่งประหยัดพลังงาน NGV-CNG	๔๔,๖๒๐	๔,๙๘๙.๕๘	๑๓,๒๕๑	๑,๕๑๒.๙๕	๖,๖๐๖	๗๕๕.๒๖
ยานยนต์นั่งประหยัดพลังงานแบบผสม	๑๙,๘๘๖	๒,๑๗๓.๒๔	๔,๓๒๘	๕๒๙.๓๘	๓,๕๗๙	๔๗๓.๗๐
ยานยนต์นั่งประหยัดพลังงาน Eco CAR	๑๕๘,๔๒๖	๑๐,๔๗๗.๒๔	๑๐๖,๙๖๖	๗,๔๓๒.๑๖	๗๑,๗๐๙	๕,๐๒๘.๘๖
ยานยนต์นั่งใช้เชื้อเพลิงทดแทน E๘๕	๗๙,๘๕๙	๑๕,๓๔๓.๑๙	๔๗,๕๙๖	๘,๙๐๓.๙๒	๕๒,๘๕๔	๙,๔๗๑.๘๖
รวม	**๑,๐๘๓,๙๗๘**	**๙๗,๕๔๘.๗๖**	**๖๓๙,๐๓๖**	**๕๕,๔๑๔.๖๖**	**๔๘๕,๓๙๖**	**๔๖,๗๔๖.๖๔**
Free Zone	๓๘๗,๐๔๕	๔๔,๓๖๒.๔๑	๑๖๓,๔๗๑	๒๑,๕๖๓.๕๓	๖๑๗,๗๙๔	๒๓,๙๙๙.๔๗
นำเข้า	๖๒,๗๓๐	๑๒,๐๔๑.๙๐	๕๒,๕๖๒	๑๓,๖๖๓.๘๐	๔๑,๙๓๖	๙,๙๙๙.๔๘
นำเข้า + Free Zone	**๔๔๙,๗๗๕**	**๕๖,๔๐๓.๓๒**	**๒๑๖,๐๓๓**	**๓๕,๒๒๗.๓๓**	**๖๕๙,๗๓๐**	**๓๓,๙๙๘.๙๕**
รวมทั้งสิ้น	**๑,๕๓๓.๗๕๓**	**๑๕๓,๙๕๒.๐๘**	**๘๕๕,๐๖๙**	**๙๐,๖๔๑.๙๙**	**๑,๑๔๕,๑๒๖**	**๘๐,๗๔๕.๕๙**

ที่มา : กรมสรรพสามิต ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๑๓ : ผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตยานยนต์
ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ – ๒๕๖๐

ปริมาณ : คัน / ภาษี : ล้านบาท

ประเภทยานยนต์	ปีงบประมาณ ๒๕๕๙		ปีงบประมาณ ๒๕๖๐	
	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี
ยานยนต์ E๑๐	๓๔	๘.๗๕	-	-
ยานยนต์นั่งใช้เชื้อเพลิงทดแทน E๒๐	๔๘,๑๖๙	๘,๒๑๘.๑๗	๕,๒๙๖	๑,๘๗๖,๘๖
ยานยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV)	๔๙,๑๙๔	๑๒,๔๑๔.๗๗	๒๗,๐๑๕	๗,๔๔๖.๔๕
ยานยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB)	๔๑,๖๗๖	๓,๔๖๙.๐๕	๔๐,๘๔๖	๓,๓๗๔.๕๙
ยานยนต์กระบะ	๗๒,๒๙๐	๑,๐๔๗.๒๔	๓๘,๓๒๕	๕๗๕.๔๑
ยานยนต์กระบะ (SPEC CAB)	๕๕,๐๕๓	๑,๔๙๙.๖๙	๕๓,๐๓๕	๑,๔๗๒.๙๙
ยานยนต์ดัดแปลง	๑,๒๙๔	๓๓.๙๖	๓๒๗	๓๖.๘๒
ยานยนต์นั่งประหยัดพลังงาน NGV-CNG	๑,๓๕๓	๑๗๗.๐๔	๔๐๑	๖๖.๒๐
ยานยนต์นั่งประหยัดพลังงานแบบผสม	๕,๙๔๑	๙๖๓.๖๘	๒,๔๗๐	๔๙๕.๔๙
ยานยนต์นั่งประหยัดพลังงานมาตรฐาน Eco CAR	๖๔,๘๖๒	๔,๖๐๐.๖๘	๔๓,๕๓๒	๓,๑๓๖.๙๘
ยานยนต์นั่งใช้เชื้อเพลิงทดแทน E๘๕	๑๒๐,๓๒๖	๑๙,๗๒๘.๘๕	๑๐๙,๐๒๙	๑๗,๖๑๐.๑๐
รวม	**๔๖๐,๑๙๒**	**๕๒,๑๖๑.๘๘**	**๓๒๐,๒๗๖**	**๓๖,๐๙๐.๘๙**
Free Zone	๒๘๓,๖๖๐	๓๖,๔๙๑.๘๓	๒๕๓,๑๗๖	๒๘,๑๒๓.๓๑
นำเข้า	๒๗,๐๓๗	๑๒,๑๑๐.๓๙	๗๒,๓๓๖	๙,๐๒๐.๕๔
นำเข้า + Free Zone	**๓๑๐,๖๙๗**	**๔๘,๖๐๒.๒๒**	**๓๒๕,๕๑๒**	**๓๗,๑๔๓.๘๕**
รวมทั้งสิ้น	**๗๗๐,๘๘๙**	**๑๐๐,๗๖๔.๑๐**	**๖๔๕,๗๘๘**	**๗๓,๒๓๔.๗๔**

ที่มา : กรมสรรพสามิต ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๓) นโยบายทางภาษีและมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเปรียบเทียบกับต่างประเทศที่มีการดำเนินนโยบายและมาตรการดังกล่าว

● ประเทศไทย

- ลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ Hybrid ลดครึ่งหนึ่งของอัตราภาษีในปัจจุบัน และยานยนต์ไฟฟ้าจากอัตราร้อยละ ๑๐ เป็นร้อยละ ๒

- ยกเว้นภาษีอากรขาเข้ายานยนต์ EV ๒ ปี (ตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๔๔/๒๕๖๐ เรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป)

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบกิจการผลิตยานยนต์

๑. ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐)

๒. ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๓/๒๕๖๑ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ประกาศ ณ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑)

● ประเทศจีน

- จัดทำโปรแกรมส่งเสริมในเมืองริเริ่ม จำนวน ๑๐ เมือง โดยตั้งเป้าหมายให้เริ่มใช้งานได้อย่างน้อย ๑,๐๐๐ ยานพาหนะต่อเมือง ซึ่งมุ่งเน้นกลุ่มยานพาหนะของรัฐ เนื่องจากมีระยะทางวิ่งที่คาดการณ์ได้ อาทิ รถโดยสาร รถขนขยะ และรถแท็กซี่

- ให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อประมาณ ๖๐,๐๐๐ หยวน สำหรับ BEV และ ๕๐,๐๐๐ หยวน สำหรับรถ PHEV โดยปรับเพิ่ม – ลดไม่เท่ากันในแต่ละเมือง ตัวอย่างเช่น เมืองเซิ่นเจิ้น จะได้เงินอุดหนุน ๑๒๐,๐๐๐ หยวน และ ๗๐,๐๐๐ หยวน สำหรับซื้อ BEV และ PHEVตามลำดับ

● ประเทศญี่ปุ่น

- ลดช่องว่างระหว่างราคารถ ICE กับรถ EV ลงครึ่งหนึ่งแต่ไม่เกิน ๑ ล้านเยนต่อคัน และลดต้นทุนเครื่องอัดประจุสาธารณะลงครึ่งหนึ่งหรือประมาณ ๑.๕ ล้านเยน

- กลุ่มผู้ผลิตชั้นนำและรัฐบาล เป็นผู้สนับสนุนหลักด้านงานวิจัยและพัฒนา

● ประเทศอินเดีย

- ลดภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) ทั้ง BEV และ PHEV

- ให้เงินอุดหนุน ๑๐๐,๐๐๐ รูปี หรือร้อยละ ๒๐ สำหรับราคายานพาหนะ

● **ประเทศนอร์เวย์**

- นอร์เวย์เป็นประเทศที่มีจำนวนรถ PHEV ต่อคนมากที่สุดในโลก เนื่องมาจากให้ความสำคัญต่อนโยบายด้านรักษาสภาพภูมิอากาศ การลดก๊าซเรือนกระจกและการปลดปล่อยมลพิษ โดยยกระดับราคารถ ICE ให้แพงขึ้น ๒ เท่า

● **สหราชอาณาจักร**

- ใช้งบประมาณทำวิจัยและโครงการสาธิตต่าง ๆ ไปแล้ว ๓๕๐ ล้านปอนด์ กับอีก ๒๐ ล้านปอนด์ เพื่อการจัดหาและติดตั้งสถานีอัดประจุ ๒๕,๐๐๐ แห่งทั่วกรุงลอนดอน

- ให้ยกเว้นภาษีหมุนเวียนสำหรับรถส่วนตัว BEV และให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีแก่บริษัทยานยนต์ผู้ผลิตรถ EV ในระยะ ๕ ปีแรกที่เริ่มจำหน่าย

- ด้านผู้ใช้งานให้สามารถอัดประจุไฟฟ้าในพื้นที่จราจรแออัดโดยไม่มีค่าใช้จ่าย และได้รับเงินอุดหนุนประมาณร้อยละ ๒๕ ของราคาขาย แต่ไม่เกิน ๕,๐๐๐ ปอนด์ ซึ่งได้ตั้งงบประมาณ เพื่อการจูงใจนี้ไว้ที่ ๒๓๐ ล้านปอนด์

- ให้เงินอุดหนุนการติดตั้งสถานีอัดประจุตามบ้านที่ได้รับอนุมัติ

● **สหรัฐอเมริกา**

- ให้เครดิตทางภาษีการค้าจนถึง ๗,๕๐๐ เหรียญ แก่ผู้ซื้อรถ BEV/PHEV ใหม่ โดยขึ้นอยู่กับขนาดของแบตเตอรี่ จนกว่าจะทำยอดได้ถึง ๒๐๐,๐๐๐ คัน พร้อมให้สิทธิการใช้เลนขนส่งมวลชน (High Occupancy Vehicle Lane : HOV Lane) และออกแบบจุดจอดรถไว้ให้โดยภาครัฐ

- เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดงานวิจัยและพัฒนาอย่างแพร่หลาย จึงลงทุนเป็นเงิน ๒๕ พันล้านเหรียญ ในโปรแกรม “Advanced Technology Vehicle Manufacturing Incentive Program” และอีก ๒.๔ พันล้านเหรียญ ให้แก่การพัฒนาอุตสาหกรรม EV โดยเฉพาะ

- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ใช้งบประมาณและเครดิตทางภาษีกว่า ๒๕ ล้านบาท สำหรับการเติมเชื้อเพลิงทางเลือกต่าง ๆ รวมทั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า และ ๑๐๐ ล้านบาท เพื่อจัดเตรียม โครงสร้างพื้นฐานสำหรับใช้งานใน ๕ เมืองเป็นเป้าหมาย

๔) ผลการศึกษาวิเคราะห์ในเชิงลึกถึงข้อดี ข้อเสีย และปัญหาอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นจากมาตรการการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของรัฐบาล

● **ข้อดี**

ประโยชน์ของการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าระดับชาติ สรุปได้ดังนี้

(๑) เป็นการปฏิรูปการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม มีส่วนช่วยสร้างความมั่นคงทางพลังงานให้แก่ชาติและช่วยลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ

(๒) ช่วยลดมลภาวะและสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีบนท้องถนนทำให้ประชาชนมีสุขภาพดีขึ้น ส่งผลให้ภาครัฐมีค่าใช้จ่ายด้านสาธารณสุขลดลง และเป็นการใช้พลังงานทางเลือกอย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยตามพันธกรณีที่มีต่อประชาคมโลก

(๔) การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าจะช่วยให้สามารถใช้กำลังไฟฟ้าสำรองของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสามารถนำไฟฟ้าที่มีช่วงส่วนเกินความต้องการ

(๕) ทำให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จำนวนมาก ตลอดจนเกิดสร้างงานเพิ่มขึ้นในประเทศ

(๖) ทำให้เกิดการวิจัยและพัฒนาต่อยอดยานยนต์ไฟฟ้าในสถาบันวิจัยและสถาบันการศึกษาทั่วประเทศ โดยจะมีนวัตกรรมเกิดขึ้นและอาจพัฒนาให้เกิดศูนย์วิจัยและเกิดศูนย์บ่มเพาะความรู้ทางด้านยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคตเป็นการพัฒนาศักยภาพทางด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมของประเทศไปพร้อมกัน

- **ข้อเสีย**

(๑) ต้องเตรียมการจัดสถานีชาร์ตไฟฟ้าตามจุดต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งชุมชน เช่น สถานีบริการ สถานที่ทำงานที่สาธารณะและห้างสรรพสินค้า เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้าวิ่งได้ในระยะทางที่จำกัด ๑๖๐ – ๒๐๐ กิโลเมตร

(๒) การชาร์จไฟฟ้าตามปกติใช้ระยะเวลา ๖ – ๘ ชั่วโมงต่อการชาร์จไฟฟ้าเต็มความจุของแบตเตอรี่ แต่การชาร์จไฟฟ้าแบบ Quick Charge ใช้ระยะเวลา ๓๐ นาที

(๓) ปัจจุบันมีการออกแบบปลั๊กไฟที่ใช้เสียบชาร์จของยานยนต์ไฟฟ้า ๓ ระบบ คือ ระบบของประเทศญี่ปุ่น ระบบของกลุ่มประเทศยุโรป และระบบของอเมริกา โดยทั้ง ๓ ระบบ มีความแตกต่างกันทั้งรูปลักษณะและแรงดันกระแสไฟฟ้าทำให้เกิดปัญหาในการชาร์จไฟ

(๔) ในอนาคตอาจเกิดปัญหาในการกำจัดแบตเตอรี่ใช้แล้ว

๑.๔ กรมสรรพากร

ผู้แทนกรมสรรพากรได้ให้ข้อมูลต่อในประเด็นเกี่ยวกับผลการจัดเก็บรายได้ของกรมสรรพากรตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ จนถึงปัจจุบัน อาทิ ผลการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม ภาษีเงินได้นิติบุคคล และข้อมูลการนำเข้าน้ำมันดิบ ดังนี้

ตารางที่ ๑๔ : ผลการจัดเก็บรายได้กรมสรรพากร ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ - พ.ศ. ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	๒๕๖๐	๒๕๕๙	๒๕๕๘	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา	๓๑๔,๘๙๒	๓๑๘,๙๔๖	๓๐๒,๔๘๔	๒๘๐,๙๙๖	๒๙๙,๐๗๖
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	๖๒๕,๙๗๘	๖๐๔,๙๕๗	๕๖๖,๑๕๐	๕๗๐,๑๒๑	๕๙๒,๓๔๙

ประเภท	๒๕๖๐	๒๕๕๙	๒๕๕๘	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๓๙,๓๘๙	๔๖,๒๙๗	๘๓,๕๒๑	๑๐๒,๑๖๔	๑๑๓,๒๙๐
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	๗๔๒,๑๙๙	๗๑๖,๔๐๑	๗๐๘,๙๓๔	๗๑๑,๕๕๖	๖๙๘,๐๓๓
ภาษีธุรกิจเฉพาะ	๕๕,๗๑๔	๕๖,๓๔๒	๕๔,๑๖๘	๕๓,๐๓๓	๔๘,๗๙๑
อากรแสตมป์	๑๔,๑๒๓	๑๔,๔๖๕	๑๓,๕๗๓	๑๑,๖๖๒	๑๒,๗๑๓
รายได้อื่น	๕๓๖	๔๗๐	๓๘๘	๓๓๘	๒๘๙
รวม	๑,๗๙๒,๘๙๗	๑,๗๕๗,๘๘๒	๑,๗๒๙,๒๒๑	๑,๗๒๙,๘๗๕	๑,๗๖๔,๕๔๔

ที่มา : กรมสรรพากร ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๑๕ : ผลการจัดเก็บรายได้กรมสรรพากรสุทธิในช่วง ๑๐ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๖๐ (ตุลาคม ๒๕๕๙ – กรกฎาคม ๒๕๖๐)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	ปีนี้	ปีที่แล้ว	เปรียบเทียบปีนี้กับปีที่แล้ว	
			จำนวน	ร้อยละ
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	๖๑๑,๘๗๔	๕๙๗,๔๗๖	๑๔,๓๙๘	๒.๔
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	๔๒๔,๘๗๔	๔๐๒,๑๑๖	๒๒,๗๕๘	๕.๗
ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา	๒๗๒,๕๕๑	๒๗๔,๓๖๘	(๑,๘๑๗)	(๐.๗)
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๓๕,๘๓๖	๔๓,๙๑๕	(๘,๐๗๙)	(๑๘.๔)
ภาษีธุรกิจเฉพาะ	๔๖,๔๑๗	๔๗,๔๗๓	(๑,๐๕๖)	(๒.๒)
ภาษีการรับมรดก	๑๖	-	๑๖	-
อากรแสตมป์	๑๑,๔๘๒	๑๒,๐๙๓	(๖๑๑)	(๕.๑)
รายได้อื่น	๔๔๒	๓๔๘	๙๔	๒๗.๐
รวม	๑,๔๐๓,๔๙๒	๑,๓๗๗,๗๘๙	๒๕,๗๐๓	๑.๙

ที่มา : ข่าวกระทรวงการคลัง ฉบับที่ ๙๔/๒๕๖๐ วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๑๖ : ข้อมูลการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

การนำเข้าเชื้อเพลิง	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	เปรียบเทียบ ปี ๕๗/๕๖		เปรียบเทียบ ปี ๕๘/๕๗		เปรียบเทียบ ปี ๕๙/๕๘	
					จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันดิบ	๓๙,๓๔๖	๓๓,๒๑๖	๑๙,๕๒๑	๑๔,๗๐๔	(๖,๑๓๐)	(๑๕.๕๘)	(๑๓,๖๙๕)	(๔๑.๒)	(๔,๘๑๗)	(๒๔.๗)
ก๊าซธรรมชาติ	๔,๙๐๖	๔,๖๓๐	๔,๖๗๒	๒,๙๐๒	(๒๗๖)	(๕.๖๔)	๔๓	๐.๙	(๑,๗๗๐)	(๓๗.๙)
ถ่านหิน	๑,๓๖๙	๑,๔๘๒	๑,๓๓๙	๑,๑๙๘	๑๑๓	๘.๒๓	(๑๔๓)	(๙.๖)	(๑๔๑)	(๑๐.๕)
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	๖,๔๐๑	๘,๑๗๙	๔,๑๘๔	๔,๑๙๘	๑,๗๗๘	๒๗.๗๗	(๓,๙๙๕)	(๔๘.๘)	๑๔	๐.๓
รวม	๕๒,๐๒๒	๔๗,๕๐๖	๒๙,๗๑๗	๒๓,๐๐๒	(๔,๕๑๖)	(๘.๖๘)	(๑๗,๗๙๐)	(๓๗.๔)	(๖,๗๑๔)	(๒๒.๖)

ที่มา : กรมสรรพากร ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๑๗ : ข้อมูลการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

การนำเข้าเชื้อเพลิง	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙
น้ำมันดิบ	๑,๒๐๔,๐๙๒	๑,๐๗๙,๕๙๐	๖๖๓,๒๑๒	๕๒๐,๘๘๗
ก๊าซธรรมชาติ	๑๔๙,๙๗๑	๑๕๐,๔๒๑	๑๕๘,๗๔๕	๑๐๓,๐๓๗
ถ่านหิน	๔๑,๙๒๕	๔๘,๑๘๘	๔๕,๕๘๖	๔๒,๔๘๓
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	๑๙๕,๕๕๔	๒๖๕,๘๔๕	๑๔๑,๙๗๔	๑๔๘,๘๕๐
รวม	๑,๕๙๑,๕๔๒	๑,๕๔๔,๐๔๕	๑,๐๐๙,๕๑๗	๘๑๕,๒๕๗

ที่มา : กรมสรรพากร ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

ตารางที่ ๑๗ (ต่อ) : ข้อมูลการเปรียบเทียบการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

การนำเข้าเชื้อเพลิง	เปรียบเทียบ ปี ๕๗/๕๖		เปรียบเทียบ ปี ๕๘/๕๗		เปรียบเทียบ ปี ๕๙/๕๘	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันดิบ	(๑๒๔,๕๐๒)	(๑๐.๓๔)	(๔๑๖,๓๗๙)	(๓๘.๖)	(๑๔๒,๓๒๕)	(๒๑.๕)
ก๊าซธรรมชาติ	๔๕๐	๐.๓๐	๘,๓๒๔	๕.๕	(๕๕,๗๐๘)	(๓๕.๑)
ถ่านหิน	๖,๒๖๓	๑๔.๙๔	(๒,๖๐๑)	(๕.๔)	(๓,๑๐๔)	(๖.๘)
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	๗๐,๒๙๑	๓๕.๙๔	(๑๒๓,๘๗๒)	(๔๖.๖)	๖,๘๗๖	๔.๘
รวม	(๔๗,๔๙๗)	(๒.๙๘)	(๕๓๔,๕๒๘)	(๓๔.๖)	(๑๙๔,๒๖๐)	(๑๙.๒)

ที่มา : กรมสรรพากร ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

๑.๕ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้ให้ข้อมูลต่อในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. ข้อมูลผลการจัดเก็บรายได้ของประเทศ ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ จนถึงปัจจุบัน โดยเปรียบเทียบกับประมาณการที่ตั้งไว้ และข้อมูลการประมาณการการจัดเก็บรายได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๑.๑ สถิติการจัดเก็บรายได้ของประเทศ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐ และประมาณการการจัดเก็บรายได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ สรุปได้ ดังนี้

๑) ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ จัดเก็บรายได้ จำนวน ๒,๑๖๑,๖๐๑ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการร้อยละ ๒.๙ โดยมีสัดส่วนรายได้สุทธิหลังจัดสรรต่อ GDP ปีปฏิทิน ร้อยละ ๑๖.๗ โดยเป็นผลมาจากการนำส่งเงินประมูล 3G รอบแรก และผลจากการดำเนินนโยบายรถยนต์คันแรก

๒) ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จัดเก็บรายได้ จำนวน ๒,๐๗๔,๖๖๐ ล้านบาท ต่ำกว่าประมาณการร้อยละ ๘.๘โดยมีสัดส่วนรายได้สุทธิหลังจัดสรรต่อ GDP ปีปฏิทิน ร้อยละ ๑๕.๗ โดยเป็นผลมาจากสถานการณ์การเมือง สภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ และการปรับลดอัตราฐานภาษีเงินได้นิติบุคคลจากอัตราร้อยละ ๒๓ เหลือร้อยละ ๒๐

๓) ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จัดเก็บรายได้ จำนวน ๒,๒๑๓,๓๙๖ ล้านบาท ต่ำกว่าประมาณการร้อยละ ๔.๘ โดยมีสัดส่วนรายได้สุทธิหลังจัดสรรต่อ GDP ปีปฏิทิน ร้อยละ ๑๖.๑ โดยเป็นผลมาจากการปรับลดราคาน้ำมันดับ และสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำต่อเนื่องจากปีก่อน

๔) ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จัดเก็บรายได้ จำนวน ๒,๓๙๔,๖๔๑ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการร้อยละ ๒.๘ โดยมีสัดส่วนรายได้สุทธิหลังจัดสรรต่อ GDP ปีปฏิทิน ร้อยละ ๑๖.๕ โดยเป็นผลมาจากการนำส่งเงินประมูล 4G รอบแรก และรายได้จากการปรับขึ้นอัตราภาษีต่าง ๆ

๕) ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จัดเก็บรายได้ จำนวน ๒,๓๕๕,๐๒๓ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการร้อยละ ๐.๕ โดยมีสัดส่วนรายได้สุทธิหลังจัดสรรต่อ GDP ปีปฏิทิน ร้อยละ ๑๕.๒ โดยเป็นผลมาจากการนำส่งรายได้ของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสูงกว่าประมาณการที่ตั้งไว้

๖) ประมาณการการจัดเก็บรายได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒,๔๕๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยในช่วง ๔ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - มกราคม ๒๕๖๑) รัฐบาลจัดเก็บรายได้สุทธิ จำนวน ๗๓๘,๓๔๕ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการตามเอกสางบประมาณ ๒๘,๓๘๑ ล้านบาท หรือร้อยละ ๔.๐ โดยมีสาเหตุจากการนำส่งรายได้ของรัฐวิสาหกิจ การจัดเก็บรายได้ของหน่วยงานอื่นและกรมสรรพสามิตยังสูงกว่าประมาณการ

ทั้งนี้ สำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้ประมาณการผลการจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ดังนี้

(๑) กรมสรรพากร ประมาณการผลการจัดเก็บรายได้ จำนวน ๑,๙๒๘,๐๐๐ ล้านบาท

(๒) กรมสรรพสามิต ประมาณการผลการจัดเก็บรายได้ จำนวน ๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

(๓) กรมศุลกากร ประมาณการผลการจัดเก็บรายได้ จำนวน ๑๑๑,๐๐๐ ล้านบาท

รวมรายได้ ๓ กรมจัดเก็บภาษี จำนวน ๒,๖๓๙,๐๐๐ ล้านบาท

๒. นโยบายทางภาษีและมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ดังนี้

๑) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ออกประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐) เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ โดย BOI กำหนดเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับจำแนกตามประเภทกิจการ ได้แก่

๑.๑) กิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมไฮบริด

๑.๒) กิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก

๑.๓) ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

๑.๔) กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับยานยนต์

๑.๕) กิจการผลิตยานยนต์โดยสารไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่และชิ้นส่วน

๑.๖) กิจการสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า

๒) กิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า อุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและรถโดยสารไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ จะต้องดำเนิน ดังนี้

๒.๑) เสนอแผนงานรวม ประกอบด้วย โครงการประกอบยานยนต์ โครงการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ แผนการนำเข้าเครื่องจักรและติดตั้ง แผนการผลิตยานยนต์ปีที่ ๑ – ๓ แผนการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วน แผนการจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้ว และแผนการพัฒนาผู้ผลิตวัตถุดินหรือชิ้นส่วนในประเทศที่มีผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑

๒.๒) มีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น แบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับขี่ (DCU) เป็นต้น

๒.๓) ยานยนต์ที่ผลิตจะต้องผ่านมาตรการฐาน Type Approval ของ UN Regulations ตามประเภทรถ L M หรือ N

๓) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘)

กระทรวงการคลังได้เสนอสิทธิประโยชน์ทางภาษีสรรพสามิตในการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๐ ทั้งนี้ การลดอัตราภาษีสรรพสามิตยานยนต์ EV และ HEV ตามเงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตกำหนดให้มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาจนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘ โดยมีเงื่อนไขการได้รับสิทธิประโยชน์ภาษีสรรพสามิตยานยนต์นั่ง ดังนี้

๓.๑) ต้องได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจาก BOI

๓.๒) ต้องยื่นหนังสือขอรับสิทธิประโยชน์และทำข้อตกลงกับกรมสรรพสามิตก่อนเริ่มผลิตยานยนต์โดยต้องทำข้อตกลงก่อนวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓

๓.๓) ตั้งแต่ปีที่ ๕ นับแต่วันที่ลงนามในข้อตกลงจนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘ การผลิตยานยนต์ทุกคันต้องใช้แบตเตอรี่ประเภทลิเธียมไอออนหรือนิกเกิลเมทัลไฮไดรด์ หรือแบตเตอรี่ประเภทอื่นที่ให้พลังงานจำเพาะโดยน้ำหนักที่สูงกว่า ที่ผลิตหรือประกอบจากผู้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI

ทั้งนี้ หากผู้ขอรับสิทธิไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าว จะต้องเสียภาษีในอัตราภาษีสรรพสามิตปัจจุบันพร้อมทั้งเสียเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม

๔) มาตรการภาษีศุลกากรในการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ โดยยกเว้นภาษีอากรขาเข้ายานยนต์ EV ๒ ปี (ตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๔๔/๒๕๖๐ เรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป)

๕) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบกิจการผลิตยานยนต์ HEV PHEV และ BEV ที่ได้รับส่งเสริมในกิจการผลิตยานยนต์ เป็นเวลา ๕ ปี ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ เรื่อง มาตรการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)) และให้ได้รับสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมจากการยกเว้นเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการที่ตั้งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา ๕ ปี นับแต่วันที่กำหนดระยะเวลาการยกเว้น CIT สิ้นสุด ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๓/๒๕๖๑ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

๑.๖ ปลัดกระทรวงพลังงาน

ผู้แทนจากปลัดกระทรวงพลังงาน ได้ให้ข้อมูลว่า กระทรวงพลังงานได้รับมอบหมายดำเนินการศึกษาการจัดทำระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า อาทิ โครงการสนับสนุนการลงทุนติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) นั้น ปัจจุบันกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงพลังงานได้มีการจัดสรรเงินเพื่อสนับสนุนโครงการการลงทุนก่อสร้างสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) ของหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชน จำนวน ๑๕๐ สถานี โดยแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ คือ

๑) ระยะที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๙ จำนวน ๗๖,๐๔๗,๕๐๐ บาท โดยมีผลการเบิกจ่ายแล้ว จำนวนประมาณ ๔๐ ล้านบาท และ

๒) ระยะที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๙ จำนวน ๓๔,๙๓๘,๐๐๐ บาท โดยยังไม่มีผลการเบิกจ่ายแต่อย่างใด

สำหรับจำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่ได้รับการสนับสนุนในปัจจุบัน จำนวน ๑๐๑ สถานี แบ่งเป็น (ยกเลิกแผนการก่อสร้าง จำนวน ๑ สถานี คงเหลือ ๑๐๐ สถานี)

๑) สถานีอัดประจุไฟฟ้ารูปแบบ Quick Charger จำนวน ๓๗ สถานี โดยมีงบการลงทุนก่อสร้าง จำนวนประมาณ ๑ ล้าน – ๑.๕ ล้านบาทต่อสถานี (ยังไม่รวมค่าจัดหาสถานที่)

๒) สถานีอัดประจุไฟฟ้ารูปแบบ Normal Charger จำนวน ๖๔ สถานี โดยมีงบการลงทุนก่อสร้างจำนวนประมาณ ๓ แสนบาทต่อสถานี (ยังไม่รวมค่าจัดหาสถานที่)

ทั้งนี้ ปัจจุบันกระทรวงพลังงานอยู่ระหว่างการพิจารณาศึกษาแผนงานหรือมาตรการในการพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าเพื่อรองรับความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้นจากการดำเนินโครงการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยผลการศึกษาดังกล่าวจะนำมาใช้ประกอบการพิจารณาจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศ (Power Development Plan : PDP ต่อไป

๑.๗ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

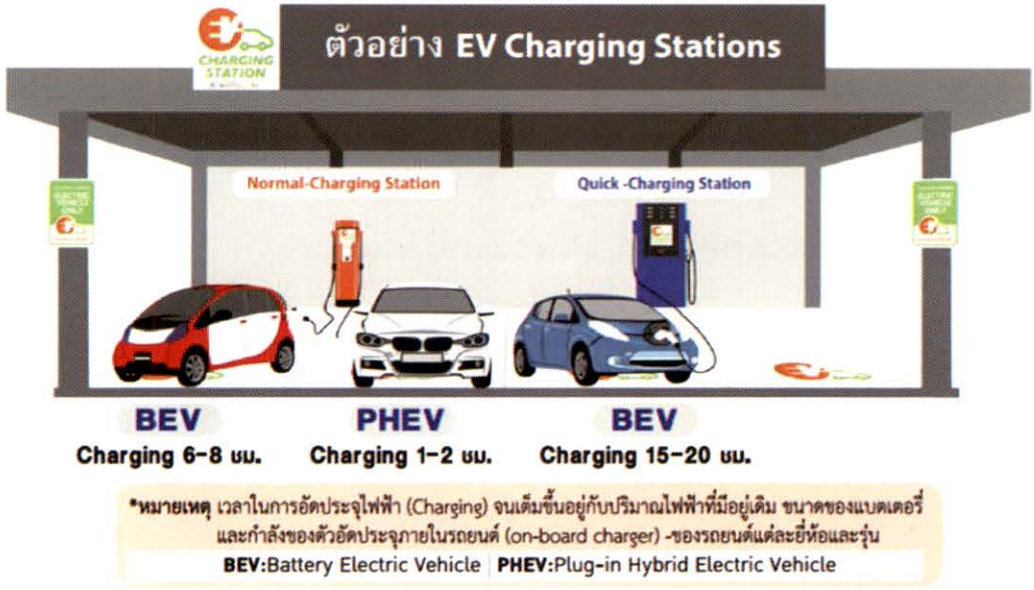
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ได้ให้ข้อมูล สรุปได้ ดังนี้

แนวทางการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในส่วนของกระทรวงพลังงานได้มีการดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนภารกิจด้านพลังงานเพื่อส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบแผนงานในประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา โดยแบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่

- ระยะที่ ๑ ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ กระทรวงพลังงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการเตรียมความพร้อมของการจัดทำโครงการ เช่น การจัดทำโครงการนำร่องการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้กับยานพาหนะไฟฟ้า (Charging Station) การจัดทำโครงการนำร่องการใช้งานรถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าหรือยานยนต์ EV Bus จำนวน ๒๐๐ คัน

- ระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๓ กระทรวงพลังงานได้ดำเนินการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย โดยมีการจัดศึกษาแผนงานหรือ มาตรการรองรับการจัดทำโครงการดังกล่าว เช่น แผนงานการวิจัยสมรรถนะแบตเตอรี่และมอเตอร์ แผนงานในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการวิจัยมาตรฐานยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าและสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้กับยานยนต์ไฟฟ้า (Charging Station) รวมถึงมาตรการในด้านการเตรียมความพร้อมทางด้านกฎหมายเพื่อรองรับการจัดทำโครงการ เป็นต้น

- ระยะที่ ๓ ปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป กระทรวงพลังงานได้มุ่งเน้นให้มีการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยตั้งเป้าหมายว่าในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้าจะมียานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า จำนวน ๑.๒ ล้านคัน ใช้ทั่วประเทศไทย และมีสถานีอัดประจุไฟฟ้าหรือ Charging Stations จำนวน ๖๙๐ สถานี



ตัวอย่างของสถานีอัดประจุไฟฟ้าแบบ Normal Charge และแบบ Quick charger

สำหรับเป้าหมายการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle) กระทรวงพลังงานได้ดำเนินการตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๗๙ หรือ Energy Efficiency Plan (EEP) โดยมีเป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในภาคขนส่ง ดังนี้

ปี ๒๕๖๐ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๔,๕๑๓ คัน
ปี ๒๕๖๑ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๙,๐๒๗ คัน
ปี ๒๕๖๒ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๒๒,๖๓๗ คัน
ปี ๒๕๖๓ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๔๑,๗๕๘ คัน
ปี ๒๕๖๔ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๖๖,๓๗๑ คัน
ปี ๒๕๖๕ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๙๔,๒๘๒ คัน
ปี ๒๕๖๖ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๑๒๙,๑๖๕ คัน
ปี ๒๕๖๗ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๑๗๒,๗๓๕ คัน
ปี ๒๕๖๘ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๒๒๑,๕๔๗ คัน
ปี ๒๕๖๙ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๒๗๘,๐๒๑ คัน
ปี ๒๕๗๐ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๓๓๙,๕๙๙ คัน
ปี ๒๕๗๑ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๔๐๖,๓๓๘ คัน
ปี ๒๕๗๒ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๔๘๐,๐๐๓ คัน
ปี ๒๕๗๓ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๕๖๒,๖๓๑ คัน
ปี ๒๕๗๔ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๖๔๙,๐๕๖ คัน

ปี ๒๕๗๕ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๗๔๗,๙๘๙ คัน

ปี ๒๕๗๖ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๘๕๓,๐๕๗ คัน

ปี ๒๕๗๗ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๙๖๐,๕๘๒ คัน

ปี ๒๕๗๘ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๑,๐๗๔,๖๙๙ คัน

ปี ๒๕๗๙ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๑,๒๐๒,๗๘๒ คัน

ทั้งนี้ ปัจจุบันมีจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าที่ใช้ภายในประเทศไทย จำนวนทั้งสิ้น ๑,๔๘๙ คัน ประกอบด้วย รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑,๓๔๓ คัน/ยานยนต์ จำนวน ๗๕ คัน/ยานยนต์สามล้อ จำนวน ๗ คัน/รถโดยสาร จำนวน ๖๒ คัน และรถบรรทุก จำนวน ๒ คัน

๑.๘ กรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ผู้แทนบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลในประเด็นต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

๑. ความคืบหน้าการดำเนินนโยบายหรือแผนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า อาทิ โครงการสนับสนุนการลงทุนติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า แผนการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้า และโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรณีดังกล่าว

ปัจจุบันบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีสถานี EV Charging Station จำนวน ๖ แห่ง คือ

๑) สถานีบริการ ปตท. สำนักงานใหญ่ ๒) สถานีบริการ แหลมฉบัง

๓) สถาบันวิจัยฯ วังน้อย ๔) สถานีบริการ บางนาขาเข้า

๕) สถานีบริการ ราชพฤกษ์ ๖) สถานีบริการ บางนาขาออก

และมีแผนการจะขยายสถานีชาร์จกระแสไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มเติมให้ครบ ๒๐ แห่ง ภายในปี ๒๕๖๑ ทั้งนี้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ลงนาม (MOU) กับ ๖ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำ (BMW, Mercedes Benz, Volvo, Porsche, Mitsubishi, Nissan) ที่มีความสนใจจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อรองรับนโยบายภาครัฐและพัฒนาโอกาสในธุรกิจที่เกี่ยวข้องร่วมกัน

๒. ข้อมูลการนำส่งรายได้ให้กับรัฐตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ถึงปัจจุบัน และประมาณการการนำส่งรายได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑

๑) ปี ๒๕๕๖ แบ่งเป็นเงินปันผล จำนวน ๒๔,๖๔๔ ล้านบาท และภาษีเงินได้ ๓๙,๙๗๒ ล้านบาท รวม ๖๔,๖๑๖ ล้านบาท

๒) ปี ๒๕๕๗ แบ่งเป็นเงินปันผล จำนวน ๒๐,๗๓๙ ล้านบาท และภาษีเงินได้ ๓๒,๖๗๕ ล้านบาท รวม ๕๓,๔๑๔ ล้านบาท

๓) ปี ๒๕๕๘ แบ่งเป็นเงินปันผล จำนวน ๑๘,๘๕๓ ล้านบาท และภาษีเงินได้ ๑๔,๗๓๗ ล้านบาท รวม ๓๓,๕๘๗ ล้านบาท

๔) ปี ๒๕๕๙ แบ่งเป็นเงินปันผล จำนวน ๒๙,๘๒๐ ล้านบาท และภาษีเงินได้ ๒๔,๙๒๖ ล้านบาท รวม ๕๔,๗๔๖ ล้านบาท

๕) ปีแรกของปี ๒๕๖๐ แบ่งเป็นเงินปันผล จำนวน ๑๔,๖๗๔ ล้านบาท และภาษีเงินได้ ๑๓,๙๓๓ ล้านบาท รวม ๒๘,๖๐๗ ล้านบาท

๓. ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับมาตรการหรือแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ซึ่งจะนำมาใช้เพื่อทดแทนยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง

รัฐบาลควรมีการพิจารณาแนวทางการจัดเก็บภาษียานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ เชื้อเพลิง และตัวยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยพิจารณาจากการปล่อย Emission และ Local Content เป็นสำคัญ อีกทั้งควรมีการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบในภาพรวมการมีส่วนร่วมรับผิดชอบการจ่ายค่าไฟฟ้าส่วนกลางด้วย

๑.๙ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน (ASEAN - China Free Trade Agreement) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๔๘ ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรแบบต่างตอบแทน กล่าวคือ การที่จะได้สิทธิประโยชน์จากการลดภาษีของประเทศอื่นสำหรับสินค้าชนิดใดประเทศสมาชิกนั้นจะต้องลดภาษีสินค้าชนิดเดียวกันด้วย ทั้งนี้ ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน มีการเปิดการค้าเสรีเกี่ยวกับการค้าสินค้าแบ่งออกเป็น ๓ กรณี ดังนี้

๑) กรณีการลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที นับแต่วันที่ความตกลงเขตการค้าเสรีมีผลใช้บังคับ ซึ่งจะลดภาษีลงเป็นร้อยละ ๐ ภายในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๙ โดยสินค้าในกลุ่มนี้ ได้แก่ สินค้าการเกษตร เช่น สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ และส่วนอื่นของสัตว์ที่บริโภคได้ ปลา ผลิตภัณฑ์นม ไข่สัตว์ปีก ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ ต้นไม้ พืชผักที่บริโภคได้ และผลไม้ เป็นต้น

๒) การลดภาษีสินค้าทั่วไปหรือรายการสินค้าปกติ กำหนดให้อัตราภาษีของสินค้าทั้งหมดจะต้องลดลงเหลือร้อยละ ๐ ภายในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ โดยสินค้าที่อยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ รถยนต์ประเภทอื่น ๆ เป็นต้น

๓) การลดภาษีสินค้าที่มีความอ่อนไหว แบ่งเป็น

๓.๑) รายการสินค้าอ่อนไหวปกติ ซึ่งเป็นสินค้าที่ต้องการความคุ้มครองและจะมีระยะเวลาการลดภาษีมากกว่าสินค้าปกติ โดยกำหนดให้มีได้ไม่เกิน ๔๐๐ รายการและไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าการนำเข้า โดยกำหนดให้ลดอัตราภาษีเหลือร้อยละ ๒๐ ในปี ๒๕๕๕ และมีอัตราภาษีสุดท้ายอยู่ที่ร้อยละ ๐ – ๕ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ โดยสินค้าในกลุ่มนี้ ได้แก่ สินค้าของเล่น สินค้าที่เกี่ยวกับกีฬา บุหรี่ ผ้าไหม เป็นต้น

๓.๒) รายการสินค้าอ่อนไหวสูง ได้ตกลงในเบื้องต้นที่จะกำหนดให้คงอัตราภาษีสูงสุดที่เหลือร้อยละ ๕๐ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๘ โดยสินค้าที่อยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ สินค้าเกษตร ๒๓ รายการ และกลุ่มรถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเบนซินและกลุ่มรถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล เป็นต้น

อนึ่ง การแบ่งพิกัดศุลกากรในสินค้าประเภทยานยนต์ สามารถแบ่งได้เป็น ๓ ประเภท คือ ๑) กลุ่มรถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเบนซิน ๒) กลุ่มรถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล และ ๓) กลุ่มรถยนต์ประเภทอื่น ๆ โดยกลุ่มรถยนต์นั่งไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) จะอยู่ในหมวดกลุ่ม

รถยนต์ประเภทอื่น ๆ เนื่องจากในขณะเจรจาทำความตกลงในขณะนั่นยังมิได้คำนึงถึงนวัตกรรมของรถยนต์ประเภทรถยนต์ที่จะเกิดขึ้นใหม่ เช่น รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าหรือรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานธรรมชาติ ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ มีการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าจากจีน จำนวน ๗ คัน มูลค่าประมาณ ๘.๗ ล้านบาท

๑.๑๐ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันอังคารที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ ได้มีการพิจารณา เรื่อง มาตรการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย โดยมติที่ประชุมได้เห็นชอบมาตรการสนับสนุนตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอใน ๖ มาตรการ ดังนี้

๑. มาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างอุปทาน (Supply) โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดำเนินการจัดทำแผนการส่งเสริมการลงทุนในกิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนของยานยนต์ รวมถึงสถานีอัดประจุไฟฟ้า โดยกำหนดเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ ดังนี้ แยกประเภทของกิจการตามประเภทของยานยนต์ไฟฟ้า ๓ แบบ คือ ยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle : HEV) ยานยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก (Plug-In Hybrid Electric Vehicle : PHEV) ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle : BEV) โดยเสนอโครงการเป็นแผนงานรวม (Package) ประกอบด้วย การประกอบยานยนต์ การผลิตชิ้นส่วนหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญ เช่น แบตเตอรี่ มอเตอร์ ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ ระบบควบคุมการขับขี่ แผนการจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้ว และแผนการพัฒนาผู้ผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนในประเทศ ผ่านมาตรฐาน Type Approval ของ UN Regulation สำหรับการให้สิทธิประโยชน์ ประกอบด้วย ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ยกเว้นอากรนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่สำเร็จรูป (CBU) เพื่อทดลองตลาด กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีพิเศษ โดย HEV และ PHEV ลดจากอัตราปกติ (คิดตามปริมาณการปล่อยก๊าซ CO2) ลงกึ่งหนึ่ง (ร้อยละ ๕๐) ส่วน BEV ลดจากอัตราปกติลงเหลือร้อยละ ๒ เงื่อนไข ต้องผ่านการอนุมัติโครงการจากบีโอไอ และใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือประกอบในประเทศ ตั้งแต่ปีที่ ๕ เป็นต้นไป กรมศุลกากรยกเว้นอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่สำเร็จรูปเพื่อทดลองตลาดในปริมาณที่บีโอไอให้ความเห็นชอบ เงื่อนไข เป็นระยะเวลาไม่เกิน ๒ ปี และเงื่อนไขปริมาณโควตาตามที่บีโอไอกำหนด และกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงต่างประเทศ กระทรวงการคลังและกระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมกันผลักดันให้มีการเปิดเจรจากับประเทศจีน เพื่อกำหนดอัตราอากรนำเข้าที่เหมาะสมสำหรับ BEV ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน

๒. มาตรการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ ได้แก่ สำนักงบประมาณ ให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจสามารถซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ได้ โดยมีเป้าหมายให้มีสัดส่วนการใช้งบประมาณร้อยละ ๒๐ ของยานยนต์ใหม่ทั้งหมดที่หน่วยงานจัดซื้อ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำแผนเช่ายานยนต์ โดยเพิ่มการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอินและยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่มาเป็นยานยนต์บริการขอสนามบินในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น การนิคมอุตสาหกรรมและกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีนำยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่มาใช้งานในพื้นที่ปลอดมลพิษ ภายใต้โครงการพัฒนาระเบียง

เขตเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงานศึกษาความเป็นไปได้ในการนำยานยนต์สี่ล้อรับจ้าง (รถแท็กซี่) มาปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า เพื่อต่อยอดองค์ความรู้ในลักษณะที่มีการดำเนินการเดียวกับยานยนต์สามล้อไฟฟ้ารับจ้าง (รถตุ๊กตุ๊ก) กรมศิลปากรพิจารณานำยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ มาให้บริการในเขตอุทยานประวัติศาสตร์ขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว เช่น อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย

๓. มาตรการการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ กระทรวงพลังงานและกระทรวงคมนาคม ร่วมกันศึกษาแผนการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าในพื้นที่เป้าหมายและถนนหลักที่เชื่อมต่อพื้นที่เป้าหมาย สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) เร่งดำเนินโครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ รวมทั้งพิจารณาจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์และจัดเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรเพื่อรองรับการทดสอบยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าต่อไป

๔. การจัดทำมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า (สมอ.) จัดทำมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าให้ครบถ้วน ๔ ประเภทหลัก ได้แก่ ระบบการประจุไฟฟ้าของรถไฟฟ้า ความเข้ากันได้ทางแม่เหล็กไฟฟ้า แบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และมิเตอร์กระแสตรงเพื่อใช้ในการจำหน่ายไฟฟ้า

๕. การบริหารจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้ว โดยมอบหมายให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม จัดทำแผนงานการบริหารและจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้ว รวมทั้งจัดทำแผนงานการบริหารและกำจัดซากแบตเตอรี่ยานยนต์ กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดผลิตภัณฑ์แบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าบรรจุไว้ในพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และซากผลิตภัณฑ์อื่น ๆ พ.ศ. ....

๖. มาตรการอื่น ๆ อาทิ สถาบันยานยนต์ ดำเนินโครงการเพิ่มผลิตภาพ เน้นการพัฒนาระบบรับรองความสามารถบุคลากร ระยะเวลา ๕ ปีแบบต่อเนื่อง เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคตได้

สำหรับความคืบหน้าการดำเนินงานในส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรม ปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรมมีโครงการที่สำคัญในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อรองรับมาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า คือ ความคืบหน้าในการดำเนินโครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยานแห่งชาติ รวมทั้งพิจารณาจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์และจัดเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร เพื่อรองรับการทดสอบยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าและการบริหารและจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้วร่วมทั้งการจัดทำแผนการบริหารและการกำจัดสร้างแบตเตอรี่ยานยนต์ ดังนี้

๑.๑ โครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยานล้อแห่งชาติ ดำเนินการโดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับพื้นที่จำนวน ๓๗๕ ไร่เพื่อก่อสร้างสนามทดสอบ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ และอยู่ระหว่างการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการก่อสร้างอาคารสำนักงานพร้อมห้องปฏิบัติการ และระบบสาธารณูปโภคงบประมาณจำนวน ๒๕๐ ล้านบาท รวมทั้งการก่อสร้างสนามทดสอบ R๑๑๗ งบประมาณจำนวน ๑๒๕ ล้านบาท

๑.๒ โครงการบริหารและจัดการซากแบตเตอรี่ยานยนต์ใช้แล้ว กรมโรงงานอุตสาหกรรม ได้มีการจัดทำแนวทางการอำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนจัดตั้งโรงงานให้กับผู้ประกอบการที่สนใจตั้งโรงงานรีไซเคิลในประเทศไทย และกรมควบคุมมลพิษอยู่ระหว่างการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และซากผลิตภัณฑ์อื่น ๆ พ.ศ. .... ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเมื่อพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีผลบังคับใช้จะมีการพิจารณาผลิตภัณฑ์แบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าอีกครั้ง

อนึ่ง แนวโน้มการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าทั่วโลกจากรายงาน Global EV Outlook ๒๐๑๗ ของ International Energy Agency (IEA) ระบุว่าในปี ๒๐๑๖ ทั่วโลกมีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (BEV และ PHEV) จำนวนทั้งสิ้น ๒.๐๑ ล้านคัน โดยขยายตัวร้อยละ ๕๙ เมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๐๑๕ โดยในจำนวนนี้คิดเป็นยานยนต์ไฟฟ้า BEV ร้อยละ ๖๐ และยานยนต์ PHEV ร้อยละ ๔๐

๑.๑๑ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

ผู้แทนการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูล สรุปได้ ดังนี้

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยมีเงินรายได้นำส่งคลังปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จำนวนทั้งสิ้น ๒๑,๖๖๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวนทั้งสิ้น ๒๐,๒๐๘ ล้านบาท และการประมาณการนำเงินรายได้ส่งคลังปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวนทั้งสิ้น ๑๙,๑๖๓ ล้านบาท ทั้งนี้ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยมีแนวทางในการดำเนินงานตามนโยบายของภาครัฐในด้านการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า แบ่งออกเป็น ๒ แผนงาน ได้แก่

แผนงานที่ ๑. การศึกษาการเตรียมความพร้อมเพื่อวางแผนด้านการพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าเพื่อรองรับความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการทบทวนค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้า ซึ่งจะพิจารณาจากค่าโหลดการใช้ไฟฟ้าจากจำนวนยานยนต์ไฟฟ้า โดยการพิจารณาดังกล่าว การไฟฟ้าฝ่ายผลิตคาดว่าความต้องการในการใช้ไฟฟ้าในปัจจุบันจนถึงปี ๒๕๗๙ จะเพิ่มปริมาณมากขึ้นประมาณ ๓,๐๐๐ เมกะวัตต์ จากการตั้งสมมติฐานว่ามีคนใช้ไฟฟ้าในตอนกลางคืนมากกว่าในตอนกลางวัน ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๗๙ ต่อไป

แผนงานที่ ๒. การเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีโครงการที่สำคัญ อาทิ

๑. โครงการสนับสนุนการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยได้สนับสนุนโครงการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้าของกระทรวงพลังงาน จำนวน ๑๕๐ หัวจ่าย ในหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน

๒. โครงการศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้า เพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย โดยในปัจจุบันการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อกำหนดมาตรฐานการใช้พลังงานของยานยนต์ไฟฟ้าที่เหมาะสม รวมทั้งการกำหนดและพัฒนารูปแบบธุรกิจและรูปแบบการให้บริการยานยนต์ไฟฟ้า

๓. โครงการนำร่องสาธิตการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้กับยานพาหนะไฟฟ้า (Charging Station) ณ ศูนย์นวัตกรรมเพื่อการเรียนรู้ โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ได้มีการนำร่องสาธิตการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า ประกอบด้วย ยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง จำนวน ๖ คัน รถมินิบัสไฟฟ้าจำนวน ๑ คัน รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๕ คัน และการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า จำนวน ๔ สถานี

๔. โครงการศึกษาพัฒนามาตรฐานและเกณฑ์ประสิทธิภาพขั้นสูงรองรับการติดฉลากเบอร์ ๕ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station)

โดยมีการประมาณการสัดส่วนหรือปริมาณการใช้ไฟฟ้าตามเป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในภาคขนส่งตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๗๙ หรือ EEP ตามตาราง ดังนี้

ตารางที่ ๑๘ : การประมาณการสัดส่วนหรือปริมาณการใช้ไฟฟ้าตามแผนงาน EEP

ปี	ความต้องการไฟฟ้าสูงสุดในช่วงค่ำ (MW)	ความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเพิ่มขึ้นจากเดิม (ช่วงค่ำ เวลาประมาณ ๒๑.๐๐ นาฬิกา เป็นต้นไป)	
		MW	ร้อยละ
๒๕๖๐	๓๐,๒๗๓	๕	๐.๐๒
๒๕๖๕	๓๕,๕๗๔	๑๐๘	๐.๓๐
๒๕๖๖	๓๖,๕๔๕	๑๔๙	๐.๔๑
๒๕๖๗	๓๗,๕๖๗	๑๙๗	๐.๕๓
๒๕๖๘	๓๘,๕๙๑	๒๕๕	๐.๖๖
๒๕๖๙	๓๙,๖๕๙	๓๒๐	๐.๘๑
๒๕๗๐	๔๐,๖๐๖	๓๙๘	๐.๙๙
๒๕๗๑	๔๑,๖๓๑	๔๗๐	๑.๑๔
๒๕๗๒	๔๒,๔๙๗	๕๕๖	๑.๓๓
๒๕๗๓	๔๓,๕๒๔	๖๘๒	๑.๕๙
๒๕๗๔	๔๔,๖๓๕	๘๑๕	๑.๘๖
๒๕๗๕	๔๕,๖๖๖	๑,๐๑๘	๒.๒๘
๒๕๗๖	๔๖,๕๖๗	๑,๒๑๖	๒.๖๘
๒๕๗๗	๔๗,๕๒๙	๑,๓๗๙	๒.๙๙
๒๕๗๘	๔๘,๕๖๙	๑,๕๙๑	๓.๓๙
๒๕๗๙	๔๙,๗๓๗	๑,๘๕๑	๓.๘๖

ที่มา : รายงานแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าเพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย ของคณะทำงานร่วมการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

๒. หน่วยงานภาคเอกชน ประกอบด้วย

๒.๑ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ให้ข้อมูลต่อในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑) แนวทางการส่งเสริม และการเตรียมความพร้อมด้านศักยภาพของกลุ่มอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการดำเนินงานในโครงการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์สันดาปภายใน รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้อง

ด้วยสถานการณ์สิ่งแวดล้อมโลก ทำให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นอุตสาหกรรมยานยนต์จึงได้คิดค้นและพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อการใช้ยานยนต์และการบริโภคพลังงานซึ่งมีอยู่อย่างจำกัดทำให้มีการพัฒนายานยนต์ประสิทธิภาพสูงและเริ่มมีการนำพลังงานไฟฟ้ามาใช้เป็นทางเลือกตามลำดับ เช่น Hybrid Electric Vehicle (HEV)/ Plug-in Hybrid Vehicle (PHV) / Electric Vehicle (EV) และ Fuel Cell Vehicle (FCV) ซึ่งสอดคล้องตามเทคโนโลยียานยนต์โลก

ประเทศไทยจำเป็นต้องเดินไปตามทิศทางความต้องการของตลาดโลก โดยเฉพาะในเรื่องของเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ที่ปัจจุบันให้ความสำคัญกับเรื่องเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม โดยยานยนต์ EV ถือเป็นหนึ่งในรถทางเลือก เปรียบเสมือนเป็น new model ของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ที่วางแผนธุรกิจเป็นปกติอยู่แล้ว

ดังนั้น แนวโน้มทิศทางเทคโนโลยียานยนต์โลกในช่วงระยะเวลาข้างหน้านี้ เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine : ICE) ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจะยังคงใช้อยู่เพิ่มขึ้น โดยมีแนวโน้มในการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นทั้งในเรื่องการประหยัดน้ำมันและการสันดาปที่ดีขึ้น จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์บางบริษัทจึงได้มีการตั้งโรงงานผลิตเกียร์อัตโนมัติและเครื่องยนต์ในไทยและนำเทคโนโลยีคลีนดีเซลที่ถือเป็นระดับสุดยอดของเครื่องยนต์ในยุโรปมาใช้ ขณะที่เทคโนโลยีที่ใช้พลังงานรูปแบบอื่น ๆ อาทิ Hybrid, Plug-in Hybrid มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากความได้เปรียบของประสิทธิภาพในการใช้พลังงานและการปล่อยมลพิษ อย่างไรก็ดี อัตราการขยายตัวของยานยนต์ไฟฟ้าขึ้นอยู่กับข้อจำกัดทางด้านเทคโนโลยีซึ่งคงต้องใช้ระยะเวลาอีกพอสมควรเนื่องจาก EV มีข้อจำกัดในเรื่อง ๑) ระยะทางในการวิ่ง (Range) ๒) แรงบิด (Torque) ๓) ต้นทุน (Cost) ราคาแบตเตอรี่ที่สูง แต่ทั้งนี้โอกาสอาจจะเกิดเร็วขึ้น เนื่องจากหลายค่ายมีการทำวิจัยเรื่อง EV มากขึ้น ภาครัฐแต่ละประเทศพยายามสนับสนุนมากขึ้น หากเทคโนโลยีเปลี่ยนไป เช่น แบตเตอรี่มีประสิทธิภาพมากขึ้น แบตเตอรี่มีราคาถูกลงหรือมอเตอร์สามารถสร้างแรงบิดได้เพิ่มขึ้น เป็นต้น

จากการหารือของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศที่ผ่านมา ผู้ประกอบการมิได้คัดค้านนโยบายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ แต่การออกนโยบายส่งเสริมฯ ประเภทใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อแผนการลงทุนของผู้ประกอบการและความต่อเนื่องด้านนโยบายของภาครัฐได้ หากไม่มีแผนการที่ชัดเจนเพียงพอ ดังนั้น ภาครัฐจึงควรมีการกำหนดแผนการ

ส่งเสริมที่ชัดเจนต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเตรียมการได้อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงกลไกตลาด และประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับ ทั้งเรื่องการส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศ และการถ่ายทอดเทคโนโลยี

๒) แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในประเทศไทย โดยเปรียบเทียบกับแนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในต่างประเทศ

ยานยนต์ทุกประเภททั่วโลก อุตสาหกรรมยานยนต์โลกมีการประเมินการผลิตยานยนต์ทุกประเภทในรอบ ๑ ปีที่ผ่านมามีจำนวน ๙๐ ล้านคันทั่วโลก โดยแบ่งเป็นยานยนต์นั่งทั่วไปประมาณ ๖๐ - ๗๐ ล้านคัน และเป็นยานยนต์พาณิชย์ประเภทปิคอัพจำนวน ๒๐ ล้านคันทั่วโลก โดยในการนี้เป็นยานยนต์นั่งทั่วไปประเภทไฟฟ้า จำนวน ๑.๔ ล้านคัน ทั่วโลก โดยประเทศจีนมีสัดส่วนการผลิตมากที่สุด จำนวนประมาณ ๖๖๐,๐๐๐ คัน กลุ่มประเทศในยุโรป จำนวนประมาณ ๔๐๐,๐๐๐ คัน ประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวน ๓๐๐,๐๐๐ คัน และประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๕๐,๐๐๐ คัน

ยานยนต์ในไทย ในรอบ ๑ ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการผลิตยานยนต์ จำนวน ๒ ล้านคัน โดยแบ่งเป็นประเภทยานยนต์นั่งทั่วไปเพื่อจำหน่ายในประเทศร้อยละ ๔๐ ที่เหลือเป็นยานยนต์พาณิชย์ประเภทปิคอัพจำนวนร้อยละ ๖๐

การคาดการณ์แนวโน้มการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าทั่วโลก ในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ จะมีการผลิตยานยนต์ใหม่ โดยแบ่งเป็นยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าร้อยละ ๒๐ ของจำนวนยานยนต์ทุกประเภททั่วโลก โดยจะมีแนวโน้มการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเภทยานยนต์เก๋งเป็นหลัก เนื่องจากมีข้อจำกัด คือ ๑) ระยะทางในการวิ่ง (Range) ๒) แรงบิด (Torque) และ ๓) ต้นทุน (Cost) ราคาแบตเตอรี่ที่สูง แต่ทั้งนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ากำลังได้รับความสนใจเป็นอย่างมากในตลาดยานยนต์โลก สะท้อนจากปริมาณยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าและปริมาณโครงสร้างพื้นฐานในการประจุไฟฟ้าที่มีอัตราการขยายตัวอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง และมีโอกาสอาจจะเกิดเร็วขึ้น เนื่องจากหลายค่ายมีการทำวิจัยเรื่อง EV มากขึ้น ภาครัฐแต่ละประเทศพยายามสนับสนุนมากขึ้น หากเทคโนโลยีเปลี่ยนไป เช่น แบตเตอรี่มีประสิทธิภาพมากขึ้นแบตเตอรี่มีราคาถูกลง หรือมอเตอร์สามารถสร้างแรงบิดได้เพิ่มขึ้น เป็นต้น

ทั้งนี้ ปัจจัยการเปลี่ยนหรือซื้อยานยนต์ใหม่ของประชาชน ประกอบด้วยปัจจัยสำคัญ คือ ๑) ปัญหาด้านมลพิษ (Pollution Issue) ซึ่งเทคโนโลยีด้านเครื่องยนต์ ICE ในปัจจุบันมีการพัฒนามากขึ้นทำให้ลดปัญหาด้านมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และประหยัดน้ำมันมากขึ้น ๒) ปัญหาด้านความปลอดภัย (Safety Issue) เมื่ออายุการใช้ยานยนต์มากขึ้นก็จะเกิดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อระบบความปลอดภัยมากขึ้น และการบำรุงรักษาก็จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น จึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ประชาชนซื้อยานยนต์ใหม่ แต่ในการนี้ประเด็นด้านรายได้ของประชาชนอาจเป็นปัจจัยที่สำคัญการเปลี่ยนยานยนต์ใหม่

ของประเทศไทย และทำให้รัฐบาลไม่สามารถกำหนดมาตรการด้านระยะเวลาในการสิ้นสุดการใช้งานยานยนต์ได้ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกาจะมีมาตรการควบคุมในด้านต่าง ๆ อาทิ มาตรการทางภาษี มาตรการกำหนดมาตรฐานการบำรุงรักษายานยนต์ จึงทำให้อายุการใช้งานยานยนต์โดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ ๑๗.๘ ปี

ทั้งนี้ ตัวเลขที่อุตสาหกรรมยานยนต์โลกใช้คือ ปี ค.ศ. ๒๐๓๐ รถใหม่ที่ออกมา ๑๐๐ คัน จะมีรถ BEV, PHEV, FCV อยู่ประมาณร้อยละ ๒๐ ซึ่งกระทรวงพลังงาน มีบทบาทในการเตรียมความพร้อมของพลังงานไฟฟ้าคาดการณ์ในแผนขับเคลื่อน EV ว่าในปี พ.ศ.๒๕๗๙ จะมียานยนต์ไฟฟ้าจำนวน ๑.๒ ล้านคัน มีสถานีชาร์จจำนวน ๖๙๐ สถานี ซึ่งจะเป็นไปตามเป้าหรือไม่นั้นต้องพิจารณามาตรการสนับสนุนของภาครัฐที่มีความต่อเนื่องและบูรณาการ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า การพัฒนาเทคโนโลยี การเตรียมความพร้อมด้านแรงงาน การพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะสูงมารองรับ เพื่อให้เกิดการลงทุนในประเทศที่เพิ่มขึ้น โดยขณะนี้ประเทศไทยถือว่าอยู่ในช่วงของการเริ่มต้น

สำหรับในต่างประเทศได้ให้ความสำคัญและลงทุนพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจัง ด้วยวัตถุประสงค์หลัก คือ พัฒนาเทคโนโลยีภายใต้กระแสอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การประหยัดพลังงาน และการลดภาวะโลกร้อน

ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้ากำลังได้รับความสนใจเป็นอย่างมากในตลาดยานยนต์โลก สะท้อนจากปริมาณยานยนต์ไฟฟ้าและปริมาณโครงสร้างพื้นฐานในการประจุไฟฟ้าที่มีอัตราการขยายตัวอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ทั่วโลกมีปริมาณยานยนต์ไฟฟ้าสะสมประมาณ ๒ ล้านคัน แบ่งเป็นรถ BEV ๑.๒ ล้านคัน และรถ PHEV ๘๐๐,๐๐๐ คัน โดยประเทศจีนมีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุด รองลงมาคือประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งจำนวนดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ ๑.๕ ของปริมาณยานยนต์ที่มีทั้งหมด จึงกล่าวได้ว่ายานยนต์ไฟฟ้ายังมีโอกาสเติบโตได้อีกมากในตลาดการค้าโลก

๒.๒ สมาคมยานยนต์ไฟฟ้า

ผู้แทนสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าได้ให้ข้อมูล สรุปได้ ดังนี้

ตามที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันอังคารที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบ เรื่อง มาตรการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย โดยมอบหมายให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการตามมาตรการฯ โดยบูรณาการการทำงานร่วมกันให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีมาตรการครอบคลุมด้านมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างอุปทาน (Supply) มาตรการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ (Demand) การเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน การจัดทำมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าการบริหารจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้ว และมาตรการด้านอื่น ๆ นั้น กระทรวงพลังงานโดยความร่วมมือจากสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทยได้มีการศึกษาวิจัยและพัฒนาด้านยานยนต์ไฟฟ้าประเทศไทยโดยได้มีการหารือร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดทิศทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งในเบื้องต้นจะมุ่งเน้นในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะก่อนแล้วจึงขยายผลไปสู่การส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้าส่วนบุคคลต่อไป โดยได้วางมาตรการการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า

ให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๗๙ หรือ Energy Efficiency Plan (EEP) โดยมีเป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในภาคขนส่งในปี ๒๕๗๙ จำนวน ๑.๒ ล้านคัน ดังนี้

- การศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำโครงการส่งเสริมสนับสนุนการติดตั้งสถานีประจุไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาต้นแบบ EV Charging station และนำไปใช้จริงในพื้นที่นำร่อง รวมทั้งดำเนินการรับสมัครผู้สนใจยื่นข้อเสนอเพื่อขอรับการสนับสนุนการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า จำนวน ๑๕๐ หัวจ่าย ซึ่งในปัจจุบันมีผู้สนใจยื่นข้อเสนอเพื่อลงทุนแล้วจำนวน ๗๗ ราย

- การศึกษาวิจัยข้อมูลเพื่อเตรียมความพร้อมด้านศักยภาพของประเทศไทย เช่น การวิจัยและพัฒนาแบตเตอรี่ ระบบขับเคลื่อน รวมถึงระบบจัดการพลังงาน โดยมีหลักการของการวิจัย คือ การพัฒนาและออกแบบระบบจัดการเทคโนโลยีแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งพัฒนากระบวนการผลิตและการประกอบและเทคโนโลยีการกำจัดแบตเตอรี่และการนำแบตเตอรี่ที่ใช้แล้วกลับมาใช้อีกครั้ง

- การศึกษาวิจัยโครงสร้างน้ำหนักเบาและการประกอบชิ้นส่วนสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและการทดสอบประสิทธิภาพ

- การศึกษาวิจัยแนวทางการพัฒนานโยบายมาตรฐานและบุคลากรด้านการผลิตและซ่อมบำรุงยานยนต์ไฟฟ้า และชิ้นส่วน

- การศึกษาแผนงานแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาการแข่งขันนวัตกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยไปสู่อาเซียน

- การศึกษารายละเอียดแนวทางการออกหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลและส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย เช่น ประกาศมาตรฐานสถานีประจุไฟฟ้า เป็นต้น

- การส่งเสริมและสนับสนุนทุนการวิจัยให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถาบันวิจัยของภาครัฐสถาบันการศึกษา และภาคเอกชน เป็นต้น

อนึ่ง โครงการวิจัยเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้าที่รับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เช่น โครงการทดลองสาธิตการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในชีวิตประจำวันเปรียบเทียบกับรถจักรยานยนต์พลังงานจากฟอสซิล (Fossil) โครงการศึกษาและพัฒนาแผนแม่บทการส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในภาคขนส่งสาธารณะ โครงการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ เพื่อบริหารจัดการการใช้พลังงาน โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการใช้รถประจำทางไฟฟ้าสำหรับการขนส่งมวลชนในระยะไกล โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางในการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โครงการศึกษาความเป็นไปได้รูปแบบและแนวทางในการจัดตั้งสถานีบริการชาร์จไฟให้กับรถยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

สำหรับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการสนับสนุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า charging station ประกอบด้วย

๑. กลุ่มเป้าหมายผู้ที่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า จำนวน ๑๕๐ หัวจ่าย โดยจำแนกออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ ๑) ส่วนราชการ โดยได้รับจำนวนหัวจ่ายประจุไฟฟ้า (charger) ในระยะที่ ๑ จำนวน ๒๐ หัวจ่าย และได้รับจำนวนหัวจ่ายประจุไฟฟ้า (charger) ในระยะที่ ๒ จำนวน ๕ หัวจ่าย

กลุ่มที่ ๒) รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน สถาบันการศึกษาของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐประเภทอื่นที่ไม่ใช่ส่วนราชการ โดยได้รับจำนวนหัวจ่ายประจุไฟฟ้า (charger) ในระยะที่ ๑ จำนวน ๒๐ หัวจ่าย แต่ในระยะที่สองไม่ได้รับจำนวนหัวจ่ายประจุไฟฟ้า (charger)

กลุ่มที่ ๓) ภาคเอกชน โดยได้รับจำนวนหัวจ่ายประจุไฟฟ้า (charger) ในระยะที่ ๑ จำนวน ๖๐ หัวจ่าย และได้รับจำนวนหัวจ่ายประจุไฟฟ้า (charger) ในระยะที่ ๒ จำนวน ๔๕ หัวจ่าย

ทั้งนี้ รวมจำนวนหัวจ่ายประจุไฟฟ้า (charger) ทั้ง ๓ กลุ่ม ในระยะที่ ๑ จำนวน ๑๐๐ หัวจ่าย และในระยะที่ ๒ จำนวน ๕๐ หัวจ่าย

๒. องค์ประกอบสถานีอัดประจุไฟฟ้า มีดังนี้

๑) หัวจ่ายประจุไฟฟ้าแบบเร่งด่วน (Quick charge) ใช้เวลาในการประจุไฟฟ้าประมาณ ๓๐ นาที อัดประจุไฟฟ้าได้สูงสุดร้อยละ ๘๐ จากจำนวนเต็มความจุของแบตเตอรี่

๒) หัวจ่ายประจุไฟฟ้าแบบธรรมดา (Normal Charge) ใช้เวลาในการประจุไฟฟ้าประมาณ ๑ – ๘ ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับประเภทยี่ห้อและรุ่นของรถยนต์ไฟฟ้า

๒.๓ หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

ผู้แทนหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลตามประเด็นคำถาม สรุปได้ดังนี้

๑. ข้อมูลการวิเคราะห์และการประเมินผลประโยชน์และผลกระทบที่ประเทศไทยได้รับจากการส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งผลกระทบต่อผลการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปัจจุบัน

ผู้แทนหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลสรุปได้ว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของกลุ่มผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์ในภาคเอกชนในแต่ละค่ายจะพิจารณาจากความต้องการในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศไทย (Demand) รวมถึงนโยบาย (Policy) ที่สนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยและโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย (Infrastructure) ภายในประเทศไทยเป็นสำคัญ

ซึ่งปัจจุบันกลุ่มผู้ประกอบการยังคงขาดความเชื่อมั่นในนโยบายการกำหนดเงื่อนไขของมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรมยังคงไม่มีนโยบายหรือมาตรการที่ชัดเจน รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และกรมสรรพสามิตยังคงมี

ความไม่สอดคล้องกัน โดยเงื่อนไขของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีการจำแนกประเภทของกิจการรถยนต์ออกเป็น ๓ ประเภท ได้แก่ ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (EV) ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (HEV) และยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) รวมถึงต้องมีการประกอบยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญในประเทศไทย จึงจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบที่ผลิตเพื่อการส่งออก ในขณะที่กรมสรรพสามิตได้กำหนดเงื่อนไขการได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี คือ ต้องได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและต้องยื่นหนังสือแจ้งความประสงค์ขอรับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีสรรพสามิต โดยไม่มีการจำแนกประเภทของกิจการรถยนต์เหมือนเช่นสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแต่อย่างใด

รวมถึง ปัญหาในการกำหนดเงื่อนไขในการผลิตแบตเตอรี่ประเภทเริ่มต้น ที่กำหนดว่าต้องผลิตแบตเตอรี่ประเภทเริ่มต้น ภายใน ๕ ปี นับแต่วันที่ขอส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว โดยกลุ่มผู้ประกอบการผลิตรถยนต์มีความเห็นว่า เป็นการยากที่จะผลิตแบตเตอรี่ประเภทเริ่มต้นตามระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าวได้ ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ปัจจุบันกลุ่มผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์ในภาคเอกชนยังคงชะลอการตัดสินใจที่จะร่วมลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

๒. ประเทศไทยได้รับผลกระทบต่อนโยบายการส่งเสริมการลงทุน และอุตสาหกรรมยานยนต์ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน ที่กำหนดอัตราภาษีการนำเข้าในอัตราร้อยละ ๐ ในกลุ่มสินค้าประเภทรถยนต์นั่งไฟฟ้า หรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลสรุปได้ว่า ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนจีนที่กำหนดอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ ๐ ในกลุ่มสินค้าประเภทรถยนต์นั่งไฟฟ้าซึ่งจัดอยู่ในรายการสินค้าปกติ (Normal Track) จะต้องเสียอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ ๐ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๓ ย่อมส่งผลกระทบต่อการจะเก็บอากรขาเข้าของกรมศุลกากรอย่างมิอาจหลีกเลี่ยงได้แต่อย่างไรก็ตาม ด้วยสภาพปัญหาและอุปสรรคของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย (Infrastructure) ที่ยังไม่มีความคืบหน้าในการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศจีน เช่น ความคืบหน้าโครงการสนับสนุนการลงทุนติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) แผนการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้า และโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรณีดังกล่าว ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อการตัดสินใจการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของกลุ่มผู้ประกอบการรถยนต์ค่ายต่าง ๆ ในประเทศไทย

อนึ่ง สำหรับแนวโน้มสถานการณ์การนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ ในส่วนของผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ภาคเอกชนคาดว่าในปี ๒๐๓๐ หรือ พ.ศ. ๒๕๗๓ รถยนต์ไฟฟ้าแบบ Plug in Hybrid และรถยนต์ไฟฟ้าแบบเต็มรูปแบบ (Full Electric Vehicle) จะขยายตัวขึ้น โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๕ - ๓๐ (ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวจะมีสัดส่วนรถประเภท Plug in Hybrid มากกว่าสัดส่วนของรถยนต์ไฟฟ้าแบบเต็มรูปแบบ)

บทที่ ๔
ผลการพิจารณาศึกษา และการรวบรวมข้อมูล

จากการพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าและการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดเก็บภาษี รวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ข้อมูลและความเห็นประกอบการพิจารณา ทั้งจากภาคหน่วยงานภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน (ตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ ๓) คณะกรรมาธิการได้รับทราบข้อมูล โดยปรากฏผลการพิจารณาศึกษา ดังนี้

๔.๑ ความเป็นมาของมาตรการการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

๔.๑.๑ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ซึ่งประกอบด้วย การต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) จำนวน ๕ อุตสาหกรรม และการเติมอุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) จำนวน ๕ อุตสาหกรรม โดยมีอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) เป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของไทยอนาคต ทั้งนี้ ยานยนต์สมัยใหม่หรือยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Motor Driven Vehicles : EV) ประกอบด้วย ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle : HEV) ยานยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle : PHEV) ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle : BEV) และยานยนต์ไฟฟ้าแบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Electric Vehicle : FCEV)

๔.๑.๒ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบมาตรการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการเพื่อให้การใช้ยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเกิดเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

๔.๑.๓ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๙ พลเอกประยุทธ์ จันทรโอชา นายกรัฐมนตรี ได้ให้สัตยาบันในเวทีประเทศภาคีความตกลงปารีส (Paris Agreement) โดยมีเป้าหมายในการรักษาการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกให้ต่ำกว่า ๒ องศาเซลเซียส ภาครัฐจึงได้จัดทำ Roadmap เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ ๒๐-๒๕ ภายในปี ๒๕๗๓ ทั้งนี้ ก๊าซเรือนกระจก เช่น ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ส่วนใหญ่มาจากภาคการขนส่ง โดยเฉพาะยานยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนั้น การเพิ่มปริมาณการใช้ยานยนต์สมัยใหม่หรือยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO_2 ต่ำ (ยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ไม่มีการปล่อยก๊าซ จึงเป็นมาตรการสำคัญในการที่ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้

๔.๒ ความคืบหน้าการจัดทำโครงการ

ตามที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันอังคารที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบ เรื่อง มาตรการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย โดยมอบหมายให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการตามมาตรการฯ โดยบูรณาการการทำงานร่วมกันให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีมาตรการครอบคลุมด้านมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างอุปทาน (Supply) มาตรการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ (Demand) การเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน การจัดทำมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าการบริหารจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้ว และมาตรการด้านอื่น ๆ ซึ่งมีผลการดำเนินการ ดังนี้

• สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน : ออกประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมกิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle : HEV) กิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน (Plug-in Hybrid Electric Vehicle : PHEV) กิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle : BEV) กิจการผลิตรถโดยสารไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Bus) กิจการสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถไฟฟ้า และกิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ๑๓ รายการ

รวมทั้ง ได้จัดประชุมชี้แจงมาตรการส่งเสริมการลงทุนยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ ให้แก่ผู้ประกอบการไทยและต่างชาติเมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐ และได้มีการประชาสัมพันธ์มาตรการในเว็บไซต์สำนักงานฯ และสื่อต่าง ๆ โดยหากผู้ประกอบการสนใจจะลงทุนภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economics Corridor Development : EEC) ต้องยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑

• กระทรวงการคลัง (กรมสรรพสามิต) : ออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๐ โดยยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด และยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน ลดอัตราภาษีสรรพสามิตจากอัตราปกติลงกึ่งหนึ่ง และยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ลดอัตราภาษีสรรพสามิตจากอัตราปกติ เหลือร้อยละ ๒ ทั้งนี้ ต้องได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และต้องยื่นหนังสือแจ้งความประสงค์ขอรับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและทำข้อตกลงกับกรมสรรพสามิตภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓ ทั้งนี้ ตั้งแต่ปีที่ ๕ นับจากวันที่ลงนามในข้อตกลงกับกรมสรรพสามิต ยานยนต์ดังกล่าวที่ผลิตทุกคันต้องใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือประกอบจากผู้ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประเภทลิเธียมไอออน หรือนิกเกิลเมทัลไฮไดรด์ หรือแบตเตอรี่ประเภทอื่นที่ให้พลังงานจำเพาะโดยน้ำหนัก (Wh/g) ที่สูงกว่าประเภทลิเทียม - ไอออน (Li-Ion) หรือนิกเกิลเมทัลไฮไดรด์ (Ni-MH)

• กระทรวงพาณิชย์ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ) กระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กรมอาเซียน และกรมเอเชียตะวันออก) กระทรวงการคลัง (สำนักงานเศรษฐกิจการคลังและกรมศุลกากร) และกระทรวงอุตสาหกรรม (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม) : ได้จัดการประชุมหารือเพื่อพิจารณาแนวทางการแก้ไขข้อผูกพันภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ACFTA) ในเบื้องต้นที่ประชุมมีความเห็นว่า เพื่อให้สอดคล้องตามมติคณะรัฐมนตรีมีความจำเป็นในการพิจารณาเจรจาขอแก้ไขข้อผูกพันภายใต้ ACFTA สำหรับอัตราภาษีภายใต้พิกัด ๘๗๐๓.๘๐ ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า อย่างไรก็ดี กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศอยู่ระหว่างพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมและเตรียมการสำหรับการเจรจาต่อไป เนื่องจากการแก้ไขข้อผูกพันดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากประเทศภาคี

• สำนักงบประมาณอยู่ระหว่างพิจารณากำหนดให้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจสามารถจัดซื้อยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ได้ โดยดำเนินการกำหนดบัญชีคุณลักษณะเฉพาะและบัญชีราคาของยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ และเพิ่มเติมยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่เข้าไปในบัญชีนวัตกรรมไทยและสิ่งประดิษฐ์ไทย โดยมีเป้าหมายให้ยานยนต์นั่งขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามีสัดส่วนการใช้ประมาณร้อยละ ๒๐ ของยานยนต์ใหม่ทั้งหมดที่หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจจัดซื้อ

• กระทรวงคมนาคม (บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) : อยู่ระหว่างรอสัญญาเช่ายานยนต์ (ลีมูซีน) ฉบับเก่าหมดสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ โดยบริษัทฯ เตรียมเพิ่มปริมาณของรถไฟฟ้าไฮบริดปลั๊กอิน และรถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ ในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้นในสัญญาเช่ายานยนต์ (ลีมูซีน) ฉบับใหม่

• กระทรวงพลังงาน (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน) : อยู่ระหว่างตั้งของบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ปี ๒๕๖๑ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการนำยานยนต์สี่ล้อรับจ้าง (แท็กซี่) มาปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเพื่อต่อยอดองค์ความรู้ ในลักษณะที่มีการดำเนินการเดียวกับยานยนต์สามล้อไฟฟ้ารับจ้าง (รถตุ๊กตุ๊ก)

• กระทรวงวัฒนธรรม (กรมศิลปากร) : ปัจจุบันอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาและอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชรได้นำยานยนต์พลังงานไฟฟ้ามาให้บริการนักท่องเที่ยวแล้ว ซึ่งได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวจำนวนมากและเพื่อเป็นการรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ กรมศิลปากรมีแผนจะจัดหายานยนต์พลังงานไฟฟ้าเพิ่มเติม

• กระทรวงพลังงาน (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย) อยู่ระหว่างรวบรวมสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่มีการติดตั้งไปแล้ว และเตรียมที่จะติดตั้งในอนาคต เพื่อพิจารณาว่าครอบคลุมพื้นที่เป้าหมาย และถนนหลักที่เชื่อมต่อพื้นที่เป้าหมายแล้วหรือไม่ เพื่อพิจารณาของบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ปี ๒๕๖๑ ต่อไป

• กระทรวงอุตสาหกรรม

- โดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม : ได้จัดทำแผนหลักและออกแบบการใช้พื้นที่ในภาพรวมของโครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการปรับพื้นที่ ๓๗๕ ไร่ ก่อสร้างสนามทดสอบยางล้อ R117 และก่อสร้างอาคารสำนักงาน

- โดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม : จัดทำมาตรฐานระบบการประจุไฟฟ้าของรถไฟฟ้าเสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างให้คณะกรรมการวิชาการรายสาขาพิจารณากลั่นกรองก่อนเสนอคณะกรรมการมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเพื่อประกาศใช้ต่อไป สำหรับมาตรฐานความเข้ากันได้ทางแม่เหล็กไฟฟ้า (EMC) มาตรฐานแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และมาตรฐานมิเตอร์กระแสตรงเพื่อใช้ในการจำหน่ายไฟฟ้า อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการ

- โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม : ปัจจุบันการจัดการซากแบตเตอรี่ประเภทนิกเกิลเมทัลไฮไดรด์และลิเธียมไอออน ของยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดมีปริมาณไม่มากนัก ผู้ประกอบการจึงต้องขออนุญาตส่งออกไปรีไซเคิลที่ต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม หากในอนาคตมีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดมากขึ้น ผู้ประกอบการอาจสนใจลงทุนตั้งโรงงานรีไซเคิลในประเทศ ซึ่งกรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นผู้อำนวยความสะดวกและกำกับดูแลการตั้งโรงงานดังกล่าว

- โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย : ได้มีการส่งเสริมให้ผู้พัฒนานิคมอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในโครงการพัฒนาระเบียบเจตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economics Corridor Development : EEC) นำรถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่มาใช้งาน

- โดยสถาบันยานยนต์ : ปี ๒๕๖๐ ได้ดำเนินโครงการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) เพื่อพัฒนาบุคลากรจำนวน ๑๔๐ คน ใน ๔ สาขา ประกอบด้วย งานปรับแต่งระบบไฮดรอลิก (Hydraulic Systems) งานออกแบบ งานประกอบอุปกรณ์ไฟฟ้าและงานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ซึ่งทั้ง ๔ สาขาดังกล่าวเป็นการเตรียมความพร้อมต่อการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีการผลิตยานยนต์ในอนาคต

• กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กรมควบคุมมลพิษ) : ร่างพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. .... อยู่ระหว่างการพิจารณาของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเมื่อพระราชบัญญัติฯ มีผลบังคับใช้จะมีการพิจารณาผลิตภัณฑ์แบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าอีกครั้ง

๔.๓ แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้

๔.๓.๑ แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ภายในประเทศไทย

๑) การตั้งเป้าหมายการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๗๙ หรือ Energy Efficiency Plan (EEP) โดยมีเป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในภาคขนส่ง สรุปได้ ดังนี้

ปี ๒๕๖๐ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๔,๕๑๓ คัน

ปี ๒๕๖๕ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๙๔,๒๘๒ คัน

ปี ๒๕๗๐ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๓๓๙,๕๙๙ คัน

ปี ๒๕๗๕ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๗๔๗,๙๘๙ คัน

ปี ๒๕๗๙ เป้าหมายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน ๑,๒๐๒,๗๘๒ คัน

โดยมีแผนและมาตรการรองรับ อาทิ โครงการสนับสนุนการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) ๑๕๐ หัวจ่าย ซึ่งปัจจุบันมีผู้เข้าร่วมโครงการแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๗๗ ราย

๒) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงยอดขายภายในประเทศยานยนต์สันดาปภายใน (ICE) และยานยนต์ไฟฟ้า (HEV/PHEV/BEV) โดยเป็นยอดขายภายในประเทศ ดังนี้

- ปี ๒๕๕๙ ยอดขายรวม ๗๕๐,๐๐๐ คัน/ปี แบ่งเป็น ยานยนต์สันดาปภายในร้อยละ ๙๕ และยานยนต์ไฟฟ้าร้อยละ ๕ โดยมียอดสะสมของยานยนต์ไฟฟ้าทุกชนิด จำนวน ๗๕,๐๐๐ คัน แบ่งเป็นประเภทไฮบริด (HEV) ร้อยละ ๙๔ ประเภทปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) ร้อยละ ๕ และยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอร์รี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) ร้อยละ ๑

- ปี ๒๕๖๓ ประมาณการยอดขายรวม ๙๐๐,๐๐๐ คัน/ปี แบ่งเป็น ยานยนต์สันดาปภายใน ร้อยละ ๙๕ และยานยนต์ไฟฟ้าร้อยละ ๕ โดยมียอดสะสมของรถไฟฟ้าทุกชนิด จำนวน ๑๒๐,๐๐๐ คัน แบ่งเป็นประเภทไฮบริด (HEV) ร้อยละ ๖๕ ประเภทปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) ร้อยละ ๒๗ และยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอร์รี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) ร้อยละ ๘

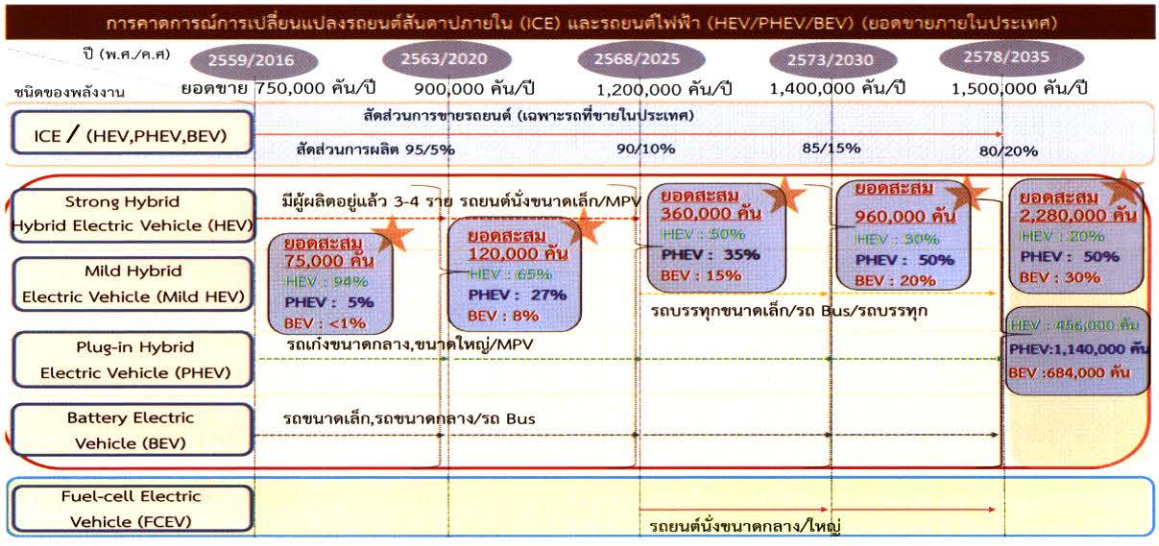
- ปี ๒๕๖๘ ประมาณการยอดขายรวม ๑,๒๐๐,๐๐๐ คัน/ปี แบ่งเป็น ยานยนต์สันดาปภายในร้อยละ ๙๐ และยานยนต์ไฟฟ้าร้อยละ ๑๐ โดยมียอดสะสมของรถไฟฟ้าทุกชนิด จำนวน ๓๖๐,๐๐๐ คัน แบ่งเป็นประเภทไฮบริด (HEV) ร้อยละ ๕๐ ประเภทปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) ร้อยละ ๓๕ และยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอร์รี่ (Battery Electric Vehicle : BEV) ร้อยละ ๑๕

- ปี ๒๕๗๓ ประมาณการยอดขายรวม ๑,๔๐๐,๐๐๐ คัน/ปี แบ่งเป็น ยานยนต์สันดาปภายในร้อยละ ๘๕ และยานยนต์ไฟฟ้าร้อยละ ๑๕ โดยมียอดสะสมของรถไฟฟ้าทุกชนิด จำนวน ๙๖๐,๐๐๐ คัน แบ่งเป็นประเภทไฮบริด (HEV) ร้อยละ ๓๐ ประเภทปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) ร้อยละ ๕๐ และยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอร์รี่ (Battery Electric Vehicle : BEV) ร้อยละ ๒๐

- ปี ๒๕๗๘ ประมาณการยอดขายรวม ๑,๕๐๐,๐๐๐ คัน/ปี แบ่งเป็น ยานยนต์สันดาปภายในร้อยละ ๘๐ และยานยนต์ไฟฟ้าร้อยละ ๒๐ โดยมียอดสะสมของรถไฟฟ้าทุกชนิด จำนวน ๒,๒๘๐,๐๐๐ คัน แบ่งเป็นประเภทไฮบริด (HEV) จำนวน ๔๕๖,๐๐๐ คัน หรือร้อยละ ๒๐ ประเภทปลั๊กอินไฮบริด (PHEV)

จำนวน ๑,๑๔๐,๐๐๐ คัน หรือร้อยละ ๕๐ และยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอร์รี่ (Battery Electric Vehicle : BEV) จำนวน ๖๘๔,๐๐๐ คัน หรือร้อยละ ๓๐

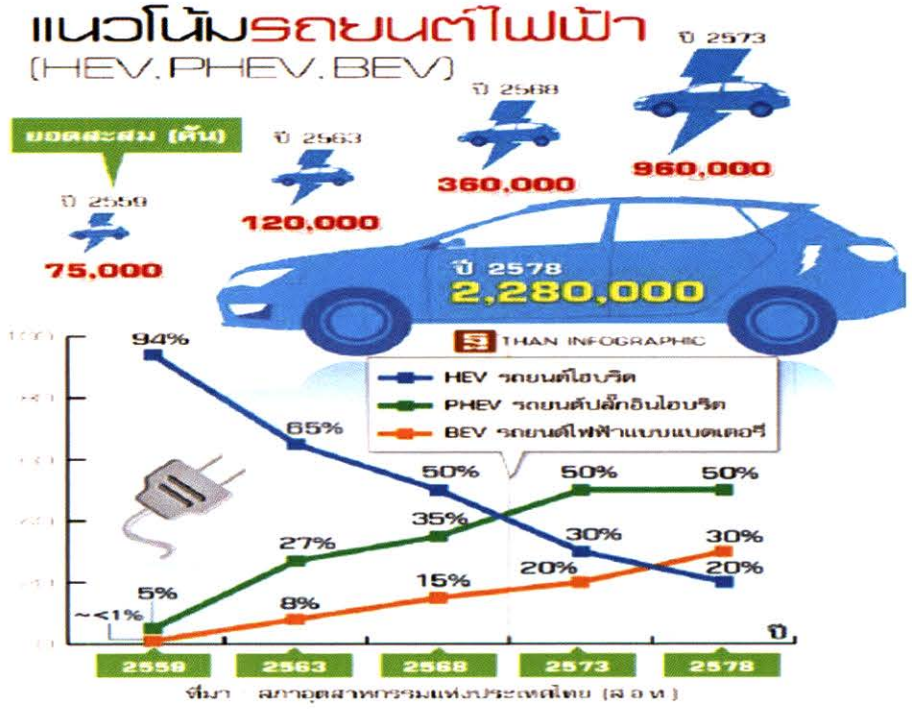
ภาพที่ ๑ : การคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงยานยนต์สันดาปภายในและยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศไทย



หมายเหตุ : ข้อมูลจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๓) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้มีการคาดการณ์แนวโน้มการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (HEV และ PHEV) ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

ภาพที่ ๒ : การคาดการณ์แนวโน้มการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (HEV และ PHEV)



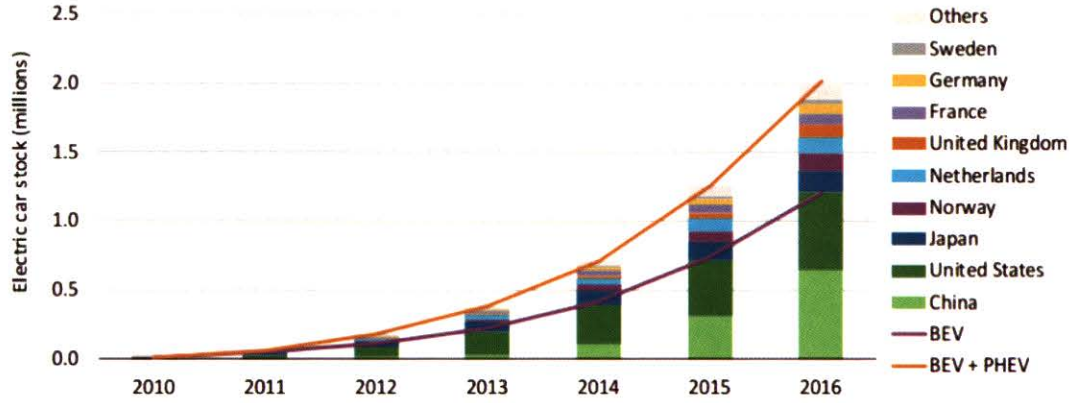
ที่มา สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส อ ท)

๔.๓.๒ แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในต่างประเทศ

จากรายงานของ Global EV Outlook ๒๐๑๗ ของ International Energy Agency (IEA) ระบุว่าในปี ๒๐๑๖ ทั่วโลกมีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (BEV และ PHEV) ๒.๐ ล้านคัน ขยายตัวร้อยละ ๕๙ เมื่อเทียบกับปี ๒๐๑๕ โดยในจำนวนนี้ คิดเป็นยานยนต์ไฟฟ้า (BEV) ร้อยละ ๖๐ และยานยนต์ไอบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) ร้อยละ ๔๐

ภาพที่ ๓ : ข้อมูลยานยนต์ไฟฟ้าในต่างประเทศ

Figure 1 • Evolution of the global electric car stock, 2010-16

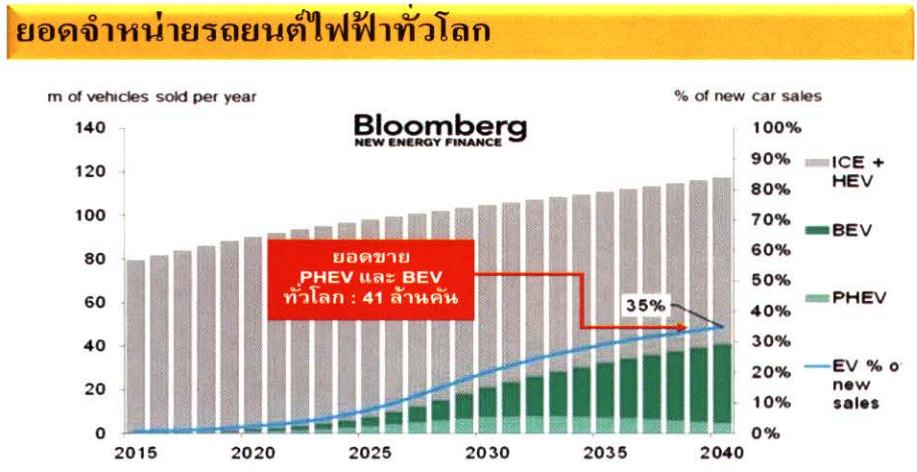


Source : International Energy Agency's (IEA), Global EV Outlook ๒๐๑๗

BEV = battery electric vehicles; PHEV = plug-in hybrid vehicles, which typically have both an electric motor and a conventional engine.

และยังได้มีการประมาณการยอดจำหน่ายยานยนต์ไฟฟ้าทั่วโลกต่อไปในอนาคต (ประมาณ ๒๐ ปี) จะมียอดขายปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) และยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอร์รี่ (BEV) จำนวน ๔๑ ล้านคัน ดังนี้

ภาพที่ ๔ : ยอดจำหน่ายยานยนต์ไฟฟ้าทั่วโลก



Source: Bloomberg New Energy Finance Note: ICE+HEV = internal combustion engine and hybrid vehicles, BEV = battery electric vehicles, PHEV = plug-in hybrid electric vehicles

๔.๔ ผลกระทบของนโยบายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า

๔.๔.๑ ผลกระทบของนโยบายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

๑) ผลกระทบในเชิงบวก

๑.๑) การกำหนดแนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในไทยเป็นประเทศแรกในภูมิภาค จะเป็นการส่งเสริมให้ไทยมีโอกาสสูงที่จะสามารถช่วงชิงความได้เปรียบจากการเข้าสู่ตลาดรายแรก (First - Mover Advantage) จากประเทศคู่แข่ง ในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและอาจรวมไปถึงยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ (Next Generation Automobile) สำหรับตลาดในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งหากประสบความสำเร็จในการสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย ก็จะเป็นการยกระดับความสำคัญของไทยในฐานะห่วงโซ่อุปทานที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก

๑.๒) การที่หลายหน่วยงานมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้เกิดการบูรณาการ และสนับสนุนให้มีการพิจารณาถึงผลกระทบในด้านต่าง ๆ รวมถึงมาตรการรองรับผลกระทบอย่างรอบด้าน ทั้งนี้ หน่วยงานต่าง ๆ ต้องประสานงานกันอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มาตรการต่าง ๆ มีการบังคับใช้ในช่วงเวลาที่เหมาะสมและไม่ขัดแย้งกันเอง

๑.๓) มาตรการการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าที่ครอบคลุมรอบด้าน ทั้งการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและสถานีประจุไฟฟ้า (กระทรวงพลังงาน) การกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (สมอ.) การอนุญาตการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า (กรมการขนส่งทางบก) การกำหนดแนวทางและส่งเสริมการวิจัยที่เกี่ยวข้อง (วช.) การออกมาตรการจูงใจด้านการลงทุนผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (สศอ. สศค. สกท.) จะส่งผลให้อุตสาหกรรมและผู้บริโภคมีความตื่นตัว และให้ความสนใจยานยนต์ประเภทใหม่ ซึ่งหากสามารถรักษาระดับความตื่นตัวและความสนใจให้อยู่ในระดับสูงได้อย่างต่อเนื่อง ก็จะส่งผลกระตุ้นให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในไทยมีการขยายตัวที่รวดเร็ว มีกฎระเบียบที่จำเป็นต่อการใช้งาน และเกิดการแข่งขันกันระหว่างผู้เล่นในตลาดภายใต้กฎระเบียบที่ชัดเจน

๑.๔) การให้ความสำคัญกับการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า สะท้อนให้เห็นทิศทางการพัฒนาประเทศของไทยที่ต้องการเพิ่มน้ำหนักให้กับประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้นควบคู่ไปกับการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม ทั้งนี้ การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของไทยที่มีความชัดเจนและต่อเนื่องจะเป็นการส่งสัญญาณให้ค่ายยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงภาคธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง มีการพิจารณาปรับเปลี่ยนนโยบายธุรกิจเพื่อนำเสนอผลิตภัณฑ์ และบริการใหม่ที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ส่งผลให้เกิดธุรกิจแนวคิดใหม่ที่มีพื้นฐานอยู่บนนวัตกรรม เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบาย Thailand ๔.๐

๒) ผลกระทบในเชิงลบ

๒.๑) มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการเร่งรัดให้เห็นผลในระยะสั้น คือ ให้มีการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าบนท้องถนนในไทยภายใน ๓-๖ เดือน ในขณะที่นโยบายส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในระยะกลางถึงระยะยาวยังขาดความชัดเจน และไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้ภาคอุตสาหกรรมได้ว่า เป้าหมายในระยะยาวของไทยในการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าคืออะไร และจะยังคงให้การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องหรือไม่ อย่างไร

๒.๒) การส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า จะส่งผลกระทบต่อโครงการผลิตยานยนต์ประเภทอื่น ๆ ที่ภาครัฐให้การสนับสนุน เช่น โครงการอีโคคาร์ และโครงการยานยนต์พลังงานทางเลือก ซึ่งภาครัฐอาจต้องออกมาตรการเพื่อลดผลกระทบ และเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายที่ครอบคลุมถึงทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งนี้ ในอนาคตก็ยังมีความไม่แน่นอนว่ายานยนต์ไฟฟ้าจะกลายมาเป็นเทคโนโลยีหลักสำหรับการพัฒนายานพาหนะต่าง ๆ หรือไม่

๒.๓) มาตรการส่วนใหญ่มุ่งให้ความสำคัญกับการสร้างอุปทานของยานยนต์ไฟฟ้าเป็นหลัก โดยเฉพาะการส่งเสริมให้เกิดการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ในขณะที่สถานการณ์ทางด้านอุปสงค์ยังไม่สามารถประเมินได้ชัดเจนว่าความต้องการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในไทยจะมีมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่รัฐยังไม่มีมาตรการในด้านอุปสงค์ที่จะช่วยกระตุ้นความต้องการใช้จะทำให้ไม่เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ส่งผลให้ความคุ้มค่าทางธุรกิจในการลงทุนขยายฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในไทยลดลง หรือหากมีการลงทุนเกิดขึ้น ก็อาจไม่ยั่งยืนในระยะยาว

๒.๔) การเร่งรัดการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในระยะสั้น ส่งผลให้แต่ละภาคส่วนไม่สามารถสร้างความพร้อมในการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในด้านต่าง ๆ ได้อย่างพอเพียง เช่น การสร้างโครงสร้างพื้นฐานการประจุไฟฟ้า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ยานยนต์ การดูแลรักษาและซ่อมบำรุงยานยนต์ไฟฟ้า การจัดการความปลอดภัยในกรณีอุบัติเหตุ การจัดทำมาตรฐานอุตสาหกรรมสำหรับอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง การปรับเปลี่ยนกระบวนการและเทคโนโลยีเพื่อผลิตส่วนประกอบยานยนต์ไฟฟ้า การจัดการกับซากแบตเตอรี่และมอเตอร์ไฟฟ้า เป็นต้น ทั้งนี้ หากความไม่พร้อมในด้านต่าง ๆ ข้างต้น ก่อให้เกิดความเสียหายจากการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าขึ้น ก็อาจส่งผลให้ตลาดและผู้บริโภคขาดความเชื่อมั่นต่อการใช้งานยานยนต์ประเภทนี้ และกลายเป็นอุปสรรคที่สำคัญของการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า รวมไปถึงยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ (Next Generation Automobile) ในประเทศไทยได้

๔.๔.๒ ผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์สันดาปภายใน

ข้อมูลจากคลัสเตอร์ยานยนต์ เกิดผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศซึ่งเป็น SMEs ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำกว่า ๘๑๖ บริษัท การจ้างงานกว่า ๓๒๖,๔๐๐ คน เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้า (BEV) ใช้ชิ้นส่วนเพียง ๑,๕๐๐ ชิ้น ซึ่งต่างจากยานยนต์และชิ้นส่วนในปัจจุบัน (ICE) ที่มีการใช้ชิ้นส่วนมากกว่า ๓๐,๐๐๐ ชิ้น โดยชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบได้แก่ ชิ้นส่วนประเภทเครื่องยนต์ หม้อน้ำ ท่อไอเสีย ถังน้ำมัน ระบบส่งกำลัง ฯลฯ รวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน (REM) และศูนย์บริการหลังการขาย และอาจส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยภาพรวม เนื่องจากกลุ่มฯ ชิ้นส่วนสร้างมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนกว่า

๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๙) ดังนั้น ขอให้ภาครัฐควรมีการศึกษามาตรการให้รอบด้าน และครอบคลุมในทุกมิติ ทั้งผลกระทบต่อ Supply Chain ผลกระทบที่มีต่อภาคการเกษตร นโยบายที่ภาครัฐกำลังส่งเสริมการลงทุน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทั้งในเชิงกายภาพและกฎระเบียบ และทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์จากต่างประเทศ เนื่องจากยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายใน มีส่วนสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทั้งในมิติด้านการส่งออก การจ้างงาน การลงทุน และการผลิตสำหรับตลาดภายในประเทศ ซึ่งการสนับสนุนดังกล่าวจะส่งผลให้ประเทศไทยรักษาการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก เช่น ระบบเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง (เกียร์) และระบบระบายความเย็น ควรมีการปรับตัว ๓ อย่างคือ

๑) Human Resource: ร่วมมือและพัฒนารวมกับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์

๒) Investment: วิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า

๓) Product Planning: รักษาจุดแข็งด้านการผลิตและต่อยอดรองรับอนาคต

ตามที่แนวทางการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าได้รับการผลักดันจากรัฐบาลนั้น ส่งผลให้มีชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้รับผลกระทบทั้งหมด ๔๙ รายการ โดยนับเป็นผู้ประกอบการจำนวน ๘๑๖ ราย และจำนวนแรงงาน ๓๒๖,๔๐๐ คน

๔.๔.๓ ผลกระทบด้านความมั่นคงของระบบไฟฟ้า

มาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าส่งผลให้ความต้องการในการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญและส่งผลโดยตรงต่อความมั่นคงของระบบไฟฟ้า ทั้งนี้ โดยปกติการบริหารจัดการระบบไฟฟ้าจะมีการพิจารณาแนวทางการรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศเพื่อให้สามารถจัดหาแหล่งพลังงานเพื่อรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าในช่วงเวลาต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามเมื่อมีการใช้มาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าการพยากรณ์ปริมาณและความต้องการใช้ไฟฟ้าจึงยังมีความไม่แน่นอนซึ่งจะขึ้นอยู่ปัจจัยการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าที่ใช้งานในอนาคตเป็นสำคัญ รวมถึงปัญหาในการอัดประจุไฟฟ้าให้กับยานยนต์ไฟฟ้าแบบธรรมดาตามที่พักอาศัยของประชาชน หากมีปริมาณความต้องการในใช้ในการใช้ไฟฟ้าที่มากขึ้นและมีการใช้งานไฟฟ้าพร้อมกันอาจจะทำให้มีการดึงกำลังไฟฟ้าจากระบบเป็นปริมาณมากเกินกว่าพิกัดที่อุปกรณ์ไฟฟ้าจะทนรับไหวและส่งผลให้อุปกรณ์ไฟฟ้าเสียหายได้ในที่สุด โดยเฉพาะหม้อแปลงไฟฟ้าและสายไฟฟ้า ตลอดจนปัญหาการจัดหาแหล่งพลังงานและโรงไฟฟ้าที่จะต้องให้เพียงพอกับการผลิตกำลังไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

๔.๔.๔ ผลกระทบด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน

การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีในมาตรการส่งเสริมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่มีจำนวนลดลงอย่างเห็นได้ชัดและมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการจัดเก็บภาษีในรูปประเภทอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีอากรที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างราคาน้ำมัน ได้แก่ ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รวมถึงกองทุนน้ำมันเชื่อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ตลอดจนภาษีอากรขาเข้าของกรมศุลกากร (ซึ่งจะได้อธิบายต่อไปในบทที่ ๕)

บทที่ ๕
บทสรุป ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

จากการพิจารณาศึกษาและรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับกรณีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าและการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า คณะกรรมาธิการได้มีการศึกษาผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีโดยการวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน ดังนี้

๕.๑ บทสรุป

๕.๑.๑ แนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ภายในประเทศไทยเป็นไปอย่างรวดเร็วภายใต้สมมุติฐานเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุก ๆ ๕ ปี

การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการส่งเสริมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากแนวโน้มสถานการณ์การนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ภายในประเทศไทยที่เป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ **ภายใต้สมมุติฐานมีจำนวนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุก ๆ ๕ ปี**

๕.๑.๒ การประมาณการแนวโน้มผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้า)

๑) การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับมาตรการส่งเสริมยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ ดังนี้

- **กรมสรรพสามิต ได้แก่** ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน
- **กรมสรรพากร ได้แก่** ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม

ตารางที่ ๑๙ : ผลการจัดเก็บภาษี ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์
ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐

หน่วย : ล้านบาท

ปี	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
ภาษีสรรพสามิตรถยนต์	๑๕๓,๙๕๒.๐๘	๙๐,๖๔๑.๙๙	๘๐,๗๔๕.๕๙	๑๐๐,๗๖๔.๑๐	๗๓,๒๓๔.๗๔
ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๖๓,๕๓๒.๐๘	๖๓,๔๐๒.๖๔	๑๒๗,๗๘๖.๐๕	๑๗๗,๖๙๖.๗๑	๑๖๓,๐๙๙.๐๔

ปี	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	๖๐,๙๔๗.๒๓	๓๔,๔๗๔.๖๔	๕๗,๔๙๔.๕๔	๑๓,๕๗๐.๖๖	๑๒,๓๓๖.๑๖
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	๗,๒๘๑.๓๑	๗,๓๖๕.๙๒	๗,๗๕๙.๗๘	๘,๒๘๐.๙๑	๖,๕๒๓.๐๕
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๑๑๓๒๙๐.๓๘	๑๐๒๑๖๔.๐๔	๘๓,๕๒๑.๓๖	๔๖,๒๙๗.๓๘	๔๓,๐๐๓.๒๐

ที่มา : ผลการจัดเก็บรายได้ โดยกรมสรรสามิตและกรมสรรพากร

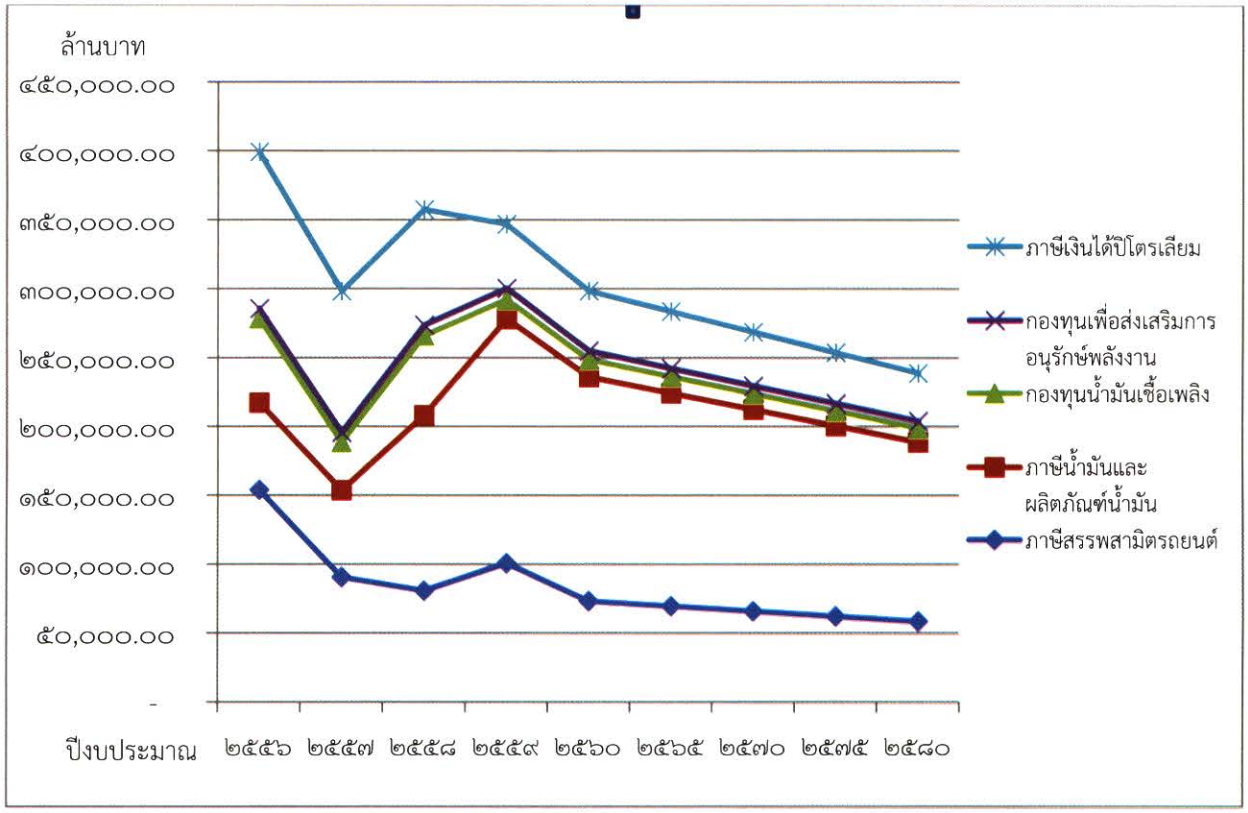
ตารางที่ ๒๐ : การประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษี ที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า)

หน่วย : ล้านบาท

ปี	๒๕๖๕	๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
ภาษีสรรพสามิตรถยนต์	๖๙,๕๗๓.๐๐	๖๕,๙๑๑.๒๗	๖๒,๒๔๙.๕๓	๕๘,๕๘๗.๗๙
ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๑๕๔,๙๔๔.๐๙	๑๔๖,๗๘๙.๑๔	๑๓๘,๖๓๔.๑๘	๑๓๐,๔๗๙.๒๓
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	๑๑,๗๑๙.๓๕	๑๑,๑๐๒.๕๔	๑๐,๔๘๕.๗๔	๙,๘๖๘.๙๓
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	๖,๑๙๖.๙๐	๕,๘๗๐.๗๕	๕,๕๔๔.๕๙	๕,๒๑๘.๔๔
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๔๐,๘๕๓.๐๔	๓๘,๗๐๒.๘๘	๓๖,๕๕๒.๗๒	๓๔,๔๐๒.๕๖

หมายเหตุ : เป็นข้อมูลการประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า) ภายใต้สมมุติฐานมีจำนวนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุกๆ ๕ ปี

กราฟแสดงผลการประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า)



หมายเหตุ : เป็นข้อมูลการประมาณการผลกระทบการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า (ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า) ภายใต้สมมุติฐานมีจำนวนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ของทุกๆ ๕ ปี

๒) ภาษีอากรขาเข้าของกรมศุลกากร

เนื่องด้วยปัจจุบันประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน (มีผลใช้บังคับตั้งแต่ปี ๒๕๕๓) ได้มีข้อตกลงให้กลุ่มประเทศระหว่างอาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี โดยกำหนดให้จัดเก็บภาษีสินค้านำเข้าที่มีถิ่นกำหนดในอาเซียนในอัตราร้อยละ ๐ ซึ่งทำให้นักลงทุนต่างประเทศสามารถเลือกฐานการผลิตในประเทศที่ให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนที่ดีกว่าต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าและสะดวกต่อการขนส่งสินค้า อาทิ ประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศเวียดนาม อาจส่งผลกระทบต่อการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่ยั่งยืนของประเทศไทย

ประกอบกับในกรณีดังกล่าว กระทรวงการคลังได้มีมาตรการยกเว้นอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) เป็นการเพิ่มเติมนั่น ย่อมทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีศุลกากรดังกล่าวเป็นการเพิ่มขึ้นโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้

๕.๒ ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

จากการพิจารณาศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษี กรณีมาตรการการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเพื่อทดแทนยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นทั้งหมด คณะกรรมาธิการได้มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะสรุปได้ ดังนี้

๑. ควรหาหลักเกณฑ์หรือมาตรการรองรับการจัดเก็บภาษีจากแหล่งพลังงานอื่นเพื่อทดแทนรายได้ที่รัฐต้องสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและภาษีเงินได้ปิโตรเลียม

การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์และภาษีสรรพสามิตน้ำมันที่มีจำนวนลดลงอย่างเห็นได้ชัด ดังนั้น กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรหาหลักเกณฑ์รองรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้าในอัตราที่เพิ่มขึ้นกว่าเดิมหลังจากที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ และควรมีการพิจารณาศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบด้านภาษีที่จะเกิดขึ้นจากมาตรการสนับสนุนดังกล่าวให้รอบด้านเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับด้านภาษีให้กับรัฐบาลได้ต่อไป รวมถึงจะต้องเตรียมการในการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดเก็บภาษีพลังงานในรูปแบบอื่นทดแทนรายได้ที่ขาดหายไป **เช่น การจัดเก็บภาษีจากการใช้ถ่านหินที่ผลิตกระแสไฟฟ้า การจัดเก็บภาษีจากขยะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่จะเพิ่มขึ้นเนื่องจากการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า หรือการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการใช้สินค้าหรืออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีการปล่อยค่าพลังงานหรือปล่อยก๊าซมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ หรือแม้กระทั่งการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีการปล่อยก๊าซมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ เป็นต้น**

๒. ควรมีการจัดทำมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการกำหนดมาตรการชดเชยรายได้ที่สูญเสียจากการจัดเก็บภาษีศุลกากร ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดทำมาตรการดังกล่าวได้อย่างยั่งยืนต่อไป

เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในฐานะเป็นประเทศผู้ใช้รถยนต์และในฐานะที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ของกลุ่มประเทศผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้น อัตราอากรขาเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) (ที่อยู่ในหมวดยานยนต์อื่นๆ) ในปัจจุบัน อาทิ เขตการค้าเสรีอาเซียน เขตการค้าเสรีอาเซียน – จีน ที่ได้ลดอัตราภาษีรถยนต์ไฟฟ้าเหลืออัตราร้อยละ ๐ ย่อมส่งผลให้นักลงทุนต่างประเทศสามารถเลือกฐานการผลิตในประเทศที่ให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนที่ดีกว่าต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าและสะดวกต่อการขนส่งสินค้า อาทิ ประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศเวียดนาม ซึ่งส่งผลกระทบต่อนโยบายที่ต้องการให้ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่ยั่งยืนและอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศไทย รวมถึงมาตรการยกเว้นอากรขาเข้ายานยนต์ไฟฟ้า ๒ ปี ตามประกาศกระทรวงการคลัง

เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) เป็นการเพิ่มเติมนั่น ย่อมทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีศุลกากร ดังกล่าวเป็นการเพิ่มขึ้นโดยมิอาจหลีกเลี่ยงได้

ด้วยเหตุนี้ ควรมีการจัดทำมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ควบคู่กับการส่งเสริมให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในกิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนของยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ เพื่อจูงใจให้บริษัทต่างชาติซึ่งเป็นผู้ประกอบการเข้ามาขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนของยานยนต์ไฟฟ้าผลิตในประเทศไทยได้เพิ่มมากขึ้น และควรกำหนดมาตรการชดเชยรายได้ที่รัฐสูญเสียจากการจัดเก็บภาษีศุลกากรเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการใช้พลังงานในการขับเคลื่อนยานยนต์ควบคู่กันไปด้วย **ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนสำคัญและยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดทำมาตรการดังกล่าวได้อย่างยั่งยืนต่อไป**

๓. การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนสำคัญและยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ภาครัฐจึงควรกำหนดนโยบายให้มีความชัดเจนในเรื่องของเป้าหมายการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยให้ครอบคลุมในทุกมิติ รวมถึงควรกำหนดมาตรการเพื่อเยียวยาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สันดาปภายในที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า

การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของยานยนต์ไฟฟ้า แต่เนื่องจากมาตรการดังกล่าวมุ่งให้ความสำคัญกับการสร้างอุปทานของยานยนต์ไฟฟ้าเป็นหลัก โดยเฉพาะการส่งเสริมให้เกิดการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ในขณะที่สถานการณ์ทางด้านอุปสงค์ยังไม่สามารถประเมินได้ชัดเจนว่าความต้องการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในไทยจะมีมากน้อยเพียงใด ประกอบกับนโยบายที่สนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทย ยังขาดความชัดเจนในเรื่องเป้าหมายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในระยะยาวภายในประเทศไทย ซึ่งยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กลุ่มผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้ รวมทั้งข้อมูลจากคลัสเตอร์ยานยนต์ มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของยานยนต์ไฟฟ้า ยังผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์สันดาปภายในประเทศไทยต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศซึ่งเป็น SMEs ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยนับเป็นผู้ประกอบการจำนวน ๘๑๖ ราย และจำนวนแรงงาน ๓๒๖,๔๐๐ คน

ด้วยเหตุนี้ ภาครัฐจึงควรกำหนดนโยบายในเรื่องของเป้าหมายการส่งเสริมและสนับสนุนต่อการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนสำคัญภายในประเทศไทยให้ครอบคลุมในทุกมิติให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น รวมถึงควรกำหนดมาตรการเพื่อเยียวยาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สันดาปภายในที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งในเชิงกายภาพและกฎระเบียบและทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์จากต่างประเทศ เนื่องจากยานยนต์ประเภทเครื่องยนต์สันดาป

ภายในมีส่วนสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทั้งในมิติด้านการส่งออก การจ้างงาน การลงทุน และการผลิตสำหรับตลาดภายในประเทศ ซึ่งการสนับสนุนดังกล่าวจะส่งผลให้ประเทศไทยรักษาการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก **ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กลุ่มผู้ประกอบการทั้งภายในและภายนอกประเทศต่อการลงทุนในประเทศไทยได้มากขึ้น อันจะส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตผลิตชิ้นส่วนสำคัญและยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และในอาเซียนได้ต่อไป**

๔. ควรมีการคำนวณการจัดเก็บค่าไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และการกำหนดนโยบายการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนสำหรับโครงการสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) ให้มีความชัดเจน เพื่อรองรับการใช้งานยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ทั้งนี้ การคำนวณอัตราค่าไฟฟ้าดังกล่าวจะต้องพิจารณาให้รอบด้าน**ซึ่งจะต้องคำนึงถึงมูลค่าภาษีต่าง ๆ ที่ต้องสูญเสียจากการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าด้วย**

๕.๓. การเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติมาแล้วข้างต้น คณะกรรมาธิการขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าวไปยังที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ **และขอให้จัดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน** เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

.....

ภาคผนวก

เอกสารของกรมสรรพสามิต

ประกาศกระทรวงการคลัง

เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต
(ฉบับที่ ๑๓๘)

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๐๓ แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick - up Passenger Vehicle: PPV) ตาม (๒.๑) ของ (๒) ในประเภทที่ ๐๕.๐๑ ของตอนที่ ๕ รถยนต์ ในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๒๗) ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) ลงวันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน ๓,๒๕๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร และเป็นรถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) ซึ่งมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน ๑๗๕ กรัม/กิโลเมตร ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงเหลือร้อยละ ๒๓ ทั้งนี้ รถยนต์ดังกล่าวต้องมีคุณลักษณะ มาตรฐานความปลอดภัย และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๒ ให้รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ตาม (๓) ในประเภทที่ ๐๕.๐๑ ของตอนที่ ๕ รถยนต์ ในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๒๗) ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) ลงวันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน ๓,๒๕๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร และเป็นรถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) ซึ่งมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน ๑๗๕ กรัม/กิโลเมตร ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงเหลือร้อยละ ๑๐ ทั้งนี้ รถยนต์ดังกล่าวต้องมีคุณลักษณะและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไข ที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๓ ให้รถยนต์นั่งแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) ตาม (๒.๑) ของ (๒) ในประเภทที่ ๐๕.๐๑ และประเภทที่ ๐๕.๐๒ ของตอนที่ ๕ รถยนต์ ในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๒๗) ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) ลงวันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน ๓,๐๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงกึ่งหนึ่งของอัตราภาษีที่ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิต ตามบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษี

สรรพสามิต (ฉบับที่ ๒๗) ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) ลงวันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖

ข้อ ๔ ให้รถยนต์นั่งแบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) ตาม (๒.๒) ของ (๒) ในประเภทที่ ๐๕.๐๑ และประเภทที่ ๐๕.๐๒ ของตอนที่ ๕ รถยนต์ ในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๒๗) ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) ลงวันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงเหลือร้อยละ ๒

ข้อ ๕ ผู้ที่จะได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตตามข้อ ๓ และข้อ ๔ นอกจากจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๒๗) ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๐๙) ลงวันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖ แล้ว จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไข ดังนี้

(๑) ต้องได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน ตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

(๒) ต้องยื่นหนังสือแจ้งความประสงค์ขอรับการลดอัตราภาษีสรรพสามิต และทำข้อตกลงกับกรมสรรพสามิตก่อนเริ่มการผลิตรถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) หรือรถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) ภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

(๓) ตั้งแต่ปีที่ ๕ นับแต่วันที่ลงนามในข้อตกลงกับกรมสรรพสามิตจนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๘ รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) หรือรถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) ที่ผลิตทุกคัน ต้องใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือประกอบจากผู้ที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประเภทลิเธียมไอออน หรือนิกเกิลเมทัลไฮไดรด์ หรือแบตเตอรี่ประเภทอื่นที่ให้พลังงานจำเพาะโดยน้ำหนัก (Wh/kg) ที่สูงกว่าประเภทลิเธียมไอออน หรือนิกเกิลเมทัลไฮไดรด์

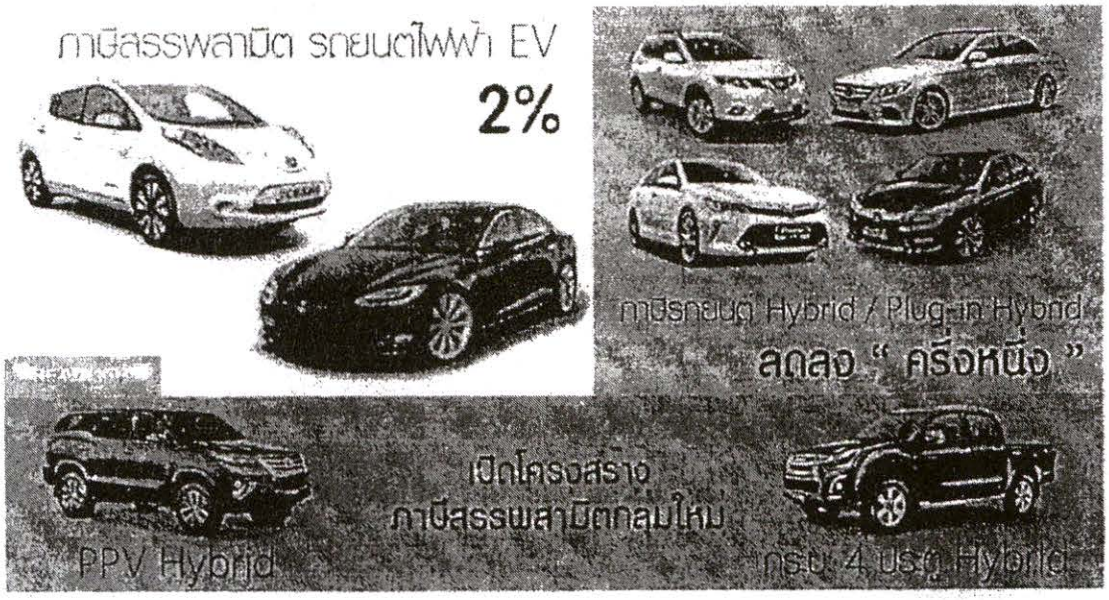
ข้อ ๖ การลดอัตราภาษีสรรพสามิตตามข้อ ๓ และข้อ ๔ ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

ข้อ ๗ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๐
อภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

"คลัง" ประกาศลดภาษีสรรพสามิตลงครึ่งหนึ่ง สำหรับรถยนต์ Hybrid / Plug-in และ EV เสียแค่ 2%

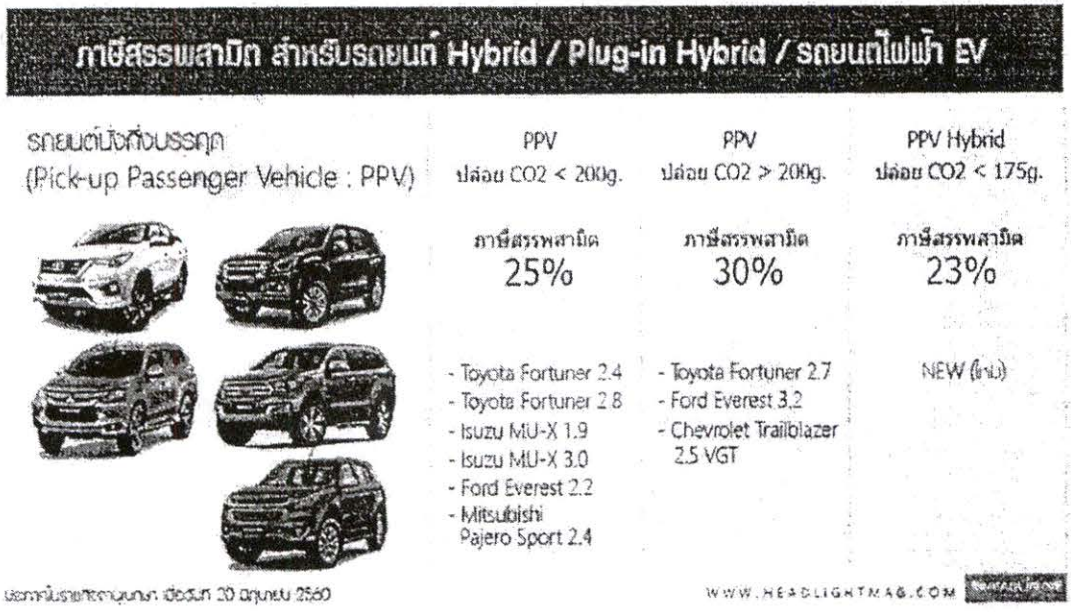
เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2560 ที่ผ่านมา กระทรวงการคลังได้ออกประกาศราชกิจจานุเบกษา เรื่อง ลดอัตราสรรพสามิต ฉบับที่ 138 เกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ทั้ง Hybrid หรือ HEV (ไฮบริด), Plug-in Hybrid หรือ PHEV (ปลั๊กอินไฮบริด) และรถยนต์พลังงานไฟฟ้า หรือ EV



1. รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle : PPV)

หรือ ที่เราเรียกกันสั้นๆ ว่า รถ PPV (SUV พื้นฐานกระบะ) จะลดอัตรา และ ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถในกลุ่มนี้ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี. และ เป็นรถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า หรือ ให้เข้าใจง่ายๆ คือ รถ PPV ที่ใช้เครื่องยนต์ระบบ Hybrid ปล่อย CO2 ไม่เกิน 175 g./km. ได้รับการลดอัตราภาษีลงเหลือ 23%

- PPV ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 200g. เสียภาษี 25%
- PPV ปล่อย CO2 เกินกว่า 200g. เสียภาษี 30%
- PPV Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 175g. เสียภาษี 23%



<u>กลุ่มรถ PPV ที่ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 200g./km. เสียภาษี 25%</u>

- Toyota Fortuner 2.4
- Toyota Fortuner 2.8
- Isuzu MU-X 1.9
- Isuzu MU-X 3.0
- Mitsubishi Pajero Sport 2.4
- Ford Everest 2.2

<u>กลุ่มรถ PPV ที่ปล่อย CO2 เกินกว่า 200g./km. เสียภาษี 30%</u>

- Toyota Fortuner 2.7 (เบนซิน)
- Chevrolet Trailblazer 2.5
- Ford Everest 3.2

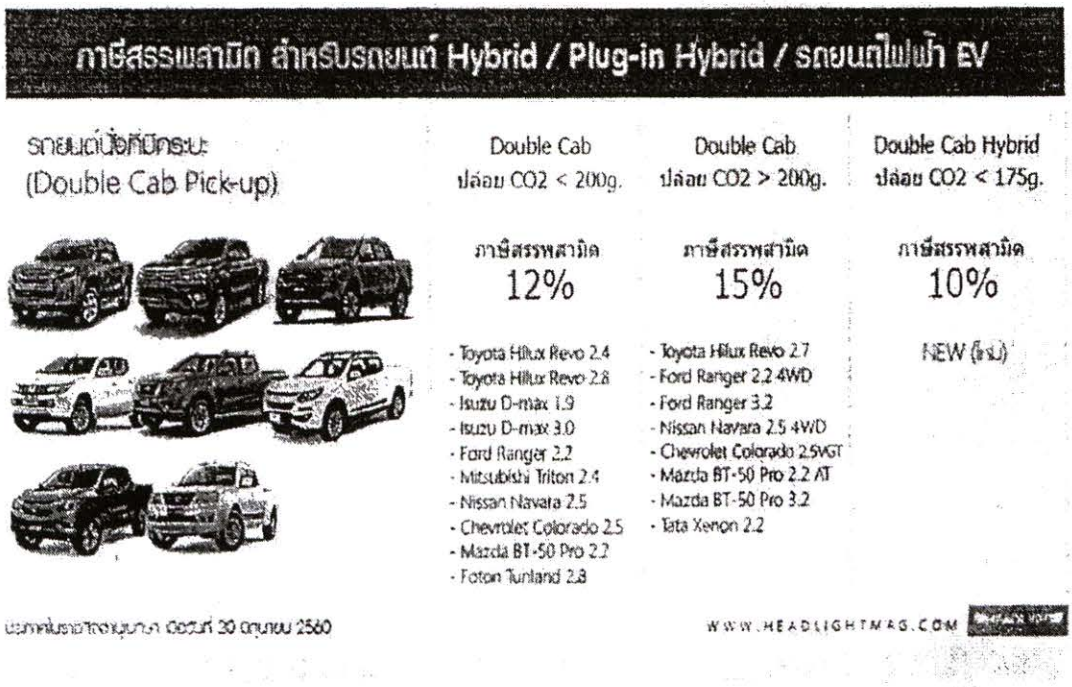
<u>กลุ่มรถ PPV Hybrid ที่ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 175g./km. เสียภาษี 23%</u>

- ปัจจุบันยังไม่มีรถที่เข้าข่ายอยู่ในข้อกำหนดนี้

2. รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)

หรือ ที่เรารู้จักกันก็คือ รถกระบะ 4 ประตู Double Cab จะลดอัตรา และ ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถในกลุ่มนี้ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี. และ เป็นรถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า หรือ ให้เข้าใจง่ายๆคือ <u>รถกระบะ 4 ประตู Double Cab ที่ใช้เครื่องยนต์ระบบ Hybrid ปล่อย CO2 ไม่เกิน 175 g./km. ได้รับการลดอัตราภาษีลงเหลือ 10%</u>

- กระบะ 4 ประตู ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 200g. เสียภาษี 12%
- กระบะ 4 ประตู ปล่อย CO2 เกินกว่า 200g. เสียภาษี 15%
- กระบะ 4 ประตู ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 175g. เสียภาษี 10%



<u>กลุ่มรถกระบะ 4 ประตู ที่ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 200g./km. เสียภาษี 12%</u>

- Toyota Hilux Revo 2.4
- Toyota Hilux Revo 2.8
- Isuzu D-max 1.9
- Isuzu D-max 3.0
- Ford Ranger 2.2
- Mitsubishi Triton 2.4
- Nissan Navara 2.5 (163PS)
- Nissan Navara 2.5 (190PS)

- Chevrolet Colorado 2.5
- Chevrolet Colorado 2.5 VGT 2WD Z71 MT
- Mazda BT-50 Pro 2.2 MT
- Foton Tunland 2.8

<u>กลุ่มรถกระบะ 4 ประตู ที่ปล่อย CO2 เกินกว่า 200g./km. เสียภาษี 15%</u>

- Toyota Hilux Revo 2.7 (เบนซิน)
- Ford Ranger 2.2 4WD
- Ford Ranger 3.2
- Nissan Navara 2.5 4WD AT
- Chevrolet Colorado 2.5 VGT 2WD Z71 AT
- Chevrolet Colorado 2.5 VGT 4WD
- Mazda BT-50 Pro 2.2 2WD AT
- Mazda BT-50 Pro 3.2
- Tata Xenon 2.2

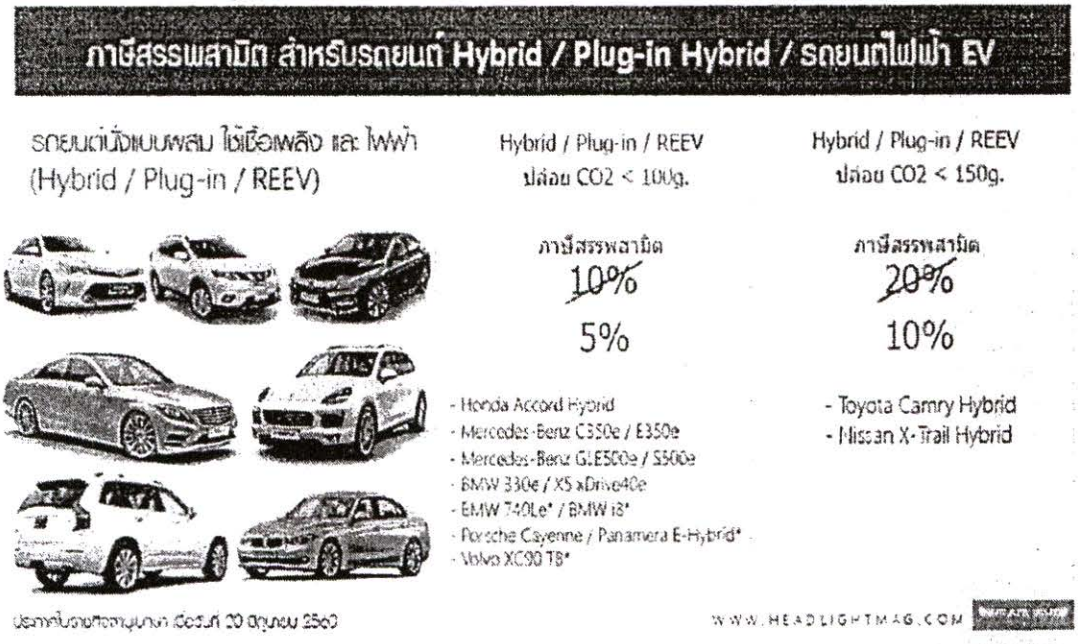
<u>รถกระบะ 4 ประตู ที่ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 175g./km. เสียภาษี 10%</u>

- ปัจจุบันยังไม่มีรถที่เข้าข่ายอยู่ในข้อกำหนดนี้

3. รถยนต์นั่งแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิง และ ไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)

หรือ ก็คือรถยนต์ Hybrid (HEV) / Plug-in Hybrid (PHEV) / Range Extended (REEV) จะลดอัตรา และ ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถในกลุ่มนี้ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี. ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงกึ่งหนึ่ง (กึ่งหนึ่ง = ครึ่งหนึ่ง) ของอัตราภาษีที่ได้รับ นั่นก็คือ <u>รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ใช้เครื่องยนต์ระบบ Hybrid ปล่อย CO2 ตามเกณฑ์ต่างๆ ได้รับการลดอัตราภาษีลงเหลือครึ่งหนึ่ง</u>

- รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 100g./km. จาก 10% เหลือ 5%
- รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 150g./km. จาก 20% เหลือ 10%
- รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 200g./km. จาก 25% เหลือ 12.5%
- รถ Hybrid ปล่อย CO2 สูงกว่า 200g./km. จาก 30% เหลือ 15%



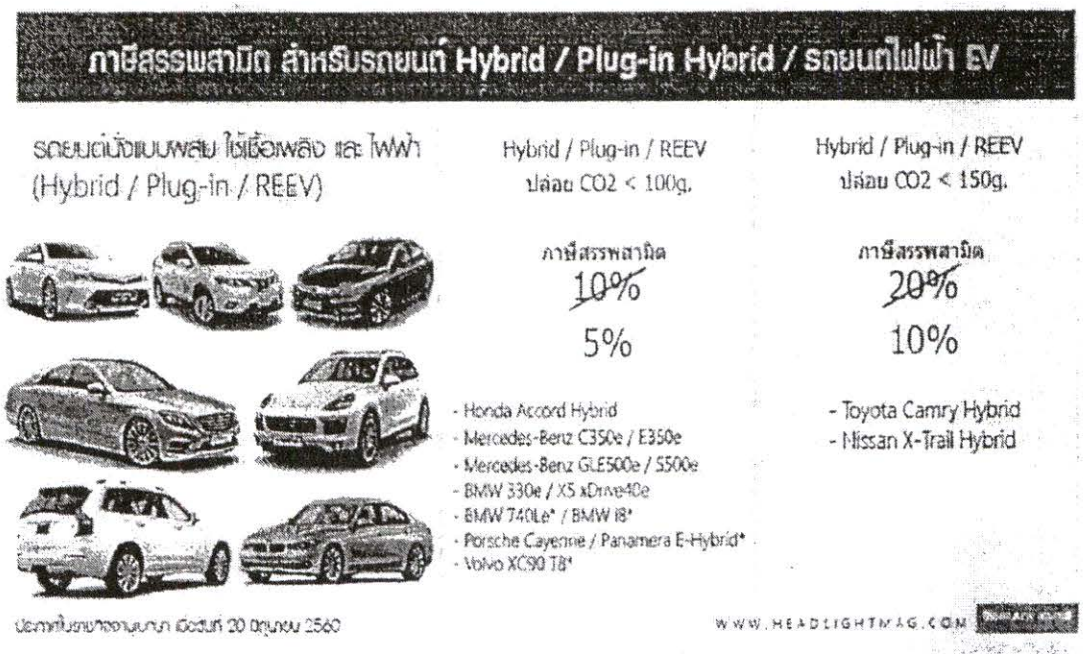
<u>รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 100g./km. จาก 10% เหลือ 5%</u>

- Honda Accord Hybrid
- Mercedes-Benz C 350e
- Mercedes-Benz E 350e
- Mercedes-Benz GLE 500e
- Mercedes-Benz S 500e
- BMW 330e

3. รถยนต์นั่งแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิง และ ไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)

หรือ ก็คือรถยนต์ Hybrid (HEV) / Plug-in Hybrid (PHEV) / Range Extended (REEV) จะลดอัตรา และ ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถในกลุ่มนี้ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี. ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงกึ่งหนึ่ง (กึ่งหนึ่ง = ครึ่งหนึ่ง) ของอัตราภาษีที่ได้รับ นั่นก็คือ <u>รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ใช้เครื่องยนต์ระบบ Hybrid ปล่อย CO2 ตามเกณฑ์ต่างๆ ได้รับการลดอัตราภาษีลงเหลือครึ่งหนึ่ง</u>

- รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 100g./km. จาก 10% เหลือ 5%
- รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 150g./km. จาก 20% เหลือ 10%
- รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 200g./km. จาก 25% เหลือ 12.5%
- รถ Hybrid ปล่อย CO2 สูงกว่า 200g./km. จาก 30% เหลือ 15%



<u>รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 100g./km. จาก 10% เหลือ 5%</u>

- Honda Accord Hybrid
- Mercedes-Benz C 350e
- Mercedes-Benz E 350e
- Mercedes-Benz GLE 500e
- Mercedes-Benz S 500e
- BMW 330e

- BMW X5 xDrive40e
- BMW 740Le*
- BMW i8*
- Porsche Cayenne S E-Hybrid*
- Porsche Panamera 4 E-Hybrid*
- Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid*
- Volvo XC90 T8*

* รถที่มีดอกจัน คือ รถยนต์นำเข้าทั้งคัน "อาจจะ" ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์จากการลดภาษีจากการประกาศลดอัตราภาษีสรรพสามิตในครั้งนี้ เนื่องจากอาจไม่อยู่ในข้อกำหนดของ BOI (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) ซึ่งเกี่ยวข้องกับบัตรส่งเสริมการลงทุน ตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ทั้งนี้ต้องดูการยื่นหนังสือแจ้งความประสงค์และ ทำข้อตกลงกับกรมสรรพสามิตก่อนเริ่มการผลิตรถยนต์อีกครั้ง

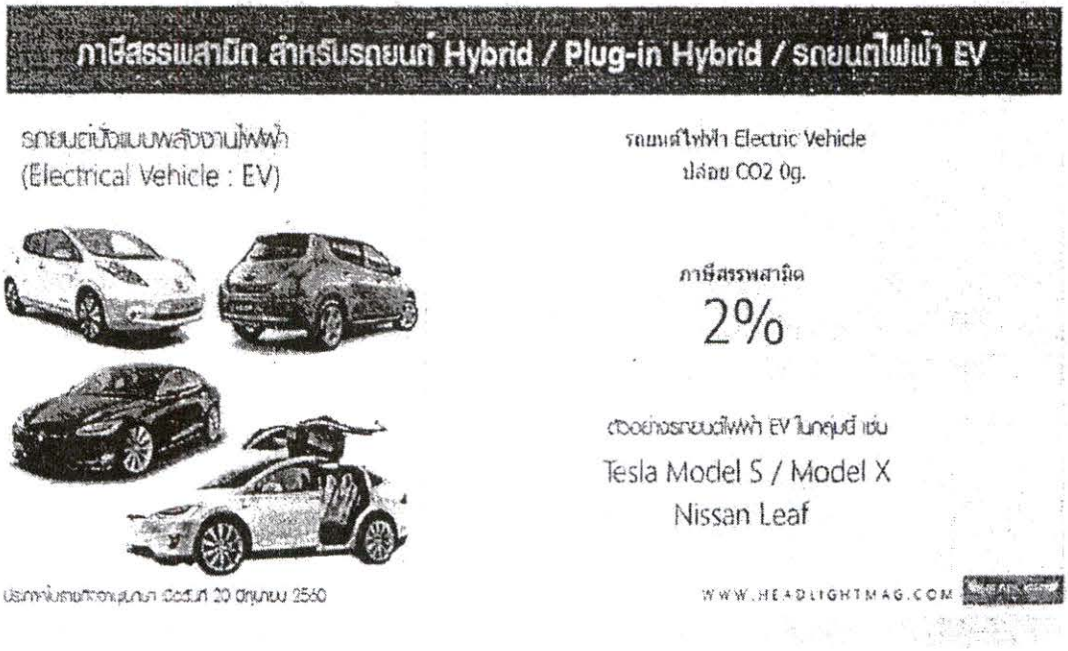
<u>รถ Hybrid ปล่อย CO2 ต่ำกว่า 150g./km. จาก 20% เหลือ 10%</u>

- Toyota Camry Hybrid
- Nissan X-Trail Hybrid

<u>หมายเหตุ :</u> (มีหลายท่านสอบถามเข้ามา หาก Note e-Power ทำตลาดจะจัดอยู่ในประเภทใด) Nissan Note e-Power จัดอยู่ในประเภท REEV : Range Extended Electric Vehicle อยู่ในกลุ่มที่ 3 นี้ เสียภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์ Hybrid / Plug-in Hybrid

4. รถยนต์นั่งแบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle : EV)

EV, (Electric Vehicle), FEV (Full Electric Vehicle), All-Electric Vehicle หรือก็คือรถยนต์ไฟฟ้า EV **เต็มรูปแบบ ได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงเหลือ 2%** (ซึ่งเป็นอัตราการเสียภาษีสรรพสามิตที่ต่ำที่สุด ในบรรดารถยนต์ทุกประเภท)



รถยนต์ไฟฟ้า EV ที่เข้าข่ายกลุ่มนี้ เช่น

- Tesla Model S / Model X
- Nissan Leaf

ผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 4 ประเภทที่กล่าวไปข้างต้นนี้ จะต้องปฏิบัติตามเกณฑ์และเงื่อนไข ดังนี้

1. ต้องได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน ตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

2. ต้องยื่นหนังสือแจ้งความประสงค์ขอรับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตและทำข้อตกลงกับกรมสรรพสามิตก่อนเริ่มผลิตรถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิง และ ไฟฟ้า(Hybrid Electric Vehicle) หรือ รถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric PoweredVehicle : EV) ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2563

3. ตั้งแต่ปีที่ 5 นับแต่วันที่ลงนามในข้อตกลงกับกรมสรรพสามิต จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิง และ ไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) หรือรถยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) ที่ผลิตทุกคัน ต้องใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตหรือ ประกอบจากผู้ที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประเภท ลิเธียมไอออน (Li-ion) หรือ นิกเกิลเมทัลไฮไดรด์ (NiMH)หรือ แบตเตอรี่ประเภทอื่นที่ให้พลังงานจำเพาะโดยน้ำหนัก (Wh/kg) ที่สูงกว่าประเภท Li-ion / NiMH

การลดอัตราภาษีสรรพสามิตตามกลุ่มที่ 3 และ กลุ่มที่ 4 ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยประกาศการลดอัตราภาษีครั้งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

จากเกณฑ์ และ เงื่อนไข 3 ข้อดังกล่าวนี้ ดูเหมือนจะเป็นข้อกำหนดเพื่อให้เกิดการลงทุนโรงงานผลิตแบตเตอรี่ในประเทศไทย ดังนั้น ในอนาคตราคาแบตเตอรี่ที่เป็นต้นทุนก้อนใหญ่ของรถยนต์ไฟฟ้า หรือ รถยนต์ประเภท Hybrid / Plug-in Hybrid อาจมีราคาที่ถูกลงตามลำดับ เพราะฐานการผลิตแบตเตอรี่นั้นอยู่ในประเทศแล้ว

แนวทางการปรับลดของภาษีสรรพสามิต สำหรับรถยนต์ Hybrid / Plug-in Hybrid นั้น "จากการคาดการณ์ " ภาษีที่ลดลงไปนั้น อาจจะไม่ได้ลดโดยตรงกับราคาขาย อาจจะมีการลดราคาลงบ้างบางส่วน แต่คาดว่าจะมาในรูปแบบปรับ MY Model Year อัดอุปกรณ์ – Option มาเพิ่มมากกว่า (เช่น ภาษีลดลง 5% ราคาขายรถอาจจะไม่ได้ลดลง แต่เพิ่ม Option ให้ แล้วขายในราคาเดิม) เพื่อไม่ให้กระทบกับรุ่นย่อย Grade Level ที่เป็นเครื่องยนต์ปกติ และ ผู้ผลิตอาจมองว่าต้นทุนการใส่อุปกรณ์ต่างๆเพิ่มเข้ามานั้น จะสามารถทำกำไรได้มากกว่าการลดราคาตัวรถโดยตรงตามอัตราภาษีที่ลดลงไป ดังเช่นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับช่วงการปรับเปลี่ยนฐานภาษีสรรพสามิตเมื่อต้นปี 2559 ที่ผ่านมา

.....

มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

๑. <u>วัตถุประสงค์</u>

๑.๑ สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของโลก ซึ่งคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน และสิ่งแวดล้อม โดยการส่งเสริมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ได้แก่ Hybrid Electric Vehicle, Plugin Hybrid Electric Vehicle และ Electric Vehicle เพื่อทดแทนการใช้รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน

๑.๒ เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๑.๓ เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการกำหนดนโยบายให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันของภาครัฐ และเสริมสร้างความมั่นใจของผู้ลงทุนในการลงทุนกิจการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

๒. <u>อัตราภาษีสรรพสามิตปัจจุบันเปรียบเทียบกับที่เข้าร่วมโครงการ</u>

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๐ ให้ความเห็นชอบมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า รวมทั้งร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่..) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ซึ่งต่อมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้ลงนามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๐ รายละเอียดดังนี้ โดยกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (BOI) ดังนี้

ประเภทรถยนต์	CO₂ ≤ 100		CO₂ 101-120		CO₂ 121-140		CO₂ >140	
	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ
HEV	10	5	20	10	25	12.5	30	15
PHEV	10	5	20	10	25	12.5	30	15

	NO CO_2	
	ปัจจุบัน	ที่เข้าร่วมโครงการ
BEV	10	2

๓. <u>ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</u>

๓.๑ เกิดการจ้างงานและการลงทุนผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าทั้งระบบ (HEV PHEV และ BEV) ให้เป็นรูปธรรมตามการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของโลก ซึ่งรถยนต์ประเภทดังกล่าวทั้ง ๓ ประเภท ใช้อุปกรณ์ร่วมกันเช่น แบตเตอรี่ และมอเตอร์ไฟฟ้า ส่งผลให้เกิดการลงทุนผลิตแบตเตอรี่ลิเธียมไอออน หรือนิกเกิลเมทัลไฮไดรด์ และมีการถ่ายโอนเทคโนโลยีมาสู่ประเทศไทยเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกรถยนต์ประเภทดังกล่าวต่อไป

๓.๒ เพื่อให้แนวทางการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ซึ่งเน้นการเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์อย่างยั่งยืนตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาอุตสาหกรรม ๒๐ ปี ของกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งกำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย คือ "ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ คุณสมบัติ สะอาด ประหยัด ปลอดภัย"

๓.๓ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ ๒๐-๒๕ ภายในปี ๒๕๗๓ ตามที่ พลเอกประยุทธ์ จันทรโอชา นายกรัฐมนตรี ได้ให้สัตยาบันสารนำประเทศไทยเข้าร่วมเป็นประเทศภาคีความตกลงปารีส (Paris Agreement) ทั้งนี้ ก๊าซเรือนกระจก เช่น ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ส่วนใหญ่มาจากภาคการขนส่ง โดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนั้น การเพิ่มปริมาณการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าซึ่งมีการปล่อย CO_2 ต่ำ จึงเป็นมาตรการสำคัญในการที่ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้

๓.๔ บรรลุเป้าประสงค์ในการส่งเสริมการลงทุนมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และมาตรการสนับสนุนการลงทุนผลิตแบตเตอรี่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้ประเทศไทยพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาคอาเซียน

๔. ผลกระทบด้านรายได้

๔.๑ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จัดเก็บภาษีรถยนต์นั่ง ได้จำนวน ๓๑๖,๐๑๗ คัน หากมีรถยนต์ที่เข้าร่วมมาตรการส่งเสริมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า จำนวนร้อยละ ๑๐ ของรถยนต์นั่งในปี ๒๕๕๙ หรือเท่ากับจำนวน ๓๑,๖๐๒ คัน ส่งผลให้รัฐสูญเสียรายได้ ประมาณ ๓,๑๖๐ ล้านบาท (ค่าเฉลี่ยรายได้ภาษีลดลงประมาณ ๑ แสนบาทต่อคัน) ทั้งนี้ หากมีรถยนต์ที่เข้าร่วมมาตรการส่งเสริมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า จำนวนร้อยละ ๓๐ ของรถยนต์นั่งในปี ๒๕๕๙ หรือเท่ากับจำนวน ๙๔,๘๐๕ คัน ส่งผลให้รัฐสูญเสียรายได้ ประมาณ ๙,๔๘๐ ล้านบาท แต่อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวจะก่อให้เกิดการลงทุน การจ้างงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

.....

สถิติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปีงบประมาณ 2556 - 2560

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	ปีงบประมาณ				
	2556	2557	2558	2559	2560
น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	63,532.08	63,402.64	127,786.05	177,696.71	163,099.04

สถิติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแยกตามประเภท ปีงบประมาณ 2556 - 2560

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	ปีงบประมาณ				
	2556	2557	2558	2559	2560
ดีเซล+ไบโอดีเซล (รวม)	149.04	1,765.68	72,988.53	118,591.53	106,312.80
- ดีเซล	148.75	1,765.68	72,988.53	118,591.53	106,312.80
- ไบโอดีเซล	0.3	-	-	-	-
เบนซิน+แก๊สโซฮอล์ (รวม)	51,344.43	49,750.75	43,929.24	49,167.47	43,344.98
- เบนซิน	43,728.04	25,013.32	11,408.94	14,185.45	13,738.01
- แก๊สโซฮอล์	7,616.39	24,737.43	32,520.30	34,982.02	29,606.98
E10	7,221.86	19,775.69	26,179.22	27,069.85	22,596.39
E20	315.8	4,698.12	6,039.74	7,638.57	6,747.68
E85	78.73	263.62	301.35	273.6	262.9
รวม	51,493.47	51,516.43	116,917.77	167,759.00	149,657.78

ข้อมูลการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	ปีงบประมาณ					รวม
	2556	2557	2558	2559	2560	
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	60,947.23	34,473.64	57,494.54	13,570.66	12,336.16	178,822.23
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	7,281.31	7,365.92	7,759.78	8,280.91	6,523.05	37,210.97

หมายเหตุ : เนื่องจากยังไม่สิ้นสุดปีงบประมาณ 2560 ดังนั้นข้อมูลปีฯ ดังกล่าว จะเป็นข้อมูลเดือนตุลาคม 2559 - มิถุนายน 2560

อัตราเงินนำส่งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

ประเภท	ประเภทเชื้อเพลิง				
	เบนซิน	E10	E20	E85	ดีเซล
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	6.31	0.35	-3.00	-9.35	0.01
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25

หมายเหตุ : ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ณ วันที่ 18 กรกฎาคม 2560

ปีงบประมาณ 2556 - 2560

ปริมาณ : คัน ภาษี : ล้านบาท

ประเภทรถยนต์	ปีงบประมาณ 2556		ปีงบประมาณ 2557		ปีงบประมาณ 2558		ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560	
	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี
รถยนต์ E 10	30	18.45	82	29.34	40	13.88	34	8.75		
รถยนต์นั่งใช้เชื้อเพลิงทดแทน E20	292,972	39,074.42	138,189	19,400.71	125,607	18,039.39	48,169	8,218.17	5,296	1,876.86
รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV)	45,968	8,399.79	42,204	8,239.82	30,576	6,202.01	49,194	12,414.77	27,015	7,446.45
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB)	159,409	12,624.09	78,176	6,107.14	56,039	4,660.61	41,676	3,469.05	40,846	3,373.59
รถยนต์กระบะ	282,035	4,310.22	207,626	3,228.93	138,106	2,080.15	72,290	1,047.24	38,325	575.41
รถยนต์กระบะ(SPACE CAB)							55,053	1,499.69	53,035	1,472.99
รถยนต์ดัดแปลง	773	138.54	618	30.31	280	20.92	1,294	33.96	327	36.82
รถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน NGV-CNG	44,620	4,989.58	13,251	1,512.95	6,606	755.26	1,353	177.04	401	66.20
รถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน แบบผสม (Hybrid Elect	19,886	2,173.24	4,328	529.38	3,579	473.70	5,941	963.68	2,470	495.49
รถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน มาตรฐาน Eco Car	158,426	10,477.24	106,966	7,432.16	71,709	5,028.86	64,862	4,600.68	43,532	3,136.98
รถยนต์นั่งใช้เชื้อเพลิงทดแทน E85	79,859	15,343.19	47,596	8,903.92	52,854	9,471.86	120,326	19,728.85	109,029	17,610.10
รวม	1,083,978	97,548.76	639,036	55,414.66	485,396	46,746.64	460,192	52,161.88	320,276	36,090.89
FZ	387,045	44,361.41	163,471	21,563.53	617,794	23,999.47	283,660	36,491.83	253,176	28,123.31
นำเข้า	62,730	12,041.90	52,562	13,663.80	41,936	9,999.48	27,037	12,110.39	72,336	9,020.54
นำเข้า + FZ	449,775	56,403.32	216,033	35,227.33	659,730	33,998.95	310,697	48,602.22	325,512	37,143.85
รวมทั้งสิ้น	1,533,753	153,952.08	855,069	90,641.99	1,145,126	80,745.59	770,889	100,764.10	645,788	73,234.74

หมายเหตุ : ข้อมูลสิ้นสุด ณ เดือนมิถุนายน 2560

๒. นโยบายทางภาษีและมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle) โดยเปรียบเทียบกับต่างประเทศที่มีการดำเนินนโยบายและมาตรการดังกล่าว

ประเทศไทย

- ลดภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) สำหรับรถยนต์ Hybrid ลดครึ่งหนึ่งของอัตราภาษีในปัจจุบัน และรถยนต์ไฟฟ้าจากอัตราร้อยละ ๑๐ เป็นร้อยละ ๒
- ยกเว้นภาษีอากรขาเข้ารถยนต์ EV ๒ ปี
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามประเภทของรถยนต์

ประเทศจีน

- จัดทำโปรแกรมส่งเสริมในเมืองริเริ่ม จำนวน ๑๐ เมือง โดยตั้งเป้าหมายให้เริ่มใช้งานได้อย่างน้อย ๑,๐๐๐ ยานพาหนะต่อเมือง ซึ่งมุ่งเน้นกลุ่มยานพาหนะของรัฐ เนื่องจากมีระยะทางวิ่งที่คาดการณ์ได้ อาทิ รถโดยสาร รถขนขยะ และรถแท็กซี่
- ให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อประมาณ ๖๐,๐๐๐ หยวนสำหรับ BEV และ ๕๐,๐๐๐ หยวนสำหรับรถ PHEV โดยปรับเพิ่ม - ลดไม่เท่ากันในแต่ละเมือง ตัวอย่างเช่น เมืองเซิ่นเจิ้น จะได้เงินอุดหนุน ๑๒๐,๐๐๐ หยวนและ ๗๐,๐๐๐ หยวนสำหรับซื้อ BEV และ PHEV ตามลำดับ

ประเทศญี่ปุ่น

- ลดช่องว่างระหว่างราคารถ ICE กับ รถ EV ลงครึ่งหนึ่งแต่ไม่เกิน ๑ ล้านเยนต่อคัน และลดต้นทุนเครื่องอัดประจุสาธารณะลงครึ่งหนึ่งหรือประมาณ ๑.๕ ล้านเยน
- กลุ่มผู้ผลิตชั้นนำและรัฐบาล เป็นผู้สนับสนุนหลักด้านงานวิจัยและพัฒนา (R&D)

ประเทศอินเดีย

- ลดภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) ทั้ง BEV และ PHEV
- ให้เงินอุดหนุน ๑๐๐,๐๐๐ รูปีหรือร้อยละ ๒๐ (อย่างที่น้อยกว่า) สำหรับราคายานพาหนะ

ประเทศนอร์เวย์

- นอร์เวย์เป็นประเทศที่มีจำนวนรถ PHEV ต่อคนมากที่สุดในโลก เนื่องมาจากให้ความสำคัญต่อนโยบายด้านรักษาสภาพภูมิอากาศ การลดก๊าซเรือนกระจกและและการปลดปล่อยมลพิษ โดยยกระดับราคารถ ICE ให้แพงขึ้น ๒ เท่า
- งดเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๒๕, ภาษีทะเบียน, ค่าผ่านทาง ค่าจอดรถ อนุญาตให้ใช้บัสเลนและไม่คิดค่าใช้จ่ายการชาร์จไฟในย่านกลางเมือง
- มาตรการต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ของประเทศนอร์เวย์ผ่านการปรับใช้มากว่า ๒๐ ปี ให้ตอบสนองกับความต้องการประชาชน

สหราชอาณาจักร

- ใช้งบประมาณทำวิจัยและโครงการสาธิตต่าง ๆ ไปแล้ว ๓๕๐ ล้านปอนด์ กับอีก ๒๐ ล้านปอนด์ เพื่อการจัดหาและติดตั้งสถานีอัดประจุ ๒๕,๐๐๐ แห่งทั่วกรุงลอนดอน

- ให้ยกเว้นภาษีหมุนเวียนสำหรับรถส่วนตัว BEV และให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีแก่บริษัทรถยนต์ผู้ผลิตรถ EV ในระยะ ๕ ปีแรกที่เริ่มจำหน่าย
- ด้านผู้ใช้งานให้สามารถอัดประจุไฟฟ้าในพื้นที่จราจรแออัดโดยไม่มีค่าใช้จ่าย และได้รับเงินอุดหนุนประมารร้อยละ ๒๕ ของราคาขาย แต่ไม่เกิน ๕,๐๐๐ ปอนด์ ซึ่งได้ตั้งงบประมาณเพื่อการจูงใจนี้ไว้ที่ ๒๓๐ ล้านปอนด์
- ให้เงินอุดหนุนการติดตั้งสถานีอัดประจุตามบ้านที่ได้รับอนุมัติ

สหรัฐอเมริกา

- ให้เครดิตทางภาษีการค้าจนถึง ๗,๕๐๐ เหรียญสรอ. แก่ผู้ซื้อรอ BEV/PHEV ใหม่ โดยขึ้นอยู่กับขนาดของแบตเตอรี่ จนกว่าจะทำยอดได้ถึง ๒๐๐,๐๐๐ คัน พร้อมให้สิทธิการใช้เลนขนส่งมวลชน (High Occupancy Vehicle Lane : HOV Lane) และออกแบบจุดจอดรถไว้ให้โดยภาครัฐ
- เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดงานวิจัยและพัฒนาอย่างแพร่หลาย จึงลงทุนเป็นเงิน ๒๕ พันล้านเหรียญสรอ. ในโปรแกรม "Advanced Technology Vehicle Manufacturing Incentive Program" และอีก ๒.๔ พันล้านเหรียญสรอ. ให้แก่การพัฒนาอุตสาหกรรม EV โดยเฉพาะ
- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ใช้งบประมาณและเครดิตทางภาษีกว่า ๒๕ ล้านบาท สำหรับการเติมเชื้อเพลิงทางเลือกต่าง ๆ รวมทั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า และ ๑๐๐ ล้านบาท เพื่อจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานสำหรับใช้งานใน ๕ เมืองเป็นเป้าหมาย

๓. **การเตรียมความพร้อมทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับโครงการการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า** (Electric Vehicle)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้ลงนามในประกาศ กระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๓๘) เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของโลก ซึ่งคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน และสิ่งแวดล้อม โดยการส่งเสริมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ได้แก่ HEV PHEV และ EV

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ออกประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์

ทั้งนี้ กรมศุลกากรอยู่ระหว่างดำเนินการออกประกาศกระทรวงการคลัง เพื่อยกเว้นอากรขาเข้ารถยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้ามาในช่วง ๒ ปีแรก

๔. ผลการศึกษาวิเคราะห์ในเชิงลึกถึงข้อดี ข้อเสีย และปัญหาอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นจากมาตรการการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของรัฐบาล และการใช้ความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อดี

ประโยชน์ของการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าระดับชาติ

๑) เป็นการปฏิรูปการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม มีส่วนช่วยสร้างความมั่นคงทางพลังงานให้แก่ชาติและช่วยลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ

๒) ช่วยลดมลภาวะและสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีบนท้องถนน ทำให้ประชาชนมีสุขภาพดีขึ้น ส่งผลให้ภาครัฐมีค่าใช้จ่ายด้านสาธารณสุขลดลง และเป็นการใช้พลังงานทางเลือกอย่างมีประสิทธิภาพ

๓) การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า จะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย ตามพันธกรณีที่มีต่อประชาคมโลก

๔) การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าจะช่วยให้สามารถใช้กำลังไฟฟ้าสำรอง (Reserve Capacity) ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสามารถนำไฟฟ้าที่มีช่วงส่วนเกินความต้องการ (Off Peak Period) ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืนไปประจุแบตเตอรี่ ทำให้เป็นการใช้ไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๕) ทำให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รวมทั้งธุรกิจขนาดกลางขนาดย่อม (SMEs) จำนวนมาก ตลอดจนเกิดการสร้างงานเพิ่มขึ้นในประเทศ

๖) ทำให้เกิดการวิจัยและพัฒนาต่อยอดยานยนต์ไฟฟ้าในสถาบันวิจัยและสถาบันการศึกษาทั่วประเทศ โดยจะมีนวัตกรรมเกิดขึ้น และอาจพัฒนาให้เกิดศูนย์วิจัยและเกิดศูนย์บ่มเพาะความรู้ (Knowledge Incubator) ทางด้านยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต เป็นการพัฒนาศักยภาพทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของประเทศไปพร้อมกัน

ข้อเสีย

๑) ต้องเตรียมการจัดสถานีชาร์ตไฟฟ้าตามจุดต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งชุมชน เช่น สถานีบริการ สถานที่ทำงาน ที่สาธารณะ และห้างสรรพสินค้า เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้า วิ่งได้ในระยะทางที่จำกัด ๑๖๐-๒๐๐ กิโลเมตร

๒) การชาร์จไฟฟ้าตามปกติใช้ระยะเวลา ๖-๘ ชั่วโมงต่อการชาร์จไฟฟ้าเต็มความจุของแบตเตอรี่ แต่การชาร์จไฟฟ้าแบบ Quick Charge ใช้ระยะเวลา ๓๐ นาที

๓) ปัจจุบันมีการออกแบบปลั๊กไฟที่ใช้เสียบชาร์จของรถยนต์ไฟฟ้า ๓ ระบบคือ ระบบของประเทศญี่ปุ่น ระบบของกลุ่มประเทศยุโรป และระบบของอเมริกา โดยทั้ง ๓ ระบบ มีความแตกต่างกัน ทั้งรูปลักษณะและแรงดันกระแสไฟฟ้าทำให้เกิดปัญหาในการชาร์จไฟ

๔) ในอนาคตอาจเกิดปัญหาในการกำจัดแบตเตอรี่ใช้แล้ว

๕. ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับมาตรการหรือแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ การจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งจะนำมาใช้เพื่อทดแทนยานยนต์ที่ใช้พลังงานจากน้ำมันเชื้อเพลิง

นโยบายการส่งเสริมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า เป็นนโยบายระยะสั้น ซึ่งมีระยะเวลาของโครงการประมาณ ๘ ปี ทั้งนี้ ผู้ประกอบการรถยนต์ต้องใช้แบตเตอรี่ที่ผลิตในประเทศในปีที่ ๕ ส่งผลให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงโรงงานผลิตแบตเตอรี่ และการจ้างงาน ซึ่งเป็นผลดีต่อประเทศ ในการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนารถยนต์ในอนาคต

๒. นโยบายทางภาษีและมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเปรียบเทียบกับต่างประเทศที่มีการดำเนินนโยบายและมาตรการดังกล่าว

● ประเทศไทย

- ลดภาษีสรรพสามิตสำหรับยานยนต์ Hybrid ลดครึ่งหนึ่งของอัตราภาษีในปัจจุบัน และยานยนต์ไฟฟ้าจากอัตราร้อยละ ๑๐ เป็นร้อยละ ๒

- ยกเว้นภาษีอากรขาเข้ายานยนต์ EV ๒ ปี (ตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๔๔/๒๕๖๐ เรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ข้อ ๗๑) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป)

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบกิจการผลิตยานยนต์

๑. ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐)

๒. ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๓/๒๕๖๑ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ประกาศ ณ วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑)

● ประเทศจีน

- จัดทำโปรแกรมส่งเสริมในเมืองริเริ่ม จำนวน ๑๐ เมือง โดยตั้งเป้าหมายให้เริ่มใช้งานได้อย่างน้อย ๑,๐๐๐ ยานพาหนะต่อเมือง ซึ่งมุ่งเน้นกลุ่มยานพาหนะของรัฐ เนื่องจากมีระยะทางวิ่งที่คาดการณ์ได้ อาทิ รถโดยสาร รถขนขยะ และรถแท็กซี่

- ให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อประมาณ ๖๐,๐๐๐ หยวน สำหรับ BEV และ ๕๐,๐๐๐ หยวน สำหรับรถ PHEV โดยปรับเพิ่ม – ลดไม่เท่ากันในแต่ละเมือง ตัวอย่างเช่น เมืองเซินเจิ้น จะได้เงินอุดหนุน ๑๒๐,๐๐๐ หยวน และ ๗๐,๐๐๐ หยวน สำหรับซื้อ BEV และ PHEVตามลำดับ

● ประเทศญี่ปุ่น

- ลดช่องว่างระหว่างราคารถ ICE กับรถ EV ลงครึ่งหนึ่งแต่ไม่เกิน ๑ ล้านเยนต่อคัน และลดต้นทุนเครื่องอัดประจุสาธารณะลงครึ่งหนึ่งหรือประมาณ ๑.๕ ล้านเยน

- กลุ่มผู้ผลิตชั้นนำและรัฐบาล เป็นผู้สนับสนุนหลักด้านงานวิจัยและพัฒนา

● ประเทศอินเดีย

- ลดภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) ทั้ง BEV และ PHEV

- ให้เงินอุดหนุน ๑๐๐,๐๐๐ รูปี หรือร้อยละ ๒๐ สำหรับราคายานพาหนะ

● **ประเทศนอร์เวย์**

- นอร์เวย์เป็นประเทศที่มีจำนวนรถ PHEV ต่อคนมากที่สุดในโลก เนื่องมาจากให้ความสำคัญต่อนโยบายด้านรักษาสภาพภูมิอากาศ การลดก๊าซเรือนกระจกและการปลดปล่อยมลพิษ โดยยกระดับราคารถ ICE ให้แพงขึ้น ๒ เท่า

● **สหราชอาณาจักร**

- ใช้งบประมาณทำวิจัยและโครงการสาธิตต่าง ๆ ไปแล้ว ๓๕๐ ล้านปอนด์ กับอีก ๒๐ ล้านปอนด์ เพื่อการจัดหาและติดตั้งสถานีอัดประจุ ๒๕,๐๐๐ แห่งทั่วกรุงลอนดอน

- ให้ยกเว้นภาษีหมุนเวียนสำหรับรถส่วนตัว BEV และให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีแก่บริษัทยานยนต์ผู้ผลิตรถ EV ในระยะ ๕ ปีแรกที่เริ่มจำหน่าย

- ด้านผู้ใช้งานให้สามารถอัดประจุไฟฟ้าในพื้นที่จราจรแออัดโดยไม่มีค่าใช้จ่าย และได้รับเงินอุดหนุนประมาณร้อยละ ๒๕ ของราคาขาย แต่ไม่เกิน ๕,๐๐๐ ปอนด์ ซึ่งได้ตั้งงบประมาณ เพื่อการจูงใจนี้ไว้ที่ ๒๓๐ ล้านปอนด์

- ให้เงินอุดหนุนการติดตั้งสถานีอัดประจุตามบ้านที่ได้รับอนุมัติ

● **สหรัฐอเมริกา**

- ให้เครดิตทางภาษีการค้าจนถึง ๗,๕๐๐ เหรียญ แก่ผู้ซื้อรถ BEV/PHEV ใหม่ โดยขึ้นอยู่กับขนาดของแบตเตอรี่ จนกว่าจะทำยอดได้ถึง ๒๐๐,๐๐๐ คัน พร้อมให้สิทธิการใช้เลนขนส่งมวลชน (High Occupancy Vehicle Lane : HOV Lane) และออกแบบจุดจอดรถไว้ให้โดยภาครัฐ

- เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดงานวิจัยและพัฒนาอย่างแพร่หลาย จึงลงทุนเป็นเงิน ๒๕ พันล้านเหรียญ ในโปรแกรม "Advanced Technology Vehicle Manufacturing Incentive Program" และอีก ๒.๔ พันล้านเหรียญ ให้แก่การพัฒนาอุตสาหกรรม EV โดยเฉพาะ

- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ใช้งบประมาณและเครดิตทางภาษีกว่า ๒๕ ล้านบาท สำหรับการเติมเชื้อเพลิงทางเลือกต่าง ๆ รวมทั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า และ ๑๐๐ ล้านบาท เพื่อจัดเตรียม โครงสร้างพื้นฐานสำหรับใช้งานใน ๕ เมืองเป็นเป้าหมาย

หน้าว่าง

เอกสารของ
คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

หน้าว่าง

สิทธิประโยชน์และเงื่อนไข

ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ๕/๒๕๖๐

ลงวันที่ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐)

<table>
<tr><th rowspan="2">ประเภทกิจการ</th><th rowspan="2">สิทธิประโยชน์</th><th colspan="8">นับตั้งแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน</th></tr>
<tr><th colspan="3">ปีที่ ๑ ปีที่ ๒ ปีที่ ๓</th><th>ปีที่ ๔</th><th>ปีที่ ๕</th><th>ปีที่ ๖</th><th>ปีที่ ๗</th><th>ปีที่ ๘</th></tr>
<tr><td>HEV ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐</td><td>B๑
- ไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (CIT)
- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก</td><td colspan="3">←——→
ต้องมีการประกอบยานยนต์และการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>PHEV ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑</td><td>A๔
- ยกเว้น CIT ๓ ปี
- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก</td><td colspan="3">←——→
ต้องมีการประกอบยานยนต์และการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น</td><td colspan="4">ถ้ามีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญมากกว่า ๑ ชิ้น จะได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มขึ้น ชิ้นละ ๑ ปี แต่รวมแล้ว ไม่เกิน ๖ ปี</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">BEV ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑</td><td rowspan="3">A๓
- ยกเว้น CIT ๕ ปี
- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก</td><td colspan="2">←——→
ให้นำเข้ายานยนต์ BEV ทั้งคัน (CBU) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อทดลองตลาดในปริมาณที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ความเห็นชอบ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">←——→
ต้องมีการประกอบยานยนต์</td><td></td><td></td><td colspan="3">ต้องมีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น</td></tr>
<tr><td colspan="8"><u>หากมีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น ให้ได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มเติม</u>
- ผลิตในปีที่ ๑ – ๓ ให้ยกเว้น CIT เพิ่มอีก ๓ ปี
- ผลิตในปีที่ ๔ ให้ยกเว้น CIT เพิ่มอีก ๒ ปี</td></tr>
</table>

ประเภทกิจการ	สิทธิประโยชน์	นับตั้งแต่วันที่ยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุน							
		ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	ปีที่ ๖	ปีที่ ๗	ปีที่ ๘
		- ผลิตในปีที่ ๕ ให้ยกเว้น CIT เพิ่มอีก ๑ ปี หากมีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญมากกว่า ๑ ชิ้น ให้ได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มขึ้นชิ้นละ ๑ ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน ๑๐ ปี ทั้งนี้ หากได้รับสิทธิยกเว้น CIT มากกว่า ๘ ปี ต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีร่วมกับสถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด							
รถโดยสารไฟฟ้า ยื่นคำขอภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑	A๔ - ยกเว้น CIT ๓ ปี - ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก	← ต้องมีการประกอบยานยนต์ และการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย ๑ ชิ้น		→	ถ้ามีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญมากกว่า ๑ ชิ้น จะได้รับสิทธิยกเว้น CIT เพิ่มชิ้นละ ๑ ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน ๖ ปี				
อุปกรณ์สำหรับยานยนต์ HEV PHEV และ BEV เช่น กิจการผลิต - แบตเตอรี่ - Traction Motor - ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) - ระบบควบคุมการขับขี่ (DCU) เป็นต้น	A๒ - ยกเว้น CIT ๘ ปี - ยกเว้นอากรขาเข้า เครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก								

<u>สรุปรายละเอียด</u> มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 3/2561

1. มาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2562 ตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และสิทธิประโยชน์ ดังนี้

   1.1 การกำหนดพื้นที่ กิจการเป้าหมาย และสิทธิประโยชน์

พื้นที่	กิจการเป้าหมาย	สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม
(1) เขตส่งเสริมพิเศษเฉพาะทาง		**ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เพิ่ม 2 ปี รวมแล้วเกิน 8 ปี ได้ และลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ 50 เพิ่มอีก 5 ปี**
เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City หรือ EEC-A)	กิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยานหรืออุปกรณ์เกี่ยวกับอวกาศ, กิจการขนส่งทางอากาศ, กิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมอากาศยานหรืออวกาศ	
เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation หรือ EECi)	กิจการภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตนวัตกรรม (ARIPOLIS, BIOPOLIS และ SPACE KRENOVAPOLIS) ที่ วท. กำหนด เช่น เกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อวกาศ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ เป็นต้น	
เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (Digital Park of Thailand หรือ EECd)	กิจการภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ EECd ที่กระทรวงดิจิทัลฯ กำหนด ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการดิจิทัล กลุ่มอุตสาหกรรมสื่อสาร และกลุ่มบริการสาธารณูปโภคและระบบนิเวศน์ที่เอื้อต่อการลงทุน	
(2) เขตส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมาย	จะพิจารณาออกประกาศหลังจากที่ กนศ. กำหนดเขตส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ชัดเจนแล้ว	**ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ 50 เพิ่มอีก 5 ปี จากเกณฑ์ปกติ**
(3) พื้นที่ในนิคม/เขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมใน EEC	อุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-Curve) และกิจการสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยเป็นกลุ่ม A1-A3 ที่ใช้เทคโนโลยีสูง	**ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล ร้อยละ 50 เพิ่มอีก 3 ปี จากเกณฑ์ปกติ**

   1.2 จะต้องมีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย หรือ ศูนย์ความเป็นเลิศ (Center of Excellence) ตามรูปแบบความร่วมมือที่กำหนด ได้แก่ ความร่วมมือในโครงการ Talent Mobility, Work-integrated Learning สหกิจศึกษาและทวิภาคี โครงการอาชีวะพิเศษในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือความร่วมมือเพื่อพัฒนาบุคลากรหรือเทคโนโลยี ตามที่ได้รับความเห็นชอบ

จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ จำนวนนักเรียนหรือนักศึกษาที่จะรับเข้าฝึกอบรมด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1) กรณีโครงการลงทุนในเขตส่งเสริมพิเศษเฉพาะทางและเขตส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมาย จะต้องมีจำนวนนักเรียนหรือนักศึกษาที่จะรับเข้าฝึกอาชีพไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนพนักงานทั้งหมดในโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน หรือไม่น้อยกว่า 50 คน แล้วแต่จำนวนใดต่ำกว่า
2) กรณีโครงการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมใน EEC จะต้องมีจำนวนนักเรียนหรือนักศึกษาที่จะรับเข้าฝึกอาชีพไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนพนักงานทั้งหมดในโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน หรือไม่น้อยกว่า 25 คน แล้วแต่จำนวนใดต่ำกว่า

กองบริหารการลงทุน 2
กุมภาพันธ์ 2561

สรุปข้อมูลโครงการภายใต้นโยบายส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์

- ยื่นขอรับการส่งเสริมทั้งสิ้น 8 ราย ในประเภท HEV และ PHEV
- อนุมัติให้การส่งเสริมแล้วในประเภท HEV 1 ราย
- เงินลงทุนทั้งสิ้น 47,385 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน 36,356 ล้านบาท) เฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า
- เงินลงทุนทั้งสิ้น 52,876 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน 40,705 ล้านบาท) สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ รวมทั้งแบตเตอรี่ (High Density Battery)

****

1. HEV:
   - ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว 5 ราย (อนุมัติแล้ว 1 ราย) รวมจำนวน 319,000 คัน
   - เงินลงทุนทั้งสิ้น 45,042 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน 34,592 ล้านบาท)
   - ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน 3 ราย

2. PHEV:
   - ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว 3 ราย
   - เงินลงทุนทั้งสิ้น 2,343 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน 1,764 ล้านบาท)
   - มาหารือแล้วและจะยื่นปี 2561 จำนวน 1 ราย
   - ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน 2 ราย

3. BEV:
   - ปัจจุบัน ยังไม่มีรายใดยื่นขอรับการส่งเสริม
   - มาหารือแล้วและจะยื่นปี 2561 จำนวน 2 ราย

4. กิจการผลิต แบตเตอรี่ (High Density Battery) :
   - ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว 3 ราย (อนุมัติแล้ว 1 ราย)
   - เงินลงทุนทั้งสิ้น 4,578 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน 3,606 ล้านบาท)
   - ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน 2 ราย

5. กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า :
   - ยื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว 3 ราย (อนุมัติแล้ว 2 ราย)
   - เงินลงทุนทั้งสิ้น 913.3 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน 742.6 ล้านบาท)
   - ตั้งในพื้นที่ EEC จำนวน 2 ราย

กองบริหารการลงทุน 2
กุมภาพันธ์ 2561

หน้าว่าง

เอกสารของกรมสรรพากร

หน้าว่าง

๑. ข้อมูลผลการจัดเก็บภาษีของกรมสรรพากร

ผลการจัดเก็บรายได้กรมสรรพากร ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ - พ.ศ. ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	๒๕๖๐	๒๕๕๙	๒๕๕๘	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา	๓๑๔,๘๙๒	๓๑๘,๙๔๖	๓๐๒,๔๘๔	๒๘๐,๙๙๖	๒๙๙,๐๗๖
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	๖๒๕,๙๗๘	๖๐๔,๙๕๗	๕๖๖,๑๕๐	๕๗๐,๑๒๑	๕๙๒,๓๔๙
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๓๙,๓๘๙	๔๖,๒๙๗	๘๓,๕๒๑	๑๐๒,๑๖๔	๑๓๓,๒๙๐
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	๗๔๒,๑๙๙	๗๑๖,๔๐๑	๗๐๘,๙๓๔	๗๑๑,๕๕๖	๖๙๘,๐๓๓
ภาษีธุรกิจเฉพาะ	๕๕,๗๑๔	๕๖,๓๔๒	๕๔,๑๖๘	๕๓,๐๓๓	๔๘,๗๙๑
อากรแสตมป์	๑๔,๑๒๓	๑๔,๔๖๕	๑๓,๕๗๓	๑๑,๖๖๒	๑๒,๗๑๓
รายได้อื่น	๕๓๖	๔๗๐	๓๘๘	๓๓๘	๒๘๙
รวม	๑,๗๙๒,๘๙๗	๑,๗๕๗,๙๘๒	๑,๗๒๙,๒๒๑	๑,๗๒๙,๘๗๔	๑,๗๖๔,๕๕๔

ข้อมูลประกอบการพิจารณา วันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

ผลการจัดเก็บรายได้กรมสรรพากรสุทธิในช่วง ๑๐ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๖๐
(ตุลาคม ๒๕๕๙ – กรกฎาคม ๒๕๖๐)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	ปีนี้	ปีที่แล้ว	เปรียบเทียบปีนี้กับปีที่แล้ว	
			จำนวน	ร้อยละ
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	๖๑๑,๘๗๔	๕๙๗,๔๗๖	๑๔,๓๙๘	๒.๔
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	๔๒๔,๘๗๔	๔๐๒,๑๑๖	๒๒,๗๕๘	๕.๗
ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา	๒๗๒,๕๕๑	๒๗๔,๓๖๘	(๑,๘๑๗)	(๐.๗)
ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	๓๕,๘๓๖	๔๓,๙๑๕	(๘,๐๗๙)	(๑๘.๔)
ภาษีธุรกิจเฉพาะ	๔๖,๔๑๗	๔๗,๔๗๓	(๑,๐๕๖)	(๒.๒)
ภาษีการรับมรดก	๑๖	-	๑๖	-
อากรแสตมป์	๑๑,๔๘๒	๑๒,๐๙๓	(๖๑๑)	(๕.๑)
รายได้อื่น	๔๔๒	๓๔๘	๙๔	๒๗.๐
รวม	๑,๔๐๓,๔๙๒	๑,๓๗๗,๗๘๙	๒๕,๗๐๓	๑.๙

ที่มา : ข่าวกระทรวงการคลัง ฉบับที่ ๙๔/๒๕๖๐ วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๐

ข้อมูลการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

การนำเข้าเชื้อเพลิง	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	เปรียบเทียบ ปี ๕๗/๕๖		เปรียบเทียบ ปี ๕๘/๕๗		เปรียบเทียบ ปี ๕๙/๕๘	
					จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันดิบ	๑๙,๓๔๖	๓๑,๒๑๖	๑๙,๕๒๑	๑๔,๗๐๔	(๖,๑๓๐)	(๑๕.๕๘)	(๑๓,๖๙๕)	(๔๑.๒)	(๔,๘๑๗)	(๒๔.๗)
ก๊าซธรรมชาติ	๔,๙๐๖	๔,๖๓๐	๔,๖๗๒	๒,๙๐๒	(๒๗๖)	(๕.๖๔)	๔๓	๐.๙	(๑,๗๗๐)	(๓๗.๙)
ถ่านหิน	๑,๓๖๙	๑,๔๘๒	๑,๓๓๙	๑,๑๙๘	๑๑๓	๘.๒๓	(๑๔๓)	(๙.๖)	(๑๙๑)	(๑๐.๕)
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	๖,๔๐๑	๘,๑๗๙	๔,๑๘๔	๔,๑๙๘	๑,๗๗๘	๒๗.๗๗	(๓,๙๙๕)	(๔๘.๘)	๑๔	๐.๓
รวม	๕๒,๐๒๒	๔๗,๕๐๖	๒๙,๗๑๗	๒๓,๐๐๒	(๔,๕๑๖)	(๘.๖๘)	(๑๗,๗๙๐)	(๓๗.๔)	(๖,๗๑๔)	(๒๒.๖)

ข้อมูลวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

ข้อมูลการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

การนำเข้าเชื้อเพลิง	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙
น้ำมันดิบ	๑,๒๐๔,๐๙๒	๓,๐๗๙,๕๙๐	๖๖๓,๒๑๒	๕๒๐,๘๘๗
ก๊าซธรรมชาติ	๑๔๙,๙๗๑	๑๕๐,๔๒๑	๑๕๘,๗๔๕	๑๐๓,๐๓๗
ถ่านหิน	๔๑,๙๒๕	๔๘,๑๘๘	๔๕,๕๘๖	๔๒,๔๘๓
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	๑๙๕,๕๕๔	๒๖๕,๘๔๕	๑๔๓,๙๗๔	๑๔๘,๘๕๐
รวม	๑,๕๙๑,๕๔๒	๑,๕๔๔,๐๔๕	๑,๐๐๙,๕๑๗	๘๑๕,๒๕๗

ข้อมูลวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

ข้อมูลการเปรียบเทียบการนำเข้าน้ำมันดิบ ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

การนำเข้าเชื้อเพลิง	เปรียบเทียบ ปี ๕๗/๕๖		เปรียบเทียบ ปี ๕๘/๕๗		เปรียบเทียบ ปี ๕๙/๕๘	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันดิบ	(๑๒๔,๕๐๒)	(๑๐.๓๔)	(๔๑๖,๓๗๙)	(๓๘.๖)	(๑๔๒,๓๒๕)	(๒๑.๕)
ก๊าซธรรมชาติ	๔๕๐	๐.๓๐	๘,๓๒๔	๕.๕	(๕๕,๗๐๘)	(๓๕.๑)
ถ่านหิน	๖,๒๖๓	๑๔.๙๔	(๒,๖๐๑)	(๕.๔)	(๓,๑๐๔)	(๖.๘)
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	๗๐,๒๙๑	๓๕.๙๔	(๑๒๓,๘๗๒)	(๔๖.๖)	๖,๘๗๖	๔.๘
รวม	(๔๗,๔๙๗)	(๒.๙๘)	(๕๓๔,๕๒๘)	(๓๔.๖)	(๑๙๔,๒๖๐)	(๑๙.๒)

ข้อมูลวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

2. การวิเคราะห์ผลกระทบทางภาษีจากมาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle)

การจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

2.1 ภาษีเงินได้นิติบุคคลซึ่งจัดเก็บจากผู้ผลิต EV หากผู้ผลิต EV ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน จะทำให้กรมสรรพากรไม่สามารถจัดเก็บภาษีในส่วนนี้ อย่างไรก็ดี การส่งเสริมการลงทุนจะทำให้การลงทุนภาคเอกชนและการจ้างงานเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้กรมสรรพากรสามารถจัดเก็บภาษีชดเชยส่วนที่ไม่สามารถจัดเก็บได้จากการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

2.2 ภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งจัดเก็บจากผู้ขาย EV ปัจจุบัน ราคารถยนต์ EV สูงกว่ารถยนต์ทั่วไป แต่ในอนาคต ราคาอาจลดลงจนเท่า ๆ กันกับรถยนต์ทั่วไป อย่างไรก็ดี หากการซื้อขายรถยนต์โดยรวมไม่ได้ลดลง แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงจากรถยนต์ทั่วไปเป็นรถยนต์ EV กรมสรรพากรสามารถจัดเก็บภาษีจากผู้ขายรถยนต์ EV ทดแทนผู้ขายรถยนต์ทั่วไป แต่หากการซื้อขายรถยนต์โดยรวมลดลง เพราะประชาชนใช้ขนส่งมวลชนมากขึ้น กรมสรรพากรต้องจัดเก็บภาษีจากส่วนอื่น ๆ มาทดแทน ทั้งนี้ ถึงแม้การใช้ขนส่งมวลชนอาจทำให้รายได้ภาษีจากการขาย ตลอดจนการผลิตรถยนต์ลดลง แต่เป็นประโยชน์โดยรวมแก่ประเทศมากกว่า กรมสรรพากรจึงต้องจัดเก็บภาษีจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือธุรกิจอื่น ๆ ทดแทน

2.3 ภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งจัดเก็บจากผู้ค้าน้ำมัน หากมีการใช้รถยนต์ EV เพิ่มขึ้น กรมสรรพากรจะจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้ค้าน้ำมันได้ลดลง แต่การจำหน่ายไฟฟ้าอยู่ในบังคับต้องเสียภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม กรมสรรพากรจึงสามารถจัดเก็บภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้จำหน่ายไฟฟ้ามาทดแทนส่วนจะจัดเก็บได้มากกว่า เท่ากับหรือน้อยกว่าจากผู้ค้าน้ำมัน ยังไม่สามารถประมาณการได้ในปัจจุบัน เนื่องจากยังมีข้อมูลเกี่ยวกับแนวโน้มราคาไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ EV รายได้ และกำไรของผู้จำหน่ายไฟฟ้าไม่เพียงพอ กรมสรรพากรจึงต้องติดตามต่อไป

2.4 ภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้ผลิตและจำหน่ายอะไหล่และชิ้นส่วนรถยนต์ หากผู้บริโภคเปลี่ยนพฤติกรรมไปใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น จะทำให้การผลิตรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงลดลง แต่ในขณะเดียวกันจะเกิดธุรกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไฟฟ้า ทั้งธุรกิจผลิตยานยนต์ ตัวแทนจำหน่ายยานยนต์ ธุรกิจผลิตและจำหน่ายอะไหล่และชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าตลอดจนกลุ่มธุรกิจพลังงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในระยะยาว คาดว่าจะส่งผลให้สามารถจัดเก็บภาษีทดแทนภาษีที่หายไป และกลับเข้าสู่ภาวะปกติได้

หน้าว่าง

เอกสารของกรมศุลกากร

หน้าว่าง

ข้อมูลการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำเร็จรูป ปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 - 2559

ปี-เดือน			รวมการนำเข้ารถยนต์		
ปีงบ	ปี	เดือน	ปริมาณ (คัน)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)	ภาษีอากรรวม (ล้านบาท)
2556	2555	ตุลาคม	4,733	2,809,787,754	2,974.66
		พฤศจิกายน	4,565	2,915,965,948	3,659.69
		ธันวาคม	4,099	2,562,379,267	3,160.91
	2556	มกราคม	3,955	2,430,711,006	2,603.96
		กุมภาพันธ์	3,795	2,290,157,068	2,386.21
		มีนาคม	4,330	2,519,406,199	2,569.60
		เมษายน	3,503	2,278,244,673	2,741.65
		พฤษภาคม	2,849	1,891,431,978	2,577.33
		มิถุนายน	3,705	2,566,276,425	3,609.67
		กรกฎาคม	4,597	3,035,641,016	3,308.02
		สิงหาคม	2,914	2,134,056,775	3,107.38
		กันยายน	5,283	3,352,653,575	3,274.80
รวมปีงบประมาณ 2556 ทั้งสิ้น			48,328.00	30,786,711,685	35,973.88
2557	2556	ตุลาคม	4,358	3,124,711,148	3,632.41
		พฤศจิกายน	3,195	2,297,873,030	2,799.52
		ธันวาคม	5,062	3,301,347,442	3,827.26
	2557	มกราคม	5,815	3,369,907,606	2,797.16
		กุมภาพันธ์	4,753	3,028,168,970	3,066.64
		มีนาคม	5,342	3,400,674,664	3,348.14
		เมษายน	4,363	2,687,204,522	2,589.38
		พฤษภาคม	3,270	2,370,005,658	3,024.17
		มิถุนายน	3,780	2,914,460,277	3,296.84
		กรกฎาคม	3,761	2,720,844,653	3,030.05
		สิงหาคม	3,108	2,552,826,090	3,392.51
		กันยายน	3,280	2,606,331,109	3,929.45
รวมปีงบประมาณ 2557 ทั้งสิ้น			50,087.00	34,374,355,169	38,733.52
2558	2557	ตุลาคม	2,752	2,094,114,003	2,654.44
		พฤศจิกายน	1,857	1,721,275,704	2,665.74
		ธันวาคม	2,458	2,293,575,467	2,920.74
	2558	มกราคม	2,628	2,376,016,922	2,839.13
		กุมภาพันธ์	2,574	1,966,180,678	2,255.32
		มีนาคม	2,897	2,191,460,969	2,392.77
		เมษายน	3,513	2,794,797,373	3,562.80
		พฤษภาคม	3,135	2,420,413,172	3,171.39
		มิถุนายน	2,746	2,087,302,337	2,428.93

ข้อมูลการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำเร็จรูป ปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 - 2559

ปี-เดือน			รวมการนำเข้ารถยนต์		
ปีงบ	ปี	เดือน	ปริมาณ (คัน)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)	ภาษีอากรรวม (ล้านบาท)
		กรกฎาคม	1,390	1,224,438,922	1,981.94
		สิงหาคม	2,966	2,488,503,232	3,476.86
		กันยายน	1,769	1,494,846,191	2,037.65
รวมปีงบประมาณ 2558 ทั้งสิ้น			30,685.00	25,152,924,969	32,387.70
2559	2558	ตุลาคม	3,298	2,588,360,964	2,975.39
		พฤศจิกายน	2,753	2,351,143,353	3,029.81
		ธันวาคม	3,155	2,826,311,768	4,482.35
	2559	มกราคม	1,134	1,107,731,934	1,747.61
		กุมภาพันธ์	958	911,724,490	1,451.85
		มีนาคม	2,223	1,913,733,326	2,901.57
		เมษายน	1,924	1,779,963,977	2,585.96
		พฤษภาคม	1,676	1,590,772,081	2,528.19
		มิถุนายน	3,536	3,332,182,841	5,100.24
		กรกฎาคม	2,245	2,473,378,578	3,992.58
		สิงหาคม	2,246	2,113,571,067	3,212.44
		กันยายน	1,947	1,564,720,056	2,101.47
รวมปีงบประมาณ 2559 ทั้งสิ้น			10,340	8,873,548,018	12,235

หมายเหตุ เรียกข้อมูลจากระบบData warehouse ตามวันนำเข้าและได้ตรวจปล่อยแล้ว(0409)เรียก ณ วันที่

ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ารถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคล เป็นหลัก (นอกจากของตามประเภท 87.02) รวมถึง สเตชันแวกอนและรถแข่ง
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 - 16 สิงหาคม 2560

รหัสพิกัด		ค่าอากรขาเข้า(รวม)
870321	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	89,137,507.98
870322	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	717,082,781.31
870323	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	30,860,509,341.73
870324	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	3,357,304,577.33
870331	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	86,498,568.53
870332	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	6,578,827,683.89
870333	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	1,373,145,187.20
870390	- อื่น ๆ	2,308,769,044.21
รวม		**45,371,274,692.18**

หมายเหตุ ข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2560

ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ารถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคล เป็นหลัก (นอกจากของตามประเภท 87.02) รวมถึง สเตชันแวกอนและรถแข่ง
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 16 สิงหาคม 2560

รหัสพิกัด		ค่าอากรขาเข้า(รวม)
870321	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	5,384,964.93
870322	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	121,793,050.48
870323	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	3,862,631,009.52
870324	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	494,968,534.95
870331	- - ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	20,738,521.84
870332	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	572,628,190.13
870333	- - ความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	212,300,292.49
870340	- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟและมีมอเตอร์ไฟฟ้า เป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อน นอกจากที่สามารถเสียบปลั๊ก ชาร์จ- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟและมีมอเตอร์ไฟฟ้า เป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อน นอกจากที่สามารถเสียบปลั๊ก ชาร์จพลังงานไฟฟ้าจากแหล่งภายนอก	615,110,434.33
870350	- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบมีลูกสูบ ที่จุดระเบิดโดยการอัด (ดีเซลหรือกึ่งดีเซล) และ มอเตอร์ไฟฟ้าเป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อน นอกจาก ที่สามารถเสียบปลั๊กชาร์จพลังงานไฟฟ้าจากแหล่งภายนอก	46,815,315.03
870360	- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟและมอเตอร์ไฟฟ้า เป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อน สามารถเสียบปลั๊กชาร์จ พลังงานไฟฟ้าจากแหล่งภายนอก	204,445,947.79
870370	- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบมีลูกสูบ ที่จุดระเบิดโดยการอัด (ดีเซลหรือกึ่งดีเซล) และมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นมอเตอร์สำหรับขับเคลื่อน สามารถเสียบปลั๊ก ชาร์จพลังงานไฟฟ้าจากแหล่งภายนอก	1,106,014.12
870380	- ยานยนต์อื่น ๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเท่านั้น	8,150,404.60
รวม		**6,166,072,680.21**

หมายเหตุ ข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2560

สรุปอัตราอากรรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) สำหรับการนำเข้าทั่วไป และตามกรอบ FTA ต่างๆ

ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ 10 คนลงมา (ประเภทพิกัด 87.03)				
ASEAN-KOREA	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า 1,000 CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า 1,000 CC	อัตราอากร : 0%
		รถยนต์อื่นๆ	ต่ำกว่า 3,000 CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า 3,000 CC	อัตราอากร : 64%
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร : 0%
		รถยนต์อื่นๆ	ต่ำกว่า 3,000 CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า 3,000 CC	อัตราอากร : 64%
	รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์อื่นๆ			อัตราอากร : 40%
ASEAN-JAPAN	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า 1,000 CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า 1,000 CC	อัตราอากร : 0%
		รถยนต์อื่นๆ		ไม่ผูกพัน
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร : 0%
		รถยนต์อื่นๆ		ไม่ผูกพัน
	รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์อื่นๆ			อัตราอากร : 25.5% (1 เม.ย. 61 : 20%)
THAI-JAPAN	เบนซิน เบนซินไฮบริด	รถพยาบาล	ต่ำกว่า 1,000 CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า 1,000 CC	อัตราอากร : 0%
		รถยนต์อื่นๆ	ต่ำกว่า 3,000 CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า 3,000 CC	อัตราอากร : 60%
	ดีเซล ดีเซลไฮบริด	รถพยาบาล		อัตราอากร : 0%
		รถยนต์อื่นๆ	ต่ำกว่า 3,000 CC	ไม่ผูกพัน
			สูงกว่า 3,000 CC	อัตราอากร : 60%
	รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์อื่นๆ			อัตราอากร : 20%

สรุปอัตราอากรรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) สำหรับการนำเข้าทั่วไป และตามกรอบ FTA ต่างๆ

<table>
<tr><td colspan="5">ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ 10 คนลงมา (ประเภทพิกัด 87.03)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">การนำเข้าทั่วไป
(MFN)</td><td rowspan="2">ดีเซล ดีเซลไฮบริด เบนซิน
เบนซินไฮบริด ไฟฟ้า และอื่นๆ</td><td colspan="2">รถพยาบาล</td><td>อัตราอากร : 10%</td></tr>
<tr><td colspan="2">รถยนต์อื่นๆ</td><td>อัตราอากร : 80%</td></tr>
<tr><td>ASEAN</td><td colspan="4">อัตราอากร : 0%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">ASEAN-CHINA</td><td rowspan="3">เบนซิน เบนซินไฮบริด</td><td rowspan="2">รถพยาบาล</td><td>ต่ำกว่า 1,000 CC</td><td>อัตราอากร : 50%</td></tr>
<tr><td>สูงกว่า 1,000 CC</td><td>อัตราอากร : 0%</td></tr>
<tr><td colspan="2">รถยนต์อื่นๆ</td><td>อัตราอากร : 50%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ดีเซล ดีเซลไฮบริด</td><td colspan="2">รถพยาบาล</td><td>อัตราอากร : 0%</td></tr>
<tr><td colspan="2">รถยนต์อื่นๆ</td><td>อัตราอากร : 50%</td></tr>
<tr><td colspan="3">รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์อื่นๆ</td><td>อัตราอากร : 0%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">ASEAN-AUSTRALIA-
NEWZEALAND</td><td rowspan="3">เบนซิน เบนซินไฮบริด</td><td rowspan="2">รถพยาบาล</td><td>ต่ำกว่า 1,000 CC</td><td>อัตราอากร : 8%</td></tr>
<tr><td>สูงกว่า 1,000 CC</td><td>อัตราอากร : 0%</td></tr>
<tr><td colspan="2">รถยนต์อื่นๆ</td><td>อัตราอากร : 8%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ดีเซล ดีเซลไฮบริด</td><td colspan="2">รถพยาบาล</td><td>อัตราอากร : 0%</td></tr>
<tr><td colspan="2">รถยนต์อื่นๆ</td><td>อัตราอากร : 8%</td></tr>
<tr><td colspan="3">รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์อื่นๆ</td><td>อัตราอากร : 8%</td></tr>
</table>

สรุปรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ACFTA)

1. ความตกลง FTA อาเซียน-จีน (ACFTA) ผูกพันรถยนต์นั่งที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (BEV) หรือ Fuel cell รวมทั้ง รถยนต์อื่นๆ (นอกจาก รถยนต์เชื้อเพลิงเบนซิน ดีเซล) ตามประเภทพิกัด 8703.90 ตั้งแต่ลงนามในความตกลงฯ เมื่อปี 2547 โดยจัดอยู่ในกลุ่มลดภาษีปกติ (NT) ซึ่งมีอัตรา 20% และลดลงเหลือ 0% ในปี 2553

พิกัดฯ รถ EV	รายการ	Category	อัตราอากร						
			2547	2550	2552	2553	2555	2558	2561 เป็นต้นไป
8703.10	รถยนต์ที่เดินทางบนพื้นน	NT	20%	12%	5%	0%	0%	0%	0%
8703.20	รถยนต์ เชื้อเพลิงเบนซิน	HSL	80%	80%	80%	80%	80%	50%	50%
		รถพยาบาล เป็น NT							
8703.30	รถยนต์เชื้อเพลิง ดีเซลหรือกึ่งดีเซล	HSL	80%	80%	80%	80%	80%	50%	50%
		รถพยาบาล เป็น NT							
8703.90	รถยนต์เชื้อเพลิงอื่นๆ	NT	20%	12%	5%	0%	0%	0%	0%
	รวมถึง รถยนต์นั่ง BEV หรือ Fuel cell เป็นต้น*								

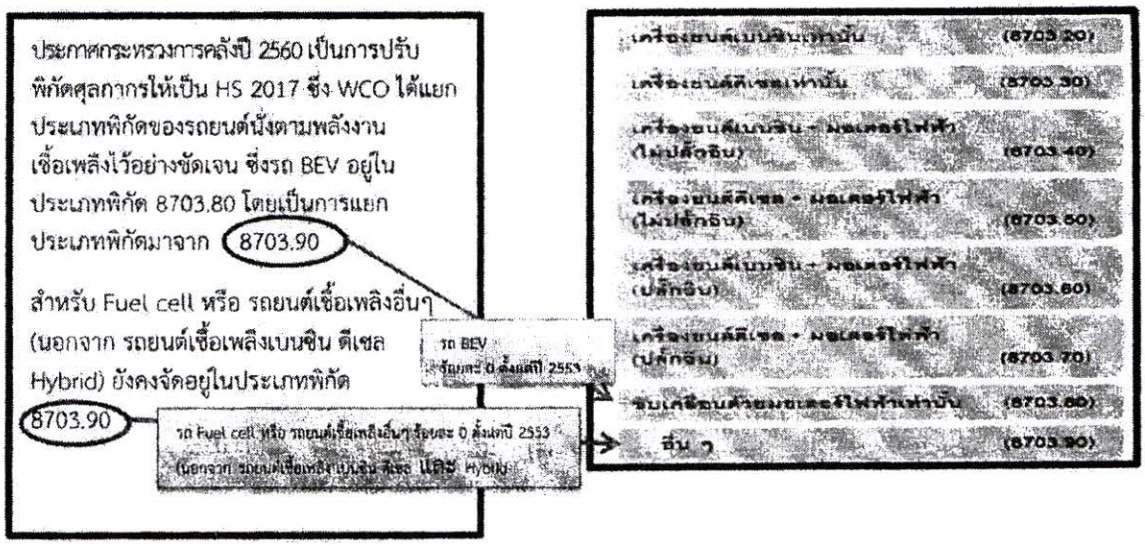
* คำอธิบายพิกัดศุลกากรฮาร์โมไนซ์ (EN) ฉบับปี 2002 กำหนดไว้ว่า ของตามประเภท 87.03 คลุมถึงยานยนต์ทุกชนิด รวมถึง ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (BEV) หรือ Fuel cell เป็นต้น

> This heading covers motor vehicles of various types (including amphibious motor vehicles) designed for the transport of persons; it does not, however, cover the motor vehicles of heading 87.02. **The vehicles of this heading may have any type of motor (internal combustion piston engine, electric motor, gas turbine, etc.).**

2. กรมศุลกากรไม่ได้เข้าร่วมเจรจาด้านการลดภาษีสินค้า แต่ได้ดำเนินการ Implement ให้เป็นไปตามความตกลงฯ โดยออกประกาศกระทรวงการคลังตั้งแต่ปี 2548 ต่อมาในปี 2550 2555 และ 2560 ได้ออกประกาศกระทรวงการคลังเพื่อปรับพิกัดศุลกากรให้สอดคล้องกับของ WCO และ ASEAN ซึ่งเป็นไปตามความตกลงฯ ตลอดมา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประกาศกระทรวงการคลังปี 2555 เป็นการปรับพิกัดศุลกากรให้เป็น HS 2012 ซึ่ง ASEAN ได้มีการกำหนดประเภทย่อยสำหรับยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าภายใต้ประเภท 87.03 ไว้ชัดเจนในระดับ 8 หลัก ดังนี้

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ
87.03		รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก (นอกจากของตามประเภท 87.02) รวมถึงรถเสเตชั่นแวกอนและรถแข่ง
	8703.10	- ยานยนต์ที่ออกแบบโดยเฉพาะเพื่อการเดินทางบนพื้นน้ำ รวมทั้งรถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ
	8703.2x	- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรงที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟ (เบนซิน)
	8703.3x	- ยานยนต์อื่น ๆ ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบมีลูกสูบที่จุดระเบิดโดยการอัด (ดีเซล)
	8703.90	- อื่น ๆ
		- - ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า
	8703.90.11	- - - รถพยาบาล
	8703.90.12	- - - รถโก-คาร์ต
		- - - อื่น ๆ
	8703.90.13	- - - - ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์
	8703.90.19	- - - - อื่น ๆ
		- - อื่น ๆ
	8703.90.50	- - - รถยนต์ (รวมถึงรถเสเตชั่นแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต) ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์
	8703.90.70	- - - รถยนต์ (รวมถึงรถเสเตชั่นแวกอน เอสยูวี และรถสปอร์ต) อื่น ๆ
	8703.90.80	- - - ยานยนต์อื่น ๆ ที่เป็นชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์
	8703.90.90	- - - อื่น ๆ



3. จากสถิติการนำเข้าปี 2555 ถึง ปี 2559 มีการนำเข้ารถไฟฟ้า พิกัด 8703.90 โดยใช้สิทธิ อาเซียน – จีน (ACFTA) จำนวนประมาณ 9 คัน ได้รับสิทธิ 0%

ซึ่งหลักการปรับพิกัดศุลกากรจะต้องคงอัตราอากรตามความตกลงฯ ซึ่งรถ BEV ที่นำเข้าจนถึง 31 ธันวาคม 2559 ได้รับสิทธิ 0% เมื่อมีการปรับพิกัดศุลกากรในวันที่ 1 มกราคม 2560 ก็ต้องได้รับสิทธิ 0% เช่นเดียวกัน (ซึ่งถ้าในวันที่ 1 มกราคม 2560 ไม่มีการปรับพิกัดศุลกากร การนำเข้ารถ BEV ก็ได้รับสิทธิ 0% อยู่แล้ว)

4. ความตกลง ACFTA ผูกพันการลดภาษีทั้งหมดทุกรายการ ไม่มีรายการสินค้าที่ไม่นำมาลดภาษี (Exclusion List) โดยมีรายการสินค้าอ่อนไหว (SL) ซึ่งทยอยลดภาษีและจะมีอัตราอากร 5% ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป และรายการสินค้าอ่อนไหวสูง (HSL) ซึ่งมีอัตราอากร 50% ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นมา

รายการ SL เช่น แป้งข้าวสาลี มะเขือเทศ สีทาและวาร์นิช ยางรถยนต์ เครื่องไหว้เจ้า กระดาษ ตาข่าย เชือก กระสอบ รองเท้า กระเบื้อง กำไล เครื่องประดับเทียม เหล็ก ลวด ตะปู ท่อ เครื่องสูบน้ำ เครื่องปรับอากาศ ตู้เย็น ตู้แช่ มอเตอร์ไฟฟ้า เครื่องบดและผสมอาหาร หม้อแปลงไฟฟ้า เครื่องกำเนิดไฟฟ้า แบตเตอรี่ หม้อหุงข้าว ไมโครเวฟ เครื่องทำน้ำร้อน เครื่องรับโทรทัศน์ เครื่องสำรองไฟ แผงควบคุมไฟฟ้า แผงวงจร ลวดและเคเบิล และรถจักรยานสามล้อ เป็นต้น

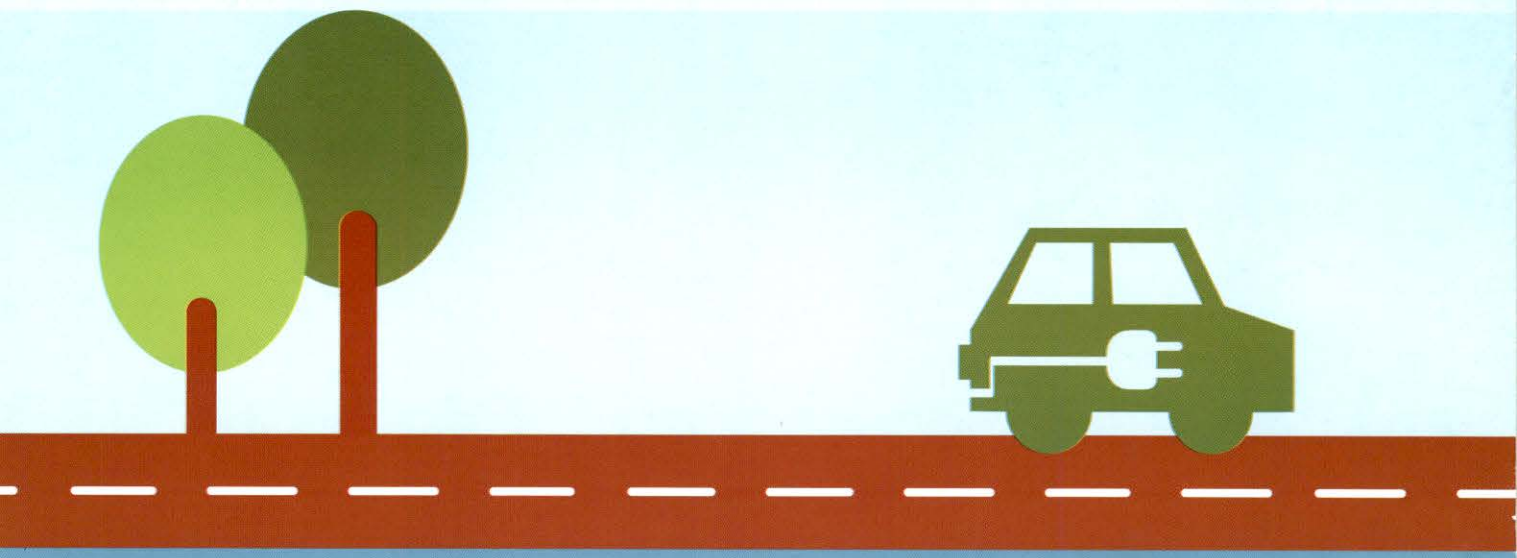
รายการ HSL เช่น เบียร์ไม่มีแอลกอฮอล์ ด้ายไหม หินอ่อน แหวน ลูกสูบ เสื้อสูบ รถยนต์พลังงานเชื้อเพลิงเบนซิน ดีเซล และพลังงาน 2 ระบบ (เครื่องยนต์เบนซิน หรือดีเซล + มอเตอร์ไฟฟ้า : Hybrid) เป็นต้น

5. รถยนต์ BEV รถยนต์ Fuel cell หรือ รถยนต์เชื้อเพลิงอื่นๆ นอกจากรถยนต์เชื้อเพลิงเบนซิน ดีเซล และ Hybrid ได้ลดภาษีตาม FTA แล้ว ดังนี้

ASEAN	ร้อยละ 0
อาเซียน-จีน (ACFTA)	ร้อยละ 0
ไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA)	ร้อยละ 20
อาเซียน-ญี่ปุ่น	
1 เมษายน 2560 ถึง 31 มีนาคม 2561	ร้อยละ 25.50
ตั้งแต่ 1 เมษายน 2561 เป็นต้นไป	ร้อยละ 20
อาเซียน-เกาหลี	ร้อยละ 40
ไทย-ออสเตรเลีย ไทย-นิวซีแลนด์	ร้อยละ 0
อาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์	ร้อยละ 5

.....

สำนักพิกัดอัตราศุลกากร
ส่วนโครงสร้างอัตราอากร
14 กุมภาพันธ์ 2561



ออกแบบและพิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
๐ ๒๒๒๘ ๑๕๖๑, ๐ ๒๒๒๘ ๑๓๙๑, ๐ ๒๘๓๑ ๑๘๓๒, ๐ ๒๘๓๑ ๑๘๓๕