



สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี

วันที่ 27 มีนาคม 2568

ประเด็นเศรษฐกิจและกระทรวงการคลัง

1. เรื่อง ขออนุมัติเพิ่มวงเงินและขยายระยะเวลาการกู้ยืมผูกพันข้ามปีงบประมาณรายการก่อสร้างอาคารอำนวยการผู้ป่วยนอก และอุบัติเหตุฉุกเฉิน เป็นอาคาร คสล. 7 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 23,765 ตารางเมตร พร้อมอุปกรณ์ประกอบอาคาร โรงพยาบาลตรัง จังหวัดตรัง 1 หลัง (งานส่วนที่เหลือ ครั้งที่ 3)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างรายการอาคารอำนวยการ ผู้ป่วยนอก และอุบัติเหตุฉุกเฉิน เป็นอาคาร คสล. 7 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 23,765 ตารางเมตร พร้อมอุปกรณ์ประกอบอาคาร โรงพยาบาลตรัง ตำบลทับเที่ยง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง 1 หลัง (งานส่วนที่เหลือ ครั้งที่ 3) จำนวนเงิน 284.80 ล้านบาท รวมเป็นเงินค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 488.10 ล้านบาท โดยให้เบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 - 2570 ดังนี้

ปีงบประมาณ พ.ศ.	จำนวน (ล้านบาท)
2567	45.80
2569 - 2570	239.00
รวม	284.80

2. อนุมัติขยายระยะเวลาก่อนผูกพันข้ามปีงบประมาณรายการก่อสร้างอาคารดังกล่าว จากปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 - 2565 เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 - 2570

สาระสำคัญของเรื่อง

1. เดิมคณะรัฐมนตรีมีมติ (16 พฤศจิกายน 2553) อนุมัติให้กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) ก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณรายการก่อสร้างอาคารอำนวยการผู้ป่วยนอก และอุบัติเหตุฉุกเฉิน เป็นอาคาร คสล. 7 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 23,765 ตารางเมตร พร้อมอุปกรณ์ประกอบอาคาร โรงพยาบาลตรัง จังหวัดตรัง (อาคารอำนวยการผู้ป่วยนอก โรงพยาบาลตรังฯ) วงเงินรวม 442.70 ล้านบาท ผูกพันงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2554 - 2556 แต่ สธ. ประสบปัญหาผู้รับจ้างทำงานก่อสร้าง รวม 3 ครั้ง และมีการเบิกจ่ายงบประมาณไปแล้วรวมทั้งสิ้น 203.30 ล้านบาท (ในขณะเดียวกัน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขได้อนุมัติให้ขยายระยะเวลาก่อนผูกพันข้ามปีงบประมาณ เป็น พ.ศ. 2554 - 2565 ด้วยแล้ว) ในครั้งนี้ สธ. แจ้งว่าได้ดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานอาคารอำนวยการผู้ป่วยนอก โรงพยาบาลตรังฯ สำหรับงานส่วนที่เหลือจนได้ผู้รับจ้างแล้ว มีผู้เสนอราคาเป็นเงิน 284.80 ล้านบาท ซึ่งเมื่อรวมกับการเบิกจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจ้างรายเดิมทำให้วงเงินโครงการสูงเกินกว่าที่คณะรัฐมนตรีเคยมีมติไว้ ดังนี้

รายการ	วงเงิน (ล้านบาท)
(1) คณะรัฐมนตรี (16 พฤศจิกายน 2553) อนุมัติไว้	442.70
(2) เบิกจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจ้างรายเดิม 3 ราย (ทำงานในช่วงปี 2558 - 2565)	203.30
(3) ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาก่อสร้างงานส่วนที่เหลือ	284.80*
(4) รวม (2) + (3)	488.10
เกินกว่าวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิม (4) - (1)	45.40

*สำนักงานงบประมาณพิจารณาแล้วเห็นชอบความเหมาะสมของราคาค่าก่อสร้างดังกล่าว โดยให้ สธ. เบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 จำนวน 45.80 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลัง ได้อนุมัติให้ขยายเวลาเบิกจ่ายงบประมาณแล้ว ส่วนที่เหลือจำนวน 239 ล้านบาท ผูกพันงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 – 2570

สธ. จึงขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้เพิ่มวงเงินก้อนนี้ผูกพันงบประมาณรายการก่อสร้างงาน อาคารอำนวยการผู้ป่วยนอก โรงพยาบาลตรังฯ รวมเป็นเงิน 488.10 ล้านบาท มาในครั้งนี้ รวมทั้งขอขยายเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ เป็น พ.ศ. 2554 – 2570

ประโยชน์ที่ได้รับ การก่อสร้างอาคารอำนวยการผู้ป่วยนอกโรงพยาบาลตรังฯ สามารถลดความแออัดของผู้ป่วยนอกที่เข้ามารับบริการเฉลี่ยวันละ 2,225 ราย และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการตรวจของคลินิกผู้ป่วยนอกสาขาต่าง ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบางคลินิกสามารถเปิดให้บริการได้เพียงสัปดาห์ละ 1 – 2 ครั้ง ทำให้ประชาชนได้รับบริการที่ล่าช้า

2. เรื่อง มติการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2567

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจและการเกษตร) ในคราวประชุม ครั้งที่ 3/2568 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2568 เสนอ ดังนี้

1. รับทราบมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567
 2. เห็นชอบการปรับปรุงรายละเอียดของประเภทยานยนต์และคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่เข้าร่วมมาตรการ EV3.5 โดยให้เพิ่มเติมประเภทรถยนต์ไฟฟ้า ที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3.5 เป็น “รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง ไม่เกิน 10 คน” โดยใช้หลักการเกี่ยวกับคุณลักษณะและคุณสมบัติ จำนวนเงินอุดหนุน และการผลิตชัดเจนเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง และให้เพิ่มเติมคุณลักษณะและคุณสมบัติสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถจักรยานยนต์
 3. สำหรับมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV3) และเป็นรุ่นที่มีแต่ AC Charge (การชาร์จแบบ กระแสสลับหรือการชาร์จกับไฟบ้าน) ที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาในประเทศภายในปี 2567 สามารถเข้าร่วม มาตรการ EV3.5 ได้ ตลอดจนสามารถโอนสิทธิมายังมาตรการ EV3.5 ได้นั้น เห็นควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเรื่องดังกล่าวกลับไปทบทวนความเหมาะสมอีกครั้งหนึ่ง
 4. เห็นควรมอบหมายให้กรมสรรพสามิตดำเนินการแก้ไขหรือเพิ่มเติมประกาศที่เกี่ยวข้องต่อไป
- ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติ (19 ธันวาคม 2566) รับทราบและเห็นชอบตามมติคณะกรรมการ นโยบายฯ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 เช่น (1) การแก้ไขหลักเกณฑ์ภายใต้มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV3) (2) มาตรการ EV3.5 เพื่อให้มีผลใช้บังคับในช่วงปี 2567 – 2570 โดยครอบคลุมทั้งรถยนต์นั่ง รถกระบะและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงสิทธิประโยชน์สำหรับรถยนต์ (3) สนับสนุนงบประมาณสำหรับ มาตรการ EV3 ในส่วนที่ขาดและ EV3.5 (4) การขยายเวลาสิทธิประโยชน์ภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ประหยัด

พลังงานมาตรฐานสากล (ECO Car) และ (5) การปรับปรุงกระบวนการผลิต ที่เป็นสาระสำคัญสำหรับรถยนต์นั่งในเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรี (Free Zone)

สาระสำคัญของเรื่อง

คณะกรรมการนโยบายฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 ได้มีมติสรุปได้ ดังนี้

1. เรื่องเพื่อทราบ รวม 3 เรื่อง

1.1 รับทราบการแก้ไขเพิ่มเติม คสั่งการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายฯ ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งให้เพิ่มรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เป็นกรรมการเพื่อรับผิดชอบในการพัฒนาเทคโนโลยีและเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในอุตสาหกรรม ยานยนต์ไฟฟ้า

1.2 รับทราบความคืบหน้าของการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (ณ วันที่ 31 มกราคม 2567) ดังนี้

(1) มาตรการส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนและการให้บริการระบบอัดประจุไฟฟ้า รวมเงินลงทุนทั้งสิ้น (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) 77,192 ล้านบาท แบ่งเป็น

- กิจกรรมผลิตรถยนต์เครื่องยนต์พลังงานไฟฟ้า BEV ที่ได้รับการส่งเสริม 18 โครงการ (17 บริษัท) เงินลงทุนรวม 40,004 ล้านบาท มีกำลังการผลิต 379,400 คันต่อปี

- กิจกรรมผลิตรถจักรยานยนต์ BEV ได้รับการส่งเสริม 9 โครงการ เงินลงทุนรวม 848 ล้านบาท และกำลังการผลิต 500,550 คันต่อปี

- กิจกรรมผลิตรถ Bus & Truck BEV ได้รับการส่งเสริม 3 โครงการ เงินลงทุนรวม 2,200 ล้านบาท กำลังการผลิต 4,835 คันต่อปี

- กิจกรรมผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่น ๆ เช่น แท่นชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า ได้รับการส่งเสริม 20 โครงการ เงินลงทุนรวม 6,031 ล้านบาท

- กิจกรรมสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้รับการส่งเสริม 14 โครงการ เงินลงทุนรวม 4,205 ล้านบาท มีการติดตั้งหัวจ่าย 17,743 หัวจ่าย

- กิจกรรมผลิตแบตเตอรี่ ได้รับการส่งเสริม 39 โครงการ เงินลงทุนรวม 23,904 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 23 โครงการ สำหรับการผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถ EV กำลังการผลิต 11,681 เมกะวัตต์ ชั่วโมง และ 16 โครงการ สำหรับการผลิตแบตเตอรี่ความจุสูงสำหรับอุตสาหกรรมต่าง ๆ กำลังการผลิต 9,659 เมกะวัตต์ ชั่วโมง

(2) มาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและสร้างตลาดในประเทศ มีผู้เข้าร่วมมาตรการ 20 บริษัท (18 แบรินด์) และมียอดจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิรวม 90,694 คัน (แบ่งเป็นประเภทรถยนต์ 78,979 คัน และรถจักรยานยนต์ 11,715 คัน) ซึ่งมาตรการดังกล่าวช่วยกระตุ้นความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2566 มียอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV ใหม่ 76,739 คัน สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนถึง 6.5 เท่า และยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า 21,677 คัน สูงกว่าปีก่อน 1.25 เท่า

1.3 รับทราบความคืบหน้าของการดำเนินการตามมติคณะกรรมการนโยบายฯ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการแล้ว ดังนี้

หน่วยงาน	การดำเนินการ
อก.	- กำหนดเงื่อนไขการตรวจสอบแบตเตอรี่และคุณสมบัติของรถยนต์ BEV ที่รองรับ Quick Charge สำหรับรถยนต์ที่เข้าร่วมมาตรการ EV3.5 - ออกประกาศเรื่องกระบวนการผลิตที่เป็นสาระสำคัญของในเขตปลอดอากรตามกฎหมาย ว่าด้วยศุลกากรหรือในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2566 เพื่อเป็นแนวทางในการเปลี่ยนผ่านไปสู่การผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าสำหรับผู้ประกอบการในเขต Free Zone
กรมสรรพสามิต	- ออกประกาศแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับสิทธิตามมาตรการ EV3 เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2566 - ออกประกาศที่เกี่ยวข้องกับมาตรการ EV3.5 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2566 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป ซึ่งปัจจุบันมีบริษัทใดลงนามในข้อตกลงการรับสิทธิแล้ว 5 บริษัท - แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2566 เพื่อขยายเวลาสิ้นสุดสิทธิประโยชน์ด้านภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ ECO Car ร้อยละ 14 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568
กรมศุลกากร	- ออกประกาศเรื่องการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่สำเร็จรูปที่นำเข้ามาทั้งคัน (Completely Built Up : (CBU) เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2566

2. เรื่องเพื่อพิจารณา รวม 6 เรื่อง ได้แก่

2.1 การปรับปรุงมาตรการ EV3.5 (ขอเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้) 2.1.1) การกำหนดมาตรฐาน Quick Charge สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีแต่ AC Charge

2.1.2) การปรับปรุงรายละเอียดของมาตรการ EV3.5: คณะกรรมการนโยบายฯ ได้พิจารณาปรับปรุงรายละเอียดของมาตรการ EV3.5 ดังนี้

ประเด็น	มาตรการ EV3.5 เดิม (คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2566)	เสนอปรับปรุงในครั้งนี้
(1) ประเภทรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับสิทธิ*	รถยนต์นั่ง	รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน
*เหตุผลในการเสนอปรับปรุง : เพื่อให้รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน สามารถขอเข้าร่วมมาตรการ EV3.5 ได้โดยใช่หลักการเกี่ยวกับคุณสมบัติและคุณสมบัติ จำนวนเงินอุดหนุน และการผลิตชุดขายเองเดียวกับรถยนต์นั่ง		
(2) คุณสมบัติและคุณสมบัติ มีขนาดความจุของแบตเตอรี่ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ประเภท รถจักรยานยนต์**	มีขนาดความจุของแบตเตอรี่ ตั้งแต่ 3 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงขึ้นไป	1) ใช้แบตเตอรี่ประเภทลิเธียมไอออนที่มีขนาดแรงดันไฟฟ้าตั้งแต่ 48 โวลต์ขึ้นไป 2) ใช้แบตเตอรี่ที่มีขนาดความจุของแบตเตอรี่ ตั้งแต่ 3 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงขึ้นไป หรือวิ่งได้ระยะทางตั้งแต่ 75 กิโลเมตรขึ้นไปต่อการอัดประจุไฟฟ้า 1 ครั้ง ซึ่งผ่านการทดสอบตามมาตรฐานการทดสอบอัตราการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษในมอเตอร์ไซด์ไฟฟ้า (World Motorcycle Test Cycle : WMTC) 3) ใช้อย่างน้อย 1 เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ [ข้อกำหนดที่ 75 (UN Regulation No. 75) oo Series หรือ Series ที่สูงกว่า] 4) ผ่านการทดสอบความปลอดภัยตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมยานยนต์หรือได้รับ (UN Regulation No. 136) oo Series หรือ Series ที่สูงกว่า
**เหตุผลในการเสนอปรับปรุง : ข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ (UN Regulations) เป็นข้อกำหนดแบบตายตัวที่การรับรองแบบตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนควบที่ติดตั้งและ/หรือใช้ในยานยนต์ และเงื่อนไขสำหรับการยอมรับร่วมกันของการรับรองแบบปี ค.ศ. 1958 ซึ่งการเสนอปรับปรุงในประเด็นดังกล่าวเป็นการปรับเปลี่ยนกลุ่มรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานสากล เช่น ข้อกำหนดของสหประชาชาติ (UN Regulations) ให้สามารถเข้าร่วมมาตรการได้ รวมถึงเพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกรมสรรพสามิตเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขของรถจักรยานยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า		

ทั้งนี้ มอบหมายให้กรมสรรพสามิตฯ เสนอการแก้ไขหรือเพิ่มเติมประกาศที่เกี่ยวข้องต่อไป

2.2. มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก) : เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ไม่ได้เป็นสินค้าที่อยู่ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง รถยนต์กระบะและรถจักรยานยนต์ และเป็นประเภทของรถที่ผู้ประกอบการในประเทศไทย มีศักยภาพในการผลิตเพื่อใช้เองได้ในประเทศ คณะกรรมการนโยบายฯ จึงมีมติเห็นชอบข้อเสนอมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก) และมอบหมายให้ **กระทรวงการคลัง (กค.)** พิจารณา กำหนดมาตรการดังกล่าวผ่านมาตรการของกรมสรรพากร โดยให้บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลสามารถหักเป็นค่าใช้จ่ายในการซื้อรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ามาใช้งานตามแนวทางที่กรมสรรพากรกำหนด โดยไม่กำหนดเงื่อนไขเพดานราคาขั้นสูง และให้มาตรการนี้มีผลใช้บังคับสำหรับการซื้อรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้าถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568

2.3 มาตรการส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและระบบกักเก็บพลังงาน

2.4 หลักเกณฑ์และอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า

2.5 แนวทางการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าหรือเรือแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่

2.6 การแต่งตั้งคณะกรรมการ : สกท. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาทบทวนความจำเป็นเหมาะสมขององค์ประกอบ และขอบเขตหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและเกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานแล้ว จึงเสนอให้แต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการนโยบายฯ จำนวน 3 คณะ ได้แก่ (1) คณะกรรมการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน (2) คณะกรรมการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า และ (3) คณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง (EV Conversion)

ประโยชน์และผลกระทบ การกำหนดมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยจะทำให้มีการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า สามารถรักษาสถานการณ์การผลิตยานยนต์ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์แห่งอนาคต และความต้องการของตลาดยานยนต์ในประเทศและต่างประเทศ สร้างความสามารถในการแข่งขันเพื่อยกระดับ ศักยภาพในหลากหลายมิติ ควบคู่กับการขยายโอกาสของประเทศไทยในเวทีโลกเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก และดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายการผลิตและการใช้ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle : ZEV) ในปี พ.ศ. 2573

ที่มา : <https://ofm.mof.go.th/th/files/2019-03-05-22-32-20>

(โปรดตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรีที่เป็นทางการจากสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง)

จัดทำโดย : สำนักงานคลังจังหวัดแม่ฮ่องสอน

เบอร์ โทรศัพท์ 0-53-612098 , 0-53644-700