



สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี

วันที่ 27 มีนาคม 2568

ประเด็นเศรษฐกิจ และกระทรวงการคลัง

1. 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 และการผลิตชดเชยเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง และให้เพิ่มเติมคุณลักษณะและคุณสมบัติ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถจักรยานยนต์

3. สำหรับมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV3) และเป็นรุ่นที่มีแต่ AC Charge (การชาร์จแบบกระแสสลับหรือการชาร์จกับไฟฟ้า) ที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาในประเทศภายในปี 2567 สามารถเข้าร่วมมาตรการ EV3.5 ได้ ตลอดจนสามารถโอนสิทธิมายังมาตรการ EV3.5 ได้นั้น เห็นควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเรื่องดังกล่าวกลับไปทบทวนความเหมาะสมอีกครั้งหนึ่ง

4. เห็นควรมอบหมายให้กรมสรรพสามิตดำเนินการแก้ไขหรือเพิ่มเติมประกาศที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติ (19 ธันวาคม 2566) รับทราบและเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 เช่น (1) การแก้ไขหลักเกณฑ์ภายใต้มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV3) (2) มาตรการ EV3.5 เพื่อให้มีผลใช้บังคับในช่วงปี 2567 – 2570 โดยครอบคลุมทั้งรถยนต์นั่ง รถกระบะและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงสิทธิประโยชน์สำหรับรถยนต์ (3) สนับสนุนงบประมาณสำหรับมาตรการ EV3 ในส่วนที่ขาดและ EV3.5 (4) การขยายเวลาสิทธิประโยชน์ภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (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 รับทราบการแก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายฯ ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งให้เพิ่มรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เป็นกรรมการ เพื่อรับผิดชอบในการพัฒนาเทคโนโลยีและเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

1.2 รับทราบความคืบหน้าของการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (ณ วันที่ 31 มกราคม 2567) ดังนี้

(1) มาตรการส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน และการให้บริการระบบอัดประจุไฟฟ้า 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 เมกะวัตต์ชั่วโมง และ 16 โครงการ สำหรับการผลิตแบตเตอรี่ความจุสูงสำหรับอุตสาหกรรมต่าง ๆ กำลังการผลิต 9,659 เมกะวัตต์ชั่วโมง

(2) มาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและสร้างตลาดในประเทศ มีผู้เข้าร่วมมาตรการ 20 บริษัท (18 แบรินด์) และมียอดจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับการสิทธิรวม 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 ซึ่งปัจจุบันมีบริษัทได้ลงนามในข้อตกลงการรับสิทธิแล้ว 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 ได้โดยใช้หลักการเกี่ยวกับคุณลักษณะและคุณสมบัติ จำนวนเงินอุดหนุน และการผลิตชดเชยเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง		
(2) คุณลักษณะและคุณสมบัติ มีขนาดความจุของแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถจักรยานยนต์**	มีขนาดความจุของแบตเตอรี่ตั้งแต่ 3 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงขึ้นไป	1) ใช้แบตเตอรี่ประเภทลิเทียมไอออนที่มีขนาดแรงดันไฟฟ้าตั้งแต่ 48 โวลต์ขึ้นไป 2) ใช้แบตเตอรี่ที่มีขนาดความจุของแบตเตอรี่ตั้งแต่ 3 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงขึ้นไป หรือวิ่งได้ระยะทางตั้งแต่ 75 กิโลเมตรขึ้นไปต่อการอัดประจุไฟฟ้า 1 ครั้ง ซึ่งผ่านการทดสอบตามมาตรฐานการทดสอบอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษในมอเตอร์ไซด์ไฟฟ้า (World Motorcycle Test Cycle : WMTTC) 3) ใช้ยางล้อที่เป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือเป็นไปตาม

		ข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ [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) เป็นข้อกำหนดแบบท้ายความตกลงว่าด้วยการรับรองแบบตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนควบที่ติดตั้งและ/หรือใช้ในยานยนต์ และเงื่อนไขสำหรับการยอมรับร่วมกันของการรับรองแบบปี ค.ศ. 1958 ซึ่งการเสนอปรับปรุงในประเด็นดังกล่าวเป็นการปรับปรุงเพิ่มกลุ่มรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานสากล เช่น ข้อกำหนดของสหประชาชาติ (UN Regulations) ให้สามารถเข้าร่วมมาตรการได้ รวมถึงเพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกรมสรรพสามิตเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขของรถจักรยานยนต์แบบพลังงานไฟฟ้า		

ทั้งนี้ มอบหมายให้กรมสรรพสามิตดำเนินการแก้ไขหรือเพิ่มเติมประกาศที่เกี่ยวข้องต่อไป

2.2. มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก) : เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่มิได้เป็นสินค้าที่อยู่ในบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง รถยนต์กระบะและรถจักรยานยนต์ และเป็นประเภทของรถที่ผู้ประกอบการในประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตเพื่อใช้เองได้ในประเทศ คณะกรรมการนโยบายฯ จึงมีมติเห็นชอบข้อเสนอมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (รถโดยสารและรถบรรทุก)และมอบหมายให้กระทรวงการคลัง (กค.) พิจารณากำหนดมาตรการดังกล่าวผ่านมาตรการของกรมสรรพากร โดยให้บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลสามารถหักเป็นค่าใช้จ่ายในการซื้อรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ามาใช้งานตามแนวทางที่กรมสรรพากรกำหนด โดยไม่กำหนดเงื่อนไขเพดานราคาขั้นสูง และให้มาตรการนี้มีผลใช้บังคับสำหรับการซื้อรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้าถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568

2.3 มาตรการส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและระบบกักเก็บพลังงาน

2.4 หลักเกณฑ์และอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า

2.5 แนวทางการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าหรือเรือแบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่

2.6 การแต่งตั้งคณะกรรมการ : สกท. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาทบทวนความจำเป็นเหมาะสมขององค์ประกอบ และขอบเขตหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและเกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานแล้ว จึงเสนอให้แต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการนโยบายฯ จำนวน 3 คณะ ได้แก่ (1) คณะอนุกรรมการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน (2) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า และ (3) คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง (EV Conversion)

ประโยชน์และผลกระทบ

การกำหนดมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยจะทำให้มีการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า สามารถรักษาฐานการผลิตยานยนต์ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์แห่งอนาคต และความต้องการของตลาดยานยนต์ในประเทศและต่างประเทศ สร้างความสามารถในการแข่งขันเพื่อยกระดับ ศักยภาพในหลากหลายมิติ ควบคู่กับการขยายโอกาสของประเทศไทยในเวทีโลกเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า และชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก และดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายการผลิตและการใช้ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle : ZEV) ในปี พ.ศ. 2573

ที่มา : สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ทำเนียบรัฐบาล <http://www.thaigov.go.th>

จัดทำโดย : กลุ่มงานนโยบายและเศรษฐกิจจังหวัด สำนักงานคลังจังหวัดลำปาง



สรุปการประชุมมติ ค.ร.ม.

วันที่ 27 มี.ค. 2568