

ศูนย์บริการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำนักนายกรัฐมนตรี



INVESTMENT SERVICES CENTER

THE BOARD OF INVESTMENT

OFFICE OF THE PRIME MINISTER

555 ถ. วิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร 0 2553 8111

555 Vibhavadi-Rangsit Road, Chatuchak Bangkok 10900 Tel. 0 2553 8111, Fax : 0 2553 8222

---

## ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

---

ฉบับ 107 / 2567 (อ. 50)

วันที่ 13 สิงหาคม 2567

### บีโอไอแจงส่งเสริม EV ดันไทยฐานผลิตยานยนต์โลก ชู 5 มาตรการช่วยอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเปลี่ยนผ่าน

บีโอไอแจงเหตุผลในการส่งเสริมอุตสาหกรรม EV เพื่อรักษาการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก ซึ่งเงื่อนไขสำคัญ ต้องเข้ามาลงทุนผลิตชุดเคชการนำเข้า 1 - 3 เท่า และใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ หากไม่ส่งเสริม อาจเสียโอกาสให้คู่แข่ง และไทยกลายเป็นเพียงผู้นำเข้า ย้ำพร้อมช่วยอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนด้วย 5 มาตรการสำคัญ เพื่อเปลี่ยนผ่านสู่อุตสาหกรรมสมัยใหม่

นายณฤตม์ เทอดสถีรศักดิ์ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เปิดเผยว่า ตามที่มีการตั้งคำถามต่อมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ว่าส่งผลกระทบต่อความเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของประเทศไทย บีโอไอในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ด EV) ขอชี้แจงข้อเท็จจริง ดังนี้

1. เหตุผลในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า จากวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และภาคขนส่งก็เป็นหนึ่งในแหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ใหญ่ที่สุด ทิศทางโลกจึงมุ่งสู่การใช้ยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีสะอาด ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ต่ำ หลายประเทศเตรียมออกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) หรือขึ้นภาษีเพื่อควบคุมการนำเข้ารถยนต์ที่ปล่อย CO<sub>2</sub> สูง ขณะที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังคงผลิตรถยนต์ ICE เป็นหลัก

นอกจากนี้ ภายใต้กรอบความตกลงการค้าเสรีในปัจจุบัน การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าจากบางประเทศมาจำหน่ายในไทย ไม่ต้องเสียอากรขาเข้าอยู่แล้ว หากไม่มีมาตรการใด ๆ ก็มีแนวโน้มจะเกิดการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้ามาจำหน่ายในประเทศเป็นจำนวนมาก โดยที่ไม่เกิดการตั้งฐานการผลิต และประเทศไทยก็จะไม่ได้รับประโยชน์ใด ๆ อีกทั้งอาจสูญเสียโอกาสในการดึงดูดการลงทุนอุตสาหกรรม EV ให้แก่ประเทศคู่แข่ง และสูญเสียโอกาสที่จะเติบโตจากเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น แบตเตอรี่ มอเตอร์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับยานยนต์ ระบบเชื่อมต่อยานยนต์ ฯลฯ ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันระยะยาว และประเทศไทยก็จะขาดฐานการผลิต EV ซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนในอนาคต

ดังนั้น เพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยแข่งขันได้และสอดคล้องกับทิศทางโลก อีกทั้งสามารถรักษาการเป็นฐานการผลิตยานยนต์อันดับหนึ่งในอาเซียน และอันดับต้น ๆ ของโลกได้ในระยะยาว รัฐบาลมองเห็นความจำเป็นที่ต้องส่งเสริมให้เกิดฐานการผลิตยานยนต์สมัยใหม่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นมา เพื่อศึกษาและกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม EV โดยได้กำหนดเป้าหมาย 30@30 ตั้งเป้าผลิตรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle) ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 30 ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในปี ค.ศ. 2030 เพื่อเป็นหมุดหมายให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเริ่มเปลี่ยนผ่านสู่การผลิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว รัฐบาลจึงได้กำหนดมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรม EV เพื่อต่อยอดจุดแข็งอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีอยู่ ไปสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนที่ครบวงจร ไม่ว่าจะเป็น ICE, HEV, PHEV และ BEV เพื่อรักษาและต่อยอดการเป็นผู้นำอุตสาหกรรมยานยนต์ทุกประเภทในระยะยาว รวมถึงโอกาสในการเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก EV ไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการตั้งกำแพงภาษีนำเข้าจากบางประเทศ โดยมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรม EV ของไทย เปิดกว้างสำหรับผู้ลงทุนทั้งรายเดิมและรายใหม่ ทั้งไทยและต่างชาติทุกประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาผู้ผลิต EV ทั้งประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก และรถบัส จากหลายประเทศเข้าร่วมมาตรการดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิตจากไทย จีน ญี่ปุ่น ยุโรป และล่าสุดคือ เกาหลีใต้

2. **เหตุผลในการให้เงินอุดหนุนแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าตามมาตรการ EV3 และ EV3.5 โดยกรมสรรพสามิต** มาตรการนี้มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่ EV ตามเป้าหมาย 30@30 และมุ่งผลักดันให้ไทยเป็นฐานการผลิตหลักของภูมิภาค โดยการสร้างตลาดรถยนต์ EV ในประเทศให้มีขนาดเหมาะสมกับการลงทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้ผลิตรถยนต์ใช้ในการตัดสินใจเลือกแหล่งลงทุน

มาตรการ EV3 และ EV3.5 จะอนุญาตให้มีการนำเข้าในช่วง 2 ปีแรก และกำหนดเงื่อนไขผูกโยงกับการลงทุนตั้งฐานการผลิต โดยผู้ที่เข้าร่วมมาตรการจะต้องผลิตรถยนต์ EV ในประเทศไทย เพื่อชดเชยการนำเข้าในสัดส่วนอย่างน้อย 1 – 3 เท่า แล้วแต่ระยะเวลา อีกทั้งยังกำหนดเงื่อนไขให้มีการใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ ซึ่งจะส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนแบบครบวงจรด้วย

3. **เหตุผลที่ยอดขายรถยนต์ลดลงมากในปี** ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ยอดขายรถยนต์ในประเทศลดลงร้อยละ 24 โดยในส่วนของรถกระบะ ลดลงถึงกว่าร้อยละ 40 ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่เข้ามาจำหน่ายในไทยมีสัดส่วนเพียงประมาณร้อยละ 10 ของยอดขายรถทั้งหมด จะเห็นว่าสาเหตุหลักไม่ได้เกิดจากการเข้ามาแทนที่ของรถยนต์ไฟฟ้า แต่ปัจจัยหลักที่ส่งผลทำให้ยอดขายรถยนต์ในไทยลดลงมาก และส่งผลกระทบต่อกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ คือ ปัญหาภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน การชะลอตัวของการบริโภค หนี้ครัวเรือนที่สูง และความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้หารือร่วมกับผู้ประกอบการ และออกมาตรการหลายด้านเพื่อช่วยกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในระยะเปลี่ยนผ่าน

4. **การสนับสนุนและดูแลผู้ผลิตรถยนต์สินค้าภายในและชิ้นส่วน** เป้าหมายสำคัญของรัฐบาล คือ การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตและการส่งออกรถยนต์ทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็น ICE, HEV, PHEV และ BEV รวมทั้งชิ้นส่วนยานยนต์แบบครบวงจร สะท้อนจากเป้าหมาย 30@30 ซึ่งจะเห็นได้ว่าร้อยละ 70

ที่เหลือยังคงเป็นการผลิตรถยนต์สันดาปภายใน แต่จะต้องมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่มุ่งสู่ความสะอาด ประหยัดพลังงาน ปลอดภัย และการขับเคลื่อนอัจฉริยะ นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรียังได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของผู้ผลิตรถยนต์สันดาปภายในที่มีต่อเศรษฐกิจไทย และพร้อมสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านสู่การผลิตยานยนต์สมัยใหม่ โดยได้ออก 5 มาตรการ เพื่อช่วยผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ดังนี้

1) **มาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์** (ประกาศ BOI ที่ 2/2566 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2566) เพื่อสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์มีการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อนำระบบอัตโนมัติหรือหุ่นยนต์ มาใช้เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตสำหรับการผลิตรถยนต์ ทั้งแบบ ICE, HEV และ PHEV โดยขณะนี้มีความรถยนต์ญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกายื่นขอรับการส่งเสริมแล้ว 4 โครงการ

2) **มาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์** (ประกาศ BOI ที่ 11/2567 ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2567) เพื่อส่งเสริมให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศมีการปรับเปลี่ยนเครื่องจักร ฝึกอบรมบุคลากร หรือนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ หรือยกระดับมาตรฐาน เพื่อให้แข่งขันได้ หรือขยายธุรกิจไปสู่อุตสาหกรรมใหม่ ๆ เช่น ชิ้นส่วน EV อิเล็กทรอนิกส์ อากาศยาน เครื่องมือแพทย์ เครื่องจักรและอุปกรณ์

3) **มาตรการส่งเสริมการลงทุนระหว่างบริษัทไทยและต่างชาติในกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์** (ผ่านบอร์ด BOI เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2567) เพื่อสนับสนุนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีโอกาสร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุน โดยนิติบุคคลไทยต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ซึ่งจะเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจ และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถยกระดับเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและตอบโจทย์ยานยนต์สมัยใหม่ได้

4) **มาตรการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์แบบไฮบริด (HEV)** (ผ่านบอร์ด EV เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2567) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนผ่านจากรถยนต์ ICE ไปสู่รถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และ HEV เป็นอีกหนึ่ง segment ที่ไทยมีโอกาสเป็นฐานการผลิตระดับโลกได้ โดยมาตรการนี้มีเงื่อนไขสำคัญ 4 ด้าน คือ การลดการปล่อยคาร์บอน การลงทุนเพิ่มเติม การใช้ชิ้นส่วนสำคัญในประเทศ และการติดตั้งระบบความปลอดภัยของรถยนต์

5) **มาตรการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ** กรมสรรพสามิตได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับสิทธิตามมาตรการ EV3 และ EV3.5 ต้องมีการใช้แบตเตอรี่หรือชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ เช่น มอเตอร์ขับเคลื่อน ระบบ BMS DCU อินเวอร์เตอร์ เกียร์ทดรอบ หรือคอมเพรสเซอร์ระบบปรับอากาศ ขณะที่กรมศุลกากรและกระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ EV ที่ตั้งในเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรี จะต้องผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นสาระสำคัญ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ และการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ โดยต้องใช้ชิ้นส่วนและวัตถุดิบที่ผลิตในประเทศไทยและอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของราคาหน้าโรงงาน

ในส่วนของบีโอไอ ได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ผลิตรถยนต์ EV ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ต้องมีการผลิตหรือจัดหาแบตเตอรี่และชิ้นส่วนสำคัญจากผู้ผลิตในประเทศ รวมถึงแผนพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่มีหุ้นไทยข้างมาก (Local Supplier) โดยการฝึกอบรมด้านเทคโนโลยีและการสนับสนุนทางเทคนิค ซึ่งจะช่วย

ยกระดับผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยให้มีโอกาสเรียนรู้และพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับ EV เพื่อเปลี่ยนผ่านไปสู่การเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนป้อนให้กับอุตสาหกรรม EV ต่อไป

นอกจากนี้ บีโอไอยังเน้นจัดกิจกรรมจัดหาชิ้นส่วนในประเทศ (Sourcing Event) และงานแสดงสินค้าอุตสาหกรรมสนับสนุน (Subcon Thailand) เพื่อสร้างเวทีจับคู่เจรจาธุรกิจ สนับสนุนให้เกิดการซื้อขายชิ้นส่วน การว่าจ้างผลิต หรือการลงทุนระหว่างไทยและต่างชาติ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปมีบทบาทใน Supply Chain ของอุตสาหกรรม EV ให้มากที่สุด

\*\*\*\*\*

“บีโอไอส่งเสริมการลงทุน ทั้งคนไทยและต่างชาติ ทุกขนาดการลงทุน”

