

## สรุปการประชุมคณะกรรมการทำงาน 001 ด้านเศรษฐกิจ กฎระเบียบ และภาษีอากร

## กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ครั้งที่ 10/2566

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุมสมาคมฯ และ MS TEAM

## รายชื่อคณะกรรมการเข้าร่วมประชุม

1. คุณรอน	ศิริวันสาณห์	บ. บีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จก. / ประธานคณะกรรมการ
2. คุณสาริมา	ปัทมพงศา	บ. นิสสัน มอเตอร์(ประเทศไทย) จก. / ประธานคณะกรรมการ
3. คุณจตุพร	อุปถะลิน	บ. มาสด้า เซลส์ (ประเทศไทย) จก. / รองประธานคณะกรรมการ
4. คุณอนุสรรา	อัครศิริวงศ์	บ. ฮอนด้าอโตโมบิล(ประเทศไทย)จก./รองประธานคณะกรรมการ
5. คุณสุรพงษ์	ไพสิฐพัฒน์พงษ์	บ. สยามเอ็นจีเนีย บอดีคาร์ จก.
6. คุณครรชิต	ไชยสุโพธิ์	บ. เกอท วอลล์ มอเตอร์ เซลล์ (ประเทศไทย)
7. คุณวิวัฒน์	ทองเวส	บ. ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จก.
8. คุณปิยะวรรณ	แพโรจน์	บ. เกอท วอลล์ มอเตอร์ เซลล์ (ประเทศไทย) จก.
9. คุณพีระพงศ์	มนิรัตน์	บ. ชิตี้อโตโมบิล จก.
10. คุณอร	รักติประกร	บ. ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จก.
11. คุณปาณิสรา	เกียรติยุทธชาติ	บ. ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จก.
12. คุณวิรัตน์	ยุทธรงค์	บ. อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
13. คุณปภัสรา	สุขประเสริฐ	บ. อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
14. คุณภาณุรักษ์	สุทธารักษ์	บ. อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
15. คุณแหวตา	แดงบุบผา	บ. อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
16. คุณวารารณ์	แสงเกียรติยุทธ	บ. ชูชุกี มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
17. คุณพงศกร	ชาญวานิชบริการ	บ. ชูชุกี มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
18. คุณศราวดี	ศุภวาทีน	บ. โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จก.
19. คุณพิชามญช์	พิสิฐศุภโชคกุล	บ. โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จก.
20. คุณกุสุมา	นฤปิติ	บ. นิสสัน มอเตอร์(ประเทศไทย) จก.
21. คุณวีร์วัฒน์	ลวพิมล	บ. นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
22. คุณวรรณนิภา	กนิษฐชาติ	บ. นิสสัน มอเตอร์(ประเทศไทย) จก.
23. คุณสาวิตรี	โกศลกิจดิวงศ์	บ. เมอร์เซเดส-เบนซ์ ประเทศไทย จก.
24. คุณสุชนิตา	เจริญเลิศ	บ. เมอร์เซเดส-เบนซ์ ประเทศไทย จก.
25. คุณเบญจวรรณ	ดงหิงส์	บ. ไทยฮอนด้า จก.

26. คุณวรัญญา	เที่ยวมาพบสุข	บ. ไทยฮอนด้า จก.
27. คุณภุริณัฐ	วงศ์มณีโรจน์	บ. ไทยฮอนด้า จก.
28. คุณชลธิชา	ปิ่นเพชร	บ. ไทยยามาฮ่า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
29. คุณพงษ์ศิริกรณ์	นพนาถิพงษ์	บ. มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จก.
30. คุณชัญญา	วามะสิงห์	บ. มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จก.
31. คุณกรอมลาลย์	วิเชียรบรรเจิด	บ. บีเอ็มดับเบิลยูแมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จก.
32. คุณทัศนีย์	วิวัฒน์ชัยวงศ์	บ. ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จก.
33. คุณเกศรา	จันทร์วัฒน์ศิริ	บ. ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จก.
34. คุณณัฐชนน	จันทองปาน	บ. เด็นโซ่ อินเตอร์เนชั่นแนล เอเชีย จก.
35. คุณวัลลภ	ตั้งวุฒิพงศ์	บ. เด็นโซ่ อินเตอร์เนชั่นแนล เอเชีย จก.
36. คุณอัครมาพร	บานแย้ม	บ. เด็นโซ่ อินเตอร์เนชั่นแนล เอเชีย จก.
37. คุณวราภา	เอารัตน์	บ. ฟอर्ड เซลล์แอนด์เซอร์วิส (ประเทศไทย) จก.
38. คุณบุญทริก	กลั่นภักดี	บ. ฟอर्ड มอเตอร์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จก.
39. คุณชาลินี	โชควันทอง	บ. ฟอर्ड มอเตอร์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จก.
40. คุณณัฐพร	สิทธิระ	บ. ออโต้ อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จก.
41. คุณไพศาล	ทุ่งมีผล	บ. ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จก.
42. คุณณัฐพัชร	ทวิวรรณบุญลย์	บ. เทสลา (ประเทศไทย) จก.
43. คุณหาญชัย	คำชู	บ. เอชดีเอ็มซี (ประเทศไทย) จก.
44. คุณวริษฐ์	พันธ์ไพศาล	บ. ทีซี แอสเซมบลี (ประเทศไทย) จก.
45. คุณอาทิตย์ยา	น้อมจิตเจียม	บ. มาสด้า เซลส์ (ประเทศไทย) จก.
46. คุณฉัตรชัย	ใหม่จ้อย	บ. ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จก.
47. คุณกิตติภัก	โอสถานนท์	บ. ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จก.
48. คุณมานพ	อุลิส	บ. ฮีโน่มอเตอร์ แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จก.
49. คุณนภาวดี	สีบสุข	บ. อรุณพลัส จก.
50. คุณศุทธิกานต์	กำมเลิศ	บ. อรุณพลัส จก.
51. คุณศุพัฒน์พงศ์	ลั่นเลื่อน	บ. ไมซ์สเตอร์ เทคนิค จก.
52. คุณประวิทย์	วิจิตรธนกุล	บ. บีวายดี ออโต้ (ประเทศไทย) จก.
53. คุณวรินทร์	อินตะนัย	บ. บีวายดี ออโต้ (ประเทศไทย) จก.
54. คุณสุวีพร	อยู่รินทร์	บ. เอสเอไอซี มอเตอร์ ซีพี จก.
55. คุณธนกร	พรประยูทธ	บ. เบลฟอर्ड ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จก.
56. คุณอรนุช	บุญสกุลโสภิต	สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
57. คุณอรอนงค์	ฤทธิ์มาก	กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

เปิดประชุมเวลา 13.30 น. คุณสาธิตา ปัทมพงศา และคุณรอน ศิริวันสาณฑ์ ประธานคณะทำงาน 001 ดำเนินการ  
ประชุมตามวาระ ดังนี้

## วาระที่ 1 เรื่องประธานแจ้งเพื่อทราบ

### 1.1 การแต่งตั้งข้าราชการระดับสูง กระทรวงการคลัง

ประธานคณะทำงานฯ แจ้งที่ประชุมสำหรับการแต่งตั้งข้าราชการระดับสูงของกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับ  
อุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้

1. นายลวรรณ	แสงสนิท	ดำรงตำแหน่ง	ปลัดกระทรวงกระทรวงการคลัง
2. นางสาวกุลยา	ตันติเตมิต	ดำรงตำแหน่ง	อธิบดีกรมสรรพากร
3. นายธีรชัย	อัครวานิช	ดำรงตำแหน่ง	อธิบดีกรมศุลกากร

มติที่ประชุม สมาชิกฯ รับทราบ

## วาระที่ 2 เรื่องเพื่อทราบ

### 2.1 แผนงบประมาณคณะทำงาน 001 ปี 2567

รายการ	จำนวน (บาท)	
	AIC	TAIA
การจัดประชุมคณะทำงาน 001 สักจน และ/หรือ การจัดบรรยายพิเศษ/ สัมมนาเกี่ยวกับภาษี กฎหมาย กฎระเบียบ โดยเชิญเจ้าหน้าที่ภาครัฐ, ผู้ เชี่ยวชาญพิเศษหรือวิทยากร ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2567	50,000	50,000
<b>รวม</b>	<b>100,000</b>	

มติที่ประชุม สมาชิกฯ รับทราบ

## วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

### 3.1 พิจารณาข้อเสนอแนะต่อนโยบายรัฐบาลใหม่

ตามที่ได้มีการจัดตั้งรัฐบาลใหม่ โดยนายกรัฐมนตรีได้แต่งตั้งข้าราชการระดับสูง ซึ่งมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ  
อุตสาหกรรมยานยนต์ ในกรณีนี้ ผู้บริหารกลุ่มฯ สมาคมฯ จะเตรียมเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ คณะทำงานฯ จึงขอให้สมาชิก  
พิจารณาข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้แก่ผู้บริหารกลุ่มฯ สมาคมฯ ช่วยผลักดันในประเด็นปัญหาต่างๆ

จากการหารือร่วมกันในการประชุมคณะทำงานฯ มีข้อสรุปเบื้องต้น ดังต่อไปนี้

- การปรับปรุงการปฏิบัติต่อกฎระเบียบ

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>1. พัฒนาการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในกระบวนการของกรมศุลกากร</p> <p>1.1 พัฒนาระบบการส่งข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น การเชื่อมข้อมูลทาง NSW ในกระบวนการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่</p> <p>1.2 กระบวนการขอลดอัตราอากร, การขอชดเชยส่งออก และการนำของเข้า/ออก เขตปลอดอากรในนามของคนอื่น เป็นต้น ใช้เอกสาร (กระดาษ) ที่ต้องนำส่งศุลกากรเป็นจำนวนมาก เช่น กระบวนการขอลดอัตราอากรตาม ข้อ 16 ใน 1 Standard model ใช้กระดาษประมาณ 1,000 – 5,000 แผ่นต่อ 1 คำขอ และหากสีแตกต่างกัน และข้อมูลแตกต่างกันแค่ operation process เท่านั้น ก็ต้องทำเป็นอีก 1 คำขอแยกต่างหาก ไม่นับรวม Option model ที่ต้องทำตามความต้องการของลูกค้า ข้อเสนอปรับปรุงดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ที่ผ่านมากรมศุลกากรมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึง Paperless มาปรับใช้เพื่อความสะดวก และลดระยะเวลาการดำเนินการของเอกชนในหลายๆ ประกาศ เช่น ประกาศกรมศุลกากรที่ 22 หรือ ระบบ NSW จึงขอเสนอให้นำระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Paperless มาใช้กับกรณีนี้ด้วย</li> <li>● การลดสำเนาเอกสารที่ต้องนำส่ง ให้เหลือเท่าที่จำเป็น เช่น บางกระบวนการต้องนำส่งสำเนาเพื่อประกอบการพิจารณาถึง 3 ชุด</li> <li>● ในกระบวนการต่อเนื่อง ขอให้สามารถใช้เอกสารร่วมกันได้แทนการส่งซ้ำ</li> </ul> <p>1.3 คำร้องขอยกเว้นอากร ข้อ 57 ในส่วนของคำร้องขอยกเว้นอากร ใช้กระดาษประมาณ 1,200 แผ่น ต่อ 1 คำร้อง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ขอให้สามารถใช้ คำร้องขอนำเข้า และ หนังสือรับรองการใช้วัตถุดิบที่ยื่นสูตรการผลิตไว้ เป็นเอกสารการควบคุมชิ้นส่วนที่นำเข้ามา ว่าใช้ผลิตหมด ไม่มีคงเหลือ แทนการทำคำร้องขอยกเว้นอากรรายครั้ง</li> </ul>	กรมศุลกากร
<p>2. พัฒนาระบบการคืนภาษีของกรมสรรพากร เพื่อเพิ่มสภาพคล่องทางการเงิน</p> <p>2.1 เร่งรัดกระบวนการตรวจสอบคืนภาษีเงินได้นิติบุคคล และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้แก่ภาคธุรกิจ รวมถึงการกำหนดกรอบเวลาการคืนภาษีที่ชัดเจน เนื่องจากธุรกิจได้รับคืนภาษีสำซ้ำและประสบปัญหาอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่เพิ่มขึ้น</p> <p>2.2 สนับสนุนธุรกิจส่งออก โดยเร่งรัดกระบวนการอนุมัติการขึ้นทะเบียนผู้ส่งออกที่ดีโดยกรมสรรพากร เพื่อให้ผู้ประกอบการได้รับการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มเร็วขึ้น</p>	กรมสรรพากร
<p>3. เพิ่มทางเลือกการแสดงฉลากสินค้าเป็น Digital label</p>	สคบ.
<p>4. จัดทำฐานข้อมูลของกรมสรรพสามิต ข้อหารือ หรือ call center ของกรมสรรพสามิตเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้เสียภาษีเบื้องต้น เนื่องจากแนวทางการตอบข้อหารือไม่สอดคล้องกันในหลายพื้นที่</p>	กรมสรรพสามิต

- การปรับปรุงกฎหมาย ในส่วนนี้จะนำเสนอให้สภาอุตสาหกรรมฯ ต่อไป

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะการปรับปรุงกฎหมาย	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>รขออนุญาตประกอบธุรกิจตลาดแบบตรงตามพระราชบัญญัติขายตรงและตลาดแบบตรงเป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจ e-commerce เป็นอย่างมาก เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบต้องขออนุญาตก่อนการประกอบกิจการซึ่งไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจในปัจจุบันที่ต้องการความรวดเร็วและไม่สอดคล้องกับนโยบายภาครัฐที่ต้องการส่งเสริมธุรกิจ e-commerce อีกทั้งยังมีการกำหนดเงื่อนไขที่เป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพของผู้ประกอบธุรกิจเกินสมควร โดยกำหนดกรณีบุคคลใดเป็นกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทของบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตลาดแบบตรงได้แล้ว ไม่สามารถเป็นกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันในบริษัทอื่นที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจตลาดแบบตรงได้อีก นอกจากนี้การปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายยังเป็นภาระต่อผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจต้องแจ้งข้อมูลสินค้าที่จำหน่ายต่อรัฐตลอดเวลา อนึ่งเจตนารมณ์ของกฎหมายนี้รัฐต้องการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคที่ซื้อสินค้าหรือบริการซึ่งอยู่ห่างโดยระยะทางกับผู้ประกอบธุรกิจ ดังนั้นการกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจต้องได้รับใบอนุญาตจึงไม่สามารถช่วยให้รัฐบรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าวแต่อย่างใด เนื่องจากรัฐสามารถกำหนดหน้าที่ให้ผู้ประกอบธุรกิจ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยกเลิกการขออนุญาตประกอบธุรกิจตลาดแบบตรงตามพระราชบัญญัติขายตรงและตลาดแบบตรง พ.ศ. 2545 หรือ</li> <li>• ยกเลิกมาตรการที่เป็นอุปสรรคและสร้างภาระกับผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการห้ามมีกรรมการซ้ำกันซึ่งขัดกับธรรมชาติของธุรกิจ e-commerce</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พระราชบัญญัติขายตรงและตลาดแบบตรง พ.ศ. 2545</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค</li> </ul>
<p>หมายที่กำหนดความสูงของการบรรทุกในกรณีที่เป็นรถบรรทุกซึ่งบรรทุกถยนต์ (Car Carrier) ได้แก่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 20 (พ.ศ. 2550) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดว่า “ข้อ 1 (ก) ในกรณีนี้</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขอให้พิจารณาแก้ไขกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบรรทุกของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ พ.ศ.... เกี่ยวกับ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎกระทรวงฉบับที่ 20 พ.ศ. 2550</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สำนักงานตำรวจแห่งชาติ</li> <li>• กรมทางหลวงชนบท</li> </ul>

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะการปรับปรุงกฎหมาย	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>เป็นรถบรรทุก รถม้าสี่ล้อบรรทุกของ หรือ เกวียน ให้บรรทุกสูงไม่เกิน 3.00 เมตร จากพื้นทาง เว้นแต่รถบรรทุกที่มีความกว้างของรถเกิน 2.30 เมตร ให้บรรทุกสูงไม่เกิน 4.00 เมตร จากพื้นทาง” ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาวะความเป็นจริงในปัจจุบัน</p> <p>ผู้ประกอบการได้พยายามออกแบบ Car Carrier ที่มีความสูงรวมสินค้าให้น้อยกว่า 4.8 เมตร แต่เกิดข้อจำกัดหลายประการ เช่น ไม่สามารถวิ่งบนสภาพท้องถนนที่เป็นหลุม/เป็นบ่อหรือติดหลังเต่า/ลูกระนาด เป็นต้น ปัจจุบันนอกจากนี้ผู้ประกอบการยังได้พยายามลดความสูงของสินค้า (คือรถยนต์กระบะและอนุพันธุ์ของรถกระบะ) เช่น การลดลมยางล้อรถยนต์ ซึ่งช่วยได้เพียงระดับหนึ่ง แต่หากลดลมยางฯ ออกมากเกินไป จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสินค้า ดังนั้นการใช้ Car Carrier ที่มีความสูงรวมสินค้า 4.8 เมตร จึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับสภาวะในปัจจุบัน</p>	<p>ความสูงของการบรรทุก ในกรณีที่เป็นรถบรรทุกซึ่งบรรทุกรถยนต์ ให้บรรทุกสูงได้ไม่เกิน 4.8 เมตร จากพื้นทาง ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในด้านการเป็นฐานการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศ</li> <li>○ อำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุน</li> <li>○ ลดปริมาณสารมลพิษในไอเสียต่อจำนวนสินค้าที่ขนส่ง</li> <li>○ ลดรถบรรทุกซึ่งบรรทุกรถยนต์ ซึ่งมีผลต่อปัญหาการจราจรและความปลอดภัยบนท้องถนน</li> </ul>		

- ข้อเสนอเชิงนโยบายและส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าให้มีความต่อเนื่อง และครอบคลุม Eco-System ของอุตสาหกรรม ทั้งการส่งเสริมด้านการผลิต การใช้ยานยนต์ไฟฟ้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ Part Transformation ฯลฯ ในทุกมิติ</p> <p>1. ขอให้กรมศุลกากรพิจารณาให้การนำเข้าชิ้นส่วน 9 ชิ้น (ตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่องการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้า หรือเรือแบบพลังงานไฟฟ้าจาก</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กระทรวงอุตสาหกรรม</li> <li>● กระทรวงพลังงาน</li> <li>● กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต)</li> </ul>

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>แบตเตอรี่) สามารถใช้คู่กับการนำเข้าแบบพิกัด CKD ได้ โดยแก้ไขหรือการออกประกาศเพิ่มเติมให้ชัดเจน ทั้งนี้ สิทธินั้นให้ยังคงอยู่ภายใต้กรอบเวลาที่กำหนด (ธค พศ.2568) และสำหรับชิ้นส่วนอื่นนอกเหนือจาก 9 ชิ้นตามประกาศ ผู้ประกอบการยินยอมที่จะเสียภาษีตามพิกัด CKD เช่นเดิม</p> <p>2. ขอให้ขยายระยะเวลาของมาตรการออกไปอีก 2 ปี (จาก ธค พศ. 2568 เป็น ธค พศ. 2570)</p> <p><b>เหตุผล</b> เพื่อสนับสนุนให้เกิดการผลิตหรือการประกอบรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย และเกิดความต่อเนื่องกับการลงทุนระยะยาว สอดคล้องกับนโยบาย 30@30 ของประเทศ</p> <p>3. ขอให้ขยายระยะเวลาสิ้นสุดมาตรการออกไป 5 ปี (จาก 31 ธันวาคม 2568 เป็น 31 ธันวาคม 2573)สำหรับมาตรการที่อนุญาตให้ผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3 ที่ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ที่ประกอบหรือผลิตในเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรีสามารถนำมูลค่า Cell แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ มานับเป็นต้นทุนการผลิตที่เกิดขึ้นในประเทศ สำหรับการคำนวณมูลค่าเพิ่มในประเทศ ได้ไม่เกินร้อยละ 15 ของราคารถยนต์ไฟฟ้าหน้าโรงงาน</p> <p><b>เหตุผล</b> เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีระยะเวลาเพียงพอในการพัฒนาให้มีความพร้อมมากขึ้นในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าต่างๆ ในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือปริมาณความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ เป็นต้น อีกทั้งเป็นการส่งเสริมให้สามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ตามเป้าหมาย 30@30 ของรัฐบาล กล่าวคือ เป้าหมายการผลิตรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle) ให้ได้อย่างน้อย 30% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดในปี ค.ศ. 2030 หรือ พ.ศ. 2573</p>	
<p>ด้วยมีหลายหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนผ่านไปสู่เทคโนโลยี EV (เช่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ BOI กรมสรรพสามิต เป็นต้น) ทำให้การออกกฎระเบียบ การกำกับดูแล รวมถึงการกำหนดคุณลักษณะหรือมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า มีความซับซ้อน และอาจมีรายละเอียดที่ลึกล้ำกันได้ ประกอบกับไทยต้องการผลักดันประเทศไปสู่การเป็นผู้นำอุตสาหกรรม EV ในภูมิภาค ซึ่งต้องดึงดูดผู้ประกอบการธุรกิจจากประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก</p> <p><b>ข้อเสนอให้ยึดแนวทางการออกกฎระเบียบ การกำกับดูแล ที่ง่าย (simple) เป็นมิตรต่อภาคธุรกิจ (business-friendly) ไม่สร้างภาระที่ไม่จำเป็น (nonredundant) และยอมรับมาตรฐานสากล (adopt international standards) ทั้งนี้ โดยกำหนดขอบเขตการออกกฎระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ ให้ไม่ทับซ้อนกัน หลีกเลี่ยงการกำหนดมาตรฐานเฉพาะประเทศไทย และกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ โดยคำนึงถึงระดับการพัฒนาของตลาดที่ยังอยู่ใน</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กรมการขนส่งทางบก</li> <li>● สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม</li> <li>● สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม</li> <li>● สถาบันยานยนต์</li> <li>● BOI</li> <li>● กรมสรรพสามิต</li> </ul> <p>กรมศุลกากร</p>

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p><b>ระยะเริ่มต้น</b></p> <p>ประกาศเจตนารมณ์และกำหนดมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าที่ชัดเจน ครอบคลุม และต่อเนื่อง เพื่อส่งสัญญาณที่ชัดเจนไปยังภาครัฐทุกหน่วยงาน ผู้บริโภค และผู้ประกอบการ มุ่งสู่การเป็นผู้นำอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาค</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เสนอให้การดำเนินงานของคณะกรรมการยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (NEVC) ให้มีความต่อเนื่อง ชัดเจนเพื่อเป็นการรักษาสมดุล เสริมสร้างเสถียรภาพของนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อส่งเสริมการใช้และการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศ</li> <li>• เสนอให้มีการขยายระยะเวลาในการให้สิทธิประโยชน์ ภายใต้โครงการส่งเสริมการใช้และผลิตยานยนต์ไฟฟ้า [ BEV promotion policy (EV3.0 → EV3.5) ] โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายระยะเวลาในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศ เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ ทั้งในด้านการลงทุน การจ้างงาน การสร้างมูลค่าเพิ่ม การถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้ เป็นต้น</li> <li>• เสนอให้มีการพิจารณาเพิ่มเติมสิทธิประโยชน์กับชิ้นส่วนสำคัญทางไฟฟ้าอื่น ๆ นอกเหนือจากแบตเตอรี่ เช่น <u>Traction Motor, Reduction Gear, PCU Inverter</u> เพื่อส่งเสริมการลงทุนและการผลิตชิ้นส่วนฯ ภายในประเทศ (<u>E-part localization</u>)</li> </ul> <p>เสนอให้มีการพิจารณาและกำหนดสิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมีใช้ภาษีในรถยนต์สำหรับผู้พิการ ทูพพลภาพและผู้สูงอายุ (WELCAB vehicle) เพื่อให้บุคคลกลุ่มเปราะบางดังกล่าว สามารถเข้าถึงการเดินทางได้อย่างทั่วถึงภายใต้ราคาที่จับต้องได้ รวมถึงเป็นการตอบรับกับทิศทางของ <b>Aging Society</b> ที่จะมีมากขึ้นในอนาคต</p> <p>เช่น รถยนต์หนึ่ง : ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งตั้งแต่ 11 ที่นั่งตามเดิม</p> <p>รถตู้ : คงอัตราภาษีสรรพสามิต ตามอัตราการปล่อย CO2 เดิม</p> <p>ชิ้นส่วน : ยกเว้นภาษีศุลกากรสำหรับชิ้นส่วน Welcab นำเข้าในระยะสั้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• คณะกรรมการนโยบาย EV</li> <li>• คณะกรรมการนโยบาย EV</li> <li>• คณะกรรมการนโยบาย EV</li> <li>• คณะกรรมการนโยบาย EV</li> </ul> <p>สศค. / กรมสรรพสามิต</p>
<p>พิจารณามาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่แตกต่างหากจากการดึงดูดการลงทุนเพิ่มเติมในระยะต่อไป เช่น การลดค่าทางด่วน การลด/ยกเว้นภาษีประจำปีและค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน การกำหนดให้อาคารใหม่และสถานที่สาธารณะมีการติดตั้งเครื่องอัดประจุ การยกเลิกภาษีสรรพสามิตของยานยนต์ไฟฟ้ามาเป็นการเก็บภาษีตามการปล่อยมลพิษ เป็นต้น</p>	<p>ทุกหน่วยงาน</p>
<p>เร่งรัดกระบวนการพิจารณาใบอนุญาตหรือการขอติดตั้งสถานีอัดประจุหรือการติดตั้งเครื่องอัดประจุที่บ้าน เพื่อให้มีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่ครอบคลุมโดยเร็ว</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กระทรวงพลังงาน</li> </ul> <p>รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>จัดประเภทสถานีอัดประจุตามกำลังไฟสูงสุด เพื่อให้เกิดการวางแผนการส่งเสริมการติดตั้งสถานีอัดประจุที่มีกำลังไฟเพียงพออย่างครอบคลุมทั่วประเทศ</p>	



ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟสำหรับการอัดประจุ (Charging) ที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์การใช้งานที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะสถานที่ที่ไม่ได้ติดตั้งเพื่อการใช้งานส่วนบุคคล โดยไม่ลดหรือจำกัดกำลังไฟ เช่น การอัดประจุรถเพื่อการพาณิชย์ รถสาธารณะ หรือรถแท็กซี่ เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กระทรวงพลังงาน</li> <li>● กระทรวงคมนาคม</li> </ul> รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง
เร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการติดตั้งเครื่องอัดประจุ DC (เช่น สายส่ง)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กระทรวงการคลัง (สคร.)</li> <li>● สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ</li> <li>● กระทรวงคมนาคม</li> <li>● รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
ไม่กำหนดมาตรการหรือเงื่อนไขที่จะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเทคโนโลยีในการอัดประจุ (Charging) การขยายสถานีอัดประจุ และการใช้งานของประชาชน เป็นต้น ในการเข้าถึงการสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้ามีโครงสร้างพื้นฐานและระบบนิเวศน์รองรับอย่างเพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ทุกหน่วยงาน</li> </ul>
เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำระบบการขึ้นทะเบียนอุปกรณ์การอัดประจุหรือสถานีอัดประจุ ใช้มาตรฐานสากลเป็นหลักในการดำเนินงาน และไม่กำหนดมาตรฐานหรือกระบวนการอื่นที่ซ้ำซ้อน หรือไม่สอดคล้องกันระหว่างหน่วยงาน ในส่วนที่ไม่จำเป็น เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจหรือการดำเนินงานที่ได้มาตรฐานอยู่แล้ว	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กระทรวงพลังงาน</li> <li>● กระทรวงอุตสาหกรรม</li> <li>● รัฐวิสาหกิจ</li> </ul>
เพื่อให้ผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้ามีความมั่นใจในการซื้อหรือใช้ยานยนต์ไฟฟ้า เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทั้งในระดับรัฐบาลและท้องถิ่นมีการเตรียมการรองรับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย มีการค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุ และสื่อสารกับประชาชน อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือในการใช้งาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย</li> <li>● กทม.</li> </ul>
ทบทวนเป้าหมายและแผนการดำเนินการ (เช่น จำนวนยอดขายยานยนต์ไฟฟ้า การผลิตยานยนต์ไฟฟ้า สถานีอัดประจุ) โดยรับฟังผู้ประกอบการเป็นระยะ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การแก้ปัญหาอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินการเป็นไปอย่างรวดเร็ว อันจะเป็นการเร่งส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเติบโตอย่างรวดเร็วและเพื่อให้การกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน หรือการกำหนดนโยบายต่างๆ เป็นไปอย่างเหมาะสม เช่น การจัดตั้งสภายานยนต์ไฟฟ้า ควบคู่กับคณะกรรมการนโยบาย EV เป็นต้น เพื่อมุ่งสู่การเป็นผู้นำอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาคร่วมกัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>● คณะกรรมการนโยบาย EV และฝ่ายเลขานุการ</li> </ul>
ในช่วงเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยี เสนอให้ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในการเป็นฐานการผลิตรถเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) แห่งสุดท้ายของโลกตามนโยบายของรัฐบาลชุดปัจจุบัน เพื่อตอบสนองอุปสงค์ของตลาดในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงมีเวลาให้ผู้ผลิตใน Supply chain ยานยนต์กว่า 8 แสนคนปรับตัวได้ทัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กระทรวงอุตสาหกรรม</li> <li>● กระทรวงการคลัง BOI</li> </ul>
พิจารณาสนับสนุนเทคโนโลยีอื่นๆ ในการไปสู่เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนในภาคยานยนต์ อาทิ รถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้พลังงานไฮโดรเจน (FCEV) เครื่องยนต์สันดาปภายในสมัยใหม่ที่ปล่อยมลพิษน้อยลง และการพัฒนาเชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Biofuel) ควบคู่ไปกับยาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต BOI</li> </ul>

ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ยนต์ไฟฟ้า	
เพื่อคงความเป็นผู้นำในการผลิตยานยนต์ TOP 10 ของโลก เสนอให้รัฐบาลพิจารณาเรื่องห่วงโซ่อุปทานของการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าให้มีความครอบคลุมและใช้วัตถุดิบภายในประเทศสูง เหมือนตั้งการผลิตรถเครื่องยนต์สันดาปภายใน	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงอุตสาหกรรม</li> <li>กระทรวงการคลัง BOI</li> </ul>

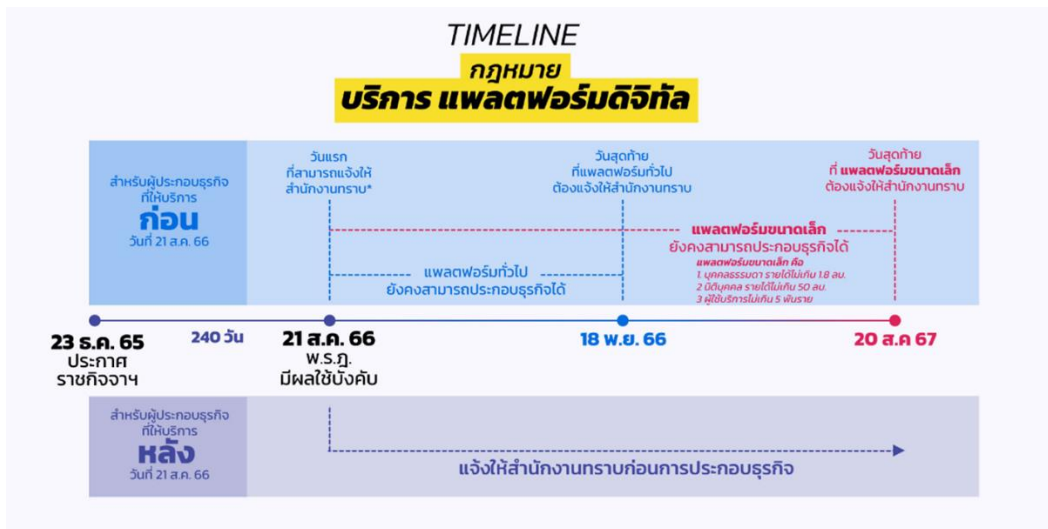
**มติที่ประชุม** ฝ่ายเลขานุการ จะเวียนร่างพรบ. การแข่งขันทางการค้า, ร่างพรบ. การอำนวยความสะดวก และร่างพรบ. ล้มละลายให้สมาชิกพิจารณาเพิ่มเติม โดยสมาชิกตอบกลับมายังภายในวันที่ 27 ตุลาคม 2566

**วาระที่ 4 เรื่องอื่น ๆ**

**4.1 พระราชกฤษฎีกา เรื่อง การประกอบธุรกิจบริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ต้องแจ้งให้ทราบ พ.ศ. 2565**



จากการหารือในที่ประชุมฯ สมาคมฯ มีความกังวลในเงื่อนไขภายใต้ประกาศสพชอ. เรื่อง ลักษณะของการให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีหน้าที่แจ้งรายการโดยย่อ ที่ผู้ประกอบธุรกิจอาจจะเข้าข่ายในกรณีของการบริการแสดงลิงก์หรือตำแหน่งที่อยู่ของข้อมูล (hyperlinks/ banner)



ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิบัติตามประกาศเป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน ที่ประชุมฯ จึงเห็นควรว่าเชิญเจ้าหน้าที่/ผู้เชี่ยวชาญ มาให้ความรู้และความเข้าใจหลักการปฏิบัติในช่วงเดือนพฤศจิกายน โดยสมาชิกฯ จะประสานไปยังกระทรวงดิจิทัลต่อไป

**มติที่ประชุม** สมาชิกฯ ประสานเจ้าหน้าที่/ผู้เชี่ยวชาญประเด็นดังกล่าวมาบรรยายพิเศษ เพื่อการปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างถูกต้อง

**4.2 สถานะประเด็นต่าง ๆ ในคณะทำงาน 001**

ประเด็น	สถานะ
พระราชบัญญัติความรับผิดเพื่อความซื่อตรงบกพร่องของสินค้า พ.ศ. .... (Lemon law)	อยู่ระหว่างการพิจารณาสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรการสิทธิประโยชน์สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับคนพิการหรือทุพพลภาพและผู้สูงอายุ (Welcab)	อยู่ระหว่างการดำเนินงานภายในของสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
การพัฒนาการส่งข้อมูลผ่านระบบ NSW	อยู่ระหว่างการดำเนินงานของกรมศุลกากร และกรมการขนส่งทางบก
ร่างประกาศสศอ. เรื่อง กระบวนการผลิตที่เป็นสาระสำคัญของของในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรหรือในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ....)	อยู่ระหว่างการนำเสนอรมว. กระทรวงอุตสาหกรรม
หนังสือถาม-ตอบความเข้าใจประกาศคณะกรรมการว่าด้วยฉลาก เรื่อง ลักษณะของฉลากสินค้าที่ควบคุมฉลาก	สคบ. แจ้งว่าจะตอบกลับและนำส่งมายังกลุ่มฯ ภายในสัปดาห์หน้า

กรอบแนวทางการดำเนินการให้นายจ้างจัดให้มีหลักประกันในการจ่ายค่าชดเชยให้ลูกจ้าง กรณีการเลิกจ้างตามมาตรา 118 มาตรา 118/1 มาตรา 120 และมาตรา 121 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541	อยู่ระหว่างการรวบรวมความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การแก้ไขพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560	รอนำเสนอความเห็นให้อธิบดีกรมศุลฯ ท่านใหม่
ร่างพระราชบัญญัติผู้สูงอายุและบำนาญพื้นฐานแห่งชาติ (ฉบับที่... ) พ.ศ. ...	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการนำเสนอร่างเข้าไปใหม่
ร่างพระราชบัญญัติกำกับดูแลการจัดการอากาศสะอาดเพื่อสุขภาพแบบบูรณาการ พ.ศ. ....	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการนำเสนอร่างเข้าไปใหม่
ร่างประกาศคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา เรื่อง ให้ธุรกิจการขายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีการจองเป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา พ.ศ. ....	อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการว่าด้วยสัญญา
ร่างประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขของรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน HEV/PHEV	อยู่ระหว่างการขอเข้าพบเพื่อติดตามและทำความเข้าใจในร่างประกาศฯ
ร่างประกาศกรมศุลกากรเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การตีความพิกัดสินค้าประเภทรถตู้ (87.02)	รอนำเสนอความเห็นให้อธิบดีกรมศุลฯ ท่านใหม่
คำสั่ง คสช. ที่ 51/2559 เรื่อง การดำเนินการกับของที่เก็บในเขตปลอดอากรและเขตประกอบการเสรีและของที่ใช้เป็นยุทธภัณฑ์เพื่อบรรเทาสาธารณภัย	กรมศุลกากรนำเสนอข้อเสนอไปยังคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว

**มติที่ประชุม** สมาชิก รับทราบ

#### 4.3 กำหนดการประชุมคณะทำงาน 001 ประจำเดือนพฤศจิกายน 2566

- วันพุธที่ 22 พฤศจิกายน 2566
- เวลา 09.30 – 12.00 น.
- ณ ห้องประชุมสมาคมฯ และ MS TEAM

**มติที่ประชุม** สมาชิก รับทราบ

ปิดประชุมเวลา 16.00 น.

นางสาวอรอนงค์ ฤทธิ์มาก

ผู้สรุปการประชุม