

'สรรพสามิต' เร่งภาษี หนุนลงทุนอีวี-แบต เตอรี่ไม่กระทบรถปิกอัพ

กรุงเทพธุรกิจ • "สุพัฒนพงษ์" นัดถก
บอร์ดอีวีแห่งชาติสัปดาห์นี้ เร่งแผนดันไทย
เป็นฐานการผลิตและการสร้างแรงจูงใจ
ในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในไทย "สรรพสามิต"
เร่งคลอดมาตรการภาษีหนุนอีวีภายในปี 64
ยืนยันไม่กระทบรถกระบะ

ประเทศไทยกำลังผลักดันรถยนต์ไฟฟ้า
(อีวี) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่
ที่จะต่อยอดการเป็นฐานการผลิตรถยนต์
ประเภทเครื่องยนต์สันดาปในปัจจุบัน ซึ่ง
จำเป็นต้องสร้างมาตรการจูงใจให้เกิดการ
ลงทุนการผลิตอีวี แบตเตอรี่และอุปกรณ์
ประจุไฟฟ้า รวมถึงต้องเตรียมโครงสร้าง
พื้นฐานรองรับ เช่น สถานีอัดประจุไฟฟ้า
ระบบสายส่งไฟฟ้า

นายลวรณ แสงสนิท อธิบดีกรม
สรรพสามิต กระทรวงการคลัง เปิดเผยว่า
คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้า
แห่งชาติ ที่มีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์
รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงพลังงานเป็นประธาน จะนัด
ประชุมคณะกรรมการชุดดังกล่าวภายใน
สัปดาห์นี้ ซึ่งเชื่อว่าจะมีความก้าวหน้าใน
การผลักดันแผนการที่จะพัฒนารถยนต์
ไฟฟ้าของไทย

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

สรรพสามิต

ทั้งนี้ คณะกรรมการชุดดังกล่าว ได้
ตั้งเป้าหมายระยะสั้นว่า ภายในปี 2568 จะ
ผลักดันให้ประเทศไทยมีการใช้ยานยนต์
ไฟฟ้าทุกประเภท รวม 2.25 แสนคัน หรือ
เท่ากับ 10% ของกำลังการผลิตรถยนต์
ของไทยในปัจจุบันและภายในปี 2573 ตั้ง
เป้าหมายว่าจะเพิ่มเป็น 7.25 แสนคัน หรือ
30%ของกำลังการผลิตรถยนต์ของไทย

"การปรับปรุงโครงสร้างภาษีสรรพสามิต
เพื่อรองรับรถยนต์ไฟฟ้า ยังอยู่ระหว่าง
ดำเนินการ โดยภายในปีนี้จะสามารถผลักดัน

ออกมาได้" นายลวรณ กล่าว
ปรับภาษีเอื้อลงทุนอีวี

ในขณะที่กรมสรรพสามิตได้รับ
มอบหมายพิจารณาการโครงสร้างภาษีให้เอื้อ
ต่อการสร้างดีมานด์ในการใช้รถยนต์ไฟฟ้า
ในประเทศ และรวมถึงการดึงดูดการลงทุน
ยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ไทยเป็นฐานการผลิต
รถยนต์ไฟฟ้าและโรงงานแบตเตอรี่สำหรับ
ยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต

"โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์
ไฟฟ้านั้น กรมสรรพสามิตจะพิจารณา
ทั้งตัวรถยนต์ และแบตเตอรี่ เพื่อให้
เอื้ออำนวยให้นักลงทุนเข้ามาผลิตใน
ประเทศแทนที่จะนำเข้า ซึ่งปัจจุบันไทยมีฐาน
การผลิตรถยนต์ที่ใช้ระบบสันดาปทำให้มี
ทักษะในอุตสาหกรรมนี้ น่าจะเป็นจุดแข็ง
อีกประการหนึ่งในการดึงดูดนักลงทุน"
นายลวรณ กล่าว

นอกจากนี้ การใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่าง
แพร่หลายในประเทศคงไม่ได้เกิดขึ้นภายใน
ระยะเวลาอันสั้น 3-5 ปีข้างหน้า แต่จะใช้
เวลาเป็นสิบปีซึ่งในแง่ของกรมสรรพสามิต
จัดเก็บภาษีโดยเฉพาะภาษีน้ำมันที่ถือเป็น
รายได้สำคัญของกรมสรรพสามิต ซึ่งยังไม่
ได้รับผลกระทบอย่างทันที แต่จะเป็นอย่าง
ค่อยเป็นค่อยไป และกรมสรรพสามิตก็ได้
ปรับตัวโดยหันมาเก็บ ภาษีจากการปล่อย
ก๊าซคาร์บอนแล้วในปัจจุบัน

รวมทั้งในปัจจุบันโครงสร้างภาษี
สรรพสามิตรถยนต์ มีการส่งเสริมรถยนต์
บางประเภท เพื่อให้เป็นโปรดักต์แชมป์เบียน
เช่น รถยนต์ประเภทอีโคคาร์ ซึ่งจะเก็บ
ภาษีในอัตราที่ต่ำ ตามนโยบายส่งเสริมรถยนต์
ประเภทนี้ ซึ่งจะหมดอายุในปี 2568 แต่เมื่อ
รัฐบาลต้องการส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้า เขาก็
จะต้องสร้างโปรดักต์แชมป์เบียนตัวใหม่

นอกจากนี้ คณะกรรมการชุดดังกล่าว
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3 แห่ง คือ การไฟฟ้า
ฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) การ
ไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และการไฟฟ้า
ส่วนภูมิภาค (กฟภ.) เพื่อให้เกิดการพัฒนา
SmartGrid เพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้า
โดยคณะกรรมการตั้งเป้าหมายว่าภายในปี
2573 ประเทศไทยจะมีสถานีอัดประจุไฟฟ้า
สาธารณะในลักษณะ Fast Charge จำนวน
1.2 หมื่น หัวจ่ายส่วนราคาค่าอัดประจุไฟฟ้า
สำหรับยานยนต์ไฟฟ้านั้น ปัจจุบันคิดใน
อัตรา 2.60 บาทต่อหน่วย

ภาษีใหม่ไม่กระทบปิกอัพ

แหล่งข่าวจากกรมสรรพสามิตกล่าวว่า
การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตจะต้อง
ไม่กระทบต่อสินค้าที่เป็นโปรดักต์แชมป์เบียน
ของไทย คือ รถกระบะขนาด 1 ตัน ที่ยังคง
ใช้น้ำมันเป็นพลังงานขับเคลื่อน

"หากเรามุ่งเป้าหมายไปที่รถยนต์ที่
ใช้ไฟฟ้าเพียงอย่างเดียว อาจทำให้ผู้ผลิต
รถยนต์ในประเทศย้ายฐานการผลิตไปยัง
ประเทศอื่น เพื่อผลิตรถยนต์ที่ใช้ระบบ
สันดาปภายในหรือรถยนต์ที่ยังคงใช้น้ำมัน
เป็นเชื้อเพลิง เพื่อผลิตขายในประเทศที่
โครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้ายังไม่ทั่วถึง
เช่น ประเทศในทวีปแอฟริกา"

โดยเฉพาะรถยนต์กระบะขนาด 1 ตัน
ซึ่งประเทศไทยถือเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก
ยังไม่เหมาะสม ที่จะพัฒนาให้เป็น
รถกระบะที่ใช้ไฟฟ้า เนื่องจากเป็นรถยนต์
ที่ต้องบรรทุกของหนัก และมักวิ่งในระยะ
ทางไกล หากใช้ระบบไฟฟ้า ถ้าพลังงาน
ไฟฟ้าหมด จะหาจุดชาร์จพลังงานเติมได้ที่
ไหน เพราะอาจเป็นพื้นที่ชนบทที่อยู่ห่าง
ไกล ดังนั้น หากประเทศไทยจะมุ่งสู่การ
เป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ควรเน้นที่
รถเก๋งเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการตาม
เป้าหมายเพื่อให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์
ไฟฟ้าดังกล่าวขึ้นอยู่กับภาคเอกชนซึ่งภาค
เอกชนมองถึงความพร้อมในเรื่องโครงสร้าง
พื้นฐานของไทย โดยเฉพาะการวางระบบ
ไฟฟ้า เพื่อรองรับการก่อสร้างสถานีเติม
ไฟฟ้า ซึ่งหากยังมีไม่มากพอ หรือกระจาย
ตัวไม่มากพอ ก็ลดแรงจูงใจให้คนหันมา
ใช้รถยนต์ไฟฟ้านอกจากนี้ ปัจจัยที่ลด
แรงจูงใจให้คนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้า
อีกประการก็คือ ในเรื่องของราคาที่สูงกว่า
รถที่ใช้น้ำมันมาก