

แนวทางการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ที่ประกอบหรือผลิตในเขตปลอดอากร ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่อรองรับมาตรการสนับสนุนการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้าของรัฐบาล

ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของโลก และเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของภูมิภาค ซึ่งประเทศไทยผลิตรถยนต์ได้เฉลี่ยปีละประมาณ ๑.๘๘ ล้านคัน มากที่สุดในอาเซียน และเป็นอันดับ ๑๐ ของโลก โดยมีการส่งออกมากกว่า ๕๐% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และสามารถสร้างรายได้จากการส่งออกได้ราว ๖.๕ แสนล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วน ๖% ต่อ GDP ในอีกด้านหนึ่งการใช้งานยานยนต์เป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญของการเกิดก๊าซเรือนกระจกจนทำให้สภาพภูมิอากาศโลกเปลี่ยนแปลง ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้รัฐบาลประเทศต่างๆ ประกาศมาตรการลดก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดมาตรฐานการปล่อยมลพิษและอัตราการใช้พลังงานของยานยนต์ที่เข้มงวดขึ้น

เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทั้งทางการแข่งขันทางการค้าและการรักษาสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยจึงมีนโยบายส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีมีมติให้อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ให้เป็นหนึ่งใน ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคต จากนั้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และต่อมาภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ประเด็นด้านอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาให้มีการผลักดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบ ไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ หรือพลังงานทางเลือกอื่นๆ โดยจัดทำแนวทางการพัฒนาต่อยอดจากฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ประเทศไทยเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของโลก เป็นผลให้เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ลงนามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๓๘/๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการบูรณาการทำงานร่วมกันให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้



๑. กำหนดทิศทางและเป้าหมายในการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๒. พิจารณาและให้ความเห็นชอบแผนงาน แผนปฏิบัติการ และโครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวกับการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๓. บูรณาการและติดตามประเมินผลการดำเนินงานขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าตามแผนงาน และกรอบแนวทางที่กำหนดไว้ รวมทั้งให้คำแนะนำ และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องเพื่อนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะรัฐมนตรี

๔. แต่งตั้งคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการได้ตามความเหมาะสม

๕. ปฏิบัติภารกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย



คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ได้ออกนโยบาย ๓๐@๓๐ เพื่อผลักดันประเทศไทยให้ก้าวเข้าสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) ด้วยการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลกหรือศูนย์กลางของภูมิภาค (EV Hub) ที่ตั้งเป้าหมายการผลิตรถ ZEV (Zero Emission Vehicle) หรือยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๓๐

ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมด ภายในปี ๒๕๗๓ คิดเป็นกำลังการผลิตรถยนต์ประมาณ ๗๒๕,๐๐๐ คัน และรถจักรยานยนต์ประมาณ ๖๗๕,๐๐๐ คัน โดยคาดหวังว่าจะดึงดูดการลงทุนรายใหม่ให้เข้ามาตั้งฐานผลิตในประเทศ รวมถึงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการรายเดิมเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งสนับสนุนเป้าหมายของประเทศไทยในการลดก๊าซเรือนกระจก และก้าวสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนในปี ค.ศ. ๒๐๕๐

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติได้เสนอผลการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ และครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ ให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ รับทราบแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าทั้งในส่วนของมาตรการทางภาษี และไม่ใช้ภาษี โดยเป็นมาตรการระยะสั้น ระหว่างปี ๒๕๖๕-๒๕๖๘ ดังนี้

ในช่วง ๒ ปีแรก (๒๕๖๕ - ๒๕๖๖) มาตรการสนับสนุน ฯ จะให้ความสำคัญกับการสร้างแรงจูงใจให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศอย่างกว้างขวางโดยเร็ว ครอบคลุมทั้งการนำเข้ารถยนต์/รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูปทั้งคัน (CBU) และกรณีรถยนต์, รถยนต์กระบะ, รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศ (CKD) ผ่านการยกเว้น หรือ ลดอากรนำเข้า ลดอัตราภาษีสรรพสามิต และ/หรือให้เงินอุดหนุนตามเงื่อนไขที่กำหนด ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มอุปสงค์ยานยนต์ไฟฟ้าในภาพรวม สร้างแรงจูงใจ และดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของผู้ประกอบการในไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้



➤ รถยนต์นั่ง หรือ รถยนต์โดยสารไม่เกิน ๑๐ ที่นั่ง

๑. ราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท ลดภาษีนำเข้าสูงสุด ๔๐% และลดภาษีสรรพสามิตจาก ๘% เหลือ ๒%

+ กรณีใช้แบตเตอรี่ ๑๐ - ๓๐ กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง (KWh) ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๗๐,๐๐๐ บาท

+ กรณีที่ใช้แบตเตอรี่เกิน ๓๐ KWh ได้รับเงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท

๒. ราคาขายปลีกแนะนำ ๒ - ๗ ล้านบาท ใช้แบตเตอรี่เกิน ๓๐ KWh ลดภาษีนำเข้าสูงสุด ๒๐%

➤ รถกระบะที่ผลิตในประเทศ ราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท เสียภาษีสรรพสามิต ๐%

+ กรณีรถยนต์กระบะไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่ ๓๐ KWh ขึ้นไป จะได้รับเงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท

ในช่วง ๒ ปีถัดไป (๒๕๖๗-๒๕๖๘) มาตรการสนับสนุนฯ จะให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศเป็นหลัก โดยยกเลิกการยกเว้น หรือ ลดการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน (CBU) แต่ยังคงมาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิต และ/หรือให้เงินอุดหนุนตามเงื่อนไขที่กำหนดต่อไป เพื่อให้ได้ต้นทุนรถยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูปทั้งคันที่นำเข้าสูงกว่ารถยนต์/รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศ ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเร่งผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ รองรับแนวโน้มความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น ลดการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งจะเป็นการสนับสนุนการผลิตรถยนต์/รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้



➤ รถยนต์นั่ง หรือ รถยนต์โดยสารไม่เกิน ๑๐ ที่นั่งที่ผลิตในประเทศ

๑. ราคาขายปลีกไม่เกิน ๒ ล้านบาท เสียภาษีนำเข้าชิ้นส่วน แบตเตอรี่ ๐% และลดภาษีสรรพสามิตจาก ๘% เหลือ ๒%

+ กรณีใช้แบตเตอรี่ ๑๐ - ๓๐ กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง (KWh) ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๗๐,๐๐๐ บาท

+ กรณีที่ใช้แบตเตอรี่เกิน ๓๐ KWh ได้รับเงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท

๒. ราคาขายปลีกแนะนำ ๒ - ๗ ล้านบาท เสียภาษีนำเข้าชิ้นส่วน แบตเตอรี่ ๐%

➤ รถกระบะที่ผลิตในประเทศ ราคาขายปลีกแนะนำไม่เกิน ๒ ล้านบาท เสียภาษีนำเข้าอะไหล่ชิ้นส่วน แบตเตอรี่ ๐% และเสียภาษีสรรพสามิต ๐%

+ กรณีรถยนต์กระบะไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่ ๓๐ KWh ขึ้นไป จะได้รับเงินอุดหนุน ๑๕๐,๐๐๐ บาท

นอกจากนี้ ยังได้กำหนดมาตรการเพิ่มเติม เพื่อสนับสนุนการผลิต รถยนต์/รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ อาทิ การยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับ ชิ้นส่วนที่มีการนำเข้ามาในช่วงปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ การให้เงินมูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาเป็นต้นทุนการผลิตที่เกิดขึ้นในประเทศสำหรับการคำนวณมูลค่าเพิ่มในประเทศ ได้ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของราคายานยนต์ไฟฟ้าหน้าโรงงาน การผลิตรถยนต์ / รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ เพื่อชดเชยการนำเข้าในช่วงแรก (กรณีผลิตชดเชย ภายในปี ๒๕๖๗ ให้ผลิตเท่ากับจำนวนที่นำเข้ามาในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ และหากจำเป็นต้องขยายเวลาการผลิตชดเชยถึงปี ๒๕๖๘ และการผลิตหรือใช้แบตเตอรี่ที่ผลิต หรือประกอบในประเทศตามเงื่อนไขที่กำหนด



ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบ ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ที่ประกอบหรือผลิตในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นการสนับสนุนแนวทางการดำเนินงานส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า โดยส่งเสริมการผลิตหรือประกอบรถยนต์ไฟฟ้า(ประเภท Battery Electric Vehicle หรือ BEV) ในเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรีในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ และกรมศุลกากรก็ได้ออกประกาศกรมศุลกากรที่ ๒๒/๒๕๖๖ เรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ ที่ประกอบหรือผลิตในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๖ เพื่อรองรับมาตรการดังกล่าวในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘ โดยผู้ขอใช้สิทธิจะต้องเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรหรือเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและเป็นผู้ได้รับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ตามประกาศกรมสรรพสามิต โดยมีสาระสำคัญ คือ

๑. ยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับ

- ๑) รถยนต์นั่ง
- ๒) รถยนต์โดยสาร ที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน
- ๓) รถยนต์กระบะ

แบบพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ (BEV) ที่ประกอบหรือผลิตในเขตปลอดอากร ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรหรือเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



๒. ผลรวมของมูลค่าวัตถุดิบ มูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ ต้นทุนและกำไร (Local Content)

ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ของราคาของของหน้าโรงงาน (ex-factory) ซึ่งประกอบไปด้วย

- ๑) มูลค่าวัตถุดิบที่ได้ถิ่นกำเนิดในประเทศไทย
- ๒) มูลค่าวัตถุดิบที่ได้ถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ๓) มูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ
- ๔) ต้นทุนค่าแรง
- ๕) ต้นทุนการผลิตอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจริงในประเทศไทยเพื่อให้ได้มาซึ่งของนั้น
- ๖) กำไร



ชื่อของ.....รุ่นของของ.....ประเภทพิกัด อัตราศุลกากร.....	ประเภทพิกัด
ข้อ ๑ ข้อมูลการผลิต การใช้วัตถุดิบ และต้นทุนการผลิตของข้อ ๑ หน่วย	(มูลค่า:บาท)
๑. มูลค่าวัตถุดิบที่ได้ถึงกำหนดในประเศไทย	
๑.๑ วัตถุดิบทั้งหมดที่ได้จากในประเศไทย	= บาท
๑.๒ วัตถุดิบที่ผ่านกระบวนการผลิตในประเศไทย	= บาท
๒. มูลค่าวัตถุดิบที่ได้ถึงกำหนดจากประเศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	= บาท
๓. มูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเศที่ไม่เกินร้อยละ ๑๕ ของราคาหน้าโรงงาน	= บาท
๔. มูลค่าของเซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเศที่เกินร้อยละ ๑๕ ของราคาหน้าโรงงาน	= บาท
๕. มูลค่าวัตถุดิบที่ได้ถึงกำหนดจากประเศอื่นหรือไม่สามารถระบุถึงกำหนดได้	= บาท
๖. ต้นทุนค่าแรง (ค่าแรงทางตรง เงินโบนัส สวัสดิการแรงงานที่เกี่ยวข้องกับการผลิต)	= บาท
๗. ต้นทุนการผลิตอื่น ๆ	= บาท
๘. กำไรต่อสินค้า ๑ หน่วย	= บาท
๙. ผลรวมของ (๑.+๒.+๓.+๖.+๗.+๘)	= บาท
๑๐. ราคาของของหน้าโรงงาน(๑.+๒.+๓.+๔.+๕.+๖.+๗.+๘)	= บาท
๑๑. อัตราส่วนของผลรวมในข้อ ๙ ต่อราคาของของหน้าโรงงาน (ข้อ ๙.หารด้วยข้อ ๑๐. คูณด้วย ๑๐๐)	= % (ร้อยละ)

๓. มีหลักเกณฑ์สำคัญ ประกอบด้วย

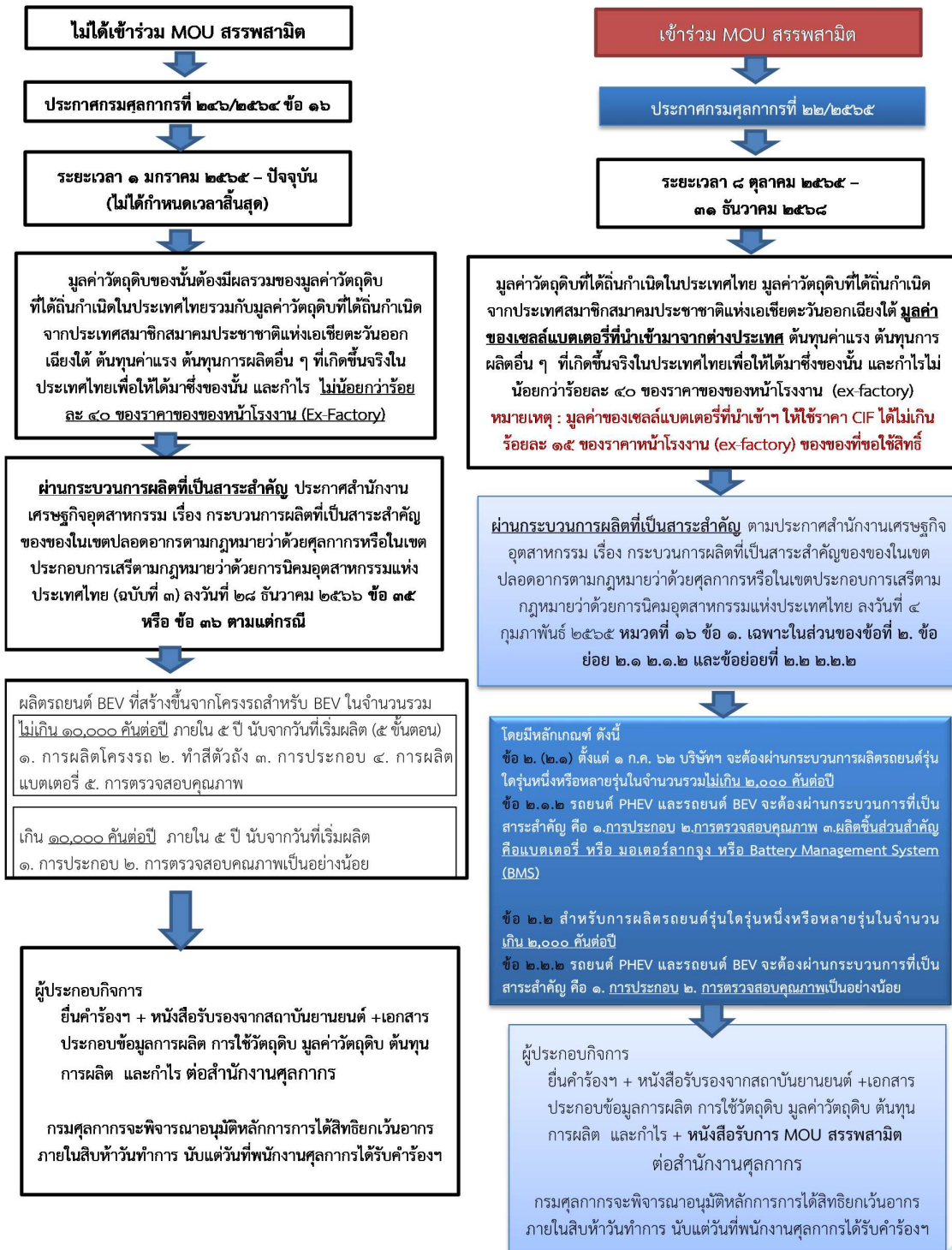
๑) ของนั้นต้องผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นสาระสำคัญในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรหรือในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยตามที่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมหรือหน่วยงานของรัฐอื่นที่มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลกระบวนการผลิตสำหรับของนั้นประกาศกำหนด

๒) ผู้ประกอบการที่ขอใช้สิทธิยกเว้นอากรรับรองตนเองว่าของนั้นได้ผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นสาระสำคัญในเขตปลอดอากรหรือในเขตประกอบการเสรีและกรมศุลกากรมีอำนาจตรวจสอบความถูกต้องของกระบวนการผลิตนั้น ๆ

๓) “เซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเศ” หมายความว่า เซลล์แบตเตอรี่ที่นำเข้ามาจากต่างประเศที่ไม่ใช่ประเศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับนำมาผลิตเป็น แบตเตอรี่

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรแม้จะนำพิธีการทั่วไปเกี่ยวกับการขออนุมัติการยกเว้นอากรศุลกากรตามประกาศกรมศุลกากรว่าด้วยหลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลมแต่ก็ยังคงมีความแตกต่างกันในรายละเอียด ขั้นตอน ตลอดจนเอกสารหลักฐานที่ใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ดังนี้

แผนภาพการขออนุมัติหลักการการลดอัตราอากรของรถยนต์ไฟฟ้า (๒ กรณี)



สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่มีหน้าที่กำกับดูแลเขตปลอดอากรหรือเขตประกอบการเสรี และมีอำนาจในการพิจารณาเพื่ออนุมัติหลักการการได้สิทธิยกเว้นอากร จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษา และทำความเข้าใจในหลักเกณฑ์การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการได้อย่างถูกต้องครบถ้วน และสามารถที่จะตรวจสอบการดำเนินการของผู้ขอใช้สิทธิทั้งในส่วนที่มาของมูลค่า กระบวนการผลิต เอกสารหลักฐาน ตลอดจนขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร และให้คำแนะนำแก่ผู้ขอใช้สิทธิได้อย่างถูกต้อง

ทั้งนี้ ในส่วนของการปฏิบัติพิธีการศุลกากรตามหลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ ที่ประกอบหรือผลิตในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือในเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยนั้น ผลิตภัณฑ์ประเภทรถยนต์ไฟฟ้าเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความซับซ้อน ทั้งในส่วนของวัตถุดิบ ขั้นตอนการผลิต และการรับรองจากสถาบันต่าง ๆ ถือเป็น การปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่ต้องมีการจัดทำ ตรวจสอบแก้ไข และใช้เอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาจำนวนมาก และมีการกำหนดกรอบระยะเวลาในการพิจารณาที่ชัดเจน ดังนั้นจึงเป็นเรื่องยุ่งยากของทั้งผู้ขอใช้สิทธิและหน่วยงานผู้พิจารณาในการดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกำหนด แต่หากสามารถพัฒนาหรือปรับปรุงแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรตรงจุดนี้ได้ ก็จะสามารถลดขั้นตอน ลดระยะเวลาและต้นทุนของทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนสามารถสร้างความมั่นใจในการประกอบธุรกิจของผู้ลงทุน ทำให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรม EV และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการรายเดิมเปลี่ยนผ่านไปสู่ EV และการดึงบริษัทรถยนต์รายใหม่ๆ ให้เข้ามาตั้งฐานผลิตในประเทศเพิ่มเติม เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็น Hub ยานยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาค และบรรลุเป้าหมายการผลิตรถ ZEV (Zero Emission Vehicle) ภายในปี ๒๕๓๓ และสนับสนุนเป้าหมายของประเทศในการลดก๊าซเรือนกระจก และก้าวสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ ให้บรรลุเป้าหมายของการสนับสนุนมาตรการการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าตามเจตนารมณ์ของรัฐบาล



นายสิทธิพัฒน์ เจริญรุ่งเรือง
นักวิชาการศุลกากรชำนาญการพิเศษ
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง