

บีโอไอสนับสนุนไทย

ขึ้นแท่นฐานผลิตยานยนต์แบตเตอรี่

จากปัญหาสภาวะโลกร้อน และฝุ่นควันมลพิษเกินมาตรฐาน หลายประเทศทั่วโลกได้ประกาศแผนสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาด เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยเฉพาะในภาคขนส่งที่มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอันดับต้นๆ อุตสาหกรรมยานยนต์จึงต้องปรับตัวมุ่งสู่การพัฒนาฐานยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ไทยในฐานะที่เป็นฐานผลิตสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคนี้ ต้องก้าวสู่การเปลี่ยนแปลงจากความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีเครื่องยนต์สันดาปสู่ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าด้วยเช่นกัน

การก้าวเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาค ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ภาครัฐ นำโดยคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ได้วางโรดแมปการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (Roadmap 30@30) โดยมีเป้าหมายในปี 2573 จะผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (xEV) ร้อยละ 30 ของการผลิตทั้งหมด 2,500,000 คัน หรือประมาณ 750,000 คัน แบ่งเป็นรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) 375,000 คัน รถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม (Hybrid Electric Vehicle: HEV) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก (Plug-In Hybrid Electric Vehicle: PHEV) 375,000 คัน

ที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้มีมติเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 เห็นชอบเปิดให้การส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าอีกครั้ง โดยให้ครอบคลุมการผลิตยานพาหนะไฟฟ้าทุกประเภทรวมทั้งจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถสามล้อไฟฟ้า รถโดยสารไฟฟ้า และเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพ และสามารถพัฒนาต่อยอดเทคโนโลยีในอนาคตได้

มุ่งส่งเสริมยานพาหนะที่ใช้แบตเตอรี่เป็นหลัก

สำหรับการส่งเสริมการลงทุนกิจการยานพาหนะไฟฟ้าประเภทต่างๆ มีสิทธิประโยชน์และเงื่อนไข ดังนี้

1) กิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า มุ่งเน้นการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่เป็นหลัก (BEV) แต่ให้มีการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมควบคู่ไปด้วยกันได้

ในกรณีที่ขนาดการลงทุนไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และหากมีการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา ก็สามารถได้รับสิทธิเพิ่ม

ในกรณีที่ขนาดการลงทุนน้อยกว่า 5,000 ล้านบาท การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี และจะได้รับสิทธิเพิ่มขึ้นหากดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เช่น เริ่มผลิตรถยนต์ภายในปี 2565 มีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญเพิ่มเติมจากข้อกำหนดพื้นฐาน มีปริมาณการผลิตจริงมากกว่า 10,000 คันต่อปี และมีการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา

ถ้ามีโครงการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบ PHEV ด้วย จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี ทั้งนี้ ต้องการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าอย่างน้อย 3 ชิ้น

2) กิจการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี โดยจะได้รับสิทธิเพิ่มขึ้นหากดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เช่น เริ่มผลิตภายในปี 2565 มีการผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้าที่เริ่มจากขั้นตอน Module มีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น Traction Motor และมีการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา

3) กิจการผลิตรถสามล้อไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี โดยจะได้รับสิทธิเพิ่มขึ้นหากดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เช่น มีการผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้าที่เริ่มจากขั้นตอน Module มีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น Traction Motor และมีการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา

4) กิจการผลิตรถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี โดยจะได้รับสิทธิเพิ่มขึ้นหากดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เช่น มีการผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้าที่เริ่มจากขั้นตอน Module มีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น Traction Motor และมีการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา

ทั้งนี้ การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ทุกประเภท ผู้ลงทุนจะต้องเสนอแผนงานรวม (Package) เช่น โครงการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ โครงการผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้า แผนการนำเข้าเครื่องจักรและติดตั้ง แผนการผลิตในระยะ 1 – 3 ปี แผนการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนอื่นๆ และแผนการพัฒนาผู้ผลิตวัตถุดิบในประเทศไทย (ที่มีคนไทยถือหุ้นข้างมาก) เป็นต้น

5) กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ ที่มีการติดตั้งหรือขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และต้องได้รับการรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 14000 ภายใน 2 ปี จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี

เพิ่มส่งเสริมกิจการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ

นอกจากนี้ บีโอไอยังได้ขยายขอบข่ายให้การส่งเสริมชิ้นส่วนยานพาหนะไฟฟ้าให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น เพื่อให้ไทยเป็นฐานผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะไฟฟ้าที่สามารถสนับสนุนผู้ผลิตในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ไม่มีการผลิตในประเทศ ในอัตราร้อยละ 90 เป็นระยะเวลา 2 ปี โดยชิ้นส่วนสำคัญเพิ่มเติมอีก 4 ประเภท ประกอบด้วย

ชุดสายไฟแรงดันสูง (High Voltage Harness) เป็นอุปกรณ์สำคัญในระบบขับเคลื่อนยานยนต์ไฟฟ้า ทำหน้าที่ในการส่งผ่านพลังงานไฟฟ้าจากแหล่งเก็บพลังงานเริ่มตั้งแต่การชาร์จไฟเก็บในแบตเตอรี่และจ่ายไฟจากแบตเตอรี่ไปสู่อุปกรณ์ต่างๆ อาทิ Inverter, Converter โดยมีแรงดันไฟฟ้าไม่น้อยกว่า 300 โวลต์

Reduction Gear ทำหน้าที่ปรับความเร็วรอบและส่งผ่านแรงบิดจากมอเตอร์ไปยังล้อ ประกอบด้วยชิ้นส่วนสำคัญ อาทิ Housing, Bearing และ Gear

Battery Cooling System ระบบหล่อเย็นในแบตเตอรี่เพื่อรักษาอุณหภูมิให้อยู่ในระดับใช้งานและไม่สูงจนเกินไป เพื่อยืดอายุการทำงานของแบตเตอรี่ ประเภทของระบบ Cooling System อาทิ ระบบระบายความร้อนด้วยน้ำหล่อเย็นจากหม้อน้ำ ด้วยน้ำยาแอร์จากระบบปรับอากาศของแอร์มาช่วยหรือน้ำหล่อเย็นจากระบบแบตเตอรี่โดยตรง และด้วยแผ่นหรือวัสดุระบายความร้อน

Regenerative Braking System เป็นอุปกรณ์สำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัย ทำหน้าที่เปลี่ยนพลังงานจลน์ที่เกิดจากการชะลอความเร็วของล้อเป็นพลังงานไฟฟ้า และนำมาเก็บไว้แบตเตอรี่เพื่อใช้ในการขับเคลื่อน

นโยบายการให้ส่งเสริมกิจการยานพาหนะไฟฟ้าของบีโอไอในครั้งนี้ ครอบคลุมยานพาหนะทุกประเภทรวมทั้งชิ้นส่วนสำคัญที่จะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาคที่มีโอกาสทางการตลาดสูงมาก เช่น รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันไทยมีการผลิตรถจักรยานยนต์แบบมอเตอร์ปีละ 2,100,000 คัน ส่งออกปีละ 400,000 คัน เป็นการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในสัดส่วนที่น้อยมาก การส่งเสริมกิจการรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าของบีโอไอครั้งนี้ จะช่วยเพิ่มศักยภาพในตลาดส่งออกได้มากขึ้น

ทั้งนี้ บีโอไออยู่ระหว่างการจัดทำประกาศต่างๆ ในการส่งเสริมการลงทุนในกิจการยานพาหนะไฟฟ้า ซึ่งการส่งเสริมกิจการยานพาหนะไฟฟ้ารอบใหม่ของบีโอไอในครั้งนี้ ถือเป็นการสนับสนุนให้ไทยก้าวสู่การเป็นฐานผลิตสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาค โดยเฉพาะการเป็นฐานผลิตอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อตอบสนองนโยบายการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจใหม่ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยสร้างมูลค่าเพิ่ม และตอบโจทย์การดูแลสุขภาพสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนในอนาคต

+++++