สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)

ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

ฉบับ 210 / 2569 (อ. 125)
วันที่ 20 พฤศจิกายน 2569

“เอกนิติ” กางโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ 6 ค่ายญี่ปุ่นขานรับ ประกาศลงทุนไทยกว่า 1.34 แสนล้านใน 5 ปี

“เอกนิติ” นำทีมภาครัฐพบผู้บริหาร 6 ค่ายรถญี่ปุ่น ทั้ง โตโยต้า ฮอนด้า อีซูซุ มิตซูบิชิ มาสด้า และนิสสัน ชี้แจงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ที่มุ่งรองรับการเปลี่ยนผ่านด้านเทคโนโลยี ส่งเสริมการลงทุนและการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ โดยผู้บริหารค่ายรถประกาศเชื่อมั่นที่จะเดินหน้าธุรกิจในประเทศไทย พร้อมประกาศแผนลงทุนรวมกว่า 134,000 ล้านบาท และแลกเปลี่ยนข้อเสนอเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

นายนฤตม์ เทอดสถิรศักดิ์ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เปิดเผยว่า วันที่ 20 พฤศจิกายน 2569 นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง พร้อมด้วยนายวราวุธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม และเลขาธิการบีโอไอ ได้หารือกับผู้บริหารค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นรายบริษัททั้ง 6 ราย ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า อีซูซุ มิตซูบิชิ มาสด้า และนิสสัน ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เพื่อชี้แจงทิศทางโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ รับฟังทิศทางธุรกิจและแผนการลงทุน ตลอดจนแลกเปลี่ยนมุมมองเกี่ยวกับการรักษาฐานการผลิตและการส่งออก การยกระดับเทคโนโลยี และการสร้างโอกาสให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานของยานยนต์รุ่นใหม่

โครงสร้างภาษีใหม่หนุนการลงทุนและการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

นายเอกนิติ กล่าวว่า โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ยึดหลักสนับสนุนการลงทุนระยะยาว การพัฒนาประเทศไทยเป็นฐานผลิตและส่งออกยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มมูลค่าจากชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ โดยรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบขยายระยะทาง (REEV) ที่นำเข้าสำเร็จรูปโดยไม่มีฐานการผลิตในประเทศไทยจะเสียภาษีในอัตราร้อยละ 35 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2570 ขณะที่รถนำเข้าที่มีฐานการผลิตในประเทศและรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยจะมีแนวทางภาษีที่เชื่อมโยงกับระดับการลงทุน การจ้างงาน และการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทั้งนี้ จะรับฟังความคิดเห็นเพื่อออกมาตรการในรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรม

“รัฐบาลมุ่งสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรมและเท่าเทียมสำหรับทุกเทคโนโลยี โดยสิทธิประโยชน์จะเชื่อมโยงกับการลงทุนและประโยชน์ต่อประเทศไทย ทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยี การจ้างงาน การพัฒนาทักษะ การใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และการเสริมความเข้มแข็งของห่วงโซ่อุปทาน ผู้ประกอบการที่ลงทุนและเติบโตไปกับประเทศไทยจะได้รับการสนับสนุน เพื่อร่วมกันยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้แข่งขันได้และเติบโตอย่างยั่งยืน” นายเอกนิติ กล่าว

ทั้งนี้ ผู้บริหารค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นแสดงความขอบคุณต่อการชี้แจงทิศทางนโยบายและเห็นว่าโครงสร้างดังกล่าวช่วยให้มองเห็นเส้นทางการลงทุนและการเพิ่มการผลิตในประเทศได้ชัดเจนขึ้น และเป็นประโยชน์กับนักลงทุนที่ได้ลงทุนตั้งฐานการผลิตและมีการจ้างงานในประเทศไทย พร้อมยืนยันความเชื่อมั่นต่อศักยภาพของประเทศไทยและความพร้อมที่จะเดินหน้าแผนธุรกิจ พัฒนาเทคโนโลยี และยกระดับเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยอย่างต่อเนื่อง

ค่ายรถญี่ปุ่นเดินหน้าลงทุน ยกระดับฐานผลิตไทยสู่ยานยนต์รุ่นใหม่

เพื่อตอกย้ำความเชื่อมั่นในประเทศไทย ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นทั้ง 6 รายได้ประกาศแผนเดินหน้าลงทุนในประเทศไทย เพื่อยกระดับฐานการผลิตรองรับยานยนต์รุ่นใหม่และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าหลายรูปแบบ (xEV) ยานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) การนำระบบอัตโนมัติมาเพิ่มประสิทธิภาพสายการผลิต และการผลิตชิ้นส่วนสำคัญในประเทศ พร้อมประกาศแผนการลงทุนรวมกว่า **134,000 ล้านบาท ในช่วง 5 ปีข้างหน้า (ปี ค.ศ. 2026-2030)**

ทั้งนี้ แต่ละค่ายมีแผนในการพัฒนายานยนต์รุ่นใหม่ในประเทศไทย พร้อมแผนการพัฒนาหรือจัดหาชิ้นส่วนในประเทศ เช่น ฮอนด้า จะเร่งการลงทุนพัฒนารถยนต์รุ่นใหม่โดยเฉพาะในกลุ่ม Smart Hybrid ซึ่งจะรวมเอาเทคโนโลยีไฮบริดที่จะช่วยประหยัดน้ำมัน กับเทคโนโลยี Smart Car ที่จะเพิ่มประสบการณ์การขับขี่ไปอีกระดับ ด้าน**มิตซูบิชิ**มีแผนลงทุนเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าหลากหลายรูปแบบ โดยมุ่งเน้นเทคโนโลยี Hybrid (HEV) และ Plug-in Hybrid (PHEV) สำหรับรถกระบะและรถยนต์อเนกประสงค์แบบ PPV ขณะที่**มาสด้า**มีแผนลงทุนเพื่อพัฒนาสายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าชนิด Mild Hybrid (MHEV) ปรับปรุงสายการผลิตด้วยระบบอัตโนมัติ และสร้างความพร้อมเพื่อเข้าสู่ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ในอนาคต ส่วน**นิสสัน**มีแผนการขยายการลงทุนเพื่อเดินหน้าพัฒนาซัพพลายเชนและบุคลากรไทยเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันและเทคโนโลยีการผลิตในประเทศ

ด้าน**โตโยต้า**ให้ความสำคัญกับการต่อยอดฐานการผลิตรถยนต์และรถกระบะในประเทศไทย เพื่อรองรับเทคโนโลยียานยนต์หลากหลายรูปแบบ ทั้งรถยนต์ไฮบริด (HEV) รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) และรถยนต์ไฟฟ้าพลังงานเซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (FCEV) โดยเฉพาะการพัฒนาประเทศไทยเป็นฐานผลิตรถกระบะ FCEV รุ่นใหม่ เพื่อส่งออกไปยังตลาดโลก ควบคู่กับการยกระดับเทคโนโลยีการผลิตและพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ ขณะที่**อีซูซุ**มุ่งรักษาความแข็งแกร่งของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถกระบะและรถเพื่อการพาณิชย์ พร้อมพัฒนาเทคโนโลยีพลังงานทางเลือกที่หลากหลาย ทั้งรถกระบะไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) รถบรรทุกไฟฟ้าพลังงานเซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (FCEV) และการส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซล B20 รวมถึงการเตรียมทดสอบ B30 เพื่อรองรับการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์และความต้องการของตลาดในประเทศและตลาดส่งออก

ขณะเดียวกัน ค่ายรถญี่ปุ่นยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ การวิจัยและพัฒนา (R&D) และการพัฒนาบุคลากรในประเทศไทย เพื่อยกระดับทักษะวิศวกร ช่างเทคนิค และผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถรองรับการผลิตยานยนต์รุ่นใหม่ โดยเฉพาะเทคโนโลยีระบบขับเคลื่อนไฟฟ้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และระบบการผลิตอัตโนมัติ ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ และเสริมบทบาทของไทยในฐานะศูนย์กลางการผลิตและส่งออกยานยนต์ของภูมิภาค

ทั้งนี้ ในช่วงปี 2564 ถึงเดือนกันยายน 2569 นักลงทุนญี่ปุ่นยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยรวม 367 โครงการ มูลค่ากว่า 79,000 ล้านบาท นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีจำนวนคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนสูงที่สุดในกลุ่มการลงทุนจากญี่ปุ่น สะท้อนความสำคัญของประเทศไทยในฐานะฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของนักลงทุนญี่ปุ่น และเป็นพื้นฐานสำคัญในการต่อยอดการลงทุนสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ยุคใหม่

รับฟังข้อเสนอเพื่อร่วมขับเคลื่อนตลาดและการผลิต xEV

ในการหารือดังกล่าว ผู้บริหารค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นได้แลกเปลี่ยนมุมมองเกี่ยวกับความชัดเจนและความต่อเนื่องของนโยบายยานยนต์ในระยะยาว เพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุนและวางแผนการผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ในประเทศไทย รวมถึงเสนอแนวทางเชื่อมโยงมาตรการส่งเสริมการลงทุนกับประโยชน์ต่อเศรษฐกิจไทย ทั้งการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) การพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย การสร้างงานและยกระดับทักษะบุคลากร ตลอดจนการส่งเสริมกิจกรรมวิจัยและพัฒนา (R&D) โดยภาครัฐรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไว้เป็นข้อมูลสำหรับศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบในภาพรวม

สำหรับการเปลี่ยนผ่านสู่ยานยนต์ไฟฟ้า ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นได้หยิบยกประเด็นระยะเวลาการปฏิบัติตามเงื่อนไขการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ (e-Parts) สำหรับรถยนต์ไฮบริด (HEV) ในประเทศ และหลักเกณฑ์การใช้ชิ้นส่วนสำคัญในระดับชุดประกอบสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการปรับสายการผลิตและพัฒนาเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ ทั้งนี้ นายเอกนิติได้มอบหมายให้บีโอไอประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำประเด็นดังกล่าวไปวิเคราะห์ร่วมกับเป้าหมายการเพิ่มมูลค่าในประเทศ ความพร้อมของผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย และทิศทางเทคโนโลยี ก่อนพิจารณาแนวทางที่เหมาะสม

ขณะเดียวกัน มีการแลกเปลี่ยนมุมมองเกี่ยวกับแนวทางฟื้นฟูตลาดรถยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะตลาดรถกระบะที่ชะลอตัว รวมถึงแนวคิดโครงการรถเก่าแลกรถใหม่ (Trade-in) และการนำระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาประกอบการออกแบบมาตรการ เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รัฐบาลจะพิจารณาทางเลือกต่าง ๆ โดยคำนึงถึงประสิทธิผลของมาตรการ ภาระงบประมาณ ผลต่อผู้บริโภค และความเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการทุกกลุ่ม

แลกเปลี่ยนมุมมองด้านภาษีและมาตรฐาน เสริมขีดแข่งขันฐานผลิตไทย

ในด้านมาตรการภาษี รัฐบาลได้ชี้แจงว่าโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่มุ่งสร้างความสมดุลระหว่างการรองรับเทคโนโลยีที่หลากหลาย การส่งเสริมการผลิตและการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และการรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันของฐานการผลิตไทย

ที่ประชุมยังได้หารือแนวทางเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเพื่อส่งออก ทั้งการสนับสนุนการลงทุนในรถยนต์รุ่นใหม่และชิ้นส่วนสำคัญ การลดข้อจำกัดด้านต้นทุนการผลิตและการต่อยอดศักยภาพของรถกระบะและรถเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งเป็น Product Champion ของไทยและมีเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศจำนวนมาก ประเด็นเหล่านี้จะเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายเพื่อรักษาบทบาทของไทยในฐานะศูนย์กลางการผลิตและส่งออกยานยนต์ของภูมิภาค

สำหรับด้านกฎระเบียบและมาตรฐานยานยนต์ ผู้บริหารค่ายรถยนต์ได้เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการลดขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนในกระบวนการตรวจสอบมาตรฐานและพิธีการศุลกากร การกำหนดกรอบเวลาการบังคับใช้มาตรฐานการปล่อยมลพิษ Euro 6 ให้ชัดเจน และการกำกับดูแลการผลิตชดเชยตามเงื่อนไขมาตรการ EV3.0 และ EV3.5 เพื่อสนับสนุนการวางแผนของผู้ประกอบการและการแข่งขันที่เป็นธรรม

“การหารือครั้งนี้สะท้อนว่าค่ายรถญี่ปุ่นยังคงเชื่อมั่นและให้ความสำคัญกับประเทศไทยในฐานะฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์ และประกาศเดินหน้าแผนลงทุนเพื่อยกระดับเทคโนโลยีและพัฒนารถยนต์รุ่นใหม่ หลังได้รับทราบทิศทางโครงสร้างภาษีใหม่ที่สนับสนุนการลงทุน การผลิตในประเทศ และการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน สิ่งที่บีโอไอให้ความสำคัญคือการเชื่อมโยงแผนลงทุนเหล่านี้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยและการพัฒนาทักษะบุคลากร สำหรับข้อเสนอจากภาคเอกชน รัฐบาลจะใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาและออกแบบมาตรการอย่างรอบคอบ โดยพิจารณาทั้งความสามารถในการแข่งขัน ผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจไทย ความเป็นธรรม และผลกระทบในระยะยาว เพื่อให้ค่ายรถยนต์ระดับโลกและผู้ประกอบการไทยเติบโตไปด้วยกันอย่างยั่งยืน” นายนฤตม์ กล่าว

****



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2509 มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการลงทุนที่สร้างคุณค่าให้แก่ประเทศมาอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 60 ปี ทั้งจากนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนไทย เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไทยสู่เศรษฐกิจใหม่อย่างยั่งยืน

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ ศูนย์บริการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

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