



ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ที่ ป. ๑ /๒๕๖๓

เรื่อง หลักเกณฑ์การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ทั้งคัน (CBU) โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า เพื่อทดลองตลาด สำหรับกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle - BEV)

อนุสนธิประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๕/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เรื่อง นโยบายส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ และประกาศกระทรวงการคลัง ลงวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ และมติการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เห็นชอบหลักเกณฑ์การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ทั้งคัน (CBU) โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่อทดลองตลาด สำหรับกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle - BEV) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนโดยได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในประกาศนี้

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

“ผู้ได้รับการส่งเสริม” หมายความว่า ผู้ได้รับบัตรส่งเสริมในกิจการประเภท ๔.๑๘ กิจการ ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle - BEV) และชิ้นส่วน

“รถยนต์ CBU” หมายความว่า รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่สำเร็จรูปทั้งคัน

“โครงการ” หมายความว่า โครงการที่ได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle - BEV)

ข้อ ๒ การนำเข้ารถยนต์ CBU ที่ จะได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อทดลองตลาด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังนี้

(๑) จะต้องเป็นผู้ได้รับการส่งเสริม

(๒) จะต้องนำเข้ารถยนต์ภายใน ๒ ปีนับแต่วันออกบัตรส่งเสริม ทั้งนี้ จะต้องติดตั้งสายการประกอบและทดสอบให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว

(๓) การกำหนดปริมาณการนำเข้าสูงสุดจะพิจารณาจากองค์ประกอบหลัก ๔ ประการ ได้แก่

(๓.๑) ค่าเฉลี่ยต่อปีของปริมาณการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ภายใต้โครงการ ในช่วงเวลาสองปีแรกนับจากวันที่เริ่มผลิต (นับวันชนวัน)

(๓.๒) ปีที่เริ่มผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่คันแรกเพื่อจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ ภายใต้โครงการ

(๓.๓) ขนาดการลงทุนจริงไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนนับถึงวันครบ ๒ ปี หลังจากออกบัตรส่งเสริม

(๓.๔) การใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศในช่วงสองปีแรกของการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ โดยชิ้นส่วนสำคัญ ได้แก่ แบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) และระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU)

(๔) สูตรการคำนวณปริมาณสูงสุดในการนำเข้ารถยนต์ CBU ที่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า

$$\text{ปริมาณนำเข้าสูงสุด} = \frac{\text{ค่าเฉลี่ยต่อปีของปริมาณการผลิตจริงในช่วงสองปีแรก} \times (\text{คะแนนด้านปีที่เริ่มผลิต} + \text{คะแนนด้านขนาดการลงทุน} + \text{คะแนนด้านชิ้นส่วนสำคัญในประเทศ})}{100} \text{ (หากมีเศษให้ปัดทิ้ง)}$$

การกำหนดคะแนนในแต่ละด้านมีรายละเอียดดังนี้

- คะแนนด้านปีที่เริ่มผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่คันแรกเพื่อจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ ภายใต้โครงการ

ปีที่เริ่มผลิตรถยนต์	คะแนน
ปี พ.ศ. ๒๕๖๓	๕.๐
ปี พ.ศ. ๒๕๖๔	๓.๐
ปี พ.ศ. ๒๕๖๕	๑.๐

- คะแนนด้านขนาดการลงทุนจริงไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนนับถึงวันครบ ๒ ปี หลังจากออกบัตรส่งเสริม

ขนาดการลงทุน (ล้านบาท)	คะแนน
ตั้งแต่ ๓,๒๐๐ ขึ้นไป	๑๐.๐
ตั้งแต่ ๑,๖๐๐ - น้อยกว่า ๓,๒๐๐	๘.๐
ตั้งแต่ ๘๐๐ - น้อยกว่า ๑,๖๐๐	๖.๐
ตั้งแต่ ๔๐๐ - น้อยกว่า ๘๐๐	๔.๐
ตั้งแต่ ๒๐๐ - น้อยกว่า ๔๐๐	๒.๐

- คะแนนด้านชิ้นส่วนสำคัญในประเทศในช่วงสองปีแรกของการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ โดยชิ้นส่วนสำคัญ ได้แก่ แบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) และระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU)

จำนวนชิ้นส่วนสำคัญ ที่ผลิตหรือใช้ในประเทศ (ชิ้น)	คะแนน
๔	๕.๐
๓	๓.๕
๒	๒.๐
๑	๑.๐

(ตัวอย่างการคำนวณปริมาณการนำเข้าสูงสุดปรากฏตามเอกสารแนบท้ายประกาศ)

(๕) รถยนต์ CBU ที่นำเข้าต้องเป็น Brand และ Segment เดียวกับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ที่จะผลิตตามโครงการ โดยจะต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน Type Approval ของ UN Regulations ตามมาตรฐานของประเภทรถ L M หรือ N และสามารถจดทะเบียนรถได้ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(๖) ราคาจำหน่ายภายในประเทศของรถยนต์ CBU ที่นำเข้าจะต้องไม่เกินเพดานราคาที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ข้อ ๓ การนำเข้ารถยนต์ CBU โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อทดลองตลาด มีขั้นตอนการขออนุญาต ดังนี้

(๑) การยื่นขออนุมัติปริมาณการนำเข้ารถยนต์ CBU

(๑.๑) ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องยื่นขออนุมัติปริมาณการนำเข้ารถยนต์ CBU ต่อสำนักงานภายในวันทำการสุดท้ายของปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณา ดังนี้

- ๑) แผนการลงทุนภายใต้โครงการ ในระยะเวลาสองปีแรกนับจากวันออกบัตรส่งเสริม
- ๒) แผนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ภายใต้โครงการ ในระยะเวลาสองปีแรกนับจากวันที่เริ่มผลิตเพื่อจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ ซึ่งระบุข้อมูลต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย ได้แก่ เดือนที่เริ่มการผลิตรถยนต์ ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรุ่นของรถยนต์ที่จะผลิต
- ๓) แผนการใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ ได้แก่ แบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) และระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) ในระยะเวลาสองปีแรกนับจากวันที่เริ่มผลิตเพื่อจำหน่ายในเชิงพาณิชย์
- ๔) รายละเอียดรถยนต์ที่คาดว่าจะนำเข้า และ/หรือ ที่คาดว่าจะผลิตในประเทศไทย รวมทั้งราคาจำหน่ายของรถยนต์ดังกล่าวในประเทศต้นทาง
- ๕) เอกสารอื่นๆ ตามที่สำนักงานขอเพิ่มเติมเป็นรายกรณีไป

(๑.๒) สำนักงานจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๒ และออกหนังสือรับรองปริมาณการนำเข้ารถยนต์ CBU ที่จะได้รับยกเว้นอากรขาเข้า

(๒) การยื่นขอหนังสือแสดงการรับรองให้ได้รับการยกเว้นอากรสำหรับรถยนต์ CBU

(๒.๑) เมื่อนำเข้ารถยนต์ CBU ในแต่ละครั้ง ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องยื่นขอหนังสือแสดงการรับรองให้ได้รับการยกเว้นอากรสำหรับรถยนต์ CBU โดยมีเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณา ดังนี้

- ๑) หนังสือแสดงรายละเอียดของรถยนต์ CBU ที่จะนำเข้า เช่น ชื่อรุ่นรถยนต์ Specification ของรถยนต์ กำลังของมอเตอร์ไฟฟ้า และความจุของแบตเตอรี่ เป็นต้น
- ๒) สำเนาใบกำกับสินค้าที่แสดงรายละเอียดของรถยนต์ CBU และปริมาณที่จะนำเข้า จำนวน ๒ ชุด
- ๓) เอกสารแสดงการได้รับอนุมัติป้ายข้อมูลรถยนต์ตามมาตรฐานสากล (Eco Sticker) สำหรับรถยนต์ CBU ที่นำเข้าจากสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
- ๔) เอกสารอื่นๆ ตามที่สำนักงานขอเพิ่มเติมเป็นรายการณไป

(๒.๒) สำนักงานจะออกหนังสือแสดงการรับรองให้ได้รับการยกเว้นอากร

(๓) ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องแสดงเอกสารรับรองให้ได้รับการยกเว้นอากรจากสำนักงานต่อกรมศุลกากรในขณะผ่านพิธีการศุลกากรโดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐

ข้อ ๔ เมื่อการดำเนินการครบกำหนด ๒ ปี นับจากวันที่เริ่มผลิตเพื่อจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ สำนักงานจะตรวจสอบขนาดการลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน ปริมาณการผลิตจริง ปีที่เริ่มผลิตและการใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ เพื่อคำนวณหาสิทธิที่แท้จริงของการนำเข้รถยนต์ CBU ที่ผู้ได้รับการส่งเสริมพึงได้รับรวมทั้งตรวจสอบปริมาณการใช้สิทธิจริง

(๑) กรณีผู้ได้รับการส่งเสริมได้นำเข้รถยนต์ CBU เกินสิทธิที่พึงได้รับ สำนักงานจะยกเลิกหรือเพิกถอนหนังสือแสดงการรับรองการได้รับการยกเว้นอากรตามรายการรถยนต์ CBU สำหรับส่วนที่นำเข้เกินสิทธิและแจ้งให้กรมศุลกากรดำเนินการเรียกเก็บภาษี โดยจะเรียกเก็บอากรขาเข้สำหรับรถยนต์ CBU ที่มีราคาสูงสุดก่อนและราคารองลงมาเป็นลำดับถัดไป และให้ถือว่าของนั้นไม่ได้รับสิทธิยกเว้นอากรตั้งแต่วินำเข้และผู้นำเข้มีหน้าที่ติดต่อกกรมศุลกากรเพื่อขอชำระอากรภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่สิทธิสิ้นสุดหรือวันที่ถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ (ตัวอย่างการตรวจสอบและเพิกถอนสิทธิปรากฏตามเอกสารแนบท้ายประกาศ)

(๒) กรณีผู้ได้รับการส่งเสริมไม่สามารถติดตั้งสายการประกอบและทดสอบรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ให้แล้วเสร็จ ภายในสองปีนับแต่วันออกบัตรส่งเสริม จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นอากรขาเข้สำหรับรถยนต์ CBU ที่นำเข้มาทั้งหมด

ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓

ดวงใจ อัครวจินตจิตร

(นางสาวดวงใจ อัครวจินตจิตร)

เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ตัวอย่างการกำหนดปริมาณนำเข้ารถยนต์ CBU ที่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า

บริษัท A ระบุว่า จะผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ได้ ๒,๕๐๐ คันในปีที่ ๑ และ ๔,๐๐๐ คันในปีที่ ๒ โดยรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่คันแรกผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ มีขนาดการลงทุนไม่รวมค่าที่ดิน และทุนหมุนเวียนประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท และจะใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ จำนวน ๑ ชิ้นภายในสองปีแรกของการผลิต

ผู้ยื่นขอจะมีสิทธินำเข้ารถยนต์ CBU โดยได้รับการยกเว้นอากรได้ไม่เกิน

$$= \text{ค่าเฉลี่ยต่อปีของปริมาณการผลิตจริงในช่วงสองปีแรก} \times (\text{คะแนนด้านปีที่เริ่มผลิต} + \text{คะแนนด้านขนาดการลงทุน} + \text{คะแนนด้านชิ้นส่วนสำคัญในประเทศ}) / ๑๐๐$$

$$= [(๒,๕๐๐ + ๔,๐๐๐) / ๒] \times (๓.๐ + ๔.๐ + ๑.๐) / ๑๐๐ = ๒๖๐ \text{ คัน (หากมีเศษให้ปัดทิ้ง)}$$

ตัวอย่างการตรวจสอบและการเพิกถอนสิทธิ

จากการตรวจสอบบริษัท A (รายละเอียด) พบว่า

- ปริมาณการผลิตจริงในปีแรก = ๑,๕๐๐ คัน ปีที่สอง = ๓,๐๐๐ คัน
- ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่คันแรกในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔
- ขนาดการลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน = ๖๐๐ ล้านบาท
- ใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ ๑ ชิ้น
- นำเข้ารถยนต์ CBU โดยใช้สิทธิยกเว้นอากรเข้ามาจำนวน ๒๐๐ คัน

ดังนั้น สิทธิที่แท้จริงของการนำเข้า CBU

$$= \text{ค่าเฉลี่ยต่อปีของปริมาณการผลิตจริงในช่วงสองปีแรก} \times (\text{คะแนนด้านปีที่เริ่มผลิต} + \text{คะแนนด้านขนาดการลงทุน} + \text{คะแนนด้านชิ้นส่วนสำคัญในประเทศ}) / ๑๐๐$$

$$= [(๑,๕๐๐+๓,๐๐๐) / ๒] \times (๓.๐ + ๔.๐ + ๑.๐) / ๑๐๐ = ๑๘๐ \text{ คัน (เศษปัดทิ้ง)}$$

สำนักงานจะดำเนินการแจ้งกรมศุลกากรให้เรียกเก็บอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ CBU ที่บริษัท A นำเข้ามาที่มีราคาสูงที่สุด ๒๐ อันดับแรก