

The ASEAN – German Technical Cooperation Programme “Cities, Environment and Transport”

Transport and Climate Change

ข้อเสนอแนะสำหรับ นโยบายด้าน Fuel Economy

การประชุมเชิงปฏิบัติการ

การผลักดันการดำเนินงานนโยบายการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพด้านยานยนต์ในประเทศไทย ครั้งที่
๒

วันอังคารที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เวลา ๐๘.๓๐ – ๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๒๐๑ ชั้น ๒ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร





ข้อเสนอแนะ

- ปรับปรุง mandatory FE labelling
 - ✓ เพิ่มข้อมูลประสิทธิภาพการใช้พลังงาน เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยของรถประเภทนั้นในตลาด
 - ✓ เพิ่มข้อมูลด้านค่าใช้จ่ายที่สามารถประหยัดได้จากยานยนต์ที่มี FE ประสิทธิภาพสูง
 - ✓ อาจขยายไปครอบคลุมรถบรรทุกเล็ก (light commercial vehicle)
- ปรับปรุงมาตรการด้านภาษี
 - ✓ ปรับภาษีสรรพสามิตให้ขึ้นกับ CO₂ ที่ปล่อยอย่างต่อเนื่อง (อัตราภาษีเป็นเส้นตรงแทนที่จะเป็น step function)
 - ❖ อาจเน้นการให้แต้มต่อยานยนต์ประสิทธิภาพสูง เช่น เพิ่มความชันของกราฟเส้นตรงหรือแม้กระทั่งการจ่ายเงินคืนให้ (Rebate)
 - ❖ อาจเพิ่มความแตกต่างระหว่าง HEV และ PHEV/BEV
 - ✓ ปรับภาษีต่อทะเบียนรถประจำปีให้เกิดแต้มต่อสำหรับ รถที่ปล่อย CO₂ น้อยกว่า
 - ✓ ปรับภาษีเชื้อเพลิงให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง



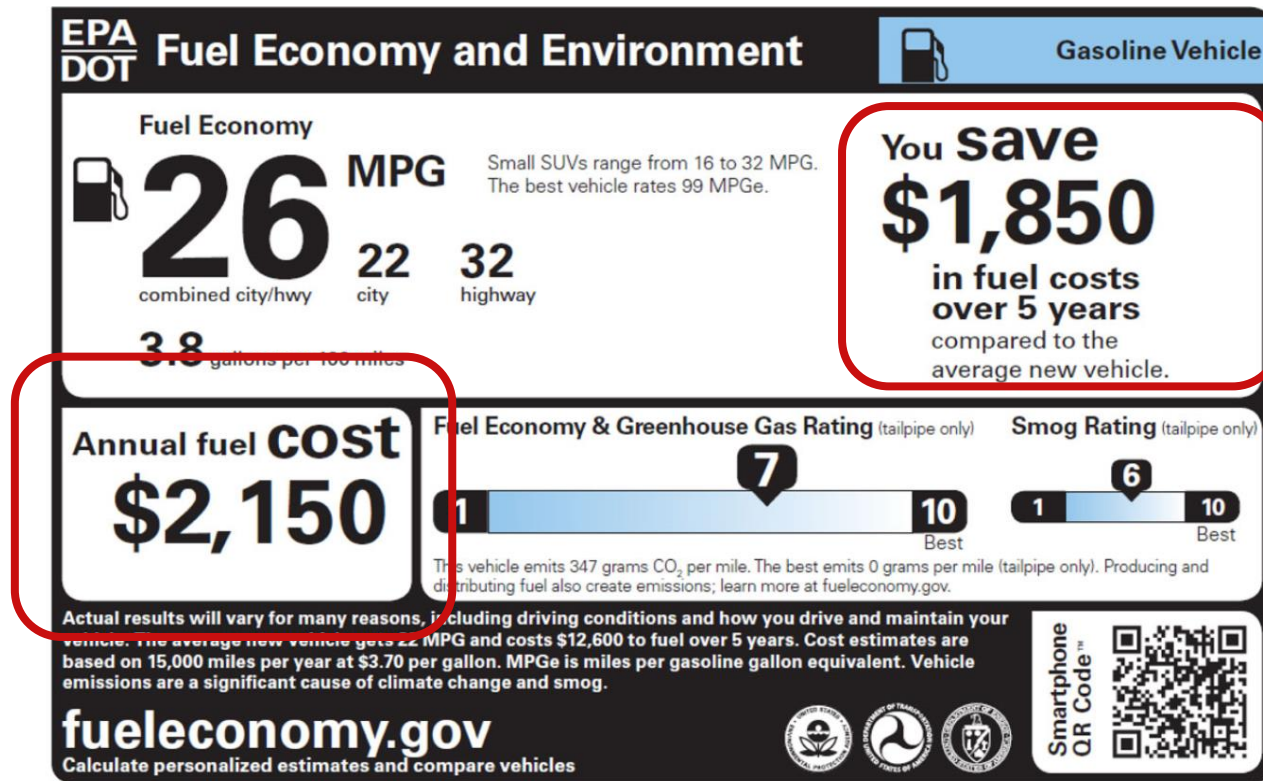
ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



กรณีศึกษา: Fuel economy labelling in the U.S.



- ข้อมูลเพิ่มเติม สำหรับค่าใช้จ่ายของเชื้อเพลิงในระยะเวลา 5 ปี พร้อมสัดส่วนที่สามารถประหยัดได้ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยของยานยนต์ในประเภทนั้นๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนต่อผู้บริโภค



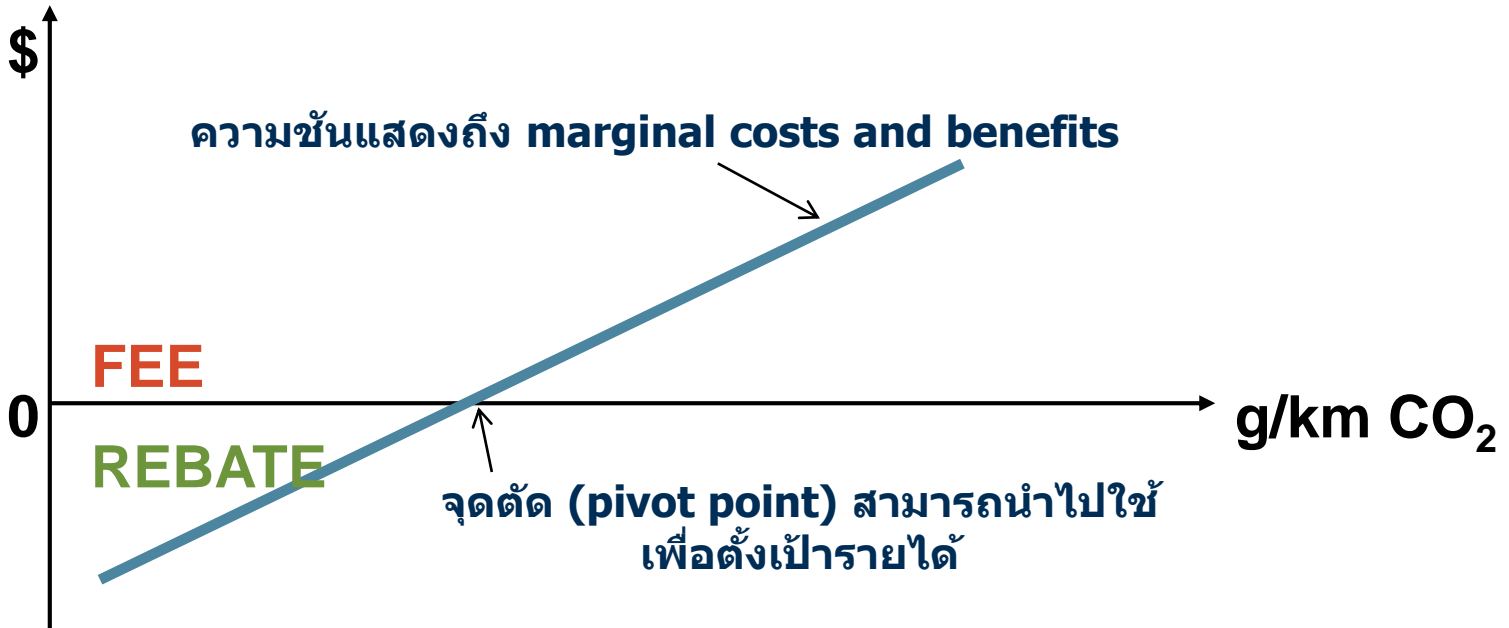
ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



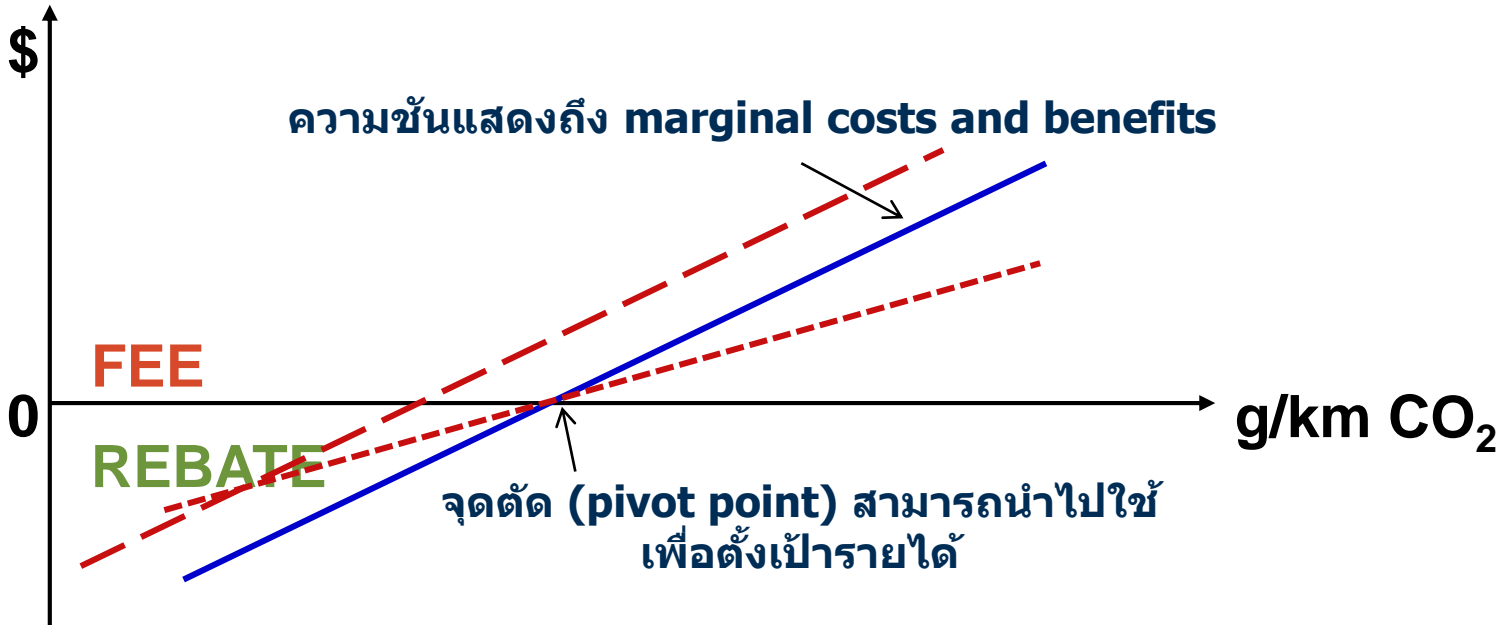
Feebate = Fee + Rebate



- นโยบายด้านการตลาด ที่จะช่วยเปลี่ยนพฤติกรรมผู้บริโภค (และท้ายที่สุด ผู้ผลิต) ให้นิมยานยนต์ที่ปลดปล่อย CO₂ ต่ำ โดยการเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมสำหรับยานยนต์ที่ปลดปล่อย CO₂ สูง และ จ่ายคืน (Rebate) ให้กับยานยนต์ที่ปล่อย CO₂ ต่ำ
- ใช้เกณฑ์อ้างอิง FE หรือ การปลดปล่อย CO₂ ระหว่างยานยนต์
- อาจใช้อ้างอิงลักษณะของยานยนต์เพิ่มเติมได้ เช่น ขนาด น้ำหนัก



Key elements of a feebate



- ความชันของกราฟเป็นตัวบ่งบอก incentive สำหรับยานยนต์ประสิทธิภาพสูง
- ตำแหน่งของจุดตัดแกน X (pivot point) เป็นตัวบ่งบอกว่านโยบาย FE สร้างรายได้ หรือรายจ่ายให้รัฐบาล
- จุดตัดแกน X (pivot point) จำเป็นต้องมีการปรับปรุงอยู่เสมอ
 - ✓ ย้ายไปด้านซ้ายเพื่อรักษาระดับสมดุลของงบประมาณที่ใช้เพิ่มประสิทธิภาพ FE



ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Feebate – Case studies

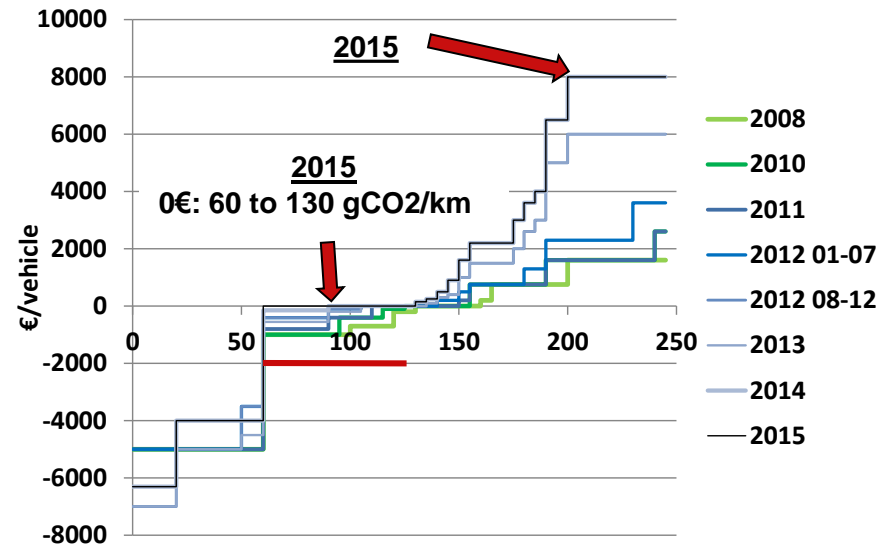
Singapore

CEVS BANDINGS					
Band	Carbon emission (CO ₂ g/km)	REBATE (FROM 1 JAN 2013)		SURCHARGE (FROM 1 JULY 2013)	
		Cars	Taxis	Cars	Taxis
A1	0 to 100	\$20,000	\$30,000		
A2	101 to 120	\$15,000	\$22,500		
A3	121 to 140	\$10,000	\$15,000		
A4	141 to 160	\$5,000	\$7,500		
B	161 to 210	\$0	\$0	\$0	\$0
C1	211 to 230			\$5,000	\$7,500
C2	231 to 250			\$10,000	\$15,000
C3	251 to 270			\$15,000	\$22,500
C4	271 & above			\$20,000	\$30,000

Source: <http://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=12e099d1-e037-450b-80e3-5cb6b8293c4a#1>

- สิงคโปร์ ใช้มาตรการ **Feebate** (Carbon Emissions based Vehicle Scheme CEVS) เมื่อ ม.ค. 56
- Rebates and fees ถูก offset ด้วย Additional Registration Fee (ARF)
- Fees and rebates มีค่าค่อนข้างสูง

France



- ฝรั่งเศส ใช้มาตรการ **Bonus-Malus system** ทำให้ ค่าการปลดปล่อย CO₂ ลดลง
 - 9 gCO₂/km ในปี 2551 และ
 - 7gCO₂/km by 2552 จากเดิมที่เคยลดลงเฉลี่ย 1 gCO₂/km ในปีก่อนๆ
- Fees/rebates **ปรับทุกๆ 2 ปี**
- มาตรการนี้ **ไม่มีภาระงบประมาณ** ในปี 2551-2552



ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change

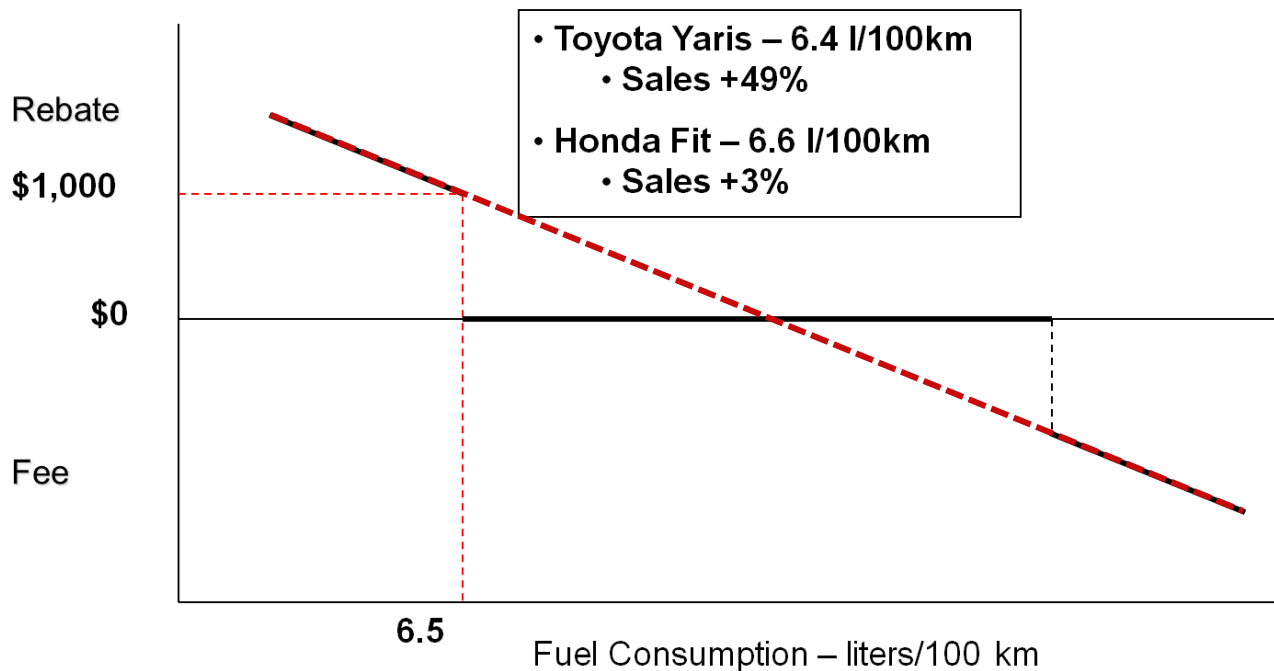


Implemented by



แนวทาง Feebate: ความชันต่อเนื่อง vs. step function

Canada



- Step function สำหรับ feebate ทำให้ตลาดรถใน Canada บิดเบือน