

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

Transport and Climate Change

สรุปการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การประชุมเชิงปฏิบัติการ

การผลักดันการดำเนินงานนโยบายการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพด้านยานยนต์ในประเทศไทย ครั้งที่ ๒

วันอังคารที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ เวลา ๐๘.๓๐ – ๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๒๐๑ ชั้น ๒ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร





ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



สำนักงานส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	พัฒนา ส่งเสริม สนับสนุน การผลิตและใช้พลังงานสะอาด เชิงพาณิชย์ อย่างคุ้มค่า ยั่งยืน และมีประสิทธิภาพ
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงาน MEPs และ HEPs ในยานยนต์ - ฉลากประสิทธิภาพพลังงานเบอร์ 5 ซึ่งเป็นมาตรการกระตุ้นความตระหนักสำหรับผู้บริโภค ครอบคลุมเครื่องยนต์ขนาดเล็ก
ปัญหา อุปสรรค และความต้องการ การสนับสนุน	- สำหรับภาคยานยนต์ มีปัจจัยที่กำหนดการตัดสินใจของผู้บริโภคหลายๆ ตัวแปร ผลสำเร็จในการประกาศใช้ ประสิทธิภาพพลังงานจึงไม่เป็นไปตามความคาดหมาย
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุน/ร่วมมือ	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม - กรมการขนส่งทางบก
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	มีการศึกษาและปรับปรุงมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงาน ในยานยนต์และอัตราภาษีเรียกเก็บตาม CO2 จากการเปรียบเทียบกันนโยบายที่ประกาศใช้ในต่างประเทศ
อื่นๆ	การประกาศมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงานจากโครงการ MEPs และ HEPs อยู่ระหว่างการประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นจากโครงการ Eco-sticker และ อัตราภาษี CO ₂



ฉลากประหยัดพลังงาน ประสิทธิภาพสูง

energy saving by 5%
ประหยัดพลังงาน 5%
ลดการปล่อย CO₂ 5%

ช่วยคุณประหยัด...ชาติได้ประโยชน์

ดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่ www.dede.go.th

กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน



ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

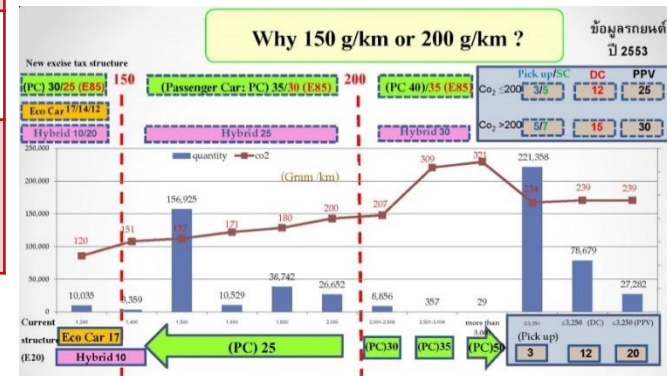
อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	เรียกเก็บภาษีสรรพสามิต จากรถยนต์ซึ่งจัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	- มาตรการอัตราภาษีรถยนต์ตามการปลดปล่อยมลพิษ CO2 ในกลุ่มรถ City car (B-segment) และรถปิกอัพ - อัตราภาษีสนับสนุนยานยนต์สะอาด HEV, EV, FcEV
ปัญหา อุปสรรค และความต้องการการสนับสนุน	- ภาคอุตสาหกรรมไม่มีแผนพัฒนายานยนต์ให้เหนือกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด - การคำนวณภาษีแบบรวมใน (Inclusive tax) ไม่สามารถสร้างความตระหนักให้กับผู้บริโภคได้โดยตรง
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุน/ร่วมมือ	- สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม - กระทรวงพลังงาน
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	การทบทวนอัตราภาษีสรรพสามิต ตามการปล่อยก๊าซ CO2 ใหม่
อื่นๆ	หน่วยงานมีเป้าหมายเป็นยอดการเก็บภาษียานยนต์ ดังนั้นเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำต้องมีการปรับปรุงตามความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์



Comparison of Current Structure VS New Structure

Categories Of Vehicle	Tax Structure in Previously			Tax Structure in 2016			
	Engine Capacity (Horse Power)	Tax Rate (%)		CO ₂	Tax Rate (%)		
		E10	E20	E85	E10/E20	E85/NGV	Hybrid
Passenger Vehicles - Passenger Vehicles and, Vans less than 10 seats	≤2,000 CC	30	25	22*	≤100 g/km	} 30* } 25	10
	2,001-2,500 CC	35	30	27	101-150g/km		20
	2,501-3,000 CC	40	35	32	151-200 g/km		30
	>3,000 CC	50	50	50	>200 g/km	35	30
	>3,000 CC (≥120 HP)	50	50	50	>3,000 CC	50	50
PPV / DC /Space Cab/Pick Up	≤3,250 CC	20/12 / -/3,18		≤200 g/km	25*/12/5/3,18		
	>3,250 CC	50		>200 g/km	30/15/7/5,18		
Eco Car (Benzine/Diesel) / E85	1,300/1,400 CC	17		≤100 g/km	14*/12		
				101-120 g/km	17/17		
Electric Vehicle /Fuel Cell/ Hybrid	≤ 3,000 CC	10			10		
	>3,000 CC	50		>3,000 CC	**		
NGV-OEM	≤ 3,000 CC	20			**		
	>3,000 CC	50		>3,000 CC	50		

Remarks : * Assign safety standard for Active Safety (ABS+ESC) for Passenger Vehicles and, Vans less than 10 seat must obtain CO₂ ≤150 g/km / PPV must obtain CO₂ ≤100 g/km / Eco Car must obtain CO₂ ≤100 g/km
** Depend on CO₂ emission * less than 1,700 CC but not over 2,000 CC





ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	กำหนดนโยบายและมาตรการ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ และมาตรการบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดกับภาคอุตสาหกรรมจากความไม่แน่นอนของภาวะทางเศรษฐกิจ
กิจกรรม มาตรการ และ นโยบาย	- มาตรการฉลาก Eco-sticker - คุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงาน Eco-car ระยะที่ 1 และระยะที่ 2
ปัญหา อุปสรรค และความต้องการการสนับสนุน	- ฉลาก Eco-sticker ไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร จากพื้นฐานความรู้ที่จำกัดในภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง - ทักษะของผู้บริโภค ที่ยังคำนึงถึงรายละเอียดต่างๆ ของตัวรถ มากกว่าประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการปลดปล่อยสารมลพิษ
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุน/ร่วมมือ	- กรมการขนส่งทางบก
แผนมาตรการ และนโยบายในอนาคต	การเพิ่มระดับความสำคัญและความตระหนักของผู้บริโภค ต่อ Eco-sticker โดยการนำฉลาก Eco-sticker ไปต่อยอด เช่นการนำไปใช้เป็นเอกสารสำคัญในการจดทะเบียนรถยนต์ (เช่นเดียวกับมาตรการ Certificate of Conformity – C.o.C.) ในอเมริกาและยุโรป
อื่นๆ	รายละเอียดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายด้านพลังงานบน Eco-sticker และผลเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายมาตรฐานจะได้ใช้ในโครงการ Eco-sticker ระยะต่อไป



ECO Sticker

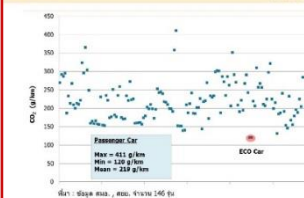
1) ECO Label ... Sustainability
Mobility Performance:
 • Clean: CO₂ & Emission standard
 • Efficient: Fuel Consumption
 • Safe: Active & Passive Safety Standard

2) Car Specification:
 Model, Type, VIN, Engine, Transmission, Weight, Tire size, No. of seats, Fuel type, Manufacturing Plant

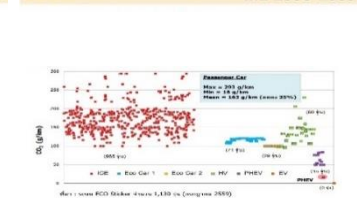
3) Factory Installed Equipments:

4) Manufacturer/Importer:
 Logo, Name, Address, Website

ข้อมูลการปล่อย CO₂ ของรถยนต์ในปี 2554



ข้อมูลการปล่อย CO₂ ของรถยนต์ในปี 2558-2559



Before (2011)
 Max = 411 g/km
 Min = 120
 Mean = 219

After (2016)
 Max = 293 g/km
 Min = 16
 Mean = 163 (decrease 25%)



ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



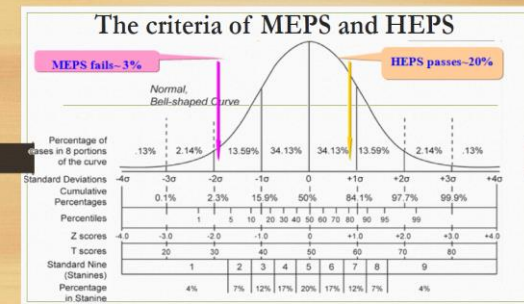
สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	ให้บริการบริการสนับสนุนด้านเทคนิค และให้คำปรึกษาให้กับภาคเอกชนและหน่วยงานของรัฐ
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - มีประสบการณ์ในการดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประสิทธิภาพการใช้พลังงานในยานยนต์ - มีฐานข้อมูลประสิทธิภาพพลังงาน และการปล่อยมลพิษของรถยนต์ในท้องตลาด
ปัญหา อุปสรรค และความต้องการ การสนับสนุน	<ul style="list-style-type: none"> - การสื่อสารและการประชาสัมพันธ์เป็นประเด็นอุปสรรคสำคัญในการส่งเสริมนโยบายสำหรับรถยนต์ - ระยะเวลาประกาศใช้นโยบายต้องเหมาะสมกับระยะเวลาประกาศมาตรการสำหรับรถยนต์อื่น เช่นมาตรฐานไอเสีย Euro
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุน/ร่วมมือ	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม - กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	สนับสนุนเชิงเทคนิคให้เกิดมาตรการด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงานในยานยนต์ขึ้นในประเทศ
อื่นๆ	จากประสบการณ์ของหน่วยงาน เกณฑ์มาตรฐานสำหรับยานยนต์กำหนดจากข้อมูลทางสถิติของยานยนต์ในท้องตลาด ดังจะเห็นได้จากจำนวนยานยนต์ที่ไม่ผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำจะมีจำนวน 3% ขณะที่จำนวนยานยนต์ที่ผ่านเกณฑ์ขั้นสูงมีจำนวน 20%



HEPs passes ~20%

MEPs fails~3%





ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม



voluntary certification mark



mandatory certification mark



อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	ปรับปรุงมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เพื่อส่งเสริมให้ภาคอุตสาหกรรมมีความก้าวหน้าทัดเทียมกับความต้องการของตลาด
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - การปรับปรุงมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงานขั้นต่ำ (MEPs) และมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงานขั้นสูง (HEPs) - การประกาศใช้ MEPs เป็นมาตรฐานแบบสมัครใจสำหรับรถจักรยานยนต์
ปัญหา อุปสรรค และความต้องการการสนับสนุน	- จากการวิเคราะห์การตลาดของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ เอกชน ความตระหนักในค่าใช้จ่ายด้านพลังงานของผู้บริโภค ไม่สามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้ จึงไม่มีผู้ผลิตสมัครใจในโครงการ MEPs ในการประกาศในภาคสมัครใจ
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุน/ร่วมมือ	<ul style="list-style-type: none"> - กรมการขนส่งทางบก - กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน - หน่วยงานวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	สนับสนุนเชิงนโยบายให้เกิดมาตรการด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงานในยานยนต์ ขึ้นในประเทศ
อื่นๆ	- การประกาศใช้มาตรฐาน MEPs เป็นมาตรฐานในภาคบังคับ จำเป็นต้องมีการประเมินผลที่จะเกิดกับผู้บริโภคให้ได้

หน้า ๘
เล่ม ๑๓๑ ตอนพิเศษ ๒๐ ง ราชกิจจานุเบกษา ๒๘ มกราคม ๒๕๕๗

ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม

ฉบับที่ ๔๕๔๔ (พ.ศ. ๒๕๕๖)

ออกตามความในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

พ.ศ. ๒๕๑๑

เรื่อง กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

รถจักรยานยนต์ : เฉพาะด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ : เฉพาะด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงาน มาตรฐานเลขที่ มอก.2605 - 2556 ไว้ดังมีรายการละเอียดต่อท้ายประกาศนี้

ทั้งนี้ ให้มีผลตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๖

ประเสริฐ บุญชัยสุข

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม



ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ออกมาตรการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรการฉลากเขียว รับรองผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงยานยนต์ - มาตรการตะกร้าเขียวกำหนดแนวทางการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ปัญหา อุปสรรคและความต้องการการสนับสนุน	- ถึงแม้ว่าหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงาน มีมาตรการและนโยบายส่งเสริมประสิทธิภาพการใช้พลังงาน แต่หน่วยงานดังกล่าว มีเป้าหมายและข้อกำหนดแตกต่างกัน เช่น กระทรวงพลังงานที่มีเป้าหมายลดการใช้พลังงาน ในทางกลับกันกระทรวงการคลัง มีเป้าหมายเรียกเก็บภาษีสุรั้วให้สูงสุด
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุน/ร่วมมือ	<ul style="list-style-type: none"> - กระทรวงพลังงาน - กระทรวงการคลัง - กรมการขนส่งทางบก
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	ส่งเสริมให้มาตรการตะกร้าเขียว เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการสำหรับหน่วยงานของรัฐ
อื่นๆ	แนวทางนโยบายส่งเสริมประสิทธิภาพพลังงาน ควรบังคับใช้ควบคู่ไปกับมาตรการฉลาก Eco-sticker และมาตรการอัตราภาษีเรียกเก็บตาม CO ₂





ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



สำนักวิศวกรรมยานยนต์

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	กำกับดูแลรถยนต์ในภาคการขนส่ง กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยใน การดัดแปลงแก้ไขรายละเอียดตัวรถยนต์
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	- หน่วยงานมีหน้าที่ในการจัดประเภทยานยนต์ ดังนั้นจึงสามารถกำหนดการจัดประเภทให้เหมาะสมกับเกณฑ์ประสิทธิภาพพลังงาน ได้ -มีการปรับปรุงการจัดประเภทรถยนต์ขนาดเล็ก (L-category) ที่มีสมรรถนะต่ำแต่ประสิทธิภาพพลังงานสูง
ปัญหา อุปสรรคและความต้องการการสนับสนุน	มีความรับผิดชอบและทรัพยากรหลักเพื่อรองรับการบริการความต้องการดำเนินการเกี่ยวกับรถยนต์ในระบบตามปกติ ไม่สามารถขยายให้รองรับภาระหน้าที่อื่นๆ ได้มากนัก
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุนหรือให้ความร่วมมือ	- สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	สนับสนุนการดำเนินมาตรการด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงานในยานยนต์
อื่นๆ	การประกาศมาตรการและนโยบายทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ต้องมีความเหมาะสมกับความเป็นจริงและไม่ขัดแย้งกับกฎระเบียบ เพื่อให้มาตรการและนโยบายนั้นประสบความสำเร็จ





ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำนักนายกรัฐมนตรี

อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	ส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันสำหรับภาคเศรษฐกิจภายในประเทศ
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	- มีประสบการณ์จากนโยบายสนับสนุนการลงทุนสำหรับภาคการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน Eco-car ระยะที่ 1 และระยะที่ 2
ปัญหา อุปสรรคและความต้องการการสนับสนุน	- การไม่ได้รับการยอมรับโดยผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่ที่ถือครองสัดส่วนใหญ่ในตลาดยานยนต์ - ปัจจัยอุปสรรคที่เกิดจากตัวแปรภายนอก เช่น การถดถอยของราคาน้ำมันดิบ
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุนหรือให้ความร่วมมือ	- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	ดำเนินโครงการสนับสนุนการลงทุนสำหรับภาคการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน Eco-car ระยะที่ 2
อื่นๆ	ควรมีการส่งเสริมมาตรการอื่นๆ ควบคู่ไปกับการพัฒนาประสิทธิภาพพลังงาน เช่น มาตรการลดการเดินทาง การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในเขตการจราจรคับคั่ง การปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งมาตรการเหล่านี้ได้รวมอยู่ในแผนปฏิบัติของ BOI



	ECO car 1	ECO car 2
Product:		
Environment	EURO 4, CO ₂ ≤ 120g/km	EURO 5, CO ₂ ≤ 100g/km
Energy	FC ≤ 5L/100km	FC ≤ 4.3L/100km
Safety	UNECE R94, 95	UNECE R94, 95, 13H
Investment:		
Production capacity/Actual Production	≥ 100,000 units/year from fifth year of operation	≥ 100,000 units/year from fourth year of operation
Manufacture of Engine	Machining process of major engine parts ≥ 4C out of 5C	
Integrated investment project	Car Assembly+ Engine+ Parts ≥ 5 Billion Baht	Car Assembly+ Engine+ Parts ≥ 6.5 Billion Baht
Incentives:		
CIT Exemption	8 years	6 Years
Reduction of Import Duty on Imported Parts	90% of normal rate	90% of normal rate
Import Duty on Machinery	Exempted	Exempted
Excise Tax	17 %	14 % (12 % for E 85, B 10)



ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change

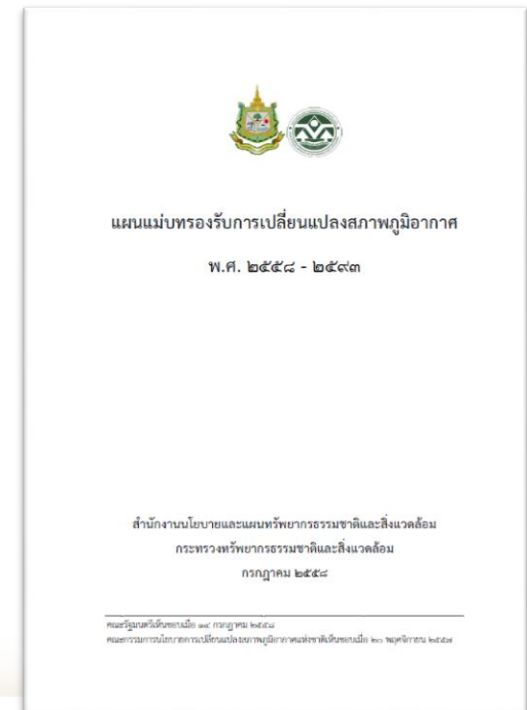


Implemented by



สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

<p>อำนาจหน้าที่หลัก ของหน่วยงาน</p>	<p>ภารกิจเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเสนอแนะนโยบายและแผนการอนุรักษ์และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสนับสนุนการจัดการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนติดตามตรวจสอบมาตรการเงื่อนไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจของประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืนและคุณภาพชีวิตที่ดี</p>
<p>กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย</p>	<ul style="list-style-type: none"> - แผนแม่บทรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2558-2562 - การส่งเสริมการดำเนินงานนโยบายและมาตรการการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับภาคการขนส่ง - การรวบรวมและตรวจสอบผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมของภาคขนส่ง
<p>ปัญหา อุปสรรคและ ความต้องการการ สนับสนุน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินนโยบายเป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอื่น - การติดตามการประเมินผลการลดก๊าซปล่อยก๊าซเรือนกระจก
<p>หน่วยงานที่สามารถ ให้การสนับสนุน หรือให้ความร่วมมือ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
<p>อื่นๆ</p>	



แผนแม่บทรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรกฎาคม ๒๕๕๘

พระบัญชาแต่งตั้งคณะที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘
คณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติประกอบด้วย ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘



ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

<p>อำนาจหน้าที่หลัก ของหน่วยงาน</p>	<p>เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ</p>
<p>กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย</p>	<ul style="list-style-type: none"> - รับผิดชอบในการส่งเสริมมาตรการด้านการขนส่งที่ยั่งยืน ตามแผนแม่บทในการพัฒนา - ติดตามผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมภาคขนส่ง - เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ ในการติดตามเป้าหมายด้านการขนส่งที่ยั่งยืน ตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน ปี 2559-2568
<p>ปัญหา อุปสรรคและ ความต้องการการ สนับสนุน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การเก็บข้อมูลกิจกรรมของภาคการขนส่ง - ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิค
<p>หน่วยงานที่สามารถ ให้การสนับสนุน หรือให้ความร่วมมือ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน - สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน - กรมสรรพสามิต - สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม
<p>แผนมาตรการและ นโยบายในอนาคต</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การจัดทำวิธีการเก็บข้อมูลภาคการขนส่ง - การให้การฝึกอบรมด้านกาติดตามผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร





ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by

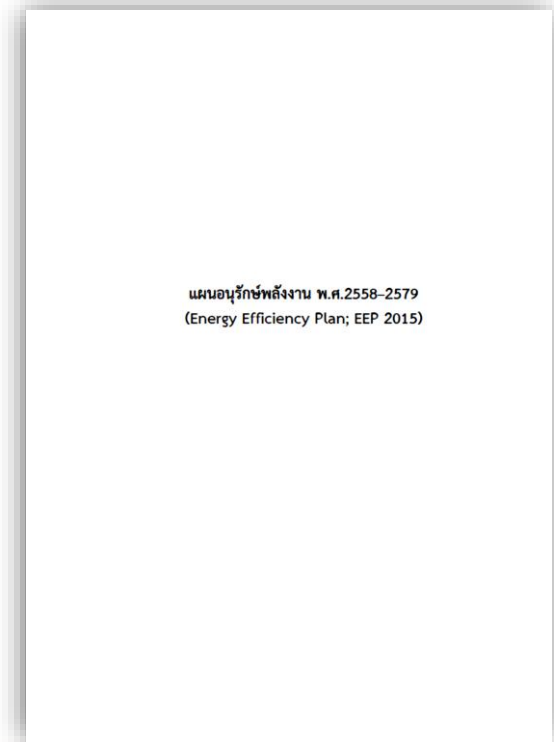


สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

อำนาจหน้าที่หลักของหน่วยงาน	เสนอแนะนโยบายและบูรณาการแผนบริหารพลังงานของประเทศเสนอแนะยุทธศาสตร์การส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทนของประเทศเสนอแนะมาตรการแก้ไขป้องกันการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งในระยะสั้นและระยะยาวกำกับ ติดตาม และประเมินนโยบายและแผนบริหารพลังงานของประเทศบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารด้านพลังงานของประเทศพัฒนาสู่การเป็นองค์กรเชิงยุทธศาสตร์
กิจกรรม มาตรการ และนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - นโยบายส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานภาคการขนส่งตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2558-2579 - การส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า
ปัญหา อุปสรรคและความต้องการการสนับสนุน	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินงานบางนโยบายเป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอื่น - การติดตามประเมินผลประหยัดพลังงาน
หน่วยงานที่สามารถให้การสนับสนุนหรือให้ความร่วมมือ	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - กรมสรรพสามิต
แผนมาตรการและนโยบายในอนาคต	
อื่นๆ	



สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน



แผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2558-2579
(Energy Efficiency Plan; EEP 2015)



Stakeholder diagramme by type of policy

Standard

Information

Fiscal

กรมพัฒนาพลังงานทดแทน
และอนุรักษ์พลังงาน
กระทรวงพลังงาน

สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน



สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
กระทรวงพาณิชย์

กรมควบคุมมลพิษ
POLLUTION CONTROL DEPARTMENT



สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ
กระทรวงพาณิชย์





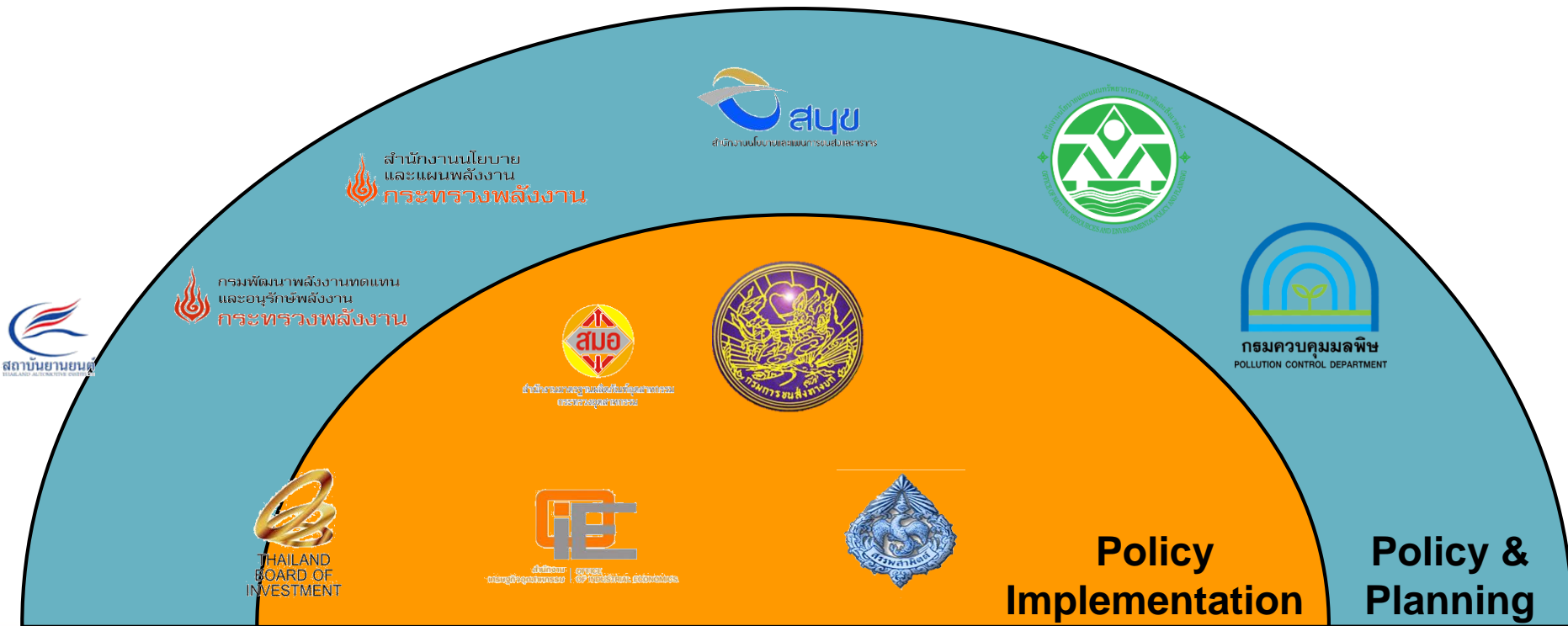
ASEAN – German Technical Cooperation Transport and Climate Change



Implemented by



Stakeholder cooperation diagramme





Stakeholder cooperation diagramme

