

สรุปการประชุมคณะกรรมการ 004 ด้านวิชาการ / ข้อกำหนดทางเทคนิคของยานยนต์
กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
ครั้งที่ 10/2566 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 19 ตุลาคม 2566 เวลา 13.30 – 17.00 น.
ณ. ห้องประชุมสมาคมฯ

รายชื่อคณะกรรมการเข้าร่วมการประชุม

1. คุณรุช	วรรณฤทัย	ประธานคณะกรรมการ 004
2. คุณบรรพจน์	เต็งวงษ์วัฒน์	ประธานคณะกรรมการ 004
3. คุณวิลาสินี	รอดนัม	รองประธานคณะกรรมการ 004
4. คุณเกศินี	คลังทอง	บ. ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จก.
5. คุณณัฐวุฒิ	ตระการสุข	บ. ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จก.
6. คุณภัทราภรณ์	เต็มวรรณธรรม	บ. ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จก.
7. คุณธนารักษ์	ดิลกขมาร์กซ์	บ. โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จก.
8. คุณนภัสสร	ดำรงศรีวัช	บ. นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
9. คุณวีรวัฒน์	ลาวพิมล	บ. นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
10. คุณเพชรวัฒน์	เกิดสุข	บ. นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
11. คุณณกฤช	นราภิรมย์สุข	บ. นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
12. คุณณัชนัยวัช	ณเอี่ยม	บ. นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
13. คุณวารารณ	แสงเกียรติคุณ	บ. ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
14. คุณพงศกร	ชาญวานิชบริการ	บ. ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
15. คุณจิรยุทธ	อดิเทพนรางกูร	บ. ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จก.
16. คุณวิสุลักษณ์	นาคคำ	บ. ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จก.
17. คุณแสงชัย	สุภาโอภาส	บ. อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
18. คุณภาณุรักษ์	สุทธารักษ์	บ. อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จก.
19. คุณอาทิตย์ยา	นอมจิตเจียม	บ. มาสด้า เซลล์ (ประเทศไทย) จก.
20. คุณจตุพร	อุปถะลิน	บ. มาสด้า เซลล์ (ประเทศไทย) จก.
21. คุณจิรชญา	อินทรีย์	บ. มาสด้า เซลล์ (ประเทศไทย) จก.
22. คุณกรณิศร์	กองผาสุข	บ. มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จก.
23. คุณปทุมพร	ติวาปี	บ. มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จก.
24. คุณจักรพันธ์	ชอบประดิ	บ. ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จก.
25. คุณไพศาล	ทุ่งมีผล	บ. ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จก.
26. คุณศศิธร	ปทุมแสงทอง	บ. ฮีโน่มอเตอร์ส แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จก.
27. คุณมานพ	อุลิต	บ. ฮีโน่มอเตอร์ส แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จก.
28. คุณสินีนาก	ตุลวรรณนะ	บ. เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จก.
29. คุณจุฑาทิพย์	สินเชาว์	บ. เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จก.
30. คุณสุวิชา	บุญยะรัตเวช	บ. ฟอร์ด โอเปอร์เรชั่นส์ (ประเทศไทย) จก.
31. คุณพีระพงศ์	มณีรัตน์	บ. ซีต้ออโตโมบิล จก.
32. คุณรัตนะ	เลहनิช	บ. บีเอ็มดับเบิลยู ประเทศไทย จก.
33. คุณกษิตติ	เด่นเทศ	บ. ฮุนได มอเตอร์ (ไทยแลนด์) จก.

34. คุณสุรีพร	อยู่นิรันดร	บ. เอสเอไอซีมอเตอร์- ซีพี จก
35. คุณอัครพล	เชียรศิริสกุล	บ. เอสเอไอซีมอเตอร์- ซีพี จก
36. คุณวริษฐ์	พันธ์ไพศาล	บ. ทีซี ซูบารู (ประเทศไทย) จก.
37. คุณวารุณี	เกตุนวม	บ. เทสลา (ประเทศไทย) จก.
38. คุณเบญจรัตน์	เรื่องรังษี	บ. อินซ์เคป (ประเทศไทย) จก.
39. คุณกฤตบุญ	มาตุภูมานนท์	บ. ไทยประดิษฐ์ประกอบรถ จก.
40. คุณศุภพัฒน์พงศ์	ลิ้นเลื่อน	บ. ไมซ์สเตอร์ เทคนิก จก.
41. คุณอัศมาพร	บานแย้ม	บ. เต็นโซ อินเตอร์เนชั่นแนล เอเชีย จก.
42. คุณบดินทร์	ไคลจันท์เศรษฐ์	สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย
43. คุณปภาวรินทร์	จุมแพง	สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

เปิดประชุมเวลา 13.30 น. คุณรุชช และคุณบรรพจน์ ประธานที่ประชุมได้ดำเนินการประชุมตามวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 ประชุมคณะทำงานเร่งรัดการจดทะเบียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

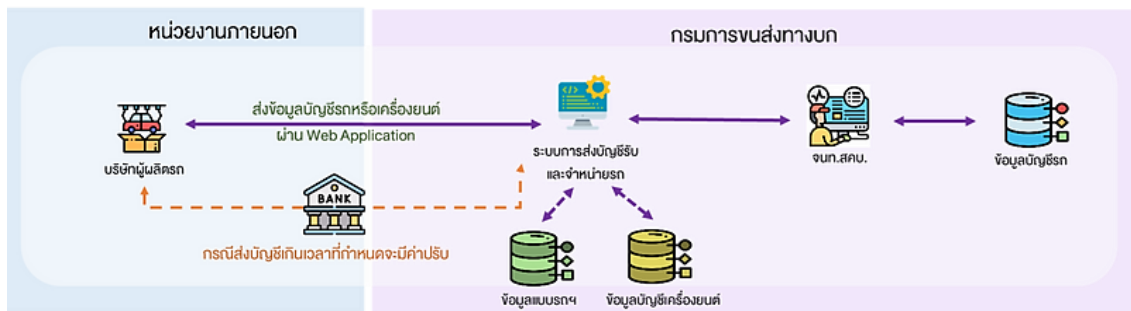
คุณรุชช แจ้งที่ประชุมทราบ ผลการประชุมคณะทำงานเร่งรัดการจดทะเบียนรถ ร่วมกับกรมการขนส่งฯ และสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2566 รายละเอียด ดังนี้

- คำสั่งกรมการขนส่งทางบก ที่ 280/1/2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานเร่งรัดการจดทะเบียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ลงวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2566)
 - องค์ประกอบ: ผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมการขนส่งฯ, บริษัทผู้ผลิตรถ, ผู้แทนจำหน่ายรถ (Dealer), สถาบันการเงิน, ผู้ให้บริการสินเชื่อ (Finance), กรมธุรกิจการค้า, กรมการปกครอง, สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
 - อำนาจหน้าที่:
 - 1) พิจารณาปรับปรุงขั้นตอน การส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถหรือเครื่องยนต์สำหรับรถ การรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถหรือเครื่องยนต์สำหรับรถ การจดทะเบียนรถ โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้พัฒนาการจดทะเบียนรถ รวมทั้งกำหนดประเภทและรูปแบบของเอกสาร
 - 2) ประสานงาน สนับสนุนหน่วยงานภายในและภายนอก ตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เพื่อให้การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้พัฒนาการจดทะเบียนรถ ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยเป็นผลดีกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเชิญหน่วยงานหรือบุคคลเข้าให้ข้อมูลหรือส่งเอกสารให้คณะทำงาน เพื่อประกอบการพิจารณา
 - 3) รายงานผลการดำเนินการของคณะทำงานให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกทราบ
 - 4) ดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- แนวทางการปรับปรุงการจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มรถนำร่องกับระบบที่ทางกรมฯ จะต้องพัฒนาประกอบด้วย
 - (1) ระบบการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถ → ใช้กับรถทุกประเภท
 - (2) ระบบการรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถหรือเครื่องยนต์สำหรับรถ → ใช้กับรถยนต์ที่หนึ่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (ร.ย.1) และรถจักรยานยนต์ (ร.ย.12)
 - (3) ระบบการตรวจสภาพรถและระบบการจดทะเบียนรถ → ใช้กับรถยนต์ที่หนึ่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (ร.ย.1) และรถจักรยานยนต์ (ร.ย.12)

ทั้งนี้ การดำเนินการผ่านระบบดังกล่าว สามารถใช้คู่ขนานกับการดำเนินการปัจจุบันได้ โดยเป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการและประชาชน

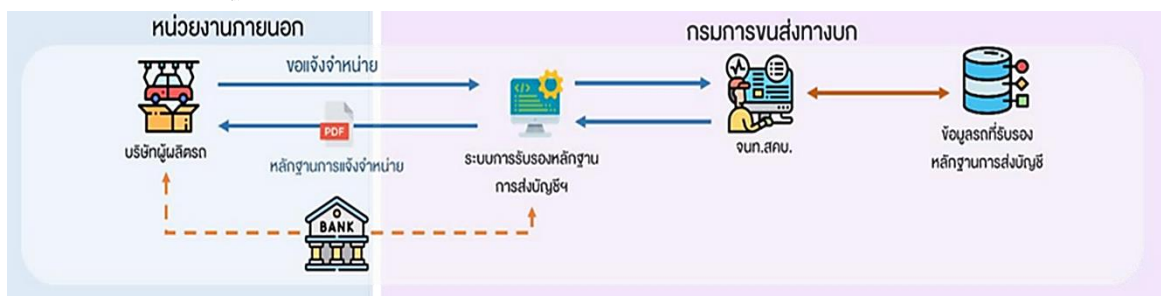
■ ภาพรวมของการทำงานระบบปรับปรุงการจดทะเบียนรถ

(1) ระบบการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถ



- บริษัทผู้ผลิตรถ เข้าระบบการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถ โดยกรอกข้อมูลพร้อม Upload File ข้อมูลจำนวนรถ ตามแบบฟอร์มที่กำหนด ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Text File) และเอกสารตามที่กำหนด แล้วแต่กรณี
- ระบบจะต้องตรวจสอบข้อมูลแบบรถจากสำนักวิศวฯ ข้อมูลเครื่องยนต์ ข้อมูล NSW เป็นไปตามเงื่อนไขที่เลือก หากไม่มีข้อมูลแบบรถจากสำนักวิศวฯ หรือข้อมูลบัญชีเครื่องยนต์ ระบบจะแจ้งเตือนให้มีการยื่นขอรับรองแบบรถก่อนหรือยื่นตัดบัญชีเครื่องยนต์ก่อน แล้วแต่กรณี
- ระบบจะต้องตรวจสอบข้อมูลการส่งบัญชีรถหรือเครื่องยนต์ จากวันที่ยื่นคำขอกับวันที่ผลิตรถ หรือวันที่ชำระอากร หากเกินกำหนด ระบบจะแจ้งให้บริษัทชำระค่าปรับผ่านระบบ e-Payment
- เมื่อข้อมูลครบถ้วนถูกต้องแล้ว ระบบจะแจ้งเตือนเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบเอกสารหลักฐาน ก่อนอนุมัติต่อไป

(2) ระบบการรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถหรือเครื่องยนต์สำหรับรถ



- บริษัทผู้ผลิตรถ เข้าระบบการรับรองหลักฐานการส่งบัญชี โดยเลือกบัญชีที่ต้องการแจ้งจำหน่าย (ข้อมูลรถที่เคยส่งบัญชีไว้จะแสดงขึ้นมาทั้งหมด) โดยระบบจะแสดงรายการรถที่เลือก และคำนวณค่าธรรมเนียมที่จะต้องชำระของบัญชีรถนั้น
- บริษัทผู้ผลิตรถ จะต้องชำระค่าธรรมเนียมตามเวลาและเงื่อนไขที่กำหนด เมื่อชำระแล้ว ระบบจะส่งข้อมูลการขอแจ้งจำหน่ายฯ ไปให้เจ้าหน้าที่
- เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลแล้ว จะทำการยืนยันข้อมูลและบันทึกลงในระบบ
- ระบบจะออกเอกสารหลักฐานการแจ้งจำหน่ายในรูปแบบไฟล์ pdf ให้ผู้ใช้งานสามารถ download เก็บไว้

(3) ระบบการตรวจสอบสภาพรถและระบบการจดทะเบียนรถ



- ผู้แทนจำหน่ายรถ (Dealer) หรือ ประชาชน login เข้าสู่ระบบ
- ระบบแสดงแบบฟอร์มคำขอจดทะเบียนรถ โดยให้ผู้ใช้งานกรอกข้อมูลให้ครบถ้วน พร้อม Upload เอกสารประกอบการจดทะเบียนตามที่กำหนด
- ระบบตรวจสอบหมายเลขตัวรถ และหมายเลขเครื่องยนต์ หากยังไม่มีกรอกรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรับและจำหน่าย ระบบจะแจ้งเตือนให้ดำเนินการรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรับและจำหน่ายก่อน หากมีข้อมูลแล้ว ระบบจะส่งข้อมูลไปยังหน้าจอของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพแสดงคำขอตามลำดับเวลาการยื่นคำขอ โดยสามารถจัดกลุ่มคำขอแยกตามบริษัทผู้จำหน่ายได้
- เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถตรวจสอบคำขอจดทะเบียน
 - หากยังไม่มีกรอกรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรับและจำหน่าย เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถจะแจ้งผ่านระบบให้ผู้ใช้งานไปดำเนินการตรวจรถก่อน
 - หากมีการดำเนินการตรวจสอบสภาพรถเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่จะยืนยันข้อมูล และระบบจะส่งข้อมูลคำขอต่อไปที่หน้าจอของเจ้าหน้าที่ส่วนทะเบียน และระบบจะขึ้นสถานะผ่านการตรวจสอบสภาพรถ ในหน้าจอของผู้ใช้งาน
 - เจ้าหน้าที่ส่วนทะเบียนรถ ตรวจสอบคำขอจดทะเบียน โดยตรวจสอบข้อมูลคำขอจดทะเบียน และเอกสารที่แนบผ่านระบบ หากมีข้อแก้ไข เจ้าหน้าที่ส่วนทะเบียนรถจะแจ้งผ่านระบบให้ผู้ใช้งานดำเนินการแก้ไข
 - หากข้อมูลและเอกสารถูกต้องครบถ้วน เจ้าหน้าที่ส่วนทะเบียนรถจะดำเนินการยืนยัน และให้ระบบคำนวณค่าธรรมเนียมและภาษีรถ ก่อนที่ระบบจะส่งข้อมูลไปยังหน้าจอผู้ใช้งานให้ชำระค่าธรรมเนียมและภาษีรถภายในเวลาที่กำหนด
- ผู้ใช้งานระบบจะต้องชำระค่าธรรมเนียมและภาษีภายในเวลาที่กำหนด หากไม่ดำเนินการระบบจะยกเลิกคำขอเมื่อชำระค่าธรรมเนียมและภาษีรถแล้ว ระบบจะแจ้งเตือนไปยังหน้าจอเจ้าหน้าที่ส่วนทะเบียนรถ
- เจ้าหน้าที่ส่วนทะเบียนรถตรวจสอบการชำระเงิน หากถูกต้องครบถ้วนจะยืนยันข้อมูล และทำการออกหมายเลขทะเบียนรถ เครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี แผ่นป้ายทะเบียนรถ และใบเสร็จรับเงิน และระบบจะขึ้นสถานะให้ผู้ใช้งานเข้ามารับเอกสารดังกล่าว

สมาชิกคณะทำงาน 004 ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันทางผู้ผลิตรถฯ ได้ใช้หนังสือแจ้งจำหน่าย เป็นเอกสารหลักฐานในการจำหน่ายรถให้กับผู้แทนจำหน่าย (Dealer) ซึ่งหากมีการนำระบบเร่งรัดการจดทะเบียนรถมาใช้อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตรถฯ ได้

มติที่ประชุม: ขอให้สมาชิกฯ กลับไปพิจารณา หากมีข้อคิดเห็นขอให้เตรียมข้อมูลแจ้งกลับมาที่ฝ่ายเลขฯ 004 เพื่อรวบรวมและหารือในการประชุมครั้งถัดไป

วาระที่ 2 การประชุม AAF/TC3-JAMA ครั้งที่ 36

คุณวิลาสินีฯ แจ้งที่ประชุมทราบ ผลการประชุม AAF/TC3-JAMA ครั้งที่ 36 ซึ่งจัดขึ้นในวันที่ 10-11 ตุลาคม 2566 ผ่านระบบ Online รายละเอียดดังนี้

- **ผู้เข้าร่วมประชุม:** ผู้แทนจากประเทศกัมพูชา, อินโดนีเซีย, มาเลเซีย, เมียนมาร์, ฟิลิปปินส์, ไทย, เวียดนาม, ผู้แทน JAMA, และ ผู้แทน AAF/TC5

▪ **Working Group 1: Environment and fuel regulation**

ผู้แทนจากประเทศสมาชิก แจ้งข้อมูลความคืบหน้าในเรื่องของมาตรฐานมลพิษในปัจจุบันและในอนาคต, มาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิง, มาตรการที่เกี่ยวข้องกับ CO2, มาตรฐานระดับเสียง, ข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องการจัดการแบตเตอรี่ของยานยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

- ความคืบหน้าแผนการบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

ประเทศ	ดีเซล		เบนซิน	
	ปัจจุบัน	อนาคต	ปัจจุบัน	อนาคต
อินโดนีเซีย	B35 from 2023	B40 (อยู่ระหว่างการพิจารณา)	E5 from 2023	E20 by 2025
ฟิลิปปินส์	B2	B3 or B4 or B5	E10	E20 from 2024
ไทย	B7, B10, B20	B7 from 2024 B20 option from 2024-2027	E1-, E20 and E85	E20 (TBC)

- ความคืบหน้าการบังคับใช้มาตรฐานระดับเสียง

ประเทศ	รายละเอียด
อินโดนีเซีย	(UN R51.02) สำหรับรถยนต์ M1 / (UN R51.01) สำหรับรถยนต์ประเภทอื่นๆ New Model - April 2025 Existing Model - April 2027 รถยนต์นำเข้าจะยอมรับผลทดสอบตาม UN R51 จนถึง March 2025 โดยยอมรับ series ที่สูงกว่าได้ (UN R51.03)

- ความคืบหน้ามาตรการที่เกี่ยวข้องกับ CO2 / Fuel Efficiency

ประเทศ	รายละเอียด
มาเลเซีย	อยู่ในระหว่างศึกษาข้อกำหนด CAFE และ Carbon Emission-Based Vehicle Scheme (CEVS)

- ผู้แทน JAMA นำเสนอข้อมูลแนวทางการลดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) แบบบูรณาการจากภาคขนส่ง และ Joint Statement ของอุตสาหกรรมยานยนต์ OICA เกี่ยวกับความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) รวมถึงข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับ CAFE และ Carbon Neutral Fuel

- เป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ NDC (Nationally Determined Contribution) และสัดส่วนของการใช้พลังงานจะมีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ จึงควรพิจารณากำหนดแนวทางที่เหมาะสมเพื่อลด CO2 ที่เป็นไปตามสถานการณ์ของแต่ละประเทศ
- การลด CO2 จากภาคการขนส่งทางถนน ไม่ควรพิจารณาเพียงแต่การปรับปรุงสมรรถนะของรถยนต์ แต่ควรพิจารณาตาม 4 แนวทางต่อไปนี้

- 1) การเพิ่มประสิทธิภาพการประหยัดน้ำมันโดยผู้ผลิตรถยนต์
 - 2) การจัดหาเชื้อเพลิงที่หลากหลายโดย Fuel suppliers
 - 3) การใช้ยานพาหนะอย่างมีประสิทธิภาพโดยผู้ใช้งานพาหนะ
 - 4) การปรับปรุงสภาพทางการจราจร (Traffic Flow) โดยภาครัฐ
- ผู้แทน JAMA นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการสารทำความเย็นจากเครื่องปรับอากาศของรถยนต์ (HFCs) ในต่างประเทศรวมถึงแนวทางปฏิบัติในประเทศญี่ปุ่น

■ Working Group 2: Certification and ASEAN AP MRA

- ความคืบหน้าสถานการณ์ให้สัตยาบรรณต่อ ASEAN AP MRA ของประเทศต่างๆ ดังนี้

ประเทศ	สถานะให้การสัตยาบรรณ
สิงคโปร์	ให้สัตยาบรรณแล้วเสร็จ (16 สิงหาคม 2023)
มาเลเซีย	ให้สัตยาบรรณแล้วเสร็จ (4 สิงหาคม 2023)
เมียนมาร์	ให้สัตยาบรรณแล้วเสร็จ (31 พฤษภาคม 2022)
เวียดนาม	ให้สัตยาบรรณแล้วเสร็จ (13 มกราคม 2022)
ไทย	ให้สัตยาบรรณแล้วเสร็จ (19 กรกฎาคม 2021)
อินโดนีเซีย	อยู่ระหว่างดำเนินการให้สัตยาบรรณ
ฟิลิปปินส์	
กัมพูชา	
ลาว	ไม่ได้เข้าร่วมประชุม
บรูไน	

- การหารือประเด็น Worst Case Selection (WCS)
 - ประเทศเวียดนามยังมีข้อกังวลเรื่อง Worst Case Selection ที่ไม่ได้ถูกระบุในเนื้อหาเอกสาร ASEAN AP MRA
 - ประเทศฟิลิปปินส์จะพิจารณาร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในประเทศเกี่ยวกับ Worst Case Selection โดยจะไม่มีประเด็นข้อกังวลหากได้ดำเนินการกระบวนการให้สัตยาบรรณแล้วเสร็จ
- ประเด็นปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้ ASEAN AP MRA รวมถึงข้อเสนอของภาคอุตสาหกรรมต่อภาครัฐ

ปัจจุบันมีเพียง 5 ประเทศที่ให้สัตยาบรรณแล้วเสร็จ (มาเลเซีย เมียนมาร์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม) โดยอีก 5 ประเทศ (บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว และฟิลิปปินส์) ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการให้สัตยาบรรณ จึงขอให้มีการเร่งรัดการดำเนินการให้แล้วเสร็จ รวมถึงสรุปประเด็นคงค้างของเอกสาร Technical Guidance เช่น WCS เพื่อออกเอกสาร Technical Guidance และเริ่มมีการใช้ ASEAN MRA ได้
- การพิจารณา Phase 2: 22 UN Regulations เกี่ยวกับกลุ่มโคโมไฟรรถยนต์ (UN R148, R149 และ R150)

ที่ประชุม เห็นชอบกับข้อเสนอของประเทศเวียดนามที่จะนำข้อกำหนดเกี่ยวกับกลุ่มโคโมไฟรรถยนต์ UN R148, R149 และ R150 ใน ASEAN MRA Phase 2 โดยให้มีการพิจารณาเนื้อหาที่ครอบคลุมรวมถึง transitional provision ในภายหลัง

■ Working Group 3: UN-R Adoption and Safety

- ผู้แทนจากประเทศสมาชิก แจ้งข้อมูลอัปเดตเกี่ยวกับ นโยบายเรื่องรถยนต์ไฟฟ้า รวมถึงมาตรฐานและข้อกำหนดทางเทคนิคที่เกี่ยวข้อง
- เวียดนามได้ลงนามตามข้อตกลง 1958 Agreement แต่อย่างไรก็ตามเวียดนามยังไม่มีแนวทางที่จะยอมรับข้อกำหนด UN Regulation นอกจากนี้ เวียดนามมีการออกประกาศ Decree 60/2023/ND-CP ในเดือนสิงหาคม 2566 ซึ่งยอมรับ UN-R Certificate สำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ (ต.ค. 2566) และรถยนต์ (ส.ค. 2568) ที่อยู่ภายใต้ขอบเขตของข้อตกลงการค้าเสรีสหภาพยุโรปเวียดนาม (European Union Vietnam Free Trade Agreement , EVFTA) และข้อตกลงการค้าเสรีสหราชอาณาจักร - เวียดนาม (UK-Vietnam Free Trade Agreement , UKVFTA)

- ฟิลิปปินส์ได้ลงนามตามข้อตกลง 1958 Agreement โดยฟิลิปปินส์กำลังหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้คณะกรรมการ Committee of Harmonization of Vehicle Standards and Regulations (CHVSR)

มติที่ประชุม: รับทราบ

วาระที่ 3 การประชุม AAC ครั้งที่ 8 และการประชุม APWG ครั้งที่ 36

คุณวิลาสินีฯ แจ้งที่ประชุมทราบ ผลการประชุม AAC ครั้งที่ 8 และการประชุม APWG ครั้งที่ 36 ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 17-18 ตุลาคม 2566 ผ่านระบบ Online มีรายละเอียดดังนี้

- **ผู้เข้าร่วมประชุม:** ผู้แทนจากประเทศบรูไนฯ, กัมพูชา, อินโดนีเซีย, ลาว, มาเลเซีย, เมียนมาร์, ฟิลิปปินส์, สิงคโปร์, ไทย, เวียดนาม, ผู้แทนจากสำนักงานเลขาธิการอาเซียน, ผู้แทนจาก ASEAN Automotive Federation (AAF), ผู้แทนจาก JASIC และผู้แทนจาก CATARC (*เข้าร่วมประชุมผ่านการประชุมออนไลน์)
- **สถานะการให้สัตยาบรรณ:** ที่ประชุมฯ รับทราบข้อมูลสถานการณ์ให้สัตยาบรรณจากประเทศสมาชิก ดังนี้

ประเทศ	สถานะให้การสัตยาบรรณ
บรูไนฯ	อยู่ในระหว่างการตรวจสอบเอกสาร ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเสร็จภายในสิ้นปี 2023 หรือต้นปี 2024
กัมพูชา	อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานภายในประเทศ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเสร็จภายในปี 2024
อินโดนีเซีย	อยู่ระหว่างการเตรียมออกประกาศ Presidential Decree ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเสร็จภายในปี 2024
ลาว	อยู่ระหว่างดำเนินการเสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐบาล ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเสร็จภายในปี 2023
มาเลเซีย	ดำเนินการแจ้ง IoR ไปยังสำนักงานเลขาธิการอาเซียน เมื่อ วันที่ 4 สิงหาคม 2023
ฟิลิปปินส์	อยู่ในกระบวนการพิจารณากับหน่วยงานในประเทศ
สิงคโปร์	ดำเนินการแจ้ง IoR ไปยังสำนักงานเลขาธิการอาเซียน เมื่อ วันที่ 16 สิงหาคม 2023

- **สถานะ (ร่าง) เอกสาร Guidance Document on Implementation of AP MRA**

เอกสาร Guidance ยังไม่เสร็จสมบูรณ์และยังคงค้างในเรื่องหลักการ Worst Case Selection โดยที่ประชุมฯ ได้หารือและแสดงข้อคิดเห็นดังนี้

- ผู้แทนประเทศเวียดนามชี้แจงความคิดเห็นว่าหลักการ Worst Case Selection ไม่ได้ถูกกำหนดในเนื้อหาเอกสาร APMRA จึงไม่ใช่ข้อบังคับที่จะต้องนำมาใช้กับ ASEAN AP MRA
- ผู้แทนประเทศฟิลิปปินส์แสดงข้อคิดเห็นว่าการกำหนดเทคนิค UN R ได้รวมหลักการ WCS ไว้ด้วย และประเทศฟิลิปปินส์ได้เข้าร่วมเป็นประเทศภาคีสมาชิกข้อตกลง 1958 Agreement ซึ่งรวมถึงการยอมรับหลักการ WCS ในกระบวนการรับรองแบบ หากแต่ประเทศฟิลิปปินส์ยังคงกังวลถึงการรวมหลักการ WCS ในเอกสาร Technical Guidance ซึ่งไม่ได้ระบุในเอกสาร AP MRA ซึ่งอาจต้องพิจารณาถึงความจำเป็นหรือผลกระทบในทางการบังคับใช้เอกสารนี้ด้วย
- ผู้แทนประเทศเวียดนามแจ้งข้อมูลว่าขณะนี้อยู่ในระหว่างการพิจารณาเรื่องหลักการ WCS กับหน่วยงานภายในประเทศ
- ผู้แทนประเทศมาเลเซียเห็นควรคงเนื้อหาหลักการ WCS ไว้ในเอกสาร Technical Guidance ซึ่งสอดคล้องกับเอกสารข้อตกลง 1958 Agreement Revision 3 ซึ่งเป็นเอกสารอ้างอิงของ Technical Guidance
- ผู้แทนจากประเทศไทยแสดงข้อคิดเห็นว่าการ WCS นั้นเป็นส่วนหนึ่งของการรับรองแบบตามหลักการของข้อกำหนดทางเทคนิค UN R แม้ว่าจะไม่ได้ระบุอยู่ในเอกสาร APMRA แต่มีเนื้อหาส่วนที่สามารถที่อ้างถึงได้ใน Article 11 paragraph 2(a) ดังนี้

“Member States shall strengthen and enhance existing cooperation efforts in confidence building and develop cooperation in areas that are not covered by existing cooperation arrangements, through inter alia:

(a) harmonisation of national standards and technical regulations with the technical requirements of UN Regulations relevant to this Arrangement;”

- ผู้แทนประเทศมาเลเซียเสนอแนวทางขอการสนับสนุนจาก JASIC ภายใต้กรอบความร่วมมือ ASEAN-Japan Cooperation ในการนำเสนอข้อมูลหลักการ WCS ของ UN R ทั้ง 19 รายการ
- ที่ประชุมฯ รับทราบข้อมูลว่าเอกสาร Technical Guidance นั้นเป็นเพียงเอกสารอ้างอิงประกอบการปฏิบัติสำหรับ APMRA เท่านั้น ไม่ได้เป็นผลในทางการบังคับใช้
- ที่ประชุมฯ เห็นชอบให้กำหนดกรอบเวลาในการหารือเพื่อสรุปเอกสาร Technical Guidance ภายในปี 2024 ซึ่งสอดคล้องกับกรอบเวลาในการดำเนินกระบวนการให้สัตยาบันของประเทศที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ

■ **Status of Alignment of National Standards, Technical Requirements & Regulations with UN Regulations**

- Phase 1: 10 Harmonized UN Regulations: ไม่ได้รับข้อคิดเห็นจากประเทศสมาชิกฯ เพิ่มเติมดังที่ผู้แทนจากประเทศสิงคโปร์ได้เคยขอให้พิจารณาการปรับ series ของ UN R41 เป็น 04 และ UN R51 เป็น 03 รวมถึงข้อคิดเห็นต่อกรอบเวลาในการบังคับใช้ UN Regulation ทั้ง 10 รายการ
- Phase 1: 6+3 Non-Harmonized UN Regulations: ไม่ได้รับข้อคิดเห็นจากประเทศสมาชิกฯ เพิ่มเติมดังที่ฝ่ายเลขานุการได้ขอให้ประเทศสมาชิกฯ แจ้งข้อมูล series ของ UN Regulation ในรายการ Phase 1
- Phase 2: 22 UN Regulations:
 - (1) สืบเนื่องจากข้อเสนอของประเทศเวียดนามในการประชุม APWG ครั้งที่ 34 ให้มีการเพิ่มรายการข้อกำหนด UN Regulation สำหรับ UN R 148 UN R149 และ UN R150 โดยที่ประชุมฯ ขอให้ประเทศสมาชิกฯ พิจารณาและตอบกลับข้อคิดเห็นนั้น
 - ประเทศสิงคโปร์ให้ข้อคิดเห็นถึงประเด็นที่ยังไม่ชัดเจนสำหรับ 22 รายการที่มีอยู่เดิม และรายการที่เสนอใหม่
 - ประเทศมาเลเซียให้ข้อคิดเห็นว่าควรคงรายการ UN Regulation ของกลุ่มมาตรฐานของโคมไฟเดิมไว้ในรายการด้วย เนื่องจากมาตรฐานดังกล่าวยังคงมีผลการบังคับใช้ใน WP.29
 - (2) สืบเนื่องจากข้อเสนอของประเทศฟิลิปปินส์ในการประชุม APWG ครั้งที่ 35 ให้มีการระบุให้ชัดเจนถึงสถานะของข้อกำหนด UN Regulation แต่ละรายการว่าเป็น National Standard (NS) หรือ Technical Regulation (TR) ขอให้ประเทศสมาชิกฯ พิจารณาและตอบกลับข้อมูลนั้น โดยมีเพียงประเทศสิงคโปร์ที่แจ้งข้อมูลกลับมา ส่วนประเทศอื่นยังต้องการความชัดเจนในนิยามระหว่าง NS กับ TR ซึ่งที่ประชุมฯ ขอให้มีการปรับ template ให้สามารถระบุข้อมูล series และสถานะของข้อกำหนด UN Regulation รวมถึงนิยามให้ชัดเจน และให้สมาชิกฯ พิจารณาอีกครั้ง

■ **การประชุม APWG ครั้งถัดไป: ประเทศสิงคโปร์ (ช่วงครึ่งปีแรกของปี 2567)**

มติที่ประชุม: รับทราบ

วาระที่ 4 การรับฟังข้อคิดเห็น (ร่าง) กฎกระทรวง เป็นไปตาม มอก. 3026-2563 (UN R100)

คุณวิลาสินีฯ รายงานที่ประชุมทราบ วันที่ 5 กันยายน 2566 ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นต่อ (ร่าง) กฎกระทรวงกำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงานไฟฟ้าที่สามารถอัดประจุซ้ำได้สำหรับยานยนต์ประเภท M และ N ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน โดยสามารถแสดงความคิดเห็นต่อ (ร่าง) กฎกระทรวงฯ ได้ภายใน 60 วัน นับแต่วันประกาศ (วันที่ 3 พฤศจิกายน 2566) โดยรวบรวมความเห็นความสมาชิกฯ ต่อ (ร่าง) กฎกระทรวงฯ ดังนี้

■ **ข้อคิดเห็นของที่ประชุมฯ 004 ต่อ (ร่าง) กฎกระทรวงฯ**

- 1) เสนอให้พิจารณาทบทวนการประกาศกฎกระทรวงฯ ให้เป็นมาตรฐานบังคับ เนื่องจากการบังคับใช้มีความซ้ำซ้อนระหว่างการบังคับใช้ภายใต้กรมการขนส่งฯ ซึ่งได้มีการกำหนดบังคับใช้ในปัจจุบัน ทั้งนี้การบังคับใช้ข้อกำหนดที่มี

ความซ้ำซ้อนกัน จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของผู้ผลิตและลดขีดความสามารถในการเป็นฐานการผลิตและประกอบยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย อีกทั้งยังเป็นภาระที่เกิดกับหน่วยงานรับรอง

- 2) เสนอให้พิจารณาทบทวนระยะเวลาในการบังคับใช้ให้มากกว่า 365 วัน เนื่องจากจำนวนแบบของแบตเตอรี่ REESS ที่ต้องได้รับการรับรอง มีการนำเข้าและผลิตในปัจจุบันเป็นจำนวนมาก
 - 3) เสนอให้ยอมรับผลการทดสอบ (Test report) หรือ หนังสือรับรอง (UN-R Certificate) ตาม UN R100 โดยไม่มีข้อกำหนดอายุของผลการทดสอบในการยื่นขอการรับรอง เพื่อบรรเทาผลกระทบและลดภาระงานของผู้ผลิต
 - 4) ข้อเสนอเกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง, การทดสอบการชน, แบตเตอรี่ที่อยู่ในช่วงวิจัยและพัฒนา, การแสดงเครื่องหมาย มอก.ให้นำไปพิจารณาในขั้นตอนการแก้ไขและรับฟังข้อคิดเห็นต่อหลักเกณฑ์เฉพาะฯ (PR)
- จำนวนแบบแบตเตอรี่ REESS ที่ต้องยื่นขอการรับรองจาก สมอ. ตาม มอก. 3026-2563 (ณ วันที่ 19 ตุลาคม 2566)
บริษัทที่ให้ข้อมูล : Mercedes Benz, GWM, Volvo Car, Nissan, Tesla, BYD, BMW, Honda

ใบอนุญาต	วัตถุประสงค์	จำนวนแบบ REESS
ทำ	ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์รุ่นปัจจุบัน	19
	อะไหล่	0
	ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์รุ่นปัจจุบันและอะไหล่	1
นำเข้า	ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์รุ่นปัจจุบัน	21
	อะไหล่	48
	ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์รุ่นปัจจุบันและอะไหล่	2
รวม		91

- อัตราค่าใช้จ่ายในการทดสอบผลิตภัณฑ์ ยานยนต์ไฟฟ้าประเภท M และ N : คุณลักษณะเฉพาะสำหรับระบบส่งกำลังด้วยไฟฟ้า (มอก. 3026-2563)

รายละเอียด		อัตราค่าใช้จ่ายต่อตัวอย่าง 1 ชุด (บาท)	อัตราค่าใช้จ่ายรวม (บาท)
ส่วนที่ 1: คุณลักษณะที่ต้องการของยานยนต์ด้านความปลอดภัยทางไฟฟ้า		127,000	127,000
ส่วนที่ 2 : คุณลักษณะที่ต้องการของ REESS ด้านความปลอดภัย	Vibration	188,000	2,032,500
	Thermal shock and cycling	467,500	
	Mechanical test	460,000	
	Fire resistance	230,000	
	External short circuit protection	153,000	
	Over-charge protection	140,000	
	Over-discharge protection	140,000	
	Over-temperature protection	127,000	
Emission	127,000		

- ระยะเวลาและจำนวนตัวอย่างทดสอบสำหรับระบบกักเก็บพลังงานไฟฟ้าที่สามารถอัดประจุซ้ำได้
- การทดสอบที่ ATTRIC
 - ระยะเวลาในการทดสอบ : 2 เดือน / 1 แบบ
 - จำนวนตัวอย่างทดสอบ : 5 หรือ 6 ก้อน (PR หรือ ปฏิบัติจริง) / 1 แบบ
 - อัตราค่าใช้จ่าย (ส่วนที่ 2) : 2,032,500 บาท / 1 แบบ
 - ตัวอย่างการคำนวณระยะเวลาในการทดสอบที่ ATTRIC สำหรับการขอรับใบอนุญาตจาก สมอ. (ทำและนำเข้า)

- ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ : 40 แบบ x 2 เดือน = 80 เดือน
- ชิ้นส่วนอะไหล่ : 48 แบบ x 2 เดือน = 96 เดือน
- ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และอะไหล่ : 3 แบบ x 2 เดือน = 6 เดือน

▪ **ขั้นตอนดำเนินการถัดไป:** นำส่งข้อคิดเห็นต่อร่างกฎกระทรวงฯ ในนามสมาคมฯ และรายบริษัท ภายในวันที่ 7 พฤศจิกายน 2566

คุณวราภรณ์ฯ ชี้แจงว่า อัตราค่าใช้จ่ายในการทดสอบผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฯ ในส่วนของแบตเตอรี่ REESS นั้นขึ้นอยู่กับขนาดความจุของแบตเตอรี่ ซึ่งค่าใช้จ่ายโดยรวม ไม่เกิน 2 ล้านบาท

ที่ประชุมฯ เสนอความเห็นเห็นว่า ข้อเสนอให้พิจารณาทบทวนระยะเวลาในการบังคับใช้ให้น้อยกว่า 365 วัน เนื่องจากจำนวนแบบของแบตเตอรี่ REESS ที่ต้องได้รับการรับรอง มีการนำเข้าและผลิตในปัจจุบันเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ แสดงความคิดเห็นต่อร่างกฎกระทรวงฯ ในนามสมาคมฯ และรายบริษัท ภายในวันที่ 7 พฤศจิกายน 2566

มติที่ประชุม: ขอให้สมาชิกฯ ส่งข้อมูลจำนวนโรงงานมาที่ฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อรวบรวมเตรียมหารือกับ สมอ. ต่อไป

วาระที่ 5 การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อการปรับปรุงกฎหมายด้านคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงฯ EURO 5

คุณวิลาสินีฯ รายงานที่ประชุมทราบ ผลการประชุมการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมายด้านคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง การบังคับใช้น้ำมัน EURO 5 และการยกเลิกการกำหนดมาตรฐานคุณภาพเบนซินพื้นฐานร่วมกับกรมธุรกิจพลังงาน เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2566 รายละเอียดดังนี้

- **ผู้เข้าร่วมประชุม:** ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน, สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ฯ, กลุ่มโรงกลั่นฯ, กลุ่มผู้ค้าน้ำมัน, และกรมควบคุมมลพิษ
- **การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันในกลุ่มดีเซล**
 - กรมธุรกิจพลังงาน ได้ออกประกาศกำหนดคุณภาพน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่มีส่วนผสมไบโอดีเซล 10% ตั้งแต่ พ.ศ. 2562 และต่อมาได้กำหนดให้น้ำมันดังกล่าวเป็นน้ำมันเกรดพื้นฐานของประเทศ ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2563 เป็นต้นมา โดยมีน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 7 และบี 20 เป็นน้ำมันทางเลือก
 - ที่ผ่านมากบง. ได้มีมติปรับลดสัดส่วนผสมขั้นต่ำของไบโอดีเซลของน้ำมันทั้ง 3 ชนิด ให้เหลือ 5% และ 7%
 - ตามมติเห็นชอบร่างแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ “การแก้ปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง” ได้บังคับใช้น้ำมันที่มีกำมะถันไม่สูงกว่า 10 ppm (EURO 5) ตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2562 ทางกรมธุรกิจพลังงานได้ออกประกาศปรับปรุงมาตรฐานน้ำมันเป็นระดับ EURO 5 โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป
 - ร่างแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง (Oil plan) ปัจจุบันกำลังเสนอเข้า ครม. พิจารณา โดยในร่างฯ มีการกำหนดน้ำมันดีเซล B7 เป็นหลัก และ B20 เป็นทางเลือกสำหรับรถยนต์เฉพาะกลุ่ม (Fleet) และไม่มีการอุดหนุนราคา
- **แผนการดำเนินการเพื่อบังคับใช้น้ำมันมาตรฐาน EURO 5**

ตามที่กรมธุรกิจพลังงานได้ออกประกาศปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำมันฯ เป็นระดับ EURO 5 โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไปนั้น ทางโรงกลั่นได้มีการเตรียมความพร้อมปรับปรุงกระบวนการผลิตแล้ว แต่อย่างไรก็ตามในช่วงที่มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันในคลังน้ำมันและสถานีบริการน้ำมันต้องการระยะเวลาผ่อนผัน 3 เดือน (มกราคม - มีนาคม 2567) เนื่องจากยังคงมีน้ำมัน EURO 4 คงค้างอยู่
- **การยกเลิกการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐาน**
 - กรมธุรกิจพลังงาน ได้มีการหารือถึงการปรับสเปคของ G-Base หลายครั้งเพื่อลดต้นทุนในการผลิต รายละเอียดเป็นไปตามที่ได้รายงานในที่ประชุม

- ที่ประชุมฯ ได้มีการพิจารณากำหนดข้อเสนอทางเลือก 2 ทางเลือก เนื่องจากการยากที่จะควบคุม G-Base ได้แก่
 - Scenario 1: ยกเลิกการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐาน
 - Scenario 2: คงมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐานไว้ตามเดิม

■ สรุปผลการประชุม

- กลุ่มโรงกลั่นและกลุ่มผู้ค้าน้ำมันเห็นด้วยกับ Scenario 2 โดยคงมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพื่อความสะดวกการบริหารจัดการคุณภาพของน้ำมัน โดยขอให้คงตามข้อกำหนดปัจจุบันไว้
- สมาคมฯ แจงที่ประชุมฯ ทราบว่า ไม่ขัดข้องต่อการปรับลดสเปคของ G-Base แต่อย่างไรก็ตามสเปคน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะต้องมีการควบคุมข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามที่ได้เคยให้ข้อมูลไว้ ทั้งนี้การปรับสเปคที่แตกต่างไปจากข้อกำหนดที่ผู้ผลิตยอมรับจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและปัญหาทางเทคนิคของรถยนต์
- ที่ประชุมฯ สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากสมาคมฯ ในการควบคุมคุณภาพน้ำมันตามข้อกำหนดสำหรับน้ำมันที่จำหน่ายในประเทศสิงคโปร์ โดยเฉพาะพารามิเตอร์ RVP, End Point และ Benzene ที่มีความแตกต่างจากข้อกำหนดของประเทศไทย

มติที่ประชุม: รับทราบ

วาระอื่น ๆ

1. การสัมมนาฯ รับฟังความเห็นโครงการทบทวนโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อรองรับ EURO 5

คุณธนารักษ์ รายงานที่ประชุมทราบ ผลการสัมมนาฯ รับฟังความเห็นโครงการทบทวนโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อรองรับ EURO 5 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566

■ ที่มาและหลักการเหตุผล

ประเทศไทยนำเข้าพลังงานสุทธิและมีการนำเข้าน้ำมันดิบสูงถึงร้อยละ 90 สำหรับการกลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูปเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ และรูปแบบของธุรกิจค้าน้ำมันเป็นรูปแบบของตลาดการค้าเสรี โดยผู้ค้าน้ำมันฯ เป็นผู้กำหนดราคาขายปลีกน้ำมันฯ ในปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กมากกว่า 25 ไมครอน หรือ PM 2.5 ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษ ทางคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้วางแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้วยการสนับสนุนให้ใช้น้ำมันฯ ที่มีปริมาณกำมะถันต่ำลง โดยเป็นการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานจาก EURO 4 เป็น EURO 5 ตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 จึงได้มีการทบทวนราคาโครงสร้างน้ำมันดังกล่าว

- ราคาน้ำมันฯ ในกลุ่มอาเซียน: ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 6 ราคาน้ำมันเบนซินที่ราคา 39 บาท/ลิตร และอันดับที่ 8 น้ำมันดีเซลที่ราคา 29.94 บาท/ลิตร

■ โครงสร้างราคาน้ำมัน:

- 1) โครงสร้างราคาน้ำมันฯ ของประเทศไทย: ราคาขายคำนวณจากราคาหน้าโรงกลั่นรวมกับค่าการตลาดผู้ค้าน้ำมันมาตรา 7 และมาตรา 10/11 (สถานีบริการน้ำมันฯ)
- 2) โครงสร้างราคา ณ โรงกลั่น:
 - แนวทางการคำนวณค่าการปรับปรุงคุณภาพ (QA) สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพมาตรฐาน EURO 5 : จุดเปลี่ยนจากน้ำมัน EURO 4 เป็น EURO 5 โดยผ่านการปรับปรุงคุณภาพ (QA) โดยอ้างอิงจากค่าใช้จ่ายจากการลงทุนและการดำเนินงานของโรงกลั่น และการคำนวณ QA โดยอ้างอิงจากราคาการซื้อขายตลาดโลก ซึ่งองค์ประกอบที่ส่งผลต่อค่า QA ประกอบด้วยเงินลงทุน และต้นทุนสำหรับการดำเนินการ (Processing cost)

- การจัดทำราคา ณ โรงกลั่น: MOPS อ่างอิง + ค่าการปรับปรุงคุณภาพ (QA) + ค่าขนส่ง (สิงคโปร์-ไทย) + ค่าประกันภัย + ค่าสูญเสียและค่าสำรองน้ำมันเพื่อความมั่นคง (ผลการศึกษานี้) ค่าการปรับปรุงคุณภาพ (QA) สำหรับเบนซิน 0.59 บาท/ลิตร และดีเซลนั้นไม่มีค่าปรับปรุงคุณภาพ

3) ค่าการตลาดน้ำมันเชื้อเพลิง: ทบทวนค่าการตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเก็บข้อมูลจากการสำรวจผู้ค้าน้ำมันมาตรา 7 และ 1 จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 270 สถานี จากจังหวัดนครศรีธรรมราช เชียงใหม่ และ ชลบุรี โดยค่าการตลาดที่เหมาะสม จะทบทวนงบการเงิน และรวบรวมข้อมูลทางสถิติให้เหมาะสม โดยมีผลการศึกษาดังนี้

หน่วย: บาท/ลิตร	อัตราปัจจุบัน (บาท/ลิตร)	ผลการศึกษา (บาท/ลิตร)
(1) ค่าใช้จ่ายดำเนินการของมาตรา)	0.62	0.67
ค่าจ้างและค่าใช้จ่ายสำนักงาน	0.17	0.20
ค่าประกันภัยและค่าใช้จ่ายคลังน้ำมัน	0.17	0.12
ค่าสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมาย	0.12	0.12
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรม	0.01	0.01
ค่าขนส่งน้ำมันทางท่อจากศรีราชา-กรุงเทพฯ	0.15	0.17
(2) ค่าใช้จ่ายดำเนินการของสถานีบริการน้ำมันฯ	0.89	1.23
ค่าขนส่งน้ำมันฯ (คลังน้ำมัน-กรุงเทพฯ)	0.09	0.10
ค่าจ้างและสวัสดิการ	0.96	0.62
ค่าสาธารณูปโภค	0.14	0.14
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	0.08	0.09
ภาษีและค่าซ่อม	0.08	0.09
ค่าเช่าที่ดิน	0.15	0.17
(3) ค่าลงทุนสถานีบริการน้ำมันฯ	0.49	0.55
ค่าลงทุนสถานีบริการ	0.43	0.45
ผลตอบแทนของสถานีบริการฯ	0.06	0.10
รวมค่าการตลาด (1)+(2)+(3)	2.00	2.45

ทั้งนี้ ราคาน้ำมันในปี 2566 อาจจะมีการปรับขึ้นประมาณ 3 บาท ซึ่งมาจากค่าการตลาดน้ำมันที่เหมาะสม 2.45 รวมกับค่าปรับปรุงคุณภาพของน้ำมันเบนซิน + 0.59 บาท/ลิตร

- **แผนการดำเนินงาน:** จะสรุปแนวทางการจัดทำโครงสร้างราคาน้ำมัน ในส่วนของราคา ณ โรงกลั่น ภายใน พ.ย. 66

มติที่ประชุม: รับทราบ

2. การประชุมหารือแนวทางการบังคับใช้ Euro 6 สำหรับรถขนาดใหญ่

คุณศศิธร รายงานผลการประชุมหารือแนวทางการบังคับใช้ Euro 6 สำหรับรถขนาดใหญ่ ร่วมกับ สมอ. เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2566 มีรายละเอียดดังนี้

▪ ผู้เข้าร่วมประชุม:

- **สมอ.:** คุณเอกนิตติ (รองเลขาธิการ สมอ.), คุณวิจิตรรอง (ผอ.กองกฎหมาย), คุณชัยวิชิต (ผอ. กองกำหนดฯ), คุณสกลักษณ์ (กองกำหนดฯ), คุณทศพล (กองควบคุมฯ)
- **สมาคมฯ:** คุณสุวัชร, คุณนพดล, คุณศศิธร, คุณจิรายุทธ, คุณสยามณัฐ, คุณกมลวัชร, คุณศศิธร

■ ผลการประชุมหารือ

- 1) ผู้แทนสมาคมฯ ได้ชี้แจงถึงความจำเป็นในการขอเวลาเพื่อปรับมาตรฐานรถยนต์ขนาดใหญ่เป็น Euro 6 อย่างน้อย 5 ปีภายหลังจาก Euro 5 โดยเฉพาะปัญหาด้านการจัดการ Local Supplier ในการผลิตชิ้นส่วนของรถยนต์ขนาดใหญ่ที่ไม่เคยมีการผลิตที่เป็นมาตรฐาน Euro 6 มาก่อน รวมถึงปัญหาด้านต้นทุนการผลิต และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับเศรษฐกิจ
 - สมอ. รับทราบปัญหาของภาคอุตสาหกรรม และแนะนำให้หารือกับเลขฯ สมอ. ก่อนที่จะส่งหนังสือสมาคมฯ ไปยังหน่วยงานต่างๆ ต่อไป
 - สมอ. ขอให้สมาคมฯ เตรียมข้อมูลด้านความพร้อมของ Supplier เพื่อหารือกับผู้เกี่ยวข้องต่อไป
- 2) ผู้แทนสมาคมฯ ได้หารือเพื่อขอให้ สมอ. ยกเว้นการทดสอบ PEMS เนื่องจากไม่สามารถทดสอบตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน UNR ได้
 - สมอ. เข้าใจถึงข้อจำกัดการทดสอบและไม่ติดขัดในการยกเว้นการทดสอบ ตอนนี้นำผ่านการพิจารณาในคณะ กว. แล้ว จะรอเสนอพิจารณาใน กมอ. ต่อไป

- การดำเนินงานถัดไป: สมาคมฯ จะเข้าพบเพื่อหารือกับเลขฯ สมอ. ในวันที่ 26 ตุลาคม 2566 เวลา 14.00 น.

มติที่ประชุม: รับทราบ

3. กำหนดการประชุมคณะทำงาน 004 สัญจร ประจำปี 2566

คุณรุชช แจ้งที่ประชุมทราบ กำหนดการประชุมคณะทำงาน 004 สัญจร และดูงานที่เขื่อนศรีนครินทร์ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ ณ จังหวัดกาญจนบุรี ระหว่างวันที่ 8 – 9 ธันวาคม 2566 กำหนดการ ดังนี้

■ วันศุกร์ที่ 8 ธันวาคม 2566

- | | |
|---------------|--|
| 10:45 | พร้อมกัน ณ ศูนย์การเรียนรู้ราชานุกูลฯ เขื่อนศรีนครินทร์ |
| 11:00 – 11:30 | กล่าวต้อนรับ แนะนำสถานที่และบรรยาย “การบริหารจัดการน้ำและการผลิตไฟฟ้า” |
| 11:30 – 12:30 | เยี่ยมชมโรงไฟฟ้า และเขื่อนศรีนครินทร์ |
| 13:00 – 14:00 | รับประทานอาหารกลางวัน ที่ บ้านต้นน้ำ |
| 14:30 – 16:30 | ประชุมคณะทำงาน 004 (สัญจร) |
| 18:00 | รับประทานอาหารเย็น และกิจกรรมสันทนาการ |

■ วันเสาร์ที่ 9 ธันวาคม 2566

- | | |
|---------------|---|
| 06:00 – 07:00 | กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ ณ สวนคุณสายชล และบริเวณสันเขื่อนฯ |
| 07:00 – 10:00 | รับประทานอาหารเช้า |
| 12:00 | เดินทางกลับโดยสวัสดิภาพ |

มติที่ประชุม: รับทราบ

4. การประชุมคณะทำงาน 004 ครั้งต่อไป

กำหนดการประชุมคณะทำงาน 004 ครั้งต่อไป: แจ้งให้ทราบภายหลัง

ปิดการประชุมเวลา 17.00 น.
ณัฐวุฒิฯ / กัทธราภรณ์ฯ / ปภาวรินทร์ฯ