



สรุปแผนการดำเนินงานอาเซียนว่าด้วยเรื่องอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง: มุ่งเน้นยานพาหนะขนาดเล็ก  
(The ASEAN Fuel Economy Roadmap for Transport Sector 2018-2025: with focus on  
Light-Duty Vehicles: LDVs)\*

ลัทธิกา เนตรทัศน์\*\*

## บทนำ

สำหรับสถานการณ์ด้านการคมนาคมของประชากรในภูมิภาคอาเซียนภายใน ๑๐ ปีข้างหน้า การเดินทางด้วยรถยนต์โดยสารของประชากรอาเซียนจะเพิ่มขึ้นเป็น ๒ เท่า และมีการคาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ยอดขายรถยนต์โดยสารจะเพิ่มขึ้นเป็น ๓ ล้านคันต่อปี จาก ๑.๕ ล้านคันในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งประชากรในภูมิภาคจะเป็นเจ้าของรถยนต์กันมากขึ้น จึงมีการคาดการณ์ต่อเนื่องว่าในอนาคตอัตราการใช้น้ำมันในภูมิภาคอาเซียนอาจเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในภูมิภาค (Climate Change) ที่ไม่มีความแน่นอนจึงอาจทำให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เป็นอันตราย แนวโน้มดังกล่าวก่อให้เกิดความพยายามในการผลักดันนโยบายด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงเพื่อรองรับต่อสถานการณ์ในอนาคต

เนื่องจากอาเซียนได้ให้ความสำคัญกับเรื่องการขนส่งอย่างยั่งยืน (Sustainable Transport) ในแผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan: KLTSP 2016-2025) จึงได้กำหนดกลยุทธ์เกี่ยวกับการบรรลุเป้าหมายดังกล่าว โดยประเด็นเรื่องการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพถือได้ว่าเป็นวิธีการหนึ่งที่จะก่อให้เกิดการขนส่งอย่างยั่งยืนได้ จึงเกิดเป็นความพยายามในการสร้างความร่วมมือด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงขึ้นและนำไปสู่การรับรองแผนการดำเนินงานอาเซียนว่าด้วยเรื่องอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง: มุ่งเน้นยานพาหนะขนาดเล็ก (The ASEAN Fuel Economy Roadmap for Transport Sector 2018-2025: with focus on Light-Duty Vehicles: LDVs)<sup>๑</sup> เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินนโยบายของประเทศสมาชิกอาเซียนให้มีความสอดคล้องกันต่อไป

## ๑. ภาพรวมสถานการณ์ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและการขนส่งในอาเซียน

แผนการดำเนินงานอาเซียนว่าด้วยเรื่องอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง: มุ่งเน้นยานพาหนะขนาดเล็ก (The ASEAN Fuel Economy Roadmap for Transport Sector 2018-2025: with focus on Light-Duty Vehicles: LDVs) ได้ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan 2016-2025: KLTSP) ในข้อ ๑.๓.๒ ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับแนวทางด้านนโยบายการใช้น้ำมัน

\* บทความนี้เผยแพร่เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

\*\* นักวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลกฎหมาย ฝ่ายอาเซียนและกิจการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

<sup>๑</sup> ดูแผนงานฉบับเต็มได้ที่ <https://asean.org/storage/2019/03/ASEAN-Fuel-Economy-Roadmap->



เชื้อเพลิงในภาคการขนส่งของอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะกำหนดกรอบการดำเนินงาน อันเป็นข้อผูกพันเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) รวมถึงยกระดับความสามารถ ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมของภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนด้วยการผลักดันนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันเรื่องดังกล่าว ซึ่งการผสมกันด้านนโยบายระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนมีความสำคัญ สำหรับการรวมตลาดภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) โดยจะช่วยลดภาระของผู้ผลิตรายอื่นในการปฏิบัติตามกฎระเบียบของประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศ ที่มีความแตกต่างกันอีกด้วย

ในด้านของกฎระเบียบและมาตรการทางบริหาร ภายใต้แผนการดำเนินงาน LDVs ได้มีการให้ ข้อเสนอแนะกับประเทศสมาชิกอาเซียนในการจัดเก็บภาษีเกี่ยวกับการบริโภคพลังงานเชื้อเพลิง (ภาษีเชื้อเพลิง) ตามหลักการจัดเก็บที่แตกต่างกัน (differentiated taxation) โดยวัดจากอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นวิธีการที่ได้รับการพิสูจน์ว่าจะช่วยในการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงลงได้ นอกจากนี้ ประเทศสมาชิก อาเซียนบางประเทศได้ให้ความสำคัญกับการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงโดยมีการใช้ฉลากเพื่อแสดงข้อมูล เกี่ยวกับอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงนั้น เช่น ในกรณีของสิงคโปร์ ไทย และเวียดนามได้มีการติดป้าย การประหยัดเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะขนาดเล็กหรือรถยนต์โดยสาร ในส่วนของอินโดนีเซีย การติดฉลาก ดังกล่าวยังไม่ได้รับการจัดการให้เป็นมาตรฐาน ในขณะที่บรูไน มาเลเซีย และฟิลิปปินส์อยู่ในระหว่างการ ดำเนินการเพื่อจัดทำป้ายกำกับอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของยานยนต์

อย่างไรก็ตาม ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้งหมดมีการใช้มาตรการทางภาษีกับรถยนต์ที่มีการจดทะเบียน โดยเรียกเก็บในลักษณะของภาษีรถยนต์ (vehicle registration taxes) โดยการเก็บภาษีดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับ คุณสมบัติของยานพาหนะเป็นสำคัญ เช่น พิจารณาอัตราภาษีจากราคาของรถยนต์ และลักษณะของ เครื่องยนต์ของรถ เป็นต้น ในกรณีของสิงคโปร์ซึ่งเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญกับการรักษาสีเขียว แม้จะมีการเรียกเก็บภาษีเชื้อเพลิงกับผู้ใช้นายยนต์ แต่รัฐบาลได้มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะ (Carbon Emissions-based Vehicle Scheme: CEVS) ด้วย อีกทางหนึ่ง อันเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนของรถยนต์ทุกประเภท นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกของสิงคโปร์ (Singapore's Land Transport Authority: LTA) ยังได้ให้คำแนะนำผู้ซื้อ รถยนต์สิงคโปร์ทุกคนให้ตรวจสอบฉลากความประหยัดเชื้อเพลิง (Fuel Economy Labelling Scheme) ที่ออกโดยกรมขนส่งทางบก (LTA) โดยจะเป็นฉลากที่บอกถึงข้อมูลของการปล่อยมลพิษและอัตราการบริโภค น้ำมันของรถยนต์<sup>๒</sup> นอกจากนี้รัฐบาลสิงคโปร์ยังให้สิทธิในการลดหย่อนภาษีกับรถที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ต่ำจึงทำให้ประชาชนให้ความสนใจกับรถยนต์ที่เซลล์ที่มีการปล่อยคาร์บอนต่ำมากยิ่งขึ้น<sup>๓</sup>

ในกรณีของประเทศไทยมีการใช้มาตรการตรวจสอบและออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะที่มีควันดำ โดยเป็นความร่วมมือกันระหว่าง ๒ หน่วยงาน ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษและกองบังคับการตำรวจจราจร อันเนื่องมาจากในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ประเทศไทยประสบปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กพีเอ็ม ๒.๕ (PM 2.5) ซึ่งเป็น

<sup>๒</sup> เป็นโครงการที่ทดลองดำเนินการมาตั้งแต่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖

<sup>๓</sup> สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (ตุลาคม ๒๕๕๘). สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. เข้าถึง เมื่อ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ จาก รถยนต์ดีเซลจำหน่ายเพิ่มขึ้นในสิงคโปร์:

[https://www.ditp.go.th/contents\\_attach/135834/135834.pdf](https://www.ditp.go.th/contents_attach/135834/135834.pdf)



ปัญหามลพิษทางอากาศที่มีความรุนแรง หน่วยงานของรัฐจึงมีการใช้มาตรการเพื่อจัดการกับรถยนต์ที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูง เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีการตรวจจับรถวันตามมาตรการป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษขนาดเล็กพีเอ็ม ๒.๕ (PM2.5) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร บริเวณถนนประดิษฐ์มนูธรรม โดยมีการเรียกรถยนต์ตรวจสอบวันตำรวจจำนวน ๑๗๙ คัน พบรถยนต์ขนาดใหญ่ที่มีวันตามมาตรฐาน จำนวน ๑๙ คัน และรถยนต์ขนาดเล็กตาม ๘ คัน โดยเจ้าหน้าที่ได้ออกคำสั่งห้ามใช้รถที่มีวันตำรวจ ๓๐ วัน<sup>๔</sup>

นอกจากนี้ ด้านมาตรฐานการใช้เชื้อเพลิง ประเทศไทยมีการกำหนดประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำ (Minimum Energy Performance Standard: MEPS) เพื่อมุ่งให้เป็นกลไกที่จะลดความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้า น้ำมัน ก๊าซเชื้อเพลิง โดยกระทรวงพลังงานได้ผลักดันมาตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๗ รวมถึงการกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นสูง (High Efficiency Performance Standard: HEPS) เพื่อเป็นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีที่ใช้ในผลิตภัณฑ์ให้เกิดการใช้พลังงานน้อยที่สุด ซึ่งช่วยให้กลไกทางการตลาดให้ผลิตภัณฑ์มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนเป็นการกระตุ้นให้ผู้บริโภคใช้ฉลากประหยัดพลังงานเพิ่มมากขึ้น<sup>๕</sup>

ทั้งนี้ แผนการดำเนินงานอาเซียนว่าด้วยเรื่องอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง: มุ่งเน้นยานพาหนะขนาดเล็ก (LDVs) มีการตั้งวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และข้อเสนอแนะสำหรับอาเซียนและประเทศสมาชิกอาเซียน แต่ในขณะเดียวกันประเทศสมาชิกก็ยังคงมีสิทธิในการพัฒนานโยบายของประเทศ ตลอดจนมาตรการและระยะเวลาในการดำเนินงานได้

## ๒. วิสัยทัศน์และเป้าหมายของแผนงานอาเซียนว่าด้วยการประหยัดเชื้อเพลิง

สำหรับวิสัยทัศน์ของแผนการดำเนินงานอาเซียนว่าด้วยอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง: มุ่งเน้นยานพาหนะขนาดเล็ก (LDVs) ได้กำหนดวิสัยทัศน์สำคัญคือ หนึ่งในภูมิภาคที่มีการใช้เชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในโลกภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อมุ่งไปสู่เป้าหมายด้านการขนส่งอย่างยั่งยืนที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดอัตราการอพยพอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในภูมิภาค

ภายใต้แผนการดำเนินงานอาเซียนว่าด้วยเรื่องอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง: มุ่งเน้นยานพาหนะขนาดเล็ก (LDVs) ได้กำหนดเป้าหมายไว้ ๖ ด้านสำหรับอาเซียนเพื่อมุ่งไปสู่วิสัยทัศน์ดังกล่าว โดยประเด็นหลักตามแผนงานสามารถสรุปได้ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ อัตราการบริโภคเชื้อเพลิงของรถยนต์โดยสารขนาดเล็กลดลง

เป้าหมายที่ ๒ ใช้ตัวชี้วัดและมาตรการสำหรับประเมินประสิทธิภาพของการใช้พลังงานเชื้อเพลิง รวมทั้งการกำหนดข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการประหยัดเชื้อเพลิง โดยวิธีการดำเนินการคือ

<sup>๔</sup> ตรวจเข้มรถวันดำ พร้อมสั่งห้ามวิ่ง 30 วัน. (๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒). เข้าถึงเมื่อ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๒ จากเวิร์คพอยท์ นิวส์: <https://workpointnews.com/2019/02/17/ตรวจเข้มรถวันดำ-พร้อมส/>

<sup>๕</sup> <http://e-lib.dede.go.th/mm-data/Bib14503.pdf>



๒.๑ กำหนดวิธีการสำหรับการวัดและวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะขนาดเล็กแบบเบา

๒.๒ พัฒนาข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการประหยัดเชื้อเพลิงเพื่อให้มั่นใจว่าประเทศสมาชิกอาเซียนจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอและข้อมูลเพื่อการพัฒนา นำไปปรับใช้ และสามารถติดตามนโยบายเกี่ยวกับการประหยัดเชื้อเพลิงได้

เป้าหมายที่ ๓ การสร้างความร่วมมือระดับภูมิภาค การดำเนินการระดับชาติ และความเป็นผู้นำด้านนโยบายการประหยัดเชื้อเพลิง โดยวิธีดำเนินการคือ

๓.๑ ดำเนินการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประหยัดเชื้อเพลิง

๓.๒ ส่งเสริมการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงานของรัฐ สถาบันวิจัย และภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

๓.๓ มอบหมายให้หน่วยงานรัฐบาลที่เหมาะสมดำเนินการภายในประเทศสมาชิก

เป้าหมายที่ ๔ ข้อมูลฉลากการประหยัดเชื้อเพลิงสอดคล้องกัน

๔.๑ อำนวยความสะดวกให้หน่วยงานของประเทศสมาชิกอาเซียนที่รับผิดชอบนำแนวทางไปปฏิบัติหรือพัฒนาฉลากประหยัดเชื้อเพลิง

๔.๒ พัฒนาข้อมูลพื้นฐานทั่วไปเกี่ยวกับฉลากประหยัดเชื้อเพลิง

เป้าหมายที่ ๕ การแนะนำหรือปรับปรุงนโยบายการใช้เชื้อเพลิงหรือการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2)

๕.๑ แนะนำหรือส่งเสริมนโยบายการคลังที่มีพื้นฐานมาจากการประหยัดพลังงานหรือการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ในระดับชาติที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคซื้อยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพด้านเชื้อเพลิง

๕.๒ แลกเปลี่ยนบทเรียนในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินนโยบายด้านการคลัง

เป้าหมายที่ ๖ ใช้มาตรฐานเกี่ยวกับอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงในทุกตลาดของประเทศ เพื่อมุ่งสู่มาตรฐานระดับภูมิภาคในระยะยาว โดยมีวิธีดำเนินการคือ

๖.๑ กำหนดและส่งเสริมมาตรการด้านนโยบายระดับชาติด้วยความเข้มงวดสำหรับยานพาหนะใหม่ โดยพิจารณาจากอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

๖.๒ พัฒนามาตรฐานการประหยัดพลังงานของรถยนต์ขนาดเล็กทั่วอาเซียนให้มีความเป็นเอกภาพ



**LAW for ASEAN**  
by the Office of the Council of State of Thailand



## บทสรุป

เนื่องจากการประหยัดเชื้อเพลิง (fuel economy) เป็นหนึ่งในวาระสำคัญภายใต้หัวข้อหลักเรื่องการขนส่งอย่างยั่งยืนที่อาเซียนกำลังให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ดังสะท้อนให้เห็นจากการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การขนส่งกัวลาลัมเปอร์ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๘ (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan: KLTSP 2016-2025) ประกอบกับคาดการณ์เกี่ยวกับสถานการณ์การใช้รถยนต์และเชื้อเพลิงของรถยนต์จึงนำไปสู่การจัดทำแผนการดำเนินงานอาเซียนว่าด้วยเรื่องอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง: มุ่งเน้นยานพาหนะขนาดเล็ก (The ASEAN Fuel Economy Roadmap for Transport Sector 2018-2025: with focus on Light-Duty Vehicles: LDVs) โดยมีการกำหนดเป้าหมายของแผนการดำเนินงาน ๖ เป้าหมาย มีวัตถุประสงค์ในการวางหลักการอย่างกว้างเกี่ยวกับการลดการใช้เชื้อเพลิงของรถยนต์ขนาดเล็กเพื่อลดมลพิษทางอากาศและสร้างระบบการขนส่งอย่างยั่งยืนตามเจตนารมณ์

ทั้งนี้ แม้ความร่วมมือดังกล่าวจะได้กำหนดเป้าหมายและวิธีการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายแต่การกำหนดนโยบายระดับชาติและระยะเวลาดำเนินการตามแผนการดำเนินงานนี้ยังคงเป็นสิทธิของประเทศสมาชิกอาเซียน