

แ มันนโยบายสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า (อีวี) ของไทยจะมีความพยายามในการขับเคลื่อนให้ประสบความสำเร็จให้ได้ โดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ได้เซ็นคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ มี **สมคิด จาตุศรีพิทักษ์** รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน

มี **สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม และ **สนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เป็นรองประธานร่วม เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ และประชุมนัดแรกเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา

แต่สภาพการณ์ในปัจจุบัน ดูเหมือนนโยบายนี้ยังล้มลุกคลุกคลาน ไม่ได้ปังตามที่รัฐบาลคาดหวัง เพราะการขับเคลื่อนทั้งตัวรถ โครงสร้างพื้นฐานสำคัญอย่างสถานีชาร์จ ชนส่งสาธารณะ การกระตุ้นตลาดผู้บริโภคยังติดๆ ขัดๆ จนเป็นที่มาของการตั้งบอร์ดอีวี แต่บอร์ดนี้ก็มีประชุมเพียงนัดเดียว กอปรกับบรรยากาศการเมืองในปัจจุบัน ก็แทบไม่เอื้อให้การทำงานราบรื่น กลับกัน บอร์ดอีวีชุดนี้จะมีต่อไป หรือยุบทิ้ง ก็ยังไม่รู้อนาคต

ล่าสุดปัญหาที่ซุกใต้พรมเริ่มโผล่ออกมาให้เห็น ภายหลังมีกระแสข่าวว่าบริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด เตรียมพับแผนทำตลาดรถยนต์ไฟฟ้า 100% ในประเทศไทย ทั้งการนำเข้าจากจำหน่ายก่อน รวมถึงการขึ้นไลน์ผลิตในประเทศ และบริษัทได้เลื่อนการเปิดตัวรถยนต์ไฟฟ้าออกไปอย่างไม่มีกำหนด

ล่าสุด **โรแลนด์ โฟล์เกอร์** ประธานบริหารเมอร์เซเดส-เบนซ์ ออกมายืนยันแล้วว่ายังไม่ถอนการลงทุน แค่ขอเลื่อนออกไปเท่านั้น!!

อย่างไรก็ตาม ประเด็นนโยบายอีวีของไทยที่ยังล้มลุกคลุกคลาน ถูกถ่ายทอดถึงภาคเอกชนไทยอย่างสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) เช่นกัน โดย **สุพันธุ์ มงคลสุธี** ประธาน ส.อ.ท. ออกมาให้ข้อมูลว่า ได้หารือร่วมกับเอกอัครราชทูตเยอรมนี

แผนต้น 'อีวี' ไม่ปัง แต่ยังเดินหน้า ค่ายรถจีรังสปีด



ประจำประเทศไทย ในเรื่องการลงทุนในไทย ทราบว่าเยอรมนีมีความเป็นห่วงแผนการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากเห็นว่ารัฐบาลไทยยังไม่ได้ขับเคลื่อนนโยบายส่งเสริมอย่างจริงจัง โดยเฉพาะการลงทุนสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าที่ยังมีน้อย

ขณะเดียวกันกฎหมายของไทยยังไม่มีมาตรการบังคับให้เกิดสถานีชาร์จไฟฟ้าเพิ่ม อาทิ การสร้างคอนโดมิเนียมยังไม่มีกฎหมายบังคับให้มีจุดชาร์จไฟฟ้า หรือในสถานที่อื่นๆ

“ทางเยอรมนีมองว่าหากไทยยังไม่มี

ความพร้อมในเรื่องสถานีชาร์จไฟฟ้า ก็ยากที่จะผลักดันให้มีผู้ใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ทำให้ไม่สามารถผลักดันยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าในไทยได้เช่นกัน ทางค่ายรถยนต์ของเยอรมนีที่มีโรงงานในประเทศไทย จึงแจ้งว่าจะไม่ลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าตอนนี้ โดยจะชะลอแผนการลงทุนออกไปก่อนจนกว่าไทยจะมี “ความชัดเจน” สุพันธุ์ระบุ

ประธาน ส.อ.ท.ยังแสดงความเห็นว่า รัฐควรมีมาตรการส่งเสริมที่ชัดเจน เน้นการผลิตอีวีในประเทศเป็นหลักก่อน รวมทั้งสนับสนุนสถานีชาร์จ โดยอาจใช้เครื่องมือ

กระตุ้น อาทิ มาตรการทางภาษี นำร่องอีวีในรถสาธารณะ ถ้าดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอนและร่วมมือทุกฝ่ายก็มั่นใจว่าแผนการผลิตอีวีจะประสบความสำเร็จ ดึงดูดการลงทุนจากผู้ผลิตรถยนต์ทั่วโลกได้

ด้าน **สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ยืนยันว่า “แผนพัฒนารถยนต์ไฟฟ้ายังเดินหน้าต่อเนื่อง และปัจจุบันมีเอกชน อาทิ บริษัท เดลต้า อีเลคโทรนิคส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) มีแผนลงทุนทั้งแบตเตอรี่อีวี รวมทั้งเตรียมลงทุนสถานีชาร์จไฟฟ้า ร่วมกับบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) และค่ายรถยนต์นิสสัน”

อย่างไรก็ตาม จากติดตามภาพรวมการลงทุนรถยนต์อีวีในไทยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก็มีความคืบหน้าไม่น้อยเช่นกัน เพราะปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) อนุมัติการลงทุนรถอีวี ทั้งรถปลั๊กอินไฮบริด มูลค่าการลงทุนประมาณ 10,405 ล้านบาท และมีอีวี 15,625 ล้านบาท แต่ผลิตจริงยังเป็นปลั๊กอินไฮบริดเท่านั้น

มีผู้ประกอบการได้รับอนุมัติจากบีโอไอ อาทิ โตโยต้า, ฮอนด้า, ฟอรั่ม, เบนซ์, บีเอ็มดับเบิลยู และมิตซูบิชิ

บอร์ตรอีวีกำหนดให้เกิดการใช้และผลิตรถยนต์อีวีภายใน 5 ปี โดยตั้งเป้าหมายให้เกิดการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า 30% ของการผลิตทั้งหมดภายในปี 2573 หรือประมาณ 750,000 คันต่อปี

มาตรการกระตุ้นการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบัน กระทรวงอุตสาหกรรม โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) อยู่ระหว่างการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนตามข้อเสนอของ ส.อ.ท. ภายใต้โครงการมาตรการลดค่าแลกรถอีวี โดยการนำรถเก่าที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี มาเปลี่ยนเป็นรถอีวี โดยการสนับสนุนเงินส่วนหนึ่ง เป็นค่าซากให้กับเจ้าของรถ และค่ากำจัดซากให้กับผู้รับไปกำจัด

ขณะที่ ชสมก.ได้ปรับปรุงแผนฟื้นฟูกิจการและเสนอโครงการจัดหารถโดยสารสาธารณะเพื่อประชาชน จากการจัดซื้อ/เช่า/ปรับปรุงสภาพรถเอ็นจีวี เป็นการเช่ารถประจำทางสมาร์ต บัส อีวี 2,511 คัน ซึ่งจะทยอยส่งมอบ 200 คัน/เดือน โดยจ่ายค่าเช่าตามระยะทางที่วิ่งจริง

ด้านมาตรการการส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างอุปทาน บีโอไออยู่ระหว่างการปรับปรุงเงื่อนไขสิทธิและประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุนประเภทกิจการผลิตจักรยานยนต์ไฟฟ้า และสามล้อไฟฟ้า รวมถึงกิจการผลิตแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า

อีกด้านคือ การเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) อยู่ระหว่างการจัดหาเครื่องมือทดสอบมาตรฐานรถยนต์ไฟฟ้า (UN R 100) และมาตรฐานรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า (UN R 136) การทดสอบแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งสนามทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ

ขณะเดียวกัน คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ยังเห็นชอบแนวทางการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า โดยใช้อัตราค่าไฟฟ้าแบบคงที่ = 2.6369 บาท/หน่วย

รวมทั้งเห็นชอบโครงการส่งเสริมการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะ โดยใช้เงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และกำหนดพื้นที่ติดตั้งให้มีระยะห่างระหว่างสถานีภายในรัศมีไม่เกิน 50-70 กิโลเมตรครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่อรองรับการเดินทางระยะไกลของยานยนต์ไฟฟ้า

อีกประเด็นที่อยู่ในแผนขับเคลื่อนอีวีคือ การบริหารจัดการซากรถและแบตเตอรี่ใช้แล้ว กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดตั้งคณะทำงานศึกษาแนวทางการจัดการซากรถยนต์ กำหนดหลักเกณฑ์การตั้งโรงงานรีไซเคิลยานยนต์ และส่งเสริมการลงทุนกิจการโรงงานรีไซเคิลซากรถ และแบตเตอรี่ โดยได้รับความช่วยเหลือจากองค์กรพัฒนาพลังงานใหม่และเทคโนโลยีอุตสาหกรรม แห่งญี่ปุ่น (เนโตะ) เป็นต้นแบบการรีไซเคิลซากรถยนต์ในไทยและภูมิภาคเอเชีย ปัจจุบันมีความสามารถในการรีไซเคิลซากรถยนต์ปีละประมาณ 2,000 คัน

จากแผนจะเห็นความคืบหน้าชัดเจน แต่อาจยังไม่ทันใจนักลงทุน คงต้องอยู่ที่ภาครัฐในการเร่งดำเนินการ พร้อมสร้างความเชื่อมั่นให้กับบรรดาค่ายรถยนต์ที่พร้อมเงินมาลงทุนรถอีวีนับจากนี้