



TAX POLICY JOURNAL

Tax Policy Bureau, Fiscal Policy Office

Edition 2, Volume 12, July 2019

เราจะส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ในประเทศไทยได้อย่างไร: ถอดบทเรียน จากประเทศแถบสแกนดิเนเวีย

ในปัจจุบัน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและอากาศเป็นพิษในประเทศไทยโดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่มากกว่า 10 ล้านคน เป็นประเด็นที่มีผู้กล่าวถึงและพยายามหาแนวทางแก้ไขอย่างจริงจัง หนึ่งในปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดปัญหานั้นคือ ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกมาจากยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ที่ใช้พลังงานฟอสซิล (Fossil) เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล เป็นต้น หลายประเทศเห็นว่าการส่งเสริมให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) แทนการใช้ยานยนต์ ICE น่าจะเป็นทางออกที่ไม่เลวเลยทีเดียว

ประเทศไทยมีการตื่นตัวหันมาใช้รถยนต์ EV มากน้อยเพียงไร

ในปี 2561 คนไทยซื้อรถยนต์และรถกระบะ

Inside This Issue

โดย

ดร.นภา วรวรานุรักษ์

เศรษฐกรปฏิบัติการ สำนักนโยบายภาษี

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

*ผู้เขียนขอขอบคุณ

นายฤทธิ์ ศยามานนท์

ผู้อำนวยการสำนักนโยบายภาษี

ร้อยละ ทรัพย์ พุทธิบัณฑิต

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านพัฒนาโครงสร้างระบบภาษี

และนางสาวพูนพิลาศ สีสะยูว

ผู้อำนวยการส่วนนโยบายภาษีศุลกากร

สำหรับคำแนะนำ

ใหม่ทั้งสิ้นเป็นจำนวน 1.35 ล้านคัน โดยเป็นรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม (Hybrid Electric Vehicle: HEV) รถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) รวมกันเพียง 22,357 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.01 ของการซื้อรถยนต์และรถกระบะใหม่ทั้งหมด โดยในจำนวนนี้เป็นรถยนต์ BEV เพียง 141 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.01 เท่านั้น

ประเทศใดบ้างมีการใช้รถยนต์ EV อย่างแพร่หลาย

หากมองในแง่ของจำนวนการซื้อรถยนต์ EV ก็คงหนีไม่พ้นที่จะพูดถึงสาธารณรัฐประชาชนจีนและสหรัฐอเมริกาเพราะมีประชากรจำนวนมาก แต่หากมองสัดส่วนของประชากรที่ใช้รถยนต์ EV ก็ต้องไม่มองข้ามประเทศนอร์เวย์ซึ่งเป็นประเทศเล็ก ๆ แถบสแกนดิเนเวีย ที่มีประชากรเพียง 5 ล้านคน แต่มีสัดส่วนการใช้รถยนต์ EV ต่อการใช้รถยนต์ทั้งหมดสูงที่สุดในโลก โดยในปี 2561 ชาวนอร์เวย์ซื้อรถยนต์ใหม่ที่เป็นรถยนต์ BEV คิดเป็นร้อยละ 34 ของการซื้อ

รถยนต์ใหม่ทั้งหมด และในเดือนมีนาคม 2562 ได้ขยับสูงขึ้นเป็นร้อยละ 60 ซึ่งถือว่าสูงมาก ทั้งนี้ ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2562 มีการซื้อรถยนต์ EV สูงถึง 11,518 คัน ซึ่งคิดเป็นสองเท่าของยอดการซื้อรถยนต์ EV ในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ ยอดการซื้อรถยนต์ EV จะสูงกว่านี้มาก หากมีการนำเข้ารถยนต์ EV เพียงพอต่อความต้องการของผู้บริโภค ปัจจุบันผู้ที่ซื้อรถยนต์ EV ต้องจ่ายเงินสั่งจองรถยนต์ล่วงหน้า และรถยนต์ EV ที่ได้รับความนิยมจากผู้ซื้อชาวอเมริกันสูงสุด 3 อันดับแรก คือ รถยนต์เทสลา โมเดล 3 รุ่นใหม่ (New Tesla Model 3) รถยนต์นิสสัน ลีฟ (Nissan Leaf) และรถยนต์โฟล์คสวาเกน กอล์ฟ (Volkswagen Golf)

เหตุใดประเทศนอร์เวย์จึงประสบความสำเร็จในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV

ประเทศนอร์เวย์เป็นประเทศที่ได้เปรียบประเทศอื่นในการปรับเปลี่ยนไปใช้พลังงานทางเลือกแทนถ่านหิน ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศนอร์เวย์มีน้ำตกเป็นจำนวนมาก และใช้ประโยชน์จากน้ำตกในการสร้างพลังงานไฟฟ้า และตั้งแต่ประมาณปี 2533 รัฐบาลนอร์เวย์ทุกยุคทุกสมัยได้ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในการเร่งให้เกิดการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ EV แทนการใช้รถยนต์ ICE โดยรัฐบาลได้ใช้มาตรการหลายมาตรการร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการซื้อรถยนต์ BEV ในที่สุด

มาตรการที่รัฐบาลนอร์เวย์ได้นำมาใช้เพื่อกระตุ้นความต้องการซื้อรถยนต์ EV ได้แก่ การยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีจดทะเบียนรถยนต์ (ตั้งแต่ปี 2533) การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งเก็บในอัตราร้อยละ 25 (ตั้งแต่ปี 2544) การยกเว้นภาษีประจำปี (ตั้งแต่ปี 2539) การอนุญาตให้รถยนต์ EV ใช้ช่องเดินทางรถประจำทางได้ (ตั้งแต่ปี 2548) การยกเว้นค่าเรือข้ามฟาก (ตั้งแต่ปี 2540-2560) และการเก็บค่าเรือข้าม

ฟากในอัตราร้อยละ 50 ของค่าเรือข้ามฟากของรถยนต์ ICE (ตั้งแต่ปี 2561) การยกเว้นค่าผ่านทาง (ตั้งแต่ปี 2540-2560) และการเก็บค่าผ่านทางในอัตราร้อยละ 50 ของค่าผ่านทางของรถยนต์ ICE (ตั้งแต่ปี 2562) การยกเว้นค่าจอดรถในที่สาธารณะ (ตั้งแต่ปี 2542-2560) และการเก็บค่าจอดรถในที่สาธารณะในอัตราร้อยละ 50 ของค่าจอดรถในที่สาธารณะของรถยนต์ ICE (ตั้งแต่ปี 2561) การยกเว้นภาษี มูลค่าเพิ่มให้แก่การเช่าซื้อ (Leasing) การให้เงินชดเชยสำหรับการทำลายรถตู้ ICE เมื่อซื้อรถตู้ EV เป็นต้น

การยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่รถยนต์ EV เป็นการเฉพาะทำให้ราคาของรถยนต์ EV ต่ำลงมากและสามารถแข่งขันกับราคาของรถยนต์ ICE ได้ โดยมาตรการสนับสนุนอื่น ๆ ข้างต้นช่วยส่งผลให้ต้นทุนของการเป็นเจ้าของรถยนต์ (Cost of Ownership) ของรถยนต์ EV ไม่แตกต่างจากต้นทุนของการเป็นเจ้าของรถยนต์ ICE มากนัก

ทั้งนี้ รัฐบาลนอร์เวย์จะคงการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่รถยนต์ EV ไปจนถึงสิ้นปี 2563 และยังคงใช้นโยบายอื่น ๆ ข้างต้นไปจนถึงสิ้นปี 2564 แม้หลังจากปี 2564 รัฐบาลนอร์เวย์จะปรับมาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาของตลาดรถยนต์ EV อย่างไรก็ตาม รัฐบาลนอร์เวย์ก็ได้ส่งสัญญาณที่ชัดเจนว่าจะสนับสนุนการใช้รถยนต์ EV ต่อไป โดยรัฐสภาของนอร์เวย์ได้ตั้งเป้าว่าตั้งแต่ปี 2568 รถยนต์ใหม่ที่ซื้อขายกันในประเทศนอร์เวย์จะต้องเป็นรถยนต์ BEV หรือรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (Fuel Cell Electric Vehicle) เท่านั้น

นอกจากมาตรการที่จะช่วยให้ผู้บริโภคชาว นอร์เวย์ตัดสินใจซื้อรถยนต์ EV แทนการใช้รถยนต์ ICE ในประเด็นเรื่องราคาและต้นทุนของการเป็นเจ้าของรถยนต์แล้ว รัฐบาลนอร์เวย์ยังใช้มาตรการอื่น

เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในการซื้อรถยนต์ EV ได้แก่ การส่งเสริมการตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้แก่รถยนต์ EV (Charging Infrastructure) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การส่งเสริมให้มีการติดตั้งหัวจ่ายสำหรับการอัดประจุไฟฟ้าอย่างรวดเร็ว (Fast Charging Point) อย่างน้อย 2 หัวจ่ายบนถนนหลักทุก ๆ ระยะ 50 กิโลเมตร การให้อัดประจุไฟฟ้าจากแท่นอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะโดยไม่มีค่าใช้จ่าย การสนับสนุนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนารถยนต์ EV การเผยแพร่ให้ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ EV รวมถึงการส่งเสริมด้านการตลาด เพื่อให้ผู้บริโภคมีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ EV มากขึ้น ว่ารถยนต์ EV ไม่ยุ่งยากหรือแพงอย่างที่คิด และตัดสินใจซื้อรถยนต์ EV แทนการซื้อรถยนต์ ICE ในที่สุด

ปัจจัยอื่นที่ส่งผลให้มีการซื้อรถยนต์ EV อย่างแพร่หลายในปัจจุบันคือการที่รัฐบาลนอร์เวย์ จัดเก็บภาษีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการผลิตปิโตรเลียมตั้งแต่ปี 2534 การจัดเก็บภาษียานยนต์ใหม่โดยขึ้นกับปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากยานยนต์นั้นยามใช้งานตั้งแต่ปี 2550 รวมถึงการที่ชาวนอร์เวย์เลือกซื้อรถยนต์ BEV มากขึ้นเพราะคนข้างบ้านตัดสินใจซื้อรถยนต์ BEV (Neighbour Effects) จนในที่สุด ประเทศนอร์เวย์มีการใช้รถยนต์ BEV ครบ 50,000 คันในปี 2558 ซึ่งเร็วกว่ากำหนดเวลาที่ตั้งไว้ถึง 3 ปี และในปี 2561 มีรถยนต์ BEV ที่จดทะเบียนแล้วรวมกว่า 230,000 คัน

นโยบายกระตุ้นความต้องการซื้อรถยนต์ EV ใช้ได้กับทุกประเทศหรือไม่

คริสติน่า บู (Christina Bu) เลขาธิการสมาคมยานยนต์ไฟฟ้านอร์เวย์ (Secretary General of the Norwegian Electric Vehicle Association) ซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของรถยนต์ EV กว่า 50,000 คน ให้สัมภาษณ์เมื่อปี 2560 ว่า มาตรการที่ประเทศนอร์เวย์ใช้ในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV จนประสบ

ความสำเร็จอาจจะไม่สามารถนำไปใช้ในประเทศอื่น และให้ผลเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ เนื่องจากแต่ละประเทศมีบริบทที่แตกต่างกัน แต่มาตรการที่อาจจะลองนำไปใช้และมีต้นทุนต่ำในการบริหารจัดการ ได้แก่ การอนุญาตให้รถยนต์ EV ใช้ช่องเดินรถประจำทาง และการให้จอดรถยนต์ EV ในที่สาธารณะโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

ประเทศสวีเดนเป็นประเทศหนึ่งที่ใช้นโยบายการให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อรถยนต์ EV เพื่อเร่งให้เกิดตลาด และถือว่ารัฐบาลสวีเดนประสบความสำเร็จในการกระตุ้นการซื้อรถยนต์ EV อย่างมาก ในช่วง 5 เดือนแรกของปีนี้ มีผู้ซื้อรถยนต์ EV ถึง 6,694 คัน ซึ่งมากกว่า 3 เท่าของยอดซื้อในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว ปัจจุบันประเทศสวีเดนมีการใช้รถยนต์ EV ประมาณ 70,000 คัน และรัฐบาลสวีเดนได้ประกาศแล้วว่า ตั้งแต่ปี 2573 รถยนต์ใหม่ที่ซื้อขายกันในประเทศสวีเดนจะต้องเป็นรถยนต์ BEV หรือรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (Fuel Cell Electric Vehicle) เท่านั้น เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะลดการปล่อยก๊าซพิษจากยานยนต์ลงร้อยละ 70

อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ EV ในประเทศสวีเดนอย่างรวดเร็ว ทำให้ประเทศสวีเดนมีปัญหาความไม่เพียงพอของพลังงานไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองใหญ่ ๆ ของสวีเดน (ซึ่งประเทศนอร์เวย์ไม่ประสบปัญหานี้เนื่องจากผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานน้ำได้เพียงพอ) จนกระทั่งบริษัท Power Circle ผู้ให้บริการระบบจำหน่ายกระแสไฟฟ้าเห็นว่า อาจจะต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการสร้างแรงจูงใจให้เจ้าของรถยนต์ EV ไม่อัดประจุไฟฟ้าให้แก่รถยนต์ของตนในช่วงเช้าและบ่ายซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการใช้กระแสไฟฟ้าอย่างมาก

คริสติน่า บู ได้ให้ความเห็นว่า ในการส่งเสริมให้คนตัดสินใจซื้อรถยนต์ EV มากขึ้น รัฐบาลสวีเดนอาจใช้มาตรการเก็บภาษีการใช้รถยนต์ ICE สูงขึ้น

แทนการให้เงินอุดหนุนดังกล่าว และยังเป็นการดีกับรายรับของรัฐบาลด้วย

ประเทศไทยใช้มาตรการใดในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV บ้าง

สำหรับการส่งเสริมด้านความต้องการใช้รถยนต์ EV สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน ร่วมกับสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทยในการดำเนินโครงการสนับสนุนการลงทุนตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน โดยให้ผู้สนใจยื่นขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (กองทุนอนุรักษ์พลังงาน) มาตั้งแต่ปี 2559 ซึ่งได้เปิดให้ยื่นขอรับการสนับสนุนมาจนถึงรอบที่ 6 แล้ว และมียอดขอรับการสนับสนุนสะสมรวมประมาณ 80 หัวจ่าย ต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ 150 หัวจ่ายเมื่อเริ่มโครงการ ในขณะที่ภาคเอกชนได้ลงทุนติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าไปแล้วกว่า 200 แห่ง และมีหัวจ่ายอัดประจุไฟฟ้ารวมกันกว่า 500 หัวจ่าย

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคก็ได้สนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV โดยให้ประชาชนที่ใช้รถยนต์ EV สามารถจองการเข้าใช้บริการอัดประจุไฟฟ้าที่การไฟฟ้านครหลวงเขตทุกเขตผ่านแอปพลิเคชัน MEA EV โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ก็กำลังอยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทด้านการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดหาไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการที่มีแนวโน้มสูงขึ้น

นอกจากนี้ เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าประเทศไทยผลิตรถยนต์และรถกระบะรวมกันปีละประมาณ 2 ล้านคัน และครึ่งหนึ่งของการผลิตนั้นจะถูกส่งออกไปยังต่างประเทศ จากการตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยียานยนต์และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงความต้องการรถยนต์ EV แทนรถยนต์ ICE การผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจึง

จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งลดการพึ่งพิงการนำเข้ารถยนต์ EV จากต่างประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment: BOI) จึงได้กำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมแก่กิจการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบสำหรับการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นเวลา 1 ปี การลดอัตราภาษีสรรพสามิต เป็นต้น ทั้งนี้ ระดับของสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมที่จะได้รับขึ้นอยู่กับลักษณะของกิจการ เช่น ระดับของเทคโนโลยีที่ใช้ในการประกอบกิจการการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่วัตถุดิบในประเทศ ปริมาณการลงทุนในประเทศ เป็นต้น (รายละเอียดเพิ่มเติมสามารถอ่านได้จาก Tax Policy Journal, Edition 2, Volume 1, April 2018) ซึ่งการลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ EV ได้ทำให้ราคารถยนต์ EV ลดลงและสร้างแรงจูงใจในการตัดสินใจซื้อรถยนต์ EV แทนการซื้อรถยนต์ ICE มากขึ้น

นโยบายส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV ของประเทศไทยในปัจจุบันประสบความสำเร็จมากน้อยเพียงใด

จากที่ได้นำเสนอสถิติการซื้อรถยนต์ EV และรถยนต์ BEV ปี 2561 ไปข้างต้น ในปัจจุบันมีผู้ซื้อรถยนต์ BEV เป็นจำนวนที่น้อยมาก และน้อยกว่าจำนวนหัวจ่ายสำหรับการอัดประจุไฟฟ้าที่สถานีอัดประจุไฟฟ้าทั้งประเทศไทยรวมกัน ดังนั้น หากกล่าวถึงความสำเร็จในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV ในประเทศไทย เราคงต้องยอมรับว่าเป้าหมายของการใช้รถยนต์ EV ให้ได้ 1.2 ล้านคัน ภายในปี 2579 หรืออีกประมาณ 17 ปีข้างหน้า อาจจะไกลเกินเอื้อม และหากเราปล่อยให้สถานการณ์แบบนี้ดำเนินต่อไปเรื่อย ๆ ก็จะทำให้ภาคเอกชนไม่มั่นใจที่จะลงทุนในกิจการที่เกี่ยวกับรถยนต์ EV ผนวกกับราคาของรถยนต์ EV

ที่สูงในปัจจุบันและความไม่มั่นใจในเทคโนโลยีใหม่นี้ของคนไทยโดยส่วนใหญ่ จะทำให้คนไทยยังคงซื้อรถยนต์ ICE ต่อไป เป็นผลให้ปัญหามลพิษทางอากาศจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (Particulate Matter less than 2.5 microns in diameter: PM2.5) ก็จะไม่ได้รับการแก้ไข

แล้วเราจะเดินทางต่อไปอย่างไรดี

จากข้อมูลมาตรการส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ EV ที่ใช้ในประเทศนอร์เวย์ ประเทศสวีเดน และประเทศไทย จะเห็นได้ว่า มีอีกหลายมาตรการที่ประเทศไทยยังไม่ได้นำมาทดลองใช้เป็นการเฉพาะกับการซื้อรถยนต์ EV เช่น การยกเว้นอากรขาเข้า การยกเว้นภาษีจดทะเบียนรถยนต์ การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม การยกเว้นภาษีประจำปี การให้เงินอุดหนุน การยกเว้นค่าผ่านทาง การยกเว้นค่าเรือข้ามฟาก การยกเว้นค่าจอดรถในที่สาธารณะ การให้เงินชดเชยสำหรับการทำลายรถตู้ ICE เมื่อซื้อรถตู้ การอนุญาตให้รถยนต์ EV ใช้ช่องเดินทางรถประจำทางได้ เป็นต้น

นักวิชาการหลายท่านเห็นด้วยกับการนำมาตรการภาษี และมาตรการให้เงินสนับสนุนมาใช้ เพราะจะทำให้ราคารถยนต์ EV ถูกกลงกว่านี้และสามารถแข่งขันกับราคาของรถยนต์ ICE ได้ คนไทยจะหันมาซื้อรถยนต์ EV มากขึ้น แทนการซื้อรถยนต์ ICE ซึ่งสร้างมลพิษทางอากาศ อย่างไรก็ดี มีผู้เห็นว่าการใช้มาตรการภาษีและมาตรการให้เงินสนับสนุนเป็นการช่วยเหลือคนรวย เนื่องจากรถยนต์ EV ยังมีราคาสูง คนรวยเท่านั้นที่จะสามารถซื้อได้ และตลาดรถมือสองก็ไม่มีรถยนต์ EV ให้บุคคลทั่วไปได้ซื้อ

ส่วนมาตรการอื่น ๆ เช่น การยกเว้นค่าผ่านทางอาจมีความเป็นไปได้ในการนำมาใช้ ส่วนการยกเว้นค่าเรือข้ามฟากอาจจะทำให้เกิดแรงจูงใจน้อยเพราะการให้บริการข้ามฟากสำหรับรถยนต์มีจำนวนน้อยมาก ในขณะที่มาตรการการให้รถยนต์ EV ใช้ช่องเดิน

รถประจำทาง การยกเว้นค่าจอดรถในที่สาธารณะ และการให้เงินชดเชยในการทำลายรถยนต์ ICE เมื่อเปลี่ยนมาซื้อรถยนต์ BEV อาจจะไม่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยเนื่องจากประเทศไทยไม่กวดขันเรื่องการใช้ช่องเดินรถประจำทาง ยานพาหนะทุกประเภทใช้ช่องเดินรถประจำทางเป็นปกติ การจอดรถในที่สาธารณะโดยส่วนใหญ่ไม่มีค่าใช้จ่าย และเจ้าของรถยนต์โดยส่วนใหญ่ไม่ได้เสียค่าใช้จ่ายในการทำลายรถยนต์ของตน

ดังนั้น ในการพิจารณาว่าจะนำมาตรการใดมาใช้เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV ในประเทศไทย จะต้องมีการศึกษาวิจัยมาตรการของประเทศอื่น ๆ โดยมองทั้งความเป็นไปได้ที่จะนำมาตรการนั้น ๆ มาใช้กับประเทศไทย บริบทของประเทศไทย ต้นทุนและประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ จะต้องศึกษาวิจัยอย่างรอบคอบ ถี่ถ้วน และรวดเร็ว เพื่ออากาศและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนไทยในเร็ววัน



บรรณานุกรม:

- Nikel, David. "Electric Cars: Why Little Norway Leads The World In EV Usage". [Online]. Available: <https://www.forbes.com/sites/davidnikel/2019/06/18/electric-cars-why-little-norway-leads-the-world-in-ev-usage/#2423c5b413e3> 2019.
- "Norwegian EV Policy". [Online]. Available: <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/> 2019.
- "Lessons from Norway: Dispatch From Electric Car Revolution". [Online]. Available: <https://insideevs.com/news/343106/lessons-from-norway-dispatch-from-electric-car-revolution/> 2019.
- "เมื่อไหร่รถยนต์ไฟฟ้าจะวิ่งทั่วถนนไทย" [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก: <https://thematter.co/byte/ev-policies/70558> 2019.

ข้อคิดเห็นที่ปรากฏในบทความนี้เป็นความเห็นของผู้เขียน ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง