

เอกสารชี้แจงความเห็นต่อการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้า ของยานยนต์ไฟฟ้าที่มีการบริหารจัดการแบบ Low Priority

จากที่ได้มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงาน กกพ. เรื่อง การกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าที่มีการบริหารจัดการแบบ Low Priority และตามช่องทางสื่อสารต่างๆ ปรากฏว่ามีผู้แสดงความคิดเห็นในประเด็นที่หลากหลาย ดังนั้น สำนักงาน กกพ. จึงได้จัดกลุ่มประเด็นความคิดเห็น และจัดทำข้อชี้แจงในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นความคิดเห็นต่อการปรับอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุของ EV Low Priority	(ร่าง) คำชี้แจงของสำนักงาน กกพ.
<p>1. เห็นด้วยกับการปรับอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุของ EV Low Priority</p> <ul style="list-style-type: none"> - ถ้าการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายขาดทุนจากปริมาณการใช้งานอัตราค่าไฟแบบ EV low priority ควรปรับราคาค่าไฟขึ้นเพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้ไฟทั่วไป แต่ควรคิดราคาค่าไฟแบบเป็น on peak, off peak ที่ราคาแตกต่างกัน โดย on peak สูงกว่า off peak ที่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายมากกว่า จะทำให้คิดกำไร-ขาดทุนได้ชัดเจน และไม่กระทบกับผู้ใช้ไฟทั่วไป - อัตราที่กำหนด 2.9162 บาท/หน่วย ยังต่ำกว่าต้นทุนการจำหน่ายไฟฟ้า ส่งผลให้การไฟฟ้าต้องรับภาระต้นทุนค่าซื้อไฟฟ้าที่สูงกว่าอัตราที่จำหน่ายไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟดังกล่าว - การกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าควรกำหนดให้สะท้อนต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง 	<p>หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าที่เหมาะสม ควรกำหนดให้ค่าไฟฟ้าสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง แต่ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมให้ค่าพลังงานไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่มีการบริหารจัดการแบบ Low Priority (อัตรา EV low priority) อยู่ในระดับ 2.6369 บาทต่อหน่วย (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งได้บังคับใช้ครบ 2 ปี ตามนโยบายกำหนดแล้ว หากไม่มีการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าใหม่เพื่อบังคับใช้ ผู้ใช้ไฟฟ้าอัตรา EV low priority ปัจจุบัน จะต้องถูกบังคับใช้อัตราค่าไฟฟ้าปกติของประเภทกิจการ คือ อัตราค่าไฟฟ้าที่แตกต่างกันตามช่วงเวลาของการใช้ (Time of Use: TOU)</p> <p>ค่าไฟฟ้าที่สถานีอัดประจุไฟฟ้าซื้อจากการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กกพ. เป็นต้นทุนเพียงส่วนหนึ่งในการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเท่านั้น สำหรับค่าบริการอัดประจุไฟฟ้าเป็นอัตราที่ผู้ประกอบการของแต่ละสถานีเรียกเก็บจากผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าที่มาใช้บริการ ซึ่งแตกต่างกันตามต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการแต่ละแห่ง ทั้งนี้ เนื่องจากอัตรา EV low priority ปัจจุบัน เป็นราคาที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของต้นทุนค่าซื้อไฟฟ้าที่การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายซื้อจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ประกอบกับ สถานีอัดประจุไฟฟ้าแบบ Low Priority ในปัจจุบันมีการใช้ไฟฟ้าเพื่อให้บริการอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นมาก ทำให้การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายขาดทุนจากการขายไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟฟ้ากลุ่ม EV low priority จากราคาขายไฟฟ้าต่ำกว่าต้นทุนในระดับที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>กกพ. ได้พิจารณาการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุที่มีการบริหารจัดการแบบ Low Priority ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน</p>
<p>2. ไม่เห็นด้วยกับการปรับอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุของ EV Low Priority</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่เห็นด้วยในการปรับขึ้น เพราะว่ารถยนต์ไฟฟ้าเกิดขึ้นจากการรณรงค์จากรัฐบาล สนับสนุนให้ประชาชนใช้ ซึ่งขัดกับนโยบายภาครัฐด้วยกัน - หากภาครัฐไทยจะส่งเสริมและกระตุ้นการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าจริง ในช่วงนี้ควรกำหนดให้ราคาค่าไฟชาร์จ ถูกที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ไปก่อน ในช่วง 2-5 ปีนี้ - ปัจจุบันก็แพงอยู่แล้วสวนทางกับการสำรองไฟฟ้า ควรพิจารณาให้ต่ำกว่านี้ - ยังไม่ควรปรับราคาขึ้นในตอนี้ เพราะรถใหม่ที่ซื้อเข้าโครงการรัฐยังไม่ครบ 1 ปี - ค่าไฟในการชาร์จแบตเตอรี่มากอยู่แล้ว - ไม่เห็นด้วย ทำให้มีการใช้ไฟฟ้าไม่มีประสิทธิภาพ เคยใช้อัตรานี้มาสี่ปีแล้ว เพียงพอแล้ว ควรส่งเสริมโดยมาตรการอื่นๆ 	

ประเด็นความคิดเห็นต่อการปรับอัตราค่าไฟฟ้า สำหรับสถานีอัดประจุของ EV Low Priority	(ร่าง) คำชี้แจงของสำนักงาน กกพ.
	<p>โดยคำนึงถึงต้นทุนของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย ควบคู่ไปกับการส่งเสริมอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าซึ่งเริ่มมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อค่าไฟฟ้าของผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทอื่นๆ ประกอบการพิจารณาแล้ว ดังนั้น กกพ. จึงเห็นควรปรับอัตราค่าพลังงานไฟฟ้าของผู้ใช้ไฟฟ้าประเภท EV low priority ให้สะท้อนต้นทุนค่าซื้อไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย และยกเว้นการจัดเก็บค่า Demand Charge ในระยะเริ่มต้นต่อไปอีกระยะหนึ่ง</p> <p>ทั้งนี้ หากรัฐบาลมีนโยบายที่จะกำหนดอัตรา Public EV Charger ต่ำกว่าอัตราดังกล่าวข้างต้น รัฐบาลอาจพิจารณานำเงินงบประมาณจากส่วนอื่นๆ มาอุดหนุนเพื่อให้อัตรา Public EV Charger ลดลง</p>
3. ข้อเสนอแนะอื่นๆ	
<p>กรณีที่มีการกำหนดอัตรา Public EV Charger</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรมีการกำหนดเงื่อนไขในการใช้อัตรา เพื่อควบคุมการใช้ไฟฟ้า ไม่ให้มีการแสวงหาผลประโยชน์จากผลต่างของอัตราค่าไฟฟ้า โดยการนำไปใช้กับกิจกรรมอื่นๆ ที่ไม่ใช่การอัดประจุไฟฟ้า - ควรกำหนดช่วงเวลาบังคับใช้ 1-2 ปี หรือดูจากจำนวนรถยนต์ EV ที่จดทะเบียนว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันเป็นจำนวนที่เหมาะสม เช่น 5 เท่า - กรณีผู้ใช้ไฟฟ้าไม่เข้าเงื่อนไขในการให้อัตรา Public EV Charger กำหนดให้อัตรา TOU ปกติ - อัตราจำหน่ายไม่ควรต่ำกว่าอัตราซื้อ - ควรยกเลิกอัตรา EV Low Priority 	<p>การกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้าครั้งนี้ จะใช้บังคับกับผู้ใช้ไฟฟ้าที่มีการบริหารจัดการแบบ Low Priority ซึ่งปัจจุบันการไฟฟ้ามีการกำหนดข้อปฏิบัติทางเทคนิคสำหรับข้อปฏิบัติของ EV Low Priority ตามพื้นที่ที่รับผิดชอบของแต่ละการไฟฟ้าอยู่แล้ว</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ควรกำหนดราคาเดียว 24 ชั่วโมง เพื่อเพิ่มการขยายจุดชาร์จให้ได้ระยะไม่เกิน 50 km/charge station ในช่วงแรกๆ พอสถานีมีมากพอก็ค่อยแข่งเรื่องบริการ สถานีชาร์จุดที่เป็น Hub ควรมีหัวชาร์จฝั่งละ 6 หัวเป็นอย่างน้อย 	
<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อให้เกิดการส่งเสริมให้มีการใช้ EV อย่างจริงจังเป็นไปตามนโยบายภาครัฐควรให้มีการคงค่า low priority ในราคาเดิมหรือส่งเสริม ผลักดัน ให้การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายเร่งออก low priority meter ได้อย่างรวดเร็วหรือลดขั้นตอนการทำงาน สังเกตได้ว่าที่ผ่านมา น่าจะมีปัญหาค้างที่ยังไม่สามารถออก low priority meter ได้อีกมากมาย 	
<ul style="list-style-type: none"> - หากภาคนโยบายต้องการสนับสนุนให้มีการใช้ EV อย่างรวดเร็ว ควรมีการกำหนดแหล่งเงินสำหรับใช้ในการอุดหนุนค่าไฟฟ้าในส่วนที่จำหน่ายต่ำกว่าต้นทุน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้ไฟฟ้ากลุ่มอื่นในระยะยาว 	