



คณะพลังงานสิ่งแวดล้อมและวัสดุ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
126 ถ.ประชาธิปไตย บางมด พุ่่งครุ กรุงเทพฯ 10140

แบบสอบถามทัศนคติต่อปัญหาอุปสรรคและการจัดเก็บภาษีเพื่อส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน หรือ อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำ

แบบสอบถามนี้ได้จัดทำเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการศึกษาวิจัยของนักศึกษาปริญญาโท สาขา
เทคโนโลยีการจัดการพลังงาน คณะพลังงานสิ่งแวดล้อมและวัสดุ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
ธนบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรค และการจัดเก็บภาษีในการส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วน
บุคคลที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน

ผู้วิจัยจึงขอความร่วมมือจากท่านเพื่อช่วยกรุณาตอบแบบสอบถามนี้ด้วย

คำชี้แจง : แบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลรถยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ส่วนที่ 3 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรค และการจัดเก็บภาษีในการส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วน
บุคคลที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน หรือ อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนย่อย
ได้แก่ ด้านปัญหาอุปสรรคฯ และด้านการส่งเสริมฯ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : ระบุเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

- | | | |
|------------|----------------------------|-----------------------------|
| 1.เพศ | () ชาย | () หญิง |
| 2.อายุ | () ต่ำกว่า 25 ปี | () 25 - 40 ปี |
| | () 41 - 55 ปี | () มากกว่า 55 ปีขึ้นไป |
| 3.การศึกษา | () ต่ำกว่าปริญญาตรี | () ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า |
| | () สูงกว่าปริญญาตรี | |
| 4.อาชีพ | () นักศึกษา | () ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ |
| | () พนักงานบริษัทเอกชน | () ประกอบธุรกิจส่วนตัว |
| | () อื่นๆ (โปรดระบุ) | |

ส่วนที่ 2 ข้อมูลรถยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

คำชี้แจง : ให้ระบุเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

1.ปัจจุบันท่านใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือไม่

() ใช่ () ไม่ใช่ (ข้ามไปข้อที่ 10)

2.ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

() รถเก๋ง () รถกระบะ 2 ประตู
() รถกระบะ 4 ประตู () รถยนต์ไฮบริด
() รถยนต์อีโคคาร์** () อื่นๆ(โปรดระบุ)

(**หมายเหตุ รถยนต์อีโคคาร์ คือ รถยนต์ประหยัดพลังงานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมีขนาดกระบอบอกสูบไม่เกิน 1,300 ซีซี (เครื่องยนต์เบนซิน) และ1,400 ซีซี (เครื่องยนต์ดีเซล) มีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร และมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่า 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร)

3.ขนาดของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

() ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 1,300 ซีซี () 1,301-1,600 ซีซี
() 1,601-1,800 ซีซี () 1,801-2,000 ซีซี
() 2,001-2,500 ซีซี () 2,501-3,000 ซีซี
() มากกว่า 3,000 ซีซี ขึ้นไป

4.รถยนต์ที่ใช้อยู่จดทะเบียนมาแล้ว ปี

5.ท่านคิดว่าจะใช้รถยนต์คันปัจจุบันกี่ปี (จนกว่าจะเปลี่ยนรถยนต์ใหม่) ปี

6.อะไรเป็นสาเหตุที่ทำให้ท่านต้องการเปลี่ยนรถยนต์ใหม่ (โปรดระบุ)

7.ระยะทางที่ใช้เฉลี่ยต่อวัน () ไม่ทราบ () ทราบ.....กิโลเมตร

8.อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ย () ไม่ทราบ () ทราบ.....กิโลเมตร/ลิตร

9. ประเภทเชื้อเพลิงที่ใช้ โปรดระบุ.....

ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ต่อเดือน () ไม่ทราบ () ทราบ ลิตร

10.ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของท่าน (โปรดเรียงลำดับโดยใส่หมายเลขในช่องว่าง (กำหนดให้ 1=มากที่สุด 2=มาก 3=ปานกลาง 4=น้อย และ5=น้อยที่สุด)

() ราคาของรถยนต์ () ประสิทธิภาพของรถยนต์
() อัตราภาษีประจำปี () ลักษณะการใช้งาน
() ชนิด/ราคาเชื้อเพลิงที่เลือกใช้ () อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 3 ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรค และการจัดเก็บภาษีในการส่งเสริมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน หรือ อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำ

คำชี้แจง : ระบุเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ด้านปัญหาอุปสรรคในการส่งเสริมให้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	ไม่เห็นด้วย (1)
1.รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานมีราคาแพง เช่น รถยนต์ไฮบริด					
2.ขาดการให้ข้อมูลประสิทธิภาพด้านพลังงานรถยนต์จากหน่วยงานกลาง/รัฐ					
3. ผู้บริโภคไม่มั่นใจและขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน เช่น รถยนต์ไฮบริด					
4.ผู้บริโภคไม่ตระหนักถึงความสำคัญในการประหยัดพลังงาน					
5.ขาดการประชาสัมพันธ์ รมรณรงค์ในการลดการใช้พลังงานในภาคขนส่งอย่างต่อเนื่อง					
6.ขาดมาตรการจูงใจผู้บริโภคให้เลือกใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน					
7.ขาดมาตรการกำหนดประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทย					
8.ขาดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน					
9.ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านพลังงานรถยนต์โดยตรง					
10. ปัญหาในการกำหนดราคาเชื้อเพลิงปิโตรเลียม เช่น มาตรการชดเชยราคาน้ำมันดีเซลจากกองทุนน้ำมัน เป็นต้น					
11. อัตราภาษีซื้อขายและภาษีประจำปีของรถยนต์ไม่เอื้อให้เลือกใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน					
12. ความซับซ้อนในการจัดเก็บภาษีรถยนต์ทำให้ยากต่อการส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ประสิทธิภาพ					

ด้านการส่งเสริมประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	ไม่เห็นด้วย (1)
1.การจัดเก็บภาษีซื้อขายและภาษีประจำปีของรถยนต์ควรเปลี่ยนเป็นกำหนดตามอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง เช่น รถยนต์ที่มีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำจะเสียภาษีในอัตราที่ต่ำ ส่วนรถยนต์ที่มีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงสูงจะเสียภาษีในอัตราที่สูง ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนซื้อรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานและลดมลพิษทางอากาศ					
2.รัฐควรกำหนดให้รถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศต้องติดฉลากประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์เพื่อแสดงข้อมูลอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์					
3.รัฐควรกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพขั้นต่ำทางด้านพลังงานและความปลอดภัยของรถยนต์ ที่จำหน่ายในประเทศไทย					
4.รัฐควรจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านพลังงานของรถยนต์โดยตรง เช่น มาตรฐานการทดสอบ และหน่วยงานทดสอบประสิทธิภาพด้านพลังงาน					
5.รัฐควรส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ประสิทธิภาพสูง					
6.รัฐควรจัดทำเว็บไซต์ให้ข้อมูล/เปรียบเทียบประสิทธิภาพทางด้านพลังงานของรถยนต์					
7.รัฐควรให้ส่วนลดทางภาษีสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงานตามเกณฑ์ที่กำหนด					
8.รัฐควรจัดทำนโยบายนำรถยนต์เก่าแลกซื้อรถยนต์คันใหม่เพื่อจูงใจผู้บริโภคในการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ประสิทธิภาพสูงด้านพลังงาน					
9.รัฐควรยกเว้นการจัดเก็บภาษีประจำปีในปีแรกสำหรับผู้ซื้อรถยนต์กลุ่มที่มีการสนับสนุน เช่น รถยนต์ไฮบริด เป็นต้น					

ข้อเสนอแนะ/ความคิดเห็นอื่น

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่เสียสละเวลาในการทำแบบสอบถาม

ผู้วิจัย