

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน
(T-VER Component Project Activity Design Document: T-VER-CPA-DD)
สำหรับโครงการทั่วไป*

การจัดทำเอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)		
วันที่จัดทำแล้วเสร็จ	06 มิถุนายน 2566	
เอกสารฉบับที่	01	
ผู้จัดทำเอกสาร	ชื่อ-นามสกุล	ลดาพร ขุณิกาการณ
	ตำแหน่ง	Regional Director, Climate Projects – SEA & Oceania
	หน่วยงาน	Carbon Coordinating Managing Entity Company Limited, Thailand
	เบอร์ติดต่อ	+66 2 219 3791
	อีเมล	registries@southpole.com

รายละเอียดกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)	
ชื่อโครงการแบบแผนงาน (T-VER-PoA)	โครงการรถโดยสารไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน 1 และ 2 Bangkok Metropolitan Area E-Bus Zone 1 and 2
ชื่อกลุ่มโครงการย่อย (CPA)	กลุ่มโครงการย่อยลำดับที่ 4 - รถโดยสารไฟฟ้ากรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน 1 และ 2 CPA-04 BKK Metro Area E-Bus Zone 1 and 2
ประเภทโครงการ	☐ การเพิ่มประสิทธิภาพ ☒ การจัดการในภาคขนส่งพลังงาน ☐ การพัฒนาพลังงานทดแทน ☐ อื่นๆ ☐ การจัดการของเสีย
ที่ตั้งกลุ่มโครงการย่อย	กรุงเทพและปริมณฑล
พิกัดที่ตั้งของกลุ่มโครงการย่อย	สถานีชาร์จไฟฟ้า ต.ลิ้งชั้น 1: 13° 46' 53.2272", 100° 23' 30.9804" สำหรับรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าสาย 1-23, 2-19 สถานีชาร์จไฟฟ้า บึงกุ่ม 1: 13° 49' 13.41401", 100° 42' 1.94474" สำหรับรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าสาย 1-13 สถานีชาร์จไฟฟ้า บึงกุ่ม 2: 13° 47' 13.04204", 100° 40' 43.28382" สำหรับรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าสาย 1-45, 1-44
องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)	

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

รายละเอียดกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)	
	สถานีชาร์จไฟฟ้า ปากเกร็ด: 13° 55' 15.80173", 100° 31' 3.32148" สำหรับรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าสาย 1-6, 1-15 สถานีชาร์จไฟฟ้า รังสิต 200 ปี: 13° 59' 46.21943", 100° 36' 9.76107" สำหรับรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าสาย 1-24E, 1-17, 1-1, S2
เงินลงทุนของกลุ่มโครงการย่อย	1,747.9 ล้านบาท
ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่คาดว่าจะลดได้ของกลุ่มโครงการย่อย	10,695 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี (tCO ₂ eq/year)
ระยะเวลาคิดเครดิตของกลุ่มโครงการย่อย	7 ปี 22/02/2566 – 21/02/2573

รายละเอียดผู้พัฒนาโครงการ T-VER แบบแผนงาน (T-VER-PoA)	
ผู้พัฒนาโครงการ	Carbon Coordinating Managing Entity Company Limited, Thailand
ชื่อผู้ประสานงาน	ลดาพร ชุณิกาภรณ์
ตำแหน่ง	Regional Director, Climate Projects – SEA & Oceania
ที่อยู่	318 อาคารเอเวอร์กรีน เฟลส ชั้น 3 ยูนิต 3เอ ถนนพญาไท แขวง ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์	+66 2 219 3791
โทรสาร	-
E-mail	registries@southpole.com

รายละเอียดเจ้าของกลุ่มโครงการย่อย	
เจ้าของโครงการ	บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน)
ชื่อผู้ประสานงาน	นายณรงค์ศักดิ์ สุภกรธนกิจ
ตำแหน่ง	รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนากลยุทธ์ และวางแผนการลงทุน
ที่อยู่	ชั้น 16 อาคารเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ เลขที่ 89 ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	+66(0)2 248-2488-92 (ext. 19518)
โทรสาร	-
E-mail	norasak.sup@energyabsolute.co.th

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)	
---	---

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

*โครงการทั่วไป หมายถึง โครงการ T-VER ประเภทการเพิ่มประสิทธิภาพพลังงาน (Energy Efficiency: EE) การพัฒนาพลังงานทดแทน (Alternative Energy: AE) การจัดการของเสีย (Waste Management: WM) การจัดการในภาคขนส่ง (Transportation Management: TM) และโครงการประเภทอื่นๆ (Others: OTH)

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ 1	รายละเอียดกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)	5
1.1	รายละเอียดและกิจกรรมของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4).....	5
1.1.1	การดำเนินงานก่อนที่จะมีการดำเนินงานโครงการ T-VER.....	5
1.1.2	รายละเอียดกิจกรรมโครงการ T-VER ของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)	6
1.2	ขอบเขตการดำเนินโครงการ.....	11
1.2.1	รายละเอียดขอบเขตการดำเนินโครงการ.....	11
1.2.2	เทคโนโลยี อุปกรณ์ เครื่องจักร.....	12
1.3	การนับซ้ำ.....	12
1.4	การพิสูจน์การดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติ (Additionality)	13
1.5	สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ.....	13
ส่วนที่ 2	ระเบียบวิธีลดก๊าซเรือนกระจก (T-VER Methodology)	14
2.1	ระเบียบวิธีลดก๊าซเรือนกระจก (T-VER Methodology) และเครื่องมือคำนวณ (Tools) ที่ใช้.....	14
2.2	เงื่อนไขของกิจกรรมโครงการ	14
2.3	ข้อมูลกรณีฐาน	19
ส่วนที่ 3	การคำนวณการลดก๊าซเรือนกระจกของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)	22
3.1	การคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกรณีฐาน (Baseline Emission).....	22
3.2	การคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการ (Project Emission)	35
3.3	การคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ (Leakage Emission)	39
3.4	การคำนวณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของโครงการ (Emission Reduction)	41
3.5	สรุปปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่คาดว่าจะลดได้.....	45
3.5.1	วันที่เริ่มเดินระบบหรือดำเนินกิจกรรมของโครงการที่ก่อให้เกิดการลดก๊าซเรือนกระจก.....	45
3.5.2	วันที่เริ่มคิดเครดิต.....	45
3.5.3	ระยะเวลาคิดเครดิตของโครงการ.....	45
ส่วนที่ 4	แผนการติดตามผลการดำเนินงานของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4).....	46
4.1	สรุปแนวทางการติดตามผลการดำเนินโครงการ.....	46
4.2	พารามิเตอร์ที่ไม่ต้องติดตามผล.....	54
4.3	พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล	58
ส่วนที่ 5	ภาคผนวก	62

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ส่วนที่ 1 รายละเอียดกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)

1.1 รายละเอียดและกิจกรรมของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)

1.1.1 การดำเนินงานก่อนที่จะมีการดำเนินงานโครงการ T-VER

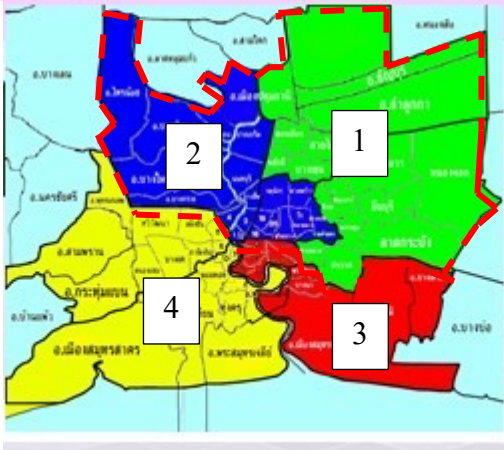
เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในพื้นที่ กลุ่มโครงการย่อยลำดับที่ 4 - รถโดยสารไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน1และ2 ในโครงการ T-VER แบบแผนงาน “โครงการรถโดยสารไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน 1 และ 2” อยู่บนเส้นทางขนส่งมวลชนสาธารณะของประเทศ ไทยกำหนดโดยกรมขนส่งทางบก โดยอยู่ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลโซนที่ 1 ทิศเหนือ (กรุงเทพฯ โซนเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ถนนพหลโยธิน) ขึ้นต้นด้วย 1-เลขสาย (ยกตัวอย่าง เช่น สาย 1-1) โซนที่ 2 ทิศตะวันตก (กรุงเทพฯ ชั้นในและโซนตะวันตกเฉียงเหนือ) ขึ้นต้นด้วย 2-เลขสาย (ยกตัวอย่าง เช่น 2-1) และเส้นทางรถโดยสารประจำทางไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ขึ้นต้นด้วย S-เลขสาย (ยกตัวอย่าง เช่น S-1) ดังแสดงในรูปที่ 1)

ก่อนมีโครงการ ฯ พื้นที่ดังกล่าวมีการให้บริการรถโดยสารประจำทางโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการรายอื่น ๆ รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการทั้งหมดเป็นยานพาหนะรุ่นเก่าที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในโดยใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ได้แก่ น้ำมันดีเซล และก๊าซธรรมชาติ ทำให้เกิดมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่น คาร์บอน อีกทั้งมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเผาไหม้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

กรมการขนส่งทางบกดำเนินการปฏิรูประบบการให้ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางใหม่ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2559 เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อความชัดเจนในบทบาทและโครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับกิจการเดินรถโดยสารและการกำกับดูแลการเดินรถโดยสารในพื้นที่ดังกล่าว จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์การขออนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางใน 1 เส้นทางจะมีผู้ประกอบการได้เพียงรายเดียว และต้องดำเนินการตามประกาศนายทะเบียนกลางทุกด้าน อาทิ ความปลอดภัย การจัดการเดินรถ การพัฒนาพนักงาน การบริการ และมาตรฐานตัวรถ เพื่อเป้าหมายให้รถโดยสารสาธารณะเป็นทางเลือกในการเดินทางที่มีมาตรฐานความปลอดภัยและบริการที่ดีอย่างเป็นระบบ ซึ่งบริษัท ไทยสมายล์บัส จำกัด (“บริษัท ฯ”) เป็นผู้ให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางที่ได้รับใบอนุญาตฯ โดยมีเส้นทางเดินรถอยู่ในพื้นที่ของโครงการ ฯ นี้

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

มติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ครั้งที่ 7/2562 เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2562



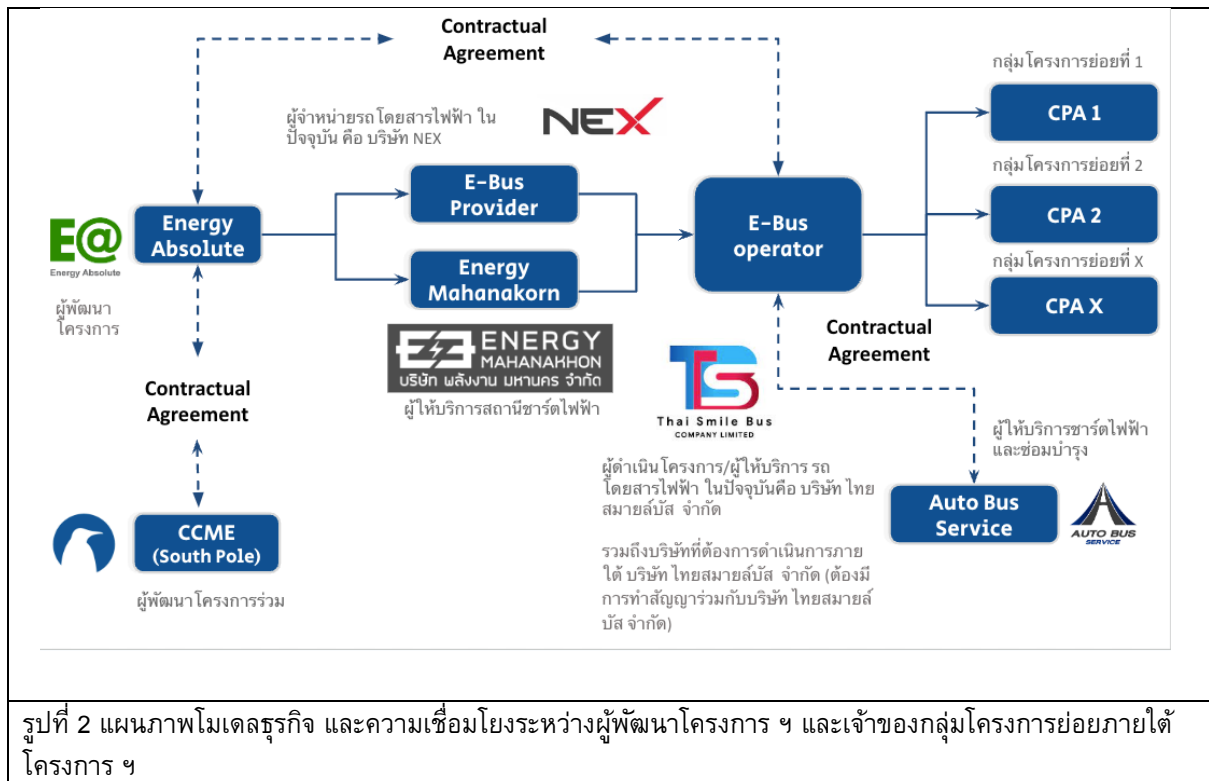
รูปที่ 1 – พื้นที่โครงการ T-VER แบบแผนงาน “โครงการรถโดยสารไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน 1 และ 2”

1.1.2 รายละเอียดกิจกรรมโครงการ T-VER ของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)

กลุ่มโครงการย่อยลำดับที่ 4 - รถโดยสารไฟฟ้ากรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน 1 และ 2 (“โครงการ ฯ”) ดำเนินการโดยบริษัท ไทยสมายล์ จำกัด (“บริษัท ฯ”) ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพและปริมณฑลที่ได้รับใบอนุญาตฯจากกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ให้ประกอบการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพและปริมณฑล บนเส้นทางขนส่งมวลชนสาธารณะของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซนที่ 1 โซนที่ 2 และเส้นทางรถโดยสารประจำทางไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ขึ้นต้นด้วย S-เลขสาย

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน ส่งเสริมศักยภาพและความสามารถในการพัฒนาโครงการทางด้านการคมนาคมของประเทศไทยให้เป็นส่วนหนึ่งของสังคมคาร์บอนต่ำ จึงเข้าร่วมโครงการ ฯ กับ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) โดยนำรถโดยสารไฟฟ้ามาเดินในเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตฯ โดยบริษัทฯ จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้าและทำการเดินรถบนเส้นทางของโครงการ ฯ นี้ ภายใต้เงื่อนไขการให้สิทธิการเป็นเจ้าของก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดของโครงการนี้แก่ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ลงทุนเป็นผู้ลงทุนและเป็นเจ้าของในการดำเนินโครงการพัฒนารถโดยสารประจำทางไฟฟ้าในเส้นทางขนส่งมวลชนสาธารณะของประเทศไทยภายใต้โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (T-VER) ของรถโดยสารไฟฟ้าในเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตฯจากกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบันและเส้นทางในอนาคต รวมถึงผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการนี้

ทั้งนี้ โครงสร้างการดำเนินการ แผนภาพโมเดลธุรกิจ และความเชื่อมโยงระหว่างผู้พัฒนาโครงการ ฯ และเจ้าของกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการ ฯ จะแสดงดังแผนภาพรูปที่ 2



กิจกรรมในกลุ่มโครงการย่อยลำดับที่ 4 ประกอบด้วย การนำรถโดยสารไฟฟ้าของบริษัท ฯ มาใช้ในเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง 11 เส้นทาง รวมจำนวนรถโดยสารไฟฟ้า 255 คัน ดังแสดงในตารางที่ 1 ตารางที่ 1 รายชื่อเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางสายเดิมภายใต้กลุ่มโครงการย่อยที่ 4

ลำดับ	เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง	สายรถโดยสาร	จำนวนรถโดยสาร
1	สวนสยาม - บางรัก	1-45	12
2	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี - โรงพยาบาลสงฆ์ (ทางด่วน)	1-24E	36
3	ศูนย์ราชการฯแจ้งวัฒนะ - คลองตัน	1-13	18
4	มีนบุรี - หัวลำโพง	1-44	18
5	บางเขน - ถนนวิภาวดีรังสิต - หัวลำโพง	1-1	40
6	รังสิต - ถนนรามอินทรา - ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ (ทางด่วน)	S2	16
7	ท่าเรือปากเกร็ด - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)	1-6	12
8	ท่าเรือปากเกร็ด - มีนบุรี	1-15	15
9	หมู่บ้านเอื้ออาทรคลอง 3 - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	1-17	40
10	หลักสี่ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี)	1-23	24
11	ตลาดบางบัวทอง - บางลำพู	2-19	24
			รวม 255 คัน

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

โดยการจัดกลุ่มย่อยนี้ได้พิจารณาตามช่วงเวลาที่สำคัญตามเงื่อนไขของโครงการ ฯ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2 รายละเอียดการพิจารณาจัดกลุ่มโครงการย่อยลำดับที่ 4 (CPA-4)

ลำดับ	ช่วงเวลาที่สำคัญซึ่งใช้ในการพิจารณาจัดกลุ่มโครงการย่อย	รายละเอียดการพิจารณา
1	วันที่ปรากฏใบอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งรถประจำทางในเส้นทางที่เข้าร่วมกลุ่มโครงการย่อย และวันที่ใบอนุญาตฯหมดอายุ	ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งรถประจำทางในเส้นทางที่เข้าร่วมกลุ่มโครงการย่อย ยังไม่หมดอายุ (ใบอนุญาตฯมีอายุ 7 ปี นับจากวันที่ได้รับอนุญาต)
2	วันที่ปรากฏในใบสั่งซื้อรถโดยสารไฟฟ้า	วันที่ในใบสั่งซื้อรถโดยสารไฟฟ้า เกิดขึ้นหลังจาก 1 มกราคม 2565 (อ้างอิงกรอบเวลาใน Section 2.8.1 Start of implementation, “Emission Reduction and Carbon Storage Projects and Programmes”, เผยแพร่โดย FOEN, Switzerland, ในวันที่ 1 มิถุนายน 2565 และภายในช่วงเวลา 3 ปี นับจากวันที่ขึ้นทะเบียนโครงการแบบแผนงาน (PoA) T-VER
3	วันที่เริ่มนำรถโดยสารไฟฟ้ามาเดินรถในเส้นทางที่เข้าร่วมกลุ่มโครงการย่อย	ใช้เป็นหลักฐานในการจัดกลุ่มโครงการย่อย ตามเอกสารขึ้นทะเบียนรถโดยสารไฟฟ้า
4	วันที่เริ่มคิดปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกของกลุ่มโครงการย่อย	เริ่มจากวันที่รถคันแรกที่น่าเข้าร่วมกลุ่มโครงการย่อยนั้น ๆ เริ่มเดินรถตามแผน

หมายเหตุ ผู้พัฒนาโครงการมีการดำเนินโครงการภายใต้ข้อตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทยและสวิตเซอร์แลนด์ ลงนาม เมื่อเดือน มิถุนายน 2565 โดยใช้กรอบการพัฒนาโครงการT-VER และ “Emission Reduction and Carbon Storage Projects and Programmes” เผยแพร่โดย Federal Office for the Environment (FOEN), Switzerland ในวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ร่วมกับเอกสารเสนอโครงการ The Mitigation Activity Design Document (MADD) ฉบับล่าสุด

โดยมีที่ตั้งของสถานีรถโดยสารไฟฟ้าและสถานีให้บริการชาร์จของเส้นทางเดินรถในกลุ่มโครงการย่อยลำดับที่ 4 (CPA-4) แสดงพิกัดดังนี้

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

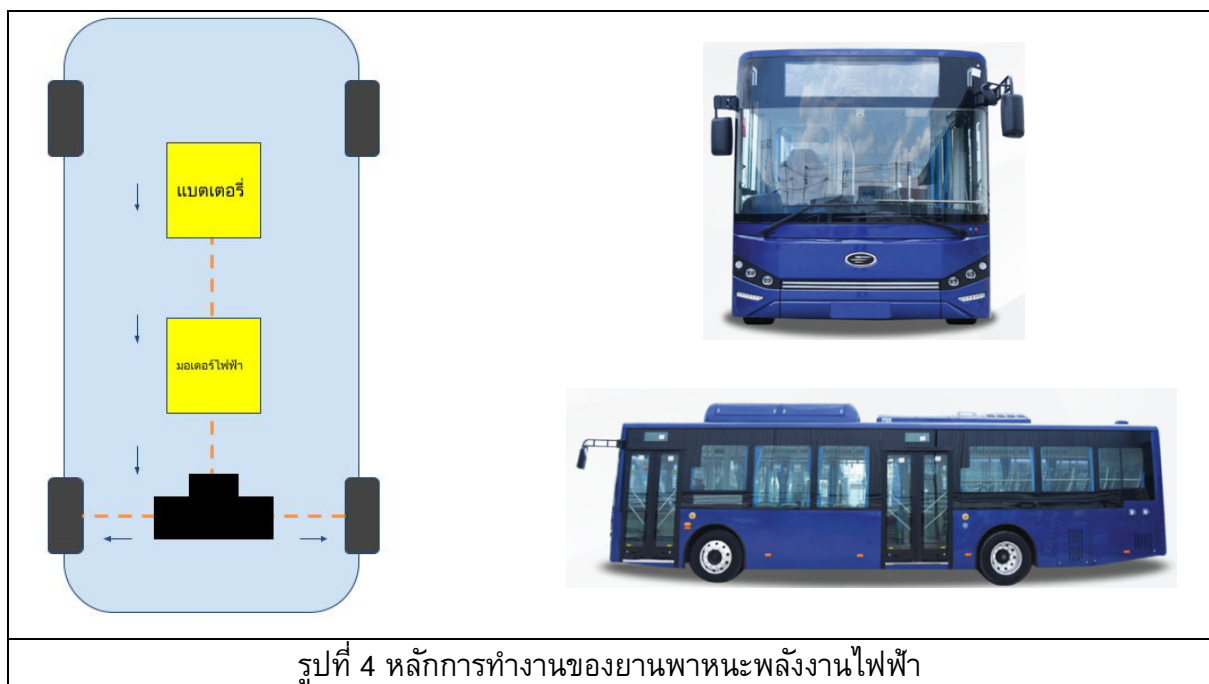
ตารางที่ 3 ที่ตั้งของสถานีรถโดยสารไฟฟ้าและสถานีให้บริการชาร์จของเส้นทางเดินรถในกลุ่มโครงการย่อยลำดับที่ 4 (CPA-4)

เส้นทาง	ชื่อเส้นทาง	อยู่/สถานีชาร์จ	พิกัด
1-45	สวนสยาม - บางรัก	สถานีชาร์จไฟฟ้า บึงกุ่ม 2	13° 47' 13.04204", 100° 40' 43.28382"
1-24E	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี - โรงพยาบาลสงฆ์ (ทางด่วน)	สถานีชาร์จไฟฟ้า รังสิต 200 ปี	13° 59' 46.21943", 100° 36' 9.76107"
1-13	ศูนย์ราชการฯ แจ้งวัฒนะ - คลองตัน	สถานีชาร์จไฟฟ้า บึงกุ่ม 1	13° 49' 13.41401", 100° 42' 1.94474"
1-44	มีนบุรี - หัวลำโพง	สถานีชาร์จไฟฟ้า บึงกุ่ม 2	13° 47' 13.04204", 100° 40' 43.28382"
1-1	บางเขน - ถนนวิภาวดีรังสิต - หัวลำโพง	สถานีชาร์จไฟฟ้า รังสิต 200 ปี	13° 59' 46.21943", 100° 36' 9.76107"
S2	รังสิต - ถนนรามอินทรา - ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ (ทางด่วน)	สถานีชาร์จไฟฟ้า รังสิต 200 ปี	13° 59' 46.21943", 100° 36' 9.76107"
1-6	ท่าเรือปากเกร็ด - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)	สถานีชาร์จไฟฟ้า ปากเกร็ด	13° 55' 15.80173", 100° 31' 3.32148"
1-15	ท่าเรือปากเกร็ด - มีนบุรี	สถานีชาร์จไฟฟ้า ปากเกร็ด	13° 55' 15.80173", 100° 31' 3.32148"
1-17	หมู่บ้านเอื้ออาทรคลอง 3 - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	สถานีชาร์จไฟฟ้า รังสิต 200 ปี	13° 59' 46.21943", 100° 36' 9.76107"
1-23	หลักสี่ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี)	สถานีชาร์จไฟฟ้า ตลิ่งชัน 1	13° 46' 53.2272", 100° 23' 30.9804"
2-19	ตลาดบางบัวทอง - บางลำพู	สถานีชาร์จไฟฟ้า ตลิ่งชัน 1	13° 46' 53.2272", 100° 23' 30.9804"

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0



กิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 เป็นการเปลี่ยนรถโดยสารประจำทางจากยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในเป็นการขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า โดยหลักการของเทคโนโลยีที่ใช้เริ่มต้นจากแบตเตอรี่ที่เป็นแหล่งเก็บพลังงานไฟฟ้า ต่อมากระแสไฟฟ้าจะดึงพลังงานจากแบตเตอรี่ส่งต่อไปยังตัวมอเตอร์เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนรถยนต์ดังแสดงในแผนภาพรูปที่ 4 โดยรายละเอียดเบื้องต้นของรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าในกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 ระบุไว้ดังแสดงในตารางที่ 4



ตารางที่ 4 รายละเอียดเบื้องต้นของรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าในโครงการ

รายการ	รายละเอียด
รุ่น	XML6115JEV
ขนาด	10,950 x 2,550 x 3,420 มม.
ความจุของแบตเตอรี่	120 ถึง 302.14 กิโลวัตต์-ชั่วโมง

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

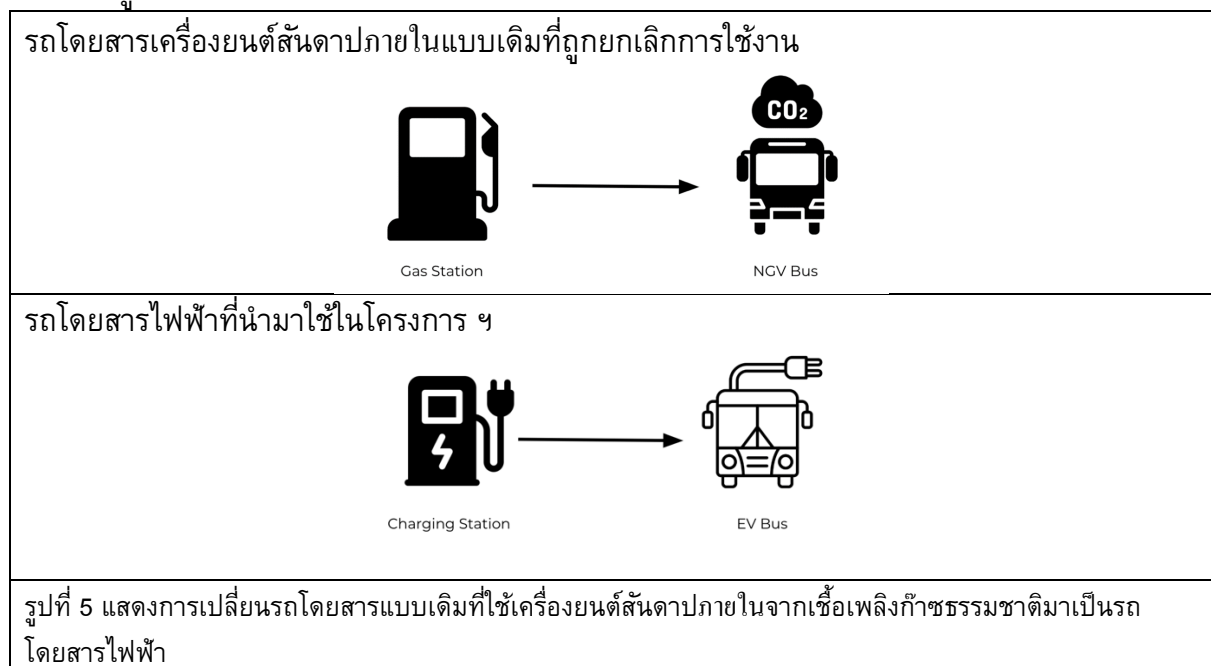
1.2 ขอบเขตการดำเนินโครงการ

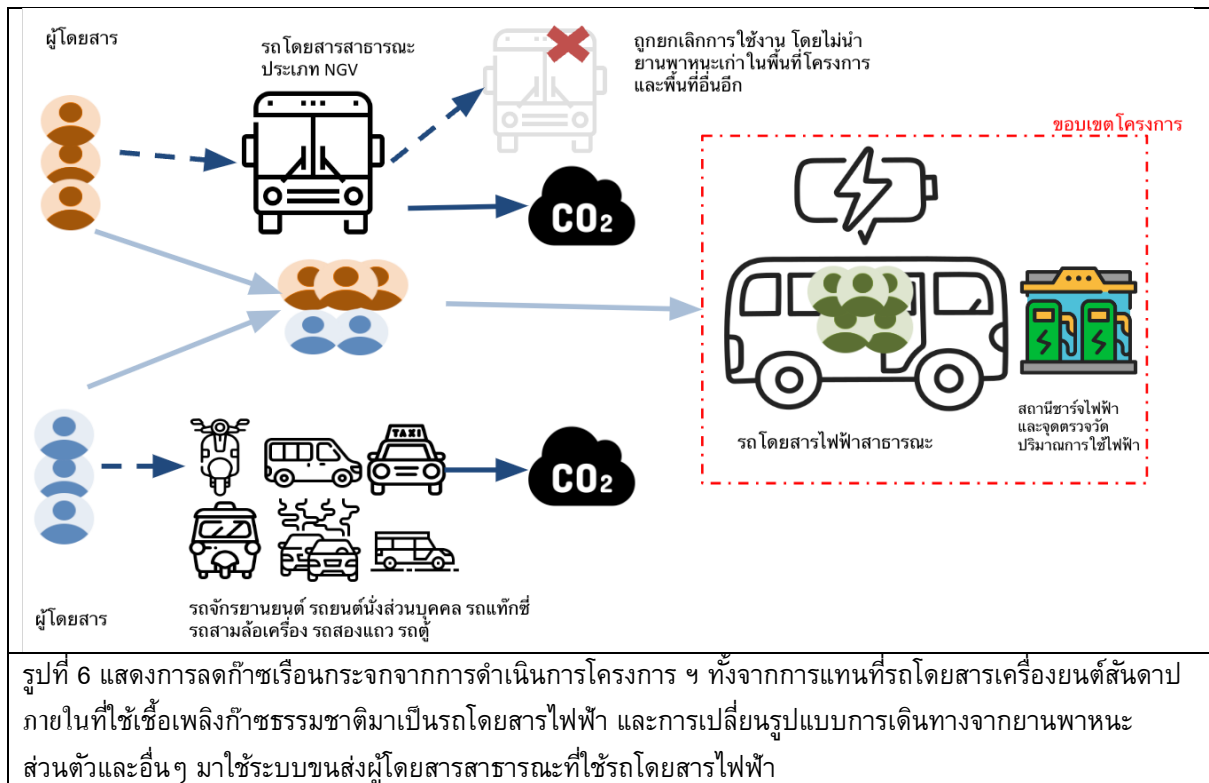
1.2.1 รายละเอียดขอบเขตการดำเนินโครงการ

ขอบเขตการดำเนินโครงการ ฯ แบบแผนงานครอบคลุมรถโดยสารไฟฟ้า 255 คัน ที่นำมาเดินรถในเส้นทางให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน 1 และโซน 2 ทั้งรถโดยสารไฟฟ้าที่นำมาแทนที่รถโดยสารที่ใช้เครื่องยนต์จากก๊าซธรรมชาติซึ่งถูกยกเลิกการใช้งานไปแล้วในเส้นทางให้บริการ และรถโดยสารไฟฟ้าที่เพิ่มเติมขึ้นมาในเส้นทางให้บริการ

กิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกจากกลุ่มโครงการย่อยนี้ เกิดขึ้นจากขั้นตอนเดินรถโดยสารไฟฟ้าแทนที่การใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในโดยใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ของรถโดยสารประจำทางแบบเดิม เนื่องด้วยปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นจากการผลิตไฟฟ้านั้นมีปริมาณน้อยกว่าการใช้น้ำมัน จึงสามารถเปรียบเทียบได้ว่าโครงการ ฯ สามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้เมื่อเทียบกับการดำเนินการตามปกติ อีกทั้งเป็นการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวหรืออื่นๆ มาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารและลดการจราจรคับคั่ง ทำให้เกิดการลดก๊าซเรือนกระจกจากการลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลในยานพาหนะส่วนตัวและอื่นๆ ลงอีกด้วย

กิจกรรมการดำเนินโครงการ ฯ แบบแผนงานและกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกแสดงในแผนภาพในรูปที่ 5 และ รูปที่ 6 ดังต่อไปนี้





1.2.2 เทคโนโลยี อุปกรณ์ เครื่องจักร

ตารางที่ 5 รายละเอียดเทคโนโลยีภายใต้กลุ่มโครงการ

ลำดับ	เทคโนโลยี/อุปกรณ์/เครื่องจักร	ขนาด	จำนวน	ผู้ผลิต/ที่มา
1	รถโดยสารประจำทางไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดโดยคร่าว ดังนี้ • ขนาด ยาว กว้าง สูง • ความจุของแบตเตอรี่ • ความเร็วสูงสุด	• 10,950 x 2,550 x 3,420 มม. • 120 ถึง 302.14 กิโลเมตร-ชั่วโมง • 80 (กม/ชม)	255 คัน	บริษัท เน็กซ์ พอยท์ จำกัด มหาชน

1.3 การนับซ้ำ

บริเวณพื้นที่เดียวกันมีโครงการลดก๊าซเรือนกระจกอื่นที่ดำเนินกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจกลักษณะเดียวกัน

- ☒ ไม่มี
☐ มี

กรณีมีโครงการลดก๊าซเรือนกระจกอื่นในพื้นที่โครงการเดียวกันหรือมีการดำเนินงานเกี่ยวข้องกันให้ระบุ

- ชื่อกลไก/มาตรฐานที่ขึ้นทะเบียนโครงการ
- ช่วงระยะเวลาที่มีการขอรับรองปริมาณคาร์บอนเครดิตของโครงการนั้น

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

1.4 การพิสูจน์การดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติ (Additionality)

☒ ไม่ต้อง พิสูจน์การดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติ เนื่องจากโครงการมีขนาดเล็กมาก (Micro scale) มีเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจกไม่เกิน 20,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี

- ☐ ต้อง พิสูจน์การดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติ
- ☐ มีการดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติ (Additionality)
 - ☐ ไม่มีการดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติ (Additionality)

อย่างไรก็ตาม สำหรับโครงการย่อยที่ 4 นี้มีการพิสูจน์การดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติตามแนวปฏิบัติของ Emission Reduction and Carbon Storage Projects and Programmes” เผยแพร่โดย Federal Office for the Environment (FOEN), Switzerland ในวันที่ 1 มิถุนายน 2565 และมีการพิสูจน์การดำเนินงานเพิ่มจากการดำเนินงานตามปกติเป็นตัวอย่างสำหรับการเพิ่มโครงการย่อยถัดไปภายใต้โครงการ ฯ แบบแผนงาน ไว้ในเอกสารเสนอโครงการ The Mitigation Activity Design Document (MADD) ฉบับล่าสุด โดยมีรายละเอียดแสดงในภาคผนวก 9 เช่นกัน

1.5 สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ

ไม่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 2 ระเบียบวิธีลดก๊าซเรือนกระจก (T-VER Methodology)

2.1 ระเบียบวิธีลดก๊าซเรือนกระจก (T-VER Methodology) และเครื่องมือคำนวณ (Tools) ที่ใช้

ลำดับ	ชื่อระเบียบวิธี/เครื่องมือคำนวณ	รหัส	เวอร์ชัน
1	การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (Use of Electric Vehicles in Public Transportation System)	T-VER-METH-TM-05	03
2	การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัว มาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (Modal Shift from Private Vehicles to Public Passenger Transportation with Electric Vehicles)	T-VER-METH-TM-06	03
3	Baseline emissions for modal shift measures in urban passenger transport	CDM TOOL 18	1.0
4	Emission reductions by electric and hybrid vehicles	CDM AMS.III-C	16.0

เนื่องจาก โครงการ ฯ แบบแผนงานนี้ ได้มีการดำเนินการภายใต้ข้อตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทย และสวีเดนแลนด์ ตามที่ได้กล่าวไว้ในส่วนที่ 1.1 ของเอกสารข้อเสนอโครงการแบบแผนงาน จึงต้องมีการอธิบายเพิ่มเติมในส่วนการคำนวณที่มีความแตกต่างระหว่างระเบียบวิธี ฯ การคำนวณภายใต้ T-VER และวิธีการคำนวณที่จะมีการพิจารณาโดย FOEN ดังนั้น จึงต้องมีการพิจารณาการใช้ระเบียบวิธีการคำนวณโดยใช้ CDM-AMS.III-C และ CDM TOOL 18 ร่วมด้วย ซึ่งรายละเอียดมีการอธิบายไว้ในส่วนที่ 3.1 ของเอกสารฉบับนี้

2.2 เงื่อนไขของกิจกรรมโครงการ

ตารางที่ 6 อธิบายเหตุผลของกลุ่มโครงการย่อยที่สอดคล้องกับเกณฑ์ข้อกำหนด ตามเงื่อนไขของกิจกรรมโครงการ

หัวข้อ	เกณฑ์ข้อกำหนด - หมวดหมู่	เกณฑ์ข้อกำหนด - เงื่อนไข	เอกสารสนับสนุน
1	ประเภทของพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมโครงการ 1. ต้องไม่เป็นพาหนะที่ถูกดัดแปลงจากพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICEV) ที่มีอยู่เดิม	1. พาหนะที่ใช้ในกิจกรรมโครงการไม่ถูกดัดแปลงจากพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายใน	1. เอกสารสั่งซื้อรถโดยสารไฟฟ้าแสดงรายละเอียดวันที่ผลิตหรือใบส่งมอบรถ

หัวข้อ	เกณฑ์ข้อกำหนด - หมวดหมู่	เกณฑ์ข้อกำหนด - เงื่อนไข	เอกสารสนับสนุน
	2. ต้องเป็นพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานงานไฟฟ้าทั้งหมด (100% battery Electric Vehicles: EV) 3. ในกรณีที่ยานพาหนะของโครงการใช้แบตเตอรี่แบบอัดประจุซ้ำได้ จะต้องจัดทำเอกสารมาตรการเพื่อแสดงว่าเจ้าของรถสามารถจัดหาแบตเตอรี่ทดแทนที่มีคุณภาพเทียบเท่ากันได้ 4. ต้องไม่มีการใช้รถโดยสารที่ถูกแทนที่ในพื้นที่โครงการหรือพื้นที่อื่นๆ อ้างอิง: T-VER-METH-TM-05 Version 03, T-VER-METH-TM-06 Version 03	2. พาหนะที่ใช้ในกิจกรรมโครงการเป็นพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานงานไฟฟ้าทั้งหมด 3. ผู้พัฒนาโครงการแสดงให้เห็นถึงวงจรของการเปลี่ยนหรือรีไซเคิลแบตเตอรี่ 4. ผู้พัฒนาโครงการต้องแสดงให้เห็นว่าไม่มีการใช้รถโดยสารที่ถูกแทนที่ในพื้นที่โครงการหรือพื้นที่อื่นๆ	2. ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถโดยสารไฟฟ้าในโครงการ เช่น ความจุของแบตเตอรี่ หรือ กำลังของแบตเตอรี่ 3. แผนการจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์หรือสัญญาของหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นสถานบริการแบตเตอรี่และสถานที่จัดการขยะแบตเตอรี่ 4. หลักฐานการเลิกดำเนินการของรถโดยสารที่ถูกแทนที่
2	พิจารณาข้อกำหนดของพาหนะที่ใช้ในโครงการตามตัวแปรต่อไปนี้ - ลักษณะรถได้มาตรฐานตามกรมการขนส่งทางบก - ความจุแบตเตอรี่ อ้างอิง: เอกสารเสนอโครงการ The Mitigation Activity Design	พาหนะที่ใช้ในโครงการต้องเป็นไปตาม ข้อกำหนดต่อไปนี้ - ลักษณะรถมาตรฐาน 2 (รถโดยสารปรับอากาศชั้น 2) และ หรือ ลักษณะรถมาตรฐาน 3 (รถโดยสารธรรมดา) - แบตเตอรี่ความจุเท่ากับหรือมากกว่า 150 กิโลวัตต์-ชั่วโมง หมายเหตุ: อบก.ได้ตอบรับหนังสือแจ้งจากผู้พัฒนา	ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถโดยสารไฟฟ้าในโครงการ และ ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

หัวข้อ	เกณฑ์ข้อกำหนด - หมวดหมู่	เกณฑ์ข้อกำหนด - เงื่อนไข	เอกสารสนับสนุน
	<i>Document (MADD)</i> <i>Version 5.3</i>	โครงการ ในการขอเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของกิจกรรมโครงการย่อยให้ครอบคลุม แบตเตอรี่ที่มีความจุเท่ากับหรือมากกว่า 120 กิโลวัตต์-ชั่วโมง อ้างอิงภาคผนวก 11	
3	เส้นทางเดินรถโดยสารในกิจกรรมโครงการอยู่ภายใต้ระเบียบและกฎหมายของประเทศ อ้างอิง: เอกสารเสนอโครงการ <i>The Mitigation Activity Design Document (MADD)</i> <i>Version 5.3</i>	เส้นทางเดินรถในกิจกรรมโครงการทุกเส้นต้องได้รับการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก	ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง
4	ขอบเขตของกิจกรรมโครงการอยู่ในอาณาเขตทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพและปริมณฑลของประเทศไทย อ้างอิง: เอกสารเสนอโครงการ <i>The Mitigation Activity Design Document (MADD)</i> <i>Version 5.3</i>	ขอบเขตของพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑลตามการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก	ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง
5	เป็นกลุ่มรถโดยสารที่ให้บริการในพื้นที่เดียวกัน อ้างอิง: เอกสารข้อเสนอโครงการแบบแผนงาน	ให้บริการในพื้นที่โซน 1 และโซน 2 ตามแสดงในรูปที่ 1 หมายเหตุ: พื้นที่ให้บริการอ้างอิงจากจุดเริ่มต้นของเส้นทางเดินรถ	ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

หัวข้อ	เกณฑ์ข้อกำหนด - หมวดหมู่	เกณฑ์ข้อกำหนด - เงื่อนไข	เอกสารสนับสนุน
	รถโดยสารไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล โซน 1 และ 2		
6	ปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกจะต้องไม่เกินข้อกำหนดของโครงการ T-VER อ้างอิง: ตารางที่ 1 รายละเอียดหลักเกณฑ์ พิจารณาโครงการ T-VER แบบแผนงาน และ ระเบียบคณะกรรมการ องค์การบริหารจัดการก๊าซ เรือนกระจกว่าด้วย หลักเกณฑ์การพิจารณา โครงการลดก๊าซเรือน กระจกภาคสมัครใจ ตาม มาตรฐานของประเทศไทย (T-VER) พ.ศ. 2565, ประกาศเมื่อ 25 มกราคม พ.ศ. 2565.	ปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกโดยรวมของทุกโครงการย่อย (CPA) แล้วจะต้องไม่เกิน 60,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปีภายใต้โครงการแบบแผนงาน (PoA) เดียวกัน โดยผลการลดก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้จะต้องไม่เกิน 20,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปีต่อโครงการย่อย (CPA)	เอกสารการคำนวณผล การลดก๊าซเรือนกระจกที่ ลดได้อย่างอิงตาม ใบอนุญาตให้ ประกอบการขนส่งประจำ ทาง ของเส้นทางเดินรถ แต่ละสายในโครงการย่อย (CPA)
7	ความเป็นเจ้าของปริมาณ ผลการลดก๊าซเรือนกระจก ที่ลดได้ อ้างอิง: เอกสารเสนอ โครงการ The Mitigation Activity Design Document (MADD) Version 5.3	สัญญาระหว่าง บริษัท พลังงาน บริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) และ คู่สัญญาโดยระบุว่าผลการลด ก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นจะมี บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าของ	สัญญาระหว่าง บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) และผู้ให้บริการ รถโดยสารไฟฟ้า

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

หัวข้อ	เกณฑ์ข้อกำหนด - หมวดหมู่	เกณฑ์ข้อกำหนด - เงื่อนไข	เอกสารสนับสนุน
8	บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) จะต้องแสดงให้เห็นว่าปริมาณผลการลดก๊าซเรือนกระจกจะไม่ถูกนับซ้ำ โดยจะรวบรวมข้อมูลของรถโดยสารแต่ละคันโดยเฉพาะเจาะจง อ้างอิง: เอกสารเสนอโครงการ <i>The Mitigation Activity Design Document (MADD) Version 5.3</i>	ปริมาณผลการลดก๊าซเรือนกระจกของโครงการแบบแผนงาน (PoA) นั้นไม่และจะไม่ถูกนับซ้ำเนื่องจากปริมาณผลการลดก๊าซเรือนกระจกของโครงการจะไม่ถูกนับเป็นผลการลดก๊าซเรือนกระจกในรูปแบบของ · โครงการเดี่ยว หรือ · โครงการแบบควบรวม/กลุ่มโครงการ หรือ · โครงการแบบแผนงาน (PoA) อื่นๆ หรือ · กิจกรรมภายใต้มาตรฐานเครดิตการลดก๊าซเรือนกระจกอื่นๆ เช่น ตลาดคาร์บอนภาคสมัครใจ ในช่วงการคิดเครดิตช่วงเดียวกัน	สัญญาระหว่าง บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) และผู้ให้บริการรถโดยสาร หมายเหตุ: สัญญาจะต้องระบุค่าแกลงและขั้นตอนในการหลีกเลี่ยงการนับซ้ำของปริมาณผลการลดก๊าซเรือนกระจก
9	ทุกโครงการย่อย (CPA) จะต้องมีระยะการคิดเครดิตไม่เกินระยะการคิดเครดิตของโครงการแบบแผนงาน (PoA) อ้างอิง: ตารางที่ 1 รายละเอียดหลักเกณฑ์พิจารณาโครงการ T-VER แบบแผนงาน และระเบียบคณะกรรมการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกว่าด้วยหลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการลดก๊าซเรือน	ระยะเวลาการคิดเครดิตเป็นไปตามมาตรฐาน T-VER โดยโครงการแบบแผนงาน (PoA) คือ 14 ปี และโครงการย่อย (CPA) คือ 7 ปีและต่ออายุได้อีก 7 ปี	เอกสารข้อเสนอโครงการที่ได้รับรองความใช้ได้ของโครงการของโครงการย่อย (CPA-DD) จาก อบก.

หัวข้อ	เกณฑ์ข้อกำหนด - หมวดหมู่	เกณฑ์ข้อกำหนด - เงื่อนไข	เอกสารสนับสนุน
	กระทรวงพลังงาน ตามมาตรฐานของประเทศไทย (T-VER) พ.ศ. 2565, ประกาศเมื่อ 25 มกราคม พ.ศ.2565.		
10	บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) และผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ดำเนินงานเก็บข้อมูลร่วมกัน อ้างอิง: เอกสารเสนอโครงการ The Mitigation Activity Design Document (MADD) ฉบับล่าสุด	ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และส่งต่อข้อมูลตัวแปรที่ต้องติดตามให้กับ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน)	ชุดข้อมูลกำหนดตามแผนการติดตาม
11	การพิสูจน์ส่วนเพิ่มเติมจากการดำเนินงานปกติ (Additionality) อ้างอิง: Emission Reduction and Carbon Storage Projects and Programmes, เมื่อเดือนมิถุนายน 2565	การพิสูจน์ส่วนเพิ่มเติมจากการดำเนินงานปกติให้ทำในระดับกลุ่มย่อย (CPA)	มีการวิเคราะห์ทางการเงินระดับกิจกรรมกลุ่มย่อย CPA ภายใต้โครงการ ฯ แบบแผนงานนั้น ๆ

2.3 ข้อมูลกรณีฐาน

กรณีฐานของโครงการ คือการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลชนิดต่าง ๆ ของยานพาหนะเดิมในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในเส้นทางการให้บริการ ทั้งในเส้นทางให้บริการเดิมและเส้นทางให้บริการใหม่ โดยในเส้นทางให้บริการใหม่นั้น ในกรณีที่ไม่มีรถโดยสารไฟฟ้า ผู้ให้บริการรถโดยสารจะใช้รถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติแทน โดยมีการอธิบายเพิ่มเติมในส่วนที่ 3.1

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)		
รหัส T-VER-METH-TM-05 Version 03		
แหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจก	แหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจก	แหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจก
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐาน (Baseline Emission)		
1. การใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล	CO ₂	การใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการ (Project Emission)		
1. การใช้พลังงานไฟฟ้า	CO ₂	การใช้พลังงานไฟฟ้าจากระบบสายส่งของยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งผลผลิตจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิล
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ (Leakage Emission)		
1. ไม่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ		

กรณีฐานของโครงการ คือรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในแต่ละคนจากตำแหน่งของป้ายหยุด A ไปยังตำแหน่งของป้ายหยุด B ซึ่งอยู่ในเส้นทางการให้บริการด้วยยานพาหนะในรูปแบบเดิม เช่น รถยนต์ส่วนตัว แท็กซี่ รถจักรยานยนต์ ฯลฯ ทั้งนี้ ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัว มาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าจะพิจารณาในกรณีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่เป็นเส้นทางการให้บริการเดิมเท่านั้น โดยมีการอธิบายเพิ่มเติมในส่วนที่ 3.1

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัว มาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)		
รหัส T-VER-METH-TM-06 Version 03		
แหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ชนิดของก๊าซเรือนกระจก	รายละเอียดของกิจกรรมโครงการ
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐาน (Baseline Emission)		
1. การใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล	CO ₂	การใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการใช้ยานพาหนะแบบเดิมในเส้นทางการให้บริการสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง
การกักเก็บ/การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการ (Project Emission)		
1. การใช้พลังงานไฟฟ้า	CO ₂	การใช้พลังงานไฟฟ้าจากระบบสายส่งของยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งผลผลิตจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิล

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัว มาใช้ระบบขนส่ง
ผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)

รหัส T-VER-METH-TM-06 Version 03

แหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ชนิดของก๊าซเรือนกระจก	รายละเอียดของกิจกรรมโครงการ
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ (Leakage Emission)		
1. การใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล	CO ₂	การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสาร (Load factor) ในระบบขนส่งมวลชนในกรณีฐาน ได้แก่ รถโดยสารที่เหลื่อมอยู่และรถแท็กซี่ และการจราจรคับคั่ง (Congestion) ที่ลดลงบนถนนเดิม ซึ่งได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า โดยใช้ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการเท่ากับร้อยละ 2.64 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐาน ตามทางเลือกที่ 2 ที่ระบุในระเบียบวิธี ฯ T-VER-METH-TM-06 Version 03

ส่วนที่ 3 การคำนวณการลดก๊าซเรือนกระจกของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)

3.1 การคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกรณีฐาน (Baseline Emission)

โดยที่ $BE_{total,y} = BE_{FF,y} + BE_{shift,y}$ สมการที่ [1]

$BE_{total,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากกรณีฐาน ในปี y (tCO₂/year)

$BE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลของยานพาหนะเดิมในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน ในปี y (tCO₂/year)

$BE_{Shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้ที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y (tCO₂/year)

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3) T-VER-METH-TM-05

Version 03

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานพิจารณาเฉพาะการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) จากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลของยานพาหนะเดิมในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน

ทั้งนี้ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะจะพิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี ในบริบทการคำนวณในภาคส่วนการขนส่ง โครงการได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี อ้างอิงจาก ค่ากลางของ CDM-AMS.III-C โดยจะนำไปคูณกับค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกรณีฐานจากระเบียบวิธี ๙ การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ ที่เป็นเส้นทางทำให้บริการเดิมและเส้นทางทำให้บริการใหม่ ซึ่งเป็นการคำนวณรายปีจากระยะเวลาการคิดเครดิตของแต่ละกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการ ๙ แบบแผนงาน ซึ่งผลการคำนวณจะแสดงปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่คาดว่าจะลดได้ในตารางระยะเวลาการคิดเครดิตของโครงการของกลุ่มโครงการย่อยนั้น ๆ และทางโครงการได้วางแผนที่จะติดตามจำนวนโดยสารประจำทางก๊าซธรรมชาติ (และการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารดังกล่าว) ที่เข้าร่วมในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น

โดยที่ $BE_{FF,y} = \sum_i \sum_x [(FC_{BL,i,x} \times NCV_x \times EF_{CO2,x}) \times ADJ_{i,y}] \times 10^{-9}$ สมการที่ [2]¹

$BE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิง ในปี y (tCO₂/year)

¹ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานจากการเปลี่ยนชนิดของเชื้อเพลิงได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี ในบริบทการคำนวณในภาคส่วนการขนส่ง องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี ดังนั้น โครงการได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปีโดยอ้างอิงจาก ค่ากลางของ CDM-AMS.III-C ทั้งนี้ทั้งนั้นโครงการวางแผนที่จะติดตามผลโดยสารประจำทางก๊าซธรรมชาติ (และการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารดังกล่าว) ให้รวมในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ อ้างอิงข้อมูลเพิ่มเติมจาก ภาคผนวก 1 ส่วนที่ 3

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

$FC_{BL,i,NGV}$ = ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลชนิด NGV ของยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน (kg/year)
 NCV_{NGV} = ค่าความร้อนสุทธิของเชื้อเพลิงฟอสซิลประเภท NGV (MJ/kg)
 $EF_{CO_2,NG}$ = ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลประเภท NGV (kgCO₂/TJ)
 v
 i = เส้นทางให้บริการ
 $ADJ_{i,y}$ = ค่าปรับแก้ของเส้นทางที่ i ในปี y

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า																											
BE _{FF,y}	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมจากกรณีฐานสำหรับการเปลี่ยน ชนิดเชื้อเพลิง ในปี y	เป็นการคำนวณ ตามสมการที่ 2	tCO ₂ / year	14,382.55 หมายเหตุ ค่าที่แสดงนี้ยังไม่ได้ รวมแฟคเตอร์ของการพัฒนา เทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี โดย ค่าที่สุดท้ายที่รวมแฟคเตอร์ ของการพัฒนาเทคโนโลยีใน การคำนวณจะ แสดงไว้ใน หัวข้อ 3.5 ปริมาณก๊าซเรือน กระจกที่ลดได้																											
FC _{BL,i,NGV}	ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ชนิด NGV ของยานพาหนะ เครื่องยนต์สันดาปภายในระบบ ขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะเส้นทางที่ i ใน กรณีฐาน หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถ จำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการ ย่อยนี้	<u>กรณีเส้นทางการ ให้บริการเดิม</u> -ใช้ข้อมูลปริมาณ การใช้เชื้อเพลิง ฟอสซิลรวมของ กลุ่มยานพาหนะ เครื่องยนต์สันดาป ภายในตามชนิดของ เชื้อเพลิงฟอสซิลที่ ใช้ โดยมีช่วง ระยะเวลาข้อมูลที่ นำมาใช้จะต้องไม่ น้อยกว่า 3 เดือน ต่อเนื่อง และเป็น ข้อมูลย้อนหลังจาก การเปลี่ยนเป็น ยานพาหนะไฟฟ้า ไม่เกิน 2 ปี หรือ	kg/yea r	<table><tr><td>สาย รถ</td><td>FC_{BL,i,NGV}</td></tr><tr><td>1- 24E</td><td>1,207,237. 5</td></tr><tr><td>1-13</td><td>319,247.3</td></tr><tr><td>1-44</td><td>388,104.5</td></tr><tr><td>1-1</td><td>858,480.0</td></tr><tr><td>1-45</td><td>338,026.5</td></tr><tr><td>1-6</td><td>245,918.8</td></tr><tr><td>1-15</td><td>375,585.0</td></tr><tr><td></td><td>1,323,490.</td></tr><tr><td>1-17</td><td>0</td></tr><tr><td>1-23</td><td>625,975.0</td></tr><tr><td>2-19</td><td>693,043.8</td></tr><tr><td>S2</td><td>617,032.5</td></tr></table>	สาย รถ	FC _{BL,i,NGV}	1- 24E	1,207,237. 5	1-13	319,247.3	1-44	388,104.5	1-1	858,480.0	1-45	338,026.5	1-6	245,918.8	1-15	375,585.0		1,323,490.	1-17	0	1-23	625,975.0	2-19	693,043.8	S2	617,032.5	
สาย รถ	FC _{BL,i,NGV}																														
1- 24E	1,207,237. 5																														
1-13	319,247.3																														
1-44	388,104.5																														
1-1	858,480.0																														
1-45	338,026.5																														
1-6	245,918.8																														
1-15	375,585.0																														
	1,323,490.																														
1-17	0																														
1-23	625,975.0																														
2-19	693,043.8																														
S2	617,032.5																														

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า
		-คำนวณโดยใช้ค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ย² (หน่วยเชื้อเพลิงต่อระยะทาง) ซึ่งต้องใช้ข้อมูลไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่องและย้อนหลังไม่เกิน 2 ปีหลังจากการเปลี่ยนเป็นยานพาหนะไฟฟ้า คูณด้วยจำนวนยานพาหนะเดิมและระยะทางวิ่งทั้งหมดเฉลี่ยต่อปีต่อคัน <u>กรณีเส้นทางการให้บริการใหม่³</u> คำนวณโดยใช้ค่าอัตราการสิ้นเปลือง (หน่วยเชื้อเพลิงต่อระยะทาง) ของยานพาหนะในประเภทนั้นคูณด้วยจำนวนยานพาหนะ		

² ค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ยจากการใช้เชื้อเพลิงต้องถูกพิจารณาเป็นพารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผลตลอดระยะเวลาการคิดเครดิต ค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ยจากการใช้เชื้อเพลิงมาจากการสุ่มเก็บข้อมูลจากรถโดยสารสาธารณะ NGV ในแต่ละระยะติดตามผล โดยการระบุค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ยจากการใช้เชื้อเพลิงในกรณีฐานนั้น อ้างอิงจากวิธีการเก็บข้อมูลของระเบียบวิธี CDM-AMS.III-C, "section 5.4.4 option (4): Using data from a control group of vehicles"

³ สำหรับเส้นทางการให้บริการใหม่ ถ้าหากไม่มี รถโดยสารไฟฟ้าดำเนินการ ผู้ให้บริการรถโดยสารไฟฟ้าจะ ดำเนินเส้นทางเดินรถต่างๆด้วยรถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ จึงแสดงให้เห็นได้ว่า รถโดยสารไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นได้ทดแทนรถโดยสารไฟฟ้าเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ นอกจากนั้นในใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางได้กำหนดชัดเจนว่า มีเพียงรถโดยสารประเภทที่ 2 สามารถรวมอยู่ในสายรถต่างๆ ได้ ซึ่งพิจารณาเพียงรถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเพื่อยึดหลักความอนุรักษ์สำหรับการคำนวณกรณีฐาน

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า
		และระยะทางวิ่งทั้งหมดเฉลี่ยต่อปี ต่อคัน ทั้งนี้ ค่าอัตราการสิ้นเปลืองให้ใช้แหล่งข้อมูลดังนี้ ข้อมูลจากหน่วยงานที่มีความน่าเชื่อถือ อาทิเช่น International Energy Agency (IEA) ซึ่งเป็นข้อมูลย้อนหลังไม่เกิน 2 ปี นับจากวันเริ่มใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในขอบเขตโครงการร่วมกับหลักความอนุรักษ์ (Conservativeness) ในกรณีที่มีข้อมูลมากกว่า 1 แหล่งขึ้นไป หรือข้อมูลจากผู้ประกอบการ ซึ่งมีข้อมูลไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่องและย้อนหลังไม่เกิน 2 ปี จากวันเริ่มใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในขอบเขตโครงการร่วมกับหลักความอนุรักษ์ (Conservativeness) ในกรณีที่มีข้อมูล		

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า		
		จากผู้ประกอบการมากกว่า 1 ราย				
NCV _{NGV}	ค่าความร้อนสุทธิ (Net Calorific Value) ของเชื้อเพลิงฟอสซิลชนิด NGV	ทางเลือกที่ 1 ค่าความร้อนสุทธิของเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ระบุในใบแจ้งหนี้ (Invoice) จากผู้ผลิตเชื้อเพลิง (Fuel Supplier) ทางเลือกที่ 2 การตรวจวัด ทางเลือกที่ 3 รายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน	MJ/kg	36.67		
EF _{co2,NGV}	ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงฟอสซิลชนิด NGV	ตารางที่ 1.4 2006, IPCC Guidelines for National GHG Inventories	kgCO ₂ /TJ	56,100		
ADJ _{i,y}	ค่าปรับแก้ ⁴ ของเส้นทางที่ i ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 3	สัดส่วน	สายรถ	ADJ	

⁴ การขยายบริการสามารถเกิดขึ้นได้ในกรณีฐานเพราะว่าใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง ได้มีการกำหนดขั้นต่ำและขั้นสูงของรถโดยสารประจำทาง และไม่ใช่ว่ารถโดยสารประจำทางทุกสายที่ดำเนินการเต็มขั้นสูงของข้อกำหนด เพราะฉะนั้นรถโดยสารใหม่ยังสามารถเพิ่มอยู่ในกรณีฐาน นอกจากนั้นค่าปรับแก้ของ ADJ_{i,y} ยังสามารถใช้ได้ในกรณีที่มียอดโดยสารใช้งานจริงมากกว่ากรณีฐาน รถโดยสารไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจะถูกปฏิบัติเท่ากับว่าเป็นรถโดยสารไฟฟ้าในสายใหม่ ในกรณีที่ไม่มีรถโดยสารไฟฟ้าผู้ให้บริการรถโดยสารจะใช้รถโดยสารไฟฟ้าเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติแทน ในใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางได้กำหนดชัดเจนว่า มีเพียงรถโดยสารประเภทที่ 2 สามารถรวมอยู่ในสายรถต่างๆ ได้ ซึ่งพิจารณาเพียงรถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเพื่อยืดหลักความอนุรักษ์สำหรับการคำนวณกรณีฐาน (เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดด้านประเภทเชื้อเพลิงของรถโดยสาร) นอกจากนั้นแผนการติดตามรถ

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
	หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้			1-24E	1
				1-13	1
				1-44	1
				1-1	1
				1-45	1
				1-6	1
				1-15	1
				1-17	1
				1-23	1
				2-19	1
				S2	1

ทั้งนี้ การขยายบริการสามารถเกิดขึ้นได้ในกรณีฐาน เนื่องจากใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางได้มีการกำหนดจำนวนขั้นต่ำและขั้นสูงของรถโดยสารประจำทาง และไม่ใช้รถโดยสารประจำทางทุกสายที่ดำเนินรถเต็มขั้นสูงของข้อกำหนด เพราะฉะนั้นจำนวนรถโดยสารในเส้นทางเดินรถสายใหม่ ยังสามารถเพิ่มในกรณีฐานได้

ค่าปรับแก้ของ $ADJ_{i,y}$ ยังสามารถใช้ได้ในกรณีที่มียรถโดยสารใช้งานจริงมากกว่ากรณีฐาน โดยรถโดยสารไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจะถูกปฏิบัติเท่ากับว่าเป็นรถโดยสารไฟฟ้าในสายใหม่ ซึ่งในกรณีที่ไม่มีรถโดยสารไฟฟ้า ผู้ให้บริการรถโดยสารจะใช้รถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติแทน ทั้งนี้ ในใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางได้กำหนดชัดเจนว่า มีเพียงรถโดยสารประเภทที่ 2 ที่สามารถรวมอยู่ในสายรถต่าง ๆ ได้ ซึ่งจะพิจารณาเพียงรถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเพื่อยึดหลักความอนุรักษ์สำหรับการคำนวณกรณีฐาน (เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดด้านประเภทเชื้อเพลิงของรถโดยสาร) ผู้พัฒนาโครงการจัดให้มีแผนการติดตามรถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติที่จะเข้าสู่ระบบการขนส่งมวลชนของกรุงเทพ ฯ เพื่อพิสูจน์ว่าการเพิ่มจำนวนรถโดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนยังคงเป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติทั่วไป

ดังนั้น ค่าปรับแก้ของโครงการ ฯ นี้สามารถใช้ค่าเป็น 1 ตามที่เป็นการทดแทนแบบ 1:1 ของรถโดยสารไฟฟ้าได้ และรถโดยสารไฟฟ้าที่เป็นส่วนการขยายการบริการขึ้นนั้นจะไม่นำมาคิดการลดก๊าซเรือนกระจกจาก ระเบียบวิธี T-VER-TM-06 เพื่อป้องกันการนับซ้ำจากกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกจากโครงการ ฯ

ทั้งนี้ $ADJ_{i,y}$ สามารถคำนวณได้จาก

โดยสารเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเข้าสู่ระบบการขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครสามารถอ้างอิงได้จากภาคผนวก 1 ส่วนที่ 3 สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม และค่าปรับแก้ของโครงการนี้สามารถใช้ค่า 1 ตามที่เป็นการทดแทนแบบ 1:1

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

$$ADJ_{i,y} = (N_{PJ,i,y} \times L_{PJ,i,y}) / (N_{BL,i} \times L_{BL,i})$$

สมการที่ [3]

โดยที่

- $N_{PJ,i,y}$ จำนวนยานพาหนะไฟฟ้าในเส้นทางการให้บริการที่ i ในปี y (คัน)
 $L_{PJ,i,y}$ = ระยะทางวิ่ง (ไป-กลับ) ของเส้นทางการให้บริการที่ i ในปี y (km)
 $N_{BL,i}$ = จำนวนยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในในเส้นทางการให้บริการที่ i ในกรณีฐาน (คัน)
 $L_{BL,i}$ = ระยะทางวิ่ง (ไป-กลับ) ของเส้นทางการให้บริการที่ i ในกรณีฐาน (km)

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)						
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03						
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า		
ADJ _{i,y}	ค่าปรับแก้ของเส้นทางที่ i ในปี y หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 3	สัดส่วน	สายรถ	ADJ	
				1-24E	1	
				1-13	1	
				1-44	1	
				1-1	1	
				1-45	1	
				1-6	1	
				1-15	1	
				1-17	1	
				1-23	1	
				2-19	1	
				S2	1	
N _{PJ,i,y}	จำนวนยานพาหนะไฟฟ้าในเส้นทางการให้บริการที่ i ในปี y หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้	จำนวนรถโดยสารที่ระบุไว้ในใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง <u>ค่าที่ต้องติดตามผล:</u> จำนวนรถโดยสารไฟฟ้าที่ให้บริการในโครงการ	คัน	สายรถ	N _{PJ}	
				1-24E	36	
				1-13	18	
				1-44	18	
				1-1	40	
				1-45	12	
				1-6	12	
				1-15	15	
				1-17	40	
				1-23	24	
				2-19	24	

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)						
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03						
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า		
				S2	16	
L _{PJ,i,y}	ระยะทางวิ่ง (ไป-กลับ) ของเส้นทางการให้บริการที่ i ในปี y หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้	ระยะทางเดินรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง ค่าที่ต้องติดตามผล: ระยะทางที่วิ่งรถ (ไป-กลับ) ทั้งหมดในรอบปี	km	สายรถ	L _{PJ}	
					1,971,000	
				1-24E	00	
				1-13	521,220	
				1-44	633,640	
					1,401,600	
				1-1	00	
				1-45	551,880	
				1-6	401,500	
				1-15	613,200	
					2,160,800	
				1-17	00	
					1,022,000	
				1-23	00	
					1,131,500	
				2-19	00	
					1,007,400	
				S2	00	
N _{BL,i}	จำนวนยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในในเส้นทางการให้บริการที่ i ในกรณีฐาน หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้	<u>กรณีเส้นทางการให้บริการเดิม</u> รายงานสรุปจำนวนรถโดยสารที่ให้บริการบนเส้นทาง <u>กรณีเส้นทางการให้บริการใหม่</u> เท่ากับ ค่า N _{PJ,i,y}	คัน	สายรถ	N _{BL}	
				1-24E	36	
				1-13	18	
				1-44	18	
				1-1	40	
				1-45	12	
				1-6	12	
				1-15	15	
				1-17	40	
				1-23	24	
				2-19	24	
				S2	16	

ระเบียบวิธี: การใช้งานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)					
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03					
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
L _{BL,i}	ระยะทางวิ่ง (ไป-กลับ) ของเส้นทางการให้บริการที่ i ในกรณีฐาน หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้	<u>กรณีเส้นทางการให้บริการเดิม</u> รายงานสรุปจำนวนรถโดยสารที่ให้บริการบนเส้นทาง <u>กรณีเส้นทางการให้บริการใหม่</u> เท่ากับค่า L _{PJ,i,y}	km	สายรถ	L _{BL}
				1-24E	1,971,000
				1-13	521,220
				1-44	633,640
				1-1	1,401,600
				1-45	551,880
				1-6	401,500
				1-15	613,200
				1-17	2,160,800
				1-23	1,022,000
				2-19	1,131,500
				1-24E	1,007,400

ระเบียบวิธี ๔ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า T-VER-METH-TM-06 Version 03

อ้างอิงจากกรณีที่ 2 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่เป็นเส้นทางการให้บริการเดิม ซึ่งเป็นการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่เป็นเส้นทางการให้บริการเดิมพิจารณาจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลสำหรับการเดินทางจากตำแหน่งของป้ายหยุด A ไปยังตำแหน่งของป้ายหยุด B ด้วยยานพาหนะในรูปแบบเดิมของผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยคำนวณเปรียบเทียบกับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่ใช้บริการยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ

ทั้งนี้ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานจากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจะพิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี ในบริบทการคำนวณในภาคส่วนการขนส่ง โครงการได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี อ้างอิงจาก ค่ากลางของ CDM-Tool 18 โดยจะนำไปคูณกับค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกรณีฐานจากระเบียบวิธี ๔ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ยานพาหนะไฟฟ้า

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่เป็นเส้นทางให้บริการเดิมข้างต้น ซึ่งเป็นการคำนวณรายปีจากระยะเวลาการคิดเครดิตของแต่ละกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการ ฯ แบบแผนงาน ซึ่งผลการคำนวณจะแสดงปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่คาดว่าจะลดได้ในตารางระยะเวลาคิดเครดิตในส่วนที่ 3.5.3 และทางโครงการได้วางแผนที่จะติดตามจำนวนโดยสารประจำทางก๊าซธรรมชาติ (และการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารดังกล่าว) ที่เข้าร่วมในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น

$$BE_{Shift,y} = \sum_i [CT_{BL,i,y} \times \sum_j (PKM_{PJ,i,j,y} - PKM_{BL,i})] \times 10^{-6} \quad \text{สมการที่ [4]}^5$$

โดยที่

- $BE_{Shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐาน ในปี y (tCO₂/year)
- $PKM_{PJ,i,j,y}$ = ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i ของระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในปี y (passenger-km/year)
- $PKM_{BL,i}$ = ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน (passenger-km/year)
- $CT_{BL,i,y}$ = อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคน-กิโลเมตรเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน ในปี y (gCO₂/passenger-km)
- i = เส้นทางให้บริการ
- j = คันที่ของยานพาหนะไฟฟ้า

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)					
รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03					
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
BE ^{Shift,y}	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 4	tCO ₂ /year	2,079.11 หมายเหตุ ค่าที่แสดงนี้ยังไม่ได้รวมแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี โดยค่าที่สุดท้ายที่รวมแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีในการคำนวณจะแสดงไว้ในหัวข้อ 3.5 ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้	
PKM _{PJ,i,j,y}	ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j	ค่าจากการติดตามผลการสำรวจผู้โดยสารตาม รายงานระยะทาง	passenger-km/year	สายรถ	Passenger - km/year

⁵ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานจากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี ในบริบทการคำนวณในภาคส่วนการขนส่ง องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี ดังนั้น โครงการได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปีโดยอ้างอิงจาก ค่ากลางของ CDM-Tool 18 ทั้งนี้ทั้งนั้นโครงการวางแผนที่จะติดตามผลลดโดยสารประจำทางก๊าซธรรมชาติ (และการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารดังกล่าว) ให้รวมในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ อ้างอิงข้อมูลเพิ่มเติมจาก ภาคผนวก 1 ส่วนที่ 3

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
	เส้นทางที่ i ของระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในปี y หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายที่เป็นสายเดินรถเดิมในกลุ่มโครงการย่อยนี้	ในการเดินทางของผู้โดยสาร ค่าที่ต้องติดตามผล: ทางเลือกที่1 บันทึกรายเดือนของระยะทางการเดินทางและจำนวนผู้โดยสารจากเครื่องจำหน่ายตั๋วรถโดยสารหรือตัวอิเล็กทรอนิกส์ ทางเลือกที่2 กรณีที่มีการเพิ่มราคาบัตรโดยสารตามระยะทาง ให้รวบรวมหลักฐานบัตรโดยสารที่ขายได้ และคำนวณกับระยะทางที่ต่ำที่สุดในแต่ละช่วงราคา		1-24E	68,040
				1-13	20,686
				1-44	40,362
				1-1	46,080
				1-45	26,244
				1-6	15,101
				1-15	24,461
				1-17	46,176
				1-23	20,966
				2-19	26,784
				S2	22,963
PKM _{BL,i}	ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายที่เป็นสายเดินรถเดิมในกลุ่มโครงการย่อยนี้	คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดและระยะการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารที่ใช้บริการ จากรายงานการสำรวจ	passenger-km/year	สายรถ	Passenger - km/year
				1-24E	58,320
				1-13	17,503
				1-44	34,596
				1-1	40,320
				1-45	21,870
				1-6	12,778
				1-15	20,698
				1-17	39,072
				1-23	17,741
				2-19	22,320
				S2	19,430

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
CT _{BL,i,y}	อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคน-กิโลเมตรเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน ในปี y หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายที่เป็นสายเดินรถเดิมในกลุ่มโครงการย่อยนี้	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 5	gCO ₂ /passenger-km	สายรถ	gCO ₂ /passenger-km
				1-24E	97.13
				1-13	117.72
				1-44	97.13
				1-1	86.67
				1-45	117.72
				1-6	110.39
				1-15	110.39
				1-17	117.72
				1-23	117.72
				2-19	117.72
				S2	110.39

ซึ่งอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคน-กิโลเมตรเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน ในปี y คำนวณได้จาก

$$CT_{BL,i,y} = \frac{\sum_x (BSP_{x,y} \times EF_{PKM,x}^6)}{\sum BSP_{x,y}} \quad \text{สมการที่ [5]}$$

โดยที่

BSP_{x,y} = สัดส่วนการเดินทางรูปแบบเดิมด้วยพาหนะประเภท x ของผู้โดยสารที่เปลี่ยนมา
รูปแบบการเดินทางมาใช้นานพาหนะไฟฟ้า ในปี y (%)

EF_{PKM,x} = ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อระยะการเดินทางด้วยพาหนะประเภท x
(gCO₂/passenger-km)

x = รูปแบบพาหนะเดิมสำหรับการเดินทาง

หมายเหตุ $\sum BSP_{x,y} = 100\%$

⁶ ค่าEF_{PKM,x} ต้องมีการอัปเดตอัปเดตอ้างอิงจากระเบียบวิธี T-VER-METH-TM-06 เวอร์ชันล่าสุด

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า																																																																																																								
BSP _{x,y}	สัดส่วนการเดินทางรูปแบบเดิมด้วยพาหนะประเภท x ของผู้โดยสารที่เปลี่ยนมารูปแบบการเดินทางมาใช้นยานพาหนะไฟฟ้าในปี y	รายงานผลการสำรวจข้อมูลผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า ⁷ ค่าที่ต้องติดตามผล: ติดตามข้อมูลจากรายงานการสำรวจ ในทุกปีของการดำเนินกิจกรรม	%	ค่า BSP แสดงดังตารางด้านล่าง																																																																																																								
<table><tr><td rowspan="2">ประเภทพาหนะ</td><td colspan="6">BSP</td></tr><tr><td>1-24E</td><td>1-13</td><td>1-44</td><td>1-1</td><td>1-45</td><td>1-6</td></tr><tr><td>รถจักรยานยนต์</td><td>2%</td><td>2%</td><td>2%</td><td>2%</td><td>2%</td><td>2%</td></tr><tr><td>รถยนต์นั่งส่วนบุคคล</td><td>42%</td><td>64%</td><td>42%</td><td>32%</td><td>64%</td><td>55%</td></tr><tr><td>รถแท็กซี่</td><td>19%</td><td>19%</td><td>19%</td><td>19%</td><td>19%</td><td>19%</td></tr><tr><td>รถสามล้อเครื่อง</td><td>1%</td><td>1%</td><td>1%</td><td>1%</td><td>1%</td><td>1%</td></tr><tr><td>รถสองแถว</td><td>14%</td><td>5%</td><td>14%</td><td>24%</td><td>5%</td><td>5%</td></tr><tr><td>รถตู้</td><td>22%</td><td>9%</td><td>22%</td><td>22%</td><td>9%</td><td>19%</td></tr><tr><td></td><td>1-15</td><td>1-17</td><td>1-23</td><td>2-19</td><td>S2</td><td></td></tr><tr><td>รถจักรยานยนต์</td><td>2%</td><td>2%</td><td>2%</td><td>2%</td><td>2%</td><td></td></tr><tr><td>รถยนต์นั่งส่วนบุคคล</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>บุคคล</td><td>55%</td><td>64%</td><td>64%</td><td>64%</td><td>55%</td><td></td></tr><tr><td>รถแท็กซี่</td><td>19%</td><td>19%</td><td>19%</td><td>19%</td><td>19%</td><td></td></tr><tr><td>รถสามล้อเครื่อง</td><td>1%</td><td>1%</td><td>1%</td><td>1%</td><td>1%</td><td></td></tr><tr><td>รถสองแถว</td><td>5%</td><td>5%</td><td>5%</td><td>5%</td><td>5%</td><td></td></tr></table>					ประเภทพาหนะ	BSP						1-24E	1-13	1-44	1-1	1-45	1-6	รถจักรยานยนต์	2%	2%	2%	2%	2%	2%	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	42%	64%	42%	32%	64%	55%	รถแท็กซี่	19%	19%	19%	19%	19%	19%	รถสามล้อเครื่อง	1%	1%	1%	1%	1%	1%	รถสองแถว	14%	5%	14%	24%	5%	5%	รถตู้	22%	9%	22%	22%	9%	19%		1-15	1-17	1-23	2-19	S2		รถจักรยานยนต์	2%	2%	2%	2%	2%		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล							บุคคล	55%	64%	64%	64%	55%		รถแท็กซี่	19%	19%	19%	19%	19%		รถสามล้อเครื่อง	1%	1%	1%	1%	1%		รถสองแถว	5%	5%	5%	5%	5%	
ประเภทพาหนะ	BSP																																																																																																											
	1-24E	1-13	1-44	1-1	1-45	1-6																																																																																																						
รถจักรยานยนต์	2%	2%	2%	2%	2%	2%																																																																																																						
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	42%	64%	42%	32%	64%	55%																																																																																																						
รถแท็กซี่	19%	19%	19%	19%	19%	19%																																																																																																						
รถสามล้อเครื่อง	1%	1%	1%	1%	1%	1%																																																																																																						
รถสองแถว	14%	5%	14%	24%	5%	5%																																																																																																						
รถตู้	22%	9%	22%	22%	9%	19%																																																																																																						
	1-15	1-17	1-23	2-19	S2																																																																																																							
รถจักรยานยนต์	2%	2%	2%	2%	2%																																																																																																							
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล																																																																																																												
บุคคล	55%	64%	64%	64%	55%																																																																																																							
รถแท็กซี่	19%	19%	19%	19%	19%																																																																																																							
รถสามล้อเครื่อง	1%	1%	1%	1%	1%																																																																																																							
รถสองแถว	5%	5%	5%	5%	5%																																																																																																							

⁷ T-VER-METH-TM06 ฉบับที่ 3 ไม่ได้พิจารณาสัดส่วนของ การขนส่งประเภทไร้อะไรยนต์ ทั้งนี้ T-VER-METH-TM06 ฉบับที่ 3 ได้พัฒนามาจาก AM0031 และ Tool 18 เพราะฉะนั้น องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกได้พิจารณาถึงอุปนิสัยของผู้โดยสารท้องถิ่นที่เป็นผู้โดยสารการขนส่งไร้อะไรยนต์คงไม่พิจารณาการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเนื่องจากระยะทางที่สั้นและเวลาในการรอรถโดยสาร ซึ่งเป็นเหตุผลให้การขนส่งประเภทไร้อะไรยนต์ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับโครงการนี้ ทั้งนี้ทั้งนั้น การขนส่งประเภทไร้อะไรยนต์ จะถูกรวมอยู่ในการสำรวจเพื่อใช้ในการคำนวณ ในช่วงการติดตามผลเพื่อความแม่นยำในการคำนวณ และแผนการสำรวจทุกปี

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)								
รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03								
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง			หน่วย		ค่า	
	รถตู้	19%	9%	9%	9%	19%		
EF _{PKM,x}	ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลชนิด x ของยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน	ค่าคงที่จาก T-VER-METH-TM-06			gCO ₂ /passenger-km	ประเภทพาหนะ	gCO ₂ /passenger-km	
						รถจักรยานยนต์	43.06	
						รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	127.10	
						รถแท็กซี่	155.94	
						รถสามล้อเครื่อง	105.53	
						รถสองแถว	22.55	
						รถตู้	41.11	

3.2 การคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการ (Project Emission)

$$PE_{total,y} = PE_{FF,y} + PE_{shift,y}$$

โดยที่

$PE_{total,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากการดำเนินโครงการในปี y ($tCO_2/year$)

$PE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิงในปี y ($tCO_2/year$)

$PE_{shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในปี y ($tCO_2/year$)

สมการที่ [6]

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3) T-VER-METH-TM-05 Version 03

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการพิจารณาเฉพาะการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) จากการใช้พลังงานไฟฟ้าจากระบบสายส่งสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้าในแต่ละคันของแต่ละเส้นทางให้บริการ ซึ่งคำนวณจากปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการดำเนินโครงการ

$$PE_{FF,y} = \sum_i \sum_j (EC_{PJ,i,j,y} - EC_{RE,PJ,i,j,y}) \times EF_{EC,y} \times 10^{-3} \quad \text{สมการที่ [7]}$$

โดยที่

$PE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากการดำเนินโครงการ ในปี y (tCO₂/year)

$EC_{PJ,i,j,y}$ = ปริมาณการใช้ไฟฟ้าสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i ในปี y (kWh/year)

$EC_{RE,PJ,i,j,y}$ = ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียนสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i จากการดำเนินโครงการ ในปี y (kWh/year)

$EF_{EC,y}$ = ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ไฟฟ้า ในปี y (tCO₂/MWh)

i = เส้นทางให้บริการ

j = คันที่ของยานพาหนะไฟฟ้า

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)					
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03					
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
$PE_{FF,y}$	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิงในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 7	tCO ₂ /year	4,888.45	
$EC_{PJ,i,j,y}$	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i จากการดำเนินโครงการ ในปี y หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้	ค่าจากบันทึกพลังงานไฟฟ้าสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้า ค่าที่ต้องติดตามผล: บันทึกการใช้ไฟฟ้าที่สถานีชาร์ตประจำเดือน	kWh/year	สายรถ	MWh/year
				1-24E	1,773,900
				1-13	469,098
				1-44	570,276
					1,261,440
				1-1	0
				1-45	496,692
				1-6	361,350
				1-15	551,880
					1,944,720
				1-17	0
				1-23	919,800

ระเบียบวิธี: การใช้อยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)					
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03					
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
				2-19	1,018,350
				S2	906,660
EC _{RE,PJ,i,j,y}	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียนสำหรับการอัดประจุให้อยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i จากการดำเนินโครงการในปี y หมายเหตุ i คือเส้นทางเดินรถจำนวน 11 สายในกลุ่มโครงการย่อยนี้	รายงานปริมาณการใช้ไฟฟ้าในการชาร์ตจากแหล่งผลิต พลังงานหมุนเวียน ค่าที่ต้องติดตามผล: บันทึกปริมาณการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนในการชาร์ตรถไฟฟ้า	kWh/year	0	
EF _{EC,y}	หมายเหตุ ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ใช้ไฟฟ้า ในปี y พลังงานหมุนเวียนมีค่าเท่ากับศูนย์ อ้างอิงจากระเบียบวิธี CDM-ACM0002 "Grid-connected electricity generation from renewable sources"	ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ไฟฟ้า⁸ ประกาศใช้ ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 ค่าที่ต้องติดตามผล: -ติดตามค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ไฟฟ้าที่มีการประกาศล่าสุดจากเว็บไซต์องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (https://ghgreduction.tgo.or.th/th/)	tCO ₂ /MWh	0.4758	

⁸ ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ไฟฟ้าจะนำมาจากค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตพลังงานไฟฟ้าของประเทศไทย จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก ประกาศใช้ ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นเวอร์ชันล่าสุด ณ เวลาที่ทำรายงานฉบับนี้ ทั้งนี้ ทั้งนั้นหากมีการอัปเดตค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ไฟฟ้าโดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก ทางโครงการจะอ้างอิงจากค่าที่ล่าสุดที่ประกาศโดย อบก.

ระเบียบวิธี: การใช้อยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)				
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03				
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า
		-ในกรณีที่ใช้ไฟฟ้าจากผู้ผลิตอื่น ให้อ้างอิงค่าจากการคำนวณจาก T-VER-ENERGY-TOOL-01 ในกรณีที่ใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนคิดเป็น 0 อ้างอิงจากระเบียบวิธี CDM-ACM0002 version 20 “Grid-connected electricity generation from renewable sources”, วรรคที่ 31.		

ระเบียบวิธี ๗ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้อยานพาหนะไฟฟ้า T-VER-METH-TM-06 Version 03

$$PE_{\text{shift},y} = 0$$

สมการที่ [8]

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้อยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)				
รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03				
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า
	ไม่มีการนับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้อยานพาหนะไฟฟ้า เนื่องจากได้พิจารณาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินกิจกรรมโครงการฯ ในระเบียบวิธี T-VER-METH-TM-05 ฉบับที่ 3 แล้ว			

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

3.3 การคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ (Leakage Emission)

$$LE_{total,y} = LE_{FF,y} + LE_{shift,y} \quad \text{สมการที่ [9]}$$

โดยที่

$LE_{total,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมนอกขอบเขตโครงการ ในปี y ($tCO_2/year$)

$LE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิงในปี y ($tCO_2/year$)

$LE_{shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ สำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในปี y ($tCO_2/year$)

ระเบียบวิธี ๙ การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ T-VER-METH-TM-05 Version 03

$$LE_{FF,y} = 0 \quad \text{สมการที่ [10]}$$

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)				
รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03				
พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า
ไม่มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง				

ระเบียบวิธี ๙ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า T-VER-METH-TM-06 Version 03

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการพิจารณาเฉพาะการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) จากการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสาร (Load factor) ในระบบขนส่งมวลชนในกรณีฐาน ได้แก่ รถโดยสารที่เหลืออยู่และรถแท็กซี่ และการจราจรคับคั่ง (Congestion) ที่ลดลงบนถนนเดิม ซึ่งได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า ทั้งนี้ผู้พัฒนาโครงการเลือกใช้ทางเลือกที่ 2 ซึ่งเป็นการใช้ค่าคงที่ LE_y เท่ากับร้อยละ 2.64 ของ BE_y ในการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ (LE_y) ดังนี้

$$LE_{shift,y} = BE_{shift,y} \times 0.0264 \quad \text{สมการที่ [11]}$$

โดยที่

LE_y = การปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการในปี y ($tCO_2/year$)

$BE_{shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y ($tCO_2/year$) คำนวณตาม T-VER-METH-TM-06 Version 03

ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)

รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า	
LE _{shift,y}	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 11	tCO ₂ /year	สายรถ	tCO ₂ /year
				1-24E	9.10
				1-13	3.61
				1-44	5.40
				1-1	4.81
				1-45	4.96
				1-6	2.47
				1-15	4.00
				1-17	8.06
				1-23	3.66
				2-19	5.06
				S2	3.76
BE _{shift,y}	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y (tCO ₂ /year) คำนวณตาม T-VER-METH-TM-06 Version 03	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 4	tCO ₂ /year	สายรถ	tCO ₂ /year
				1-24E	344.59
				1-13	136.74
				1-44	204.42
				1-1	182.22
				1-45	187.94
				1-6	93.61
				1-15	151.63
				1-17	305.23
				1-23	138.59
				2-19	191.80
				S2	142.34

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

3.4 การคำนวณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของโครงการ (Emission Reduction)

ระเบียบวิธี ๙ การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ T-VER-METH-TM-05 Version 03

$$ER_{FF,y} = BE_{FF,y} - PE_{FF,y} - LE_{FF,y}$$

สมการที่ [12]

โดยที่

- $ER_{FF,y}$ = ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลของยานพาหนะเดิมในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน ในปี y ($tCO_2/year$)
- $BE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากกรณีฐานสำหรับการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลของยานพาหนะเดิมในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน ในปี y ($tCO_2/year$)
- $PE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากการดำเนินโครงการสำหรับการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลของยานพาหนะเดิมในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน ในปี y ($tCO_2/year$)
- $LE_{FF,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการสำหรับการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลของยานพาหนะเดิมในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน ในปี y ($tCO_2/year$)

ระเบียบวิธี ๙: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)				
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03				
พารามิเตอร์	ความหมาย	หน่วย	อ้างอิง	ค่า
$ER_{FF,y}$	ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิง ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 12	$tCO_2/year$	9,494.10
$BE_{FF,y}$	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากกรณีฐานสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิง ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 2	$tCO_2/year$	14,382.55 หมายเหตุ ค่าที่แสดงนี้ยังไม่ได้รวมแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี โดยค่าสุดท้ายที่รวมแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีในการคำนวณจะแสดงไว้ในหัวข้อ 3.5 ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้

ระเบียบวิธี: การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ (ฉบับที่ 3)				
รหัส: T-VER-METH-TM-05 Version 03				
พารามิเตอร์	ความหมาย	หน่วย	อ้างอิง	ค่า
$PE_{FF,y}$	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิงในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 7	$tCO_2/year$	4,888.45
$LE_{FF,y}$	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการสำหรับการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิงในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 10	$tCO_2/year$	0.00

ระเบียบวิธี ๙ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า T-VER-METH-TM-06 Version 03

$$ER_{shift,y} = BE_{shift,y} - PE_{shift,y} - LE_{shift,y} \quad \text{สมการที่ [13]}$$

โดยที่

- $ER_{shift,y}$ = ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y
- $BE_{shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y ($tCO_2/year$)
- $PE_{shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในปี y ($tCO_2/year$)
- $LE_{shift,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า ในปี y ($tCO_2/year$)

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

**ระเบียบวิธี: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่ง
ผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า (ฉบับที่ 3)**

รหัส: T-VER-METH-TM-06 Version 03

พารามิเตอร์	ความหมาย	หน่วย	อ้างอิง	ค่า
$ER_{shift,y}$	ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 13	$tCO_2/year$	2,024.22
$BE_{shift,y}$	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีฐาน ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 4	$tCO_2/year$	2,079.11 หมายเหตุ ค่าที่แสดงนี้ยังไม่ได้รวมแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี โดยค่าสุดท้ายที่รวมแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีในการคำนวณจะแสดงไว้ในหัวข้อ 3.5 ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้
$PE_{shift,y}$	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 8	$tCO_2/year$	0
$LE_{shift,y}$	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 11	$tCO_2/year$	54.89

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

สรุปผลรวมทุกระเบียบวิธี

$$ER_{total,y} = BE_{total,y} - PE_{total,y} - LE_{total,y}$$

สมการที่ [14]

โดยที่

- $ER_{total,y}$ = ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี y (tCO₂/year)
 $BE_{total,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากกรณีฐาน ในปี y (tCO₂/year)
 $PE_{total,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมจากการดำเนินโครงการ ในปี y (tCO₂/year)
 $LE_{total,y}$ = ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมนอกขอบเขตโครงการในปี y (tCO₂/year)

พารามิเตอร์	ความหมาย	อ้างอิง	หน่วย	ค่า
$ER_{total,y}$	การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 14	tCO ₂ /year	11,518.32
$BE_{total,y}$	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 1	tCO ₂ /year	16,461.65 หมายเหตุ ค่าที่แสดงนี้ ยังไม่ได้รวม แฟกเตอร์ของ การพัฒนา เทคโนโลยีอยู่ ที่ 1% ต่อปี โดยค่า สุดท้ายที่รวม แฟกเตอร์ของ การพัฒนา เทคโนโลยีใน การคำนวณ จะ แสดงไว้ใน หัวข้อ 3.5 ปริมาณก๊าซ เรือนกระจกที่ ลดได้
$PE_{total,y}$	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการ ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 6	tCO ₂ /year	4,888.45
$LE_{total,y}$	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ ในปี y	เป็นการคำนวณตามสมการที่ 9	tCO ₂ /year	54.89

3.5 สรุปปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่คาดว่าจะลดได้

3.5.1 วันที่เริ่มเดินระบบหรือดำเนินกิจกรรมของโครงการที่ก่อให้เกิดการลดก๊าซเรือนกระจก

22 กุมภาพันธ์ 2566

3.5.2 วันที่เริ่มคิดเครดิต

22 กุมภาพันธ์ 2566

ระยะเวลาคิดเครดิตของโครงการ

7 ปี

ปี	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐาน (tCO ₂ eq/year)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินโครงการ (tCO ₂ eq/year)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนอกขอบเขตโครงการ (tCO ₂ eq/year)	ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่คาดว่าจะลดได้ (tCO ₂ eq/year)
22/02/2566 - 31/12/2566	13,835.52	4,192.01	46.13	9,597
01/01/2567 - 31/12/2567	15,972.73	4,888.45	53.26	11,031
01/01/2568 - 31/12/2568	15,813.00	4,888.45	52.73	10,871
01/01/2569 - 31/12/2569	15,654.87	4,888.45	52.20	10,714
01/01/2570 - 31/12/2570	15,498.32	4,888.45	51.68	10,558
01/01/2571 - 31/12/2571	15,343.34	4,888.45	51.16	10,403
01/01/2572 - 31/12/2572	15,189.90	4,888.45	50.65	10,250
01/01/2573 - 21/02/2573	2,142.40	696.44	7.14	1,438
รวม (tCO ₂ eq)	109,450	34,219	365	74,866
จำนวนปี	7 ปี			
เฉลี่ยปีละ (tCO ₂ eq/year)	15,636	4,888	52	10,695

หมายเหตุ โครงการได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปีในการคำนวณค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกรณีฐานจากระเบียบวิธี ฯ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้นานพาคณะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่เป็นเส้นทางให้บริการเดิมโดยอ้างอิงจาก ค่ากลางของ CDM-AMS-III.C และ CDM-Tool 18 ตามที่ได้อธิบายไว้ในส่วนที่ 3.1

ส่วนที่ 4 แผนการติดตามผลการดำเนินงานของกลุ่มโครงการย่อยที่ 4 (CPA-4)

4.1 สรุปแนวทางการติดตามผลการดำเนินโครงการ

บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) มีผู้รับผิดชอบในการรวบรวมชุดข้อมูลตามแผนการติดตามผลการดำเนินงานของกลุ่มโครงการย่อยที่เข้าร่วมในโครงการฯ แบบแผนงานนี้ ก่อนจัดทำรายงานประจำปี ส่งให้กับผู้พัฒนาโครงการทราบเพื่อใช้ในการคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกในรอบปี และเพื่อใช้ประกอบการจัดทำรายงานการติดตามประเมินผล (Monitoring Report) ต่อไป โดยประสานงานกับแผนกเดินรถของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าที่เข้าร่วมโครงการฯ

บริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าที่เข้าร่วมโครงการฯ ในขณะนี้มียี่ห้อคือ บริษัท ไทยสมายล์บัส จำกัด แต่งตั้งผู้จัดการแผนกเดินรถ โดยมีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผนและทบทวนแผนการเดินรถโดยสารไฟฟ้ารายเดือน โดยกำหนดจำนวนรถโดยสารไฟฟ้าและจำนวนเที่ยวในเส้นทางเดินรถ ในวันธรรมดาและวันหยุดราชการให้เพียงพอและเหมาะสมกับแผนที่วางไว้ และสอดคล้องกับเงื่อนไขจำนวนรถโดยสารไฟฟ้าที่กำหนดใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง จากนั้นรวบรวมและสรุปข้อมูลที่จำเป็น มีความถี่รายสัปดาห์และรายเดือน อย่างต่อเนื่อง และตรวจสอบความถูกต้องเพื่อรายงานต่อผู้บริหารของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้ารับทราบ ตลอดจนประสานงานด้านข้อมูลกับบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) ตามที่แจ้งขอข้อมูลในแต่ละรอบปี

รายการข้อมูลที่จำเป็นในการติดตามแสดงดังตารางต่อไปนี้ และอธิบายโดยสังเขปดังรูปที่ 7 ในหน้าถัดไป ตารางที่ 8 รายการการติดตามข้อมูลและผู้รับผิดชอบ

พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผลที่ใช้สำหรับการคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก			
รายการ	แหล่งข้อมูล	ระยะความถี่ในการเก็บข้อมูล	ผู้รับผิดชอบ (ตำแหน่ง)
1. บันทึกการใช้ไฟฟ้า (EC _{PJ,ij,y} and EC _{RE,PJ,ij,y})	- ข้อมูลดิบจากการชาร์จไฟฟ้ารายวันของรถโดยสารสาธารณะ	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
	- ข้อมูลบิลค่าไฟจากการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคหรือบิลจากผู้ให้บริการชาร์จไฟ	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
	- ข้อมูลดิบจากปริมาณการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่มีค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับ 0 tCO ₂ /kWh	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
	- ข้อมูลการใช้ไฟฟ้าจากมิเตอร์ไฟฟ้าของผู้ให้บริการชาร์จไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนมีค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับ 0 tCO ₂ e/kWh	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
	- หลักฐานการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน เช่น	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)



	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

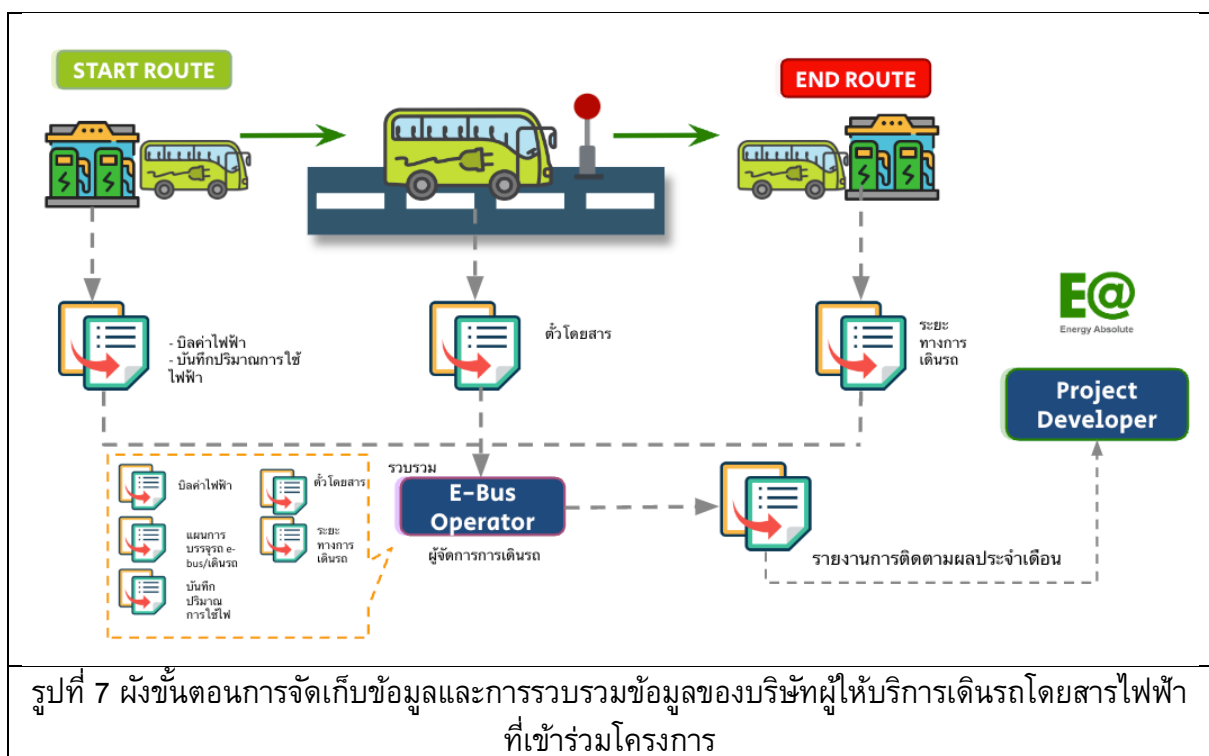
พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผลที่ใช้สำหรับการคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก			
รายการ	แหล่งข้อมูล	ระยะความถี่ในการเก็บข้อมูล	ผู้รับผิดชอบ (ตำแหน่ง)
	ใบรับรองเครดิตการผลิตพลังงานหมุนเวียน (REC) สัญญาซื้อขายไฟฟ้าแบบ virtual และสัญญาซื้อขายไฟฟ้าแบบ peer-to-peer		
2. จำนวนรถโดยสารไฟฟ้า ($N_{PJ,i,y}$)	- บันทึกจำนวนรถโดยสารไฟฟ้าที่เดินรถในแต่ละวัน แยกตามเส้นทางเดินรถและขนาดแบตเตอรี่รถ (บันทึกรายคัน)	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
	- แผนการเดินรถโดยสารประจำเดือน	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ
	- แผนการบรรจุรถในแต่ละเดือน หากมีการเปลี่ยนแปลง	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ
3. จำนวนเที่ยวรถและระยะทาง ($L_{PJ,i,y}$)	- บันทึกจำนวนเที่ยวของรถโดยสารไฟฟ้าที่วิ่งในแต่ละวันของรถโดยสารไฟฟ้าทุกคัน โดยระบุรหัสรถโดยสารไฟฟ้าให้ชัดเจน	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ
	- มาตรวัดระยะทางของรถโดยสารไฟฟ้า (เพื่อตรวจสอบเทียบกับระยะทางที่วัดได้จากระบบ GPS และหรือ เทียบกับระยะทางที่กำหนดในใบอนุญาตฯ)	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
	- ระยะทางที่แสดงโดยระบบ GPS ในแต่ละวันของรถโดยสารทุกคัน โดยระบุรหัสรถโดยสารไฟฟ้าให้ชัดเจน	รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
4. ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการ ($PKM_{PJ,i,j,y}$)	- กรณีใช้ตัวอิเล็กทรอนิกส์ บันทึกค่าระยะทางและจำนวนผู้โดยสารผ่านเครื่องออกตั๋วโดยสารรถไฟฟ้า (E-Bus Ticket Machine) หรือเครื่องอ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยรายงานข้อมูลที่มีความละเอียดเป็นรายเดือน	รายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
5. สัดส่วนการเดินทางรูปแบบเดิมด้วยพาหนะประเภทต่างๆ ของผู้โดยสารที่เปลี่ยนมารูปแบบการเดินทางมาใช้นานพาหนะไฟฟ้า ($BSP_{x,y}$)	- รายงานผลการสำรวจข้อมูลผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้นานพาหนะไฟฟ้า	รายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผลที่ใช้สำหรับการคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก			
รายการ	แหล่งข้อมูล	ระยะความถี่ในการเก็บข้อมูล	ผู้รับผิดชอบ (ตำแหน่ง)
6. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ไฟฟ้า ($EF_{EC,y}$)	- ประกาศในเว็บไซต์องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (https://ghgreduction.tgo.or.th/th/)	รายปี	ผู้ดำเนินกิจกรรมโครงการ หรือผู้บริหารและประสานงานโครงการจะต้องอัปเดตค่าคงที่อ้างอิงจากแหล่งที่ได้รับความเห็นชอบจาก อบก.
7. ค่าอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงจากการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารสาธารณะ NGV	- ข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารสาธารณะ NGV ในแต่ละระยะติดตามผล	รายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
8. อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคนต่อกิโลเมตรตามประเภทรถโดยสาร ($EF_{PKM,x}$)	- ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคนต่อกิโลเมตรตามประเภทรถโดยสารประเภท 'x'	รายปี	ผู้ดำเนินกิจกรรมโครงการ หรือผู้บริหารและประสานงานโครงการจะต้องอัปเดตค่าคงที่อ้างอิงจากแหล่งที่ได้รับความเห็นชอบจาก อบก.

พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผลอื่น ๆ			
รายการ	แหล่งข้อมูล	ระยะความถี่ในการเก็บข้อมูล	ผู้รับผิดชอบ (ตำแหน่ง)
9. จำนวนรถโดยสารสาธารณะเครื่องยนต์สันดาปที่ขึ้นทะเบียนในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	จำนวนรถโดยสารสาธารณะเครื่องยนต์สันดาปที่ขึ้นทะเบียนในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของกรมการขนส่งทางบกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (https://web.dlt.go.th/statistics/)	รายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
10. อายุของใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง	- ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางที่ได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก	รายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
11. แพลตฟอร์มของการพัฒนาเทคโนโลยี	- แพลตฟอร์มของการพัฒนาเทคโนโลยีที่สามารถอ้างอิงข้อมูลการคำนวณระดับประเทศ ถ้ามี	รายปี	ผู้ดำเนินกิจกรรมโครงการ หรือผู้บริหารและประสานงานโครงการจะต้องอัปเดตค่าคงที่อ้างอิงจาก

พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผลอื่น ๆ			
รายการ	แหล่งข้อมูล	ระยะความถี่ในการเก็บข้อมูล	ผู้รับผิดชอบ (ตำแหน่ง)
	อ้างอิงถึงค่าคงที่จาก CDM-Tool 18 โดยมีค่าแฟคเตอร์อยู่ที่ 0.99 ซึ่งสามารถนำไปใช้ในกรณีที่ไม่มีข้อมูลระดับประเทศได้		แหล่งที่ได้รับความเห็นชอบจาก อบก.
12. SDG 8 จำนวนพนักงาน	- จำนวนพนักงานที่ดำเนินการของบริษัทไทย สมายล์บัส จำกัด หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง (เช่น พนักงานที่สถานีชาร์จไฟฟ้า)	รายปี	ผู้จัดการแผนกเดินรถ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
13. SDG 11 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศ ระดับ PM ประจำปีในพื้นที่กรุงเทพ ฯ และปริมณฑล	- ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศ ระดับ PM ประจำปีในพื้นที่กรุงเทพ ฯ และปริมณฑลจากการตีพิมพ์จากเจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานคร	รายปี	ผู้ดำเนินกิจกรรมโครงการหรือผู้บริหารและประสานงานโครงการ
14. SDG 13 ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเลือกกระจกต่อปี	- ผลรวมการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อปี	รายปี	ผู้ดำเนินกิจกรรมโครงการหรือผู้บริหารและประสานงานโครงการ



	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

รายละเอียดการติดตามข้อมูลที่จำเป็นในกลุ่มย่อยมีดังนี้

1.บันทึกการใช้ไฟฟ้า (kWh)

ผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าที่เข้าร่วมโครงการฯ รวบรวมจาก มิเตอร์แสดงการชาร์จไฟฟ้ารายวันของรถโดยสารไฟฟ้าผ่านระบบออนไลน์ และ/หรือผ่านการบันทึกปริมาณการใช้ไฟของแต่ละตู้ และใบเสร็จค่าไฟรายเดือนจากการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่สถานีชาร์จตั้งอยู่ หรือในกรณีที่บริษัทผู้ให้บริการสถานีชาร์จไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ สามารถใช้รายละเอียดจากใบเสร็จของผู้ให้บริการสถานีชาร์จไฟฟ้าทดแทนได้ ในกรณีสถานีชาร์จไฟฟ้าที่มีการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนในอนาคต (เช่น ระบบโซลาร์เซลล์ เป็นต้น) ให้แจ้งให้ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) และผู้พัฒนาโครงการรับทราบ ทั้งนี้ มิเตอร์ที่ใช้ในการวัดปริมาณการชาร์จไฟฟ้าทุกสถานีชาร์จไฟฟ้าอยู่ภายใต้โครงการ ที่จะนำมาใช้ในการคำนวณค่าการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ต้องมีการทวนสอบหรือสอบเทียบในปีแรกที่เข้าร่วมโครงการและทุกๆ 3 ปี ตลอดอายุโครงการ

ในกรณีที่ใช้พลังงานไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่ติดตั้งอยู่ที่สถานีชาร์จไฟฟ้า พารามิเตอร์ $EC_{RE,PJ,i,j,y}$ จะมีค่าปริมาณการปล่อยค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนเป็น 0 โดยเป็นการอ้างอิงมาจากระเบียบวิธี CDM-ACM0002 "Grid-connected electricity generation from renewable sources" วรรคที่ 31 ซึ่งระบุว่ากิจกรรมโครงการจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนจะคิดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็น 0 ยกเว้น การใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากเชื้อเพลิงชีวมวล โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนใต้พิภพ และจากโรงไฟฟ้าแบบมีอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ ดังนั้น การใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนของโครงการจะคิดจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่มีค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็น 0 เท่านั้น โดยผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทต้องแสดงหลักฐานการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน เช่น ใบรับรองเครดิตการผลิตพลังงานหมุนเวียน (REC) สัญญาซื้อขายไฟฟ้าแบบ virtual และสัญญาซื้อขายไฟฟ้าแบบ peer-to-peer เพื่อยืนยันการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนนั้น ๆ

2.จำนวนรถโดยสารไฟฟ้าที่เดินรถในแต่ละวัน แยกตามเส้นทางเดินรถไฟฟ้าและขนาดแบตเตอรี่รถ (บันทึกรายคัน)

ผู้จัดการแผนกเดินรถของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าที่เข้าร่วมโครงการฯ รวบรวมจากฐานข้อมูลการเดินรถจริงทั้งรายวันและรายสัปดาห์ รายเดือน โดยนำมาเทียบกับแผนการเดินรถในเดือนนั้นๆ เพื่อสรุปจำนวนรถที่มีการเดินรถจริงและประสิทธิภาพของการเดินรถ รวมถึงแผนการบรรจุรถในแต่ละเดือนและเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง เพื่อใช้ในการจัดกลุ่มโครงการย่อยที่จะเข้าร่วมเพิ่มเติมโครงการฯ แบบแผนงานนี้

3.จำนวนเที่ยวรถและระยะทาง (กิโลเมตร)

ผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าที่เข้าร่วมโครงการฯ รวบรวมข้อมูลจำนวนเที่ยวและระยะทางจากมาตรวัดระยะทางของรถโดยสารไฟฟ้า และ

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ระยะทางที่แสดงโดยระบบ GPS ในแต่ละวันของรถโดยสารไฟฟ้าทุกคัน โดยสรุปรายวัน รายสัปดาห์ และรายเดือน แยกตามเส้นทางเดินรถและรถโดยสารไฟฟ้าทุกคันโดยระบุรหัสรถโดยสารให้ชัดเจน

4. ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน-กิโลเมตรต่อปี)

ผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าที่เข้าร่วมโครงการฯ บันทึกค่าระยะทางและจำนวนผู้โดยสารผ่านเครื่องออกตั๋วโดยสารรถไฟฟ้า (E-Bus Ticket Machine) หรือเครื่องอ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยรายงานข้อมูลที่มีความละเอียดเป็นรายเดือน ทั้งนี้ กรณีที่มีการใช้ตั๋วโดยสารแบบกระดาษ ให้รวบรวมข้อมูลปริมาณตัวโดยสารแบบกระดาษที่มีการจำหน่ายรายวัน โดยแยกตามกลุ่มราคาของตัวโดยสาร และสรุปเป็นรายเดือน เพื่อนำมาใช้คำนวณปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการ ร่วมกับข้อมูลของบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์

5. สัดส่วนการเดินทางรูปแบบเดิมด้วยพาหนะประเภทต่าง ๆ ของผู้โดยสารที่เปลี่ยนมารูปแบบการเดินทางมาใช้ยานพาหนะไฟฟ้า

ผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารไฟฟ้าที่เข้าร่วมโครงการฯ จัดให้มีการสำรวจและจัดทำรายงานผลการสำรวจข้อมูลผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในทุก ๆ ปี ผ่านการทำแบบสำรวจในรูปแบบกระดาษและดิจิทัล ซึ่งการทำแบบสำรวจนี้มีจุดประสงค์เพื่อใช้ระบุโหมดการเดินทางในกรณีที่ไม่มีโครงการ ฯ และระยะทางเฉลี่ยที่ผู้โดยสารใช้ในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยคำถามในแบบสำรวจจะอ้างอิงจากภาคผนวกที่ 4 และภาคผนวกที่ 5 ของระเบียบวิธี CDM-ACM0031 ทั้งนี้ แบบสำรวจจะครอบคลุมไปถึงสัดส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยการขนส่งประเภทไร้เครื่องยนต์ (เช่น จักรยาน หรือเดินเท้า) ที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าในโครงการด้วย

6. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ใช้ไฟฟ้า (tCO_2/MWh)

ผู้ดำเนินกิจกรรมโครงการ หรือผู้บริหารและประสานงานโครงการต้องติดตามค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่มีการประกาศล่าสุดจากเว็บไซต์องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) (<https://ghgreduction.tgo.or.th/th/>) โดยติดตามอย่างน้อยปีละครั้ง ก่อนสรุปรายงานประจำปี และหากมีการอัปเดตค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ใช้ไฟฟ้าโดย องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ทางโครงการจะอ้างอิงจากค่าที่ล่าสุดที่ประกาศโดย อบก.

7. อัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ย ($SFC_{i,y}$) จากการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารสาธารณะ NGV (หน่วยเชื้อเพลิง_{i,y}/กม.)

ค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ย ($SFC_{i,y}$) ที่ใช้ในการคำนวณปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเบื้องต้น มาจากค่าเฉลี่ยของการเก็บข้อมูลของบริษัท สมาร์ทบัส จำกัด จากการดำเนินรถโดยสารสาธารณะทั้ง 37 สาย โดยการระบุค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ยดังกล่าว เป็นไปตามระเบียบวิธี CDM-AMS.III-C เวอร์ชันที่ 16 วรรคที่ 37 และ 38 โดยในแต่ละระยะติดตามผลของโครงการนั้น ค่า $SFC_{i,y}$ จะต้องมีการติดตามผลผ่านการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารสาธารณะเครื่องยนต์สันดาปภายในในเขตกรุงเทพฯ ฯ และปริมณฑลหารด้วยระยะทางทั้งหมดของรถโดยสารสาธารณะสายนั้น

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ๆ ทั้งนี้ รถโดยสารสาธารณะเชื้อเพลิง NGV จึงใช้เป็นตัวแทนในการคำนวณค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีฐานตามหลักความอนุรักษ์และแนวปฏิบัติโดยทั่วไปของประเทศไทย ซึ่ง ค่า $SFC_{i,y}$ จะถูกนำมาคูณกับระยะทางทั้งหมดของรถโดยสารสาธารณะสายนั้น ๆ เพื่อคำนวณหาปริมาณการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมดในพารามิเตอร์ $FC_{BL,i,x}$ ที่ระบุอยู่ในสมการที่ 3 ในส่วนที่ 2.5.1 สำหรับการคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกในระยะติดตามผล

8. อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคนต่อกิโลเมตรตามประเภทรถโดยสาร ($EF_{PKM,x}$)

ผู้ดำเนินกิจกรรมโครงการ หรือผู้บริหารและประสานงานโครงการต้องติดตามค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคนต่อกิโลเมตรตามประเภทรถโดยสาร ตามระเบียบวิธี T-VER-METH-TM-06 ฉบับล่าสุดสำหรับนำมาคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกในระยะติดตามผลจากกิจกรรมโครงการ ฯ โดยในการคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกเบื้องต้นได้ใช้ค่าคงที่ที่ระบุอยู่ใน ระเบียบวิธี T-VER-METH-TM-06 ฉบับที่ 3 ทั้งนี้ ค่า $EF_{PKM,x}$ ต้องมีการอัปเดตตาม T-VER-METH-TM-06 ฉบับล่าสุดในทุกระยะติดตามผล

การติดตามข้อมูลสารสนเทศอื่น ๆ (ระบุ)

9. จำนวนรถโดยสารในขนาดที่จะถูกบรรจุในระบบขนส่งมวลชนภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

อ้างอิง ตารางที่ A2 ข้อ 11 ของภาคผนวกนี้ ที่กำหนดเงื่อนไขในการเข้าร่วมกิจกรรมกลุ่มย่อย CPA โดยการพิสูจน์ส่วนเพิ่มเติมของโครงการ (Additionality) สำหรับผู้ประกอบการรถโดยสารไฟฟ้าในกลุ่มย่อย CPA ของโครงการแบบแผนงาน PoA1 และ PoA2 ผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทผู้ให้บริการเดินรถโดยสารที่เข้าร่วมโครงการ ฯ ติดตามข้อมูลสารสนเทศรวมทั้งจำนวนรถโดยสารสาธารณะในระบบขนส่งมวลชน ดังนี้

ปริมาณรถโดยสารที่ใช้เชื้อเพลิง NGV ในระบบขนส่งมวลชนภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจะเป็นการแสดงให้เห็นว่าการเพิ่มจำนวนรถโดยสารสันดาปภายในยังเป็นแนวทางการปฏิบัติทั่วไปในบริบทของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นการอนุมานได้ว่าจำนวนรถโดยสารไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นมามากกว่าจำนวนรถโดยสารตามใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางขึ้นต่านั้น จะเป็นการแทนที่รถโดยสารสันดาปภายในที่คาดว่าจะเข้ามาดำเนินการในสายรถโดยสารนั้น ๆ ตามการแนวทางการปฏิบัติทั่วไป โดยใช้ประกอบในการพิสูจน์ส่วนเพิ่มเติมของโครงการตามเงื่อนไขการเข้าร่วมกลุ่มกิจกรรมย่อยแต่ละ CPA และในรายงานการติดตามผลในแต่ละรอบปี

10. อายุของใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง

อายุของใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางจะติดตามผลโดยผู้จัดการแผนกเดินรถ ผ่านทางระบบฐานข้อมูล ซึ่งใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง จะมีอายุ 7 ปี โดยที่วันที่รับอนุญาตและสิ้นอายุจะแตกต่างกันในแต่ละสาย อย่างไรก็ตามผู้จัดการแผนกเดินรถ จะมีการติดตามผลและทำบันทึกอายุของใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางเป็นรายปี ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางที่ออกโดย ขบ. (ตัวอย่าง การเปลี่ยนแปลงข้อจำกัดของประเภทรถ

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

สาธารณะในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล และ/หรือ การเปลี่ยนแปลงราคาตัว) การเปลี่ยนแปลงนั้นๆ จะต้องถูกระบุไว้ในรายการงานติดตามผลของระยะติดตามผลที่มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

11. แฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี

แฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการคำนวณพาหนะของเครื่องยนต์สันดาปภายในในกรณีฐาน จะมีการคำนวณในทุกปีทั้งกรณีฐานจากการกิจกรรมที่เปลี่ยนแปลงประเภทเชื้อเพลิง และกิจกรรมจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง ซึ่งได้ถูกระบุไว้ในพุดโน้ต 11 สูตรการคำนวณ3 และ พุดโน้ต 16 สูตรคำนวณ6 เซ็คชั่น 2.5.1 หลักการคำนวณแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี สามารถคำนวณได้จากข้อมูลจำเพาะของประเทศ ในกรณีที่ไม่มีข้อมูลจำเพาะของประเทศ แฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยี สำหรับพาหนะของเครื่องยนต์สันดาปภายในในกรณีฐาน สามารถใช้ค่าคงที่ 0.99 ซึ่งเป็นไปตาม CDM-AMS-III.C และ CDM-Tool 18

12. SDG 8 จำนวนบุคลากร

จำนวนบุคลากรของโครงการ Bangkok E-Bus Program จะถูกจำแนกตาม เพศและรายได้ของบุคลากร (ตัวอย่าง พนักงานขับรถ และผู้ช่วย) จะติดตามผลโดยผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เป็นรายเดือน โดยแสดงให้เห็นถึงการมีส่วนร่วมตาม SDG Target 8.5 ซึ่งบรรลุเป้าหมายการจ้างงานอย่างเป็นธรรมและงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกเพศสภาพ เพศชายและเพศหญิง รวมถึงผู้คนวัยหนุ่มสาว ผู้ทุพพลภาพ และผลตอบแทนที่เท่าเทียม

13. SDG 11 – ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศ ระดับ PM ประจำปีในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล

ค่าเฉลี่ยของข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศ ระดับ PM ประจำปีในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จะติดตามผลโดยผู้จัดการแผนกเดินรถหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย การติดตามผลคุณภาพอากาศในเขตพื้นที่เมือง จะถูกแสดงใน SDG target 11.6 โดยสะท้อนการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของเมืองต่อประชากรผ่านทางโปรแกรมนี้

14. SDG 13 -ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะถูกแสดงและติดตามผลผ่านทางรายงานการติดตามผลของโปรแกรม โดยผู้ดำเนินโครงการ หรือ ผู้บริหารและประสานงานโครงการ ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นการมีส่วนร่วมใน SDG target 13.2 โดยโปรแกรมได้คำนึงถึงการตรวจวัดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสอดคล้องกับ แผนนโยบาย ยุทธศาสตร์ชาติ และการวางแผนระดับชาติ

4.2 พารามิเตอร์ที่ไม่ต้องติดตามผล

สำหรับ T-VER-METH-TM-05 Version 03

พารามิเตอร์	$FC_{BL,i,NGV}$	
ค่าที่ใช้	สาย รถ	$FC_{BL,i,NGV}$
	1- 24E	1,207,237.5
	1-13	319,247.3
	1-44	388,104.5
	1-1	858,480.0
	1-45	338,026.5
	1-6	245,918.8
	1-15	375,585.0
	1-17	1,323,490.0
	1-23	625,975.0
	2-19	693,043.8
	S2	617,032.5
หน่วย	กิโลกรัมเชื้อเพลิง NGV ต่อปี (kg/year)	
ความหมาย	ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลชนิด NGV ของยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน	
แหล่งข้อมูล	กรณีเส้นทางเดิม - ใช้ข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลรวมของกลุ่มยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในตามชนิดของเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ใช้ โดยมีช่วงระยะเวลาข้อมูลที่น่ามาใช้จะต้องไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่อง และเป็นข้อมูลย้อนหลังจากการเปลี่ยนเป็นยานพาหนะไฟฟ้าไม่เกิน 2 ปี หรือ - คำนวณโดยใช้ค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ย (หน่วยเชื้อเพลิงต่อระยะทาง) ซึ่งต้องใช้ข้อมูลไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่องและย้อนหลังไม่เกิน 2 ปีหลังจากการเปลี่ยนเป็นยานพาหนะไฟฟ้า คูณด้วยจำนวนยานพาหนะเดิมและระยะทางวิ่งทั้งหมดเฉลี่ยต่อปีต่อคัน กรณีเส้นทางใหม่ คำนวณโดยใช้ค่าอัตราการสิ้นเปลือง (หน่วยเชื้อเพลิงต่อระยะทาง) ของยานพาหนะในประเภทนั้นคูณด้วยจำนวนยานพาหนะและระยะทางวิ่งทั้งหมดเฉลี่ยต่อปีต่อคัน ทั้งนี้ ค่าอัตราการสิ้นเปลืองให้ใช้แหล่งข้อมูลดังนี้	

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

	- ข้อมูลจากหน่วยงานที่มีความน่าเชื่อถือ อาทิเช่น International Energy Agency (IEA) ซึ่งเป็นข้อมูลย้อนหลังไม่เกิน 2 ปีนับจากวันเริ่มใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในขอบเขตโครงการ ร่วมกับหลักความอนุรักษ์ (Conservativeness) ในกรณีที่มีข้อมูลมากกว่า 1 แหล่งขึ้นไป หรือ - ข้อมูลจากผู้ประกอบการ ซึ่งมีข้อมูลไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่อง และย้อนหลังไม่เกิน 2 ปีจากวันเริ่มใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในขอบเขตโครงการ ร่วมกับหลักความอนุรักษ์ (Conservativeness) ในกรณีที่มีข้อมูลจากผู้ประกอบการมากกว่า 1 ราย
หมายเหตุ	คำนวณโดยใช้ค่าอัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ย (SFC) ซึ่งมีหน่วยเป็น 'หน่วยเชื้อเพลิงต่อระยะทาง' คูณด้วยจำนวนยานพาหนะและระยะทางวิ่งทั้งหมดเฉลี่ยต่อปีต่อคัน โดยต้องใช้ข้อมูลจากการติดตามข้อมูลของผู้ประกอบการหรือผู้ประกอบการรายอื่นที่มีการดำเนินการคล้ายคลึงกัน และมีการติดตามข้อมูลไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่องและย้อนหลังไม่เกิน 2 ปีหลังจากการเปลี่ยนเป็นยานพาหนะไฟฟ้า อ้างอิงจากระเบียบวิธี CDM-AMS-III.C ส่วนที่ 5.4.4 และต้องมีการติดตามข้อมูลโดย FOEN มีการพิจารณาเห็นชอบให้มีการติดตามข้อมูลของพารามิเตอร์ SFC เป็นรายปี

พารามิเตอร์	N _{BL,i}		
ค่าที่ใช้	สายรถ	N _{BL}	
	1-24E	36	
	1-13	18	
	1-44	18	
	1-1	40	
	1-45	12	
	1-6	12	
	1-15	15	
	1-17	40	
	1-23	24	
	2-19	24	
	S2	16	
หน่วย	คัน (unit)		
ความหมาย	จำนวนยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในในเส้นทางการให้บริการที่ i ในกรณีฐาน		
แหล่งข้อมูล	จำนวนรถโดยสารที่ระบุไว้ในใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง		

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

หมายเหตุ	จะมีค่าเท่ากับ $N_{PJ,i}$ ซึ่งเป็นการพิจารณาการแทนที่ 1:1 บนพื้นฐานที่ว่าหากไม่มีการดำเนินการลดโดยสารประจำทางไฟฟ้า ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินกิจการด้วยรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ โดยเป็นไปตามข้อกำหนดในใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง
----------	---

พารามิเตอร์	$L_{BL,i}$																								
ค่าที่ใช้	<table border="1"> <thead> <tr> <th>สายรถ</th><th>L_{BL}</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1-24E</td><td>1,971,000</td></tr> <tr><td>1-13</td><td>521,220</td></tr> <tr><td>1-44</td><td>633,640</td></tr> <tr><td>1-1</td><td>1,401,600</td></tr> <tr><td>1-45</td><td>551,880</td></tr> <tr><td>1-6</td><td>401,500</td></tr> <tr><td>1-15</td><td>613,200</td></tr> <tr><td>1-17</td><td>2,160,800</td></tr> <tr><td>1-23</td><td>1,022,000</td></tr> <tr><td>2-19</td><td>1,131,500</td></tr> <tr><td>S2</td><td>1,007,400</td></tr> </tbody> </table>	สายรถ	L_{BL}	1-24E	1,971,000	1-13	521,220	1-44	633,640	1-1	1,401,600	1-45	551,880	1-6	401,500	1-15	613,200	1-17	2,160,800	1-23	1,022,000	2-19	1,131,500	S2	1,007,400
สายรถ	L_{BL}																								
1-24E	1,971,000																								
1-13	521,220																								
1-44	633,640																								
1-1	1,401,600																								
1-45	551,880																								
1-6	401,500																								
1-15	613,200																								
1-17	2,160,800																								
1-23	1,022,000																								
2-19	1,131,500																								
S2	1,007,400																								
หน่วย	กิโลเมตร (km)																								
ความหมาย	ระยะทางวิ่ง (ไป-กลับ) ของเส้นทางการให้บริการที่ i ในกรณีฐาน																								
แหล่งข้อมูล	ระยะทางเดินรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง																								
หมายเหตุ	จะมีค่าเท่ากับ $L_{PJ,i}$ ซึ่งเป็นการพิจารณาการแทนที่ 1:1 บนพื้นฐานที่ว่าหากไม่มีการดำเนินการลดโดยสารประจำทางไฟฟ้า ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินกิจการด้วยรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ โดยเป็นไปตามข้อกำหนดในใบอนุญาตให้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง																								

พารามิเตอร์	NCV_{NGV}
ค่าที่ใช้	36.67
หน่วย	เมกะจูลต่อกิโลกรัมเชื้อเพลิง NGV (MJ/kg)
ความหมาย	ค่าความร้อนสุทธิ (Net Calorific Value) ของเชื้อเพลิงฟอสซิลชนิด NGV
แหล่งข้อมูล	ทางเลือกที่ 3 รายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

พารามิเตอร์	$EF_{CO_2,x}$
ค่าที่ใช้	56,100

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)	
---	---

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

หน่วย	กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเทระจูล (kgCO ₂ /TJ)
ความหมาย	ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงฟอสซิลชนิด NGV
แหล่งข้อมูล	ตารางที่ 1.4 ของ 2006 IPCC Guidelines for National GHG Inventories

สำหรับ T-VER-METH-TM-06 Version 03

พารามิเตอร์	PKM _{BL,i}		
ค่าที่ใช้	สาย	Passenger- รถ	km/year
	1-24E	58,320	
	1-13	17,503	
	1-44	34,596	
	1-1	40,320	
	1-45	21,870	
	1-6	12,778	
	1-15	20,698	
	1-17	39,072	
	1-23	17,741	
	2-19	22,320	
	S2	19,430	
หน่วย	คน-กิโลเมตรต่อปี (passenger-km/year)		
ความหมาย	ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเส้นทางที่ i ในกรณีฐาน		
แหล่งข้อมูล	ค่าจากการติดตามผลการสำรวจผู้โดยสารตาม “รายงานการศึกษาด้านการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะด้วยการใช้รถโดยสารไฟฟ้าพลังงานสะอาดใน 122 เส้นทาง” ตามที่แสดงในภาคผนวก 03		

พารามิเตอร์	EF _{PKM,x}	
ค่าที่ใช้	ประเภทยานพาหนะ	ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (หน่วย: gCO ₂ /passenger-km)
	รถจักรยานยนต์	43.06
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	127.10
	รถแท็กซี่	155.94
	รถสามล้อเครื่อง	105.53
	รถสองแถว	22.55

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)



	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

	รถตู้	41.11
หน่วย	กรัมคาร์บอนไดออกไซด์ต่อคน-กิโลเมตร (gCO ₂ /passenger-km)	
ความหมาย	ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อระยะการเดินทางด้วยพาหนะประเภท x	
แหล่งข้อมูล	คำนวณโดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก • กรมทางหลวง, 2551 • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2563 • กรมการขนส่งทางบก, 2564 หมายเหตุค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับยานพาหนะในแต่ละประเภทพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของชนิดเชื้อเพลิงฟอสซิลที่มีการใช้ในยานพาหนะและถ่วงน้ำหนักด้วยสัดส่วนการใช้ยานพาหนะ	
หมายเหตุ	ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับยานพาหนะในแต่ละประเภท ต้องมีการอัปเดตให้สอดคล้องกับเวอร์ชันล่าสุดของระเบียบวิธี ฯ T-VER-METH-TM-06 โดย FOEN มีการพิจารณาเห็นชอบให้มีการติดตามข้อมูลของพารามิเตอร์ EF_{PKM,x} เป็นรายปี	

4.3 พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล

สำหรับ T-VER-METH-TM-05 Version 03

พารามิเตอร์	EC _{PJ,i,j,y}
หน่วย	กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี (kWh/year)
ความหมาย	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i จากการดำเนินโครงการ ในปี y
แหล่งข้อมูล	- ข้อมูลดิบจากการชาร์จไฟฟ้ารายวันของรถโดยสารสาธารณะจากการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค - ข้อมูลบิลค่าไฟจากการไฟฟ้านครหลวงหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคหรือบิลจากผู้ให้บริการชาร์จไฟฟ้า
วิธีการติดตามผล	บันทึกค่าจากหลักฐานแสดงปริมาณการใช้ไฟฟ้าจากยานพาหนะโดยรายงานข้อมูลที่มีความละเอียดเป็นรายเดือน

พารามิเตอร์	EC _{RE,PJ,i,j,y}
หน่วย	กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี (kWh/year)
ความหมาย	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียนสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i จากการดำเนินโครงการ ในปี y
แหล่งข้อมูล	รายงานปริมาณการใช้ไฟฟ้าในการชาร์ตจากแหล่งผลิต พลังงานหมุนเวียน

องค์กรบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์กรมหาชน)	
Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)	

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

วิธีการติดตามผล	บันทึกค่าจากหลักฐานแสดงปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียน
หมายเหตุ	- กรณีที่ผู้พัฒนาโครงการมีการชาร์จไฟฟ้าที่สถานีชาร์จที่มีการซื้อไฟฟ้าจากระบบสายส่งและไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียนและผู้พัฒนาโครงการไม่สามารถแยกบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียนสำหรับการชาร์จยานพาหนะไฟฟ้าได้ ผู้พัฒนาโครงการจะใช้ข้อมูลปริมาณการใช้ไฟฟ้ารวม (ไฟฟ้าที่ซื้อจากระบบสายส่งและไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียน) เป็นไฟฟ้าที่ซื้อจากระบบสายส่งสำหรับการชาร์จแทน - ข้อมูลดิบจากปริมาณการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่มีค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับ 0 tCO₂e/kWh (การใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากเชื้อเพลิงชีวมวล โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนใต้พิภพ และจากโรงไฟฟ้าแบบมีอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่จะไม่อยู่ในขอบเขตการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่อยู่ในโครงการ) ตามระเบียบวิธี CDM-AMD-III.C ver. 16 และได้มีการพิจารณาเห็นชอบโดย FOEN - ข้อมูลการใช้ไฟฟ้าจากมิเตอร์ไฟฟ้าของผู้ให้บริการชาร์จไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนมีค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับ 0 tCO₂e/kWh - หลักฐานการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน เช่น ใบรับรองเครดิตการผลิตพลังงานหมุนเวียน (REC) สัญญาซื้อขายไฟฟ้าแบบ virtual และสัญญาซื้อขายไฟฟ้าแบบ peer-to-peer

พารามิเตอร์	$N_{PJ,i,y}$
หน่วย	หน่วย (unit)
ความหมาย	จำนวนยานพาหนะไฟฟ้าในเส้นทางการให้บริการที่ i ในปี y
แหล่งข้อมูล	- บันทึกจำนวนรถโดยสารไฟฟ้าที่เดินรถในแต่ละวัน แยกตามเส้นทางเดินรถและขนาดแบตเตอรี่รถ (บันทึกรายคัน) - แผนการเดินรถโดยสารประจำเดือน - แผนการบรรจุรถในแต่ละเดือน หากมีการเปลี่ยนแปลง
วิธีการติดตามผล	สรุปข้อมูลจำนวนยานพาหนะไฟฟ้าให้บริการในเส้นทางเป็นรายปี

พารามิเตอร์	$LP_{J,i,y}$
หน่วย	กิโลเมตร (km)
ความหมาย	ระยะทางวิ่ง (ไป-กลับ) ของเส้นทางการให้บริการที่ i ในปี y

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

แหล่งข้อมูล	- บันทึกจำนวนเที่ยวของรถโดยสารไฟฟ้าที่วิ่งในแต่ละวันของรถโดยสารไฟฟ้าทุกคัน โดยระบุรหัสรถโดยสารไฟฟ้าให้ชัดเจน - มาตรการระยะทางของรถโดยสารไฟฟ้า (เพื่อทวนสอบเทียบกับระยะทางที่วัดได้จากระบบ GPS และหรือ เทียบกับระยะทางที่กำหนดในใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง) - ระยะทางที่แสดงโดยระบบ GPS ในแต่ละวันของรถโดยสารทุกคัน โดยระบุรหัสรถโดยสารไฟฟ้าให้ชัดเจน
วิธีการติดตามผล	สรุปข้อมูลระยะทางวิ่ง (ไป-กลับ) ของเส้นทางการให้บริการเป็นรายปี

พารามิเตอร์	$EF_{EC,y}$
หน่วย	ตันคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเมกะวัตต์-ชั่วโมง (tCO_2/MWh)
ความหมาย	ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากระบบสายส่งสำหรับผู้ไฟฟ้า ในปี y
แหล่งข้อมูล	ข้อมูลจากรายงานค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Factor) จากระบบสายส่งและจากการผลิตความร้อนสำหรับโครงการและกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจกที่ประกาศโดย อบก.
วิธีการติดตามผล	<u>สำหรับการจัดทำเอกสารข้อเสนอโครงการ</u> - เนื่องจากใช้ไฟฟ้าจากระบบสายส่ง ใช้ค่า $EF_{EC,y}$ ล่าสุดที่ อบก. ประกาศ <u>สำหรับการติดตามผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก</u> เนื่องจากใช้ไฟฟ้าจากระบบสายส่ง ใช้ค่า $EF_{EC,y}$ ที่ อบก. ประกาศตามปี พ.ศ. ของช่วงระยะเวลาที่ขอรับรองคาร์บอนเครดิต ทั้งนี้กรณีในปี พ.ศ. ของช่วงระยะเวลาที่ขอรับรองคาร์บอนเครดิตนั้นยังไม่มีค่า $EF_{EC,y}$ ที่ อบก. ประกาศ ให้ใช้ค่า $EF_{EC,y}$ ล่าสุดที่ อบก. ประกาศแทนในปีนั้น

สำหรับ T-VER-METH-TM-06 Version 03

พารามิเตอร์	$BSP_{x,y}$
หน่วย	เปอร์เซ็นต์ (%)
ความหมาย	สัดส่วนการเดินทางรูปแบบเดิมด้วยพาหนะประเภท x ของผู้โดยสารที่เปลี่ยนมารูปแบบการเดินทางมาใช้นานพาหนะไฟฟ้า ในปี y
แหล่งข้อมูล	รายงานผลการสำรวจข้อมูลผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้นานพาหนะไฟฟ้า
วิธีการติดตามผล	“รายงานการศึกษาด้านการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะด้วยการใช้รถโดยสารไฟฟ้าพลังงานสะอาดใน 122 เส้นทาง” ดังเอกสารแนบภาคผนวกที่ 7
หมายเหตุ	<u>การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้นานพาหนะไฟฟ้าในระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่เป็นเส้นทางการให้บริการเดิม</u>

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

	ให้ใช้ค่าจากการสุ่มตัวอย่างเฉพาะผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง โดย FOEN มีการพิจารณาเห็นชอบให้มีการติดตามข้อมูลของพารามิเตอร์ $BSP_{x,y}$ เป็นรายปี
--	---

พารามิเตอร์	$PKM_{PJ,i,j,y}$
หน่วย	คน-กิโลเมตรต่อปี (passenger-km/year)
ความหมาย	ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการยานพาหนะไฟฟ้าคันที่ j เส้นทางที่ i ของระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในปี y (passenger-km/year)
แหล่งข้อมูล	รายงานปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการ
วิธีการติดตามผล	<u>สำหรับการจัดทำเอกสารข้อเสนอโครงการ</u> ใช้ค่าจากการออกแบบเส้นทางให้บริการหรือเอกสารการยื่นขออนุญาตให้บริการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยงานรัฐ <u>สำหรับการติดตามผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก</u> ทางเลือกที่ 1 บันทึกค่าระยะทางและจำนวนผู้โดยสารผ่านเครื่องออกตั๋วโดยสาร (Bus Ticket Machine) หรือเครื่องอ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยรายงานข้อมูลที่มีความละเอียดเป็นรายเดือน ทางเลือกที่ 2 กรณีที่มีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง บันทึกจำนวนผู้โดยสารจากหลักฐานการจำหน่ายตั๋วโดยสารของยานพาหนะไฟฟ้าและให้นำค่าระยะทางต่ำสุดในแต่ละช่วงของค่าโดยสารไปใช้ในการคำนวณ โดยรายงานข้อมูลที่มีความละเอียดเป็นรายเดือน

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ส่วนที่ 5 ภาคผนวก

- ภาคผนวก 1 ตารางสรุปหมายเลขที่ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทางและวันที่ได้รับอนุญาตของเส้นทางเดินรถไฟฟ้า 11 สาย
- ภาคผนวก 2 เอกสารการสั่งซื้อรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า
- ภาคผนวก 3 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถโดยสารไฟฟ้า
- ภาคผนวก 4 แผนบรรจุและเดินรถโดยสารไฟฟ้า บริษัท ไทยสมายล์บัส จำกัด (ณ วันที่ 23 พฤษภาคม 2565)
- ภาคผนวก 5 ข้อตกลงร่วมกับบริษัทบริหารจัดการกับแบตเตอรี่ที่หมดอายุการใช้งาน
- ภาคผนวก 6 เอกสารเงื่อนไขแนบสัญญาระหว่าง บริษัท ไทยสมายล์บัส จำกัด และ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน)
- ภาคผนวก 7 รายงานการศึกษาด้านการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะด้วยการใช้รถโดยสารไฟฟ้าพลังงานสะอาด
- ภาคผนวก 8 สัญญาแสดงการซื้อขายยานพาหนะที่ถูกยกเลิกการใช้งาน สัญญาหมายเลข TSB-HO-LAW-01-2021
- ภาคผนวก 9 ส่วนเพิ่มเติมจากการดำเนินงานปกติ (Additionality)
- ภาคผนวก 10 สรุปประเด็นการเปลี่ยนแปลงระเบียบวิธี (Methodology Deviation) การคำนวณและพารามิเตอร์ในแผนการติดตามผลการดำเนินงาน TVER-METH-TM-05 Version 03 TVER-METH-TM-06 Version 03
- ภาคผนวก 11 หนังสือแจ้งการเปลี่ยนแปลง เงื่อนไขของกิจกรรมโครงการย่อยจากผู้พัฒนาโครงการ และหนังสือตอบรับจาก อบก.



ภาคผนวก 1 เอกสารอ้างอิงรายละเอียดรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า

เลข ที่	เส้นทางเดินรถ	หมายเลข เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนการ เดินรถชั้น ต่ำไป-กลับ (เที่ยว)	จำนวน รถชั้น ต่ำ (คัน)	อู่/ สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า	เลขใบอนุญาตให้ ประกอบการขนส่ง ประจำทาง	วันที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการ ขนส่งประจำทาง (ใบอนุญาตฯมีอายุ 7 ปี)
1	สวนสยาม - บางรัก	1-45	27	56	12	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า บึง กุ่ม 2	กท.23-2563	5 มีนาคม 2563
2	มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี - โรงพยาบาลสงฆ์ (ทางด่วน)	1-24E	45	120	36	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า รังสิต 200 ปี	กท.07-2563	10 มกราคม 2563
3	ศูนย์ราชการฯแจ้ง วัฒนะ - คลองตัน	1-13	25.5	56	18	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า บึง กุ่ม 1	กท.10-2563	10 มกราคม 2563
4	มีนบุรี - หัวลำโพง	1-44	31	56	18	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า บึง กุ่ม 2	กท.12-2563	10 มกราคม 2563

เลข ที่	เส้นทางเดินรถ	หมายเลข เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนการ เดินรถขึ้น ต่ำไป-กลับ (เที่ยว)	จำนวน รถขึ้น ต่ำ (คัน)	อู่/ สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า	เลขใบอนุญาตให้ ประกอบการขนส่ง ประจำทาง	วันที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการ ขนส่งประจำทาง (ใบอนุญาตฯมีอายุ 7 ปี)
5	บางเขน - ถนนวิภา วดีรังสิต - หัว ลำโพง	1-1	24	160	40	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า รังสิต 200 ปี	กท.22-2563	5 มีนาคม 2563
6	รังสิต - ถนนราม อินทรา - ท่าอากาศยาน นานาชาติ สุวรรณภูมิ (ทาง ด่วน)	S2	46	60	16	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า รังสิต 200 ปี	กท.05-2563	10 มกราคม 2563
7	ท่าเรือปากเกร็ด - สถานีขนส่ง ผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)	1-6	22	50	12	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า ปากเกร็ด	กท.118-2562	17 กันยายน 2562
8	ท่าเรือปากเกร็ด - มีนบุรี	1-15	28	60	15	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า ปากเกร็ด	กท.119-2562	17 กันยายน 2562
9	หมู่บ้านเอื้ออาทร คลอง 3 -	1-17	37	160	40	สถานี ชาร์จ	กท.52-2563	2 กันยายน 2563



เลข ที่	เส้นทางเดินรถ	หมายเลข เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนการ เดินรถขึ้น ต่ำไป-กลับ (เที่ยว)	จำนวน รถขึ้น ต่ำ (คัน)	อู่/ สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า	เลขใบอนุญาตให้ ประกอบการขนส่ง ประจำทาง	วันที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการ ขนส่งประจำทาง (ใบอนุญาตฯมีอายุ 7 ปี)
	อนุสาวรีย์ชัย สมรภูมิ					ไฟฟ้า รังสิต 200 ปี		
10	หลักสี่ - สถานี ขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพฯ (ถนน บรมราชชนนี)	1-23	28	100	24	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า ตลิ่งชัน 1	กท.18-2563	5 มีนาคม 2563
11	ตลาดบางบัวทอง - บางลำพู	2-19	31	100	24	สถานี ชาร์จ ไฟฟ้า ตลิ่งชัน 1	กท.24-2563	5 มีนาคม 2563

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	T-VER-CPA-DD-FORM VERSION 01.0
--	--	-----------------------------------

ภาคผนวก 2

เอกสารการสั่งซื้อรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า



บริษัท เพย์ป๊อป จำกัด
PAYPOP Co., Ltd.

518 ชั้นที่ 5 ถนนรัชดาภิเษก แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
 โทรศัพท์ 0 2248 2488-92, 0 2002 3667-9 แฟกซ์ 0 2248 2493 ทะเบียนเลขที่ 0105560169411

เลขที่ POP-TSB-0001-2566

ต้นฉบับ

สัญญาเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า

สัญญาฉบับนี้ทำขึ้น ณ บริษัท เพย์ป๊อป จำกัด เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2566

ระหว่าง บริษัท เพย์ป๊อป จำกัด โดย นายอมร ทรัพย์ทวีกุล และนายวสุ กลมเกลี้ยง กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ทะเบียนนิติบุคคลเลขที่ 0105560169411 มีสำนักงานใหญ่อยู่เลขที่ 518 ถนนรัชดาภิเษก แขวง สามเสนนอก เขต ห้วยขวาง จังหวัดกรุงเทพมหานคร ในฐานะผู้ให้เช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "ผู้ให้เช่าซื้อ") ฝ่ายหนึ่ง กับ

บริษัท สมาร์ทบัส จำกัด โดย นางสาวกุลพรภัสร์ วงศ์มาจารภิญญา และนายชัยรัตน์ แสงจันทร์ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ทะเบียนนิติบุคคลเลขที่ 0115561030883 มีสำนักงานใหญ่อยู่เลขที่ 41/327 ถนนกัลปพฤกษ์ แขวงบางแค เขตบางแค จังหวัดกรุงเทพมหานคร ในฐานะผู้เช่าซื้อ (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "ผู้เช่าซื้อ") อีกฝ่ายหนึ่ง

คู่สัญญาได้ตกลงกันมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อตกลงเช่าซื้อ

ผู้ให้เช่าซื้อตกลงเช่าซื้อและผู้ให้เช่าซื้อตกลงให้เช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้ายี่ห้อ MINE รุ่น XML6115JEV ความยาว 11 เมตร มอเตอร์ขับเคลื่อนกำลังสูงสุด 260 kW สำหรับความจุพลังงานแบตเตอรี่ไฟฟ้าแรงสูง 120 kWh จำนวน 126 คัน ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "รถโดยสารไฟฟ้า" หรือ "ทรัพย์สิน" เพื่อใช้ในการบริการของผู้เช่าซื้อดังรายละเอียดปรากฏตาม เอกสารแนบท้ายสัญญาผนวก 1

การเช่าซื้อรถโดยสารไฟฟ้าตามวรรคหนึ่งมีกำหนดระยะเวลา 4 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2566 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2570

ผู้ให้เช่าซื้อรับรองว่ารถโดยสารไฟฟ้าที่เช่าซื้อตามสัญญานี้เป็นรถโดยสารไฟฟ้าใหม่ที่ไม่เคยใช้งานมาก่อนมีคุณสมบัติ คุณภาพและคุณลักษณะไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาผนวก 1 และผู้ให้เช่าซื้อได้ชำระภาษีอากร ค่าธรรมเนียมอื่นใด ครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมายแล้ว ผู้ให้เช่าซื้อจะมีสิทธินำมาให้เช่าซื้อโดยปราศจากการรอนสิทธิ และรถโดยสารไฟฟ้าที่เช่าซื้อเมื่ออุปโภคและเครื่องมือประจำรถตามมาตรฐานของผู้ผลิตรถโดยสารไฟฟ้าที่เช่าซื้อและตามความต้องการของผู้เช่าซื้อโดยครบถ้วน

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ภาคผนวก 3

ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถโดยสารไฟฟ้า



บริษัท เปป๊อป จำกัด
PAYPOP Co., Ltd.

518 ชั้นที่ 5 ถนนรัชดาภิเษก แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ 0 2248 2488-92, 0 2002 3667-9 แฟกซ์ 0 2248 2493 ทะเบียนเลขที่ 0105560169411

เลขที่ POP-TSB-0001-2566

ต้นฉบับ

ผนวก 1

ลักษณะและรายละเอียดของรถโดยสารไฟฟ้า

สเปกตรัมโดยสารถไฟฟ้า 11 เมตร City Bus 11M (XML6115JEV) 120 kWh		NEX POINT
Specification / รายละเอียดด้านเทคนิค		
Type / รุ่น		XML6115JEV
Seats / จำนวนที่นั่ง	Unit	Passenger seat (31), Driver seat (1) / ที่นั่งผู้โดยสาร (31), และที่นั่งคนขับ (1)
Dimensions and Weights / ขนาดและน้ำหนัก		
Overall length / ความยาวทั้งหมด	mm	10,950
Overall width / ความกว้างทั้งหมด	mm	2,550
Overall height / ความสูงทั้งหมด	mm	3,440
Wheelbase / ระยะฐานล้อ	mm	5,700
Turning radius / รัศมีวงเลี้ยว	m	11.5
Front / Rear overhang / ระยะยื่นหน้า / หลัง	mm	2,400 / 2,790
Curb weight / น้ำหนักรถเปล่า	kg	12,220
G.V.W. / น้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก	kg	18,000
Powertrain and Energy Storing System / ชุดขับเคลื่อน และ ระบบกักเก็บพลังงาน		
Drive motor / มอเตอร์ขับเคลื่อน		
Rated power / Peak power / กำลังลัดวงจร / กำลังสูงสุด	kW	155 / 260
Rated torque / Peak torque / แรงบิด	N.m.	1,400 / 3,000
IP Standard / มาตรฐานการป้องกันน้ำและฝุ่น		Water proof level IP67 / มาตรฐานกันน้ำ IP67
Maximum Speed / ความเร็วสูงสุด	km/h	80
Battery capacity / ความจุพลังงานแบตเตอรี่	kWh	120
Charging port / พอร์ตชาร์จไฟฟ้า	Unit	1 EU standard / มาตรฐานยุโรป 1
Suspension and Steering Systems / ระบบช่วงล่างและบังคับเลี้ยว		
Front axle rating / สัมประสิทธิ์แกนหน้า	kg	Front axle / ปลายหน้า 6,500
Rear axle rating / สัมประสิทธิ์แกนหลัง	kg	Rear axle / ปลายหลัง 11,500
Front / Rear suspension system / ระบบกันสะเทือนด้านหน้าและด้านหลัง		Airbags front 2 pcs , rear 4 pcs with shock absorber
Brake system / ระบบเบรก		ระบบเบรกหน้า 2 พัด 4 พัดใช้碟刹
Front brake / เบรกหน้า		Dual circuit air braking system / ระบบเบรกลม 2 วงจร
Rear brake / เบรกหลัง		disc brake / น้ำมันเบรก
Parking brake / เบรกมือ		disc brake / พัดลมเบรก
ABS / ระบบเบรก ABS		Yes / มี
Wheel & Tyre / ขนาดล้อและยาง		Yes / มี
Steering system / ระบบพวงมาลัย		Single front dual rear / หน้าเดียว หลังคู่
		Tyre / ขนาดยาง 275/70R22.5
		Hydraulic power steering / ระบบพวงมาลัยไฮดรอลิกแบบอัตโนมัติ

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)



	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

สเปครดโดยสาร์ไฟฟ้า 11 เมตร City Bus 11M (XML6115JEV) 151.07 kWh 		
Specification / รายละเอียดด้านเทคนิค		
Type / รุ่น		City Bus 11M (XML6115JEV) 151.07 kWh
Seats / จำนวนที่นั่ง	Unit	Passenger seat (31), Driver seat (1) / ที่นั่งโดยสาร (31), และที่นั่งคนขับ (1)
Dimensions and Weights / ขนาดและน้ำหนัก		
Overall length / ความยาวทั้งหมด	mm	10,950
Overall width / ความกว้างทั้งหมด	mm	2,550
Overall height / ความสูงทั้งหมด	mm	3,440
Wheelbase / ระยะฐานล้อ	mm	5,700
Turning radius / รัศมีวงเลี้ยว	m	11.5
Front / Rear overhang / ระยะยื่นหน้า / หลัง	mm	2,460 / 2,790
Curb weight / น้ำหนักรถเปล่า	kg	12,220
G.V.W. / น้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก	kg	18,000
Powertrain and Energy Storing System / ชุดต้นกำลัง และ ระบบกักเก็บพลังงาน		
Drive motor / มอเตอร์ขับเคลื่อน		
Rated power / Peak power / กำลังปกติ / กำลังสูงสุด	kW	155 / 260
Rated torque / Peak torque / แรงบิด	N.m.	1,400 / 3,000
IP Standard / มาตรฐานการป้องกันน้ำและฝุ่น		*Water proof level IP67 / มาตรฐานกันน้ำ IP67
Maximum Speed / ความเร็วสูงสุด	km/h	80
Battery capacity ความจุพลังงานแบตเตอรี่	kWh	151.07
Charging port / พอร์ตชาร์จไฟฟ้า	Unit	1 EU standard / มาตรฐานยูโรป 1
Steering and Suspension System / ระบบพวงมาลัยและช่วงล่าง		
Steering system / ระบบพวงมาลัย		Hydraulic power steering / ระบบพวงมาลัยเพาเวอร์แบบไฮดรอลิก
Front axle rating / สมรรถนะเพลาหน้า	kg	Front axle / เพลาหน้า 6,500
Rear axle rating / สมรรถนะเพลาหลัง	kg	Rear axle / เพลาหลัง 11,500
Front / Rear suspension system / ระบบกันสะเทือนด้านหน้าและด้านหลัง		Airbags front 2 pcs , rear 4 pcs with shock absorber ระบบถุงลมหน้า 2 หลัง 4 พร้อมโช๊คอัพ
Wheel & Tyre / ขนาดล้อและยาง		Single front dual rear / หน้าเดียว หลังคู่ Tyre / ขนาดยาง 275/70R22.5
Brake system / ระบบเบรก		Dual circuit air braking system / ระบบเบรกลม 2 วงจร
Front brake / เบรกหน้า		disc brake / หน้าดิสก์เบรก
Rear brake / เบรกหลัง		disc brake / หลังดิสก์เบรก
Parking brake / เบรกมือ		Yes / มี
ABS / ระบบเบรก ABS		Yes / มี
Bodywork / ตัวถัง		
Floor type / ประเภทพื้น		2 Step / พื้น 2 สแต็ป
Passenger door / ประตูผู้โดยสาร	Unit	Front (1) middle (1) with anti-pinch function, voice prompts and flashing light. ประตูหน้า (1) และประตูกลาง (1) ฟังก์ชันป้องกันการหนีบ เสียงเตือนและไฟกระพริบ
Driver door / ประตูคนขับ	Unit	Yes (1) / มี (1)
Driving area cover / ฉากกันพื้นที่คนขับ	Unit	Yes (1) / มี (1)
Wheelchair ramp / ทางลาดสำหรับผู้พิการ	Unit	Yes / มี
Wheelchair parking area / พื้นที่จอดรถผู้พิการ	Unit	Yes (1) / มี (1)
Electrical System / ระบบไฟฟ้า		
Instrument meter / ระบบเรือนไมล์		CAN bus instrument meter, able to display power battery power ระบบ CAN BUS พร้อมแสดงพลังงานแบตเตอรี่
player / เครื่องเล่น		MP3 player, 8 speakers (not less than 4 inches and 8 ohms) เครื่องเล่น MP3 ลำโพง 8 ตัว (ไม่น้อยกว่า 4 นิ้ว และ 8 โอห์ม)
LED route display board / ป้ายแสดงเส้นทาง LED	Unit	Yes (3) front, side, and back มี (3) ด้านหน้า, ด้านข้าง, ด้านหลัง
Digital clock / นาฬิกาดิจิตอล	Unit	Yes / มี
STOP bell button / กิ่งสัญญาณ	Unit	Yes (9) / มี (9) คัน 1 คันอยู่บริเวณพื้นที่ผู้พิการ
Air Conditioner System / ระบบเครื่องปรับอากาศ		
A/C Cooling capacity / ขนาดทำความเย็นเครื่องปรับอากาศ		100,000-130,000 BTU
Safety System / ระบบความปลอดภัย		
CCTV / กล้องวงจรปิด		Yes According to Lance ITS system / มี ตามระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะจากผู้ผลิต (Lance)
Fire extinguisher / ถังดับเพลิง	Unit	Yes (2) 10 lbs size / มี (2) ขนาด 10 ปอนด์
Safety hammer / ค้อนนิรภัย	Unit	Yes (8) / มี (8)
Emergency exit / ประตูทางออกฉุกเฉิน	Unit	Yes (1) / มี (1)
Roof hatch / ช่องหลังคาด้านบน	Unit	Yes (1) / มี (1)

หมายเหตุ: บริษัทฯ ขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์รายละเอียดต่างๆที่ปรากฏอยู่ในเอกสารฉบับนี้รวมถึงคุณสมบัติของสินค้าตามความเหมาะสมโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า โปรดศึกษาคู่มือการใช้รถก่อนการใช้งานเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการใช้งาน

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) Thailand Greenhouse Gas Management Organization (Public Organization)	
---	---

เอกสารหมายเลข 4 ลักษณะและรายละเอียดของรถโดยสาร		
สเปคโดยรถไฟฟ้า 11 เมตร City Bus 11M (XML6115JEV) NEX		
Specification / รายละเอียดด้านเทคนิค		
Type / รุ่น		City Bus 11M (XML6115JEV)
Scale / จำนวนที่นั่ง	Unit	Passenger seat (31), Driver seat (1) / ที่นั่งโดยสาร (31), และที่นั่งคนขับ (1)
Dimensions and Weights / ขนาด		
Overall length / ความยาวทั้งหมด	mm	10,950
Overall width / ความกว้างทั้งหมด	mm	2,550
Overall height / ความสูงทั้งหมด	mm	3,420
Wheelbase / ระยะฐานล้อ	mm	5,700
Turning radius / รัศมีวงเลี้ยว	m	11
Weight / น้ำหนัก		
Curb weight / น้ำหนักรถเปล่า	kg	12,500
G.V.W. / น้ำหนักบรรทุกหนักรวมทุก	kg	17,500
Drive/line System / ระบบควบคุมทางขับเคลื่อน		
Drive motor / มอเตอร์ขับเคลื่อน		
Maximum power / กำลังสูงสุด	kW	260
Maximum torque / แรงบิดสูงสุด	N.m	3,000
IP Standard / มาตรฐานการป้องกันน้ำและฝุ่น		Water proof level IP67 / มาตรฐานกันน้ำ IP67
Battery capacity / ความจุพลังงานแบตเตอรี่	kWh	302.14
Charging port / พอร์ตชาร์จไฟฟ้า	Unit	2 EU standard / มาตรฐานยุโรป 2
Steering System / ระบบพวงมาลัย		
Steering system / ระบบพวงมาลัย		Hydraulic power steering / ระบบพวงมาลัยด้วยระบบไฮดรอลิก
Brake System / ระบบเบรก		
Brake system / ระบบเบรก		Dual circuit air braking system / ระบบเบรกลม 2 วงจร
Front brake / เบรกหน้า		disc brake / เบรกดิสก์เบรก
Rear brake / เบรกหลัง		disc brake / เบรกดิสก์เบรก
Parking brake / เบรกมือ		Yes / มี
ABS / ระบบเบรก ABS		Yes / มี
Suspension System / ระบบช่วงล่าง		
Front axle rating / สัมประสิทธิ์เพลาหน้า	kg	Front axle / เพลาหน้า 6,500
Rear axle rating / สัมประสิทธิ์เพลาหลัง	kg	Rear axle / เพลาหลัง 11,000
Front / Rear suspension system / ระบบกันสะเทือนด้านหน้าและด้านหลัง		Airbaggs front 2 pcs , rear 4 pcs with shock absorber ระบบถุงลมหน้า 2 ชิ้น 4 ชิ้นหลังพร้อมโช้คอัพ
Tyre / ขนาดล้อยาง		Single front dual rear / หน้าเดี่ยว หลังคู่ Tyre / ขนาดยาง 275/70R22.5
Bodywork / ตัวถัง		
Passenger door / ประตูโดยสาร	Unit	Front (1) middle (1) with anti-pinch function ประตูหน้า (1) และประตูกลาง (1) พร้อมฟังก์ชันป้องกันการหนีบ
Driver door / ประตูคนขับ	Unit	Yes (1) / มี (1)
Wheelchair ramp / ทางลาดสำหรับรถเข็นผู้พิการ		Yes (2) / มี (2)
Wheelchair parking area / พื้นที่จอดรถเข็นผู้พิการ		Yes (1) / มี (1)
Air Conditioner / เครื่องปรับอากาศ		
Cooling capacity / ขนาดทำความเย็น		100,000-130,000 BTU
Electrical System / ระบบไฟฟ้า		
Instrument meter / ระบบเข็มไมล์		CAN bus 7-inch instrument meter, able to display power battery power ระบบ CAN BUS ขนาดหน้าจอกว้าง 7 นิ้ว พร้อมแสดงพลังงานแบตเตอรี่
LED route display board / บอร์ดแสดงเส้นทาง LED	Unit	Yes (3) front, side, and back มี (3) ด้านหน้า, ด้านข้าง, ด้านหลัง
Digital clock / นาฬิกาดิจิตอล	Unit	Yes / มี
STOP bell button / กิ่งสัญญาณ	Unit	Yes (9) / มี (9)
Safety System / ระบบความปลอดภัย		
CCTV / กล้องวงจรปิด	Unit	(6) camera in total, and The monitor screen is not less than 4 inches กล้องทั้งหมด 6 ตัว และจอแสดงผลขนาดไม่น้อยกว่า 4 นิ้ว
Equipment compartment extinguisher / ชุดดับเพลิงในตู้อุปกรณ์		Yes / มี
Fire extinguisher / ถังดับเพลิง	Unit	Yes (2) 10 lbs size / มี (2) ขนาด 10 ปอนด์
Safety hammer / ค้อนนิรภัย	Unit	Yes (8) / มี (8)
Emergency exit / ประตูทางออกฉุกเฉิน	Unit	Yes (1) with "EXIT" Indicator board / มี (1) พร้อมป้าย "EXIT"
Roof hatch / ช่องหลังคาด้านบน	Unit	Yes (1) / มี (1)

หมายเหตุ: บริษัท ขอเสนอเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์และวัสดุประกอบในลักษณะที่ปรากฏอยู่ในเอกสารฉบับนี้รวมถึงคุณสมบัติและราคาเฉพาะของสินค้าและบริการที่เสนอไว้โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆทั้งสิ้น

ก่อนการใช้งานเพื่อประโยชน์ทางความปลอดภัยในการใช้งาน

ภาคผนวก 4

ตัวอย่างเอกสารขึ้นทะเบียนรถโดยสารไฟฟ้าในแต่ละสาย

4

สขพ.2

รายการจดทะเบียน

วันจดทะเบียน 23 กุมภาพันธ์ 2566	เลขทะเบียน 16-7425	จังหวัด กรุงเทพมหานคร
ชนิดเชื้อเพลิง ไฟฟ้า		ประเภท รถโดยสารประจำทาง
ม.2 (ข)		ยี่ห้อรถ HINE
ลักษณะ/มาตรฐาน XH15115JEV	สี ม้าเงิน	ยี่ห้อรถ HINE
แบบ/รุ่น MRSBCREH6NZM01158		ยี่ห้อรถ HINE
เลขตัวรถ PRESTOLITE	เลขเครื่องยนต์ DPPCBM0012	ยี่ห้อรถ HINE
ยี่ห้อเครื่องยนต์ 210.7	เลขเครื่องยนต์ 155	ยี่ห้อรถ HINE
จำนวน 11180 กก.	แรงม้า 31	ยี่ห้อรถ HINE
น้ำหนักบรรทุก 11180 กก.	น้ำหนักบรรทุก 17300 กก.	ยี่ห้อรถ HINE

รถคันนี้ต้องไปตรวจสภาพครั้งที่ 2
ช่วงวันที่ 1-31 กรกฎาคม ของทุกปี

เจ้าขออนุญาต

ลำดับที่ 1

ผู้ประกอบการขนส่ง บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด

หนังสือสำคัญแสดงการจดทะเบียน/บัตรประจำตัวเลขที่ 0105563084972

ที่อยู่ 41/327 ถ.กัลปพฤกษ์ แขวงบางแค เขตบางแค จ.กรุงเทพมหานคร

ประกอบกิจการขนส่งประเภทรถโดยสารประจำทาง

วันสิ้นอายุใบอนุญาต 4 เมษายน 2572

ผู้ถือกรรมสิทธิ์ บริษัท เปย์เพย์ จำกัด

ที่อยู่ 518 ซอย 5 ถ.รัชดาภิเษก แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง จ.กรุงเทพมหานคร

0004304

วัน เดือน ปี ที่ครอบครอง 23 กุมภาพันธ์ 2566

สัญญา

โทร

ใบอนุญาตเลขที่ กท.5/2565

มีสิทธิครอบครองและใช้รถโดย เจ้าชื่อ

โทร

ลงชื่อ _____

(_____)

ผู้ประกอบการขนส่ง

ลงชื่อ นางสาวกวีวรรณ สวัสดิ์

(เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน)

(_____)

เจ้าหน้าที่ผู้บันทึก

ลงชื่อ _____

(_____)

เจ้าของรถ

(นางสาวนาถา หิตยไพฑูริ)

ลงชื่อ _____

(เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน)

(_____)

นายทะเบียน

5

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	T-VER-CPA-DD-FORM VERSION 01.0
--	--	-----------------------------------

ภาคผนวก 5 ข้อตกลงร่วมกับบริษัทบริหารจัดการกับแบตเตอรี่ที่หมดอายุการใช้งาน



บันทึกความเข้าใจ
 ระหว่าง บริษัท อมิตา เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด
 และ บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ จัดทำขึ้น เมื่อวันที่ ๒๙ เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ณ สำนักงานที่ตั้ง บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด ระหว่าง

๑.) บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด โดย นางสาวกุลพรภัสร์ วงศ์มาจกรภูมิ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม สำนักงานตั้งอยู่ ณ เลขที่ ๔๑/๓๒๗ ถนนกัลปพฤกษ์ แขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๖๐ ซึ่งต่อไปในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้เรียกว่า "ไทย สมายล์ บัส" ฝ่ายที่หนึ่ง

๒.) บริษัท อมิตา เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด โดย นาย เต็ม โสภณ อึ้งบุญ และ นายอมร ทรัพย์ทวีกุล กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม สำนักงานตั้งอยู่ ณ ๘๙ อาคารเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ชั้น ๑๖ ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร ๑๐๔๐๐ ซึ่งต่อไปในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้เรียกว่า "อมิตา เทคโนโลยี" ฝ่ายที่สอง

วัตถุประสงค์

๑. เพื่อพัฒนาการให้บริการรถประจำทางสาธารณะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในราคาที่ประหยัด
๒. เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศและสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๓. เพื่อเริ่มต้นบุกเบิกและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยผ่านการให้บริการรถประจำทางสาธารณะ
๔. เพื่อร่วมกันหาแนวทางในการบริหารจัดการของเสียที่เกี่ยวข้องกับแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนของรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า

ทั้งสองฝ่ายจึงได้บันทึกความเข้าใจร่วมกัน ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ขอบเขตความร่วมมือ

๑.๑ ไทย สมายล์ บัส จะให้ความร่วมมือในการลงทุนและพัฒนาระบบ เพื่อนำแพลตฟอร์มยานยนต์ไฟฟ้าสมัยใหม่ ไร้มลพิษ ประกอบกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีมาช่วยให้ประชาชนสามารถเข้าถึงคุณภาพการให้บริการ ด้วยความปลอดภัยในราคาที่ประหยัด

๑.๒ อมิตา เทคโนโลยี จะให้ความร่วมมือในการบริหารจัดการของเสียที่เกี่ยวข้องกับแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนที่มีการใช้งานแล้วของ ไทย สมายล์ บัส ทั้งผ่านการนำกลับมาใช้ใหม่ นำกลับมาเผือกใหม่ รีไซเคิล เพื่อให้สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมไปถึงการลดผลกระทบจากความเสี่ยงของวัสดุที่ใช้ในการผลิตแบตเตอรี่

๑.๓ ไทย สมายล์ บัส และ อมิตา เทคโนโลยี จะร่วมกันพัฒนาการให้บริการรถประจำทางสาธารณะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในราคาที่ประหยัด เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศและสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดี พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยผ่านการให้บริการรถประจำทางสาธารณะ และทั้งสองฝ่ายยังให้ความสำคัญถึงการบริหารจัดการของเสียที่เกี่ยวข้องกับการใช้แบตเตอรี่ลิเทียมไอออนที่เกี่ยวข้องกับการใช้แบตเตอรี่บนรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า ตาม

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ภาคผนวก 6 เอกสารเงื่อนไขแนบสัญญาระหว่าง บริษัท ไทยสมายล์บัส จำกัด และ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน)



**บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ
การพัฒนาโครงการการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG emission reduction project)**

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาโครงการการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG emission reduction project) ("บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ") ฉบับนี้ทำขึ้น ณ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2565 ระหว่าง

- (1) บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ประเภทบริษัทมหาชน จำกัด ทะเบียนเลขที่ 0107551000061 สำนักงานใหญ่ตั้งเลขที่ 89 อาคารเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ชั้นที่ 16 ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ นี้ เรียกว่า "EA" ฝ่ายหนึ่ง กับ
- (2) บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด ซึ่งจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ประเภทบริษัทจำกัด สำนักงานตั้งอยู่ เลขที่ 41/327 ถนนกัลปพฤกษ์ เขตบางแค แขวงบางแค กรุงเทพมหานคร 10160 ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ นี้ เรียกว่า "ไทย สมายล์ บัส"

โดยที่ EA และกลุ่มบริษัทในเครือ ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการผลิตและจัดจำหน่ายรถบัสไฟฟ้า ("E-Bus") รวมทั้งพัฒนาและผลิตแบตเตอรี่ และเป็นเจ้าของโครงการ Bangkok E-Bus Program ("โครงการ")

โดยที่ ไทย สมายล์ บัส และ บริษัทย่อยในเครือ ประกอบธุรกิจหลักเป็นผู้ประกอบการรถโดยสาร ซึ่งได้รับใบอนุญาตการเดินรถโดยสารสาธารณะภายในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จากกรมการขนส่งทางบก จำนวน 79 เส้นทาง และเส้นทางเดินรถในอนาคตอีก 43 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 122 เส้นทาง ซึ่งเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะทั้ง 122 เส้นทางนี้อยู่ภายใต้โครงการ Bangkok E-Bus Program ที่ EA เป็นเจ้าของโครงการ (รายละเอียดปรากฏตาม เอกสารแนบท้าย หมายเลข 1 : เอกสารสำเนางานภายใต้โครงการ Bangkok E-Bus Program) นอกจากนี้ ไทย สมายล์ บัส ยังมีกำหนดการที่จะทำสัญญาจัดซื้อรถ E-Bus จากกลุ่มบริษัทในเครือของ EA ภายในวันที่ 15 มิถุนายน 2565 เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตการเดินรถโดยสารสาธารณะดังกล่าวข้างต้น

หน้า 1 / 3

15

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ภาคผนวก 7 รายงานการศึกษาด้านการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะด้วยการใช้รถโดยสารไฟฟ้าพลังงานสะอาด



Thai Smile Bus
COMPANY LIMITED

รายงานการศึกษาด้านการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ
ด้วยการใช้รถโดยสารไฟฟ้าพลังงานงานสะอาดใน 122 เส้นทาง

จัดทำโดย

ฝ่ายบริหาร
บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด

วันที่ 1 สิงหาคม 2565

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ภาคผนวก 8 สัญญาแสดงการซื้อขายยานพาหนะที่ถูกยกเลิกการใช้งาน สัญญาหมายเลข TSB-HO-LAW-01-2021

สัญญาซื้อขายรถโดยสารยี่ห้อ BENZ360 ณ วันที่ 16 กันยายน 2564

ต้นฉบับ
เลขที่ TSB-HO-LAW-01-2021

สัญญาซื้อขายรถโดยสาร

ทำเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2564

สัญญาซื้อขายรถโดยสารฉบับนี้ทำที่ บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด เลขที่ 41/327 ถนนกัลปพฤกษ์ แขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพมหานคร ระหว่าง

บริษัท ต. มานิตย์ การเดินรถ จำกัด โดยนางสาวกัญญ์สร มณีโชติ และ นางกัญศร มณีโชติ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ทะเบียนเลขที่ 0745549003981 สำนักงานเลขที่ 82/25 หมู่ที่ 5 ตำบลโคกขาม อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "ผู้ขาย" ฝ่ายหนึ่ง กับ

นายวีระจักร ธรรมวงษ์นันท์ บัตรประชาชนเลขที่ 3700400065507 อยู่บ้านเลขที่ 1342 ถนนสุขสวัสดิ์ แขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "ผู้ซื้อ" อีกฝ่ายหนึ่ง คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงกัน โดยมีข้อความดังต่อไปนี้

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ภาคผนวก 9 ส่วนเพิ่มเติมจากการดำเนินงานปกติ (Additionality)

กิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกจากโครงการนี้เกิดจากการทดแทนเครื่องยนต์สันดาปภายในด้วยเครื่องยนต์ระบบไฟฟ้า ซึ่งผลประโยชน์จากการขายคาร์บอนเครดิตที่ได้ จะถูกรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของการวิเคราะห์ส่วนเพิ่มเติมจากการดำเนินงานปกติของโครงการ โดยลำดับช่วงเวลาของเหตุการณ์สำคัญในการพัฒนากิจกรรมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของโครงการที่จะใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมและเป็นไปได้ ตลอดจนอุปสรรคด้านการลงทุนในโครงการฯ สรุปไว้ดังตารางด้านล่างดังนี้

ลำดับช่วงเวลาของเหตุการณ์สำคัญในการพัฒนากิจกรรมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของโครงการฯ

วันที่	เหตุการณ์	เอกสารอ้างอิง
23/11/2021	ลงนามในบันทึกความร่วมมือในการพัฒนาโครงการยานยนต์ไฟฟ้าในภาคขนส่งมวลชน	เอกสารบันทึกความร่วมมือในการพัฒนาโครงการยานยนต์ไฟฟ้าในภาคขนส่งมวลชน วันที่ 23 พฤษภาคม 2565
06/01/2022	ศึกษาข้อมูลอายุการใช้งานและราคาชุดแบตเตอรี่ที่ใช้ในรถโดยสารไฟฟ้า	ใบเสนอราคาชุดแบตเตอรี่สำหรับรถโดยสารไฟฟ้าที่ขนาด 302 kWh วันที่ 6 มกราคม 2565
10/01/2022	จัดสรรโครงสร้างพนักงานบริษัท	ประกาศโครงสร้างค่าแรงพนักงาน วันที่ 10 มกราคม 2565
08/03/2022	จัดทำแผนธุรกิจเบื้องต้นของ บริษัท ไทย สมายล์บัส จำกัด	TSB Operation Plan
06/05/2022	วิเคราะห์และประมาณการงบก่อสร้างสถานีจอดรถ	ใบเสนอราคาปรับปรุงและก่อสร้างอุโมงค์
09/05/2022	วิเคราะห์และประมาณการงบซ่อมบำรุงรถโดยสารไฟฟ้า	ใบเสนอราคาซ่อมบำรุงรถโดยสาร
23/05/2022	ประชุมสรุปแผนการพัฒนาและลงทุนในโครงการรถโดยสารไฟฟ้า	รายงานการประชุมวิสามัญ ผู้ถือหุ้นครั้งที่ 5/2565
27/05/2022	จัดและนำเสนอเอกสาร MADD ให้คณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ พิจารณา	เอกสาร MADD
08/02/2023	ลงนามสัญญาเช่าซื้อขายรถโดยสารไฟฟ้าฉบับแรกของกลุ่มโครงการย่อย จำนวน 255 คัน	สัญญาซื้อขายรถโดยสารไฟฟ้า วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2566

ตามที่ระบุในส่วนที่ 6 ของเอกสาร the Emission reduction and carbon storage projects and programmes โดย FOEN มิถุนายน 2022, ว่าผู้พัฒนาโครงการต้องพิสูจน์ *additionality* ส่วนเพิ่มเติมของโครงการ (อ้างถึง Arti.5 para.1 let. B No1 CO₂ Ordinance) เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ ผู้พัฒนาโครงการได้เลือกวิธีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจร่วมกับการพิสูจน์ว่ากิจกรรมของโครงการไม่ใช่กิจกรรมที่มีการดำเนินงานในภาวะการดำเนินงานปกติ

การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ (The economic feasibility analysis)

เครื่องมือที่แสดงการประเมินส่วนที่เพิ่มเติมจากการดำเนินงานปกติ

อ้างอิงตามหลักการของ “UNFCCC toll for demonstration and assessment of additionality (version 07.0.0)” และแนวทางปฏิบัติของโครงการ CDM ในหัวข้อ “CDM guidelines on the assessment of investment analysis (version 12.0)” ซึ่งผู้พัฒนาโครงการเลือกใช้การเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่นำมาเป็นเกณฑ์เปรียบเทียบ ในการพิสูจน์ส่วนเพิ่มเติมของโครงการในหัวข้อนี้ ว่าการลงทุนในกิจกรรมการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยนำรถโดยสารไฟฟ้ามาทดแทนรถโดยสารแบบเก่าที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในด้วยเชื้อเพลิงฟอสซิลนั้นไม่ทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน

ซึ่งรายได้หลักจากมาจากการขายบัตรโดยสารตามระดับราคาและระยะทางที่ถูกกำหนดไว้โดยกรมการขนส่งทางบก ในกรณีที่ไม่มีกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกนี้เกิดขึ้น ผู้ลงทุนย่อมไม่พิจารณาลงทุนในโครงการที่ไม่คุ้มค่านี้

การวิเคราะห์เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่นำมาเป็นเกณฑ์ (Benchmark analysis)

ตัวชี้วัดทางการเงินที่นำมาคำนวณ: ผู้พัฒนาโครงการเลือกใช้การวิเคราะห์เปอร์เซ็นต์การคืนทุนโดยยังไม่รวมภาษี (pre-tax IRR) สำหรับโครงการนี้ โดยพิจารณาระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 14 ปี ตามระยะเวลาคิดเครดิตของโครงการแบบแผนงาน (T-VER PoA) ซึ่งอยู่ในกรอบของอายุของรถโดยสารไฟฟ้าที่นำมาใช้ในกิจกรรมโครงการฯ โดยค่าเสื่อมราคาและรายการอื่นที่ไม่ใช่เงินสด ตลอดจนการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยเงินกู้จะไม่รวมอยู่ในการคำนวณนี้

รายการที่ถูกคัดเลือกจาก ตัวบ่งชี้ทางการเงิน

รายการ	การนำมารวมหรือการยกเว้นในการคำนวณ	เอกสารอ้างอิง แนวทางในการวิเคราะห์และประเมินด้านการเงิน
ระยะเวลา	14 ปี	Guidance 3 – ระยะเวลาของการประเมินไม่ควรจำกัดเฉพาะช่วงการให้เครดิตที่เสนอ
ภาษี	ยกเว้น	Guidance 5 - เกณฑ์มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบจะไม่รวมมูลค่าหลังภาษี
ค่าเสื่อมราคา	ยกเว้น	Guidance 5 – เปอร์เซนต์การคืนทุนโดยไม่รวมภาษี และนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์เปรียบเทียบซึ่งเป็นมูลค่าก่อนภาษี และไม่ต้องคิดค่าเสื่อมราคา
เงินกู้และดอกเบี้ย	ยกเว้น	Guidance 9 – การคืนเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยเงินกู้ให้ยกเว้น เพื่อหลีกเลี่ยงการนับซ้ำในส่วนของเงินที่นำมาลงทุน และใช้เกณฑ์เปรียบเทียบซึ่งเป็นมูลค่าก่อนภาษี

ค่าที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์การลงทุนนั้นใช้ค่า ณ เวลาที่ตัดสินใจลงทุนโดยผู้เข้าร่วมโครงการ ส่วนใหญ่จึงเป็นค่าที่นำมาจากเอกสารเสนอราคาของผู้ขายเทคโนโลยีซึ่งมาจากเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินโครงการ และบางส่วนเป็นค่าที่อ้างอิงจากประวัติการดำเนินงานของผู้ดำเนินโครงการ การตัดสินใจจากผลการวิเคราะห์ด้านการลงทุนจะคิดในกรอบของรถโดยสารไฟฟ้าจำนวน 255 คันที่นำมาเดินรถในเส้นทางเดินรถของโครงการฯ ซึ่งบรรจุอยู่ใน PoA 1 แล้ว

สรุปมูลค่าในหมวดหลักที่นำมาใช้ในการคำนวณ (กรณีไม่มีรายได้จากคาร์บอนเครดิต)

หมวด	มูลค่า (บาท)	แหล่งข้อมูลอ้างอิง
ค่าการลงทุนซื้อรถโดยสารไฟฟ้า 255 คัน	- 1,764,452,550.14	เอกสารเสนอราคาการรถโดยสารไฟฟ้าและค่าก่อสร้างสถานี
ค่าการดำเนินงานและบำรุงรักษา (บาท/ปี)	- 241,492,055.55	เอกสารประมาณการและข้อมูลค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ที่ผ่านมา
รายได้ที่คาดการณ์จากการขายตั๋ว (บาท/ปี)	368,764,350	ข้อมูลในอดีตที่ผู้ให้บริการรถโดยสารรายเดิมเคยเก็บข้อมูลไว้

สรุปมูลค่าในหมวดหลักที่นำมาใช้ในการคำนวณ (กรณีมีรายได้จากคาร์บอนเครดิต)

หมวด	มูลค่า (บาท)	แหล่งข้อมูลอ้างอิง
ค่าการลงทุนซื้อรถโดยสารไฟฟ้า 255 คัน	- 1,764,452,550.14	เอกสารเสนอราคาการรถโดยสารไฟฟ้าและค่าก่อสร้างสถานี
ค่าการดำเนินงานและบำรุงรักษา (บาท/ปี)	- 241,492,055.55	เอกสารประมาณการและข้อมูลค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ที่ผ่านมา
รายได้ที่คาดการณ์รวม (บาท/ปี)	440,228,039	ข้อมูลในอดีตที่ผู้ให้บริการรถโดยสารรายเดิมเคยเก็บข้อมูลไว้ และ ประมาณการรายได้จาก ITMOs

ค่าการลงทุนซื้อรถโดยสารไฟฟ้า สำหรับขนาดความจุแบตเตอรี่ 302 kWh อยู่ที่ 7.6 ล้านบาท/คัน และสำหรับขนาดความจุแบตเตอรี่ 151 kWh และ 120 kWh อยู่ที่ 6.8 ล้านบาท/คัน
 คาดการณ์ปริมาณการขายตั๋วต่อการเดินรถหนึ่งเที่ยว ที่ผู้ให้บริการรถโดยสารรายเดิมเคยเก็บข้อมูลไว้คือ 49 ใบต่อหนึ่งเที่ยวรถ และราคาที่ประเมินคือ ราคาของช่วงราคาตั๋วคือ 20 บาท ทำให้ประมาณรายได้หลักจากการขายตั๋วโดยสารอยู่ที่ 368,764,350 บาทต่อปี สำหรับกรณีไม่มีรายได้จากคาร์บอนเครดิต และ 440,228,039 บาทต่อปี สำหรับกรณีมีรายได้จากคาร์บอนเครดิต จากการคำนวณตามสูตรคำนวณ pre-tax IRR ของโครงการฯ พบว่าผลลัพธ์ อยู่ที่ 0.84% และ 8.52% ตามลำดับ

การเลือกค่ามาตรฐานที่นำมาเป็นเกณฑ์ (Selection of appropriate benchmark)

ตามที่ระบุในส่วนที่ 6.3 ของเอกสาร the Emission reduction and carbon storage projects and programmes โดย FOEN มิถุนายน 2022, ผู้พัฒนาโครงการเลือกใช้ข้อมูลอ้างอิงเฉพาะเจาะจงของ

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

บริษัท ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่บริษัทได้รับ (Company-specific benchmark) มาคำนวณและใช้แนวทางการวิเคราะห์ต้นทุนเงินทุนถัวเฉลี่ย (WACC) โดยอ้างอิงจาก CDM's tool 27⁹, Investment analysis version 12.0 ซึ่งต้องนำสัดส่วนเงินทุนและเงินกู้มาคำนวณรวมด้วย ซึ่งอยู่ที่ 30% ต่อ 70% ทั้งนี้ ต้นทุนเงินลงทุนของผู้ถือหุ้น (Cost of equity) ของส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นค่ากลางสำหรับภาคการขนส่งในประเทศไทย และต้นทุนเงินลงทุนของเจ้าหนี้ (Cost of Debt) ของ EA ณ ช่วงเวลาก่อนการตัดสินใจลงทุนมีอัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ 3.44% และอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล¹⁰ ที่ 20%.

WACC		
Parameters	Value	Source
re (Cost of equity)	9.93%	CDM Tool27
We (Percentage of financing that is equity)	30.00%	PO's Data
rd (Cost of debt)	3.44%	PO's Data
Wd (Percentage of financing that is debt)	70.00%	PO's Data
Tc (Corporate tax rate)	20.00%	The Revue Department
WACC	4.91%	Calculated

ผลของการวิเคราะห์ต้นทุนเงินทุนถัวเฉลี่ย (WACC) นี้สามารถนำไปใช้เป็นค่าอ้างอิง 4.91% เพื่อเปรียบเทียบกับอัตราผลตอบแทนภายในทั้งกรณีที่ไม่มีรายได้จากคาร์บอนเครดิต 0.84% และกรณีที่มีรายได้จากคาร์บอนเครดิต 8.52%

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวในการลงทุน (Sensitivity analysis)

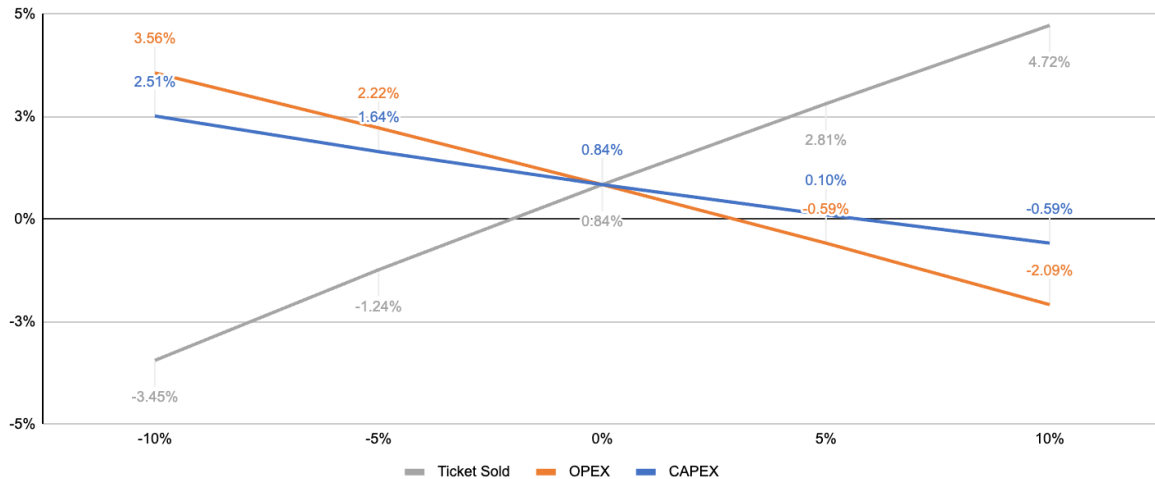
การวิเคราะห์ความอ่อนไหวในการลงทุนจะใช้ในการพิจารณาว่า อัตราการคืนทุนของโครงการจะผ่านเกณฑ์มาตรฐานในสถานการณ์การเงินที่มีการเปลี่ยนแปลงแบบใดบ้าง โดยพารามิเตอร์ที่นำมาใช้จะกำหนดให้อยู่ในช่วงการเปลี่ยนแปลงที่ +/- 10% เพื่อประเมินผลกระทบต่อ IRR ของโครงการ ตารางต่อไปนี้จะสรุปพารามิเตอร์ที่ทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวและผลลัพธ์ที่ได้ และแสดงเป็นกราฟได้ดังภาพต่อไปนี้

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) กรณีที่ไม่มีรายได้จากคาร์บอนเครดิต

IRR Without Carbon Carbon Revenue					
Sensitivity analysis	-10%	-5%	0%	5%	10%
CAPEX	2.51%	1.64%	0.84%	0.10%	-0.59%
OPEX	3.56%	2.22%	0.84%	-0.59%	-2.09%
Ticket Sold	-3.45%	-1.24%	0.84%	2.81%	4.72%

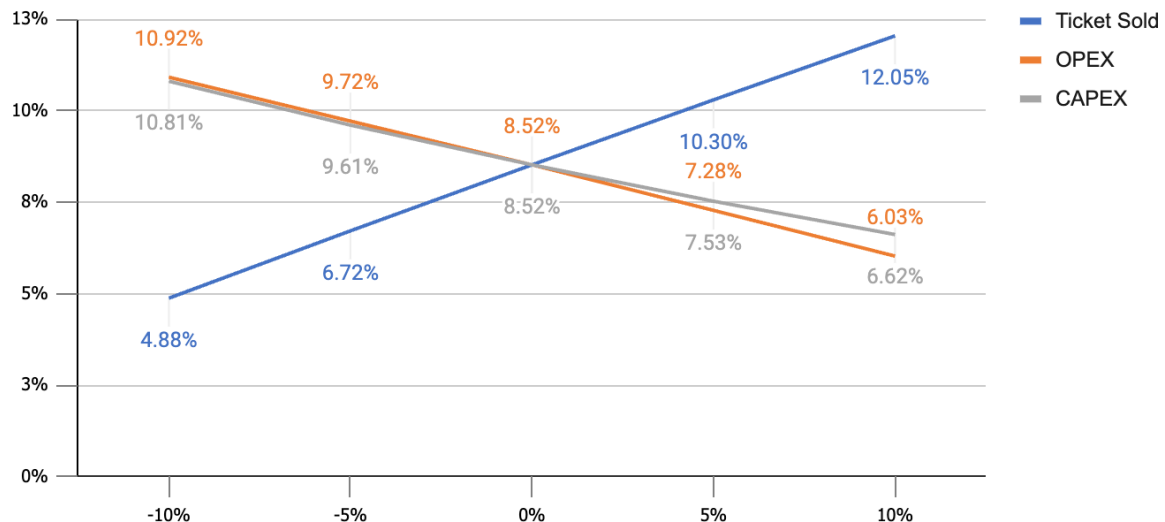
⁹ แหล่งที่มา: Methodological tool: TOOL27: Investment analysis Version 12.0, on site: Clean Development Mechanism.

¹⁰ ภาษีเงินได้นิติบุคคล จากแหล่งที่มา: กรมสรรพากร



การวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) กรณีที่มีรายได้จากคาร์บอนเครดิต

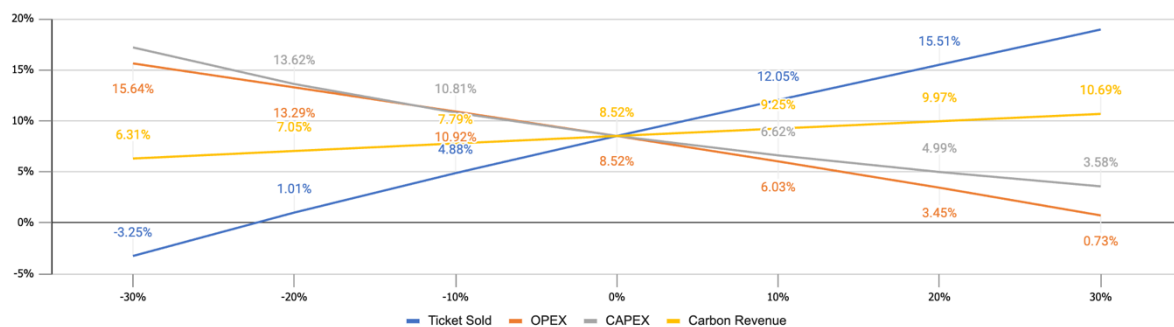
IRR With Carbon Carbon Revenue (Operational Cost and Income Variation)					
Sensitivity analysis	-10%	-5%	0%	5%	10%
CAPEX	10.81%	9.61%	8.52%	7.53%	6.62%
OPEX	10.92%	9.72%	8.52%	7.28%	6.03%
Ticket Sold	4.88%	6.72%	8.52%	10.30%	12.05%



ผู้ดำเนินโครงการได้ทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวในการลงทุนต่อรายได้จากคาร์บอนเครดิตเป็นการเฉพาะ ที่ค่าสูงสุด +30% และต่ำสุด -30% ทั้งนี้เพื่อต้องการทราบถึงผลกระทบต่อความผันผวนของราคาและจำนวน ITMOs ที่มีต่อโครงการ สืบเนื่องมาจากราคาตลาด ความเป็นที่ต้องการ และสถานการณ์ความรุนแรงของสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลง

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) ในการลงทุนที่ +/- 30% Carbon Revenue

IRR_ With Carbon Carbon Revenue (Carbon Revenue Variation)							
Sensitivity analysis	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
CAPEX	17.21%	13.62%	10.81%	8.52%	6.62%	4.99%	3.58%
OPEX	15.64%	13.29%	10.92%	8.52%	6.03%	3.45%	0.73%
Ticket Sold	-3.25%	1.01%	4.88%	8.52%	12.05%	15.51%	18.97%
Carbon Revenue	6.31%	7.05%	7.79%	8.52%	9.25%	9.97%	10.69%



เมื่อประเมินความเป็นไปได้ของสถานการณ์ที่จะส่งผลให้ค่า IRR ของโครงการ อยู่ในระดับที่เริ่มจะคุ้มทุนหรือใกล้เคียงกับค่ามาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบกับนั้น สามารถสรุปได้ดังตารางข้างล่างนี้

การวิเคราะห์ระดับที่เริ่มจะคุ้มทุน (Break Even Analysis)

Variable	Variation needed	Project IRR	Comments
ค่าการลงทุนรวม	-26.28%	4.91%	จากการประมาณการมูลค่าการลงทุนที่ลดลง -26.28% จึงจะทำให้โครงการมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนเท่ากับค่ามาตรฐานที่นำมาเป็นเกณฑ์ (Benchmark analysis) ที่ 4.91% ทั้งนี้จากข้อมูลด้านเทคโนโลยีที่นำมารวมนวิเคราะห์ ทั้งใบเสนอราคา, สัญญาซื้อขาย และหลักฐานการชำระเงิน แสดงให้เห็นว่าต้นทุนต่างๆไม่มีความเป็นไปได้ที่ปรับที่ลดลง
ค่าการดำเนินงานและบำรุงรักษา	-14.42%	4.91%	ต้นทุนการดำเนินการและบำรุงรักษาปรับลดลง 14% เป็นกรณีที่เกิดได้ยาก เมื่อวิเคราะห์จากอัตราเงินเฟ้อทั่วไปที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นในปัจจุบัน ที่ 0.2% ต่อปี และอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น

Variable	Variation needed	Project IRR	Comments
			ที่ 1.2% ต่อปีตามข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ¹¹ เป็นเหตุให้การปรับตัวลดลงของค่าการดำเนินงานและบำรุงรักษา 14% จึงเป็นไปได้
รายได้ที่คาดการณ์จากการขายบัตรโดยสาร	9.98%	4.91%	การปรับเพิ่มขึ้นของรายได้ที่มาจากค่าบัตรโดยสารที่ 9.98% หมายความว่าต้องมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 54 คนต่อ 1 เที่ยวเดินรถ ต่อคันจึงเป็นกรณีที่เป็นไปได้ยากเนื่องจากความจุของรถโดยสารอยู่ที่ 31 คน เป็นเหตุให้มี Load Factor เพิ่มขึ้นอีก 73% ทั้งนี้การปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสาร ไม่สามารถทำได้เนื่องจากโครงสร้างราคาจะถูกกระทบไว้ในสัญญาเดินรถ อยู่ที่ 25 บาท เป็นอัตราสูงสุด

จากการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนของโครงการ สรุปได้ว่าการลงทุนในโครงการรถโดยสารไฟฟ้าตามรายละเอียดที่เสนอในโครงการฯ นี้ ไม่นำไปสู่ผลตอบแทนการลงทุนที่เพียงพอ

การวิเคราะห์แนวปฏิบัติโดยทั่วไป (Common practice analysis)

ตามที่ระบุไว้ใน MADD ข้อที่ 2.6 ในปัจจุบันมีอัตราการใช้ e-bus ต่ำกว่า 2% สำหรับรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร จากฐานข้อมูลของกรมขนส่งทางบก¹² จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าเพียง 115 คัน ในขณะที่รถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนและเดินรถอยู่บนเส้นทางได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีจำนวน 8,831 คัน โดยเป็นรถโดยสารแบบเก่าที่ขับเคลื่อนด้วยระบบการสันดาปภายในโดยใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล

¹¹ อัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าและบริการ และอัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน ในปี พ.ศ. 2564 บนเว็บไซต์ของธนาคารแห่งประเทศไทย

¹² จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 ณ [Department of Land Transport](#)

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ภาคผนวก 10 สรุปประเด็นการเปลี่ยนแปลงระเบียบวิธี (Methodology Deviation) การคำนวณและพารามิเตอร์ในแผนการติดตามผลการดำเนินงาน T-VER-METH-TM-05 Version 03
T-VER-METH-TM-06 Version 03



การเปลี่ยนแปลงระเบียบวิธี (Methodology Deviation)

สมการการคำนวณ: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานสำหรับการเปลี่ยนชนิดของเชื้อเพลิง

T-VER-METH-TM-05 ver. 03 :

$$BE_y = \sum_i \sum_x [(FC_{BL,i,x} \times NCV_x \times EF_{CO2,x}) \times ADJ_{i,y}] \times 10^{-9} \quad \text{สมการที่ 1}$$

MADD ver. 5.3 (ภาษาอังกฤษ) ที่ได้รับความเห็นชอบจาก Federal Office of the Environment (FOEN):

$$BE_{FF,y} = \sum_i \sum_x [(FC_{BL,i,x} \times NCV_x \times EF_{CO2,x}) \times ADJ_{i,y}] \times IR^t \times 10^{-9} \quad \text{สมการที่ 1 ส่วนที่ 2.5.1 หน้าที่ 15}$$

โดยที่; $IR^t =$ แฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับรถโดยสารประจำทางในกรณีฐานในปีที่ t โดยโครงการได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี ซึ่งอ้างอิงจากค่ากลางของ CDM-AMS.III-C และทางโครงการวางแผนที่จะติดตามผลจนวนรถโดยสารประจำทางก๊าซธรรมชาติ (และการใช้น้ำมันของรถโดยสารดังกล่าว) ในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ

สมการการคำนวณ: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีฐานสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

T-VER-METH-TM-06 ver. 03:

$$BE_{Shift,y} = \sum_i [CT_{BL,i,y} \times \sum_j (PKM_{PJ,i,j,y} - PKM_{BL,i,y})] \times 10^{-6} \quad \text{สมการที่ 3}$$

MADD ver. 5.3 (ภาษาอังกฤษ) ที่ได้รับความเห็นชอบจาก Federal Office of the Environment (FOEN):

$$BE_{Shift,y} = \sum_i [CT_{BL,i,y} \times \sum_j (PKM_{PJ,i,j,y} - PKM_{BL,i,y})] \times IR^t \times 10^{-6} \quad \text{สมการที่ 6 ส่วนที่ 2.5.1 หน้าที่ 19}$$

โดยที่; $IR^t =$ แฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับรถโดยสารประจำทางในกรณีฐานในปีที่ t โดยโครงการได้พิจารณาแฟคเตอร์ของการพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ที่ 1% ต่อปี ซึ่งอ้างอิงจากค่ากลางของ CDM-AMS.III-C และทางโครงการวางแผนที่จะติดตามผลจนวนรถโดยสารประจำทางก๊าซธรรมชาติ (และการใช้น้ำมันของรถโดยสารดังกล่าว) ในระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0



พารามิเตอร์: การเปลี่ยนชนิดของเชื้อเพลิง

พารามิเตอร์	ความหมาย		ประเภท	
	TM05 ver.03	MADD ver. 5.3	TM05 ver.03	MADD ver. 5.3
EC _{RE}	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่มีอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับศูนย์ (การใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากโรงไฟฟ้าชีวมวล โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนใต้พิภพ และโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำจากอ่างเก็บน้ำ จะไม่อยู่ในขอบเขตการใช้ไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนที่อยู่ในโครงการ) ตามระเบียบวิธี CDM-ACM0002	พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล ความถี่ในการติดตามผล: รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี	พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล ความถี่ในการติดตามผล: รายเดือน และสรุปรายงานข้อมูลเป็นรายปี
SFC ซึ่งเป็นหนึ่งในพารามิเตอร์ที่ใช้คำนวณค่า FC	อัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ย (หน่วยเชื้อเพลิงต่อระยะทาง) ซึ่งต้องใช้ข้อมูลไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่องและย้อนหลังไม่เกิน 2 ปี หลังจากการเปลี่ยนเป็นยานพาหนะไฟฟ้า	อัตราการสิ้นเปลืองเฉลี่ย (หน่วยเชื้อเพลิงต่อระยะทาง) ซึ่งมาจากการติดตามของผู้ประกอบการหรือผู้ประกอบการอื่นที่มีการดำเนินการคล้ายคลึงกัน ซึ่งต้องใช้ข้อมูลไม่น้อยกว่า 3 เดือนต่อเนื่องและย้อนหลังไม่เกิน 2 ปี หลังจากการเปลี่ยนเป็นยานพาหนะไฟฟ้า อ้างอิงจาก ระเบียบวิธี CDM-AMS-III.C ส่วนที่ 5.4.4	พารามิเตอร์ที่ไม่ต้องติดตามผล	พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล ความถี่ในการติดตามผล: <u>รายปี</u>
ADJ	ค่าปรับแก้ของกรณีฐานและกรณีการดำเนินโครงการสำหรับระยะทางการเดินทางทั้งหมดของรถโดยสารแต่ละสาย	ค่าปรับแก้ ซึ่งพิจารณาเป็นการแทนที่ 1:1 บนพื้นฐานที่ว่าหากไม่มีการดำเนินการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการด้วยรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติแทน โดยเป็นไปตามข้อกำหนดในใบอนุญาตประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง	พารามิเตอร์จากการคำนวณ	พารามิเตอร์จากการคำนวณ



พารามิเตอร์: การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

พารามิเตอร์	ความหมาย		ประเภท	
	TM06 ver.03	MADD ver 5.3	TM06 ver.03	MADD ver. 5.3
EF _{PKM}	อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคนต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประเภทต่าง ๆ	อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อคนต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประเภทต่าง ๆ และต้องมี <u>การวัดและให้สอดคล้องกัน</u> <u>เวอร์ชันล่าสุดของระเบียบวิธี T-VER-METH-TM-06</u>	พารามิเตอร์ที่ไม่ต้องติดตามผล	พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล ความถี่ในการติดตามผล: <u>รายปี</u>
BSP _{x,y}	สัดส่วนการเดินทางรูปแบบเดิมด้วยพาหนะประเภทต่าง ๆ ของผู้โดยสารที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้นานพาหนะไฟฟ้า	สัดส่วนการเดินทางรูปแบบเดิมด้วยพาหนะประเภทต่าง ๆ ของผู้โดยสารที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้นานพาหนะไฟฟ้า	พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล ความถี่ในการติดตามผล: ข้อมูลจากรายงานการสำรวจ ในปี 1 และปีที่ 4 ของการดำเนินการ	พารามิเตอร์ที่ต้องติดตามผล ความถี่ในการติดตามผล: ข้อมูลจากรายงานการสำรวจ <u>รายปี</u>

	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย	T-VER-CPA-DD-FORM
	เอกสารข้อเสนอกลุ่มโครงการย่อยภายใต้โครงการแบบแผนงาน	VERSION 01.0

ภาคผนวก 11 หนังสือแจ้งการเปลี่ยนแปลง เงื่อนไขของกิจกรรมโครงการย่อยจากผู้พัฒนาโครงการ และ
หนังสือตอบรับจาก อบก.



ที่ อบก ๒๕๖๖.๐๔/๕๖๔

๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖

เรื่อง รับทราบการแจ้งเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

เรียน กรรมการผู้จัดการบริษัท บริหารโครงการคาร์บอน จำกัด

อ้างถึง หนังสือบริษัท บริหารโครงการคาร์บอน จำกัด ที่ ๔๐๖๑/๐๐๕๒๓ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๖

ตามหนังสือที่อ้างถึงบริษัท บริหารโครงการคาร์บอน จำกัด ได้ขอแจ้งการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทยแบบมาตรฐาน (Standard T-VER) ชื่อ “โครงการรถโดยสารไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน ๑ และ ๒ (Bangkok Metropolitan Area E-Bus Zone 1 and 2)” และ “โครงการรถโดยสารไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โซน ๓ และ ๔ (Bangkok Metropolitan Area E-Bus Zone 3 and 4)” ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโครงการ T-VER เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ และต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) หรือ อบก. รับทราบการแจ้งการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการปรับขนาดของความจุแบตเตอรี่จากเดิมที่ระบุความจุเท่ากับหรือมากกว่า 150 kWh เป็นความจุเท่ากับหรือมากกว่า 120 kWh ทั้งนี้ อบก. จะมีการติดตามประเมินผลโครงการประจำปีในโอกาสต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายเกียรติชาย ไมตรีวงษ์)

ผู้อำนวยการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก

สำนักรับรองคาร์บอนเครดิต

โทรศัพท์ ๐ ๒๑๔๑ ๔๘๔๖

โทรสาร ๐ ๒๑๔๓ ๘๔๐๔

“TGOร่วมสร้างไทย โปร่งใส ไร้ทุจริต”