

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไป
(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar)
และ (ร่าง) ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar)
ระหว่างวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2560

1. (ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
อาร์มภบท	-	-
คลื่นความถี่ (ข้อ 2)	-	
กำลังส่ง (ข้อ 3)		
ใบอนุญาตวิทยุคมนาคม (ข้อ 4)	ขอเสนอให้ เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar) <u>ได้รับยกเว้นไม่ต้องได้รับใบอนุญาต</u> ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคม เนื่องจาก ระบบธุรกิจจัดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย บริษัทเจ้าของตราสินค้าและผลิตภัณฑ์ (Brand owner) ดังเช่น บริษัท เซฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่เป็นผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อ เซฟโรเลตในประเทศไทยนั้น ในการประกอบธุรกิจ บริษัทฯจะมีการแต่งตั้งผู้จัดจำหน่ายอย่างเป็นทางการ(ดีลเลอร์) ซึ่งเป็นเพียงนิติบุคคลหนึ่ง เพื่อดำเนินการจัดจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อ เซฟโรเลตทั่วประเทศอีกทอดหนึ่ง โดยลักษณะธุรกิจและวัตถุประสงค์ในการดำเนินธุรกิจของผู้จัดจำหน่ายของบริษัทฯ คือการจัดจำหน่ายรถยนต์และการให้บริการหลังการขายแก่ลูกค้าผู้ซื้อรถยนต์ มิได้มุ่งขายซึ่งอุปกรณ์เครื่องวิทยุคมนาคมแต่อย่างใด	บริษัท เซฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด หนังสือที่ รส 22/2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปต่อ(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar) และ (ร่าง)ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
	2. ในประกาศ กทช. เรื่อง การค้าเครื่องวิทยุคมนาคม ข้อ 12(2) ได้กำหนดให้ส่งมอบเครื่องวิทยุคมนาคมให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อผู้ซื้อได้รับใบอนุญาตให้ค้าเครื่องวิทยุคมนาคมแล้วเท่านั้น ทำให้ผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ทั่วประเทศ (ดีลเลอร์) ของบริษัทต้องดำเนินการขอใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคมก่อนที่บริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ขออนุญาตนำเข้า Vehicle Radar จะสามารถจำหน่ายต่อให้กับดีลเลอร์เพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทนให้กับรถยนต์ลูกค้าได้ 3. เมื่อผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ทั่วประเทศ (ดีลเลอร์) ได้รับใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคมแล้ว ก็จะต้องมีภาระในการปฏิบัติตามเงื่อนไขของใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคม ดังเช่น การจัดทำบัญชีแสดงรายการเครื่องวิทยุคมนาคม การบันทึกชื่อผู้ซื้อและรายละเอียดวิทยุคมนาคมและการต่อใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคมทุกปี 4. ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระของผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ และเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯจึงขอเสนอให้ยกเว้นใบอนุญาตค้า สำหรับเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar) 5. ทั้งนี้ บริษัท เซฟโลเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่เป็นผู้ขอรับใบอนุญาตนำเข้า Vehicle Radar ยังคงยินดีที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของประกาศ กทช. เรื่อง การนำเข้าเครื่องวิทยุคมนาคม ที่กำหนดให้ผู้นำเข้าต้องได้รับใบอนุญาตให้ค้าเครื่องวิทยุคมนาคม ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตนำเข้าเครื่องวิทยุคมนาคมต่อไป เพื่อให้ทางสำนักงาน กสทช. สามารถควบคุมกำกับดูแลเครื่องวิทยุคมนาคมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม	

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
	ร่างประกาศหลักเกณฑ์ฯ ข้อ4. ใบอนุญาตค้าวิทยุคมนาคม เนื่องจากปกติ อะไหล่เรดาร์รถยนต์ จะถูกจัดเก็บที่คลังอะไหล่กลาง และจะถูกเบิกออก เมื่อผู้แทนจำหน่ายรถยนต์หรือผู้ซ่อมรถติดต่อเข้ามาเมื่อมีการจัดซ่อมรถยนต์ เรดาร์ดังกล่าว จึงถูกจัดส่งเพื่อใช้ประกอบเมื่อมีการซ่อมรถเท่านั้น บริษัทฯ จึงเห็นว่าใบอนุญาตค้า น่าจะทำในส่วนของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งค้ารถยนต์และอะไหล่เท่านั้นโดยอาจให้ใบอนุญาตนี้มีผลครอบคลุมไปถึงผู้แทนจำหน่ายที่ได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทฯ ด้วย ไม่ควรให้ผู้แทนจำหน่ายหรือผู้ซ่อมต้องทำใบอนุญาตค้าอีก โดยเฉพาะผู้ซ่อมรถก็อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ	กลุ่มบริษัทฟอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด ประกอบด้วย บริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฟอร์ด เซลส์ แอนด์เซอร์วิส ประเทศไทย จำกัด บริษัท ฟอร์ด โอเพอเรชั่น ประเทศไทย จำกัด บริษัท ฟอร์ด อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย จำกัด ไพรซิปียอิลีกทรอนิกส์ วันที่ 30 กันยายน 2560
	ขอเสนอให้ เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar) <u>ได้รับยกเว้นไม่ต้องได้รับใบอนุญาตค้า</u> ซึ่งเครื่องวิทยุคมนาคม เนื่องจาก 1) ระบบธุรกิจจัดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย บริษัทเจ้าของตราสินค้าและผลิตภัณฑ์ (Brand owner) ดังเช่น บริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่เป็นผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อ เมอร์เซเดส-เบนซ์ ในประเทศไทยนั้น ในการประกอบธุรกิจ บริษัทฯ จะมีการแต่งตั้งผู้จัดจำหน่ายอย่างเป็นทางการ (ดีลเลอร์) ซึ่งเป็นแต่เพียงนิติบุคคลหนึ่ง เพื่อดำเนินการจัดจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อเมอร์เซเดส-เบนซ์ ทั่วประเทศอีกทอดหนึ่ง โดยลักษณะธุรกิจและวัตถุประสงค์ในการดำเนินธุรกิจของผู้จัดจำหน่ายของบริษัท ฯ คือการจัดจำหน่ายรถยนต์และการให้บริการหลังการขายแก่ลูกค้าผู้ซื้อรถยนต์ มิได้มุ่งขายซึ่งอุปกรณ์เครื่องวิทยุคมนาคมแต่อย่างใด	บริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด ไพรซิปียอิลีกทรอนิกส์ วันที่ 29 กันยายน 2560

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปต่อ(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar) และ (ร่าง)ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
	2) ใน ประกาศ กทช. เรื่อง การค้าเครื่องวิทยุคมนาคม ข้อ 12 (2) ได้กำหนดให้ส่งมอบเครื่องวิทยุคมนาคมให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อผู้ซื้อได้รับใบอนุญาตให้ค้าเครื่องวิทยุคมนาคมแล้วเท่านั้น ทำให้ผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ทั่วประเทศ (ดีลเลอร์) ของบริษัทฯ ต้องดำเนินการขอใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคม ก่อนที่ทางบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ขออนุญาตนำเข้า Vehicle Radar จะสามารถจำหน่ายต่อให้กับดีลเลอร์เพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทนให้กับรถยนต์ของลูกค้าได้ 3) เมื่อผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ทั่วประเทศ (ดีลเลอร์) ได้รับใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคมแล้ว ก็จะต้องมีภาระในการปฏิบัติตามเงื่อนไขของใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคม ดังเช่น การจัดทำบัญชีแสดงรายการเครื่องวิทยุคมนาคม การบันทึกชื่อผู้ซื้อและรายละเอียดเครื่องวิทยุคมนาคม และการต่อใบอนุญาตค้าเครื่องวิทยุคมนาคมทุกปี 4) ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระของผู้จัดจำหน่ายรถยนต์ และเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงขอเสนอให้ยกเว้นใบอนุญาตค้า สำหรับเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar) 5) ทั้งนี้ บริษัทเมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่เป็นผู้ขอรับใบอนุญาตนำเข้า Vehicle Radar ยังคงยินดีที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของประกาศ กทช. เรื่องการนำเข้าเครื่องวิทยุคมนาคม ที่กำหนดให้ผู้นำเข้าต้องได้รับใบอนุญาตให้ค้าเครื่องวิทยุคมนาคม ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตนำเข้าเครื่องวิทยุคมนาคมต่อไป เพื่อให้ทางสำนักงาน กสทช. สามารถควบคุมกำกับดูแลการนำเข้าได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม	

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปต่อ(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar) และ (ร่าง)ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
สิทธิการคุ้มครองการรบกวน (ข้อ 6)	-	
บทเฉพาะกาล (ข้อ 8)	เห็นด้วยกับการอนุญาตให้ทำหรือนำเข้า Vehicle Radar ในย่านความถี่ 22.00 -24.05 GHz และ 24.25 - 26.65 GHz <u>เพื่อติดตั้งในรถยนต์ใหม่ได้ไม่เกินวันที่ 31 ธันวาคม 2566</u> ตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 ขอเสนอให้ทางสำนักงาน กสทช. อนุญาตให้ทำหรือนำเข้า Vehicle Radar ในย่านความถี่ 22.00 -24.05 GHz และ 24.25 - 26.65 GHz เพื่อใช้งานภายในประเทศได้เฉพาะกรณีสำรองไว้เพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนเท่านั้น โดยไม่จำกัดระยะเวลา แต่อาจกำหนดเป็น <u>ปริมาณที่อนุญาตให้ทำหรือนำเข้าได้ต่อครั้ง และ/หรือต่อปี</u> เช่นเดียวกับที่ทางสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนดการอนุญาตเฉพาะครั้งให้กับกระเจกนิกรภัยเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทน โดยอนุญาตให้นำเข้าครั้งละไม่เกิน 50 แผ่น/ประเภท/หมายเลขชิ้นส่วน และไม่เกิน 200 แผ่น/ประเภท/หมายเลขชิ้นส่วน/รอบปี ดังเหตุผลต่อไปนี้ 1) เนื่องจากการใช้งานรถยนต์ในประเทศไทยไม่ได้มีการจำกัดอายุการใช้งาน ดังนั้นบริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการหลังการขาย ที่จะต้องมีอะไหล่ทดแทนไว้รองรับในกรณีที่ลูกค้ามีเหตุให้ต้องเปลี่ยนอะไหล่ทดแทนชิ้นใดชิ้นหนึ่ง ซึ่งโดยปกติของการใช้รถยนต์ในประเทศไทย บริษัทรถยนต์จะต้องมีการเตรียมอะไหล่ทดแทนไว้รองรับอย่างน้อย 10 ปี หลังจากปีสุดท้ายที่จำหน่ายรถในแต่ละรุ่น 2) Vehicle Radar ในย่านความถี่ 22.00 -24.05 GHz และ 24.25 - 26.65 GHz ที่สมาชิกของสมาคมฯ ได้นำเข้ามาใช้งานอยู่นั้น ถูกติดตั้งอยู่ในบริเวณกันชนหลังเพื่อทำหน้าที่ตรวจจับวัตถุในจุดอับสายตา (Blind spot detection) ซึ่งอุปกรณ์ที่อยู่ในตำแหน่งดังกล่าวมีโอกาสสูงที่จะ	สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย หนังสือเลขที่ ที.เอ.ไอ.เอ. 071-004/2560 ลงวันที่ 27 กันยายน 2560

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปต่อ(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar) และ (ร่าง)ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
	<u>เสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน</u> 3) ลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทรถยนต์ในประเทศไทยมี 2 รูปแบบ แบบที่ 1 คือบริษัทผู้ผลิต จำหน่ายและให้บริการหลังการขายเป็นนิติบุคคลเดียวกัน แบบที่ 2 คือ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นนิติบุคคลหนึ่ง และบริษัทจำหน่ายรถและให้บริการหลังการขายเป็นอีกนิติบุคคลหนึ่ง ดังนั้น การจำกัดการอนุญาตไม่เกินร้อยละ 10 ของแต่ละนิติบุคคลที่เป็นผู้ขออนุญาตทำหรือนำเข้า Vehicle Radar จะเป็นปริมาณที่ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ โดยเฉพาะบริษัทที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบที่ 2 ที่มีการแยกบริษัทจำหน่ายรถและให้บริการหลังการขายออกเป็นอีกนิติบุคคลหนึ่งซึ่งมีการขออนุญาตทำหรือนำเข้า Vehicle Radar เพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนก่อนปี 2567 ในปริมาณไม่มากอยู่แล้ว เมื่อเทียบกับบริษัทที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์	
	ตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 ขอเสนอให้ทางสำนักงาน กสทช. อนุญาตให้ทำหรือนำเข้า Vehicle Radar ในย่านความถี่ 22.00-24.05 GHz และ 24.25-26.65 GHz เพื่อใช้งานภายในประเทศได้เฉพาะกรณีสำรองไว้เพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนเท่านั้น <u>โดยไม่จำกัดระยะเวลา แต่อาจกำหนดเป็นปริมาณที่อนุญาตให้ทำหรือนำเข้าได้ต่อครั้ง และ/หรือต่อปี เช่นเดียวกับที่</u> ทางสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนดการอนุญาตเฉพาะครั้งให้กับกระจกนิรภัยเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทน โดยอนุญาตให้นำเข้าครั้งละไม่เกิน 50 แผ่น/ประเภท/หมายเลขชิ้นส่วน และไม่เกิน 200 แผ่น/ประเภท/หมายเลขชิ้นส่วน/รอบปี ดังเหตุผลต่อไปนี้ 1. เนื่องจากการใช้งานรถยนต์ในประเทศไทยไม่ได้มีการจำกัดอายุการใช้งาน ดังนั้นบริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการหลังการขาย ที่จะต้องมีอะไหล่ทดแทนไว้รองรับในกรณีที่ลูกค้ามีเหตุให้ต้องเปลี่ยนอะไหล่	บริษัท เซฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด หนังสือที่ รส 22/2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
	ทดแทนชิ้นใดชิ้นหนึ่ง ซึ่งโดยปกติของการใช้รถยนต์จะต้องมีการเตรียมอะไหล่ทดแทนรองรับอย่างน้อย 10 ปี หลังจากปีสุดท้ายที่จำหน่ายรถในแต่ละรุ่น 2. Vehicle Radar ในย่านความถี่ 22.00-24.05 GHz และ 24.25-26.65 GHz ที่บริษัทฯ ได้นำเข้ามาใช้งานอยู่นั้น ถูกติดตั้งอยู่ในบริเวณมุมกันชนหลังด้านซ้ายและขวา โดยรถยนต์ 1 คันจะมี Vehicle Radar ในย่านความถี่นี้ 2 ชิ้นเพื่อทำหน้าที่ตรวจจับวัตถุในจุดอับสายตา (Blind spot detection) ซึ่งอุปกรณ์ที่อยู่ในตำแหน่งดังกล่าวมีโอกาสสูงที่จะเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมหรือคาดการณ์ได้ 3. ปัจจุบันบริษัท เจอเนอรัล มอเตอร์ส(ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ เป็นผู้ขออนุญาตนำเข้า Vehicle Radar เพื่อผลิตรถยนต์ Chevrolet และบริษัท เซฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ขออนุญาตนำเข้า Vehicle Radar มาเพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนเท่านั้น การจำกัดการอนุญาตไม่เกินร้อยละ 10 ของแต่ละนิติบุคคลที่เป็นผู้ขออนุญาตทำหรือนำเข้า Vehicle Radar จะเป็นปริมาณที่ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ โดยทางบริษัท เซฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะมีการนำเข้า Vehicle Radar เพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนในปริมาณที่ไม่มากอยู่แล้วจากปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2566 ดังนั้นการจำกัดปริมาณที่อนุญาตให้นำเข้าต่อได้เพียงร้อยละ 10 ของปริมาณดังกล่าว จะมีจำนวนที่น้อยมากและอาจไม่เพียงพอที่จะรองรับรถยนต์ของบริษัทฯ ที่อนุญาตการใช้งานได้โดยไม่จำกัดอายุในประเทศไทย 4. ทั้งนี้ ปริมาณ Vehicle Radar ในช่วงคลิ่นดังกล่าวภายหลังปี	

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
	2566 จะไม่มีการเพิ่มขึ้นอยู่แล้วตามเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาตทำหรือนำเข้าเพื่อใช้งานในประเทศ (ติดตั้งในรถยนต์ใหม่) ได้ไม่เกิน 31 ธันวาคม 2566 แต่จะค่อยๆลดปริมาณลงตามอายุของรถยนต์ที่จะค่อยๆหมดสภาพและถูกเลิกใช้งานไป การอนุญาตให้ทำหรือนำเข้าเพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนจะเป็นเพียงการสำรองจำหน่ายเพื่อแทนที่อุปกรณ์ดังกล่าวที่ติดตั้งในกรณีที่มีการชำรุดเสียหายเท่านั้น	
	ร่างประกาศหลักเกณฑ์ฯ ข้อ 8. บทเฉพาะกาล เนื่องจากการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฟอร์ดมีการแบ่งออกเป็นหลายบริษัทดังกล่าว บริษัทฟอร์ด โอเปอเรชั่นส์ซึ่งดูแลบริการหลังการขายและอะไหล่ จะนำเข้าเรดาร์รถยนต์เพื่อเป็นอะไหล่เท่านั้นซึ่งจะมีจำนวนน้อยกว่าบริษัทที่เป็นโรงงานประกอบรถยนต์เป็นอย่างมาก การคำนวณปริมาณอะไหล่ทดแทนไม่เกินร้อยละสิบหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2567 จึงไม่ควรคำนวณจากรายบริษัทแต่ละนิติบุคคล แต่ควรคำนวณปริมาณจากกลุ่มบริษัททั้งหมด	กลุ่มบริษัทฟอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด ประกอบด้วย บริษัทฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฟอร์ด เซลส์ แอนด์เซอร์วิส ประเทศไทย จำกัด บริษัทฟอร์ด โอเปอเรชั่น ประเทศไทย จำกัด บริษัทอโต้ อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย จำกัด ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ วันที่ 30 กันยายน 2560
ประเด็นอื่นๆ		

2. (ร่าง) ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์ (Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
อาร์ัมภท		
กำลังส่งย่านความถี่วิทยุใช้งาน 22.00 26.65 GHz		
กำลังส่งย่านความถี่วิทยุ 24.05 – 24.25 GHz	To get a clearer representation of different radar sensor types, to have conditions compatible with those in Europe and in the united states, and to avoid that narrowband automotive radar in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz cannot be used in Thailand any more, Hella proposes the following three improvements to TS 1011: 1. Cover narrowband automotive radar sensors in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz and ultra-wideband automotive radar sensors in the frequency range 22.0 GHz to 26.65 GHz by two separate sub-sections of section 2.1. 2. For narrowband automotive radar sensors in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz remove the condition in sub-section 2.1.1, item 1.2), on a maximum 10% duty cycle.	Hell KGaA Hueck & Co., Germany หนังสือลงวันที่ 28 กันยายน 2560

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปต่อ(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar) และ (ร่าง)ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
	3. For narrowband automotive radar sensors in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz remove the condition in sub-section 2.1.1, item 3), on vertical plane transmitter emissions in the band 23.6 GHz to 24.0 GHz.	
การแพร่ย่านความถี่ใช้งาน 22.00 – 24.05 GHz		
การแพร่คลื่นในระนาบแนวตั้ง 23.6 GHz – 24.0 GHz		
ย่านความถี่วิทยุใช้งาน 76 – 77 GHz		
ย่านความถี่วิทยุใช้งาน 77 – 81 GHz		
มาตรฐานทางเทคนิคด้านความปลอดภัยทางไฟฟ้า		
มาตรฐานทางเทคนิคด้านความปลอดภัยต่อสุขภาพของมนุษย์ จากการใช้เครื่องวิทยุคมนาคม		
การแสดงความสอดคล้องตามมาตรฐาน		

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปต่อ(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar) และ (ร่าง)ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar)

ประเด็น	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ผู้แสดงความเห็น/หน่วยงาน
อื่นๆ	Since radar sensors in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz have a lower price compared to those operation in other frequency ranges (for example 76 GHz to 77 GHz) , they allow car manufacturers to offer new, advanced warning functions against dangerous driving scenarios also to users of small, compact and medium sized vehicles. A broad employment helps to better master today's overall traffic complexity and thus means an advantage for the road safety worldwide. The frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz is available for narrow automotive radars without time limitation in nearly all countries of the world. In Europe, for example, narrowband automotive radars in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz are regulated according to the following documents and standards: ERC recommendation 70-03 on short range device (SRDs), annex 5(on Transport and traffic telematics (TTT), frequency bands f1, f2, f3; European commission decision 2006/771/ec (latest amendment by commission implementing decision	Hell KGaA Hueck & Co., Germany หนังสือลงวันที่ 28 กันยายน 2560

	2013/752/eu, frequency bands 66, 69a/69b, 70b); Harmonized standard ETSI EN 302 858 In the United States, for example, narrowband automotive radar in the frequency range 24.05 GHz to 24.24 GHz are regulated according to the following documents and standards: Fcc rule section 15.249 (in-band emissions) Fcc rule section 15.209 (out-of-band emission) Narrowband automotive radar sensors in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz must be clearly distinguished from ultra-wideband radar sensors in the frequency 22.0 GHz to 26.65 GHz. Because of that, ultra-wideband radar sensors in the frequency 22.0 GHz to 26.65 GHz are regulated by separate documents and standards in Europe (ERC Rec 70-03, annex 5, frequency bands c1, c2, ECC Dec (04), EN 302 288-1) and in the united states (FCC Rule Section 15.515). Unfortunately, the draft new version of NBTC TS 1011 covers narrowband radars and ultra-wideband radar in a single joint sub-section 2.1.1. that does not properly express the fact that narrowband radars and ultra-wideband radars are two different types of radars, and may also cause irritation in the future	
--	--	--

สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปต่อ(ร่าง) ประกาศ กสทช. เรื่อง การอนุญาตให้ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar) และ (ร่าง)ประกาศ เรื่องมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องวิทยุคมนาคมระบบเรดาร์ที่ใช้ติดตั้งในรถยนต์(Vehicle Radar)

	when ultra-wideband radars are phased-out. Furthermore, in that sub-section 2.1.1, to our understanding new technical conditions are given for narrowband automotive radar sensors in the frequency band 24.05 GHz to 24.25 GHz which are deviation from respective technical conditions in Europe and in the united states (condition on max. 10% duty cycle for in-band emission, conditions would prevent narrowband automotive radar in the frequency range 24.05 GHz to 24.25 GHz from being used in Thailand.	
--	---	--