



มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
ครั้งที่ 2/2542 (ครั้งที่ 68)
วันจันทร์ที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2542 เวลา 14.30 น.
ณ ห้องประชุมตึกสันติไมตรีหลังใน ทำเนียบรัฐบาล

1. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ผลกระทบและแนวทางการแก้ไข

นายศุภชัย พานิชภักดิ์ รองนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ
นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ

เรื่องที่ 1 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ผลกระทบและแนวทางการแก้ไข

สรุปสาระสำคัญ

1. ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปของไทยในปี 2541 แยกเป็น เบนซินมีปริมาณการใช้ 7,173 ล้านลิตร ดีเซลหมุนเร็ว 15,265 ล้านลิตร และน้ำมันเตา 7,941 ล้านลิตร เบนซินมีการใช้ในภาคคมนาคมเป็นส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 97.8 ส่วนใหญ่ใช้ในรถแท็กซี่ น้ำมันดีเซลประมาณร้อยละ 81.6 ใช้ในการขนส่ง ร้อยละ 10.5 ใช้ในภาคเกษตร ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ในสาขาประมงและมักจะซื้อมาจากนอกน่านน้ำไทยเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากไม่มีภาษี ส่วนน้ำมันเตาประมาณร้อยละ 53.6 ใช้ในกิจการไฟฟ้า อีกร้อยละ 43.8 ใช้ในภาคอุตสาหกรรมและการขนส่งทางเรือ

2. โครงสร้างการจัดเก็บภาษีน้ำมันในขณะนี้ ประกอบด้วย ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยภาษีสรรพสามิตมีการจัดเก็บมากที่สุด คือ เบนซินมีการจัดเก็บในอัตรา 3.685 บาท/ลิตร ดีเซล 2.305 บาท/ลิตร และน้ำมันเตา 0.2378 บาท/ลิตร ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการปรับภาษีสรรพสามิต รวม 2 ครั้ง คือ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2541 มีการปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตเบนซิน 1 บาท/ลิตร และเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2542 มีการปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเตาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่า และปรับเพิ่มภาษีสรรพสามิตเบนซินและดีเซล 0.10 บาท/ลิตร และ 0.09 บาท/ลิตร ตามลำดับ เพื่อชดเชยรายได้ภาษีที่ลดลงจากการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเตา รายได้ของรัฐ

จากภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล และภาษีมูลค่าเพิ่มของน้ำมันในปีงบประมาณ 2542 มีจำนวน 94,867 ล้านบาท

3. ราคาน้ำมันดิบในขณะนี้ได้ปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากกลุ่มประเทศโอเปคและประเทศผู้ส่งออกน้ำมันนอกกลุ่มโอเปค ได้ตกลงร่วมกันในการลดปริมาณการผลิตลงตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2542 เป็นต้นมา ทำให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกเริ่มปรับตัวสูงขึ้นมาโดยตลอดและได้ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันสำเร็จรูป การปรับตัวของราคาน้ำมันเบนซินมีมากกว่าน้ำมันดีเซล เนื่องจากความต้องการใช้เพื่อการขับขี่ในฤดูร้อน แต่นับตั้งแต่กลางเดือนสิงหาคมราคาน้ำมันเบนซินเริ่มทรงตัว เนื่องจากความต้องการในตลาดโลกเริ่มชะลอตัวลงในช่วงปลายฤดูร้อน ในขณะที่เดียวกันประเทศต่างๆ เริ่มสำรองน้ำมันดีเซลและน้ำมันก๊าดสำหรับฤดูหนาวที่จะมาถึง ทำให้ราคาน้ำมันดีเซลและน้ำมันก๊าดปรับสูงขึ้นตามความต้องการของช่วงฤดูกาล ผลการประชุมของกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันดิบคาดว่าจะยังคงยืนเหนียวการผลิตเดิมออกไปจนกระทั่งเดือนมีนาคมปีหน้า

4. ราคาน้ำมันดิบที่ขึ้นมาอยู่ในระดับ 22-23 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล เป็นราคาที่อยู่ในระดับภาวะปกติเมื่อเทียบกับช่วงก่อนที่จะเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจในเอเชีย แต่สาเหตุที่ประชาชนมีความรู้สึกว่าราคาเพิ่มขึ้น สูงมากก็เนื่องจากในช่วงปีที่ผ่านมา ราคาน้ำมันดิบมีราคาต่ำกว่าปกติอยู่ในระดับ 10 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล ซึ่งเป็นราคาที่ไม่เคยต่ำเช่นนี้มาตั้งแต่ปี 2529 และเป็นช่วงที่เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยเช่นเดียวกัน ราคาน้ำมันดิบ 10 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล นี้ เป็นราคาที่คงอยู่ไม่นานเนื่องจากเป็นราคาที่ต่ำเกินไปทำให้ไม่สนใจให้มีการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ดังนั้น ราคาน้ำมันดิบในขณะนี้จึงถือว่าเป็นราคาที่อยู่ในภาวะปกติ โดยในช่วงหน้าหนาวราคาอาจจะสูงขึ้นและช่วงหน้าร้อนอาจจะลดลงบ้าง แต่จะไม่ลดลงไปอยู่ที่ระดับ 10 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล เหมือนปีที่แล้ว

5. ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยได้ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก แต่การปรับราคาขายปลีกของผู้ค้าน้ำมันทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากตลาดมีการแข่งขันสูง และค่าการตลาดของผู้ค้าน้ำมันก็ลดลงมากในช่วงที่ผ่านมา ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในขณะนี้ ราคาเบนซินพิเศษอยู่ที่ 13.59 บาท/ลิตร ซึ่งสูงสุดในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา ราคาดีเซลอยู่ที่ 10.14 บาท/ลิตร ซึ่งยังคงต่ำกว่าราคาสูงสุดปีที่แล้วซึ่งอยู่ที่ 11.70 บาท/ลิตร ราคานี้ดูเหมือนจะมีการปรับตัวสูงขึ้นเมื่อคิดเป็นเงินบาท แต่เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐ เท่ากับ 25 บาท แล้วราคาจะต่ำกว่านี้ 2 บาท ดังนั้น ราคาเบนซินพิเศษ 13.59 บาท/ลิตร เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่ 25 บาท ราคาจะลดลงเหลือ 11.59 บาท เพราะฉะนั้นจะเห็นได้ว่าสถานการณ์ขณะนี้ไม่ได้มีวิกฤติการณ์ทางด้านน้ำมันเกิดขึ้นในโลก แต่เนื่องจากค่าเงินบาทอ่อนตัวลงจึงทำให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ในประเทศอื่นๆ ราคาน้ำมันก็ปรับตัวสูงขึ้นเช่นเดียวกัน และเมื่อเปรียบเทียบการจัดเก็บภาษี ของไทยกับหลายประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศแถบยุโรปและเอเชียบางประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสิงคโปร์ มีการจัดเก็บภาษีประมาณร้อยละ 50-70 ของราคาขายปลีก ซึ่งสูงกว่าของไทยซึ่งมีการจัดเก็บอยู่ในกลุ่มร้อยละ 30-50 ของราคาขายปลีก

6. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ได้วิเคราะห์ผลกระทบของการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซล เบนซินและน้ำมันเตาต่อเศรษฐกิจมหภาค โดยมีสมมติฐาน เป็น 2 กรณี คือ กรณีฐาน สมมติว่าราคาน้ำมัน ในครึ่งหลังปี 2542 เฉลี่ยเท่ากับราคาในช่วงครึ่งแรกของปี 2542 และกรณีที่ราคาน้ำมันในครึ่งหลังของปี 2542 เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.5 เมื่อเทียบกับราคาเฉลี่ยในช่วงครึ่งปีแรก โดยราคาเฉลี่ยปี 2542 จะสูงกว่าราคาในกรณีฐานร้อยละ 11.8 ซึ่งสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

6.1 การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันทำให้ต้นทุนของผู้ใช้น้ำมันทั้งภาคการผลิตและบริโภคสูงขึ้น มี ผลให้อุปสงค์รวมที่แท้จริง (Real Demand) ของระบบเศรษฐกิจลดลง และทำให้การขยายตัวของเศรษฐกิจรวมลดลงร้อยละ 0.6 โดยภาคอุตสาหกรรมจะขยายตัวต่ำกว่ากรณีฐานร้อยละ 0.9 ส่วนภาคบริการจะขยายตัวต่ำลงร้อยละ 0.6

6.2 อัตราเงินเฟ้อจะสูงขึ้นจากกรณีฐาน เพียงร้อยละ 0.2 สาเหตุที่เงินเฟ้อสูงไม่มาก เนื่องจาก อุปสงค์รวมที่แท้จริงของระบบเศรษฐกิจลดลง ในขณะที่มีกำลังผลิตส่วนเกิน (Excess Capacity) อยู่ในระบบมาก ดังนั้นผู้ประกอบการไม่สามารถผ่านต้นทุนที่สูงขึ้นทั้งหมดให้ผู้บริโภคได้

6.3 การส่งออกลดลงเล็กน้อยเนื่องจากราคาที่สูงขึ้นกระทบต่อผู้ใช้น้ำมันทั่วโลก มูลค่าการนำเข้าสูงขึ้นประมาณ 9,123 ล้านบาท เนื่องจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นทำให้มูลค่าการนำเข้าในหมวดน้ำมันสูงขึ้น ดุล การค้าจะลดลง 10,586 ล้านบาท ส่วนดุลบัญชีเดินสะพัดจะลดลง 9,733 ล้านบาท เมื่อเทียบกับกรณีฐาน

7. สถานการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นในขณะนี้นับว่าอยู่ในภาวะปกติ แนวโน้มราคาน้ำมันเบนซินในช่วงครึ่งหลังของปี 2542 จะคงไม่สูงขึ้นมาก ส่วนราคาน้ำมันดีเซลคาดว่าจะสูงขึ้นตามความต้องการที่สูงขึ้นในฤดูหนาว แนวทางการแก้ไขจึงควรพิจารณาลดต้นทุนการใช้พลังงานของกิจกรรมต่างๆ และการประหยัดพลังงานก่อนเป็นอันดับแรก ส่วนการลดภาษีสรรพสามิตนั้น จะมีผลกระทบต่อรายได้ของรัฐ จึงควรพิจารณาเป็นทางเลือกสุดท้าย โดยฝ่ายเลขานุการฯ เห็นควรให้มีการแก้ไขปัญหา ดังนี้

7.1 ให้เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน โดยเร่งรัดการดำเนินการตามแผนอนุรักษ์พลังงานซึ่งได้ดำเนินการอยู่ในขณะนี้ให้มีผลเป็นรูปธรรมมากขึ้น ดังนี้

(1) เร่งดำเนินการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม และส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในอาคารของรัฐ

(2) ส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานและอาคารทั่วไปที่ไม่ได้เป็นโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม ซึ่งเป็นโรงงานและอาคารขนาดกลางและขนาดเล็ก

(3) ส่งเสริมให้มีการใช้วัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูง ตลอดจนส่งเสริมระบบตลาดให้สามารถเข้ามารองรับการดำเนินงานตามแผนอนุรักษ์พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4) เร่งรัดให้มีการกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานสำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ไฟฟ้า และกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำ รวมทั้ง การติดตามแสดงระดับประสิทธิภาพพลังงาน และส่งเสริมให้มีการจัดตั้ง ศูนย์ทดสอบประสิทธิภาพพลังงานที่มีมาตรฐาน

(5) ส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในการขนส่ง ได้แก่ การส่งเสริมการเดินทางโดยใช้พาหนะร่วม (Car Pool) เพื่อลดการใช้รถยนต์ ลดการเดินทางด้วยการสื่อสารลักษณะอื่นแทน เช่น โทรศัพท์ โทรสาร หรือการใช้บริการส่งเอกสารและวัสดุ แทนการส่งด้วยตนเอง การรณรงค์ให้มีการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และการใช้รถยนต์ ให้ถูกวิธี ในระยะปานกลางและระยะยาวควรเร่งปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ รถเมล์ และเร่งก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนให้เสร็จทันเวลา ปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีให้ ประชาชน หันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น ลดการใช้รถส่วนตัว รวมทั้ง ปรับปรุงระบบผัง เมืองให้มีผลต่อการลดความต้องการในการ เดินทาง เช่น บ้าน โรงเรียน และที่ ทำงานอยู่ใกล้กัน เป็นต้น

(6) ส่งเสริมและรณรงค์ให้เกิดการตื่นตัวต่อการประหยัดพลังงานในระดับชาติ โดย ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนทุกระดับทั่วประเทศเกิดกระแสร่วมมือในการอนุรักษ์พลังงานและสร้างจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงานให้กับ กลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่มอย่างต่อเนื่อง

7.2 ให้มีการเลือกใช้พลังงาน ดังนี้

(1) ส่งเสริมการใช้น้ำมันเบนซินให้ถูกประเภท โดยเพิ่มการใช้เบนซินธรรมดาทดแทน เบนซินพิเศษ

(2) ลดการใช้น้ำมันเตาและดีเซลในการผลิตไฟฟ้า โดยให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ดำเนินการดังนี้

(2.1) ให้ใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มมากขึ้นในโรงไฟฟ้าบางปะกง และพระนครใต้

(2.2) เร่งรัดการติดตั้งหน่วยกำจัดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (FGD) ของโรงไฟฟ้า แม่ เมาะ เครื่องที่ 4-7 ให้แล้วเสร็จ และสามารถใช้งานได้ในเดือนมกราคม 2543

(2.3) ให้จัดหาถ่านลิกไนต์คุณภาพสูง (กำมะถันต่ำ) จากภาคเอกชนมาใช้ใน โรงไฟฟ้าแม่เมาะอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่นๆ ใน การผลิตไฟฟ้า

(2.4) ให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำจาก สปป.ลาว เพิ่มขึ้น ได้แก่ โครงการน้ำเทิน-หिनบุน ห้วยเฮาะ น้ำจิม และเซเสด

(2.5) ให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP) และรายเล็ก (SPP) ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน หรือพลังงานนอกกรอบแบบเป็นเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น

(3) ส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนให้มากขึ้น ได้แก่ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานชีวมวล และการแปรรูปจากมูลฝอยโดยเฉพาะเพื่อการผลิตกระแสไฟฟ้า โดยใช้กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานให้การสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าว เพื่อช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

(4) ในระยะยาวให้มีการกระจายแหล่งและชนิดของเชื้อเพลิง เพื่อความมั่นคงในการจัดหา เชื้อเพลิงของประเทศ การพึ่งพาเชื้อเพลิงชนิดใดชนิดหนึ่งมากเกินไปจะก่อให้เกิดความเสี่ยงในการจัดหาเชื้อเพลิงให้แก่ประเทศ และเนื่องจากถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงที่มีแหล่งสำรองอยู่มาก และกระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก รวมทั้งราคาค่อนข้างมีเสถียรภาพ ถ่านหินจึงน่าจะเป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าของประเทศในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าลงได้

7.3 กำหนดแนวทางในการตรึงราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว เพื่อให้มีผลกระทบต่อผู้บริโภคน้อยที่สุด โดย

(1) ใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจ่ายชดเชยเพื่อตรึงราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลวจนถึงเดือนมีนาคม 2543

(2) ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตตามมูลค่า

(3) ปรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคา ณ โรงกลั่น/ราคานำเข้าลดลงจากระดับปัจจุบัน (ซึ่งเท่ากับราคาปิโตรมิน +0\$) หากราคาก๊าซฯ ยังคงปรับตัวสูงขึ้นจากปัจจุบันอีกจนถึงระดับที่กองทุนฯ ไม่สามารถรับการชดเชยต่อไปได้

(4) หลังจากดำเนินการตามข้อ (1)-(3) แล้ว หากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงยังไม่สามารถรับภาระการชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวได้ ให้ดำเนินการปรับเพิ่มราคาขายส่งและราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว

7.4 เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการผลิตไฟฟ้า ควรให้ กฟผ. มีทางเลือกในการใช้น้ำมันเตาในโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ โดยให้ กฟผ. สามารถใช้น้ำมันเตากำมะถันไม่เกิน 1.0% และค่าแอสฟัลท์ในระดับปกติมาใช้ในโรงไฟฟ้าพระนครเหนือได้

7.5 เร่งรัดการแก้ไขการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉพาะที่มีการนำเข้ามาจากประเทศมาเลเซีย ดังนี้

(1) เร่งรัดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมศุลกากร เพิ่มการลาดตระเวนตรวจสอบ เรือขนส่งน้ำมันจากประเทศมาเลเซีย รวมทั้ง เรือประมงที่ดัดแปลงเป็นเรือขนน้ำมัน ซึ่งเดินทางเข้ามาประเทศไทยทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน รวมทั้งการลักลอบขนน้ำมันเถื่อนทางบกในบริเวณแนวชายแดนไทย - มาเลเซีย

(2) เพิ่มการปฏิบัติการตรวจสอบปราบปรามทางทะเลในทุกท้องที่ให้มากขึ้น เพราะเรือน้ำมันเถื่อนในทะเลที่เคยซื้อน้ำมันจากสิงคโปร์อาจเปลี่ยนไปซื้อจากมาเลเซีย ทำให้ไม่ต้องขึ้นราคาจำหน่ายหรือขึ้นราคาจำหน่ายน้อยกว่าน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้ผู้ลักลอบขนขึ้นฝั่งมากขึ้นเพราะได้กำไรสูงขึ้น และพื้นที่

ล้ากรอบที่เพิ่มสูงอาจเกิดขึ้นได้ในทุกที่ตลอดแนวชายฝั่งทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

7.6 หากจะต้องมีการลดภาษีสรรพสามิตตามปริมาณให้ปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเบนซินลง โดยลดอัตราภาษีน้ำมันเบนซินออกเทนระหว่าง 95.0-96.0 ลง 20 สตางค์/ลิตร และเบนซินออกเทน 91 และ 87 ลง 50 สตางค์/ลิตร เพื่อส่งเสริมการใช้ น้ำมันเบนซินให้ถูกประเภท

มติของที่ประชุม

เห็นชอบกับแนวทางการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันที่สูงขึ้นตามข้อเสนอของฝ่ายเลขานุการฯ ดังนี้

1. ให้เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน โดยเร่งรัดการดำเนินการตามแผนอนุรักษ์พลังงานซึ่งได้ดำเนินการอยู่ในขณะนี้ให้มีผลเป็นรูปธรรมมากขึ้น ดังนี้
 - 1.1 เร่งดำเนินการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม และส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในอาคารของรัฐ
 - 1.2 ส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานและอาคารทั่วไปที่ไม่ได้เป็นโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม ซึ่งเป็นโรงงานและอาคารขนาดกลางและขนาดเล็ก
 - 1.3 ส่งเสริมให้มีการใช้วัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูง ตลอดจนส่งเสริมระบบตลาดให้สามารถเข้ามารองรับ การดำเนินงานตามแผนอนุรักษ์พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - 1.4 เร่งรัดให้มีการกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานสำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุที่ใช้ไฟฟ้า และกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำ รวมทั้ง การติดตามแสดงระดับประสิทธิภาพพลังงาน และส่งเสริมให้มีการจัดตั้งศูนย์ทดสอบประสิทธิภาพพลังงานที่มีมาตรฐาน
 - 1.5 ส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในการขนส่ง ได้แก่ การส่งเสริมการเดินทางโดยใช้พาหนะร่วม (Car Pool) เพื่อลดการใช้รถยนต์ ลดการเดินทางด้วยการสื่อสารลักษณะอื่นแทน เช่น โทรศัพท์ โทรสาร หรือการใช้บริการส่งเอกสารและวัสดุแทนการส่งด้วยตนเอง การรณรงค์ให้มีการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และการใช้รถยนต์ให้ถูกวิธี ในระยะปานกลางและระยะยาวควรเร่งปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถเมล์ และเร่งก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนให้เสร็จทันเวลา ปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีให้ประชาชน หันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น ลดการใช้รถส่วนตัว รวมทั้ง ปรับปรุงระบบผังเมืองให้มีผลต่อการลดความต้องการในการเดินทาง เช่น บ้าน โรงเรียน และที่ทำงานอยู่ใกล้กัน เป็นต้น
 - 1.6 ส่งเสริมและรณรงค์ให้เกิดการตื่นตัวต่อการประหยัดพลังงานในระดับชาติ โดยดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนทุกระดับทั่วประเทศเกิดกระแสร่วมมือในการอนุรักษ์พลังงานและสร้างจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงานให้กับกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่มอย่างต่อเนื่อง

2. ให้มีการเลือกใช้พลังงาน ดังนี้

- 2.1 ส่งเสริมการใช้น้ำมันเบนซินให้ถูกประเภท โดยเพิ่มการใช้เบนซินธรรมดาทดแทนเบนซินพิเศษ
 - 2.2 ลดการใช้น้ำมันเตาและดีเซลในการผลิตไฟฟ้า โดยให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ดำเนินการดังนี้
 - (1) ให้ใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มมากขึ้นในโรงไฟฟ้าบางปะกง และพระนครใต้
 - (2) เร่งรัดการติดตั้งหน่วยกำจัดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (FGD) ของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ เครื่องที่ 4-7 ให้แล้วเสร็จ และสามารถใช้งานได้ในเดือนมกราคม 2543
 - (3) ให้จัดหาถ่านลิกไนต์คุณภาพสูง (กำมะถันต่ำ) จากภาคเอกชนมาใช้ในโรงไฟฟ้า แม่เมาะอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่นๆ ในการผลิตไฟฟ้า
 - (4) ให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำจาก สปป.ลาว เพิ่มขึ้น ได้แก่ โครงการ น้ำเทิน-หिनบุน ห้วยเฮาะ น้ำจิม และเขเสด
 - (5) ให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP) และรายเล็ก (SPP) ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน หรือพลังงานนอกรูปแบบเป็นเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น
 - 2.3 ส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนให้มากขึ้น ได้แก่ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานชีวมวล และการแปรรูปจากมูลฝอย โดยเฉพาะเพื่อการผลิตกระแสไฟฟ้า โดยใช้กองทุนเพื่อส่งเสริม การอนุรักษ์พลังงานให้การสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าว เพื่อช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
 - 2.4 ในระยะยาวให้มีการกระจายแหล่งและชนิดของเชื้อเพลิง เพื่อความมั่นคงในการจัดหาเชื้อเพลิงของประเทศ การพึ่งพาเชื้อเพลิงชนิดใดชนิดหนึ่งมากเกินไปจะก่อให้เกิดความเสี่ยงในการจัดหาเชื้อเพลิงให้แก่ประเทศ และเนื่องจากถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงที่มีแหล่งสำรองอยู่มาก และกระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก รวมทั้ง ราคาค่อนข้างมีเสถียรภาพ ถ่านหินจึงน่าจะเป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าของประเทศในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าลงได้
- ## 3. กำหนดแนวทางในการตรึงราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว เพื่อให้มีผลกระทบต่อผู้บริโภคน้อยที่สุด โดย
- 3.1 ใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจ่ายชดเชยเพื่อตรึงราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว
 - 3.2 ปรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคา ณ โรงกลั่น/ราคานำเข้าลดลงจากระดับปัจจุบัน (ซึ่ง เท่ากับรา คาปิโตรมิน +0\$) หากราคาก๊าซฯ ยังคงปรับตัวสูงขึ้นจากปัจจุบันอีกจนถึงระดับที่กองทุนฯ ไม่สามารถรับการชดเชยต่อไปได้
 - 3.3 หลังจากดำเนินการตามข้อ 3.1-3.2 แล้ว หากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงยังไม่สามารถรับภาระ การชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวได้

ให้ดำเนินการปรับเพิ่มราคาขายส่งและราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียม
เหลว

4. เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการผลิตไฟฟ้า จึงให้ กฟผ. มีทางเลือกในการใช้น้ำมันเตาในโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ โดยให้ กฟผ. สามารถใช้น้ำมันเตากำมะถันไม่เกิน 1.0% และค่าแอสฟัลทีนระดับปกติมาใช้ในโรงไฟฟ้าพระนครเหนือได้ ทั้งนี้โดยความเห็นชอบของกรมควบคุมมลพิษ
 5. เร่งรัดการแก้ไขการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉพาะที่มีการนำเข้ามาจากประเทศมาเลเซีย ดังนี้
 - 5.1 เร่งรัดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมศุลกากร เพิ่มการลาดตระเวนตรวจสอบเรือ ขนส่งน้ำมันจากประเทศมาเลเซีย รวมทั้งเรือประมงที่ดัดแปลงเป็นเรือขนน้ำมัน ซึ่งเดินทางเข้ามาประเทศไทย ทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน รวมทั้ง การลักลอบขนน้ำมันเถื่อนทางบกในบริเวณแนวชายแดนไทย - มาเลเซีย
 - 5.2 เพิ่มการปฏิบัติการตรวจสอบปราบปรามทางทะเลในทุกท้องที่ให้มากขึ้น เพราะเรือน้ำมันเถื่อนในทะเลที่เคยขนน้ำมันจากสิงคโปร์อาจเปลี่ยนไปซื้อจากมาเลเซีย ทำให้ไม่ต้องขึ้นราคาจำหน่ายหรือขึ้นราคาจำหน่ายน้อยกว่าน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้มีผู้ลักลอบขนขึ้นฝั่งมากขึ้นเพราะได้กำไรสูงขึ้น และพื้นที่ลักลอบที่เพิ่มสูงอาจเกิดขึ้นได้ในทุกที่ตลอดแนวชายฝั่งทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน
-