



**มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ  
ครั้งที่ 2/2551 (ครั้งที่ 121)  
วันพุธที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2551 เวลา 14.00 น.  
ณ ห้องประชุม 301 ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล**

1. การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พ.ศ. 2535
2. นโยบายการพัฒนาพลังงานของประเทศตามนโยบายรัฐบาล
3. สถานการณ์พลังงานปี 2550
4. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (มกราคม - 7 มีนาคม 2551)
5. แนวทางการแก้ไขผลกระทบราคาน้ำมันแพง
6. แนวทางการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (Natural Gas for Vehicle หรือ NGV)
7. แนวทางการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)
8. แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ
9. การปรับสภาพของสำนักงานพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์

นายสหัส บัณฑิตกุล รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ  
นายวีระพล จิรประดิษฐกุล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน เป็น  
กรรมการและเลขานุการ

ประธานฯ ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าการประชุมในครั้งนี้เป็นการประชุม กพช. ครั้งแรกของ รัฐบาลชุดปัจจุบัน ซึ่งมีวาระสำคัญที่จำเป็นต้องพิจารณาในหลายเรื่อง โดยเฉพาะเรื่อง การแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันแพง เพื่อให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด โดยการนำเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานมาใช้เพื่อพยุงราคาน้ำมันดีเซลภายในประเทศไม่ให้ปรับตัวสูงขึ้นมาก ตามการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก ซึ่งจะทำให้สามารถบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับภาคการขนส่งและอุตสาหกรรมต่างๆ ได้ส่วนหนึ่ง ทั้งนี้ โดยจะพิจารณาช่วยเหลือภายใต้ขอบข่ายอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ

# เรื่องที่ 1 การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พ.ศ. 2535

## สรุปสาระสำคัญ

1. พระราชบัญญัติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2535 ซึ่งสาระสำคัญคือ กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เพื่อทำหน้าที่พิจารณาเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารและพัฒนาพลังงานของประเทศต่อคณะรัฐมนตรี รวมทั้งกำกับดูแลประสานงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานด้านพลังงานของหน่วยงานต่างๆ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) หรือสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ในปัจจุบัน ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของ กพช. ต่อมาในปี 2545 มีการปฏิรูประบบราชการ ทำให้มีการจัดตั้งกระทรวงพลังงานขึ้น ส่งผลให้องค์ประกอบของ กพช. ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน กระทรวงพลังงานจึงขอเสนอแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. กพช. พ.ศ. 2535 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

2. เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 พ.ร.บ. กพช. (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 ได้ประกาศลงราชกิจจานุเบกษา มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2550 เป็นต้นไป โดยสาระสำคัญในการแก้ไข พ.ร.บ. ฉบับนี้ ประกอบด้วย 1) แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ กพช. ในมาตรา 5 โดยเปลี่ยนแปลงกรรมการจากปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และอธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน เป็นปลัดกระทรวงพลังงาน รวมทั้งเพิ่มเติมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเป็นกรรมการ กพช. และ 2) แก้ไขปรับปรุงข้อความในมาตรา 13 โดย (1) มาตรา 13 วรรคแรก ดัดคำว่า "ขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี" ออก และเพิ่มข้อความท้ายวรรคแรก "โดยมีรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานเป็นผู้ช่วยสั่งและปฏิบัติราชการ" และ (2) ดัดข้อความในมาตรา 13 วรรคสอง และวรรคสามออก

3. พ.ร.บ. กพช. (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2551 ได้ประกาศลงราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2551 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 2 มีนาคม 2551 เป็นต้นไป โดยมีสาระสำคัญในการแก้ไขเกี่ยวกับการกำหนดลักษณะต้องห้ามของผู้ที่มาดำรงตำแหน่งกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ดังนี้ 1) ไม่เป็นผู้ถือหุ้นหรือรู้เห็นเป็นใจหรือยินยอมให้คู่สมรสของตนถือหุ้นในนิติบุคคลที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการผลิต การส่งหรือจำหน่ายพลังงานสิ้นเปลืองหรือไฟฟ้า หรือ 2) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งใดในนิติบุคคลที่ดำเนินธุรกิจต่างๆ เกี่ยวกับพลังงาน เว้นแต่กรรมการฯ นั้นเป็นข้าราชการประจำซึ่งทางราชการหรือ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจนั้น มอบหมายให้ดำรงตำแหน่งกรรมการหรือดำรงตำแหน่งอื่นในรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับพลังงานหรือในนิติบุคคลที่รัฐวิสาหกิจนั้นเป็นผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ ให้กรรมการฯ ดำเนินการภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่เข้ามาดำรงตำแหน่ง (มาตรา 3 เพิ่มเป็นมาตรา 5/1) และ 3) กำหนดให้กรรมการฯ ที่มีได้เข้าช้อยกเว้นตามมาตรา 5/1 และดำรงตำแหน่งอยู่ในวันที่ พ.ร.บ.ฯ นี้ใช้บังคับ ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรา 5/1 แห่ง พ.ร.บ.ฯ นี้ ภายใน 60 วันนับแต่วันที่ พ.ร.บ.ฯ นี้ใช้บังคับ (มาตรา 4)

## มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

---

### เรื่องที่ 2 นโยบายการพัฒนาพลังงานของประเทศตามนโยบายรัฐบาล

#### สรุปสาระสำคัญ

นายกรัฐมนตรี (นายสมัคร สุนทรเวช) ได้แถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2551 โดยกำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดิน แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน ที่ต้องเริ่มดำเนินการในปีแรก และระยะการบริหารราชการ 4 ปี ของรัฐบาล ทั้งนี้ นโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก ประกอบด้วย 19 ข้อ และนโยบายที่จะดำเนินการในช่วง 4 ปี ได้กำหนดนโยบายทางด้านพลังงาน ไว้ 5 ข้อ ซึ่งกระทรวงพลังงานได้แปลงเป็นกลยุทธ์เพื่อดำเนินการ โดยกำหนดเป้าหมายและหน่วยงานรับผิดชอบในด้านต่างๆ ดังนี้

1. นโยบายที่ 1 เสริมสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงาน ด้วยการจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อการพัฒนาประเทศ โดยเร่งรัดให้มีการลงทุนสำรวจและพัฒนาพลังงานทั้งจากในประเทศ เขตพื้นที่พัฒนาร่วม และจากประเทศเพื่อนบ้านให้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงานกับต่างประเทศ ซึ่งกระทรวงพลังงานได้กำหนดกลยุทธ์ไว้ 8 ข้อ ได้แก่ การจัดหาน้ำมัน โดยกำหนดเป้าหมายให้เพิ่มการผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติเหลวที่เป็นสัดส่วนภายในประเทศ เป็นวันละ 250,000 บาร์เรล หรือเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 35 ภายใน 4 ปี และการจัดหาก๊าซธรรมชาติได้มีเป้าหมายให้รักษาปริมาณแหล่ง 2P ให้ได้ 30 ปีตลอดเวลา รวมทั้งจัดหาไฟฟ้าโดยกำหนดให้มีสัดส่วนกำลังการผลิตภาครัฐ (กฟผ.) ให้มากกว่าร้อยละ 50 ของความต้องการใช้ในประเทศ และให้มีกำลังผลิตไฟฟ้าสำรอง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 พร้อมทั้งให้การสนับสนุนการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็กทั้ง SPP และ VSPP ที่ใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิง นอกจากนี้ สนับสนุนการผลิตไฟฟ้าจากนิวเคลียร์โดยให้มีการศึกษารายละเอียดในการจัดตั้งโรงไฟฟ้านิวเคลียร์และสร้างความรู้ความเข้าใจให้เกิดขึ้นจนเป็นที่ยอมรับของประชาชนก่อนดำเนินการตัดสินใจ เป็นต้น

2. นโยบายที่ 2 ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการพลังงานให้มีราคาพลังงานที่เหมาะสม เป็นธรรม และก่อให้เกิดการแข่งขันลงทุนในธุรกิจพลังงาน โดยมีมาตรฐานคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยที่ดี กระทรวงพลังงานได้กำหนดกลยุทธ์ประกอบด้วย การกำกับนโยบายด้านราคาพลังงานที่มีเป้าหมายที่จะดำเนินการให้ราคาพลังงานของประเทศเป็นราคาที่เป็นธรรมและเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและสังคม โดยไม่มีต้นทุนที่แพงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน และการสร้างการแข่งขันในภาคธุรกิจพลังงานให้เป็นไปอย่างโปร่งใสและเป็นมาตรฐานสากล ตลอดจนให้มีการคุ้มครองผู้บริโภคโดยการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้พลังงานทุกชนิด โดยกำหนดให้มีการจัดตั้งสำนักงานพลังงานจังหวัดครบทุก

จังหวัดภายใน 4 ปี รวมทั้งสนับสนุนบทบาทคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (Regulator)

3. นโยบายที่ 3 พัฒนาและวิจัยพลังงานทดแทนทุกรูปแบบ เพื่อเป็นทางเลือกแก่ประชาชนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงและการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมในการตัดสินใจพัฒนาพลังงานทางเลือกอื่นๆ ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและพลังงานที่สอดคล้องกับท้องถิ่น โดยกำหนดกลยุทธ์ 4 ด้าน ได้แก่ 1) การส่งเสริมการผลิตเอทานอล โดยผลักดันให้มีการใช้แก๊สโซฮอลล์ วันละ 12 ล้านลิตร ในต้นปี 2552 2) การส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซล โดยการจัดทำแผนแก้ไขปัญหาน้ำมันปาล์ม อย่างบูรณาการ 3) การส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถยนต์ (NGV) โดยให้มีการจัดทำแผน Consolidated Action Plan เพื่อให้มีการใช้ NGV ทดแทนการใช้น้ำมันให้ได้ร้อยละ 20 และ 4) พลังงานเพียงพอด้วยพลังงานพอเพียง โดยการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพลังงานทดแทน (Renewable Energy Development Plan: RED) ระยะ 15 ปี

4. นโยบายที่ 4 ส่งเสริมการอนุรักษ์และประหยัดพลังงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งสนับสนุนการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพทั้งในภาคการผลิต ภาคบริการ และภาคประชาชน โดยมีมาตรการจูงใจที่เหมาะสม กระทรวงพลังงานได้กำหนดกลยุทธ์ของนโยบาย 6 ข้อ ดังนี้ 1) ปรับปรุงแผนอนุรักษ์พลังงาน (2551-2554) ใหม่ โดยกำหนดเป้าหมายให้เกิดการประหยัดพลังงานร้อยละ 20 ภายในปี 2554 2) ส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยตั้งเป้าหมายให้ ค่า Energy Intensity ของภาคอุตสาหกรรมลดลงเหลือร้อยละ 20 ในปี 2554 3) สนับสนุนมาตรการประหยัดพลังงานในอาคารโดยกำหนดให้มีการกำกับใช้ Building Energy Code และ 4) สนับสนุนมาตรการสร้างแรงจูงใจการประหยัดพลังงานของภาคประชาชน ด้วยเป้าหมายให้มีการประหยัดพลังงานของประชาชนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10

5. นโยบายที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนา ผลิต และใช้พลังงานควบคู่ไปกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมกลไกการพัฒนาพลังงานที่สะอาด รวมทั้ง ให้ความสำคัญกับการจัดการก๊าซเรือนกระจกเพื่อช่วยบรรเทาสภาวะโลกร้อน โดยมีกลยุทธ์คือ การป้องกันและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) และก๊าซเรือนกระจกจากสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ซึ่งมีเป้าหมายให้ลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อ 1 หน่วยพลังงานที่ใช้ในภาคขนส่งลดลงร้อยละ 15 - 20 และในโรงกลั่นน้ำมันลดลงร้อยละ 20 รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเผยแพร่ความรู้เพื่อผลักดันให้โครงการพลังงานเป็นโครงการกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism : CDM) โดยมีเป้าหมายประเทศไทยต้องส่งโครงการด้านพลังงานเข้ารับรองตามกลไกการพัฒนาสะอาดปริมาณรวม 1 ล้านตัน CO<sub>2</sub>ต่อปี และประเทศไทยจะเป็นผู้นำในการส่งออกคาร์บอนเครดิตในภูมิภาคเอเชีย

## **มติของที่ประชุม**

ที่ประชุมรับทราบ

---

## เรื่องที่ 3 สถานการณ์พลังงานปี 2550

### สรุปสาระสำคัญ

1. ภาพรวมพลังงานปี 2550 มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ที่ระดับร้อยละ 4.8 เนื่องจากการส่งออกของไทยขยายตัวในระดับสูงมาก อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำลงช่วงครึ่งแรกของปี และความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและภาคธุรกิจที่เริ่มดีขึ้นในช่วงปลายปี ส่งผลให้การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้นอยู่ที่ระดับ 1,602 เทียบเท่าพันบาร์เรล น้ำมันดิบต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 โดยการนำเข้าพลังงาน มีจำนวน 998 เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.0 มีมูลค่ารวม 874,612 ล้านบาท ขณะที่การส่งออกพลังงานมีมูลค่า 206,999 ล้านบาท

2. ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกพุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ โดยในช่วงเมษายน - สิงหาคม 2550 ราคาน้ำมันดิบดูไบอยู่ในระดับ 64 - 69 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล และเพิ่มสูงขึ้นกว่า 91 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในช่วงเดือนธันวาคม 2550 ส่งผลให้ไทยลดการนำเข้าลง โดยปริมาณการนำเข้าลดลงร้อยละ 3.6 และมูลค่าลดลงร้อยละ 5.7

3. การใช้น้ำมันสำเร็จรูปมีปริมาณรวม 704 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 0.1 เนื่องจากราคาน้ำมันอยู่ในระดับสูงจากการปล่อยลอยตัว ประกอบกับมาตรการประหยัดพลังงานของภาครัฐ ซึ่งส่งผลให้การใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลชะลอตัวลง อีกทั้ง กฟผ. ลดการใช้น้ำมันเตาลงถึงร้อยละ 27.8 จึงทำให้ภาพรวมการใช้น้ำมันลดลง

การใช้น้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.6 เนื่องจากระดับราคาสูงจากการประกาศลอยตัวราคาน้ำมันเบนซินตั้งแต่ปลายปี 2547 เป็นต้นมา ทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งหันไปใช้เชื้อเพลิงทางเลือกอื่นๆ เพื่อทดแทนน้ำมัน ได้แก่ LPG และ NGV ส่งผลให้การใช้ LPG ในรถยนต์เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 24.7 และ NGV เพิ่มขึ้นร้อยละ 118.2 การใช้แก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.0 เป็นผลจากนโยบายส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ของกระทรวงพลังงาน โดยลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ต่ำกว่าน้ำมันเบนซินมีผลทำให้ราคาแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่าเบนซิน

การใช้ดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 เนื่องจากราคาทรงตัวอยู่ในระดับสูง การใช้ไบโอดีเซลเพิ่มขึ้นมาจาก 0.7 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 10.8 พันบาร์เรลต่อวัน ในปีนี้ เนื่องจากรัฐบาลต้องการส่งเสริมให้มีการใช้ไบโอดีเซล บี 5 จึงได้กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2550 เท่ากับ 0.59 บาท/ลิตร เพื่อให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล บี 5 ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 0.70 บาท/ลิตร นอกจากนี้ กระทรวงพลังงานกำหนดให้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ต้องผสมไบโอดีเซลร้อยละ 2 โดยปริมาตร (บี 2) โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2551 เป็นต้นไป

LPG การใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.7 (ไม่รวมการใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี) โดยปีนี้มีการใช้ LPG ในรถยนต์ขยายตัวเพิ่มสูงถึงร้อยละ 24.7 เนื่องจากระดับราคา

น้ำมันเบนซินสูงทำให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนหนึ่งหันมาใช้ LPG ทดแทน การใช้ในครัวเรือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 และการใช้ในอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.8

4. การใช้ก๊าซธรรมชาติ อยู่ที่ระดับ 3,201 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 4.0 เนื่องจากปีนี้สามารถผลิตก๊าซฯ จากแหล่งกู่ฮ่อมได้ตลอดปีในระดับ 85 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ประกอบกับการเพิ่มการนำเข้าจากแหล่งพม่า

5. การใช้ลิแกนด์/ถ่านหิน อยู่ที่ระดับ 32 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 11.4 ประกอบด้วยการใช้ลิแกนด์ 18 ล้านตัน และถ่านหินนำเข้า 14 ล้านตัน เป็นการใช้ลิแกนด์ในภาคการผลิตไฟฟ้าของ กฟผ. จำนวน 16 ล้านตัน ที่เหลือจำนวน 2 ล้านตัน ถูกนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม ในช่วงปี 2549 และ 2550 การใช้ถ่านหินนำเข้าเพิ่มขึ้นสูงเฉลี่ยร้อยละ 64 ต่อปี เนื่องจากบริษัทผลิตไฟฟ้า BLCPP ซึ่งเป็น IPP ที่ใช้ถ่านหินรายแรกของไทย เริ่มผลิตไฟฟ้าจ่ายเข้าระบบในเดือนเมษายน 2549 เป็นต้นมา

6. กำลังการผลิตติดตั้งไฟฟ้าปี 2550 อยู่ที่ 28,530 เมกะวัตต์ ความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเกิดขึ้น ณ วันที่ 24 เมษายน 2550 ที่ระดับ 22,586 เมกะวัตต์ สูงขึ้นกว่าปีก่อน 1,522 เมกะวัตต์ ค่าตัวประกอบไฟฟ้าเฉลี่ย (Load Factor) อยู่ที่ร้อยละ 74.7 และกำลังผลิตสำรองไฟฟ้าต่ำสุด (Reserved Margin) อยู่ที่ร้อยละ 20.4

การผลิตไฟฟ้า ในปี 2550 มีจำนวน 147,026 กิกะวัตต์ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 3.6 โดยมีสัดส่วนการผลิตจากเชื้อเพลิงชนิดต่างๆ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติร้อยละ 67 ลิแกนด์/ถ่านหินร้อยละ 21 จากพลังน้ำร้อยละ 5 การนำเข้าร้อยละ 5 และน้ำมันร้อยละ 2 ในปีนี้มีการลดค่าเอฟที 4 ครั้ง รวมเป็นจำนวนเงินลดลง 19.33 สตางค์/หน่วย และในปี 2551 มีการปรับเอฟทีครั้งแรกในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - พฤษภาคม 2551 โดยเพิ่มขึ้น 2.75 สตางค์/หน่วย

7. แนวโน้มการใช้พลังงานปี 2551 คาดว่าในปี 2551 เศรษฐกิจจะขยายตัวร้อยละ 4.5-5.5 สนนพ. จึงประมาณการความต้องการพลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้นคาดว่าจะอยู่ที่ระดับ 1,673 พันบาร์เรลน้ำมันดิบ ต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 ร้อยละ 4.2 โดยความต้องการน้ำมันยังคงลดลงเล็กน้อย ขณะที่ก๊าซธรรมชาติ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.4 และลิแกนด์/ถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8

## **มติของที่ประชุม**

ที่ประชุมรับทราบ

---

**เรื่องที่ 4 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (มกราคม - 7 มีนาคม 2551)**

**สรุปสาระสำคัญ**

1. ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยเดือนมกราคม 2550 อยู่ที่ระดับ 87.37 และ 92.03 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 1.79 และ 0.78 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ จากกลุ่มโอเปคจะยังไม่พิจารณาเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันในการประชุมวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2551 เนื่องจากอุปทานน้ำมันยังคงเพียงพอต่อความต้องการในตลาด และข่าวความไม่สงบในประเทศผู้ผลิตและส่งออกน้ำมันที่ยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับเดือนกุมภาพันธ์ 2551 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 90.02 และ 94.73 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ จาก Meteorlogix คาดการณ์อุณหภูมิบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือของสหรัฐอเมริกาจะลดลงต่ำกว่าปกติ และข่าวบริษัทน้ำมัน Lukoil ของรัสเซียหยุดการส่งน้ำมันดิบทางท่อส่งน้ำมันปริมาณ 520,000 ตัน ไปยังประเทศเยอรมนี และต่อมาในช่วงวันที่ 1 - 7 มีนาคม 2551 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์ ปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 94.87 และ 100.56 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรลจากข่าวค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนตัวลงสู่ระดับต่ำสุดอีกครั้งและข่าวโอเปคมีมติคงปริมาณการผลิตในการประชุมวันที่ 5 มีนาคม 2551

2. ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซลเฉลี่ยเดือนมกราคม 2551 อยู่ที่ระดับ 100.51, 99.56 และ 105.70 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 2.13, 2.47 และ 0.01 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ ตามราคาน้ำมันดิบ และจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของธนาคารกลางสหรัฐฯ ที่ปรับลดอัตราดอกเบี้ยลงร้อยละ 0.75 รวมทั้งจีนมีแผนลดปริมาณส่งออกน้ำมันเบนซินเพื่อสำรองไว้ใช้ในระหว่างฤดูการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกฤดูร้อน สำหรับเดือนกุมภาพันธ์ 2551 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซลได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 105.07, 104.13 และ 111.20 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ และในช่วงวันที่ 1 - 7 มีนาคม 2551 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ 92 และน้ำมันดีเซล ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 108.42 , 107.90 และ 119.77 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล จากข่าวจีนและเกาหลีใต้ ชะลอการส่งออกน้ำมันเบนซินเนื่องจากปริมาณการผลิตน้ำมันภายในประเทศลดลงและข่าวเกาหลีใต้มีแผนลดการส่งออกน้ำมันดีเซล ลงประมาณ 225,000 - 450,000 บาร์เรล ในเดือนเมษายน 2551

3. ราคาขายปลีกเดือนมกราคม ผู้ค้าน้ำมันได้ปรับลดราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95 , แก๊สโซฮอล์ 95 (E10) , (E20) , แก๊สโซฮอล์ 91 ลดลง 0.10 บาท/ลิตร ปรับลดราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 0.20 บาท/ลิตร และปรับเพิ่มราคาน้ำมันเบนซิน 91 0.20 บาท/ลิตร สำหรับเดือนกุมภาพันธ์ 2551 ผู้ค้าน้ำมันได้ปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล เพิ่มขึ้น 0.40 บาท/ลิตร จำนวน 2 ครั้ง และปรับราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมี 5 เพิ่มขึ้น 0.30 บาท/ลิตร จำนวน 1 ครั้ง ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95 , 91 แก๊สโซฮอล์ 95 (E10), (E20), 91 ดีเซลหมุนเร็ว และดีเซลหมุนเร็วมี 5 ณ วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2551 อยู่ที่ระดับ 33.59, 32.49, 29.59, 27.59, 28.79, 29.94 และ 29.44 บาท/ลิตร ตามลำดับ และในช่วงวันที่ 1 - 7 มีนาคม 2551 ผู้ค้าน้ำมันทุกรายไม่มีการเปลี่ยนแปลงราคาขายปลีก ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 , 91 แก๊สโซฮอล์ 95 (E10), (E20), 91 ดีเซลหมุนเร็ว และดีเซลหมุนเร็วมี 5 ณ วันที่ 7 มีนาคม 2551 อยู่ที่ระดับ 33.59, 32.49, 29.59, 27.59, 28.79, 29.94 และ 29.44 บาท/ลิตร ตามลำดับ

4. แนวโน้มราคาน้ำมันเดือนมีนาคม 2551 คาดว่าราคาน้ำมันจะทรงตัวในระดับสูง ซึ่งราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์จะเคลื่อนไหวอยู่ที่ 90 - 100 และ 95 - 105 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ จากความกังวลเกี่ยวกับ Supply Disruption และค่าเงินดอลลาร์ที่อ่อนตัวทำให้ Traders & Hedge Funds เข้าซื้อขายเพื่อเก็งกำไรในตลาดซื้อขายล่วงหน้า สำหรับราคาน้ำมันเบนซิน 95 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ในตลาดจรสิงคโปร์อยู่ที่ระดับ 100 - 110 และ 110 - 120 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ ตามราคาน้ำมันดิบ และความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้นของประเทศสหรัฐฯ และจีน

5. สำหรับสถานการณ์ LPG ช่วงเดือนมีนาคม 2551 ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลก เดือนมีนาคม 2551 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 20 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน มาอยู่ที่ระดับ 822 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน เนื่องจากความต้องการใช้เพื่อความอบอุ่นและจากธุรกิจปิโตรเคมี ส่งผลให้ปริมาณอุปทานในภูมิภาคดังกล่าว ภาครัฐกำหนดราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่น อยู่ในระดับ 10.9960 บาท/กก. ราคาขายส่งไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอยู่ที่ระดับ 13.6863 ส่งผลให้ราคาขายปลีกอยู่ที่ระดับ 18.13 บาท/กก. แนวโน้มของราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกในช่วงเดือนเมษายน 2551 คาดว่าราคาจะเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 800 - 850 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน

6. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 7 มีนาคม 2551 มีเงินสดในบัญชี 14,119 ล้านบาท มีหนี้สินกองทุนน้ำมันฯ 10,134 ล้านบาท แยกเป็นหนี้พันธบัตร 8,800 ล้านบาท ภาระดอกเบี้ยพันธบัตร 388 ล้านบาท และหนี้ค้างชำระเงินชดเชย 946 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันฯ สุทธิ 3,986 ล้านบาท

## มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

---

## เรื่องที่ 5 แนวทางการแก้ไขผลกระทบราคาน้ำมันแพง

### สรุปสาระสำคัญ

1. เนื่องจากนักลงทุนและ Hedge Funds เข้าซื้อขายน้ำมันเพื่อทำกำไรและปัญหา ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อ่อนตัวลงอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการประชุมของกลุ่ม โอเปกเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2551 มีมติตรึงเพดานปริมาณการผลิต ทำให้ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นมาก ส่งผลราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้นตาม ปัจจุบันราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91, แก๊สโซฮอล์ 95, 91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วของไทยปรับตัวสูงขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 33.59, 32.49, 29.59, 28.79 และ 29.94 บาท/ลิตร ตามลำดับ

2. ราคาน้ำมันภายในประเทศเกิดความผันผวนและแกว่งตัวขึ้นลงในระดับสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อทุกภาคเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะภาคขนส่ง ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้น้ำมันดีเซล จะได้รับผลกระทบต่อดันทุนในการขนส่งสินค้าและบริการ



รวมทั้งค่าครองชีพ ซึ่งมีทางเลือกการใช้ NGV ส่วนกลุ่มผู้ใช้น้ำมันเบนซิน จะได้รับผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายระดับครัวเรือนเป็นหลัก ซึ่งมีน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซินเป็นทางเลือก และกลุ่มเรือประมงชายฝั่ง จะได้รับผลกระทบต่อต้นทุนการทำประมงโดยตรง โดยมีโครงการน้ำมันม่วงเป็นทางเลือก

3. โครงสร้างราคาน้ำมันในปัจจุบันมีการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ ชนิดต่างๆ ในอัตราที่แตกต่างกัน โดยราคาขายปลีกแก๊สโซฮอล์ 95 (E10) และ (E20) ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน 95 ลิตรละ 4.00 และ 6.00 บาท ตามลำดับ แก๊สโซฮอล์ 91 ต่ำกว่าเบนซิน 91 ลิตรละ 3.70 บาท และ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี5 ต่ำกว่าดีเซลหมุนเร็วลิตรละ 0.50 บาท ซึ่งส่งผลให้มีเงินไหลเข้ากองทุนน้ำมันฯ จำนวน 33.0 ล้านบาท/วัน และมีเงินไหลเข้ากองทุนอนุรักษ์สำหรับงานบริหารและโครงการระบบขนส่งรางคู่ จำนวน 18.5 และ 23.9 ล้านบาท/วัน ตามลำดับ

4. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 10 มีนาคม 2551 มีเงินสดจำนวน 14,020 ล้านบาท หนี้สินกองทุน 10,135 ล้านบาท แยกเป็นหนี้พันธบัตร 8,800 ล้านบาท ภาระดอกเบี้ยพันธบัตร 388 ล้านบาท และหนี้ค้างชำระเงินชดเชย 947 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันสุทธิ 3,884 ล้านบาท และฐานะกองทุนอนุรักษ์ฯ ณ วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2551 มีเงินคงเหลือ 3,807 ล้านบาท โดยมีรายรับประมาณเดือนละ 1,508 ล้านบาท และรายจ่ายผูกพัน 259 ล้านบาท/เดือน รายจ่ายหมุนเวียน 490 ล้านบาท/เดือน และ รายจ่ายประจำปี 2551 จำนวน 758 ล้านบาท/เดือน

5. กระทรวงพลังงานได้พิจารณาสถานการณ์ราคาน้ำมัน และผลกระทบจากราคาน้ำมันแพงข้างต้น พบว่าราคาน้ำมันยังคงอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนในค่าครองชีพของประชาชนและลดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ จึงเห็นควรมีการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมัน ดังนี้

5.1 มาตรการระยะสั้น ด้านราคาโดยจะพยายามรักษาระดับราคาไม่ให้ปรับสูงขึ้นไปอีกเท่าที่สามารถทำได้ โดยเฉพาะราคาน้ำมันดีเซลที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศสูง โดยการเก็บเงินเข้ากองทุนและจ่ายชดเชยของกองทุนน้ำมันฯ ด้วยการบริหารจัดการดังนี้

5.1.1 เนื่องจากปัจจุบันกองทุนน้ำมันฯ มีรายรับสูงกว่ารายจ่ายอยู่ในระดับ 33 ล้านบาทต่อวัน เพื่อใช้ส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และไบโอดีเซล ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีการขยายตัวมากนัก สามารถจะนำรายได้จากกองทุนน้ำมันฯดังกล่าวมาใช้ในการบริหารราคาน้ำมันเป็นการชั่วคราวในช่วงระยะเวลา 6 เดือนได้ โดยที่รายรับของกองทุนน้ำมันฯ วันละ 33 ล้านบาท จะสามารถชะลอการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลได้ 0.40 บาท/ลิตร

5.1.2 สำหรับกองทุนอนุรักษ์ฯ ซึ่งมีอัตราเก็บกองทุนฯ ในระดับ 0.50 บาท/ลิตร ที่เตรียมสำหรับโครงการระบบขนส่งรางคู่ ซึ่งการนำเงินกองทุนไปใช้ยังไม่สามารถทำได้จนกว่าโครงการนี้จะได้มีการเริ่มก่อสร้าง ซึ่งต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 3 - 4 ปี ดังนั้นเงินเก็บเข้ากองทุนอนุรักษ์ฯ ที่รวมอยู่ในราคาน้ำมันดีเซลในปัจจุบัน จึงสามารถ

ปรับลดอัตรานี้ลงได้ เพื่อนำไปชะลอการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วได้สูงสุดถึง 0.50 บาท/ลิตร

5.1.3 จากการดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะสั้นตามข้อ 5.1.1 และ 5.1.2 จะเห็นได้ว่าสามารถนำเงินของทั้ง 2 กองทุนมาชะลอการปรับราคาของน้ำมันดีเซลได้สูงสุดถึง 0.90 บาท/ลิตร และหากปรับลดลง 0.90 บาท/ลิตร และราคาน้ำมันยังปรับตัวสูงขึ้นอีกจะปล่อยให้ราคาน้ำมันเป็นไปตามกลไกตลาดโลก

5.2 มาตรการระยะยาว กระทรวงพลังงานเห็นควรเร่งส่งเสริมการใช้ NGV ทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซล เป็นร้อยละ 20 ภายในปี 2555 โดยตั้งเป้าหมายภายใน 4 ปีข้างหน้าจะมีรถยนต์ทั่วไปใช้ NGV จำนวน 210,860 คัน รถบรรทุกโดยสารอีก 56,940 คัน และสถานีบริการ NGV จำนวน 580 แห่ง ซึ่ง ปตท. จะต้องลงทุนเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 52,805 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555 คาดว่าจะมีรถยนต์ทั่วไปและรถบรรทุกโดยสารที่ใช้ NGV รวมจำนวน 240,000 และ 88,000 คัน ตามลำดับ และมีจำนวนสถานีบริการรวม 725 แห่ง ทั่วประเทศ โดยกระทรวงพลังงานจะต้องดำเนินการดังนี้

5.2.1 เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ โดยเพิ่มวงเงินจากกองทุนอนุรักษ์ฯ ในโครงการทุนหมุนเวียนสำหรับยานยนต์จาก 2,000 ล้านบาท เป็น 4,000 ล้านบาท ซึ่งวงเงินเดิมของโครงการทุนหมุนเวียนจะเป็นลงทุนดำเนินการของ ปตท. จำนวน 5,000 ล้านบาท และสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) จำนวน 2,000 ล้านบาท ซึ่ง สนพ. จะเพิ่มวงเงินเป็น 4,000 ล้านบาท โดยคิดดอกเบี้ยต่ำเพียงร้อยละ 0.5 ต่อปี รวมเป็นเงิน 9,000 ล้านบาท เพื่อให้เกิดอุปสงค์ถึง NGV และสถานีบริการ NGV มากขึ้นทันตามกำหนดเวลา

5.2.2 ลดข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย โดยมอบหมายให้กระทรวงพลังงานประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งหาข้อยุติเรื่องต่างๆ ดังนี้

- กรุงเทพมหานคร โดยเร่งดำเนินการแก้ไขกฎกระทรวงให้สามารถใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 เพื่อสามารถจัดตั้งสถานี NGV บนถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางน้อยกว่า 16 เมตร แต่ไม่ต่ำกว่า 10 เมตร ให้แล้วเสร็จ
- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทำความตกลงร่วมกับกระทรวงพลังงานเกี่ยวกับการใช้หลักการ Code of Practice (COP) กับท่อที่มีความดันต่ำของโครงการที่สนับสนุน City Gas และภาคขนส่งการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาแทนการผ่านขบวนการ EIA ทั้งหมด
- กระทรวงการคลัง โดยขอให้ขยายระยะเวลาการยกเว้นอากรขาเข้าถึงบรรจุภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติอัดและอุปกรณ์ควบคุมการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถยนต์ (Conversion Kit) ออกไปอีก 4 ปี โดยให้สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และขอขยายเวลาปรับลดอากรขาเข้าสำหรับรถโดยสาร NGV ในลักษณะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งจากร้อยละ 30 ลงเหลือร้อยละ 0 ออกไปอีก 4 ปี โดยให้สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และให้ครอบคลุมถึงรถบรรทุกและรถหัวลาก รวมทั้งให้ปรับลดอากรขาเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบซึ่งนำเข้า

มาในลักษณะชิ้นส่วนสมบูรณ์ (CKD) เพื่อประกอบและผลิตในประเทศ จาก  
ร้อยละ 10 ลงเหลือร้อยละ 0 ครอบคลุมถึงรถบรรทุกและรถหัวลาก

5.3 แนวทางการช่วยเหลือกลุ่มผู้ใช้โดยเฉพาะเจาะจง โดยจำแนกเป็นกลุ่มต่างๆ  
ดังนี้

5.3.1 กลุ่มเรือประมง ได้แก่ กลุ่มเรือประมงชายฝั่งโดยในระยะสั้น ให้ใช้เงินกองทุน  
น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อลดราคาน้ำมันม่วงให้ต่ำกว่าราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบนบก และ  
ในระยะยาว โดยการส่งเสริมการใช้ LNG (Liquefied Natural Gas) สำหรับกลุ่ม  
เรือประมงเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยการสร้างระบบการผลิตเพิ่มขึ้นที่  
สงขลาจากที่มีอยู่ในปัจจุบันที่จังหวัดระยอง และกลุ่มเรือประมงน้ำลึก โดยให้การ  
สนับสนุนการจำหน่ายน้ำมันเขียวด้วยราคาที่ถูกกว่าน้ำมันดีเซลบนบกสำหรับ  
เรือประมงขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ในบริเวณเขตต่อเนื่องซึ่งห่างจากฝั่ง 12-24 ไมล์  
ทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ทั้งนี้ น้ำมันเขียวซึ่งได้รับการยกเว้นภาษีอากร และ  
ไม่เก็บเงินเข้ากองทุนต่างๆ ทำให้ราคาน้ำมันเขียวถูกกว่าน้ำมันเบนซินบนบกประมาณ  
6-7 บาท/ลิตร

5.3.2 กลุ่มธุรกิจการขนส่ง ได้แก่ รถกระบะและรถตู้ที่ไม่สามารถดัดแปลงหรือ  
ปรับแต่งเครื่องยนต์ให้เปลี่ยนไปใช้ NGV ได้ จะสามารถหันไปเลือกใช้น้ำมันดีเซล  
หมุนเร็ว บี 5 ที่มีราคาถูกกว่าน้ำมันดีเซล 0.70 บาท/ลิตร

5.3.3 กลุ่มเกษตรกร โดยส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี 5 ที่มีราคาถูกกว่า  
น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 0.70 บาท/ลิตร ให้มีการจำหน่ายอย่างทั่วถึงทั้งสถานีบริการของ  
ปตท. และ บางจาก รวมทั้งส่งเสริมการผลิตและการใช้ไบโอดีเซลชุมชนสำหรับ  
เครื่องจักรกลการเกษตรในพื้นที่ชนบททั่วไป

5.4 สำหรับแนวทางการสร้างกระแสการประหยัดพลังงานภาคประชาชน เพื่อให้  
ประชาชนเข้าใจและยอมรับแนวทางการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันระยะสั้นตามข้อ 5.1  
และแนวทางการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันในระยะยาว ตามข้อ 5.2 จึงจำเป็นต้อง  
รณรงค์สร้างกระแสสังคมให้สำนึกถึงสถานการณ์ของราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูงไม่  
เป็นปกติจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและค่าครองชีพอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การดำเนิน  
นโยบายและมาตรการในภาวะปกติจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ ภาครัฐจึง  
จำเป็นต้องเข้ามาบริหารและจัดการราคาน้ำมันโดยให้กระทบต่อกลไกการตลาดอย่าง  
น้อยที่สุดเป็นการชั่วคราว และต้องรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเกิดการ  
ประหยัดและใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ และเร่งดำเนินส่งเสริมและสนับสนุนการใช้  
NGV อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

### มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบมาตรการระยะสั้นในการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากราคาน้ำมันแพง โดย  
มอบหมายให้กระทรวงพลังงานรับไปดำเนินการต่อไป ดังนี้
  - 1.1 เนื่องจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันมีรายรับสูงกว่ารายจ่าย  
ประมาณ 33 ล้านบาท/วัน ซึ่งในส่วนนี้เตรียมไว้เพื่อส่งเสริมการใช้

น้ำมันแก๊สโซลและไบโอดีเซล โดยสามารถนำรายได้จากกองทุนน้ำมันฯ ดังกล่าวมาใช้เพื่อบริหาร ซึ่งสามารถชะลอการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลเป็นการชั่วคราวได้ 0.40 บาทต่อลิตร ทั้งนี้ อยู่ในอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานที่จะดำเนินการได้

- 1.2 ปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานของน้ำมันดีเซลในส่วนที่เก็บไว้สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชน 0.50 บาทต่อลิตร เป็นการชั่วคราวจนถึงประมาณสิ้นเดือนกรกฎาคม 2551 โดยมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ พิจารณาทบทวนการเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานของน้ำมันดีเซล แล้วนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่งต่อไป
  - จากการดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะสั้นตามข้อ 1.1 และ 1.2 จะสามารถนำเงินทั้ง 2 กองทุนมาชะลอการปรับราคาของน้ำมันดีเซลได้ 0.90 บาท/ลิตร และหากราคาน้ำมันยังปรับตัวสูงขึ้นอีก ก็จะปล่อยให้ราคาน้ำมันนั้นเป็นไปตามกลไกตลาดโลก
2. มาตรการในระยะยาว เห็นควรให้เร่งส่งเสริมการใช้ NGV ทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซลให้ได้ถึงร้อยละ 20 ภายในปี 2555 โดยตั้งเป้าหมายให้มีรถยนต์ที่ใช้ NGV เพิ่มขึ้นเป็น 240,000 คัน รถบรรทุกโดยสาร 88,000 คัน และมีจำนวนสถานีบริการเพิ่มเป็น 725 แห่งทั่วประเทศ
3. เห็นชอบแนวทางการช่วยเหลือกลุ่มผู้ใช้น้ำมันโดยเฉพาะเจาะจง และมอบหมายให้กระทรวงพลังงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการดังนี้
- 3.1 กลุ่มเรือประมง
    - (1) กลุ่มเรือประมงชายฝั่ง
      - - ระยะสั้นใช้น้ำมันม่วง : โดยใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อลดราคาน้ำมันม่วงให้ต่ำกว่าดีเซลหมุนเร็วแบบประมาณ 2 บาท/ลิตร
      - - ระยะยาวใช้ LNG (Liquified Natural Gas) : ส่งเสริมการใช้ LNG เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยสร้างระบบการผลิต LNG เพิ่มที่สงขลาจากที่มีอยู่ในปัจจุบันที่ระยอง
    - (2) กลุ่มเรือประมงน้ำลึก
    - กระทรวงพลังงานให้การสนับสนุนการจำหน่ายน้ำมันเขียว โดยจะจำหน่ายในราคาที่ถูกลงกว่าน้ำมันดีเซลแบบสำหรับเรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่ในบริเวณเขตต่อเนื่อง ซึ่งห่างจากฝั่ง 12-24 ไมล์ทะเล ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ทั้งนี้ น้ำมันเขียวได้รับการยกเว้นภาษีอากร และไม่เก็บเงินเข้ากองทุนต่างๆ ทำให้ราคาน้ำมันเขียวถูกกว่าน้ำมันเบนซินแบบประมาณ 5-6 บาท/ลิตร
  - 3.2 กลุ่มธุรกิจการขนส่ง : รถกระบะและรถตู้ที่ไม่สามารถดัดแปลงหรือปรับแต่งเครื่องยนต์ให้เปลี่ยนไปใช้ NGV ได้ ยังสามารถหันไปเลือกใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี5 ซึ่งจะใช้การบริหารกองทุนน้ำมันฯ ให้ถูกกว่าน้ำมันดีเซล 0.70 บาท/ลิตร

- 3.3 กลุ่มเกษตรกร : ส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี5 ซึ่งถูกกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 0.70 บาท/ลิตร ให้มีการจำหน่ายทั่วถึงในสถานีบริการของ ปตท. และ บางจาก รวมทั้ง ส่งเสริมการผลิตและการใช้ไบโอดีเซลชุมชนสำหรับเครื่องจักรกลการเกษตรในพื้นที่ชนบททั่วไป
4. มอบหมายให้กระทรวงพลังงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและยอมรับแนวทางการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันระยะสั้นและระยะยาว ในสถานการณ์ของราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูงไม่เป็นปกติ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและ ค่าครองชีพ รวมทั้งเร่งรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเกิดการประหยัดและการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

(อนึ่ง มติของที่ประชุมในวาระนี้ ได้รับการรับรองมติแล้วเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2551)

---

## **เรื่องที่ 6 แนวทางการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (Natural Gas for Vehicle หรือ NGV)**

### **สรุปสาระสำคัญ**

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2545 เห็นชอบมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคการขนส่งในช่วงปี 2546-2551 ในเรื่องของการกำหนดราคาจำหน่าย NGV ได้กำหนดเงื่อนไขไว้ ดังนี้ 1) ปี 2546-2549 (1 ม.ค. 46 - 31 ธ.ค. 49) กำหนดราคา NGV เท่ากับร้อยละ 50 ของราคาน้ำมันดีเซล 2) ปี 2550 (1 ม.ค. 50 - 31 ธ.ค. 50) กำหนดราคา NGV เท่ากับร้อยละ 55 ของราคาน้ำมันเบนซิน 91 3) ปี 2551 (1 ม.ค. 51 - 31 ธ.ค. 51) กำหนดราคา NGV เท่ากับร้อยละ 60 ของราคาน้ำมันเบนซิน 91 และ 4) ปี 2552 เป็นต้นไป กำหนดราคา NGV เท่ากับร้อยละ 65 ของราคาน้ำมันเบนซิน 91 ทั้งนี้ได้กำหนดเพดานราคาขายปลีก NGV ภายในประเทศไว้ที่ระดับไม่เกิน 10 บาทต่อลิตร เทียบเท่าเบนซิน 91 (หรือ 10.34 บาท/กิโลกรัม ของ NGV)
2. คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2548 ได้มีมติเห็นชอบมาตรการส่งเสริมใช้พลังงานทดแทนน้ำมันและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในภาคขนส่ง ทั้งนี้ให้มีการลดการใช้น้ำมันรวมทั้งประเทศลงร้อยละ 25 ภายในปี 2552 โดยในส่วนของ NGV ได้กำหนดการใช้ NGV ทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซลร้อยละ 10 ในปี 2551
3. เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550 กพข. ได้เห็นชอบในหลักการของการกำหนดราคา NGV ตามต้นทุน โดยให้ใช้ต้นทุนก๊าซธรรมชาติ ณ ราคาก๊าซเฉลี่ย POOL 2 บวกด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (ซึ่งรวมค่าการตลาดแล้ว) และ สนพ. นำเสนอในส่วนของค่าใช้จ่ายดำเนินการอีกครั้ง
4. ต่อมา เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานได้ให้ความเห็นชอบในหลักเกณฑ์การคำนวณราคาก๊าซธรรมชาติ และหลักเกณฑ์การกำหนดราคา NGV อัตราค่าบริการส่งก๊าซธรรมชาติ และได้มอบหมายให้ สนพ.

จัดทำคู่มือการคำนวณราคาก๊าซธรรมชาติและอัตราค่าบริการ ส่งก๊าซธรรมชาติ เพื่อ  
 สำหรับใช้ในการอ้างอิงการคำนวณ ทั้งนี้ เพื่อให้การปรับราคา NGV ส่งผลกระทบต่อแผนการขยายการใช้ NGV เพื่อทดแทนน้ำมัน

5. ณ วันที่ 2 มีนาคม 2551 มีจำนวนรถ NGV รวม 65,349 คัน จำแนกเป็น รถเบนซิน  
 55,320 คัน รถดีเซล 7,618 คัน รถ NGV (OEM) 2,411 คัน และจำนวนสถานีบริการ  
 (จำนวนสะสมรวม) 175 สถานี ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพ/ปริมณฑล 146 สถานี และ  
 ต่างจังหวัด 29 สถานี

6. มาตรการสนับสนุนการใช้รถ NGV ที่ได้ดำเนินการแล้ว ประกอบด้วย

### 6.1 มาตรการด้านภาษี

รายละเอียดที่ได้รับการสนับสนุน	การยกเว้น/อัตราลดหย่อน	ระยะเวลาสิ้นสุด
<b>1. การยกเว้นและลดหย่อนอากรจากการนำเข้า</b>		
1.1 ถึงและอุปกรณ์ควบคุมการใช้ NGV	ยกเว้นอากรขาเข้า	31 ธ.ค. 51
1.2 อุปกรณ์ NGV สำหรับสถานีบริการ	ลดหย่อนเหลือ 1-3%	ไม่มีกำหนด
1.3 เครื่องยนต์ NGV (เก่า)	ยกเว้นอากรขาเข้า	31 พ.ค. 51
เครื่องยนต์ NGV (ใหม่)	ยกเว้นอากรขาเข้า	ไม่มีกำหนด
1.4 รถขนส่งบุคคล 10 คนขึ้นไป	ยกเว้นอากรขาเข้า	ไม่มีกำหนด
- ส่วนประกอบที่นำเข้ามาในลักษณะชิ้นส่วนสมบูรณ์	(จาก 10% เป็น 0%)	31 ธ.ค. 51
- แซชชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง	(จาก 30% เป็น 0%)	
1.6 รถโดยสารสาธารณะ NGV	ลดหย่อนจาก 40% เหลือ 22%	31 ธ.ค. 51
1.7 ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบ (CKD) สำหรับรถตู้	ยกเว้นอากรขาเข้า	31 ธ.ค. 55
<b>2. การยกเว้นและลดหย่อนภาษี สรรพสามิต</b>		
2.1 รถยนต์นั่ง/โดยสาร NGV ที่ผลิตจากโรงงาน	ลดหย่อนจาก 30% เหลือ 20%	ไม่มีกำหนด
2.2 รถยนต์ที่ติดตั้งระบบ NGV Retrofit	ยกเว้นภาษีเท่าค่าใช้จ่ายจริงและไม่เกิน 50,000 บาท	31 ธ.ค. 51
<b>3. ภาษีป้ายทะเบียนรถยนต์ประจำปี</b>		
3.1 รถยนต์ที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงอย่างเดียว	ลดหย่อนเหลือ 50% ของอัตราปกติ	ไม่มีกำหนด
3.2 รถยนต์ที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงร่วม	ลดหย่อนเหลือ 25% ของอัตราปกติ	ไม่มีกำหนด

### 6.2 มาตรการด้านกฎหมายเพื่อขยายจำนวนรถและสถานีบริการ NGV

(1) กระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่  
 เกินเจ็ดคน (Taxi-Meter) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดให้ Taxi  
 ใหม่ต้องเป็นรถ NGV มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2550 เป็นต้นไป

(2) คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550 เห็นชอบให้  
 กรุงเทพมหานครแก้ไขกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.  
 2549 เพื่อให้สามารถจัดตั้งสถานีบริการ NGV บนถนนสาธารณะที่มีขอบเขตทางน้อย  
 กว่า 16 เมตร แต่ไม่ต่ำกว่า 10 เมตร ในเขตกรุงเทพมหานครได้

6.3 การรับรองมาตรฐานศูนย์ติดตั้ง NGV กระทรวงพลังงานได้มีคำสั่งแต่งตั้ง  
 คณะกรรมการรับรองมาตรฐานสถานประกอบการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ขึ้น เมื่อวันที่ 9

มีนาคม 2550 และปัจจุบันมีผู้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการติดตั้งอุปกรณ์ NGV จำนวน 21 แห่ง

6.4 มาตรการด้านราคา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2550 เห็นชอบในหลักการของการกำหนดราคา NGV ตามต้นทุน แต่เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อแผนการขยายการใช้ NGV จึงขอความร่วมมือจาก ปตท. ให้มีการกำหนดราคา NGV .ในปี 2550 - 2551 เท่ากับ 8.50 บาท/กก. แล้วจึงปรับราคา NGV ขึ้นแบบขั้นบันไดให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยในปี 2552 ปรับราคาได้ไม่เกิน 12 บาท/กก. ปี 2553 ปรับราคาได้ไม่เกิน 13 บาท/กก. และตั้งแต่วันที่ 2554 เป็นต้นไป จึงปรับราคา NGV ตามต้นทุนที่แท้จริง

6.5 มาตรการด้านการเงิน ปตท. ได้ร่วมกับ สนพ. จัดตั้งเงินกองทุนหมุนเวียนสำหรับยานยนต์ NGV จำนวน 7,000 ล้านบาท (ปตท. 5,000 ล้านบาท และ สนพ. 2,000 ล้านบาท) ให้ผู้ประกอบการยืม โดยเงินสนับสนุนจาก สนพ. จำนวน 2,000 ล้านบาท ได้ถูกจัดสรรให้ผู้ประกอบการรถโดยสารร่วม ขสมก. กู๋ยืม ซึ่งปัจจุบันได้อนุมัติแล้วจำนวน 511 ล้านบาท และอยู่ระหว่างการพิจารณาจำนวน 1,470 ล้านบาท

7. ปตท. ได้ปรับเป้าหมายการขยายจำนวนรถ NGV และสถานีใหม่ จากเดิมได้กำหนดให้มีการใช้ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันในอัตรา 15 เป็นร้อยละ 20 ในปี 2555 ซึ่งหมายถึงในปี 2555 จะมีจำนวนรถ NGV สะสมทั้งหมด 328,000 คัน และมีจำนวนสถานีบริการทั้งหมด 725 สถานี

8. ปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่เกิดขึ้น ประกอบด้วย ต้นทุนการดัดแปลงเครื่องยนต์ โดยเฉพาะรถดีเซลขนาดใหญ่หันมาใช้ NGV สูงขึ้น และการแก้ไขกฎกระทรวงใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ยังไม่แล้วเสร็จ รวมทั้งการขออนุญาตวางท่อส่งก๊าซฯ เข้าสถานีแม่ และ Conventional Station ยังมีความล่าช้าเนื่องจากต้องผ่านหลักการ EIA และมาตรการภาษีที่ภาครัฐเคยให้การสนับสนุนในด้านต่างๆ จะสิ้นสุดลงในปี 2551

### **มติของที่ประชุม**

1. เร่งส่งเสริมการใช้ NGV ทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซลให้ได้ถึงร้อยละ 20 ภายในปี 2555 โดยตั้งเป้าหมายให้ภายใน 4 ปี จะมีรถยนต์ทั่วไปใช้ NGV ถึง 210,860 คัน รถบรรทุกโดยสาร 56,940 คัน และมีสถานีบริการ NGV 580 แห่ง ซึ่ง ปตท. จะต้องลงทุนเพิ่มอีกประมาณ 52,805 ล้านบาท และ ณ สิ้นปี 2555 จำนวนรถยนต์ที่ใช้ NGV จะเพิ่มเป็น 240,000 คัน รถบรรทุกโดยสาร 88,000 คัน และจำนวนสถานีบริการเพิ่มเป็น 725 แห่ง ทั่วประเทศ

2. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ โดยพิจารณาเพิ่มวงเงินจากกองทุนอนุรักษ์ฯ ในโครงการทุนหมุนเวียนสำหรับยานยนต์จาก 2,000 ล้านบาท เป็น 4,000 ล้านบาท โดยคิดดอกเบี้ยขั้นต่ำ เพียงร้อยละ 0.5 ต่อปี และกำหนดให้มีการผ่อนคืนภายในระยะเวลา 5 ปีนับจากวันที่กู้ และรวมกับงบประมาณของ ปตท. ที่ได้ลงทุนดำเนินการอีก 5,000 ล้านบาท รวมเป็นทั้งสิ้น 9,000 ล้านบาท ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุน

ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถโดยสารระหว่างเมืองในการเปลี่ยนมาใช้ NGV

3. ลดข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย โดยมอบหมายให้กระทรวงพลังงานประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งหาข้อยุติในเรื่องต่างๆ ดังนี้

3.1 กระทรวงมหาดไทยเร่งดำเนินการแก้ไขกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 เพื่อให้สามารถจัดตั้งสถานี NGV บนถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางน้อยกว่า 16 เมตร แต่ ไม่ต่ำกว่า 10 เมตร ให้แล้วเสร็จ

3.2 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทำความตกลงร่วมกับกระทรวงพลังงานเกี่ยวกับการใช้หลักการ Code of Practice (COP) กับท่อที่มีความดันต่ำของโครงการที่สนับสนุน City Gas และภาคขนส่งในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาการพิจารณาแทนการผ่านขบวนการ EIA ทั้งหมด

3.3 ที่ประชุมมอบหมายให้กระทรวงการคลังรับไปพิจารณา

- ขยายระยะเวลาการยกเว้นอากรขาเข้าถึงบรรจุภัณฑ์ธรรมชาติอัดและอุปกรณ์ควบคุมการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถยนต์ (Conversion Kit) ออกไปอีก 4 ปี โดยให้สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

- ขอยกเวลาปรับลดอากรขาเข้าสำหรับรถโดยสาร NGV ในลักษณะแชสซีส์ ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งจากร้อยละ 30 ลงเหลือร้อยละ 0 ออกไปอีก 4 ปี โดยให้สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และให้ครอบคลุมถึงรถบรรทุกและรถหัวลาก

- ปรับลดอากรขาเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบซึ่งนำเข้ามาในลักษณะชิ้นส่วนสมบูรณ์ (CKD) เพื่อประกอบและผลิตในประเทศ จากร้อยละ 10 ลงเหลือร้อยละ 0 และให้ครอบคลุมถึงรถบรรทุกและรถหัวลาก

- ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้ที่จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการได้มาซึ่งทรัพย์สินประเภทเครื่องจักร อุปกรณ์หรือวัสดุ NGV โดยรวมค่าติดตั้งเป็นจำนวนร้อยละ 25 ของค่าใช้จ่าย ให้แก่บุคคลธรรมดาเฉพาะส่วนที่เป็นเงินได้พึงประเมินตามมาตรา 40(5) (6) (7) หรือ (8) และบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ทั้งนี้ ทรัพย์สินจะต้องได้มาและพร้อมใช้งานได้ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2553

---

## **เรื่องที่ 7 แนวทางการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)**

### **สรุปสาระสำคัญ**

1. คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2550 ได้พิจารณาเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซ LPG และได้มีมติเห็นชอบการ



ยกเลิกการชดเชยราคาก๊าซ LPG โดยปรับขึ้นราคาขายส่ง โดยให้ยกเลิกการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ จากการส่งออกก๊าซ LPG และยังคงนโยบายราคาก๊าซ ณ คลังเท่ากันทั่วประเทศ โดยเก็บเงินเข้ากองทุนฯ จากก๊าซ LPG ในระดับที่เพียงพอสำหรับชดเชยค่าขนส่งไปยังคลังก๊าซภูมิภาคและเห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG โดยกำหนดเพดานที่ต้นทุนการผลิตจากโรงแยกก๊าซฯ ร้อยละ 60 บวกราคาส่งออกก๊าซ LPG ร้อยละ 40 โดยให้ทยอยปรับสัดส่วนการผลิตระหว่างโรงแยกก๊าซและโรงกลั่นน้ำมันไปสู่ระดับจริง คือ 60 ต่อ 40 รวมทั้งได้มอบอำนาจให้ประธาน กบง. เป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบในการดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวในช่วงระยะเวลาที่เหมาะสม

2. เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2550 รัฐได้ยกเลิกการชดเชยราคาก๊าซ LPG โดยปรับราคาขายส่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 1.20 บาท/กิโลกรัม จากราคา 16.81 บาท เป็น 18.01 บาท/กิโลกรัม วันที่ 4 มกราคม 2551 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะประธาน กบง. ได้เห็นชอบการปรับสูตรราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG เท่ากับ ต้นทุนการผลิตจากโรงแยกก๊าซฯ ร้อยละ 95 บวกราคาส่งออกก๊าซ LPG ร้อยละ 5 โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 7 มกราคม 2551 และเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2551 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เห็นชอบราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG ของเดือน กุมภาพันธ์ 2551 ทำให้ราคาขายปลีกก๊าซ LPG ปรับตัวเพิ่มขึ้นกิโลกรัมละ 20 สตางค์ จากราคา 18.01 เป็น 18.21 บาท/กิโลกรัม ต่อมาในวันที่ 1 มีนาคม 2551 กบง. ได้เห็นชอบราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG ของเดือนมีนาคม 2551 ทำให้ราคาขายปลีกก๊าซ LPG ปรับตัวลดลงกิโลกรัมละ 8 สตางค์ จากราคา 18.21 เป็น 18.13 บาท/กิโลกรัม โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2551

3. ประมาณการใช้ก๊าซ LPG ในช่วงเดือนมกราคม - เมษายน 2551 อยู่ที่ระดับ 11.87 ล้านกิโลกรัม/วัน เพิ่มจากปีก่อน 1.81 ล้านกิโลกรัม/วัน ขณะที่ประมาณการผลิตอยู่ที่ระดับ 11.20 ล้านกิโลกรัม/วัน ลดลงจากปีก่อน 0.26 ล้านกิโลกรัม/วัน เนื่องจากผู้ผลิตมีแผนปิดซ่อมบำรุงประจำปี ประกอบกับโรงกลั่นได้ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตโดยใช้ก๊าซ LPG เป็นเชื้อเพลิงแทนน้ำมันเตา เนื่องจากจำหน่ายในประเทศได้ในราคาต่ำ ทั้งนี้ คาดว่าปริมาณการผลิตก๊าซ LPG จะไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ จำเป็นต้องมีการนำเข้าเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ โดยคาดว่าในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2551 ต้องนำเข้าก๊าซ LPG ประมาณ 81 ล้านกิโลกรัม

4. การแก้ไขปัญหาโดยมติ กบง. เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 มีดังนี้ (1) เห็นชอบให้ขยายเวลาการดำเนินการตามมติ กบง. เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2550 โดยให้คงราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG เท่ากับ ต้นทุนการผลิตจากโรงแยกก๊าซฯ ร้อยละ 95 บวกราคาส่งออกก๊าซ LPG ร้อยละ 5 ของเดือนมีนาคม 2551 ไว้ จนถึงเดือนกรกฎาคม 2551 หลังจากนั้น ให้มีการพิจารณาดำเนินการปรับสูตรราคา ณ โรงกลั่นให้เหมาะสมกับสถานการณ์ (2) เห็นชอบให้รักษาระดับราคาก๊าซ LPG โดยให้คงราคาก๊าซหุงต้มไว้ ณ ระดับราคาตามราคาอิงตลาดโลกในข้อ 1) แต่สำหรับก๊าซ LPG ที่นำไปใช้ในทางอื่นๆ ทั้งหมด ให้ปรับเพิ่มขึ้น ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งนี้ เพื่อนำเงินที่ได้จากอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ไปชำระหนี้ เงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG จากต่างประเทศ และลดความต้องการใช้ก๊าซ LPG โดยให้กรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) รับไปดำเนินการกำหนดรายละเอียดในหลักเกณฑ์วิธีการปฏิบัติต่อไป (3) เห็นชอบให้

จ่ายเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG จากการนำเข้าตามปริมาณสัดส่วนที่ขาด ตั้งแต่เดือน มีนาคม 2551 เป็นต้นไป (4) มอบหมายให้ ธพ. และสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน ร่วมกันจัดระบบการจ่ายเงินชดเชยสำหรับก๊าซ LPG ที่นำเข้ามาใช้ในประเทศ รวมทั้ง การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ จากการใช้ก๊าซ LPG ที่มีใช้การใช้ในภาคครัวเรือน โดย ให้ ธพ. เป็นผู้รับผิดชอบตรวจสอบปริมาณการนำเข้าและปริมาณการใช้ก๊าซ LPG ที่ ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ ทั้งนี้ให้ สบพ. เป็นผู้รับผิดชอบ ด้านการจ่ายเงินชดเชย (5) มอบหมายให้ สนพ. รับผิดชอบดำเนินการออกประกาศ กบง. เพื่อกำหนดอัตราเงินส่ง เข้ากองทุนน้ำมันฯ อัตราเงินชดเชยและอัตราเงินกองทุนคืนสำหรับก๊าซ LPG ที่ผลิต จำหน่ายและนำเข้ามาใช้ในประเทศ เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป (6) มอบหมายให้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะประธาน กบง. เป็นผู้พิจารณาให้ความ เห็นชอบหรืออนุมัติแทน กบง. ตามข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ตามความเหมาะสม และ (7) มอบหมายให้ ธพ. รับผิดชอบจัดทำข้อเสนอตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ การนำก๊าซหุงต้มไปจำหน่ายในสาขาอื่น และคณะกรรมการป้องกันการลักลอบ จำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวเพื่อนำเสนอ กพช. ต่อไป

### **มติของที่ประชุม**

1. รับทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซ LPG ตามมติคณะกรรมการบริหาร นโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 ดังนี้

(1) เห็นชอบให้ขยายเวลาการดำเนินการตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบาย พลังงาน เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2550 โดยให้คงราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG เท่ากับ ต้นทุนการผลิตจากโรงแยกก๊าซฯ ร้อยละ 95 บวกราคาส่งออกก๊าซ LPG ร้อยละ 5 ของเดือนมีนาคม 2551 ไว้ จนถึงเดือนกรกฎาคม 2551 หลังจากนั้น ให้มีการพิจารณา ดำเนินการปรับสูตรราคา ณ โรงกลั่นให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(2) เห็นชอบให้รักษาระดับราคาก๊าซ LPG โดยให้คงราคาก๊าซหุงต้มไว้ ณ ระดับราคา ตามราคาอิงตลาดโลกในข้อ (1) แต่สำหรับก๊าซ LPG ที่นำไปใช้ในทางอื่นๆ ทั้งหมด ให้ปรับเพิ่มขึ้นตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งนี้ เพื่อนำเงินที่ได้จากอัตราเงิน ส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปชำระหนี้เงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG จาก ต่างประเทศ และลดความต้องการใช้ก๊าซ LPG โดยให้กรมธุรกิจพลังงานรับไป ดำเนินการกำหนดรายละเอียดในหลักเกณฑ์วิธีการปฏิบัติต่อไป

(3) เห็นชอบให้จ่ายเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG จากการนำเข้าตามปริมาณสัดส่วนที่ ขาด ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2551 เป็นต้นไป

(4) มอบหมายให้กรมธุรกิจพลังงานและสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน ร่วมกัน จัดระบบการจ่ายเงินชดเชยสำหรับก๊าซ LPG ที่นำเข้ามาใช้ในประเทศ รวมทั้งการส่ง เงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จากการใช้ก๊าซ LPG ที่มีใช้การใช้ในภาคครัวเรือน โดยให้กรมธุรกิจพลังงานเป็นผู้รับผิดชอบตรวจสอบปริมาณการนำเข้าและปริมาณการใช้ ก๊าซ LPG ที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ ทั้งนี้ให้สถาบันบริหารกองทุนพลังงาน เป็นผู้รับผิดชอบด้านการจ่ายเงินชดเชย

(5) มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรับไปดำเนินการออกประกาศ คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมัน เชื้อเพลิง อัตราเงินชดเชยและอัตราเงินกองทุนคืนสำหรับก๊าซ LPG ที่ผลิต จำหน่าย และนำเข้ามาใช้ในประเทศ เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

(6) มอบหมายให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะประธาน กบง. เป็นผู้ พิจารณา ให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติแทนคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ตามข้อ (1) ข้อ (2) และข้อ (3) ได้ตามความเหมาะสม

(7) มอบหมายให้กรมธุรกิจพลังงานรับไปจัดทำข้อเสนอตั้งคณะกรรมการกำกับดูแล และตรวจสอบการนำก๊าซหุงต้มไปจำหน่ายในสาขาอื่น และคณะกรรมการป้องกันการ ลักลอบจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำเสนอ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติต่อไป

2. เห็นชอบการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบการค้าปิโตรเลียมเหลว และคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการลักลอบจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวไปยัง ประเทศเพื่อนบ้าน

---

## **เรื่องที่ 8 แนวทางการส่งเสริมและพัฒนการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ**

### **สรุปสาระสำคัญ**

1. ปี 2547 รัฐบาลได้กำหนดให้ยกเลิกการใช้ MTBE และให้ส่งเสริมการใช้แก๊สโซ ลอล โดยในปัจจุบันกำหนดเป้าหมายใช้เอทานอลให้ได้ 2.4 ล้านลิตร/วัน ภายในปี 2554 และได้มีมาตรการส่งเสริม การผลิตเอทานอล ประกอบด้วย การยกเว้นอากรขา เข้าเครื่องจักรและภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี การยกเว้นภาษีสรรพสามิตและภาษี เทศบาลสำหรับเอทานอลที่ผสมในแก๊สโซฮอล์ การเปิดเสรีการผลิตเอทานอล ส่งผล ให้มีโรงงานได้รับอนุญาต 45 ราย กำลังผลิตรวม 12 ล้านลิตร/วัน ปัจจุบันมีการผลิต 9 ราย มีกำลังผลิต 1.25 ล้านลิตร/วัน ซึ่งสูงกว่าความต้องการเฉลี่ย 0.73 ล้านลิตร/ วัน และการส่งออกตั้งแต่เมษายน 2550 - มกราคม 2551 จำนวน 22.35 ล้านลิตร โดยตลาดการส่งออก ได้แก่ สหประชาชาติ ยุโรป และออสเตรเลีย เป็นต้น

2. เดือนกุมภาพันธ์ 2551 มีสถานบริการแก๊สโซฮอล์ 3,926 แห่ง ปริมาณการ จำหน่ายเฉลี่ย 7.3 ล้านลิตร/วัน เป็นแก๊สโซฮอล์ 91, 95 และ E20 จำนวน 1.63, 5.65 และ 0.002 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ โดยยอดจำหน่ายเพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม 2551 ร้อยละ 8.63 ส่วนด้านการใช้แก๊สโซฮอล์ในรถยนต์ที่ผลิตหลังปี 1995 ทุกยี่ห้อ ยืนยันว่าใช้แก๊สโซฮอล์ได้ สำหรับรถยนต์ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ E20 คาดว่าจะมีจำหน่าย ประมาณ 100,000 คัน ในปี 2551

3. ปัญหาด้านวัตถุดิบที่ใช้ผลิตเอทานอลขึ้นต่ำตามความต้องการใช้น้ำมันเบนซิน คาดว่าปริมาณกากน้ำตาลและมันสำปะหลังจะมีเพียงพอในปี 2554 แต่หากผู้ผลิต ต้องการผลิตเพื่อส่งออก ปริมาณกากน้ำตาลจะไม่เพียงพอในอนาคต ขณะที่มัน

สำปะหลังยังมีปริมาณเพียงพอ อย่างไรก็ตามแนวโน้มราคา มันสำปะหลังสูงขึ้นและปริมาณการส่งออกมันเส้นมากขึ้นอาจส่งผลให้เกิดการขาดแคลนในอนาคตได้ ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว กระทรวงพลังงานได้ร่วมหารือกับกระทรวงเกษตรฯ เพื่อจัดทำแผน การจัดหาวัตถุดิบโดยมุ่งเน้นการจัดทำ Zoning ที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ส่วนปัญหาเอทานอลล้นตลาด เนื่องจากการส่งออกเอทานอลยังทำได้ไม่กว้างขวาง คลังเก็บเอทานอลเพื่อรอการส่งออกมีจำกัด และตลาดรับซื้อในต่างประเทศยาก กรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) ได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมสรรพสามิตเพื่อหารือการกำหนดมาตรการให้ผู้ค้าทั่วไปส่งออกได้นอกเหนือจากผู้ผลิต การสนับสนุนให้ผู้ผลิตเข้าคลังเก็บเอทานอลรอการส่งออก และพิจารณาความเหมาะสมในการเปิดตลาดกับประเทศ ในภูมิภาค รวมทั้งได้ร่วมกับ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) และ สนพ. ประสานผู้ผลิตเอทานอล ศึกษานโยบายสร้างเสถียรภาพราคาและปริมาณเอทานอลในอนาคต

4. ปัญหาด้านการผลิต การจำหน่ายเอทานอล เนื่องจากโรงกลั่นมีข้อจำกัดในการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐานในเรื่ององค์ประกอบไม่สมดุล, สถานีบริการมีถังและหัวจ่ายจำกัด และประชาชนบางส่วนยังขาดความเชื่อมั่นในการใช้แก๊สโซฮอล์ ซึ่ง ธพ. ได้ประสานผู้ค้าน้ำมันประเมินศักยภาพการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐาน และเร่งขยายสถานีแก๊สโซฮอล์ 91 ตลอดจนสร้างความรู้ความเข้าใจผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่ง สนพ. ได้รณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้แก๊สโซฮอล์ เพื่อส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ให้เพิ่มขึ้น

5. รัฐบาลส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซลตั้งแต่ปี 2548 และบังคับใช้ B2 ทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2551 โดยกำหนดจะใช้ B5 ทั่วประเทศในปี 2554 ความก้าวหน้าการดำเนินการส่งเสริมการผลิตไบโอดีเซล ได้แก่ การให้สิทธิประโยชน์การลงทุน สนับสนุนเงินทุนหมุนเวียนเพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน ส่งผลให้มีผู้ผลิตที่ขึ้นทะเบียนกับ ธพ. 9 ราย กำลังผลิตรวม 2.18 ล้านลิตร/วัน และอยู่ระหว่างก่อสร้างอีก 13 ราย กำลังการผลิตรวม 2.6 ล้านลิตร/วัน และจากมาตรการสนับสนุนด้านราคา และคุณภาพ ส่งผลให้มีสถานีบริการ 1,054 แห่ง มีการจำหน่าย B5 และ B2 จำนวน 152.6 และ 1,368.8 ล้านลิตร หรือเฉลี่ย 5.26 และ 47.2 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ รวมต้องการ B100 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2551 จำนวน 1.2 ล้านลิตร/วัน ส่วนความก้าวหน้าของไบโอดีเซลชุมชน โดย พพ. ให้การสนับสนุนการดำเนินการปี 2548 - 2549 จำนวน 72 ชุมชน อยู่ระหว่างการแก้ไขปัญหาการขาดวัตถุดิบในการผลิต ขณะที่แผนการส่งเสริมปี 2550-2551 จำนวน 400 ชุมชน อยู่ระหว่างพิจารณาความพร้อมในการจัดหาวัตถุดิบของแต่ละชุมชน

6. ปัญหาด้านวัตถุดิบ จากการพิจารณาความต้องการน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ตามยุทธศาสตร์กระทรวงพลังงานที่กำหนดใช้ CPO เพื่อผลิตไบโอดีเซลสำหรับผสมร้อยละ 2 ทั้งหมด และผสมร้อยละ 5 บางส่วน ในปี 2551-2553 ขณะที่ปี 2554 จะบังคับผสมร้อยละ 5 ทั้งหมด ผลการประเมินในกรณีที่ยอมให้มีการส่งออก CPO พบว่า หากผู้ค้าน้ำมันเริ่มส่งเสริมใช้ B5 จะส่งผลให้ขาดแคลน CPO ในปลายปี 2551 ซึ่งกระทรวงพลังงานได้ประสานกระทรวงเกษตรฯ และกระทรวงพาณิชย์ จัดตั้งกลไกการบริหารจัดการ และการจัดหาวัตถุดิบเพื่อผลิตไบโอดีเซลให้เพียงพอต่อการผลิตใน

ราคาที่เหมาะสม และเร่งกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลน CPO และผลกระทบต่อราคาน้ำมันบริโภคที่อาจจะเกิดขึ้นภายในปลายปี 2551

7. ด้านการผลิตไบโอดีเซล (B100) เพื่อลดต้นทุนการผลิต ปตท. จะศึกษาการใช้ Ethanol แทน Methanol ในการผลิต Methyl ester และ ธพ. จะประสานบริษัท รถยนต์และผู้เกี่ยวข้องทดสอบการใช้งานเพื่อศึกษาผลกระทบต่อไป ส่วนด้านการจำหน่ายไบโอดีเซล เพื่อสร้างความมั่นใจให้บริษัทรถยนต์และประชาชน ธพ. จะประสานบริษัทรถยนต์กำหนดแนวทางประชาสัมพันธ์การใช้ B2/B5 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้รถยนต์ โดยให้ผู้บริหารบริษัทรถยนต์ออกมารับประกันการใช้

8. ในปี 2548 กพข. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ (กชช.) ที่มี รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อเสนอแนะนโยบายและแผนการพัฒนา ด้านเชื้อเพลิงชีวภาพ แต่ในปี 2549 กพข. ได้มีมติให้ยกเลิกคณะกรรมการฯ ดังกล่าว โดยให้แต่งตั้งคณะกรรมการเอทานอล และคณะกรรมการไบโอดีเซลขึ้นภายใต้ กบง. แต่เนื่องจากปัญหาและอุปสรรคในการส่งเสริมแก๊สโซฮอล์และไบโอดีเซลส่วน ใหญ่เป็นเรื่องที่จำเป็นต้องมีการสนับสนุนเชิงนโยบายและปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายนอกกระทรวงพลังงานเป็นหลัก ซึ่ง คณะกรรมการทั้ง 2 คณะดังกล่าว อาจไม่มีอำนาจเพียงพอในการแก้ไขปัญหา จึงควร จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพขึ้นใหม่ โดยปรับปรุง องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้การกำหนด นโยบายร่วมระหว่างกระทรวงในการแก้ไขปัญหาและส่งเสริมการพัฒนาเชื้อเพลิง ชีวภาพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสามารถดำเนินการร่วมกันได้อย่างเป็นระบบต่อไป

### มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาลำหรับการพัฒนาส่งเสริม และ พัฒนาการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ต่อไป ดังนี้

#### **1.1 การส่งเสริมและพัฒนาเอทานอล**

(1) ด้านวัตถุดิบ มอบหมายให้กระทรวงพลังงานได้ประสานกระทรวงเกษตรและ สหกรณ์จัดทำแผนการจัดหาวัตถุดิบโดยมุ่งเน้นการจัดทำ Zoning ที่เหมาะสมเพื่อลด ต้นทุนการขนส่ง

(2) ด้านการผลิตเอทานอล มอบหมายให้กรมธุรกิจพลังงานประสานหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการส่งออกเอทานอล แลมอบหมายให้กรมพัฒนาพลังงาน ทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กรมธุรกิจพลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ประสานผู้ผลิตเอทานอลพิจารณานโยบายสร้างเสถียรภาพราคาและปริมาณเอทา นอลในอนาคต

(3) ด้านการผลิตและจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ มอบหมายให้กรมธุรกิจพลังงานประสาน ผู้ค้าน้ำมันประเมินศักยภาพการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐาน และเร่งขยายสถานีแก๊สโซ

ฮอล 91 ตลอดจนสร้างความรู้ความเข้าใจผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ช่างซ่อมรถยนต์ ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ และ สนพ. ทรนรงค์ประชาสัมพันธเพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้แก๊สโซฮอล์ เพื่อส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ให้เพิ่มขึ้น

## 1.2 การส่งเสริมและพัฒนาไบโอดีเซล

(1) ด้านวัตถุดิบ มอบหมายให้กระทรวงพลังงานประสานกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพาณิชย์ในการพิจารณาการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการ และการจัดหาวัตถุดิบเพื่อผลิต ไบโอดีเซลให้เพียงพอต่อการผลิตในราคาที่เหมาะสม และเร่งกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำมันปาล์มดิบและผลกระทบต่อราคาน้ำมันบริโภคที่อาจจะเกิดขึ้นภายในปลายปี 2551

(2) ด้านการผลิตไบโอดีเซล (B100) มอบหมายให้ ปตท. ศึกษาการใช้ Ethanol แทน Methanol ในการผลิต Methyl ester และกรมธุรกิจพลังงานประสานบริษัทรถยนต์และผู้เกี่ยวข้องทดสอบการใช้งานเพื่อศึกษาผลกระทบ ต่อไป

(3) ด้านการจำหน่ายน้ำมันไบโอดีเซล มอบหมายให้กรมธุรกิจพลังงานประสานบริษัทรถยนต์กำหนดแนวทางประชาสัมพันธการใช้ B2/B5 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้รถยนต์ โดยเห็นควรให้ผู้บริหารบริษัทรถยนต์ออกมารับประกันการใช้

2. เห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ โดยให้เพิ่มอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ เกี่ยวกับการศึกษาวิจัยพืชพลังงานด้วย

---

## เรื่องที่ 9 การปรับสภาพของสำนักงานพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์

### สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 เห็นชอบแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2550 - 2564 (PDP 2007) โดยสาระสำคัญของแผน PDP 2007 คือ การกำหนดทางเลือกให้มีการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์ ปริมาณ 2,000 เมกะวัตต์ ในปี 2563 และอีก 2,000 เมกะวัตต์ ในปี 2564

2. คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2550 ได้มีมติ 1) เห็นชอบในหลักการ แผนจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการผลิตไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ (NPIEP) เบื้องต้น 2) เห็นชอบให้มีการจัดตั้งสำนักพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ เป็นหน่วยงานภายในกระทรวงพลังงาน 3) เห็นชอบในการดำเนินโครงการสร้างความรู้ ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยจัดประชุมสัมมนาอย่างน้อย 8 ครั้ง ในระยะเวลา 6 เดือน 4) เห็นชอบแผนการดำเนินงานในช่วง 3 ปีแรก (พ.ศ. 2551 - 2553) 5) เห็นชอบกรอบวงเงินงบประมาณในช่วง 3 ปีแรก (พ.ศ. 2551 - 2553) จำนวน 1,800 ล้านบาท เพื่อใช้ในการจัดตั้งสำนักพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ และการดำเนินงานตามแผนฯ โดยให้กระทรวงพลังงานรับไป

พิจารณาจัดหางบประมาณต่อไป 6) เห็นชอบให้การกำกับดูแลในระยะเริ่มแรกให้ใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ ซึ่งปัจจุบันมีอยู่หลายฉบับไปพลางก่อน และมอบหมายให้กระทรวงพลังงานและกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ รับผิดชอบร่างกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแล มาตรฐานและความปลอดภัยด้านนิวเคลียร์ โดยครอบคลุมถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

3. คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 ได้มีมติเห็นชอบ ดังนี้ 1) แผนการจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการผลิตไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ฉบับสมบูรณ์ 2) การจัดตั้งสำนักงานพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ โดยให้ปรับโครงสร้างการบริหารงานจากระดับ "สำนัก" ตามที่เสนอไว้ในการประชุม กพข. เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2550 เป็นระดับ "สำนักงาน" โดยเป็นหน่วยงานในกระทรวงพลังงาน และรองปลัดกระทรวงพลังงาน นายณอดุล สิทธีพงศ์ ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ ทั้งนี้ให้ ปลัดกระทรวงพลังงานดำเนินการแต่งตั้ง ตามขั้นตอนต่อไป 3) ให้แต่งตั้ง คณะกรรมการประสานงานเพื่อเตรียมการจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานพลังงานไฟฟ้า นิวเคลียร์ โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่เสนอและให้กระทรวงพลังงานรับไปพิจารณาปรับปรุงองค์ประกอบให้เหมาะสมตามการพิจารณาของที่ประชุม และประธาน กพข. ได้ลงนามในคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการประสานฯ แล้ว เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2550

4. คณะกรรมการกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550 ได้อนุมัติเงินสนับสนุนการดำเนินการตามแผนจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานฯ จำนวนเงิน 250 ล้านบาท ต่อปี รวม 3 ปี เป็นเงิน 750 ล้านบาท และ กพข. เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2550 ได้มีมติเห็นชอบตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ และรับทราบประมาณการรายจ่ายสำหรับกิจกรรมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการผลิตไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ ในช่วง 3 ปีแรก ซึ่งคาดว่าจะใช้จ่ายเงินประมาณ 450 ล้านบาท/ปี หรือจำนวนรวม 1,345 ล้านบาท

5. เนื่องจากสำนักงานพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ ที่ได้จัดตั้งขึ้นตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 ได้กำหนดให้เป็นสำนักงานอยู่ภายใต้กระทรวงพลังงาน แต่สำนักงานไม่ได้เป็นนิติบุคคล ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังนั้นสำนักงานฯ จึงไม่สามารถทำนิติกรรมสัญญาได้ และสำนักงานปลัดกระทรวงพลังงานไม่สามารถทำนิติกรรมสัญญาแทนได้ด้วย

6. เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงเห็นควรให้มีการดำเนินการดังนี้

6.1 เห็นควรให้ปรับสถานภาพของสำนักงานพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ เป็นสำนักพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ ภายใต้สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงานไปพลางก่อนจนกว่าจะมีการตรากฎหมายจัดตั้งสำนักงานฯ

6.2 เห็นควรให้สำนักพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์มีอำนาจหน้าที่ และมีการแบ่งส่วนราชการในสำนักฯ ดังนี้

(1) มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำโครงการ แผนงาน มาตรการ และดำเนินการประสาน และบริหารแผนจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการผลิตไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ฉบับ สมบูรณ์ และทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการประสานงานเพื่อ เตรียมการจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานพลังงานนิวเคลียร์

(2) ให้แบ่งส่วนราชการในสำนักฯ เป็น ส่วนประสานความร่วมมือการจัดตั้งโครงสร้าง พื้นฐานโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ ส่วนประสานความร่วมมือการวางแผนการ ดำเนินการโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ ส่วนสื่อสารและการยอมรับสาธารณะ และส่วนบริหารงานกลาง

(3) ให้มีผู้อำนวยการสำนักพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ มีอำนาจ หน้าที่รับผิดชอบในการบริหารการปฏิบัติราชการภายในสำนักพัฒนาโครงการ โรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์

ทั้งนี้ โดยเห็นควรมอบหมายให้ปลัดกระทรวงพลังงานรับไปดำเนินการแต่งตั้งและ มอบอำนาจตามขั้นตอนต่อไป

### **มติของที่ประชุม**

เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหา ตามข้อ 6 และมอบหมายให้ปลัดกระทรวง พลังงานรับไปดำเนินการแต่งตั้ง และมอบอำนาจตามขั้นตอนต่อไป

---