



**มติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน
ครั้งที่ 13/2552 (ครั้งที่ 50)
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2552 เวลา 9.00 น.
ณ ห้องประชุมบุญรอด - นิธิพัฒน์ ชั้น 11 อาคาร 7 กระทรวงพลังงาน**

1. การแก้ไขปรับปรุงคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 ตามมติ
คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2552
เรื่อง การเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์"
 2. แผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมา
เป็นรถแท็กซี่ NGV
 3. ขอย้ายระยะเวลาดำเนินโครงการวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี
ตรวจ NGV 1,160 คัน ปลอดภัย ของกรมธุรกิจพลังงาน
 4. แนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85
 5. การขอน้ำมันดีเซล B5 มาใช้แทนน้ำมันดีเซล B2 ในโครงการ
จำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่ง (น้ำมันม่วง)
 6. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
 7. การแต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการบริหารนโยบาย
พลังงาน
-

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (นายวรรณรัตน์ ชาญนุกูล) ประธานกรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (นายวีระพล จิรประดิษฐกุล)
กรรมการและเลขานุการ

**เรื่องที่ 1 การแก้ไขปรับปรุงคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 ตามมติ
คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2552
เรื่อง การเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์"**

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของการกำหนดราคา NGV ตามต้นทุน โดยให้ใช้ต้นทุนก๊าซธรรมชาติ ณ ราคาซื้อขายเฉลี่ย POOL 2 บวกด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ซึ่งรวมค่าการตลาดแล้ว และให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) นำเสนอในส่วนของค่าใช้จ่ายดำเนินการอีกครั้ง ต่อมาเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2550 กพช. ได้มีมติมอบอำนาจให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นผู้พิจารณาและให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์ใหม่ของการกำหนดราคา NGV ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานได้ให้ความเห็นชอบในหลักเกณฑ์ฯ ดังกล่าว เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 สามารถสรุปโครงสร้างราคาขายปลีก NGV ได้ดังนี้

$$P_{NGV} = \underbrace{[(WH_{Pool\ 2}) * (1+0.0175)] + Td_{Zone\ 1+3} + Tc}_{\text{ต้นทุนราคาก๊าซธรรมชาติ}} + \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ}$$

2. ต่อมาเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2552 กพช. ได้เห็นชอบให้มีการปรับสูตรการคำนวณและแนวทางการกำกับดูแลราคาขายปลีก NGV โดยให้ กพช. กำกับดูแลต้นทุนราคาซื้อขายก๊าซธรรมชาติและให้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เป็นผู้พิจารณาหลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายปลีก NGV และได้เห็นชอบให้มีการปรับปรุงคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเพิ่มเติมนิยามคำว่า "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV)" เพื่อให้ราคาขายปลีก NGV ถูกกำกับดูแลภายใต้กรอบอันเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับภาคขนส่งชนิดอื่นๆ โดยให้ กบง. เป็นผู้พิจารณา ก่อนนำเสนอนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาลงนามต่อไป

3. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีการจัดทำร่างคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ .../2552 โดยได้แก้ไขบทนิยามคำว่า "น้ำมันเชื้อเพลิง" และเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์" เพื่อนำเสนอนายกรัฐมนตรีพิจารณาลงนามต่อไป ดังนี้

3.1 แก้ไขบทนิยามคำว่า "น้ำมันเชื้อเพลิง" จากเดิม "น้ำมันเชื้อเพลิง หมายความว่า น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน และให้ความหมายรวมถึงก๊าซและยางมะตอยด้วย" เป็น "น้ำมัน

เชื้อเพลิง หมายความว่า น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน และให้ความหมายรวมถึงก๊าซ ยางมะตอยและก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ด้วย"

3.2 เพิ่มเติมบทนิยาม "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ หมายความว่า ก๊าซปิโตรเลียม ซึ่งประกอบด้วยมีเทนเป็นส่วนใหญ่ เพื่อนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ"

มติของที่ประชุม

เห็นชอบให้ปรับปรุงคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง ตามร่างคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ .../2552 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยแก้ไขบทนิยามคำว่า "น้ำมันเชื้อเพลิง" และเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์" และให้ผนวกร่างคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ .../2552 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง ตามที่คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2552 เข้าด้วย ทั้งนี้ ให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานประสานกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อพิจารณาความถูกต้องของร่างคำสั่งนายกรัฐมนตรีดังกล่าว ก่อนนำเสนอนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาลงนามต่อไป

เรื่องที่ 2 แผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2551 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) โดยได้เห็นชอบหลักการการจัดสรรปริมาณก๊าซ LPG ที่ผลิตได้ในประเทศ หลักการกำหนดส่วนต่างราคาระหว่างก๊าซ LPG ในภาคครัวเรือนกับภาคขนส่งและภาคอุตสาหกรรม โดยกำหนดราคาขายปลีกเป็น 2 ราคาด้วยการปรับเพิ่มอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ เป็น 2 อัตรา และแนวทางการทยอยปรับขึ้นราคาหลายครั้งเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน และยังได้เห็นชอบแนวทางในการแก้ไขและป้องกันปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นตามมา โดยเฉพาะในส่วนมาตรการจูงใจให้กลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV จำนวน 20,000 คัน ในระยะเวลา 4 เดือน

2. เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 กพข. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ของกลุ่มรถแท็กซี่จากการใช้ก๊าซปิโตรเลียมมาเป็นก๊าซธรรมชาติในรถยนต์ ต่อมาเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2551 คณะกรรมการติดตามความก้าวหน้าฯ ได้หารือกับผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการรถแท็กซี่ถึงแนวทางการช่วยเหลือให้รถแท็กซี่เปลี่ยนมาใช้ NGV จำนวน 20,000 คัน ซึ่งสมาคมฯ ยินดีเข้าร่วมโครงการ แต่ขอมีส่วนร่วมในการพิจารณาในส่วนของมาตรฐานของอุปกรณ์ NGV ที่จะนำมาติดตั้ง และในการติดตามความก้าวหน้าของการขยายสถานีบริการ NGV และจำนวนรถที่ใช้ขนส่งก๊าซ

3. เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 กบง. ได้เห็นชอบแผนงานการจูงใจให้กลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV ตามที่คณะกรรมการติดตามความก้าวหน้าฯ เสนอ และอนุมัติเงินกองทุนน้ำมันฯ สำหรับแผนงานการจูงใจให้กลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV ในวงเงิน 88.8 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามมติ กพข. เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2552 ที่ให้ชะลอการพิจารณาปรับราคาก๊าซ LPG ออกไปก่อน ส่งผลให้มาตรการจูงใจให้กลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV จำนวน 20,000 คัน ตามที่ กบง. ได้มีมติไปเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 ไม่มีการดำเนินการ และเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามมติ กพข. เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2552 ในเรื่องมาตรการการช่วยเหลือกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เป็นเชื้อเพลิงมาเป็นการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) เป็นเชื้อเพลิงแทนเพื่อลดปริมาณการนำเข้าก๊าซ LPG โดยปรับเปลี่ยนรถแท็กซี่ที่เหลืออยู่จำนวน 30,000 คัน ให้เปลี่ยนมาใช้ NGV ซึ่งมีค่าใช้จ่ายประมาณ คันละ 40,000 บาท รวมเป็นเงินประมาณ 1,200 ล้านบาท ทั้งนี้ การปรับเปลี่ยนรถแท็กซี่ที่เหลืออยู่ให้มาใช้ NGV จะสามารถช่วยลดการใช้ก๊าซ LPG ได้ประมาณ 30,000 ต้น/เดือน และช่วยลดภาระกองทุนน้ำมันฯ จากการชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG ได้ประมาณ 300 ล้านบาท/เดือน ซึ่งจำนวนรถแท็กซี่ที่ติดตั้ง NGV สะสมถึงวันที่ 25 สิงหาคม 2552 มีจำนวน 45,404 คัน จากที่มีใช้งานอยู่บนท้องถนนประมาณ 75,000 คัน (รถแท็กซี่จดทะเบียนสะสมกับกรมการขนส่งทางบก ณ สิ้นปี 2551 มีจำนวน 84,785 คัน)

4. ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอแผนการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV โดยมีหลักการที่สำคัญดังนี้คือ

4.1 กระบวนการดำเนินการตามแผนดังกล่าวต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้อง

4.2 ให้สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน (สป.พน.) เป็นผู้ดำเนินการตามแผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV ดังนี้

1) สป.พน. กรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) ปตท. และเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ ในการเตรียมความพร้อมทางด้านการติดตั้งอุปกรณ์ NGV โดยร่วมกันจัดทำบัญชีรายชื่อผู้ติดตั้ง NGV มาตรฐาน เพื่อสามารถติดตามและตรวจสอบในประเด็น ดังนี้ คือ (1) ตรวจสอบมาตรฐานของผู้ติดตั้ง NGV ให้ใช้มาตรฐานที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก (2) ตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์ NGV (ชุด Kit และถัง) ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก (3) กำหนดให้มีผู้ตรวจและทดสอบที่ได้การรับรองจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสามารถออกใบรับรองการติดตั้ง (4) ตรวจสอบความถูกต้องการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถแท็กซี่ให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ (5) ตรวจสอบความถูกต้องเอกสารการจดทะเบียนรถแท็กซี่ NGV ของกรมการขนส่งทางบก และ (6) ติดตามการบริการหลังการขาย โดยกำหนดให้ผู้ติดตั้งต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดปัญหาจากการติดตั้งในช่วงระยะเวลารับประกันการติดตั้ง 1 ปี โดยไม่จำกัดระยะทาง

2) ให้ สป.พน. และ ธพ. ร่วมกันในการกำหนดแนวทางและวิธีการในการจัดเก็บและทำลายอุปกรณ์และถัง LPG

3) สป.พน. ธพ. และสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน (สบพน.) ร่วมกันในส่วนของการตรวจสอบเอกสารหลักฐานขั้นสุดท้ายสำหรับใช้ประกอบการเบิกจ่ายสำหรับแผนการสนับสนุนฯ ดังกล่าว

4.3 ให้ สนพ. ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อจูงใจให้กลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV

4.4 เพื่อให้การดำเนินการตามแผนดังกล่าวมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และการมีส่วนร่วม ให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อติดตามการดำเนินงานตามโครงการแผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV โดยมีผู้แทนเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่เป็นคณะทำงานด้วย

4.5 ให้คณะกรรมการติดตามการขยายบริการและการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) เป็นผู้ติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามแผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV และรายงานให้ กบง. ทราบ เมื่อเสร็จสิ้นโครงการ

4.6 ระยะเวลาการดำเนินการประมาณ 9 เดือน แบ่งเป็น ระยะเวลาการประกวดราคา 2 เดือนระยะเวลาการติดตั้ง 4 เดือน และ ระยะเวลาตรวจสอบเอกสาร และการเบิกจ่ายเงิน 3 เดือน

4.7 ขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อบริหารโครงการตามแผนงานและการดำเนินการตามข้อ 4.2 เป็นจำนวนเงินรวม 12,400,000 บาท โดยแบ่งเป็น 1) ค่าบริหารโครงการ ค่าจ้างที่ปรึกษา 3,400,000 บาท และ 2) ค่าจัดจ้าง ทำลายชุดอุปกรณ์ และถัง LPG จำนวน 30,000 ชุด ชุดละประมาณ 300 บาท รวมทั้งสิ้นประมาณ 9,000,000 บาท

4.8 แผนงานนี้ สำหรับใช้ในการสนับสนุนรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV จำนวนประมาณ 30,000 คัน โดยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยคันละประมาณ 40,000 บาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายจากกองทุนน้ำมันฯ ประมาณ 1,200,000,000 บาท

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบแผนการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV โดยมีหลักการที่สำคัญดังนี้คือ
 - 1.1 กระบวนการดำเนินการตามแผนดังกล่าวต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้อง
 - 1.2 ให้สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน เป็นผู้ดำเนินการตามแผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV ดังนี้
 - 1) สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน กรมธุรกิจพลังงาน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ ในการเตรียมความพร้อมทางด้านการติดตั้งอุปกรณ์ NGV โดยร่วมกันจัดทำบัญชีรายชื่อผู้ติดตั้ง NGV มาตรฐาน เพื่อสามารถติดตามและตรวจสอบในประเด็น ดังนี้ คือ
 - ตรวจสอบมาตรฐานของชุดติดตั้ง NGV ให้ใช้คู่มือมาตรฐานที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก
 - ตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์ NGV (ชุด Kit และถัง) ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก และตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการรถแท็กซี่

- กำหนดให้มีผู้ตรวจและทดสอบที่ได้การรับรองจากกรมการขนส่งทางบกซึ่งสามารถออกใบรับรองการติดตั้ง
 - ตรวจสอบความถูกต้องการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโครงการให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้
 - ตรวจสอบความถูกต้องเอกสารการจดทะเบียนรถแท็กซี่ NGV ของกรมการขนส่งทางบก
 - ติดตามการบริการหลังการขาย โดยกำหนดให้ผู้ติดตั้งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดปัญหาจากการติดตั้งในช่วงระยะเวลารับประกันการติดตั้ง 1 ปี โดยไม่จำกัดระยะทาง
 - 2) ให้สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน และกรมธุรกิจพลังงาน ร่วมกันในการกำหนดแนวทางและวิธีการในการจัดเก็บและทำลายอุปกรณ์และถัง LPG
 - 3) สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน กรมธุรกิจพลังงาน และสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน ร่วมกันในส่วนของการตรวจสอบเอกสารหลักฐานขั้นสุดท้ายสำหรับใช้ประกอบการเบิกจ่ายสำหรับแผนการสนับสนุนฯ ดังกล่าว
- 1.3 ให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อจูงใจให้กลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV
 - 1.4 เพื่อให้กระบวนการดำเนินการตามแผนดังกล่าวมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และการมีส่วนร่วม ให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อติดตามการดำเนินงานตามโครงการแผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV โดยมีผู้แทนเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่เป็นคณะทำงานด้วย
 - 1.5 ให้คณะกรรมการติดตามการขยายบริการและการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) เป็นผู้ติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามแผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV และรายงานให้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานทราบเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ
 - 1.6 ระยะเวลาการดำเนินการประมาณ 9 เดือน แบ่งเป็น
 - ระยะเวลาการประกวดราคา 2 เดือน
 - ระยะเวลาการติดตั้ง 4 เดือน
 - ระยะเวลาตรวจสอบเอกสารและการเบิกจ่ายเงิน 3 เดือน

2. อนุมัติเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่ายอื่น ปีงบประมาณ 2552 เพื่อบริหารโครงการตามแผนงานและการดำเนินการตามข้อ 1.2 เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 12,400,000 บาท โดยแบ่งเป็น
 - 2.1 ค่าบริหารโครงการ ค่าจ้างที่ปรึกษา จำนวน 3,400,000 บาท
 - 2.2 ค่าจัดจ้างทำลายชุดอุปกรณ์ และถัง LPG จำนวนประมาณ 30,000 ชุด ชุดละประมาณ 300 บาท รวมทั้งสิ้นประมาณ 9,000,000 บาท
3. อนุมัติเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับแผนการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV จำนวนประมาณ 30,000 คัน โดยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยคันละประมาณ 40,000 บาท รวมทั้งสิ้นประมาณ 1,200,000,000 บาท (หนึ่งพันสองร้อยล้านบาทถ้วน) ทั้งนี้ เมื่อติดตั้งครบ 30,000 คันแล้ว และมีเงินคงเหลือ หากมีรถแท็กซี่ต้องการเปลี่ยนเป็น NGV เพิ่มเติม ก็ให้นำเสนอคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานเพื่อพิจารณาต่อไป

เรื่องที่ 3 ขอบยายระยะเวลาดำเนินโครงการวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคีตรวจ NGV 1,160 คัน ปลอดภัย ของกรมธุรกิจพลังงาน

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 กบง. ได้อนุมัติเงินจากกองทุนน้ำมันฯ งบค่าใช้จ่ายอื่น ปีงบประมาณ 2552 ให้ ธพ. ในการดำเนินโครงการวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี ตรวจ NGV 1,160 คัน ปลอดภัย ในวงเงิน 2,600,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 60 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในหนังสือสัญญา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบถึง อุปกรณ์ และการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์โดยสารสาธารณะ 1,160 คัน ที่จดทะเบียนในต่างจังหวัดนอกเขตกรุงเทพฯ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันอาจเกิดจากถัง อุปกรณ์ และการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์โดยสารสาธารณะในส่วนภูมิภาค ซึ่งมีจำนวนผู้ตรวจและทดสอบไม่เพียงพอ โดยจัดจ้างผู้ตรวจและทดสอบรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง (NGV) เพื่อตรวจและทดสอบรถยนต์โดยสารสาธารณะ ในนาม ธพ.
2. ธพ. ได้จัดจ้างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพื่อดำเนินโครงการฯ โดยมีระยะเวลา 60 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในหนังสือสัญญา ซึ่งได้ครบหนดยุติระยะเวลาดำเนินการในวันที่ 7 มีนาคม 2552 ทั้งนี้ ในการดำเนินโครงการฯ มีปัญหาอุปสรรคทำให้เกิดความล่าช้า เนื่องจากคณะ

วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ จำเป็นต้องมีการนัดหมายล่วงหน้ากับผู้ประกอบการโดยสารสาธารณะเป็นเวลานาน และมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้งตามความจำเป็นของผู้ประกอบการฯ ทำให้การตรวจสอบรถโดยสารสาธารณะต้องล่าช้ากว่ากำหนด ทำให้คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ส่งมอบงานจ้างตามโครงการฯ เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินโครงการ ตามการอนุมัติของกองทุนน้ำมันฯ ไปแล้ว เป็นผลให้ ๓พ. ไม่สามารถเบิกจ่ายให้กับคณะวิศวกรรมศาสตร์ฯ ได้

3. เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2552 ๓พ. ได้มีหนังสือถึงฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อขอขยายเวลาการดำเนินการ "โครงการวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี ตรวจ NGV 1,160 คัน ปลอดภัย" ออกไปอีก 6 เดือน เป็นสิ้นสุดโครงการในวันที่ 7 กันยายน 2552

4. เนื่องจากฝ่ายเลขานุการฯ ได้ขอเลื่อนวาระนี้มาจากการประชุม กบง. เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2552 ทำให้ล่วงเลยเวลาที่ขอขยายเต็มแล้ว จึงเห็นควรให้ขยายเวลาสิ้นสุดโครงการเป็นวันที่ 30 กันยายน 2552

มติของที่ประชุม

อนุมัติให้ขยายระยะเวลาการดำเนินงานและการเบิกค่าใช้จ่ายจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่ายอื่น ปีงบประมาณ 2552 ในการดำเนินโครงการวันแม่ถึงวันพ่อ 116 วัน สร้างสามัคคี ตรวจ NGV 1,160 คัน ปลอดภัย ของกรมธุรกิจพลังงาน ออกไปเป็นสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552 ภายในกรอบวงเงินเดิม จำนวนเงิน 2,600,000 บาท (สองล้านหกแสนบาทถ้วน) ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551

เรื่องที่ 4 แนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2552 กบง. ได้มีมติเห็นชอบการกำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่นสำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ดังนี้ (1) เห็นชอบในหลักการให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ เพื่อเป็นกลไกในการรักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ให้ไม่ต่ำกว่าค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ประมาณ 1.20 บาท/ลิตร และ (2) เห็นชอบในหลักการให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ต่ำกว่าราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ประมาณร้อยละ 30

2. แนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85

โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงวันที่ 22 กันยายน 2552 (ราคาเอทานอลตามประกาศ กบง.)

หน่วย : บาท/ลิตร	ULG 95	ULG 91	E10, 95	E10, 91	E20	E85
ราคา ณ โรงกลั่น	17.6729	16.7604	18.1183	17.4888	18.4700	19.8294
ภาษีสรรพสามิต	7.0000	7.0000	6.3000	6.3000	5.6000	1.0500
ภาษีเทศบาล	0.7000	0.7000	0.6300	0.6300	0.5600	0.1050
กองทุนน้ำมันฯ	7.5000	6.2000	2.2700	1.6700	-0.4600	-7.1300
กองทุนอนุรักษ์ฯ	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	2.3186	2.1637	1.9298	1.8437	1.7094	0.9873
ราคาขายส่ง	35.4415	33.0741	29.4981	28.1825	26.1294	15.0917
ค่าการตลาด	4.4846	1.4634	1.4410	1.9229	2.4398	7.1292
ภาษีค่าการตลาด	0.3139	0.1024	0.1009	0.1346	0.1708	0.4990
ราคาขายปลีก	40.24	34.64	31.04	30.24	28.74	22.72

หมายเหตุ : ราคาเอทานอล 20.21 บาท/ลิตร

โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงวันที่ 22 กันยายน 2552 (ราคาเอทานอลตามราคาซื้อ-ขายจริง)

หน่วย : บาท/ลิตร	ULG 95	ULG 91	E10, 95	E10, 91	E20	E85
ราคา ณ โรงกลั่น	17.6729	16.7604	18.5973	17.9678	19.4280	23.9009
ภาษีสรรพสามิต	7.0000	7.0000	6.3000	6.3000	5.6000	1.0500
ภาษีเทศบาล	0.7000	0.7000	0.6300	0.6300	0.5600	0.1050
กองทุนน้ำมันฯ	7.5000	6.2000	2.2700	1.6700	-0.4600	-7.1300
กองทุนอนุรักษ์ฯ	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	2.3186	2.1637	1.9633	1.8772	1.7765	1.2723
ราคาขายส่ง	35.4415	33.0741	30.0106	28.6950	27.1545	19.4482
ค่าการตลาด	4.4846	1.4634	0.9620	1.4439	1.4818	3.0577
ภาษีค่าการตลาด	0.3139	0.1024	0.0673	0.1011	0.1037	0.2140
ราคาขายปลีก	40.24	34.64	31.04	30.24	28.74	22.72

หมายเหตุ : ราคาเอทานอล 25.00 บาท/ลิตร

จากโครงสร้างราคาน้ำมันที่ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 (22.72 บาท/ลิตร) ต่ำกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 (31.04 บาท/ลิตร) ร้อยละ 27 และที่อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ชดเชยอยู่ 7.13 บาท/ลิตร ค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 อยู่ที่ 3.07 บาท/ลิตร แต่เนื่องจากโครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ปัจจุบันคำนวณที่ราคาเอทานอล 20.21

บาท/ลิตร ซึ่งราคาเอทานอลซื้อ-ขายจริงอยู่ที่ 25 บาท/ลิตร ทำให้ผู้ค้าน้ำมัน ได้ค่าการตลาดต่ำกว่าโครงสร้างที่ สนพ. เผยแพร่ ดังนั้นเพื่อส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 เพิ่มขึ้น จึงเห็นควรให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ต่ำกว่าราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 จากประมาณร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 โดยปรับอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ สำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 เป็นชดเชย 10.30 บาท/ลิตร ส่งผลให้ค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 สูงกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 เพื่อเป็นการส่งเสริมผู้ค้าน้ำมันให้ขยายโครงข่ายให้กว้างขวางมากขึ้น

โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหลังปรับกองทุนน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85

หน่วย : บาท/ลิตร	ULG 95	ULG 91	E10, 95	E10, 91	E20	E85
ราคา ณ โรงกลั่น	17.6729	16.7604	18.5973	17.9678	19.4280	23.9009
ภาษีสรรพสามิต	7.0000	7.0000	6.3000	6.3000	5.6000	1.0500
ภาษีเทศบาล	0.7000	0.7000	0.6300	0.6300	0.5600	0.1050
กองทุนน้ำมันฯ	7.5000	6.2000	2.2700	1.6700	-0.4600	-10.3000
กองทุนอนุรักษ์ฯ	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	2.3186	2.1637	1.9633	1.8772	1.7765	1.0504
ราคาขายส่ง	35.4415	33.0741	30.0106	28.6950	27.1545	16.0563
ค่าการตลาด	4.4846	1.4634	0.9620	1.4439	1.4818	2.3997
ภาษีค่าการตลาด	0.3139	0.1024	0.0673	0.1011	0.1037	0.1680
ราคาขายปลีก	40.24	34.64	31.04	30.24	28.74	18.62
กองทุนน้ำมันฯ เปลี่ยนแปลง	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-3.17
ค่าการตลาด เปลี่ยนแปลง	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-0.66
ราคาขายปลีก เปลี่ยนแปลง	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-4.10

ยอดขายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ณ เดือนสิงหาคม 2552 มีปริมาณประมาณ 18,000 ลิตร คิดเป็นภาระการชดเชยในระดับ 7.13 บาท/ลิตร เทียบเท่า 128,340 บาท/เดือน หากปรับอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 เป็นชดเชย 10.30 บาท/ลิตร จะทำให้ภาระชดเชยเพิ่มขึ้นอีก 57,060 บาท/เดือน เป็นยอดชดเชยทั้งสิ้น 185,400 บาท/เดือน

มติของที่ประชุม

- เห็นชอบในหลักการให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ต่ำกว่าราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ประมาณร้อยละ 40
- เห็นชอบให้ปรับเพิ่มอัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ในอัตราลิตรละ 3.17 บาท จากเดิมชดเชย 7.13 บาท/ลิตร เป็นชดเชย 10.30 บาท/ลิตร

ทั้งนี้ มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรับไปดำเนินการต่อไป

เรื่องที่ 5 การขอน้ำมันดีเซล B5 มาใช้แทนน้ำมันดีเซล B2 ในโครงการจำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่ง (น้ำมันม่วง)

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2549 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบโครงการจำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่ง โดยให้รัฐบาลจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจำหน่ายให้ชาวประมงชายฝั่งทดแทนน้ำมันที่ได้รับจากโครงการช่วยเหลือราคาน้ำมันให้ชาวประมง (น้ำมันม่วง) ในราคาต่ำกว่าราคาน้ำมันดีเซลบนบกไม่น้อยกว่า 2 บาท/ลิตร โดยจำหน่ายในพื้นที่ทะเลอาณาเขตห่างฝั่งไม่น้อยกว่า 5 ไมล์ทะเล ยกเว้นรอบเกาะไม่น้อยกว่า 1 ไมล์ทะเล ต่อมาเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2551 คณะรัฐมนตรีได้ทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2549 โดยเพิ่มเติมในข้อ 2.1.1 ดังนี้ " กรณีพื้นที่ที่มีปัญหาในการให้บริการจำหน่ายน้ำมันให้ชาวประมง เนื่องจากสภาพภูมิประเทศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ขององค์การสะพานปลา ในการที่จะนำน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่งเข้ามาจำหน่ายบริเวณใกล้ฝั่ง หรือสถานที่องค์การสะพานปลากำกับดูแลบนฝั่ง" โดยมีระยะเวลาดำเนินโครงการฯ 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่เริ่มจำหน่ายน้ำมันในโครงการฯ และปริมาณน้ำมันที่จำหน่ายในโครงการฯ ไม่เกิน 15 ล้านลิตร/เดือน และมอบหมายให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพลังงานพิจารณาความเหมาะสมในการขยายระยะเวลาการดำเนินโครงการฯ และปริมาณน้ำมันที่จำหน่ายในโครงการฯ ในกรณีปัญหาที่เกิดขึ้นยังไม่คลี่คลาย

2. ต่อมาเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2552 กบง. ได้มีมติเห็นชอบให้ขยายเวลาดำเนินโครงการจำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่งออกไปอีก 6 เดือน (ตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม - 14 พฤศจิกายน 2552) และเมื่อสิ้นสุดการขยายระยะเวลาดังกล่าวแล้ว มอบหมายให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพลังงานพิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการฯ ต่อไป โดยที่ประชุมได้มีข้อสังเกตว่า ในการใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ ช่วยเหลือชาวประมง ต้องเกิดจากปัญหาราคาน้ำมันแพง ปัจจุบันราคาน้ำมันไม่ได้เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชาวประมงให้เดือดร้อน แต่เป็นปัญหาจากราคาสัตว์น้ำที่ลดลง จึงควรจะใช้เงินกองทุนเพื่อช่วยเหลือเกษตรกร (คชก.) ซึ่งเป็นเงินที่ใช้อุดหนุนเกษตรกร/ชาวประมงโดยตรง

3. กรมประมง ได้รายงานผลการดำเนินงานโครงการฯ ดังนี้ 1) การรับสมัครสมาชิกในโครงการฯ ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 15 พฤษภาคม - 14

พฤศจิกายน 2552 โดยสมาชิกของโครงการฯ ที่แจ้งความจำนงไว้แล้วและผู้ที่ จะเข้าร่วมใหม่สามารถสมัครได้ตามขั้นตอนและขบวนการเดิม และกรมประมง ได้แจ้งให้หน่วยงานในภูมิภาคทราบและเริ่มดำเนินการโครงการฯ ต่อไปแล้ว และ 2) ในวันที่ 18 พฤษภาคม 2552 มีสถานีจำหน่ายน้ำมันที่ประสงค์จะเข้า ร่วมโครงการฯ 21 สถานี ใน 10 จังหวัด (จันทบุรี ตราด สงขลา ปัตตานี ชุมพร ชลบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม สตูล และระนอง) จากเดิมที่เข้าร่วม โครงการฯ สั่งน้ำมันลงจำหน่าย 32 สถานี ใน 13 จังหวัด (จันทบุรี ชลบุรี ตราด นครศรีธรรมราช ประจวบคีรีขันธ์ ปัตตานี พังงา ระยอง ระนอง สตูล สมุทรสงคราม สุราษฎร์ธานี และสมุทรสาคร) และในช่วงระยะเวลาโครงการฯ 6 เดือน (15 พฤษภาคม - 14 พฤศจิกายน 2552) ขณะนี้ยังไม่มีส่วนจำหน่าย น้ำมันสั่งซื้อน้ำมันในโครงการฯ เพื่อจำหน่าย

4. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการโครงการฯ สรุปได้ดังนี้ 1) น้ำมันเขียว และน้ำมันในโครงการฯ มีราคาแตกต่างกันมาก เนื่องจากรัฐบาลปรับภาษี สรรพสามิตจึงทำให้ราคาน้ำมันดีเซลสูงขึ้นและสูงกว่าน้ำมันเขียวถึงลิตรละ 10 บาท ทำให้ชาวประมงบางส่วนไปเติมน้ำมันเขียวแทน 2) น้ำมันดีเซล B5 มี ราคาต่ำกว่าน้ำมันในโครงการฯ ประมาณ 1 บาท/ลิตร ทำให้ชาวประมง บางส่วนเลือกใช้น้ำมันที่ถูกกว่า และสถานีบริการเลือกจำหน่ายน้ำมันดีเซล B5 มากกว่าเนื่องจากได้ค่าการตลาดมากกว่าน้ำมันดีเซลในโครงการฯ 3) ค่า การตลาดของน้ำมันในโครงการฯ ต่ำ ซึ่งเดิม สนพ. กำหนดโครงสร้างราคา น้ำมันลิตรละ 1.50 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ทำให้สถานีบริการจำหน่าย น้ำมันได้รับค่าการตลาดที่เหมาะสม แต่โครงการฯ ในปัจจุบันไม่ได้กำหนด โครงสร้างชัดเจน แต่ให้ใช้โครงสร้างราคาน้ำมันดีเซล B2 แล้วลดลงอีก 2 บาท/ลิตร ทำให้ค่าการตลาดไม่คงที่ 4) น้ำมันในโครงการฯ จำหน่ายได้ เฉพาะเรือประมง และควบคุมปริมาณการจำหน่าย และ 5) โครงการฯ มี ระยะเวลาสั้นเกินไป (6 เดือน) ทำให้ไม่คุ้มกับการลงทุน

5. เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2552 คณะกรรมการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน ของผู้ประกอบการด้านการประมง ได้มีหนังสือถึงฝ่ายเลขานุการฯ เรื่อง โครงการจำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่ง โดยขอให้ กระทรวงพลังงานนำน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 เข้ามาใช้ในโครงการฯ และให้ลด ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ลงอีก 2 บาท/ลิตร เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ของชาวประมง

6. ในช่วงที่ผ่านมา การใช้น้ำมันในโครงการฯ (น้ำมันม่วง) อยู่ประมาณ 1,000,000 ลิตร/เดือน โดยเมื่อเทียบกับโครงสร้างราคาน้ำมัน ณ วันที่ 21 กันยายน 2552 การใช้น้ำมันม่วงทำให้กองทุนน้ำมันฯ มีภาระการชดเชยเป็น 1.92 บาท/ลิตร คิดเป็นภาระการชดเชยประมาณ 1,920,000 บาท/เดือน ส่วน

การใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 มาแทนน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B2 กองทุนน้ำมันฯ มีภาระการชดเชยเป็น 3.54 บาท/ลิตร คิดเป็นประมาณ 3,540,000 บาท/เดือน ดังนั้น ฝ่ายเลขานุการฯ เห็นว่าโครงการฯ จะสิ้นสุดในวันที่ 14 พฤศจิกายน 2552 ซึ่งเหลือระยะเวลาประมาณ 1-2 เดือน ซึ่งเป็นระยะสั้น ดังนั้น เพื่อให้โครงการฯ ดำเนินการต่อไปได้ ควรให้ใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 มาแทนน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B2 ในโครงการฯ และให้ลดราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ลงอีก 2 บาท/ลิตร จนกว่าจะสิ้นสุดโครงการ จากนั้นเมื่อสิ้นสุดโครงการแล้ว ต่อไปให้พิจารณาความเหมาะสมของปัญหาว่าต้องเกิดจากปัญหาราคาน้ำมันแพงเท่านั้น

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบให้นำน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 มาใช้แทนน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B2 ในโครงการจำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่ง (น้ำมันม่วง) โดยมีราคาต่ำกว่าราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ปกติ 2 บาท/ลิตร จนกว่าจะสิ้นสุดโครงการ (ตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2552 - 14 พฤศจิกายน 2552) โดยให้เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน 2552 เป็นต้นไป
2. มอบหมายให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ดำเนินการนำเรื่องการใช้ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 มาใช้แทนน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B2 ในโครงการจำหน่ายน้ำมันในเขตทะเลอาณาเขตให้ชาวประมงชายฝั่ง (น้ำมันม่วง) เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ ต่อไป

เรื่องที่ 6 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. ราคาน้ำมันดิบดูไบและเวสต์ เท็กซัส ในเดือนสิงหาคม 2552 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 71.34 และ 71.05 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 6.52 และ 6.95 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ และในช่วงวันที่ 1-18 กันยายน 2552 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเวสต์ เท็กซัส เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 68.38 และ 70.22 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 2.97 และ 0.83 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล จากนั้นกองทุนมีความกังวลเกี่ยวกับข่าว U.S. Commodities Exchange (CME) กำหนดปริมาณซื้อขายในสัญญาซื้อขายน้ำมันดิบในตลาดซื้อขายล่วงหน้า ประกอบกับ Petrobras ของบราซิลผลิตน้ำมันดิบในเดือนกันยายน 2552 เพิ่มขึ้นอยู่ที่ระดับ 1.98 ล้านบาร์เรล/วัน

ส่วนราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซล ในเดือนสิงหาคม 2552 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 82.11, 80.13 และ 79.02 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 9.28, 9.29 และ 7.94 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล และในช่วงวันที่ 1-18 กันยายน 2552 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซล เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 77.27, 75.53 และ 75.60 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ โดยปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 4.84, 4.60 และ 3.42 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามราคาน้ำมันดิบและอินโดนีเซียมีแผนลดปริมาณนำเข้าน้ำมันเบนซินในเดือนตุลาคม 2552 เนื่องจากปริมาณสำรองในประเทศยังอยู่ในระดับสูง ประกอบกับปริมาณสำรองน้ำมันเบนซินบริเวณ Amsterdam Rotterdam Antwerps สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 10 กันยายน 2552 ปรับสูงขึ้น อยู่ที่ 6.97 ล้านบาร์เรล

2. จากมติ กพช. เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2552 ได้มีมติให้ปรับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลง 2.00 บาท/ลิตร และดีเซลหมุนเร็ว B5 ลง 0.40 บาท/ลิตร ณ วันที่ 14 สิงหาคม 2552 จากมาตรการดังกล่าวและสถานการณ์ราคาน้ำมัน ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95, 91, แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, แก๊สโซฮอล์ 91 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 1.60 บาท/ลิตร, แก๊สโซฮอล์ 95 E85 เพิ่มขึ้น 0.80 บาท/ลิตร, ดีเซลหมุนเร็ว B5 เพิ่มขึ้น 1.20 บาท/ลิตร ส่วนดีเซลหมุนเร็วลดลง 0.40 บาท/ลิตร และในช่วงวันที่ 1-21 กันยายน 2552 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95, 91 , แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20 , แก๊สโซฮอล์ 91 ปรับตัวลดลง 1.10 บาท/ลิตร, ดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็ว B5 ลดลง 0.90 และ 1.10 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนแก๊สโซฮอล์ 95 E85 ไม่มีการปรับราคา ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91, แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, E85, แก๊สโซฮอล์ 91, ดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็ว B5 ณ วันที่ 21 กันยายน 2552 อยู่ที่ระดับ 40.24, 34.64, 31.04, 28.74, 22.72, 30.24, 26.79 และ 25.39 บาท/ลิตร ตามลำดับ

3. สถานการณ์ก๊าซ LPG เดือนกันยายน 2552 ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกปรับตัวเพิ่มขึ้น 75 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน มาอยู่ที่ระดับ 577.00 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน ปรับตัวสูงสุดในรอบ 11 เดือน ตามราคาน้ำมันดิบและราคาแนฟทาที่ปรับตัวสูงขึ้น และจากความต้องการใช้ในภูมิภาคเอเชียมีจำนวนมาก โดยเฉพาะจากจีนและอินโดนีเซีย ที่ระดับราคา LPG ณ โรงกลั่น 332.75 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน และอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเดือนสิงหาคม 2552 ที่ 34.1566 บาท/เหรียญสหรัฐฯ ทำให้ราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นในประเทศอยู่ที่ระดับ 11.3658 บาท/กิโลกรัม แต่รัฐได้กำหนดราคาขายส่ง ณ คลัง ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ไว้ที่ระดับ 13.6863 บาท/กิโลกรัม ทำให้กองทุนน้ำมันฯ ต้องจ่ายเงินชดเชยให้ผู้ผลิตก๊าซ LPG ในประเทศ 0.0665 บาท/กิโลกรัม คิดเป็นเงินประมาณ 20 ล้านบาท/เดือน ทั้งนี้ ได้มีการนำเข้าก๊าซ LPG ตั้งแต่เมษายน

2551 - 20 กันยายน 2552 รวมทั้งสิ้น 831,117 ตัน คิดเป็นภาระชดเชย 10,451 ล้านบาท

4. สถานการณ์น้ำมันแก๊สโซลอล ในเดือนกรกฎาคม 2552 มีผู้ประกอบการผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง 13 ราย มีปริมาณการผลิตจริง 1.02 ล้านลิตร/วัน และราคาเอทานอลแปลงสภาพเดือนกันยายน ปี 2552 อยู่ที่ 20.21 บาท/ลิตร ในเดือนสิงหาคมและในช่วงวันที่ 1 - 12 กันยายน 2552 มีปริมาณการจำหน่าย 11.50 และ 11.70 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ จากสถานีบริการ 4,210 แห่ง ส่วนการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซลอล E20 ในช่วงเวลาเดียวกัน มีปริมาณ 0.25 และ 0.24 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ จากสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซลอล E20 จำนวน 233 แห่ง ซึ่งราคาขายปลีกต่ำกว่าราคาน้ำมันเบนซินแก๊สโซลอล 95 E10 อยู่ที่ 2.30 บาท/ลิตร

5. สถานการณ์น้ำมันไบโอดีเซล เดือนกรกฎาคม 2552 มีผู้ผลิตไบโอดีเซล 13 ราย กำลังการผลิตรวม 4.45 ล้านลิตร/วัน ปริมาณความต้องการเฉลี่ยในเดือนสิงหาคมและในช่วงวันที่ 1-18 กันยายน 2552 อยู่ที่ 1.6 ล้านลิตร/วัน ราคาไบโอดีเซลในประเทศเฉลี่ยเดือนสิงหาคมและในช่วงวันที่ 1 - 27 กันยายน 2552 อยู่ที่ 27.31 และ 28.04 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ในเดือนสิงหาคม และในช่วงวันที่ 1-12 กันยายน 2552 ปริมาณจำหน่าย 22.29 และ 21.73 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ สถานีบริการน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 3,466 แห่ง ปัจจุบันกองทุนน้ำมันฯ ชดเชยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 เท่ากับ 0.81 บาท/ลิตร และราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 1.40 บาท/ลิตร

6. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 21 กันยายน 2552 มีเงินสดในบัญชี 31,647 ล้านบาท หนี้สินกองทุนน้ำมันฯ 12,762 ล้านบาท แยกเป็นหนี้ค้างชำระเงินชดเชย 12,425 ล้านบาท และงบบริหารและโครงการซึ่งได้อนุมัติแล้ว 336 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันฯ สุทธิ 18,886 ล้านบาท

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 7 การแต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 กบง. ได้มีมติเห็นชอบการมอบอำนาจให้ ประธาน กบง. เป็นผู้มีอำนาจสั่งการในการแต่งตั้งคณะกรรมการต่างๆ ภายใต้ กบง. แทนคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ให้รายงานผลให้คณะกรรมการฯ ทราบ ในการประชุมภายหลัง

2. ในช่วงปี 2551 - ปัจจุบัน ประธาน กบง. ได้ลงนามในคำสั่งแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการภายใต้ กบง. จำนวน 7 คณะ ประกอบด้วย 1) คณะอนุกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานกองทุนพัฒนาชุมชนในพื้นที่รอบโรงไฟฟ้า 2) คณะอนุกรรมการประสานการจัดการสิ่งแวดล้อมและพลังงาน 3) คณะอนุกรรมการศึกษาหลักเกณฑ์การกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง 4) คณะอนุกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจ่ายเงินชดเชยการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากการปรับภาษีสรรพสามิต 5) คณะอนุกรรมการพิจารณานโยบายการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน 6) คณะอนุกรรมการพิจารณาการชดเชยราคา NGV และ 7) คณะอนุกรรมการพิจารณาปรับปรุงแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย

3. นอกจากนี้ในปี 2552 กบง. ได้มีมติแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อรองรับการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีเรื่องต่างๆ จำนวน 2 ชุด ได้แก่ 1) คณะทำงานพิจารณาชดเชยเงินให้แก่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการตามนโยบาย 6 มาตรการ 6 เดือน และ 2) คณะทำงานจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ
