



**มติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน
ครั้งที่ 4/2553 (ครั้งที่ 55)
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2553 เวลา 14.00 น.
ณ ห้องประชุมบุญรอด - นิธิพัฒน์ ชั้น 11 อาคาร 7 กระทรวงพลังงาน**

1. มาตรการบรรเทาผลกระทบด้านพลังงาน
 2. การพิจารณายกเลิกเพดานราคาขายปลีก NGV
 3. การเก็บภาษีบำรุงองค์การบริหารส่วนจังหวัด สำหรับการจำหน่ายก๊าซ NGV
 4. การขอขยายเวลาการใช้หลักเกณฑ์เพื่อกำหนดราคาอ้างอิงเอทานอล
 5. โครงการศึกษาชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย
 6. แผนการใช้จ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีงบประมาณ 2554-2555
 7. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
 8. การกำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้าที่ประชาชนมีส่วนร่วม
 9. รายงานผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน (กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง) ประจำปีบัญชี 2552
 10. การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน
-

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

เรื่องที่ 1 มาตรการบรรเทาผลกระทบด้านพลังงาน

สรุปสาระสำคัญ

1. นโยบายการตรึงราคาขายปลีก LPG ส่งผลให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง รับประทานในการจ่ายเงินชดเชยการนำเข้า LPG ตั้งแต่สิงหาคม 2552 - สิงหาคม 2553 รวมเป็นเงินชดเชยสะสมประมาณ 18,928 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2553 คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) มีมติให้ตรึงราคาขายปลีก NGV ไว้ที่ 8.50 บาทต่อกิโลกรัม ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2552 - สิงหาคม 2553 แต่เนื่องจากราคาที่ตรึงไว้ต่ำกว่าต้นทุน ดังนั้น จึงใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ ชดเชยราคาให้แก่ ปตท. ในอัตรา 2.00 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งสามารถดำเนินการได้ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553 เป็นต้นมา คาดว่าจะชดเชยสะสมประมาณ 1,733 ล้านบาท

2. ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ LPG ให้เปลี่ยนมาเป็น NGV ซึ่ง กบง. ได้มีมติเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2552 เห็นชอบการจัดสรรเงินสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันฯ จำนวน 1,200 ล้านบาท สำหรับการดำเนินการสนับสนุนกลุ่มรถแท็กซี่ที่ใช้ LPG เปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่ NGV โดยแบ่งออกเป็น 1) เงินสนับสนุนเพื่อจัดซื้อถัง NGV และอุปกรณ์ 30,000 ชุด ชุดละ 35,000 บาท และ 2) เงินสนับสนุนสำหรับการติดตั้งถัง NGV อุปกรณ์ และการประกันคันละ 5,000 บาท โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2554

3. เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2553 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ได้เห็นชอบการขยายมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านพลังงานต่อไปอีก 6 เดือน (กันยายน 2553 - กุมภาพันธ์ 2554) ดังนี้ 1) ตรึงราคาขายปลีก LPG ในระดับราคา 18.13 บาทต่อกิโลกรัม และจากที่รัฐกำหนดราคา LPG ณ โรงกลั่นไว้ที่ 333 เหรียญสหรัฐต่อดัน ขณะที่ราคานำเข้าอยู่ที่ระดับ 725 เหรียญสหรัฐต่อดัน คาดว่ากองทุนน้ำมันฯ จะต้องชดเชยการนำเข้าประมาณ 2,204 ล้านบาทต่อเดือน หรือรวมทั้งสิ้นประมาณ 13,224 ล้านบาท 2) ตรึงราคาขายปลีก NGV โดยใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ จ่ายชดเชย NGV ในอัตรา 2 บาทต่อกิโลกรัม คาดว่าจะเป็นภาระต่อกองทุนน้ำมันฯ ประมาณ 300 - 400 ล้านบาทต่อเดือน หรือรวมทั้งสิ้นประมาณ 1,800 - 2,400 ล้านบาท และ 3) ให้กระทรวงพลังงานประสานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) กับ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) รีบไปพิจารณาดำเนินการมาตรการตรึงค่า Ft จนถึงสิ้นปี 2553 ต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าเมื่อสิ้นปี 2553 กฟผ. รับประทานแทนประชาชนประมาณ 5,996 ล้านบาท ทั้งนี้ ในการดำเนินการมาตรการตามข้อ 1) - 3) มอบหมายให้ กบง., กกพ., กระทรวงพลังงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป

4. เพื่อให้เป็นไปตามมติ กพช. เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2553 ที่ให้ขยายมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านพลังงานต่อไปอีก 6 เดือน ตามข้อ 3 ฝายเลขานุการฯ จึงใคร่ขอความเห็นชอบใช้เงินจากกองทุนน้ำมันฯ ในการตรึงราคาขายปลีก LPG และ NGV ดังนี้

4.1 ตรึงราคาขายปลีก LPG เป็นเวลา 6 เดือน (กันยายน 2553 - กุมภาพันธ์ 2554) โดยกำหนดราคา LPG ณ โรงกลั่นอยู่ที่ระดับ 332.7549 เหรียญสหรัฐต่อดัน และกำหนดราคาขายส่งคงที่ในระดับ 13.6863 บาทต่อกิโลกรัม เพื่อให้ราคาขายปลีก LPG คงที่อยู่ในระดับ 18.13 บาทต่อกิโลกรัม และจากการกำหนดราคา LPG ณ โรงกลั่นไว้ที่ 332.7549 เหรียญสหรัฐต่อดัน ในขณะที่ราคานำเข้าอยู่ในระดับ 725 เหรียญสหรัฐต่อดัน จึงเห็นควรให้ใช้เงินจากกองทุนน้ำมันฯ จ่ายเงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG ตามภาระการนำเข้าที่เกิดขึ้นจริง

4.2 ตรึงราคาขายปลีก NGV เป็นเวลา 6 เดือน (กันยายน 2553 - กุมภาพันธ์ 2554) โดยกำหนดราคาขายปลีก NGV ไว้ที่ระดับ 8.50 บาทต่อกิโลกรัม จะทำให้ราคาขายปลีกต่ำกว่าต้นทุน จึงเห็นควรให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ จ่ายชดเชยราคา NGV ในอัตรา 2 บาทต่อกิโลกรัม ตามปริมาณการจำหน่ายที่เกิดขึ้นจริง

มติของที่ประชุม

เห็นชอบให้ใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในการตรึงราคาขายปลีกก๊าซ LPG และ NGV ตั้งแต่เดือนกันยายน 2553 - กุมภาพันธ์ 2554 ดังนี้

1. ตรึงราคาขายปลีกก๊าซ LPG ที่ระดับ 18.13 บาทต่อกิโลกรัม โดยจ่ายเงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG ตามภาระการนำเข้าที่เกิดขึ้นจริง
2. ตรึงราคาขายปลีก NGV ที่ระดับ 8.50 บาทต่อกิโลกรัม โดยจ่ายชดเชยราคา NGV ในอัตรา 2 บาทต่อกิโลกรัม ตามปริมาณการจำหน่ายที่เกิดขึ้นจริง

เรื่องที่ 2 การพิจารณายกเลิกเพดานราคาขายปลีก NGV

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2545 คณะรัฐมนตรี ได้มีมติอนุมัติเรื่องมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง

ในช่วงปี 2546-2551 โดยกำหนดเงื่อนไขการกำหนดราคาจำหน่าย NGV ดังนี้
1) ปี 2546-2549 เท่ากับร้อยละ 50 ของราคาน้ำมันดีเซล 2) ปี 2550 เท่ากับ ร้อยละ 55 ของราคาน้ำมันเบนซิน 91 3) ปี 2551 เท่ากับร้อยละ 60 ของราคา น้ำมันเบนซิน 91 และ 4) ปี 2552 เป็นต้นไป เท่ากับร้อยละ 65 ของราคา น้ำมันเบนซิน 91 ทั้งนี้ ได้กำหนดเพดานราคาขายปลีก NGV ภายในประเทศที่ ระดับไม่เกิน 10.34 บาทต่อกิโลกรัม แมื่อน้ำมันจะปรับราคาเพิ่มสูงขึ้นระดับ ใดก็ตาม

2. เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550 กพข. ได้เห็นชอบในหลักการการกำหนดราคา NGV ตามต้นทุน โดยใช้ต้นทุนก๊าซธรรมชาติ ณ ราคาก๊าซเฉลี่ย POOL 2 บวก ด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการซึ่งรวมค่าการตลาด และให้สำนักงานนโยบาย และแผนพลังงาน (สนพ.) นำเสนอในส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการอีกครั้ง ต่อมา เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2550 กพข. ได้มีมติให้ทบทุนหลักเกณฑ์การคำนวณ อัตราค่าบริการส่งก๊าซธรรมชาติและหลักเกณฑ์การกำหนดราคา NGV โดย มอบอำนาจให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นผู้พิจารณาและให้ความ เห็นชอบหลักเกณฑ์ใหม่ของการคำนวณอัตราค่าบริการส่งก๊าซธรรมชาติและ หลักเกณฑ์การกำหนดราคา NGV โดยให้มีผลบังคับใช้ในช่วงเวลาที่เหมาะสม

3. เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานได้ เห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคา NGV ตามที่ สนพ. เสนอในส่วน ค่าใช้จ่ายดำเนินการ ดังนี้ 1) ต้นทุนค่าสถานีแม่ 1.12 บาทต่อกิโลกรัม 2) ต้นทุนค่าขนส่ง 1.20 บาทต่อกิโลกรัม (ภายในรัศมี 50 กิโลเมตรจากสถานีแม่ และเพิ่ม 0.012 บาทต่อกิโลกรัมต่อระยะทางที่เพิ่มขึ้น 1 กิโลเมตร) 3) ต้นทุน ค่าสถานีลูก 1 บาทต่อกิโลกรัม และ 4) ค่าการตลาด 1.73 - 2.33 บาทต่อ กิโลกรัม (ตามประเภทและที่ตั้งของสถานี) และเพื่อบริการปรับราคา NGV ส่งผลกระทบต่อแผนการขยายการใช้ NGV จึงขอความร่วมมือจาก ปตท. ให้ กำหนดราคา NGV ปี 2550-2551 ในระดับ 8.50 บาท ต่อกิโลกรัม แล้วจึงปรับ ราคา NGV ขึ้นแบบขั้นบันไดให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยในปี 2552 ปรับได้ ไม่เกิน 12 บาทต่อกิโลกรัม ในปี 2553 ปรับได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลกรัม และตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไป จึงปรับตามต้นทุนที่แท้จริง

4. เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้ตรึงราคา NGV ที่ 8.50 บาท ต่อกิโลกรัม เป็นเวลา 1 ปี (สิงหาคม 2552 - สิงหาคม 2553) และให้ กบง. ดำเนินการชดเชยราคาขายปลีก NGV จากการที่ ปตท. ต้องขาย NGV ต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง ประมาณ 300 ล้านบาท/เดือน ต่อมา เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามมติ กพข. ในการ ประชุมเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2552 ที่เห็นชอบให้ปรับสูตรการคำนวณและแนว ทางการกำกับดูแลราคาขายปลีก NGV โดย 1) ให้ต้นทุนราคาก๊าซธรรมชาติ มี

สูตรดังนี้ $P = [(WH_{Pool\ 2}) \times (1+0.0175)] + Td_{Zone\ 1+3} + Tc$ กำกับดูแลโดย กพข. 2) ค่าใช้จ่ายดำเนินการ ประกอบด้วย ต้นทุนสถานีแม่ ต้นทุนสถานีลูก ค่าขนส่ง และค่าการตลาด อยู่ในการกำกับดูแลของ กบง. และ 3) เห็นชอบให้ปรับปรุงคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเพิ่มเติมนิยามคำว่า "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV)" เพื่อให้ราคาขายปลีก NGV ถูกกำกับดูแลภายใต้กรอบเดียวกันกับน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับภาคขนส่งชนิดอื่นๆ โดยให้ กบง. เป็นผู้พิจารณาก่อนนำเสนอนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาลงนามต่อไป

5. เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 1/2553 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ 4/2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเพิ่มเติมนิยามคำว่า "ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV)" และในวันเดียวกัน กบง. ได้เห็นชอบให้ชดเชยราคา NGV ที่ 2 บาทต่อกิโลกรัม ตามปริมาณการจำหน่ายจริงของ ปตท. ในแต่ละเดือน แต่ไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้ที่ 300 ล้านบาทต่อเดือน โดยให้เริ่มชดเชยตั้งแต่วันที่คำสั่งนายกรัฐมนตรีได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา (วันที่ 5 มีนาคม 2553) ไปถึงเดือนสิงหาคม 2553

6. เพื่อให้เป็นไปตามมติ กพข. เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550 และตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานได้ให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคา NGV ในส่วนของค่าใช้จ่ายดำเนินการเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 หลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายปลีก NGV สรุปได้ดังนี้

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

โดย (1) ต้นทุนราคาก๊าซ ประกอบด้วย

- WH_{Pool 2} หมายถึงราคาเฉลี่ยเนือก๊าซ POOL 2 มีหน่วยเป็นบาทต่อ
- Td_{Zone 1+3} หมายถึงอัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วน Demand ระบบท่อในทะเล (Zone 1) และ และระบบท่อบนฝั่ง (Zo บาทต่อล้านปีที่ยู
- Tc หมายถึงอัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วน Commodity เป็นบาทต่อล้านปีที่ยู

ในส่วนต้นทุนราคาก๊าซ ให้ใช้หน่วยราคาเป็นบาทต่อกิโลกรัม โดยค่า แปลงหน่วยจากบาทต่อล้านปีที่ยูเป็นบาทต่อกิโลกรัม

(2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ประกอบไปด้วยต้นทุนค่าสถานี ค่าขนส่ง และ

- ต้นทุนค่าสถานีแม่ ไม่เกิน 1.12 บาทต่อกิโลกรัม
- ต้นทุนค่าสถานีลูก ไม่เกิน 1.00 บาทต่อกิโลกรัม
- ค่าขนส่ง ไม่เกิน 1.20 บาทต่อกิโลกรัม (จากสถานีแม่ไปสถานี กิโลเมตร และในกรณีอยู่นอกรัศมี 50 กิโลเมตร ให้บวกค่าขนส่ง NGV เพิ่มขึ้นไม่เกิน 0.012 บาทต่อกิโลกรัมต่อกิโลเมตร
- ค่าการตลาด อยู่ระหว่าง 1.73 – 2.33 บาทต่อกิโลกรัม ขึ้นกับ สถานีบริการ NGV
- ภาษีมูลค่าเพิ่มให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประมวลรัษฎากร

7. ราคาขายปลีก NGV ที่จำหน่ายภายในรัศมี 50 กิโลเมตรจากสถานีแม่ถึง สถานีลูกอยู่ถูกต้องราคาไว้ที่ 8.50 บาทต่อกิโลกรัม ขณะที่การจำหน่ายนอก รัศมี 50 กิโลเมตรจะบวกค่าขนส่งที่อัตราไม่เกิน 0.012 บาทต่อกิโลกรัมต่อ

กิโลเมตร แต่ถูกกำหนดเพดานราคาขายปลีกไว้ที่ไม่เกิน 10.34 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งปัจจุบัน สนพ. อยู่ระหว่างการศึกษาดันทุนราคาก๊าซ NGV ซึ่งรวมค่าขนส่งก๊าซ NGV ที่เหมาะสม โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในต้นปี 2554 แต่เนื่องจากสถานีบริการ NGV บางพื้นที่มีระยะทางห่างจากสถานีแม่ NGV มาก ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งเมื่อรวมกับราคาขายปลีก NGV ที่ 8.50 บาทต่อกิโลกรัม สูงกว่าเพดานราคาขายปลีก NGV ที่กำหนดไว้ และเป็นภาระของผู้ประกอบการ ประมาณ 8 ล้านบาทต่อเดือน

8. ปัจจุบันต้นทุนค่าขนส่งก๊าซ NGV ที่ได้คำนวณเมื่อปี 2550 ได้เปลี่ยนแปลงไป จึงเห็นควรมอบหมายให้ สนพ. ประสานกับ ปตท. เพื่อคำนวณอัตราค่าขนส่งก๊าซ NGV ที่เหมาะสม แล้วนำกลับมาเสนอต่อ กบง. เพื่อพิจารณาในการประชุมคราวต่อไป และเห็นควรให้ยกเลิกเพดานราคาที่ไม่เกิน 10.34 บาทต่อกิโลกรัม โดยให้มีผลหลังจากที่ กบง. ได้เห็นชอบต้นทุนค่าขนส่งแล้ว

มติของที่ประชุม

มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานประสานกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อคำนวณต้นทุนค่าขนส่งก๊าซ NGV ที่เหมาะสม แล้วนำกลับมาเสนอต่อคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานเพื่อพิจารณาต่อไป

เรื่องที่ 3 การเก็บภาษีบำรุงองค์การบริหารส่วนจังหวัด สำหรับการจำหน่ายก๊าซ NGV

สรุปสาระสำคัญ

1. องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) 5 จังหวัด คือ นครราชสีมา นครปฐม พระนครศรีอยุธยา ชลบุรี และฉะเชิงเทรา ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการจำหน่ายก๊าซ NGV ให้มาจดทะเบียนสถานประกอบการค้าก๊าซฯ และชำระภาษีบำรุง อบจ. สำหรับการจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ โดยอาศัยอำนาจตามข้อบัญญัติ อบจ. ของจังหวัดดังกล่าว

2. เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2553 ปตท. ได้มีหนังสือถึง สนพ. เพื่อขอให้ประสานงานกับกระทรวงมหาดไทยและ อบจ. เพื่อขอยกเว้นการเก็บภาษีบำรุง อบจ. ดังกล่าว เนื่องจากจะไปกระทบราคาขายปลีก NGV ที่รัฐมีนโยบายตรึงราคาไปจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2554 สนพ. ได้หารือกับผู้แทนกระทรวงมหาดไทย และ ปตท. โดยผู้แทนกระทรวงมหาดไทยได้ชี้แจงว่า แต่ละจังหวัดสามารถจัดเก็บภาษีบำรุง อบจ. จากการจำหน่ายก๊าซ NGV ได้ไม่

เกินกิโลกรัมละ 10 สตางค์ โดยอาศัยอำนาจตามข้อบัญญัติ อบจ. ซึ่งการออกข้อบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการเก็บภาษีบำรุงฯ ตามมาตรา 58 พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2546 แต่ละจังหวัดสามารถจัดเก็บภาษีโดยออกข้อบัญญัติ อบจ. ของจังหวัดหรืออาจจะไม่จัดเก็บก็ได้ ซึ่งกระทรวงมหาดไทยไม่มีอำนาจในการขอให้ยกเว้นการจัดเก็บภาษี แต่อาจขอความร่วมมือ อบจ. ให้ผ่อนผันการเก็บภาษีบำรุง อบจ. ได้ ถ้ารัฐมีนโยบายที่ชัดเจนและมีมติให้กระทรวงมหาดไทยไปขอความร่วมมือ

3. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2552 ซึ่งเห็นชอบตามมติ กพข. เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2552 ได้มอบหมายให้ กบง. เป็นผู้พิจารณาการปรับสูตรการคำนวณและแนวทางการกำกับดูแลราคาขายปลีก NGV ซึ่งปัจจุบันรัฐได้มีนโยบายตรึงราคาขายปลีกก๊าซ NGV จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2554 การเรียกเก็บภาษีบำรุง อบจ. เพิ่มเติมโดยที่ราคาขายปลีกยังถูกตรึงอยู่ จะทำให้ผู้ประกอบการมีภาระเพิ่มขึ้น จึงเห็นควรให้ผู้ประกอบการนำภาษีบำรุง อบจ. บวกเพิ่มในราคาขายปลีกก๊าซ NGV ได้ ตามข้อบัญญัติ อบจ. ของจังหวัดนั้นๆ

มติของที่ประชุม

เห็นชอบให้นำภาษีบำรุงองค์การบริหารส่วนจังหวัดบวกเพิ่มในราคาขายปลีก NGV ได้ ตามข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัดของจังหวัดนั้นๆ แต่ต้องไม่สูงกว่าเพดานราคา NGV ที่กำหนดไว้ที่ 10.34 บาทต่อกิโลกรัม โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2553 เป็นต้นไป ทั้งนี้ หากการเก็บภาษีบำรุงฯ มีผลทำให้ราคาขายปลีก NGV สูงกว่าเพดานราคาที่กำหนดไว้ที่ 10.34 บาทต่อกิโลกรัม ให้นำเสนอคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานเพื่อพิจารณาต่อไป

เรื่องที่ 4 การขอขยายเวลาการใช้หลักเกณฑ์เพื่อกำหนดราคาอ้างอิงเอทานอล

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2550 กบง. ได้มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอล โดยกำหนดราคาเอทานอล เท่ากับ ราคาเอทานอลตลาดบราซิล + Freight + Insurance + Loss + Survey และให้นำไปใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมอบหมายให้ สนพ. ออกประกาศ กบง. เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

2. ตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม 2552 ไม่มีรายงานข้อมูลราคาการส่งออกเอทานอลในตลาดบราซิลตามรหัส ETN (US Dollar-Denominated Ethanol Futures Contract Specifications) ซื้อขายเป็นเงินสกุล United States Dollars และส่งมอบ ณ เมืองท่า Santos) ส่งผลให้ สนพ. ไม่สามารถคำนวณราคาเอทานอลเพื่อใช้ออกประกาศราคาอ้างอิงเอทานอลได้ ต่อมาเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2552 กบง. ได้มีมติเห็นชอบให้ใช้หลักเกณฑ์เพื่อคำนวณต้นทุนราคาเอทานอลเป็นการชั่วคราว 6 เดือน และหากมีการประกาศราคาซื้อขายเอทานอลของประเทศบราซิลหรือมีข้อมูลใหม่ ให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอ กบง. พิจารณาก่อน 6 เดือนก็ได้ โดยมีหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอล ดังนี้

$$P_{Eth} = \frac{(P_{Mol} \times Q_{Mol}) + (P_{Cas} \times Q_{Cas})}{Q_{Total}}$$

โดยที่

- P_{Eth} คือ ราคาเอทานอลอ้างอิง (บาท/ลิตร) ประกาศราคาเป็นรายเดือนทุกเดือน
- P_{Mol} คือ ราคาเอทานอลที่ผลิตจากกากน้ำตาล (บาท/ลิตร)
- P_{Cas} คือ ราคาเอทานอลที่ผลิตจากมันสำปะหลัง (บาท/ลิตร)
- Q_{Mol} คือ ปริมาณการผลิตจากกากน้ำตาล (ล้านลิตร/วัน) ใช้ปริมาณการผลิตเดือนที่ 3 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5
- Q_{Cas} คือ ปริมาณการผลิตจากมันสำปะหลัง (ล้านลิตร/วัน) ใช้ปริมาณการผลิตเดือนที่ 3 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5
- Q_{Total} คือ ปริมาณการผลิตทั้งหมด (ล้านลิตร/วัน) ใช้ปริมาณการผลิตเดือนที่ 3 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5

$$| P_{Mol} = R_{Mol} + C_{Mol} |$$

โดยที่

R_{Mol} คือ ต้นทุนกากน้ำตาลที่ใช้ในการผลิตเอทานอล (บาท/ลิตร)

C_{Mol} คือ ต้นทุนการผลิตเอทานอลจากกากน้ำตาล (บาท/ลิตร) เท่ากับ 6.1

หมายเหตุ :

- 1) ราคากากน้ำตาล เป็นราคาส่งออกตามประกาศเผยแพร่โดยกรมศุลกากร
3 เดือนย้อนหลัง (บาท/กิโลกรัม) เช่น ราคาเฉลี่ยเดือนที่ 1, 2 และ 3
เดือนที่ 5
- 2) กากน้ำตาล 4.17 กก. ที่ค่าความหวาน 50% เท่ากับเอทานอล 1 ลิตร
สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.)

$$| P_{Cas} = R_{Cas} + C_{Cas} |$$

โดยที่

R_{Cas} คือ ต้นทุนมันสำปะหลังที่ใช้ในการผลิตเอทานอล (บาท/ลิตร)

C_{Cas} คือ ต้นทุนการผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลัง (บาท/ลิตร) เท่ากับ 7.

หมายเหตุ :

- 1) ใช้ราคามันสด เชื้อแป้ง 25 % ตามประกาศเผยแพร่โดยกรมการค้าภายใน ย้อนหลัง (บาท/กิโลกรัม) เช่น ราคามันสดเฉลี่ยวันที่ 16 เดือน 3 ถึง วันคำนวณราคาในเดือนที่ 5
- 2) มันเส้น 2.63 กิโลกรัม เปอร์เซ็นต์แป้งไม่น้อยกว่า 65 เท่ากับเอทานอล 1 จาก วว.
- 3) หัวมันสด 2.38 กิโลกรัม ที่เชื้อแป้ง 25 % แปรสภาพเป็นมันเส้น 1 กิโลกรัม กระทบวงพาณิชย์
- 4) ค่าใช้จ่ายในการแปลงสภาพจากหัวมันสดเป็นมันเส้น 300 บาท/ตัน กระทบวงพาณิชย์

3. เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2553 คณะอนุกรรมการศึกษาหลักเกณฑ์การกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ได้มีมติเห็นชอบให้ใช้หลักเกณฑ์การกำหนดราคาอ้างอิงเอทานอลจากต้นทุนการผลิตต่อไปและมอบหมายให้ สนพ. ศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียด ต่อมาเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2553 คณะอนุกรรมการศึกษาหลักเกณฑ์ฯ มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคาอ้างอิงเอทานอลจากต้นทุนการผลิตโดยเปลี่ยนแปลงเฉพาะในส่วนราคากากน้ำตาล ที่เดิมใช้ราคาส่งออกตามประกาศเผยแพร่โดยกรมศุลกากร จากการคำนวณราคาเฉลี่ย 3 เดือน ย้อนหลัง เป็นราคาเฉลี่ยเดือนที่ 1 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 3 เพื่อให้ราคาเอทานอลสะท้อนราคาตลาดเร็วขึ้น ทั้งนี้ในบางเดือนที่ราคากากน้ำตาลผิดปกติ โดยอาจสูงหรือต่ำกว่าราคาของเดือนก่อนเกินร้อยละ 50 ให้ผู้อำนวยการ สนพ. พิจารณาใช้ราคาเฉลี่ย 3 เดือนย้อนหลังในการนำมาคำนวณราคาอ้างอิงเอทานอลได้ และมอบหมายให้ สนพ. นำเสนอ กบง. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

4. เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2553 คณะอนุกรรมการศึกษาหลักเกณฑ์ฯ ได้มีมติมอบหมายให้ สนพ. ทบทวนต้นทุนการผลิตต่อหน่วยของเอทานอลทั้งจากมันสำปะหลังและกากน้ำตาล เนื่องจากปัจจุบันโรงงานเอทานอลได้เพิ่มจำนวนขึ้นจากเมื่อปี 2552 โดยกำลังการผลิตที่จะเข้ามาใหม่เป็นโรงงานขนาดใหญ่ ซึ่งอาจส่งผลให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยต่ำกว่าต้นทุนต่อหน่วยที่ใช้ในหลักเกณฑ์ในปัจจุบัน

5. สนพ. ได้ออกประกาศราคาอ้างอิงเอทานอลตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคาจากต้นทุนการผลิต ซึ่งมีผลตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2552 เมื่อหมดระยะเวลาการใช้หลักเกณฑ์ฯ ขั้วคราว 6 เดือน (พฤษภาคม - ตุลาคม 2552) เพื่อให้มีราคาอ้างอิงเอทานอลประกาศใช้ในการคำนวณราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สนพ. จึงต้องใช้หลักเกณฑ์การกำหนดราคาจากต้นทุนการผลิตในการประกาศราคาอ้างอิงเอทานอลต่อไป ในระหว่างการทบทวนหลักเกณฑ์ราคาอ้างอิงเอทานอลใหม่ โดยไม่ทำให้ผู้บริโภคเสียประโยชน์แต่อย่างใด ปัจจุบัน สนพ. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาทบทวนหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอลจากต้นทุนการผลิต เพื่อนำเสนอคณะอนุกรรมการศึกษาหลักเกณฑ์ฯ พิจารณาและหากเห็นชอบจะได้นำเสนอ กบง. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป ดังนั้น เพื่อให้มีราคาอ้างอิงเอทานอลประกาศใช้ต่อเนื่อง จึงขอให้มีผลย้อนหลังตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2552 จนกว่า กบง. จะพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์ใหม่

มติของที่ประชุม

เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการใช้หลักเกณฑ์การกำหนดราคาอ้างอิงเอทานอลจากต้นทุนการผลิต (Cost Plus) เป็นการชั่วคราว 6 เดือน (พฤษภาคม - ตุลาคม 2552) ตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2552 ไปจนถึงเดือนธันวาคม 2553

เรื่องที่ 5 โครงการศึกษาชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย

สรุปสาระสำคัญ

1. แนวโน้มความต้องการพลังงานของประเทศที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการนำเข้าน้ำมันดิบจากต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น รัฐบาลจึงจำเป็นต้องพัฒนาแหล่งพลังงานภายในประเทศมาใช้ทดแทนและเพื่อลดการนำเข้าน้ำมันดิบจากต่างประเทศ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

(พพ.) ได้กำหนดเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนปริมาณการใช้พลังงานทดแทน ให้เป็นร้อยละ 20 ของการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของประเทศ ภายในปี 2565 และได้กำหนดมาตรการ/แนวทางการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน และการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และไบโอดีเซลสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ซึ่งทำให้ความต้องการเอทานอลและไบโอดีเซลเพิ่มขึ้น ดังนั้น ควรพิจารณาในภาพรวมในการกำหนดชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการขนส่ง

2. กระทรวงพลังงานจึงเห็นควรให้ศึกษาชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงขนส่งที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย โดยแยกตามประเภทของน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซลและก๊าซเชื้อเพลิง ที่ทำให้เกิดประโยชน์ต่อภาพรวมของประเทศสูงสุดเพื่อให้สอดคล้องแผนพัฒนาพลังงานทดแทน 15 ปี โดยที่เกิผลกระทบท่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องน้อยที่สุด

3. ขอบเขตการศึกษา มีดังนี้

3.1 กำหนดกรณีศึกษาของชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ที่มีความเป็นไปได้ทั้งหมด เพื่อศึกษา เปรียบเทียบผลประโยชน์โดยรวม และประเมินผลกระทบแต่ละกรณี โดยใช้ผลประโยชน์ของประเทศเป็นบรรทัดฐาน โดยแบ่งการศึกษาเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มน้ำมันเบนซิน กลุ่มน้ำมันดีเซล และกลุ่มก๊าซเชื้อเพลิง รวมถึงศึกษาระบบการขนส่งที่เหมาะสมในภาพรวม ตลอดจนศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย และแนวโน้มเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต

3.2 สํารวจ รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงขนส่งแต่ละชนิดของประเทศในอดีต รวมทั้งประมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงขนส่งรวมทั้งประเทศและความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงขนส่งแต่ละชนิดในอนาคต ตั้งแต่ปี 2553 - 2562 (10 ปี) ตามกรณีศึกษาที่กำหนด

3.3 ศึกษาผลกระทบต่อกทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงระบบเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย ในแต่ละกรณีศึกษา ดังนี้ 1) โรงกลั่นน้ำมัน ศึกษาข้อจำกัดด้านการผลิตและการผสมเอทานอลเพื่อผลิตเป็นแก๊สโซฮอล์ และการผสมไบโอดีเซล ผลกระทบเชิงบวก/ลบ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงประเภทการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงขนส่ง ประมาณการอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงขนส่ง และการส่งออกน้ำมันเบนซินและดีเซล 2) บริษัทผู้ผลิตเอทานอล/ไบโอดีเซล ศึกษา กำลังการผลิตปัจจุบันและอนาคต โดยแบ่งตามแหล่งวัตถุดิบและเทคโนโลยีที่ใช้ผลิต ราคาจำหน่ายในตลาด และราคา

อ้างอิงเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก 3) ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง
ศึกษาต้นทุนและเวลาในการปรับปรุงสถานีบริการ ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง 4)
อุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ศึกษาจำนวนในปัจจุบันและประมาณ
การในอนาคต ตั้งแต่ปี 2553 - 2562 (10 ปี) แนวโน้มเทคโนโลยีรถยนต์และ
รถจักรยานยนต์และความเป็นไปได้ในการผลิตเพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนชนิด
น้ำมันเชื้อเพลิงขนส่ง และ 5) ผู้บริโภค ศึกษารายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการ
ปรับปรุงรถยนต์และรถจักรยานยนต์เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนชนิดน้ำมัน
เชื้อเพลิงภาคขนส่ง และความคิดเห็นของผู้บริโภคต่อชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิง
ภาคขนส่งที่อยู่ในตลาด

3.4 วิเคราะห์ข้อมูล ประโยชน์และผลกระทบในแต่ละกรณีศึกษา เปรียบเทียบ
สรุปผลการศึกษา และนำเสนอชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสม
สำหรับประเทศไทย ตามกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง

3.5 นำเสนอแนวทางการดำเนินการ (Transition Plan) เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จ
ตามผลการศึกษา

3.6 นำเสนอแนวนโยบายของรัฐในการสนับสนุนให้เกิดผลสำเร็จตามผล
การศึกษา

4. โครงการศึกษาชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสมสำหรับ
ประเทศไทยขอรับการสนับสนุนเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่าย
อื่น ปีงบประมาณ 2553 ในวงเงิน 10,700,000 บาท (สิบล้านเจ็ดแสนบาท
ถ้วน) มีระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 11 เดือน นับจากวันที่ลงนามในสัญญา
โดยแบ่งเป็นระยะเวลาการศึกษา 9 เดือน (270 วัน) และระยะเวลาในการตรวจ
รับเงินและเบิกจ่ายเงิน 2 เดือน

5. เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 อบน. ได้มีมติอนุมัติเงินกองทุนน้ำมันฯ งบ
ค่าใช้จ่ายอื่น ปีงบประมาณ 2553 ให้ สนพ. ในการดำเนินงานโครงการศึกษา
ชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ในวงเงิน
10,700,000 บาท ระยะเวลาดำเนินการ 11 เดือน นับจากวันที่ลงนามใน
สัญญา โดยให้สามารถถ่วงจ่ายระหว่างรายการและแยกดำเนินการได้ตามความ
จำเป็นและเหมาะสม ให้เบิกจ่ายตามที่ใช้จ่ายจริงภายในวงเงินที่ได้รับการ
อนุมัติ และให้เริ่มดำเนินโครงการภายในปีงบประมาณ 2553 ทั้งนี้ ให้ สนพ.
ปรับปรุงข้อเสนอโครงการในส่วนของวัตถุประสงค์และแผนการปฏิบัติงานตาม
ความเห็นของที่ประชุม และให้นำเสนอ อบน. พิจารณาก่อนนำเสนอ กบง.
ต่อมาเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2553 อบน. ได้มีมติเห็นชอบข้อเสนอโครงการ
ศึกษาชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยของ
สนพ. และมอบให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอ กบง. พิจารณาต่อไป

มติของที่ประชุม

เห็นชอบในหลักการในการอนุมัติเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่ายอื่น ปีงบประมาณ 2553 ให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ในการดำเนินงาน โครงการศึกษาชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ในวงเงิน 10,700,000 บาท (สิบล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) ระยะเวลา ดำเนินการ 11 เดือน นับจากวันที่ลงนามในสัญญา โดยให้สามารถถ่วงจ่าย ระหว่างรายการและแยกดำเนินการได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม และให้ เบิกจ่ายตามที่ใช้จ่ายจริงภายในวงเงินที่ได้รับการอนุมัติ ทั้งนี้ ให้สำนักงาน นโยบายและแผนพลังงานปรับปรุงรายละเอียดของโครงการ โดยนำความเห็น ของที่ประชุมไปประกอบการพิจารณาด้วย

เรื่องที่ 6 แผนการใช้จ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปี งบประมาณ 2554-2555

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2550 กบง. ได้มีมติอนุมัติงบประมาณกองทุนน้ำมันฯ ปีงบประมาณ 2551-2555 ให้หน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวง พลังงาน (สป.พน.) สนพ. กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และสถาบันบริหาร กองทุนพลังงาน (องค์การมหาชน) (สบพน.) รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 173,679,300 บาท พร้อมทั้งสนับสนุนเงินงบค่าใช้จ่ายอื่น ปีงบประมาณ 2551 เป็นเงิน 350 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2552 - 2555 ปีละ 300 ล้านบาท โดยเงิน เหลือจ่ายดังกล่าวสามารถนำไปใช้ในปีถัดไปได้ ต่อมาเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2552 กบง. ได้อนุมัติงบประมาณกองทุนน้ำมันฯ ประจำปี งบประมาณ 2553 ให้หน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สป.พน. สนพ. กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และ สบพน. เป็นจำนวนเงิน 23,214,700 บาท, 9,953,900 บาท, 3,770,100 บาท, 907,900 บาท, 3,794,900 บาท ตามลำดับ และ อนุมัติค่าใช้จ่ายในการออกพันธบัตร 804,000 บาท เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 42,445,500 บาท ภายใต้กรอบงบประมาณปี 2553 - 2555 ที่ กบง. ได้อนุมัติ

2. สป.พน. สนพ. กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และ สบพน. ได้รายงาน แผนการใช้จ่ายเงินงบบริหารตามที่ได้รับอนุมัติในปีงบประมาณ 2553 จำนวน 42,445,500 บาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 5 สิงหาคม 2553 มีแผนการใช้จ่ายเงิน รวมทั้งสิ้น 20,748,953 บาท จำนวนเงินที่ไม่ได้เบิกจ่าย 21,696,547 บาท โดยที่ สป.พน. ได้ขออนุมัติเงินในส่วนค่าจ้างเหมาบริการ จัดประชุมสัมมนา โครงการศึกษาวิจัย และค่าเดินทางไปราชการต่างประเทศ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น

18.286 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 78.77 ของงบทั้งหมด) แต่ได้ใช้จ่ายเป็นเงินจำนวน 3.313 ล้านบาท และในส่วนของ สนพ. ได้ขออนุมัติใช้เงินเพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางไปราชการต่างประเทศ และโครงการศึกษาวิจัย เป็นเงินรวม 4.5 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 45.2 ของงบทั้งหมด) แต่ในระหว่างปี สนพ. ไม่ได้มีการใช้จ่ายในส่วนนี้ เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนภารกิจและแผนการดำเนินงานของหน่วยงานตามนโยบายรัฐบาล

3. ในปีงบประมาณ 2553 กบง. ได้อนุมัติงบค่าใช้จ่ายอื่น เป็นเงินทั้งสิ้น 133.54 ล้านบาท โดยให้เงินสนับสนุน สป.พน. สนพ. ธพ. และ สบพน. เป็นเงิน 11 ล้านบาท, 37 ล้านบาท, 82.52 ล้านบาท และ 3.02 ล้านบาท ตามลำดับ และปรากฏผลการใช้จ่ายเงิน ดังนี้ 1) สป.พน. ได้รับเงินสนับสนุน 2 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 1 โครงการ 2) สนพ. ได้รับเงินสนับสนุน 2 โครงการ ซึ่งทั้ง 2 โครงการได้จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการเรียบร้อยแล้ว 3) ธพ. ได้รับเงินสนับสนุน 8 โครงการ โครงการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการ ส่วนโครงการที่ ธพ. ดำเนินการเอง ได้มีการดำเนินการฝึกอบรมบางส่วนแล้ว และ 4) สบพน. ได้รับเงินสนับสนุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการย้ายที่ทำการใหม่ของสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน จำนวน 3.0203 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการตกแต่งสำนักงานใหม่ โดยคาดว่าจะไม่สามารถเบิกจ่ายเงินให้เสร็จสิ้นภายในปีงบประมาณ 2553

4. ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 14 กันยายน 2553 มียอดเงินคงเหลือตามบัญชีจำนวน 32,767 ล้านบาท มีหนี้สินกองทุน 5,202 ล้านบาท แยกเป็นหนี้ค้างชำระเงินอุดหนุน 4,992 ล้านบาท และงบบริหารและโครงการซึ่งได้อนุมัติแล้ว 209 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันฯ สุทธิ 27,566 ล้านบาท

5. เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2553 ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีหนังสือให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทบทวนแผนการใช้จ่ายเงินงบบริหารกองทุนน้ำมันฯ ในปี 2554 - 2555 ซึ่ง สป.พน. สนพ. กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และ สบพน. ได้ขอปรับปรุงประมาณการแผนการใช้จ่ายเงินงบบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีงบประมาณ 2554 ใหม่ เป็นเงินรวมทั้งสิ้น 40,814,700 บาท

6. เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2553 คณะอนุกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (อบน.) ได้มีการพิจารณาเรื่อง แผนการใช้จ่ายเงินกองทุนน้ำมันฯ ประจำปีงบประมาณ 2554-2555 และได้มีมติรับทราบผลการใช้จ่ายเงินงบบริหารและงบค่าใช้จ่ายอื่นของกองทุนน้ำมันฯ ประจำปีงบประมาณ 2553 ของหน่วยงานต่างๆ และเห็นชอบงบบริหารกองทุนน้ำมันฯ ประจำปีงบประมาณ

2554 ของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สป.พ.น. สนพ. กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และ สบพ. เป็นจำนวนเงินรวม 39,376,900 บาท โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2553 เป็นต้นไป ตามตารางที่ 1

**ตารางที่ 1 ประมาณการแผนการใช้จ่ายเงินงบบริหารกองทุนน้ำมัน
เชื้อเพลิง ปีงบประมาณ 2554
หน่วย : ล้านบาท**

หน่วยงาน	หมวด ค่าจ้าง ชั่วคราว	หมวด ค่าตอบแทน ใช้สอยและ วัสดุ	หมวด ค่า ครุภัณฑ์	หมวด ค่าใช้จ่าย อื่น ๆ	พันธบัตร	รวม
1. สำนักงาน ปลัดกระทรวง พลังงาน	1.8309	12.1678	-	7.6370	-	21.6357
2. สำนักงาน นโยบายและ แผนพลังงาน	0.2266	0.8104	-	8.9200	-	9.9570
3. กรม สรรพสามิต	2.3194	1.2793	0.2400	0.0120	-	3.8507
4. กรม ศุลกากร	0.9451	0.5493	-	-	-	1.4944
5. สถาบัน บริหาร กองทุน พลังงาน	1.1123	0.5228	-	-	-	1.6351
6. ค่าใช้จ่าย ในการออก พันธบัตร	-	-	-	-	0.8040	0.8040
รวม	6.4343	15.3296	0.2400	16.5690	0.8040	39.3769

ทั้งนี้ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอ กบง. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

มติของที่ประชุม

1. รับทราบผลการใช้จ่ายเงินงบบริหารและงบค่าใช้จ่ายอื่นของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีงบประมาณ 2553 ของหน่วยงานต่างๆ
2. อนุมัติงบบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีงบประมาณ 2554 ของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และสถาบัน

บริหารกองทุนพลังงาน (องค์การมหาชน) เป็นจำนวนเงินรวม 39,376,900 บาท (สามสิบล้านสามแสนเจ็ดหมื่นหกพันเก้าร้อย บาทถ้วน) โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2553 เป็นต้นไป ตาม ตารางที่ 1

เรื่องที่ 7 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. ราคาน้ำมันดิบดูไบ ในเดือนมิถุนายน 2553 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 73.99 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 2.98 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ส่วนน้ำมันดิบเวสต์เท็กซัส เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 75.29 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 1.67 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในเดือนกรกฎาคม 2553 ราคาน้ำมันดิบดูไบ เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 72.49 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 1.50 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ส่วนน้ำมันดิบเวสต์เท็กซัส เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 76.32 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 1.03 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในเดือนสิงหาคม 2553 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเวสต์เท็กซัส เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 74.09 และ 76.62 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 1.60 และ 0.29 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ และในช่วงวันที่ 1 - 9 กันยายน 2553 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 74.02 และ 74.33 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 0.06 และ 2.29 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากเงินดอลลาร์สหรัฐ เทียบยูโรแข็งค่าขึ้น ประกอบกับพายุเฮอริเคน Earl อ่อนตัวลงและไม่ส่งผลกระทบต่อโรงกลั่นน้ำมันของสหรัฐฯ นอกจากนี้ท่อขนส่งน้ำมันดิบ Kirkuk-Ceyhan ซึ่งขนส่งน้ำมันดิบจากตอนเหนือของอิรักสู่เมืองท่าในตุรกีกลับมาดำเนินการได้ที่ระดับ 300,000 บาร์เรล/วัน จากระดับปกติที่ 400,000 บาร์เรล/วัน

2. ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซล ในเดือนมิถุนายน 2553 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 83.25, 81.54 และ 85.70 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 1.87, 1.50 และ 2.21 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ ในเดือนกรกฎาคม 2553 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 82.42, 80.37 และ 84.69 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 0.83, 1.16 และ 1.01 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ ในเดือนสิงหาคม 2553 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 82.52, 80.83 และ 87.14 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 0.10 , 0.45 และ 2.4 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ จาก Pertamina มีแผนนำเข้าน้ำมันเบนซินปริมาณ 7.2 - 7.4 ล้านบาร์เรล ใน

เดือนสิงหาคม 2553 สูงกว่าแผนเดิมที่ระดับ 6.2 ล้านบาร์เรล และ Arbitrage จากเอเชียไปยุโรปเปิดเนื่องมาจากหลายประเทศในยุโรปเริ่มสำรองน้ำมันเพื่อความอบอุ่นไว้ใช้ในฤดูหนาว และในช่วงวันที่ 1 - 9 กันยายน 2553 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 81.70, 79.59 และ 85.75 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 0.82, 1.24 และ 1.38 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากอิหร่านมีแผนลดการนำเข้าน้ำมันเบนซินในเดือนมีนาคม 2554 เนื่องจากโรงกลั่นปรับปรุงการผลิตได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งอุปสงค์น้ำมันดีเซลของภูมิภาคตะวันออกกลางลดลงเนื่องจากสิ้นสุดฤดูร้อน

3. ในเดือนมิถุนายน 2553 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน ปรับตัวเพิ่มขึ้น 1.20 บาท/ลิตร ส่วนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็ว B5 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 0.90 และ 1.20 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนแก๊สโซฮอล์ 95 E85 ไม่มีการปรับราคาในเดือนกรกฎาคม 2553 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน ปรับตัวลดลง 0.60 บาท/ลิตร น้ำมันดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็ว B5 ปรับตัวลดลง 0.30 และ 0.60 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนแก๊สโซฮอล์ 95 E85 ไม่มีการปรับราคาในเดือนสิงหาคม 2553 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน ปรับตัวลดลง 1.20 บาท/ลิตร น้ำมันดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็ว B5 ปรับตัวลดลง 0.80 บาท/ลิตร ส่วนแก๊สโซฮอล์ 95 E85 ลดลง 1.00 บาท/ลิตร และในช่วงวันที่ 1 - 10 กันยายน 2553 ไม่มีการปรับราคาขายปลีกน้ำมัน ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91, แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, E85, แก๊สโซฮอล์ 91, ดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็ว B5 ณ วันที่ 10 กันยายน 2553 อยู่ที่ระดับ 39.44, 34.44, 30.64, 28.34, 18.42, 29.14, 27.79 และ 26.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ

4. สถานการณ์ก๊าซ LPG ในเดือนมิถุนายน 2553 ราคา LPG ในตลาดโลกปรับตัวลดลง 51 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน มาอยู่ที่ระดับ 670 เหรียญสหรัฐฯต่อตันในเดือนกรกฎาคม 2553 ราคา LPG ในตลาดโลกปรับตัวลดลง 51 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน มาอยู่ที่ระดับ 619 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน ในเดือนสิงหาคม 2553 ราคา LPG ในตลาดโลกปรับตัวลดลง 36 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน มาอยู่ที่ระดับ 670 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน สถานการณ์ราคา LPG ที่ผลิตในประเทศ โดยรัฐได้กำหนดราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นเดือนมิถุนายน, กรกฎาคม และสิงหาคม 2553 ที่ระดับ 10.8267, 10.8511 และ 10.8031 บาทต่อกิโลกรัม ตามลำดับ และกำหนดราคาขายส่ง ณ คลัง ที่ระดับ 13.6863 บาทต่อกิโลกรัม ส่งผลให้ราคาขายปลีก ณ กรุงเทพฯ อยู่ที่ระดับ 18.13 บาทต่อกิโลกรัม สถานการณ์การนำเข้ก๊าซ LPG ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551 - 11 กันยายน 2553 ได้มีการนำเข้รวมทั้งสิ้น 2,244,717 ตัน คิดเป็นภาระชดเชย 28,572 ล้านบาท

5. สถานการณ์น้ำมันแก๊สโซล ในเดือนกรกฎาคม 2553 มีผู้ประกอบการผลิตเอทานอล 19 ราย กำลังการผลิตรวม 2.93 ล้านลิตรต่อวัน ผลิตเป็นเชื้อเพลิง 17 ราย มีปริมาณการผลิตจริง 1.10 ล้านลิตรต่อวัน โดยราคาเอทานอลแปลงสภาพเดือนสิงหาคมและกันยายน 2553 อยู่ที่ 22.558 และ 22.86 บาทต่อลิตร ตามลำดับ ในเดือนสิงหาคม 2553 มีปริมาณจำหน่าย 11.7 ล้านลิตรต่อวัน จากสถานีบริการ 4,323 แห่ง ณ วันที่ 7 กันยายน 2553 ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซล 95 ต่ำกว่าราคาน้ำมันเบนซิน 91 3.80 บาทต่อลิตร และราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซล 91 ต่ำกว่าราคาน้ำมันเบนซิน 91 5.30 บาทต่อลิตร ในเดือนสิงหาคม 2553 น้ำมันแก๊สโซล E20 มีปริมาณการจำหน่าย 0.38 ล้านลิตรต่อวัน โดยมีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซล E20 จำนวน 381 แห่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 7 กันยายน 2553ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซล E20 ต่ำกว่าราคาน้ำมันแก๊สโซล 95 E10 2.30 บาทต่อลิตร ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซล E85 ในเดือนกรกฎาคม อยู่ที่ 0.0063 ลิตรต่อวัน จากสถานีบริการ 7 แห่ง โดยราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซล E85 ต่ำกว่าราคาน้ำมันแก๊สโซล 95 E10 12.22 บาทต่อลิตร

6. สถานการณ์น้ำมันไบโอดีเซล ในเดือนกรกฎาคม 2553 มีผู้ผลิตไบโอดีเซล 14 ราย กำลังการผลิตรวม 6.00 ล้านลิตรต่อวัน ปริมาณความต้องการไบโอดีเซลในเดือนสิงหาคม 2553 อยู่ที่ 1.45 ล้านลิตรต่อวัน ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 29.60 บาทต่อลิตร การจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ในเดือนสิงหาคม อยู่ที่ 17.31 ล้านลิตรต่อวัน จากสถานีบริการ 3,782 แห่ง ปัจจุบันกองทุนน้ำมันฯ ชดเชยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 0.50 บาทต่อลิตร และราคาขายปลีกดีเซลหมุนเร็ว B5 ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 1.20 บาทต่อลิตร

7. เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2553 กพข. ได้มีมติเห็นชอบลดอัตราจัดเก็บเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานของน้ำมันดีเซลจากเดิม 0.25 บาท/ลิตร เหลือ 0.05 บาท/ลิตร เป็นระยะเวลา 1 ปี จนถึงสิ้นเดือนสิงหาคม 2553 หลังจากนั้นให้กลับมาจัดเก็บในอัตราเดิม คือ 0.25 บาท/ลิตร ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามมติ กพข. ที่กำหนดให้ส่งเงินเข้ากองทุนอนุรักษ์ฯ สำหรับน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นจาก 0.05 บาทต่อลิตร เป็นอัตรา 0.25 บาทต่อลิตร หลังสิ้นเดือนสิงหาคม 2553 นายกรัฐมนตรีจึงได้ออกประกาศ กพข. เรื่อง การกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำในราชอาณาจักร และนำเข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักร พ.ศ. 2553 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2553 เป็นต้นไป ทั้งนี้การปรับเพิ่มอัตราเงินส่งเข้ากองทุนอนุรักษ์ฯจะไม่ส่งผลทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วสูงขึ้น แต่จะทำให้ค่าการตลาดของน้ำมันดีเซลอยู่ในระดับที่เหมาะสม

8. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 14 กันยายน 2553 มีเงินสดในบัญชี 32,767 ล้านบาท มีหนี้สินกองทุน 5,202 ล้านบาท แยกเป็นหนี้ค้างชำระเงินชดเชย 4,992 ล้านบาท และงบบริหารและโครงการซึ่งได้อนุมัติแล้ว 209 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันสุทธิ 27,566 ล้านบาท

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 8 การกำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้าที่ประชาชนมีส่วนร่วม

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 กบง. ได้พิจารณาเรื่องการกำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้าที่ประชาชนมีส่วนร่วม และได้มีมติมอบหมายให้คณะกรรมการประสานการจัดการสิ่งแวดล้อมและพลังงานไปปรับปรุงเรื่องกระบวนการดำเนินการในเรื่องการแก้ไขการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือข้อกำหนดในผังเมืองรวมเพิ่มเติมกรณีพื้นที่เป้าหมายขัดหรือแย้งต่อกฎหมายผังเมือง และปรับปรุงกลไกบริหารจัดการ ก่อนนำเสนอ กบง. อีกครั้ง โดยกระทรวงพลังงานได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมปรับปรุงและนำเสนอต่อการประชุมคณะกรรมการประสานฯ เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2553 โดยคณะกรรมการประสานฯ มีมติเห็นชอบและมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ สรุปเรื่องเสนอ กบง. เพื่อรับทราบผลการดำเนินการ ต่อไป

2. ปัจจุบันการจัดตั้งโรงไฟฟ้าขนาดใหญ่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานจำนวนมาก และมีข้อจำกัดสำคัญ คือ ขาดกระบวนการคัดเลือกและกลั่นกรองพื้นที่โดยความเห็นชอบจากประชาชน และขาดหน่วยงานพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ ทำให้การจัดตั้งโรงไฟฟ้าประสบปัญหาการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ และอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงด้านพลังงาน ดังนั้น จึงควรทบทวนกระบวนการกำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้า ที่ประชาชนมีส่วนร่วมเพื่อลดความขัดแย้งในพื้นที่ และใช้เป็นเครื่องมือกำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้า ทั้งนี้ ในการกำหนดแนวทางแก้ปัญหาได้วิเคราะห์เปรียบเทียบกับกรณีดำเนินการในรูปแบบเดิม ได้ข้อสรุปว่า แม้ว่าวิธีการใหม่จะมีข้อเสียมากกว่าวิธีเดิม โดยประชาชนต้องรับภาระค่าไฟฟ้าที่แพงขึ้นเนื่องจากต้นทุนค่าที่ดินจะแพงกว่าปกติ และอาจต้องลงทุนเพื่อสร้างสายส่งเพิ่มเติม แต่วิธีใหม่จะเกิดประโยชน์มากกว่าวิธีเดิมและลดปัญหาการต่อต้านการสร้างโรงไฟฟ้าได้ นอกจากนี้ ยัง

เห็นควรให้ปรับเปลี่ยนแนวคิดใหม่เกี่ยวกับเรื่องค่าไฟฟ้า โดยไม่ควรให้ยึดเอา
ราคาค่าไฟฟ้าเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการตัดสินใจอนุมัติจัดตั้งโรงไฟฟ้า

3. ข้อเสนอแนะทางดำเนินการคือ ในหลักการรัฐบาลจะกำหนดให้การเปิด
ประมูลการจัดตั้งโรงไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดใหญ่ (IPP) และการอนุมัติ
จัดตั้งโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) มีเงื่อนไขว่า
พื้นที่ที่จะเสนอจัดตั้งโรงไฟฟ้า จะต้องพิจารณาและดำเนินการกำหนดพื้นที่ตั้ง
โรงไฟฟ้าที่ประชาชนมีส่วนร่วมก่อน และจากการหารือกับคณะกรรมการกำกับ
กิจการพลังงาน (กกพ.) ได้ข้อสรุปว่าการจัดตั้งคณะกรรมการฯ 1 ชุด
ภายใต้ กพช. เพื่อศึกษาสิทธิประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับและกำหนดเกณฑ์
ในการออกประกาศเชิญชวนเสนอพื้นที่ จนถึงการออกประกาศเชิญชวนและ
คัดเลือกพื้นที่นั้นอาจไม่เหมาะสม โดยเห็นควรให้ศึกษาพิจารณาสิทธิ
ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับและกำหนดเกณฑ์ในการออกประกาศเชิญชวน
เสนอพื้นที่ให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนก่อน จึงจะจัดตั้งคณะกรรมการฯ ภายใต้ กพช.
เพื่อดำเนินการในกระบวนการต่อไป และเพื่อสามารถดำเนินการได้อย่าง
รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เห็นควรกำหนดแนวทางดำเนินการ ดังนี้

3.1 ระยะสั้น : จัดตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาสิทธิประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ
และกำหนดเกณฑ์ (Criteria) สำหรับการออกประกาศเชิญชวนให้เสนอพื้นที่
ที่ตั้งโรงไฟฟ้า ก่อนจัดให้มีการทำความเข้าใจประชาชน โดยมีรายละเอียด
ดังนี้ 1) การศึกษาสิทธิประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับ คือ สิทธิ
ประโยชน์ในรูปแบบที่ดิน ควรกำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ และสิทธิ
ประโยชน์ที่ไม่ใช่ที่ดิน ควรพิจารณาดำเนินการตามความต้องการในแต่ละ
พื้นที่ และ 2) การศึกษาเพื่อกำหนดเกณฑ์ในการออกประกาศเชิญชวนเสนอ
พื้นที่ ได้แก่ ความสอดคล้องกับพื้นที่ตามผังเมืองรวม ความเหมาะสมด้าน
เทคนิคในการจัดตั้งโรงไฟฟ้า และความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

3.2 ระยะปานกลาง : จัดตั้งคณะกรรมการฯ เพื่อออกประกาศเชิญชวนและ
คัดเลือกพื้นที่ และศึกษากำหนดพื้นที่ที่เหมาะสม (Site Suitability) ในการ
จัดตั้งโรงไฟฟ้าในรายละเอียดควบคู่กันไป มีขั้นตอนดำเนินงานดังนี้ 1) จัดตั้ง
คณะกรรมการกำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้าที่ประชาชนมีส่วนร่วมภายใต้ กพช.
2) จัดประชุมชี้แจงทำความเข้าใจประชาชน ทั้งในส่วนกลางและตามภูมิภาค
เพื่อชี้แจงสิทธิประโยชน์ หลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ สร้างความรู้ความ
เข้าใจและเปิดรับฟังความคิดเห็น 3) ออกประกาศเชิญชวนให้จังหวัดเสนอ
พื้นที่เข้ามาด้วยความสมัครใจ 4) แจ้งให้ประชาชนรับทราบภายหลังการออก
ประกาศเชิญชวนให้จังหวัดเสนอพื้นที่เข้ามาด้วยความสมัครใจ 5) จัดประชุมชี้แจง
ภาครัฐและประชาชนในพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม 6) รวบรวมพื้นที่
จากจังหวัด ให้จังหวัดจัดตั้งคณะกรรมการระดับพื้นที่ กำหนดวิธีปฏิบัติในการ

รวบรวมพื้นที่ที่ต้องได้รับการยอมรับจากประชาชนและพื้นที่โดยรอบ 7) พิจารณาความสอดคล้องพื้นที่กับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง โดยจะคัดเลือกเฉพาะพื้นที่ที่ไม่ขัดต่อกฎหมายผังเมือง 8) พิจารณารับรองพื้นที่ 9) เสนอพื้นที่ที่ได้รับการรับรองให้คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องพิจารณาและรับทราบ และ 10) เสนอพื้นที่ที่พร้อมจัดตั้งโรงไฟฟ้าให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ประกอบการพิจารณาอนุมัติ/อนุญาตการจัดตั้งโรงไฟฟ้า

3.3 ระยะยาว : พิจารณาผลการศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสม (Site Suitability) ในการจัดตั้งโรงไฟฟ้า ในกรณีที่ดำเนินการตามกระบวนการนี้แล้วไม่มีพื้นที่เสนอเข้ามา หรือเสนอเข้ามาแล้วไม่เหมาะสมทำให้ไม่สามารถจัดตั้งโรงไฟฟ้าได้จริง รัฐบาลจะต้องพิจารณาผลการศึกษากำหนดพื้นที่จัดตั้งโรงไฟฟ้าที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายแก้ไขปัญหาต่อไป

4. ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ ได้แก่ 1) ความร่วมมือและการยอมรับจากจังหวัด 2) การมีส่วนร่วมของประชาชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ 3) กำหนดให้การจัดตั้งโรงไฟฟ้าเป็นยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัด ส่วนการจัดตั้งกลไกการดำเนินการ แบ่งเป็น 1) ระยะสั้น จัดตั้งคณะทำงานศึกษาสิทธิประโยชน์ ที่ประชาชนควรจะได้รับและศึกษากำหนดเกณฑ์ในการออกประกาศเชิญชวนให้ประชาชนเสนอพื้นที่สำหรับตั้งโรงไฟฟ้า ทำหน้าที่ศึกษาและเสนอแนะสิทธิประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากโรงไฟฟ้า พิจารณาหลักเกณฑ์ประกอบการออกประกาศเชิญชวนให้ประชาชนเสนอพื้นที่เข้ามา โดยสมัครใจ และจัดให้มีการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน จนได้สรุปนำเสนอคณะอนุกรรมการประสานฯ ต่อไป และ 2) ระยะปานกลาง จัดตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้าที่ประชาชนมีส่วนร่วมดำเนินการ ภายใต้ กพข. โดยการกำหนดอำนาจหน้าที่จะเป็นไปตามการกำหนดกระบวนการดำเนินการ

5. ผลที่คาดว่าจะได้รับ 1) แก้ปัญหาการคัดค้านการก่อสร้างโรงไฟฟ้า และสามารถจัดตั้งโรงไฟฟ้าได้อย่างเป็นรูปธรรมในระยะเวลาที่กำหนด ส่งผลให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ 2) ส่งเสริมการพัฒนาโรงไฟฟ้าให้สามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้ โดยมีสิทธิประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับ และ 3) เป็นต้นแบบการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ของประเทศ ที่สนับสนุนกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่การคัดเลือกพื้นที่ เพื่อขยายผลการดำเนินการไปสู่โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ประเภทอื่น

6. กระทรวงพลังงานได้ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาสิทธิประโยชน์ที่ประชาชน ควรจะได้รับและศึกษากำหนดเกณฑ์ในการออกประกาศเชิญชวนให้

ประชาชนเสนอพื้นที่สำหรับตั้งโรงไฟฟ้า นำเสนอประธานอนุกรรมการประสานฯ 2 กระทรวง พิจารณาลงนามแล้วเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2553 คณะทำงานฯ มีการประชุมไปแล้ว 1 ครั้ง และได้มีมติเห็นชอบข้อกำหนดการศึกษาฯ และขออนุเคราะห์งบประมาณจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน วงเงิน 3 ล้านบาท เพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาในรายละเอียด ต่อไป โดยจะรายงานผลต่อคณะอนุกรรมการประสานฯ เป็นระยะ และเมื่อศึกษาแล้วเสร็จ ภายใน 6 - 7 เดือน จะนำเสนอผลการศึกษาพร้อมข้อเสนอแนวทางดำเนินการ กำหนดพื้นที่ตั้งโรงไฟฟ้าที่ประชาชนมีส่วนร่วมและกลไกการบริหารจัดการต่อกบง. และ กพข. พิจารณา ต่อไป

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 9 รายงานผลการดำเนินงานทบทวนเวียน (กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง) ประจำปีบัญชี 2552

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 เห็นชอบให้หน่วยงานต่างๆ ที่มีเงินนอกงบประมาณถือปฏิบัติตามมาตรการกำกับดูแลเงินนอกงบประมาณตามที่กระทรวงการคลังเสนออย่างเคร่งครัด ซึ่งรวมถึงการนำระบบประเมินผลการดำเนินงานทบทวนเวียน และการกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงาน (KPI) มาใช้เพื่อวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของทบทวนเวียน และกรมบัญชีกลางได้เห็นชอบให้กองทุนน้ำมันฯ เข้าสู่ระบบประเมินผลการดำเนินงานทบทวนเวียนตั้งแต่ปีบัญชี 2551 เป็นต้นไป
2. เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2553 กรมบัญชีกลาง ได้รายงานผลการพิจารณาของคณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานทบทวนเวียนของกระทรวงการคลัง ซึ่งเห็นชอบรายงานผลการดำเนินงานทบทวนเวียน (กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง) ประจำปีบัญชี 2552 โดยผลการดำเนินงานตามเกณฑ์ด้านต่างๆ มีดังนี้ 1) ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ได้ 2.9603 คะแนน 2) ผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ ได้ 4.2 คะแนน 3) การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้ 1.0 คะแนน และ 4) การบริหารพัฒนาทบทวนเวียน ได้ 4.25 คะแนน ซึ่งผลการดำเนินงานเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 3.2927 คะแนน (อยู่ในระดับดี คือสูงกว่าค่าปกติ/สูงกว่า 3 คะแนน) และได้ส่งรายงานดังกล่าวให้

กระทรวงพลังงานเพื่อใช้ประกอบการติดตามผลการดำเนินงานของทุน
หมุนเวียนต่อไป

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 10 การแต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการบริหาร นโยบายพลังงาน

สรุปสาระสำคัญ

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

2. ในช่วงปีงบประมาณ 2553 (ตุลาคม 2552 - ปัจจุบัน) รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงพลังงาน (ประธาน กบง.) ได้ลงนามในคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ
ภายใต้ กบง. จำนวน 2 คณะ ประกอบด้วย

2.1 คำสั่งคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานที่ 9/2552 ลงวันที่ 23
ธันวาคม 2552 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการดำเนินการแก้ไข
ปัญหาการก่อสร้างโรงไฟฟ้าบางคล้า เพื่อพิจารณาระเบียบ ขั้นตอน วิธีการ
อำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาแนว
ทางการแก้ไขปัญหาการก่อสร้างโรงไฟฟ้าตามนโยบายการรับซื้อไฟฟ้าจาก
ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชน ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหา
การก่อสร้างโรงไฟฟ้าต่อ กบง. เป็นระยะ ก่อนเสนอ กพช. ให้ความเห็นชอบ
โดยมีปลัดกระทรวงพลังงานเป็นประธาน และมีผู้แทน สนพ. เป็นอนุกรรมการ
และเลขานุการ

2.2 คำสั่งคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานที่ 2/2553 ลงวันที่ 22
มีนาคม 2553 แต่งตั้งคณะกรรมการทบทวนอัตราส่วนเพิ่มราคาซื้อไฟฟ้า
เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ประเมินผลการดำเนินงานตามมาตรการส่วนเพิ่มราคาซื้อ
ไฟฟ้า และศึกษา วิเคราะห์ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน
ตามประเภทเทคโนโลยีเพื่อเสนอแนวทางปรับปรุงอัตราส่วนเพิ่มฯ เสนอผล
การพิจารณาต่อ กบง. ก่อนนำเสนอ กพช. ให้ความเห็นชอบ โดยมีรอง

ปลัดกระทรวงพลังงาน (นายณอคุณ สิทธิพงศ์) เป็นประธาน และมี
ผู้อำนวยการสำนักนโยบายไฟฟ้า สนพ. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และมี
คำสั่งคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานที่ 3/2553 ลงวันที่ 29 เมษายน
2553 ปรับปรุงองค์ประกอบคณะอนุกรรมการทบทวนอัตราส่วนเพิ่มราคารับซื้อ
ไฟฟ้า โดยแต่งตั้งผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นอนุกรรมการเพิ่มเติม

3. นอกจากนี้ได้มีคำสั่งคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานที่ 1/2553 ลง
วันที่ 21 มกราคม 2553 เพื่อปรับปรุงคณะอนุกรรมการพิจารณานโยบายการ
ส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน โดยเปลี่ยนแปลงอนุกรรมการ
และเลขานุการ จากผู้อำนวยการสำนักนโยบายปิโตรเลียม เป็น ผู้อำนวยการ
สำนักนโยบายไฟฟ้า

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ
