



มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
ครั้งที่ 4/2542 (ครั้งที่ 70)
วันจันทร์ที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2542 เวลา 13.30 น.
ณ ห้องประชุมตึกสันติไมตรีหลังใน ทำเนียบรัฐบาล

1. ความคืบหน้าในการยกเลิกควบคุมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว การปรับปรุงระบบการค้าและมาตรฐานความปลอดภัยก๊าซปิโตรเลียมเหลว
2. ผลการศึกษาแนวทางการจัดเก็บน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว
3. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ผลกระทบและทางเลือก
 1. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและแนวโน้มราคาในอนาคต
 2. การจัดหา โครงสร้างการใช้ และการแข่งขันในตลาดน้ำมัน
 3. โครงสร้างภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงและรายได้
 4. สถานการณ์การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น
 5. ผลกระทบราคาน้ำมันต่อเศรษฐกิจส่วนรวม (สศช.)
 6. ผลกระทบต่อราคาสินค้า (กรมการค้าภายใน)
 7. ปัจจัยที่มีผลต่อราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ
 8. ทางเลือกในการแก้ไขปัญหา
4. การปรับแนวทางการพัฒนาพลังงานปี 2542-2544 ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)
5. แผนอนุรักษ์พลังงาน และแนวทาง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับความสำคัญ ของการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในช่วงปีงบประมาณ 2543-2547
6. มาตรฐานคุณภาพบริการของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย

นายศุภชัย พานิชภักดิ์ รองนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ
นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ

เรื่องที่ 1 ความคืบหน้าในการยกเลิกควบคุมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว การปรับปรุงระบบการค้าและมาตรฐานความปลอดภัยก๊าซปิโตรเลียมเหลว

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2542 เห็นชอบแนวทางและขั้นตอนการยกเลิกการควบคุมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว การปรับปรุงระบบการค้าและมาตรฐานความปลอดภัยก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป ซึ่งในช่วงที่ผ่านมามีความคืบหน้าในการดำเนินการสรุปได้ดังนี้

1.1 ขั้นตอนการยกเลิกการควบคุมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว ได้มีการดำเนินการดังนี้

1.1.1 การเตรียมการ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ได้จัดประชุมสัมมนา สื่อมวลชนและเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัดในเขตกรุงเทพฯ และทุกภาค เพื่อทำความเข้าใจในนโยบายและชักซ้อมวิธีปฏิบัติ ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม 2542 รวมทั้งได้มีการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ นอกจากนี้ กรมการค้าภายใน ได้ออกประกาศคณะกรรมการกลางกำหนดราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาด กำหนดให้โรงบรรจุก๊าซ และร้านค้าก๊าซปิดป้ายแสดงราคา ณ สถานที่จำหน่าย โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม 2542 เป็นต้นมา

1.1.2 การยกเลิกการควบคุมราคาขายปลีก

(1) สพช. ได้ออกประกาศคณะกรรมการพิจารณานโยบายพลังงาน ปรึบลดราคาขายส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เหลือ 7.3434 บาท/กิโลกรัม เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2542 เป็นต้นมา ซึ่งมีผลให้ราคาขายปลีกก๊าซหุงต้มปรับลดตามราคาขายส่งเหลือ 10.70 บาท/กิโลกรัม โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2542 เป็นต้นมา หลังจากนั้น ได้ส่งเจ้าหน้าที่ออกสำรวจการปรับลดราคาขายปลีกก๊าซหุงต้มทั่วประเทศ พบว่าร้านค้าก๊าซส่วนใหญ่ในทุกจังหวัดให้ความร่วมมือในการปรับลดราคาขายปลีกตามนโยบายราคาก๊าซลอยตัวของรัฐเป็นอย่างดี

(2) กรมการค้าภายใน ได้ออกประกาศคณะกรรมการกลางกำหนดราคาสินค้า และป้องกันการผูกขาด กำหนดให้โรงบรรจุก๊าซและร้านค้าก๊าซในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ต้องแจ้งราคาขายส่ง ณ โรงบรรจุ และราคาขายปลีก ณ ร้านค้าก๊าซ ณ วันที่ 5 เมษายน 2542 ต่อกรมการค้าภายใน สำหรับ ต่างจังหวัดให้แจ้งต่อสำนักงานการค้าภายในจังหวัด

(3) คณะกรรมการพิจารณานโยบายพลังงาน ได้มีมติเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2542 เห็นชอบให้ปรับหลักเกณฑ์การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นและราคานำเข้าก๊าซปิโตรเลียม จากเดิมที่กำหนดให้ใช้ราคาประกาศเปโตรมิน ประเทศซาอุดีอาระเบียบวกค่าขนส่ง 15 \$/ตัน เป็นเท่ากับราคาประกาศเปโตรมิน โดยให้เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 6 กันยายน 2542 เป็นต้นมา นอกจากนี้ ยังเห็นชอบสูตรการปรับราคาขายส่งหน้าโรง

กลั่นก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยอัดโนมัติ โดยหลักเกณฑ์การเปลี่ยนแปลงราคาจะ พิจารณาจากการรักษาฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ ความสามารถในการรับภาระ การไหลออกของกองทุนน้ำมันฯ โดย สพข. สามารถดำเนินการเปลี่ยนแปลงราคา ขายส่งตามสูตรอัดโนมัติได้ทันทีหากอยู่ในขอบเขตครั้งละไม่เกิน 1 บาท/กก. และให้ มีการปรับเพิ่มค่าการตลาดก๊าซหุงต้ม 0.30 บาท/กก. และให้ปรับราคาขายส่งหน้า โรงกลั่นลงมาในระดับเดียวกัน เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อราคาขายปลีก โดยให้มีผล บังคับใช้ภายในเดือนกันยายน 2542

(4) สพข. อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำคู่มือการกำกับดูแลการกำหนดราคา ก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ชัดเจน คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนตุลาคม 2542 เพื่อให้ เจ้าหน้าที่ของรัฐใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลหลังจากการยกเลิกควบคุมราคา ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งจะมีการถอดรายชื่อออกจากสินค้าควบคุมของกระทรวง พาณิชย์ หลังจากนั้น จะดำเนินการยกเลิกการควบคุมราคาขายปลีกต่อไป

1.2 การปรับปรุงระบบการค้ำและมาตรฐานความปลอดภัยก๊าซปิโตรเลียมเหลว ได้มีการดำเนินการ ดังนี้

1.2.1 การส่งเสริมการแข่งขัน

สพข. และ กรมทะเบียนการค้า อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อปรับปรุงกฎเกณฑ์ ระเบียบที่ เกี่ยวข้องกับการยื่นขอเป็นผู้ประกอบการค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลว แยกออกจากการ เป็นผู้ค้าน้ำมัน ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 รวมทั้ง กำหนดเงื่อนไขของการเป็นผู้ค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่เหมาะสม เพื่อผ่อนคลาย กฎเกณฑ์สำหรับผู้ค้ารายใหม่ นอกจากนี้ กรมโยธาธิการได้ออกประกาศกรม โยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานความปลอดภัยของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทที่ 1 ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2542 เพื่อกำหนดให้สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถ จำหน่ายก๊าซหุงต้มได้

1.2.2 การแก้ไขความไม่เป็นธรรมในระบบการค้า

(1) กรมการค้าภายใน ได้ออกประกาศคณะกรรมการกลางกำหนดราคาสินค้าและ ป้องกันการผูกขาด ลงวันที่ 11 มีนาคม 2542 เพื่อให้ร้านจำหน่ายก๊าซหุงต้มต้องปิด ป้ายราคาจำหน่ายให้เห็นได้อย่างชัดเจน

(2) สพข. ได้ดำเนินการออกคำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ 2/2542 ลงวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2542 เพื่อกำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติ น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 ต้องดูแล รับผิดชอบการบรรจุก๊าซใส่ถังก๊าซหุงต้มที่แสดง เครื่องหมายการค้าของตนอย่างทั่วถึงทุกท้องที่ และรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงถัง ก๊าซหุงต้ม นอกจากนี้ เพื่อกำหนดให้การบรรจุก๊าซใส่ถังก๊าซหุงต้มต้องมีการปิดผนึก ลิ้นหรือวาล์วของถังก๊าซ และแสดงเครื่องหมายประจำตัวของผู้บรรจุถังไว้ที่ฝา ปิดผนึกลิ้นด้วย เพื่อเป็นหลักประกันให้ประชาชนได้รับก๊าซอย่างครบถ้วน และถ้าไม่ ครบ จะมีหลักฐานเอาผิดแก่ผู้บรรจุก๊าซได้

(3) สฟพ. ร่วมกับกรมทะเบียนการค้า กรมโยธาธิการ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีการประชุมกำหนดแนวทางให้มีการตรวจสอบแทนกันเพื่อเพิ่มขีดความสามารถตรวจสอบระบบการค้ำก๊าซปิโตรเลียมเหลว และได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานขึ้น รวม 4 คณะ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบแทนกันในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทำหน้าที่ปราบปรามและป้องกันการผลิตถังขาว และทำหน้าที่ประสานสนับสนุนการดำเนินการตรวจสอบแทนกัน โดย ได้จัดให้มีการฝึกอบรมแนววิธีการตรวจสอบร่วมกันให้กับหัวหน้าสำนักงานในสังกัดทั่วประเทศแล้วเมื่อกลางเดือนกันยายน 2542

(4) กรมทะเบียนการค้า ได้ออกประกาศ ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2542 เพื่อให้ ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ซึ่งขายหรือจำหน่ายก๊าซที่บรรจุในถังก๊าซหุงต้มสามารถมอบหมายให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 รายอื่น หรือผู้บรรจุก๊าซเป็นผู้ดำเนินการแทนได้ และจำหน่ายให้ทั่วถึงทุกท้องที่ที่มีการใช้ถังก๊าซหุงต้มซึ่งแสดงเครื่องหมายการค้าของตน และเพื่อให้การบรรจุก๊าซต้องทำการปิดผนึกลิ้น (Valve) ถังก๊าซหุงต้ม ทุกครั้งที่บรรจุก๊าซ รวมทั้งต้องมีเครื่องหมายประจำตัวผู้บรรจุก๊าซแสดงไว้ที่อุปกรณ์ปิดผนึกลิ้น (Seal) ถังก๊าซหุงต้ม ส่วนการออกกฎหมายเพื่อให้มีการคืนค่ามัดจำถังก๊าซหุงต้ม ขณะนี้ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค อยู่ระหว่างการจัดทำร่างกฎหมายดังกล่าว

1.2.3 ด้านความปลอดภัย

สฟพ. ได้ประสานงานกับกรมโยธาธิการ ขอผ่อนผันให้ผู้ค้าก๊าซฯ สามารถทำการบรรจุก๊าซลงถังขาวได้ในระยะเริ่มต้น และจะห้ามบรรจุก๊าซหุงต้มลงถังขาวอย่างเด็ดขาดตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2543 ทั้งนี้ เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดต่อผู้บริโภคที่มีถังขาวอยู่ในครอบครอง นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง จะช่วยสนับสนุนการปราบปรามการลักลอบการผลิตถังขาวด้วย

1.3 การประชาสัมพันธ์

สฟพ. ได้จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการยกเลิกการควบคุมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - สิงหาคม 2542 ทั้งในเรื่องนโยบายการยกเลิกควบคุมราคาปิโตรเลียมเหลว การเปลี่ยนแปลงราคาขายส่งและขายปลีก มาตรฐานความปลอดภัยของถังก๊าซหุงต้ม และค่ามัดจำถังก๊าซฯ เป็นต้น และในขณะนี้ได้มีการขยายโครงการประชาสัมพันธ์ออกไปอีก 7 เดือน ในช่วงเดือนกันยายน 2542- มีนาคม 2543

2. สถานการณ์ราคาปิโตรเลียมเหลวและฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สรุปได้ดังนี้

2.1 ราคาปิโตรเลียมเหลวในตลาดโลกได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นตั้งแต่เดือนพฤษภาคมเป็นต้นมา โดยปรับสูงขึ้น 157 \$/ตัน มาอยู่ในระดับ 290 \$/ตัน ในเดือนกันยายน ราคา ณ โรงกลั่นและราคานำเข้าปิโตรเลียมเหลวอยู่ในระดับ 11.7861 บาท/กก. อัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการรับภาระภาษีสรรพสามิตตาม

มูลค่าที่เพิ่มขึ้น 1,032 ล้านบาท/เดือน ในขณะที่มีเงินไหลเข้ากองทุนจากน้ำมันชนิดอื่น 130 ล้านบาท/เดือน ทำให้กองทุนน้ำมันฯ มีเงินไหลออกสุทธิ 902 ล้านบาท/เดือน ฐานะ กองทุนน้ำมันฯ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2542 อยู่ในระดับ 3,580 ล้านบาท

2.2 คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2542 เห็นชอบให้ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตตามมูลค่าของน้ำมันเบนซิน ก๊าซ ดีเซล และก๊าซปิโตรเลียมเหลว เหลือร้อยละศูนย์ โดยให้เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน 2542 เป็นต้นไป ทำให้ภาระการจ่ายเงินชดเชยก๊าซปิโตรเลียมเหลวของกองทุนน้ำมันฯ ลดลง 1.60 บาท/กก. หรือ 184 ล้านบาท/เดือน

2.3 ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกของเดือนตุลาคม 2542 ได้อ่อนตัวลงมาอยู่ในระดับ 266 \$/ตัน ทำให้ต้นทุนราคาก๊าซและอัตราเงินชดเชยลดลงอีกประมาณ 0.98 บาท/กก. หรือ 121 ล้านบาท/เดือน โดยมีเงินไหลออกจากกองทุนน้ำมันฯ สุทธิ 569 ล้านบาท/เดือน และคาดว่ากองทุนน้ำมันฯ จะสามารถรับภาระในการรักษาระดับราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวได้ประมาณ 6 เดือน หรือจนถึงเดือนมีนาคม 2543

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 2 ผลการศึกษาแนวทางการจัดเก็บน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2537 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ซึ่งมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) รับผิดชอบ ศึกษา เกี่ยวกับการกำจัดหรือนำน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วมาใช้ประโยชน์ และต่อมา สพช. ได้ดำเนินการจัดทำข้อเสนอ การแก้ไขปัญหาน้ำมันหล่อลื่นคุณภาพต่ำอย่างเป็นระบบและครบวงจร ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบข้อเสนอดังกล่าวเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2537 และมอบหมายให้ สพช. ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป
2. สพช. ได้จ้างบริษัท เบอร์รา จำกัด ดำเนินการศึกษาธุรกิจการค้าน้ำมันหล่อลื่นของประเทศ และ ต่อมาได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและเทคโนโลยี การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ทำการศึกษาเพิ่มเติม ในประเด็นแนวทางการจัดระบบการจัดเก็บ รวบรวม ขนส่งน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว และสร้างแรงจูงใจให้มีการ จัดเก็บน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว เพื่อนำไปกำจัดหรือใช้ประโยชน์อย่างถูกต้อง
3. ผลการศึกษาค้นหาแนวทางจัดเก็บน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วทั่วประเทศ ในกลุ่มผู้ประกอบการในกิจการน้ำมันหล่อลื่นและกลุ่มผู้ใช้ โดยกลุ่มผู้ใช้แบ่งออกเป็น การใช้ในยานยนต์ (ผู้บริโภคและสถานบริการ) อุตสาหกรรม เกษตร ประมง หน่วยราชการ/รัฐวิสาหกิจ และรวมไปถึงผู้จัดเก็บรวบรวมจำหน่าย/แปรสภาพน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว

ผลการวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเบื้องต้นและภาระของการสนับสนุน จากภาครัฐ สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

3.1 ปริมาณน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว ในปี 2540 มีประมาณ 329 ล้านลิตร (ปีฐานของการศึกษา) และเพิ่มขึ้นเป็น 330 และ 348 ล้านลิตร ในปี 2542 และ 2544 ตามลำดับ โดยกลุ่มยานยนต์ มีปริมาณน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วประมาณ 223 ล้านลิตร/ปี กลุ่มอุตสาหกรรมมีปริมาณการใช้ประมาณ 73 ล้านลิตร/ปี กลุ่มเกษตรกรรมมีปริมาณการใช้ประมาณ 17 ล้านลิตร/ปี กลุ่มประมงมีปริมาณการใช้ประมาณ 11 ล้านลิตร/ปี กลุ่มราชการและรัฐวิสาหกิจมีปริมาณการใช้ประมาณ 5 ล้านลิตร/ปี

3.2 การตรวจสอบคุณสมบัติน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วก่อนบำบัดและหลังบำบัดสรุปได้ว่า ขบวนการบำบัดในประเทศขณะนี้ไม่เหมาะแก่การนำไปใช้เป็นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานใช้ใหม่ (Re-Used) แต่น่าจะ เหมาะแก่การนำไปทดแทนเชื้อเพลิงในอุตสาหกรรม บางประเภท เช่น ปูนซีเมนต์ หรือ อาจจะไปผสมกับน้ำมันดิบในขบวนการกลั่นของ โรงกลั่น จะให้คุณค่าทางเศรษฐกิจในการจัดการดีกว่าวิธีอื่นๆ

3.3 กิจกรรมในการจัดการน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วมี 4 ส่วนหลัก คือ ส่วนผลิต/ แหล่งกำเนิด ส่วน ผู้รับขนส่ง/จัดเก็บ ส่วนกิจกรรมคลังและผู้รวบรวม และส่วนกำจัด/ บำบัด หรือ ผู้ใช้ประโยชน์น้ำมันหล่อลื่น ใช้แล้ว ซึ่งแนวทางการตั้งราคาเพื่อบำบัดดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมมีข้อเสนอ 2 แนวทางหลัก คือ การกำหนดให้มูลค่า น้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วในกิจกรรมส่วนผลิต/แหล่งกำเนิด มีค่าต้นทุนเป็นศูนย์ และการกำหนดให้มีมูลค่าการซื้อขายน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วในทุกกิจกรรมมีราคาตามตลาด ซึ่งแนวทางหลังนี้อาจมีค่าเสมือนเป็นศูนย์ในระยะเริ่มแรกเมื่อภาครัฐให้การชดเชย (Subsidies) เพื่อให้ระบบสามารถดำเนินการและปรับตัวได้ และเมื่อธุรกิจมีการพัฒนาจนได้กำไรจากการดำเนินงานที่คุ้มค่าการลงทุนแล้ว รัฐจะสามารถลดการสนับสนุนลงจนไม่มีการชดเชยในที่สุด

3.4 ในกิจกรรมหรือธุรกิจหลักที่เกี่ยวข้องกับการจัดการน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว มีอยู่ 2 ธุรกิจหลัก คือ ธุรกิจการจัดเก็บ/ขนส่งน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว (Collection Concession) ซึ่งเป็นธุรกิจที่บุคคล หน่วยงาน หรือนิติบุคคล ดำเนินการในการซื้อขายน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว ณ จุดรวบรวมเบื้องต้น และธุรกิจคลังเก็บน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว (Depot Concession) เป็นธุรกิจที่รับผิดชอบต่อการเก็บรักษารวบรวม น้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว ซึ่งมีกิจกรรมในการซื้อและขาย ณ จุดคลัง

3.5 ปัจจุบัน (ปลายปี 2541) น้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วมีราคาขายที่จุดเริ่มต้นอยู่ในช่วงประมาณ 1.50-2.00 บาทต่อลิตร ราคาขายให้แก่อุตสาหกรรมบางประเภท 3.00-3.50 บาทต่อลิตร สำหรับปูนซีเมนต์รับซื้อภายใต้เงื่อนไขคุณภาพที่กำหนดในราคา 1.50 บาทต่อลิตร และเมื่อวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของกิจกรรมโดยรวมแล้ว รัฐต้องเข้าแทรกแซงราคาเพื่อให้โครงการนี้เกิดขึ้นและมีความเป็นไปได้ในการลงทุน

4. สพข. จะนำเสนอผลการศึกษาข้างต้นให้กับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมโรงงาน กรมควบคุมมลพิษ และกรมโยธาธิการ ต่อไป เพื่อให้การดำเนินการจัดการ น้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วเป็นไปอย่างต่อเนื่องและบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่อง **สรุปสาระสำคัญ สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ผลกระทบและทางเลือก**

เรื่องที่ 3-1 **สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและแนวโน้มราคาในอนาคต**

สรุปสาระสำคัญ

1. การประชุมของกลุ่มโอเปค ณ กรุงเวียนนา ผลปรากฏว่ากลุ่มประเทศโอเปคและประเทศนอกกลุ่มยังคงยืนระดับเพดานการผลิตเดิมออกไปจนกระทั่งเดือนมีนาคมปีหน้า เนื่องจากเห็นว่าปริมาณน้ำมันดิบสำรองในตลาดยังอยู่ในระดับสูง จึงส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นประมาณ \$ 0.7 ต่อบาร์เรล มาอยู่ในระดับ \$ 22.7-24.9 ต่อบาร์เรล โดยน้ำมันดิบดูไบอยู่ในระดับ \$ 22.7 ต่อบาร์เรล และราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์ ราคาน้ำมันก๊าด ดีเซล และเตา อยู่ในระดับ \$27, \$ 24 และ \$ 21 ต่อบาร์เรล ตามลำดับ ส่วนราคาน้ำมันเบนซินได้เริ่มปรับตัวลดลงช่วงปลายเดือน โดยราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 97 อยู่ในระดับ \$ 27 ต่อบาร์เรล เมื่อปลายเดือนกันยายน
2. ผลจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลงจากระดับ 25.50 บาท/เหรียญสหรัฐ มาอยู่ในระดับ 40-41 บาท/เหรียญสหรัฐ ทำให้ต้นทุนน้ำมันสูงขึ้น 2.40 บาท/ลิตร และการขึ้นภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซินเมื่อ ต้นปี 2541 ทำให้ราคาเบนซินและดีเซลปรับตัวสูงขึ้น 3.60 และ 2.40 บาท/ลิตร ตามลำดับ รวมทั้งราคาน้ำมันในตลาดโลกของปีนี้ได้แข็งตัวขึ้น ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยได้แข็งตัวขึ้นตาม โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95 เบนซินออกเทน 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ สิ้นเดือนกันยายนอยู่ ในระดับ 13.89, 13.09 และ 10.74 บาท/ลิตร ตามลำดับ
3. ระดับค่าการตลาดของผู้ค้าน้ำมันในปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำ เป็นผลจากการแข่งขันที่สูงในตลาดน้ำมัน ซึ่งค่าการตลาดเฉลี่ยทุกผลิตภัณฑ์ของประเทศโดยปกติอยู่ในระดับ 1.20-1.30 บาท/ลิตร แต่ปัจจุบันเคลื่อนไหวในระดับเพียง 0.50-0.90 บาท/ลิตร ส่วนค่าการกลั่นอยู่ในระดับ 0.40-0.60 บาท/ลิตร
4. แนวโน้มของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในไตรมาสที่ 4 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์จะอยู่ในระดับ \$ 25-26 ต่อบาร์เรล ซึ่งสูงขึ้นจากระดับปัจจุบัน \$ 1.0-1.5 ต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันดิบดูไบจะขึ้นไปเคลื่อนไหวในระดับ \$ 23.5-24.5 ต่อบาร์เรล และหากน้ำมันดิบมีแนวโน้มจะพุ่งสูงเกินระดับ \$ 30 ต่อบาร์เรล กลุ่มประเทศ โอเปคจะต้องมีการพิจารณาทบทวนเพดานการผลิตใหม่ เพราะราคาจะกระตุ้นผู้ใช้ให้มองหาพลังงานรูปแบบอื่น และจูงใจให้มีการผลิตเกินโควตาของประเทศในกลุ่มโอเปค

5. การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันในประเทศ โดยการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันสำเร็จรูป \$ 1 ต่อบาร์เรล จะทำให้ราคาน้ำมันในประเทศเปลี่ยนแปลงตาม 0.24 บาท/ลิตร และการอ่อนตัวของค่าเงินบาทจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนราคาน้ำมันของประเทศ โดยการสูงขึ้นของอัตราแลกเปลี่ยน 1 บาท/เหรียญสหรัฐ จะมีผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลสูงขึ้น 0.17 และ 0.15 บาท/ลิตร ตามลำดับ

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3-2 การจัดหา โครงสร้างการใช้ และการแข่งขันในตลาดน้ำมัน

สรุปสาระสำคัญ

1. ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปของไทยในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2542 มีการผลิตน้ำมันดิบ 805 ล้านลิตร น้ำมันเบนซิน ดีเซลและเตา 5,374; 9,878 และ 4,713 ล้านลิตร ตามลำดับ มีปริมาณการนำเข้าน้ำมันดิบ 23,287 ล้านลิตร น้ำมันเบนซิน ดีเซลและเตา 16; 561 และ 500 ล้านลิตร ตามลำดับ ส่วนปริมาณการส่งออกน้ำมันเบนซิน ดีเซลและเตามีปริมาณ 1,114; 1,292 และ 298 ล้านลิตร ตามลำดับ
2. มูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปในปี 2541 และในครึ่งแรกของปี 2542 อยู่ในระดับ 141,662 และ 66,916 ล้านบาท ตามลำดับ การที่ราคาน้ำมันสูงขึ้นในช่วงปี 2542 ได้ส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปสูงขึ้นตาม และเมื่อเปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้าในช่วงครึ่งแรกปี 2542 และ ครึ่งหลังปี 2542 ตามสมมติฐานการคาดการณ์ราคาน้ำมันดิบ 3 กรณี คือ กรณีราคาต่ำ กรณีราคาสูง กรณีราคาสูงมาก โดยราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับครึ่งปีแรกเท่ากับ 7.54, 8.84 และ 10.84 \$/บาร์เรล ตามลำดับ พบว่า มูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปสูงขึ้น 42,525; 49,489 และ 59,934 ล้านบาท ในแต่ละกรณี ตามลำดับ
3. การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแยกตามผลิตภัณฑ์ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2542 อยู่ในระดับ 21,582 ล้านลิตร โดยน้ำมันดีเซลมีการใช้สูงสุดร้อยละ 42 รองลงมา คือ น้ำมันเตาและเบนซินร้อยละ 22 และ 19 ตามลำดับ ภาคคมนาคมขนส่งจะมีการใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลมากที่สุดร้อยละ 98 และ 81 ตามลำดับ รองลงมา คือ ภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ส่วนน้ำมันเตาร้อยละ 54 ใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า รองลงมาเป็นการใช้ในภาคอุตสาหกรรม สำหรับภาคการขนส่งแยกตามการใช้ของประเภทรถยนต์ น้ำมันเบนซินใช้ในรถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 43.6 จักรยานยนต์ร้อยละ 32.2 และใช้ในรถแท็กซี่และรถปิคอัพร้อยละ 16.6 และ 7.6 ตามลำดับ ในขณะที่น้ำมันดีเซลหมุนเร็วใช้ในรถบรรทุกร้อยละ 51.4 รถปิคอัพร้อยละ 24.6 รถโดยสารร้อยละ 18.2 โดยเป็นรถยนต์และรถแท็กซี่ร้อยละ 1.5

4. การใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2542 อยู่ในระดับ 820 ล้าน กิโลกรัม ใช้เพื่อการหุงต้มร้อยละ 65 อุตสาหกรรมร้อยละ 15 รถยนต์ร้อยละ 5 และใช้เป็นวัตถุดิบร้อยละ 14 และจากการสำรวจรถแท็กซี่จากสหกรณ์แท็กซี่ จำนวน 8 แห่ง มีประชากรแท็กซี่รวมทั้งสิ้น 7,523 คัน พบว่า ใช้น้ำมันเบนซิน 5,569 คัน หรือร้อยละ 74 ของจำนวนทั้งหมด และใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นจำนวน 1,954 คัน หรือร้อยละ 26 ของทั้งหมด

5. ตั้งแต่ปี 2534 เป็นต้นมา การแข่งขันในตลาดน้ำมันได้เพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ จากเดิมโรงกลั่นน้ำมัน 3 โรง ปัจจุบันเพิ่มขึ้นเป็น 6 โรง กำลังการผลิตเพิ่มขึ้นจาก 27,000 ล้านลิตร/ปี เป็น 50,000 ล้านลิตร/ปี ในขณะที่ความต้องการใช้ในประเทศมีเพียง 37,000 ล้านลิตร/ปี ทำให้ปัจจุบันประเทศมีน้ำมันเหลือต้องส่งออกประมาณ 7,000-12,000 ล้านลิตร/ปี การแข่งขันในตลาดน้ำมันมีความรุนแรงมากขึ้นในปี 2541 ซึ่งเป็นผลมาจากกำลังการผลิตที่เกินความต้องการที่ลดลงจากปัญหาภาวะเศรษฐกิจ และผลมาจาก การขยายตัวของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา จากปี 2538 มีจำนวน 8,014 แห่ง เพิ่มขึ้นเป็น 14,044 แห่ง ในปี 2541 และจากการที่ราคาส่งออกน้ำมันมีแนวโน้มอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าราคา ในประเทศ ทำให้ผู้ค้าน้ำมันได้นำนโยบายด้านราคามาเป็นกลยุทธ์ในธุรกิจค้าปลีก ในปี 2542 ค่าการตลาดเฉลี่ยทุกผลิตภัณฑ์อยู่ในระดับ 0.50-0.90 บาท/ลิตร

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3-3 โครงสร้างภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงและรายได้

สรุปสาระสำคัญ

1. โครงสร้างภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบด้วย ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยภาษีสรรพสามิตจะมีการจัดเก็บในอัตราตามปริมาณและอัตราตามมูลค่า ภาษีเทศบาลจะเป็นร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่มจะเป็นร้อยละ 7 ของราคาจำหน่าย ภาระภาษีทั้งหมดของน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 และน้ำมัน ดีเซลหมุนเร็ว เป็น 4.96 และ 3.24 บาท/ลิตร ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 35 และ 30 ของราคาขายปลีก

2. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของน้ำมันเชื้อเพลิง กำหนดเป็น 2 ลักษณะ คือ อัตราตามปริมาณ และอัตราตามมูลค่า โดยตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา ได้มีการปรับอัตรา ภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 3 ครั้ง คือ (1) เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2541 ได้มีการปรับเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตของน้ำมันเบนซินขึ้น 1 บาท/ลิตร เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับประเทศ (2) เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2542 ได้มีการปรับลดอัตรา ภาษีสรรพสามิตของน้ำมันเตาเหลือร้อยละ 5 ของมูลค่า ตามมาตรการการคลังเพื่อกระตุ้น เศรษฐกิจ และปรับเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตของน้ำมันเบนซินและดีเซลขึ้น 0.10 และ 0.09 บาท/ลิตร เพื่อชดเชยรายได้ภาษีน้ำมันเตาที่ลดลง (3) เมื่อวันที่ 29

กันยายน 2542 ได้ยกเลิกการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามมูลค่าของน้ำมันเบนซิน ก๊าด ดีเซลและก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยกำหนดอัตราภาษีเท่ากับร้อยละศูนย์

3. ในปีงบประมาณ 2542 กระทรวงการคลังได้ประมาณการรายได้จากภาษีสรรพสามิตน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ 65,300 ล้านบาท และคาดว่าจะสามารถเก็บภาษีได้ ทะลุเป้าที่ตั้งไว้ ส่วนในปีงบประมาณ 2543 คาดว่าจะสามารถจัดเก็บได้ 67,100 ล้านบาท

4. การปรับภาษีสรรพสามิตลดลง 1 บาท/ลิตร สำหรับน้ำมันเบนซิน ดีเซล และก๊าด และลดลง 1 บาท/กก. สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลวจะมีผลกระทบต่อรายได้ของรัฐบาล โดยรายได้ภาษีของน้ำมันแต่ละชนิดจะลดลงปีละ 9,179; 18,416; 64 และ 1,709 ล้านบาท ตามลำดับ และราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงจะ ลดลง 1.18 บาท/ลิตร ส่วนราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลวจะลดลง 1.18 บาท/กิโลกรัม

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3-4 สถานการณ์การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น

สรุปสาระสำคัญ

1. ภาวะราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่สูงขึ้น ได้ส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และทำให้เกิดแรงจูงใจในการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาจำหน่ายในประเทศทางชายแดนจังหวัดภาคใต้มากขึ้น โดยการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงทางบก มีการขนน้ำมันจากประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาร์ตังเบซา ด่านสุโหงโกลก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเพียงการเติมใส่ถังน้ำมันรถตามปกติ สำหรับพื้นที่นอกเขตด่านศุลกากรมีการลักลอบในลักษณะกองทัพนวดเที่ยวละประมาณ 20-200 ลิตร ส่วนใหญ่นำไปใช้ในกิจการของตนเองหรือนำไปขายสถานีบริการรายย่อยและแพปลา ส่วนการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงทางทะเล ด้านอันดามันมีการใช้เรือประมงขนาดเล็กหรือขนาดกลางไปรับซื้อน้ำมันจากเมืองปะลิส เกาะลันการี และเกาะปีนัง ประเทศมาเลเซีย หรือซื้อจากเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) ที่ลอยลำจำหน่ายบริเวณเกาะแป๊ะเสื่อ (เกาะ หัวโหล่น) บริเวณเขตรอยต่อของประเทศ ไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย โดยทางด้านอ่าวไทย จะมีเรือ Tanker ขนาด 2-5 ล้านลิตร จอดลอยลำจำหน่ายน้ำมันบริเวณนอกเขตต่อเนื่องคือประมาณ 25 ไมล์ ทะเลจากชายฝั่งขนถ่ายน้ำมันให้แก่เรือประมงดัดแปลงลักลอบนำมาขายแก่สถานีบริการชายฝั่งและแพปลา นอกจากนี้ยังพบว่ามี การนำสารโซลเวนท์ไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งในระบบและนอกระบบ จำหน่ายให้กับเรือประมงและแพปลาอีกด้วย

2. ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ศปนม.) ได้เพิ่มมาตรการเฉพาะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ การเพิ่มความเข้มในการตรวจการณ์ทางทะเล โดยให้กองกำลัง 1-5 กองตำรวจน้ำ ออกตรวจสอบและพิสูจน์ทราบเรือประมงที่แล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตและเขต ต่อเนื่อง ทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย โดยให้ชุดปฏิบัติการทางบกเน้นการตรวจสอบแพปลาและสถานีบริการ ชายฝั่ง การตรวจสอบอู่ต่อเรือเพื่อป้องกันมิให้ทำการต่อเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน และการเฝ้าติดตามโรงกลั่น ผู้ผลิตสารละลายไฮโดรคาร์บอน (โซลเว้นท์) ตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้สารละลาย โซลเว้นท์ปลายทาง เพื่อมิให้นำสารโซลเว้นท์ออกนอกระบบไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายในสถานีบริการ ตลอดจนการตรวจสอบสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงริมน้ำ และทำเทียบเรือบริเวณปากอ่าวไทย ลำน้ำ เจ้าพระยา และลำน้ำท่าจีนเพื่อป้องกันปราบปรามมิให้นำน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยกเว้นภาษี ออกมาขายในสถานีบริการ

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3-5 ผลกระทบราคาน้ำมันต่อเศรษฐกิจส่วนรวม (สศช.)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงานต่อที่ประชุมสรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

1. เนื่องจากผู้ผลิตและส่งออกน้ำมันในกลุ่ม OPEC ได้มีข้อตกลงจำกัดปริมาณการผลิต ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกและราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจไทยเริ่มฟื้นตัวในปี 2542 คณะกรรมการรัฐมนตรีว่าด้วยนโยบายเศรษฐกิจ จึงได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2542 มอบหมายให้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ประเมินการผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมในกรณีที่ราคาน้ำมันเพิ่มสูงในไตรมาสที่ 4 ของปี 2542 ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1.1 นักวิเคราะห์ตลาดน้ำมันคาดว่าราคาเฉลี่ยของน้ำมันดิบจากกลุ่ม OPEC จะมีราคาเฉลี่ย 22.5 ดอลลาร์ สรอ./บาร์เรล ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2542 ทั้งนี้โดยมีข้อสมมติฐานของภาวะอากาศในฤดูหนาวในขั้นปกติ และไม่มีอุปสรรคของการผลิตน้ำมันเนื่องจากสถานการณ์การเมืองหรือ Y2K เกิดขึ้น

1.2 ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้น จะส่งผลต่อเศรษฐกิจส่วนรวม 3 ด้าน ได้แก่

(1) ราคาขายปลีกของน้ำมันประเภทต่างๆ เพิ่มขึ้นตามไปด้วย (หากรัฐบาลไม่ใช้มาตรการ ภาษีเพื่อลดผลกระทบต่อราคาขายปลีก) ซึ่งจะทำให้ระดับราคาสินค้าเพิ่มขึ้น

(2) รายได้ที่จับจ่ายใช้สอยได้ ณ ราคาแท้จริง (Real Disposable Income) ลดลง และส่งผลให้การบริโภคภาคเอกชนลดลง

(3) การเพิ่มขึ้นของระดับราคาสินค้าในประเทศมีผลให้ความสามารถในการส่งออก ลดลง (เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง หรืออัตราแลกเปลี่ยนที่ปรับด้วยอัตราเงิน เพื่อ Real Effective Exchange Rate สูงขึ้น) หากประเทศคู่แข่งไม่ถูกผลกระทบจากราคาน้ำมัน นอกจากนั้นผลต่อเศรษฐกิจโลกจะส่งผลให้อุปสงค์ต่อสินค้าส่งออกของไทยลดลง

1.3 การประเมินผลกระทบกรณีราคาน้ำมันดิบ 22.60 เหรียญ สหรัฐ./บาร์เรล เทียบกับกรณีฐานสรุปได้ดังนี้

(1) ราคาขายปลีกน้ำมันที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จะทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.27

(2) ระดับราคาผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.27 จะทำให้รายได้ที่สามารถจับจ่ายใช้สอยได้ ณ ราคาแท้จริงลดลงร้อยละ 0.27

(3) ถ้ารายได้ที่สามารถจับจ่ายใช้สอยได้ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้การบริโภคภาคเอกชน ลดลงร้อยละ 0.867

(4) สศช. คาดว่าการบริโภคภาคเอกชนจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ในปี 2542 หรือมีมูลค่าประมาณ 1,547,162.5 ล้านบาท ณ ราคาปีฐาน 2531 ดังนั้นหากราคาขายปลีกน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จะทำให้การบริโภคภาคเอกชนลดลงเหลือ 1,543,526.7 ล้านบาท หรือลดลงประมาณ 3,636 ล้านบาท หรือ การขยายตัวของกรณีน้อยกว่ากรณีที่ไม่มีผลจากราคาน้ำมันในไตรมาสที่ 4 ร้อยละ 0.28

(5) สศช. คาดว่าปริมาณการส่งออกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.0 ในปี 2542 ดังนั้น หากราคาขายปลีกน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จะทำให้อัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกลดลง โดยขยายตัวร้อยละ 4.36

(6) จากปัจจัยการขยายตัวด้านการบริโภคภาคเอกชนและการส่งออกที่ลดลง ส่งผลให้การขยายตัวของเศรษฐกิจต่ำกว่ากรณีที่ไม่มีผลจากราคาน้ำมันไตรมาสที่ 4 ร้อยละ 0.39

(7) จากการคำนวณโดยตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตปี 2533 หากราคาน้ำมันขายส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 สาขาที่มีแรงกดดันต่อต้นทุนการผลิตเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน ได้แก่ สาขาประมงทะเล เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.22 สาขาการขนส่งทางบก เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.22-0.25 สาขาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.29 และการผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.15

2. ในปัจจุบันรัฐบาลได้มีมาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมัน เช่น การชดเชยราคาแก๊สหุงต้ม LPG จากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 7.66 บาทต่อกิโลกรัม (หรือ 938 ล้านบาทต่อเดือน) เพื่อให้มี ราคาต่ำ และการบรรเทาภาระของ

ผู้ประกอบการประมงโดยชดเชยราคาน้ำมันดีเซลในอัตรา 0.97 บาท/ลิตร โดย คชก. จัดสรรเงินไว้ประมาณ 190 ล้านบาท เป็นต้น การบรรเทาผลกระทบราคาน้ำมันควรพิจารณาข้อดีข้อเสียของทางเลือกที่สำคัญๆ ได้แก่

2.1 การประหยัดพลังงาน ประเทศไทยยังคงพึ่งการนำเข้าน้ำมัน โดยในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2542 มีการนำเข้าน้ำมัน 55,328 ล้านบาท มากกว่ารายได้จากการส่งออกของสินค้าเกษตรหลัก ได้แก่ ข้าว ยางพารา และผลไม้ซึ่งสร้างรายได้จากการส่งออกรวมกันเท่ากับ 53,031 ล้านบาท ดังนั้นการประหยัดการใช้พลังงานจึงเป็นมาตรการสำคัญ

2.2 การลดภาษีสรรพสามิต หากรัฐบาลพิจารณาลดภาษีน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลลงเพื่อมิให้ราคาขายปลีกน้ำมันเพิ่มขึ้นต่อไปอีก ปริมาณการใช้น้ำมันจะไม่เปลี่ยนแปลงไปจากประมาณการเดิมของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) และผลกระทบต่อด้านลบต่อเศรษฐกิจดังกล่าวข้างต้นจะลดลง แต่จะเกิดผลกระทบต่อรายได้จากภาษีดังนี้

(1) ราคาหน้าโรงกลั่นที่เพิ่มขึ้น 1 บาท/ลิตร และรัฐบาลจะต้องลดภาษีสรรพสามิตลง 0.90 บาท/ลิตร เพื่อให้ราคาขายปลีกคงอยู่ที่ระดับปัจจุบัน จะส่งผลกระทบต่อรายได้ภาษีสรรพสามิตของรัฐบาล โดยหากรัฐบาลลดภาษีสรรพสามิตเฉพาะน้ำมันดีเซลลง จะทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตของรัฐบาล ลดลง 13,687 ล้านบาท และหากรัฐบาลลดภาษีสรรพสามิตทั้งน้ำมันดีเซลและเบนซินลงจะทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตของรัฐบาลลดลง 20,405.7 ล้านบาท

(2) การลดภาษีสรรพสามิตจะส่งผลให้ภาษีเกี่ยวเนื่องกับน้ำมันลดลงด้วย เช่น การลดภาษี สรรพสามิตน้ำมันเบนซินธรรมดา 0.90 บาท/ลิตร จะทำให้ภาษีท้องถิ่นลดลง 0.09 บาท/ลิตร สำหรับภาษีมูลค่าเพิ่มของราคาขายส่งจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยคือ 0.0007 บาท/ลิตร ทั้งนี้เนื่องจากราคา ณ โรงกลั่นเพิ่มขึ้น ดังนั้นหากรัฐบาลลดภาษีสรรพสามิตเฉพาะน้ำมันดีเซลจะทำให้ภาษีมูลค่าเพิ่มราคาขายส่งเพิ่มขึ้น 5.23 ล้านบาท

(3) ดังนั้นการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซินและดีเซลลงลิตรละ 0.90 บาทจะทำให้รายได้จากภาษีน้ำมันโดยรวมลดลงประมาณ 22,430.4 ล้านบาท และในกรณีที่รัฐบาลไม่พิจารณาลดภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ระดับราคาสินค้าที่สูงขึ้นจะทำให้การบริโภคภาคเอกชนลดลงประมาณ 3,636 ล้านบาท หรือคิดเป็นการลดลงของภาษีมูลค่าเพิ่มประมาณ 210 ล้านบาท

(4) การลดราคาขายปลีกน้ำมันลง 1 บาท โดยการลดภาษีจะทำให้ขาดดุลงบประมาณเพิ่มขึ้นประมาณ 20,400 ล้านบาท ซึ่งเป็นภาระเพิ่มขึ้นจากการขาดดุลงบประมาณปี 2543 ซึ่งเดิมคาดว่าจะขาดดุลประมาณ 110,000 ล้านบาท จึงต้องพิจารณาถึงการชดเชยการขาดดุลงบประมาณที่จะเพิ่มขึ้น เช่น การเพิ่มภาษีประเภทอื่นๆ การหารายได้จากการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น อย่างไรก็ตามมาตรการชดเชยการขาดดุลอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจเช่นกัน นอกจากนั้นการขาดดุลงบประมาณ

เพิ่มขึ้นอาจส่งผลให้ค่าเงินบาทอ่อนลง หากนักลงทุนเห็นว่าจะจะเป็นผลเสียต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต

3. ทางเลือกที่น่าจะพิจารณาโดยมีหลักการที่จะช่วยเหลือภาคเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อประชาชน ส่วนใหญ่นอกเหนือจากการช่วยเหลือโดยการชดเชยราคา ก๊าซหุงต้ม และน้ำมันดีเซลในสาขาประมง เช่น อาจมีการพิจารณาชะลอราคา ค่าบริการขนส่งมวลชน และค่าไฟฟ้า เป็นต้น โดยรัฐให้การชดเชยส่วนต่างราคาน้ำมัน ที่เพิ่มขึ้นเป็นเพียงบางส่วน รวมทั้ง ควรส่งเสริมแหล่งพลังงานทดแทน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ เพื่อช่วยลด การพึ่งพิงน้ำมันในระยะยาว

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3-6 ผลกระทบต่อราคาสินค้า (กรมการค้าภายใน)

อธิบดีกรมการค้าภายใน ได้รายงานต่อที่ประชุมสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ราคาน้ำมันดีเซลได้เพิ่มสูงขึ้น จากเฉลี่ยลิตรละ 8.30 บาท ในเดือนมิถุนายน 2542 เป็นลิตรละ 11.04 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2542 ซึ่งคาดว่าจะมีผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าร้อยละ 0.03 - 4.51 โดย รถยนต์นั่งจะกระทบน้อยที่สุด คือร้อยละ 0.03 หรือ 89.13 บาทต่อคัน ในขณะที่ปูนซีเมนต์ (ปอร์ตแลนด์) จะกระทบมากที่สุด คือร้อยละ 4.51 หรือ 100.08 บาทต่อตัน
2. การที่ผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตต่อหน่วยต่ำ เนื่องจากสัดส่วนของน้ำมัน เชื้อเพลิงในโครงสร้างต้นทุนรวมของการผลิตสินค้านี้ต่ำไม่สูงนัก แต่โดยรวมแล้ว ผู้ประกอบการจะมีค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจเพิ่มสูงขึ้น
3. ปัจจุบันมีสินค้าอุตสาหกรรมที่แจ้งขอปรับราคา จำนวน 2 รายการ โดยเป็นการปรับราคาเนื่องจากต้นทุนนำเข้าหรือวัตถุดิบเพิ่มสูงขึ้น สืบเนื่องมาจากค่าเงินบาทอ่อนตัว มีใช้เป็นผลกระทบจากราคาน้ำมันเพิ่ม สูงขึ้น คือ ยารักษาโรคแผนปัจจุบัน จำนวน 1 รายการ โดยเป็นยานำเข้าที่รักษาเฉพาะโรค และสายไฟฟ้า จำนวน 1 รายการ เนื่องจากต้นทุนวัตถุดิบ คือทองแดงมีราคาสูงขึ้นตามภาวะตลาดโลก ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการวิเคราะห์ต้นทุนยังมีได้อนุมัติให้ปรับราคาแต่อย่างใด และจากการตรวจสอบสถานะตลาดในเขต กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งต่างจังหวัด ราคา สินค้าส่วนใหญ่ยังไม่เปลี่ยนแปลง

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3-7 ปัจจัยที่มีผลต่อราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ

ฝ่ายเลขานุการ ฯ ได้รายงานให้ที่ประชุมทราบสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 3/2542 (ครั้งที่ 69) เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2542 มีความเห็นว่า การที่รัฐจะเข้าไปแทรกแซงการกำหนดราคาน้ำมัน ควรจะพิจารณาจากระดับราคาน้ำมันที่จะมีผลกระทบต่อการผลิตทางเศรษฐกิจ โดยให้ใช้ระดับราคาน้ำมันที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชะลอตัวลงร้อยละ 0.5 จากแนวโน้มเดิม เป็นระดับราคาเบื้องต้นที่รัฐเข้าไปแทรกแซง ซึ่งประกอบด้วยราคาน้ำมันดิบดูไบในระดับ 25 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เป็นเกณฑ์ และให้ค่านึงถึงราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์ รวมทั้งอัตราแลกเปลี่ยนร่วมด้วย

2. ปัจจัยที่มีผลต่อราคาน้ำมันสำเร็จรูปของไทย ได้แก่ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดโลก และอัตราแลกเปลี่ยน โดยราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดโลกที่เป็นราคาอ้างอิงของไทยใช้ราคาในตลาดจอร์จทาวน์ เนื่องจากเป็นตลาดซื้อ/ขายน้ำมันแหล่งใหญ่ที่ใกล้ไทยมากที่สุด ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางเดียวกับราคาน้ำมันดิบแต่ในระดับที่แตกต่างกัน โดยช่วงฤดูหนาวความต้องการใช้น้ำมันดีเซลจะสูงแต่น้ำมันเบนซินจะต่ำ การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซลในฤดูหนาวจึงมากกว่าราคาน้ำมันดิบ

3. การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันสำเร็จรูป \$ 1 ต่อบาร์เรล จะมีผลให้ราคาขายปลีกของไทยเปลี่ยนแปลงประมาณ 25 สตางค์/ลิตร และค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลง 1 บาท/เหรียญสหรัฐ จะทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันเบนซินและดีเซลของไทยสูงขึ้น 17 และ 15 สตางค์/ลิตร ตามลำดับ ปัจจุบันราคาน้ำมันดูไบอยู่ในระดับ \$ 22.6 ต่อบาร์เรล ส่วนราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 97 เบนซินออกเทน 92 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ในระดับ \$ 27.5, \$ 25.4 และ \$ 23.8 ต่อบาร์เรล ตามลำดับ

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3-8 ทางเลือกในการแก้ไขปัญหา

ฝ่ายเลขานุการ ฯ ได้รายงานให้ที่ประชุมทราบถึงทางเลือกต่างๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบรรเทาผลกระทบที่เกิดจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจของรัฐบาล สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. การใช้กองทุนเพื่อแทรกแซงการกำหนดราคาน้ำมัน มีแนวทางดังนี้

1.1 กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

(1) ตั้งขึ้นตามเจตนารมณ์ของพระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2516 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกลไกของรัฐในการป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง และ ในกรณีที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้นจะใช้ในการรักษาระดับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ หลังจากปี 2534 รัฐบาลได้ยกเลิกการควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และเหลือเพียงก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ยังคงมีการควบคุมราคาอยู่ ปัจจุบันกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจึงใช้ในการรักษาระดับราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นหลัก และส่วนหนึ่งใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการปราบปรามน้ำมันเถื่อน และการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

(2) ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ณ สิ้นเดือนกันยายน 2542 อยู่ในระดับ 3,580 ล้านบาท และจะต้องใช้ในการชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวประมาณเดือนละ 600 ล้านบาท ซึ่งจะต้องจ่ายชดเชยจนกระทั่งสิ้นฤดูหนาวเป็นเวลาอย่างน้อย 5 เดือน เพื่อให้ไม่มีการปรับราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งการชดเชยจะต้องใช้เงินในระดับที่ใกล้เคียงกับฐานะกองทุนฯ ในปัจจุบัน ดังนั้น ฐานะกองทุนน้ำมันฯ จึงไม่เพียงพอที่จะใช้ในการแก้ปัญหาน้ำมันราคาแพงในขณะนี้ได้

1.2 กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

(1) ตั้งขึ้นด้วยวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนและใช้จ่ายช่วยเหลืออุดหนุนการดำเนินการเกี่ยวกับการอนุรักษ์พลังงาน ตามมาตรา 25 ของพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 ปัจจุบันมีการเก็บเงินเข้ากองทุนฯ จากน้ำมันเบนซิน ดีเซล และเตาในอัตรา 4 สตางค์/ลิตร

(2) ฐานะกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2542 มีเงินกองทุนฯ คงเหลือ 14,812 ล้านบาท โดยมีรายจ่ายสำหรับปีงบประมาณ 2543 ในระดับ 6,000 ล้านบาท/ปี การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ เพื่อรักษาระดับราคาน้ำมันไม่สามารถทำได้ในปัจจุบัน เนื่องจากไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย และหากจะนำมาใช้ก็ต้องมีการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว

1.3 การใช้จ่ายเงินจากกองทุนชดเชยราคาน้ำมันเป็นเพียงการชะลอการปรับขึ้นราคาขายปลีกออกไป ทำให้ราคาน้ำมันไม่สะท้อนต้นทุนจริง และในที่สุดก็ต้องชะลอการปรับลดราคาลงเพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่กองทุนก่อน ซึ่งในช่วงที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกลดลงแล้ว แต่ราคาในประเทศยังคงเพิ่มขึ้น ผู้บริโภคจะไม่ยอมรับการขึ้นราคานอกจากนั้น จะทำให้เกิดการบิดเบือนโครงสร้างราคา ส่งผลให้มีการบริโภคน้ำมันที่ไม่สอดคล้องกับ ต้นทุนการนำเข้าของประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและดุลบัญชีเดินสะพัด

2. การแทรกแซงราคาน้ำมันโดยการลดภาษีสรรพสามิต มีแนวทางดังนี้

2.1 การลดภาษีสรรพสามิตสามารถทำได้ทันที โดยกระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวงการคลังเพื่อลดอัตราภาษีสรรพสามิต ซึ่งจะมีผลให้ราคาขายปลีกปรับลดลงตาม และสามารถแบ่งเบาภาระของประชาชนจากต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้ส่วนหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม การลดภาษีสรรพสามิตจะทำให้รัฐมีรายได้ลดลง ดังนั้น

จะต้องมีการพิจารณาให้รอบคอบ นอกจากนี้ อัตราของการลดอัตราภาษีสรรพสามิต ต้องไม่เป็นระดับที่สูงเกินไป จนทำให้เกิดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่สอดคล้องกับ ต้นทุน และไม่ใช่ว่าไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซิน ก๊าซ และดีเซล 1 บาท/ลิตร จะทำให้ราคา ขยายปลีกน้ำมันแต่ละชนิดลดลง 1.18 บาท/ลิตร และจะมีผลกระทบต่อปริมาณการใช้ น้ำมันและรายได้ภาษีของรัฐ โดยปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน และดีเซลหมุนเร็วจะ เพิ่มขึ้นเป็น 215 และ 476 ล้านลิตร/ปี ตามลำดับ และ รายได้ภาษีของรัฐโดยรวมจะ ลดลงประมาณ 26,000 ล้านบาท/ปี

2.3 การลดภาษีสรรพสามิตเป็นการชะลอการปรับขึ้นราคาขยายปลีก โดยใช้ภาษี สรรพสามิตเป็นตัวรับภาระต้นทุนที่สูงขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลกได้ส่วนหนึ่ง แต่ สุดท้ายก็จำเป็นต้องปรับราคาขยายปลีกขึ้นหากต้นทุนราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นมาก โดย รัฐต้องสูญเสียรายได้ ซึ่งในสภาพปัจจุบันรัฐขาดดุลงบประมาณอยู่แล้ว ดังนั้น จึง จำเป็นต้องขึ้นภาษีสินค้าอื่น หรือกู่เงินเพิ่มเพื่อให้พอเพียงงบประมาณรายจ่ายหรือลด งบประมาณ รายจ่ายลง นอกจากนี้ การลดภาษีสรรพสามิตทำให้ราคาไม่สะท้อน ต้นทุน ทำให้การใช้พลังงานไม่มีประสิทธิภาพ

3. การใช้เพดานและฐานภาษีสรรพสามิตเพื่อแทรกแซงราคาน้ำมันในระยะยาว โดย ใช้อัตราภาษีสรรพสามิตเพื่อเป็นตัวรับภาระต้นทุนที่สูงขึ้นของราคาน้ำมันใน ตลาดโลกในระดับหนึ่ง โดยเป็นการชะลอการปรับราคาขยายปลีกออกไป ในทาง กลับกันเมื่อต้นทุนราคาน้ำมันในตลาดโลกลดลง จะมีการปรับขึ้นอัตราภาษี สรรพสามิตสู่ระดับหนึ่ง เพื่อเพิ่มรายได้ของรัฐที่หายไปในช่วงปรับลดอัตราภาษี สรรพสามิต โดยกำหนดเป็นเพดานและฐานของอัตราภาษีสรรพสามิต และกำหนด เพดานและฐานของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่จะเข้าไป แทรกแซง ซึ่งแนวทางนี้ก็จะเป็น เพียงการชะลอการปรับราคาขยายปลีกออกไป ทำให้ราคาน้ำมันไม่สอดคล้องกับ ต้นทุนจริง โดยเฉพาะเมื่อราคาตลาดโลกเริ่มลง แต่ราคาในประเทศไม่ลดลง ทำให้ เกิดการบิดเบือนโครงสร้างราคา เกิดการบริโภคน้ำมันที่ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการ นำเข้าของประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ส่วนรวมและดุลบัญชีเดินสะพัด

4. การเจรจาปรับลดราคา ณ โรงกลั่น : เนื่องจากในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา กำลังการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศมีมากเกินปริมาณความต้องการ ทำให้มีน้ำมันเหลือ ต้องส่งออก โดยในปี 2541 มีปริมาณน้ำมันสำเร็จรูปส่งออก 5,255 ล้านลิตร ส่วน ใหญ่เป็นน้ำมันเบนซิน ส่วนน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตามีการส่งออกเป็นบางช่วง ซึ่ง ราคาส่งออกส่วนใหญ่จะมีราคาต่ำกว่ากเว้นช่วงที่น้ำมันส่งออกเป็นที่ต้องการของตลาด ผู้บริโภคจึงควรจะได้รับประโยชน์จากส่วนนี้ โดยมอบหมายให้ ปตท. ไปเจรจากับโรง กลั่นเพื่อปรับลดราคาน้ำมันที่โรงกลั่นจำหน่ายในประเทศลงมาอยู่ในระดับใกล้เคียง กับราคาส่งออก (Export Parity) ซึ่งจะทำให้ราคาขยายปลีกลดลงในระดับ 0.10-0.20 บาท/ลิตร

นอกจากนี้ การกำหนดราคาน้ำมันเตาของโรงกลั่น ซึ่งอิงกับราคาน้ำมันเตาปริมาณ กำมะถัน 3.5% โดยนำหนักบวกพรีเมียม ซึ่งการกำหนดพรีเมียมจะคำนวณจากความ แตกต่างระหว่างราคาน้ำมันเตากำมะถัน 2% และกำมะถัน 3.5% ในตลาดจรสิงคโปร์

ในช่วงเวลาหนึ่ง ปัจจุบันความแตกต่างของราคาน้ำมันเตาทั้งสองชนิดในตลาดจอร์เจียไปไร่ได้แคบลง ดังนั้น จึงควรให้ ปตท. รับผิดชอบต่อโรงกลั่นเพื่อลดพรีเมียมในสูตรการคำนวณราคาน้ำมันเตาหน้าโรงกลั่น ซึ่งจะมีผลให้ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าถูกลง

5. การควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิง : ซึ่งในอดีตก่อนปี 2534 รัฐมีการควบคุมราคาขายส่ง ค่าการตลาด และราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงให้อยู่ในระดับคงที่ แต่มีการเปลี่ยนแปลงนาน ๆ ครั้ง การกลับไปควบคุมราคาขายปลีกรั้งกล่าวจะมีแต่ข้อเสีย กล่าวคือ ระบบกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเพียงการชะลอปรับราคาขายปลีกออกไป แต่ในที่สุดก็จำเป็นต้องมีการปรับเมื่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงรับภาระไม่ได้ ทำให้ไม่มีเสถียรภาพทางด้านราคาในระยะยาว และการปรับราคาขายปลีกไม่สอดคล้องกับต้นทุนจริง การควบคุมค่าการตลาดในระดับที่ต่ำกว่าการลงทุนทำให้ไม่เกิดการแข่งขันและพัฒนาในตลาดน้ำมัน และการบิดเบือนโครงสร้างราคา ทำให้เกิดการบริโภคน้ำมันที่ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการนำเข้าของประเทศ ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและดุลบัญชีเดินสะพัด

6. การไม่แทรกแซงการกำหนดราคา โดยปล่อยให้การกำหนดราคาน้ำมันเป็นไปตามกลไกตลาด จะมีข้อเสียเพียงประการเดียว คือ ประชาชนต้องรับภาระตามต้นทุนราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นมาทันที แต่ราคาดังกล่าวจะเป็นการส่งสัญญาณที่แท้จริงให้ผู้บริโภคและตลาดน้ำมันปรับตัว สิ่งที่มาจึงเป็นผลดี คือ กลไกตลาดสามารถทำงานได้เต็มที่ ราคาน้ำมันจะปรับตัวตามต้นทุน และผู้บริโภคจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการบริโภคให้สอดคล้องกับต้นทุนราคา โดยบริโภคน้อยลงเมื่อราคาสูงขึ้น ไม่เกิดการบิดเบือนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและลักษณะการบริโภคน้ำมันของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ภาคเอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนที่รัฐไม่แทรกแซงระบบการค้าเสรี

7. โครงการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ : เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันของประเทศได้ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก และการเปลี่ยนแปลงเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐได้อ่อนตัวลง และเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนทราบถึงการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัดจะช่วยลดทั้งการลงทุนในการจัดหาพลังงานและค่าใช้จ่ายทางด้านเชื้อเพลิงของประเทศ รวมทั้งยังช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศในภาวะที่ประเทศประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอีกด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการอนุรักษ์พลังงานและส่งเสริมการใช้พลังงานในสาขาที่มีการใช้พลังงานสูงให้เป็นไปอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลให้มีการลดการนำเข้าพลังงาน และลดการขาดดุลการค้าของประเทศ เป็นการดำเนินนโยบายพลังงานของประเทศเพื่อมีส่วนร่วมในการช่วยแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของประเทศ

8. มาตรการระยะยาวสำหรับการส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติแทนน้ำมันในภาคขนส่งมากขึ้น โดยการสนับสนุนการขยายจำนวนยานยนต์ให้ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งในขณะนี้ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ได้มีการจัดทำแผนการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในยานยนต์ต่างๆ ซึ่ง นอกจากจะเป็นการช่วยลดแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว ยังช่วยลดปัญหามลพิษในอากาศได้อีกด้วย เนื่องจากก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ดังนั้น รัฐจึงควรให้การส่งเสริม

โดยการจัดหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำในการลงทุน ยกเว้นภาษีนำเข้าอุปกรณ์การดัดแปลง เครื่องยนต์ ถังก๊าซฯ และอุปกรณ์ที่ใช้ในสถานบริการก๊าซฯ และใช้เงิน กองทุนเพื่อ ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานให้การสนับสนุน เช่น การให้เงินสนับสนุนแก่เจ้าของรถที่ มีความประสงค์จะดัดแปลงเครื่องยนต์มาใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น และหากเอกชน สนใจลงทุนในอุตสาหกรรม ดัดแปลงรถยนต์ หรือจัดตั้งสถานบริการก๊าซฯ ควรให้ ได้รับสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนด้วย

การพิจารณาและข้อสังเกตของที่ประชุม

1. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้วิเคราะห์ ผลกระทบของราคาน้ำมันที่สูงขึ้นในขณะนี้ว่า จะส่งผลกระทบต่อการขยายตัว ทางเศรษฐกิจต่ำกว่ากรณีที่ไม่ได้มีผลจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นในไตรมาสที่ 4 ร้อย ละ 0.39 และผลกระทบต่อดัชนีราคาผู้บริโภคสูงขึ้นเพียงร้อยละ 0.27 ส่วน กรมการค้าภายในได้วิเคราะห์ว่ามีผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าไม่มากนัก เนื่องจากน้ำมันคิดเป็นต้นทุนในการผลิตสินค้าค่อนข้างต่ำ
2. การสูงขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลกในขณะนี้เป็นการเปลี่ยนแปลงตามภาวะ ปกติ ไม่ได้เกิดจากวิกฤตการณ์น้ำมันในตลาดโลกแต่อย่างใด แต่การสูงขึ้น ของราคาขายปลีกของไทยเป็นผลจากภาวะภายในประเทศ คือ ค่าเงินบาทที่ อ่อนตัวลงมาก จาก 25.50 บาท/เหรียญสหรัฐ มาอยู่ในระดับ 39-41 บาท/ เหรียญสหรัฐ ซึ่งประชาชนจะต้องเผชิญกับค่าเงินบาทในระดับนี้ต่อไปใน อนาคต การแก้ปัญหาที่ถูกต้องควรเป็นการ ทำให้ประชาชนยอมรับกับ สถานการณ์ที่เป็นอยู่ในขณะนี้ว่าเป็นสถานการณ์ปกติ และจะต้องปรับตัวตาม สภาพแวดล้อมใหม่ มาตรการที่จะเป็นประโยชน์และควรกระทำมากที่สุด ได้แก่ การเร่งรัดและส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน โดยใช้พลังงานให้เป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพ และปลูกฝังจิตสำนึกของประชาชนให้ตระหนักถึงการใช พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า
3. การกำหนดอัตราภาษีน้ำมันที่ต่ำเกินไป จะทำให้การใช้พลังงานไม่มี ประสิทธิภาพเท่าที่ควร ในปัจจุบันภาษีน้ำมันในประเทศไทยยังอยู่ในระดับที่ต่ำ มาก เมื่อเทียบกับหลายๆ ประเทศ ดังนั้น ในระยะยาวควรมีการพิจารณาปรับ ภาษีสรรพสามิตน้ำมันให้สูงขึ้น
4. การพิจารณาแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันที่สูงขึ้น โดยการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมัน นั้นจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อวินัยทางการคลัง ของประเทศ เพราะในขณะนี้รัฐบาลก็ขาดดุลการคลังในระดับที่สูงมากอยู่แล้ว การลดภาษีสรรพสามิตจะต้องไม่เป็นการส่งสัญญาณที่ไม่ถูกต้อง อันจะส่งผล กระทบต่อความเชื่อมั่นต่อนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาล และอัตราแลกเปลี่ยน และหากอัตราแลกเปลี่ยนอ่อนตัวลงก็จะมีผลทำให้ราคาน้ำมันในประเทศสูงขึ้น อีก ดังนั้น หากมีการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมัน รัฐบาลจะต้องหารายได้จาก แหล่งอื่นมาชดเชยเพื่อมิให้การขาดดุลการคลังเพิ่มขึ้น
5. เนื่องจากน้ำมันดีเซลมีการใช้กันมากในภาคการขนส่ง การเกษตรและประมง จึงควรมีการพิจารณาลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง โดยการลดภาษี สรรพสามิตลง 0.42 บาท/ลิตร เป็นเวลา 3 เดือน จะทำให้ราคาขายปลีกน้ำมัน ดีเซลลดลง 0.50 บาท/ลิตร และรายได้ภาษีรวมลดลง 1,918 ล้านบาท แยก

เป็นภาษี สรรพสามิต 1,629 ล้านบาท ภาษีเทศบาล 163 ล้านบาท และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 126 ล้านบาท

6. การลดภาษีน้ำมันดีเซลอาจมีผลกระทบต่อโครงสร้างการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง กล่าวคือ ผู้ใช้น้ำมันเบนซินบางส่วนอาจเปลี่ยนมาใช้ดีเซลมากขึ้น จึงควรให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ติดตามสถานการณ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศอย่างใกล้ชิด
7. ผู้ว่าการการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ได้เรียนต่อที่ประชุมว่า การปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิต จะทำให้เกิดภาระส่วนต่างของภาษีที่ได้ชำระไว้เต็ม ชั้นวัตถุดิบสูงกว่าภาษีใหม่เมื่อมีการเติมสารเติมแต่ง (Additive) ซึ่งไม่สามารถขอคืนหรือขอลดหย่อนภาษีได้ แต่ในกรณีที่มีการปรับเพิ่มอัตราภาษี ผู้ค้าน้ำมันจะต้องเสียภาษีส่วนเพิ่ม ทำให้ไม่เป็นธรรมต่อผู้ค้าน้ำมัน ซึ่งรองอธิบดีกรมสรรพสามิต (นางเรณู รื่นกลิ่น) ได้ชี้แจงว่า กรมสรรพสามิตได้ส่งเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตีความและได้มีการวินิจฉัยว่า วัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้าที่จะใช้ในการขอลดหย่อนภาษีสรรพสามิตตามมาตรา 101 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 จะต้องเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบเฉพาะที่นำมาใช้ตัดเป็นส่วนหนึ่งของสินค้าที่ผลิตขึ้นโดยตรงเท่านั้น แต่น้ำมันเชื้อเพลิงที่นำมาเติมสารเติมแต่งมิใช่วัตถุดิบหรือส่วนประกอบที่ใช้ในครั้งแรก จึงไม่สามารถนำภาษีที่เสียไว้ในชั้นวัตถุดิบเต็มมาหักลดหย่อนภาษีใหม่ได้ อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการับไปดูรายละเอียดในเรื่องนี้อีกครั้ง

มติของที่ประชุม

1. ให้เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน โดยเร่งรัดการดำเนินการตามแผนอนุรักษ์พลังงานให้มีประสิทธิภาพ และมีผลเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ดังนี้
 - 1.1 เร่งดำเนินการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม และส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในอาคารของรัฐ
 - 1.2 ส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานและอาคารทั่วไปที่ไม่ได้เป็นโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม ซึ่งเป็นโรงงานและอาคารขนาดกลางและขนาดเล็ก
 - 1.3 ส่งเสริมให้มีการใช้วัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูง ตลอดจนส่งเสริมระบบตลาดให้สามารถเข้ามารองรับการดำเนินงานตามแผนอนุรักษ์พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - 1.4 เร่งรัดให้มีการกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานสำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุที่ใช้ไฟฟ้า และกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำ รวมทั้ง การติดตามแสดงผลระดับประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และส่งเสริมให้มีการจัดตั้งศูนย์ทดสอบประสิทธิภาพพลังงานที่มีมาตรฐาน
 - 1.5 เร่งดำเนินการอนุรักษ์พลังงานและส่งเสริมการใช้พลังงานในสาขาขนส่ง โดยมีมาตรการดังนี้
 - **1.5.1 มาตรการระยะสั้น**
 - **(1) สร้างตัวอย่างที่ดีแก่สังคมในการประหยัดพลังงาน** ให้ข้าราชการและผู้นำทางสังคมทำตัวเป็นตัวอย่าง และ

- ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ ส่งเสริม ยกย่องชุมชนหรือองค์กรที่ประสบความสำเร็จ ในการลดการใช้พลังงานในสาขาขนส่ง
- **(2) ลดจำนวนรถยนต์บนถนน** กระตุ้นให้ประชาชนทราบถึงการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัดจะช่วยลดทั้งการลงทุนในการจัดหาพลังงานและค่าใช้จ่ายทางด้านเชื้อเพลิงของประเทศ โดยให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ภายใต้โครงการรวมพลังหารสอง ทำการรณรงค์ผ่านสื่อและกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับ กรุงเทพมหานคร (กทม.) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) และจังหวัดที่มีการจราจรหนาแน่น เพื่อจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินทางโดยใช้พาหนะร่วมกันไปที่หมายเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน (Car Pool) เดินทางโดยใช้จักรยานหรือบริการขนส่งมวลชนในการเดินทาง ลดการเดินทางด้วยการติดต่อสื่อสารลักษณะอื่นแทน เช่น โทรศัพท์ โทรสาร ไปรษณีย์ หรือการใช้บริการส่งเอกสารและวัสดุแทนการส่งด้วยตนเอง
 - **(3) จัดการจราจร** ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน เช่น สจร. และ กทม. ในการให้สิทธิรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 3 คนขึ้นไป ได้สิทธิใช้เส้นทางด่วน กำหนดพื้นที่ขึ้นในของ กทม. ที่ผู้ใช้รถจะต้องเสียค่าผ่านทาง เพื่อให้มีการเปลี่ยนมาใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้นในการ เข้าเมือง จัดทำทางวิ่งจักรยานยนต์ทางด่วน และบนทางเท้าที่สามารถทำได้
 - **(4) วางแผนก่อนเดินทาง** ให้ สพช. สจร. และ กทม. เผยแพร่ การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ใช้รถพิจารณาและตรวจสอบความจำเป็นในการเดินทาง วางแผนการเดินทางเพื่อกำหนดเส้นทางและช่วงเวลาการเดินทางถึงที่หมายอย่างเหมาะสม หลีกเลี่ยงและลดการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน
 - **(5) บำรุงรักษารถยนต์** สนับสนุนให้มีการตรวจวัดสภาพและปรับแต่งระบบควบคุมเครื่องยนต์ให้ถูกต้องตามคุณลักษณะของรถ เพื่อให้การทำงานของเครื่องยนต์ดีขึ้น ส่งผลให้สิ้นเปลืองพลังงานน้อยลง สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงได้ประมาณ 10% โดยพิจารณาให้กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานส่งเสริมให้เกิดธุรกิจบริการตรวจวัดสภาพเครื่องยนต์ โดยร่วมมือกับหน่วยงานหรือองค์กรหลัก เช่น การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) กรมการขนส่งทางบก หรือสถานีบริการน้ำมันที่สามารถให้บริการตรวจวัดสภาพและปรับแต่งระบบควบคุมเครื่องยนต์ให้ถูกต้อง นอกจากนั้น ให้ สพช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการประชาสัมพันธ์กระตุ้นเจ้าของรถยนต์ให้ตระหนักถึงประโยชน์ที่ได้รับหากรู้จักดูแลบำรุงรักษา ตรวจซ่อมเครื่องยนต์และรถอย่างสม่ำเสมอ เช่น การตรวจดูลมยางรถยนต์ให้มีความดันพอเหมาะกับการใช้งาน การเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง ใส้กรองน้ำมันเครื่อง ใส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง และ

ไส้กรองอากาศอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งจะส่งผลให้มีการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ การทำงานของเครื่องยนต์มีประสิทธิภาพ และไม่สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง

- **(6) ใช้รถยนต์ถูกวิธี** สนับสนุนกรมการขนส่งทางบก หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในการฝึกอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่เพื่อให้ทราบถึงวิธีการใช้รถยนต์อย่างถูกวิธี ซึ่งเป็นเรื่องที่สามารถปฏิบัติได้โดยไม่ต้องลงทุนเพิ่ม แต่ยังสามารถได้รับประโยชน์เป็นเงินที่ประหยัดค่าน้ำมันได้ เช่น ไม่เร่งเครื่องยนต์ เมื่อเริ่มออกเดินทาง ขับเคลื่อนด้วยความเร็วสม่ำเสมอ เลือกขับที่ความเร็ว 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อลดการสึกหรอ และเพื่อให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เลือกใช้เกียร์ ความเร็วและความเร็วรอบที่ สอดคล้องกัน หลีกเลี่ยงการติดตั้งอุปกรณ์เสริมหรือตกแต่งที่จะทำให้เครื่องยนต์ทำงานหนักขึ้น หรือทำให้เกิดการต้านลมขณะเดินทาง หลีกเลี่ยงและลดการบรรทุกสัมภาระสิ่งของที่ไม่จำเป็นในการเดินทางเพื่อลดน้ำหนักของรถ เลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมให้เกิดการเผาไหม้ที่สะอาด และสอดคล้องกับชนิดของเครื่องยนต์ เพื่อให้เครื่องยนต์ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพลดการสูญเสียพลังงาน เช่น ไม่ใช้น้ำมันที่มีออกเทนสูงเกินความจำเป็นของเครื่องยนต์

▪ **1.5.2 มาตรการระยะปานกลาง**

- (1) ร่วมมือและสนับสนุนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของรถเมล์ และเร่งรัดให้การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ให้เสร็จตามเวลาที่กำหนด
- (2) ปรับเปลี่ยนแนวทางในการให้การสนับสนุนและการเก็บภาษี เพื่อให้เกิดการใช้รถสาธารณะให้มากที่สุด ผู้ที่ต้องการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รถส่วนบุคคลจะต้องเสียภาษีในการจดทะเบียนและภาษีป้ายวงกลมสูงขึ้นตามขนาดและประสิทธิภาพการใช้พลังงานของเครื่องยนต์ นอกจากนี้เจ้าของรถส่วนตัวจะต้องเสียภาษีน้ำมันสูงขึ้นด้วย
- (3) ส่งเสริมการขายรถยนต์ประสิทธิภาพสูง โดยอาจใช้เงินจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสนับสนุนการประชาสัมพันธ์เพื่อจูงใจให้มีการติดฉลากหรือโฆษณาประชาสัมพันธ์รถยนต์ประสิทธิภาพสูง
- (4) ให้กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสนับสนุนสถาบันการศึกษาค้นคว้า วิจัย และพัฒนาต้นแบบของยานพาหนะหรืออุปกรณ์ประกอบยานพาหนะที่มีการใช้เชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพ
- (5) ส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงที่สะอาด เช่น ก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed Natural Gas : CNG) ในรถประจำทางและรถขนส่งมวลชนหรือการใช้ยานพาหนะที่สามารถเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิงได้ เช่น Hybrid Vehicles หรือยานพาหนะอื่นที่

ประหยัดพลังงานหรือก่อให้เกิดมลพิษน้อยในเขตเมืองเพื่อช่วยลดมลภาวะทางอากาศ

▪ **1.5.3 มาตรการระยะยาว**

- (1) สนับสนุนกรมการผังเมืองให้มีการนำผังเมืองที่มีผลต่อการลดความต้องการในการเดินทางมาใช้อย่างจริงจัง ผังเมืองดังกล่าวเป็นผังที่ทำให้บ้าน โรงเรียน และที่ทำงานอยู่ใกล้กัน
- (2) ร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการในการปรับปรุงคุณภาพของโรงเรียนให้ ใกล้เคียงกันจะเป็นผลให้ผู้ปกครองส่งนักเรียนเรียนในโรงเรียนใกล้บ้าน ลดความต้องการในการเดินทาง และเพิ่มคุณภาพชีวิต

○ 1.6 ส่งเสริมมาตรการอนุรักษ์พลังงานในสาขาเกษตร โดย

- (1) สนับสนุนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ให้ศึกษาโครงสร้างการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ และพลังงานแบบดั้งเดิมในสาขาการเพาะปลูก สาขาการประมง และการเกษตรอื่นๆ และแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต
- (2) ร่วมมือและสนับสนุนสถาบันการศึกษาปรับปรุงพัฒนาการของเครื่องจักรเครื่องยนต์ในการเกษตรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น รถแทรกเตอร์ รถไถนา 2 ล้อ ระเบิดวิดน้ำ เครื่องสูบน้ำ และเครื่องพ่นยาปราบศัตรูพืช เป็นต้น
- (3) ส่งเสริมให้องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นมีการใช้ระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์และเครื่องสกัดสารกำจัดศัตรูพืชพลังงานแสงอาทิตย์ เพื่อลดปริมาณการใช้เครื่องยนต์ดีเซล

○ 1.7 ส่งเสริมและรณรงค์ให้เกิดการตื่นตัวต่อการประหยัดพลังงานในระดับชาติ โดยดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนทุกระดับทั่วประเทศเกิดกระแสร่วมมือในการอนุรักษ์พลังงานและสร้างจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงานให้กับกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่มอย่างต่อเนื่อง

○ ทั้งนี้ ให้ใช้เงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งไม่ได้รับการจัดสรรค่าใช้จ่ายส่วนนี้จากงบประมาณปกติ หรือได้รับแต่ไม่เพียงพอที่จะใช้พัฒนางานให้สำเร็จได้อย่างจริงจัง หรืออาจให้เป็นค่าใช้จ่ายสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายทั่วไปในการจัดซื้อจัดหาอุปกรณ์ ครุภัณฑ์ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมทั้งจัดหาบุคลากร หรือที่ปรึกษาเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถดำเนินงานและประสานกับหน่วยงานอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ให้มีการเลือกใช้พลังงาน ดังนี้

- 2.1 ส่งเสริมการใช้น้ำมันเบนซินให้ถูกประเภทสอดคล้องกับความต้องการของเครื่องยนต์ และมอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ (กรมทะเบียนการค้า) สพช. และ ปตท. รับผิดชอบดำเนินการเจรจากับผู้ค้าน้ำมันในการลดค่าออกเทนของน้ำมันเบนซินพิเศษจากออกเทน 97 เหลือ 95 และเบนซินธรรมดาจากออกเทน 92 เหลือ 91 ตามมาตรฐานของทางราชการ เพื่อลดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

- 2.2 ลดการใช้ น้ำมันเตาและดีเซลในการผลิตไฟฟ้า โดยให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ดำเนินการดังนี้
 - (1) ให้ใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มมากขึ้นในโรงไฟฟ้าบางปะกง และพระนครใต้
 - (2) เร่งรัดการติดตั้งหน่วยกำจัดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (FGD) ของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ เครื่องที่ 4-7 ให้แล้วเสร็จ และสามารถใช้งานได้ในเดือนมกราคม 2543
 - (3) ให้จัดหาถ่านลิกไนต์คุณภาพสูง (กำมะถันต่ำ) จากภาคเอกชนมาใช้ในโรงไฟฟ้า แม่เมาะอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่นๆ ในการผลิตไฟฟ้า
 - (4) ให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำจาก สปป.ลาว เพิ่มขึ้น ได้แก่ โครงการ น้ำเทิน-หินบุน ห้วยเฮาะ น้ำจิม และเขื่อนเสด
 - (5) ให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP) และรายเล็ก (SPP) ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน หรือพลังงานนอกรูปแบบเป็นเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น
 - 2.3 ส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนให้มากขึ้น ได้แก่ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานชีวมวล และการแปรรูปจากมูลฝอย โดยเฉพาะเพื่อการผลิตกระแสไฟฟ้า โดยใช้กองทุนเพื่อส่งเสริม การอนุรักษ์พลังงานให้การสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าว เพื่อช่วยลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง
 - 2.4 ในระยะยาวให้มีการกระจายแหล่งและชนิดของเชื้อเพลิง เพื่อความมั่นคงในการจัดหา เชื้อเพลิงของประเทศ การพึ่งพาเชื้อเพลิงชนิดใดชนิดหนึ่งมากเกินไปจะก่อให้เกิดความเสี่ยงในการจัดหาเชื้อเพลิงให้แก่ประเทศ และเนื่องจากถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงที่มีแหล่งสำรองอยู่มาก และกระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก รวมทั้ง ราคาค่อนข้างมีเสถียรภาพ ถ่านหินจึงน่าจะเป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าของประเทศในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าลงได้
3. กำหนดแนวทางในการตรึงราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว เพื่อให้มีผลกระทบต่อผู้บริโภคน้อยที่สุด โดย
- 3.1 ใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจ่ายชดเชยเพื่อตรึงราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว
 - 3.2 ปรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคา ณ โรงกลั่น/ราคานำเข้าลดลงจากระดับปัจจุบัน (ซึ่ง เท่ากับราคาปิโตรมิน+0\$) หากราคาก๊าซฯ ยังคงปรับตัวสูงขึ้นจากปัจจุบันอีกจนถึงระดับที่กองทุนฯ ไม่สามารถ รับผิดชอบต่อไปได้
 - 3.3 หลังจากดำเนินการตามข้อ 3.1-3.2 แล้ว หากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงยังไม่สามารถรับภาระการชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวได้ ให้ดำเนินการปรับเพิ่มราคาขายส่งและราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว

4. เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการผลิตไฟฟ้า ให้ กฟผ. สามารถใช้น้ำมันเตา ก๊าซถ่านไม้เกิน 1.0% และค่าแอสฟัลท์ในระดับปกติมาใช้ในโรงไฟฟ้าพระนครเหนือได้ ทั้งนี้โดยความเห็นชอบของกรมควบคุมมลพิษ
5. เร่งรัดการแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้
 - 5.1 เพิ่มความเข้มในการตรวจการณ์ทางทะเล โดยให้กองกำกับ 1-5 กองตำรวจน้ำออกตรวจสอบและพิสูจน์ทราบเรือประมงที่แล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (ช่วง 0-24 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย เพื่อตัดโอกาสมิให้ลักลอบนำน้ำมันจากเรือประมงดัดแปลงจำหน่ายให้กับเรือประมงหรือนำขึ้นฝั่ง
 - 5.2 ตรวจสอบแพปลา และสถานีบริการชายฝั่งโดยให้ชุดปฏิบัติการทางบกศูนย์ป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ศปนม.) เน้นตรวจสอบบริเวณแพปลา และสถานีบริการชายฝั่งเป้าหมายมิให้มีการขนถ่ายหรือลักลอบนำขึ้นฝั่งทุกรูปแบบ
 - 5.3 ตรวจสอบคูต่อเรือ เพื่อป้องกันปราบปรามมิให้ทำการต่อเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อใช้ในการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีเข้ามาในราชอาณาจักร
 - 5.4 ฝ้าติดตามโรงกลั่น ผู้ผลิตสารละลายไฮโดรคาร์บอน (โซลเว้นท์) ตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้สารละลายโซลเว้นท์ปลายทาง มิให้นำสารโซลเว้นท์ออกนอกระบบไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายในสถานีบริการ
 - 5.5 ตรวจสอบสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงริมน้ำ และท่าเทียบเรือบริเวณปากอ่าวไทย ลำน้ำ เจ้าพระยา และลำน้ำท่าจีนเพื่อป้องกันปราบปรามมิให้นำน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยกเว้นภาษี เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมให้กับเรือสินค้าต่างประเทศออกมาขายในสถานีบริการ
6. ส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคคมนาคมขนส่งมากขึ้น โดยสนับสนุนการขยายจำนวน รถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ได้แก่ รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. รถบรรทุก รถแท็กซี่ และ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เป็นต้น ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยลดต้นทุนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว ยังช่วยลดปัญหามลพิษในอากาศได้อีกด้วย เนื่องจากก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด โดยรัฐควรให้การส่งเสริมโดยการจัดหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำในการลงทุนยกเว้นภาษีนำเข้าอุปกรณ์การดัดแปลงเครื่องยนต์ ถึงก๊าซฯ และอุปกรณ์ที่ใช้ในสถานีบริการก๊าซฯ และใช้เงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานให้การสนับสนุน เช่น การให้เงิน สนับสนุนแก่เจ้าของรถที่มีความประสงค์จะดัดแปลงเครื่องยนต์มาใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น และหากเอกชนสนใจลงทุนในอุตสาหกรรมดัดแปลงรถยนต์ หรือจัดตั้งสถานีบริการก๊าซฯ ควรให้ได้รับสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนด้วย โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้
 - 6.1 มอบหมายให้ ปตท. เร่งรัดการดำเนินการตามแผนการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่งตามที่ได้กำหนดไว้แล้ว
 - 6.2 มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม

การลงทุน และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ให้ การสนับสนุนในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินการส่งเสริมการขยาย การใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่งบรรลุผลสำเร็จ

7. ให้มีการเจรจาปรับลดราคา ณ โรงกลั่น ดังนี้

- 7.1 มอบหมายให้ ปตท. รับผิดชอบเจรจากับโรงกลั่นน้ำมันเพื่อปรับลดราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมัน เชื้อเพลิงเพื่อให้ราคาน้ำมันที่โรงกลั่นจำหน่ายในประเทศไทยลดลงมาอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับราคาส่งออก (Export Parity) ทั้งนี้เนื่องจาก ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา กำลังการผลิตน้ำมัน สำเร็จรูปของประเทศมีมากเกินไปปริมาณความต้องการทำให้มีน้ำมันเหลือ ต้องส่งออก ซึ่งราคาส่งออกส่วนใหญ่จะต่ำกว่าราคาซื้อขาย ภายในประเทศ
- 7.2 มอบหมายให้ ปตท. รับผิดชอบเจรจากับโรงกลั่นน้ำมันเพื่อลดราคา น้ำมันเตาที่จำหน่ายให้ กฟผ. เพื่อให้ราคาน้ำมันเตาอยู่ในระดับไม่สูงกว่าราคาที่สามารถนำเข้าได้จากสิงคโปร์

8. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบดำเนินการตรึงราคาค่าโดยสารสำหรับรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. รถไฟ และรถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด รวมทั้ง ให้พิจารณาลดค่าธรรมเนียมที่เก็บจาก รถร่วมบริการเพื่อเป็นการลด ต้นทุนของผู้ประกอบการ โดยให้พิจารณาร่วมกับกระทรวงการคลังในการ พิจารณาหารายได้ส่วนอื่นมาชดเชย

9. มอบหมายให้กระทรวงการคลังรับผิดชอบดำเนินการปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ดีเซล 0.42 บาท/ลิตร เป็นการชั่วคราว มีระยะเวลา 3 เดือน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม 2542 ถึงวันที่ 5 มกราคม 2543 และให้กระทรวงการคลังรับผิดชอบ จัดทำข้อเสนอในการจัดเก็บภาษีอื่นมาชดเชยรายได้ที่ขาดหายไปจากการลด ภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล เช่น การเพิ่มภาษีป้ายทะเบียนรถยนต์ เป็นต้น แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เรื่องที่ 4 การปรับแนวทางการพัฒนาพลังงานปี 2542-2544 ในช่วง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)

สรุปสาระสำคัญ

1. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ได้ประสานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านพลังงานในการจัดทำแนวทางการพัฒนาพลังงานในช่วง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) เพื่อให้เป็น กรอบในการจัดทำแผนงาน/โครงการด้านพลังงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งแนว ททางการพัฒนาพลังงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบาย พลังงานแห่งชาติแล้ว เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2540

2. จากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจของประเทศ ได้ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์ทางด้าน พลังงานของประเทศ สพช. ได้ทำการประเมินผลการพัฒนาพลังงานในช่วง 2 ปีแรก (พ.ศ. 2540-2541) พบว่าความต้องการใช้พลังงานของประเทศชะลอลดลงอย่างมาก

โดยการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ในช่วงปี 2540-2541 ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.4 ในขณะที่การผลิตพลังงานเชิงพาณิชย์ได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 7.8 ในช่วงเวลาเดียวกัน การพึ่งพาพลังงานเชิงพาณิชย์จากต่างประเทศลดลงจากระดับร้อยละ 65.6 ในปี 2539 เหลือเพียงร้อยละ 57.1 ในปี 2541 การนำเข้าโดยส่วนใหญ่ยังเป็นน้ำมันดิบและถ่านหิน แต่ปริมาณการนำเข้าได้ลดลง การใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงในช่วงปี 2540-2541 ลดลงร้อยละ 0.4 และ 9.6 ตามลำดับ ดังนั้น ในปี 2541 จึงมีการส่งออกสุทธิของน้ำมันเกือบทุกชนิด ยกเว้น น้ำมันเตา โดยน้ำมันเบนซินยังคงเป็นเชื้อเพลิงหลัก

3. จากสถานการณ์พลังงานที่เปลี่ยนแปลงไปดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาพลังงานของประเทศในระยะต่อไป ดังนั้น สพข. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงได้มีการพิจารณาปรับเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาพลังงานในช่วงที่เหลือของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 สรุปได้ดังนี้

3.1 ได้มีการปรับเป้าหมายการพัฒนาพลังงานจากที่กำหนดไว้เดิมเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์พลังงานที่เปลี่ยนแปลงไป โดยลดการผลิตพลังงานเชิงพาณิชย์จากเดิมที่กำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 5.0 ต่อปี เหลือร้อยละ 3.0 ต่อปี ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และรักษาสัดส่วนการพึ่งพาพลังงานจาก ต่างประเทศ จากเดิมที่กำหนดไว้ในอัตราไม่เกินร้อยละ 75 เป็นไม่เกินร้อยละ 64 ในปี 2544 นอกจากนี้ ยังลดเป้าหมายการผลิตก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ คอนเดนเสท และถ่านหิน/ลิกไนต์ในประเทศ และการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการที่ลดลง นอกจากนี้ ยังได้กำหนดให้ มีการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ในระดับไม่ต่ำกว่า 4 เมกะวัตต์ ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8

3.2 แนวทางการพัฒนาพลังงานส่วนใหญ่มีแนวทางที่ต่อเนื่องจากแนวทางที่ได้ดำเนินการมาแล้ว แต่ได้ปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์พลังงานที่เปลี่ยนแปลงไปมากขึ้น สรุปได้ดังนี้

(1) ด้านการจัดหาพลังงาน เน้นการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการพัฒนาและสำรวจแหล่งพลังงานจากภายในประเทศขึ้นมาใช้ประโยชน์ให้มากขึ้น ทั้งปิโตรเลียมและถ่านหิน รวมทั้ง การสำรวจและพัฒนาก๊าซธรรมชาติจากพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซียขึ้นมาใช้ประโยชน์ และในขณะเดียวกันก็ให้มีการเจรจาเลื่อนการรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการใน สปป.ลาว และพิจารณารับซื้อไฟฟ้าจากสหภาพพม่าให้เป็นไปตามกรอบของบันทึกความเข้าใจที่ได้มีการลงนามแล้ว

(2) ด้านการส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด ให้มีการกำกับดูแลราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซปิโตรเลียมเหลว และการกำหนดราคา ก๊าซธรรมชาติและค่าผ่านท่อ รวมทั้ง ให้มีการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าให้สะท้อนถึงต้นทุนที่แท้จริง โปร่งใส และเป็นธรรม นอกจากนี้ ให้มีการเร่งดำเนินการทางด้านการจัดการด้านการใช้ไฟฟ้าและการอนุรักษ์พลังงานตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 เพื่อให้มีการนำแผนงานอนุรักษ์พลังงานสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นรูปธรรมมากขึ้น

(3) ด้านการส่งเสริมการแข่งขันในกิจการพลังงานและเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ดำเนินการปรับโครงสร้างและแปรรูปกิจการพลังงานสาขาไฟฟ้า ก๊าซธรรมชาติ และแปรรูป ปตท. ให้เป็นไปตามกรอบแผนแม่บทการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ และส่งเสริมให้มีการแข่งขันในกิจการก๊าซธรรมชาติ ธุรกิจอุตสาหกรรมก๊าซ ปิโตรเลียมเหลว รวมทั้ง ให้มีการปรับปรุงระบบการขนส่งน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลวของประเทศให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนการขนส่งในระยะยาว นอกจากนี้ ให้มีการติดตามการดำเนินงานของผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่และรายเล็กตามที่ได้มีการคัดเลือกแล้วให้สามารถดำเนินการได้ตามสัญญาซื้อขายไฟฟ้า และให้มีการพิจารณาเลื่อนวันเริ่มต้นจำหน่ายไฟฟ้าเข้าระบบตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการไฟฟ้าของประเทศ

(4) ด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม ให้มีการปรับปรุงข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซินและดีเซลหมุนเร็วเพื่อลดมลภาวะเพิ่มเติมจากที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และพิจารณาความเหมาะสม ในการลดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเตาลงจากเดิมตามสภาพความรุนแรงของปัญหาในเขตกรุงเทพฯ และในเขตที่มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่หนาแน่น รวมทั้ง ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อให้มีการควบคุมและกำกับดูแลการจัดเก็บและกำจัดกากน้ำมันหล่อลื่นและส่งเสริมการลงทุนในการนำน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วกลับมาใช้ใหม่ให้ถูกหลักวิชาการ กำหนดให้คลังน้ำมันรถบรรทุกน้ำมัน สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่ต้องติดตั้งอุปกรณ์กักเก็บไอน้ำมัน ในขณะที่เดียวกันก็ส่งเสริมให้มีการใช้เชื้อเพลิงที่สะอาดในภาคอุตสาหกรรมและภาคคมนาคมขนส่งมากขึ้น

(5) ด้านพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพลังงานและกลไกการบริหารงานด้านพลังงาน เร่งดำเนินการออกพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. และดำเนินการแก้ไขพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 ซึ่งผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว เพื่อให้มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติโดยเร็ว รวมทั้งแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับก๊าซปิโตรเลียมเหลวเพื่อให้ธุรกิจก๊าซปิโตรเลียมเหลวมีความปลอดภัยและเป็นไปอย่างมีระบบและมีความเสมอภาคระหว่างผู้ประกอบการ ตลอดจนดำเนินการยกร่างกฎหมายจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลอิสระในสาขาพลังงาน เพื่อให้สามารถจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลกิจการพลังงานภายหลังการแปรรูปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มติของที่ประชุม

เห็นชอบแนวทางการพัฒนาพลังงานปี 2542-2544 ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) ตามที่ สพช. เสนอ เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานของหน่วยราชการ และรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องด้านพลังงานต่อไป

เรื่องที่ 5 แผนอนุรักษ์พลังงาน และแนวทาง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับความสำคัญ ของการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ในช่วงปีงบประมาณ 2543-2547

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุม ครั้งที่ 4/2537 (ครั้งที่ 47) เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2537 ได้เห็นชอบแผนอนุรักษ์พลังงาน และแนวทางหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับความสำคัญของการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน จัดสรรเงินกองทุนฯ สำหรับแผนงานและโครงการในปียงบประมาณ 2537-2542 ซึ่งมีวงเงินรวมทั้งสิ้น 19,286 ล้านบาท (หนึ่งหมื่นเก้าพันสองร้อยแปดสิบหกล้านบาทถ้วน)

2. การดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาคณะกรรมการกองทุนฯ ได้อนุมัติเงินกองทุนฯ เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของโครงการต่างๆ เป็นเงินทั้งสิ้น 6,237 ล้านบาท โดยโครงการที่ดำเนินการแล้วและสามารถประเมินศักยภาพการอนุรักษ์พลังงานได้อย่างชัดเจน คือ โครงการอาคารของรัฐ ภายใต้แผนงานภาคบังคับ ได้ดำเนินการอนุรักษ์พลังงานไปแล้ว 573 อาคาร และการสนับสนุนการใช้พลังงานหมุนเวียนและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้แผนงานภาคความร่วมมือ 91 โครงการ คาดว่าจะก่อให้เกิดการอนุรักษ์พลังงานและสามารถทดแทนพลังงานสิ้นเปลืองได้ คิดเป็นเงินประมาณ 525 ล้านบาท/ปี และสามารถชะลอการลงทุนในการสร้างโรงไฟฟ้าได้ คิดเป็นมูลค่า 2,115 ล้านบาท แต่ทั้งนี้ยังไม่รวมถึงประโยชน์ที่ได้รับในส่วนที่ไม่สามารถประเมินศักยภาพการอนุรักษ์พลังงานและการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นจำนวนเงินได้

3. เนื่องจากแผนอนุรักษ์พลังงาน ปียงบประมาณ 2537-2542 กำลังจะสิ้นสุดลงในวันที่ 30 กันยายน 2542 คณะกรรมการกองทุนฯ จึงได้เสนอแผนอนุรักษ์พลังงาน แนวทาง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับ ความสำคัญของการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในช่วงปียงบประมาณ 2543-2547 ต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อพิจารณา โดยมีวงเงินรวมทั้งสิ้น 29,110.61 ล้านบาท ซึ่งหลักเกณฑ์ แนวทาง เงื่อนไข และการจัดลำดับความสำคัญของแผนอนุรักษ์พลังงาน ระยะที่ 2 ส่วนใหญ่แล้วยังเป็นไปตามแผนฯ เดิม แต่มีการเปลี่ยนแปลงในประเด็นใหญ่ 5 หัวข้อ ดังนี้

3.1 ปรับเปลี่ยนงบประมาณโครงการอาคารและโรงงานทั่วไปจากแผนงานภาคบังคับไปไว้ภายใต้แผนงานภาคความร่วมมือ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางในการปฏิบัติงานในช่วงที่ผ่านมา

3.2 ปรับเปลี่ยนงบประมาณโครงการประชาสัมพันธ์ ในส่วนที่กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน รับผิดชอบจากแผนงานสนับสนุนไปไว้ภายใต้แผนงานภาคบังคับ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของ แผนงานภาคบังคับ

3.3 การเพิ่ม "โครงการส่งเสริมผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็กที่ใช้พลังงานหมุนเวียน" เป็นอีกโครงการหนึ่งภายใต้แผนงานภาคความร่วมมือ เพื่อจูงใจให้ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็กฯ เข้ามาร่วมผลิตและขายไฟฟ้า โดยใช้เงินจากกองทุนฯ สนับสนุนราคาซื้อไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียน

3.4 ดำเนินโครงการโรงงานและอาคารที่อยู่ระหว่างการออกแบบหรือก่อสร้าง จนถึงเดือนมีนาคม 2543 เท่านั้น และให้การสนับสนุนเฉพาะอาคารของรัฐที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น แล้วให้มีการประเมินผลโครงการฯ เสนอคณะกรรมการกองทุนฯ เพื่อพิจารณาการดำเนินโครงการฯ ในช่วงต่อไป

3.5 ไม่จำกัดขอบเขตงานโครงการพลังงานหมุนเวียนและกิจการการผลิตในชนบท ไร่ที่กิจการขนาดเล็กที่ใช้พลังงานไฟฟ้าต่ำกว่า 300 กิโลวัตต์ และมีสถานที่ตั้งนอกเขตเทศบาลและสุขาภิบาล

นอกจากนี้ ยังได้มีการปรับแนวทางการใช้เงินจากกองทุนฯ เพื่อนำไปดำเนินการในโครงการต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

4. แผนอนุรักษ์พลังงาน ในช่วงปีงบประมาณ 2543-2547 ประกอบด้วย 3 แผนงาน รอง และ 12 โครงการหลัก คาดว่าจะก่อให้เกิดการอนุรักษ์พลังงาน โดยสามารถทดแทนพลังงานไฟฟ้าและเชื้อเพลิงได้ คิดเป็นเงินประมาณ 12,870 ล้านบาท/ปี และสามารถลดความต้องการพลังงานได้ คิดเป็นเงินประมาณ 38,085 ล้านบาท

มติของที่ประชุม

1. รับทราบผลการดำเนินงานตามแผนอนุรักษ์พลังงาน ปีงบประมาณ 2538-2542 ปัญหา อุปสรรค และการประเมินผลการดำเนินงาน การศึกษาเชิงนโยบายเพื่อใช้ในการกำหนดแผนอนุรักษ์พลังงานในช่วง ปีงบประมาณ 2543-2547 และแนวทางการดำเนินงาน ในช่วงปีงบประมาณ 2543-2547 ตามที่ปรากฏในส่วนที่ 4 - ส่วนที่ 7 ของเอกสารประกอบวาระ 4.3.1
2. เห็นชอบแผนอนุรักษ์พลังงาน และแนวทาง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับความสำคัญของการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานตามที่ปรากฏในส่วนที่ 8 ของเอกสารประกอบวาระ 4.3.1 โดยให้มีการปรับปรุงแผนอนุรักษ์พลังงานให้สอดคล้องกับมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2542 (ครั้งที่ 70) เรื่อง สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ผลกระทบและทางเลือก ซึ่งมีมติเห็นชอบให้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเร่งรัดการดำเนินการตามแผนอนุรักษ์พลังงานให้มีผลเป็นรูปธรรมมากขึ้น เพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ทั้งนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2542 เป็นต้นไป
3. มอบหมายให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจัดสรรเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำหรับแผนงานและโครงการในปีงบประมาณ 2543-2547 ตามวงเงินในข้อ 2.4 (รายละเอียดตามที่ปรากฏในส่วนที่ 9 ของเอกสารประกอบวาระ 4.3.1) ซึ่งมีวงเงินรวม 29,110.61 ล้านบาท และให้คณะกรรมการกองทุนฯ มีอำนาจที่จะปรับปรุงแนวทาง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และลำดับความสำคัญของการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ และการจัดสรรเงินตามแผนงานต่างๆ ได้ตามความจำเป็นและเหมาะสมภายในวงเงินรวมดังกล่าว ทั้งนี้ โดยสอดคล้องกับการขอรับการสนับสนุนเงินกองทุนฯ การจัดลำดับความสำคัญ ตลอดจนรายได้ของกองทุนฯ ด้วย

เรื่องที่ 6 มาตรฐานคุณภาพบริการของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 เห็นชอบแนวทางในการปรับโครงสร้างและ การแปรรูปกิจการไฟฟ้าของประเทศ และได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) จัดทำมาตรฐานคุณภาพบริการของการไฟฟ้าและระบบการประเมินผล เพื่อให้การปฏิบัติงานของการไฟฟ้าทั้ง 3 แห่งคำนึงถึงคุณภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้ไฟฟ้า ซึ่งมาตรฐานคุณภาพบริการดังกล่าว จะใช้ประกอบการพิจารณาฐานะการเงินของการไฟฟ้า และจะกำหนดให้เป็นตัวแปรหนึ่งในการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจกิจการไฟฟ้าต่อไป

2. สพช. ได้ดำเนินการหารือร่วมกับการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) และผู้ใช้ไฟฟ้า โดยได้ข้อสรุปมาตรฐานด้านเทคนิคและมาตรฐานคุณภาพบริการของ กฟน. และ กฟภ. เพื่อใช้ในการกำกับดูแลกิจการไฟฟ้า ดังนี้

2.1 มาตรฐานทางด้านเทคนิค (Technical Standards) ประกอบด้วย มาตรฐานแรงดันไฟฟ้า มาตรฐานการจ่ายไฟฟ้า และมาตรฐานความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า

2.2 มาตรฐานการให้บริการ (Customer Service Standards) ประกอบด้วย

(1) มาตรฐานการให้บริการทั่วไป (Overall Standards) ประกอบด้วย การจ่ายไฟฟ้าคืนหลังจากระบบจำหน่ายขัดข้อง การร้องเรียนในเรื่องแรงดันไฟฟ้า การอ่านหน่วยไฟฟ้าที่แท้จริง ใบแจ้งหนี้ ค่าไฟฟ้า และการตอบข้อร้องเรียนจากผู้ใช้ไฟฟ้า

(2) มาตรฐานการให้บริการที่การไฟฟ้ารับประกันกับผู้ใช้ไฟฟ้า (Guaranteed Standards) ประกอบด้วย คุณภาพไฟฟ้า ระยะเวลาที่ลูกค้ารายใหม่ขอใช้ไฟฟ้า ระยะเวลาตอบสนองที่ลูกค้าร้องขอและปฏิบัติตามเงื่อนไข และระยะเวลาต่อการกลับการใช้ไฟฟ้ากรณีถูกงดจ่ายไฟ โดยมาตรฐานการให้บริการที่การไฟฟ้ารับประกันนี้มีบทลงโทษโดยคิดเป็นค่าปรับที่การไฟฟ้าจะต้องจ่ายให้ผู้ใช้ไฟ ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนด โดยค่าปรับจะอยู่ระหว่าง 50-2,000 บาท

3. การกำหนดแนวทางการกำกับดูแล และแนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อให้มีการกำหนดมาตรฐานทางด้านเทคนิคและมาตรฐานการให้บริการผู้ใช้ไฟฟ้า รวมทั้งเพื่อให้มีการประเมินผลการดำเนินงานของการไฟฟ้าให้เป็นไปตามเป้าหมายมีดังนี้

3.1 แนวทางการกำกับดูแลตามมาตรฐานคุณภาพบริการ ประกอบด้วย

(1) คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.)/สพช. ทำหน้าที่พิจารณาอนุมัติข้อเสนอของการไฟฟ้าเกี่ยวกับมาตรฐานทางด้านเทคนิคและมาตรฐานการให้บริการ

(2) กฟช./สพช. ติดตามการดำเนินงานโดยพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างรายงานการดำเนินงานที่ กฟน. และ กฟภ. จะต้องจัดทำขึ้นเป็นรายปี กับมาตรฐานที่กำหนด

(3) กฟช./สพช. กำหนดบทลงโทษสำหรับการไฟฟ้าที่มีการดำเนินงานไม่เป็นไปตาม มาตรฐานที่กำหนด

3.2 การประเมินผลการดำเนินงาน สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอน ดังนี้

(1) กฟน. และ กฟภ. จัดทำรายงานประจำปี แสดงผลการดำเนินงานในรอบปี เปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพบริการที่กำหนด พร้อมทั้งชี้แจงผลการดำเนินงาน โดยละเอียด

(2) สพช. พิจารณาผลการดำเนินงานในข้อ (1)

(3) สพช. เป็นผู้กำกับบริษัทที่ปรึกษาที่ตรวจสอบการลงทุนของการไฟฟ้า ว่าเป็นไปตามแผนการลงทุนที่อนุมัติหรือไม่ โดยอาจจัดทำทุก 3-5 ปี

(4) สพช. เป็นผู้กำกับบริษัทที่ปรึกษาทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้ไฟฟ้า เกี่ยวกับการให้บริการ เป็นประจำทุกปี โดย กฟน. และ กฟภ. จะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบมาตรฐานคุณภาพบริการของ กฟน. และ กฟภ. รายละเอียดตาม เอกสารแนบ 2 และ 3 ของเอกสารแนบวาระ 4.4.1
 2. เห็นชอบแนวทางการกำกับดูแลมาตรฐานคุณภาพบริการ รายละเอียดตามข้อ 3
 3. ให้นำมาตรฐานคุณภาพบริการของ กฟน. และ กฟภ. มาบังคับใช้ตั้งแต่เดือน เมษายน 2543 เป็นต้นไป เนื่องจากในช่วงต้นปี พ.ศ. 2543 ระบบคอมพิวเตอร์ อาจเกิดการขัดข้องจากปัญหา Y2K
-