

รายงานผลการพิจารณาศึกษา

เรื่อง แนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด และบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)

ของ

คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน

กลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน
สำนักกรรมาธิการ ๒
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๘.๑๔/ ๔๙๑๘

(สำเนา)

คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน
และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๑๖ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการศึกษาของคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการศึกษาเรื่อง "แนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)" จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติตั้งคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร เพื่อให้มีหน้าที่และอำนาจตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๓) ในการกระทำกิจการ การสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานของศาล องค์กรอิสระ และองค์กรอัยการ การดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ การบริหารจัดการขององค์การมหาชน และกองทุนต่าง ๆ รวมทั้งตรวจสอบรายงานตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายที่เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร นั้น ซึ่งกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นายจิรายุ ห่วงทรัพย์	ประธานคณะกรรมาธิการ
๒. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. นายณัฐวุฒิ บัวประทุม	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
๖. นายรุ่งโรจน์ ทองศรี	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า
๗. นายเรวัต วิศรุตเวช	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หก
๘. นายชินวรณ์ บุณยเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๙. นางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๐. นายสงวน พงษ์มณี	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๑. นางสาวเบญจา แสงจันทร์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๒. นายกิตติเดช ชุติมันต์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๓. นางสาวกุลวลี นพอมรบดี	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๔. นายซูการ์โน มะทา	กรรมาธิการ
๑๕. นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี	เลขานุการคณะกรรมาธิการ

ต่อมา...

ต่อมา นายชูการ์โน มะทา ได้มีหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมาธิการ และในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายมานพ คีรีภูวดล เป็นกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน แทนนายชูการ์โน มะทา และต่อมานางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์ ได้มีหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมาธิการ และในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายกองตรี อาญาสิทธิ์ ศรีสุวรรณ เป็นกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการแทนนางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

ลงชื่อ จิรายุ ห่วงทรัพย์

(นายจิรายุ ห่วงทรัพย์)
ประธานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ
รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน

สำนักกรรมาธิการ ๒
กลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน
โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๓๔๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ court.committee@gmail.com

สำเนาถูกต้อง

(นางสาวกัลยรัชต์ ขาวสำอางค์)
ผู้อำนวยการสำนักกรรมาธิการ ๒

นายณัฐนันท์ ไพชูลย์/ร่าง
นางสาวรวีวรรณ แสงจันทร์/พิมพ์
นายประสิทธิผล ฐิวะเวส/ตรวจ

ตรวจทาน
ครั้งที่ ๑ นายดนุพล นันตาแลง
ครั้งที่ ๒ นายณัฐพงษ์ สกลวงค์
ครั้งที่ ๓ นายประสิทธิผล ฐิวะเวส

รายนามคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน



นายจิรายุ ห่วงทรัพย์
ประธานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน



นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง



นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง



นายณัฐวุฒิ บัวประทุม
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม



นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่



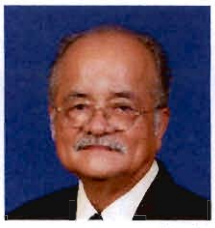
นายรุ่งโรจน์ ทองศรี
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า



นายเรวัต วิศรุตเวช
รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หก



นายชินวรณ์ บุญยเกียรติ
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายสงวน พงษ์มณี
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายกษิดิ์เดช ชุติมันต์
โฆษกคณะกรรมาธิการ



นางสาวเบญจา แสงจันทร์
โฆษกคณะกรรมาธิการ



นางสาวกุลวลี นพอมรบดี
โฆษกคณะกรรมาธิการ



นายมานพ คีรีภูวดล
กรรมาธิการ



นายกองตรี อาญาสิทธิ์ ศรีสุวรรณ
กรรมาธิการ



นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี
เลขานุการคณะกรรมาธิการ

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ

คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน ขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ดังนี้

๑. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา	ประธานคณะอนุกรรมาธิการ
๒. นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นางสาวกุลวลี นพอมรบดี	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. นายกษิดิ์เดช ชุติมันต์	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สี่
๖. ศาสตราจารย์พิเศษณัฐกฤตย์ ณ ชุมพร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๗. นายอุเทน วราเอกศิริ	อนุกรรมาธิการ
๘. นายวินัย เดชศรี	อนุกรรมาธิการ
๙. นายสุทิน โฆษพงศา	อนุกรรมาธิการ
๑๐. นางเมธาวี ธารดำรงค์	เลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ

คณะอนุกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน คณะที่สอง ดังนี้

๑. นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์	ประธานคณะอนุกรรมาธิการ
๒. นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี	อนุกรรมาธิการ
๓. นายกษิดิ์เดช ชุติมันต์	อนุกรรมาธิการ
๔. นางสาวกุลวลี นพอมรบดี	อนุกรรมาธิการ
๕. ศ. (พิเศษ) ณัฐกฤตย์ ณ ชุมพร	อนุกรรมาธิการ
๖. นางเมธาวี ธารดำรงค์	อนุกรรมาธิการ
๗. นายวิโชค เพชรแก้ว	อนุกรรมาธิการ
๘. นายชนพัฒน์ พงษ์พิพัฒน์	อนุกรรมาธิการ
๙. นายวินัย เดชศรี	อนุกรรมาธิการ
๑๐. นายอุเทน วราเอกศิริ	อนุกรรมาธิการ

บทสรุปผู้บริหาร

ก๊าซ NGV ถือเป็นพลังงานสะอาดที่ก่อให้เกิดมลภาวะในระดับต่ำเมื่อเทียบกับแหล่งพลังงานอื่น ๆ โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลซึ่งเป็นแหล่งเชื้อเพลิงหลักที่ใช้ในภาคขนส่ง จากสภาพมลภาวะทางอากาศที่เป็นปัญหามลภาวะหลักของประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครนั้นพบว่ามีปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) โดยสาเหตุหลักเกิดจากรถบรรทุกและรถยนต์โดยสารประจำทางที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล โดยคิดเป็นร้อยละ ๗๐ ของที่มาของฝุ่นละออง PM ๒.๕ ที่เกิดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนการใช้น้ำมันดีเซลในภาคขนส่ง จึงเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) อันเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ราคาก๊าซ NGV ได้ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบจากอดีตนั้น ถือเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนการใช้น้ำมันดีเซล ดังนั้น การพิจารณาปรับลดราคาก๊าซ NGV จะก่อให้เกิดแรงจูงใจต่อผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงปรับเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทน โดยเฉพาะผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะที่ปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV กลับมาเป็นเครื่องยนต์ดีเซล จึงเป็นเรื่องที่เห็นควรสนับสนุนให้มีการปรับลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV เพื่อเป็นการกระตุ้นการใช้ก๊าซ NGV ให้มากขึ้น อันจะส่งผลให้เกิดการลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ที่เป็นวิกฤตของประเทศอยู่ในปัจจุบัน

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน จึงเห็นควรให้มีการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน (ปัจจุบันคือคณะอนุกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน คณะที่สอง) พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวและจัดทำรายงานเสนอต่อคณะกรรมาธิการ โดยการพิจารณาดังกล่าวได้มีการเชิญบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อหาแนวทางในการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV

ผลการพิจารณาศึกษาพบว่า การดำเนินมาตรการของรัฐบาลในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนหันมาใช้ก๊าซ NGV ซึ่งเป็นพลังงานทางเลือก ในช่วงภาวะราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ โดยให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการชดเชยส่วนต่างราคา ซึ่งจะทำให้ก๊าซ NGV มีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซิน ด้วยเหตุที่ก๊าซ NGV มีราคาต่ำจึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งจำนวนมากหันมาใช้รถยนต์เครื่องยนต์ NGV แม้รถบรรทุกเครื่องยนต์ NGV จะสามารถบรรทุกน้ำหนักสินค้าได้น้อยกว่ารถบรรทุกเครื่องยนต์ดีเซลประมาณ ๓ – ๔ ตันต่อคันก็ตาม แต่ก็ยังคุ้มค่าต่อการลงทุนมากกว่าการใช้เครื่องยนต์ดีเซล โดยในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งนั้นพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้ลงทุนติดตั้งเครื่องยนต์ NGV แทนเครื่องยนต์ดีเซลที่มีอยู่เดิมโดยมีต้นทุนประมาณคันละ ๔ – ๕ แสนบาท และผู้ประกอบการบางส่วนได้ลงทุนซื้อรถบรรทุกที่ได้รับการติดตั้งเครื่องยนต์ NGV จากโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งมีราคาสูงกว่ารถบรรทุกเครื่องยนต์ดีเซลประมาณคันละ ๑ แสนบาท

การปรับโครงสร้างราคาก๊าซ NGV เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยกระทรวงพลังงาน ตามกรอบแนวทางการปรับโครงสร้างราคาตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาตินับตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นมา ได้ทำให้ราคาขายปลีกก๊าซ NGV ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากเดิมที่มีราคา ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม สำหรับรถยนต์สาธารณะ และราคา ๑๐.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถขนส่ง จนกระทั่งปัจจุบัน ก๊าซ NGV มีราคาประมาณ ๑๕.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม ในขณะที่ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลมีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ โดยราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ณ เดือน

ตุลาคม ๒๕๖๓ อยู่ที่ประมาณ ๑๘ – ๑๙ บาทต่อลิตร จากสถานการณ์ราคาก๊าซ NGV ที่เพิ่มสูงขึ้นดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการที่สมัครใจใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์ NGV ในการขนส่งตามนโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกของรัฐบาลต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์ดีเซล ทำให้ขณะนี้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่งดใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงในการขนส่งและหันมาใช้น้ำมันดีเซลแทน และจากผลการศึกษาของกรมควบคุมมลพิษร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) พบว่า ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) สูงกว่าค่ามาตรฐานในกรุงเทพมหานครสัมพันธ์กับการใช้รถยนต์เครื่องยนต์ดีเซล ทั้งนี้ ฝุ่นที่อยู่ในอากาศที่ตรวจวัดได้ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นฝุ่นที่มาจากการจราจร โดยปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มาจากรถบรรทุกและรถกระบะซึ่งใช้เครื่องยนต์ดีเซล นอกจากนี้ ผลการศึกษายังแสดงให้เห็นว่า ฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็ก (เกิดจากการเผาไหม้โดยตรง) ที่ระบายจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ NGV มีค่าน้อยกว่าฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็กที่ระบายจากรถชนิดอื่น

ดังนั้น รัฐบาลควรส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซ NGV และเครื่องยนต์ NGV ที่มีประสิทธิภาพดีเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เกินมาตรฐานอย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาของ AIT แสดงให้เห็นว่าฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ที่ระบายจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ NGV จะมีปริมาณน้อยกว่ารถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะกลุ่มรถบรรทุกที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลเป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) มากที่สุดของภาคการขนส่งทางบกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ การปรับลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ลง จะเป็นการจูงใจให้ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเป็นเชื้อเพลิงหันมาใช้รถยนต์เครื่องยนต์ NGV ซึ่งเป็นพลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้สามารถแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น ราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ควรอยู่ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล เพื่อให้เกิดการจูงใจในการใช้ก๊าซ NGV เพื่อลดการเกิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สารบัญ

หน้า

รายนามคณะกรรมาธิการ.....ก
รายนามคณะอนุกรรมาธิการ.....ข
บทสรุปผู้บริหาร.....ค
สารบัญ.....จ
สารบัญกราฟ.....ฉ
สารบัญตาราง.....ช
สารบัญภาพ.....ช
๑. การดำเนินงาน.....๒
๒. วิธีการพิจารณาศึกษา.....๓
๓. ผลการพิจารณาศึกษา.....๕
๓.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....๕
๓.๒ ประเด็นการพิจารณา.....๖
๓.๒.๑ การส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดเพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕).....๖
๓.๒.๒ โครงสร้างราคาก๊าซ NGV.....๗
๓.๒.๓ การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน).....๑๑
๓.๒.๔ การพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทาง การป้องกันและแก้ไข ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ.....๑๓
๓.๒.๕ การศึกษาแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM ๒.๕) และสารมลพิษตั้งต้นของฝุ่นทุติยภูมิ (Secondary PM ๒.๕) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) และกรุงเทพมหานคร.....๑๕
๓.๒.๖ แนวทางในการอุดหนุนราคาขายปลีกก๊าซ NGV เพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕).....๑๙
๓.๓ ผลการพิจารณาของคณะกรรมาธิการ.....๒๐
๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ.....๒๑
บรรณานุกรม.....๒๒
ภาคผนวก
ภาคผนวก ก รายงานพิจารณาศึกษาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ.....๒๕
ภาคผนวก ข ผลการศึกษาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) และแนวทางการแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กโดยส่งเสริมการใช้เครื่องยนต์ก๊าซธรรมชาติ Asian Institute of Technology (AIT).....๒๙
ภาคผนวก ค นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV.....๔๑
ภาคผนวก ง สรุปผลการประชุมคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน.....๕๑
ภาคผนวก จ สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน.....๕๔
ภาคผนวก ฉ เอกสารประกอบการพิจารณา.....๖๕

สารบัญกราฟ

กราฟที่ หน้า

๑ แสดงสัดส่วนการระบายฝุ่นละอองขนาดเล็กในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....๑๔

สารบัญตาราง

ตารางที่ **หน้า**

๑ การปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕ ของรถบรรทุกที่ใช้น้ำมันดีเซลเปรียบเทียบ CNG/NGV เป็นแหล่งเชื้อเพลิง.....๖

๒ โครงสร้างราคาขายปลีกก๊าซ NGV.....๘

๓ เปรียบเทียบราคา NGV และน้ำมันดีเซล.....๘

๔ ผลลัพธ์จากการใช้แบบจำลอง CMB จากข้อมูลตรวจวัดในกรุงเทพมหานคร และ AIT.....๑๕

๕ การประเมินการระบายฝุ่นขนาดเล็ก (หน่วย: ตันต่อปี).....๑๗

สารบัญภาพ

ภาพที่ หน้า

๑ แสดงสูตรโครงสร้างราคาก๊าซ NGV.....๙

๒ แนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV อ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล (Diesel Reference).....๑๑

๓ ห่วงโซ่อุปทานของก๊าซ NGV.....๑๒

๔ การคำนวณบัญชีการระบายมลพิษ.....๑๖

๕ แหล่งกำเนิดมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร.....๑๖

รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง "แนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV
ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด
และบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)"
ของ
คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ
รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน
สภาผู้แทนราษฎร

.....

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติตั้งคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร เพื่อให้มีหน้าที่และอำนาจตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๓) ในการกระทำกิจการ สอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานของศาล องค์กรอิสระ และองค์กรอัยการ การดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ การบริหารจัดการขององค์การมหาชน และกองทุนต่าง ๆ รวมทั้งตรวจสอบรายงานตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายที่เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร นั้น กรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นายจิรายุ ห่วงทรัพย์	ประธานคณะกรรมาธิการ
๒. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. นายณัฐวุฒิ บัวประทุม	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
๖. นายรุ่งโรจน์ ทองศรี	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า
๗. นายเรวัต วิศรุตเวช	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หก
๘. นายชินวรณ์ บุณยเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๙. นางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๐. นายสงวน พงษ์มณี	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๑. นางสาวเบญจา แสงจันทร์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๒. นายกษิดิ์เดช ชุติมันต์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๓. นางสาวกุลวลี นพอมรบดี	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๔. นายซูการ์โน มะทา	กรรมาธิการ
๑๕. นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี	เลขานุการคณะกรรมาธิการ

ต่อมา นายซูการ์โน มะทา ได้มีหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมาธิการ และในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายมานพ คีรีภูวดล เป็นกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน แทนนายซูการ์โน มะทา และต่อมานางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์ ได้มีหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมาธิการ และในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕

ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายกองตรี อาญาสิทธิ์ ศรีสุวรรณ เป็นกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการแทนนางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์

ทั้งนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เนื่องจากคณะกรรมาธิการเห็นว่า ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เกินมาตรฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเรื่องดังกล่าวมีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วน ประกอบกับการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ ได้รายงานถึงสาเหตุหลักของการเกิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเกิดจากการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะรถเครื่องยนต์ดีเซล ดังนั้น การพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด และบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) จะช่วยลดระดับปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เกินมาตรฐานลงได้ ด้วยเหตุที่ก๊าซ NGV เป็นพลังงานสะอาดที่ก่อเกิดมลภาวะในระดับต่ำเมื่อเทียบกับน้ำมันดีเซล

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

ในคราวประชุมคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน ครั้งที่ ๓ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๖ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหา รวมทั้งตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานและการบริหารจัดการขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการพิจารณาศึกษาดังกล่าวเสนอคณะกรรมาธิการเพื่อพิจารณาดำเนินการตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมาธิการมอบหมาย ซึ่งอนุกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา	ประธานคณะอนุกรรมาธิการ
๒. นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นางสาวกุลวลี นพอมรบดี	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. นายกษิดิ์เดช ชุติมันต์	รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ คนที่สี่
๖. ศ. (พิเศษ) ณัฐกฤตย์ ณ ชุมพร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๗. นายสุทิน โฆษพงศา	อนุกรรมาธิการ
๘. นายธนเทพ วงษ์พิทักษ์โรจน์	อนุกรรมาธิการ
๙. นายวินัย เดชศรี	อนุกรรมาธิการ
๑๐. นางเมธาวี ธารดำรงค์	เลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ

ในคราวประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓๕ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้มีมติให้นายธนเทพ วงษ์พิทักษ์โรจน์ พ้นจากตำแหน่งอนุกรรมาธิการ และแต่งตั้งให้นายอุเทน วราเอกศิริ เป็นอนุกรรมาธิการ แทนตำแหน่งที่ว่างลง

ต่อมา ในคราวประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๔๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้มีมติปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน โดยมีมติตั้ง "คณะอนุกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน คณะที่สอง" แทนคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน โดยมีอำนาจหน้าที่กระทำกิจการหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับปัญหาการการดำเนินงานของหน่วยงานของศาล องค์กรอิสระ และองค์กรอัยการ การดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ การบริหารจัดการขององค์การมหาชนและกองทุนต่าง ๆ รวมทั้งตรวจสอบรายงานตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายที่เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร ตลอดจนการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานดังกล่าว และจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาเสนอต่อคณะกรรมาธิการ ซึ่งอนุกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์ ประธานคณะอนุกรรมาธิการ
๒. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา อนุกรรมาธิการ
๓. นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี อนุกรรมาธิการ
๔. นายกษิดิ์เดช ชุติมันต์ อนุกรรมาธิการ
๕. นางสาวกุลวลี นพอมรบดี อนุกรรมาธิการ
๖. ศ. (พิเศษ) ณัฐกฤตย์ ณ ชุมพร อนุกรรมาธิการ
๗. นางเมธาวี ธารดำรงค์ อนุกรรมาธิการ
๘. นายสุทิน โฆษพงศา อนุกรรมาธิการ
๙. นายอุเทน วราเอกศิริ อนุกรรมาธิการ
๑๐. นายวินัย เดชศรี อนุกรรมาธิการ

ในคราวประชุมคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๔๗ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มีมติให้นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา นายอุเทน วราเอกศิริ และนายสุทิน โฆษพงศา พ้นจากตำแหน่งอนุกรรมาธิการ และแต่งตั้งให้นายวิโชค เพชรแก้ว และนายชนพัฒน์ พงษ์พิพัฒน์ เป็นอนุกรรมาธิการ แทนตำแหน่งที่ว่างลง

ในการนี้ คณะกรรมาธิการได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน (ปัจจุบันคือคณะอนุกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน คณะที่สอง) พิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เสร็จแล้วให้จัดทำรายงานผลการพิจารณาศึกษาต่อคณะกรรมาธิการ เพื่อพิจารณาเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน (ปัจจุบันคือคณะอนุกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน คณะที่สอง) ในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด และบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) จำนวน ๙ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑ วันพุธที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๒ วันพุธที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๓ วันพุธที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๔ วันพฤหัสบดีที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๕ วันพุธที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๖ วันอังคารที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๗ วันพุธที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๘ วันพฤหัสบดีที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๓
ครั้งที่ ๙ วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๓

๒.๒ คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน (ปัจจุบันคือคณะอนุกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน คณะที่สอง) ในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน ได้ดำเนินการโดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณา ดังนี้

๒.๒.๑ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

(๑) นายศักดิ์เฉลิม สิทธิวงศ์	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์
(๒) นายณรงค์ชัย ปัญญไพโรจน์	ผู้จัดการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
(๓) นายธนัท อบแย้ม	ผู้จัดการส่วนกลยุทธ์ธุรกิจ
(๔) นางสาววาสินี ตุงคะเกษตริน	พนักงานวิเคราะห์และวางแผน

๒.๒.๒ สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน

(๑) นายศิริศักดิ์ เกียรติหนุนทวี	ผู้ชำนาญการพิเศษฝ่ายอัตราค่าบริการพลังงาน
(๒) นางสาวอักศิกา อินทรถาวร	เจ้าหน้าที่ฝ่ายอัตราค่าบริการพลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
(๓) นางสาวศศิธร เจษฎาฐิติกุล	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ
(๔) นางสาวภุมรินทร์ สุกาวาสน์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒.๒.๓ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนกระทรวงการคลัง

(๑) นายสุธารักษ์ ธีร์จันทึก	ผู้อำนวยการกองพัฒนารัฐวิสาหกิจ
(๒) นายศรชัย ไกรนรา	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจชำนาญการพิเศษ

๒.๒.๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) นายพัชโรดม ลิมปิษเฐียร	ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายพลังงาน
(๒) นายเดชพล มาประเสริฐ	นักกฎหมายกฤษฎีกาปฏิบัติการ

๒.๒.๕ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

- นายอนิรุทธิ์ ธนกรมนตรี	ผู้อำนวยการกองนโยบายปิโตรเลียม

๒.๒.๖ สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

(๑) นายพีรพัชน์ จิระวัฒนเอก	นายกสมาคมขนส่งทางบก
(๒) นายสิรภพ พิชัยรัตนพงศ์	กรรมการสหพันธ์การขนส่งทางบก แห่งประเทศไทย

๒.๒.๗ กรุงเทพมหานคร

(๑) นายชาตรี วัฒนเขจร	ผู้อำนวยการสำนักสิ่งแวดล้อม
(๒) นางเติมศิริ จงพูนผล	ผู้อำนวยการกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง สำนักสิ่งแวดล้อม
(๓) นายจารุพงศ์ เพ็งเกลี้ยง	หัวหน้ากลุ่มงานควบคุมมลพิษ ๑ กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
(๔) นางสาวทัศนีย์ อาจวิชิต	นักวิชาการสุขาภิบาลชำนาญการ

๒.๒.๘ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

- ผู้ช่วยศาสตราจารย์เอกบดินทร์ วินิจกุล	อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการ

๒.๒.๙. คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ

- นายธารา กุศลชาติธรรม	กรรมาธิการ

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมาธิการได้จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด และบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ปรากฏผลการดำเนินการ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

๓.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ก๊าซ NGV ถือได้ว่าเป็นพลังงานสะอาดที่ก่อให้เกิดมลภาวะในระดับต่ำเมื่อเทียบกับแหล่งพลังงานอื่น ๆ โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลซึ่งเป็นแหล่งเชื้อเพลิงหลักที่ใช้ในภาคขนส่ง ด้วยจากสภาพมลภาวะทางอากาศที่เป็นปัญหามลภาวะหลักของประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครนั้นพบว่ามีปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) โดยสาเหตุหลักเกิดจากรถบรรทุกและรถยนต์โดยสารประจำทางที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล โดยคิดเป็นร้อยละ ๗๐ ของที่มาของฝุ่นละออง PM ๒.๕ ที่เกิดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนการใช้น้ำมันดีเซลในภาคขนส่ง จึงเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) อันเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเป็นการแก้ไขปัญหาจากต้นเหตุหรือแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็กโดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม ราคาก๊าซ NGV ที่ได้ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบจากอดีตนั้น ถือเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนการใช้น้ำมันดีเซล ดังนั้น การพิจารณาปรับลดราคาก๊าซ NGV ให้มีราคาที่ลดลง จะก่อให้เกิดแรงจูงใจต่อผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงปรับเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทน โดยเฉพาะผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ ที่ปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV กลับมาเป็นเครื่องยนต์ดีเซล จึงเป็นเรื่องที่เห็นควรสนับสนุนให้มีการปรับลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV เพื่อเป็นการกระตุ้นการใช้ก๊าซ NGV ให้มากขึ้น อันจะส่งผลให้เกิดการลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ที่เป็นวิกฤตของประเทศอยู่ในปัจจุบัน

ทั้งนี้ ตัวแทนผู้ประกอบการรถบรรทุกโดยสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยได้มีข้อเสนอให้กระทรวงพลังงานพิจารณากำหนดมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่ง โดยขอให้ปรับลดราคาก๊าซ NGV ให้อยู่ในสัดส่วนร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล เนื่องจากราคาค่าขนส่งในตลาดปรับขึ้นลงตามราคาน้ำมันภายในประเทศ และเพื่อให้ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุกซึ่งติดตั้งเครื่องยนต์ก๊าซ NGV สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ เนื่องจากรถบรรทุกประเภทก๊าซ NGV ต้องรับน้ำหนักถังก๊าซด้านท้ายกว่า ๒.๕ ตัน ทำให้บรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่น้อยกว่ารถบรรทุกประเภทน้ำมันดีเซล

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน จึงเห็นควรให้มีการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน (ปัจจุบันคือคณะอนุกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน คณะที่สอง) พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวและจัดทำรายงานเสนอต่อคณะกรรมาธิการต่อไป

๓.๒ ประเด็นการพิจารณา

๓.๒.๑ การส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดเพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕)

ปัจจุบันปัญหาฝุ่นละออง PM ๒.๕ นั้น เป็นปัญหามลพิษทางอากาศที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพคนไทยเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองขนาดใหญ่อย่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นถึง ๕,๕๗๕.๒ คนต่อพื้นที่ ๑ ตารางกิโลเมตร (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, ๒๕๖๒) โดยมีรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครสะสม ณ วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ เท่ากับ ๑๐,๑๘๑,๓๒๖ คัน โดยแยกออกเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลประเภทรถตู้และปิกอัพ จำนวน ๑,๓๖๕,๓๗๕ คัน รถโดยสาร ๔๔,๐๕๕ คัน และรถบรรทุก ๑๔๒,๖๘๒ คัน และยังพบว่าเป็นรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงมีจำนวนทั้งสิ้น ๒,๖๓๒,๒๓๙ คัน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

จากปัญหามลภาวะทางอากาศ เมื่อพิจารณาแหล่งที่มาของฝุ่นละออง PM ๒.๕ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะพบว่าฝุ่นละออง PM ๒.๕ ส่วนใหญ่เกิดจากภาคการขนส่งทางบกที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นแหล่งเชื้อเพลิง จากผลการศึกษาเปรียบเทียบค่าการปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕ ของก๊าซ NGV กับน้ำมันดีเซลของสหภาพยุโรป ค่าการปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕ ของน้ำมันดีเซลนั้นมีค่าเท่ากับ ๐.๙๔ กรัมต่อกิโลกรัมเชื้อเพลิง ส่วนก๊าซ NGV มีค่าการปลดปล่อยในระดับที่ต่ำกว่าอยู่ที่ ๐.๐๒ กรัมต่อกิโลกรัมเชื้อเพลิง ซึ่งน้อยกว่าถึง ๔๗ เท่า ตามที่แสดงไว้ในตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑

การปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕ ของรถบรรทุกที่ใช้น้ำมันดีเซลเปรียบเทียบ CNG/NGV เป็นแหล่งเชื้อเพลิง

การปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕			
ประเภทรถยนต์	**เชื้อเพลิง**	**PM ๒.๕ (กรัม/กิโลกรัมเชื้อเพลิง)**	**PM ๒.๕ (กรัม/กิโลเมตร)**
รถบรรทุก (Heavy-Duty)	น้ำมันดีเซล	๐.๙๔	๐.๒๓
	CNG/NGV	๐.๐๒	๐.๐๑

ที่มา : เอกสารของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๐ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓

จะเห็นได้ว่าก๊าซ NGV นั้นมีค่าการปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕ ในระดับที่ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลอยู่มาก ดังนั้น การส่งเสริมใช้ก๊าซ NGV ซึ่งเป็นพลังงานสะอาดทดแทนการใช้น้ำมันดีเซล โดยให้มีการใช้น้ำมันดีเซลในสัดส่วนที่น้อยลงเพื่อเป็นการลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) นับเป็นแนวทางการบรรเทาปัญหาดังกล่าวได้อย่างดีโดยเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนประเด็นวิธีการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV นั้น วิธีการลดราคาจำหน่ายก๊าซ NGV เพื่อจูงใจให้ผู้ที่ใช้งานรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลมาปรับเปลี่ยนเป็นก๊าซ NGV โดยเฉพาะกลุ่มรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ นับว่าเป็นวิธีการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานสะอาดอันเป็นการลดปัญหามลพิษได้ทางหนึ่ง

แต่อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาพบว่า ต้นทุนค่าบำรุงรักษาของรถที่ใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV นั้นสูงกว่าเครื่องยนต์ดีเซล รวมถึงต้นทุนตัวรถที่ใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV ก็สูงกว่าเช่นกัน ถึงกระนั้นเมื่อคำนวณค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รวมกันแล้วเทียบกับราคาขายปลีกก๊าซ NGV พบว่า หากมีการปรับลดราคาปลีกก๊าซ NGV ลงมาในระดับที่เหมาะสมจะทำให้ต้นทุนรถที่ใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV กับเครื่องยนต์ดีเซลอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน นำไปสู่การสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ใช้น้ำมันดีเซลบางส่วนปรับเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV ได้

ในส่วนที่จะมีแนวทางอย่างไรให้ภาคการขนส่งมีการเพิ่มอัตราการใช้ก๊าซ NGV นั้น เห็นควรสนับสนุนให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้จำหน่ายก๊าซ NGV รายหลักของประเทศ กำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ให้อยู่ในระดับร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินธุรกิจได้ ทั้งนี้ ปัจจุบันรถยนต์กว่าร้อยละ ๘๐ ที่ได้รับการติดตั้งระบบเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงได้ถูกจอดทิ้งไว้เนื่องจากไม่คุ้มแก่การนำมาใช้ประกอบการ ด้วยเหตุที่มีต้นทุนที่สูงกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง นอกจากนี้ผู้ประกอบการสถานีบริการเชื้อเพลิงก๊าซ NGV ต้องปิดบริการไปหลายรายเนื่องจากประสบภาวะขาดทุนจากการที่ไม่มีรถยนต์เข้าไปใช้บริการ

อนึ่ง เหตุที่การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล ก็เนื่องมาจากในอดีตที่ผ่านมามีการเริ่มสนับสนุนให้ใช้ก๊าซ NGV ในช่วงเวลาที่น้ำมันดีเซลมีราคาที่ ๓๐ บาทต่อลิตร ราคาก๊าซ NGV เท่ากับ ๘.๕ บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ ๒๘ ของราคาน้ำมันดีเซล ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ใช้ก๊าซ NGV มีกำไรในการดำเนินธุรกิจขนส่งมากกว่าการใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ถึงแม้รถยนต์ที่มีการติดตั้งระบบเครื่องยนต์ก๊าซ NGV จะมีน้ำหนักบรรทุกน้อยลงไป ๓ – ๔ ตันต่อคันเนื่องจากน้ำหนักของถังบรรจุก๊าซ NGV ก็ตาม แต่ในปัจจุบันพบว่าราคาน้ำมันดีเซล B๑๐ ราคา ๑๙ บาทต่อลิตร ในขณะที่ก๊าซ NGV กลับมีราคา ๑๕.๓๕ บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นราคาก๊าซ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๘๐ ของราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งส่วนต่างระดับนี้ไม่อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการมีกำไรครอบคลุมต้นทุนคงที่ในการดำเนินการได้ทั้งหมด

๓.๒.๒ โครงสร้างราคาก๊าซ NGV

ราคาก๊าซ NGV มีหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้กำหนด โดยคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการเป็นผู้กำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV นับแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ เป็นต้นมาจนในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๘ คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้ทยอยปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV จากราคา ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม เป็นราคา ๑๓.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม จนในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ กบง. ได้มีมติให้ปรับลอยตัวกึ่งตรึงราคาขายปลีกก๊าซ NGV ตามโครงสร้างราคาที่รัฐกำหนด โดยเป็นการลอยตัวราคาเนื้อก๊าซแต่ให้ตรึงต้นทุนค่าดำเนินการ และกำหนดเพดานค่าขนส่งนอกรัศมี ๕๐ กิโลเมตร ไม่เกิน ๔ บาทต่อกิโลกรัม นอกจากนั้น ปตท. ยังได้มีการว่าจ้างสถาบันการศึกษา อาทิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยขอนแก่น ศึกษาโครงสร้างราคาก๊าซ NGV

จากการศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่นพบว่าราคาขายปลีกก๊าซ NGV ควรอยู่ที่ ๑๖.๙๓ บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งราคาขายปลีกก๊าซ NGV รถทั่วไปอยู่ที่ ๑๕.๓๕ บาทต่อกิโลกรัม ต่ำกว่าจากงานวิจัย ๑.๕๘ บาทต่อกิโลกรัม ส่วนราคาขายปลีกก๊าซ NGV รถโดยสารสาธารณะอยู่ที่ ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม ต่ำกว่าจากงานวิจัย ๓.๓๑ บาทต่อกิโลกรัม รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒

โครงสร้างราคาขายปลีกก๊าซ NGV

	ราคา NGV (บาท/กก.) [๑]	ส่วนต่างจากต้นทุนตามผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น (บาท/กก.)
ราคาขายปลีก NGV ตามผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น	๑๖.๙๓	-
ราคาขายปลีก NGV รถทั่วไป	๑๕.๓๕	- ๑.๕๘
ราคาขายปลีก NGV รถโดยสารสาธารณะ[๒]	๑๓.๖๒	- ๓.๓๑

ที่มา : เอกสารบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๐ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓

หมายเหตุ : (๑) ราคา ณ วันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓

(๒) รถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ ประกอบด้วย รถโดยสารร่วม ขสมก. รถโดยสารร่วม บขส. รถแท็กซี่ รถสองแถว รถตุ๊กตุ๊ก

ตารางที่ ๓

เปรียบเทียบราคา NGV และน้ำมันดีเซล

ประเภทเชื้อเพลิง	ค่าความร้อน	ราคาขายปลีก*	ราคาขายปลีกเทียบค่าความร้อน
NGV	๔๑,๐๐๐ บีทียู/ก.ก.	๑๕.๓๕ บาท/ก.ก.	๓๗๔ บาท/ล้านบีทียู
ดีเซล (B๗)	๓๖,๗๒๒ บีทียู/ลิตร	๒๗.๓๙ บาท/ลิตร	๗๔๖ บาท/ล้านบีทียู

ที่มา : เอกสารบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๐ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓

หมายเหตุ : *ราคา ณ วันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓

นอกจากนั้น จากตารางที่ ๓ พบว่า ค่าความร้อนที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงโดยคิดเป็นหน่วยความร้อนระบบอังกฤษ (British Thermal Unit) หรือบีทียู เมื่อเทียบกับราคาขายปลีก (ณ วันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓) ในก๊าซ NGV เท่ากับ ๓๗๔ บาท/ล้านบีทียู ส่วนน้ำมันดีเซล (B๗) เท่ากับ ๗๔๖ บาท/ล้านบีทียู เห็นได้ว่าราคาขายปลีกเทียบค่าความร้อนของก๊าซ NGV ต่ำกว่าน้ำมันดีเซล (B๗) ๓๗๒ บาท/ล้านบีทียู ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพการให้ความร้อนเทียบกับราคาเชื้อเพลิงนั้นก๊าซ NGV นั้นดีกว่า

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน ราคาขายปลีกก๊าซ NGV เป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคาก๊าซ NGV ของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ โดยมีรายละเอียด ดังภาพที่ ๑

ภาพที่ ๑

แสดงสูตรโครงสร้างราคาก๊าซ NGV

$$P_{NGV} = \underbrace{\text{Pool Gas} + S + Td_{Zone\ ๑+๓} + Tc}_{\text{ต้นทุนราคาก๊าซธรรมชาติ}} + \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ}$$

ที่มา : หนังสือกระทรวงพลังงาน ที่ พน ๐๖๐๐/๑๙๖ เรื่อง ชี้แจงนโยบายเกี่ยวกับการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓

- Pool Gas หมายถึง ราคาก๊าซที่จำหน่ายให้แก่โรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต (กฟผ.) ผู้ผลิตไฟฟ้าอิสระ ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก และผู้ใช้ก๊าซอื่น ๆ ประกอบด้วยก๊าซจากอ่าวไทยที่เหลือจากการจ่ายให้โรงแยกก๊าซธรรมชาติ ก๊าซจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา แหล่งยาดานาและแหล่งเยตากุน ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และก๊าซจากแหล่งอื่น ๆ ในอนาคต

- S หมายถึง อัตราค่าบริการสำหรับการจัดหาและค้าส่งก๊าซธรรมชาติ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายสำหรับในการจัดหาและค้าส่งก๊าซธรรมชาติรวมค่าตอบแทนในการดำเนินการ (S๑) และค่าความเสี่ยงในการรับประกันคุณภาพก๊าซธรรมชาติ การส่งก๊าซธรรมชาติให้ได้ตามปริมาณที่กำหนดภายใต้สัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติระหว่างผู้จัดหาก๊าซธรรมชาติและผู้ผลิตก๊าซธรรมชาติ และสัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติระหว่างผู้จำหน่ายก๊าซธรรมชาติและผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ รวมถึงความเสี่ยงอื่น ๆ (S๒)

- TdZone ๑+๓ หมายถึง อัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วน Demand Charge สำหรับระบบท่อนอกชายฝั่งที่ระยอง (Zone ๑) และระบบท่อบนฝั่ง (Zone ๓)

- Tc หมายถึง อัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วน Commodity Charge

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ หมายถึง ค่าใช้จ่ายในส่วนของการลงทุนและค่าใช้จ่ายสถานีก๊าซ NGV ทั้ง ๓ ประเภท (สถานีแม่ สถานีลูก และสถานีแนวท่อ) บวกด้วยค่าขนส่งภายในรัศมี ๕๐ กิโลเมตร และค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงคุณภาพก๊าซ ซึ่ง กบง. ได้มีการปรับค่าใช้จ่ายดำเนินการเป็น ๓.๘๙๒๐ บาทต่อกิโลกรัม สำหรับสถานีบริการที่อยู่ห่างสถานีแม่ไม่เกิน ๕๐ กิโลเมตร ในกรณีที่มีการขนส่งเกิน ๕๐ กิโลเมตร จะมีการคิดค่าขนส่งส่วนเกินกิโลเมตรละ ๐.๐๑๕๐ บาทต่อกิโลกรัม แต่สูงสุดไม่เกิน ๔ บาทต่อกิโลกรัม

ทั้งนี้ กบง. มีมติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ดังนี้

(๑) เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๙ เห็นชอบให้ลอยตัวราคาขายปลีกก๊าซ NGV ภายในรัศมี ๕๐ กิโลเมตร ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป ให้ปรับราคาก๊าซ NGV สำหรับรถยนต์ทั่วไปให้สะท้อนต้นทุนโดยให้ค่าดำเนินการที่ ๓.๔๓๖๗ บาทต่อกิโลกรัม และให้ปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV ให้สะท้อนกับต้นทุนราคาเฉลี่ย Pool Gas ของเดือนที่ผ่านมาในทุกวันที่ ๑๖ ของแต่ละเดือน โดยขอความร่วมมือบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) คงราคาขายปลีกก๊าซ NGV ที่ ๑๐.๐๐ บาทต่อกิโลกรัม สำหรับรถโดยสารสาธารณะต่อไป และปรับเพิ่มวงเงินช่วยเหลือสำหรับกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ จากเดิม ๙,๐๐๐ บาทต่อเดือน เป็น ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือนและกลุ่มที่ได้รับ ๓๕,๐๐๐ บาทต่อเดือนเป็น ๔๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน โดยให้ช่วยเหลือรถโดยสารสาธารณะไปจนกว่าจะมีกลไกถาวรอื่นมาดูแลแทน ในส่วนค่าขนส่งก๊าซ NGV นอกรัศมี ๕๐ กิโลเมตรจากสถานีหลักตามระยะทางจริง ขอความร่วมมือ ปตท. คิดค่าขนส่งที่ ๐.๐๑๕๐ บาทต่อกิโลกรัมต่อกิโลเมตร แต่ไม่เกิน ๔ บาทต่อกิโลกรัม ทั้งนี้ ให้มีผลตั้งแต่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๙

(๒) เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบให้ปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถโดยสารสาธารณะ จากเดิมอยู่ที่ ๑๐.๐๐ บาทต่อกิโลกรัม เป็น ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม โดยมีผลตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑ และขอความร่วมมือ ปตท. คงราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถโดยสารสาธารณะ (ในเขตกรุงเทพฯ/ปริมณฑล : รถแท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก/รถตู้ ร่วม ขสมก. ในต่างจังหวัด : รถโดยสาร/มินิบัส/สองแถวร่วม ขสมก. รถโดยสาร/รถตู้ ร่วม บขส. และรถแท็กซี่) ที่ ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็นระยะเวลา ๑ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑ และเมื่อครบ ๑ ปีแล้วให้ปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV ให้สะท้อนต้นทุน

(๓) เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๒ ขอความร่วมมือ ปตท. ขยายเวลาการให้ส่วนลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถโดยสารสาธารณะออกไปจนถึงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ และให้ปลัดกระทรวงพลังงานจัดตั้งคณะทำงานร่วมเพื่อพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือต่อไป

(๔) เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒ เห็นชอบให้ปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น ๓ บาทต่อกิโลกรัม จากเดิม ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็น ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม โดยให้ทยอยปรับราคาเพิ่มขึ้นครั้งละ ๑ บาท ทุก ๔ เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป และขอความร่วมมือ ปตท. ช่วยเหลือส่วนต่างราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถโดยสารสาธารณะในระหว่างที่ทยอยปรับขึ้นราคาเพื่อคงราคาขายปลีกที่ ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม

(๕) เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๓ มีมติให้คงราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถยนต์ทั่วไปที่ ๑๕.๓๑ บาทต่อกิโลกรัม ต่อไปอีก ๕ เดือน (ตั้งแต่วันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๓ ถึงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๓)

(๖) เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓ มีมติบรรเทาผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในช่วงการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ดังนี้

- ขอความร่วมมือ ปตท. ปรับราคาก๊าซ NGV รถโดยสารสาธารณะลดลง ๓.๐๐ บาทต่อกิโลกรัม จากเดิม ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็น ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม ระยะเวลา ๓ เดือน (๑ เมษายน – ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)

- มอบหมายกระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม และ ปตท. ทบทวนโครงสร้างราคาก๊าซ NGV มาตรการช่วยเหลือรถโดยสารสาธารณะ และเสนอ กบง. พิจารณาก่อนวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

(๗) เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีมติ ดังนี้

- ขอความร่วมมือ ปตท. คงราคาก๊าซ NGV รถโดยสารสาธารณะ ที่ ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม ต่อไปอีก ๑ เดือน (๑ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓)

- ให้กระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม และ ปตท. หารือร่วมกันเพื่อทบทวนมาตรการช่วยเหลือรถโดยสารสาธารณะในระยะยาวที่เหมาะสม และนำเสนอ กบง. พิจารณาภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓

- เห็นชอบหลักการกำหนดโครงสร้างราคาขายปลีกก๊าซ NGV อิงราคาขายปลีกดีเซลหมุนเร็ว B๑๐ เพื่อเสนอที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ต่อไป

(๘) เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีมติ ดังนี้

- ขยายระยะเวลาการให้ส่วนลดราคาก๊าซ NGV รถโดยสารสาธารณะลดลง ๓.๐๐ บาทต่อกิโลกรัม เพื่อคงราคาก๊าซ NGV ที่ ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม ต่อไปอีก ๑ เดือน (๑ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓)

- เสนอให้ภาครัฐพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือรูปแบบอื่นทดแทน เช่น การขอเงินอุดหนุนบริการสาธารณะจากภาครัฐ

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ได้ชี้แจงแนวทางการกำหนดราคาขายปลีก NGV อ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล (Diesel Reference) ดังภาพที่ ๒

ภาพที่ ๒

แนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV อ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล (Diesel Reference)

ราคาขายปลีก NGV = x% (ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B๑๐ + ค่าขนส่ง)

ที่มา : เอกสารสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๑๙ วันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓

หมายเหตุ : ราคาขายปลีกก๊าซ NGV ไม่รวมภาษีบำรุงท้องถิ่น

- x% คือ ร้อยละ ๗๕
- ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B๑๐ คือ ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B๑๐ ในเขตกรุงเทพมหานคร ประกาศโดย บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด
- ค่าขนส่ง คือ ค่าขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างกรุงเทพมหานครกับภูมิภาค

ทั้งนี้ ราคาขายปลีกก๊าซ NGV ตามแนวทางดังกล่าวยังไม่รวมภาษีบำรุงท้องถิ่น

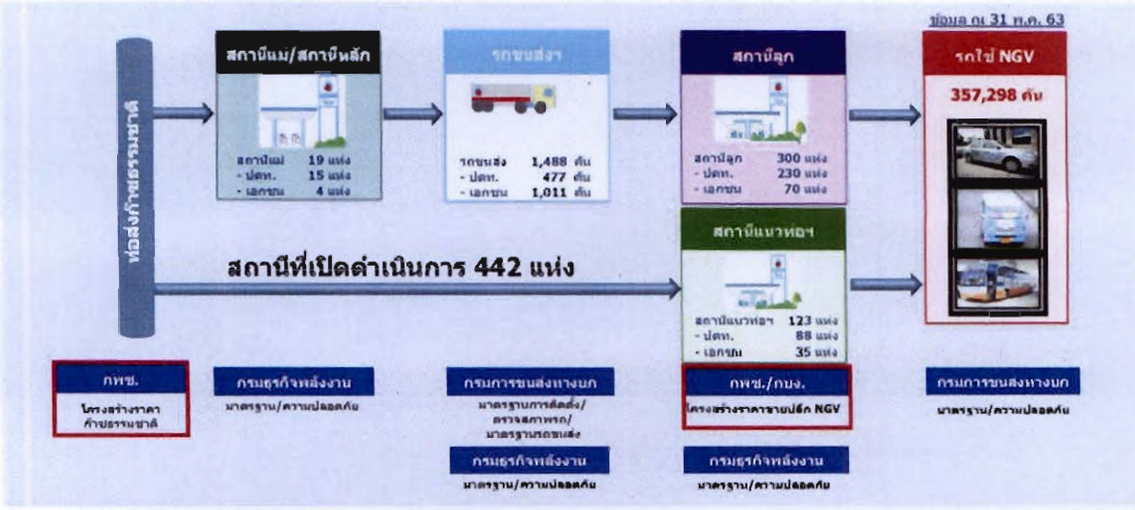
๓.๒.๓ การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ภาพรวมการดำเนินธุรกิจก๊าซ NGV ของ ปตท. เริ่มจากก๊าซในแหล่งผลิตจะถูกส่งผ่านท่อส่งก๊าซ และถูกส่งไปที่สถานีแม่หรือสถานีหลักจำนวน ๑๙ แห่ง และถ่ายขึ้นรถขนส่งที่มีอยู่จำนวน ๑,๔๘๘ คัน แล้วกระจายให้สถานีลูกจำนวน ๓๐๐ แห่ง เพื่อจำหน่ายให้กับผู้ใช้รถยนต์ระบบก๊าซ NGV ต่อไป นอกจากนั้นยังมีสถานีแนวท่อก๊าซที่ถ่ายก๊าซเข้าสู่สถานีจำหน่ายโดยตรงจำนวน ๑๒๓ แห่ง รวมปัจจุบันมีสถานีบริการก๊าซ NGV ทั้งสิ้น ๔๔๒ แห่ง โดยมีข้อมูลจากกรมขนส่งทางบกได้ระบุว่า ณ วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ มีรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV จำนวนทั้งสิ้น ๓๕๗,๒๙๘ คัน ตามที่แสดงไว้ในภาพที่ ๓

จากการดำเนินธุรกิจก๊าซ NGV ของ ปตท. พบว่ามีผลประกอบการก่อนการหักค่าเสื่อมราคา ดอกเบี้ย และภาษี (EBIDA) หรือกำไรสุทธิก่อนหักภาษี และดอกเบี้ย (EBIT) ที่ติดลบมาตลอด เทียบกับปัจจุบันที่ ปตท. จำหน่ายก๊าซ NGV ในราคา ๑๕.๓๑ ต่อกิโลกรัม จะมีการสนับสนุนราคาที่ประมาณ ๒ บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งในแต่ละวันสำหรับรถยนต์ทั่วไป (ไม่รวมรถยนต์โดยสารสาธารณะ) ที่ ปตท. บริการอยู่จะมีการใช้ก๊าซ NGV เฉลี่ยวันละ ๓,๐๐๐ ตัน คิดเป็น ๓ ล้านกิโลกรัม เมื่อคำนวณเป็นจำนวนเงินแล้วจะเห็นได้ว่า ปตท. รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนนี้วันละ ๖ ล้านบาท คิดเป็นจำนวนเงินประมาณ ๑๘๐ ล้านบาทต่อเดือน ซึ่งไม่ครอบคลุมต้นทุนที่ลงทุนไปทั้งหมดในธุรกิจก๊าซ NGV

ภาพที่ ๓

ห่วงโซ่อุปทานของก๊าซ NGV



ที่มา : เอกสารบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สำหรับประกอบการประชุมคณะกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๑๕ วันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๓

หมายเหตุ : กรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ = กพช.
คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน = กบง.

ในส่วนการปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของ ปตท. ภายหลังจากปี พ.ศ. ๒๕๕๗ นั้น เป็นไปตามนโยบายภาครัฐ โดยมีการอ้างอิงคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ และคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ดังนั้น ปตท. จะไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการปรับราคาเอง แต่มีการอ้างอิงราคาจากคณะกรรมการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๒๘ มีนาคม ๒๕๔๓ ที่เห็นชอบให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เร่งรัดการปรับเปลี่ยนการใช้น้ำมันมาเป็นก๊าซธรรมชาติ และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๕ กันยายน ๒๕๔๓ กำหนดให้ราคาขายปลีกก๊าซ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล แต่ในทางปฏิบัติราคาขายปลีกก๊าซ NGV ที่ ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ กำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๕๕ ของราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน ๙๑ และปรับเป็นร้อยละ ๖๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ และร้อยละ ๖๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ นับจากปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้พยายามให้ราคาขายปลีกก๊าซ NGV นั้นสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยที่ราคาเนื้อก๊าซที่ออกจากท่อส่งจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ หลังจากนั้นราคาค่าดำเนินการจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน และมีกฎหมายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ปตท. จึงต้องมีการปรับราคาตามการกำกับราคาดังกล่าวและไม่สามารถกำหนดราคาด้วยตนเอง

การกำหนดโครงสร้างราคาขายปลีกก๊าซ NGV นั้น ปตท. ไม่สามารถกำหนดได้เอง โดยจะต้องมีมติต่าง ๆ รองรับ โดยคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) จะทำหน้าที่กำหนดโครงสร้างและหลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายปลีกก๊าซ NGV ในขณะที่คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) จะทำหน้าที่กำหนดค่าใช้จ่ายดำเนินการในโครงสร้างราคาและแนวทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ที่มาของการกำหนดราคาและการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ จนถึงปัจจุบัน โดย ปตท. ได้ตรึงราคาขายปลีกก๊าซ NGV ในราคา ๘.๕๐ บาท มาจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๕๖ และได้ปรับราคาขายปลีกอีกครั้งในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๗

๓.๒.๔ การพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไข ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ

ตามที่ที่ประชุมสภา**ผู้แทนราษฎร ชุดที่** ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๐ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๓ มีมติตั้งกรรมาธิการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ **โดยมีระยะเวลาการพิจารณาศึกษา ๒๑๐** วัน ตั้งแต่วันที่ ๒๓ มกราคม – วันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๓

จากการพิจารณาศึกษาถึงสัดส่วนของที่มา สาเหตุ และสถานการณ์ของฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) พบว่าสัดส่วนการเกิดฝุ่นควันของแหล่งกำเนิดต่าง ๆ สามารถแบ่งออกเป็น ๕ แหล่งหลัก ได้แก่

๑) การขนส่งคมนาคม เป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละออง**ที่สำคัญในพื้นที่**เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการจราจรจำนวนมาก อันเกิดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของยานพาหนะ

๒) ภาคอุตสาหกรรม เป็นแหล่งกำเนิดหลักของฝุ่นละอองในบริเวณที่มีขนาดความหนาแน่นของโรงงานซึ่งมีการปล่อยมลพิษจากกระบวนการผลิตทางปล่องระบาย

๓) การเผาในที่โล่ง เป็นแหล่งกำเนิดหลักของฝุ่นละอองในบริเวณที่มีการทำการเกษตรระยะสั้น เช่น อ้อย ข้าว และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

๔) ไฟป่า เป็นแหล่งกำเนิดหลักของฝุ่นละอองในพื้นที่รอยต่อระหว่างชุมชนและเขตอนุรักษ์และป่าสงวน

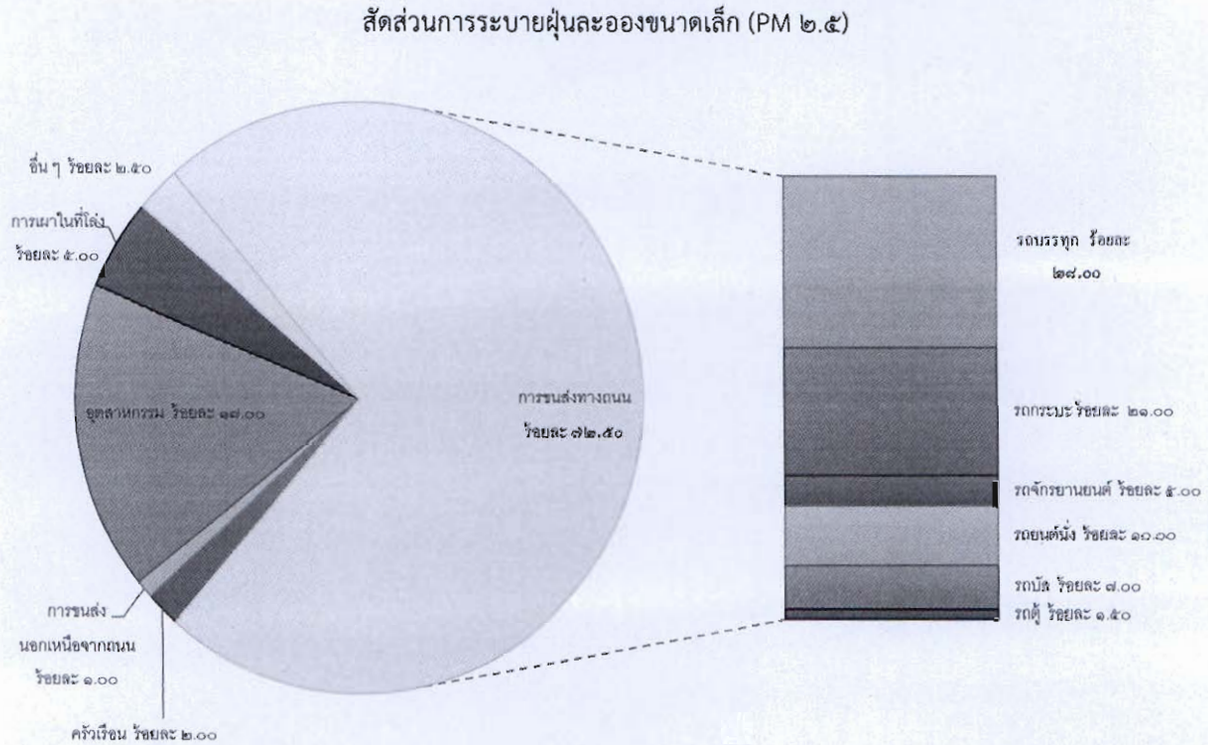
๕) หมอกควันข้ามแดน เป็นแหล่งกำเนิดที่สำคัญ**ของฝุ่น**ละอองที่เกิดจากการเผาไหม้ทางการเกษตรหรือไฟป่าในเขตประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคที่ฟุ้งกระจายสู่**พื้นที่ข้**างเคียง

เมื่อพิจารณาเชิงพื้นที่พบว่า พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) จากยานพาหนะ การจราจรหนาแน่น การเผาในที่โล่ง สภาวะอากาศจมตัวและลมสงบประกอบกับความกดอากาศสูง ก่อให้เกิดการสะสมของฝุ่นละอองในบรรยากาศ จนเริ่มมีปริมาณเกินค่าเกินมาตรฐานในช่วงเดือนธันวาคม – มีนาคมของทุกปี โดยสามารถแบ่งสัดส่วนการระบายฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) รายละเอียดตามกราฟที่ ๑ ได้ดังนี้

- การขนส่งทางถนน ร้อยละ ๖๔.๐๐
- การขนส่งนอกเหนือจากถนน ร้อยละ ๒.๐๐
- อุตสาหกรรม ร้อยละ ๒๔.๐๐
- ครัวเรือน ร้อยละ ๒.๐๐
- การเผาในที่โล่ง ร้อยละ ๔.๐๐
- อื่น ๆ ร้อยละ ๔.๐๐

กราฟที่ ๑

แสดงสัดส่วนการระบายฝุ่นละอองขนาดเล็กในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



เมื่อแยกเฉพาะสัดส่วนการระบายฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เฉพาะการขนส่งทางถนน สามารถแยกได้ดังนี้

- รถบรรทุก ร้อยละ ๒๘.๐๐ (จากทั้งหมด ๑๔๔,๖๓๐ คัน เป็นดีเซล ๙๙,๖๒๕ คัน)
- รถกระบะ ร้อยละ ๒๑.๐๐
- รถบัส ร้อยละ ๗.๐๐
- รถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๕.๐๐
- รถยนต์นั่ง ร้อยละ ๑๐.๐๐
- รถตู้ ร้อยละ ๑.๕๐

การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) จำเป็นต้องพิจารณาตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ และต้องเป็นการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองตามแหล่งกำเนิด จากข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญเห็นว่า กรณีการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากการคมนาคมสามารถดำเนินการได้หลายประการ เช่น การเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเพื่อช่วยดูดซับฝุ่นละอองขนาดเล็กที่เกิดจากกิจกรรมในเขตเมือง **การลดมลพิษในยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษมากทุกประเภททันที โดยเฉพาะการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์**

๓.๒.๕ การศึกษาแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน (PM ๒.๕) และสารมลพิษตั้งต้นของฝุ่นทุติยภูมิ (Secondary PM ๒.๕) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) และกรุงเทพมหานคร

(๑) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)

ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) จะเกิดซ้ำทุกปีโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การศึกษาหาแหล่งกำเนิดของฝุ่นละอองขนาดเล็กในกรุงเทพมหานครจึงมีความสำคัญเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการจัดการคุณภาพอากาศประกอบการจัดทำนโยบายจัดการปัญหามลพิษทางอากาศฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ ต่อไป

การศึกษาแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน และสารมลพิษตั้งต้นของฝุ่นทุติยภูมิ (Secondary PM ๒.๕) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ได้ดำเนินวิจัยด้วยวิธีการ ดังนี้

๑) การใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์แบบ Receptor Model ซึ่งสามารถแสดงถึงแหล่งกำเนิดของฝุ่นขนาดเล็กที่มาจากภายนอกพื้นที่ศึกษาได้ โดยเก็บข้อมูลในบรรยากาศและใช้แบบจำลอง จากผลการศึกษาพบว่า ฝุ่นที่อยู่ในอากาศที่ตรวจวัดได้ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นฝุ่นที่มาจากการเผาในที่โล่ง การจราจร และฝุ่นทุติยภูมิ (Secondary PM ๒.๕) รายละเอียดตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔

ผลลัพธ์จากการใช้แบบจำลอง CMB จากข้อมูลตรวจวัดในกรุงเทพมหานคร และ AIT

Source Factors	PCD		AIT	
	Wet Season, %	Dry Season, %	Wet Season, %	Dry Season, %
Traffic	27.4	23.0	27.9	27.0
Biomass burning	28.4	33.9	26.1	41.2
Sea salt	5.2	2.0	4.7	2.6
Soil & construction	5.6	4.4	9.2	5.1
Industry	6.2	7.4	6.6	4.0
SIA *	25.1	16.6	18.5	16.4
Unexplained	2.1	12.9	7.0	3.7
Measured mass, $\mu g/m^3$	14.7	29.0	15.2	32.6

* SIA: secondary inorganic aerosol (ammonium sulfate and ammonium nitrate).

ที่มา : เอกสารสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๕ วันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

หมายเหตุ : PCD ตรวจวัด ณ กรมควบคุมมลพิษ, AIT ตรวจวัด ณ AIT อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี

๒) การจัดทำบัญชีการระบายมลพิษ ซึ่งไม่สามารถแสดงถึงแหล่งกำเนิดของฝุ่นละอองขนาดเล็กที่มาจากภายนอกพื้นที่ศึกษาได้ ทั้งนี้ การคำนวณโดยใช้สูตรตามภาพที่ ๔ จะแสดงให้เห็นถึงแหล่งกำเนิดมลพิษหลักในพื้นที่ได้ จากผลการศึกษาพบว่า ปริมาณฝุ่นขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ส่วนใหญ่มาจากรถบรรทุกและรถกระบะซึ่งใช้เครื่องยนต์ดีเซล ส่วนรถโดยสารประจำทางแม้จะใช้เครื่องยนต์ดีเซล แต่ด้วยจำนวนรถจดทะเบียนที่น้อยกว่ารถบรรทุกและรถกระบะมาก จึงทำให้ปริมาณการระบายมลพิษน้อยกว่ารถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลประเภทอื่น ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลจำนวนรถมีความเป็นปัจจุบัน จึงได้นำข้อมูลจำนวนรถที่จดทะเบียนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครกับกรมการขนส่งทางบกมาคำนวณ รายละเอียดตามภาพที่ ๕

ภาพที่ ๔

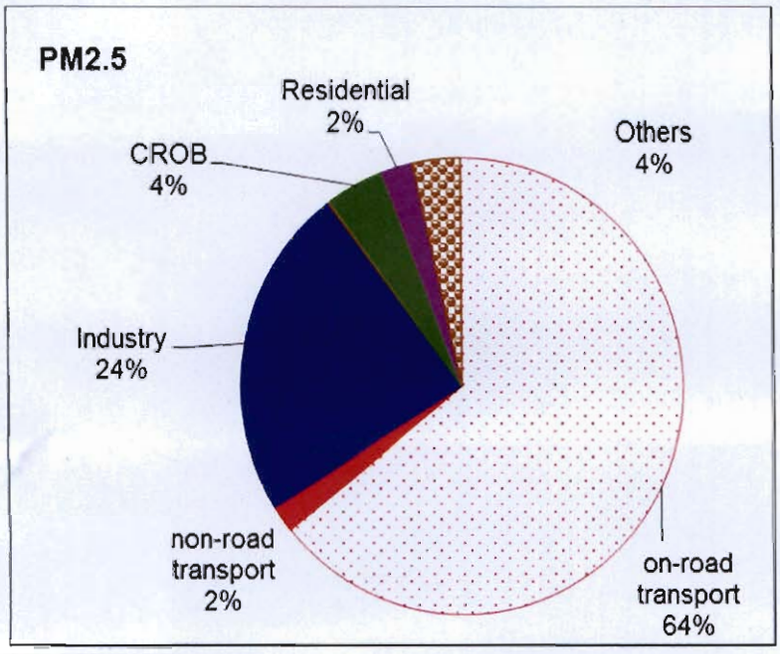
การคำนวณบัญชีการระบายมลพิษ

การระบายมลพิษ (ตันต่อปี) = ตัวคูณมลพิษ (ตันต่อกิจกรรม) × จำนวนกิจกรรม (กิจกรรมต่อปี)

ที่มา : เอกสารสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๕ วันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

ภาพที่ ๕

แหล่งกำเนิดมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร



ที่มา : เอกสารสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๕ วันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

ในกรณีของกรุงเทพมหานคร การศึกษาทั้ง ๒ วิธีข้างต้นให้ข้อมูลที่สอดคล้องกัน จะมีความแตกต่างกรณีที่แหล่งกำเนิดมลพิษไม่ได้อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่านั้น

จากการศึกษาพบว่า ฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็ก (Primary PM ๒.๕) (เกิดจากการเผาไหม้โดยตรง) ที่ระบายจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV มีค่าน้อยกว่าฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็กที่ระบายจากรถชนิดอื่น

ตารางที่ ๕

การประเมินการระบายฝุ่นขนาดเล็ก (หน่วย: ตันต่อปี)

ประเภทรถ	ค่าการเกิดฝุ่นขนาดเล็กในปัจจุบัน	รถบรรทุกทุกคันใช้ CNG	รถโดยสารประจำทางทุกคันใช้ CNG	รถบรรทุกและรถโดยสารประจำทางทุกคันใช้ CNG
รถยนต์ทั่วไป	๑,๑๒๔.๒	๑,๑๒๔.๒	๑,๑๒๔.๒	๑,๑๒๔.๒
รถมอเตอร์ไซต์	๖๑๗.๐	๖๑๗.๐	๖๑๗.๐	๖๑๗.๐
แท็กซี่	๑.๓	๑.๓	๑.๓	๑.๓
รถตู้	๑๖๑.๒	๑๖๑.๒	๑๖๑.๒	๑๖๑.๒
รถสองแถว	๑๘.๑	๑๘.๑	๑๘.๑	๑๘.๑
รถตุ๊กตุ๊ก	๒.๔	๒.๔	๒.๔	๒.๔
รถโดยสารประจำทาง	๔๑๔.๖	๔๑๔.๖	๙.๐	๙.๐
รถบรรทุก	๓,๖๑๕.๔	๘.๐	๓,๖๑๕.๔	๘.๐
รถปิกอัพ	๒,๐๐๑.๗	๒,๐๐๑.๗	๒,๐๐๑.๗	๒,๐๐๑.๗
รวม	๗,๙๕๕.๙	๔,๓๔๘.๔	๗,๕๕๐.๒	๓,๙๔๒.๘

ที่มา : เอกสารสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) สำหรับประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๕ วันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

การจำลองการระบายฝุ่นขนาดเล็กจากการใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV ในรถขนาดใหญ่ (รถบรรทุกและรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครและยังใช้งานมีประมาณ ๑๑๗,๒๖๗ คัน และ ๓๐,๙๕๔ คัน ตามลำดับ) รายละเอียดตามตารางที่ ๕ พบว่า

๑) หากรถบรรทุกที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานครจำนวน ๑๑๗,๒๖๗ คัน เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV ทั้งหมดจะสามารถลดฝุ่นละอองขนาดเล็กปฐมภูมิลงได้ร้อยละ ๔๕.๓

๒) หากรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ๓๐,๙๕๔ คัน เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV ทั้งหมดจะสามารถลดฝุ่นละอองขนาดเล็กปฐมภูมิลงได้ร้อยละ ๕

๓) หากรถบรรทุกและรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๔๘,๒๒๑ คัน เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV ทั้งหมดจะสามารถลดฝุ่นละอองขนาดเล็กปฐมภูมิลงได้ร้อยละ ๕๐.๔

จากการศึกษาวิจัยนำไปสู่ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) สาเหตุหลักของฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ในกรุงเทพมหานคร คือ การจราจร

๒) **การใช้ก๊าซ NGV สามารถลดปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กจากการจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญ** ซึ่งการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV ควรส่งเสริมในรถขนาดใหญ่ (รถบรรทุกและรถโดยสารประจำทาง) เนื่องจากมีความเหมาะสมมากกว่ารถขนาดเล็กหรือรถยนต์ส่วนบุคคล และควรเป็นเครื่องยนต์ก๊าซ NGV ที่มีประสิทธิภาพดี

๓) กรมควบคุมมลพิษได้ทำการศึกษาและทดสอบรถยนต์เพื่อประเมินปริมาณมลพิษจากการใช้เชื้อเพลิงชนิดต่าง ๆ เช่น B๗๐ B๑๐ B๒๐ B๓๐ และก๊าซ NGV รวมถึงศึกษาความเหมาะสมในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและเรือยนต์ไฟฟ้า เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประกอบการตัดสินใจและกำหนดนโยบายในการลดปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กในกรุงเทพมหานครต่อไป

จากผลการศึกษาสามารถสรุปและเสนอแนะได้ว่า ฝุ่นที่อยู่ในอากาศที่ตรวจวัดได้ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นฝุ่นที่มากจากการจราจร โดยการใช้ก๊าซ NGV สามารถลดปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) จากการจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญ ควรส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV ควรส่งเสริมในรถยนต์ทุกประเภท

(๒) กรุงเทพมหานคร

จากรายงานของสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร พบว่าสาเหตุหลักของฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ในกรุงเทพมหานคร มาจากการเผาไหม้เชื้อเพลิง ซึ่งมีแหล่งกำเนิดหลักมาจากภาคการขนส่งทางถนนมากที่สุด (ร้อยละ ๗๒.๕) รองลงมาได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม (ร้อยละ ๑๗) การเผาในที่โล่ง (ร้อยละ ๕) และอื่นๆ (ร้อยละ ๕.๕) ส่วนฝุ่นละอองจากภาคการขนส่ง ร้อยละ ๗๒.๕ มาจากรถบรรทุก ร้อยละ ๒๘ รถกระบะ ร้อยละ ๒๑ รถยนต์นั่ง ร้อยละ ๑๐ รถบัส ร้อยละ ๗ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๕ และรถตู้ ร้อยละ ๑.๕ จะเห็นได้ว่าเป็นรถประเภทรถดีเซล ประมาณร้อยละ ๕๔ (รถบรรทุก ร้อยละ ๒๘ รถปิกอัพร้อยละ ๒๑ รถบัส ร้อยละ ๗ ทั้งนี้เป็นข้อมูลที่อ้างอิงมาจาก AIT)

นอกจากนั้นยังพบว่าเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติจะมีระดับการปล่อยสารพิษที่ต่ำ สามารถลดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ได้ถึงร้อยละ ๕๐ - ๘๐ ลดก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ได้ร้อยละ ๖๐ - ๙๐ ลดก๊าซไฮโดรคาร์บอน ได้ร้อยละ ๖๐ - ๘๐ และไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองหรือเขม่าจากท่อไอเสีย (กระทรวงพลังงาน) ดังนั้น การเปลี่ยนเครื่องยนต์จากการใช้น้ำมันดีเซลเป็นก๊าซธรรมชาติจะสามารถลดปัญหาฝุ่นละออง PM ๒.๕ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้

จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๑๐,๖๘๖,๔๙๔ คัน เป็นรถเครื่องยนต์ดีเซลซึ่งเป็นแหล่งก่อฝุ่นละออง PM ๒.๕ จำนวน ๒,๘๑๙,๓๕๕ คัน คิดเป็นประมาณร้อยละ ๒๖ โดยเป็นรถบรรทุกจำนวน ๑๔๔,๖๓๐ คัน[๑] (สำนักงานสถิติแห่งชาติ) ส่วนจะต้องปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์จากการใช้น้ำมันดีเซลมาเป็นก๊าซ NGV จำนวนกี่คันถึงจะสามารถลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ ได้นั้นจะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป

หากสามารถส่งเสริมให้รถยนต์กลุ่มที่ปล่อยฝุ่นมาก เช่น รถบรรทุก รถกระบะ รถเก่ง หันมาใช้เชื้อเพลิงที่ใช้ก๊าซธรรมชาติได้มากขึ้นร้อยละ ๕๐ จะสามารถลดฝุ่น PM ๒.๕ ได้ถึงร้อยละ ๒๙ และส่งเสริมให้รถโดยสาร ขสมก. มาใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติและไฟฟ้าก็จะทำให้ฝุ่น PM ๒.๕ ลดลงได้ทั้งหมด ร้อยละ ๗ ทำให้สามารถลดฝุ่นในภาพรวมได้จากภาคการขนส่งประมาณ ร้อยละ ๓๖ อ้างอิงจาก Emission Inventory (กรมควบคุมมลพิษ, ๒๕๖๒) **นอกจากนั้นการเปลี่ยนเชื้อเพลิงของเรือโดยสารในคลองแสนแสบและแม่น้ำเจ้าพระยาให้ใช้ก๊าซธรรมชาติและไฟฟ้าก็จะช่วยลดฝุ่น PM ๒.๕ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อีกด้วย**

---

[๑] สำนักงานสถิติแห่งชาติ, จำนวนรถที่จดทะเบียน จำแนกตามประเภทรถ รายภาคและจังหวัด ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๖๒, จาก http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/15.aspx.

ทั้งนี้ ยังมีความจำเป็นจะต้องดำเนินการศึกษาและประเมินประสิทธิผลของการดำเนินมาตรการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติและไฟฟ้า รวมถึงการศึกษาด้านต้นทุนและประสิทธิภาพ (Cost & Effectiveness) ของมาตรการและนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

นอกจากนี้สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ยังได้เสนอมาตรการกำหนดพื้นที่ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร เพื่ออนุญาตให้รถยนต์ที่ปล่อยมลพิษต่ำเข้ามาใช้งานได้ในพื้นที่กำหนด (โดยเฉพาะใจกลางเมือง) โดยใช้แนวคิด Low Emission Zone ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีรถยนต์ที่ใช้ในราชการมากกว่าหนึ่งหมื่นคัน โดยส่วนใหญ่เป็นเครื่องยนต์ดีเซล สมาชิกสภากรุงเทพมหานครได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาด เช่น รถไฟฟ้า รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ก๊าซ NGV ซึ่งแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในเรื่องปลอดมลพิษ ได้กำหนดให้กรุงเทพมหานครจะต้องปรับเปลี่ยนมาใช้ยานพาหนะที่มีค่ามลพิษต่ำในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยขณะนี้กรุงเทพมหานครได้ทยอยปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์พลังงานสะอาดเพื่อทดแทนรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งานบ้างแล้ว นอกจากนี้ เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้ทำสัญญาเช่ารถเก็บขยะจากเอกชน สำนักสิ่งแวดล้อมจึงมีแนวคิดที่จะปรับเปลี่ยนให้รถเก็บขยะของกรุงเทพมหานครใช้เครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานสะอาดในการทำสัญญาเช่าครั้งต่อไป และมีความเป็นไปได้ที่จะมีการว่าจ้างให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการในการเก็บขยะแทนกรุงเทพมหานคร (Outsourcing) โดยกำหนดในสัญญาว่าจ้างให้เอกชนจะต้องใช้รถเก็บขยะที่ใช้เครื่องยนต์พลังงานสะอาด

๓.๒.๖ แนวทางในการอุดหนุนราคาขายปลีกก๊าซ NGV เพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕)

สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงว่า จากแนวทางในการอุดหนุนราคาขายปลีกก๊าซ NGV ในกรณีถ้ามีการดำเนินการลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ให้อยู่ที่ ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม หรือให้อยู่ที่ระดับร้อยละ ๕๐ ของราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล จะส่งผลให้มีการใช้รถยนต์เครื่องยนต์ NGV ในธุรกิจการขนส่งไม่ต่ำกว่า ๑ แสนคัน เพราะว่าเป็นต้นทุนที่สามารถดำเนินการได้ คุ้มค่าต่อการลงทุน

ทั้งนี้ กรณีราคาขายปลีกก๊าซ NGV อาจจะต้องกำหนดเป็นวาระแห่งชาติเพราะลำพังกระทรวงพลังงานเพียงหน่วยงานเดียวไม่อาจจะผลักดันให้สำเร็จได้โดยง่าย ต้องให้มีหน่วยงานอื่น ๆ มาร่วมพิจารณาด้วย

ถึงอย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) มีภารกิจการกำกับดูแลจะอยู่เฉพาะกิจการไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติ โดยจะไม่รวมถึงการขนส่ง ดังนั้น กบง. จะควบคุมราคาก๊าซ NGV ได้เฉพาะส่วนที่อยู่ในท่อก๊าซ ส่วนโครงข่ายที่ออกมาจากสถานีให้บริการก๊าซ NGV จะเป็นหน้าที่ของสำนักนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ซึ่งเป็นผู้เสนอไปสู่ระดับนโยบาย

ปัจจุบันจากการศึกษาพบว่าปัญหาฝุ่น PM ๒.๕ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประมาณร้อยละ ๗๒.๕ เกิดจากภาคการขนส่ง ซึ่งหากสามารถเปลี่ยนเครื่องยนต์ของรถบรรทุกจากเครื่องยนต์ดีเซลมาเป็นเครื่องยนต์ก๊าซ NGV ได้ จะทำให้ปัญหาฝุ่น PM ๒.๕ ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น หาก ปตท. มีการอุดหนุนหรือปรับลดราคาในส่วนของก๊าซ NGV จะสามารถช่วยเหลือสังคมได้ด้วยการลดปัญหาฝุ่น PM ๒.๕

นอกจากนั้น สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ได้เสนอข้อมูลเปรียบเทียบต้นทุนแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุกระหว่างน้ำมันดีเซลและก๊าซ NGV พบว่าในอดีตขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลเท่ากับ ๓๐ บาทต่อลิตร ส่วนก๊าซ NGV ราคา ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๓๓ ของราคาน้ำมันดีเซล ส่งผลให้การขนส่งมีกำไรจากการหันมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย ๓๔๕.๙๖ บาทต่อเที่ยว ส่วนต้นทุนในปัจจุบันพบว่า ราคาน้ำมันดีเซลอยู่ที่ ๑๙ บาทต่อลิตร ส่วนราคาก๊าซ NGV เท่ากับ ๑๕.๓๕ บาท คิดเป็นร้อยละ ๘๐.๗๙ ของราคาน้ำมันดีเซล พบว่าการหันมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันดีเซลส่งผลให้

ต้นทุนสูงขึ้นอย่างมาก ดังนั้น หากต้องการให้ภาคขนส่งหันมาใช้ก๊าซ NGV เพื่อลดปัญหาฝุ่น PM ๒.๕ จำเป็นต้องปรับราคาก๊าซ NGV ให้ลงมาอยู่ที่ระดับร้อยละ ๕๐ ของน้ำมันดีเซล ซึ่งจะส่งผลให้เกิดแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์มาใช้ก๊าซ NGV แต่อย่างไรก็ตามสถานีบริการเชื้อเพลิงก๊าซ NGV นั้น ต้องจัดให้มีเพียงพอสอดคล้องกับการส่งเสริมด้วย

๓.๓ ผลการพิจารณาของคณะกรรมาธิการ

การดำเนินมาตรการของรัฐบาลในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนหันมาใช้ก๊าซ NGV ซึ่งเป็นพลังงานทางเลือก ในช่วงภาวะราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ โดยให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ดำเนินการชดเชยส่วนต่างราคา ทำให้ก๊าซ NGV มีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซิน ด้วยเหตุที่ก๊าซ NGV มีราคาต่ำนี้จึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งจำนวนมากหันมาใช้รถยนต์เครื่องยนต์ NGV แม้รถบรรทุกเครื่องยนต์ NGV จะสามารถบรรทุกน้ำหนักสินค้าได้น้อยกว่ารถบรรทุกเครื่องยนต์ดีเซลประมาณ ๓ – ๔ ตันต่อคันก็ตาม แต่ก็ยังคุ้มค่าต่อการลงทุนมากกว่าการใช้เครื่องยนต์ดีเซล โดยในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งนั้นพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้ลงทุนติดตั้งเครื่องยนต์ NGV แทนเครื่องยนต์ดีเซลที่มีอยู่เดิมโดยมีต้นทุนประมาณคันละ ๔ – ๕ แสนบาท[๒] และผู้ประกอบการบางส่วนได้ลงทุนซื้อรถบรรทุกที่ได้รับการติดตั้งเครื่องยนต์ NGV จากโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งมีราคาสูงกว่ารถบรรทุกเครื่องยนต์ดีเซลประมาณคันละ ๑ แสนบาท[๓]

การปรับโครงสร้างราคาก๊าซ NGV เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยกระทรวงพลังงาน ตามกรอบแนวทางการปรับโครงสร้างราคาตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาตินับตั้งแต่วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นมา ได้ทำให้ราคาขายปลีกก๊าซ NGV ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากเดิมที่มีราคา ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม สำหรับรถยนต์สาธารณะ และราคา ๑๐.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถขนส่ง[๔] จนกระทั่งปัจจุบัน ก๊าซ NGV มีราคาประมาณ ๑๕.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม ในขณะที่ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลมีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ โดยราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๓ อยู่ที่ประมาณ ๑๘ – ๑๙ บาทต่อลิตร[๕] จากสถานการณ์ราคาก๊าซ NGV ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการที่สมัครใจใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์ NGV ในการขนส่งตามนโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกของรัฐบาลต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์ดีเซล ทำให้ขณะนี้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่งดใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงในการขนส่งและหันมาใช้น้ำมันดีเซลแทน

---

[๒] ข้อมูลจากผู้แทนสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ในการประชุมคณะอนุกรรมาธิการ ครั้งที่ ๒๕ วันพุธที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

[๓] *เพิ่งอ้าง.*

[๔] รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลและการสั่งการของนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี รอบปีที่ ๕ ระหว่างวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๑ – ๓๐ เมษายน ๒๕๖๒ กระทรวงพลังงาน, จาก https://energy.go.th/ 2015/wp-content/uploads/ 2019/06/12sep2561%E2%80%9330apr2562.pdf น.25-26.

[๕] ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ณ วันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๓, จาก https://www.pttor.com/oilprice-capital.aspx.

จากผลการศึกษาของกรมควบคุมมลพิษร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียพบว่า ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) สูงกว่าค่ามาตรฐานในกรุงเทพมหานครสัมพันธ์กับการใช้รถยนต์เครื่องยนต์ดีเซล ทั้งนี้ ฝุ่นที่อยู่ในอากาศที่ตรวจวัดได้ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นฝุ่นที่มาจากการจราจร โดยปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มาจากรถบรรทุกและรถกระบะซึ่งใช้เครื่องยนต์ดีเซล นอกจากนี้ ผลการศึกษายังแสดงให้เห็นว่า ฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็ก (เกิดจากการเผาไหม้โดยตรง) ที่ระบายจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ NGV มีค่าน้อยกว่าฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็กที่ระบายจากรถชนิดอื่น[๖]

๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

รัฐบาลควรส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซ NGV และเครื่องยนต์ NGV ที่มีประสิทธิภาพดีเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เกินมาตรฐานอย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาของ AIT แสดงให้เห็นว่าฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ที่ระบายจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ NGV จะมีปริมาณน้อยกว่ารถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะกลุ่มรถบรรทุกที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลเป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) มากที่สุดของภาคการขนส่งทางบกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ การปรับลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ลง จะเป็นการจูงใจให้ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเป็นเชื้อเพลิงหันมาใช้รถยนต์เครื่องยนต์ NGV ซึ่งเป็นพลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้สามารถแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น **ราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ควรอยู่ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล เพื่อให้เกิดการจูงใจในการใช้ก๊าซ NGV เพื่อลดการเกิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

คณะกรรมาธิการขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด และบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) และข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ มาเพื่อได้โปรดพิจารณาและนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

(นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี)
เลขานุการคณะกรรมาธิการ

---

[๖] เอกสารประกอบการชี้แจงของผู้แทนสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียในการประชุมคณะอนุกรรมาธิการฯ ครั้งที่ ๒๔ วันพุธที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓

บรรณานุกรม

รายงานทางเทคนิค และรายงานการวิจัย

กระทรวงพลังงาน, รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลและการสั่งการของนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี รอบปีที่ ๕ ระหว่างวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๑ – ๓๐ เมษายน ๒๕๖๒ กระทรวงพลังงาน, สืบค้นจาก https:// energy.go.th/ 2015/wp-content/uploads/ 2019/06/12sep 2561%E2%80%9330apr2562.pdf น.25-26.

คณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ, รายงานพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ, สภาผู้แทนราษฎร.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ, จำนวนรถที่จดทะเบียน จำแนกตามประเภทรถ รายภาคและจังหวัด ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๖๒, สืบค้นจาก http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/15.aspx.

จดหมายข่าว

บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน), ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ณ วันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๓, สืบค้นจาก https://www.pttor.com/oilprice-capital.aspx.

บันทึกการประชุม รายงานการประชุม หรือสรุปการประชุม

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ครั้งที่ ๑๔ (๒๐ มกราคม ๒๕๕๙).

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ครั้งที่ ๕๖ (๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑).

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ครั้งที่ ๗๕ (๑๖ มกราคม ๒๕๖๒).

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ครั้งที่ ๗๘ (๑๙ เมษายน ๒๕๖๒).

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ครั้งที่ ๑๗ (๑๙ มีนาคม ๒๕๖๓).

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ครั้งที่ ๑๘ (๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓).

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ครั้งที่ ๑๙ (๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓).

<u>เอกสารประกอบการประชุม</u>

กรุงเทพมหานคร, 'การแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในกรุงเทพมหานคร)' (ประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของ องค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ครั้งที่ ๒๓, สภาผู้แทนราษฎร, ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓).

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), 'ภาพรวมการดำเนินธุรกิจของ ปตท.' (ประกอบการประชุมคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์การอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน ครั้งที่ ๑๕, สภาผู้แทนราษฎร, ๓๐ มกราคม ๒๕๖๓).

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), 'นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV' (ประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของ องค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ครั้งที่ ๒๐, สภาผู้แทนราษฎร, ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓).

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT), 'ผลการศึกษาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) และแนวทางแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กโดยส่งเสริมการใช้เครื่องยนต์ก๊าซธรรมชาติ' (ประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของ องค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ครั้งที่ ๒๕, สภาผู้แทนราษฎร, ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓).

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน, 'การกำหนดราคาขายปลีก NGV' (ประกอบการประชุมคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของ องค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ครั้งที่ ๑๙, สภาผู้แทนราษฎร, ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓).

<u>หนังสือราชการ</u>

กระทรวงพลังงาน ที่ พน ๐๖๐๐/๑๙๖ เรื่อง ชี้แจงนโยบายเกี่ยวกับการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายงานพิจารณาศึกษาแนวทางป้องกัน
และแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ

ฌ - ๑

บทสรุปผู้บริหาร

ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ เป็นปัญหาสำคัญและจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน คณะกรรมาธิการจึงได้มีการประมวลความเห็นเชิงวิชาการเพื่อศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ อย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล รวมทั้งสิ้น ๖๗ หน่วยงาน ประกอบด้วย ภาครัฐ จำนวน ๕๔ หน่วยงาน ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม จำนวน ๖ หน่วยงาน และภาควิชาการ จำนวน ๗ หน่วยงาน โดยคณะกรรมาธิการได้พิจารณาสถานการณ์ปัญหาตามกรอบการพิจารณาศึกษา ดังนี้ (๑) สาเหตุของปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) (๒) วิธีการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (๓) กฎหมายที่ใช้บังคับ และ (๔) วิธีการแก้ไขปัญหา

จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อสถานการณ์ฝุ่น PM ๒.๕ โดยสวนดุสิตโพล มหาวิทยาลัยสวนดุสิต จากกลุ่มตัวอย่าง ๑,๐๖๕ คน (แบ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดกรุงเทพมหานคร ร้อยละ ๔๙ และกลุ่มตัวอย่างในต่างจังหวัด ร้อยละ ๕๑) พบว่าประชาชนจากกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ ๒๘.๐๘ ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ฝุ่น PM ๒.๕ อย่างมาก และร้อยละ ๕๙.๗๒ ได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองอยู่บ้าง เมื่อสำรวจความพึงพอใจต่อการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองของภาครัฐ ประชาชนจากกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ ๖๒ ยังขาดความพึงพอใจกับการรับมือและมาตรการในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง โดยมีความเห็นว่าปัญหาฝุ่นละอองเป็นปัญหาเรื้อรังที่เกิดขึ้นมาแล้วเป็นระยะเวลานาน มีความล่าช้าและขาดแนวทางแก้ไขปัญหาจากภาครัฐ ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ทำให้ยังพบปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM ๒.๕ จากกิจกรรมต่าง ๆ เช่น ควันดำจากยานยนต์บนท้องถนน การเผาป่า และการปล่อยมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม

เมื่อคณะกรรมาธิการได้ศึกษาสัดส่วนของที่มา สาเหตุ และสถานการณ์ของฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) พบว่าสัดส่วนการเกิดฝุ่นควันของแหล่งกำเนิดต่าง ๆ แตกต่างกันขึ้นอยู่กับขอบเขตสถานที่ศึกษา ระยะเวลาการประเมิน และผู้ประเมิน โดยสามารถแบ่งแหล่งกำเนิดหลักของฝุ่นละอองในประเทศไทยได้ ๕ แหล่งหลัก ได้แก่

๑. การขนส่งคมนาคม เป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองที่สำคัญในเขตพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการจราจรจำนวนมาก โดยสาเหตุของฝุ่นละอองเกิดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของยานพาหนะ มีปัจจัยสำคัญ คือ มาตรฐานคุณภาพยานยนต์และเชื้อเพลิง ซึ่งปัจจุบันนโยบายที่มุ่งเน้นการให้ความรู้ในการดูแลรักษายานยนต์บนท้องถนน การเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพยานยนต์ และมาตรการทางภาษียังขาดความสอดคล้องกับการก่อมลพิษของยานยนต์ และไม่เพียงพอที่จะสร้างแรงจูงใจให้ผู้บริโภคหันมาใช้ยานยนต์หรือเชื้อเพลิงที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า

๒. ภาคอุตสาหกรรม เป็นแหล่งกำเนิดหลักของฝุ่นละอองขนาดเล็กในบริเวณที่มีความหนาแน่นของโรงงานซึ่งมีการปล่อยมลพิษจากกระบวนการผลิตทางปล่องระบาย ปัจจุบันยังขาดการเก็บข้อมูลการตรวจวัด การรายงานฝุ่นควัน และเกณฑ์หรือมาตรฐานที่ครอบคลุมฝุ่นประเภทต่าง ๆ ที่ปล่อยออกมาทางปล่องระบาย

๓. การเผาในที่โล่ง เป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองที่สำคัญในพื้นที่ที่มีการทำการเกษตรระยะสั้น อาทิ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคกลาง ซึ่งมีการเพาะปลูกอ้อย ข้าว และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ในปริมาณมาก เนื่องจากการเผาเป็นวิธีการเก็บเกี่ยวและเตรียมการเพาะปลูกที่สะดวกและมีต้นทุนต่ำสำหรับเกษตรกรรายเล็ก เมื่อเทียบกับการใช้เครื่องจักรซึ่งมีราคาสูง อีกทั้งนโยบายและมาตรการควบคุม/ลดการเผาต่าง ๆ ยังไม่ส่งผลให้การเผาในพื้นที่เกษตรลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

๔. ไฟป่า เป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองที่สำคัญในพื้นที่รอยต่อระหว่างชุมชนและเขตป่าอนุรักษ์และป่าสงวน โดยพบมากในเขตภาคเหนือซึ่งมีรอยต่อของพื้นที่ป่าและพื้นที่ชุมชนมาก สาเหตุหลักของการเกิดไฟป่า ได้แก่ การหาของป่า สาเหตุรอง ได้แก่ การล่าสัตว์ เผาไร่ เป็นต้น ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการจัดการไฟป่าโดยภาครัฐยังขาดการประสานความร่วมมือจากทุกภาคส่วนและการมีส่วนรวมของชุมชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ป่าใกล้เคียง รวมทั้งระบบการแจ้งสถานการณ์และรายงานความคืบหน้ายังไม่ทันต่อเหตุการณ์

๕. หมอกควันข้ามแดน เป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองสำคัญในหลายพื้นที่ของประเทศไทย อาทิ ภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้ โดยเกิดจากการเผาไหม้ทางการเกษตรหรือไฟป่าในเขตประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคที่ฟุ้งกระจายสู่พื้นที่ข้างเคียง

การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) จำเป็นต้องพิจารณาตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่และเป็นการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองที่ต้นกำเนิดเพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เพื่อบูรณาการการแก้ไขปัญหาอย่างครอบคลุมและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการบังคับใช้กฎหมาย การบริหารจัดการของหน่วยงานต่าง ๆ แรงจูงใจทางเศรษฐศาสตร์ และการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสาเหตุและวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)

ทั้งนี้ แนวทางการแก้ไขปัญหายังต้องสะท้อนความสำคัญและต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมที่แท้จริงเพื่อการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เนื่องจากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีต้นทุนในการใช้งานการก่อมลพิษหรือสร้างผลกระทบในทางลบต่อสิ่งแวดล้อมจึงเป็นผลกระทบภายนอกเชิงลบ (Negative Externalities) ซึ่งควรนำมาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิตสินค้า/บริการตามแนวคิดผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle : PPP) หรือนำมาประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมเมื่อวางกลยุทธและนโยบายของภาครัฐ โดยควรมีการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) ทุกครั้งเมื่อทำการกำหนดนโยบาย หรือเมื่อมีการจัดทำโครงการที่ทุกส่วนราชการเสนอ รวมทั้งมีการใช้มาตรการด้านการเงินและการคลัง เพื่อให้ครอบคลุมถึงต้นทุนในการคุ้มครอง อนุรักษ์ ฟื้นฟู และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการกำหนดกระบวนการในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กและปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีและการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs)

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญที่สำคัญ มีดังนี้

๑. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไม่ใช่ของฟรี มีต้นทุนในการใช้งาน

การก่อมลพิษหรือสร้างผลกระทบในทางลบต่อสิ่งแวดล้อม แม้ไม่เห็นผลในระยะสั้นแต่ก็ส่งผลกระทบในระยะยาว ดังนั้น จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการนำหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle : PPP) ที่ให้ความสำคัญกับการนำต้นทุนที่เกิดจากการก่อมลพิษทางสิ่งแวดล้อมมาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิตสินค้าหรือการบริการ และนำหลักการ ๓R (Reduce Reuse and Recycle : ๓Rs) มาใช้ในกระบวนการผลิตเพื่อให้เกิดของเสียที่เหลือจากการผลิตน้อยที่สุด โดยหนึ่งในแนวคิดที่จะช่วยขับเคลื่อนหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย ได้แก่ การพัฒนาระบบการซื้อขายคาร์บอนที่เป็นทางการ

๒. กลไกตลาดสามารถนำมาใช้สะท้อนต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมและแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืน

ระบบการซื้อขายคาร์บอนเป็นการกำหนดมูลค่าทางเศรษฐกิจให้แก่ปริมาณคาร์บอนที่ปลดปล่อยโดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ เช่น การคมนาคม การผลิตภาคอุตสาหกรรม การเกษตร ระบบการซื้อขาย

คาร์บอนจึงเป็นกลไกตลาดที่สำคัญในการสร้างแรงจูงใจและสนับสนุนให้ชุมชนและผู้ผลิตหาแนวทางหรือเทคโนโลยีในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

๓. ทุกคนเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาและจำเป็นต้องมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา

ประชาชนทุกคนเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาทางสิ่งแวดล้อม เพราะความต้องการอุปโภคบริโภคส่งผลผลกระทบต่อการใช้ทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนั้น ประชาชนทุกคนจึงจำเป็นต้องมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาทางสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เราทุกคนต้องพึงตระหนักเสมอว่าเป็นหน้าที่ของเราทุกคนที่จะส่งมอบทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณภาพเทียบเท่าหรือดีกว่าให้ประชากรรุ่นต่อไป

๔. ข้อสังเกตแบ่งตามแหล่งกำเนิดของฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)

๑) การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากการคมนาคม เช่น การเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตเมือง เพื่อช่วยดูดซับฝุ่นละอองขนาดเล็กที่เกิดจากกิจกรรมในเขตเมือง การลดมลพิษในยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษมากทุกประเภททันที เป็นต้น

๒) การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากภาคอุตสาหกรรม เช่น การบัญญัติกฎหมายว่าด้วยทำเนียบการปลดปล่อยและเคลื่อนย้ายมลพิษ (Pollutant Release and Transfer Registration : PRTR) เพื่อให้โรงงานอุตสาหกรรมต้องรายงานการปล่อยมลพิษทางอากาศให้กับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบ การศึกษาและเก็บข้อมูลพื้นฐานประเด็นการปล่อยฝุ่นควันและมลพิษจากภาคอุตสาหกรรมทั่วประเทศ เป็นต้น

๓) การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากการเผาที่โล่ง เช่น การจัดตั้งศูนย์อำนวยการการบริหารจัดการการเผาในพื้นที่เกษตรและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำข้อมูล Hotspot และ Burn scar เพื่อพัฒนาระบบการรายงานสถานการณ์ฝุ่นที่เหมาะสมในระดับท้องถิ่นทั่วประเทศ การบริหารจัดการการเผา โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นศูนย์กลางในการกำหนดนโยบายผ่านการจัดระเบียบการชิงเผาในท้องถิ่น เป็นต้น

๔) การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากไฟป่าในพื้นที่อนุรักษ์ เช่น การสนับสนุนกำลังและงบประมาณส่วนกลางจากรัฐบาลให้สอดคล้องตามแผนมาตรการป้องกันไฟป่า การจัดตั้งศูนย์อำนวยการการบริหารจัดการการเผาโดยใช้ข้อมูลการพยากรณ์สภาพอากาศล่วงหน้าของกรมอุตุนิยมวิทยาเป็นฐานในการกำหนดช่วงเวลาปลอดภัยที่สามารถให้ประชาชนบริหารจัดการเผาได้ เป็นต้น

๕) การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากหมอกควันข้ามแดน เช่น การผลักดันให้เกิดความร่วมมือในการจัดทำข้อมูลจุดความร้อน แหล่งที่มาของฝุ่นละออง และสถานการณ์หมอกควันข้ามแดนระหว่างหน่วยงานหรือศูนย์วิเคราะห์ข้อมูลในระดับทวิภาคีหรือพหุภาคี การผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับอนุภูมิภาค เป็นต้น

ภาคผนวก ข

ผลการศึกษาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)
และแนวทางการแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก
โดยส่งเสริมการใช้เครื่องยนต์ก๊าซธรรมชาติ

Asian Institute of Technology (AIT)

AIT
Asian Institute of Technology

ผลการศึกษาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) และแนวทางแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กโดยส่งเสริมการใช้เครื่องยนต์ก๊าซธรรมชาติ

ผศ ดร เอกบดินทร์ วินิจกุล (ekbordinw@ait.asia)

สาขาวิชาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการ

Asian Institute of Technology (AIT)

ข้อมูลที่นำเสนอ

- ข้อมูลแหล่งกำเนิดฝุ่นขนาดเล็ก (PM2.5) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- ค่าการระบายมลพิษของ รถเครื่องยนต์ดีเซล รถเครื่องยนต์เบนซิน และ NGV
- การจำลองการระบายฝุ่นขนาดเล็กเมื่อมีการใช้ CNG กับรถขนาดใหญ่ใน กรุงเทพมหานคร
- สรุปและข้อเสนอแนะ



ข้อมูลแหล่งกำเนิดฝุ่นในกรุงเทพมหานคร

- ปัญหาฝุ่นละออง PM2.5 จะเกิดซ้ำทุกปี การศึกษาหาแหล่งกำเนิดของฝุ่นขนาดเล็กในกรุงเทพมหานคร มีความสำคัญเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการจัดการคุณภาพอากาศ ประกอบการจัดทำนโยบายจัดการปัญหามลพิษทางอากาศฝุ่นละออง PM2.5 ต่อไป

- การศึกษาหาแหล่งกำเนิดฝุ่นขนาดเล็กในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน สามารถแบ่งออกเป็นวิธีหลัก ๆ ได้ 2 วิธี ได้แก่
  - การใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์แบบ Receptor model (สามารถแสดงถึงแหล่งกำเนิดของฝุ่นขนาดเล็กที่มาจากภายนอกพื้นที่ศึกษาได้ --> เก็บข้อมูลในบรรยากาศและใช้แบบจำลอง)
  - การจัดทำบัญชีการระบายมลพิษ (ไม่สามารถแสดงถึงแหล่งกำเนิดของฝุ่นขนาดเล็กที่มาจากภายนอกพื้นที่ศึกษาได้ --> จากการคำนวณ แต่สามารถบอกได้ถึงแหล่งกำเนิดมลพิษหลักในพื้นที่ได้)
  - ในกรณีของกรุงเทพมหานคร ทั้งสองวิธีให้ข้อมูลที่สอดคล้องกัน จะมีความแตกต่างที่แหล่งกำเนิดมลพิษที่ไม่ได้อยู่ในเขตกรุงเทพและปริมณฑลเท่านั้น

แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Receptor Model)

ผลลัพธ์จากการใช้แบบจำลอง CMB จากข้อมูลตรวจวัดในกรุงเทพมหานครและ AIT

Source Factors	PCD		AIT	
	Wet Season, %	Dry Season, %	Wet Season, %	Dry Season, %
Traffic	27.4	23.0	27.9	27.0
Biomass burning	28.4	33.9	26.1	41.2
Sea salt	5.2	2.0	4.7	2.6
Soil & construction	5.6	4.4	9.2	5.1
Industry	6.2	7.4	6.6	4.0
SIA *	25.1	16.6	18.5	16.4
Unexplained	2.1	12.9	7.0	3.7
Measured mass, $\mu g/m^3$	14.7	29.0	15.2	32.6

* SIA: secondary inorganic aerosol (ammonium sulfate and ammonium nitrate).

Source: Narita et al, 2019

- ฝุ่นที่อยู่ในอากาศที่ตรวจวัดได้ในกรุงเทพมหานครและ AIT ส่วนใหญ่เป็นฝุ่นที่มาจากการเผาในที่โล่ง การจราจร และฝุ่นทุติยภูมิ

บัญชีการระบายมลพิษ (Emission Inventory)

AIT Asian Institute of Technology

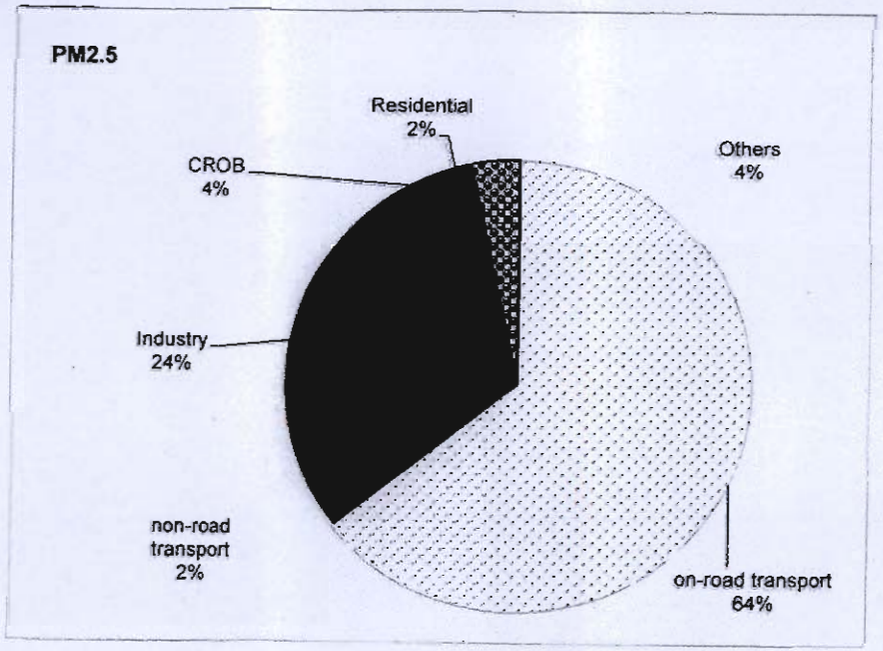
❑ การคำนวณบัญชีการระบายมลพิษ

การระบายมลพิษ (ตันต่อปี) = ตัวคูณมลพิษ (ตันต่อกิจกรรม) × จำนวนกิจกรรม (กิจกรรมต่อปี)

❑ โครงการศึกษาแหล่งกำเนิดฝุ่นขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) และสารมลพิษตั้งต้นของฝุ่นทุติยภูมิ (Secondary PM2.5) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- ❑ จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาฐานข้อมูลบัญชีการระบายสารมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิด ของพื้นที่ศึกษา
- ❑ สำหรับปีฐาน พ.ศ. 2561
- ❑ ได้รับการสนันสนุนจากกรมควบคุมมลพิษ
- ❑ ดำเนินโครงการระหว่างเดือนมิถุนายน ถึง เดือนธันวาคม ปี 2562

บัญชีการระบายมลพิษของกรุงเทพมหานคร

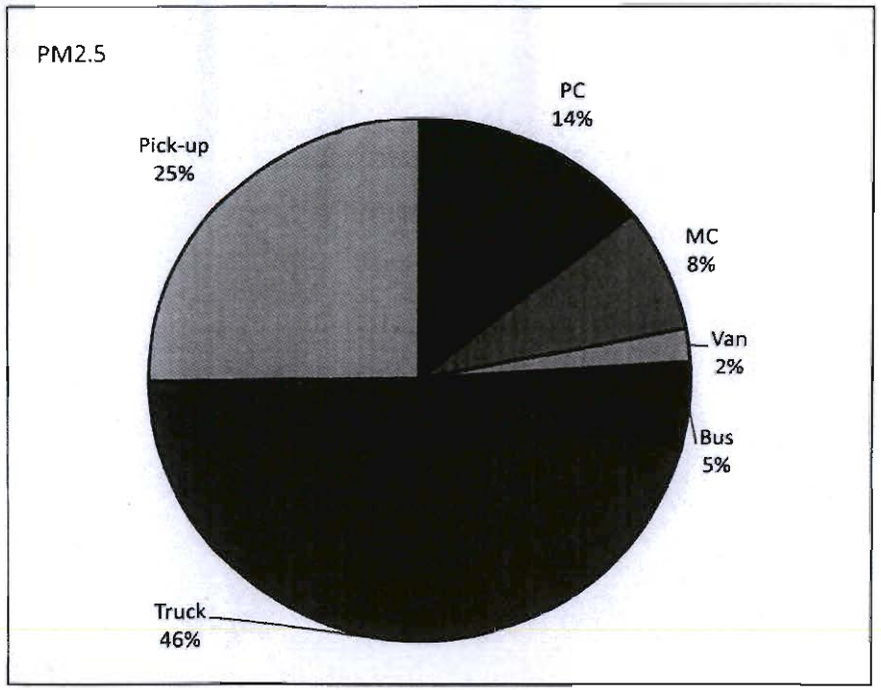


Source: PCD-AIT Emission Inventory, 2019

- ใช้เพื่อบอกข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น ไม่สามารถบอกได้ถึงแหล่งกำเนิดมลพิษภายนอกกรุงเทพมหานครได้ (เช่น การเผาในที่โล่ง)

- ใช้ข้อมูลการจดทะเบียนรถในกรุงเทพมหานคร จากกรมการขนส่งทางบก โดยมีการปรับข้อมูลเพื่อให้แสดงถึงจำนวนรถที่ถูกใช้งานอยู่เท่านั้น ซึ่งอาจมีความคลาดเคลื่อนจากข้อมูลการใช้งานของรถนั้น ๆ ในจังหวัดปริมณฑล แต่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร

บัญชีการระบายมลพิษของกรุงเทพมหานคร

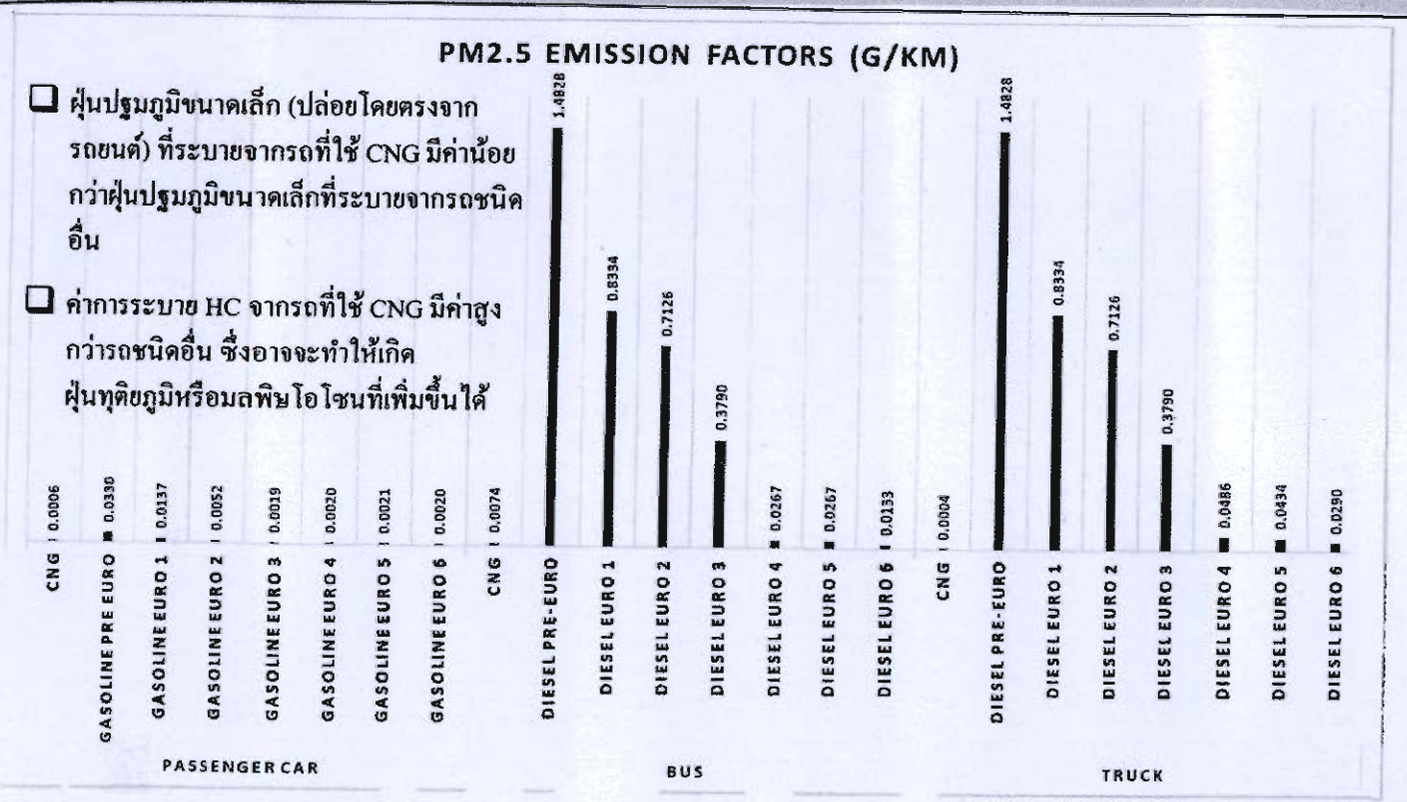


Source: PCD-AIT Emission Inventory, 2019

- ปริมาณฝุ่นขนาดเล็ก (PM2.5) ส่วนใหญ่มาจากรถบรรทุกและรถปิ๊กอัพซึ่งใช้เครื่องยนต์ดีเซล
- รถโดยสารประจำทางแม้จะใช้เครื่องยนต์ดีเซล แต่ด้วยจำนวนรถจดทะเบียนที่น้อยกว่ารถบรรทุกและปิ๊กอัพมาก จึงทำให้ปริมาณการระบายมลพิษน้อยกว่ารถเครื่องยนต์ดีเซลชนิดอื่น

ค่าตัวคูณมลพิษของรถชนิดต่าง ๆ

- ฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็ก (ปล่อยโดยตรงจากรถยนต์) ที่ระบายจากรถที่ใช้ CNG มีค่าน้อยกว่าฝุ่นปฐมภูมิขนาดเล็กที่ระบายจากรถชนิดอื่น
- ค่าการระบาย HC จากรถที่ใช้ CNG มีค่าสูงกว่ารถชนิดอื่น ซึ่งอาจจะทำให้เกิดฝุ่นทุติยภูมิหรือมลพิษโอโซนที่เพิ่มขึ้นได้



Source: PCD-AIT Emission Inventory, 2019

การจำลองการระบายฝุ่นขนาดเล็กจากการใช้ CNG ในรถขนาดใหญ่

การประเมินการระบายฝุ่นขนาดเล็ก (หน่วย: ตันต่อปี)

Vehicle category	Current	All CNG Trucks	All CNG Buses	All CNG Trucks & Buses
Passenger Car	1124.2	1124.2	1124.2	1124.2
Mortorcycle	617.0	617.0	617.0	617.0
Taxi	1.3	1.3	1.3	1.3
Van	161.2	161.2	161.2	161.2
Songthew	18.1	18.1	18.1	18.1
Tuktuk	2.4	2.4	2.4	2.4
Bus	414.6	414.6	9.0	9.0
Truck	3615.4	8.0	3615.4	8.0
Pick-up	2001.7	2001.7	2001.7	2001.7
Total	7955.9	4348.4	7550.2	3942.8

ฝุ่นลดลง 45.3% | ฝุ่นลดลง 5.0% | ฝุ่นลดลง 50.4%

ฝุ่นลดลง 98.0% | ฝุ่นลดลง 99.7%

Source: Modified from PCD-AIT Emission Inventory, 2019

- การจำลองการระบายฝุ่นโดยมีสมมุติฐานว่า
  - ใช้ CNG ในรถบรรทุกที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จะสามารถลดฝุ่นขนาดเล็กปฐมภูมิลงได้ 45.3%
  - ใช้ CNG ในรถโดยสารประจำทาง ที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จะสามารถลดฝุ่นขนาดเล็กปฐมภูมิลงได้ 5.0%
  - ใช้ CNG ในรถโดยสารประจำทางและรถบรรทุก ที่จดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จะสามารถลดฝุ่นขนาดเล็กปฐมภูมิลงได้ 50.4%
- จำนวนรถบรรทุก และรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร และยังใช้งาน มีประมาณ 117,267 คัน และ 30,954 คัน ตามลำดับ

สรุปและข้อเสนอแนะ

- สาเหตุหลักของฝุ่นขนาดเล็ก (PM2.5) ในกรุงเทพมหานคร คือ การเผาในที่โล่ง การจราจร และ ฝุ่นทุติยภูมิ
  - ซึ่งฝุ่นจากการเผาในที่โล่งส่วนใหญ่ลอยมาจากพื้นที่นอกเขตกรุงเทพมหานคร
- การใช้ NGV สามารถลดปริมาณฝุ่นขนาดเล็กจากการจราจรได้อย่างมีนัยยะสำคัญ ซึ่งการส่งเสริมการใช้ NGV ควรส่งเสริมในรถขนาดใหญ่ (รถบรรทุกและรถโดยสารประจำทาง) เนื่องจากมีความเหมาะสมมากกว่ารถขนาดเล็กหรือรถส่วนบุคคล และควรเป็นเครื่องยนต์ CNG ที่มีประสิทธิภาพดี (เครื่อง CNG retrofit บางชนิดอาจมีค่าการระบายมลพิษในระดับที่สูงกว่าปกติ)
- การระบาย HC ต่อระยะทาง ของ NGV จะมากกว่าของรถยนต์ชนิดอื่น ๆ ซึ่งสามารถทำให้เกิดปริมาณฝุ่นทุติยภูมิหรือมลพิษโอโซนที่เพิ่มขึ้นได้
- ทางกรมควบคุมมลพิษได้ทำการศึกษาและทดสอบรถยนต์เพื่อประเมินปริมาณมลพิษ จากการใช้เชื้อเพลิงชนิดต่าง ๆ เช่น B7 B10 B20 B30 และ CNG รวมถึงศึกษาความเหมาะสมในการใช้ electric car/boat ซึ่งสามารถนำข้อมูลเหล่านี้มาใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจและร่างนโยบายในการลดปริมาณฝุ่นขนาดเล็กในกรุงเทพมหานครได้

ขอขอบคุณ

ekbordinw@ait.asia

ภาคผนวก ค

นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV

นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV

ที่ประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของ
องค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน

วันที่ 15 กรกฎาคม 2563



PTT NGV พลังสะอาด เพื่อทุกชีวิต

โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ที่ภาครัฐกำหนด

ปตท. ยังคงต้องรับภาระจากโครงสร้างราคาขายปลีก NGV ที่รัฐกำหนดไม่สะท้อนต้นทุนจากการดำเนินงานจริง

P_{NGV} = Pool Gas + S + ค่าผ่านท่อ + ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการในรัศมี 50 กม. + ค่าขนส่งส่วนเกิน 50 กม. + VAT

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการในรัศมี 50 กม.

ต้นทุน	กรอบ กกพ.	ผลการศึกษา ม.เชียงใหม่ ปี 58	ส่วนต่าง	ผลการศึกษา ม.ขอนแก่น ปี 60	ส่วนต่าง
ค่าใช้จ่ายที่ภาครัฐให้					
สถานีแม่	0.72	0.77	-0.05	0.67	0.05
ขนส่ง	0.67	0.70	-0.03	0.67	-
สถานีบริการ	2.04	2.46	-0.42	2.46	-0.42
ค่าปรับคุณภาพ NGV*	0.46	0.55	-	0.98	-0.52
รวมค่าใช้จ่ายที่ภาครัฐให้	3.89	4.48	-0.50	4.78	-0.89
ค่าใช้จ่ายที่ภาครัฐไม่ให้					
Gas Loss	-	0.24	-0.24	0.24	-0.24
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	-	0.17	-0.17	0.22	-0.22
รวมค่าใช้จ่ายดำเนินการ	3.89	4.89	-1.00	5.24	-1.35

หมายเหตุ : ต้นทุน ปตท. สูงกว่าราคาที่ภาครัฐกำหนด 1.72 บาท/กก.



PTT NGV พลังสะอาด เพื่อทุกชีวิต

นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV

ที่ประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของ
องค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน

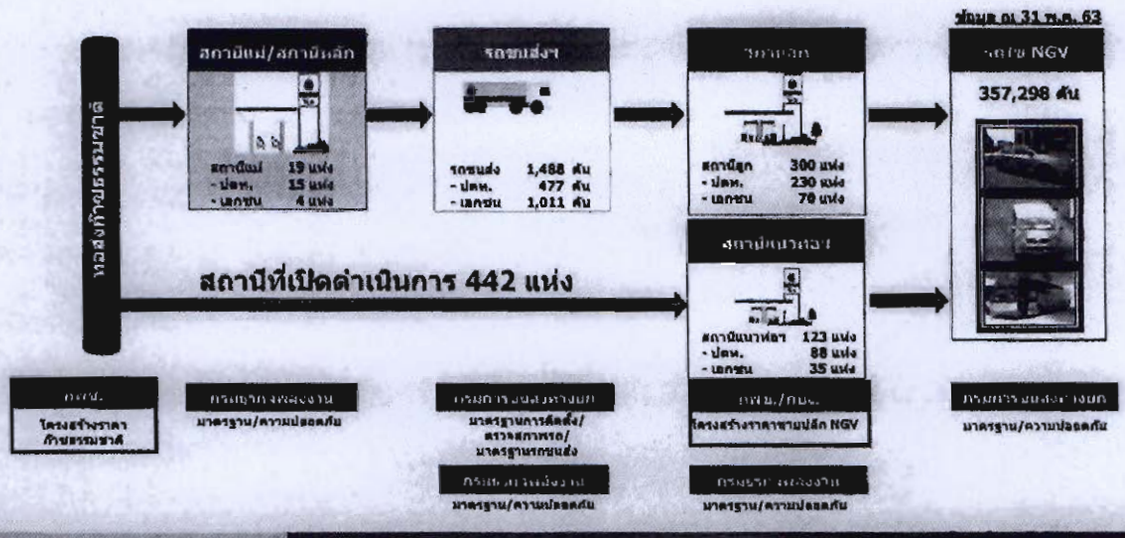
วันที่ 15 กรกฎาคม 2563



PTT NGV พลังสะอาด เพื่อทุกชีวิต

NGV Supply Chain

การดำเนินธุรกิจ NGV มีการกำกับดูแลโดยหน่วยงานภาครัฐ



กพช. = คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
กบง. = คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน

การกำหนดโครงสร้างราคาขายปลีก NGV

โครงสร้างราคาขายปลีก NGV มีการกำหนด และกำกับดูแลโดยหน่วยงานภาครัฐ

คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.)

1. นายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
2. รองนายกรัฐมนตรี	รองประธานกรรมการ
3. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
6. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ	กรรมการ
7. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
8. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
9. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการ
10. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน	กรรมการ
11. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์	กรรมการ
12. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
13. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	กรรมการ
14. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
15. เลขาธิการนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
16. ปลัดกระทรวงพลังงาน	กรรมการ
17. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
18. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
19. ผู้ว่าราชการจังหวัดประมาณ	กรรมการ
20. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน	กรรมการและเลขานุการ

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.)

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน	ประธานกรรมการ
2. ปลัดกระทรวงพลังงาน	กรรมการ
3. ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
4. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการ
5. ปลัดกระทรวงพาณิชย์	กรรมการ
6. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
7. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
8. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
9. ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	กรรมการ
10. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน	กรรมการและเลขานุการ
11. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

กำหนดโครงสร้าง และหลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายปลีก NGV → ***กำหนดค่าใช้จ่ายดำเนินการในโครงสร้างราคาฯ และแนวทางปฏิบัติ***

นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV โดยภาครัฐที่ผ่านมา

โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ปรับเปลี่ยนจากการอิงราคาน้ำมัน เป็น โครงสร้างที่สะท้อนต้นทุน (Cost Plus) ตั้งแต่ปี 2550 แต่มีการชะลอการปรับราคาเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อผู้บริโภคมาโดยตลอด

มติ	รายละเอียดมติ
มติ กพช. 16 ธ.ค. 43	➢ กำหนดราคาขายปลีก NGV ที่ 50% ดีเซล
มติ กพช. 14 พ.ย. 45	➢ ปรับราคาขายปลีก NGV ราคาจำหน่าย NGV (บาท/กก.): ปี 46 - 49: 50% ดีเซล; ปี 50: 55% เบนซิน 91; ปี 51: 60% เบนซิน 91; ปี 52: 65% เบนซิน 91 หมายเหตุ : เห็นชอบให้กำหนดเพดานราคาขายปลีก NGV ไว้ที่ระดับไม่เกิน 10 บาท/ลิตร เทียบเท่าเบนซิน 91 (10.34 บาท/กก. NGV) เมื่อราคาน้ำมันจะมีการปรับราคาเพิ่มสูงขึ้นในระดับใดก็ตาม
มติ กพช. 28 ก.ย. 50	➢ เห็นชอบหลักการในการกำหนดราคาขายปลีก NGV ให้สะท้อนต้นทุน โดยให้ใช้ต้นทุนก๊าซธรรมชาติ บวกค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ และมอบหมายให้ สนพ. จัดทำรายละเอียดโครงสร้างราคา เพื่อนำเสนอ กพช. พิจารณาครั้งต่อไป
มติ กพช. 18 ธ.ค. 50	➢ เห็นชอบให้มีการพิจารณาหลักเกณฑ์การกำหนดราคา NGV โดยมอบหมายให้ รมว.พน. เป็นผู้พิจารณา และให้ความเห็นชอบในหลักเกณฑ์ใหม่ โดยให้มีผลบังคับใช้ในช่วงเวลาที่เหมาะสม ราคาจำหน่าย NGV (บาท/กก.): ปี 50: 8.50; ปี 51: 8.50; ปี 52: 12.00; ปี 53: 13.00; ปี 54 เป็นต้นไป: ปรับตามต้นทุนที่แท้จริง
มติ กพช. 24 ธ.ค. 52	➢ เห็นชอบแนวทางการกำกับดูแลราคา NGV โดยต้นทุนราคาก๊าซธรรมชาติสำหรับดูแลโดย กพช. และส่วนของค่าใช้จ่ายดำเนินการกำกับดูแลโดย กบง.
มติ กพช. ปี 52 - 54	➢ ชะลอการปรับราคา NGV โดยคงราคาที่ 8.50 บาท/กก.
มติ กพช. 14 พ.ค. 55	➢ มอบหมาย กบง. พิจารณาปรับราคาขายปลีก NGV ให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ตามผลการศึกษาของ จุฬาฯ
มติ กบง. ปี 55	➢ ทยอยปรับราคาขายปลีก NGV จาก 8.50 บาท/กก. เป็น 10.50 บาท/กก. และให้ปรับราคาจนกว่าจะได้ผลการศึกษาต้นทุน NGV ของ จุฬาฯ
มติ กบง. ปี 57 - 58	➢ ทยอยปรับราคาขายปลีก NGV จาก 10.50 บาท/กก. เป็น 13.50 บาท/กก.
กบง. 20 ม.ค. 59	➢ ปรับลอยตัวราคาขายปลีก NGV ตามโครงสร้างราคาที่รัฐกำหนด และกำหนดเพดานค่าขนส่งบนรัศมี 50 กม. ไปเกิน 4.00 บาท/กก.

นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV

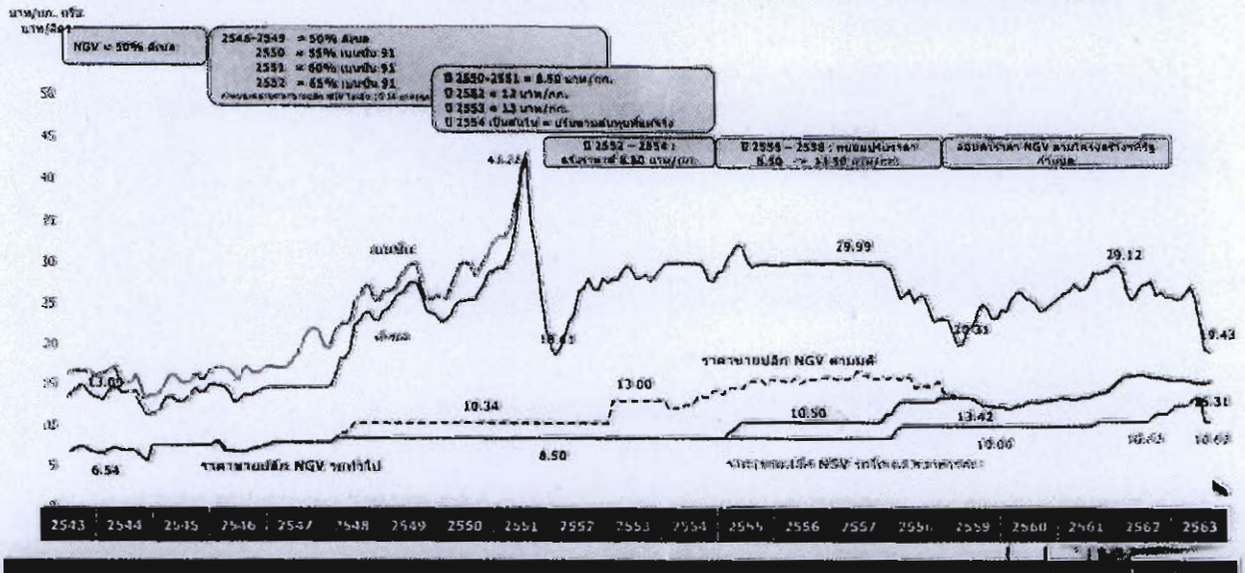
โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ปรับเปลี่ยนจากการอิงราคาน้ำมัน เป็น โครงสร้างที่สะท้อนต้นทุน (Cost Plus) ตั้งแต่ปี 2550 แต่มีการชะลอการปรับราคาเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อผู้บริโภคมาโดยตลอด

มติ	ปี 46 - 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53	ปี 54
มติ กพช. 14 พ.ย. 45 • กำหนดราคา NGV โดยอิงกับราคาน้ำมัน	80% ดีเซล	55% เบนซิน 91	60% เบนซิน 91	65% เบนซิน 91	-	-
	ภาระอุดหนุนราคาขายปลีก NGV ไม่เกิน 10.34 บาท/กก.					
มติ กพช. 18 ธ.ค. 50 • เห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคา NGV • ให้ตรึงราคาที่ 8.50 บาท/กก. และปรับขึ้นเป็นขั้นบันได		ตรึงราคาที่ 8.50 บาท/กก.		12.00	13.00 บาท/กก.	ปรับตามต้นทุนที่แท้จริง
• ชะลอการปรับราคา NGV โดยให้ตรึงที่ 8.50 บาท/กก.	-	-	-	ตรึงราคาที่ 8.50 บาท/กก.		

มติ	ปี 55	ปี 56	ปี 57	ปี 58	ปี 59
มติ กพช. ปี 55 - 58 • หยุดปรับขึ้นราคา NGV	10.25 บาท/กก.	8.50 บาท/กก. -> 13.50 บาท/กก. 10.50 บาท/กก.	10.83 บาท/กก.	13.17 บาท/กก.	12.79 บาท/กก.
กพช. 20 ม.ค. 59 • ปรับลอยตัวราคา NGV ตามโครงสร้างราคาที่รัฐกำหนด และกำหนดเพดานค่าขนส่งนอกรัศมี 50 กม. ไม่เกิน 4.00 บาท/กก.	-	-	-	-	ปรับลอยตัวราคา NGV ตามโครงสร้างที่รัฐกำหนด

นโยบายการกำหนดราคาขายปลีก NGV

นโยบายการกำหนดราคา NGV มีการเปลี่ยนแปลงโดยตลอด เพื่อให้ราคา NGV อยู่ในระดับต่ำ จึงไม่สะท้อนต้นทุนจริง



โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ที่ภาครัฐกำหนด

ปตท. ยังคงต้องรับภาระจากโครงสร้างราคาขายปลีก NGV ที่รัฐกำหนดไม่สะท้อนต้นทุนจากการดำเนินงานจริง

P_{NGV} = Pool Gas + S + ค่าผ่านท่อ + ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการในรัศมี 50 กม. + ค่าขนส่งส่วนเกิน 50 กม. + VAT

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการในรัศมี 50 กม.

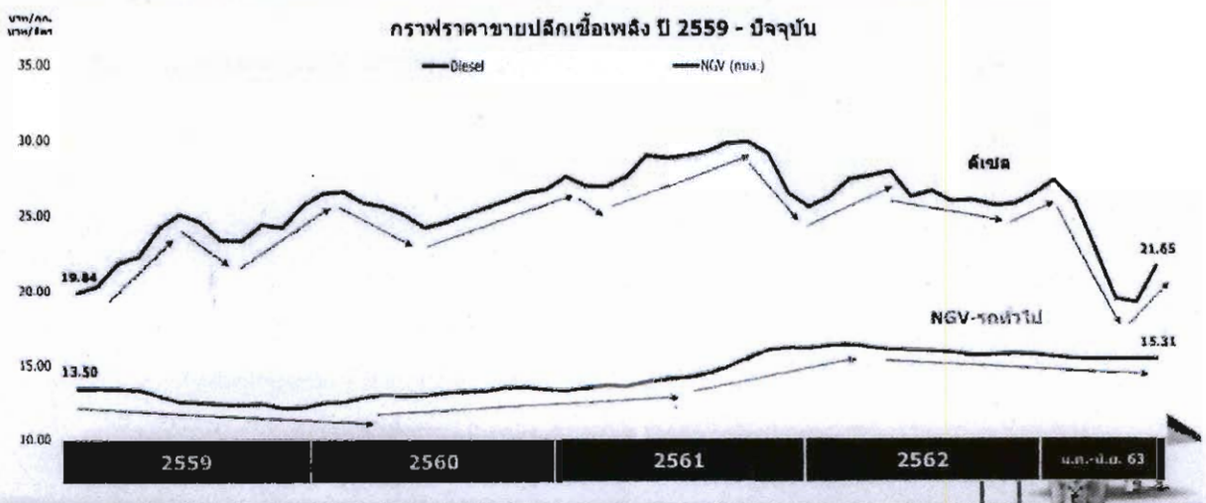
องค์ประกอบ	กฟผ. กำหนด	ผลการศึกษา ม.เชียงใหม่ ปี 58	ส่วนต่าง	ผลการศึกษา ม.ขอนแก่น ปี 60	ส่วนต่าง
ค่าใช้จ่ายที่ภาครัฐให้					
สถานีแม่	0.72	0.77	-0.05	0.67	0.05
ขนส่ง	0.67	0.70	-0.03	0.67	-
สถานีบริการ	2.04	2.46	-0.42	2.46	-0.42
ค่าปรับคุณภาพ NGV*	0.46	0.55	-	0.98	-0.52
รวมค่าใช้จ่ายที่รัฐให้	3.89	4.48	-0.50	4.78	-0.89
ค่าใช้จ่ายที่ภาครัฐไม่ให้					
Gas Loss	-	0.24	-0.24	0.24	-0.24
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	-	0.17	-0.17	0.22	-0.22
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ	3.89	4.89	-1.00	5.24	-1.35

หมายเหตุ : ต้นทุน ปตท. สูงกว่าราคาที่ภาครัฐกำหนด 1.72 บาท/กก.



โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ที่ภาครัฐกำหนด

เนื่องจากราคาก๊าซธรรมชาติอ้างอิงราคาน้ำมันเฉลี่ยย้อนหลังประมาณ 6-9 เดือน ส่งผลให้ราคาNGV มีเสถียรภาพมากกว่าเมื่อเทียบกับราคาน้ำมัน แต่จะตอบสนองต่อราคาพลังงานในตลาดโลกค่อนข้างช้า



PTT NGV พลังสะอาด เพื่อทุกชีวิต

การช่วยเหลือราคา NGV ในช่วง COVID-19

การอุดหนุนราคาขายปลีก NGV รถทั่วไป : วงเงิน 60 ล้านบาท

19 มี.ค. 63 กบง. มีมติให้คงราคาขายปลีก NGV รถทั่วไปที่ 15.31 บาท/กก. ระยะเวลา 5 เดือน (16 มี.ค. 63 – 15 ส.ค. 63)

การอุดหนุนราคา NGV รถโดยสารสาธารณะ : วงเงิน 540 ล้านบาท

25 มี.ค. 63 กบง. มีมติบรรเทาผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในช่วงการระบาดของ COVID-19 ดังนี้

ขอความร่วมมือ ปตท. ปรับราคา NGV รถโดยสารสาธารณะฯ ลดลง 3.00 บาท/กก. จากเดิม 13.62 บาท/กก. เป็น 10.62 บาท/กก. ระยะเวลา 3 เดือน (1 เม.ย. - 30 มิ.ย. 63)

15 มิ.ย. 63 กบง. มีมติเห็นชอบ ดังนี้

- ขอความร่วมมือ ปตท. คงราคา NGV รถโดยสารสาธารณะ ที่ 10.62 บาท/กก. ต่อไปอีก 1 เดือน (1 -31 ก.ค. 63)

18 มิ.ย. 63 คกก. ปตท. มีมติเห็นชอบ ดังนี้

- ขยายระยะเวลาการให้ส่วนลดราคา NGV รถโดยสารสาธารณะ โดยอุดหนุนราคา 3.00 บาท/กก. เพื่อคงราคา NGV ที่ 10.62 บาท/กก. ต่อไปอีก 1 เดือน (1-31 ก.ค. 63) และขอยุติการช่วยเหลือ
- เสนอให้ภาครัฐพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือรูปแบบอื่นทดแทน เช่น การขอเงินอุดหนุนบริการสาธารณะจากภาครัฐ

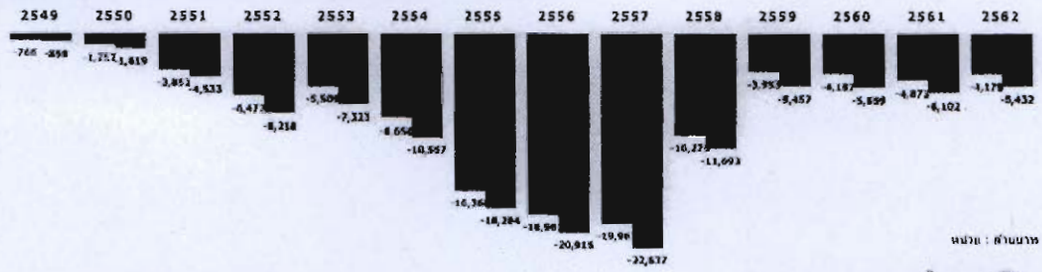


ผลประกอบการ NGV

ปตท. ประสบภาวะขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ NGV มาโดยตลอด ในขณะที่มีการลงทุนในธุรกิจกว่า 30,000 ล้านบาท

ภาระขาดทุนสะสม (ณ ก.ค. 62) เท่ากับ 129,427 ล้านบาท
1) ขาดทุนจากโครงสร้างราคา 112,248 ล้านบาท
2) ภาระส่วนลดรถสาธารณะ 17,179 ล้านบาท

ประมาณการภาระขาดทุนปี 2563 เท่ากับ 3,030 ล้านบาท
1) ขาดทุนจากโครงสร้างราคา 2,230 ล้านบาท
2) ภาระส่วนลดฯรถสาธารณะ 800 ล้านบาท



- ผลประกอบการก่อนหักค่าเสื่อม ดอกเบี้ย และภาษี (EBITDA)
- กำไรสุทธิก่อนหักดอกเบี้ย และภาษี (EBIT)



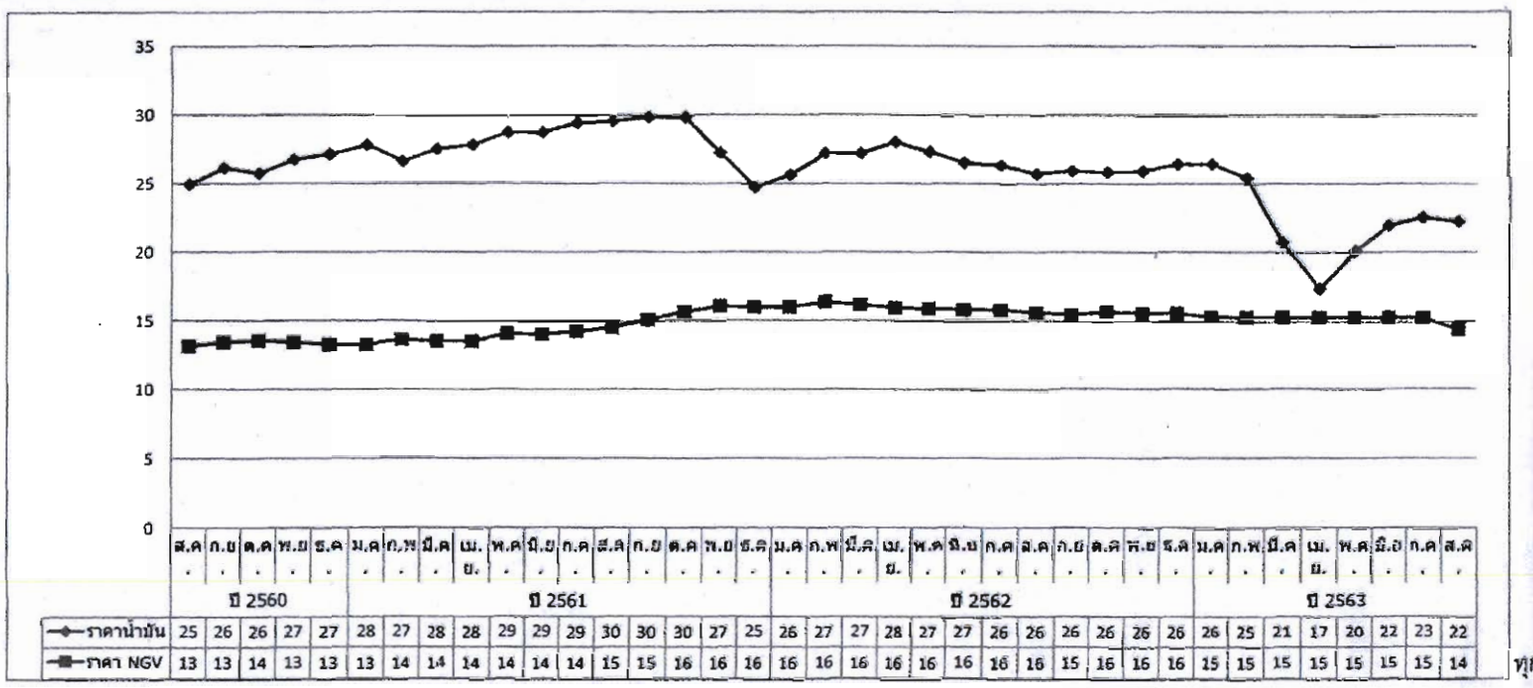

ptt
NGV
พลังสะอาด เพื่อทุกชีวิต
ปตท.

เปรียบเทียบก๊าซNGV VS Diesel

ต้นทุนVSรายได้ คร่าวๆ		ต้นทุนพลังงานในอดีต				ต้นทุนพลังงานในปัจจุบัน					
		ราคาดีเซล 30บาท/ลิตร		ราคาNGV 8.50บาท/กก		ราคาดีเซล 19บาท/ลิตร		ราคาNGV 15.35บาท/กก			
เรดอัตราค่าขนส่ง		1.15		1.15		1.15		1.15			
ระยะทางขาไป		100		100		100		100			
ระยะทางไป-กลับ		200		200		200		200			
อัตราสิ้นเปลือง กม./ลิตร, /กก.		3.5		2.4		3.5		2.4	1.10B/km	31%	
ราคาเชื้อเพลิง บาท/ลิตร,/กก.		30		8.5	B10	19		15.35			
ต้นทุนเชื้อเพลิง		1714.29		708.33		1085.71		1279.17			
ค่าเที่ยวคนขับ		300		400		300		400			
ต้นทุนเชื้อเพลิง+ค่าเที่ยว		2014.29		1108.33		1385.71		1679.17			
น้ำหนักบรรทุก_ตัน		30		26		30		26			
ต้นทุนเบื้องต้น บาท/ตัน		67.14		42.63		46.19		64.58			
ค่าบำรุงรักษา บ	2	400	2.5	500	2	400	2.5	500			
ค่าประกันภัย	0.2	40		40	0.2	40		40			
อื่นๆ	0.2	40		40	0.2	40		40			
ค่าบำรุงรักษา บาท/200กม.		480		580		480		580			
ต้นทุนบำรุงรักษา บาท/ตัน		16.00		22.31		16.00		22.31			
ต้นทุนขนส่ง บาท/ตัน		83.14		64.94		62.19		86.89			
ค่าวัดฤดิบ		0		0		0		0			
ต้นทุนขนส่ง+วัดฤดิบ		83.14		64.94		62.19		86.89			
รายได้ บาท/ตัน		115		115		115		115			
กำไรเบื้องต้นต่อตัน		31.86		50.06		52.81		28.11			
น้ำหนักบรรทุก_ตัน		30		26		30		26	4 ton less	13%	
ผลกำไรต่อเที่ยว		955.71		1301.67		1584.29		730.83		44%	

ราคาดีเซลฐาน VS NGV

ปี	ปี 2560					ปี 2561											ปี 2562												ปี 2563							
เดือน	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.
ราคาน้ำมัน	24.99	26.19	25.79	26.79	27.19	27.89	26.69	27.59	27.89	28.79	28.19	29.49	29.59	29.89	29.89	27.29	24.79	25.69	27.29	27.29	28.09	27.39	26.59	26.39	25.79	25.99	25.89	25.99	26.49	26.49	25.49	20.79	17.39	20.09	21.99	22.59	22.29
ราคา NGV	13.19	13.46	13.59	13.46	13.32	13.33	13.71	13.57	13.57	14.14	14.86	14.29	14.58	15.13	15.73	16.13	16.86	16.07	16.44	16.23	16.81	15.94	15.88	15.85	15.66	15.49	15.73	15.61	15.62	15.35	15.31	15.31	15.31	15.31	15.31	15.31	14.41



ทุกวันที่30 ของเดือน

ภาคผนวก ง

สรุปผลการประชุมคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์การอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน

สรุปผลการประชุม
คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ
องค์การมหาชน และกองทุน
ครั้งที่ ๑๕
วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๓
ณ ห้องประชุม หมายเลข ๔๐๔ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร ได้ประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

๑. พิจารณาโครงสร้างราคาเชื้อเพลิงกลุ่ม NGV และการส่งเสริมใช้พลังงานสะอาดเพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) โดยเชิญ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน ผู้แทนบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เข้าร่วมประชุม โดยสรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

คณะกรรมาธิการได้กล่าวว่า จากปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) นั้น พบว่าสาเหตุหลักเกิดจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล โดยคิดเป็นร้อยละ ๗๐ ของฝุ่นละออง PM ๒.๕ ที่เกิดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การใช้เชื้อเพลิง NGV ซึ่งเป็นพลังงานสะอาดที่มีค่าการปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕ น้อยมาก การส่งเสริมให้มีการใช้ NGV จึงเป็นการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ แต่อย่างไรก็ตาม ราคา NGV ที่ปรับตัวสูงขึ้นนั้น นับเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมการใช้ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันดีเซล ดังนั้นการปรับลดราคา NGV ให้มีราคาที่ส่งผลให้เกิดแรงจูงใจต่อผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงให้หันมาใช้ NGV โดยเฉพาะผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารสาธารณะ จึงเป็นเรื่องที่เห็นควรสนับสนุนให้มีการปรับลดราคา NGV เพื่อเป็นการกระตุ้นการใช้ NGV ให้มากขึ้น อันจะส่งผลให้เกิดการลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ที่เป็นวิกฤตของประเทศอยู่ในปัจจุบัน

ผู้แทนกระทรวงพลังงาน ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าโครงสร้างราคา NGV ประกอบไปด้วย ๕ ส่วน ได้แก่ เนื้อก๊าซ ค่าผ่านท่อส่งก๊าซ ค่าบริการจัดหา ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ(สถานีแม่ และสถานีลูก) และภาษีมูลค่าเพิ่ม (ส่วนของผู้ใช้) โดยกลไกราคาจะมีการเปลี่ยนแปลงทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการอุดหนุนราคา ทั้งนี้ตามติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เห็นชอบให้ ปตท. ทยอยปรับขึ้นราคา NGV.ทุกๆ 4 เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม. 2562 สิ้นสุด 16 มกราคม 2563 ให้เป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง ในส่วนนโยบายปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ของกระทรวงพลังงานนั้น ในระยะสั้นได้ส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลบี ๑๐ และ บี ๒๐ ซึ่งเกิดฝุ่นละอองน้อยกว่าน้ำมันดีเซลปกติ นอกจากนั้นยังมีโครงการโรงไฟฟ้าชุมชนที่มีการนำใบอ้อยมาเข้าเป็นวัตถุดิบในการผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อลดการเผาในไร่อ้อย รวมถึงการพัฒนาคุณภาพมาตรฐานน้ำมันจากมาตรฐานยูโร ๔ สู่มาตรฐานยูโร ๕ ซึ่งสร้างมลภาวะต่ำลง โดยต้องใช้เวลาดำเนินการ ๓ – ๕ ปี และใช้เงินลงทุนประมาณ ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท

ผู้แทนบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าภาพรวมการดำเนินธุรกิจ NGV เริ่มจากก๊าซในแหล่งผลิตจะถูกส่งผ่านท่อส่งก๊าซ และถูกส่งไปที่สถานีแม่หรือสถานีหลักจำนวน ๑๙ แห่ง และจะถ่ายขึ้นรถขนส่งที่มีอยู่จำนวน ๑,๔๘๘ คัน แล้วกระจายให้สถานีลูกจำนวน ๓๐๐ แห่ง เพื่อจำหน่ายให้กับผู้ใช้รถยนต์ระบบก๊าซ NGV ต่อไป นอกจากนั้นยังมีสถานีแนวท่อก๊าซที่ถ่ายก๊าซเข้าสู่สถานีจำหน่ายโดยตรงจำนวน ๑๒๓ แห่ง

รวมปัจจุบันมีสถานีบริการก๊าซ NGV ทั้งสิ้น ๔๔๒ แห่ง ในส่วนราคา NGV นั้น จากการศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่นพบว่าราคาขายปลีก NGV ควรอยู่ที่ ๑๖.๙๓ บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งราคาขายปลีก NGV รถทั่วไปอยู่ที่ ๑๕.๓๕ บาทต่อกิโลกรัม ต่ำกว่าจากงานวิจัย ๑.๕๘ บาทต่อกิโลกรัม ส่วนราคาขายปลีก NGV ส่วนราคาขายปลีก NGV รถโดยสารสาธารณะอยู่ที่ ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม กว่าจากงานวิจัย ๓.๓๑ บาทต่อกิโลกรัม ทั้งนี้ ค่าการปล่อยฝุ่นละออง PM ๒.๕ ของน้ำมันดีเซลเท่ากับ ๐.๙๔ กรัมต่อกิโลกรัมเชื้อเพลิง ส่วน NGV มีค่าการปลดปล่อยที่ต่ำกว่าอยู่ที่ ๐.๐๒ กรัมต่อกิโลกรัมเชื้อเพลิง น้อยกว่า ๔๗ เท่า ในส่วนการลดราคาจำหน่าย NGV เพื่อส่งเสริมการใช้นั้น เนื่องจากราคาขายปลีกที่มหาวิทยาลัยขอนแก่นได้วิจัยเมื่อเทียบกับราคาขายปลีกจริงนั้นพบว่า ปตท. ยังขาดทุนในส่วนการขายปลีก NGV หากลดราคาต่ำลงไปอีกยิ่งทำให้เกิดการขาดทุนเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ราคา NGV นั้นถูกกำหนดโดยคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ไม่ใช่ ปตท.เป็นผู้กำหนด

คณะกรรมาธิการมีความเห็นว่าการลดราคา NGV เพื่อส่งเสริมการใช้ให้มากขึ้นนั้น เป็นการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีมติให้ กระทรวงพลังงาน และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) พิจารณาดำเนินการปรับลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV เพื่อกระตุ้นการใช้ NGV ทดแทนน้ำมันดีเซล โดยเฉพาะผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารสาธารณะ อันจะส่งผลให้เกิดการลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ต่อไป

๒. พิจารณาความคุ้มค่าในการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อการประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบขององค์กรของบริษัท ปตท. (มหาชน) ทั้งนี้ เนื่องจากการพิจารณาจำเป็นต้องใช้เวลานานและเอกสารเพิ่มเติม ที่ประชุมคณะกรรมาธิการจึงมีมติให้เลื่อนการพิจารณาไปในการประชุมคณะกรรมาธิการคราวต่อไป

๓. พิจารณากำหนดวาระการประชุมคณะกรรมาธิการคราวต่อไป ในวันพฤหัสบดี ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

ที่ประชุมมีมติให้กำหนดวาระพิจารณาในการประชุมคณะกรรมาธิการ โดยเลื่อนการพิจารณาความคุ้มค่าในการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อการประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบขององค์กรของบริษัท ปตท. (มหาชน) ไปในการประชุมครั้งต่อไป ในวันพฤหัสบดีที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โดยเชิญบุคคลเข้าร่วมประชุม ดังนี้

(๑) ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

(๒) ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

เมื่อได้เวลาพอสมควรแล้ว ประธานคณะกรรมาธิการกล่าวขอบคุณผู้เข้าร่วมการประชุมและกล่าวปิดการประชุม

นายณัฏฐนันท์ ไพบูลย์
วิทยากรปฏิบัติการ
สำนักกรรมาธิการ ๒
ผู้สรุปผลการประชุม

(นายประสิทธิผล ยูวะเวส)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนและกองทุน
๓๑ ม.ค. ๖๓

ภาคผนวก จ

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ
และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชนและกองทุน

สรุปผลการประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน
ขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน
ครั้งที่ ๑๙
วันพุธที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓
ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๕๐๗ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ได้ประชุมพิจารณาศึกษา เรื่อง "การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)" โดยเชิญ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) และสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) เข้าร่วมประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ผู้แทน ปตท. ได้ชี้แจงว่า เหตุผลที่ภาครัฐกำหนดราคาก๊าซธรรมชาติ NGV ไว้ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซลในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๓-๒๕๔๔ เนื่องจากในขณะนั้นราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกสูงเกิน ๑๐๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ภาครัฐจึงต้องการลดการนำเข้าน้ำมันดิบของประเทศซึ่งมีต้นทุนที่สูงมาก โดยส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก จึงได้มีการกำหนดราคาก๊าซธรรมชาติ NGV ต่ำเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV เพื่อช่วยเหลือประเทศ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้ส่งสัญญาณมาเป็นระยะ ๆ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๕ ว่าราคาก๊าซธรรมชาติ NGV จะมีการปรับขึ้นในอนาคต โดยแสดงการคาดการณ์ราคา (projection) ให้ผู้ประกอบการเห็นแนวโน้มการปรับราคา แต่อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้ช่วยตรึงราคาก๊าซธรรมชาติ NGV ไว้ที่ ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม มาตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๕-๒๕๕๕ ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล โดยมี ปตท. แบกรับภาระส่วนต่างของต้นทุนแท้จริงถึง ๑๓๐,๐๐๐ ล้านบาท

ผู้แทน สนพ. ได้ชี้แจงว่า โครงสร้างราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ปัจจุบัน คำนวณโดยใช้วิธี cost-plus pricing กล่าวคือ การบวกราคาต้นทุนของค่าเนื้อก๊าซ + ค่าบริการจัดหา (S) + ค่าผ่านท่อส่งก๊าซ (Td1+3 + Tc) + ค่าใช้จ่ายดำเนินการ + ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) อย่างไรก็ตาม ขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างการหารือเพื่อปรับเปลี่ยนแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV โดยอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล เป็น ร้อยละ ๗๕ ของราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 + ค่าขนส่ง ซึ่งจะทำให้ราคาก๊าซธรรมชาติ NGV ซึ่งเป็นพลังงานทางเลือก มีราคาต่ำกว่าราคาน้ำมันดีเซลซึ่งเป็นพลังงานหลัก

ความเห็นและข้อเสนอแนะของที่ประชุม

ภาครัฐควรพิจารณาปรับลดราคาก๊าซธรรมชาติ NGV ให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันดีเซลที่ปรับลดลง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่เปลี่ยนจากการใช้เครื่องยนต์ดีเซลมาเป็นเครื่องยนต์ NGV ตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้พลังงานทางเลือกเพื่อช่วยเหลือประเทศในยามที่น้ำมันดิบในตลาดโลกมีราคาแพง ซึ่งจะต้องลงทุนเป็นเงินกว่า ๖-๘ แสนบาทต่อคัน ทั้งนี้ ในการคำนวณราคาแบบ cost-plus pricing หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาถึงค่าเสื่อมและการคืนทุน ด้วยการปรับลดอัตราค่าผ่านท่อ ค่าลงทุนสถานี รวมถึงการพิจารณาปรับลดต้นทุนในส่วนอื่น ๆ ที่สามารถปรับลดได้ เช่น ค่าบริการจัดหา นอกจากนี้ ควรมีการพิจารณาทบทวนการปรับลดต้นทุนรายการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชนเป็นระยะ ๆ เช่น ทุก ๆ ๒ ปีหรือทุก ๆ ๕ ปี

เมื่อได้เวลาพอสมควรแล้ว ประธานคณะอนุกรรมาธิการได้กล่าวขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมและกล่าวปิดการประชุม

นายณัฐพงษ์ สายวงค์
นิติกรชำนาญการ
สำนักกรรมาธิการ ๒
ผู้สรุปผลการประชุม

(นายประสิทธิผล ยูวะเวส)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน คณะกรรมาธิการกิจการสาธารณะ องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนและกองทุน
๒๐๑๖๓

สรุปผลการประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน
ขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน
ในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ
รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน
ครั้งที่ ๒๐
วันพุธที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา
ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๓๐๕ ชั้น ๕ อาคารรัฐสภา

คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ต่อ) โดยมีหน่วยงานเข้าร่วมประชุมดังนี้

๑. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๒. สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน
๓. สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
๔. สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย โดยนายกสมาคมขนส่งทางบก ในฐานะภาคธุรกิจที่ใช้ก๊าซ NGV ในการประกอบการขนส่ง ได้ให้ความเห็นว่า ควรสนับสนุนให้ราคาก๊าซ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินธุรกิจได้ โดยรถยนต์ร้อยละ ๘๐ ที่ได้รับการติดตั้งระบบเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงได้ถูกจอดทิ้งไว้เนื่องจากไม่คุ้มแก่การนำมาใช้ประกอบการเหตุจากต้นทุนที่สูงกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง

เห็นได้จากในอดีตที่มีการเริ่มสนับสนุนให้ใช้ก๊าซ NGV ขณะที่น้ำมันดีเซลมีราคาที่ ๓๐ บาทต่อลิตร พบว่าราคาก๊าซ NGV เท่ากับ ๘.๕ บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นราคาก๊าซ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๒๘ ของราคาน้ำมันดีเซล ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ใช้ก๊าซ NGV มีกำไรในการดำเนินธุรกิจขนส่งมากกว่าการใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ถึงแม้รถยนต์ที่มีการติดตั้งระบบเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV จะทำให้น้ำหนักบรรทุกน้อยลงไป ๓ – ๔ ตันต่อคัน เนื่องจากน้ำหนักของถังบรรจุก๊าซ NGV แต่ในปัจจุบันพบว่าราคาน้ำมันดีเซล B ๑๐ ราคา ๑๙ บาทต่อลิตร ในขณะที่ราคาก๊าซ NGV กลับมีราคาเท่ากับ ๑๕.๓๕ บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นราคาก๊าซ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๘๐ ของราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งส่วนต่างระดับนี้ไม่อาจส่งผลให้มีกำไรครอบคลุมต้นทุนคงที่ในการดำเนินการได้ทั้งหมด จึงอยากให้ ปตท. ให้ความสำคัญในประเด็นผู้ใช้ก๊าซ NGV ที่เป็นผู้ประกอบการขนส่ง และเรื่องมลพิษทางอากาศด้วย

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงว่า ภาพรวมการดำเนินธุรกิจ NGV ของ ปตท. เริ่มจากก๊าซในแหล่งผลิตจะถูกส่งผ่านท่อส่งก๊าซ และถูกส่งไปที่สถานีแม่หรือสถานีหลักจำนวน ๑๙ แห่ง และจะถ่ายขึ้นรถขนส่งที่มีอยู่จำนวน ๑,๔๘๘ คัน แล้วกระจายให้สถานีลูกจำนวน ๓๐๐ แห่ง เพื่อจำหน่ายให้กับผู้ใช้รถยนต์ระบบก๊าซ NGV ต่อไป นอกจากนั้นยังมีสถานีแนวท่อก๊าซที่ถ่ายก๊าซเข้าสู่สถานีจำหน่ายโดยตรงจำนวน ๑๒๓ แห่ง รวมปัจจุบันมีสถานีบริการก๊าซ NGV ทั้งสิ้น ๔๔๒ แห่ง โดยมีข้อมูลจากกรมขนส่งทางบกได้ระบุว่า ณ วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ มีรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV จำนวนทั้งสิ้น ๓๕๗,๒๙๘ คัน

ในส่วนของราคาก๊าซ NGV จะมีหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้กำหนด โดยคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการเป็นผู้กำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV นับแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ เป็นต้นมาจนในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๘ คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้ทยอยปรับราคาราคาขายปลีกก๊าซ NGV จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๕๙ กบง. ได้มีมติให้ปรับลอยตัวราคาขายปลีกก๊าซ NGV ตามโครงสร้างราคาที่รัฐกำหนด และกำหนดเพดานค่าขนส่งนอกรัศมี ๕๐ กิโลเมตร ไม่เกิน ๔ บาทต่อกิโลกรัม

คณะอนุกรรมาธิการ เห็นว่าราคาขายปลีกก๊าซ NGV ควรกำหนดราคาตายตัวและอยากให้ทาง ปตท. พิจารณาว่าสามารถคำนวณหลักเกณฑ์ที่จะตรึงราคาขายปลีกก๊าซ NGV ไว้ได้หรือไม่ อย่างไร โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ร่วมระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการ อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาระยะยาวได้ นอกจากนั้น ปตท. สามารถเยียวยาผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากราคาขายปลีกก๊าซ NGV อะไรได้บ้าง ดังนั้นขอให้ฝ่ายที่มีหน้าที่กำกับพลังงานไปร่วมหารือกับกระทรวงพลังงานในการที่จะสนับสนุนราคาขายปลีกก๊าซ NGV ให้เหมาะสม

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงว่า ในกรณีราคาขายปลีกก๊าซ NGV อาจจะต้องกำหนดเป็นวาระแห่งชาติเพราะลำพังกระทรวงพลังงานเพียงหน่วยงานเดียวไม่อาจจะผลักดันให้สำเร็จได้โดยง่าย

คณะอนุกรรมาธิการ มีมติว่า ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับอย่างสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานและสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน หารือร่วมกันกับกระทรวงพลังงานในประเด็นพิจารณาในประเด็นนี้ ซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับมลพิษทางอากาศหรือปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM ๒.๕) ด้วย และเห็นควรพิจารณาในประเด็นนี้ในคราวประชุมครั้งต่อไป โดยให้เชิญ ปลัดกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เข้าร่วมประชุมเพิ่มเติม ส่วนผลสรุปเป็นอย่างไรจะแจ้งให้สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยทราบเมื่อสิ้นสุดการศึกษาพิจารณา ทั้งนี้ เมื่อคณะอนุกรรมาธิการได้พิจารณาศึกษาศึกษาเรื่องการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เสร็จแล้วจะทำการรายงานการศึกษาเสนอต่อคณะกรรมาธิการเพื่อนำเข้าพิจารณาในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

อนึ่ง ที่ประชุมได้กำหนดให้มีการประชุมคณะอนุกรรมาธิการครั้งต่อไปในวันพุธที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ต่อ)

เมื่อได้เวลาพอสมควรแล้ว ประธานคณะอนุกรรมาธิการได้กล่าวขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมและกล่าวปิดการประชุม

นายณัฏฐนันท์ ไพบูลย์
วิทยากรปฏิบัติการ
สำนักกรรมาธิการ ๒
ผู้สรุปผลการประชุม

(นายประสิทธิผล ฆ้องเวส)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนและกองทุน
๑๖/๗/๖๓

สรุปผลการประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน
ขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน
ในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ
รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน
ครั้งที่ ๒๑
วันพุธที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓
ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๓๐๕ ชั้น ๓ อาคารรัฐสภา

คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยมีผู้แทนจากกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมคณะอนุกรรมาธิการมีข้อสรุปเบื้องต้นว่า เห็นควรให้รัฐบาลอุดหนุนราคาก๊าซธรรมชาติ NGV เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาก๊าซธรรมชาติ NGV มีราคาแพง และเป็นการส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกในภาคการขนส่งเพื่อบรรเทาปัญหาฝุ่น PM 2.5 นอกจากนี้ การอุดหนุนราคาก๊าซธรรมชาติ NGV ยังจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ ทำให้สินค้าและบริการมีราคาถูกลง นำไปสู่การลดค่าครองชีพของประชาชนอีกด้วย ทั้งนี้ คณะอนุกรรมาธิการจะได้พิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาตามแนวทางดังกล่าวเพื่อเสนอต่อคณะกรรมาธิการกิจการศาลฯ พิจารณาและนำเสนอรายงานดังกล่าวต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อให้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายแนวทางการแก้ไขปัญหาก๊าซธรรมชาติ NGV มีราคาแพงอย่างกว้างขวาง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติเป็นสำคัญ และขอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาลงมติว่า เห็นด้วยกับผลการศึกษาของคณะกรรมาธิการที่จะให้รัฐบาลดำเนินการในเรื่องดังกล่าวหรือไม่

อนึ่ง ที่ประชุมคณะอนุกรรมาธิการได้มีมติให้งดประชุมในวันพุธที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ และให้นัดประชุมครั้งต่อไปในวันพฤหัสบดีที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณาศึกษาการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยเชิญ สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย และฝ่ายเลขานุการคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ เข้าร่วมประชุม

เมื่อได้เวลาพอสมควรแล้ว ประธานคณะอนุกรรมาธิการได้กล่าวขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมและกล่าวปิดการประชุม

นายดนุพล นันตาแสง
นิติกรชำนาญการ
สำนักกรรมาธิการ ๒
ผู้สรุปผลการประชุม

(นายประสิทธิผล ยูวะเวส)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนและกองทุน
๓๐ ก.ค. ๖๓

สรุปผลการประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน
ขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน
ครั้งที่ ๒๒
วันพฤหัสบดีที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๓
ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๓๐๕ ชั้น ๓ อาคารรัฐสภา

คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) (ต่อ) โดยมีผู้แทนจากสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย และฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ เข้าร่วมประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย โดยนายกสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยในฐานะภาคธุรกิจที่ใช้ก๊าซ NGV ในการประกอบการขนส่ง ได้ให้ความเห็นต่อคณะอนุกรรมาธิการมีข้อสรุปเบื้องต้นว่า บริษัทปตท.จำกัด (มหาชน) ควรสนับสนุนให้ราคาก๊าซธรรมชาติ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินธุรกิจได้ และเห็นว่าการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV เกิดมลภาวะน้อยกว่าน้ำมันดีเซล เนื่องจากเป็นพลังงานสะอาด อันจะเป็นการแก้ไขฝุ่น PM ๒.๕ ได้ โดยปัจจุบันรถยนต์ร้อยละ ๘๐ ที่ได้รับการติดตั้งระบบเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV เป็นเชื้อเพลิงได้ถูกจอดทิ้งไว้ไม่คุ้มค่าแก่การนำมาใช้ประกอบการเนื่องจากมีต้นทุนสูงกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ทั้งนี้นายกสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงว่าเหตุใดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV จึงควรอยู่ที่ร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งเห็นได้ในอดีตที่มีการเริ่มสนับสนุนให้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ขณะที่น้ำมันดีเซลมีราคาที่ ๓๐ บาทต่อลิตรพบว่าก๊าซธรรมชาติ NGV เท่ากับ ๘.๕ บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นราคาก๊าซธรรมชาติ NGV อยู่ที่ร้อยละ ๒๘ ของราคาน้ำมันดีเซล ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีกำไรในการดำเนินธุรกิจขนส่งมากกว่าการใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงถึงแม้รถยนต์ที่มีการติดตั้งระบบเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จะทำให้น้ำหนักบรรทุกน้อยลงไป ๓ - ๔ ตันต่อคันเนื่องจากน้ำหนักของถังบรรจุก๊าซธรรมชาติ NGV แต่ในปัจจุบันพบว่าราคาน้ำมันดีเซล B ๑๐ ราคา ๑๙ บาทต่อลิตรในขณะที่ราคาก๊าซธรรมชาติ NGV กลับมีราคา ๑๕.๓๕ บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ ๘๐ ของราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งส่วนต่างนี้ไม่อาจทำให้ผู้ประกอบการมีกำไรครอบคลุมต้นทุนคงที่ในการดำเนินการได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงอยากให้ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) ให้ความสำคัญในประเด็นผู้ใช้ก๊าซ NGV ในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งและเรื่องมลพิษทางอากาศด้วย

๒. ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) อย่างเป็นระบบ ได้ให้ความเห็นต่อคณะอนุกรรมาธิการมีข้อสรุปเบื้องต้นดังนี้ ปัจจุบันปัญหาฝุ่นละอองขนาดขนาดเล็ก PA ๒.๕ เป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในวงกว้าง ซึ่งสาเหตุหนึ่งของการเกิดจากการใช้รถที่เติมน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทดีเซลโดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ซึ่งในปัจจุบันยังมีการใช้งานอย่างต่อเนื่อง รถบางคันมีการใช้งานมานานหลายสิบปี ส่งผลให้การเผาไหม้เชื้อเพลิงไม่สมบูรณ์ ก่อให้เกิดควันพิษและฝุ่นขนาดเล็กสะสมลอยในอากาศ การลดการใช้น้ำมันดีเซลจึงแนวทางที่สำคัญที่จะช่วยลดมลภาวะเหล่านี้ จึงเห็นควรให้มีการสนับสนุนการใช้พลังงานอื่นทดแทน โดยหันมาใช้ระบบก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ หรือ NGV ซึ่งเป็นพลังงานที่สะอาด เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สามารถแก้ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PA ๒.๕ เกินมาตรฐานและมีราคาถูก

จากการประชุมคณะอนุกรรมาธิการมีข้อสรุปเบื้องต้นว่า รัฐบาลและกระทรวงพลังงานต้องอุดหนุนราคาก๊าซธรรมชาติ NGV เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาก๊าซ NGV มีราคาแพงและต้องส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกในภาคการขนส่งเพื่อบรรเทาปัญหาฝุ่น PM ๒.๕

ทั้งนี้คณะอนุกรรมาธิการจะได้พิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาแนวทางดังกล่าวเพื่อเสนอต่อคณะกรรมาธิการกิจการศาลฯ พิจารณานำเสนอและนำเสนอรายงานดังกล่าวต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

อนึ่ง ที่ประชุมได้มีมติให้นัดประชุมครั้งต่อไปในวันพุธที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) โดยเชิญบุคคลและหน่วยงานมาร่วมประชุมเพื่อให้ข้อมูลและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังนี้ ๑) กรุงเทพมหานคร ๒) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)

เมื่อได้เวลาพอสมควรแล้ว ประธานคณะอนุกรรมาธิการกล่าวขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมและกล่าวปิดการประชุม

นายนพพร มาระกะ
วิทยากรชำนาญการ
สำนักกรรมาธิการ ๒
ผู้สรุปผลการประชุม

(นายประสิทธิผล ยูวะเวส)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนและกองทุน
๒๕ ส.ค. ๖๓

สรุปผลการประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน
ขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน
ในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ
รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน
ครั้งที่ ๒๔
วันอังคารที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา
ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ต่อ) โดยเชิญ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) และบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งทั้ง ๒ หน่วยงานไม่สามารถเข้ามาชี้แจงได้ ที่ประชุมจึงได้พิจารณาร่างรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง "การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)" สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

คณะอนุกรรมาธิการ เห็นว่า ในรายงานดังกล่าวให้มีประเด็นการพิจารณาศึกษา ดังต่อไปนี้

(๑) การส่งเสริมใช้พลังงานสะอาดเพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน(PM.25)

(๒) โครงสร้างราคาก๊าซธรรมชาติ NGV

(๓) การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

(๔) การพิจารณาศึกษาคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไข ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5)

(๕) การศึกษาแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) และสารมลพิษตั้งต้นของฝุ่นทุติยภูมิ (Secondary PM2.5) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)

(๖) แนวทางในการอุดหนุนราคาขายปลีกขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV เพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน (PM.25)

(๗) ผลกระทบของราคาขายปลีกขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ต่อผู้ประกอบการภาคขนส่ง และรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงความพร้อมในการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV เพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5)

โดยมีมติ ให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการจัดทำร่างรายงานเรื่อง "การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)" เพื่อนำเข้าพิจารณาในที่ประชุมในคราวต่อไป

อนึ่ง ที่ประชุมได้กำหนดให้มีการประชุมคณะอนุกรรมาธิการครั้งต่อไปในวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และการดำเนินโครงการจัดตั้งเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์วิจัย เพื่อการแพทย์ เกษตรกรรม และอุตสาหกรรม ของสถาบันเทคโนโลยีนิวเคลียร์แห่งชาติ(องค์การมหาชน)

เมื่อได้เวลาพอสมควรแล้ว ประธานคณะอนุกรรมาธิการได้กล่าวขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมและกล่าวปิดการประชุม

นายณัฏฐนันท์ ไพบูลย์
วิทยากรปฏิบัติการ
สำนักกรรมาธิการ ๒
ผู้สรุปผลการประชุม

(นายประสิทธิผล ยูวะเวส)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการทหาร องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนและกองทุน
๘ กย ๖๗

สรุปผลการประชุม
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงาน
ขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน
ครั้งที่ ๒๖
วันพฤหัสบดีที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๓
ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ (สผ.) ๔๑๑ ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาร่างรายงานการศึกษาของคณะอนุกรรมาธิการ เรื่อง "การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)" โดยร่างรายงานฉบับนี้ประกอบด้วยเนื้อหาสำคัญ ๕ ส่วน ดังนี้

๑) ที่มา
๒) วิธีการพิจารณาศึกษา
๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔) ผลการพิจารณา
๕) ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมาธิการ

ทั้งนี้ ที่ประชุมพิจารณาแล้วเห็นควรให้ฝ่ายเลขานุการปรับรูปแบบของร่างรายงานให้สอดคล้องกับรูปแบบที่สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรกำหนดและปรับปรุงแก้ไขเนื้อหาของร่างรายงานดังกล่าว โดยให้ปรับแก้ไขชื่อร่างรายงานให้สอดคล้องกับมาตรการในการลดปัญหาฝุ่น PM2.5 และเพิ่มสภาพปัญหา/ที่มาของการร้องเรียนของสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย รวมทั้งปรับลำดับหัวข้อเรื่องให้ชัดเจน ตลอดจนเพิ่มข้อสังเกตของคณะอนุกรรมาธิการ เสร็จแล้วให้นำเสนอต่อคณะอนุกรรมาธิการเพื่อพิจารณาอีกครั้ง

อนึ่ง ที่ประชุมได้มีมติให้งดประชุมคณะอนุกรรมาธิการในวันพฤหัสบดีที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๓ และให้นัดประชุมคณะอนุกรรมาธิการครั้งต่อไปในวันพฤหัสบดีที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๓.๓๐ นาฬิกา สำหรับวาระการประชุมจะได้แจ้งให้ทราบอีกครั้งหนึ่ง

เมื่อได้เวลาพอสมควรแล้ว ประธานคณะอนุกรรมาธิการได้กล่าวขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมและกล่าวปิดการประชุม

นายดนุพล นันตาแสง
นิติกรชำนาญการ
สำนักกรรมาธิการ ๒
ผู้สรุปผลการประชุม

(นายประสิทธิผล ยูวะเวส)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการ องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชนและกองทุน
๙ ต.ค. ๖๓

ภาคผนวก ฉ

เอกสารประกอบการพิจารณา

กลุ่มงาน กมธ.กิจการศาล
สำนักกรรมาธิการ ๒
รับที่ 109 / 63
วันที่ 21 ก.ค. / 63
เวลา 11.00



รับที่ 581 / 2563
20 ก.ค. 63
11.26
กิตติวัฒน์

ที่ พน ๐๖๐๐/๒๕๖

กระทรวงพลังงาน
ศูนย์เอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ อาคารบี
ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ชี้แจงนโยบายเกี่ยวกับการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV

เรียน ประธานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน ด่วนที่สุด ที่ สผ ๐๐๑๘.๑๔/๒๓๘๕ ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ที่ พน ๐๖๐๐/๑๓๓ ลงวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึงคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน ได้ขอให้กระทรวงพลังงานชี้แจงนโยบายการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV และมาตรการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาก๊าซธรรมชาติ NGV มีราคาแพง ตลอดจนผลการพิจารณาข้อเสนอของหนังสือสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (สขบท.) เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๓ นั้น

กระทรวงพลังงาน โดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ขอเรียนชี้แจง ดังนี้

๑. นโยบายการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติ NGV

ราคาขายปลีก NGV ในปัจจุบันเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคาก๊าซ NGV ของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

$$P_{NGV} = \underbrace{\text{Pool Gas} + S + Td_{Zone\ 1\&3} + Tc}_{\text{ต้นทุนราคาก๊าซธรรมชาติ}} + \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ}$$

โดยที่

- Pool Gas หมายถึง ราคาก๊าซที่จำหน่ายให้แก่โรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต (กฟผ.) ผู้ผลิตไฟฟ้าอิสระ ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก และผู้ใช้ก๊าซอื่นๆ ประกอบด้วยก๊าซจากอ่าวไทยที่เหลือจากการจ่ายให้โรงแยกก๊าซธรรมชาติ ก๊าซจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา แหล่งยาดานาและแหล่งเยตากุน ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และก๊าซจากแหล่งอื่นๆในอนาคต

- S หมายถึง อัตราค่าบริการสำหรับการจัดหาและค้าส่งก๊าซธรรมชาติ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายสำหรับในการจัดหาและค้าส่งก๊าซฯรวมค่าตอบแทนในการดำเนินการ (S๑)และ ค่าความเสี่ยงในการรับประกันคุณภาพก๊าซฯ การส่งก๊าซฯ ให้ได้ตามปริมาณที่กำหนดภายใต้สัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติระหว่างผู้จัดหาก๊าซฯ และผู้ผลิตก๊าซฯ และสัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติระหว่างผู้จำหน่ายก๊าซฯ และผู้ใช้ก๊าซฯ รวมถึงความเสี่ยงอื่น ๆ (S๒)

- $Td_{Zone\ 1\&3}$ หมายถึง อัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วน Demand Charge สำหรับระบบท่อนอกชายฝั่งที่ระยอง (Zone ๑) และระบบท่อบนฝั่ง (Zone ๓)

- Tc หมายถึง อัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วน Commodity Charge

/ค่าใช้จ่าย...

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ หมายถึง ค่าใช้จ่ายในส่วนของการลงทุนและค่าใช้จ่ายสถานีก๊าซ NGV ทั้ง ๓ ประเภท (สถานีแม่ สถานีลูก และสถานีแนวท่อ) + ค่าขนส่งภายในรัศมี ๕๐ กิโลเมตร และค่าใช้จ่ายการปรับปรุงคุณภาพก๊าซ

๒. มาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ NGV

ขณะนี้ คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ได้มีมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ NGV ทั้งหมด ทั้งรถโดยสารสาธารณะและรถทั่วไป โดยในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะนั้นยังคงมีมาตรการช่วยเหลือผ่านบัตรส่วนลดของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) ซึ่งผู้ที่มีบัตรส่วนลดดังกล่าวสามารถซื้อก๊าซ NGV ได้ในราคาที่ต่ำกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) รถโดยสารสาธารณะ (ในเขต กทม./ปริมณฑล: รถแท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก/รถตู้ ร่วม ขสมก. ในต่างจังหวัด: รถโดยสาร/มินิบัส/สองแถว ร่วม ขสมก. รถโดยสาร/รถตู้ ร่วม บขส. และรถแท็กซี่) : ราคาขายปลีกลดลง ๓ บาทต่อกิโลกรัม จากเดิม ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็น ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็นระยะเวลา ๕ เดือน (๑ เมษายน ถึง ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓)

๒) รถทั่วไป : คงราคาขายปลีก NGV ที่ ๑๕.๓๑ บาท/กก. ต่อไปอีก ๕ เดือน (๑๖ มีนาคม ถึง ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๓)

๓. ผลการพิจารณาข้อเสนอของ สขบท. เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๓

สนพ. ได้ส่งรายละเอียดมาตรการช่วยเหลือผู้ใช้ NGV และมาตรการส่งเสริมราคาน้ำมัน 8๒๐ ให้แก่ สขบท. ทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓

(รายละเอียดแสดงดังสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
โทร. ๐ ๒๖๑๒ ๑๕๕๕ ต่อ ๕๘๒
โทรสาร ๐ ๒๖๑๒ ๑๓๙๑, ๐ ๒๖๑๒ ๑๓๙๕
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pumarin.suk@eppo.go.th

[redacted]

สิ่งที่ส่งมาด้วย

สำเนาคู่ฉบับ

ที่ พน ๐๖๐๐/๑๙๙๑

กระทรวงพลังงาน
ศูนย์เอนเนอร์ยี่คอมเพล็กซ์ อาคารบี
ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓

เรื่อง มาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งจากวิกฤตไวรัสโคโรน่า ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

เรียน ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ที่ สขบท. ๐๑๐/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ที่ พน (กบง.) ๐๖๐๕/๓๘๑ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓

๒. สำเนาหนังสือคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน (กบง.) ๐๖๐๕/ว๒๗๘ ลงวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือถึงกระทรวงพลังงาน โดยขอให้พิจารณาออกมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งจากวิกฤตไวรัสโคโรน่า ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) นั้น

ขอเรียนชี้แจงว่า กระทรวงพลังงานได้มีมาตรการให้ความช่วยเหลือในช่วงวิกฤตดังกล่าว ดังนี้

๑. **มาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ NGV**

กระทรวงพลังงาน โดยคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้พิจารณาการให้ความช่วยเหลือราคาขายปลีก NGV ทั้งรถโดยสารสาธารณะและรถทั่วไป และมีมติให้ความช่วยเหลือ ดังนี้

(๑). กบง. วันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๓ มีมติให้คงราคาขายปลีก NGV รถทั่วไป ที่ ๑๕.๓๑ บาทต่อกิโลกรัม ต่อไปอีก ๕ เดือน (ตั้งแต่ วันที่ ๑๖ มีนาคม ถึง ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๓)

(๒) กบง. วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓ มีมติให้ลดราคาขายปลีก NGV รถโดยสารสาธารณะ (ในเขต กทม./ปริมณฑล: รถแท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก/รถตู้ ร่วม ขสมก. ในต่างจังหวัด: รถโดยสาร/มินิบัส/สองแถว ร่วม ขสมก. รถโดยสาร/รถตู้ ร่วม บขส. และรถแท็กซี่) : ลง ๓ บาทต่อกิโลกรัม จากเดิม ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็น ๑๐.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็นระยะเวลา ๓ เดือน (๑ เมษายน ถึง ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓) และ ให้กระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) หารือร่วมกันเพื่อทบทวนโครงสร้างราคา NGV และมาตรการช่วยเหลือรถโดยสารสาธารณะฯ ในระยะยาวที่เหมาะสมต่อไป

(รายละเอียดปรากฏดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒)

/๒. มาตรการ...

๒. มาตรการส่งเสริมราคาน้ำมัน B๒๐

กระทรวงพลังงานมีนโยบายในการส่งเสริมให้การใช้น้ำมันดีเซล บี๑๐ เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐานกลุ่มดีเซลของประเทศ และให้น้ำมันดีเซล บี๗ และ บี๒๐ เป็นน้ำมันทางเลือก เพื่อส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซลและช่วยดูดซับปริมาณน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) โดยใช้กลไกส่วนต่างราคาจูงใจให้ผู้บริโภคหันมาใช้น้ำมันดีเซล บี๑๐ เป็นหลัก ทั้งนี้ กระทรวงพลังงานได้กำหนดเป้าหมายการใช้น้ำมันดีเซลแต่ละชนิดในระดับที่เหมาะสม เนื่องจากหากการใช้ บี๒๐ มีอัตราเพิ่มขึ้นเกินกว่าเป้าหมายมากจะทำให้ปริมาณ CPO ภาพรวมทั้งประเทศที่ผลิตได้ไม่เพียงพอ อีกทั้งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องรับภาระชดเชยในส่วนนี้ในระดับสูง

อย่างไรก็ดี ตั้งแต่ต้นเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ที่ผ่านมา ราคาน้ำมันตลาดโลกมีแนวโน้มลดลงและยังคงทรงตัวอยู่ในระดับต่ำส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล บี๒๐ ในประเทศปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคตลอดจนลดต้นทุนค่าขนส่งของผู้ประกอบการได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
โทร. ๐ ๒๖๑๒ ๑๕๕๕ ต่อ ๕๘๒
โทรสาร ๐ ๒๖๑๒ ๑๓๙๑, ๐ ๒๖๑๒ ๑๓๙๕
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pumarin.suk@eppo.go.th

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
555 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์: +66 (0) 2537 2000
โทรสาร : +66 (0) 2537 3498-9
www.pttplc.com

PTT Public Company Limited
555 Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak,
Bangkok 10900 THAILAND
Tel : +66 (0) 2537 2000
Fax : +66 (0) 2537 3498-9
www.pttplc.com

กลุ่มงานบริหารทั่วไปสำนักกรรมาธิการ ๒
เลขรับ 709/2563
วันที่ 24 ก.ค. 63
เวลา 10.00 น.
ส่งกลุ่มงาน ด้านการคลังและงบประมาณ สำนักงาน

ที่ 80000640/ ๖๖

23 กรกฎาคม 2563

เรื่อง ชี้แจงข้อเท็จจริง การปรับคุณภาพก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV)

เรียน ประธานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2552
2. ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2556
3. ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2561
4. โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ที่ภาครัฐกำหนด

ตามที่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) เข้าร่วมประชุมกับ คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2563 เพื่อให้ข้อมูล และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการกำหนดราคาขายปลีก NGV ที่เหมาะสม และในระหว่างการประชุม สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (ผู้เข้าร่วมประชุม) มีข้อสอบถาม เหตุผลในการปรับปรุงคุณภาพก๊าซ NGV โดยการเติมก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเบื้องต้น ปตท. ได้ตอบชี้แจงให้ที่ประชุมทราบชั้นหนึ่งแล้ว และ ประธานคณะอนุกรรมาธิการฯ ขอให้ ปตท. จัดทำข้อมูลเพื่อชี้แจงต่อคณะกรรมาธิการฯเพื่อทราบ และจะได้ประสานงานแจ้ง สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ทราบเป็นทางการต่อไป

ในการนี้ ปตท. จึงใคร่ขอเรียนชี้แจง เหตุผล และความจำเป็นในการปรับปรุงคุณภาพก๊าซ NGV ดังนี้

1. ก๊าซธรรมชาติที่ใช้ในประเทศไทย มาจากแหล่งก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย แหล่งก๊าซธรรมชาติบนบก รวมถึงก๊าซธรรมชาติที่นำเข้าจากสหภาพเมียนมา และก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas : LNG) แหล่งก๊าซธรรมชาติแต่ละแหล่งมีคุณภาพที่แตกต่างกัน ดังนั้นการที่จะนำมาใช้สำหรับเป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์จำเป็นต้องมีการปรับคุณภาพก๊าซให้อยู่ในช่วงที่กำหนดไม่แตกต่างกันมากนัก ประกอบกับยานยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ที่มีการใช้ระบบชุดควบคุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Control Unit : ECU) จะมีการกำหนดช่วงที่สามารถรับก๊าซ NGV (ปกติจะมีการตั้งค่าควบคุมอยู่ที่ระดับหนึ่ง และสามารถปรับแปรผันได้จากค่าควบคุมบ้าง) เพื่อให้ยานยนต์ใช้ก๊าซ มีประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิงและเครื่องยนต์ ในการนี้ ภาครัฐ โดย

กรมธุรกิจพลังงาน จึงได้จัดทำมาตรฐานควบคุมคุณภาพก๊าซ NGV เพื่อให้รถยนต์ใช้ก๊าซ NGV มีมาตรฐานเดียวกัน สามารถวิ่งใช้งานได้ทั่วประเทศ โดยได้ออกเป็น ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2552 พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2561 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1-3)

2. ปตท. ได้มีการปรับคุณภาพก๊าซ NGV ให้อยู่ในเกณฑ์ที่ภาครัฐกำหนด โดยถ้าแหล่งก๊าซธรรมชาติมีค่าคุณสมบัติที่สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะใช้ก๊าซเฉื่อย (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) เป็นตัวปรับสมดุลคุณภาพก๊าซ และหากแหล่งก๊าซธรรมชาติมีค่าคุณสมบัติต่ำกว่าที่กำหนด จะใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ในการการปรับสมดุล

3. โครงสร้างราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) ที่กำหนดโดยภาครัฐ เป็นราคาที่สะท้อนคุณภาพ NGV ภายหลังการปรับปรุงคุณภาพแล้ว อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงคุณภาพก๊าซดังกล่าวที่ภาครัฐกำหนดยังต่ำกว่าค่าใช้จ่ายที่แท้จริง (สิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์เฉลิม สิทธิวงศ์)
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์

ฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
โทรศัพท์ : 0-2537-1738
โทรสาร : 0-2537-1541

หน้า ๒๒
เล่ม ๑๒๖ ตอนพิเศษ ๑๐๖ ง ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๒

ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน

เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในยานยนต์ และสร้างความมั่นใจให้กับผู้บริโภค อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๓ อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า "ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒"

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๒ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ให้เป็นไปตามรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๒
เมตตา บันเทิงสุข
อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน

รายละเอียดแนบท้ายประกาศกรมธุรกิจพลังงาน

เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์

พ.ศ. ๒๕๕๒

ลำดับที่	ข้อกำหนด		อัตราส่วนต่ำ		วิธีทดสอบ[๑]
1	จุดน้ำค้าง ที่ความดัน 20,000 กิโลปาสคาล (Water Dew Point at pressure 20,000 kPa,	องศาเซลเซียส (^{o}C)	ไม่สูงกว่า	9.2	ASTM D 1142
2	จุดน้ำค้างไฮโดรคาร์บอน ที่ความดัน 4,500 กิโลปาสคาล ซึ่งควบแน่นเป็นของเหลวไม่เกิน 1% (Hydrocarbon dew point at pressure 4,500 kPa less than 1% of a liquid condensate is formed)	องศาเซลเซียส ^{o}C	ไม่สูงกว่า	15.5	ASTM D 1945 และคำนวณด้วยสมการ equation of state
3	ดัชนีวอบบี้ (Wobbe Index,	เมกกะจูล/ลูกบาศก์เมตร (MJ/m^3)	ไม่ต่ำกว่า และ ไม่สูงกว่า	37 42	ASTM D 3588
4	ค่ามีเทน (Methane Number)		ไม่ต่ำกว่า	65	ASTM D 1945 และคำนวณด้วยวิธี GRI method (Annex D ISO 15403 – 1)
5	ไฮโดรเจนซัลไฟด์ (Hydrogen Sulfide,	มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร (mg/m^3)	ไม่สูงกว่า	23	ASTM D 5504
6	ไฮโดรเจน (Hydrogen,	ร้อยละโดยปริมาตร (% vol.)	ไม่สูงกว่า	0.1	ASTM D 1945
7	คาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Dioxide,	ร้อยละโดยปริมาตร (% vol.)	ไม่สูงกว่า	18	ASTM D 1945
8	ออกซิเจน (Oxygen,	ร้อยละโดยปริมาตร (% vol.)	ไม่สูงกว่า	1	ASTM D 1945
9	กำมะถัน (Sulphur,	มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร (mg/m^3)	ไม่สูงกว่า	50	ASTM D 5504

หมายเหตุ [๑] วิธีทดสอบอาจใช้วิธีอื่นที่เทียบเท่าก็ได้ แต่ในกรณีที่มีข้อโต้แย้งให้ใช้วิธีที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายนี้

หน้า ๔๐
เล่ม ๑๓๐ ตอนพิเศษ ๙๑ ง ราชกิจจานุเบกษา ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖

ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน

เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๖

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงประกาศกำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้งานในภาคขนส่ง อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๓ อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า "ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๖"

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒

ข้อ ๔ ประกาศนี้มิให้ใช้บังคับกับก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ที่จำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายไปนอกราชอาณาจักร โดยการขนส่งทางทะเล

ข้อ ๕ ให้กำหนดชนิดของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์เป็น ๒ ชนิด คือ

(๑) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ชนิดธรรมดา สำหรับรถยนต์ทั่วไปที่มีความต้องการค่าพลังงานความร้อนดัชนีวอบบี้ระหว่าง ๓๗ - ๔๒ เมกกะจูล/ลูกบาศก์เมตร

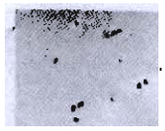
(๒) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ชนิดพิเศษ สำหรับรถยนต์เฉพาะกลุ่มที่มีความต้องการค่าพลังงานความร้อนดัชนีวอบบี้ระหว่าง ๔๒ - ๕๒ เมกกะจูล/ลูกบาศก์เมตร

ข้อ ๖ ภายใต้บังคับของข้อ ๗ ลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ให้เป็นไปตามรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๗ ลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่าย ดังต่อไปนี้ จะไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้ก็ได้ แต่ผู้ค้าน้ำมันต้องแจ้งลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ดังกล่าวเฉพาะส่วนที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้าย เพื่อขอความเห็นชอบและต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีก่อน

(๑) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์สำหรับการนำไปใช้กับยานพาหนะที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(๒) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์สำหรับการนำไปใช้ตามโครงการหรือนโยบายของรัฐบาล หรืองานวิจัย



ข้อ ๘ การขอและการให้ความเห็นชอบตามข้อ ๗ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๖
วีระพล จิรประดิษฐกุล
อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน

รายละเอียดแนบท้ายประกาศกรมธุรกิจพลังงาน
เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์
พ.ศ. ๒๕๕๖

รายการ	ข้อกำหนด		อัตราสูงต่ำ	ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์		วิธีทดสอบ[๑/]
				ธรรมดา	พิเศษ	
๑	จุดน้ำค้างน้ำ ที่ความดัน ๒๐,๐๐๐ กิโลปาสคาล (Water Dew Point at pressure 20,000 kPa),	*องศาเซลเซียส* ^{o}C	ไม่สูงกว่า	๙.๒	๕.๔	ASTM D ๑๑๔๒
๒	จุดน้ำค้างไฮโดรคาร์บอน ที่ความดัน ๔,๕๐๐ กิโลปาสคาล ซึ่งควบแน่นเป็นของเหลวไม่เกิน ๑% (Hydrocarbon dew point at pressure 4,500 kPa with less than 1% of liquid condensate)	*องศาเซลเซียส* ^{o}C	ไม่สูงกว่า	๑๕.๕	๑๕.๕	ASTM D ๑๙๔๕ และคำนวณด้วยสมการ equation of state
๓	ดัชนีวอบบี้ (Wobbe Index,	*เมกกะจูล/ลูกบาศก์เมตร* MJ/m^3)	ไม่ต่ำกว่า และ ไม่สูงกว่า	๔๗ ๕๒	๕๒ ๕๒	ASTM D ๓๕๘๘
๔	ค่ามีเทน (Methane Number)		ไม่ต่ำกว่า	๖๕	๗๐	ASTM D ๑๙๔๕ และคำนวณด้วยวิธี GRI method (Annex D ISO ๑๕๔๐๓ – ๒)
๕	ไฮโดรเจนซัลไฟด์ (Hydrogen Sulfide,	*มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร* mg/m^3)	ไม่สูงกว่า	๒๓	๒๓	ASTM D ๕๕๐๔
๖	ไฮโดรเจน (Hydrogen,	*ร้อยละโดยปริมาตร* % vol.)	ไม่สูงกว่า	๐.๓	๐.๓	ASTM D ๑๙๔๕
๗	คาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Dioxide,	*ร้อยละโดยปริมาตร* % vol.)	ไม่สูงกว่า	๓๘	๑๐	ASTM D ๑๙๔๕
๘	ออกซิเจน (Oxygen,	*ร้อยละโดยปริมาตร* % vol.)	ไม่สูงกว่า	๑	๑	ASTM D ๑๙๔๕
๙	กำมะถัน (Sulphur,	*มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร* mg/m^3)	ไม่สูงกว่า	๕๐	๕๐	ASTM D ๕๕๐๔

หมายเหตุ [๑/] วิธีทดสอบอาจใช้วิธีอื่นที่เทียบเท่าก็ได้ แต่ในกรณีที่มีข้อโต้แย้งให้ใช้วิธีที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายนี้

หน้า ๑๒
เล่ม ๑๓๕ ตอนพิเศษ ๑๐๔ ง ราชกิจจานุเบกษา ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๑

ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน

เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์
พ.ศ. ๒๕๖๑

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงประกาศกำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการจัดหาก๊าซธรรมชาติของประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๓ อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๖

ข้อ ๓ ประกาศนี้มิให้ใช้บังคับกับก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ที่จำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายไปนอกราชอาณาจักร โดยการขนส่งออกไปนอกราชอาณาจักรโดยตรงทางทะเล

ข้อ ๔ ให้กำหนดชนิดของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์เป็น ๒ ชนิด คือ

(๑) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ชนิดธรรมดา สำหรับรถยนต์ทั่วไปที่มีความต้องการค่าพลังงานความร้อนดัชนีวอบบี้ระหว่าง ๓๙ - ๔๔ เมกกะจูล/ลูกบาศก์เมตร

(๒) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ชนิดพิเศษ สำหรับรถยนต์เฉพาะกลุ่มที่มีความต้องการค่าพลังงานความร้อนดัชนีวอบบี้ระหว่าง ๔๔ - ๕๒ เมกกะจูล/ลูกบาศก์เมตร

ข้อ ๕ ภายใต้บังคับของข้อ ๖ ลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ให้เป็นไปตามรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๖ ลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่าย ดังต่อไปนี้ จะไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้ก็ได้ แต่ผู้ค้าน้ำมันต้องแจ้งลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ดังกล่าวเฉพาะส่วนที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้าย เพื่อขอความเห็นชอบและต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีก่อน

(๑) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์สำหรับการนำไปใช้กับยานพาหนะที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(๒) ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์สำหรับการนำไปใช้ตามโครงการหรือนโยบายของรัฐบาล หรืองานวิจัย หรืองานทดสอบเครื่องยนต์

ข้อ ๗ การขอและการให้ความเห็นชอบตามข้อ ๖ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

ประกาศ ณ วันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๑
วิทูรย์ กุลเจริญวิรัตน์
อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน

รายละเอียดแนบท้ายประกาศกรมธุรกิจพลังงาน
เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์
พ.ศ. ๒๕๖๑

รายการ	ข้อกำหนด		อัตราสูงต่ำ	ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์		วิธีทดสอบ[๗]
				ธรรมดา	พิเศษ	
๑	จุดน้ำค้างน้ำ ที่ความดัน ๒๐,๐๐๐ กิโลปาสคาล (Water dew point at pressure 20,000 kPa,	*องศาเซลเซียส* (^{o}C)	ไม่สูงกว่า	๔.๔	๔.๔	ASTM D ๑๓๔๒
๒	จุดน้ำค้างไฮโดรคาร์บอน ที่ความดัน ๔,๕๐๐ กิโลปาสคาล ซึ่งควบแน่นเป็นของเหลวไม่เกิน ๑% (Hydrocarbon dew point at pressure 4,500 kPa with less than 1% of liquid condensate,	*องศาเซลเซียส* (^{o}C)	ไม่สูงกว่า	๑๐.๐	๑๐.๐	ASTM D ๑๗๔๕ และคำนวณด้วยสมการ Equation of state
๓	ดัชนีวอบบี้ (Wobbe Index,	*เมกกะจูล/ลูกบาศก์เมตร* (MJ/m^3)	ไม่ต่ำกว่า และ ไม่สูงกว่า	๓๙ ๔๔	๔๔ ๕๒	ASTM D ๓๕๘๘
๔	ค่ามีเทน (Methane number)		ไม่ต่ำกว่า	๖๕	๗๕	ASTM D ๑๙๔๕ และคำนวณด้วยวิธี GRI method (Annex D ISO ๑๕๔๐๓ – ๑)
๕	ไฮโดรเจนซัลไฟด์ (Hydrogen sulfide,	*มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร* (mg/m^3)	ไม่สูงกว่า	๒๓	๒๓	ASTM D ๕๕๐๔
๖	ไฮโดรเจน (Hydrogen,	*ร้อยละโดยปริมาตร* (% vol.)	ไม่สูงกว่า	๐.๑	๐.๑	ASTM D ๑๗๔๕
๗	คาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon dioxide,	*ร้อยละโดยปริมาตร* (% vol.)	ไม่สูงกว่า	๑๕	๘	ASTM D ๑๙๔๕
๘	ออกซิเจน (Oxygen,	*ร้อยละโดยปริมาตร* (% vol.)	ไม่สูงกว่า	๑	๑	ASTM D ๑๗๔๕
๙	กำมะถัน (Sulphur,	*มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร* (mg/m^3)	ไม่สูงกว่า	๕๐	๕๐	ASTM D ๕๕๐๔

หมายเหตุ [๗] ให้ใช้วิธีทดสอบที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายนี้หรือวิธีอื่นใดที่ให้ผลเทียบเท่า ในกรณีที่มีข้อโต้แย้งให้ใช้วิธีที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายนี้

จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2561

Number of Vehicle Registered in Thailand as of 31 October 2018

(คัน : Unit)

ประเภทรถ Type of Vehicle	ทั่วราชอาณาจักร Whole Kingdom	กรุงเทพฯ Bangkok	ส่วนภูมิภาค Regional
รวมทั้งสิ้น Grand Total	**39,352,847**	**10,181,326**	**29,171,521**
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ Total Vehicle under Motor Vehicle Act	**38,073,763**	**9,994,589**	**28,079,174**
รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	9,275,962	4,468,654	4,807,308
รย. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	423,748	213,778	209,970
รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	6,587,826	1,365,375	5,222,451
รย. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	1,554	848	706
รย. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-	-	-
รย. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	85,820	81,683	4,137
- บุคคลธรรมดา	19,789	18,971	818
- นิติบุคคล	65,464	62,151	3,313
- ไม่ระบุ	567	561	6
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	2,640	2,124	516
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	20,068	9,332	10,736
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	4,536	715	3,821
รย.10 รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	5,285	1,840	3,445
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	106	76	30
รย.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	20,819,132	3,653,992	17,165,140
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	534,768	96,230	438,538
รย.14 รถบดถนน Road Roller	14,634	3,944	10,690
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	108,121	7	108,114
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	5,032	2,998	2,034
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	184,531	92,993	91,538

ประเภทรถ Type of Vehicle	ทั่วประเทศ Whole Kingdom	กรุงเทพฯ Bangkok	ส่วนภูมิภาค Regional
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก Total Vehicle under Land Transport Act	1,279,084	186,737	1,092,347
รวมรถโดยสาร Bus : Total	**162,066**	**44,055**	**118,011**
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	76,149	21,659	54,490
หมวด 1	19,430	11,524	7,906
หมวด 2	9,697	5,575	4,122
หมวด 3	11,817	93	11,724
หมวด 4	33,754	4,069	29,685
ระหว่างประเทศ	36	7	29
ไม่ระบุ	1,415	391	1,024
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	72,944	19,247	53,697
ไม่ประจำทาง	72,944	19,247	53,697
ระหว่างประเทศ	-	-	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	12,973	3,149	9,824
ส่วนบุคคล	12,973	3,149	9,824
ระหว่างประเทศ	-	-	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	**1,116,361**	**142,682**	**973,679**
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	312,816	78,090	234,726
ไม่ประจำทาง	312,816	78,090	234,726
ระหว่างประเทศ	-	-	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	803,545	64,592	738,953
ส่วนบุคคล	803,545	64,592	738,953
ระหว่างประเทศ	-	-	-
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	657	-	657

กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

(Transport Statistics Sub-Division, Planning Division , Department of Land Transport)

สถิติจำนวนรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง

ส่วนกลาง

ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2561

หน่วย: คัน

รวมทั้งสิ้น	รวม	เบนซิน	ดีเซล	ก๊าซ LPG	LPGและเบนซิน	LPGและดีเซล	CNG	CNG-เบนซิน	CNG-ดีเซล	CNG-LPG	CNG-LPG-เบนซิน	CNG-LPG-ดีเซล	ไฟฟ้า	เบนซิน-ไฟฟ้า	ดีเซล-ไฟฟ้า	LPG-เบนซิน-ไฟฟ้า	LPG-ดีเซล-ไฟฟ้า	CNG-เบนซิน-ไฟฟ้า	CNG-ดีเซล-ไฟฟ้า	แอลกอฮอล์	เบนซิน-แอลกอฮอล์	ไฮบริดพลังงาน	ไม่ระบุ
	10,181,328	6,823,154	2,832,239	7,689	328,982	615	15,835	224,083	1,272	33	155	-	615	42,465	9,754	17	-	-	-	-	942	39,371	10,638
รถ 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	4,468,654	2,815,796	1,010,397	455	433,256	265	41	114,811	297	1	20	-	127	81,907	9,614	17	-	-	-	-	942	-	609
รถ 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	213,176	19,648	170,488	54	10,179	124	48	6,196	132		12	-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,893
รถ 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	1,365,373	38,677	1,227,585	257	59,280	395	4,585	29,840	488	31	51	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,975
รถ 4 รถยนต์เพื่อการสาธารณะ	848	635	3	74	123	-	2	4	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
รถ 5 รถยนต์รับจ้างบรรจุศพ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถ 6 รถยนต์รับจ้างบุคคลหรือสถานที่ไม่เกิน 7 คน	81,683	736	384	49	19,574	2	-	60,522	6	-	77	-	20	500	-	-	-	-	-	-	-	-	3
บุคคลธรรมดา	18,971	547	36	19	6,168	1	-	12,352	-	-	45	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1
นิติบุคคล	62,151	304	147	18	13,075	1	-	48,038	6	-	32	-	20	498	-	-	-	-	-	-	-	-	2
ไม่ระบุ	561	85	1	12	331	-	-	132	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถ 7 รถยนต์ที่ใช้เครื่องจักรกล	2,124	541	-	1,189	392	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
รถ 8 รถยนต์รับจ้างอเนกประสงค์	9,332	26	-	5,347	2,523	-	1,418	6	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถ 9 รถยนต์บริการธุรกิจ	716	255	289	-	64	-	-	51	-	-	-	-	-	10	26	-	-	-	-	-	-	-	-
รถ 10 รถยนต์บริการพัทยา	1,840	287	264	2	1,078	-	-	32	1	-	8	-	2	86	71	-	-	-	-	-	-	-	-
รถ 11 รถยนต์บริการไปรษณีย์	76	46	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-
รถ 12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	3,853,992	3,853,215	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	589	7	-	-	-	-	-	-	-	-	182
รถ 13 รถแข็งเคลื่อ	96,236	-	96,236	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รถ 14 รถบดถนน	3,944	-	3,944	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รถ 15 รถใช้ในงานอุตสาหกรรม	7	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รถ 16 รถพ่วง	2,998	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,998	-
รถ 17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ	92,903	92,903	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมรถโดยสาร	44,055	187	25,315	231	445	6	6,262	11,276	48	-	-	-	49	-	1	-	-	-	-	-	-	1	285
รถประจำทาง	21,668	106	7,647	226	219	2	4,504	9,252	34	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	186
ขนาด 1	11,524	1	2,577	-	4	-	4,320	4,613	8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
ขนาด 2	5,575	1	1,842	-	3	-	67	3,637	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ขนาด 3	93	1	46	-	-	-	13	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ขนาด 4	4,069	97	2,382	224	206	1	104	963	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
ระหว่างประเทศ	7	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ไม่ระบุ	391	6	199	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถไม่ประจำทาง	19,247	70	16,219	4	222	3	1,630	1,959	24	-	-	-	49	-	-	-	-	-	-	-	-	1	47
ไม่ประจำทาง	19,247	70	16,219	4	222	3	1,630	1,959	24	-	-	-	49	-	-	-	-	-	-	-	-	1	47
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถส่วนบุคคล	3,140	11	3,049	2	-	1	28	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53
ส่วนบุคคล	3,140	11	3,049	2	-	1	28	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถบรรทุก	142,682	112	97,480	31	12	23	8,485	4	286	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38,572	1,674
รถไม่ประจำทาง	78,090	6	42,639	8	3	13	4,948	3	173	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,994	905
ไม่ประจำทาง	78,090	6	42,639	8	3	13	4,948	3	173	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,994	905
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถส่วนบุคคล	64,592	106	54,841	23	9	10	1,537	1	113	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,578	1,471
ส่วนบุคคล	64,592	106	54,841	23	9	10	1,537	1	113	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,578	1,471
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถลากจูงกึ่งพ่วง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถลากจูงกึ่งพ่วงเล็ก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง

๔ ๒

สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน



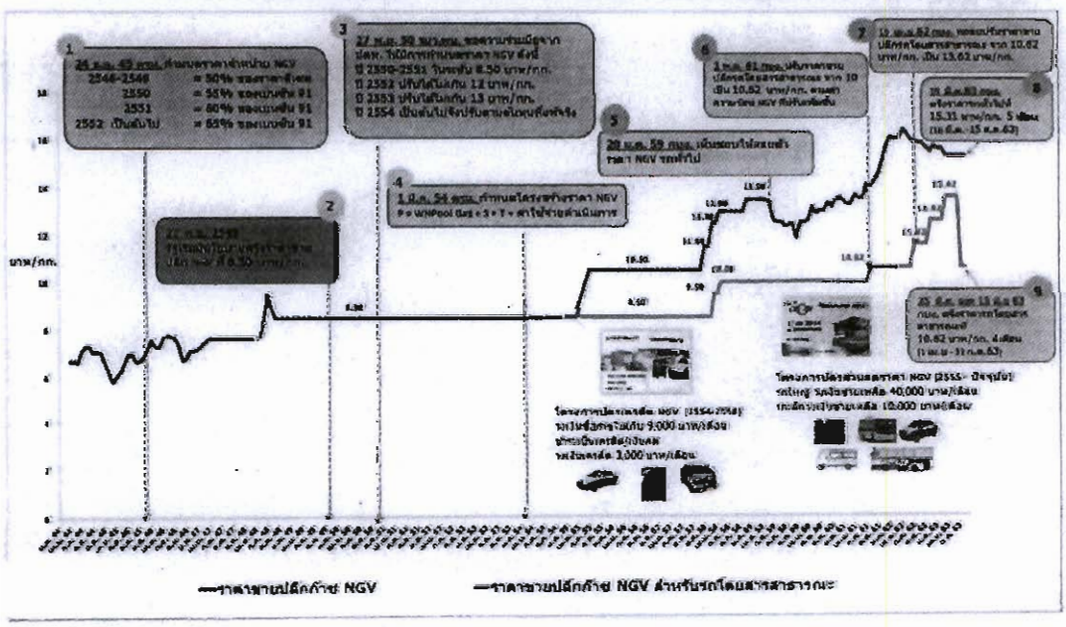
การกำหนดราคาขายปลีก NGV

เสนอ
คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล
การดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน

วันที่ 8 กรกฎาคม 2563

สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

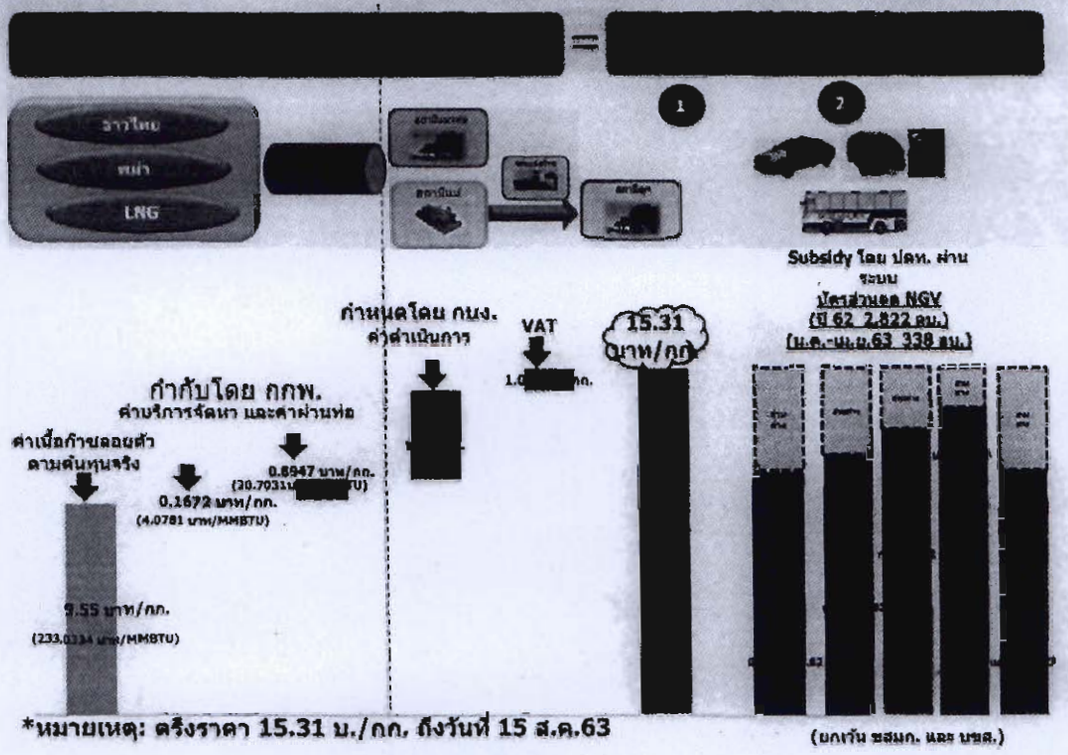
1. การปรับราคาก๊าซ NGV ในอดีตจนถึงปัจจุบัน



* WHPool Gas คือ ราคาก๊าซที่จำหน่าย
S คือ อัตราค่าบริการสำหรับการจัดหาและค้าส่งก๊าซ
T คือ อัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อ

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

2. โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ปัจจุบัน



*หมายเหตุ: ตรึงราคา 15.31 บ./กก. ถึงวันที่ 15 ส.ค.63

(ยกเว้น ขสมก. และ บขส.)

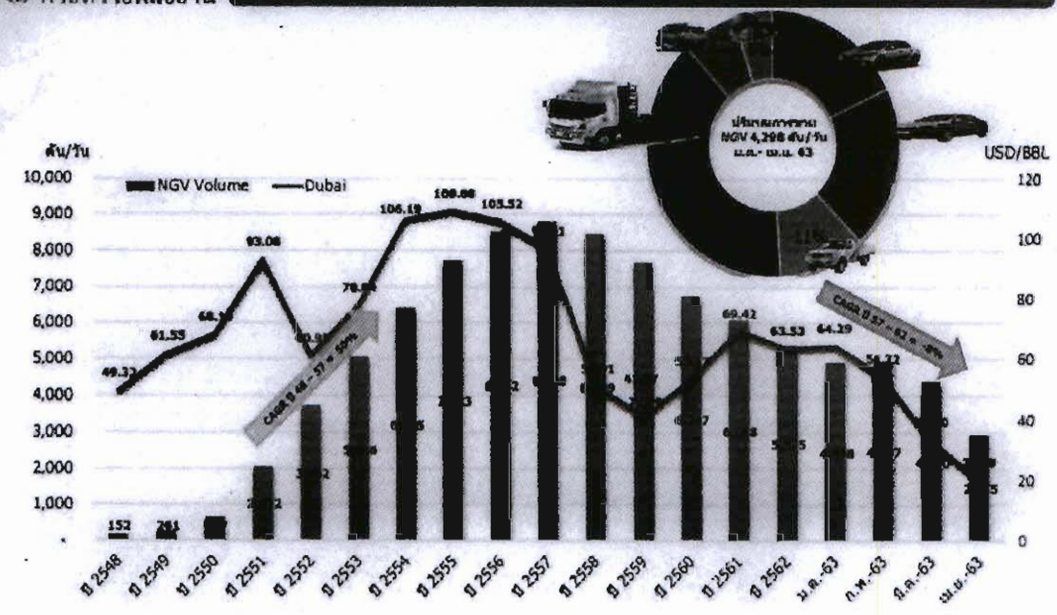
สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

การดำเนินการต่อไป

กบง. 19 มี.ค. 63	ให้คงราคาขายปลีก NGV รถทั่วไป ที่ 15.31 บาทต่อกิโลกรัมต่อไป อีก 5 เดือน (ตั้งแต่ วันที่ 16 มีนาคม ถึง 15 สิงหาคม 2563)
กบง. 25 มี.ค. 63	มีมติบรรเทาผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในช่วงการระบาดของ COVID-19 ดังนี้ - ขอความร่วมมือ ปตท. ปรับราคา NGV รถโดยสารสาธารณะฯลดลง 3.00 บาท/กก. จากเดิม 13.62 บาท/กก. เป็น 10.62 บาท/กก. ระยะเวลา 3 เดือน (1 เม.ย. - 30 มิ.ย. 63) - มอบหมายกระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม และ ปตท. ทบทวนโครงสร้างราคา NGV มาตรการช่วยเหลือรถโดยสารสาธารณะ และเสนอ กบง. พิจารณาก่อนวันที่ 30 มิ.ย. 63
กบง. 15 มิ.ย. 63	- ขอความร่วมมือ ปตท. คงราคา NGV รถโดยสารสาธารณะ ที่ 10.62 บาท/กก. ต่อไปอีก 1 เดือน (1 -31 ก.ค. 63) - ให้กระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม และ ปตท. หารือร่วมกัน เพื่อทบทวนมาตรการช่วยเหลือรถโดยสารสาธารณะในระยะยาวที่เหมาะสม และนำเสนอ กบง. พิจารณาภายในเดือน ก.ค. 63 - เห็นชอบหลักการกำหนดโครงสร้างราคาขายปลีก NGV ผังราคาขายปลีกดีเซลหมุนเร็ว B10 เพื่อเสนอที่ประชุม กพช. ต่อไป
คกก.ปตท. 18 มิ.ย. 63	- ขยายระยะเวลาการให้ส่วนลดราคา NGV รถโดยสารสาธารณะฯ ลดลง 3.00 บาท/กก. เพื่อคงราคา NGV ที่ 10.62 บาท/กก. ต่อไปอีก 1 เดือน (1 -31 ก.ค. 63) - เสนอให้ภาครัฐพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือรูปแบบอื่นทดแทน เช่น การขอเงินอุดหนุนบริการสาธารณะจากภาครัฐ

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

ความสัมพันธ์ระหว่างยอดขาย NGV กับ Crude Dubai



	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	ถึง เม.ย.63
ราคาเฉลี่ยดีเซล	20.03	25.59	25.66	31.26	24.77	28.69	29.45	30.42	29.97	29.69	24.53	23.25	25.63	26.35	26.40	19.43
ราคาเฉลี่ย NGV	8.48	8.50	8.50	8.50	8.50	8.50	8.50	10.14	10.50	10.83	13.12	12.81	13.12	14.41	15.62	15.31

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

แนวทางการกำหนดราคาขายปลีก NGV อ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล (Diesel Reference)

โครงสร้างราคาขายปลีก NGV

ราคาขายปลีก NGV = X% (ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี10 +ค่าขนส่ง)

โดยที่

- **X** คือ ร้อยละ 75
- **ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี10** คือ ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี 10 ในเขตกรุงเทพฯ ประกาศโดย PTTOR
- **ค่าขนส่ง** คือ ค่าขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างกรุงเทพฯกับภูมิภาค

หมายเหตุ : ราคาขายปลีก NGV ไม่รวมภาษีบำรุงท้องถิ่น

กลุ่มงาน กมธ.กิจการศาลฯ
สำนักกรรมาธิการ ๒
รับที่ 115 / 63
วันที่ 29 กค / 63
เวลา 14.00

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
555 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์: +66 (0) 2537 2000
โทรสาร : +66 (0) 2537 3498-9
www.pttplc.com

PTT Public Company Limited
555 Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak,
Bangkok 10900 THAILAND
Tel : +66 (0) 2537 2000
Fax : +66 (0) 2537 3498-9
www.pttplc.com

เลขรับ 909 / 2563
วันที่ 24 กค 63
เวลา 10.00 น.

ที่ 80000640/ 36

23 กรกฎาคม 2563

เรื่อง ชี้แจง ข้อเท็จจริง การปรับคุณภาพก๊าซธรรม สำหรับยานยนต์ (NGV)

เรียน ประธานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2552

2. ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2556

3. ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2561

4. โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ที่ภาครัฐกำหนด

ตามที่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) เข้าร่วมประชุมกับ คณะอนุกรรมาธิการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอิสระ องค์การมหาชน และกองทุน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2563 เพื่อให้ข้อมูล และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการกำหนดราคาขายปลีก NGV ที่เหมาะสม และในระหว่างการประชุม สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (ผู้เข้าร่วมประชุม) มีข้อสอบถาม เหตุผลในการปรับปรุงคุณภาพก๊าซ NGV โดยการเติมก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเบื้องต้น ปตท. ได้ตอบชี้แจงให้ที่ประชุมทราบขั้นหนึ่งแล้ว และ ประธานคณะอนุกรรมาธิการฯ ขอให้ ปตท. จัดทำข้อมูลเพื่อชี้แจงต่อคณะกรรมาธิการฯเพื่อทราบ และจะได้ประสานงานแจ้ง สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ทราบเป็นทางการต่อไป

ในการนี้ ปตท. จึงใคร่ขอเรียนชี้แจง เหตุผล และความจำเป็นในการปรับปรุงคุณภาพก๊าซ NGV ดังนี้

1. ก๊าซธรรมชาติที่ใช้ในประเทศไทย มาจากแหล่งก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย แหล่งก๊าซธรรมชาติบนบก รวมถึงก๊าซธรรมชาติที่นำเข้าจากสหภาพเมียนมา และก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas : LNG) แหล่งก๊าซธรรมชาติแต่ละแหล่งมีคุณภาพที่แตกต่างกัน ดังนั้นการที่จะนำมาใช้สำหรับเป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์จำเป็นต้องมีการปรับคุณภาพก๊าซให้อยู่ในช่วงที่กำหนดไม่แตกต่างกันมากนัก ประกอบกับยานยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ที่มีการใช้ระบบชุดควบคุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Control Unit : ECU) จะมีการกำหนดช่วงที่สามารถรับก๊าซ NGV (ปกติจะมีการตั้งค่าควบคุมอยู่ที่ระดับหนึ่ง และสามารถปรับแปรผันได้จากค่าควบคุมบ้าง) เพื่อให้ยานยนต์ใช้ก๊าซ มีประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิงและเครื่องยนต์ ในการนี้ ภาครัฐ โดย

กรมธุรกิจพลังงาน จึงได้จัดทำมาตรฐานควบคุมคุณภาพก๊าซ NGV เพื่อให้รถยนต์ใช้ก๊าซ NGV มีมาตรฐานเดียวกัน สามารถวิ่งใช้งานได้ทั่วประเทศ โดยได้ออกเป็น ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2552 พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2561 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1-3)

2. ปตท. ได้มีการปรับคุณภาพก๊าซ NGV ให้อยู่ในเกณฑ์ที่ภาครัฐกำหนด โดยถ้าแหล่งก๊าซธรรมชาติมีค่าคุณสมบัติที่สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะใช้ก๊าซเฉื่อย (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) เป็นตัวปรับสมดุลคุณภาพก๊าซ และหากแหล่งก๊าซธรรมชาติมีค่าคุณสมบัติต่ำกว่าที่กำหนด จะใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ในการการปรับสมดุล

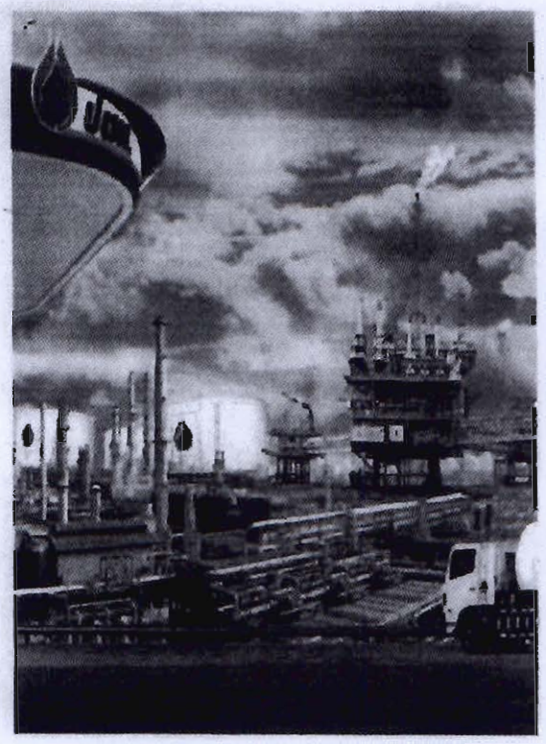
3. โครงสร้างราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) ที่กำหนดโดยภาครัฐ เป็นราคาที่สะท้อนคุณภาพ NGV ภายหลังการปรับปรุงคุณภาพแล้ว อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงคุณภาพก๊าซดังกล่าวที่ภาครัฐกำหนดยังต่ำกว่าค่าใช้จ่ายที่แท้จริง (สิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์เฉลิม สิทธิวงศ์)
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์

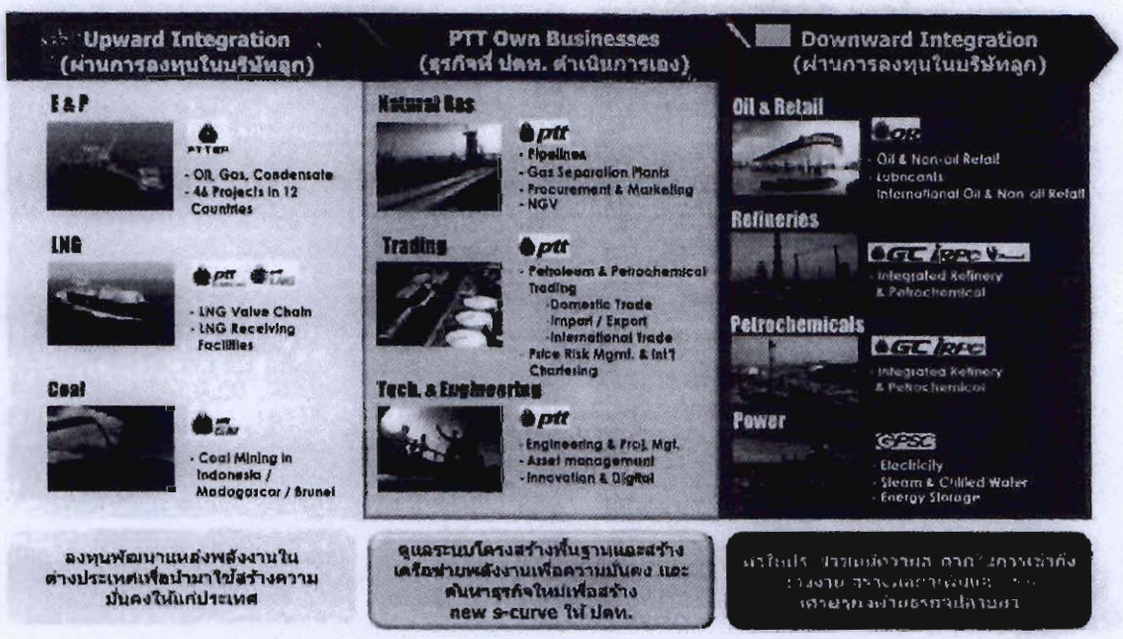
ฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
โทรศัพท์ : 0-2537-1738
โทรสาร : 0-2537-1541



ภาพรวมการดำเนินธุรกิจของ ปตท.

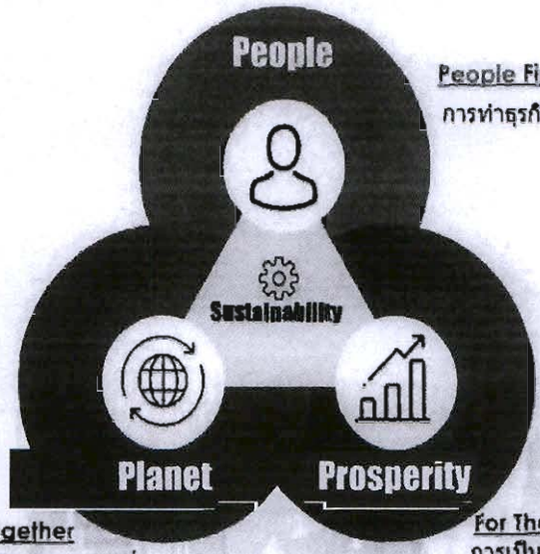
นางอรวดี โพธิสาโร
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่กลยุทธ์องค์กร

▶ ปตท. มีธุรกิจที่ดำเนินงานเองและลงทุนผ่านบริษัทในกลุ่ม



▶ ปตท. เป็นหนึ่งในกลไกในการขับเคลื่อนประเทศ และต้องเป็นองค์กรแห่งความภาคภูมิใจ เน้นความโปร่งใส สู่ความยั่งยืน

STRICTLY CONFIDENTIAL
Any use of this material without specific permission of PTT is strictly prohibited



People First
การทำธุรกิจควบคู่กับการดูแลชุมชนและสังคม

Greener Future Together
การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

For Thailand Sustainable growth
การเป็นฐานความมั่นคงให้แก่ภาคเศรษฐกิจ และสังคมให้เติบโตอย่างแข็งแรงและยั่งยืน

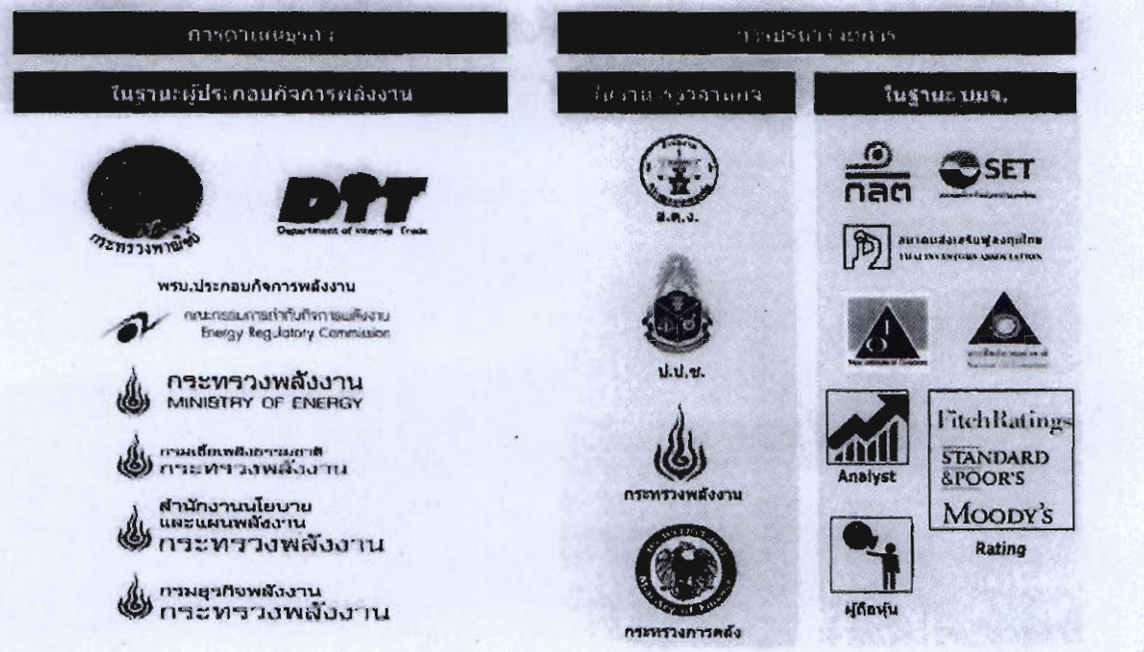
▶ ปตท. มีธุรกิจที่ดำเนินงานเองและลงทุนผ่านบริษัทในกลุ่ม

STRICTLY CONFIDENTIAL
Any use of this material without specific permission of PTT is strictly prohibited

ธุรกิจ	บทบาท ปตท.	ส่วนแบ่ง	ผู้ประกอบการรายอื่น	แนวทางเพิ่มการแข่งขัน
ธุรกิจก๊าซฯ	สามารถสามารถลงทุนได้โดยจดใบอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน และ ปตท. ลงทุนในระบบท่อส่งก๊าซฯ ตามนโยบายรัฐ เพื่อความมั่นคงด้านพลังงาน		กลุ่ม Amata, Gulf, Glow, โรจนะ เพาเวอร์ และเอกชนรายอื่น ที่ขออนุญาตจาก กกพ.	บุคคลที่สาม สามารถใช้ระบบท่อ ปตท. ตาม TPA Code
ธุรกิจน้ำมัน	ปตท. เป็นเพียงหนึ่งในผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 7		Shell, Esso, Caltex, บางจาก และผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 7 รวมกว่า 45 ราย	ธุรกิจเสรีอยู่แล้ว
ธุรกิจการค้าสากล	ปตท. เป็นผู้นำเข้าน้ำมันดิบรายหนึ่ง		Esso และเอกชนรายอื่น	ธุรกิจเสรีอยู่แล้ว
ธุรกิจสำรวจและผลิต	ถือเป็นเจ้าของปิโตรเลียมและอุปกรณ์สิ่งติดตั้ง ปตท.สผ. ทำหน้าที่สำรวจและผลิต โดยมี ปตท. ถือหุ้น 65.29%		Chevron, Total, MOECO และบริษัทชั้นนำระดับโลก	ธุรกิจเสรีอยู่แล้ว
ธุรกิจปิโตรเคมี	ปตท. ลงทุนในธุรกิจปิโตรเคมี ผ่านบริษัทในกลุ่ม เช่น ถือหุ้นใน PTTGC 48.90%, IRPC 48.05%		เครือซิเมนต์ไทย, CP group, Elayer, Indorama, UBE และอื่นๆ	ธุรกิจเสรีอยู่แล้ว
ธุรกิจการกลั่น	ปตท. ลงทุนในธุรกิจการกลั่น ผ่านบริษัทในกลุ่ม เช่น ถือหุ้นใน Thaioil 49.1%, PTTGC 48.89%, IRPC 48.05%		Esso และผู้ค้ามาตรา 7, 10 สามารถนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปได้	ธุรกิจเสรีอยู่แล้ว

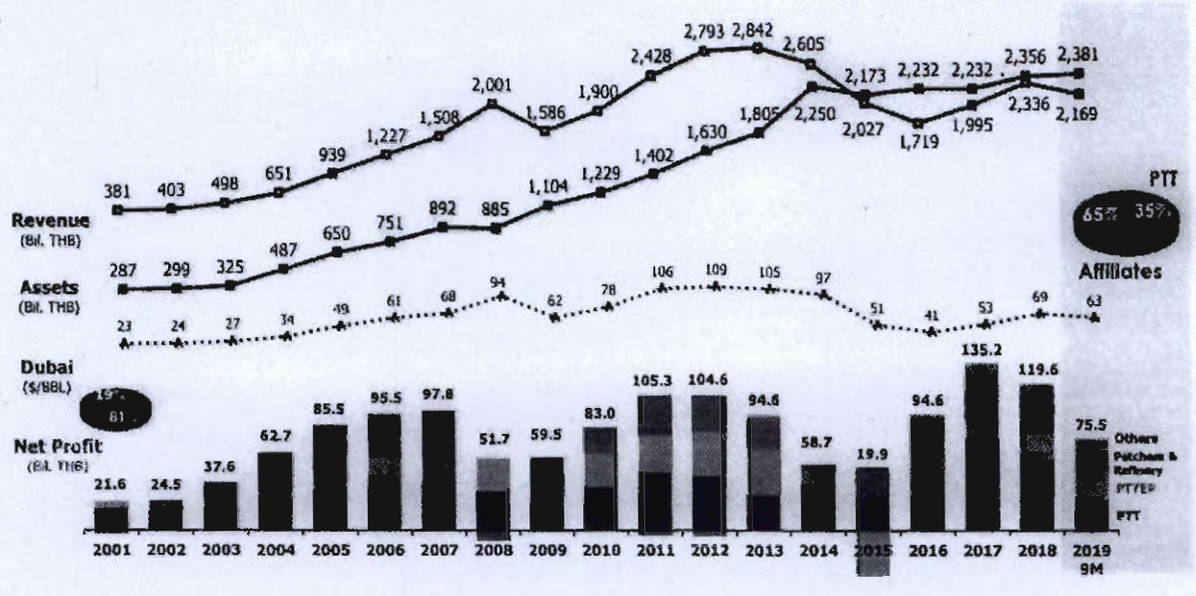
▶ ปตท. ถูกกำกับดูแลจากหน่วยงานต่างๆ

STRICTLY CONFIDENTIAL



▶ ภาพรวมรายได้และกำไรของ ปตท.

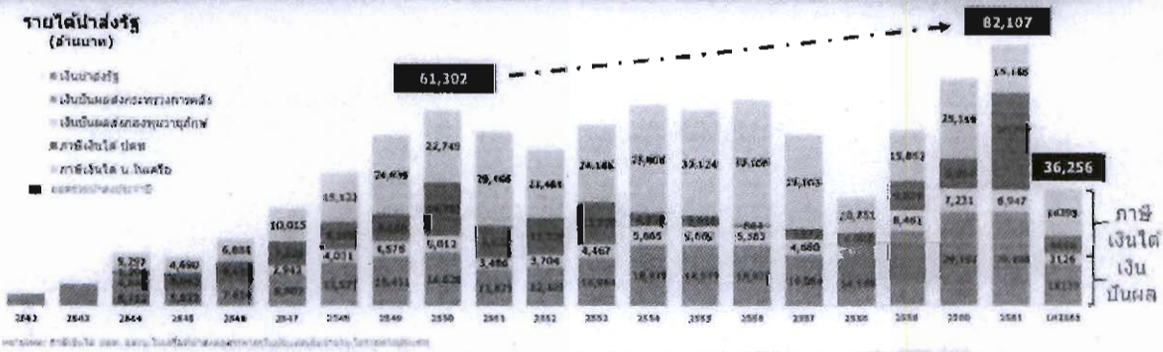
STRICTLY CONFIDENTIAL



▶ สร้างรายได้ให้ภาครัฐเพื่อพัฒนาคน พัฒนาประเทศต่อไป

STRICTLY CONFIDENTIAL

ผลการดำเนินงานของ กลุ่ม ปตท. คิดเป็น 2% ของ GDP ประเทศไทย
(Gross profit ของทั้งกลุ่มกิจการ ณ ปี 2561)
ปี 2544 – 1H2562 กลุ่ม ปตท. ส่งรายได้ให้รัฐในรูปเงินปันผลและภาษีเงินได้รวม ~ 9.2 แสนล้านบาท

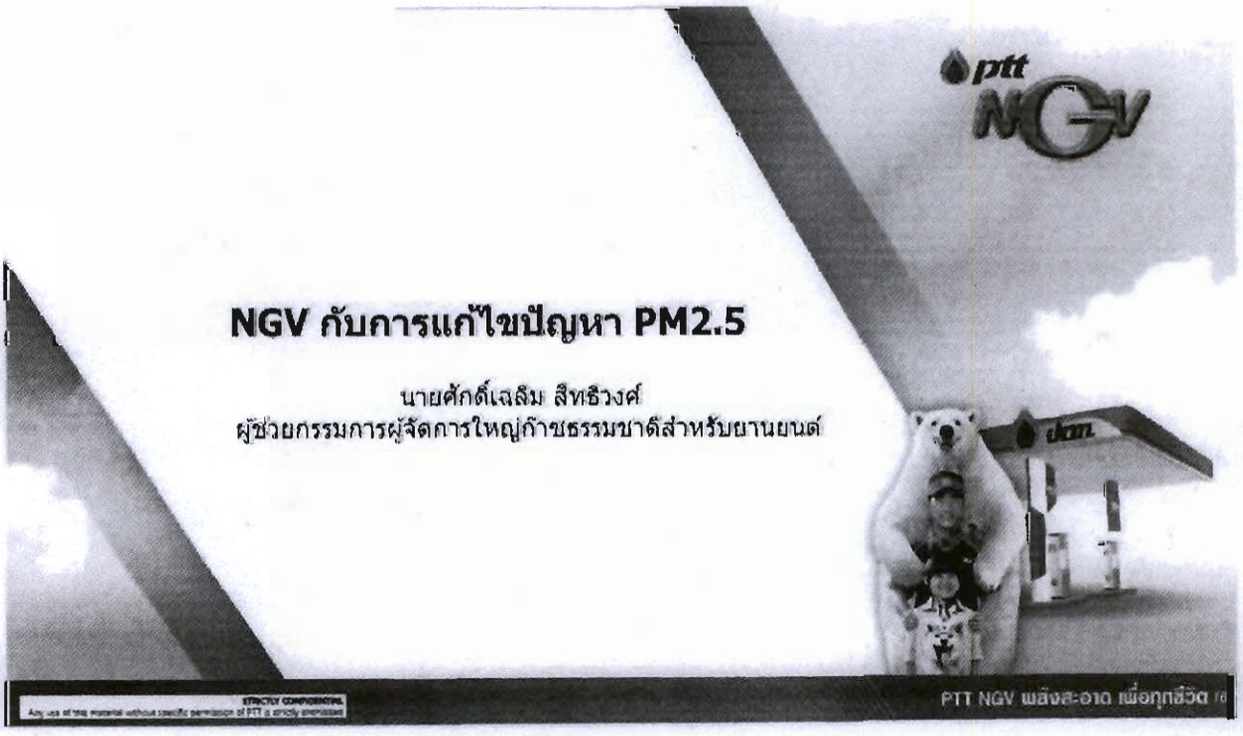


ปตท. ปักลงทุนอย่างต่อเนื่อง

งบลงทุนของ ปตท. และบริษัทใน ปตท. ที่ถือหุ้น 100%

การลงทุนที่ผ่านมา ปี 2558-2562 (5 ปี)	แผนการลงทุนในอนาคต 2563-2567* (5 ปี)
396,255 ล้านบาท	386,397 ล้านบาท

*รวมแผนการลงทุน Provision

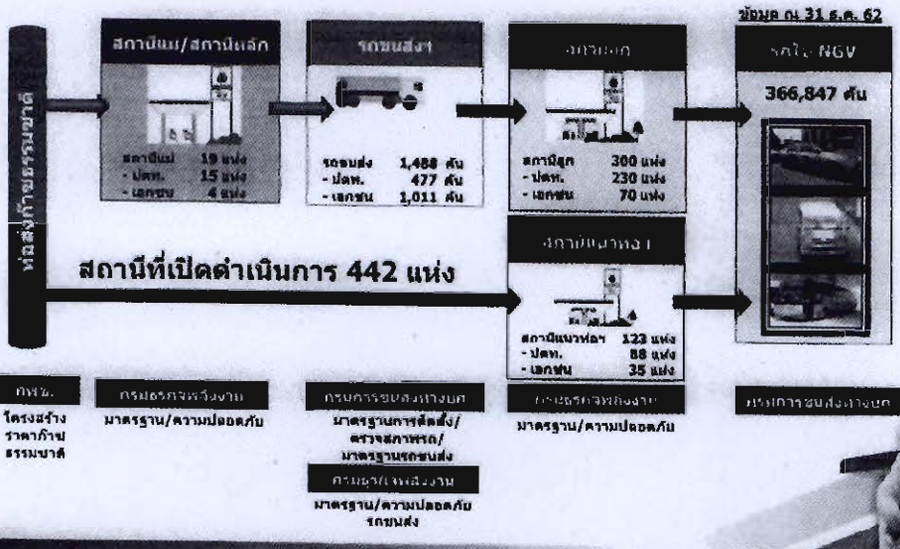


หัวข้อนำเสนอ

- ภาพรวมการดำเนินธุรกิจ NGV
- โครงสร้างราคาขายปลีก NGV
- PM 2.5 ของเชื้อเพลิงชนิดต่างๆ



ภาพรวมการดำเนินธุรกิจ NGV



โครงสร้างราคาขายปลีก NGV

	ราคา NGV [1]	ส่วนต่างจากต้นทุน ตาม ผลการศึกษา มข.
ราคาขายปลีก NGV ตามผลการศึกษาของ มหาวิทยาลัย ขอนแก่น (มข.)	16.93 บาท/กก.	-
ราคาขายปลีก NGV รถทั่วไป	15.35 บาท/กก.	**-1.58** บาท/กก.
ราคาขายปลีก NGV รถโดยสารสาธารณะ[2]	13.62 บาท/กก.	**-3.31** บาท/กก.

เปรียบเทียบราคา NGV และ ดีเซล

ประเภทเชื้อเพลิง	ค่าความร้อน	ราคาขายปลีก[1]	ราคาขายปลีกเทียบค่าความร้อน
NGV	41,000 บีทียู/กก.	15.35 บาท/กก.	374 บาท/ล้านบีทียู
ดีเซล (B7)	36,722 บีทียู/ลิตร	27.39 บาท/ลิตร	746บาท/ล้านบีทียู

หมายเหตุ : 1) ราคา ณ วันที่ 28 ม.ค. 63
2) รถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ ประกอบด้วย รถโดยสารร่วม ขสมก. รถโดยสารร่วม บขส. รถแท็กซี่ รถสองแถว รถตุ๊กตุ๊ก



PM 2.5 ของเชื้อเพลิงชนิดต่างๆ

Table 3-6: Tier 1 emission factors for PM

Category	Fuel	PM (g/kg fuel)		
		Mean	Min	Max
PC	Petrol	0.03	0.02	0.04
	Diesel	1.10	0.80	2.64
	LPG/CNG	0.00	0.00	0.00
LCV	Petrol	0.02	0.02	0.03
	Diesel	1.52	1.10	2.94
HDV	Diesel	0.94	0.61	1.57
	CNG (Buses)	0.02	0.01	0.04
L-category	Petrol	2.20	0.55	6.02

Table 3-15: Tier 1 — Typical fuel consumption figures, per km, by category of vehicle

Vehicle category (j)	Fuel	Typical fuel consumption (g/km)
Passenger cars	Petrol	70
	Diesel	60
	LPG	57.5
	EBS	55.5
	CNG	62.8
LCV	Petrol	100
	Diesel	80
HDV	Diesel	240
	CNG (buses)	900
L-category	Petrol	35

Reference : EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019

การปล่อย PM2.5

ประเภทรถยนต์	เชื้อเพลิง	PM 2.5 (g/kg. เชื้อเพลิง)	PM 2.5 (g/km.)
Heavy-Duty	**Diesel**	**0.94**	**0.23**
	CNG/NGV	**0.02**	**0.01**

ลดลง 23 เท่า



A.23 10,161,326

การแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5 ในกรุงเทพมหานคร

การเฝ้าระวังคุณภาพอากาศ

- ปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้มีการศึกษาการระบายมลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่ามีสาเหตุหลักมาจากการเผาไหม้เชื้อเพลิง ซึ่งมีแหล่งกำเนิดหลักมาจากภาคการขนส่งทางถนนระบายฝุ่น $PM_{2.5}$ มากที่สุด (ร้อยละ ๗๒.๕) รองลงมาได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม (ร้อยละ ๑๗) การเผาในที่โล่ง (ร้อยละ ๕) และอื่นๆ (ร้อยละ ๕.๕) ประกอบกับสภาพอุตุนิยมวิทยา มีอากาศนิ่ง ลมสงบ ทำให้ฝุ่นละอองไม่สามารถลอยตัวขึ้นสูงได้ มีการสะสมของฝุ่นละอองในอากาศเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดให้การแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ เป็นวาระแห่งชาติ

- สำนักสิ่งแวดล้อมโดยกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานคร โดยตรวจวัด PM_{10} จำนวน ๒๗ จุด และตรวจวัด $PM_{2.5}$ จำนวน ๕๐ จุด ครบทั้ง ๕๐ เขต และได้พัฒนาช่องทางการแจ้งเตือนให้ประชาชนได้ติดตามสถานการณ์ฝุ่นละอองเพื่อจะได้เตรียมพร้อมรับมือกับปัญหาอย่างทันที ได้แก่ www.bangkokairquality.com www.prbangkok.com Facebook : กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง สำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักงานประชาสัมพันธ์ กทม. โดยเพิ่มความถี่การแจ้งเตือนเป็นวันละ ๔ รอบ เวลา ๐๗.๐๐ น. ๑๒.๐๐ น. ๑๕.๐๐ น. และ ๑๙.๐๐ น. ปัจจุบันได้เพิ่มช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลทางแอปพลิเคชันรายงานคุณภาพอากาศของกรุงเทพมหานคร (AirBKK) เพื่อให้สามารถแสดงผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศครอบคลุมพื้นที่ที่ไม่มีสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศของกรุงเทพมหานครและกรมควบคุมมลพิษ โดยแสดงเป็นระดับสีตามเกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศของกรมควบคุมมลพิษ พร้อมทั้งบอกแนวทางการปฏิบัติและการป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพในกรณีที่ระดับคุณภาพอากาศเริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพ โดยประชาชนทั่วไปสามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชัน AirBKK ในระบบปฏิบัติการแอนดรอยด์และ IOS เพื่อติดตามข้อมูลคุณภาพอากาศที่แสดงผล AQI แบบ Real Time ตามตำแหน่งที่ผู้ใช้งานอยู่ ณ ปัจจุบัน

มาตรการที่กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการ

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้ให้ความสำคัญและกำหนดเป็นนโยบายในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ อย่างจริงจัง มีการติดตามและเฝ้าระวังสถานการณ์ฝุ่นละออง โดยสถานีตรวจวัดฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ที่สามารถตรวจวัดต่อเนื่องตลอดเวลา พร้อมรายงานข้อมูลสู่สาธารณะ และได้ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ดังนี้

๑. จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) ในกรุงเทพมหานคร โดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธาน (คำสั่งกรุงเทพมหานครที่ ๒๓๖๒/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๑) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ และวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อสั่งการหน่วยงานปฏิบัติและบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง ($PM_{2.5}$) ในกรุงเทพมหานคร ดำเนินการแจ้งเตือนสถานการณ์ฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ และการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อสุขภาพผ่านสื่อต่างๆ คณะกรรมการฯ ได้กำหนดมาตรการเพื่อรับมือปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในระยะสั้น ได้แก่ เพิ่มความถี่ในการล้างถนนและการฉีดน้ำเป็นละอองฝอยในอากาศเพื่อดักจับฝุ่นละอองเพิ่มจุดตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำทุกประเภท ประสานอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้คล่องตัวและรณรงค์ใช้ระบบขนส่งมวลชน รณรงค์ไม่ขับ...ช่วยดับเครื่องเพื่อลดมลพิษทางอากาศ ห้ามเผาขยะและเผาในที่โล่งทุกชนิด คุมเข้มปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า ควบคุมกำกับดูแลแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดการก่อสร้างอาคาร เพิ่มพื้นที่สีเขียว ควบคุมกำกับดูแลการระบายมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมให้เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งการแจกหน้ากากอนามัยและการให้ความรู้เกี่ยวกับ

การปฏิบัติ...

การปฏิบัติตนเพื่อป้องกันฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ โดยเฉพาะเด็ก ผู้ป่วย และผู้สูงอายุ เป็นต้น ซึ่งปลัดกรุงเทพมหานครได้กำชับให้สำนักและสำนักงานเขตดำเนินการอย่างเข้มข้นและต่อเนื่อง และในระยะยาว ได้แก่ ผลักดันให้ปรับปรุงมาตรฐานการระบายมลพิษจากรถยนต์และคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง พัฒนาโครงข่ายการให้บริการขนส่งสาธารณะให้เชื่อมโยงทุกระบบ รณรงค์ส่งเสริมและจูงใจให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ/เพิ่มทางเลือกการเดินทางแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จัดหาพื้นที่จอดแล้วจรเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเพิ่มพื้นที่สีเขียว เป็นต้น

๒. จัดตั้งศูนย์ประสานงานและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๑ โดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธาน เพื่อติดตามและรายงาน พร้อมแจ้งเตือนสถานการณ์ปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ และแก้ไขปัญหาอย่างใกล้ชิดและเป็นเอกภาพ และกรณีพบปริมาณฝุ่น $PM_{2.5}$ เกินค่ามาตรฐานได้ประสานให้สำนักงานเขตพื้นที่ดำเนินการแก้ไขทันที

๓. ดำเนินการประกาศพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๒ ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๓ พ.ศ.๒๕๖๐ เพื่อควบคุมรถยนต์ดีเซลที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐานการเผาในที่โล่ง และกิจกรรมการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อปัญหามลพิษทางอากาศ

๔. ปลัดกรุงเทพมหานครได้มีข้อสั่งการเข้มงวดการควบคุมฝุ่นละออง PM2.5

๔.๑ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ให้สำนักงานเข้มงวดการดำเนินมาตรการลดฝุ่นละออง เช่น เข้มงวดการตรวจจับรถยนต์ควันดำ รณรงค์ไม่ขับ...ช่วยดับเครื่อง ขอความร่วมมือประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชน เข้มงวดการก่อสร้างทุกประเภทให้ปฏิบัติตามกฎหมายและควบคุมกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง ควบคุมไม่ให้มีการเผาขยะและการเผาในที่โล่งทุกประเภท เพิ่มความถี่ของการล้างถนน ขอความร่วมมือผู้ประกอบการและเจ้าของอาคารสูง ฉีดพ่นละอองน้ำเพื่อดักจับฝุ่น เป็นต้น

๔.๒ วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๓ ให้สำนักงานเขตเข้มงวดมาตรการลดฝุ่นละอองและมาตรการที่กระทรวงมหาดไทยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการป้องกันและลดการเกิดมลพิษที่ต้นทาง (แหล่งกำเนิด) เช่น ลดมลพิษจากการขนส่ง ควบคุมการเผาในที่โล่ง ป้องกันและควบคุมปริมาณฝุ่นจากการก่อสร้าง ตรวจสอบและควบคุมการปล่อยมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการมลพิษ เช่น ตรวจสอบ ติดตามคุณภาพอากาศและแจ้งเตือนประชาชน ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน และขอความร่วมมือตรวจสอบสภาพรถยนต์ของทางราชการไม่ให้ปล่อยควันดำเกินมาตรฐาน

๕. ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในฐานะผู้มีอำนาจบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จ (Single Command) ดำเนินการดังนี้

๕.๑ ได้จัดประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เมื่อวันจันทร์ที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุมรัตนโกสินทร์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร เสาชิงช้า โดยได้เชิญหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกกรุงเทพมหานครเข้าร่วมประชุม เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมอนามัย กรมควบคุมโรค กรมอุตุนิยมวิทยา กรมการขนส่งทางบก กองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบังคับการตำรวจจราจร กองทัพภาคที่ ๑ เป็นต้น เพื่อหารือดำเนินการตามกรอบของ ๑๒ มาตรการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ดังนี้

๑) ขยายเขตพื้นที่จำกัดรถบรรทุกเข้ากรุงเทพมหานคร จากวงแหวนรัชดาภิเษก เป็นวงแหวนกาญจนาภิเษก

๒) ห้ามรถบรรทุกเข้าพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯในวันคี่ ระหว่างเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

๓) ตรวจวัดควันดำรถโดยสาร (ไม่ประจำทาง) ทุกคัน โดยเพิ่มชุดตรวจเป็น ๕๐ ชุด ครบทั้ง ๕๐ เขตของกรุงเทพมหานคร

๔) กรมการขนส่งทางบกปฏิบัติการร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจรในการตรวจสอบตรวจจับรถควันดำสำหรับรถโดยสารและรถบรรทุก เพื่อออกคำสั่งห้ามใช้

๕) ตรวจสอบโรงงานที่ทำให้เกิดฝุ่นละอองหากไม่เป็นไปตามมาตรฐานให้สั่งปรับปรุงแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือสั่งหยุดการประกอบกิจการ

๖) กำกับให้...

๖) กำกับให้กิจกรรมการก่อสร้างรถไฟฟ้าและก่อสร้างอื่นๆ เป็นไปตามข้อกำหนดไม่ทำให้เกิดฝุ่นและปัญหาการจราจร บริเวณรอบพื้นที่ก่อสร้าง

๗) ไม่ให้มีการเผาในที่โล่ง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับผู้ที่กระทำการเผา

๘) จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาศัยอำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องควบคุมการเผาในที่โล่งในช่วงสถานการณ์วิกฤติฝุ่นละออง และเข้มงวดการควบคุมยานพาหนะ โรงงานอุตสาหกรรมและการก่อสร้าง

๙) ลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm ซึ่งเป็นน้ำมันที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองน้อย

๑๐) ขอความร่วมมือลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาทำงานและรถยนต์ของส่วนราชการต้องผ่านมาตรฐานควันดำทุกคัน

๑๑) ให้ภาครัฐ ภาคเอกชนและสถานศึกษาสนับสนุนการจัดโครงการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องสำหรับรถยนต์ดีเซลที่มีอายุเกิน ๕ ปี เพื่อช่วยลดฝุ่นละออง

๑๒) สร้างการรับรู้และเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับสถานการณ์ปัญหาฝุ่นละออง

ทั้งนี้ ได้สั่งการให้กรุงเทพมหานครดำเนินการเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาการจราจรจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าเพื่อช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองโดยกำกับให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ หากไม่ปฏิบัติตามให้ระงับการก่อสร้าง

๒) ไม่ให้มีการเผาในที่โล่ง และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับผู้กระทำการเผา

๓) จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาศัยอำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องควบคุมการเผาในที่โล่งในช่วงสถานการณ์วิกฤติฝุ่นละออง และเข้มงวดการควบคุมยานพาหนะ โรงงานอุตสาหกรรมและการก่อสร้าง

๔) ขอความร่วมมือหน่วยงานภาคราชการ ภาคเอกชน ประชาชน ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาทำงาน

๕) รถยนต์ของส่วนราชการต้องผ่านมาตรฐานควันดำทุกคันโดยกำหนดให้เป็นตัวชี้วัดของหัวหน้าส่วนราชการ

โดยที่ประชุมได้มีการกำหนดขั้นปฏิบัติการช่วงปริมาณฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ เกินค่ามาตรฐาน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีอำนาจหน้าที่สามารถปฏิบัติได้ทันทีตามการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ และขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำมาตรการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองใน ๓ ระดับ (ระดับที่ ๑ มีค่าฝุ่น$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ ไมโครกรัม/ลบ.ม. ระดับที่ ๒ มีค่าฝุ่น $PM_{2.5}$ ระหว่าง ๕๑-๗๕ ไมโครกรัม/ลบ.ม. ระดับที่ ๓ มีค่าฝุ่น $PM_{2.5}$ ระหว่าง ๗๖-๑๐๐ ไมโครกรัม/ลบ.ม.)

๕.๒ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ ประชุมหารือการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อหาจัดทำมาตรการสำหรับใช้เป็นแนวทางให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครดำเนินการตามสถานการณ์ฝุ่นละอองใน ๓ ระดับ) โดยให้ความสำคัญในการจัดการปัญหาฝุ่นละอองจากแหล่งกำเนิดและการลดผลกระทบต่อสุขภาพประชาชน ได้แก่ ๑) ควบคุมยานพาหนะ ๒) ควบคุมโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ ๓) ควบคุมการก่อสร้าง ๔) ควบคุมการเผาในที่โล่ง ๕) โรงเรียน ๖) การแจกหน้ากากอนามัย
โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง ได้จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง เดือนธันวาคม – เมษายน เป็นภารกิจ/กิจกรรมตามระดับความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็ก $PM_{2.5}$ และผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน

แผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ "การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง"

กรุงเทพมหานครมีแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ และมาตรการเพื่อควบคุมมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดที่เป็นสาเหตุหลักของปัญหามลพิษในกรุงเทพมหานคร เพื่อขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ รองรับวาระแห่งชาติให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดการบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในฐานะเป็นผู้มีอำนาจบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จ (Single Command) สั่งการหน่วยงานภายในและภายนอกกรุงเทพมหานคร เช่น กรมควบคุมมลพิษ กรมการขนส่งทางบก กรมอุตุนิยมวิทยา กองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบังคับการตำรวจจราจร กรมอนามัย กรมควบคุมโรค กรมธุรกิจพลังงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม กองทัพภาคที่ ๑ ให้ปฏิบัติการตามแผนปฏิบัติการฯ และมาตรการในช่วงปริมาณฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ เกินค่ามาตรฐาน และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีอำนาจหน้าที่สามารถปฏิบัติได้ทันทีตามการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ รวมทั้งปรับปรุงและจัดทำมาตรการสำหรับใช้เป็นแนวทางสำหรับผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครสั่งการตามสถานการณ์ฝุ่นละออง โดยให้ความสำคัญในการจัดการปัญหาฝุ่นละอองจากแหล่งกำเนิด และการลดผลกระทบต่อสุขภาพประชาชน ได้แก่ ๑) ควบคุมยานพาหนะ ๒) ควบคุมโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ ๓) ควบคุมการก่อสร้าง ๔) ควบคุมการเผาในที่โล่ง ๕) โรงเรียน ๖) การแจกหน้ากากอนามัย ภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง ซึ่งเป็นภารกิจ/กิจกรรมตามระดับความเข้มข้นของฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ และผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ใช้เป็นเครื่องมือในการรับมือกับการแก้ไขปัญหาวิกฤตฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

แผนการดำเนินงานของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครมีแผนผลักดันการใช้ยานยนต์มลพิษต่ำ (Low Emission Vehicle : LEV) สำหรับรถราชการของกรุงเทพมหานครภายในปี ๒๕๖๕

แผนการปฏิบัติการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ "การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง"

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
๑. ควบคุมยานพาหนะ	<u>บช.น. และ บก.จร.</u> - จัดตั้งจุดตรวจควันดำ ๑๕ จุด - ขยายประเภทของรถบรรทุก จากเดิมข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักรฯ พ.ศ. ๒๕๔๖ ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป เดินในเขตพื้นที่ภายในของถนนวงรอบพื้นที่ชั้นในกรุงเทพฯ เวลา ๐๖.๐๐-๒๑.๐๐ น. โดยเพิ่มรถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป ในข้อบังคับและออกข้อบังคับเพิ่มเติม - ขยายเขตพื้นที่จำกัดรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป เข้ากรุงเทพมหานคร จากวงแหวนรัชดาภิเษกเป็นวงแหวนกาญจนาภิเษก เวลา ๐๖.๐๐-๒๑.๐๐ น. และนอกเวลาดังกล่าวห้ามในบางเส้นทาง	<u>บช.น. และ บก.จร.</u> - เข้มงวดจากระดับ ๑ - เพิ่มจุดตรวจจับควันดำใน กทม. เป็น ๒๐ จุด รวมชุดเคลื่อนที่ จำนวน ๕ ชุด - ปรับแผนการตรวจจับตามจุดที่มีฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ สูง - เข้มงวดตรวจควันดำและกวดขันวินัยจราจร	<u>บช.น. และ บก.จร.</u> - เข้มงวดจากระดับ ๒ - พิจารณาออกคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรห้ามรถบรรทุกเข้าพื้นที่ชั้นในของ กรุงเทพฯ ในวันที่ในช่วงวิกฤตฝุ่นตามห้วงเวลาและการคาดการณ์สถานการณ์ระยะ ๑-๒ เดือน โดยในระยะเร่งด่วนอาจเริ่มในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ <u>บช.น. บก.จร และ ขบ.</u> - ตรวจวัดควันดำรถโดยสาร (ไม่ประจำทาง) ทุกคัน โดยเพิ่มชุดตรวจควันดำเป็น ๕๐ ชุด ให้ครบทั้ง ๕๐ เขตของกรุงเทพมหานคร	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
	<u>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</u> - ตรวจวัดที่ปลายท่อไอเสียทุกคัน โดยค่าควันดำต้องไม่เกิน ๓๕ % ทุกวัน ก่อนออกปฏิบัติงาน	**<u>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</u>** - เพิ่มความเข้มข้นการตรวจวัดที่ปลายท่อไอเสียทุกคันค่าควันดำต้องไม่เกิน ๓๕ % ทุกวันก่อนออกปฏิบัติงาน - เพิ่มรอบของการล้างท่อไอเสียด้วยหัวฉีดทุกคันและทุกวัน ก่อนออกปฏิบัติงาน	**<u>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</u>** - ตรวจวัดควันดำที่ท่าปล่อยรถทุกเที่ยว	
	<u>กรมการขนส่งทางบก</u> -ตรวจวัดควันดำ ๒ วันต่อสัปดาห์	**<u>กรมการขนส่งทางบก</u>** - ตรวจวัดควันดำ ๕ วันต่อสัปดาห์ - กำกับ ตรอ. ทุกแห่ง ให้ดำเนินการตรวจสภาพรถยนต์อย่างจริงจัง	**<u>กรมการขนส่งทางบก</u>** - ตรวจวัดควันดำทุกวัน - กำกับ ตรอ. ทุกแห่งทั่วประเทศ ให้ดำเนินการตรวจสภาพรถยนต์อย่างจริงจัง	
	<u>กรุงเทพมหานคร</u> - เข้มงวดร่วมตรวจสอบตรวจจับรถยนต์ควันดำทุกประเภทตามแผนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ดูแล ซ่อมบำรุง ตรวจวัดมลพิษรถราชการในสังกัด กทม.ไม่ให้มีควันดำ - เจ้าหน้าที่เทศกิจอำนวยการจราจรลดปัญหาจราจรติดขัด เช่น บริเวณโรงเรียนในพื้นที่	**<u>กรุงเทพมหานคร</u>** - เข้มงวดจากระดับ ๑ - เก็บขนมูลฝอยให้แล้วเสร็จก่อนเวลา ๐๔.๐๐ น. (สำนักงานเขตและสำนักสิ่งแวดล้อม)	**<u>กรุงเทพมหานคร</u>** - เข้มงวดจากระดับ ๒ - ดำเนินการตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญ เพื่อควบคุมรถยนต์ดีเซลที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐาน หากฝ่าฝืน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
	- ดำเนินการตามโครงการรณรงค์ ไม่ขับ...ให้ดับเครื่อง - ประชาสัมพันธ์ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุกให้ดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์เพื่อช่วยลดมลพิษ (ควันดำ) และใช้พลังงานสะอาด - กองโรงงานช่างกล สำนักการคลัง จัดทีม ออกปฏิบัติงานให้บริการตรวจสอบมลพิษรถราชการของหน่วยงานที่สนใจรับบริการตรวจวัดควันดำจากรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซล - สำนักพัฒนาสังคมให้บริการตรวจเช็คเครื่องยนต์ฟรี ลดฝุ่นพิษ ณ โรงเรียนฝึกอาชีพกรุงเทพมหานคร ๓ แห่ง วันจันทร์-ศุกร์ วันละ ๒ รอบ (เช้า,บ่าย)	- เข้มงวดตามโครงการไม่ขับ... ให้ดับเครื่อง - เข้มงวดจากระดับ ๑ - สำนักงานเขตประสานสถานีตำรวจท้องที่อำนวยความสะดวกการจราจรให้เกิดความคล่องตัว และห้ามจอดรถในถนนสายหลัก สายรองตลอดเวลา	- กำหนดมาตรการ ไม่ขับ...ให้ดับเครื่อง หากฝ่าฝืนบังคับใช้อำนาจตาม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาฯ ปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท - เข้มงวดจากระดับ ๒ และรณรงค์ให้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
			- เปลี่ยนแปลงเวลาทำงานของข้าราชการและลูกจ้างในสังกัดกรุงเทพมหานคร อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๕ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการกรุงเทพมหานคร และบุคลากรกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ขอความร่วมมือข้าราชการและลูกจ้างในสังกัดกรุงเทพมหานครงดใช้รถยนต์ส่วนตัว	
๒. ควบคุมโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบกิจการ	<u>กรมโรงงานอุตสาหกรรม</u> - กำหนดแผนและออกปฏิบัติงานตรวจโรงงาน ประจำปี เฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานคร	<u>กรมโรงงานอุตสาหกรรม</u> - กำหนดแผนและออกปฏิบัติงานตรวจโรงงานที่ปล่อยควันที่ปล่องระบาย (มาตรฐานฝุ่นรวม ไม่เกิน ๓๒๐ มก.ต่อลบ.ม.) ถ้าเกินมาตรฐานจะให้มีคำสั่งให้แก้ไขภายในเวลาที่กำหนด หากปรับปรุงแก้ไขแล้ว ค่ามลพิษทางอากาศยังไม่ผ่านมาตรฐานจะออกคำสั่งปิดโรงงานโดยปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งให้ความสำคัญกับโรงงานอุตสาหกรรมที่มีการเผาไหม้เชื้อเพลิงหม้อต้มไอน้ำหรือ ห้องเผา	<u>กรมโรงงานอุตสาหกรรม</u> - กำหนดแผนและออกปฏิบัติงานตรวจโรงงานที่ปล่อยควันที่ปล่องระบาย (มาตรฐานฝุ่นรวม ไม่เกิน ๓๒๐ มก.ต่อลบ.ม.) ถ้าเกินมาตรฐานจะให้มีคำสั่งให้แก้ไขภายในเวลาที่กำหนด หากปรับปรุงแก้ไขแล้ว ค่ามลพิษทางอากาศยังไม่ผ่านมาตรฐานจะออกคำสั่งปิดโรงงานโดยปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งให้ความสำคัญกับโรงงานอุตสาหกรรมที่มีการเผาไหม้เชื้อเพลิงหม้อต้มไอน้ำหรือ ห้องเผา	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละอองยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
	<u>กรุงเทพมหานคร</u> (สำนักงานเขต) - ควบคุมสถานประกอบกิจการในพื้นที่ไม่ให้ปล่อยมลพิษอากาศเกินค่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด	<u>กรุงเทพมหานคร</u> (สำนักงานเขต) - เข้มงวดตรวจสอบสถานประกอบกิจการในพื้นที่ไม่ให้ปล่อยมลพิษอากาศเกินค่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด	<u>กรุงเทพมหานคร</u> - ประสานกระทรวงอุตสาหกรรมขอความร่วมมือโรงงานอุตสาหกรรมลดกระบวนการผลิตที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ	
๓. ควบคุมการก่อสร้าง (ทุกประเภท)	<u>รฟม. และ รฟท.</u> - กำกับดูแลผู้รับเหมา/ผู้รับสัมปทานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ EIA เช่น มีรั้วสูง ๒ เมตร ทำความสะอาดล้อ ปกคลุมผ้าใบ ตรวจสภาพเครื่องจักรไม่ให้เกิดควัน	<u>รฟม.และ รฟท.</u> เพิ่มมาตรการจากระดับ ๑ ดังนี้ - งดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น การตรวจสอบสภาพหลุมเสาเข็มสั่งโดยผู้ว่าการฯ - ผู้รับเหมาฉีดพ่นละอองน้ำโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง - ใช้รถกวาดดูดฝุ่นรอบพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละโครงการอยู่ภายใต้สัญญาให้ผู้รับเหมาดำเนินการ ทั้งนี้เพิ่มรอบดำเนินการทุกคืน - เพิ่มความถี่ในการล้างถนนรอบพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน - เร่งคืนพื้นที่ผิวจราจรที่มีการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ เพื่อให้การจราจรคล่องตัว	<u>รฟม.</u> มีมาตรการระยะยาว หากการก่อสร้างรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ - จะมีโปรโมชันให้ประชาชนใช้รถไฟฟ้า จัดเป็นราคา ๒๐ บาท ตลอดสาย - ยกเว้นค่าบริการจอดรถสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่อาคารจอดรถ ของ รฟม. - สั่งหยุดสร้างรถไฟฟ้า ๕-๗ วัน โดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครขอความร่วมมือ รฟม. สั่งผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้า ๕-๗ วัน	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละอองยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
	กรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขตและสำนักการโยธา) - กำกับดูแลพื้นที่ก่อสร้างต่างๆ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	**กรุงเทพมหานคร** (สำนักงานเขตและสำนักการโยธา) - ขอให้ผู้ประกอบการก่อสร้างทุกประเภทงดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่น $PM_{2.5}$	**กรุงเทพมหานคร** - สำนักการโยธาประสานขอความร่วมมือผู้ประกอบการก่อสร้างให้หยุดการก่อสร้างเป็นช่วงเวลา - ดำเนินการตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญ เพื่อควบคุมกิจกรรมการก่อสร้าง หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	
๔. ควบคุมการเผาในที่โล่ง	**บช.น.** - กวดขัน ตรวจตราไม่ให้มีการเผาในที่โล่งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร	**บช.น.** - กวดขัน ตรวจตราไม่ให้มีการเผาในที่โล่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำผิด	**บช.น.** - กวดขัน ควบคุมไม่ให้มีการเผาในที่โล่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับผู้กระทำผิด	
	กรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขต) - รณรงค์ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือไม่เผาขยะและเผาในที่โล่ง - ประชาสัมพันธ์และขอความร่วมมืองดการจุดธูป เทียน และใช้เตาเผาศพปลอดมลพิษ	**กรุงเทพมหานคร** (สำนักงานเขต) - เข้มงวด ควบคุมไม่ให้มีการเผาขยะและเผาในที่โล่ง - ขอความร่วมมือ งดการจุดธูป เทียน และใช้เตาเผาศพปลอดมลพิษ	**กรุงเทพมหานคร** - ดำเนินการตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญ เพื่อควบคุมการเผาในที่โล่ง หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
		- ประสานขอความร่วมมือจังหวัดปริมณฑลควบคุมการเผาในที่โล่ง		
๕. โรงเรียน	<u>กรุงเทพมหานคร</u> (สำนักการศึกษา) <u>กรณีฝุ่น $PM_{2.5}$ มีค่า ๔๐-๕๐ มคก./ลบ.ม.</u> - เด็กเล็กควรงดกิจกรรมกลางแจ้ง - ประชาสัมพันธ์ให้สวมหน้ากากนอกอาคารเรียนและเดินทางระหว่างบ้านและโรงเรียน - ฉีดพ่นละอองน้ำบนอาคารเรียน - ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับฝุ่นละอองขนาดเล็ก $PM_{2.5}$	<u>กรุงเทพมหานคร</u> (สำนักการศึกษา) <u>กรณีฝุ่น $PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๖๙ มคก./ลบ.ม.</u> - เปิดการเรียนการสอนโดยงดกิจกรรมกลางแจ้งและลวมหน้ากากนอกอาคารเรียนและเดินทางระหว่างบ้านและโรงเรียน - จัดให้มี Safe Zone เป็นสถานที่ปลอดภัยสำหรับทุกคนในโรงเรียน และ <u>กรณีฝุ่น $PM_{2.5}$ มีค่า ๗๐ – ๗๕ มคก./ลบ.ม.</u> ใช้ดุลยพินิจปิดการเรียนการสอนตามอำนาจ ดังนี้ - ผู้อำนวยการสถานศึกษา ครั้งละไม่เกิน ๓ วัน - ผู้อำนวยการเขต ครั้งละไม่เกิน ๗ วัน - ฉีดพ่นละอองน้ำบนอาคารเรียน - ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับฝุ่นละอองขนาดเล็ก $PM_{2.5}$	<u>กรุงเทพมหานคร</u> (สำนักการศึกษา) ให้เป็นดุลยพินิจปิดการเรียนการสอนตามอำนาจ ดังนี้ - ค่าระดับปริมาณฝุ่น ๗๖ มคก./ลบ.ม. ขึ้นไป ๒-๕ เขต ผู้อำนวยการสำนักศึกษา ครั้งละไม่เกิน ๑๕ วัน - ค่าระดับปริมาณฝุ่น ๗๖ มคก./ลบ.ม.ขึ้นไป มากกว่า ๕ เขต ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในการสั่งปิดการเรียน - ฉีดพ่นละอองน้ำบนอาคารเรียน - ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับฝุ่นละอองขนาดเล็ก $PM_{2.5}$	

๒๐๒๑

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
๖. การแจกหน้ากากอนามัย	**<u>กรมอนามัย</u>** - เฝ้าระวังสถานการณ์ฝุ่นละออง ประเมินความเสี่ยงและแจ้งเตือนสถานการณ์ ๑ ครั้งต่อวัน - สำรวจและจัดทำทะเบียนกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ เด็ก หญิงตั้งครรภ์ ผู้สูงอายุ ผู้ที่มีโรคประจำตัวในพื้นที่ กทม. - ทำแผนที่บริการสาธารณสุข - สื่อสารให้ความรู้แก่ประชาชนผ่านสื่อต่างๆ อาทิ โทรทัศน์ ฯลฯ	**<u>กรมอนามัย</u>** - เฝ้าระวังสถานการณ์ฝุ่นละออง ประเมินความเสี่ยงและแจ้งเตือนสถานการณ์ ๒ ครั้งต่อวัน - ตั้งทีมปฏิบัติการ ๗ ทีม เพื่อดูแลกลุ่มเสี่ยง - มีหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ร่วมกับ กทม. โดยแจกหน้ากากอนามัยร่วมด้วย ดังนี้ - แนะนำวิธีการสวมหน้ากาก ๑ ชั้น ป้องกันได้ ๔๐ % - แนะนำวิธีการสวมหน้ากาก ๒ ชั้น ป้องกันได้ ๖๐ % - แนะนำวิธีการสวมหน้ากาก ๓ ชั้น ป้องกันได้ ๘๐ %	**<u>กรมอนามัย</u>** - เฝ้าระวังสถานการณ์ฝุ่นละอองประเมินความเสี่ยงและแจ้งเตือนสถานการณ์ ๓-๔ ครั้งต่อวัน - <u>กรณีฝุ่น ๗๖-๙๐ มคก./ลบ.ม.</u> ใช้กลไก อำนาจท้องถิ่นดำเนินการใช้อำนาจตาม พรบ.การสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ - <u>กรณีฝุ่นมากกว่า ๙๑ มคก./ลบ.ม.</u> ประสานหน่วยงานพิจารณางดกิจกรรมกลางแจ้ง	
	<u>กรุงเทพมหานคร</u> (สำนักอนามัย) - จัดทำแผนประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในการป้องกันฝุ่นละออง และการใช้หน้ากากอนามัย - จัดหาหน้ากากอนามัย	**<u>กรุงเทพมหานคร</u>** (สำนักอนามัย) - จัดทำแผนประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในการป้องกันฝุ่นละออง และการใช้หน้ากากอนามัย และออกหน่วยบริการสาธารณสุขและหน่วยแพทย์เคลื่อนที่	**<u>กรุงเทพมหานคร</u>** (สำนักอนามัย) - เพิ่มความถี่ในการออกหน่วยบริการสาธารณสุขและหน่วยแพทย์เคลื่อนที่	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
๗. อื่นๆ (ถ้ามี)	**กรมควบคุมมลพิษ** - การติดตามตรวจสอบ และรายงานข้อมูลคุณภาพอากาศ วันละ ๑ ครั้ง เวลา ๐๗.๐๐ น. - สรุปภาพรวมการดำเนินการของทุกหน่วยงานในทุกวัน เพื่อรายงานสำนักนายกรัฐมนตรี	**กรมควบคุมมลพิษ** - การติดตามตรวจสอบและรายงานข้อมูลคุณภาพอากาศ วันละ ๓ ครั้ง ครั้งที่ ๑ เวลา ๐๗.๐๐ น. ครั้งที่ ๒ เวลา ๑๒.๐๐ น. ครั้งที่ ๓ เวลา ๑๕.๐๐ น. ช่องทางการรายงาน : เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และแอปพลิเคชันไลน์ ข้อมูลคุณภาพอากาศที่รายงาน : รายงานสารมลพิษทางอากาศทุกพารามิเตอร์ และรายงานภาพรวมโดยใช้ AQI ตลอดจนรายงานเป็นค่าความเข้มข้นของสารมลพิษแต่ละพารามิเตอร์ด้วย ทั้งนี้ ค่าของ AQI จะเป็นสัดส่วนประมาณ ๒ เท่าของค่า $PM_{2.5}$	**กรมควบคุมมลพิษ** - การติดตามตรวจสอบ และรายงานข้อมูลคุณภาพอากาศ วันละ ๓ ครั้ง ครั้งที่ ๑ เวลา ๐๗.๐๐ น. ครั้งที่ ๒ เวลา ๑๒.๐๐ น. ครั้งที่ ๓ เวลา ๑๕.๐๐ น. ช่องทางการรายงาน : เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และแอปพลิเคชันไลน์	
	กรมอุตุนิยมวิทยา - รายงานสภาพอากาศและคาดการณ์การสะสมของฝุ่น ๗ วันล่วงหน้า	**กรมอุตุนิยมวิทยา** - รายงานสภาพอากาศและคาดการณ์การสะสมของฝุ่น ๗ วันล่วงหน้า	**กรมอุตุนิยมวิทยา** - รายงานสภาพอากาศและคาดการณ์การสะสมของฝุ่น ๗ วันล่วงหน้า	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
	กรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขต) - ล้างถนนและดูดฝุ่นถนน และฉีดพ่นละอองน้ำตามใบไม้ เพื่อดักจับฝุ่นละออง - ขอความร่วมมือผู้ประกอบการและเจ้าของอาคารสูงฉีดพ่นละอองน้ำลดฝุ่นละอองอย่างต่อเนื่อง **กรุงเทพมหานคร** (สำนักสิ่งแวดล้อมและสำนักงานประชาสัมพันธ์) - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเพิ่มความถี่ในการประชาสัมพันธ์และรายงานให้ประชาชนทราบตามแผนประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในกรุงเทพมหานครทุกวัน เวลา ๐๗.๐๐ น.	**กรุงเทพมหานคร** (สำนักงานเขต) - เข้มงวดจากระดับ ๑ - เข้มงวดจากระดับ ๑ **กรุงเทพมหานคร** (สำนักสิ่งแวดล้อมและสำนักงานประชาสัมพันธ์) - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเพิ่มความถี่ในการประชาสัมพันธ์และรายงานให้ประชาชนทราบตามแผนประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในกรุงเทพมหานครทุกวัน วันละ ๓ ครั้ง ครั้งที่ ๑ เวลา ๐๗.๐๐ น. ครั้งที่ ๒ เวลา ๑๒.๐๐ น. ครั้งที่ ๓ เวลา ๑๕.๐๐ น.	**กรุงเทพมหานคร** (สำนักงานเขต) - เข้มงวดจากระดับ ๒ - เข้มงวดจากระดับ ๒ **กรุงเทพมหานคร** (สำนักสิ่งแวดล้อมและสำนักงานประชาสัมพันธ์) - ตรวจวัดคุณภาพอากาศและเพิ่มความถี่ในการประชาสัมพันธ์และรายงานให้ประชาชนทราบตามแผนประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ ในกรุงเทพมหานครทุกวัน วันละ ๔ ครั้ง ครั้งที่ ๑ เวลา ๐๗.๐๐ น. ครั้งที่ ๒ เวลา ๑๒.๐๐ น. ครั้งที่ ๓ เวลา ๑๕.๐๐ น. ครั้งที่ ๔ เวลา ๑๙.๐๐ น.	

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
	- จัดงานเสวนาเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ โดยวิทยากรจากสถาบันการศึกษาและหน่วยงานภาครัฐ เพื่อแสดงความคิดเห็นและหาทางแก้ไขวิกฤตฝุ่น $PM_{2.5}$ ที่เหมาะสมและยั่งยืน โดยวิทยากรมีความเห็นตรงกันว่าจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาฝุ่น $PM_{2.5}$ ที่แหล่งกำเนิด โดยเฉพาะการควบคุมการใช้รถยนต์ดีเซล เป็นต้น ผู้เข้าร่วมฟังการเสวนาฯ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้แทนระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ประกอบการอาคารสูง ห้างสรรพสินค้า ผู้แทนชุมชน/ประชาชน ผู้ประกอบการที่ใช้หม้อไอน้ำ ผู้แทนศาสนสถานที่มีการจุดธูป เทียน หรือวัดที่มีฌาปนสถาน/เตาเผาศพผู้ทรงคุณวุฒิจากสถาบันการศึกษา นักศึกษา นักเรียน และผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐทั้งภายในและภายนอกสังกัดกรุงเทพมหานคร			

เรื่อง	ภารกิจ/กิจกรรมที่ดำเนินการ			หมายเหตุ
	ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	
	$PM_{2.5}$ ไม่เกิน ๕๐ มคก./ลบ.ม.	$PM_{2.5}$ มีค่า ๕๑-๗๕ มคก./ลบ.ม. ต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน	$PM_{2.5}$ มีค่า ๗๖-๑๐๐ มคก./ลบ.ม. สถานการณ์ฝุ่นละออง ยังไม่ลดลงและเมื่อคาดการณ์แล้วพบว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องติดต่อกัน ๓ วัน)	
	- จัดทำโครงการเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครร่วมกับทุกภาคส่วนและเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง เช่น ๑. โครงการปลูกไม้ยืนต้นเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสมหามงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษก ๒. โครงการมอบล้านกล้า สู่ล้านต้น จากล้านต้น สู่สังคมเมือง ๓. โครงการ Tree /You /Again ๔. โครงการ Green Bangkok 2030 - สำนักการแพทย์เปิดคลินิกมลพิษทางอากาศ			

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขที่รับ ๑๙๕๔๘/๒๕๖๔
วันที่ ๒๗ ก.ย. ๖๔
เวลา ๑๕.๐๕ น.

ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๘.๑๔/๔๔๑๘

คณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน
และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร
ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒๖ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการศึกษาของคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการศึกษาเรื่อง "แนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)" จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติตั้งคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน สภาผู้แทนราษฎร เพื่อให้มีหน้าที่และอำนาจตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๓) ในการกระทำกิจการ การสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานของศาล องค์กรอิสระ และองค์กรอัยการ การดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ การบริหารจัดการขององค์การมหาชน และกองทุนต่าง ๆ รวมทั้งตรวจสอบรายงานตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายที่เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร นั้น ซึ่งกรรมาธิการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นายจิรายุ ห่วงทรัพย์	ประธานคณะกรรมาธิการ
๒. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๓. นางกรณิศ งามสุคนธ์รัตนา	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง
๔. นายณัฐวุฒิ บัวประทุม	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม
๕. นายอัครเดช วงษ์พิทักษ์โรจน์	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สี่
๖. นายรุ่งโรจน์ ทองศรี	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่ห้า
๗. นายเรวัต วิศรุตเวช	รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หก
๘. นายชินวรณ์ บุณยเกียรติ	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๙. นางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๐. นายสงวน พงษ์มณี	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ
๑๑. นางสาวเบญจา แสงจันทร์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๒. นายกษิดิ์เดช ชุติมันต์	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๓. นางสาวกุลวลี นพอมรบดี	โฆษกคณะกรรมาธิการ
๑๔. นายซูการ์โน มะทา	กรรมาธิการ
๑๕. นายณัฐวุฒิ กองจันทร์ดี	เลขานุการคณะกรรมาธิการ

ต่อมา...

ต่อมา นายซูการ์โน มะทา ได้มีหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมาธิการ และในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายมานพ คีรีภูวดล เป็นกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน แทนนายซูการ์โน มะทา และต่อมานางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์ ได้มีหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมาธิการ และในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายกองตรี อาญาสิทธิ์ ศรีสุวรรณ เป็นกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการแทนนางวันเพ็ญ พร้อมพัฒน์

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายจิรายุ ห่วงทรัพย์)
ประธานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ องค์กรอัยการ
รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน

สำนักกรรมาธิการ ๒
กลุ่มงานคณะกรรมาธิการกิจการศาล องค์กรอิสระ
องค์กรอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุน
โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๓๔๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ court.committee@gmail.com

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๑
สำนักการประชุม
เลขที่รับ ๙๒๔ / ๒๕๖๔
วันที่ ๒๓ / ก.ย. / ๖๔ เวลา ๑๕.๐๐ น.

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักการประชุม
รับที่ ๙๒๔ / ๒๕๖๔
วันที่ ๒๓ / ก.ย. / ๖๔ เวลา ๑๕.๒๐ น.
ส่งกลุ่มงาน พรม.๑ ดำเนินการ

กลุ่มงานเระเบียบวาระฯ
รับที่ ๔๒๒ / ๒๕๖๔
วันที่ ๒๓ / กย. / ๖๔ เวลา ๑๕.๑๐ น.