



รายงานผลการพิจารณาศึกษา

เรื่อง

ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้าง
ราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน

ของคณะกรรมการการพลังงาน
สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



รายงานผลการพิจารณาศึกษา

เรื่อง

ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้าง
ราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน

ของคณะกรรมการกิจการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการกิจการพลังงาน

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ด่วนที่สุด

(สำเนา)

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๗/๓๑๔๔

คณะกรรมการการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและ
กองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษา
การปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการ
วิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมัน (นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ)
ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงาน
และกองทุนน้ำมัน (นายณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้ง
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างราคาน้ำมันและพลังงานให้เป็นระบบ
และยั่งยืน (นายสมเกียรติ ไชยวิสุทธิกุล เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการ
วิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (PDP2018)
เพื่อให้ราคาพลังงานในประเทศไทยเหมาะสมและรองรับความต้องการของประชาชน (นายบุญลือ ประเสริฐโสภ
ณ เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้าง
ราคาพลังงานให้เป็นธรรม (นายเกียรติ สิทธิอมร เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้ง
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันอย่างเป็นระบบ
(นายจาตุรงค์ เพ็งนรพัฒน์ เป็นผู้เสนอ) และมีมติส่งให้คณะกรรมการการพลังงานพิจารณา ตามข้อบังคับ
การประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาพิจารณาศึกษาไว้ ๖๐ วัน
ซึ่งคณะกรรมการได้ขอขยายระยะเวลาในการพิจารณาศึกษา เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ
โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และเพื่อพิจารณาข้อมูลข้อเท็จจริงที่ครบถ้วนและรอบด้าน
จากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จำนวน ๘ ครั้ง กล่าวคือ ครั้งที่ ๑ จำนวน ๖๐ วัน ครั้งที่ ๒ จำนวน ๑๒๐ วัน
ครั้งที่ ๓ จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่ ๔ จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่ ๕ จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่ ๖ จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่ ๗
จำนวน ๑๒๐ วัน และครั้งที่แปด จำนวน ๙๐ วัน โดยจะครบกำหนดในวันจันทร์ที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
ซึ่งกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- ๑) นายกิตติกร โล่ห์สุนทร
- ๒) นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพลลภ
- ๓) นายประเสริฐ บุญเรือง
- ๔) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ

- ประธานคณะกรรมการ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม

/๕) นาย...

๕) นายธารา ปิตุเตชะ	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่สี่
๖) นางนันทนา สงฆ์ประชา	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่ห้า
๗) นายสมเกียรติ วอนเพียร	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่หก
๘) นายนพต มาตรฐานศรี	รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่เจ็ด
๙) นายระวี มาศฉมาดล	ที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการ
๑๐) นายมนูญ สีวาภิรมย์รัตน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการ
๑๑) นางพิชชารัตน์ เลาทพงศ์ชนะ	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๑๒) นางสาวปิยะรัฐชย์ ดิยะไพรัช	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๑๓) นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๑๔) นายภาคิน สมมิตรธนกุล	กรรมการธิการ
๑๕) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ	เลขานุการคณะกรรมการธิการ

บัดนี้ คณะกรรมการธิการได้พิจารณาศึกษา เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) กิตติกร โล่ห์สุนทร

(นายกิตติกร โล่ห์สุนทร)

ประธานคณะกรรมการธิการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการธิการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการธิการพลังงาน

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๗๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ energy.23committee@gmail.com

สำเนาถูกต้อง

๑.๓๓๓

(นางสาวปรียาภรณ์ แก้วโยน)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการธิการ ๑

นางสาวพัชรินทร์ อิมพันธ์/ร่าง
นางสาวพัชรินทร์ อิมพันธ์/พิมพ์
นางสาวอรรวรรณ สังขวารี/ตรวจ

ตรวจทาน

ครั้งที่ ๑ นางสาวธัญรัตน์ ม่วงศิริ

ครั้งที่ ๒ นายกิตติพงศ์ คงเรือง

ครั้งที่ ๓ นางสาวกัญญ์จิรา มนัสไชยกุล

รายนามคณะกรรมการการพลังงาน



นายกิตติกร โล่ห์สุนทร
ประธานคณะกรรมการ



นายชวित พิทักษ์พรพลก
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นายประเสริฐ บุญเรือง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



นายพิบูลย์ รัชกิจประการ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นายธारा ปิตุเตชะ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



นางนันทนา สงฆ์ประชา
รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า



นายสมเกียรติ วอนเพียร
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หก



นายนพดล มาตรศรี
รองประธานคณะกรรมการ คนที่เจ็ด



นายระวี มาศฉมาดล
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายมนูญ สีวาภิรมย์รัตน์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
วิชาการ



นางพิชชารัตน์ เลหาพงศ์ชนะ
โฆษกคณะกรรมการ
วิชาการ



นางสาวปิยะรัฐชย์ ตริยะไพรัช
โฆษกคณะกรรมการ
วิชาการ



นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์
โฆษกคณะกรรมการ
วิชาการ



นายภาคิน สมมิตรธนกุล
กรรมการ
วิชาการ



นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ
เลขานุการคณะกรรมการ
วิชาการ

บทสรุปผู้บริหาร

สืบเนื่องจากสถานการณ์ราคาพลังงานของประเทศไทยที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณาญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน ประกอบด้วย ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมัน (นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมัน (นายณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างราคาน้ำมันและพลังงานให้เป็นระบบและยั่งยืน (นายสมเกียรติ ไชยวิสุทธิกุล เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ (PDP2018) เพื่อให้ราคาพลังงานในประเทศไทยเหมาะสมและรองรับความต้องการของประชาชน (นายบุญลือ ประเสริฐโสภณ เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานให้เป็นธรรม (นายเกียรติ สิทธิอมร เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันอย่างเป็นระบบ (นายจาตุรงค์ เพ็งนรพัฒน์ เป็นผู้เสนอ) โดยที่ประชุมมีมติให้ส่งคณะกรรมการพลังงานพิจารณา ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ นั้น

คณะกรรมการการพลังงานได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ญัตติดังกล่าวมีข้อมูล ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายจำนวนมากที่ต้องมีการพิจารณาในทุกมิติอย่างรอบด้าน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการจึงตั้งคณะอนุกรรมการขึ้น จำนวน ๒ คณะ คือ คณะอนุกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และคณะอนุกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาศึกษาญัตติดังกล่าวในทุกมิติอย่างรอบด้าน

จากผลการพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า คณะกรรมการมีข้อสังเกต ดังนี้

๑. แนวทางการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๑.๑ มาตรการระยะสั้น

๑.๑.๑ ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันยังคงอยู่ในระดับสูง และต้องใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจ่ายชดเชยหรือชะลอการขึ้นราคาน้ำมันนั้น เสนอให้ลดอัตราภาษีสรรพสามิต กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ภาษีเทศบาล ของน้ำมันกลุ่มเบนซินและดีเซลลงเหลือในระดับต่ำเท่าที่เหมาะสม เป็นการชั่วคราว เพื่อช่วยลดภาระเงินชดเชยของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชน

๑.๑.๒ กรณีที่ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) มีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิล (น้ำมันเบนซินพื้นฐานและดีเซลพื้นฐาน) มาก เสนอให้

(๑) ใช้กลไกราคาในการกำหนดอัตรากองทุนน้ำมัน โดยกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ E20 และ E85 ให้ถูกกว่า E10 โดยให้มีส่วนต่างที่แคบลงเป็นการชั่วคราว เพื่อลดแรงจูงใจของผู้ใช้รถยนต์ในการเลือกใช้น้ำมันที่มีเอทานอลผสมในสัดส่วนสูง

(๒) ปรับการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล โดยลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลลงจากสัดส่วนปกติ B7 B10 B20 ให้เหลือเพียงเกรดเดียวคือ B5 เป็นการชั่วคราว เพื่อช่วยลดต้นทุนน้ำมัน

๑.๑.๓ บริหารการจัดเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันดีเซลพรีเมียม (เริ่มมีการจัดเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันดีเซลพรีเมียม อัตรา ๑ บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕) เพื่อให้ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีภาระการจ่ายชดเชยน้อยที่สุด

๑.๑.๔ กำหนดมาตรการเป็นการชั่วคราวเพื่อลดภาระต้นทุนดำเนินการของผู้ค้าน้ำมัน และต้นทุนการผลิตเชื้อเพลิงของโรงกลั่น เช่น ลดอัตราการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายหรือปรับเปลี่ยนกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานเครื่องยนต์ แต่สามารถลดต้นทุนการผลิตได้

๑.๑.๕ ภาครัฐพิจารณาหาแนวทางในการให้โรงกลั่นในประเทศสามารถจัดหาน้ำมันดิบจากประเทศที่มีราคาถูกโดยเร็ว เช่น อิหร่าน รัสเซีย เป็นต้น

๑.๒ มาตรการระยะยาว

๑.๒.๑ เสนอให้ลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงหลักในกลุ่มน้ำมันเบนซินลงเหลือ ๒ ชนิด คือ แก๊สโซฮอลล์ ๙๕ และแก๊สโซฮอลล์ ๙๑ เพื่อเป็นทางเลือกของผู้ใช้น้ำมันที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้น้ำมันค่าออกเทนสูง เพื่อให้เกิดความประหยัด ทั้งนี้ การสนับสนุนการใช้ E20 ควรพิจารณานำมาใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหลักเมื่อราคาเอทานอลต่ำกว่าน้ำมันเบนซินพื้นฐานมาก

๑.๒.๒ เสนอให้ลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มน้ำมันดีเซล B7 B10 B20 ลงเหลือ ๑ ชนิด คือ น้ำมันดีเซล โดยกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลให้มีความยืดหยุ่นในช่วงร้อยละ ๕ - ๑๐ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์สต็อกและราคาของน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ในขณะนั้น โดยในช่วงที่ราคาไบโอดีเซล B100 สูงกว่าราคาน้ำมันดีเซลพื้นฐาน ผู้ค้าน้ำมันก็จะลดสัดส่วนผสมให้เหลือในระดับต่ำ และในทางกลับกันช่วงที่ราคาไบโอดีเซล B100 ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลพื้นฐาน ก็จะเพิ่มสัดส่วนการผสม

๑.๒.๓ เสนอให้ใช้งบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อปรับเปลี่ยนยานยนต์ขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อรองรับการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๔

๑.๒.๔ เสนอให้มีการส่งเสริมการนำพืชพลังงาน (ปาล์มน้ำมัน อ้อย มันสำปะหลัง) ไปใช้ในการสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ที่มีมูลค่าเพิ่ม ต่อยอดจากผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงพืชพลังงาน และส่งเสริมให้มีการส่งออกพืชพลังงานไปยังตลาดต่างประเทศ

๑.๒.๕ เนื่องจากสถานการณ์ด้านราคาและแนวโน้มการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต เสนอให้ลดการส่งเสริมการใช้ก๊าซ LPG และก๊าซ NGV ในภาคขนส่ง เพื่อให้ผู้ประกอบการได้มีการปรับตัว และรัฐบาลควรมีการส่งเสริมความรู้ให้กับผู้ประกอบการที่ใช้เชื้อเพลิงดังกล่าว เพื่อปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ให้ใช้งานกับเชื้อเพลิงประเภทอื่น ๆ แทน ทั้งนี้ ภาครัฐไม่ควรสนับสนุนการนำเชื้อเพลิงที่มีราคาแพง

มาใช้เป็นของราคาถูก แม้ว่าเชื้อเพลิงทั้งสองประเภทดังกล่าวจะก่อให้เกิดมลพิษน้อยกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่มีแนวโน้มว่าในอนาคตจะมีราคาที่สูงขึ้น และเหมาะสมสำหรับประเทศที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี

๑.๒.๖ เสนอให้มีการศึกษาถึงความเหมาะสม และผลกระทบของแนวคิดในการจัดเก็บ ภาษีลาภลอย (Windfall Taxes) ในช่วงที่ระดับราคาน้ำมันหรือค่าการกลั่นเพิ่มสูงขึ้นผิดปกติ และศึกษา ถึงแนวทางหรือความจำเป็นในการส่งเสริมกลไกการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ให้แข่งขันกับ น้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตจากโรงกลั่นในประเทศได้มากขึ้น

๑.๒.๗ ควรมีการศึกษาการกำกับดูแลน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันว่า ยังมีปัญหาและไม่ รัดกุมเพียงพอกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วหรือไม่ หรือควรให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ในการกำกับดูแลราคาน้ำมันในอนาคต

๑.๒.๘ ควรมีการเปิดเผยข้อมูลการผลิตน้ำมันดิบและรายได้ในการขุดเจาะน้ำมันจาก แหล่งผลิตปิโตรเลียมบนบกและอ่าวไทยว่า มีการจัดสรรรายได้ให้กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเท่าใด การจัดเก็บค่าภาคหลวงทั้งรายเดือนและรายปี เพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบราคาปิโตรเลียมในประเทศ

๑.๒.๙ ควรนำรายได้จากค่าภาคหลวงปิโตรเลียมมาช่วยอุดหนุนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในกรณีกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงติดลบเกินห้าหมื่นล้านบาท

๑.๒.๑๐ ควรนำรายได้จากค่าภาคหลวงก๊าซธรรมชาติมาช่วยอุดหนุนก๊าซ LPG ภาคครัวเรือน

๒. แนวทางการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า

๒.๑ การจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP2018) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๑ ควรต้องมีการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันในการพิจารณากำลังการผลิตไฟฟ้า และการใช้ไฟฟ้าของประเทศให้มีความถูกต้องและแม่นยำที่สุด ซึ่งควรให้มีปริมาณไฟฟ้าสำรอง คิดเป็น ปริมาณร้อยละ ๑๕ ของปริมาณความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศ

๒.๒ ควรเร่งรัดการกำหนดการเปิดให้ใช้หรือเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้าแก่บุคคลที่สาม (Third Party Access Code: TPA Code) และอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว รวมทั้งควรกำหนดอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ที่เหมาะสม และลดการซ้ำซ้อนการบริหารจัดการในเรื่องต้นทุนของระบบโครงข่ายไฟฟ้า เพื่อให้เกิดรายได้ที่สามารถนำไปลดต้นทุนโครงสร้างไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับระบบโครงข่ายไฟฟ้า ซึ่งจะทำให้ ค่าไฟฟ้านลดลงได้ นอกจากนี้ เห็นควรเร่งรัดโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อให้มีการผลิตและการใช้ไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพในแต่ละพื้นที่ รวมถึงเป็นการส่งเสริมให้มีการผลิต ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงพลังงานทดแทนในแต่ละพื้นที่อย่างเหมาะสม

๒.๓ ผลักดันให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) กระทรวงมหาดไทย และกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีส่วนร่วมรับผิดชอบค่าไฟฟ้าสาธารณะ เพื่อมิให้เป็นภาระแก่ประชาชน โดยคำนึงถึงความสามารถและศักยภาพของแต่ละท้องถิ่นด้วย

๒.๔ ควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ ในส่วนที่ เกี่ยวกับกองทุนพัฒนาไฟฟ้า โดยการเพิ่มวัตถุประสงค์ของกองทุน และมีการจัดเก็บเงินเข้ากองทุน เพื่อใช้ในการบริหารจัดการในกรณีที่มีค่าไฟฟ้าจากค่า Ft ที่สูงขึ้นจนอาจกระทบต่อความเป็นอยู่ของ ประชาชน สังคม เศรษฐกิจของประเทศ

๒.๕ การเปิดรับซื้อไฟฟ้าตามนโยบายรัฐ อัตราค่าไฟฟ้าในการรับซื้อ ในส่วนที่เกิน/สูงกว่า
ราคาค่าไฟฟ้าขายส่ง รัฐควรรับผิดชอบ ไม่ควรส่งผ่านราคาค่าไฟฟ้าขายส่งมายังโครงสร้างราคาไฟฟ้า

๒.๖ ควรเร่งรัดให้เกิดโครงการมาตรการบริษัทจัดการพลังงาน (ESCO) โดยเร็ว เพื่อให้
ภาครัฐได้ประหยัดงบประมาณรายจ่ายจากค่าใช้พลังงานไฟฟ้า

๒.๗ ภาครัฐควรเร่งรัดการศึกษาพลังงานทางเลือกอื่น เช่น ไฮโดรเจน นิวเคลียร์ขนาดเล็ก
และเทคโนโลยีพลังงานอื่นในอนาคต เป็นต้น มาใช้ในการผลิตไฟฟ้า

๒.๘ ภาครัฐควรเร่งรัดในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคการนำพลังงานสะอาดเข้าสู่ระบบ
โครงข่ายไฟฟ้าของประเทศเพื่อมุ่งสู่การเป็น Net Zero

คำนำ

เนื่องจากสถานการณ์ราคาพลังงานของประเทศไทยที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและระบบเศรษฐกิจของประเทศในทุกภาคส่วน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาโครงสร้างราคาพลังงานของประเทศที่ไม่เหมาะสมและเป็นธรรม ด้วยเหตุดังกล่าวที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้มีการพิจารณาญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน และมีมติให้คณะกรรมการการพลังงานพิจารณา ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐

ในการพิจารณาศึกษาญัตติดังกล่าว คณะกรรมการการพลังงานพบว่า มีข้อมูล ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องจำนวนมากที่ต้องมีการพิจารณา ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการจึงตั้งคณะอนุกรรมการขึ้น จำนวน ๒ คณะ คือ คณะอนุกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และคณะอนุกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวให้ครบถ้วน สมบูรณ์ และครอบคลุมในทุกมิติอย่างรอบด้าน

คณะกรรมการการพลังงานหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานผลการพิจารณาศึกษาฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการปรับปรุงโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และโครงสร้างราคาไฟฟ้า ให้เป็นระบบและยั่งยืนต่อไป

คณะกรรมการการพลังงาน

สารบัญ

	หน้า
รายงานคณะกรรมการกิจการพลังงาน.....	ก - ๑
บทสรุปผู้บริหาร.....	ข - ๑
คำนำ.....	ค
สารบัญ.....	ง
รายงานของคณะกรรมการ.....	๑
๑. การดำเนินงาน.....	๒
๒. วิธีการพิจารณาศึกษา.....	๓
๓. ผลการพิจารณาศึกษา.....	๗
๓.๑ ผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๗
๓.๒ ผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า.....	๘
๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ.....	๙
ภาคผนวก.....	
ภาคผนวก ก รายงานผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	
ภาคผนวก ข รายงานผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า	

รายงานผลการพิจารณาศึกษา
เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน
ของคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณาญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน ประกอบด้วย ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมัน (นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมัน (นายณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างราคาน้ำมันและพลังงานให้เป็นระบบและยั่งยืน (นายสมเกียรติ ไชยวิสุทธิกุล เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ (PDP2018) เพื่อให้ราคาพลังงานในประเทศไทยเหมาะสมและรองรับความต้องการของประชาชน (นายบุญลือ ประเสริฐโสภาก เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานให้เป็นธรรม (นายเกียรติ สิทธิอมร เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันอย่างเป็นระบบ (นายจาตุรงค์ เพ็งนรพัฒน์ เป็นผู้เสนอ) และที่ประชุมได้มีมติให้คณะกรรมการการพลังงานพิจารณา ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาพิจารณาศึกษาไว้ ๖๐ วัน ต่อมาเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และเพื่อพิจารณาศึกษาข้อมูลข้อเท็จจริงที่ครบถ้วนและรอบด้านจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย คณะกรรมการการพลังงานได้ขอขยายระยะเวลาในการพิจารณาศึกษา ครั้งแรก จำนวน ๖๐ วัน ครั้งที่สอง จำนวน ๑๒๐ วัน ครั้งที่สาม จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่สี่ จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่ห้า จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่หก ๙๐ วัน ครั้งที่เจ็ด จำนวน ๑๒๐ วัน และครั้งที่แปด จำนวน ๙๐ วัน นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

- | | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| ๑) นายกิตติกร โล่ห์สุนทร | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒) นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพลลภ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓) นายประเสริฐ บุญเรือง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕) นายธารา ปิตุเตชะ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖) นางนันทนา สงฆ์ประชา | รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า |
| ๗) นายสมเกียรติ วอนเพียร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หก |
| ๘) นายนพดล มาตรศรี | รองประธานคณะกรรมการ คนที่เจ็ด |
| ๙) นายระวี มาศฉมาดล | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |

๑๐) นายมนูญ สีวาภิรมย์รัตน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการ
๑๑) นางพิชชาวรัตน์ เลาหงษ์ชนะ	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๑๒) นางสาวปิยะรัฐชัย ตียะไพรัช	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๑๓) นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์	โฆษกคณะกรรมการธิการ
๑๔) นายภาคิน สมมิตรธนกุล	กรรมการธิการ
๑๕) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ	เลขานุการคณะกรรมการธิการ

อนึ่ง นางสาวจรรุวรรณ ศรัณย์เกต ได้พ้นจากตำแหน่งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ตั้งแต่วันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เนื่องจากศาลรัฐธรรมนูญมีคำวินิจฉัยให้เพิกถอนสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง ทำให้มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๙๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ จึงมีผลให้พ้นจากตำแหน่งกรรมการธิการ และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ ได้มีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์ เป็นกรรมการธิการแทนตำแหน่งที่ว่างลง

ต่อมา นายวิเชียร ขวลิขิต ได้ลาออกจากการเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ตั้งแต่วันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๕ เป็นเหตุให้สมาชิกภาพสิ้นสุดลงตามมาตรา ๑๐๑ (๓) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ จึงมีผลให้พ้นจากตำแหน่งกรรมการธิการ และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๕ ได้มีมติเห็นชอบให้ตั้ง นายภาคิน สมมิตรธนกุล เป็นกรรมการธิการแทนตำแหน่งที่ว่างลง

บัดนี้ คณะกรรมการธิการการพลังงานได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมการธิการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นระบบและยั่งยืน ตลอดจนงานปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการธิการมอบหมาย ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑) นายสมเกียรติ วอนเพียร	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓) นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง
๔) นายสามารถ เจนชัยจิตรวนิช	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สาม
๕) นายอนุสรณ์ ไกรวัตนุสรณ์	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สี่
๖) นายเกษมณต์ ปิยาภิมุข	อนุกรรมการ
๗) นายโชคชัย อัครรังสฤษฎ์	อนุกรรมการ
๘) นายพีรพัทธ์ วงศ์กมลพร	อนุกรรมการ
๙) นางสาวอัจฉริยา โชติกเดชาณรงค์	อนุกรรมการ

๑๐) นายเพชร ภูมิจิตร

เลขานุการคณะกรรมการ

๑.๒ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้าเพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้าให้เป็นระบบและยั่งยืน ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

- | | |
|---|--------------------------------|
| ๑) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒) นางสาวปิยะรัฐชย์ ตริยะไพรัช | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓) นางสาวจารุวรรณ ศรีณย์เกตุ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔) นายชูศักดิ์ วงษ์สวัสดิ์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕) นายไพฑูร ไพศาลสุขวิทยา | อนุกรรมการ |
| ๖) ผู้ช่วยศาสตราจารย์นินนาท ราชประดิษฐ์ | อนุกรรมการ |
| ๗) นายสมบัติ วณิชประภา | อนุกรรมการ |
| ๘) นายภูวดล สุนทรวิภาต | อนุกรรมการ |
| ๙) รองศาสตราจารย์ตฤณ แสงสุวรรณ | อนุกรรมการ |
| ๑๐) นายจักรวาล อุ่นสินมัน | เลขานุการคณะกรรมการ |

อนึ่ง ที่ประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๗๗ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๔ ได้มีมติแต่งตั้งนายประจักษ์ กิตติรัตนวิวัฒน์ เป็นอนุกรรมการแทนรองศาสตราจารย์ตฤณ แสงสุวรรณ

๑.๓ คณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวอรุวรรณ สังขวารี ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการพลังงาน สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการประจำคณะกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๓ วรรคสี่

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ การประชุมคณะกรรมการ

คณะกรรมการได้จัดให้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน จำนวน ๑๔ ครั้ง ดังนี้

- ๒.๑.๑ ครั้งที่ ๓๗ วันพฤหัสบดีที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓
- ๒.๑.๒ ครั้งที่ ๓๘ วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๓
- ๒.๑.๓ ครั้งที่ ๔๐ วันพฤหัสบดีที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๖๓
- ๒.๑.๔ ครั้งที่ ๖๘ วันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๕ ครั้งที่ ๗๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
- ๒.๑.๖ ครั้งที่ ๗๒ วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
- ๒.๑.๗ ครั้งที่ ๗๙ วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕

- ๒.๑.๘ ครั้งที่ ๘๘ วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๙ ครั้งที่ ๘๙ วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๑๐ ครั้งที่ ๙๒ วันพฤหัสบดีที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๕
 ๒.๑.๑๑ ครั้งที่ ๙๕ วันพุธที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๑๒ ครั้งที่ ๑๐๔ วันพฤหัสบดีที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๑๓ ครั้งที่ ๑๐๕ วันพฤหัสบดีที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๑๔ ครั้งที่ ๑๐๖ วันพุธที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕

๒.๒ คณะกรรมการได้ดำเนินการ โดยเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

๒.๒.๑ กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ

- | | |
|--------------------------------|---|
| ๑) นายภูมิ ศรีสุวรรณ | รองอธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
(ตำแหน่งเดิม) |
| ๒) นายวรากร พรหมโอบ | รองอธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
(ตำแหน่งปัจจุบัน) |
| ๓) นางสาวสิรี นาสกุล | ผู้เชี่ยวชาญ |
| ๔) นายศุภลักษณ์ พาหนุรักษ์ | ผู้อำนวยการกองจัดการเชื้อเพลิงธรรมชาติ |
| ๕) นางสาวชนิดา แก้วกอ | นักธรณีวิทยาชำนาญการพิเศษ |
| ๖) นางสาวรัชฎ์จิรา พรหมมาเทพย์ | นักธรณีวิทยาชำนาญการ |

๒.๒.๒ กรมธุรกิจพลังงาน

- | | |
|------------------------------|---|
| ๑) นางสาวลักขณา สุมาบัติ | รองอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน |
| ๒) นายมนต์ชัย แจ้งไพร | ผู้อำนวยการสำนักคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง |
| ๓) นางสาวนิตดา กุลวาไชย | ผู้อำนวยการสำนักบริการธุรกิจและ
การสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง |
| ๔) นางสาวนิตดา กุลวาไชย | ผู้อำนวยการกองบริการธุรกิจและ
การสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง |
| ๕) นางกฤติมา ชูแสงเลิศวิจิตร | ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน |
| ๖) นางสาวสิริณญา ชูเวทย์ | ผู้อำนวยการกองความปลอดภัยธุรกิจ
ก๊าซธรรมชาติ |
| ๗) นางสาวกฤติกา ถาวรแก้ว | หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์ กองยุทธศาสตร์
และแผนงาน |

๒.๒.๓ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

- | | |
|---------------------------------|---|
| ๑) นายอนิรุทธิ์ ธนกรมนตรี | รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนพลังงาน (ตำแหน่งปัจจุบัน) |
| ๒) นางสาวภาวิณี โกษา | ผู้อำนวยการกองนโยบายปิโตรเลียม |
| ๓) นายฤกษ์ฤทธิ์ เคนหาราช | หัวหน้ากลุ่มน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลว |
| ๔) นายประเสริฐ สิ้นเสริมสุขสกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |

- ๕) นางสาวสุวรรณา สุนทรารักษ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
- ๖) นางสาวชिरา จิตต์ปราณี นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
- ๒.๒.๔ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๑) นายพรชัย จิรกุลไพศาล ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
- ๒) นายธนพล แสงสว่าง ผู้อำนวยการกลุ่มงานนโยบายและกลยุทธ์ราคา
- ๒.๒.๕ กรมสรรพากร
- ๑) นางสาวชนิศาณิชฐ์ บุญธง นักตรวจสอบบัญชีชำนาญการ
- ๒) นายนภานต์ นันทิวฒนผล นิติกรชำนาญการ
- ๓) นายอินทัช ปิยะนาวิ นนิติกรชำนาญการ
- ๒.๒.๖ กรมสรรพสามิต
- ๑) นางสาวสุภา เอี่ยมโอภา นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ
- ๒) นางสาวนนท์อุมา สีบวงค์แพทย์ นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ
- ๓) นางสาววลัยภรณ์ รัตนพันธ์ นักวิชาการภาษีชำนาญการ
- ๔) นางสาวสร้อยพัชร คล่องดี นักวิชาการภาษีปฏิบัติการ
- ๒.๒.๗ กรมศุลกากร
- ๑) นายประชา ศรีบุญส่ง ผู้อำนวยการส่วนสืบสวนปราบปราม ๒
- ๒) นายอภิณินทร์ ชินวงศ์ หัวหน้าฝ่ายส่วนสืบสวนปราบปราม ๒
- ๒.๒.๘ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ๑) นายกฤษณ์ อิมแสง ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นปลาย
- ๒) นายบุรณิน รัตนสมบัติ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารกลยุทธ์กลุ่มปิโตรเลียมขั้นปลาย
- ๓) นางศุจิรัตน์ เขียวธวัช ผู้จัดการฝ่ายบริหารห่วงโซ่อุปทาน
- ๔) นางสาวปัญญาภรณ์ นิยม ผู้จัดการฝ่ายผู้มีส่วนได้เสีย
- ๕) นายคุณานนต์ ลิขิตวรศักดิ์ พนักงานวิเคราะห์
- ๒.๒.๙ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- ๑) นายสาโรจน์ พุทธิธรรมวงศ์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่สายงานการตลาดและพาณิชย์กิจ
- ๒) นายณัฐสิทธิ์ โอนมากุล ผู้จัดการฝ่ายหน่วยงานบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์พาณิชย์กิจ
- ๓) นางพลอยพิม งามะจันทร์ ผู้จัดการส่วนหน่วยงานบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์พาณิชย์กิจ
- ๔) นางนารีรัตน์ ครบนพรัตน์ เจ้าหน้าที่อาวุโส หน่วยงานบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์พาณิชย์กิจ

๒.๒.๑๐ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)

- | | |
|-----------------------------|--|
| ๑) นายฉัตรฐาพงศ์ วังธนากร | รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ด้านพาณิชย์องค์กร |
| ๒) นางพิมพ์ชนก สกลวารี | ผู้จัดการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม |
| ๓) นางสาวศิริภา ปะทีปอมรกุล | ผู้จัดการวางแผนการพาณิชย์ภายในประเทศ |
| ๔) นายปัญญา ศักดิ์เรืองงาม | นักวิเคราะห์การพาณิชย์ |

๒.๒.๑๑ บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| ๑) นายรังสรรค์ พวงปราง | ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ |
| ๒) นางประทุมพร ศรีสัมพันธ์ | ผู้จัดการส่วนจัดซื้อน้ำมัน |

๒.๒.๑๒ สมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลไทย

- | | |
|----------------------------|---|
| ๑) นายศานินทร์ ตรียานนท์ | นายกสมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลไทย และ
กรรมการบริษัท น้ำมันพืชปทุม จำกัด |
| ๒) นายวโรภาส กิมชวาณิช | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ บริษัท โกลบอล
กรีนเคมีคอล จำกัด (มหาชน) |
| ๓) นายประสิทธิ์ ต้นตวรรณาท | รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท บางจาก
ไบโอฟูเอล จำกัด |

๒.๒.๑๓ ตัวแทนภาคประชาชน

- | |
|--|
| ๑) พันโท แพทย์หญิง กมลพรรณณี ชีวพันธ์ศรี |
| ๒) นายสุวัชชัย เจษภูวนัยน์ |
| ๓) นายพลภาขุน เศรษฐญาบดี |

๒.๓ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการ โดยเชิญสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ผู้เสนอญัตติ เข้าร่วมประชุม เพื่อให้ข้อมูลและข้อคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายงานผลการพิจารณาการศึกษาของคณะอนุกรรมาธิการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และรายงานผลการพิจารณาการศึกษาของคณะอนุกรรมาธิการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า เพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

- | | |
|----------------------------------|--|
| ๒.๓.๑ นายเกียรติ สิทธิอมร | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แบบบัญชีรายชื่อ
พรรคประชาธิปัตย์ |
| ๒.๓.๒ นายระวี มาศฉมาดล | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แบบบัญชีรายชื่อ
พรรคพลังธรรมใหม่ |
| ๒.๓.๓ นายณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดสุพรรณบุรี
พรรคชาติไทยพัฒนา |
| ๒.๓.๔ นายบุญลือ ประเสริฐโสภา | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดราชบุรี
พรรคภูมิใจไทย |
| ๒.๓.๕ นายสมเกียรติ ไชยวิสุทธิกุล | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แบบบัญชีรายชื่อ
พรรคก้าวไกล |
| ๒.๓.๖ นายจาตุรงค์ เพ็งนรพัฒน์ | สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดศรีสะเกษ
พรรคเพื่อไทย |

๒.๔ คณะกรรมาธิการได้เสนอรายงานพิจารณาศึกษาเรื่อง การแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ ต่อสภาผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ โดยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๒๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เป็นพิเศษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้พิจารณาและมีมติให้ส่งรายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

๒.๕ การประชุมคณะอนุกรรมาธิการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

คณะอนุกรรมาธิการได้จัดให้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน จำนวน ๓๕ ครั้ง และคณะอนุกรรมาธิการได้ดำเนินการโดยเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณา จำนวน ๒๗ หน่วยงาน รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก รายงานผลการพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๒.๖ การประชุมคณะอนุกรรมาธิการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า

คณะอนุกรรมาธิการได้จัดให้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า จำนวน ๓๐ ครั้ง และคณะอนุกรรมาธิการได้ดำเนินการโดยเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณา จำนวน ๑๒ หน่วยงาน รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ข รายงานผลการพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า

๓. ผลการพิจารณาการศึกษา

คณะกรรมาธิการได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน ปรากฏผลการดำเนินการซึ่งสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ ผลการพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

คณะอนุกรรมาธิการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาการศึกษา เรื่อง การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อตอบประเด็นญัตติของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาศึกษาโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน ซึ่งสรุปผลการพิจารณาการศึกษา แบ่งออกเป็น ๒๕ ประเด็น ดังนี้

- ๑) โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงของทางราชการ
- ๒) การกำหนดอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๓) การกำหนดราคา ณ โรงกลั่น และการสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง
- ๔) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๕) ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล)
- ๖) สถานการณ์น้ำมันปาล์มดิบ และราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซล)
- ๗) การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ และผลกระทบต่อ

ต่อกลุ่มผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

- ๘) การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ
- ๙) การกำหนดแนวทาง มาตรการ และมาตรฐานเกี่ยวกับการกำกับดูแลการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๑๐) การปรับราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปและความสอดคล้องกับการขึ้นลงของน้ำมันในตลาดโลก
- ๑๑) ผลกระทบด้านเศรษฐศาสตร์จากการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๑๒) การกำหนดราคาขายปลีกและชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม
- ๑๓) การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองของภาคประชาชน
- ๑๔) การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองของผู้ทรงคุณวุฒิด้านพลังงาน
- ๑๕) การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองทางวิชาการ
- ๑๖) ภาพรวมของกลุ่มผู้ใช้รถทุกประเภทในโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๑๗) ภาพรวมการนำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๑๘) ทิศทางและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต
- ๑๙) สถานการณ์ราคาและแนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)
- ๒๐) ภาพรวมการจัดการ การผลิต และการบริหารจัดการแหล่งเชื้อเพลิงธรรมชาติที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๒๑) การกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๒๒) การกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- ๒๓) ผลกระทบจากการยกเลิกมาตรการตรึงราคาน้ำมันดีเซล ๓๐ บาทต่อลิตร
- ๒๔) มาตรการช่วยเหลือด้านภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล และการติดตามผลการดำเนินงานเกี่ยวกับมาตรการด้านภาษีของยานยนต์ไฟฟ้า
- ๒๕) แนวโน้มของค่าการกลั่นที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏในภาคผนวก ก รายงานผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๓.๒ ผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า

คณะอนุกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้าได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง การปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า เพื่อตอบประเด็นญัตติของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาศึกษาโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน ซึ่งสรุปผลการพิจารณาศึกษาแบ่งออกเป็น ๑๑ ประเด็น ดังนี้

- ๑) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP2018) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑
- ๒) แผนพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้า
- ๓) ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าแต่ละประเภท

๔) ต้นทุนค่าไฟฟ้าจำแนก ๔ ส่วน คือ ต้นทุนการผลิต ต้นทุนจากระบบส่ง ต้นทุนจากระบบจำหน่าย และผู้ใช้ไฟฟ้า

๕) ประเภทผู้ใช้ไฟฟ้าและอัตราค่าไฟฟ้าแต่ละประเภท

๖) แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ (Gas Plan 2018)

๗) การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนและพลังงานทดแทน

๘) กองทุนพัฒนาโรงไฟฟ้า มาตรา ๙๗

๙) ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft)

๑๐) ไฟฟ้าสาธารณะ

๑๑) การประหยัดพลังงานโดยบริษัทจัดการพลังงาน (ESCO)

ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏในภาคผนวก ข รายงานผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า

๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

จากข้อมูลผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า คณะกรรมการมีข้อสังเกตเพื่อให้คณะรัฐมนตรี กระทรวงพลังงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำไปพิจารณาและดำเนินการ ดังนี้

๔.๑ แนวทางการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๔.๑.๑ มาตรการระยะสั้น

๑) ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันยังคงอยู่ในระดับสูง และต้องใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจ่ายชดเชยหรือชะลอการขึ้นราคาน้ำมันนั้น เสนอให้ลดอัตราภาษีสรรพสามิต กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ภาษีเทศบาล ของน้ำมันกลุ่มเบนซินและดีเซลลงเหลือในระดับต่ำเท่าที่เหมาะสม เป็นการชั่วคราว เพื่อช่วยลดภาระเงินชดเชยของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชน

๒) กรณีที่ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) มีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิล (น้ำมันเบนซินพื้นฐานและดีเซลพื้นฐาน) มาก เสนอให้

๒.๑) ใช้กลไกราคาในการกำหนดอัตรากองทุนน้ำมัน โดยกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และ E85 ให้ถูกกว่า E10 โดยให้มีส่วนต่างที่แคบลงเป็นการชั่วคราวเพื่อลดแรงจูงใจของผู้ใช้รถยนต์ในการเลือกใช้น้ำมันที่มีเอทานอลผสมในสัดส่วนสูง

๒.๒) ปรับการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล โดยลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลลงจากสัดส่วนปกติ B7 B10 B20 ให้เหลือเพียงเกรดเดียวคือ B5 เป็นการชั่วคราว เพื่อช่วยลดต้นทุนน้ำมัน

๓) บริหารการจัดเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันดีเซลพรีเมียม (เริ่มมีการจัดเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันดีเซลพรีเมียม อัตรา ๑ บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕) เพื่อให้ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีภาระการจ่ายชดเชยน้อยที่สุด

๔) กำหนดมาตรการเป็นการชั่วคราวเพื่อลดภาระต้นทุนดำเนินการของผู้ค้าน้ำมัน และต้นทุนการผลิตเชื้อเพลิงของโรงกลั่น เช่น ลดอัตราการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง

ตามกฎหมายหรือปรับเปลี่ยนกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานเครื่องยนต์ แต่สามารถลดต้นทุนการผลิตได้

๕) ภาครัฐพิจารณาหาแนวทางในการให้โรงกลั่นในประเทศสามารถจัดหา น้ำมันดิบจากประเทศที่มีราคาถูกโดยเร็ว เช่น อิหร่าน รัสเซีย เป็นต้น

๔.๑.๒ มาตรการระยะยาว

๑) เสนอให้ลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงหลักในกลุ่มน้ำมันเบนซินลงเหลือ ๒ ชนิด คือ แก๊สโซฮอล์ ๙๕ และแก๊สโซฮอล์ ๙๑ เพื่อเป็นทางเลือกของผู้ใช้น้ำมันที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้น้ำมัน ค่าออกเทนสูง เพื่อให้เกิดความประหยัด ทั้งนี้ การสนับสนุนการใช้ E20 ควรพิจารณานำมาใช้เป็นน้ำมัน เชื้อเพลิงหลักเมื่อราคาเอทานอลต่ำกว่าน้ำมันเบนซินพื้นฐานมาก

๒) เสนอให้ลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มน้ำมันดีเซล B7 B10 B20 ลงเหลือ ๑ ชนิด คือ น้ำมันดีเซล โดยกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลให้มีความยืดหยุ่นในช่วงร้อยละ ๕ - ๑๐ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์สต็อกและราคาของน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ในขณะนั้น โดยในช่วงที่ราคา ไบโอดีเซล B100 สูงกว่าราคาน้ำมันดีเซลพื้นฐาน ผู้ค้าน้ำมันก็จะลดสัดส่วนผสมให้เหลือในระดับต่ำ และในทางกลับกันช่วงที่ราคาไบโอดีเซล B100 ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลพื้นฐาน ก็จะเพิ่มสัดส่วนการผสม

๓) เสนอให้ใช้งบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อปรับเปลี่ยนยานยนต์ขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อรองรับการบังคับใช้มาตรฐานการระบาย มลพิษทางอากาศและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๔

๔) เสนอให้มีการส่งเสริมการนำพืชพลังงาน (ปาล์มน้ำมัน อ้อย มันสำปะหลัง) ไปใช้ในการสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ที่มีมูลค่าเพิ่ม ต่อยอดจากผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงพืชพลังงาน และส่งเสริมให้มีการส่งออกพืชพลังงานไปยังตลาดต่างประเทศ

๕) เนื่องจากสถานการณ์ด้านราคาและแนวโน้มการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ในอนาคต เสนอให้ลดการส่งเสริมการใช้ก๊าซ LPG และก๊าซ NGV ในภาคขนส่ง เพื่อให้ผู้ประกอบการ ได้มีการปรับตัว และรัฐบาลควรมีการส่งเสริมความรู้ให้กับผู้ประกอบการที่ใช้เชื้อเพลิงดังกล่าว เพื่อปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ให้ใช้งานกับเชื้อเพลิงประเภทอื่น ๆ แทน ทั้งนี้ ภาครัฐไม่ควรสนับสนุน การนำเชื้อเพลิงที่มีราคาแพงมาใช้เป็นของราคาถูก แม้ว่าเชื้อเพลิงทั้งสองประเภทดังกล่าวจะก่อให้เกิด มลพิษน้อยกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่มีแนวโน้มว่าในอนาคตจะมีราคาที่สูงขึ้น และเหมาะสมสำหรับ ประเทศที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี

๖) เสนอให้มีการศึกษาถึงความเหมาะสม และผลกระทบของแนวคิด ในการจัดเก็บภาษีลาภลอย (Windfall Taxes) ในช่วงที่ระดับราคาน้ำมันหรือค่าการกลั่นเพิ่มสูงขึ้น ผิดปกติ และศึกษาถึงแนวทางหรือความจำเป็นในการส่งเสริมกลไกการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจาก ต่างประเทศ ให้แข่งขันกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตจากโรงกลั่นในประเทศได้มากขึ้น

๗) ควรมีการศึกษากำกับดูแลน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันว่า ยังมีปัญหาและ ไม่รัดกุมเพียงพอกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วหรือไม่ หรือควรให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ในการกำกับดูแลราคาน้ำมันในอนาคต

๘) ควรมีการเปิดเผยข้อมูลการผลิตน้ำมันดิบและรายได้ในการขุดเจาะน้ำมันจากแหล่งผลิตปิโตรเลียมบนบกและอ่าวไทยว่า มีการจัดสรรรายได้ให้กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเท่าใด การจัดเก็บค่าภาคหลวงทั้งรายเดือนและรายปี เพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบราคาปิโตรเลียมในประเทศ

๙) ควรรนำรายได้จากค่าภาคหลวงปิโตรเลียมมาช่วยอุดหนุนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในกรณีกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงติดลบเกินห้าหมื่นล้านบาท

๑๐) ควรรนำรายได้จากค่าภาคหลวงก๊าซธรรมชาติมาช่วยอุดหนุนก๊าซ LPG ภาคครัวเรือน

๔.๒ แนวทางการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า

๔.๒.๑ การจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP2018) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑ ควรต้องมีการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันในการพิจารณากำลังการผลิตไฟฟ้าและการใช้ไฟฟ้าของประเทศไทยให้มีความถูกต้องและแม่นยำที่สุด ซึ่งควรให้มีปริมาณไฟฟ้าสำรองคิดเป็นประมาณร้อยละ ๑๕ ของปริมาณความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศไทย

๔.๒.๒ ควรเร่งรัดการกำหนดการเปิดให้ใช้หรือเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้าแก่บุคคลที่สาม (Third Party Access Code: TPA Code) และอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว รวมทั้งควรกำหนดอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ที่เหมาะสม และลดการซ้ำซ้อนการบริหารจัดการในเรื่องต้นทุนของระบบโครงข่ายไฟฟ้า เพื่อให้เกิดรายได้ที่สามารถนำไปลดต้นทุนโครงสร้างไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับระบบโครงข่ายไฟฟ้า ซึ่งจะทำให้ค่าไฟฟาลดลงได้ นอกจากนี้ เห็นควรเร่งรัดโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อให้มีการผลิตและการใช้ไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพในแต่ละพื้นที่ รวมถึงเป็นการส่งเสริมให้มีการผลิตไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงพลังงานทดแทนในแต่ละพื้นที่อย่างเหมาะสม

๔.๒.๓ ผลักดันให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) กระทรวงมหาดไทย และกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีส่วนร่วมรับผิดชอบค่าไฟฟ้าสาธารณะ เพื่อมิให้เป็นภาระผลกระทบต่อประชาชน โดยคำนึงถึงความสามารถและศักยภาพของแต่ละท้องถิ่นด้วย

๔.๒.๔ ควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ ในส่วนที่เกี่ยวกับกองทุนพัฒนาไฟฟ้า โดยการเพิ่มวัตถุประสงค์ของกองทุน และมีการจัดเก็บเงินเข้ากองทุน เพื่อใช้ในการบริหารจัดการในกรณีที่มีค่าไฟฟ้าจากค่า Ft ที่สูงขึ้นจนอาจกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน สังคม เศรษฐกิจของประเทศ

๔.๒.๕ การเปิดรับซื้อไฟฟ้าตามนโยบายรัฐ อัตราค่าไฟฟ้าในการรับซื้อ ในส่วนที่เกิน/สูงกว่าราคาค่าไฟฟ้าขายส่ง รัฐควรรับผิดชอบ ไม่ควรส่งผ่านราคาค่าไฟฟ้าขายส่งมายังโครงสร้างราคาไฟฟ้า

๔.๒.๖ ควรเร่งรัดให้เกิดโครงการมาตรการบริษัทจัดการพลังงาน (ESCO) โดยเร็ว เพื่อให้ภาครัฐได้ประหยัดงบประมาณรายจ่ายจากค่าใช้พลังงานไฟฟ้า

๔.๒.๗ ภาครัฐควรเร่งรัดการศึกษาพลังงานทางเลือกอื่น เช่น ไฮโดรเจน นิวเคลียร์ขนาดเล็ก และเทคโนโลยีพลังงานอื่นในอนาคต เป็นต้น มาใช้ในการผลิตไฟฟ้า

๔.๒.๘ ภาครัฐควรเร่งรัดในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคการนำพลังงานสะอาดเข้าสู่ระบบโครงข่ายไฟฟ้าของประเทศไทยเพื่อบ่มงู่สู่การเป็น Net Zero

คณะกรรมการการพลังงานขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณา
ศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน และข้อสังเกตของ
คณะกรรมการ มาเพื่อได้โปรดพิจารณาและนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป



(นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ)

เลขานุการคณะกรรมการการพลังงาน

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายงานผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคา
น้ำมันเชื้อเพลิง



รายงานผลการพิจารณาศึกษา
เรื่อง
การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นระบบ
และยั่งยืน

ของคณะกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้าง
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
ในคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สารบัญ

๑. การดำเนินการ.....	๒
๒. วิธีการพิจารณาศึกษา.....	๒
๒.๑ การประชุมคณะอนุกรรมการ.....	๒
๒.๒ หน่วยงานที่ให้ข้อมูลประกอบการพิจารณา.....	๓
๓. ผลการพิจารณาศึกษา.....	๘
๓.๑ ความเป็นมาของโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแห่งชาติ.....	๘
๓.๒ สรุปข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	๑๐
๓.๒.๑ โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงของทางราชการ.....	๑๑
๓.๒.๒ การกำหนดอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๑๑
๓.๒.๓ การกำหนดราคา ณ โรงกลั่น และการสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง.....	๑๓
๓.๒.๔ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๒๔
๓.๒.๕ ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล).....	๒๖
๓.๒.๖ สถานการณ์น้ำมันปาล์มดิบ และราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซล).....	๒๘
๓.๒.๗ การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ และ ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง.....	๓๔
๓.๒.๘ การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ.....	๓๙
๓.๒.๙ การกำหนดแนวทาง มาตรการ และมาตรฐานเกี่ยวกับการกำกับดูแล การควบคุมคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๔๑
๓.๒.๑๐ การปรับราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปและความสอดคล้องกับการขึ้นลง ของน้ำมันในตลาดโลก.....	๔๕
๓.๒.๑๑ ผลกระทบด้านเศรษฐศาสตร์จากการปรับโครงสร้างราคาน้ำมัน เชื้อเพลิง.....	๔๗
๓.๒.๑๒ การกำหนดราคาขายปลีกและชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม.....	๔๙
๓.๒.๑๓ การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองของภาคประชาชน.....	๕๔
๓.๒.๑๔ การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองของผู้ทรงคุณวุฒิด้านพลังงาน.....	๕๗
๓.๒.๑๕ การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองทางวิชาการ.....	๖๑
๓.๒.๑๖ ภาพรวมของกลุ่มผู้ใช้รถทุกประเภทในโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๖๙
๓.๒.๑๗ ภาพรวมการนำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมัน เชื้อเพลิง.....	๗๓
๓.๒.๑๘ ทิศทางและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในอนาคต.....	๗๖

สารบัญ (ต่อ)

๓.๒.๑๙	สถานการณ์ราคาและแนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG).....	๗๙
๓.๒.๒๐	ภาพรวมการจัดหา การผลิต และการบริหารจัดการแหล่งเชื้อเพลิงธรรมชาติ ที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๘๕
๓.๒.๒๑	การกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๙๒
๓.๒.๒๒	การกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๙๖
๓.๒.๒๓	ผลกระทบจากการยกเลิกมาตรการตรึงราคาน้ำมันดีเซล ๓๐ บาท ต่อลิตร.....	๑๐๒
๓.๒.๒๔	มาตรการช่วยเหลือด้านภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล และการติดตาม ผลการดำเนินงานเกี่ยวกับมาตรการด้านภาษีของยานยนต์ไฟฟ้า.....	๑๐๓
๓.๒.๒๕	แนวโน้มของค่าการกลั่นที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง.....	๑๐๗
๓.๓	ความเห็นของคณะกรรมการ.....	๑๐๙
๔.	ข้อสังเกตของคณะกรรมการ.....	๑๑๕
๔.๑	มาตรการระยะสั้น.....	๑๑๕
๔.๒	มาตรการระยะยาว.....	๑๑๖

รายงานผลการพิจารณาศึกษา
เรื่อง การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นระบบและยั่งยืน
ของคณะกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
ในคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้มีการพิจารณาญัตติเพื่อพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน และที่ประชุมได้มีมติให้ส่งญัตติดังกล่าวให้คณะกรรมการการพลังงานพิจารณา นั้น

คณะกรรมการการพลังงานได้มีการพิจารณาแล้วเห็นว่า ญัตติดังกล่าวมีข้อมูล ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายจำนวนมากที่ต้องมีการพิจารณาในทุกมิติอย่างรอบด้าน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการจึงเห็นควรให้มีการตั้งคณะกรรมการขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาญัตติดังกล่าวในทุกมิติอย่างรอบด้าน โดยในคราวประชุมคณะกรรมการการพลังงาน ครั้งที่ ๔๗ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้มีหน้าที่ในการพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นระบบและยั่งยืน และสอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน โดยมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินงานภายใน ๑๒๐ วัน และครบกำหนดเมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๔ ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการได้มีมติขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ จำนวน ๖ ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ ๑ ในการประชุมคณะกรรมการการพลังงาน ครั้งที่ ๕๖ เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๔ โดยขยายระยะเวลาออกไป ๙๐ วัน ซึ่งครบกำหนดเมื่อวันศุกร์ที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๔

- ครั้งที่ ๒ ในการประชุมคณะกรรมการการพลังงาน ครั้งที่ ๖๐ เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ โดยขยายระยะเวลาออกไป ๙๐ วัน ซึ่งครบกำหนดเมื่อวันศุกร์ที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๔

- ครั้งที่ ๓ ในการประชุมคณะกรรมการการพลังงาน ครั้งที่ ๖๗ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ โดยขยายระยะเวลาออกไป ๙๐ วัน ซึ่งจะครบกำหนดในวันจันทร์ที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๕

- ครั้งที่ ๔ ในการประชุมคณะกรรมการการพลังงาน ครั้งที่ ๗๔ เมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ โดยขยายระยะเวลาออกไป ๙๐ วัน ซึ่งจะครบกำหนดในวันจันทร์ที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๕

- ครั้งที่ ๕ ในการประชุมคณะกรรมการการพลังงาน ครั้งที่ ๘๖ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๕ โดยขยายระยะเวลาออกไป ๑๒๐ วัน ซึ่งจะครบกำหนดในวันอังคารที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๕

- ครั้งที่ ๖ ในการประชุมคณะกรรมการการพลังงาน ครั้งที่ ๙๘ เมื่อวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ โดยขยายระยะเวลาออกไป ๙๐ วัน ซึ่งจะครบกำหนดในวันพฤหัสบดีที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

บัดนี้ คณะอนุกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้พิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นระบบและยั่งยืนเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๖ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

คณะกรรมการพลังงานได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑.๑ นายสมเกียรติ วอนเพียร	ประธานคณะอนุกรรมการ
๑.๒ นายพิบูลย์ รัชกิจประการ	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๓ นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง
๑.๔ นายสามารถ เจนชัยจิตรวนิช	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สาม
๑.๕ นายอนุสรณ์ ไกรวัตนุสรณ์	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สี่
๑.๖ นายกษานนท์ ปิยาภิมุข	อนุกรรมการ
๑.๗ นายโชคชัย อัครังสฤกษ์	อนุกรรมการ
๑.๘ นายพีรพัทธ์ วงศ์กมลพร	อนุกรรมการ
๑.๙ นางสาวอัจฉริยา โชติกเดชาณรงค์	อนุกรรมการ
๑.๑๐ นายพชร ภูมิจิตร	เลขานุการคณะอนุกรรมการ

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ การประชุมคณะอนุกรรมการ

คณะอนุกรรมการได้จัดให้มีการประชุม จำนวน ๓๕ ครั้ง ดังนี้

- ๒.๑.๑ ครั้งที่ ๑ วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๓
- ๒.๑.๒ ครั้งที่ ๒ วันพุธที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓
- ๒.๑.๓ ครั้งที่ ๓ วันพุธที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๔ ครั้งที่ ๔ วันพุธที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๕ ครั้งที่ ๕ วันพุธที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
- ๒.๑.๖ ครั้งที่ ๖ วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
- ๒.๑.๗ ครั้งที่ ๗ วันอังคารที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
- ๒.๑.๘ ครั้งที่ ๘ วันพุธที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
- ๒.๑.๙ ครั้งที่ ๙ วันอังคารที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๑๐ ครั้งที่ ๑๐ วันอังคารที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๑๑ ครั้งที่ ๑๑ วันอังคารที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๑๒ ครั้งที่ ๑๒ วันอังคารที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๔

- ๒.๑.๑๓ ครั้งที่ ๑๓ วันอังคารที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔
 ๒.๑.๑๔ ครั้งที่ ๑๔ วันพุธที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
 ๒.๑.๑๕ ครั้งที่ ๑๕ วันอังคารที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
 ๒.๑.๑๖ ครั้งที่ ๑๖ วันอังคารที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
 ๒.๑.๑๗ ครั้งที่ ๑๗ วันอังคารที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
 ๒.๑.๑๘ ครั้งที่ ๑๘ วันอังคารที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๔
 ๒.๑.๑๙ ครั้งที่ ๑๙ วันอังคารที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๔
 ๒.๑.๒๐ ครั้งที่ ๒๐ วันอังคารที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๔
 ๒.๑.๒๑ ครั้งที่ ๒๑ วันพุธที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๕
 ๒.๑.๒๒ ครั้งที่ ๒๒ วันพุธที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๕
 ๒.๑.๒๓ ครั้งที่ ๒๓ วันพุธที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
 ๒.๑.๒๔ ครั้งที่ ๒๔ วันพุธที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
 ๒.๑.๒๕ ครั้งที่ ๒๕ วันพุธที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
 ๒.๑.๒๖ ครั้งที่ ๒๖ วันพุธที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๕
 ๒.๑.๒๗ ครั้งที่ ๒๗ วันพุธที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๕
 ๒.๑.๒๘ ครั้งที่ ๒๘ วันพฤหัสบดีที่ ๓๑ มีนาคม
 ๒.๑.๒๙ ครั้งที่ ๒๙ วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๓๐ ครั้งที่ ๓๐ วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๓๑ ครั้งที่ ๓๑ วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๕
 ๒.๑.๓๒ ครั้งที่ ๓๒ วันพฤหัสบดีที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๓๓ ครั้งที่ ๓๓ วันอังคารที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๓๔ ครั้งที่ ๓๔ วันอังคารที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๕
 ๒.๑.๓๕ ครั้งที่ ๓๕ วันอังคารที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๕

๒.๒ คณะอนุกรรมการได้ดำเนินการโดยเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

๒.๒.๑ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

- | | |
|-----------------------------------|---|
| (๑) นายอนิรุทธิ์ ธนกรมนตรี | รองผู้อำนวยการ |
| (๒) นายฤกษ์ฤทธิ์ เคนหาราช | หัวหน้ากลุ่มน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลว |
| (๓) นางสาวดวงตา ทองสกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| (๔) นางสาวสุวรรณา สุนทรารักษ์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| (๕) นางอาจารย์ เกียรติเฟื่องฟู | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| (๖) นายประเสริฐ สิ้นเสริมสุขสกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| (๗) นางกนกวรรณ เสฐจินตนิน | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| (๘) นางวิมลสิริ บุญวัชรพันธุ์สกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |

๒.๒.๒ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- | | |
|----------------------------|---|
| (๑) นายวิศศักดิ์ วัฒนศัพท์ | ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง |
|----------------------------|---|

- (๒) นายพรชัย จิรกุลไพศาล ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
(๓) นายธนพล แสงสว่าง ผู้อำนวยการกลุ่มงานนโยบายและ
กลยุทธราคา
- ๒.๒.๓ กรมธุรกิจพลังงาน
(๑) นายมนต์ชัย แจ้งไพโร ผู้อำนวยการกองคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง
(๒) นางกรรณิการ์ สุญาณเศรษฐกร นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
(๓) นางสาวกาญจณี กุลวาไชย ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านคุณภาพน้ำมัน
เชื้อเพลิง
(๔) นางสาวอังศุวรรณ คามดิษฐ์ นักวิทยาศาสตร์ชำนาญการ
- ๒.๒.๔ กรมควบคุมมลพิษ
(๑) นายเถลิงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ รองอธิบดี
(๒) นางสาวมานวิภา กุศล นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ
- ๒.๒.๕ กรมสรรพสามิต
(๑) นายณัฐกร อุเทนสุต ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี รักษาการ
ในตำแหน่งที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบ
ควบคุมทางสรรพสามิต
(๒) นางสาวรัชฎา วานิชกร ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี
(๓) นายภูติศ จันทร์ขาว นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
(๔) นายวรรณวัฒน์ กรุณานนท์ นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
(๕) นายมงคล สุดโต นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
(๖) นางศรีนวล กระต่ายวงษ์พระจันทร์ นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ
(๗) นางพงษ์ลดา หมู่ศิริ นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการพิเศษ
(๘) นางสาววัลย์ภรณ์ โตนป๋นย์ นักวิชาการภาษีชำนาญการ
- ๒.๒.๖ กรมการค้าภายใน
(๑) นายสุรชัย สังข์ศรีแก้ว ผู้อำนวยการกองชั่งตวงวัด
(๒) นางสาวหทัยรัตน์ ทีปประชัย ผู้อำนวยการกองจัดระบบราคาและปริมาณ
สินค้า
(๓) นางสาวศรัณย์ธร สุภาพาส นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
(๔) นางกุลรภัส ฉายาวิริยะ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
(๕) นางสาวปรางฉาย ชื่นยินดี นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
(๖) นายฉัตรชัย ชัยพันธ์ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
(๗) นายกิตติบตี สุวรรณสาร นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ
- ๒.๒.๗ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(๑) นางสาวสุนทรลักษณ์ เพ็ชรกุล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
(๒) นางภาวิณา อัครมณีกุล นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ

- (๓) นางสาวอานันท์ชนก สกนธวัฒน์ รักษาการในตำแหน่งนักวิเคราะห์นโยบายและ
แผนเชี่ยวชาญ
(๔) นายนาทวุฒิ ตรีเพชร นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
- ๒.๒.๘ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
(๑) นางสาวกาญจนา ตั้งปกรณ์ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายภาษี
(๒) นางสาวมณีขวัญ จันทรรคน ผู้อำนวยการส่วนนโยบายภาษีสรรพสามิต
สำนักนโยบายภาษี
(๓) นายณัฐพล สุภาดุลย์ เศรษฐกรชำนาญการพิเศษ สำนัก
นโยบายภาษี
- ๒.๒.๙ กรมการขนส่งทางบก
(๑) นายนุตนันท์ นุตาลัย ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
(๒) นางนันท์ชฎาน์ สารธ หัวหน้ากลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน
(๓) นายสุวิทย์ โตนวม หัวหน้างานตรวจสภาพรถยนต์
(๔) นางสาวอนามิกา เวชรังสี หัวหน้างานรถยนต์นั่งไม่เกิน ๗ คน
ส่วนทะเบียนรถยนต์ สำนักงานขนส่ง
กรุงเทพมหานคร พื้นที่ ๕
(๕) นางสาวเกศินี ทองตันไตรย์ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
(๖) นางสาวกัลยรัตน์ วัชรศิริ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
- ๒.๒.๑๐ กรมศุลกากร
(๑) นางชนิษฐา โพธิยอด ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์การจัดเก็บ
ภาษีอากร ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการศูนย์
ประมวลข้อมูลการข่าวทางศุลกากร
(๒) นางสุพรรณนิการ์ ละพู่ ผู้อำนวยการส่วนวิเคราะห์และติดตาม
การจัดเก็บภาษีอากรศูนย์ประมวลข้อมูล
การข่าวทางศุลกากร
- ๒.๒.๑๑ กลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
(๑) นายบัณฑิต ธรรมประจำจิต ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่น
(๒) นายสาโรจน์ พุทธธรรมวงศ์ รองประธานกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่น
(๓) นายบัณฑิต หรรษาไพบูลย์ เลขาธิการกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่น
(๔) นายฉัตรภัทร์ ลัฐิกาวิบูลย์
(๕) นายสรพงศ์ วินิจฉัยกุล
(๖) นางสาวศิริภา ประทีปอมรกุล เจ้าหน้าที่วิชาการ
(๗) นายชัยรัตน์ อรัญญะทรศน์ เจ้าหน้าที่วิชาการ
(๘) นายปัญญา ศักดิ์เรืองงาม เจ้าหน้าที่วิชาการ
- ๒.๒.๑๒ สมาคมการค้าผู้ผลิตเอทานอลไทย
(๑) นายพิพัฒน์ สุทธิวิเศษศักดิ์ นายกสมาคม

- (๒) นายสกุลรัตน์ ศิริพันธ์โนน กรรมการ
 (๓) นายฉัตรชัย ธรรมสวยดี กรรมการ
- ๒.๒.๑๓สมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลไทย
 นายศานินทร์ ตรียานนท์ นายกสมาคม
- ๒.๒.๑๔ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
 (๑) นายสุวัชร ศุภกาญจน์เดชากุล นายกสมาคม
 (๒) นายบรรพจน์ เต็งวงษ์วัฒน์ ประธานคณะกรรมการด้านข้อกำหนด
 เทคนิคยานยนต์
 (๒) นางสาววิลาสินี รอดน้อม รองประธานคณะกรรมการด้านวิชาการ
 (๓) นายธนารักษ์ ดิลกขมารักษ์ สมาชิกสมาคม
 (๔) นายภูริณัฐ วงศ์มณีโรจน์ เจ้าหน้าที่สมาคม
- ๒.๒.๑๕สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
 (๑) นายพีระพัชร จิระวัฒนเอก ที่ปรึกษา
 (๒) นายสุรพล จันท์ประภานนท์ ที่ปรึกษา
 (๓) นายสัญญาวิทย์ เศรษฐโกศล ประธานสมาคมรถบรรทุกแห่งอาเซียน
 (๔) นางสาวธันดา เป็ยงเทพ ผู้ประสานงาน
- ๒.๒.๑๖บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)
 (๑) นายบุญมา พนธกรกุล รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน
 (๒) นายพีระวัฒน์ วชิโรภาสนันท์ ผู้จัดการฝ่ายการตลาดค้าปลีกน้ำมัน
 (๓) นายณัฐวัฒน์ รัฐวิวรรธน์ ผู้จัดการส่วนกลยุทธ์การตลาด
 (๔) นายถนัดพล ดุละลัมพะ ผู้จัดการส่วนกลยุทธ์การตลาด
 (๕) นางสาวสุธนา จินายน พนักงานวิเคราะห์และวางแผน
- ๒.๒.๑๗บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
 (๑) นายบัณฑิต หารษาไพบูลย์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงาน
 วางแผนจัดหาและธุรกิจการค้า น้ำมัน
 (๒) นายวรารกร โกลศพิศิษฐ์กุล ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงาน
 ธุรกิจการตลาด
 (๓) นายศุทธิสิทธิ์ เมฆาสวรรณดำรง ผู้จัดการส่วนแผนยุทธศาสตร์การตลาด
- ๒.๒.๑๘บริษัท ซีเอสโก้ จำกัด (มหาชน)
 นายอัมรินทร์ สิมะโรจน์ รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร
- ๒.๒.๑๙บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)
 (๑) นายเอก อภิรักษ์นากร ผู้อำนวยการศูนย์สถานีบริการ
 (๒) นางประทุมพร ศิริสัมพันธ์ ผู้จัดการส่วนจัดซื้อน้ำมัน
- ๒.๒.๒๐บริษัท โกลบอลกรีนเคมิคอล จำกัด (มหาชน)
 (๑) นายวโรภาส กิมชวาณิช ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
 (๒) นายจักรกฤษ รั้งสิมานพ ผู้จัดการฝ่ายหน่วยงานกลยุทธ์องค์กร

- (๓) นายธีรภัทร สุทธิเจริญ ผู้จัดการส่วน หน่วยงานกลยุทธ์การตลาด และการพัฒนา
- ๒.๒.๒๑สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
- (๑) นายคุรุจิต นาครทรรพ ผู้อำนวยการสถาบัน
- (๒) นางสาวศุภัชญา คนสมบุรณ์ นักวิเคราะห์
- ๒.๒.๒๒สภาองค์กรของผู้บริโภค
- นายอิฐบูรณ์ อ้นวงษา รองเลขาธิการ
- ๒.๒.๒๓ผู้ทรงคุณวุฒิด้านพลังงาน
- (๑) นายพิชัย นริพทะพันธุ์ อธิการบดีกรมการพลังงาน
- (๒) นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์ อธิการบดีกรมการพลังงาน
- ๒.๒.๒๔นักวิชาการด้านพลังงาน
- (๑) นายเทียนไชย จงพีร์เพียร
- (๒) นายพรายพล คุ้มทรัพย์
- ๒.๒.๒๕บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- (๑) นายณรงค์ไชย ปัญญาไพโรจน์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ก๊าซธรรมชาติ สำหรับยานยนต์
- (๒) นายกำพล แจ่มสุทธิวรวัฒน์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหาร ความร่วมมือกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นปลาย
- (๓) นางมีณา ศุภวิวรรณ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ นโยบาย และบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- (๔) นายธนัท อบรัมย์ ผู้จัดการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
- (๕) นางสาวภาคสุภา เล็กบำรุง ผู้จัดการสังกัดฝ่ายนโยบายและข้อมูลพลังงาน
- ๒.๒.๒๖กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
- (๑) นายวรากร พรหมโบล รองอธิบดี
- (๒) นางอรอนงค์ นันทเอกพงศ์ ผู้อำนวยการกองบริหารสัญญาและสัมปทาน ปิโตรเลียม
- (๓) นางสาวจิตติมา มั่นทะจิตร ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
- (๔) นางสาววิภาวัญญ์ ว่องวีระชัยเดชา นักวิชาการเงินและบัญชีชำนาญการพิเศษ
- (๕) นางสาวจิรภา จอมพุดธางกูร วิศวกรปิโตรเลียมชำนาญการ
- ๒.๒.๒๗กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน
- (๑) นายเรืองเดช ปั่นด้วง รองอธิบดี
- (๒) นางสุทิสรา สงวนตระกูล ผู้อำนวยการกองพัฒนาเชื้อเพลิงชีวภาพ
- (๓) นายเสรษฐพล วัฒนสิทธิ์ วิศวกรปฏิบัติการ

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

๓.๑ ความเป็นมาของโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๓.๑.๑ องค์ประกอบของโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย มีองค์ประกอบ ดังนี้

๑) ราคา ณ โรงกลั่น (Ex-refinery)

ราคา ณ โรงกลั่น หรือ ต้นทุนเนื่อน้ำมัน เป็นส่วนที่กำหนดการขึ้นและลงของราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงจะปรับขึ้นลงตามราคาน้ำมันตลาดโลก โดยอิงกับราคาน้ำมันตลาดสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดกลางในภูมิภาค และมีอัตราส่วนประมาณร้อยละ ๕๐ - ๖๐ ของราคาทั้งหมด

เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑ คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เห็นชอบหลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่น อ้างอิง ของน้ำมันเชื้อเพลิง โดยใช้วิธีการกำหนดราคาแบบเทียบเคียงการนำเข้า หรือ Import Parity Pricing

$$\text{ราคา ณ โรงกลั่น} = \frac{(\text{ราคา MOPS} + \text{ค่าพรีเมียม}) \text{ ที่ } ๖๐ \text{ องศาฟาเรนไฮต์} \times \text{อัตราแลกเปลี่ยน}}{๑๕๘.๙๘๔}$$

ราคา ณ โรงกลั่น ประกอบด้วย

๑.๑ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดสิงคโปร์ (Mean of Platts Singapore: MOPS) ที่เป็นราคากลางน้ำมันอ้างอิงตลาดภูมิภาคเอเชีย (Free On Board : FOB) เฉลี่ยโดยให้น้ำหนักวันล่าสุด ๒/๓ และวันก่อนหน้าวันล่าสุด ๑/๓

๑.๒ ค่าพรีเมียม (Premium) คือ ค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ประกอบด้วย

(๑) ค่าขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปจากสิงคโปร์ถึงอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยใช้ AFRA ของเรือบรรทุกขนาด LR1 และคำนวณค่าขนส่งแบบ Long term charter

(๒) ค่าประกันภัย (ร้อยละ ๐.๐๘๔ ของ C&F)

(๓) ค่าสูญเสียน้ำมันระหว่างขนส่ง (ร้อยละ ๐.๓ ของ CIF)

(๔) ค่าปรับคุณภาพน้ำมัน (เบนซิน ๙๕ = 2.46 \$/B, เบนซิน ๙๑ = 0.26 \$/B, ดีเซล = 0)

(๕) ค่าใช้จ่ายในการสำรองน้ำมันเพื่อความมั่นคง (สำรองน้ำมันดิบร้อยละ ๔)

(๖) ค่าบริการอื่น ๆ (ค่าใช้จ่ายคลังและค่าลำเลียง) เป็นค่าขนส่งน้ำมันทางท่อจากศรีราชาถึงกรุงเทพมหานคร ตามจริง

ทั้งนี้ การปรับค่าใช้จ่ายทั้งหมดข้างต้น เป็นอนุหนุมิ ๘๖ องศาฟาเรนไฮต์ ตามมาตรฐานการวัดปริมาณน้ำมันของประเทศไทย (ค่าปรับอนุหนุมิ ได้แก่ เบนซิน ๙๕ = 0.9814 \$/B, เบนซิน ๙๑ = 0.9810 \$/B, ดีเซล = 0.9870 \$/B, น้ำมันเตา = 0.9896 \$/B) และแปลงค่าใช้จ่ายดังกล่าวในรูปเหรียญสหรัฐดอลลาร์ต่อบาร์เรล เป็น บาทต่อลิตร โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนวันล่าสุด

ในส่วนของการสำรองน้ำมันดิบ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๔ ได้ลดการสำรองน้ำมันดิบลง จากร้อยละ ๖ เหลือร้อยละ ๔ เป็นระยะเวลา ๑ ปี (๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ -

๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๔) เพื่อช่วยเหลือผู้ค้าน้ำมันและโรงกลั่นที่ประสบปัญหาน้ำมันล้นคลังเก็บน้ำมัน เนื่องจากยอดการใช้น้ำมันลดลงจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) และ จะเพิ่มปริมาณการสำรองน้ำมันดิบที่ร้อยละ ๕ ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป

๑.๓ ราคาซื้อเพลิงชีวภาพ ได้แก่ เอทานอลและไบโอดีเซล (B100) คิดตาม สัดส่วนอัตราต่ำ ตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงาน ยกเว้นน้ำมันดีเซล B7 โดยคิดตามอัตราเฉลี่ยการใช้จริงตามประกาศกรมธุรกิจพลังงาน คือ ร้อยละ ๖.๘ (ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๑)

ทั้งนี้ ราคา ณ โรงกลั่น อ้างอิงข้างต้น มีไว้เพื่อให้ กบง. ใช้ตรวจสอบค่า การตลาดเงา (Margin) ของผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อกำหนดอัตราเรียกเก็บหรือชดเชยเงินจาก กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับแทรกแซงราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในระยะสั้น

๒) **ราคาขายส่ง** ประกอบด้วย ราคา ณ โรงกลั่น (Ex-refinery) + ภาษี สรรพสามิต ภาษีเทศบาล กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน + ภาษีมูลค่าเพิ่ม

๓) **ราคาขายปลีก** ประกอบด้วย ราคาขายส่ง + ค่าการตลาด + ภาษีมูลค่าเพิ่ม ของค่าการตลาด

๓.๑.๒ การกำหนดหลักเกณฑ์โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดหลักเกณฑ์โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

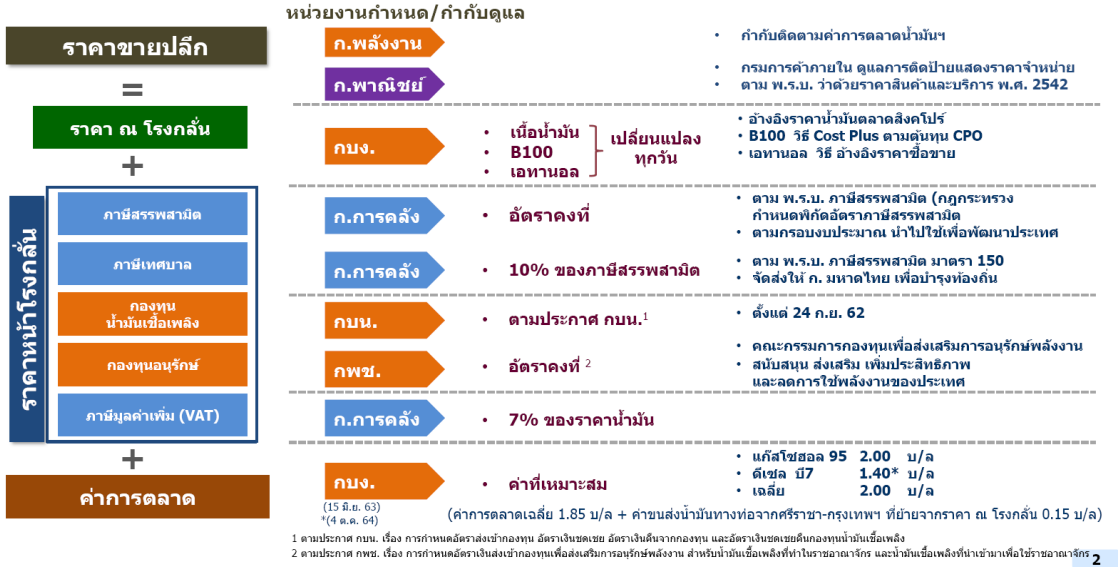
๑) ราคา ณ โรงกลั่น มีคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ทำหน้าที่กำกับดูแล

๒) ภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) เป็นภาษีที่ภาครัฐเก็บจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย โดยรัฐจะนำมาเป็นงบประมาณในการพัฒนาประเทศ ซึ่งเรียกเก็บในอัตราคงที่ เมื่อออกจากโรงกลั่นหรือคลังน้ำมัน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบตามกฎหมายภาษีสรรพสามิต

๓) ภาษีเทศบาล (Municipal Tax) เป็นภาษีที่ภาครัฐเรียกเก็บเพื่อบำรุงท้องถิ่น คิดในอัตราร้อยละ ๑๐ ของภาษีสรรพสามิต โดยมีกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบตามกฎหมายภาษีสรรพสามิต ดำเนินการจัดเก็บภาษีเทศบาลให้แก่กระทรวงมหาดไทย

๔) กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (Oil Fund) เป็นเงินเก็บเข้าหรือชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคา ลดความผันผวนของราคา ในภาวะที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านราคา คือ ราคาน้ำมันผันผวนในระดับสูงจะใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าอุดหนุนหรือชดเชย เพื่อให้ราคาน้ำมันมีเสถียรภาพ ซึ่งมีคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (กบน.) ตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ทำหน้าที่บริหารจัดการกองทุน ทั้งนี้ อัตราการจัดเก็บเงินกองทุนเป็นไปตามประกาศ กบน. เรื่อง การกำหนดอัตราส่งเข้ากองทุน อัตราเงินชดเชย อัตราเงินคืนจากกองทุน และอัตราเงินชดเชยคืนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

การกำหนดหลักเกณฑ์โครงสร้างราคาน้ำมัน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, เอกสารประกอบ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๕

๕) กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (Conservative Fund) เป็นเงินเก็บเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งเป็นกองทุนที่ภาครัฐจัดเก็บเพื่อใช้ในการรักษาสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์พลังงาน โดยมีคณะกรรมการบริหารกองทุนเพื่อการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ตามกฎหมายว่าด้วยการอนุรักษ์พลังงาน ทั้งนี้ อัตราการจัดเก็บเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เรื่อง การกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำในราชอาณาจักรและน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักร

๖) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat) เป็นภาษีที่รัฐจัดเก็บจากสินค้าและบริการทุกชนิด คิดอัตราร้อยละ ๗ ของราคาน้ำมัน มีกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ

๗) ค่าการตลาด (Marketing Margin) เป็นรายได้ที่รวมค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการคลังน้ำมัน ค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมันจากคลังน้ำมันไปยังสถานีบริการ ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานทั่วไป ค่าใช้จ่าย ณ สถานีบริการ เช่น ค่าแรงงาน ค่าเช่าที่ดิน ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ และยังรวมไปถึงกำไรในการขายส่งและขายปลีกด้วย โดยมี กบง. ทำหน้าที่กำกับดูแลค่าการตลาดให้มีความเหมาะสม ซึ่งค่าการตลาดโดยเฉลี่ยประมาณ ๒ บาทต่อลิตร (ค่าการตลาด ๑.๘๕ บาทต่อลิตร + ค่าขนส่งน้ำมันทางท่อจากศรีราชาถึงกรุงเทพฯ ที่ย้ายจากราคา ณ โรงกลั่น ๐.๑๕ บาทต่อลิตร)

๓.๒ สรุปข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะอนุกรรมการได้กำหนดกรอบการพิจารณาศึกษาโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อตอบประเด็นญาติติของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาศึกษาโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน ซึ่งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้เสนอญัตติตั้งกล่าวไว้ โดยเชิญหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็นในประเด็นตามกรอบการพิจารณา ซึ่งมีผลการพิจารณาศึกษา แบ่งออกเป็น **๒๕ ประเด็น** สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๓.๒.๑ โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงของทางราชการ

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

ปัจจุบันราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงจะกำหนดโดยผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยภาครัฐได้ยกเลิกการกำหนดราคาน้ำมันตามมติคณะรัฐมนตรี ตั้งแต่ปี ๒๕๓๔ และให้กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลราคาน้ำมันตามที่ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงแสดงราคาจำหน่ายปลีกไว้ที่หน้าสถานีบริการน้ำมัน ทั้งนี้ สนพ. ได้จัดทำและออกประกาศโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อให้สาธารณะใช้ในการอ้างอิง มีใช้ราคาซื้อขายที่ภาครัฐกำหนด

๑) หลักเกณฑ์การกำหนดราคา ณ โรงกลั่น อ้างอิง

การกำหนดราคา ณ โรงกลั่น ของประเทศไทย จะอ้างอิงตลาดซื้อขายน้ำมันสิงคโปร์ โดยมีแนวคิดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและการแข่งขันด้านราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่ผลิตโดยโรงกลั่นในประเทศกับการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศมาจำหน่าย ซึ่งประเทศไทยยังต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบเกือบร้อยละ ๙๐ มาใช้ในการกลั่นเพื่อให้ได้น้ำมันสำเร็จรูป และจำหน่ายในราคาที่สามารถแข่งขันกับราคานำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศได้ ดังนั้น หลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่น จึงใช้การเทียบเคียงราคาน้ำมันสำเร็จรูปอ้างอิงตลาดกลางของภูมิภาคเอเชีย (ตลาดสิงคโปร์) + ค่าพรีเมียมเพื่อเทียบราคาเสมอภาคของการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป

๒) หลักเกณฑ์การกำหนดราคาเชื้อเพลิงชีวภาพอ้างอิง

๒.๑) หลักเกณฑ์การคำนวณราคาเอทานอลอ้างอิง ปัจจุบันใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาเอทานอลตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ โดยเปรียบเทียบราคาต่ำสุดระหว่างผู้ผลิตเอทานอลที่รายงานต่อกรมสรรพสามิตกับราคาเอทานอลที่ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา ๗ รายงานต่อ สนพ.

๒.๒) หลักเกณฑ์การคำนวณราคาไบโอดีเซล (B100) อ้างอิง ปัจจุบันใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคา B100 ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๓ ซึ่งหลักเกณฑ์ต้นทุนจะกำหนดตามวัตถุดิบในการผลิต จากราคาขายน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ในเขตกรุงเทพฯ ราคาน้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ (RBD) และสเตียร์น โดยนำต้นทุนทั้ง ๓ ประเภทดังกล่าวมาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามปริมาณการผลิต ทั้งนี้ จะคำนวณราคาไบโอดีเซลเป็นรายอาทิตย์ เพื่อนำไปใช้ในการคำนวณโครงสร้างราคาน้ำมันดีเซลต่อไป

๓) หลักเกณฑ์การกำหนดค่าการตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิง

ค่าการตลาด แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน คือ (๑) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของสถานีบริการน้ำมัน ได้แก่ ค่าขนส่ง ค่าจ้างและค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภค ภาษี และค่าซ่อมบำรุง (๒) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา ๗ ได้แก่ ค่าจ้าง ค่าสวัสดิการ และค่าใช้จ่ายในสำนักงาน ค่าประกันภัยและค่าใช้จ่ายคลังน้ำมัน ค่าใช้จ่ายฝึกอบรม ค่าสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมาย ค่าขนส่งน้ำมันทางท่อจากศรีราชา - กรุงเทพฯ และ (๓) ค่าใช้จ่ายในสถานีบริการ ได้แก่ ค่าลงทุนสถานีบริการ โดยการคำนวณค่าการตลาดใช้หลักเกณฑ์ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ ในอัตรา $๑.๘๕ + ๐.๑๕ = ๒.๐๐$ บาทต่อลิตร

๓.๒.๒ การกำหนดอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (สกนช.) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) หลักเกณฑ์การกำหนดอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (สกนช.) ดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งมีการประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ โดยการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะเป็นไปตามมาตรา ๕ ของพระราชบัญญัติฯ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมในกรณีเกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งได้กำหนดนิยามวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงให้หมายความว่า สถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับราคาขึ้นอย่างรวดเร็วหรือผันผวนอันอาจเกิดผลกระทบต่อการค้าของประชาชนหรือสถานการณ์ที่น้ำมันเชื้อเพลิงอาจขาดแคลนและไม่เพียงพอต่อการใช้ในประเทศ ทั้งนี้ การกำหนดอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องเป็นไปตามแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ โดยวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง หรือหลายเหตุการณ์เกิดขึ้น จึงจะสามารถใช้เงินกองทุนเพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ ดังนี้

๑.๑) สถานการณ์ที่ ๑ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับขึ้นเกินระดับที่มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน ประกอบด้วย (๑) กลุ่มน้ำมันดีเซล โดยมีเหตุการณ์ที่ทำให้ราคาขายปลีกในประเทศของกลุ่มน้ำมันดีเซลปรับตัวสูงขึ้นอยู่ในระดับสูงกว่า ๓๐ บาทต่อลิตร และ (๒) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) โดยมีเหตุการณ์ที่ทำให้ราคาต้นทุนการจัดหาจากโรงแยกก๊าซธรรมชาติมีราคาสูงกว่าราคานำเข้า และในอีกกรณีที่มีเหตุการณ์ที่ทำให้ราคาขายปลีก LPG ในประเทศปรับตัวสูงขึ้นอยู่ในระดับที่เกินกว่า ๓๖๓ บาทต่อถัง สำหรับขนาดถัง ๑๕ กิโลกรัม

๑.๒) สถานการณ์ที่ ๒ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงราคาปรับตัวสูงขึ้นมากอย่างรุนแรง ประกอบด้วย (๑) กลุ่มน้ำมันดีเซล โดยมีเหตุการณ์ที่ทำให้ราคาซื้อขายน้ำมันดิบของตลาดโลกปรับขึ้นอย่างรวดเร็วใน ๑ สัปดาห์ รวมกันมากกว่า ๕ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และส่งผลให้ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศของกลุ่มน้ำมันดีเซลปรับขึ้นใน ๑ สัปดาห์ รวมกันมากกว่า ๑ บาทต่อลิตร และ (๒) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) โดยมีเหตุการณ์ที่ทำให้ราคา LPG ของตลาดโลกเปลี่ยนแปลงใน ๒ สัปดาห์ เฉลี่ยมากกว่า ๓๕ เหรียญสหรัฐต่อตัน และในอีกกรณีที่มีเหตุการณ์ที่ทำให้ราคาขายปลีก LPG ในประเทศเปลี่ยนแปลง ใน ๒ สัปดาห์ รวมกันมากกว่า ๑ บาทต่อกิโลกรัม

๒) การใช้จ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

การใช้จ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา ๘ ของพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ สามารถจ่ายได้เพื่อกิจการ ดังนี้ (๑) ค่าใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๕ เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และ (๒) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานกองทุนหรือการบริหารกองทุนและกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับการจัดการกิจการของกองทุน

๓) ประสิทธิภาพของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีไว้เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมในกรณีเกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการรักษาระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้ (๑) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นมากอย่างรุนแรง (๒) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นจนส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน และ (๓) น้ำมันเชื้อเพลิงอาจขาดแคลน

และไม่เพียงพอต่อการใช้ในประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงกำหนดโดยกลไกการค้าเสรี ซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงขึ้น-ลงตามราคาน้ำมันในตลาดโลก และภาครัฐไม่ได้เป็นผู้กำหนดราคาดังกล่าว เพราะฉะนั้น สกนช. จะใช้หลักเกณฑ์นี้ในการพิจารณาช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและประชาชนได้รับความเดือดร้อน

๔) แนวทางและข้อจำกัดของการปรับอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

มาตรา ๒๖ ของพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีจำนวนเงินเพียงพอเพื่อใช้ในการบริหารจัดการกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อรวมกับเงินกู้ (จำนวนเงินไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท) แล้ว ต้องไม่เกินจำนวน ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท แต่หากกองทุนมีจำนวนเงินไม่เพียงพอเพื่อดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา ๕ ให้ สกนช. โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (กบน.) และการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีให้มีอำนาจกู้ยืมเงินเป็นจำนวนไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท นอกจากนี้กรณีที่ต้องการเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินกองทุนและกรอบวงเงินกู้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจให้กระทำได้โดยการตราพระราชกฤษฎีกา

ในส่วนของการลดการจ่ายเงินชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ ในมาตรา ๕๕ ของพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดว่า ในกรณีที่มีการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และให้ใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อการดำเนินการดังกล่าวต่อไปได้เป็นระยะเวลาสามปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้นำความในหมวด ๔ การดำเนินงานของกองทุน และหมวด ๗ บทกำหนดโทษ ที่เกี่ยวข้อง มาใช้บังคับกับการดำเนินการนี้ด้วย ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการดำเนินการออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และมาตรการเพื่อลดการจ่ายเงินชดเชยทุกรอบระยะเวลาหนึ่งปี ทั้งนี้ ประกาศดังกล่าวให้นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งต่อไป ให้คณะรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติมีอำนาจขยายระยะเวลาดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้อีกไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินสองปี

๓.๒.๓ การกำหนดราคา ณ โรงกลั่น และการสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

การกำหนดราคา ณ โรงกลั่น ใช้หลักการ Import Parity หรือหลักการราคาเสมอภาคการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป ซึ่งแนวคิด คือ ให้โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยเพิ่มประสิทธิภาพให้เกิดการแข่งขันด้านราคาของน้ำมันสำเร็จรูปที่ผลิตโดยโรงกลั่นในประเทศกับการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศที่นำเข้ามาจำหน่าย ตามกลไกการค้าเสรี เนื่องจากประเทศไทยยังต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบถึงร้อยละเก้าสิบจากปริมาณความต้องการใช้น้ำมันดิบทั้งหมด เพื่อให้ได้น้ำมันสำเร็จรูป และจำหน่ายในราคาที่สามารถแข่งขันกับราคานำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศได้ ดังนั้น หลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่น จึงใช้การเทียบราคาน้ำมันสำเร็จรูปอ้างอิงตลาดสิงคโปร์บวกค่าใช้จ่ายในการนำเข้า หรือที่เรียกว่า “ค่าพรีเมียม” เพื่อเทียบราคาเสมอภาคของการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป และสามารถเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ได้ดังนี้

๑) ข้อดีและข้อเสียของหลักเกณฑ์ Import Parity อิงราคานำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป
 ข้อดี คือ (๑) โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยต้องแข่งขันกับการนำเข้ามาจากสิงคโปร์ คือ เอาราคานำเข้าเป็นพีดาน ซึ่งมีโรงกลั่นที่มีประสิทธิภาพและมีความได้เปรียบของขนาดโรงกลั่นและต้นทุนการกลั่นที่ต่ำกว่าของไทยจึงเป็นการส่งเสริมให้โรงกลั่นน้ำมันของไทยต้องปรับปรุงประสิทธิภาพของการกลั่นอย่างต่อเนื่อง (๒) สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการซื้อขายน้ำมันในภูมิภาคเอเชีย และมีราคาที่เคลื่อนไหวสอดคล้องกับ Demand และ Supply ของน้ำมันในตลาดเอเชีย และที่ผ่านมาราคาตลาดจรของสิงคโปร์มีความผันผวนน้อยกว่าภูมิภาคอื่น และ (๓) ลูกค้าของโรงกลั่นน้ำมันทั้งในประเทศและต่างประเทศก็ใช้ราคาตลาดจร (Spot Purchase) ในสิงคโปร์เป็นราคาอ้างอิงในการเจรจาซื้อขาย ราคาสิงคโปร์จึงเป็นราคาที่เป็นที่ยอมรับของผู้ซื้อ

ข้อเสีย คือ ค่าพรีเมียมที่กำหนดโดยภาครัฐในการคำนวณราคาอ้างอิงบางตัว อาจไม่ทันสมัยและถูกใช้เป็นระยะเวลายาวนานเกินสมควร และค่าใช้จ่ายบางประเภทอาจไม่เหมาะสมที่จะถูกรวมอยู่ในค่าพรีเมียม

๒) ข้อดีและข้อเสียของหลักเกณฑ์ Cost Plus อิงต้นทุนการผลิตบวกผลตอบแทนการลงทุน

ข้อดี คือ ราคาสะท้อนต้นทุนการกลั่นที่ได้รวมผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม

ข้อเสีย คือ (๑) เป็นการยากในการกำหนดค่าการกลั่นที่เป็นธรรมสำหรับผู้เกี่ยวข้องทั้งโรงกลั่นและผู้ใช้น้ำมัน เนื่องจากมีความแตกต่างในต้นทุนการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันอย่างมาก (๒) การกำหนดค่าการกลั่นต้องใช้ข้อมูลจำนวนมาก และข้อมูลที่ทันสมัยคงหาได้ยาก โดยเฉพาะสัดส่วนมูลค่าของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันสำเร็จรูป และปริมาณผลิตภัณฑ์ที่กลั่นได้ซึ่งมีความแปรผันที่มากและเร็ว ทำให้เป็นภาระอย่างมากต่อผู้ปฏิบัติงาน และ (๓) ราคาน้ำมันดิบ ณ โรงกลั่นใช้แนวความคิดทำนองเดียวกับหลักการ Import Parity ในการกำหนดราคาอ้างอิง อาจมีปัญหาเกี่ยวกับราคาอ้างอิงที่ไม่สะท้อนต้นทุนตามแนวคิดของการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปโดยอิงต้นทุน

๓) ข้อดีและข้อเสียของหลักเกณฑ์ค่าเฉลี่ยของราคาขายส่งจริงของโรงกลั่นน้ำมันของไทย

ข้อดี คือ (๑) การใช้ราคาขายส่งเฉลี่ยของโรงกลั่นทำให้ไม่จำเป็นต้องมีการคำนวณ ค่าพรีเมียม (๒) ภายใต้ภาวะการณ์แข่งขันสูง ราคาขายส่งของโรงกลั่นสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของโรงกลั่นของไทย และ (๓) ราคาขายส่งเป็นราคาสำหรับวันส่งมอบสินค้าเพราะเป็นราคาล่วงหน้า แต่ราคาหลักเกณฑ์ปัจจุบันเป็นราคาในอดีต

ข้อเสีย คือ (๑) ราคาขายส่งที่โรงกลั่นส่งมาไม่มีความชัดเจนว่าคำนวณอย่างไร จึงขาดความโปร่งใสและยากที่จะทำการตรวจสอบความถูกต้องของราคา (๒) โรงกลั่นในประเทศอาจยังมีการแข่งขันไม่สูงพอที่จะทำให้มั่นใจว่าไม่มีผู้มีอำนาจเหนือตลาดที่จะมีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาขายส่งได้ (๓) โรงกลั่นน้ำมันบางแห่งขายน้ำมันให้บริษัทในเครืออาจมีการอุดหนุนราคากัน และ (๔) โรงกลั่นน้ำมันไม่ยินดีจะรายงานราคาขายให้แก่ทางราชการเพราะเป็นความลับทางการค้า อาจไม่ร่วมมือกับทางราชการในการให้ข้อมูล การใช้มาตรการบังคับขัดกันนโยบายการค้าเสรีของกิจการโรงกลั่นน้ำมัน

๔) หลักเกณฑ์ Export Parity อิงราคาส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป

ข้อเสีย คือ (๑) ราคาส่งออกที่รายงานโดยส่วนราชการ ได้แก่ กรมธุรกิจพลังงานและกรมศุลกากร มีความล่าช้าและเป็นราคาเฉลี่ยรายเดือน ในขณะที่ราคา ณ โรงกลั่นน้ำมันปกติจะเป็นราคารายวัน ดังนั้น จึงต้องมีการสร้างระบบการจัดเก็บ และรายงานข้อมูลรายวันอาจมีความยุ่งยาก (๒) ความแตกต่างกันระหว่างชนิดและคุณภาพของน้ำมันที่ส่งออกกับน้ำมันที่ใช้ในประเทศ ซึ่งมีมาตรฐานน้ำมันสูงกว่าน้ำมันที่ส่งออก (๓) ปริมาณน้ำมันส่งออกมีความไม่สม่ำเสมอโดยเฉพาะทางเรือจะมีข้อมูลขาดช่วง (๔) น้ำมันเชื้อเพลิงบางชนิดที่ใช้ในประเทศแต่ไม่มีส่งออก จะไม่มีราคาอ้างอิง เช่น น้ำมันเตา และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทุกชนิด (๕) ราคาส่งออกทางรถบรรทุกมีราคาบวกค่าขนส่ง อาจไม่มีข้อมูลให้อ้างอิงในการหักลบออกจากราคา ณ โรงกลั่น และ (๖) ปริมาณการส่งออกเป็นเพียงส่วนน้อยของกำลังการผลิตและราคาส่งออกไม่ได้สะท้อนต้นทุนทั้งหมดของโรงกลั่นน้ำมัน การใช้ราคาส่งออกมากำหนดราคา ณ โรงกลั่น อาจทำให้โรงกลั่นลดปริมาณการผลิตลงเพื่อจำกัดการส่งออก และจะส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ห่วงโซ่อุปทานของตลาดน้ำมันในประเทศไทย

การเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมโรงกลั่นในประเทศไทยเป็นผลมาจากนโยบายของรัฐบาลในปี ๒๕๓๔ ที่ต้องการสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงาน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถผลิตน้ำมันสำเร็จรูปใช้ได้เองในประเทศ โดยไม่ต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศ

ในส่วนของกระบวนการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันแต่ละแห่งจะเริ่มตั้งแต่การวางแผน การจัดหาวัตถุดิบ แผนการผลิต และแผนการจัดจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปไว้ล่วงหน้า เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการใช้น้ำมันให้ได้มากที่สุด การวางแผนของโรงกลั่นน้ำมันจะมีแผนประจำปีและแผนระยะสั้น โดยการวางแผนจะคำนึงถึงความต้องการซื้อน้ำมันจากผู้ค้าน้ำมันที่เป็นผู้รับซื้อน้ำมันจากโรงกลั่น หลังจากนั้นเมื่อทราบความต้องการแล้ว โรงกลั่นน้ำมันก็จะดำเนินการจัดหาวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตเป็นน้ำมันสำเร็จรูป ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศร้อยละ ๘๙ โดยมีวัตถุดิบเพียงร้อยละ ๑๑ ที่สามารถผลิตได้ในประเทศ ทั้งนี้ วัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศจะนำเข้ามาโดยขนส่งทางเรือมาที่โรงกลั่นน้ำมัน เพื่อเข้าสู่กระบวนการกลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูป และเมื่อผลิตเป็นน้ำมันสำเร็จรูปแล้วจะจำหน่ายให้กับผู้ค้าน้ำมันในประเทศ ซึ่งจะขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปผ่านทางช่องทางต่าง ๆ เช่น เรือ รถ ท่อน้ำมัน เป็นต้น นอกจากนี้โรงกลั่นน้ำมันก็จะส่งออกน้ำมันส่วนเกินที่ไม่มีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานคุณภาพไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

๒) การจัดหาวัตถุดิบของโรงกลั่นน้ำมัน

การจัดหาวัตถุดิบของโรงกลั่นน้ำมัน มีขั้นตอนต่าง ๆ ได้แก่ การกำหนดแผนการผลิตล่วงหน้า การจัดซื้อวัตถุดิบ การกำหนดวันรับสินค้า การว่าจ้างเรือ การสุบถ่าน้ำมันดิบลงเรือจากต้นทางต่างประเทศ การสุบถ่าน้ำมันดิบเข้าถังและกลั่นน้ำมันดิบในประเทศ และการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ สำหรับการกำหนดแผนการผลิตล่วงหน้าจะมีการกำหนดชนิด ปริมาณ และประมาณการราคาซื้อขายที่เหมาะสม เพื่อตอบสนองความต้องการใช้น้ำมันของลูกค้า นอกจากนี้ วัตถุดิบแต่ละแห่งที่จัดหาอาจไม่สามารถผสมเข้ากันได้ ซึ่งทำให้ไม่สามารถกลั่นเป็นน้ำมันได้ ดังนั้น จึงต้องมีการวางแผน

ว่าจะต้องจัดหาน้ำมันดิบจากแหล่งใดบ้าง เพื่อให้สามารถนำมาผสมแล้วกลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูปได้ อย่างไรก็ตาม แผนการจัดซื้อน้ำมันดิบอาจมีการทบทวนและพิจารณาใหม่ หากไม่สามารถจัดซื้อได้ตามแผนการผลิตล่วงหน้า ทั้งนี้ แผนการผลิตและแผนการจัดซื้อน้ำมันดิบจะมีทั้งแผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อรองรับความต้องการใช้น้ำมันตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง

สำหรับการซื้อขายน้ำมันดิบจากตลาดต่างประเทศ โรงกลั่นน้ำมันจะตกลงราคาน้ำมันดิบโดยอ้างอิงราคาตลาดในเดือนที่สุบถ่ายน้ำมันดิบลงเรือจากต้นทาง ในขณะที่การจำหน่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปอ้างอิงตามราคาตลาดในเดือนที่มีการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ จึงต้องมีการคาดการณ์ราคาที่จะซื้อว่าราคาดังกล่าวจะสามารถจัดซื้อได้หรือไม่ เพื่อนำเข้าสู่กระบวนการกลั่นและจำหน่ายให้กับผู้ค้าน้ำมันในอีกประมาณ ๒ เดือนถัดไป ดังนั้น ธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันจึงมีความเสี่ยงทั้งด้านราคาซื้อและราคาขาย ราคาอ้างอิงในแหล่งจัดหาและจัดจำหน่าย รวมทั้งความเสี่ยงในการซื้อขายในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะในช่วงสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันดิบผันผวนอย่างรุนแรง

๓) แผนการจัดหาน้ำมันดิบกับการบริหารจัดการถั่งน้ำมันให้มีประสิทธิภาพ

การจัดหาน้ำมันดิบจะต้องคำนึงถึงการบริหารจัดการในการใช้ถั่งน้ำมันดิบให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งในช่วงสถานการณ์ปกติก็จะต้องมีการเตรียมถั่งน้ำมันดิบเพื่อรับน้ำมันดิบจากเรือขนส่งน้ำมันดิบ และจัดเตรียมถั่งน้ำมันดิบในการจัดเก็บน้ำมันดิบก่อนป้อนเข้าสู่กระบวนการกลั่นน้ำมันดิบ นอกจากนี้ก็จะต้องมีการบริหารจัดการถั่งเก็บน้ำมันสำเร็จรูป โดยแบ่งเป็นถั่งรับน้ำมันสำเร็จรูปที่ผ่านกระบวนการกลั่น ถั่งเตรียมจ่ายน้ำมันสำเร็จรูป และถั่งจ่ายน้ำมันสำเร็จรูป ทั้งนี้ ในช่วงที่สถานการณ์ไม่ปกติ เช่น สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งมีความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปน้อย โรงกลั่นน้ำมันก็ต้องมีการบริหารจัดการกำลังการผลิตให้เหมาะสม ซึ่งจากการที่ต้องสั่งซื้อน้ำมันดิบล่วงหน้าไปแล้ว ๒ เดือน หากไม่มีความต้องการใช้น้ำมันหรือมีความต้องการใช้น้อย ก็จะทำให้มีน้ำมันล้นถั่งเก็บ ดังนั้น โรงกลั่นจึงต้องปรับลดกำลังการผลิตหรือปรับเปลี่ยนการกลั่นน้ำมันให้เป็นผลิตภัณฑ์ชนิดอื่น นอกจากนี้ โรงกลั่นน้ำมันอาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแทนเครื่องยนต์สันดาปภายในที่ใช้น้ำมัน ซึ่งโรงกลั่นน้ำมันอาจต้องปรับเปลี่ยนธุรกิจไปสู่อุตสาหกรรมชนิดอื่นเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจในอนาคต

๔) ราคาอ้างอิงของน้ำมันดิบ

ราคาอ้างอิงของน้ำมันดิบตามแหล่งกำเนิดในตลาดภูมิภาคหลักของโลกแบ่งได้เป็น ๓ ตลาดหลัก ได้แก่ ตลาดเบรนท์ทะเลเหนือ ตลาดเวสต์เท็กซัส และตลาดดูไบ สำหรับประเทศไทยก็ขึ้นอยู่กับว่าจะซื้อน้ำมันดิบจากแหล่งใด ก็จะอ้างอิงราคาของแหล่งนั้น เช่น หากซื้อน้ำมันดิบจากประเทศซาอุดีอาระเบียก็จะอ้างอิงราคาน้ำมันดิบของตลาดดูไบ โดยราคาน้ำมันดิบที่ซื้อขายจะขึ้นอยู่กับชนิด คุณภาพ และอุปสงค์อุปทานของตลาดโลก ซึ่งราคาน้ำมันดิบที่ซื้อขายจริงประกอบด้วย ราคาอ้างอิงตลาดโลกบวกด้วยค่าส่วนลดหรือส่วนเพิ่มทางการค้า ค่าขนส่งทางเรือ ค่าประกันภัย และค่าสูญเสีย ทั้งนี้ ในการจัดหาน้ำมันดิบมีวิธีการทำสัญญา ๒ ลักษณะ คือ สัญญาซื้อขายระยะยาว (Term) และสัญญาซื้อขายแบบรายครั้ง (Spot)

๕) กระบวนการผลิตของโรงกลั่นน้ำมัน

โรงกลั่นน้ำมันจะมีกระบวนการผลิตที่มีความสลับซับซ้อน และใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่แตกต่างกัน เพื่อให้ได้สัดส่วนน้ำมันตามความต้องการใช้ของประเทศได้อย่างเหมาะสม โดยโรงกลั่น

น้ำมันแต่ละแห่งจะมีกระบวนการกลั่นน้ำมันที่ไม่เหมือนกัน โดยขึ้นอยู่กับเทคโนโลยี การวางแผนการผลิต และการจัดซื้อชนิดของน้ำมันดิบ กระบวนการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันจะเริ่มจากการนำน้ำมันดิบเข้าสู่หน่วยกลั่นน้ำมันดิบ ซึ่งจะออกมาเป็นน้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และจะมีขั้นตอนการผสมน้ำมันกึ่งสำเร็จรูปในสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อให้ได้มาตรฐานคุณภาพตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนด รวมทั้งมีขั้นตอนในการปรับปรุงคุณภาพน้ำมัน เช่น การกำจัดสารกำมะถัน การลดสารกัดกร่อนการปรับปรุงค่าออกเทน เป็นต้น ทั้งนี้ น้ำมันสำเร็จรูปที่ผ่านกระบวนการกลั่นจะมีคุณสมบัติที่แตกต่างกัน ซึ่งหลังจากผ่านขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการกลั่นแล้วก็จะได้ผลิตภัณฑ์ชนิดต่าง ๆ เช่น ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) กลุ่มน้ำมันเบนซิน กลุ่มน้ำมันดีเซล กลุ่มน้ำมันเตา น้ำมันอากาศยาน เป็นต้น สำหรับสารต่าง ๆ ที่ไม่ต้องการก็จะเข้าสู่กระบวนการเปลี่ยนรูปให้เป็นผลิตภัณฑ์อื่น ๆ สำหรับใช้เป็นสารตั้งต้นในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่นน้ำมันที่ผ่านมาสามารถตอบสนองความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศ โดยมีสัดส่วนและปริมาณกำลังผลิตที่สอดคล้องกับความต้องการใช้น้ำมัน ซึ่งจากสถิติการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดต่าง ๆ ของประเทศไทยพบว่า ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องตามความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ส่วนน้ำมันสำหรับอากาศยานก็มีปริมาณการใช้สูงขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจการบิน ในทางตรงกันข้ามกับน้ำมันเตาซึ่งมีปริมาณการใช้ที่ลดลงเรื่อย ๆ เนื่องจากมีความต้องการใช้น้อย

๖) ราคาซื้อขายผลิตภัณฑ์น้ำมันตามกลไกตลาดการค้าเสรี

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่โรงกลั่นน้ำมันจำหน่ายหรือส่งออกให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมัน เป็นราคาที่ตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย โดยอ้างอิงราคาตลาดภูมิภาคซึ่งเป็นไปตามกลไกตลาดการค้าเสรี โดยราคาซื้อขายน้ำมันสำเร็จรูปจากโรงกลั่นที่ซื้อขายจริง ประกอบด้วย ราคาอ้างอิงตลาดสิงคโปร์บวกด้วยค่าส่วนลดหรือส่วนเพิ่มทางการค้า (ขึ้นอยู่กับอุปสงค์อุปทานในตลาด) ซึ่งราคาตลาดสิงคโปร์จะเป็นราคาที่เป็นไปตามกลไกการค้าเสรี โดยเปลี่ยนแปลงไปตามอุปสงค์และอุปทานของตลาด ทั้งนี้ การตั้งราคาขายน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่น ถ้าตั้งราคา ณ โรงกลั่น แพงกว่าราคานำเข้าจากตลาดสิงคโปร์ ก็จะมีผู้นำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปมาขายในประเทศ ในทางตรงกันข้าม หากตั้งราคา ณ โรงกลั่น ถูกกว่าราคานำเข้าจากตลาดสิงคโปร์ โรงกลั่นก็จะลดกำลังการผลิตลง ทำให้น้ำมันบางชนิดไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า น้ำมันสำเร็จรูปมีลักษณะเป็นสินค้าที่มีการแข่งขันสูงและมีการซื้อขายที่อ้างอิงราคาตลาดโลก โดยผู้ค้าน้ำมันและโรงกลั่นน้ำมันในประเทศจะนำเข้าจากประเทศสิงคโปร์ เมื่อเกิดการขาดแคลนน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศ

๗) การจัดหาเชื้อเพลิงชีวภาพ

การจัดหาเชื้อเพลิงชีวภาพเพื่อนำมาผสมกับน้ำมันเบนซินพื้นฐานเป็นหน้าที่ของผู้ค้าน้ำมัน ซึ่งกระบวนการจัดหาเชื้อเพลิงชีวภาพของผู้ค้าน้ำมันจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประมูล ซึ่งเป็นวิธีที่เปิดเผย โปร่งใส และเป็นธรรม โดยผู้ค้าน้ำมันจะใช้เกณฑ์ในการเลือกซื้อเชื้อเพลิงชีวภาพจากโรงงานผู้ผลิตที่เสนอราคาต่ำสุดก่อน ซึ่งการประมูลราคาจะทำให้ได้ราคาที่สุดค้ำกับราคาตลาด ทั้งนี้ การประมาณการราคาเชื้อเพลิงชีวภาพสามารถอ้างอิงราคาเชื้อเพลิงชีวภาพที่ สนพ. ได้คำนวณไว้ โดยใช้ข้อมูลในการคำนวณราคาจากกรมสรรพสามิต ซึ่งโรงงานผลิตเอทานอลจะแจ้งราคาเฉลี่ยให้กรมสรรพสามิตทราบ และการสอบถามราคาจากผู้ค้าน้ำมัน โดยนำราคามาเฉลี่ยกัน โดย สนพ. จะเปรียบเทียบราคาจาก ๒ แหล่งข้อมูลดังกล่าว และใช้ราคาต่ำสุดในการคำนวณราคาอ้างอิง

ในส่วนของโรงงานผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพจะเป็นผู้ผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ ได้แก่ เอทานอลและไบโอดีเซล โดยราคาเชื้อเพลิงชีวภาพจะกำหนดราคาในรูปแบบการตั้งราคาบวกจากต้นทุน (Cost Plus) โดยผู้ค้าน้ำมันจะซื้อน้ำมันเบนซินพื้นฐานและน้ำมันดีเซลพื้นฐานจากโรงกลั่นน้ำมัน และซื้อเชื้อเพลิงชีวภาพจากโรงงานผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพมาผสมที่คลังน้ำมัน โดยจะผสมตามสัดส่วนและปรับปรุงคุณภาพให้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 E20 และ E85 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B7 B10 และ B20 โดยผู้ค้าน้ำมันจะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนระบบการผสม และการปรับปรุงถังน้ำมันสำหรับการรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ

๘) นโยบายการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์

จากนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของประเทศไทย ตั้งแต่ปี ๒๕๔๔ และยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน ๙๑ ในปี ๒๕๕๖ ส่งผลให้มีการกำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐานที่เข้มงวดในประเทศไทย เพื่อให้สามารถนำมาผสมกับเอทานอลเพื่อผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ตามมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น การผลักดันให้มีการใช้น้ำมันที่มีส่วนผสมของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ ส่งผลให้โรงกลั่นน้ำมันต้องมีการเตรียมน้ำมันเบนซินพื้นฐานที่มีคุณภาพมาตรฐานที่เข้มงวด จึงทำให้โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยไม่สามารถเพิ่มการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพื่อรองรับความต้องการใช้ที่สูงขึ้น ซึ่งต้องมีการนำเข้าน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพิ่มขึ้น และทำให้โรงกลั่นน้ำมันต้องส่งออกน้ำมันเบนซินที่มีคุณภาพมาตรฐานไม่ตรงตามข้อกำหนดของกรมธุรกิจพลังงานไปจำหน่ายต่างประเทศ

๙) ราคาซื้อขายผลิตภัณฑ์น้ำมันตามกลไกตลาดการค้าเสรี

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่โรงกลั่นน้ำมันจำหน่ายหรือส่งออกให้กับลูกค้าเป็นราคาที่ตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายซึ่งเอาเข้าจริงแล้วเป็นการตกลงกันซื้อขายล่วงหน้า โดยอ้างอิงตลาดภูมิภาคที่ตลาดสิงคโปร์ ซึ่งโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยแต่ละแห่งมีราคาขายแตกต่างกันและเป็นความลับทางการค้าของแต่ละบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการต่อต้านการผูกขาด และกฎหมายว่าด้วยส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า ซึ่งเป็นไปตามกลไกตลาดการค้าเสรี คือ ราคาซื้อขายจริง และยังไม่รวมภาษีและกองทุนต่าง ๆ โดยมีราคาอ้างอิงตลาดสิงคโปร์ ได้แก่ น้ำมันกลุ่มเบนซิน อ้างอิง MOPS ULG95/MOPS ULG92 น้ำมันกลุ่มดีเซล อ้างอิง MOPS GO 500 ppm/GO 10ppm น้ำมันอากาศยาน อ้างอิง MOPS KERO และน้ำมันเตา อ้างอิง MOPS LSFO/HSFO/GO 10ppm และบวกด้วยค่าส่วนลดหรือส่วนเพิ่มทางการค้า ซึ่งขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานในตลาด นอกจากนี้ โรงกลั่นน้ำมันต้องมีหน้าที่เพิ่มศักยภาพการแข่งขันกับตลาดต่างประเทศ ส่งเสริมนโยบายของรัฐในการลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อสนับสนุนความมั่นคงทางด้านพลังงานของประเทศ และต้องมีกิจกรรมดูแลชุมชนและสิ่งแวดล้อม

๑๐) การตั้งราคาซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ Commodity คือ มีลักษณะเหมือนกันทั้งหมดทั่วโลกหรือต่างกันเพียงเล็กน้อย และจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน ดังนั้น เมื่อเกิดการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ ผู้ค้าน้ำมันและโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ จำต้องนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงต่างประเทศ ตลาดสิงคโปร์จึงเป็นไปตามราคาการค้าเสรี มีการเปลี่ยนแปลงราคาเป็นไปตามอุปสงค์และอุปทานของตลาดโลก หากโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ ตั้งราคา ณ โรงกลั่นแพงกว่าหรือสูงกว่าราคานำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากสิงคโปร์ ผลก็คือ จะมีผู้นำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปมาขายในประเทศ หรือหากโรงกลั่น

น้ำมันในประเทศตั้งราคา ณ โรงกลั่นถูกกว่าหรือต่ำกว่าราคานำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากสิงคโปร์ ผลก็คือ โรงกลั่นน้ำมันในประเทศลดการผลิตลง ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงบางชนิดขาดแคลนหรือมีไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้

๑๑) การผลิตน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมัน

โรงกลั่นน้ำมันต้องสามารถผลิตน้ำมันให้ได้สัดส่วนและปริมาณที่สอดคล้องกับความต้องการใช้น้ำมันในประเทศ ได้แก่ กลุ่มน้ำมันเตา กลุ่มน้ำมันดีเซล น้ำมันอากาศยาน กลุ่มน้ำมันเบนซิน และก๊าซแอลพีจี ซึ่งปริมาณการกลั่นหรือกำลังการผลิตของแต่ละปีจะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ขึ้นอยู่กับความต้องการใช้รวมถึงการปิดซ่อมบำรุงของโรงกลั่นน้ำมัน

๑๒) ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศและการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศ ความต้องการใช้น้ำมันของประเทศ เป็นไปตามทิศทางสอดคล้องกับเศรษฐกิจของประเทศหรือตามตัวเลขคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ GDP ตามสมมติฐานของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และธนาคารแห่งประเทศไทย และเมื่อน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนเกิน และไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศที่กำหนดโดยทางราชการ คือ กรมธุรกิจพลังงาน โรงกลั่นน้ำมันจำเป็นต้องส่งออกน้ำมันไปขายต่างประเทศ

๑๓) ปัญหาจากนโยบายการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

รัฐบาลเริ่มมีนโยบายส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในประเทศ ตั้งแต่ปี ๒๕๔๔ และดำเนินการยกเลิกจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 91 ในปี ๒๕๕๖ ซึ่งการกำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐานที่เข้มงวด ทำให้โรงกลั่นน้ำมันในประเทศ ไม่สามารถเพิ่มการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพื่อรองรับความต้องการใช้ที่สูงขึ้น ส่งผลให้ต้องนำเข้าน้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๒ หรือเบนซิน 95 Gasoline Base 2 หรือ G-Base 2 เพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการใช้ในประเทศ แลจำเป็นต้องส่งออกน้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๑ G-base 1 และเบนซิน 91 ที่มีคุณภาพแต่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือตามประกาศกำหนดของกรมธุรกิจพลังงาน การผสมเอทานอลในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นและต่างจากคุณภาพเดิมควรต้องทบทวนถึงเกษตรกรชาวไร่อ้อยและมันสำปะหลังจะได้รับประโยชน์ และพิจารณาปรับปรุงข้อกำหนดและคุณลักษณะของน้ำมันเบนซินพื้นฐานที่จะเพิ่มขึ้น เช่น E20 ชนิดใหม่ เพื่อให้ น้ำมันเชื้อเพลิงมีคุณภาพสอดคล้องกับมาตรฐานของเครื่องยนต์ เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนดมาตรฐานของเครื่องยนต์ และทำให้อุตสาหกรรมโรงกลั่นลงทุนเพิ่มขึ้น เพื่อพัฒนาปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงตามเทคโนโลยีเครื่องยนต์

๑๔) ปัญหาจากนโยบายการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมาย

เมื่อปี ๒๕๕๖ อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดอัตราสำรองน้ำมันดิบร้อยละหกของปริมาณการค้าประจำปีของน้ำมันดิบที่ใช้ในการกลั่น จากนั้นในปี ๒๕๕๘ กำหนดอัตราสำรองน้ำมันดิบร้อยละหก และมีการปรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขให้มีปริมาณสำรองเพิ่มขึ้น และในช่วงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ - ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ปรับลดอัตราสำรองน้ำมันดิบร้อยละสี่ เนื่องจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และเมื่อ ๑ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นต้นมา ได้มีการกำหนดอัตราสำรองน้ำมันดิบร้อยละห้า ทั้งที่ธุรกิจโรงกลั่นยังได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจ

การสำรองน้ำมันเอกชนตามกฎหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อความมั่นคงด้านพลังงาน แต่ควรคำนึงถึงความเหมาะสมและความสมดุลระหว่างความมั่นคงกับภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งปัจจุบันโรงกลั่นมีความสามารถในการจัดหาวัตถุดิบจากแหล่งต่าง ๆ ในตลาดโลกมากขึ้น และจากนโยบายสนับสนุนการใช้พลังงานหมุนเวียนตามแผนพัฒนาพลังงานกำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (PDP 2018) และแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (AEDP 2018) นโยบายที่รองรับแนวโน้มการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ และจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยธุรกิจโรงกลั่นจำเป็นต้องลดกำลังการผลิตน้ำมันอากาศยานและน้ำมันดีเซล เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และตั้งแต่มีกฎหมายบังคับให้เอกชนต้องมีการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตราสูงก็ไม่เคยเกิดเหตุการณ์ที่เรือบรรทุกน้ำมันไม่สามารถเดินทางได้หรือประเทศได้รับผลกระทบถึงขั้นวิกฤตการณ์พลังงาน ดังนั้น รัฐบาล กระทรวงพลังงาน และกรมธุรกิจพลังงานควรพิจารณากำหนดอัตราสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและสมดุล ระหว่างความมั่นคงด้านพลังงานกับภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศ

คณะอนุกรรมการฯ ชักถามว่า หากกรมธุรกิจพลังงานสามารถผ่อนคลายนเรื่องคุณภาพมาตรฐานน้ำมันหรือปรับเปลี่ยนคุณสมบัติของน้ำมันบางอย่าง จะช่วยให้โรงกลั่นน้ำมันสามารถลดต้นทุนการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปได้หรือไม่

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ได้ตอบประเด็นชักถามว่า เนื่องจากกรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดคุณภาพมาตรฐานน้ำมันไว้สูงกว่าภูมิภาคอื่น ๆ ทำให้โรงกลั่นน้ำมันมีต้นทุนในการผลิตที่สูงขึ้น โดยหากมีการผ่อนคลายนเรื่องคุณภาพมาตรฐานน้ำมันไม่ให้เข้มงวดเกินไป ก็จะทำให้สามารถลดต้นทุนในการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันได้ โดยโรงกลั่นน้ำมันก็จะสามารถปรับเปลี่ยนค่าความดันไอของน้ำมันเบนซิน (Reid Vapour Pressure: RVP) ซึ่งกลุ่มโรงกลั่นน้ำมันได้เคยแจ้งไปยังกรมธุรกิจพลังงานเพื่อขอให้ผ่อนคลายนความเข้มงวดของการกำหนดคุณภาพมาตรฐานของน้ำมันเพื่อลดต้นทุนการผลิต อย่างไรก็ตาม กรมธุรกิจพลังงานได้หารือกับสมาคมผู้ผลิตยานยนต์ และแจ้งกลับมาว่า ไม่สามารถปรับลดคุณภาพมาตรฐานของน้ำมันได้ เพราะจะทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ หากพิจารณาคุณภาพมาตรฐานน้ำมันของประเทศอื่น ๆ ที่ใช้ยานยนต์ประเภทเดียวกับประเทศไทย จะเห็นได้ว่า ยานยนต์ของประเทศเหล่านั้นก็สามารถใช้น้ำมันที่มีคุณภาพมาตรฐานที่ต่ำกว่าของประเทศไทยได้ ดังนั้น จึงเป็นประเด็นสำคัญที่ควรจะได้หารือหรือทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ หากสามารถปรับลดหรือผ่อนคลายนข้อกำหนดเรื่องคุณภาพมาตรฐานน้ำมันลงได้ ก็จะทำให้โรงกลั่นน้ำมันสามารถลดต้นทุนการผลิตและช่วยเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันพื้นฐานได้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ลดการนำเข้าน้ำมันดิบจากต่างประเทศได้อีกด้วย

คณะอนุกรรมการฯ ชักถามว่า หากราคาน้ำมันดิบมีการปรับราคาขึ้นหรือลง โรงกลั่นน้ำมันจะปรับราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นที่ซื้อขายได้ทันทีหรือไม่

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ได้ตอบประเด็นชักถามว่า น้ำมันดิบที่โรงกลั่นน้ำมันซื้อเข้ามาในลักษณะสัญญาซื้อขายระยะยาว (Term) และสัญญาแบบรายครั้ง (Spot) จะมีการตกลงซื้อขายล่วงหน้าประมาณ ๒ เดือน เมื่อราคาน้ำมันดิบมีราคาสูงขึ้นราคาน้ำมันสำเร็จรูปก็จะไม่ปรับขึ้นทันที โดยอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปจะไม่สัมพันธ์กันเนื่องจากเป็นน้ำมันต่างประเภทกันจึงไม่ได้มีการปรับราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นทันที

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า หากโรงกลั่นน้ำมันสามารถผลิตน้ำมันสำเร็จรูปโดยไม่ต้องผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นจะถูกต่ำกว่าราคาน้ำมันตลาดสิงคโปร์หรือไม่

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า หากโรงกลั่นสามารถผลิตน้ำมันสำเร็จรูปโดยไม่ต้องผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นก็ยังคงอ้างอิงราคาตลาดสิงคโปร์ จึงไม่สามารถทำให้ราคาหน้าโรงกลั่นถูกกว่าราคาตลาดสิงคโปร์ได้ นอกจากนี้ เมื่อเทียบโรงกลั่นน้ำมันของประเทศไทยกับโรงกลั่นของประเทศสิงคโปร์ จะเห็นได้ว่า สิงคโปร์มีความสามารถในการกลั่นน้ำมันดิบได้มากกว่า และมีต้นทุนในการกลั่นน้ำมันต่ำกว่าประเทศไทย ดังนั้นประสิทธิภาพและต้นทุนการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันประเทศไทยยังไม่มีศักยภาพเทียบเท่าโรงกลั่นของประเทศสิงคโปร์

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า แนวคิดหลักเกณฑ์ Export Parity สามารถอิงราคาส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปเสมือนจริงได้หรือไม่ และโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยสามารถผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงไปขายตลาดสิงคโปร์โดยคิดในราคาเสมือนส่งออกเช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ Import Parity ที่อิงราคาเสมือนนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปได้หรือไม่ และสามารถใช้หลักเกณฑ์ Cost Plus อิงต้นทุนการผลิตบวกผลตอบแทนการลงทุนได้หรือไม่ มีหน่วยงานที่กำหนดราคาอ้างอิงตลาดสิงคโปร์หรือไม่ และสามารถกำหนดราคาเองหรือทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซื้อขายน้ำมันในภูมิภาคได้หรือไม่

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของสิงคโปร์มีการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการส่งออก แต่ว่าโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยมีความมุ่งหมายในผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อใช้ในประเทศเป็นหลักถึงร้อยละ ๘๐ ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้ส่วนที่เหลือใช้แล้วจึงส่งออก และโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของสิงคโปร์มีการผลิตที่คุ้มค่าการลงทุนหรือ Economies of Scale หรือคุ้มต้นทุนที่มากกว่าโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทย กรณีเกิดสงคราม การปิดช่องแคบฮอร์มุซ โรงกลั่นในประเทศไทยไม่สามารถนำเข้าน้ำมันดิบได้ ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงจำเป็นต้องเร่งนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากสิงคโปร์มาขายเพื่อไม่ให้เกิดภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งกระทบต่อความมั่นคง จึงต้องใช้ราคาเสมือนนำเข้า โดยโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของสิงคโปร์ได้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซิน ยูโร ๔ ส่วนมาตรฐานน้ำมันดีเซลมีคุณภาพใกล้เคียงกับที่ผลิตจากโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทย น้ำมันดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดคุณภาพของกัมพูชา ลาว และเมียนมา มีราคาแตกต่างจากน้ำมันดีเซลของสิงคโปร์ ในเรื่องค่าการกลั่นที่ขึ้นกับผลตอบแทนการลงทุนโรงกลั่นแต่ละแห่งมีราคาต้นทุนที่แตกต่างกัน บางช่วงเวลาราคาอาจสูงกว่าราคาน้ำมันนำเข้าไม่สามารถแข่งขันกันได้จึงไม่ควรใช้หลักเกณฑ์ Cost Plus นอกจากนี้ผู้ค้าน้ำมันสถานีบริการต่าง ๆ ไม่ได้รับค่าการตลาดตามโครงสร้างที่ราชการกำหนด และหน่วยงานที่กำหนดราคาอ้างอิงตลาดสิงคโปร์ คือราคาจากผู้ซื้อผู้ขายและส่งมอบกันจริงมีท่าเรือขนส่งและเป็นศูนย์กลางการกลั่นและส่งออกน้ำมันของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และศูนย์กลางการค้าน้ำมันระหว่างประเทศ มีที่ทำการของบริษัทค้าน้ำมันต่าง ๆ โดยมีบริษัทหรือสำนัก Platt's oilgram ณ สิงคโปร์ เป็นผู้รวบรวมข้อมูลและประกาศเปิดเผยราคาเป็นรายวัน

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า ราคาก๊าซแอลพีจีน่าจะมีการส่งออกขายไปต่างประเทศ เนื่องจากได้ราคาที่สูงกว่าขายในประเทศ เนื่องจากรัฐบาลมีมาตรการสนับสนุนช่วยเหลือประชาชนด้วยการตรึงราคาก๊าซหุงต้มใช้หรือไม่

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า ราคาก๊าซแอลพีจีตลาดโลกจะเป็นไปตามคุณภาพของน้ำมันดิบ และผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นข้อซักถามเพิ่มเติมว่า การส่งออกก๊าซแอลพีจีต้องขออนุญาตจากอธิบดีกรมธุรกิจพลังงานซึ่งจะพิจารณาว่าก๊าซแอลพีจีที่ผลิตได้เพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศหรือไม่

คณะอนุกรรมการซักถามว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่โรงกลั่นน้ำมันจำหน่ายหรือส่งออกให้กับลูกค้าเป็นราคาที่ตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายไม่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ Import Parity ที่กำหนดโดย สนพ. ใช่หรือไม่

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่โรงกลั่นน้ำมันจำหน่ายหรือส่งออกให้กับลูกค้าเป็นราคาที่ตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย เป็นไปตามกลไกตลาดการค้าเสรี

คณะอนุกรรมการซักถามว่า น้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๑ Gasoline Base 1 หรือ G-Base 1 มีคุณภาพและมาตรฐานต่างจากน้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๒ G-base 2 อย่างไร เพราะเหตุใดจึงต้องส่งออกน้ำมันเบนซิน 91 และนำเข้าน้ำมันเบนซิน 95 และในส่วนของน้ำมันเบนซิน 91 สามารถผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์สำหรับใช้ในประเทศหรือนำไปใช้เป็นผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมอย่างอื่น และกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันได้มีการหารือกับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์หรือไม่ เกี่ยวกับการผลิตเชื้อเพลิงชนิดใหม่ ลดการนำเข้าน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อไม่ต้องส่งออกน้ำมันเบนซิน 91 ที่มีราคาถูกลง และเป็นการแก้ปัญหาน้ำมันกลุ่มเบนซินมีราคาแพง

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า น้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๑ Gasoline Base 1 หรือ G-Base 1 ใช้สำหรับผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน 91 ส่วนน้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๒ หรือ G-base 2 ใช้สำหรับผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน 95 ซึ่งค่าออกเทนหรือค่าความร้อนของน้ำมันทั้งสองชนิดต่างกัน และจากนโยบายการยกเลิกจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 91 จำเป็นต้องส่งออกและไม่สามารถผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์สำหรับใช้ในประเทศได้ เนื่องจากเป็นแก๊สโซลีนชนิดเบา มีความดันไอที่สูง และหากผสมเอทานอลหรือแอลกอฮอล์ลงไปจะทำให้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่จะได้ไม่เป็นไปตามชนิดและมาตรฐานน้ำมันเบนซินตามที่อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานประกาศกำหนด

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นข้อซักถามเพิ่มเติมว่า สามารถนำน้ำมันเบนซิน 91 ไปใช้เป็นผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมอย่างอื่นแทนการส่งออกได้ เนื่องจากเป็นไปตามกลไกตลาดการค้าเสรี และกรมธุรกิจพลังงานมีหน้าที่ในการกำหนดคุณภาพเชื้อเพลิงชนิดใหม่ เพื่อไม่ให้มีการส่งออกน้ำมันเบนซิน 91 และเพื่อลดการนำเข้าน้ำมันเบนซิน 95

คณะอนุกรรมการซักถามว่า พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดให้มีการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และให้ใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อการดำเนินการดังกล่าวต่อไปได้เป็นระยะเวลาสามปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและขยายระยะเวลาดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้อีกไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินสองปี กระทรวงพลังงานมีแนวทางเกี่ยวกับการสนับสนุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพอย่างไร ปัญหา น้ำมันเขียว และสถานีบริการน้ำมันควรลดชนิดลงหรือไม่

ในระยะยาวอุตสาหกรรมเอทานอลสามารถมีผลิตภัณฑ์อย่างอื่น โดยไม่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้หรือไม่ และอธิบดีกรมธุรกิจพลังงานได้มีการประกาศกำหนดคุณภาพน้ำมันชีวภาพกลุ่มดีเซล จนนำมาสู่ปัญหาเรื่องการผลักดันให้ส่งออกด้วยหรือไม่

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่าการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีพัฒนาการตั้งแต่เริ่มมีนโยบายลดการใช้สารตะกั่วเป็นสารเติมแต่งในน้ำมันเบนซิน การนำเอทานอลผสมน้ำมันเบนซินพื้นฐานลดการนำเข้าสาร Methyl Tertiary Butyl Ether (MTBE) และเพิ่มประสิทธิภาพน้ำมันเบนซินได้ และจากสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและไบโอดีเซลที่สูงขึ้น ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ในการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๕ ได้มีการตั้งคณะกรรมการกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล โดยคณะกรรมการดังกล่าวมีผู้แทนจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ผู้แทนจากกระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม และมีอธิบดีกรมธุรกิจพลังงานเป็นประธานคณะทำงานเพื่อพิจารณาสัดส่วนผสมการผสมไบโอดีเซลในภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยรัฐบาลได้มีมาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ปรับตัวสูงขึ้นในระยะสั้นกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลจาก B7 เหลือเกรดเดียว คือ B5 ตั้งแต่วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕ ส่วนนโยบายการลดสัดส่วนเอทานอลที่ผสมน้ำมันเบนซินพื้นฐาน E20 และ E85 ต้องบังคับตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ในส่วนของส่วนเรื่องน้ำมันเขียวเป็นน้ำมันที่รัฐบาลจำหน่ายให้แก่เรือประมง เพื่อไม่ให้มีการลักลอบนำมาขายบนบก ซึ่งได้สิทธิพิเศษในการยกเว้นภาษีและไม่ต้องเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนต่าง ๆ และการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใหม่เพิ่มหรือลดชนิดลงอาจส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง เงินที่ลงทุนก่อสร้างคลังน้ำมันไปแล้ว รวมถึงหัวจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการปรับปรุงมิเตอร์ที่สถานีบริการน้ำมัน

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่าเพิ่มเติมว่า เอทานอลสามารถนำไปใช้ในอุตสาหกรรมเครื่องสำอางหรือผลิตภัณฑ์ยา และการลดสัดส่วนเอทานอลที่ผสมน้ำมันเบนซินพื้นฐาน เหลือน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E7 อุตสาหกรรมกลุ่มโรงกลั่นน้ำมันก็สามารถทำได้ทันที โดยที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไม่ต้องปรับปรุงเทคโนโลยีเครื่องยนต์ ส่วนประเด็นเรื่องการกำหนดคุณภาพน้ำมันชีวภาพกลุ่มดีเซลรัฐบาลไม่ได้มีการควบคุมชนิดเข้มงวดมากเท่ากับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ การผลิตน้ำมันชีวภาพโดยผสมเป็นน้ำมันดีเซลพื้นฐาน มีขั้นตอนการปรุงแต่งที่สะดวกกว่าน้ำมันกลุ่มเบนซิน และกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันดีเซลอาจมีปัญหาเฉพาะสัดส่วนที่เหมาะสมในการผสมไบโอดีเซลให้สอดคล้องกับผลผลิตปาล์มน้ำมัน

คณะอนุกรรมการชี้แจงถามว่า โรงกลั่นน้ำมันมีการนำเข้าน้ำมันดิบจากถิ่นกำเนิดประเทศใด มีปริมาณร้อยละเท่าใดทำการกลั่นแล้วได้เป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป มีสัดส่วนต่าง ๆ แต่ละปีจำนวนเท่าใด รวมถึงราคาที่ซื้อเข้ามาแยกเป็นข้อมูลย้อนหลังสิบปี และค่าการกลั่นที่เป็นข้อมูลในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเมื่อขายผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป โรงกลั่นใช้ราคาฐานใดคิดภาษีสรรพสามิตเป็นลิตรหรือเป็นมูลค่าซื้อขายอย่างไร

ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า น้ำมันดิบแหล่งต่าง ๆ มีคุณสมบัติที่หลากหลายและแตกต่างกัน รวมถึงมีความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะของแต่ละบริษัท บริษัทที่เป็นผู้ค้าน้ำมันข้ามชาติอาจจะซื้อ

น้ำมันดิบในตลาดโลกหรือในตลาดภูมิภาคเป็นจำนวนมาก เพื่อนำมาจัดสรรให้กับโรงกลั่นของตนเพื่อขายเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปให้เฉพาะบริษัทตัวแทน ซึ่งดำเนินกิจการในประเทศ หรือสถานบริการน้ำมันที่เป็นเครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งอาจได้ราคาที่แตกต่างกันกับโรงกลั่นบางแห่ง ดังนั้น จึงไม่สามารถตอบคำถามได้และไม่มีข้อมูล เนื่องจากอุตสาหกรรมน้ำมันโลก อุตสาหกรรมโรงกลั่นเป็นศาสตร์และมีองค์ความรู้ที่ลึกมาก เช่น น้ำมันดิบราคาถูกจะได้น้ำมันเตามาก บางครั้งราคาน้ำมันเตาอาจต่ำกว่าราคาน้ำมันดิบ ยิ่งกลั่นก็จะยิ่งขาดทุน โรงกลั่นทุกแห่งจึงต้องมีหน่วยงานสำหรับพัฒนาเพิ่มมูลค่าของน้ำมันเตา ส่วนเรื่องของรายงานข่าวหุ้นเรื่องค่าการกลั่นในตลาดหลักทรัพย์เป็นค่าการกลั่นที่เป็นข้อมูลของตลาดสิงคโปร์

๓.๒.๔ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนกรมสรรพสามิต ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ประโยชน์ของภาษีสรรพสามิตในแง่รายได้แผ่นดินและความเป็นธรรมในสังคม กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการดำเนินการจัดเก็บภาษีตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต เพื่อส่งเป็นรายได้ของรัฐ โดยในปี ๒๕๖๓ รัฐบาลมีรายได้เป็นเงินจากภาษีสรรพสามิตประมาณ ๕๓๐,๐๐๐ ล้านบาท และในปี ๒๕๖๔ มีเป้าหมายรายได้ของรัฐบาลจากสรรพสามิตอยู่ที่ประมาณ ๖๓๔,๐๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ รายได้จากภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันจะอยู่ที่ประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท หรือประมาณหนึ่งในสามของภาษีสรรพสามิตทั้งหมด สำหรับภาษีสรรพสามิตสุรา ยาสูบ และเบียร์ อยู่ที่ประมาณ ๑๘๐,๐๐๐ ล้านบาท และอีกประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาทมาจากภาษีรถยนต์ ซึ่งหลักการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ประกอบด้วย (๑) สินค้าและบริการที่มีผลกระทบต่อด้านสุขภาพหรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน ได้แก่ สุรา ยาสูบ และไฟ (๒) สินค้าและบริการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ และ (๓) สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพื่อให้การใช้พลังงานของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประหยัดที่สุด

๒) ภาษีสรรพสามิตในแง่ของการลดการบริโภคหรือภาษีคาร์บอนเพื่อลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม (Carbon Tax)

เนื่องจากในอนาคตอาจมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าแบบใช้แบตเตอรี่มากขึ้น ซึ่งจะทำให้รายได้ของรัฐที่ได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม แม้วารยนต์ไฟฟ้าจะไม่มีปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาก็ตาม แต่ก็มีปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่โรงไฟฟ้าเพิ่มขึ้น จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

๓) หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันมีหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราการจัดเก็บจากค่าความร้อน ซึ่งจะเห็นได้ว่า กลุ่มน้ำมันเบนซินมีค่าความร้อนสูงกว่า จึงมีการจัดเก็บภาษีในอัตราที่มากกว่ากลุ่มน้ำมันดีเซล โดยปัจจุบันกลุ่มน้ำมันเบนซินจัดเก็บอยู่ที่ประมาณลิตรละ ๖ บาท และกลุ่มน้ำมันดีเซลจัดเก็บอยู่ที่ประมาณลิตรละ ๕ บาท

๔) แนวทางและข้อจำกัดของการปรับอัตราภาษีสรรพสามิตที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นระบบที่นิยมใช้กันในหลายประเทศและเป็นระบบควรนำมาใช้บังคับในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อาจทำให้ค่าไฟฟ้ามีราคาสูงขึ้น และต้องใช้ระยะเวลาเพื่อให้อุตสาหกรรมต่าง ๆ ปรับตัวกับระบบจัดเก็บแบบใหม่

๕) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากโรงงานผลิตเอทานอล

เอทานอลจากโรงงานผลิตเอทานอลสำหรับใช้เป็นเชื้อเพลิง มีอัตราภาษีสรรพสามิตเป็นศูนย์ ซึ่งเอทานอลที่ใช้ในอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องสำอางจะมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

๖) ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นเพียงส่วนหนึ่งของโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญและจำเป็น ดังนั้น การปรับลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงควรพิจารณาถึงเรื่องอื่น ๆ ได้แก่ การจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และภาษีมูลค่าเพิ่ม กล่าวโดยสรุป ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งทำให้รัฐบาลมีรายได้เพื่อนำมาพัฒนาประเทศ หรือเป็นหนึ่งในตัวขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ และแนวทางที่รัฐดำเนินการอยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมแล้ว

คณะอนุกรรมการซักถามว่า การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันมีอัตราเท่าใด และมีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันลดลงลิตรละ ๑ บาท ในช่วงที่เศรษฐกิจชะลอตัวจากปัจจัยการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รวมทั้งการยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันจะทำให้รายได้ของรัฐบาลลดลงอย่างไร

ผู้แทนกรมสรรพสามิต ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ในอดีตช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์ราคาน้ำมัน ราคาน้ำมันดิบตลาดโลกสูงกว่า ๑๕๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล รัฐบาลสมัยนั้นไม่มีการยกเว้นสรรพสามิตน้ำมันเบนซิน แต่ได้มีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลงลิตรละ ๕ สตางค์ เพื่อไม่ให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลเกินลิตรละ ๓๐ บาท เป็นระยะเวลาประมาณกว่า ๒ ปี ทำให้รายได้ของรัฐบาลลดลง ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยปัจจุบันกลุ่มน้ำมันเบนซินจัดเก็บอยู่ที่ประมาณ ๖ บาทต่อลิตร และกลุ่มน้ำมันดีเซลจัดเก็บอยู่ที่ประมาณ ๕.๘๕ บาทต่อลิตร ซึ่งการยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้หรือไม่ เป็นเรื่องของนโยบายภาครัฐ ทั้งนี้หากคณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเว้นการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน กรมสรรพสามิตสามารถดำเนินการได้ทันที อย่างไรก็ตาม เป้าหมายในปี ๒๕๖๔ รัฐบาลต้องการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตให้ได้ จำนวน ๖๓๔,๐๐๐ ล้านบาท และการยกเว้นภาษีสรรพสามิตน้ำมันให้ลดลง ๑ บาท จะทำให้รัฐสูญเสียรายได้ และส่งผลกระทบต่อประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี และแม้ว่าจะยกเว้นภาษีสรรพสามิตน้ำมันลง ๑ บาท ก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคจะลดราคาสินค้าให้แก่ผู้บริโภค

คณะอนุกรรมการซักถามว่า โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของต่างประเทศมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันอย่างไร และโครงสร้างภาษีในราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละเท่าไร

ผู้แทนกรมสรรพสามิต ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ประเทศที่มีการนำเข้าพลังงาน จะมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศว่ามีความจำเป็นที่รัฐบาลต้องมีรายได้เพียงพอ เพื่อนำไปใช้เป็นงบประมาณแผ่นดินในการพัฒนาประเทศ และอีกประการหนึ่ง หากภาษีสรรพสามิตน้ำมันมีอัตราไม่ต่ำมากจะทำให้ น้ำมันมีราคาสูง การใช้พลังงานเป็นไปอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ สำหรับประเทศไทย รายได้ของรัฐบาลขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้ต่อลิตรตามราคาเนื้อน้ำมัน โดยไม่พิจารณาถึงสัดส่วนของราคาขายปลีกต่อลิตร ส่วนเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่รัฐจัดเก็บจากสินค้าและบริการ ปัจจุบันมีการหักภาษีซื้อภาษีขาย และผู้ค้าน้ำมันหรือสถานีบริการน้ำมันน่าจะเป็นนิติบุคคลทั้งหมดแล้ว อย่างไรก็ตาม หากสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นกว่า ๑๓๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล รัฐบาลก็อาจมีความจำเป็นต้องปรับหลักเกณฑ์ลดอัตราการจัดเก็บสรรพสามิต เพื่อไม่ให้ราคาขายปลีกน้ำมันเป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร

คณะอนุกรรมการซักถามว่า ระบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของแบตเตอรี่ มีหลักการอย่างไร

ผู้แทนกรมสรรพสามิต ได้ตอบประเด็นซักถามว่า การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นหลักการที่ควรจะเป็น ซึ่งจะทำให้กลุ่มน้ำมันดีเซลมีอัตราจัดเก็บที่สูงกว่ากลุ่มน้ำมันเบนซิน เนื่องจากกลุ่มน้ำมันดีเซลปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่า และต้องมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากเชื้อเพลิงถ่านหินมากขึ้น ในขณะที่ระบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากค่าความร้อนที่ใช้อยู่ มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันทุกประเภท ตั้งแต่ น้ำมันเครื่องบินไปจนถึงน้ำมันเตา และจากมาตรการส่งเสริมช่วยเหลือการท่องเที่ยวได้ลดอัตราจัดเก็บในส่วนของน้ำมันเครื่องบิน คงเหลือ ๒๐ สตางค์ต่อลิตร นอกจากนี้ปัจจุบันมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในการผลิตแบตเตอรี่ หรือการนำเข้าแบตเตอรี่ ในอัตราร้อยละ ๘ เพื่อเป็นเครื่องมือในการป้องกันแบตเตอรี่ที่ราคาถูก และไม่มีคุณภาพจากประเทศจีน และได้มีการศึกษาระบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตแบตเตอรี่ในอัตราพิเศษ เพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

๓.๒.๕ ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล)

ผู้แทนสมาคมการค้าผู้ผลิตเอทานอลไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) สถานการณ์เอทานอล

ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจากสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ประเทศไทยไม่สามารถควบคุมได้ในอดีตที่ราคาน้ำมันดิบตลาดโลกสูงกว่า ๑๕๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศสูงขึ้นอย่างมาก รัฐบาลจึงมีนโยบายไม่ให้น้ำมันดีเซลเกิน ๓๐ บาทต่อลิตร โดยใช้มาตรการทางภาษีและกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอุดหนุนหรือตรึงราคาขายปลีก และเป็นจุดเริ่มต้นของการใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานทางเลือก ซึ่งมีวัตถุประสงค์ ๓ ด้าน คือ (๑) ด้านความมั่นคง ลดการนำเข้าน้ำมันหรือเชื้อเพลิงฟอสซิลจากต่างประเทศ เนื่องจากมีแหล่งพลังงานทดแทนที่ผลิตจากวัตถุดิบภายในประเทศ (๒) ด้านเศรษฐกิจ เป็นการเพิ่มมูลค่าผลิตผลทางการเกษตรรักษาเสถียรภาพราคาพืชผลทางการเกษตร เกิดการจ้างงาน และช่วยให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้น เชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล) ร้อยละ ๗๐ มาจากผลิตผลทางการเกษตร ได้แก่ กากน้ำตาล และมันสำปะหลัง หรือข้าวสารที่เสื่อมคุณภาพ และ (๓) ด้านสิ่งแวดล้อม ลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกและฝุ่นละอองที่เกิดจากการเผาไหม้ ทำให้มลพิษทางอากาศ

โดยรวมลดลงมากกว่าเบนซินร้อยละ ๖๐ ซึ่งการส่งเสริมหรือสนับสนุนให้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า ก็ขึ้นอยู่กับว่าประเทศนั้น ๆ มีการผลิตไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงประเภทใด ประเทศนอร์เวย์มีการผลิตไฟฟ้าด้วยพลังน้ำจากเขื่อน ไม่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สามารถสนับสนุนได้อย่างเต็มที่

จากข้อมูลเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ พบว่า มีปริมาณการใช้เอทานอลประมาณ ๔.๓๒ ล้านลิตรต่อวัน และตั้งแต่มีการประกาศยกเลิกน้ำมันเบนซิน ๙๑ ในปี ๒๕๕๖ เริ่มมีการใช้เอทานอลเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีโรงงานผลิตเอทานอล จำนวน ๒๖ โรงงาน แบ่งจำแนกตามวัตถุดิบได้แก่ (๑) โรงงานเอทานอลใช้กากน้ำตาล มันเส้น จำนวน ๔ โรงงาน (๒) โรงงานเอทานอลใช้กากน้ำตาล จำนวน ๑๑ โรงงาน และ (๓) โรงงานเอทานอลใช้มันสำปะหลัง จำนวน ๑๑ โรงงาน รวมกำลังการผลิตที่ได้รับอนุญาต ประมาณ ๖.๒๗๕ ล้านลิตรต่อวัน และกำลังการผลิตติดตั้ง ๖.๑๒๕ ล้านลิตรต่อวัน

๒) ต้นทุนการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล)

จากข้อมูลราคาอ้างอิงเอทานอลย้อนหลัง ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๖๓ เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ ๑๗ - ๒๓ บาทต่อลิตร แต่ว่าราคาเอทานอล ในช่วงเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ อยู่ที่ประมาณ ๒๖ บาท ซึ่งมีผลกระทบมาจากการที่ประเทศจีนประสบภัยแล้ง พื้นที่เพาะปลูกข้าวโพดได้รับความเสียหาย จึงต้องนำเข้ามันเส้นจากประเทศไทย และเป็นปัจจัยทำให้กากน้ำตาล และมันสำปะหลังของไทยมีราคาสูงขึ้นไปด้วย ทั้งนี้ กระทรวงพลังงานได้มีแนวคิดที่จะใช้ต้นทุนการผลิตเอทานอลมาคำนวณราคาอ้างอิง เช่น เอทานอล ๑ ลิตรมาจากกากน้ำตาล ๔.๖ กิโลกรัม เป็นต้น และอ้างอิงราคากากน้ำตาลที่กรมศุลกากรใช้ส่งออกเฉลี่ย ๓ เดือนล่าสุด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีการดำเนินการตามโครงสร้างราคดังกล่าว

๓) หลักเกณฑ์ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพที่จำหน่ายให้แก่โรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา ๗

หลักเกณฑ์ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพที่จำหน่ายให้แก่โรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา ๗ เป็นไปตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) และสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) โดยใช้ราคาอ้างอิงจากการเปรียบเทียบราคาต่ำสุดระหว่างราคาเอทานอลที่ผู้ผลิตเอทานอลรายงานต่อกรมสรรพสามิตกับราคาเอทานอลที่ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา ๗ รายงานต่อ สนพ.

คณะอนุกรรมการชกถามว่า เชื้อเพลิงชีวภาพของประเทศไทยมีศักยภาพในการส่งออกหรือแข่งขันในตลาดโลกหรือไม่ มีแนวคิดในการนำเข้าเอทานอลเพื่อใช้ในการคำนวณเป็นราคาอ้างอิงหรือไม่ และมีแนวทางสร้างรายได้หรือมูลค่าเพิ่มของเอทานอลเป็นน้ำหอมหรือทำเป็นสุราเพื่อส่งออกต่างประเทศ หรือการลดต้นทุนของอุตสาหกรรมเอทานอลไทย นอกจากการนำไปใช้ในภาคพลังงาน อย่างไร

ผู้แทนจากสมาคมการค้าผู้ผลิตเอทานอลไทย ได้ตอบประเด็นชกถามว่า ต้นทุนการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพของไทย ไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ เนื่องจากต้นทุนด้านวัตถุดิบทางการเกษตรของสหรัฐอเมริกาใช้ข้าวโพดจีเอ็มโอราคาไม่สูงและสามารถผลิตเอทานอลได้ประมาณปีละ ๔๐,๐๐๐ - ๖๐,๐๐๐ ล้านลิตร เหลือใช้ในประเทศประมาณปีละ ๔,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ ล้านลิตร ในราคาประมาณลิตรละ ๑๑ - ๑๒ บาท ซึ่งมีผลกระทบต่อราคาเอทานอลในตลาดโลก ประเทศต่าง ๆ เช่น ประเทศฟิลิปปินส์ เป็นต้น ก็มีการนำเข้าเอทานอลจากประเทศสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงของสหรัฐอเมริกา มีเพียงร้อยละ ๑๐ จากปริมาณเอทานอลทั้งหมดเท่านั้น บริษัท

ค่าน้ำมันต่าง ๆ ไม่ได้ให้ความร่วมมือกับทางราชการในการสนับสนุนให้ใช้เชื้อเพลิงชีวภาพในภาคพลังงาน จึงมีความแตกต่างกับผู้ค่าน้ำมันในประเทศไทยที่ให้ความร่วมมือกับทางราชการเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ประเทศจีนก็มีนโยบายสนับสนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ โดยเน้นให้เกิดการจ้างงานในประเทศ เป็นหลัก ซึ่งราคาเอทานอลของประเทศจีน อยู่ที่ประมาณ ๓๐ บาทต่อลิตร และมีการนำเข้าวัตถุดิบการเกษตรจากประเทศไทย

ในส่วนการใช้ราคาเอทานอลอ้างอิงการนำเข้า อาจทำให้อุตสาหกรรมเอทานอลในประเทศต้องมีการปรับตัวเพื่อแข่งขันในตลาดอยู่ตลอดเวลา และหากอุตสาหกรรมเอทานอลตั้งราคาสูงไว้บริษัทน้ำมันหรือผู้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรา ๗ ย่อมไปซื้อกับโรงงานเอทานอลที่ขายในราคาต่ำกว่าแน่นอน ดังนั้น การเจรจาต่อรอง และการประมูลตามกลไกตลาดเสรี เป็นหลักเกณฑ์การตั้งราคาเอทานอลที่เหมาะสมแล้ว สำหรับผลิตภัณฑ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้อเอทานอล ได้แก่ การนำแอลกอฮอล์ไปใช้สำหรับผลิตเจลล้างมือ เป็นต้น ทั้งนี้ หากนำไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ประมาณ ๒๐๐ ล้านลิตร ต้องขออนุญาตจากกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน เพื่อป้องกันปัญหาการขาดแคลนเอทานอลในภาคพลังงานด้วย

๓.๒.๖ สถานการณ์น้ำมันปาล์มดิบ และราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซล)

ผู้แทนจากกรมการค้าภายในได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

สถานการณ์น้ำมันปาล์มดิบ ตั้งแต่ช่วงปลายปี ๒๕๖๓ ราคาปาล์มดิบปรับตัวสูงขึ้นถึงกิโลกรัมละ ๗ - ๘ บาท ซึ่งมีปัจจัยมาจากผลผลิต มีปริมาณลดลงตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๖๓ เป็นต้นมา ทำให้คลังสินค้า (Stock) หรือสต็อกน้ำมันปาล์มดิบคงเหลือลดลงไปด้วย จากการตรวจสอบของคณะทำงานตรวจสอบสต็อกน้ำมันปาล์มเฉพาะกิจระดับจังหวัด พบว่า น้ำมันปาล์มคงเหลือของเดือนมกราคม ๒๕๖๔ อยู่ที่ ๑๔๑,๓๑ ตัน ลดลงร้อยละ ๓๐ เมื่อเทียบกับของเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ โดยราคาผลผลิตปาล์มดิบเฉลี่ยของจังหวัดกระบี่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดชุมพร ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ อยู่ที่ ๖.๓๐ บาท ส่วนราคาน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil: CPO) ตลาดกรุงเทพฯ อยู่ที่ประมาณ ๓๘.๒๕ บาทต่อกิโลกรัม และน้ำมันปาล์มมีราคาขวดละ ๔๒ - ๔๙ บาท

คณะอนุกรรมการชกถามว่า ในช่วงที่รัฐบาลมีโครงการเร่งส่งออกปาล์มน้ำมันประมาณ ๒ แสนตัน จำนวนปริมาณน้ำมันปาล์มในคลังสินค้านี้เท่าไร และในแต่ละเดือนปาล์มน้ำมันที่ออกจากคลังสินค้านำไปใช้บริโภคในอุตสาหกรรมอาหารเป็นน้ำมันพืช และนำไปใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคพลังงาน มีสัดส่วนอย่างไร และถ้าไม่มีการเร่งส่งออกจะทำให้ปาล์มน้ำมันเพียงพอสำหรับใช้ภายในประเทศหรืออาจทำให้ปาล์มน้ำมันราคาไม่สูงขึ้นจริงหรือไม่

ผู้แทนจากกรมการค้าภายใน ได้ตอบประเด็นชกถามว่า ตั้งแต่เดือนเมษายน - กรกฎาคม ๒๕๖๓ ปริมาณปาล์มดิบในตลาดมีประมาณ ๕ แสนตัน คณะกรรมการนโยบายปาล์มน้ำมันแห่งชาติ ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการบูรณาการจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีนโยบายและโครงการผลักดันการส่งออกปาล์มประมาณ ๒ - ๓ แสนตัน โดยต้องการลดอุปทานส่วนเกินภายในประเทศ และรักษาเสถียรภาพราคาปาล์มน้ำมันในประเทศ หากไม่มีโครงการเร่งส่งออกปาล์มน้ำมัน อาจทำให้เกษตรกรชาวสวนปาล์มได้รับผลกระทบจากปัญหาสินค้าราคาเกษตรตกต่ำโดยในช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ (กกร.) ได้รับแจ้งจากผู้ประกอบการพบว่า ราคา CPO อยู่ที่ประมาณ ๒๐ - ๒๓ บาท และน้ำมันปาล์มมีราคาขวดละ ๓๐ - ๓๓ บาท และมี

การใช้น้ำมันปาล์มในประเทศอยู่ที่ประมาณ ๒๑๐,๐๐๐ ตัน แบ่งเป็นน้ำมันพืชในการบริโภคและอุตสาหกรรมอยู่ที่ประมาณ ๑ แสนตัน และในภาคพลังงานหรือไบโอดีเซลอยู่ที่ประมาณ ๑๑๓,๐๐๐ ตัน และเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้ปริมาณการใช้ลดลงจากสถานการณ์ปกติ ซึ่งน่าจะอยู่ที่ประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ - ๓๐๐,๐๐๐ ตันต่อปี

คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า ระยะเวลาและปริมาณสูงสุดในการเก็บรักษา น้ำมันปาล์ม การแจ้งปริมาณตามกฎหมาย และการแก้ปัญหาการลักลอบนำน้ำมันปาล์มเข้ามาจาก ต่างประเทศ มีแนวทางอย่างไร

ผู้แทนจากกรมการค้าภายใน ได้ตอบประเด็นคำถามว่า คณะกรรมการนโยบายปาล์ม น้ำมันแห่งชาติ มีการกำหนดปริมาณปาล์มสำรองในคลังสินค้าไว้อยู่ที่ ๑.๕ เท่าของปริมาณการใช้ ในประเทศ ถ้ามีปริมาณการใช้ ๓ แสนตันต่อปี ก็ต้องมีการสำรองไว้มากกว่า ๓๕๐,๐๐๐ ตันขึ้นไป โดยถึงเก็บน้ำมันปาล์มในคลังสินค้า ซึ่งมีอยู่ทั่วประเทศ ๒๗ จังหวัด จำนวนทั้งสิ้น ๔๖๙ ถึง ความจุ ประมาณถึงละประมาณ ๘ แสนตัน และกระทรวงพาณิชย์กำลังมีโครงการติดตั้งเครื่องมือวัดปริมาณ น้ำมันปาล์มแบบเรียลไทม์ควบคุมโดยกรมการค้าภายใน ซึ่งอยู่ระหว่างการทำประชาพิจารณ์ เพื่อให้ การควบคุมสต็อกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ แก้ปัญหาการลักลอบนำน้ำมันปาล์มหรือไม่แจ้งปริมาณ และไม่นำเข้าในถัง แต่นำไปไว้ในรถบรรทุก และป้องกันการลักลอบการนำเข้าน้ำมันปาล์มเข้ามาจาก ต่างประเทศ ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔

ในส่วนของการติดตามตรวจสอบความเคลื่อนไหวของสต็อกน้ำมันปาล์มคงเหลือ จะใช้ข้อมูลจำนวนมากที่ผู้ประกอบการต้องแจ้งตามกฎหมายภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป โดยมี คณะทำงานตรวจสอบสต็อกน้ำมันปาล์มดับเฉพาะกิจระดับจังหวัด ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด พาณิชย์ จังหวัด เกษตรและสหกรณ์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด และสภาเกษตรกรในแต่ละจังหวัด ดำเนินการ ตรวจสอบ ๓ วันสุดท้ายของวันทำการปกติในแต่ละเดือน ซึ่งกรมการค้าภายในจะดำเนินการประมวลผล และเผยแพร่ทางเว็บไซต์ต่อไป

ผู้แทนจากสมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลไทยได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) สถานการณ์น้ำมันปาล์มดิบ

เกษตรกรชาวสวนปาล์มของประเทศไทย สามารถผลิตปาล์มดิบได้ประมาณ ปีละ ๓ ล้านตัน มีผู้เกี่ยวข้องเชื่อมโยงหลายกลุ่มในห่วงโซ่อุปทานของน้ำมันปาล์ม ตั้งแต่เกษตรกร ผู้ประกอบกิจการลานเท โรงงานสกัดปาล์ม พ่อค้าที่รับน้ำมันปาล์มจากโรงงานสกัดมาขายต่อ ผู้ผลิต น้ำมันพืช และผู้ผลิตไบโอดีเซล โดยผลผลิตปาล์มหรือทะลายปาล์ม มีราคาอยู่ที่ ๗ บาท และเป็นน้ำมัน ปาล์มเพียงร้อยละ ๑๗ - ๑๘ เท่านั้น ทำให้โรงงานสกัดปาล์มจึงต้องมีค่าใช้จ่ายในการทึบสูง ซึ่งราคาควร จะอยู่ที่ ๔๑ - ๔๒ บาท แต่ต้องมาขายในราคา ๓๗ - ๓๘ บาท ดังนั้น โรงงานสกัดปาล์มและลานเท ปาล์มหลายแห่งจึงหยุดรับซื้อผลผลิตปาล์ม เนื่องจากปัญหาการขาดทุน นอกจากนี้ น้ำมันปาล์มของ ประเทศไทยมีราคาสูงกว่าของประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซียประมาณ ๓ บาทต่อกิโลกรัม และหากเป็นช่วงน้ำมันปาล์มขาดตลาดจะมีปัญหาภาชี้นำเข้าน้ำมันปาล์มอัตราสูง ทำให้ไม่สามารถ นำน้ำมันปาล์มเข้ามาเพื่อแข่งขันกับตลาดในประเทศได้ ยกเว้นในเหตุการณ์ขาดแคลนปาล์มน้ำมัน และ ในภาวะปาล์มล้นหรือฤดูกาลที่มีผลผลิตจำนวนมาก และไม่มีคลังจัดเก็บหรือการเก็บรักษามีค่าใช้จ่ายสูง

จึงต้องส่งออกน้ำมันปาล์มไปยังต่างประเทศ ดังนั้น อุตสาหกรรมผลิตไบโอดีเซล ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำจะต้องรับซื้อน้ำมันปาล์มในราคาที่สูงกว่าที่ราคาผู้ประกอบการจะส่งออก

กระทรวงพลังงานได้ใช้หลักเกณฑ์และข้อมูลของกรมการค้าภายในเพื่อกำหนดราคาอ้างอิงไบโอดีเซล ซึ่งจะเห็นได้ว่า ราคาประกาศของ B100 บวกจากราคาน้ำมันปาล์มดิบ ๓ - ๔ บาทต่อลิตร ในการค้าขายจริงจะซื้อขายต่ำกว่าราคาประกาศ เพื่อลดราคาแข่งขันในตลาดเสรี เช่น ราคา ๔๐ บาทต่อกิโลกรัม เมื่อซื้อขายกันจริงจะราคาต่ำกว่า ๔๐ บาทต่อลิตร เนื่องจากอุตสาหกรรมได้ผลิตภัณฑ์กลีเซอลินเป็นผลพลอยได้ จากกระบวนการผลิตไบโอดีเซลมาช่วยลดต้นทุนทำให้อุตสาหกรรมไบโอดีเซลก็พอจะดำเนินกิจการไปได้

๒) วัตถุดิบปาล์มน้ำมันมีราคาสูงขึ้นเกิดขึ้นจากอุปสงค์และอุปทาน

ผลผลิตน้ำมันปาล์มมีน้อยประมาณ ๑ แสนตันหรือเทียบกับการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงไบโอดีเซลจะอยู่ได้เพียง ๑๐ วันเท่านั้น ในขณะที่ความต้องการน้ำมันปาล์มมีมากถึง ๒ แสนตันจึงเกิดการแข่งขันกันซื้อ อีกทั้งตลาดน้ำมันพืช ปาล์มน้ำมันไม่สามารถแข่งขันกับน้ำมันจากถั่วเหลืองที่นำเข้ามาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเสียภาษีในอัตราต่ำมาก ดังนั้น รัฐบาลควรกำกับดูแลอุปสงค์และอุปทานน้ำมันปาล์มอย่างใกล้ชิด หากราคาน้ำมันปาล์มในตลาดโลกมีราคาอยู่ที่ประมาณ ๒๐ บาท อาจทำให้เกษตรกรชาวสวนปาล์มได้รับความเดือดร้อน กล่าวโดยสรุปแล้วเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซล) มีราคาสูงขึ้นสาเหตุไม่ได้มาจากกระบวนการของอุตสาหกรรมไบโอดีเซล แม่น้ำมันดีเซลพื้นฐานจะมีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพก็ตาม แต่แท้ที่จริงแล้ว เชื้อเพลิงชีวภาพมีราคาสูงขึ้นนั้น มาจากอุตสาหกรรมต้นทางที่มีต้นทุนสูงทางด้านวัตถุดิบน้ำมันปาล์ม

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า การเพิ่มขึ้นของจำนวนโรงสกัดน้ำมันปาล์มส่งผลต่ออุปทานส่วนเกินของน้ำมันปาล์มหรือไม่ และมีการผลักดันแนวคิดในการซื้อขายสินค้าเกษตรปาล์ม น้ำมันล่วงหน้าในตลาดหลักทรัพย์อย่างไร

ผู้แทนจากสมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลไทย ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า โรงสกัดน้ำมันปาล์มมีการแข่งขันกันแย่งซื้อปาล์มดิบจากเกษตรกรชาวสวนปาล์ม ส่งผลทำให้โครงสร้างอุตสาหกรรมเกิดปัญหา และมีการรับซื้อผลผลิตปาล์มหรือทะลายปาล์มที่มีคุณภาพต่ำ นอกจากนี้กำลังการผลิตและต้นทุนการผลิตไม่สามารถแข่งขันกับโรงสกัดน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซียได้ ดังนั้น รัฐบาลต้องเร่งหาสาเหตุของราคาน้ำมันปาล์มที่สูงขึ้น และแก้ปัญหาด้วยการใช้มาตรการควบคุมราคาซื้อขายของโรงสกัดน้ำมันปาล์ม แม้มาตรการดังกล่าวจะขัดต่อหลักการค้าเสรี และต้องแก้ปัญหาการนำเข้าปาล์มจากต่างประเทศที่ลักลอบหรือไม่เสียภาษี สำหรับการซื้อขายสินค้าเกษตรปาล์มน้ำมันล่วงหน้าเป็นแนวคิดในอดีตเมื่อ ๑๐ กว่าปีที่แล้ว และได้ล้มเลิกไป เนื่องจากกำลังการใช้น้ำมันปาล์มขณะนั้นยังน้อยกว่าปัจจุบันถึงสามเท่า การทำตลาดล่วงหน้ามีความเสี่ยงสูงมากจนเกินไป และหากการซื้อขายสินค้าเกษตรปาล์มน้ำมันล่วงหน้าในตลาดหลักทรัพย์เกิดขึ้นจริง อาจช่วยลดความเสี่ยงในอุตสาหกรรมปลายน้ำได้

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า เชื้อเพลิงชีวภาพของไทย B100 มีศักยภาพในการส่งออกหรือแข่งขันในตลาดโลกหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากสมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลไทย ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า อุตสาหกรรมไบโอดีเซลของประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซียเป็นลำดับที่หนึ่งและสองของโลก มีต้นทุนวัตถุดิบต่ำกว่าปาล์มของประเทศไทย อุตสาหกรรมไบโอดีเซลของประเทศไทยจึงไม่สามารถแข่งขันในต่างประเทศ

ได้ ประเทศมาเลเซียใช้น้ำมันดีเซลที่ผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซล) B20 - B30 ประเทศอินโดนีเซียใช้น้ำมันดีเซลที่ผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซล) ถึง B40 แต่เชื้อเพลิงชีวภาพของประเทศไทย B100 ก็มีศักยภาพหรือจุดแข็ง เนื่องจากไม่เกี่ยวข้องกับปัญหาการตัดไม้ทำลายป่า และการใช้แรงงานเด็กที่สร้างกระแสการตื่นตัวให้กับผู้บริโภคในแถบยุโรปและทั่วโลก ทั้งนี้ ตลาดไบโอดีเซลของโลก แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มใช้ปาล์มน้ำมันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลุ่มใช้ถั่วเหลืองในอเมริกา และกลุ่มใช้เรพซีดในยุโรป อย่างไรก็ตาม ในฤดูหนาวคุณภาพของปาล์มน้ำมันจะแข็งตัว ไม่เหมือนกับถั่วเหลืองและเรพซีด นอกจากนี้ ยังมีการเมือง เรื่องการปกป้องกลุ่มเกษตรกรของประเทศต่าง ๆ เช่น ในยุโรปห้ามนำเข้าน้ำมันถั่วเหลืองจากอเมริกา เป็นต้น

ผู้แทนของบริษัท โกลบอลกรีนเคมีคอล จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) แนวโน้มราคาน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil: CPO) และ B100 ในประเทศไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ

จากการรวบรวมข้อมูลราคา CPO ของประเทศไทยที่อ้างอิงจากกรมการค้าภายใน ราคา CPO ของต่างประเทศที่อ้างอิงจากประเทศมาเลเซีย ราคา B100 ของประเทศไทยที่อ้างอิงจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และราคา B100 ของต่างประเทศที่อ้างอิงจากข้อมูลข่าวสารของสำนักข่าว ICIS ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี ค.ศ. ๒๐๑๖ - ๒๐๒๑ พบว่า ราคา B100 ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศจะมีความสอดคล้องกับตัววัตถุดิบคือ น้ำมันปาล์มดิบหรือ CPO ทำให้การเคลื่อนไหวของราคา B100 เป็นไปตามความเคลื่อนไหวของราคา CPO กล่าวโดยสรุปคือ ราคา B100 จะได้รับผลกระทบโดยตรงจากราคา CPO นั้นเอง นอกจากนี้ยังพบว่า ราคา B100 และ CPO ของประเทศไทยจะสูงกว่าต่างประเทศเสมอ ซึ่งเป็นผลมาจากต้นทุนการผลิตและมาตรการส่งเสริมของรัฐบาล ทำให้ราคา CPO และ B100 ในประเทศไทยสูงกว่าต่างประเทศ

๒) แนวโน้มผลผลิตและการใช้ CPO ในประเทศไทย

จากการรวบรวมข้อมูลผลผลิตและความต้องการใช้ CPO ของประเทศไทยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี ค.ศ. ๒๐๑๖ - ๒๐๒๑ พบว่า ในปี ค.ศ. ๒๐๑๖ ปริมาณการใช้น้ำมันปาล์มดิบหรือ CPO ในประเทศ มีจำนวนต่ำกว่า ๒ ล้านลิตรต่อปี ซึ่งปริมาณการใช้ CPO เติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ตามมาตรการของภาครัฐที่ส่งเสริมให้นำน้ำมันปาล์มดิบไปผสมเป็นไบโอดีเซล ซึ่งได้มีการปรับอัตราการผลิตไบโอดีเซลในสัดส่วนจาก B3 หรือร้อยละ ๓ ของ B100 เพิ่มขึ้นเป็น B7 - B10 ซึ่งเป็นน้ำมันดีเซลเกรดพื้นฐานที่ใช้ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตั้งแต่ปี ค.ศ. ๒๐๒๐ จนถึงปัจจุบัน ก็จะเป็นตัวกระตุ้นให้อัตราการเติบโตของความต้องการใช้ CPO ลดลง แต่ก็ยังอยู่ในระดับที่มากกว่า ๒.๕ ล้านตันต่อปี ซึ่งในอนาคตคาดว่าหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 คลี่คลายลง จะทำให้ปริมาณความต้องการผลิตและการใช้ CPO กลับไปอยู่ที่ระดับหรือมากกว่า ๓ ล้านตันต่อปี กล่าวโดยสรุปแล้ว การใช้ CPO ในประเทศไทยส่วนใหญ่ถูกนำไปผลิตเป็นน้ำมันเพื่อการบริโภคและไบโอดีเซล (B100) โดยการใช้ CPO เพื่อการบริโภคมีแนวโน้มคงที่เนื่องจากกระแสสุขภาพทำให้ผู้บริโภคหันไปใช้น้ำมันพืชชนิดอื่นมากขึ้น ในขณะที่การใช้ B100 ยังมีแนวโน้มสูงขึ้นตามนโยบายของภาครัฐ

๓) ปัจจัยที่ทำให้ CPO ในประเทศมีราคาสูง เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นผู้ผลิต CPO รายใหญ่ของโลก มีดังนี้

๓.๑) ต้นทุนการผลิต CPO ของประเทศไทยสูงกว่าประเทศอินโดนีเซีย และมาเลเซีย โดยเป็นผลมาจากสาเหตุที่สำคัญ ประกอบด้วย (๑) ผลผลิตทะลายปาล์ม (FFB) ต่อไร่ของประเทศไทย มีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ ๒.๗ ตันต่อไร่ โดยผลผลิตทะลายปาล์มต่อไร่ของประเทศไทยอินโดนีเซีย และมาเลเซีย มีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ ๒.๙ ตันต่อไร่ และ ๓.๓ ตันต่อไร่ ตามลำดับ (๒) อัตราการสกัดน้ำมันปาล์ม (OER) ของประเทศไทย มีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๑๗ - ๑๘ โดยอัตราการสกัดน้ำมันปาล์มของประเทศไทยมาเลเซีย และอินโดนีเซีย มีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๒๐ และร้อยละ ๒๒ ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยมักมีการเก็บเกี่ยวผลปาล์มก่อนสุก (๓) โครงสร้างเกษตรกรผู้ปลูกปาล์มน้ำมันของประเทศไทยโดยส่วนใหญ่เป็นรายย่อย มีพื้นที่เพาะปลูกเฉลี่ย ๒๐ - ๒๕ ไร่ต่อราย ซึ่งแตกต่างจากประเทศอินโดนีเซีย และมาเลเซีย ที่ผู้ปลูกปาล์มเป็นเกษตรกรรายใหญ่จำนวนมากกว่าร้อยละ ๘๐ และมีพื้นที่เพาะปลูกเฉลี่ยมากกว่า ๒๐๐ ไร่ต่อราย และ (๔) การขายทะลายปาล์ม (FFB) ของประเทศไทยต้องผ่านพ่อค้าคนกลางหรือลานเทปาล์มน้ำมันที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงเท่านั้น เนื่องจากปริมาณผลผลิตต่อรายมีจำนวนน้อยจึงไม่คุ้มค่าที่จะมีการขนส่งไปขายให้กับโรงสกัด CPO โดยตรง

๓.๒) นโยบายของภาครัฐที่ปิดเบื่อนกลโกตลาด CPO อาทิ การประกันราคาผลทะลายปาล์ม (FFB) การกีดกันการนำเข้า CPO โดยใช้กำแพงภาษี เป็นต้น

๓.๓) การขาดการบริหารห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ

จากปัจจัยดังกล่าวข้างต้น ทำให้ต้นทุนของการผลิต CPO ของประเทศไทยสูงกว่าประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งมีกำลังการผลิต CPO ประมาณร้อยละ ๘๐ ของตลาดโลก และมีความสามารถในการแข่งขันกับทั้ง ๒ ประเทศและการส่งออกอยู่ในระดับที่ต่ำพอสมควร โดยจากข้อมูลปริมาณการส่งออก B100 ของบริษัทในแต่ละปี อยู่ที่ระดับไม่เกิน ๒ - ๓ พันตันเท่านั้น

๔) ทิศทางและแนวโน้มของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและการส่งออกในอนาคต

ในปี ๒๕๖๕ คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันยังเผชิญภาวะอุปทานส่วนเกินต่อเนื่อง ส่งผลให้ราคามีแนวโน้มลดต่ำลงจากปี ๒๕๖๔ ซึ่งมีปัจจัยจากตลาดปาล์มน้ำมันขาดแคลนของประเทศไทยมาเลเซียและอินโดนีเซีย โดยอุปทานน้ำมันปาล์มจะมีปัจจัยที่สนับสนุน ดังนี้

๔.๑) พื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ ๓ แสนไร่ โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายของภาครัฐที่ส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่ปลูกปาล์มให้ได้ ๑๐ ล้านไร่ภายในปี ๒๕๗๒ เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทน

๔.๒) ต้นปาล์มน้ำมันที่มีอายุเกิน ๘ ปี มีจำนวนมากขึ้น ซึ่งอยู่ในเกณฑ์อายุที่ให้ผลผลิตต่อไร่ (Yield) สูง

๔.๓) สภาพอากาศที่เอื้ออำนวย โดยเฉพาะฤดูฝนในภาคใต้ที่มีแนวโน้มอยู่ในระดับปกติ ส่งผลให้ผลปาล์มสดต่อไร่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณน้ำมันปาล์มดิบสูงขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ ๓.๐ - ๓.๒ ล้านตันต่อปี

สำหรับความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบในประเทศ คาดว่าจะเติบโตแต่อยู่ในระดับต่ำกว่าอุปทานใหม่ที่เข้าสู่ตลาด จากภาวะเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มเติบโตในอัตราต่ำอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีความต้องการใช้น้ำมันปาล์มจากอุตสาหกรรมหลัก ดังนี้ (๑) อุตสาหกรรมไบโอดีเซล โดยคาดว่าความต้องการใช้ไบโอดีเซล

ในประเทศจะเติบโตในระดับต่ำกว่ากำลังการผลิตทั้งอุตสาหกรรม โดยมีปัจจัยจากการเติบโตของภาคขนส่งและการเดินทาง รวมทั้งความไม่แน่นอนในการส่งเสริมน้ำมันดีเซล B10 และ (๒) อุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล (Oleochemicals) โดยคาดว่าความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบ/ไขมันปาล์ม (ได้จากกระบวนการสกัดบริสุทธิ์) จะเพิ่มขึ้นตามการบริโภคสินค้าในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อาทิ ผงซักฟอก สบู่ ยา และเครื่องสำอาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าและความต้องการใช้น้ำมันปาล์มได้อีกทางหนึ่งด้วย

นอกจากนี้ แนวโน้มอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของประเทศไทยยังพบอุปสรรคในหลายด้าน ได้แก่ (๑) การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว โดยเฉพาะสหภาพยุโรป (หนึ่งในผู้บริโภคน้ำมันปาล์มหลักของโลก) ที่ดำเนินมาตรการอย่างจริงจังโดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกลดการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตจากพืช (ซึ่งรวมถึงปาล์มน้ำมัน) ที่ปลูกในพื้นที่ที่มีคาร์บอนไดออกไซด์สูงจนเป็นศูนย์ ในปี ๒๕๗๓ ส่งผลให้เกิดกระแส Zero Palm Oil ในภาคขนส่งของยุโรป (๒) การให้ความสำคัญกับสุขภาพยังทำให้เกิดกระแส Palm Oil Free ในสินค้าอาหารต่าง ๆ ในยุโรป และ (๓) แนวโน้มการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ทำให้สต็อกน้ำมันปาล์มดิบโลกอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นแรงกดดันต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการต้องเร่งปรับตัวให้ทันกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

๕) ข้อเสนอแนะต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย

๕.๑) กำหนดช่วงราคา CPO ที่เหมาะสม เพื่อให้เกษตรกรสามารถอยู่ได้โดยที่ราคา B100 ในประเทศไม่สูงเกินไปจนเป็นภาระให้กับกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและผู้บริโภค เนื่องจากช่วงราคาของ CPO ในปัจจุบันทางภาครัฐมีการรับประกันราคาทะลายปาล์มขั้นต่ำที่ ๔ บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งนอกจากจะมีการรับประกันราคาขั้นต่ำดังกล่าวแล้ว ควรจะมีการกำหนดกรอบราคาทะลายปาล์มด้วย โดยการกำหนดกรอบการรับประกันขั้นต่ำและการจำกัดราคาขั้นสูง อาจจะเป็นตัวช่วยให้ราคา B100 ไม่สูงขึ้น และลดภาระของผู้ประกอบการภาคขนส่งได้อีกทางหนึ่งด้วย

๕.๒) พัฒนาอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของประเทศไทยตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานเพื่อเป็นการลดต้นทุนและเพิ่มรายได้ให้แก่เกษตรกร โดยไม่กระทบต่อราคาสินค้าปลายทาง ทั้งนี้ โดยการเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ปาล์มน้ำมันตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะการต่อยอดในอุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล ซึ่งจะสามารถนำผลกำไรบางส่วนผันกลับมาสนับสนุนอุตสาหกรรมไบโอดีเซลในประเทศได้ต่อไป และช่วยให้รายได้เกษตรกรดีขึ้น ปัจจุบันบริษัทได้พยายามเน้นการส่งเสริมเกษตรกรรายย่อยให้ยกระดับการปลูกปาล์มให้ได้มาตรฐานในระดับโลก อาทิ มาตรฐานการผลิตน้ำมันปาล์มอย่างยั่งยืน (RSPO: Roundtable on Sustainable Palm Oil) มาตรฐานการทำเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน (ISCC: International Sustainability and Carbon Certification) เป็นต้น เพื่อเพิ่มความสามารถการแข่งขันในตลาดโลกได้

๕.๓) ศึกษาการใช้ระบบภาษีส่งออกและกองทุนน้ำมันปาล์มของประเทศไทย มาเลเซียและอินโดนีเซีย เพื่อนำมาใช้ในการสร้างเสถียรภาพให้กับราคา CPO และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันปาล์มในประเทศไทย ทั้งนี้ ประเทศไทยควรมีการศึกษาแนวทางดังกล่าว และมีการนำมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศ เนื่องจากโครงสร้างระบบภาษีในการส่งออกน้ำมันปาล์มดิบของประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียมีวัตถุประสงค์หลักคือ (๑) เพื่อนำเงินภาษีมาชดเชยหรือสนับสนุนภาคธุรกิจไบโอดีเซลในประเทศ และส่งเสริมให้เกษตรกรมีรายได้ที่มั่นคง และ (๒) เพื่อเป็นการบังคับให้ภาคเอกชนมีการลงทุนอุตสาหกรรมต่อเนื่องหรืออุตสาหกรรมปลายน้ำ เพื่อเปลี่ยนแปลง

จากการส่งออกตัววัตถุดิบหรือน้ำมันปาล์มดิบให้เป็นการส่งออกในอุตสาหกรรมปลายน้ำแทน โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์โอเลโอเคมีคอล เพื่อสร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์ปาล์มน้ำมันให้เพิ่มมากขึ้น

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า เพราะเหตุใดในช่วงนี้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันจึงมีการส่งออกผลิตภัณฑ์ได้มากขึ้น และมีสาเหตุมาจากปริมาณผลผลิตปาล์มของประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียที่ลดลงด้วยหรือไม่

ผู้แทนจากบริษัท โกลบอลกรีนเคมิคอล จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า ปริมาณการส่งออกผลิตภัณฑ์ของบริษัทที่เพิ่มขึ้นนั้น เป็นช่วงระยะเวลาสั้น ๆ เนื่องจากในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ผ่านมามาเลเซียและอินโดนีเซียประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงานในการเก็บเกี่ยวผลผลิตปาล์ม ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตปาล์มที่เข้าสู่ตลาดโลกน้อยลง ทำให้ราคา CPO ต่างประเทศสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ในรอบ ๑๐ ปี ทั้งนี้ ในส่วนของบริษัทได้ดำเนินการส่งออก B100 ให้กับประเทศจีนเป็นหลัก สำหรับการส่งออกไปยังประเทศในแถบยุโรปนั้น ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านราคา และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง อาทิ มาตรฐานการผลิตน้ำมันปาล์มอย่างยั่งยืน (RSPO: Roundtable on Sustainable Palm Oil) มาตรฐานการทำเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน (ISCC: International Sustainability and Carbon Certification) เป็นต้น

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า การกำหนดช่วงราคา CPO ที่เหมาะสม บริษัทได้มีการศึกษาหรือไม่ว่า ช่วงราคา CPO ในระดับต่ำสุดและสูงสุด ควรเป็นเท่าไร

ผู้แทนจากบริษัท โกลบอลกรีนเคมิคอล จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า บริษัทยังไม่ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดกรอบราคาทะลายปาล์มไว้อย่างชัดเจน โดยมาตรการของภาครัฐในการประกันราคาทะลายปาล์มไว้ที่ ๔ บาทต่อกิโลกรัม น่าจะเป็นการกำหนดราคาในระดับที่เหมาะสมและผ่านการรวบรวมและวิเคราะห์มาแล้ว แต่การกำหนดช่วงราคาในระดับสูงสุดอาจจะต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบต่อภาคขนส่งด้วย

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า บริษัทมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการกำหนดราคาในการรับซื้อ CPO ให้มีความคงที่ และราคาที่เหมาะสมควรเป็นเท่าไร

ผู้แทนจากบริษัท โกลบอลกรีนเคมิคอล จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า แนวคิดการกำหนดราคารับซื้อ CPO จากโรงสกัดให้มีความคงที่ตลอดทั้งปี อาจจะต้องมีการหารือร่วมกันในกลุ่มผู้ผลิตเพื่อให้ได้แนวทางที่เหมาะสม สำหรับการกำหนดช่วงราคา CPO ตามมาตรการของภาครัฐในการประกันราคาทะลายปาล์มไว้ที่ ๔ - ๕ บาทต่อกิโลกรัม น่าจะอยู่ในระดับที่เหมาะสมแล้ว และทำให้เกษตรกรรายย่อยที่ปลูกปาล์มอยู่ได้

๓.๒.๗ การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ และผลกระทบต่อกลุ่มผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และการกำหนดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง

การปรับเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนบ่อยครั้งในแต่ละเดือน ได้ส่งผลกระทบต่อราคาค่าน้ำมันและการบริหารจัดการของผู้ประกอบการภาคขนส่ง และการกำหนดชนิด

น้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลายชนิดยังทำให้เกิดความสับสนในการทำสัญญาขนส่ง ซึ่งภาครัฐควรกำหนดวันปรับเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงประจำเดือนที่ชัดเจน โดยใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการบริหารเสถียรภาพราคา มีการคาดการณ์ราคาที่จะปรับเปลี่ยนในครั้งต่อไปให้ทราบล่วงหน้า และควรลดประเภทหรือไม่เพิ่มชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างใดอย่างหนึ่ง นอกจากนี้ การปรับเปลี่ยนชื่อเรียก น้ำมันดีเซล B10 เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็วธรรมดา และกำหนดให้เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็วชนิดพื้นฐานของประเทศ จากเดิมที่กำหนดให้น้ำมันดีเซล B7 เป็นน้ำมันดีเซลชนิดพื้นฐาน และได้ปรับเปลี่ยนชื่อเรียกเป็น น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B7 แทน ซึ่งเป็นไปตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงานและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ เป็นต้นไปนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่ง เนื่องจากการทำสัญญาขนส่งโดยปกติจะอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซลชนิดพื้นฐาน และดำเนินการทำสัญญาล่วงหน้า ๓ - ๕ ปี ทำให้สัญญาขนส่งที่ครอบคลุมระยะเวลาก่อนมีประกาศดังกล่าว มีการอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล B7 เป็นน้ำมันดีเซลชนิดพื้นฐาน เมื่อภาครัฐปรับเปลี่ยนชื่อเรียก น้ำมันดีเซล B10 เป็นน้ำมันดีเซลพื้นฐาน ส่งผลให้ผู้ว่าจ้างปรับลดราคาค่าขนส่งลง ในขณะที่การคำนวณต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อเสนอราคาต่อผู้ว่าจ้างได้คำนวณจากการใช้น้ำมันดีเซล B10 เดิมอยู่แล้ว

๒) ต้นทุนราคาน้ำมันดีเซล B10 กับน้ำมันดีเซลชนิดอื่น ๆ

หากเปรียบเทียบต้นทุนราคาน้ำมันดีเซล B10 กับน้ำมันดีเซลชนิดอื่น ๆ ผู้ประกอบการขนส่งจะเลือกใช้น้ำมันดีเซล B10 เป็นหลัก เพราะเป็นน้ำมันดีเซลพื้นฐานที่ต้นทุนถูกที่สุด แม้ว่าหากพิจารณาจากราคาขายปลีกจะพบว่า น้ำมันดีเซล B20 มีราคาถูกที่สุดก็ตาม แต่เมื่อเปรียบเทียบกับน้ำมันดีเซล B10 จะมีส่วนต่างราคาอยู่ที่ ๕ สตางค์ หรือน้อยกว่าร้อยละ ๑ เท่านั้น การใช้น้ำมันดีเซล B20 จึงไม่มีความคุ้มค่าในด้านต้นทุน เพราะการใช้น้ำมันดีเซล B20 ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องซ่อมบำรุงรถทุกกระยะการใช้งาน ๑๐,๐๐๐ กิโลเมตร จากเดิมโดยปกติจะดำเนินการซ่อมบำรุงรถทุกกระยะการใช้งาน ๒๐,๐๐๐ กิโลเมตร นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนราคาน้ำมันดีเซล B10 กับน้ำมันดีเซล B7 จะมีส่วนต่างราคาอยู่ที่ ๓ บาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๒ แต่สำหรับผู้ประกอบการขนส่งแล้ว การใช้น้ำมันดีเซล B10 ไม่ได้ประโยชน์จากส่วนต่างของราคา ดังกล่าว เพราะการใช้น้ำมันดีเซล B10 เทียบกับน้ำมันดีเซล B7 ทำให้มีอัตราสิ้นเปลืองสูงขึ้นร้อยละ ๘ ผู้ประกอบการขนส่งจึงได้รับประโยชน์จากต้นทุนราคาร้อยละ ๔ เท่านั้น

นอกจากนี้ ในส่วนของการเปรียบเทียบต้นทุนราคาน้ำมันดีเซล B10 กับน้ำมันดีเซลพรีเมียม B7 (Premium B7) จะมีส่วนต่างราคาอยู่ที่ประมาณ ๘ บาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๔ และเมื่อเทียบกับน้ำมันดีเซลพรีเมียม B7 พลัส (+Premium B7) จะมีส่วนต่างราคาอยู่ที่ประมาณ ๙.๔๕ บาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๙ ดังนั้น การใช้น้ำมันดีเซลชนิดอื่น ๆ ที่มีมาตรฐานเกินกว่าน้ำมันดีเซลบี ๗ ผู้ประกอบการขนส่งจะไม่มีภavnนำมาใช้ เนื่องจากโครงสร้างของต้นทุนมีราคาสูงเกินไป ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถแข่งขันได้

๓) ข้อกังวลของภาคขนส่ง

จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ ได้มีการปรับเปลี่ยนมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง โดยกำหนดให้มีการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่ ให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ (EURO 5) ในปี ๒๕๖๔ และมาตรฐานยูโร ๖ (EURO 6) ในปี ๒๕๖๕ รวมทั้งให้มีการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมัน

เชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ (EURO 5) ในปี ๒๕๖๗ นั้น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้มีข้อเสนอไปยังกระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๒ เพื่อให้ทบทุนมาตรการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว โดยเสนอให้เลื่อนการบังคับใช้มาตรฐานยูโร ๕ และมาตรฐานยูโร ๖ สำหรับรถเล็ก ในปี ๒๕๖๗ และปี ๒๕๗๐ ตามลำดับ ในส่วนของรถบรรทุกให้บังคับใช้มาตรฐานยูโร ๕ และมาตรฐานยูโร ๖ ในปี ๒๕๖๘ และปี ๒๕๗๓ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ประกอบการภาคขนส่งมีข้อกังวลเกี่ยวกับการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

๓.๑) การปรับเปลี่ยนมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศ โดยการอ้างอิงข้อมูลของกรมควบคุมมลพิษมีความขัดแย้งกับผลวิจัยจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่พบว่า สัดส่วนการระบาย PM 2.5 มาจากยานยนต์จำนวนร้อยละ ๑๐ - ๒๐ เท่านั้น และสัดส่วนการระบาย PM 2.5 ในระดับสูง มาจากการเผาในที่โล่ง จำนวนร้อยละ ๕๐ ซึ่งการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ ทำให้รถขนส่งต้องเป็นเครื่องยนต์ตามมาตรฐานยูโร ๕ และใช้ได้กับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีมาตรฐานยูโร ๕ เท่านั้น ซึ่งปัจจุบันสถานีบริการน้ำมันมีการจำหน่ายน้ำมันดีเซลตามมาตรฐานยูโร ๔ เฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จะเห็นได้ว่า สถานีบริการน้ำมันทั่วประเทศก็ยังไม่มีความพร้อมที่จะรองรับรถขนส่งที่ต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ ได้ นอกจากนี้ เครื่องยนต์มาตรฐานยูโร ๕ ยังไม่สามารถใช้ได้กับน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรฐานยูโร ๔ ซึ่งหากมีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่เหมาะสมหรือมีค่ากำมะถันสูงจะทำให้อุปกรณ์บำบัดมลพิษ เช่น Catalytic Converter เป็นต้น เสื่อมสภาพเร็วขึ้นและเสื่อมสภาพอย่างถาวร นอกจากนี้ ในส่วนของต้นทุนราคาน้ำมันดีเซล หากเทียบกับราคาน้ำมันดีเซลตามมาตรฐานยูโร ๔ ในปัจจุบัน มีส่วนต่างกับน้ำมันดีเซล B10 คิดเป็นร้อยละ ๓๐ จึงคาดการณ์ได้ว่าราคาน้ำมันดีเซลตามมาตรฐานยูโร ๕ และยูโร ๖ จะมีอัตราที่สูงกว่าร้อยละ ๓๐ ทำให้ยังไม่มี ความเหมาะสมที่จะนำมาตรการดังกล่าวมาบังคับใช้ในภาคขนส่ง

๓.๒) การสนับสนุนให้มีการใช้น้ำมันไบโอดีเซลต่อไป เนื่องจากการกำหนดให้ น้ำมันดีเซล B10 เป็นน้ำมันดีเซลพื้นฐานของประเทศในปี ๒๕๖๓ ได้ช่วยลดซบ้น้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ประมาณ ๒ ใน ๓ ของปริมาณการผลิตทั้งหมดของประเทศในปัจจุบัน หรือประมาณ ๒.๒ ล้านตันต่อปี และ ยังช่วยลดมลภาวะ PM 2.5 ด้วย รวมทั้งสร้างความยั่งยืนให้แก่ผู้ประกอบการทุกภาคส่วนในห่วงโซ่อุปทาน อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันน้ำมันดีเซล B10 และ B20 ยังไม่สามารถใช้ได้กับ เครื่องยนต์มาตรฐานยูโร ๕ ซึ่งการสนับสนุนให้มีการใช้น้ำมันดีเซล B10 ต่อไป จึงเป็นทางเลือกที่สำคัญ ในการแก้ปัญหาด้านต้นทุนสำหรับภาคขนส่งด้วย

๔) ข้อเสนอแนะของสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับโครงสร้างราคาและคุณภาพน้ำมันดีเซลที่สะท้อนต้นทุนภาคขนส่ง และคุณภาพอากาศจาก PM 2.5

๔.๑) ควรมีการกำหนดมาตรการรักษาระดับราคาน้ำมันให้มีการปรับราคาเป็นรายเดือนที่ชัดเจน และควรมีการปรับราคาน้ำมันให้มีความใกล้เคียงกันทั่วประเทศ หากจะมีความแตกต่างด้านราคาก็ควรกำหนดให้เป็นราคาเดียวกันตามภูมิภาค

๔.๒) ควรสนับสนุนการใช้น้ำมันดีเซล B20 และ B10 ต่อไป เพื่อเป็นการลดต้นทุนให้กับภาคขนส่งและโลจิสติกส์ และยังเป็น การช่วยพยุงราคาปาล์มในประเทศไทยอีกด้วย โดยให้ น้ำมันดีเซล B10 มีส่วนต่างกับน้ำมันดีเซล B7 ที่ราคา ๓ บาทต่อลิตร และน้ำมันดีเซล B20 ที่ราคา

๕ บาทต่อลิตร รวมทั้งควรลดประเภทหรือไม่เพิ่มจำนวนประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงอีก และปรับเปลี่ยนชื่อน้ำมันดีเซลไปเป็นแบบเดิมก่อนเดือนตุลาคม ๒๕๖๓

๔.๓) ควรยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีในการบังคับใช้เครื่องยูโร ๕ และยูโร ๖ เนื่องจากต้นทุนรถบรรทุกเครื่องยูโร ๕ และยูโร ๖ มีราคาสูงเกินกว่า ๑๕๐,๐๐๐ บาท และราคาน้ำมันยูโร ๕ และยูโร ๖ ซึ่งคาดการณ์ได้ว่าจะมีสัดส่วนสูงกว่าน้ำมันดีเซลธรรมดากว่าร้อยละ ๒๐ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถแข่งขันได้กับรถบรรทุกที่มีมาตรฐานต่ำกว่ายูโร ๓ ที่มีจำนวนอยู่กว่า ๑.๒ ล้านคันทั่วประเทศ

๔.๔) ควรกำหนดมาตรการอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ เพื่อลดต้นทุนการประกอบการอันจะส่งผลให้ต้นทุนสินค้าลดลง โดยอาจจะกำหนดมาตรการร่วมกับโครงการต่าง ๆ ของรัฐที่ดำเนินการอยู่ เช่น แอปพลิเคชันเป่าตังค์ เป็นต้น

๔.๕) รถบรรทุกไฟฟ้า (Electric Truck) หรือ EV Truck กำลังเข้ามาแทนที่รถบรรทุกดีเซลทั่วโลกในอีก ๕ ปีข้างหน้า เพื่อแก้ปัญหาเรื่องมลภาวะจาก PM 2.5 ซึ่งภาครัฐควรเตรียมความพร้อมในเรื่องนี้

คณะอนุกรรมการซักถามว่า การใช้น้ำมันดีเซลที่ผสมไบโอดีเซลในภาคขนส่ง อาทิ น้ำมันดีเซล B7 B10 B20 และ B100 ส่งผลกระทบต่อการใช้งานหรือไม่ และน้ำมันดีเซลชนิดใดที่ใช้ในภาคขนส่งแล้วมีประสิทธิภาพที่สุด

ผู้แทนของสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นซักถามว่า หากพิจารณาในด้านประสิทธิภาพก็ถือว่าน้ำมันดีเซลที่ผสมไบโอดีเซลทุกชนิดยังไม่มีมาตรฐาน โดยในปี ๒๕๖๓ จากนโยบายของภาครัฐที่สนับสนุนให้มีการใช้น้ำมันดีเซล B10 และ B20 ซึ่งน้ำมันดีเซล B20 มีส่วนต่างราคาที่ ๕ บาทต่อลิตร และน้ำมันดีเซล B10 มีส่วนต่างราคาที่ ๓ บาทต่อลิตร ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเลือกใช้น้ำมันดีเซล B20 เพราะเมื่อคำนวณต้นทุนการขนส่งกับการซ่อมบำรุงรถที่มีระยะเวลาเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ ๕๐ ก็ยังมีความคุ้มค่าระหว่างต้นทุนกับผลกำไร ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งจะคำนึงถึงต้นทุนราคาน้ำมันเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากน้ำมันดีเซล B20 กับน้ำมันดีเซล B10 มีส่วนต่างราคาที่ ๕ สตางค์ต่อลิตร ผู้ประกอบการขนส่งจึงไม่มีการใช้น้ำมันดีเซล B20 ทำให้ในปัจจุบันจะมีการใช้น้ำมันดีเซล B10 เป็นเชื้อเพลิงหลัก โดยหากประเมินด้านผลกระทบของการใช้งานน้ำมันดีเซล B10 ในช่วงระยะเวลา ๒ ปี พบว่า ยังไม่มีปัญหาด้านการใช้งาน ดังนั้น การใช้เลือกใช้เชื้อเพลิงในภาคขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันดีเซล B7 B10 B20 และก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) ผู้ประกอบการขนส่งจะพิจารณาเรื่องของราคาเชื้อเพลิงเป็นสำคัญ และหากราคาเชื้อเพลิงแต่ละชนิดไม่มีความแตกต่างกัน น้ำมันดีเซลธรรมดาจะเป็นเชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับเครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้ในภาคขนส่งมากที่สุด ทั้งนี้ หากภาครัฐจะสนับสนุนให้มีการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ ควรกำหนดให้มีน้ำมันดีเซลที่ผสมไบโอดีเซล และน้ำมันเบนซินที่ผสมเอทานอลประเภทละไม่เกิน ๑ ชนิด ก็เพียงพอแล้ว

คณะอนุกรรมการซักถามว่า ในระยะทาง ๑๐๐ กิโลเมตร หากเปรียบเทียบระหว่างการใช้งานน้ำมันดีเซล B7 B10 และ B20 ของรถบรรทุก น้ำมันดีเซลแต่ละชนิดมีต้นทุนราคาที่แตกต่างกันอย่างไร

ผู้แทนของสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นซักถามว่า การใช้งานรถบรรทุกในระยะทาง ๑๐๐ กิโลเมตร โดยเปรียบเทียบการใช้น้ำมันดีเซล B7 และ B10

พบว่า หากใช้น้ำมันดีเซล B10 จะทำให้ใช้งานได้ในระยะทาง ๙๒ กิโลเมตร หรือคิดเป็นอัตราสิ้นเปลืองสูงขึ้นร้อยละ ๘ แต่หากเปรียบเทียบราคาน้ำมันดีเซล B7 และ B10 จะมีส่วนต่างราคา ๓ บาทต่อลิตร หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๒ ซึ่งในส่วนนี้ภาคขนส่งจะได้รับประโยชน์ในด้านต้นทุนเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๔ ดังนั้น การใช้กับน้ำมันดีเซล B10 จึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งประหยัดต้นทุนมากกว่าการใช้กับน้ำมันดีเซล B7 แต่ถ้าราคาน้ำมันดีเซล B7 และ B10 มีส่วนต่างราคา ๑ บาทต่อลิตร การใช้กับน้ำมันดีเซล B7 จะทำให้ต้นทุนมีความคุ้มค่ามากกว่า

ผู้แทนสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

การใช้น้ำมันดีเซลที่ผสมไบโอดีเซลกับรถยนต์ในประเทศ ปัจจุบันบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ทุกบริษัทได้ออกแบบรถยนต์ให้สามารถรองรับการใช้น้ำมันดีเซล B10 และ B20 ได้ ทั้งในส่วนของรถกระบะและรถบรรทุก โดยข้อมูลเกี่ยวกับรุ่นและประเภทของรถที่สามารถใช้น้ำมันดีเซล B10 และ B20 ได้ระบุไว้ในแนบท้ายประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล สำหรับการใช้น้ำมันเบนซินที่ผสมเอทานอลกับรถยนต์ในประเทศ ปัจจุบันบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ทุกบริษัทได้ออกแบบรถยนต์ที่ให้การรองรับการใช้น้ำมันเบนซินธรรมดา น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 E20 และ E85 โดยในอนาคตกองทุนน้ำเชื้อเพลิงจะมีการชดเชยราคาน้ำมันเบนซินที่ผสมเอทานอลลดลงให้เหลือเพียงชนิดเดียว และมีแนวโน้มกำหนดให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันเบนซินพื้นฐาน ซึ่งจะทำให้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ลดลงจนไม่มีการใช้ในอนาคต

ทั้งนี้ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีความกังวลว่า จะมีการลดชนิดน้ำมันเบนซินที่ผสมเอทานอลจริงหรือไม่ เพราะตอนนี้ยังมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์หลายบริษัทที่ผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 เพื่อจำหน่ายอยู่ แต่หลังจากภาครัฐมีนโยบายลดการสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ก็เริ่มมีแนวคิดว่าจะไม่ผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดังกล่าวแล้ว ซึ่งจะทำให้การออกแบบรถยนต์ในอนาคตจะใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ไม่ได้อีกต่อไป นอกจากนี้ หากภาครัฐมีนโยบายให้มีการกลับมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ก็จะทำให้รถยนต์ที่จำหน่ายในขณะนั้นไม่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ได้ เพราะฉะนั้นนโยบายภาครัฐที่จะกำหนดให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันเบนซินพื้นฐาน ทำให้ในอนาคตรถยนต์ที่ผลิตจะรองรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เท่านั้น ภาครัฐจึงต้องมีความชัดเจนในเรื่องดังกล่าว

๑) การบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕

จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้มีการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ ในปี ๒๕๖๔ และมาตรฐานยูโร ๖ ในปี ๒๕๖๕ รวมทั้งการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ ในปี ๒๕๖๗ นั้น สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีความเห็นตรงกับสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยว่า ภาครัฐควรทบทวนการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ โดยเฉพาะการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ เพราะว่าคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่รถยนต์ตามมาตรฐานยูโร ๕ จะสามารถใช้ได้นั้น จะต้องมีซิลเฟอร์ไดออกไซด์หรือค่ากำมะถัน ปริมาณน้อยกว่า ๑๐ PPM เช่นเดียวกับประเทศในแถบยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น เมื่อมีการบังคับใช้มาตรฐานยูโร ๕ จะมีการปรับมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงก่อน ถ้าหากน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้ตามมาตรฐานจะส่งผลให้การระบายมลพิษทางอากาศแย่ง และ

อุปกรณ์รถยนต์เกิดความเสียหายได้ ดังนั้น เรื่องคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ จึงควรต้องให้ความสำคัญก่อนเป็นลำดับแรก นอกจากนี้ การบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งความเหมาะสมของการบังคับใช้มาตรฐานยูโร ๕ ว่าควรจะเริ่มใช้เมื่อไหร่ นั้น สมามาฯ ได้มีการหารือกับกรมควบคุมมลพิษแล้ว โดยมีข้อเสนอให้มีการบังคับใช้มาตรฐานยูโร ๕ อย่างเร็วที่สุดคือ ในปี ๒๕๖๗

๒) ความเห็นต่อการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๒.๑) ปัจจุบันรถยนต์บางส่วนได้มีการพัฒนาให้สามารถรองรับการใช้งานกับน้ำมันไบโอดีเซล B20 ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่ต้องการสนับสนุนการใช้น้ำมันปาล์ม ซึ่งเป็นผลผลิตทางการเกษตรภายในประเทศ จึงขอให้ภาครัฐคงการสนับสนุนการจำหน่ายน้ำมันไบโอดีเซล B20 ต่อไป เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับผู้ใช้งานรถยนต์กลุ่มดังกล่าว

๒.๒) โครงสร้างราคาน้ำมันในปัจจุบันกำหนดราคาน้ำมันไบโอดีเซล B20 แตกต่างจากน้ำมันไบโอดีเซล B10 ที่ 0.25 บาทต่อลิตร (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔) ผู้บริโภคพิจารณาว่าส่วนต่างของราคาที่น้อยอาจไม่คุ้มค่ากับอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ตามรอบการบำรุงรักษาที่มีความถี่มากขึ้น จึงขอให้มีการพิจารณาเพิ่มส่วนต่างราคาระหว่าง B10 และ B20 เพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 มากขึ้น

๒.๓) ปัจจุบันยังคงมีรถยนต์รุ่นเก่าและรถยนต์รุ่นปัจจุบันบางส่วนที่ออกแบบให้สามารถใช้ได้กับน้ำมันไบโอดีเซล B7 เท่านั้น ซึ่งรถยนต์กลุ่มดังกล่าวไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้ใช้งานกับน้ำมันไบโอดีเซล B10 และ B20 ได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านการออกแบบจึงขอให้พิจารณาคงการจำหน่ายน้ำมันไบโอดีเซล B7 ไว้เป็นทางเลือกสำหรับรถยนต์กลุ่มดังกล่าวด้วย

๒.๔) ขอให้พิจารณากำหนดทิศทางนโยบายพลังงานให้ชัดเจน ไม่เปลี่ยนแปลงบ่อย และมีความสอดคล้องกันในระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ผลิตดำเนินการพัฒนาและออกแบบรถยนต์ได้อย่างสอดคล้องกัน

๒.๕) ตามที่ภาครัฐมีการกำหนดนโยบายการบังคับใช้มาตรฐานมลพิษในระดับยูโร ๕ และยูโร ๖ ในอนาคต ขอให้พิจารณากำหนดให้มีการจำหน่ายน้ำมันมาตรฐานคุณภาพระดับเดียวกัน (Euro 5) ทั่วประเทศ ก่อนการบังคับใช้มาตรฐานมลพิษของรถยนต์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการลดมลพิษทางอากาศและป้องกันปัญหาทางเทคนิคที่อาจเกิดกับรถยนต์จากการใช้น้ำมันที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ นอกจากนี้ ขอให้มีการพิจารณาถึงผลกระทบจากการบังคับใช้มาตรฐานมลพิษระดับที่สูงขึ้นกับนโยบายพลังงานทางเลือกของประเทศด้วย เนื่องจากการออกแบบในปัจจุบันสำหรับรถยนต์มาตรฐานมลพิษระดับยูโร ๕ และสูงกว่า ยังมีข้อจำกัดในด้านการใช้งานกับน้ำมันไบโอดีเซล ซึ่งสามารถรองรับการใช้งานกับน้ำมันไบโอดีเซลได้เพียง B7 เท่านั้น

๓.๒.๘ การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ

ผู้แทนของกรมธุรกิจพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดเพื่อใช้บังคับทั่วประเทศ

จากสถานการณ์มลภาวะฝุ่นละออง PM 2.5 ตั้งแต่ในช่วงปี ๒๕๖๐ ทำให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการมลภาวะจากฝุ่นละออง โดยให้

กรมธุรกิจพลังงานทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ และจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗ เป็นต้นไป ซึ่งมาตรการดังกล่าว ทำให้โรงกลั่นน้ำมันในประเทศมีระยะเวลาเตรียมการอย่างน้อย ๕ ปี และต้องใช้งบลงทุนประมาณ ๓๕,๐๐๐ – ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อเตรียมความพร้อมในการปรับปรุงระบบ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีโรงกลั่นน้ำมันของบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ที่สามารถผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ ได้แล้วบางส่วน หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๕ ของปริมาณน้ำมันที่ผลิตได้ แต่เนื่องจากโรงกลั่นน้ำมันในประเทศอีก ๕ แห่ง ยังไม่สามารถผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ ได้ ทำให้เกิดปัญหาด้านการบริหารจัดการขนส่งผ่านท่อที่ส่วนใหญ่ใช้รองรับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๔ เท่านั้น นอกจากนี้กรมธุรกิจพลังงานได้ขอความร่วมมือให้บริษัทที่สามารถผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ ได้ ให้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ ในสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการขนส่งน้ำมันดังกล่าวมีข้อจำกัดในการขนส่งผ่านท่อ ซึ่งต้องใช้ในการขนส่งทางรถไปยังสถานีบริการเท่านั้น จึงทำให้ไม่สามารถจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร ๕ กระจายไปยังสถานีบริการน้ำมันได้อย่างทั่วถึงทั้งประเทศ

๒) การกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงและความเชื่อมโยงกับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในประเทศเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพโดยกลุ่มน้ำมันเบนซินที่มีการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพเอทานอล จะมีการกำหนดมาตรฐานคุณภาพของน้ำมันเบนซินพื้นฐาน (Gasoline Base หรือ G-Base) ด้วย ซึ่งน้ำมันเบนซินพื้นฐานหรือ G-Base มี ๒ ชนิด คือ (๑) น้ำมันเบนซินพื้นฐานสำหรับผลิตแก๊สโซฮอล์ ๙๑ หรือ G-Base 1 และ (๒) น้ำมันเบนซินพื้นฐานสำหรับผลิตแก๊สโซฮอล์ ๙๕ และ E20 หรือ G-Base 2 ดังนั้น กรมธุรกิจพลังงานจะทำหน้าที่กำหนดลักษณะและคุณภาพของ G-Base เพื่อควบคุมคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อนำไปผสมกับเอทานอลตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งผู้ประกอบการโรงกลั่นจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ทำหน้าที่กำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมว่าควรจะเป็นอย่างไร

๓) แนวทางการลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ

กรมธุรกิจพลังงานได้มีการผลักดันให้แก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐานกลุ่มเบนซินตามนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพจากเอทานอล แต่ขณะนี้ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นและราคาเอทานอลมีราคาที่แตกต่างกันสูง โดยเอทานอลมีราคาสูงกว่าราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นมากกว่า ๒ เท่าคือ ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นอยู่ที่ ๑๑.๗๘ บาทต่อลิตร และราคาเอทานอลอยู่ที่ ๒๖ บาทต่อลิตร ทำให้ต้องติดตามสถานการณ์ว่า ราคาเอทานอลมีแนวโน้มที่จะปรับลดลงหรือไม่ เพราะหากมีการผลักดันแก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันพื้นฐานกลุ่มเบนซินของประเทศแล้ว ก็จะต้องมีการยกเลิกแก๊สโซฮอล์ ๙๑ รวมทั้งต้องพิจารณาว่า หากมีการยกเลิกแก๊สโซฮอล์ ๙๑ แล้ว ประชาชนจะเลือกใช้แก๊สโซฮอล์ E20 หรือไม่ หรือว่าจะเลือกใช้แก๊สโซฮอล์ ๙๕ เพิ่มขึ้น เนื่องจากปริมาณการใช้แก๊สโซฮอล์ E20 ในปัจจุบันยังไม่สูงมากนัก ซึ่งรถยนต์ที่ใช้ในประเทศสามารถรองรับการใช้แก๊สโซฮอล์ E20 ได้ถึงร้อยละ ๘๐ แต่ผู้ใช้กลับเลือกใช้แก๊สโซฮอล์ ๙๑

คณะอนุกรรมการชั่งถ้าว การกำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเบนซินพื้นฐาน หรือ G-Base ที่ใช้ในปัจจุบัน มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ้าวว่า การกำหนดลักษณะและคุณภาพของ G-Base เพื่อให้การนำไปผสมกับเอทานอลในสัดส่วนที่กำหนดไว้ และได้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมตรงตามมาตรฐานสำหรับการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๑ แก๊สโซฮอล์ ๙๕ และแก๊สโซฮอล์ E20 เพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันกลุ่มเบนซินดังกล่าว ในส่วนของการกำหนดลักษณะและคุณภาพของ G-Base ที่อาจจะเป็นการสร้างภาระให้กับผู้ประกอบการโรงกลั่นนั้น หากผู้ประกอบการไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดดังกล่าว น้ำมันในกลุ่มเบนซินที่จำหน่ายก็จะไม่เป็นไปตามมาตรฐาน เมื่อมีการตรวจจับคุณภาพน้ำมันก็จะทำให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่นในด้านคุณภาพน้ำมันเบนซินที่มีผสมเอทานอลได้ อย่างไรก็ตาม การกำหนดลักษณะและคุณภาพของ G-Base กรมธุรกิจพลังงานได้มีการหารือกับผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงลักษณะและคุณภาพของ G-Base โดยมีข้อกำหนดให้ค่าออกเทน (Octane Number) โดยวิธีวิจัย (Research Octane Number: RON) มีอัตราที่สูงกว่าวิธีมอเตอร์ (Motor Octane Number: MON) หรือมีอัตราค่าออกเทนที่แตกต่างกันไม่เกินร้อยละ ๙ เพื่ออยู่ในระดับที่มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นเมื่อนำไปใช้ผสมกับเอทานอล

คณะอนุกรรมการชั่งถ้าว นโยบายการส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านมา

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ้าวว่า ในอดีตกลุ่มน้ำมันดีเซลที่ผสมเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลมีสัดส่วนที่ร้อยละ ๕ และช่วงที่ขาดแคลนไบโอดีเซลก็จะปรับสัดส่วนให้อยู่ที่ร้อยละ ๓ แต่นโยบายของรัฐบาลในปัจจุบันได้กำหนดสัดส่วนเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลแบบคงที่ ซึ่งไม่มีการปรับขึ้นลงตามสถานการณ์ โดยน้ำมันดีเซล B7 ได้มีการกำหนดลักษณะและคุณภาพที่มีองค์ประกอบเฉพาะเจาะจงว่า ต้องมีการผสมไบโอดีเซลในสัดส่วนที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๖.๖ และต้องไม่เกินร้อยละ ๗ สำหรับน้ำมันดีเซล B10 ได้กำหนดให้มีการผสมไบโอดีเซลในสัดส่วนที่ร้อยละ ๙ - ๑๐ และน้ำมันดีเซล B20 ได้กำหนดให้มีการผสมไบโอดีเซลในสัดส่วนที่ร้อยละ ๑๙ - ๒๐ ซึ่งจะมีความยืดหยุ่นมากกว่าน้ำมันดีเซล B7 สำหรับกลุ่มน้ำมันแก๊สโซฮอล์ นโยบายการส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพจากเอทานอลที่ผ่านมามีขึ้นจากสถานการณ์ราคาน้ำมันแพงและการช่วยเหลือเกษตรกร แต่เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันเชื้อเพลิงชีวภาพเอทานอลมีราคาสูง และราคาน้ำมันเบนซินไม่ได้มีราคาสูงเหมือนในอดีต ดังนั้น กระทรวงพลังงานจึงได้ชะลอนโยบายการส่งเสริมให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐานกลุ่มเบนซิน จากเดิมที่จะให้มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔

๓.๒.๙ การกำหนดแนวทาง มาตรการ และมาตรฐานเกี่ยวกับการกำกับดูแลการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนจากกรมควบคุมมลพิษ ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) การกำหนดคุณภาพมาตรฐานสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในประเทศ

การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ซึ่งในการควบคุมมลพิษที่เกิดจากการใช้น้ำมัน

เชื้อเพลิง ได้มีการปรับลดส่วนผสมของสารต่าง ๆ ในน้ำมัน เพื่อปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานน้ำมันเพื่อลดการปล่อยมลพิษ โดยได้มีการปรับลดสารชนิดต่าง ๆ ในน้ำมัน ดังนี้

๑.๑) การกำหนดมาตรฐานสารตะกั่วในบรรยากาศ ในอดีตประเทศไทยใช้น้ำมันเบนซินที่มีสารตะกั่วเป็นองค์ประกอบ เนื่องจากเป็นสารที่มีส่วนช่วยในการหล่อลื่นเครื่องยนต์ ช่วยลดการเสียดสีระหว่างชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ในห้องเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยในการป้องกันไม่ให้เกิดการหยุดทำงานของเครื่องยนต์ในขณะที่เกิดการเผาไหม้ได้ แต่เมื่อสารตะกั่วในเนื่อน้ำมันเกิดการเผาไหม้ จะไม่สามารถเผาไหม้หรือเปลี่ยนไปเป็นมลพิษอื่นใดได้ แต่จะยังคงสภาพเป็นสารตะกั่วที่ปนเปื้อนอยู่ในบรรยากาศ และส่งผลให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ดังนั้น จึงได้มีการพยายามลดสารตะกั่วจนในที่สุดได้ปรับเปลี่ยนให้เป็นน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วตั้งแต่ปี ๒๕๓๔ เป็นต้นมา โดยได้ใช้สาร MTBE (Methyl Tertiary Butyl Ether) เข้ามารวม เพื่อเพิ่มปริมาณออกซิเจนในน้ำมันแทนสารตะกั่ว และปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นการใช้เอทานอลผสมในน้ำมันเบนซิน เพื่อเพิ่มปริมาณออกซิเจนแทนสาร MTBE ซึ่งผลจากการปรับลดปริมาณสารตะกั่วในเนื่อน้ำมัน ทำให้ปัจจุบันแทบไม่มีการพบการปนเปื้อนของสารตะกั่วในบรรยากาศอีกเลย

๑.๒) ปรับลดปริมาณสารอะโรมาติกในเนื่อน้ำมันเบนซินลงเป็นลำดับ โดยปัจจุบันปรับลดเหลือเพียงร้อยละ ๓๕ ในปี ๒๕๕๕ และปรับลดปริมาณสารเบนซินในเนื่อน้ำมันเบนซินเหลือไม่เกินร้อยละ ๑ ในปี ๒๕๕๕ ซึ่งเป็นการปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำมันให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๔ รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองในบรรยากาศ โดยการปรับลดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเบนซินเหลือไม่เกิน ๕๐ ppm (Part Per Million) ในปี ๒๕๕๕ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการบังคับใช้น้ำมันยูโร ๔

๒) การปรับเปลี่ยนมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่ ให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ และมาตรฐานยูโร ๖

ปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างการบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณลักษณะตามมาตรฐานยูโร ๔ โดยมีปริมาณกำมะถันเป็นองค์ประกอบอยู่ในระดับ ๕๐ ppm ทั้งในส่วนของน้ำมันดีเซล (รวมถึงน้ำมันดีเซล B7 และ B20) และน้ำมันเบนซิน (รวมถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 E20 E85) และในปี ๒๕๖๗ ประเทศไทยมีแผนที่จะปรับปรุงมาตรฐานน้ำมันให้เข้มงวดมากขึ้น โดยกำหนดให้เป็นมาตรฐานยูโร ๕ เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศโดยเฉพาะปัญหาฝุ่น PM 2.5 นอกจากนี้การปรับเปลี่ยนมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่ให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ และมาตรฐานยูโร ๖ ในอนาคตนั้น จะต้องมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง โดยต้องปรับลดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเบนซินหรือน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากปัจจุบันที่ต้องไม่เกิน ๕๐ ppm ให้เหลือไม่เกิน ๑๐ ppm และปรับลดกำมะถันในน้ำมันดีเซลหรือไบโอดีเซลจากปัจจุบันที่ต้องไม่เกิน ๕๐ ppm ให้เหลือไม่เกิน ๑๐ ppm และปรับลดสาร Polycyclic Aromatic Hydrocarbon (PAH) จากร้อยละ ๑๑ ให้เหลือไม่เกินร้อยละ ๘ ซึ่งจะสามารถช่วยลดปริมาณฝุ่น PM ๒.๕ ที่เกิดจากการเผาไหม้ลงได้ในระดับหนึ่ง ทั้งนี้ ในอนาคตหากมีการปรับเปลี่ยนเพื่อใช้น้ำมันให้มีคุณภาพมาตรฐานยูโร ๕ และยูโร ๖ ก็จะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ลดมลพิษ เช่น Catalytic Converter ซึ่งจะถูกติดตั้งมาพร้อมกับรถยนต์เครื่องยนต์เบนซิน และสำหรับรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลก็จะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ที่เรียกว่า Diesel Particulate Filter (DPF)

๓) แนวทางการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕

กรมควบคุมมลพิษได้ประสานขอความร่วมมือจากกรมธุรกิจพลังงานเพื่อหารือเกี่ยวกับแนวทางในการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ และได้มีการนำเสนอเรื่องการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ เข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบให้บังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ ในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗ ซึ่งต่อมาได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา เมื่อการประชุมวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันยูโร ๕ ตามที่เสนอ ทั้งนี้ เพื่อให้โรงกลั่นน้ำมันและผู้ผลิตรถยนต์จะได้มีเวลาในการปรับตัวในการผลิตน้ำมันและผลิตรถยนต์ที่รองรับการใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ อย่างไรก็ตาม ได้มีความเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ว่า ควรมีการเร่งรัดให้มีการผลิตและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ โดยเร็ว ซึ่งปัจจุบันจะเห็นได้ว่า บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ก็ได้มีการผลิตและจำหน่ายน้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ซึ่งได้มีการจำหน่ายในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลแล้ว แต่ทั้งนี้ยังไม่สามารถส่งไปจำหน่ายในพื้นที่อื่น ๆ ได้ทั่วประเทศ เนื่องจากการขนส่งน้ำมันดังกล่าวจะต้องใช้การขนส่งทางรถ ซึ่งมีต้นทุนการขนส่งที่สูงจึงไม่อาจขนส่งไปจำหน่ายในที่อื่น ๆ ที่มีระยะทางไกลได้ และหากจะใช้วิธีการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าก็ไม่อาจดำเนินการได้ เนื่องจากน้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ จะไปผสมกับน้ำมันมาตรฐานอื่น ๆ ที่ขนส่งทางท่อน้ำมัน ทั้งนี้ ปัจจุบันกรมธุรกิจพลังงานได้ออกประกาศกำหนดให้น้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภทต้องมีคุณภาพเทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗ เป็นต้นไป แต่อย่างไรก็ตามกรมธุรกิจพลังงานได้หารือกับกลุ่มโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง และมีแผนที่จะปรับเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันดีเซลให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕ และเพิ่มเป็นร้อยละ ๔๕ ในปี ๒๕๖๖ และเป็นร้อยละ ๑๐๐ ในปี ๒๕๖๗

แม้ว่าน้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ จะสามารถนำมาใช้กับรถยนต์ทุกประเภทในปัจจุบัน แต่อย่างไรก็ตามการผลิตรถยนต์ก็ควรจะมีการปรับปรุงคุณภาพรถให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่รองรับการใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ด้วยเช่นกัน ซึ่งการปรับปรุงคุณภาพรถได้มีการหารือกับกระทรวงอุตสาหกรรมโดยกำหนดเป้าหมายให้บริษัทที่ผลิตรถ ต้องผลิตรถเพื่อรองรับการใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่ารถ Eco Car ในปัจจุบันเป็นรถที่รองรับการใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ แล้ว ในปัจจุบัน ส่วนรถกระบะและรถเครื่องยนต์ดีเซล ได้มีการขอขยายเวลาในการผลิตรถที่รองรับการใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗ ซึ่งเป็นวันเดียวกับที่มีการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันยูโร ๕ แต่อย่างไรก็ตามได้มีมาตรการสนับสนุนให้บริษัทผลิตรถต่าง ๆ เริ่มผลิตรถที่มีอุปกรณ์รองรับการใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ให้สามารถดำเนินการผลิตได้ทันทีในปัจจุบัน โดยมีมาตรการจูงใจทางภาษี การสนับสนุนการลงทุนต่าง ๆ เป็นต้น

๔) แนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) จากการใช้เชื้อเพลิงในภาคขนส่ง

จากปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5 ในกรุงเทพมหานครที่มีค่าสูงเกิน ๕๐ ไมโครกรัม ซึ่งเป็นค่าที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ทำให้ต้องเร่งพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ประกอบด้วยมาตรการเร่งด่วน มาตรการระยะสั้น และมาตรการระยะยาว โดยมาตรการระยะยาวได้มีการศึกษาและประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน

อย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้พบว่าแนวทางที่สำคัญในการลดฝุ่นละออง PM 2.5 ก็คือ การบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ โดยน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลจะต้องมีปริมาณกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm ซึ่งลดลงจากเดิมที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๕๐ ppm ทั้งนี้ จากผลการศึกษาพบว่า หากไม่มีการบังคับใช้มาตรฐานรถยนต์และมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นยูโร ๕ สถานการณ์ฝุ่น PM 2.5 จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่หากมีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในการปรับเปลี่ยนมาใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ จะส่งผลให้ฝุ่น PM 2.5 ลดลงอย่างต่อเนื่อง

ในส่วนของผลการทดสอบรถยนต์ที่ใช้ น้ำมันคุณภาพมาตรฐานยูโร ๓ และมาตรฐานยูโร ๔ เปรียบเทียบกับมาตรฐานน้ำมันยูโร ๕ พบว่า การใช้ น้ำมันมาตรฐานยูโร ๔ การเผาไหม้เครื่องยนต์จะก่อให้เกิดฝุ่น PM 2.5 ในปริมาณ ๐.๐๒๕ ไมโครกรัม และน้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ จะก่อให้เกิดฝุ่น PM 2.5 ในปริมาณ ๐.๐๐๔๕ ไมโครกรัม ซึ่งน้อยกว่าน้ำมันมาตรฐานยูโร ๔ ดังนั้น จึงได้มีการเร่งรัดให้มีการผลิต จำหน่ายและใช้น้ำมันที่เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ ก่อนวันที่กฎหมายจะมีผลบังคับใช้ เพื่อให้โรงกลั่นน้ำมันและประชาชนสามารถปรับตัวให้ทันก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๗

๕) ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๕.๑) การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นมาตรฐานน้ำมันยูโร ๕ โรงกลั่นน้ำมันจะต้องมีการปรับปรุงระบบการกลั่นน้ำมันสำเร็จรูป ทั้งน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล โดยจะต้องมีการดั่งสารกำมะถันในเนื้อน้ำมันให้ลดลงเหลือไม่เกิน ๑๐ ppm และจะต้องมีการปรับลดปริมาณสาร Polycyclic Aromatic Hydrocarbon (PAH) ในเนื้อน้ำมันดีเซลให้เหลือไม่เกินร้อยละ ๘ โดยปริมาตร จากเดิมกำหนดไว้ไม่เกินร้อยละ ๑๑ โดยปริมาตร ซึ่งการปรับลดสารต่าง ๆ ดังกล่าว ทำให้โรงกลั่นมีต้นทุนในการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปมากขึ้น และจะมีผลต่อราคาน้ำมันขายปลีก

๕.๒) การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งหากได้ปรับเปลี่ยนจากมาตรฐานยูโร ๔ ไปเป็นมาตรฐานยูโร ๕ ทั้งหมดทั่วประเทศจะทำให้ต้นทุนในการขนส่งลดลง แต่หากยังมีการใช้น้ำมันทั้งมาตรฐานยูโร ๔ และมาตรฐานยูโร ๕ ในเวลาเดียวกัน น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ก็ไม่อาจขนส่งทางท่อซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่า เนื่องจากมาตรฐานน้ำมันยูโร ๔ มีสารกำมะถันไม่เกิน ๕๐ ppm ซึ่งจะทำให้เกิดการปนเปื้อนกับน้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ซึ่งมีสารกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm

คณะอนุกรมการชักถามว่า หากมีการบังคับใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ในปี ๒๕๖๗ จะทำให้โรงกลั่นน้ำมันจะต้องมีการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการผลิต ซึ่งทำให้ต้นทุนในการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปมีราคาสูงขึ้น และก่อให้เกิดภาวะกับประชาชนผู้ใช้น้ำมัน ดังนั้น หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะสามารถชะลอหรือยึดมาตรฐานในการบังคับใช้ในปี ๒๕๖๗ ได้หรือไม่

ผู้แทนจากกรมควบคุมมลพิษ ได้ตอบประเด็นชักถามว่า สาเหตุที่เป็นปัจจัยหลักที่ต้องมีการกำหนดให้มีการบังคับใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ เนื่องจากปัญหาด้านมลพิษทางอากาศที่เกิดจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งประเทศไทยมีข้อตกลงระหว่างประเทศในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ดังนั้น การใช้น้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่บรรยากาศ อีกทั้งเพื่อลดการปล่อยฝุ่น PM 2.5 ซึ่งมีเป้าหมายว่า จะต้องปล่อยมลพิษไม่เกินกว่า ๕๐ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และในระยะยาวจะมีเป้าหมายที่เข้มงวดมากขึ้น โดยกำหนดให้ค่ามาตรฐานของฝุ่น PM 2.5 จะต้องไม่เกิน ๓๗.๕ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ดังนั้น ปัจจัยด้านคุณภาพอากาศจึงเป็นที่มาของการกำหนดให้ต้องปรับเปลี่ยนมาตรฐานน้ำมันจากยูโร ๔ เป็นน้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ ในปี ๒๕๖๗

๓.๒.๑๐ การปรับราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปและความสอดคล้องกับการขึ้นลงของน้ำมันในตลาดโลก

ผู้แทนบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

การปรับราคาขายปลีกน้ำมันจะสอดคล้องกับต้นทุน และเป็นไปตามหลักการเทียบเคียงราคานำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากประเทศสิงคโปร์สิงคโปร์ (Import Parity) ที่กำหนดโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) อ้างอิงกับราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดโลก ซึ่งการปรับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในช่วงวิกฤติโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นไปตามหลักการดังกล่าวข้างต้นเช่นกัน

คณะอนุกรรมการชั่งถ่วงว่า ในมุมมองของผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมันควรมีที่ชนิด อะไรบ้าง

ผู้แทนจาก บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีผลิตภัณฑ์น้ำมันประมาณ ๑๐ ประเภท แบ่งเป็นกลุ่มน้ำมันเบนซิน ๕ ประเภท และกลุ่มน้ำมันดีเซล ๕ ประเภท และเมื่อต้นปี ๒๕๖๔ รัฐบาลได้ประกาศให้น้ำมันดีเซล B10 เป็นน้ำมันพื้นฐาน ซึ่งค่าयरถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุงระบบเพื่อรองรับน้ำมันชนิดดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อความเหมาะสมควรกำหนดให้กลุ่มน้ำมันเบนซิน และกลุ่มน้ำมันดีเซลมีน้ำมันพื้นฐานกลุ่มละ ๒ ประเภท โดยการเลือกประเภทน้ำมันเพื่อจำหน่ายของสถานีบริการน้ำมันจะขึ้นอยู่กับกลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการ

คณะอนุกรรมการชั่งถ่วงว่า ในมุมมองของผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน นโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้และราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคตหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจาก บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า แม้ว่านโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง แต่จะไม่ส่งผลต่อการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากปัจจัยสำคัญในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงคือ สงครามน้ำมันและสถานการณ์เศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างการศึกษาผลกระทบจากนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต เพื่อกำหนดนโยบายและแผนการดำเนินธุรกิจต่อไป

ผู้แทนบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปดังนี้
ในอดีตภาครัฐได้มีการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน ทำให้ปัจจุบัน น้ำมันเชื้อเพลิงทั้งกลุ่มเบนซินและกลุ่มดีเซลมีหลายชนิด ส่งผลกระทบต่อธุรกิจสถานีบริการน้ำมันที่ต้องลงทุนเพิ่มเติม เนื่องจากมีจำนวนหัวจ่ายไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้มีแนวทางและนโยบายเกี่ยวกับการลดหรือยกเลิกน้ำมันเชื้อเพลิงบางชนิดแล้ว หากพิจารณาโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย ราคา ณ โรงกลั่นจะมีอัตราใกล้เคียงกับต่างประเทศ แต่เนื่องจากประเทศไทยมีกลไกการเก็บภาษีและเงินกองทุนต่าง ๆ เพิ่มเติม ซึ่งได้แก่ (๑) ภาษีสรรพสามิต (๒) ภาษีเทศบาล (๓) กองทุน

น้ำมันเชื้อเพลิง (๔) กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และ (๕) ภาษีมูลค่าเพิ่ม ประมาณ ๙ บาท ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงมีความแตกต่างกับราคาขายปลีกในต่างประเทศ นอกจากนี้ รายได้หลักของธุรกิจน้ำมันในประเทศไทยมาจากการบริหารจัดการพื้นที่ภายในสถานีบริการน้ำมันเพื่อสร้างรายได้จากพื้นที่ดังกล่าว (Non – Oil Business) ให้คุ้มค่ากับการลงทุน โดยพัฒนาโครงสร้างต่าง ๆ ของสถานีบริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้บริโภค

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ในมุมมองของผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน ผลผลิตภัณฑ์น้ำมันควรมีกี่ชนิด อะไรบ้าง

ผู้แทนจาก บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า บริษัทได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการลดผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งน้ำมันในแต่ละกลุ่มควรลดจำนวนลง และกำหนดผลิตภัณฑ์พื้นฐานประมาณ ๑ – ๒ ชนิด ดังนี้ (๑) กลุ่มน้ำมันเบนซิน ได้แก่ E10 และ E20 และ (๒) กลุ่มน้ำมันดีเซล ได้แก่ B7 B10 และ B20

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ในมุมมองของผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน นโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้และราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคตหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า แม้ว่าความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยจะลดลงจากการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า แต่ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงอาจจะไม่ลดลง ซึ่งปัจจัยสำคัญในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงต้องพิจารณาอุปสงค์ อุปทาน และสถานการณ์เศรษฐกิจโลกด้วย

ผู้แทนบริษัท ซัสโก้ จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

นโยบายเกี่ยวกับธุรกิจน้ำมันและสถานีบริการน้ำมันควรมุ่งคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นหลัก เช่น จำนวนและสถานที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมันในต่างจังหวัด ประชาชนอาจมีต้นทุนในการเดินทางไปสถานีบริการน้ำมันที่อยู่ไกลกับที่พักราคาแพง นอกจากนี้ นโยบายของรัฐเกี่ยวกับจำนวนชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้สถานีบริการน้ำมันที่มีจำนวนถังเก็บและหัวจ่ายจำกัดจำเป็นต้องเลือกชนิดและผลิตภัณฑ์มาให้บริการ รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ตามนโยบายของรัฐในแต่ละครั้ง ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนับเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้ต้นทุนการประกอบธุรกิจน้ำมันเพิ่มขึ้นและอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้บริโภคด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ ปัจจุบันการประกอบธุรกิจสถานีบริการน้ำมันมีต้นทุนหลักจากค่าที่ดิน ซึ่งเป็นต้นทุนที่สูงและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ต้นทุนในการก่อสร้าง และต้นทุนด้านบุคลากร โดยต้นทุนดังกล่าวนี้เป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ในมุมมองของผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน ผลผลิตภัณฑ์น้ำมันควรมีกี่ชนิด อะไรบ้าง

ผู้แทนจาก บริษัท ซัสโก้ จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า การกำหนดชนิดน้ำมันมีผู้ที่เกี่ยวข้องหลายภาคส่วน เช่น เกษตรกรผู้ผลิตปาล์มน้ำมัน ผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์จากค่ายผู้ผลิตทวีปยุโรป เนื่องจากรถยนต์จากค่ายดังกล่าวสามารถรองรับได้แค่น้ำมันดีเซล B7 เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรกำหนดให้มีน้ำมันพื้นฐานหนึ่งชนิดและอีกหนึ่งชนิดที่สามารถปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์โลก

คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า มีความเป็นไปได้หรือไม่ ในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงให้มีอัตราเท่ากันทั่วประเทศ

ผู้แทนจาก บริษัท ซีเอสโก้ จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของสถานีสบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดแตกต่างกัน เนื่องจากต้นทุนค่าขนส่งน้ำมัน ค่าที่ดิน (เช่า/ซื้อ) ดังนั้นการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากันทั่วประเทศ จึงมีความเป็นไปได้ยาก

คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า ในมุมมองของผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน นโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้และราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคตหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจาก บริษัท ซีเอสโก้ จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า นโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคตอาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการหลายภาคส่วน เช่น อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ อุตสาหกรรมแบตเตอรี่ เป็นต้น

ผู้แทนบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้
นโยบายเกี่ยวกับจำนวน ชนิด และผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดนโยบายและแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากที่ตั้งสถานีบริการน้ำมันของบริษัทส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ต่างจังหวัด โดยจำนวนถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดถือเป็นข้อจำกัดด้านต้นทุน ซึ่งการเลือกผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใดมาจำหน่ายในสถานีสบริการน้ำมันของบริษัทจะเป็นการสะท้อนการบริหารต้นทุนในการดำเนินการด้วย

คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า ในมุมมองของผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมันควรมีกี่ชนิด อะไรบ้าง

ผู้แทนจาก บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า การกำหนดจำนวนชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นการร่วมมือกันของหลายภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐผู้กำหนดนโยบาย ผู้ประกอบธุรกิจน้ำมัน ผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์ และประชาชนผู้บริโภค ดังนั้นการกำหนดจำนวนและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงควรคำนึงถึงความสมดุลของทุกภาคส่วนด้วย

คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า มีความเป็นไปได้หรือไม่ ในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงให้มีอัตราเท่ากันทั่วประเทศ

ผู้แทนจาก บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า ต้นทุนค่าขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งส่วนใหญ่จะขนส่งน้ำมันมาจากโรงกลั่นในภาคตะวันออก โดยผู้ประกอบการแต่ละรายมีหน้าที่ในการบริหารจัดการเพื่อคงคุณภาพน้ำมันหลังออกมาจากโรงกลั่น

๓.๒.๑๑ ผลกระทบด้านเศรษฐศาสตร์จากการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

ในปี ๒๕๖๔ เศรษฐกิจของประเทศไทยจะขยายตัวร้อยละ ๒.๕ – ๓.๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๓ โดยผลกระทบของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงต่อภาพรวมเศรษฐกิจจะใช้แบบจำลองเศรษฐกิจจากราคาน้ำมันดิบตลาดโลกเป็นหลัก ซึ่งจะคาดการณ์จากราคาน้ำมันดิบดูไบ และในปี ๒๕๖๔

คาดว่าราคาน้ำมันดิบจะมีราคาประมาณ ๔๘ - ๕๘ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล อย่างไรก็ตาม ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ ราคาน้ำมันดิบดูไบมีราคาสูงถึง ๗๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ส่งผลกระทบต่ออัตราเงินเฟ้อประมาณร้อยละ ๑.๒ - ๕ และส่งผลกระทบต่อการบินของภาคเอกชนภายในประเทศ รวมทั้งสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ทำให้การใช้จ่ายภายในประเทศลดลง ส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจการนำเข้าและส่งออกสินค้า ภาคขนส่ง ภาคบริการ และการจัดเก็บรายได้ของรัฐ

ผู้แทนจากสำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในปัจจุบัน

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันจะจัดเก็บจากค่าความร้อนของน้ำมันแต่ละประเภท และตามจำนวนปริมาณการใช้ น้ำมันของประเทศต่อลิตร โดยมีหลักการหรือวัตถุประสงค์เพื่อลดการใช้ น้ำมันที่ฟุ่มเฟือยและให้เกิดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าที่สุด รายได้ของรัฐบาลจากภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๔๑ ของภาษีสรรพสามิตทั้งหมด หรือประมาณร้อยละ ๑๐ ของรายได้ของประเทศทั้งหมด

๒) ภาพรวมผลกระทบด้านเศรษฐศาสตร์จากการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ในระยะสั้นยังไม่ส่งผลกระทบต่อด้านราคาทันที แต่ในระยะยาวจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนราคาสินค้าและบริการ ที่ดิน แรงงาน สินค้าทุน วัตถุดิบ ต้นทุนการขนส่ง และผู้ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ผู้ประกอบกิจการขนส่งที่จะผลักภาระค่าขนส่งดังกล่าวมาให้แก่ผู้บริโภค ด้านปริมาณสินค้า น้ำมันแปรผกผันกับราคาน้ำมัน และปริมาณสินค้าอุปโภคบริโภคจะปรับตัวสอดคล้องกับราคาน้ำมัน นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการซื้อน้ำมันดิบจากต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันดิบถึงร้อยละ ๘๘ และส่งผลต่อบัญชีเดินสะพัดของประเทศ และความยั่งยืนด้านพลังงานของประเทศ

๓) ผลกระทบในเชิงเศรษฐกิจ

หากปรับโครงสร้างราคาน้ำมันโดยการลดอัตราภาษีสรรพสามิต เพื่อให้ราคาน้ำมันถูกลง โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ สนพ. ประกาศ ประกอบด้วย ราคา ณ โรงกลั่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ค่าการตลาดและภาษีมูลค่าเพิ่ม ทุก ๑ บาทต่อลิตร รัฐสูญเสียรายได้ประมาณ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสูญเสียรายได้ประมาณ ๔,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี และหากราคาน้ำมันลดลง ๑.๑๗๗ บาทต่อลิตร ต้นทุนค่าขนส่งลดลงและอุตสาหกรรมการผลิตลดลง ราคาสินค้าและบริการลดลง มีการบริโภคน้ำมันเพิ่มขึ้น มีการนำเข้าน้ำมันเพิ่มขึ้น และทำให้ประเทศขาดดุลบัญชีเดินสะพัด

๔) ผลกระทบต่อภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมน้ำมันชีวภาพ รวมถึงผลโดยรวมต่อประเทศ

หากมีการปรับลดสัดส่วนการผสมน้ำมันชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) ซึ่งมีราคาแพงในขณะนี้เห็นว่า รัฐบาลสนับสนุนให้ใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ โดยคณะกรรมการ นโยบายพลังงานแห่งชาติ หรือ กพช. มีมติ เมื่อ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ กำหนดส่วนต่างราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 ให้ต่ำกว่า B7 ที่ ๒ บาทต่อลิตร และ B20 ให้ต่ำกว่า B10 ที่ ๓ บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ หากมีการปรับลดสัดส่วนการผสมน้ำมันชีวภาพจะทำให้ประเทศนำเข้าเชื้อเพลิงมากขึ้น และ

ทำให้ประเทศลดปริมาณการผลิตน้ำมันชีวภาพลง ทำให้ราคาผลผลิตของพืชพลังงานราคาตกต่ำ ส่งผลให้รายได้ของเกษตรกรลดลง รัฐบาลอาจสูญเสียงบประมาณเพื่อพยุงราคาของพืชพลังงาน

คณะอนุกรรมการชกถามว่า ผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รถยนต์ไฟฟ้า และการขยายการขนส่งทางรางของประเทศไทย ส่งผลอย่างไรกับปริมาณการใช้น้ำมัน รวมทั้งทิศทางการกำหนดราคาน้ำมันที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์สูงสุดของประเทศ

ผู้แทนจากสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ได้ตอบประเด็นชกถามว่า ปัจจัยการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นผลกระทบชั่วคราว และจะไม่ส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในระยะยาว กรณีรถยนต์ไฟฟ้า และการขยายการขนส่งทางรางของประเทศไทย ส่งผลอย่างไรกับปริมาณการใช้น้ำมัน เห็นว่า จากสถานการณ์ฝุ่น P.M. 2.5 และบริบทของอุตสาหกรรมของโลก ซึ่งประเทศในยุโรปและประเทศสิงคโปร์ได้มีมาตรการห้ามจำหน่ายรถที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน หลังปี ๒๕๘๓ และอุตสาหกรรมในประเทศไทยเริ่มมีการส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้า กระทรวงอุตสาหกรรมมีเป้าหมายในปี ๒๕๗๓ คาดว่าจะสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ประมาณร้อยละ ๓๐ ของอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งหมด ซึ่งจะทำให้ความต้องการพลังงานไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปลดลง ในส่วนของทิศทางการกำหนดราคาน้ำมันที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์สูงสุดของประเทศนั้น เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าที่มี Externalities จึงต้องจัดเก็บสรรพสามิตเพิ่มเติมจากราคาสินค้า เพื่อสะท้อนต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกระทรวงการคลังอยู่ระหว่างการศึกษาแนวคิดในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตพลังงานทุกประเภทตามหลักการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หากผู้ผลิตปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงต้องเสียภาษีสูง ซึ่งรวมถึงก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน เพื่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนทางการคลัง

๓.๒.๑๒ การกำหนดราคาขายปลีกและชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม

ผู้แทนบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุปดังนี้

๑) การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากันทั่วประเทศ

เนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ได้ออกประกาศบัญญัติความแตกต่างระหว่างราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงกรุงเทพมหานครกับส่วนภูมิภาค (ปรับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๔๙ ทำให้การกำหนดค่าขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของพื้นที่แต่ละอำเภอ และแต่ละจังหวัดมีราคาแตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น ราคาขายปลีก ๓๐ บาทต่อลิตรของสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานคร เมื่อพิจารณาบัญชีความต่างของอำเภอเมืองลำปาง อยู่ที่ ๐.๕๕ บาท สถานีบริการน้ำมัน ณ อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง จะต้องมีราคาขายปลีกไม่เกิน ๓๐.๕๕ บาทต่อลิตร เป็นต้น

การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงให้เท่ากันทั่วประเทศเหมือนกับราคาสินค้าของร้านค้าเฟอเมซอนสามารถทำได้หรือไม่ เห็นว่า ในอดีตก่อนปี ๒๕๓๔ รัฐมีนโยบายควบคุมราคาน้ำมันอย่างเข้มงวด เช่น รัฐบาลต้องประกาศขึ้นราคาน้ำมันในหนังสือพิมพ์รายวัน จึงจะมีผลใช้บังคับผูกพันกับผู้ค้าน้ำมัน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ มีกลไกระบบตลาดการค้าเสรี คือ ผู้ประกอบการหลายรายแข่งขันกันเพื่อกำหนดราคาตัวเอง และหากจะทำให้ราคาน้ำมันต่างจังหวัดเท่ากับราคาของสถานีบริการในกรุงเทพฯ ต้องใช้อำนาจของรัฐบังคับกับผู้ประกอบการค้าน้ำมันเพื่อกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากันทั่วประเทศ ซึ่งผู้ค้าน้ำมันอาจมีการผลักภาระต้นทุน

ค่าขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของต่างจังหวัดให้กับประชาชนผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะเป็นฝ่ายที่ต้องเสียผลประโยชน์

นอกจากนี้ราคาขายปลีกของสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานครยังไม่รวมกับภาษีบำรุงท้องที่กรุงเทพมหานคร และองค์การบริหารส่วนจังหวัดต่าง ๆ มีอำนาจออกข้อบัญญัติว่าด้วยการเก็บภาษีบำรุงท้องที่ ตัวอย่างเช่น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การเก็บภาษีบำรุงกรุงเทพมหานคร สำหรับน้ำมันเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกัน น้ำมันดีเซลและน้ำมันที่คล้ายกัน และก๊าซปิโตรเลียมเหลว จากสถานการณ์ค่าปลีก พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๗ ให้ผู้เสียภาษีมีหน้าที่เสียภาษีตามปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกัน น้ำมันดีเซลและน้ำมันที่คล้ายกัน และก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่จำหน่ายได้ในแต่ละเดือน ในอัตราลิตรละ ๕ สตางค์

๒) การกำหนดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม

นโยบายการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ ทำให้สถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ มีชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายมากมายหลายชนิด รวมทั้งสิ้น ๑๑ ชนิด แบ่งออกเป็น กลุ่มประเภทน้ำมันเบนซิน จำนวน ๖ ชนิด ได้แก่ (๑) น้ำมันเบนซิน ๙๕ (๒) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ (๓) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ พรีเมียม (๔) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 (๕) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 และ (๖) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๑ และกลุ่มประเภทน้ำมันดีเซล จำนวน ๕ ชนิด ได้แก่ (๑) น้ำมันดีเซล B7 (๒) น้ำมันดีเซล B10 (๓) น้ำมันดีเซล B20 (๔) น้ำมันดีเซล B7 พรีเมียม และ (๕) น้ำมันดีเซล B10 พรีเมียม ในส่วนของสถานีบริการน้ำมันของบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) มีผลิตภัณฑ์น้ำมันจำหน่าย จำนวนทั้งสิ้น ๙ ชนิด ดังนี้

(๑) กลุ่มประเภทน้ำมันเบนซิน จำนวน ๕ ชนิด ได้แก่ (๑) น้ำมันเบนซิน ๙๕ มีสัดส่วนการใช้ในปี ๒๕๖๔ ประมาณร้อยละ ๒ (๒) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ มีสัดส่วนการใช้ประมาณร้อยละ ๔๘ (๓) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 มีสัดส่วนการใช้ประมาณร้อยละ ๒๓ (๔) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 มีสัดส่วนการใช้ประมาณร้อยละ ๓ และ (๕) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๑ มีสัดส่วนการใช้ประมาณร้อยละ ๒๕

(๒) กลุ่มประเภทน้ำมันดีเซล จำนวน ๔ ชนิด ได้แก่ (๑) น้ำมันดีเซล B7 มีสัดส่วนการใช้ในปี ๒๕๖๔ ประมาณร้อยละ ๖๑ (๒) น้ำมันดีเซล B10 มีสัดส่วนการใช้ประมาณร้อยละ ๓๘ (๓) น้ำมันดีเซล B20 มีสัดส่วนการใช้ที่น้อยที่สุดประมาณร้อยละ ๑ และ (๔) น้ำมันดีเซล B7 พรีเมียม มีสัดส่วนใช้ไม่มาก

สำหรับความเหมาะสมของชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ควรลดชนิดของน้ำมันในสถานีบริการลง เพื่อลดความสับสนของประชาชนผู้บริโภคร่วมกับการมีน้ำมันหลายชนิดเกินไป อีกทั้งควรลดภาระของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจน้ำมัน และการวางแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงควรมีแผนการส่งเสริมนโยบายพลังงานทางเลือก และส่งเสริมสนับสนุนราคาสินค้าเกษตรที่ชัดเจน

๓) การกำหนดค่าการตลาดในช่วงสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้น รัฐบาลมีนโยบายยกเลิกการควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมาตั้งแต่ปี ๒๕๓๔ และเริ่มส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน เพื่อให้หลุดพ้นจากกลุ่มธุรกิจค้าน้ำมันต่างชาติ โดยบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทของคนไทย มีหน้าที่สนับสนุนรัฐบาลในการลดราคาหรืออาจมีการขายขาดทุนหรือกำหนดราคาต่ำกว่าผู้ค้าน้ำมันรายอื่น ซึ่งอาจเป็น

การกระทำที่ขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมายในต่างประเทศ ที่ทำให้มูลค่าของผู้ค้ารายอื่นสูญเสียไป และเป็นความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า ซึ่งมีโทษจำคุกและโทษปรับสูง ทั้งนี้ ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กำหนดค่าการตลาดที่เหมาะสม อยู่ที่ประมาณ ๑.๘๕ บาทต่อลิตร แต่บวกรหรือลบได้ไม่เกิน ๔๐ สตางค์ ตามหลักการเทียบเท่าการนำเข้า ซึ่ง สนพ. ใช้ราคาอ้างอิงที่แตกต่างจากข้อมูลของผู้ค้าน้ำมันแต่ละราย และมีกรรมการค้าภายในทำหน้าที่กำกับดูแล ตามราคาที่คุณค้าน้ำมันกำหนด อย่างไรก็ตาม บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทค้าน้ำมันต่างชาติ จะมีการกำหนดค่าการตลาดและราคาขายปลีก น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปได้อย่างรวดเร็ว และสะท้อนต้นทุนราคาน้ำมันดิบตลาดโลก

๔) การขึ้นลงของราคาขายปลีกรายวันของน้ำมันสำเร็จรูปเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันในตลาดโลก

ในปี ๒๕๖๓ ราคาน้ำมันเบนซินตลาดโลก เฉลี่ยอยู่ที่ ๔๖.๖๑ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ เฉลี่ยอยู่ที่ ๒๑.๙๓ บาทต่อลิตร เทียบกับราคาในปี ๒๕๖๔ ราคาน้ำมันเบนซินตลาดโลก เฉลี่ยอยู่ที่ ๗๙.๑๘ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ เฉลี่ยอยู่ที่ ๒๘.๑๓ บาทต่อลิตร และราคาน้ำมันดีเซลตลาดโลก เฉลี่ยอยู่ที่ ๔๘.๓๖ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล B7 เฉลี่ยอยู่ที่ ๒๒.๕๕ บาทต่อลิตร เทียบกับราคาในปี ๒๕๖๔ ราคาน้ำมันดีเซลตลาดโลก เฉลี่ยอยู่ที่ ๗๘.๕๘ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล B7 เฉลี่ยอยู่ที่ ๒๗.๙๔ บาทต่อลิตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า น้ำมันเบนซินตลาดโลกมีราคาปรับตัวสูงขึ้น ประมาณร้อยละ ๖๙ แต่ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ ในประเทศ ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ ๒๘ เช่นเดียวกับน้ำมันดีเซลตลาดโลกมีราคาปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากหรือประมาณร้อยละ ๕๔ แต่ว่าราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล B7 ในประเทศ ปรับตัวสูงขึ้นเพียงร้อยละ ๒๔ อย่างไรก็ตาม โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำหน้าที่ในการปรับราคาขายปลีกน้ำมันที่สะท้อนต้นทุนมากที่สุดอยู่แล้ว เพื่อดูแลประชาชน ผู้บริโภค ผู้ค้าน้ำมันในประเทศ และผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ อย่างสมดุล

๕) การเตรียมความพร้อมในการรองรับยานยนต์ไฟฟ้า

บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) มีแผนการขยายสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันให้ครอบคลุมทั่วประเทศ อย่างไรก็ตาม แผนงานการรองรับยานยนต์ไฟฟ้ามีอุปสรรคในการขออนุญาตจากคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ในการได้รับการยกเว้นเป็นผู้ประกอบกิจการไฟฟ้าของสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมัน ทั้งที่อุปกรณ์การจ่ายไฟชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าได้รับการยกเว้น ไม่ถือว่าเป็นการประกอบกิจการไฟฟ้า ทั้งนี้ ในปี ๒๕๖๔ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้มีการให้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันจำนวน ๓๑ แห่ง โดยแผนงานในปี ๒๕๖๕ จะเปิดให้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันจำนวน ๑๐๐ แห่ง และแผนงานในปี ๒๕๖๖ จะเปิดให้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันจำนวน ๓๐๐ แห่ง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและผู้บริโภคในทุกกลุ่มพื้นที่ โดยมีการอำนวยความสะดวกผู้บริโภคผ่านการใช้งานแอปพลิเคชัน EV Station Plus

คณะอนุกรรมการชี้แจงถามว่า การกำหนดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม และค่าการตลาดของผลิตภัณฑ์น้ำมันเฉลี่ยทั้ง ๙ ชนิด คือ ๒.๒๕ บาทต่อลิตร หากลดชนิดผลิตภัณฑ์ที่สถานีบริการน้ำมันลงเหลือ ๕ ชนิด จะทำให้ค่าการตลาดลดลงหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้แจงถามว่า ค่าการตลาดเป็นความลับทางการค้าของแต่ละบริษัท และน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมควรพิจารณาความจำเป็นในการใช้น้ำมันคุณภาพพรีเมียม เพื่อรองรับเครื่องยนต์รถยนต์ยุโรปที่มีสมรรถนะสูง หรือเกษตรกรที่จำเป็นต้องใช้น้ำมันเบนซิน ๙๕ ในเครื่องจักรกลการเกษตรขนาดเล็ก ซึ่งเห็นว่า กลุ่มประเภทน้ำมันดีเซล ควรเหลือเพียง ๒ ผลิตภัณฑ์ ได้แก่ น้ำมันดีเซล B7 และน้ำมันดีเซล B10 และกลุ่มประเภทน้ำมันเบนซินควรเหลือเพียง ๓ ผลิตภัณฑ์ ได้แก่ (๑) น้ำมันเบนซิน ๙๕ (๒) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ และ (๓) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ในส่วนของค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 มาจากนโยบายของรัฐในการส่งเสริมพลังงานทางเลือกเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมเอทานอลที่ได้ลงทุนไปแล้ว ถึงแม้ว่าเอทานอลราคาดีดลจะ ๒๕ บาท ซึ่งมีราคาแพงกว่าน้ำมันเบนซินพื้นฐาน หากลดชนิดผลิตภัณฑ์ที่สถานีบริการลงจากจำนวน ๙ ชนิด เหลือจำนวน ๕ ชนิด อาจทำให้ระบบคลังรับ-เก็บ-จ่ายน้ำมันที่สถานีบริการน้ำมันไม่ต้องลงทุนเพิ่ม หรือค่าเสื่อมราคาก่อสร้างถังเก็บจะส่งผลทางอ้อมต่อต้นทุนและอาจทำให้ค่าการตลาดลดลงได้

คณะอนุกรรมการชี้แจงถามว่า การกำหนดสัดส่วนไบโอดีเซลที่มีราคาแพงกว่าราคาน้ำมันดีเซลพื้นฐาน หากกำหนดให้สัดส่วนในการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลลดลงจะสามารถทำได้หรือไม่ มีความเห็นอย่างไร

ผู้แทนบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้แจงถามว่า ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซล ขึ้นอยู่กับฤดูกาลของผลิตผลทางการเกษตร ในบางช่วงมีราคาถูกและในบางช่วงมีราคาแพง น้ำมันพืชขวดละประมาณ ๕๐ บาท หรือในบางช่วงราคาปาล์มดิบ CPO ในตลาดโลกมีราคาแพง ปัญหาของผู้ประกอบการ ก็คือ การเตรียมคลังน้ำมันเพื่อมารองรับน้ำมันเชื้อเพลิงหลายชนิดและทำให้ต้นทุนสูงขึ้น และเห็นด้วยในกรณีที่ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซล มีราคาสูงขึ้นก็ควรนำมาผสมในน้ำมันดีเซลให้น้อยลง ซึ่งการกำหนดคุณภาพที่ไม่คงที่ในการกำหนดสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ จะทำให้น้ำมันดีเซลมีคุณภาพตามที่ราชการกำหนด และน้ำมันดีเซล B7 สามารถรองรับเครื่องยนต์ดีเซลมาตรฐานยุโรปได้ทั้งหมด และมาตรฐานยูโร ๕ จะทำให้ราคาน้ำมันดีเซลสูงขึ้น

คณะอนุกรรมการชี้แจงถามว่า ในช่วงเวลาระยะสั้นประมาณ ๓ - ๖ เดือน หากจะทำให้ราคาน้ำมันดีเซลลดลงเหลือ ๒๕ บาทต่อลิตร ตามข้อเรียกร้องของสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ควรมีแนวทางอย่างไร

ผู้แทนบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้แจงถามว่า รัฐบาลควรใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเครื่องมือในการทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาลดลง และควรใช้การลดสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลลง โดยการลดสัดส่วนการผสมร้อยละ ๑ จะทำให้ราคาน้ำมันดีเซลลดลงได้ประมาณ ๐.๒๐ - ๐.๒๕ บาทต่อลิตร ซึ่งต้องเสียภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน และควรให้ระยะเวลาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันปาล์ม ได้แก่ เกษตรกร คลังน้ำมันและการจ้างแรงงานในโรงงาน ซึ่งต้องมีแผนการปรับตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป ดังนั้น การประกาศลดสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลเหลือเพียงน้ำมันดีเซล

B3 – B7 จะทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลลดลง ๑ บาทต่อลิตร สำหรับค่าการตลาดมีอัตราที่ต่ำอยู่แล้ว ไม่ควรปรับลด และการปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลงก็จะทำให้ราคาขายปลีกลดลง ทั้งนี้ แนวทางดังกล่าวอาจนำมาใช้กับการลดสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพเอทานอลในกลุ่มน้ำมันเบนซิน เพื่อให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีราคาลดลงได้ด้วย

ผู้แทนบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากันทั่วประเทศ

ด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงกรุงเทพมหานครกับ ส่วนภูมิภาค (ปรับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๔๙ ซึ่งบังคับใช้มานานกว่าสิบปี ได้กำหนดน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อรวมภาษีแล้วเป็นราคาของกรุงเทพมหานครและในต่างจังหวัด ซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีราคาแพงกว่าราคาของ กรุงเทพมหานครสูงสุดจำนวน ๒ บาทต่อลิตร หากจะทำให้ราคาเท่ากันทั่วประเทศจะต้องมีหน่วยงานหรือ ให้บริษัทค้าน้ำมันมารับผิดชอบส่วนต่างของราคา ซึ่งน้ำมันเป็นสินค้าที่มีกำไรหรือค่าการตลาดเพียงเล็กน้อย และไม่เหมือนกับการขายสินค้าชนิดอื่น ๆ ที่มีกำไรมากพอที่จะสามารถนำมาเป็นต้นทุนค่าขนส่งสินค้าให้กับผู้บริโภคได้

๒) การกำหนดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม

บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามนโยบายเชื้อเพลิงชีวภาพของรัฐในการส่งเสริมให้ใช้น้ำมันดีเซล B10 และ B20 และเห็นด้วยหากจะมีการกำหนดนโยบายให้ลดชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงตามสถานีบริการลงมา เพื่อความสะดวกในการบริหารจัดการ

๓) การกำหนดค่าการตลาดในช่วงสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้น

ในช่วงสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้น ผู้ค้าน้ำมันปรับราคาขายปลีกขึ้นพร้อม ๆ กัน เนื่องจากมีต้นทุนน้ำมันดิบ ณ โรงกลั่นเหมือนกัน และกระทรวงพลังงานได้ขอความร่วมมือผู้ค้าน้ำมันหลายครั้ง เพื่อขอให้ลดค่าการตลาดในโครงสร้างราคาน้ำมัน แต่ขอยืนยันว่าไม่สามารถลดลงกว่านี้ได้อีกแล้ว

๔) การเตรียมความพร้อมในการรองรับยานยนต์ไฟฟ้า

ในปี ๒๕๖๔ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) มีพันธมิตรทางธุรกิจลงทุนตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันบางจาก ประมาณ ๖๐ แห่ง และในปี ๒๕๖๕ อีก ๖๐ แห่ง ให้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าทั้งกระแสสลับ AC Charging และกระแสตรง DC Charging โดยตั้งเป้าไว้ที่ ๒๐๐ สถานี หรือประมาณ ๑,๒๐๐ หัวชาร์จ นอกจากนี้สถานีบริการน้ำมันบางจากกลางเมืองจะมีการลงทุนให้เป็นสถานที่พักผ่อนในระหว่างที่ลูกค้ารอการชาร์จแบตเตอรี่รถ EV ให้สามารถใช้เวลาในการเดินเลือกซื้อสินค้าได้

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า การกำหนดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมควรเป็นอย่างไร

ผู้แทนบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า การกำหนดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มประเภทน้ำมันดีเซล ควรเหลือเพียง ๒ ผลิตภัณฑ์ ได้แก่ น้ำมันดีเซล B7 และน้ำมันดีเซล B7 พรีเมียม และกลุ่มประเภทน้ำมันเบนซินควรเหลือเพียง ๒ ผลิตภัณฑ์ ได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20

คณะกรรมการวิชาการชี้ถามว่า การกำหนดสัดส่วนไบโอดีเซลที่มีราคาแพงกว่าราคาน้ำมันดีเซลพื้นฐาน หากกำหนดให้สัดส่วนในการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลลดลงจะสามารถทำได้หรือไม่ มีความเห็นอย่างไร

ผู้แทนบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ตอบประเด็นชี้ถามว่า เห็นด้วยกับหลักการส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งราคาเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซล B100 มีราคาอยู่ที่ ๔๖.๘๘ บาทต่อลิตร หากไม่มีการนำไบโอดีเซลมาผสมเป็นน้ำมันดีเซล B7 ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล B0 จะลดลงประมาณ ๓ บาทต่อลิตร หรือถ้าผสมเป็นน้ำมันดีเซล B3 ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล B0 จะสูงขึ้นประมาณ ๑.๕๐ - ๑.๖๐ บาทต่อลิตร อย่างไรก็ตาม หากมีการลดสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพลง โรงกลั่นน้ำมันจะต้องเสียภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลและผู้บริโภคต้องรับภาระราคาขายปลีกที่เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนด้วย

๓.๒.๑๓ การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองของภาคประชาชน

นายอิฐบูรณ์ อ้นวงษา รองเลขาธิการสภาองค์กรของผู้บริโภค ในฐานะผู้แทนภาคประชาชน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ ในส่วนของภาษีเทศบาล

การจัดเก็บรายได้ให้กับเทศบาลที่โรงกลั่นน้ำมันตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ไม่ใช่ภาษีของเทศบาลทุกแห่งทั่วประเทศ และโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ เป็นราคาเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่ใช่ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของจังหวัดปลายทาง

๒) การเปรียบเทียบราคาน้ำมันไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ราคาเปรียบเทียบน้ำมันเชื้อเพลิงของกระทรวงพลังงานกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ราคาน้ำมันผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล และไบโอดีเซล) ที่จำหน่ายในประเทศไทย เปรียบเทียบกับราคาน้ำมันปกติที่จำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน สภาองค์กรของผู้บริโภคเห็นว่า ราคาน้ำมันของไทยอยู่ในระดับปานกลาง แต่น้ำมันดีเซลเป็นน้ำมันขับเคลื่อนเศรษฐกิจของชาติ พบว่า ราคาน้ำมันดีเซลของไทยสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่แข่งทางเศรษฐกิจหลายประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย เมียนมา เวียดนาม และมาเลเซีย

๓) ปัญหาของราคาน้ำมันไทยมีความไม่เป็นธรรมในการกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น

ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นในประเทศไม่ได้ใช้ราคาต้นทุนที่แท้จริงตามนโยบายที่รัฐบาลประกาศ โดยคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) มีการกำหนดราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นในประเทศ โดยใช้ราคาเสมือนการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากประเทศสิงคโปร์มาประเทศไทย โดยใช้ราคานำเข้าอ้างอิงราคาซื้อขายน้ำมันสำเร็จรูปของตลาดภูมิภาคเอเชีย (ราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดสิงคโปร์ /ราคา Mean of Platts Singapore: MOPS) และบวกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าขนส่งเทียม ทั้งนี้ ปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่สามารถผลิตน้ำมันสำเร็จรูปได้เกินกว่าความต้องการใช้ในประเทศมานานหลายปีแล้ว การให้บวกค่าใช้จ่ายเทียมหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีจริง จึงเป็นการกำหนดราคาที่ไม่เป็นธรรมเนื่องจากโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ คือ โรงกลั่นในเครือของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้แก่

ไทยออยล์ พีทีที โกลบอลเคมิคอล และไออาร์พีซี รวมปริมาณการกลั่นประมาณ ๖๕๐,๐๐๐ บาร์เรลต่อวัน และบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) รวมปริมาณในปี ๒๕๖๒ ประมาณการกลั่น ๑,๐๒๓,๐๐๐ บาร์เรลต่อวัน หรือประมาณ ๑๖๐ ล้านลิตรต่อวัน แต่มีการใช้ ๑๑๕ ล้านลิตรต่อวัน มีการส่งออก ๒๔ ล้านลิตรต่อวัน และมีการนำเข้า ๓ ล้านลิตรต่อวัน ประเทศไทยมีแหล่งน้ำมันดิบที่มีการผลิตเชิงพาณิชย์ผ่านระบบสัมปทานภายใต้พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ โดยสามารถผลิตน้ำมันดิบและคอนเดนเสท (Condensate) รวมกันได้ ๑๘๗,๐๐๐ บาร์เรลต่อวัน คิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของการจัดหาน้ำมันดิบทั้งหมดของประเทศ

จากศักยภาพทางพลังงานของประเทศไทยดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์การกำหนดราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่น ไม่สอดคล้องกับศักยภาพพลังงานของประเทศในปัจจุบัน และไม่เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาว่าต้องการให้ราคาพลังงานสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง หลักเกณฑ์การกำหนดราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่น ของรัฐบาลจากอดีตถึงปัจจุบันไม่มีการเปลี่ยนแปลง ยังคงใช้หลักการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการโดยใช้ต้นทุนสมมติต่าง ๆ มาประกอบเป็นเกณฑ์กำหนดราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่น

๔) นโยบายส่งเสริมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงกว่าราคาน้ำมันตลาดโลก

การส่งเสริมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ ทั้งเอทานอลและไบโอดีเซล มีวัตถุประสงค์เริ่มต้นเพื่อเป็นทางเลือกของประชาชน หรือลดความเดือดร้อนจากผลกระทบของราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดโลกมีราคาสูงขึ้น และช่วยเหลือเพิ่มรายได้ให้เกษตรกร แต่ปัญหาที่เกิดขึ้น คือการใช้หลักการสร้างแรงจูงใจผู้ประกอบการให้มีการลงทุนเพื่อผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพในประเทศด้วยการกำหนดสูตรราคาเอทานอล และไบโอดีเซลให้มีราคาที่สูงกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพในตลาดโลก และสูงกว่าราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดโลก

จากข้อมูล ณ วันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๔ พบว่า ราคาเอทานอลอ้างอิงของไทยอยู่ที่ ๒๕.๑๕ บาทต่อลิตร แต่ราคาเบนซิน ๙๕ ตลาดสิงคโปร์ อยู่ที่ ๒๑.๕๔ บาทต่อลิตร ราคาเอทานอลสูงกว่า ๓.๖๑ บาทต่อลิตร ส่วนราคาไบโอดีเซล B100 อ้างอิงของไทยอยู่ที่ ๔๖.๑๕ บาทต่อลิตร แต่ราคาดีเซลหมุนเร็วตลาดสิงคโปร์อยู่ที่ ๑๙.๗๘ บาทต่อลิตร ราคาไบโอดีเซล B100 สูงกว่า ๒๖.๓๗ บาทต่อลิตร ซึ่งการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพของประเทศไทยถูกกำหนดราคาอ้างอิงไว้สูงมาก โดยเฉพาะไบโอดีเซล B100 ที่มีการปรับราคาทุกสัปดาห์ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปสูงขึ้นกว่าความเป็นจริง รัฐบาลใช้วิธีเก็บภาษีน้ำมัน และเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในอัตราที่สูงกับน้ำมันสำเร็จรูปปกติ ทำให้น้ำมันสำเร็จรูปปกติมีราคาขายปลีกที่สูงขึ้นจนภาคขนส่งและประชาชนได้รับความเดือดร้อน

๕) การเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันในอัตราที่สูง

การเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันของรัฐบาลในอัตราที่สูง ในขณะที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ โดยการตั้งราคาอ้างอิงสูง ขณะเดียวกันรัฐบาลได้มีการเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันในอัตราที่สูงด้วย ภาษีสรรพสามิตน้ำมันเป็นภาษีทางอ้อมของผู้ประกอบการธุรกิจน้ำมันที่ผลกำไรมาให้ผู้ซื้อน้ำมัน รัฐบาลเข้ามาบริหารประเทศในจังหวะที่ราคาน้ำมันตลาดโลกลดลงทำให้น้ำมันที่หน้าโรงกลั่นประเทศไทยลดลงตามไปด้วย รัฐบาลได้เรียกเก็บภาษีน้ำมันในกลุ่ม

ดีเซลในอัตราที่สูงขึ้น โดยราคาน้ำมันดีเซลของประเทศไทยก่อนรัฐบาลเข้ายึดอำนาจเมื่อปี ๒๕๕๗ เก็บภาษีน้ำมันลิตรละ ๐.๐๐๕ บาท แต่ในปัจจุบันรัฐบาลเก็บภาษีน้ำมันดีเซล B7 ลิตรละ ๕.๙๙ บาท ต่อลิตร B10 ลิตรละ ๕.๘๘ และ B20 เก็บในอัตรา ๕.๑๕ บาทต่อลิตร ขณะที่การเก็บภาษีในกลุ่มน้ำมันเบนซิน อยู่ในอัตราที่ไม่เปลี่ยนแปลงคือ ๖ - ๗ บาทต่อลิตร ผลของการเก็บภาษีน้ำมันของรัฐบาลในกลุ่มดีเซล ประมาณ ๕๐ - ๗๐ ล้านบาทต่อวัน ทำให้รัฐบาลมีรายได้จากภาษีน้ำมันประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ซึ่งสูงกว่าทุกรัฐบาลที่ผ่านมานับตั้งแต่ปี ๒๕๓๗

๖) การเก็บเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นเงินลักษณะภาษีที่เรียกเก็บจากผู้ค้าน้ำมันทางอ้อมเพื่อมาเรียกเก็บโดยตรงกับผู้ซื้อน้ำมันเช่นเดียวกับภาษีน้ำมันตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้รักษาระดับราคาน้ำมันในวิกฤติราคาน้ำมันตลาดโลก ไม่ให้เกิดผลกระทบรุนแรงต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน เมื่อรัฐมนตรีนโยบายส่งเสริมให้มีการนำน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่ถูกกำหนดราคาอ้างอิงที่มีราคาสูงมาผสมในน้ำมันปกติมากขึ้น เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจึงเป็นเครื่องมือทำให้ราคาขายปลีกสูงขึ้น การนำเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จ่ายชดเชยราคาทำให้ราคาขายปลีกร้านน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีสัดส่วนผสมน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพมีราคาสูงขึ้นไปด้วย

๗) ค่าการตลาดของราคาน้ำมันที่หน้าสถานีบริการน้ำมัน

ในช่วงปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ ค่าการตลาดน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่เกิน ๒ บาทต่อลิตร เนื่องจากมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้กำหนดค่าการตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ที่ ๑.๘๕ บาทต่อลิตร จนถึง วันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ กบง. มีมติปรับปรุงค่าการตลาดที่เหมาะสมของน้ำมันกลุ่มดีเซลหมุนเร็ว ผลิตภัณฑ์ โดยกำหนดให้ค่าการตลาดน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 สูงกว่าค่าการตลาดน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B7 และ B20 เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการ จำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 โดยยังคงค่าการตลาดเฉลี่ยของทุกผลิตภัณฑ์อยู่ที่ระดับ ๑.๘๕ บาทต่อลิตร ตามมติ กบง. (วันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑) และตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (วันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๓) ซึ่งได้ปรับเพิ่มค่าการตลาดเฉลี่ยจาก ๑.๘๕ บาทต่อลิตร โดยย้ายค่าขนส่งน้ำมันทางท่อจากศรีราชา - กรุงเทพฯ ที่เป็นค่าใช้จ่ายประมาณ ๐.๑๕ บาทต่อลิตรที่อยู่ในส่วนของราคา ณ โรงกลั่น ย้ายมาอยู่ในส่วนของค่าการตลาด ทำให้ค่าการตลาดจากเดิมอยู่ที่ ๑.๕๐ - ๑.๘๕ บาทต่อลิตร ปรับเป็น ๒ บาทต่อลิตร

๘) ข้อเสนอการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของสภาองค์กรของผู้บริโภค

๘.๑) ให้กระทรวงการคลังลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันลง ๕ บาทต่อลิตร

๘.๒) ให้กระทรวงพลังงานยกเลิกการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ E85 และดีเซล

B20 และกำหนดการปรับราคาน้ำมันขายปลีกไม่เกิน ๒ ครั้งต่อเดือน

๘.๓) ให้กระทรวงพลังงานกำหนดราคา ณ โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ

ให้เทียบเท่าราคาซื้อขายน้ำมันสำเร็จรูปของตลาดภูมิภาคเอเชีย (ราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดสิงคโปร์/ราคา Mean of Platts Singapore: MOPS) การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศใช้ราคานำเข้าอ้างอิง และบวกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าขนส่งที่ไม่ได้เกิดขึ้นจริง ปัจจุบันประเทศไทยสามารถผลิตน้ำมันสำเร็จรูปได้เกินกว่าความต้องการใช้ในประเศมาหลายปีแล้ว ซึ่งการให้บวกค่าใช้จ่ายเทียมหรือค่าใช้จ่ายไม่มีจริง เป็นการกำหนดราคาที่ไม่เป็นธรรม

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า การปรับลดองค์ประกอบของราคาน้ำมันในโครงสร้างราคาน้ำมันควรปรับส่วนใดบ้าง โดยเฉพาะราคาน้ำมันที่หน้าโรงกลั่น

ผู้แทนภาคประชาชน ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า การกำหนดสูตรราคาหน้าโรงกลั่นควรใช้เป็นราคาต้นทุนน้ำมันดิบ หรืออ้างอิงราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่แท้จริงของตลาดโลก ซึ่งราคาน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปต่างกันประมาณ ๒๐ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อหนึ่งบาร์เรล เทียบหนึ่งเหรียญดอลลาร์สหรัฐเทียบเงินบาทยี่สิบสตางค์ หรือหากจะใช้ราคาซื้อขายน้ำมันสำเร็จรูปของตลาดสิงคโปร์ก็ได้ แต่ขอให้ไม่มีเรื่องค่าพรีเมียม (Premium) ค่าขนส่งจากสิงคโปร์มาไทย ค่าประกันภัยค่าน้ำมันสูญหาย ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่เกิดขึ้นจริง

๓.๒.๑๔ การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองของผู้ทรงคุณวุฒิด้านพลังงาน

นายพิชัย นริพทะพันธุ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิด้านพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม

การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการเพื่อลดราคาน้ำมันและสร้างความเป็นธรรมให้กับประชาชนผู้บริโภคน้ำมัน เพื่อช่วยลดค่าครองชีพให้กับประชาชน ซึ่งในการพิจารณาเพื่อปรับลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องคำนึงถึงความสอดคล้องกับทิศทางในการใช้พลังงานของโลกในอนาคต โดยคาดการณ์ว่าในอนาคตราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะไม่ปรับตัวสูงขึ้นมากไปกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากหากมีการปรับราคาสูงขึ้น ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีแหล่งน้ำมันดิบที่มีการค้นพบจำนวนมากหลายแหล่งก็จะมีการผลิตน้ำมันดิบออกมาจำหน่ายมากขึ้น อีกทั้งในอนาคตการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าก็จะเข้ามาแทนที่การใช้รถที่ใช้ น้ำมัน แม้ว่าปัจจุบันราคาน้ำมันในตลาดโลกจะปรับลดลงมาแล้ว เมื่อเทียบกับในอดีต แต่อย่างไรก็ตามโครงสร้างราคาน้ำมันของประเทศไทย ซึ่งมีองค์ประกอบที่ทำให้ราคาน้ำมันมีราคาแพงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น จึงควรที่จะต้องมีการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงและมีความเป็นธรรมกับประชาชน

๒) ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นของประเทศไทยปัจจุบัน

การกำหนดราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นเท่ากับราคาสิงคโปร์บวกด้วยค่าขนส่งมีความไม่เป็นธรรมกับผู้บริโภค เนื่องจากไม่ได้มีค่าใช้จ่ายในส่วนค่าขนส่งที่เกิดขึ้นจริง โดยในอดีตประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากประเทศสิงคโปร์ จึงมีค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าขนส่ง แต่ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงกลั่นที่ผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศได้เอง จึงไม่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งจากประเทศสิงคโปร์ โดยราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นของประเทศไทยควรมีราคาเท่ากับราคาหน้าโรงกลั่นของประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากมีต้นทุนและประสิทธิภาพในการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปที่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่า โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยมีการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปที่เหลือไปจำหน่ายยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ พม่า ลาว กัมพูชา เป็นต้น ซึ่งเป็นราคาที่ถูกลงกว่าที่จำหน่ายในประเทศ โดยราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นที่จำหน่ายในประเทศ หากมีคุณภาพมาตรฐานที่เท่ากับน้ำมันที่ส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ควรมีราคาเท่ากับราคาส่งออกไปจำหน่ายยังประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่า โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยได้มีการขยายกำลังการผลิตเพื่อส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นได้มีการปรับลดราคา

ลงมาเมื่อปีที่แล้ว แต่ก็ยังคงเป็นราคาที่สามารถปรับลดลงได้อีก โรงกลั่นน้ำมันส่วนใหญ่ของประเทศเป็นของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีการผูกขาด ดังนั้น จึงควรมีการเจรจาต่อรองเพื่อให้มีการปรับลดราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นให้เหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชนผู้บริโภค โดยคณะกรรมการการพลังงานควรมีการเสนอให้รัฐบาลกำหนดแนวทางในการเจรจาเพื่อลดราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นให้เท่ากับราคาหน้าโรงกลั่นสิงคโปร์ เนื่องจากปัจจุบันโรงกลั่นน้ำมันได้รับการคืนทุนและมีผลกำไรในการประกอบธุรกิจแล้ว

๓) ภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันมีแนวคิดเพื่อนำรายได้จากภาษีมาสร้างถนนและบำรุงท้องถนนให้อยู่ในสภาพดี ในอดีตรัฐมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล แต่เมื่อราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น ๑๐๐ กว่าดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล รัฐจึงลดการจัดเก็บเหลือเพียงลิตรละ ๐.๐๑ บาท ซึ่งเป็นการจัดเก็บภาษีในจำนวนที่น้อยมากหรือเกือบไม่จัดเก็บเลย ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบจากราคาน้ำมันดีเซลที่สูงขึ้น เนื่องจากน้ำมันดีเซลจะใช้ในภาคการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน ต่อมาเมื่อสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกได้ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๕๗ จึงได้เริ่มมีการทยอยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลมากขึ้น ซึ่งก็เป็นวิธีการที่ถูกต้อง แต่อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันได้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลสูงถึงจำนวนลิตรละ ๕.๙๙ บาท ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงเกินไปนั้น ทำให้อาหารราคาน้ำมันดีเซลในประเทศสูงขึ้นมาก และเมื่อรวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว จะทำให้มีการเก็บภาษีน้ำมันดีเซล รวมเท่ากับ ๖.๔๑ บาท ต่อลิตรดังนั้น จึงควรมีการปรับลดการเก็บภาษีอย่างน้อยครั้งหนึ่งหรือจัดเก็บลดลงลิตรละ ๓ บาท

ทั้งนี้ หากเทียบกับในอดีตที่มีการเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันน้อยมาก ในอัตราลิตรละ ๐.๐๑ บาท หรือเกือบไม่จัดเก็บเลย แต่มาทยอยจัดเก็บเพิ่มสูงขึ้นในช่วงที่ราคาน้ำมันลดลงหลังปี ๒๕๕๗ ดังนั้น เมื่อราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้น ก็ควรจะลดการจัดเก็บภาษีลง ทั้งนี้ เพราะน้ำมันดีเซลเป็นต้นทุนของการผลิตและต้นทุนของการขนส่งของสินค้า เพื่อเป็นการลดค่าครองชีพของประชาชน ทั้งนี้ สำหรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในส่วนของน้ำมันเบนซิน ก็ควรคงการจัดเก็บไว้เช่นเดิม เพราะเป็นการจัดเก็บจากผู้ใช้น้ำมันที่มีฐานะดี และเพื่อให้รัฐมีรายได้เพื่อนำไปสร้างและบำรุงรักษาถนน

๔) การลดการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

การจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรมีการลดการเก็บในสัดส่วนที่น้อยลง เนื่องจากราคาน้ำมันในอนาคตไม่น่าจะมีความผันผวนมากนัก เพราะมีการค้นพบแหล่งน้ำมันในประเทศสหรัฐอเมริกาหลายแห่ง ซึ่งหากมีการขาดแคลนน้ำมันประเทศสหรัฐอเมริกาก็จะมีการผลิตน้ำมันดิบออกมาจำหน่ายมากขึ้น นอกจากนี้แนวโน้มการใช้ใช้น้ำมันของโลกจะลดลงเรื่อย ๆ เนื่องจากจะมีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น โดยเข้ามาแทนที่การใช้ยานยนต์ที่ใช้ใช้น้ำมัน ดังนั้น จึงไม่จำเป็นที่จะต้องจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในจำนวนที่มากนัก และไม่ควรรนำเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปสนับสนุนราคาสินค้าเกษตรที่นำมาผลิตเป็นพลังงาน (เอทานอลและไบโอดีเซล) เนื่องจาก การสนับสนุนราคาสินค้าเกษตร ควรเป็นเรื่องของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องดำเนินการในเรื่องนี้โดยตรง

ทั้งนี้ ในช่วงที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น รัฐบาลก็ควรนำเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าแทรกแซงราคาเพื่อไม่ให้ประชาชนเดือดร้อน ซึ่งคาดว่าราคาน้ำมันจะเกิด

การผันผวนในระยะเวลาที่สั้น ๆ เท่านั้น และเมื่อราคาน้ำมันปรับลดลงก็สามารถจะเก็บเงินเข้ากองทุน มาทดแทนได้ โดยในอดีตที่มีการนำเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าเป็นรายได้รัฐ ก็เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง เนื่องจากเงินดังกล่าวเป็นเงินของประชาชนที่จัดเก็บเข้ากองทุน เพื่อนำมาแทรกแซงราคาน้ำมันในช่วงที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งไม่ใช่เป็นการจัดเก็บเงินในลักษณะของเงินภาษีที่รัฐจัดเก็บจากประชาชน และนำเข้าเป็นรายได้ของรัฐ นอกจากนี้การใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการอุดหนุนราคาพลังงาน ข้ามประเภท โดยการเก็บเงินจากผู้ใช้น้ำมันเพื่อใช้ในการอุดหนุนราคาแก๊สก็เป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่เป็นธรรมกับผู้ใช้น้ำมันจึงควรมีการพิจารณาหาแนวทางในการดำเนินการในเรื่องนี้ให้ถูกต้อง และเหมาะสมต่อไป

๕) การลดราคาเอทานอลและราคาไบโอดีเซล

ปัจจุบันราคาเอทานอลที่ผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีราคาที่สูงมากถึงลิตรละ ๒๔.๘๓ บาท ในขณะที่ราคาเนื้อน้ำมันที่กลั่นแล้วอยู่ที่ลิตรละ ๑๔.๕๘ บาท โดยราคาเอทานอลในตลาดโลกมีราคาที่ใกล้เคียงกับราคาน้ำมันที่กลั่นแล้ว ดังนั้น การนำวัตถุดิบทางการเกษตร (เอทานอล และไบโอดีเซล) ที่มีราคาแพงมาผสมกับเนื้อน้ำมันที่มีราคาถูกกว่า จึงไม่เหมาะสมในทางเศรษฐศาสตร์ ดังนั้น รัฐจึงควรมีการเจรจากับผู้ผลิตเอทานอลเพื่อลดราคาเอทานอลให้ต่ำลงเหลือประมาณ ๑๕ - ๑๖ บาทต่อลิตร เพื่อให้ใกล้เคียงกับราคาน้ำมันและราคาเอทานอลในตลาดโลก ซึ่งจะช่วยให้สามารถลดราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ นอกจากนี้ควรมีการเจรจาเพื่อลดราคาน้ำมันปาล์มที่ผสมในไบโอดีเซลด้วย เพราะมีราคาสูงถึงลิตรละ ๓๖.๙๖ บาท ทั้งนี้ ในสถานการณ์ที่ราคาไบโอดีเซลมีราคาสูงขึ้น ก็ควรลดการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันพื้นฐานในสัดส่วนที่ลดลงเพื่อลดราคาน้ำมันดีเซล

๖) การลดค่าการตลาด

ในอดีตค่าการตลาดน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นมากถึงลิตรละ ๒.๒๘ - ๔.๓๑ บาท ซึ่งเมื่อคิดเฉพาะสัดส่วนค่าการตลาดที่สถานีบริการน้ำมันจะได้รับ คิดเป็นสัดส่วนเพียงลิตรละ ๕๐ - ๖๐ สตางค์ต่อลิตร โดยค่าการตลาดในสัดส่วนที่เหลือจะตกเป็นของบริษัทผู้ค้าน้ำมันทั้งหมด ซึ่งจะเห็นได้ว่าบริษัทผู้ค้าน้ำมันได้รับผลกำไรจากค่าการตลาดสูงเกินไป ทั้ง ๆ ที่ได้รับผลกำไรจากการกลั่นน้ำมันอยู่แล้ว ดังนั้น ค่าการตลาดที่สูงเกินไปจึงไม่เป็นธรรมกับผู้ใช้น้ำมัน อย่างไรก็ตาม หลังจากที่ได้มีการออกมาเรียกร้องของภาคประชาชนเพื่อให้ลดค่าการตลาดลง ทำให้มีการลดค่าการตลาดเหลือลิตรละ ๑.๙๘ - ๓.๕๒ แต่อย่างไรก็ตามค่าการตลาดดังกล่าวก็ยังถือว่ามีส่วนที่สูงกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้น จึงควรมีการปรับลดลงให้เหมาะสมตามความเป็นจริง โดยควรมีค่าเฉลี่ยไม่เกิน ๑.๕๐ บาท ต่อลิตร ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันค่าการตลาดเฉลี่ยอยู่ที่ ๒.๓๖ บาท ซึ่งควรมีการศึกษาเพื่อปรับลดค่าการตลาดที่เหมาะสมเพื่อให้เป็นธรรมกับผู้บริโภค

๗) การลดการเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

ปัจจุบันการใช้เงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน มีการใช้เงินที่ไม่เหมาะสมเท่าที่ควร ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังนั้น จึงควรมีการควบคุมให้มีการใช้เงินกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์ในการประหยัดและการอนุรักษ์พลังงาน ทั้งนี้ หากไม่สามารถปรับปรุงการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพได้ ก็ควรจะต้องพิจารณายกเลิกการเก็บเงินเข้ากองทุนหรือลดการเก็บเงินเข้ากองทุนให้เหลือเพียงลิตรละ ๐.๐๐๑ บาท

นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิด้านพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลอาจกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังนี้

๑) มาตรการในระยะสั้น ประกอบด้วย

๑.๑) การชดเชยโดยใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรักษาระดับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง โดยที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงวงเงินกู้จากเดิมไม่เกิน ๒ หมื่นล้านบาท เป็นไม่เกิน ๔ หมื่นล้านบาท ซึ่งปัจจุบันกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีอัตราการชดเชยอยู่ที่ ๓ - ๔ พันล้านบาทต่อเดือน (ไม่รวมก๊าซปิโตรเลียมเหลว)

๑.๒) การลดภาษีสรรพสามิต มาตรการดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของรัฐบาลในอนาคต ซึ่งการกำหนดแนวทางและมาตรการในการชดเชยควรพิจารณาและชดเชยให้ตรงตามกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเป็นประโยชน์ต่อประเทศ

๒) มาตรการในระยะยาว ประกอบด้วย

๒.๑) ภาครัฐควรตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาและศึกษาร่วมกัน โดยเชิญผู้ที่มีความรู้และมีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการบริหารจัดการโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง การบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการและกลไกในการเยียวยาประชาชน

๒.๒) เนื่องจากปัญหาด้านพลังงานของประเทศไทยเป็นปัญหาเชิงซ้อนมีการนำผลผลิตทางการเกษตรมาผลิตพลังงาน ดังนั้น รัฐบาลควรพิจารณาทั้งโครงสร้างในภาคพลังงาน และภาคการเกษตร

๒.๓) ภาครัฐควรพิจารณาเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางในการบริหารจัดการรวมทั้งการดำเนินงานที่เกี่ยวกับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากประเทศไทยมีอัตราการนำเข้าน้ำมันดิบร้อยละ ๘๐ - ๙๐ ภาครัฐอาจมีวิธีการบริหารกลไกราคาน้ำมันระยะยาว โดยการสร้างคลังน้ำมันเพื่อจัดเก็บและสำรองน้ำมันที่ไทยนำเข้ามาจากต่างประเทศในช่วงที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีราคาถูก และนำน้ำมันที่สำรองไว้มาใช้หรือผสมกับน้ำมันที่นำเข้ามาจากต่างประเทศในช่วงที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น เพื่อไม่ให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นจนเกินไป

๒.๔) สถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลกระทบต่อทั่วโลกและประเทศไทยอย่างมาก โดยเฉพาะภาคเศรษฐกิจ ภาคขนส่ง และภาคอุตสาหกรรม

๒.๕) ควรพิจารณาเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการในช่วงเปลี่ยนผ่านและมาตรการเพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อภาคธุรกิจของประเทศไทย ดังนั้น จึงควรพิจารณากำหนดแนวทางและมาตรการที่จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศ

ในส่วนของธุรกิจการนำผลผลิตทางการเกษตร ได้แก่ อ้อย มันสำปะหลัง ปาล์ม น้ำมัน มาผลิตพลังงาน โดยอ้อยและมันสำปะหลังนำมาผลิตเอทานอล และปาล์มนำมาผลิตไบโอดีเซล ซึ่งในอุตสาหกรรมเอทานอลจะพบปัญหาน้อยมาก เนื่องจากมีผู้ประกอบการน้อยรายและส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ แต่ในอุตสาหกรรมไบโอดีเซลมักพบปัญหาหลายประการ เช่น ไม่มี

การจัดเก็บข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับปริมาณปาล์มน้ำมัน ทั้งในส่วนที่นำมาบริโภคและส่วนที่นำมาผลิตพลังงาน รายได้และรายชื่อของกลุ่มโรงสกัดที่รับซื้อปาล์มน้ำมัน ปริมาณปาล์มน้ำมันที่กลุ่มโรงกลั่นรับซื้อ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายบางประการที่ไม่เอื้ออำนวย เป็นต้น ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าวภาครัฐควรกำหนดนโยบาย กลไก และการบริหารจัดการที่ชัดเจน

๓) ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

๓.๑) ภาครัฐควรปรับลดชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีน้ำมันเชื้อเพลิงหลากหลายชนิด ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการของสถานีบริการน้ำมัน

๓.๒) ควรกำหนดกรอบและเพดานราคาของไบโอดีเซล โดยพิจารณาจากผู้ประกอบการที่ผลิตไบโอดีเซลและราคาน้ำมันในตลาดโลก เพื่อรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันในประเทศ

๓.๒.๑๕ การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในมุมมองทางวิชาการ

นายคุรุจิต นาครทรรพ ผู้อำนวยการสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) การปรับตัวของราคาน้ำมันที่ไม่สอดคล้องกับราคาน้ำมันตลาดโลก

ต้นทุนเนื้อน้ำมันที่นำเข้ามากลั่น นับเป็นหนึ่งในปัจจัยในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงที่สถานีบริการน้ำมัน เมื่อราคาน้ำมันตลาดโลกมีการเปลี่ยนแปลงไม่ว่าจะปรับขึ้นหรือลดลง ผลกระทบที่มีต่อราคาขายปลีกหน้าสถานีบริการอาจจะปรับเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่า เนื่องจากมีองค์ประกอบส่วนอื่น ๆ ที่ต้องนำมาคิดรวมด้วย เช่น นโยบายส่งเสริมพลังงานทดแทน ค่าสำรองน้ำมันตามกฎหมาย ค่าปรับปรุงคุณภาพยูโร ๔ เป็นต้น นอกจากนี้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงหน้าสถานีบริการยังมีส่วนประกอบอื่น ๆ ด้วย คือ ภาษี กองทุน และค่าการตลาด ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้ไม่ได้แปรผันโดยตรงกับการปรับขึ้นและลดลงของตลาดโลก

ในส่วนของราคาเชื้อเพลิงชีวภาพที่ผสมในน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ นั้น ก็ส่งผลต่อราคาหน้าโรงกลั่นด้วย เนื่องจากราคาเอทานอลและไบโอดีเซล (B100) มีความผันผวนน้อยกว่าราคาตลาดโลก โดยราคาเอทานอลเป็นราคาประกาศรายเดือน และราคาไบโอดีเซล (B100) เป็นราคาประกาศรายสัปดาห์ หากน้ำมันสำเร็จรูปชนิดใดมีสัดส่วนของเชื้อเพลิงชีวภาพผสมอยู่มาก ก็จะทำให้ราคา ณ โรงกลั่น (รวมถึงไปถึงราคาหน้าสถานีบริการ) ของน้ำมันชนิดนั้นปรับตัวไม่เท่ากับราคาน้ำมันตลาดโลก นอกจากนี้ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทไทยและดอลลาร์สหรัฐ) มีผลกับราคา ณ โรงกลั่นด้วย หากเงินบาทไทยอ่อนค่าจะส่งผลให้ราคา ณ โรงกลั่น มีราคาสูงขึ้น เปรียบเสมือนการซื้อสินค้าเข้ามาในราคาที่แพงขึ้น

๒) ราคา ณ โรงกลั่น เป็นส่วนที่กำหนดการขึ้นและลงของราคาขายปลีกอ้างอิง

ราคา ณ โรงกลั่น หรือ ต้นทุนเนื้อน้ำมัน เป็นส่วนที่กำหนดการขึ้นและลงของราคาขายปลีก เนื่องจากราคาน้ำมันขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงปรับขึ้นและลงตามราคาน้ำมันตลาดโลก โดยอิงกับราคาน้ำมันตลาดสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดกลางในภูมิภาค และมีอัตราส่วนประมาณ ร้อยละ ๕๐ - ๖๐ ของราคาน้ำมัน

๓) การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน ในช่วงสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ระหว่างวันที่ ๔ มกราคม – ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

ข้อมูลระหว่างวันที่ ๔ มกราคม – ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปสิงคโปร์ในกลุ่มน้ำมันเบนซินมีการปรับขึ้นราคา คิดเป็นร้อยละ ๖๗ และกลุ่มน้ำมันดีเซลมีการปรับขึ้นราคา คิดเป็นร้อยละ ๖๑ ซึ่งราคาน้ำมันของประเทศไทยในกลุ่มน้ำมันเบนซินมีการปรับลดและปรับขึ้นราคาขายปลีก รวมทั้งหมดจำนวน ๕๒ ครั้ง โดยน้ำมันเบนซินมีการปรับขึ้นราคา ร้อยละ ๓๐ แก๊สโซฮอล์ ๙๕ ร้อยละ ๓๙ แก๊สโซฮอล์ ๙๑ ร้อยละ ๔๐ แก๊สโซฮอล์ E20 ร้อยละ ๔๒ และแก๊สโซฮอล์ E85 ร้อยละ ๓๐ ในส่วนของกลุ่มน้ำมันดีเซลมีการปรับลด/ขึ้นราคาขายปลีก รวมทั้งหมด ๕๒ ครั้ง โดยน้ำมันดีเซล B7 มีการปรับขึ้นราคา ร้อยละ ๒๑ ดีเซล B10 ร้อยละ ๓๗ และดีเซล B20 ร้อยละ ๓๘

๔) ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ปัจจุบันรัฐบาลได้ดำเนินการเพื่อบรรเทาภาระค่าครองชีพของประชาชนอย่างเต็มที่แล้ว ซึ่งพิจารณาได้จากสถานะของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และหากในอนาคตราคาน้ำมันตลาดโลกยังคงมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลอาจพิจารณากำหนดแนวทางในการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

๔.๑) ควรพิจารณาปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิต โดยควรปรับลดลงประมาณ ๒ บาท

๔.๒) ควรพิจารณาเกี่ยวกับการกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลและไบโอดีเซล เนื่องจากการช่วยเหลือเกษตรกร การส่งเสริม และสนับสนุนสินค้าทางการเกษตรอยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๔.๓) ควรพิจารณาปรับลดสูตรน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลลง โดยกลุ่มน้ำมันเบนซินให้เหลือเพียง น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๑ และเบนซิน E20 และกลุ่มน้ำมันดีเซลให้เหลือเพียง น้ำมันดีเซล B7

๔.๔) ไม่ควรใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมด เพื่อการชดเชยและอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า การอุดหนุนราคาแก๊สปิโตรเลียมเหลว (LPG) โดยใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้สถานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในส่วนของแก๊ส LPG ติดลบประมาณ ๒ – ๓ หมื่นล้านบาท มีวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร

ผู้อำนวยการสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า ในช่วงปี ๒๕๕๔ – ๒๕๕๕ รัฐบาลมีนโยบายในการคุมราคาก๊าซ LPG เพื่อช่วยเหลือกลุ่มผู้ประกอบการแท็กซี่สาธารณะและกลุ่มหาบเร่และแผงลอย นโยบายดังกล่าวส่งผลให้โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้น้ำมันเตาเปลี่ยนมาใช้แก๊ส LPG และมีการลักลอบนำแก๊ส LPG ไปจำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งไม่ได้ช่วยเหลือกลุ่มเป้าหมายที่แท้จริง ดังนั้น เพื่อช่วยเหลือกลุ่มผู้ประกอบการแท็กซี่สาธารณะและกลุ่มหาบเร่และแผงลอย รัฐบาลอาจใช้กลไกของบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (บัตรคนจน) หรือโครงการคนละครึ่งผ่านแอปพลิเคชัน “เป๋าตัง” ในการจำหน่ายแก๊ส LPG เพื่อให้ประชาชนสามารถซื้อแก๊ส LPG ในราคาที่ถูกลง ทั้งนี้ ในปัจจุบันมีการกำหนดราคาก๊าซ LPG ไว้ที่ ๓๑๘ บาทต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำเกินไป

โดยควรกำหนดราคาก๊าซ LPG ไว้ที่อัตรา ๓๖๐ บาทต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม เพื่อลดภาระในการอุดหนุนของ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

คณะกรรมการกิจการชกถามว่า ปัจจุบันมีการปรับลดปริมาณการสำรองน้ำมัน เชื้อเพลิง จากเดิมร้อยละ ๕ เหลือเพียงร้อยละ ๔ เนื่องจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ปริมาณการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

ผู้อำนวยการสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นชกถามว่า เหตุผลในการปรับลดปริมาณการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง ในช่วงสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ค้าน้ำมันและโรงกลั่นที่ประสบปัญหาน้ำมันล้นคลังเก็บน้ำมัน เนื่องจากยอดการใช้น้ำมันลดลง ซึ่งการปรับขึ้นหรือลดลงของปริมาณการสำรองน้ำมันในประเทศนั้น ควรพิจารณาวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายเกี่ยวกับการสำรองน้ำมัน เชื้อเพลิงประกอบด้วย ในส่วนของการกำหนดปริมาณการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง ในอัตราเดิมที่ร้อยละ ๕ - ๖ นั้น เทียบเท่ากับการใช้น้ำมันประมาณ ๒ สัปดาห์ โดยไม่มีการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ซึ่งหากมีการปรับลดปริมาณการสำรองน้ำมันเหลือเพียง ร้อยละ ๓ จะเทียบเท่ากับการใช้น้ำมันประมาณ ๑ สัปดาห์ เมื่อพิจารณาจากกรณีศึกษาของต่างประเทศพบว่า ปัจจัยหลักในการสำรองน้ำมัน คือ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนว่าจะมีน้ำมันใช้ในสถานการณ์ฉุกเฉิน และลดการตื่นตระหนกของ ประชาชนในสถานการณ์ดังกล่าว

คณะกรรมการกิจการชกถามว่า แนวทางการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการเช่า /ซื้อเรือ เพื่อสำรองน้ำมันไว้กลางทะเลนั้น มีความเป็นไปได้หรือไม่ เปรียบเทียบกับการสำรองน้ำมันไว้ในคลังหรือถังเก็บน้ำมันบนบก

ผู้อำนวยการสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นชกถามว่า คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับปริมาณน้ำมันสำรองทางยุทธศาสตร์ (Strategic Petroleum Reserve: SPR) แล้ว เช่นกัน โดยศึกษากรณีตัวอย่างจากสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเกาหลี และประเทศญี่ปุ่น พบว่า ประเทศ ดังกล่าวมีการแบ่งอัตรการสำรองน้ำมัน ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนเป็นปริมาณเท่าไร ในส่วนของการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น รัฐจะต้องมีงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการดังกล่าว ทั้งการสร้างคลัง เพื่อกักเก็บน้ำมันบนบก หรือการเช่า/ซื้อเรือ เพื่อเก็บน้ำมันกลางทะเล อย่างไรก็ตาม การสร้างคลังเก็บ น้ำมันบนบกจะต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) สำหรับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ดังนั้น การเช่า/ซื้อเรือเพื่อเก็บน้ำมันกลางทะเลอาจมีความเป็นไปได้ มากกว่า

คณะกรรมการกิจการชกถามว่า การกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลที่แท้จริง ควรอยู่ที่อัตราเท่าไร

ผู้อำนวยการสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ได้ตอบประเด็นชกถามว่า ปัจจัย ในการกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลมีหลายประการ เช่น ปัจจัยด้านเทคโนโลยี ปัจจัยด้าน ความคุ้มค่า เป็นต้น ซึ่งสัดส่วนการผสมเอทานอลที่เหมาะสมและคุ้มค่าควรอยู่ที่อัตรา ร้อยละ ๓๘ - ๔๐

นายเทียนไชย จงพีร์เพียร นักวิชาการด้านพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นของประเทศไทย

ราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นของประเทศไทย ใช้การอ้างอิงตลาดสิงคโปร์ เนื่องจากตลาดสิงคโปร์เป็นตลาดเสรีที่อยู่ใกล้ประเทศไทยมากที่สุด โดยเป็นตลาดเสรีที่มีการค้าน้ำมันไปยังภูมิภาคต่าง ๆ มีคู่แข่งเพียงแต่ในภูมิภาคอาเซียนเท่านั้น ดังนั้น ตลาดสิงคโปร์จึงเป็นตลาดการค้าน้ำมันที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งสะท้อนต้นทุนการซื้อขายที่แท้จริง จึงมีความเหมาะสมที่จะนำมาอ้างอิงสำหรับประเทศไทย โดยราคาซื้อขายน้ำมันหน้าโรงกลั่นเป็นราคาซื้อขายเสรีและไม่มีการแทรกแซงจากรัฐ ซึ่งในการซื้อขาย ผู้ซื้อก็จะอ้างอิงราคาสิงคโปร์ เพื่อเทียบเคียงราคามาตรฐานจากตลาดที่มีการแข่งขันกันอย่างเสรี อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาที่ผ่านมาได้มีข้อเสนอให้ใช้วิธีการตั้งราคา ณ โรงกลั่น ในรูปแบบอื่น ๆ เนื่องจากถูกโต้แย้งว่า การอ้างอิงราคาสิงคโปร์อาจมีความไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยวิธีการตั้งราคาขายในรูปแบบอื่น ๆ ดังนี้

๑.๑) การเอาราคาขายของโรงกลั่นแต่ละโรงมาหาค่าเฉลี่ย ซึ่งโรงกลั่นแต่ละแห่งจะมีหน้าที่แจ้งราคาขายส่งมายังสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ทำให้ สนพ. ทราบราคาของโรงกลั่นแต่ละแห่ง โดยจะต้องนำราคาของโรงกลั่นแต่ละโรงมาหาค่าเฉลี่ย เพื่อกำหนดเป็นราคาเริ่มต้น ทั้งนี้ วิธีการดังกล่าวก็ยังมีข้อเสียคือ ไม่สามารถทราบถึงที่มาของการกำหนดราคาของโรงกลั่นได้ว่าใช้วิธีการคำนวณอย่างไร อีกทั้งราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นแต่ละแห่งจะมีการปรับขึ้นลงอยู่ตลอดเวลา และนอกจากนี้เรื่องราคาน้ำมันก็ถือว่าเป็นความลับทางการค้า ดังนั้น การใช้วิธีการคิดราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นโดยการหาค่าเฉลี่ยของโรงกลั่นทุกแห่งนั้น จึงอาจยังไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้แทนการอ้างอิงราคาตลาดสิงคโปร์

๑.๒) การใช้วิธีการกำหนดราคาตามต้นทุนจริงของโรงกลั่นไทย (Cost Plus Basis) โดยนำต้นทุนน้ำมันดิบบวกค่าการกลั่น (Gross Refining Margin) ซึ่งวิธีดังกล่าวจะกำหนดได้ยากในทางปฏิบัติและมีความไม่แน่นอนว่าจะมีความโปร่งใสหรือไม่ เนื่องจากโรงกลั่นต่าง ๆ มีต้นทุนที่ไม่เท่ากัน โดยอาจมีต้นทุนที่สูงกว่าราคาสิงคโปร์ เพราะประสิทธิภาพและการแข่งขันของโรงกลั่นในประเทศไทยอาจมีประสิทธิภาพน้อยกว่า

๑.๓) การใช้ราคา FOB (Free On Board : FOB) ซึ่งเป็นราคาน้ำมันที่ประเทศไทยส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเอามากำหนดเป็นราคา ณ โรงกลั่นของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม การใช้ราคาส่งออกจะต้องอาศัยข้อมูลของกรมศุลกากรที่เก็บข้อมูลไว้ แต่ทั้งนี้ข้อมูลของกรมศุลกากรเกี่ยวกับราคาดังกล่าว ก็ไม่ใช่ราคาในเชิงพาณิชย์ เพราะเป็นราคาที่หน่วยงานใช้สำหรับการคำนวณเพื่อเก็บภาษีเท่านั้น อีกทั้งถ้าจะนำราคาส่งออกมาตั้งเป็นราคาขายปลีกก็มีใช่เป็นราคาที่เป็นปัจจุบัน ดังนั้นวิธีการนี้ จึงยังไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการกำหนดราคา ณ โรงกลั่นของไทย

การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นโดยวิธีการต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น เมื่อเทียบกับวิธีการอ้างอิงราคาตลาดสิงคโปร์ ถือว่าการใช้วิธีการอ้างอิงตลาดสิงคโปร์จะมีความเหมาะสมมากกว่าวิธีอื่น ๆ โดยสิ่งสำคัญที่จะทำให้การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นของประเทศไทยมีความเหมาะสมและเป็นธรรมนั้น จะต้องมีการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการกลั่นน้ำมันเหมือนประเทศสิงคโปร์ และควรสนับสนุนให้มีการขยายโรงกลั่นและส่งเสริมการส่งออกน้ำมันให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดการสะท้อนตลาดเสรีที่แท้จริงและเกิดความเป็นธรรมกับผู้บริโภคซึ่งถ้าประเทศไทยต้องการมีราคา ณ โรงกลั่น โดยไม่ต้องอ้างอิงราคาตลาดสิงคโปร์ ก็จะต้องมีการขยายกิจการโรงกลั่นให้มีการขยายตัวให้สูงขึ้นกว่าปัจจุบัน โดยมีปริมาณการส่งออกน้ำมันให้ได้มากขึ้นประมาณร้อยละ ๗๐ - ๘๐ เหมือนดังเช่นสิงคโปร์

๒) การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงถือว่าเป็นสินค้าที่มีความฟุ่มเฟือยและก่อให้เกิดคาร์บอนไดออกไซด์ จึงมีความจำเป็นจะต้องเก็บภาษีสรรพสามิต อีกทั้งยังถือเป็นรายได้ที่สำคัญของรัฐบาลในการนำมาพัฒนาประเทศ ที่ผ่านมาเมื่อเกิดวิกฤตด้านราคาน้ำมัน รัฐบาลจะไม่ได้ใช้วิธีลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเป็นเครื่องมือตรึงราคาน้ำมัน เว้นแต่กรณีที่น้ำมันดิบในตลาดโลกมีราคาสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งในอดีตในสมัยของนายสมัคร สุนทรเวช และนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีการปรับลดภาษีสรรพสามิตลง เพื่อตรึงราคาน้ำมันไม่ให้ผันผวนตามราคาในตลาดโลก อย่างไรก็ตามเมื่อราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวลดลง รัฐบาลก็ได้มีการปรับขึ้นอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อจัดเก็บเป็นเงินรายได้แผ่นดิน และในปัจจุบันในสมัยของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ก็ได้มีการปรับขึ้นภาษีสรรพสามิต โดยจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันถึงประมาณ ๕.๙๙ บาทต่อลิตร ดังนั้น จะเห็นได้ว่า รัฐบาลในอดีตที่ผ่านมาได้ใช้การลดภาษีสรรพสามิตเป็นเครื่องมือในการตรึงราคาน้ำมันในกรณีที่น้ำมันดิบในตลาดโลกมีราคาสูงขึ้นเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อลดค่าครองชีพของประชาชน ทั้งนี้ รัฐบาลที่ผ่านมาจะใช้กลไกกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการลดค่าการตลาดเป็นเครื่องมือในการตรึงราคาน้ำมันไม่ให้สูงขึ้นตามราคาในตลาดโลก

๓) การอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซลและเอทานอล)

แม้ว่าการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพจะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรและส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพในประเทศในระยะเริ่มต้น และช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อได้ดำเนินการอุดหนุนมาเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว จึงควรมีการยกเลิกการอุดหนุนราคา เนื่องจากได้มีการอุดหนุนมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน และก่อให้เกิดภาระกับประชาชนผู้ใช้น้ำมันที่เป็นผู้จ่ายเงินเข้ากองทุนน้ำมัน โดยเกษตรกรและผู้ประกอบการจะต้องมีการพัฒนาและปรับตัวเพื่อลดต้นทุนการผลิต และหาแหล่งกระจายสินค้า โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้ามาดูแลเกษตรกรด้วยวิธีการอื่น ๆ แทนการอุดหนุนราคาเชื้อเพลิงชีวภาพผ่านทางกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

นายพรายพล คุ้มทรัพย์ นักวิชาการด้านพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) องค์ประกอบและโครงสร้างของราคาขายปลีกผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง

โครงสร้างของราคาขายปลีกผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประกอบด้วย ราคา ณ โรงกลั่น ภาษีต่าง ๆ เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เงินกองทุนอนุรักษ์พลังงาน และค่าการตลาด ซึ่งราคาดังกล่าวเป็นราคาในตลาดเสรี โดยรัฐบาลไม่ได้มีอำนาจในการควบคุมหรือกำหนดราคา ณ โรงกลั่น แต่จะเป็นการอ้างอิงราคา ณ โรงกลั่นที่สิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงในภูมิภาค โดยเหตุที่ต้องอ้างอิงราคา ณ โรงกลั่นที่สิงคโปร์ เนื่องจากตลาดสิงคโปร์เป็นตลาดการค้าน้ำมันที่ใกล้ที่สุดและสะท้อนราคานำเข้าต่ำที่สุด โดยราคาในตลาดสิงคโปร์มีความเหมาะสม เนื่องจากมีการเคลื่อนไหวตามทิศทางเดียวกับตลาดในภูมิภาคอื่น ๆ ของโลก แต่มีความผันผวนน้อยกว่า อีกทั้งเป็นศูนย์กลางการกลั่นน้ำมันและศูนย์กลางการซื้อขาย (ส่งออก/นำเข้า) ของภูมิภาค โดยราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นที่สิงคโปร์เป็นราคากลางของตลาดเอเชียที่มีปริมาณซื้อขายในระดับสูง และมีผู้ซื้อผู้ขายมากมาย ดังนั้นราคาสิงคโปร์จึงสะท้อนอุปสงค์และอุปทานน้ำมันที่แท้จริงของภูมิภาคที่ไม่มีผู้ค้ารายใดสามารถครอบงำได้ ทั้งนี้ หากไม่ใช้การอ้างอิงราคา ณ โรงกลั่นที่สิงคโปร์ อาจเลือกใช้รูปแบบอื่น โดยการกำหนดราคาตามต้นทุนที่แท้จริงของโรงกลั่นไทย (Cost Plus Basis) โดยคำนวณจากต้นทุนน้ำมันดิบบวกด้วยค่าการกลั่น

แต่อย่างไรก็ตาม การคำนวณรูปแบบดังกล่าวอาจจะกำหนดได้ยากในทางปฏิบัติ เนื่องจากโรงกลั่นแต่ละแห่งจะมีต้นทุนที่ไม่เท่ากัน โดยอาจมีต้นทุนสูงกว่าราคาสิ่งค์โปร์เพราะประสิทธิภาพและการแข่งขันมีน้อยกว่าสิ่งโปร์

ที่ผ่านมาโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยจะถูกแทรกแซงโดยรัฐบาล ผ่านกลไกการเก็บภาษีและการเก็บเงินเข้ากองทุนต่าง ๆ โดยในส่วนของภาษีสามารถแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ (๑) ภาษีสรรพสามิต จัดเก็บในอัตราคงที่เป็นจำนวนบาทต่อลิตร ซึ่งหากกำหนดภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีคาร์บอน จากการวิจัยพบว่า อัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมอยู่ที่ ๕ - ๖ บาทต่อลิตร ทั้งนี้ ปัจจุบันรัฐบาลจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตรา ๖ - ๖.๕ บาทต่อลิตร ซึ่งเป็นรายได้เข้ารัฐปีละประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท (๒) ภาษีเทศบาล จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๑๐ ของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน และ (๓) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat) จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๗ ของมูลค่าซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิง

ในส่วนของ การเก็บเงินเข้ากองทุนสามารถแบ่งออกเป็นกองทุน ๒ ประเภท ดังนี้

(๑) การเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการจัดเก็บเพื่อลดความผันผวนของราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเก็บเงินเข้ากองทุนเมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกมีราคาต่ำ และจ่ายชดเชยเมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกมีราคาสูง ทั้งนี้ เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีการนำเงินไปใช้อุดหนุนข้ามผลิตภัณฑ์ โดยเก็บเงินจากผู้ใช้น้ำมันเบนซินไปชดเชยราคาให้ผู้ใช้น้ำมันดีเซล น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ก๊าซ LPG และก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (Natural Gas Vehicles: NGV) นอกจากนี้ยังใช้อุดหนุนน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล และไบโอดีเซล) ตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งได้มีการกำหนดให้ต้องเลิกอุดหนุนภายในเดือนพฤษภาคม ปี ๒๕๖๕ ทั้งนี้ การอุดหนุนราคาเชื้อเพลิงชีวภาพในปัจจุบันอาจไม่เหมาะสมทางหลักเศรษฐศาสตร์ เนื่องจากราคาเชื้อเพลิงชีวภาพในปัจจุบันมีราคาแพงกว่าน้ำมันปิโตรเลียมค่อนข้างมาก โดยเฉพาะราคาไบโอดีเซลในปัจจุบันมีราคาสูงถึงลิตร ๔๘ บาท ในขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลพื้นฐานมีราคาเพียง ๒๐ บาทต่อลิตร จึงทำให้ประชาชนผู้บริโภคต้องแบกรับราคาน้ำมันที่มีส่วนผสมของไบโอดีเซลที่มีราคาสูงขึ้น ซึ่งทำให้เป็นภาระค่าครองชีพของประชาชนเป็นอย่างมาก

(๒) การเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เป็นกองทุนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงาน และส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน ซึ่งจะเก็บเงินเข้ากองทุนจากผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน

นอกจากนี้ โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังประกอบด้วยค่าการตลาด (Marketing Margin) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของผู้ประกอบการ ซึ่งประกอบด้วย ค่าขนส่งจากโรงกลั่นถึงคลังน้ำมันค่าใช้จ่ายของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา ๗ (ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน ค่าประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการสำรองน้ำมัน) ค่าใช้จ่ายของสถานีบริการน้ำมัน (ค่าขนส่งจากคลังน้ำมันถึงสถานีบริการน้ำมัน ค่าจ้างค่าสาธารณูปโภค) และค่าลงทุนสร้างสถานีบริการน้ำมันบวกด้วยกำไร

๒) การกำหนดราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)

การจัดหาก๊าซ LPG ในปัจจุบัน ได้มาจาก ๓ แหล่ง ได้แก่ โรงแยกก๊าซ (จากอ่าวไทย) โรงกลั่นน้ำมัน (ใช้น้ำมันดิบมากลั่น) และนำเข้าจากต่างประเทศ โดยก๊าซ LPG มีราคา ดังนี้

(๑) ราคา ก๊าซ LPG ตั้งต้น = ราคาเฉลี่ยระหว่างราคาจากโรงแยกก๊าซ ราคาจากโรงกลั่น และราคา

นำเข้า ซึ่งเริ่มใช้ในปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา และ (๒) ราคาขายปลีก = ราคาตั้งต้น + ภาษี + เงินกองทุน + ค่าการตลาด ทั้งนี้ ราคาขายปลีกอาจแตกต่างกันตามประเภทผู้ใช้ ซึ่งได้แก่ ภาคครัวเรือน ภาคการขนส่ง (รถแท็กซี่ รถสามล้อรับจ้าง) และโรงงานอุตสาหกรรม โดยในอดีตราคาก๊าซ LPG ที่มีหลายราคาได้ก่อให้เกิดปัญหาการลักลอบขนส่งไปจำหน่ายยังประเทศเพื่อนบ้าน และในปัจจุบันได้มีการควบคุมราคา โดยเฉพาะในภาคครัวเรือนเพื่อลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

๓) การควบคุมและการลอยตัวราคาขายปลีกผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ในช่วงก่อนปี ๒๕๓๔ รัฐบาลได้มีการควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการกำหนดทุกองค์ประกอบของราคา ซึ่งการควบคุมราคาน้ำมันมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ซึ่งข้อดี ได้แก่ ผู้ใช้น้ำมันได้ใช้น้ำมันในราคาต่ำและราคาไม่ผันผวนหรือผันผวนน้อย ช่วยลดแรงกดดันภาวะเงินเฟ้อ โดยโรงกลั่นและบริษัทน้ำมันต่าง ๆ แม้จะได้ผลกำไรต่ำแต่ก็มีความแน่นอนและลดความเสี่ยงด้านการตลาด สำหรับข้อเสียของการควบคุมราคาน้ำมัน อาจทำให้เกิดแรงกดดันทางการเมือง การกตราคาน้ำมันโดยรัฐ ทำให้เกิดการชะงักงันและงบประมาณของประเทศ และต้องกั๊ยเงินให้กองทุนน้ำมันนำมาชดเชยราคา ไม่ส่งเสริมให้เกิดการประหยัดการใช้น้ำมัน โดยมีการใช้น้ำมันดีเซลและก๊าซ LPG มากจนเกินความจำเป็น ซึ่งก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมกับผู้ค้าน้ำมัน รวมทั้งไม่ส่งเสริมการแข่งขันอย่างเสรี ทำให้ผู้ค้าน้ำมันไม่เกิดแรงจูงใจในการขยายสถานีบริการน้ำมันไปยังพื้นที่ชนบทที่ห่างไกลเพราะค่าการตลาดต่ำ ดังนั้น ในพื้นที่ชนบทจึงต้องอาศัยปั๊มหลอดในการซื้อขายน้ำมัน ซึ่งสามารถติดตั้งได้ง่าย แต่ราคาน้ำมันค่อนข้างแพง คุณภาพน้ำมันอาจไม่ได้มาตรฐาน และอาจมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ได้ ดังนั้น ตั้งแต่ปี ๒๕๓๔ เป็นต้นมา รัฐบาลจึงได้ยกเลิกการควบคุมราคาน้ำมัน โดยหันมาใช้วิธีการกำกับดูแลแทน และเพิ่มการแข่งขันอย่างเสรี โดยให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้นำด้านการตลาดของน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อให้เป็นตลาดการค้าน้ำมันที่เสรีและเป็นธรรม

คณะอนุกรรมการชี้แจงว่า การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันมีผลกระทบหรือเป็นภาระต่อต้นทุนด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างไร

นายพรายพล คุ้มทรัพย์ นักวิชาการด้านพลังงาน ได้ตอบประเด็นชี้แจงว่าการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันของประเทศไทยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๕ ของราคาน้ำมัน ส่วนประเทศในแถบยุโรปคิดเป็นร้อยละ ๕๐ - ๖๐ ของราคาน้ำมัน ประเทศญี่ปุ่น และประเทศเกาหลี จัดเก็บร้อยละ ๕๐ - ๖๐ ทั้งนี้ สำหรับประเทศมาเลเซียไม่มีการจัดเก็บภาษีน้ำมัน ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ แล้ว อาจกล่าวได้ว่า ประเทศไทยจัดเก็บภาษีในสัดส่วนที่อยู่ในระดับกลาง ๆ ซึ่งไม่สูงหรือต่ำจนเกินไป โดยจากการวิจัยถือว่าอยู่ในระดับที่มีความเหมาะสมโดยอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทย ประมาณ ๕ - ๖ บาทต่อลิตร หากพิจารณาในระยะสั้นก็อาจจะเห็นได้ว่า ทำให้เกิดข้อเสียเปรียบทางด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เนื่องจากทำให้การขนส่งมีต้นทุนที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นภาระในภาคการขนส่ง จึงเป็นข้อเสียเปรียบในด้านการแข่งขันด้านโลจิสติกส์เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ แต่หากพิจารณาในระยะยาวจะพบว่า อาจก่อให้เกิดข้อดีในด้านการเตรียมความพร้อมเพื่อปรับตัวให้เป็นไปตามกติกาของโลกยุคใหม่ที่มุ่งไปสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งหากประเทศใดไม่ลดคาร์บอนไดออกไซด์ก็อาจถูกกีดกันทางการค้าหรืออาจถูกใช้มาตรการบังคับอื่น ๆ ดังนั้น การใช้มาตรการ

ทางภาษีในการจัดเก็บจากสินค้าที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในกรณีของน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตรา ๕ - ๖ บาทต่อลิตร จึงอาจเป็นผลดีในระยะยาว

คณะอนุกรรมการซักถามว่า การเก็บภาษีซ้อนภาษีในโครงสร้างภาษีน้ำมัน ซึ่งประกอบด้วยภาษีประเภทต่าง ๆ เช่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีท้องถิ่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น การจัดเก็บภาษีซ้อนภาษีเหล่านี้จะมีความเหมาะสมหรือไม่

นายพรายพล คุ่มทรัพย์ นักวิชาการด้านพลังงาน ได้ตอบประเด็นซักถามว่า การเก็บภาษีซ้อนภาษีในโครงสร้างภาษีน้ำมัน เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าอื่น ๆ ก็อาจมีลักษณะเช่นนี้ เช่น รถยนต์ เป็นต้น ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาถึงความเหมาะสมโดยควรมีการปรับโครงสร้างภาษีน้ำมัน ทั้งระบบเพื่อไม่ให้มีระบบภาษีที่ซับซ้อนมากเกินไป

คณะอนุกรรมการซักถามว่า หากมีการสนับสนุนให้โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศสิงคโปร์จะมีแนวทางดำเนินการอย่างไร เนื่องจากประเทศไทยมีข้อเสียเปรียบในด้านแหล่งที่ตั้งที่มีใช้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งน้ำมัน

นายเทียนไชย จงพีร์เพียร และนายพรายพล คุ่มทรัพย์ นักวิชาการด้านพลังงาน ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ประเทศไทยมีโรงกลั่นจำนวนน้อยในยุคแรกเริ่ม และในช่วงเวลาดังกล่าว มีการขาดแคลนน้ำมันเป็นอย่างมาก ซึ่งประเทศไทยเสียเปรียบในการนำเข้าน้ำมันที่มีราคาแพงจากต่างประเทศ โดยในยุคที่รัฐบาลมีการควบคุมธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันและควบคุมราคาน้ำมันมาตลอด ทำให้ผู้ประกอบการในตลาดน้ำมันไม่มีกำไร แต่หลังจากมีการเปิดเสรีทางการค้าของตลาดน้ำมันธุรกิจโรงกลั่น ก็มีการขยายตัวมากขึ้น ราคาน้ำมันมีการแข่งขันในตลาดเสรีมากขึ้น ประกอบกับเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมี จึงทำให้มีการลงทุนในธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันเพิ่มขึ้นและขยายตัวอย่างรวดเร็ว

สำหรับกรณีการแข่งขันระหว่างประเทศไทยกับสิงคโปร์ ประเทศไทยอาจเสียเปรียบในเรื่องของแหล่งที่ตั้งในการขนส่งน้ำมันดิบมากล้น เนื่องจากมีระยะทางที่ไกลกว่าสิงคโปร์ และเสียเปรียบในเรื่องภาษีที่สูงกว่าสิงคโปร์ และมีต้นทุนในการสำรองน้ำมัน แต่ทั้งนี้หากพิจารณาในแง่การขนส่งเพื่อจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ประเทศไทยจะมีข้อได้เปรียบเนื่องจากอยู่ในจุดศูนย์กลางของภูมิภาคที่สามารถจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปไปยังตลาดอินโดจีน ประเทศจีนตอนใต้ รวมทั้งประเทศพม่า ลาว กัมพูชาซึ่งมีระยะทางในการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปที่ใกล้กว่าสิงคโปร์ นอกจากนี้ ในพื้นที่ภาคใต้ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) ก็มีความเหมาะสมในการขยายการตั้งโรงกลั่นน้ำมันเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาทิศทางการเกิดขึ้นของยานยนต์ไฟฟ้าที่จะเข้ามาแทนที่รถยนต์ที่ใช้น้ำมันในอีกประมาณ ๑๐ ปี ข้างหน้า ตลาดการค้าน้ำมันก็จะอยู่ในช่วงขาลง ซึ่งการใช้น้ำมันจะมีปริมาณลดน้อยลง โดยธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันทั้งระบบจะต้องมีการปรับตัวในระยะเปลี่ยนผ่านจากการใช้น้ำมันไปสู่การใช้ไฟฟ้า โดยอาจต้องปรับเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ของโรงกลั่นเพื่อความอยู่รอดต่อไป

คณะอนุกรรมการซักถามว่า ทิศทางการอุดหนุนก๊าซ LPG ควรจะมีแนวทางอย่างไร เพื่อให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

นายเทียนไชย จงพีร์เพียร และนายพรายพล คุ่มทรัพย์ นักวิชาการด้านพลังงาน ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ก๊าซ LPG เป็นพลังงานที่ได้รับการอุดหนุนเป็นเงินจำนวนมาก โดยมูลค่า

การอุดหนุนคิดเป็น ๔๐๐ เหยี่ยสหรัฐต่อตัน การอุดหนุนเหล่านี้เป็นการใช้เงินจากประชาชนผู้ใช้น้ำมันเบนซิน ซึ่งเป็นการอุดหนุนพลังงานข้ามประเภท โดยที่ผ่านมารัฐบาลก็จะอุดหนุนราคาแก๊ส LPG มาตลอด แต่อย่างไรก็ตาม การอุดหนุนดังกล่าวจะต้องมีการจำกัดขอบเขตและควรลดการอุดหนุนโดยควรมีการนำมาพิจารณาทบทวนเพื่อลดภาระของประชาชนผู้ใช้น้ำมันเบนซินที่ถูกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำมาใช้อุดหนุนผู้ใช้แก๊ส LPG ทั้งนี้ แนวทางที่ควรนำมาใช้ในการอุดหนุนพลังงานเหล่านี้จะต้องมีการมุ่งเน้นการอุดหนุนไปยังประชาชนที่มีรายได้น้อยให้ตรงกลุ่มเป้าหมาย ไม่ใช่การอุดหนุนแบบเหมารวมทุกกลุ่ม เช่น ธุรกิจร้านค้า โรงแรม เป็นต้น ซึ่งเป็นภาระของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า หากจะลดประเภทชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีอยู่หลายประเภทให้เหลือน้อยลง ควรกำหนดให้มีน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินชนิดใดบ้าง

นายพรายพล คุ่มทรัพย์ นักวิชาการด้านพลังงาน ตอบประเด็นข้อซักถามว่า หากจะลดประเภทชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีอยู่หลายประเภทให้เหลือน้อยลง ในส่วนของน้ำมันดีเซล ควรกำหนดให้มีเพียง ๒ ชนิด คือ น้ำมันดีเซล และน้ำมันดีเซล B7 เป็นหลัก สำหรับน้ำมันเบนซิน ควรกำหนดให้มีน้ำมัน ๓ ชนิด คือ น้ำมันเบนซิน น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ทั้งนี้ หากมีการลดประเภทชนิดน้ำมันลงให้เหลือน้อยชนิด จะทำให้ค่าการตลาดลดลงได้บ้างบางส่วน ซึ่งอาจจะช่วยลดต้นทุนในส่วนของ การลงทุนคลังเก็บน้ำมัน ถึงเก็บน้ำมัน เป็นต้น

๓.๒.๑๖ ภาพรวมของกลุ่มผู้ใช้รถทุกประเภทในโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ภาพรวมรถจดทะเบียนสะสมของกรมการขนส่งทางบก ในปี ๒๕๖๔

จากข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ภาพรวมของรถจดทะเบียนสะสมในปัจจุบัน มีรถจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ จำนวน ๔๒,๒๒๙,๐๔๘ คัน โดยแบ่งสัดส่วนรถจดทะเบียนสะสมตามกฎหมายออกเป็น ๒ ประเภท ดังนี้

๑.๑) รถจดทะเบียนสะสมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มีจำนวน ๔๐,๘๘๗,๙๕๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๙๖.๘๒ ของจำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย รถประเภทต่าง ๆ ดังนี้ (๑) รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จำนวน ๒๑,๖๓๘,๗๓๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๙๒ (๒) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน (รย.๑) จำนวน ๑๐,๘๒๗,๔๖๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๘ (๓) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.๓) จำนวน ๖,๙๗๖,๗๑๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๐๖ (๔) รถแทรกเตอร์ จำนวน ๕๘๗,๗๔๓ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑.๔๖ (๕) รถจักรยานยนต์สาธารณะ จำนวน (รย.๑๗) จำนวน ๑๕๙,๒๒๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๓๙ (๖) รถแท็กซี่ (รย.๖) จำนวน ๘๕,๐๙๒ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๒๑ และ (๗) รถอื่น ๆ จำนวน ๑,๑๔๐,๙๙๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒.๗๙

๑.๒) รถจดทะเบียนสะสมตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มีจำนวน ๑,๓๔๑,๐๙๗ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓.๑๘ ของจำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย รถประเภทต่าง ๆ ดังนี้ (๑) รถโดยสาร จำนวน ๑๔๑,๑๔๒ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๕๒ โดยแบ่งออกเป็น รถโดยสารประจำทาง จำนวน ๖๔,๙๘๗ คัน คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๐๔ รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๖๒,๒๙๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๑๔ และรถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน ๑๓,๘๕๙ คัน คิดเป็นร้อยละ ๙.๘๒ (๒) รถขนาดเล็ก จำนวน ๖๒๒ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๕ และ (๓) รถบรรทุก จำนวน

๑,๑๙๙,๓๓๓ คัน คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๔๓ โดยแบ่งออกเป็น รถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน ๓๗๙,๙๐๔ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๖๘ และรถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน ๘๑๙,๔๒๙ คัน คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๓๒



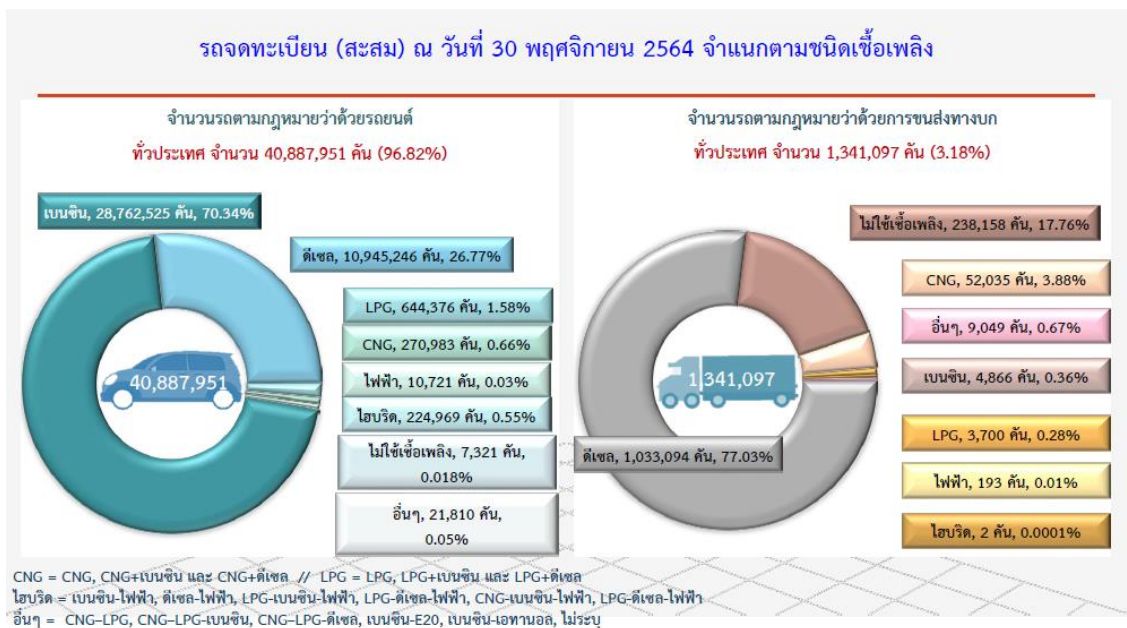
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, เอกสารประกอบการประชุม เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๔

๒) รถจดทะเบียนสะสมของรถทุกประเภท จำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง

จากข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ มีรถจดทะเบียนสะสมของรถทุกประเภท จำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง รายละเอียด ดังนี้

๒.๑) รถจดทะเบียนสะสมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน ๔๐,๘๘๗,๙๕๑ คัน จำแนกตามชนิดเชื้อเพลิงได้ ดังนี้ (๑) เบนซิน จำนวน ๒๘,๗๖๒,๕๒๕ คัน คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๓๔ (๒) ดีเซล จำนวน ๑๐,๙๔๕,๒๔๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๗๗ (๓) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) จำนวน ๖๔๔,๓๗๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑.๕๘ (๔) ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) จำนวน ๒๗๐,๙๘๓ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๖๖ (๕) ไฟฟ้า จำนวน ๑๐,๗๒๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๓ (๖) ไฮบริด จำนวน ๒๒๔,๙๖๙ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๕๕ (๗) ไม่ใช้เชื้อเพลิง จำนวน ๗,๓๒๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๑๘ และ (๘) เชื้อเพลิงอื่น ๆ จำนวน ๒๑,๘๑๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๕

๒.๒) รถจดทะเบียนสะสมตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จำนวน ๑,๓๔๑,๐๙๗ คัน จำแนกตามชนิดเชื้อเพลิงได้ ดังนี้ (๑) ดีเซล จำนวน ๑,๐๓๓,๐๙๔ คัน คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๐๓ (๒) ไม่ใช่เชื้อเพลิง จำนวน ๒๓๘,๑๕๘ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๗๖ (๓) ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) จำนวน ๕๒,๐๓๕ คัน คิดเป็นร้อยละ ๓.๘๘ (๔) เชื้อเพลิงอื่น ๆ จำนวน ๙,๐๔๙ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๖๗ (๕) เบนซิน จำนวน ๔,๘๖๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๓๖ (๖) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) จำนวน ๓,๗๐๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๒๘ (๗) ไฟฟ้า จำนวน ๑๙๓ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๑ และ (๘) ไฮบริด จำนวน ๒ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๐๐๒



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, เอกสารประกอบการประชุม เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๔๗

ทั้งนี้ จากข้อมูลรถจดทะเบียนสะสมของรถทุกประเภทดังกล่าว ในส่วนของชนิดเชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ไฮบริด และเชื้อเพลิงอื่น ๆ จะครอบคลุมถึงรถที่มีการใช้เชื้อเพลิงชนิดอื่นร่วมด้วย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) หมายถึง รถที่ใช้เชื้อเพลิง (๑) CNG (๒) CNG และ เบนซิน และ (๓) CNG และดีเซล
- ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) หมายถึง รถที่ใช้เชื้อเพลิง (๑) LPG (๒) LPG และ เบนซิน และ (๓) LPG และดีเซล
- ไฮบริด หมายถึง รถที่ใช้เชื้อเพลิง (๑) เบนซิน-ไฟฟ้า (๒) ดีเซล-ไฟฟ้า (๓) LPG-เบนซิน-ไฟฟ้า (๔) LPG-ดีเซล-ไฟฟ้า (๕) เบนซิน-ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก (๖) ดีเซล-ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก และ (๗) LPG-ดีเซล-ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก
- เชื้อเพลิงอื่น ๆ หมายถึง (๑) CNG-LPG (๒) CNG-LPG-เบนซิน (๓) CNG-LPG-ดีเซล (๔) เบนซิน-E20 (๕) เบนซิน-เอทานอล และ (๖) ไม่ระบุ

คณะอนุกรรมการชั่งถ่วงว่า การจดทะเบียนรถทุกประเภทมีการจำกัดอายุการใช้งานของรถหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ได้ตอบประเด็นซักถามว่า การจดทะเบียนรถ ไม่ได้มีข้อกำหนดในการจำกัดอายุการใช้งานของรถ ยกเว้นการจดทะเบียนรถแท็กซี่ที่มีการจำกัดอายุการใช้งานไว้ไม่เกิน ๙ ปี และรถโดยสารประจำทางประเภทรถยนต์ผู้ที่มีการจำกัดอายุการใช้งานไว้ไม่เกิน ๑๐ ปี โดยกรมจะใช้วิธีการควบคุมและกำกับดูแลตรวจสภาพรถก่อนเสียภาษีประจำปี ปัจจุบันในส่วนของรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีจำนวนมากจะมีสถานตรวจสภาพรถของภาคเอกชนประมาณ ๓,๐๐๐ กว่าแห่งทั่วประเทศ ดำเนินการตรวจสภาพรถประเภทดังกล่าว สำหรับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งมีจำนวนรถไม่มากนัก กรมจะดำเนินการควบคุมตรวจสภาพรถประเภทดังกล่าว

คณะอนุกรรมการซักถามว่า จากข้อมูลรถจดทะเบียนสะสม พบว่า รถจดทะเบียนที่มีอายุรถเกิน ๑๐ ปีขึ้นไป มีจำนวนมากกว่าร้อยละ ๓๐ ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดมลพิษและฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) เพิ่มขึ้น กรมการขนส่งทางบกมีนโยบายสนับสนุนหรือจูงใจให้รถจดทะเบียนที่มีอายุรถเกิน ๑๐ ปีขึ้นไปเปลี่ยนแปลงมาใช้รถใหม่เพื่อลดผลกระทบดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ได้ตอบประเด็นซักถามว่า กรมได้เริ่มมีการพิจารณาเรื่องการจำกัดอายุการใช้งานของรถแล้ว โดยการกำหนดอัตราภาษีที่ใช้ในปัจจุบันจะมีการลดค่าภาษีให้กับรถที่มีอายุตั้งแต่ ๖ - ๑๐ ปีขึ้นไป ในอัตราร้อยละ ๑๐ - ๕๐ ตามลำดับ โดยอายุการใช้งานเกิน ๖ ปี จะได้รับส่วนลดค่าภาษีร้อยละ ๑๐ อายุการใช้งานเกิน ๗ ปี จะได้รับส่วนลดค่าภาษีร้อยละ ๒๐ อายุการใช้งานเกิน ๘ ปี จะได้รับส่วนลดค่าภาษีร้อยละ ๓๐ อายุการใช้งานเกิน ๙ ปี จะได้รับส่วนลดค่าภาษีร้อยละ ๔๐ และอายุการใช้งานเกิน ๑๐ ปี จะได้รับส่วนลดค่าภาษีร้อยละ ๕๐ ซึ่งแนวทางดังกล่าวทำให้รถที่มีอายุการใช้งานมากขึ้นจะได้รับส่วนลดค่าภาษีในอัตราที่สูงกว่ารถจดทะเบียนใหม่ ซึ่งในอนาคตก็จะมีการปรับเปลี่ยนให้รถจดทะเบียนใหม่เสียภาษีในอัตราที่ต่ำกว่ารถที่มีอายุการใช้งานนาน อย่างไรก็ตาม กรมได้มีการศึกษาเกี่ยวกับอัตราภาษี เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันการจัดเก็บภาษีรถไฟฟ้าจะใช้อัตราตามน้ำหนักและอยู่ระหว่างการศึกษาว่า อาจจะมีการกำหนดอัตราภาษีสำหรับรถที่มีอายุการใช้งานนาน เช่น รถที่มีอายุ ๗ ปี จะได้รับส่วนลดค่าภาษีร้อยละ ๒๐ และเสียภาษีในอัตราร้อยละ ๒๐ ในปีถัดไป สำหรับรถจดทะเบียนใหม่มีแนวโน้มที่จะไม่มีการลดอัตราภาษีแล้ว โดยกำหนดให้อัตราภาษีคงที่ตลอดอายุการใช้งาน ทั้งนี้เพื่อช่วยลดมลภาวะและสนับสนุนการใช้รถไฟฟ้าให้มากขึ้น

คณะอนุกรรมการซักถามว่า การจดทะเบียนรถไฟฟ้ามีอัตราภาษีเท่าใด โดยเปรียบเทียบกับรถที่ใช้เชื้อเพลิงมีอัตราภาษีแตกต่างกันอย่างไร และรถที่มีสภาพดีสามารถปรับเปลี่ยนเป็นเครื่องยนต์ไฟฟ้าแทนได้หรือไม่ และมีการจดทะเบียนอย่างไร

ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ได้ตอบประเด็นซักถามว่า แนวทางการปฏิบัติสำหรับรถที่เปลี่ยนแปลงเครื่องยนต์มาเป็นไฟฟ้าหรือรถไฟฟ้าที่ต้องการเปลี่ยนมอเตอร์ใหม่ จะมีหน่วยงานที่จะต้องนำรถไปตรวจสภาพและทดสอบ เนื่องจากระเบียบได้กำหนดให้การจดทะเบียนรถไฟฟ้าจะต้องมีกำลังของมอเตอร์ตามที่กรมประกาศกำหนด ทำให้การปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ดังกล่าวจะต้องมีการรับรองจากวิศวกรเครื่องกลและวิศวกรไฟฟ้า และผ่านการตรวจและทดสอบจากสถาบันที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถาบันยานยนต์ และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า ในส่วนของอัตราภาษีเปรียบเทียบระหว่างรถไฟฟ้าและรถที่ใช้เชื้อเพลิง โดยปัจจุบันอัตราภาษีของรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิง

การคำนวณภาษีรถจะขึ้นอยู่กับขนาดเครื่อง (CC) และอัตราภาษีของรถไฟฟ้าจะจัดเก็บภาษีตามน้ำหนักรถ (กิโลกรัม) ในอัตราที่หนึ่งของรถกระบะ ยกตัวอย่าง เช่น รถกระบะน้ำหนัก ๑,๐๐๐ กิโลกรัม เสียภาษีจำนวน ๑,๐๐๐ บาท เทียบกับรถไฟฟ้าน้ำหนัก ๑,๐๐๐ กิโลกรัม จะเสียภาษีในอัตราที่หนึ่ง คือ ๕๐๐ บาท เป็นต้น

คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า กรมการขนส่งทางบกมีแนวคิดอย่างไร เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถที่มีอายุการใช้งานเกิน ๑๐ ปีขึ้นไป โดยเฉพาะในกลุ่มของรถบรรทุก เพื่อให้มีการปรับปรุงการใช้งานได้ดีขึ้นและมีมาตรฐานมากขึ้น

ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า ถ้าโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นจะทำให้การปล่อยมลภาวะทางอากาศจากรถขนาดใหญ่ลดลงตามไปด้วย เนื่องจากรถบรรทุกส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนประเภทของชนิดเชื้อเพลิงมาใช้ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) แทนซึ่งมีลักษณะการใช้เชื้อเพลิงร่วม เช่น ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) สลับกับน้ำมันดีเซล เป็นต้น ในส่วนของโครงสร้างอัตราภาษี กรมอยู่ระหว่างการศึกษว่า จะมีการปรับอัตราภาษีให้เป็นไปตามสัดส่วนการปล่อยมลภาวะของรถแต่ละประเภท โดยรถที่มีสัดส่วนการปล่อยมลภาวะสูงจะเสียภาษีในอัตราที่สูงกว่ารถที่มีปล่อยมลภาวะต่ำ กล่าวคือ ในอนาคตรถที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงจะมีการบวกค่ามลพิษ (ค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) เพิ่มเติมจากคำนวณภาษีรถตามขนาดเครื่อง (CC) และสำหรับรถบรรทุกหรือรถขนส่งที่ใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ เช่น ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) เป็นต้น จะมีการคำนวณภาษีรถในอัตราที่หนึ่งของภาษีปกติ

๓.๒.๑๗ ภาพรวมการนำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนกรมศุลกากร ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) มูลค่านำเข้าสินค้าสำคัญ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๕

กรมศุลกากรได้กำหนดพิกัดศุลกากรสินค้าสำคัญ ๖ ประเภท ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป ก๊าซธรรมชาติ ก๊าซธรรมชาติเหลว รถยนต์นั่ง และรถกระบะขนส่ง ส่วนสินค้าประเภทไบโอดีเซล เอทานอล และแวนพา ให้อยู่ในประเภทเดียวกับสินค้าน้ำมันสำเร็จรูป จากข้อมูลในปี ๒๕๖๔ น้ำมันดิบมีมูลค่า ๖๔๒,๐๐๕.๐๕ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๘.๑๔ ของมูลค่านำเข้าสินค้าสำคัญของทั้งประเทศ ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงที่สุดของมูลค่านำเข้าสินค้าสำคัญของทั้งประเทศที่มีมูลค่าประมาณ ๗.๘๙ ล้านล้านบาท ในส่วนของส่วนน้ำมันสำเร็จรูป มีมูลค่าการนำเข้าไม่มากอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑.๘๓ ของมูลค่านำเข้าสินค้าสำคัญของทั้งประเทศ เนื่องจากมีโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอับความต้องการใช้ในประเทศ และก๊าซธรรมชาติมีการนำเข้าน้อยมากจนไม่มีนัยสำคัญ และมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว

๒) มูลค่าส่งออกสินค้าสำคัญ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๕ โดยสินค้าสำคัญประเภทน้ำมันสำเร็จรูปที่มีปริมาณเกินกว่าความต้องการใช้ในประเทศก็จะมีการส่งออก และรถยนต์นั่งและรถกระบะขนส่งเป็นสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกที่สำคัญมากที่สุด

มูลค่านำเข้าสินค้าสำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

สินค้า	ปีงบประมาณ									
	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565 (ค.ค.-พ.ย.64)
น้ำมันดิบ	1,136,829.24	1,170,263.02	755,378.85	505,928.28	606,498.80	818,827.67	790,497.51	511,926.41	642,005.05	139,468.60
น้ำมันสำเร็จรูป	113,459.19	172,675.99	105,896.83	119,784.87	139,003.30	166,600.47	174,620.63	135,082.73	144,719.89	30,672.87
-ไบโอดีเซล	1,419.86	4,672.71	106.93	588.16	152.30	2.79	1.29	0.50	0.90	0.01
-แก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอล	-	-	-	-	0.89	5.73	7.94	7.77	8.91	1.31
-แนฟทา	63,850.28	93,186.74	61,233.16	61,049.06	66,594.37	90,751.12	85,396.25	63,042.27	90,423.89	21,421.79
ก๊าซธรรมชาติ	1.21	1.32	2.12	2.11	2.10	0.74	2.10	0.09	0.00	-
ก๊าซธรรมชาติเหลว	35,078.17	37,682.90	42,429.03	34,811.96	51,750.62	65,941.63	84,641.89	68,494.70	73,553.54	38,812.76
รถยนต์นั่ง	40,975.39	44,828.57	32,317.61	35,438.83	27,767.25	35,569.65	44,762.06	39,846.59	39,248.75	6,644.55
รถกระบะ	10,877.09	6,950.12	6,632.94	10,049.15	8,727.36	4,313.08	6,933.02	6,422.26	3,565.39	464.85
น้ำมันปาล์ม	3.32	525.65	1,750.11	592.75	560.88	40.55	48.04	95.94	21.71	1.51
ถ่านหิน ผงถ่านหินอัดเป็นก้อน	40,739.01	47,183.32	45,899.21	39,550.67	49,987.31	52,018.12	49,710.65	40,864.43	50,269.12	8,138.14
พลังงานไฟฟ้า	16,653.02	19,281.03	18,797.72	31,399.26	38,733.34	44,061.17	45,846.24	49,204.02	63,844.67	11,707.44

มูลค่าส่งออกสินค้าสำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

สินค้า	ปีงบประมาณ									
	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565 (ค.ค.-พ.ย.64)
น้ำมันดิบ	40,429.48	19,509.47	1,782.04	13,246.20	22,483.60	26,241.66	20,788.42	14,664.40	12,164.64	1,615.65
น้ำมันสำเร็จรูป	334,696.45	336,760.04	255,933.56	171,251.83	196,637.62	251,607.14	229,817.51	157,717.57	205,651.18	55,795.29
-ไบโอดีเซล	10,164.21	13,600.82	154.67	2,280.17	39.78	104.34	3.74	1,534.30	347.93	0.01
-แก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอล	-	-	-	-	90.95	-	0.05	0.03	0.17	-
-แนฟทา	40,769.69	41,380.98	24,155.12	18,743.94	21,617.30	32,146.12	29,522.74	13,224.15	9,582.92	2,858.92
ก๊าซธรรมชาติ	0.00	0.00	-	0.00	-	0.05	1.48	-	0.03	-
ก๊าซธรรมชาติเหลว	4.81	4.61	6.98	0.23	1.11	0.03	0.01	0.37	1,407.64	3.92
รถยนต์นั่ง	214,293.26	202,325.28	272,554.47	423,702.65	362,787.15	377,494.48	330,475.13	258,912.47	314,376.48	65,374.06
รถกระบะ	323,439.33	330,102.24	303,194.97	236,034.58	236,185.12	255,687.10	256,230.28	164,538.79	228,995.96	42,347.69
น้ำมันปาล์ม	11,909.49	8,990.07	1,675.35	1,527.80	2,842.42	11,409.24	4,628.12	4,361.59	17,856.39	5,392.81
ถ่านหิน ผงถ่านหินอัดเป็นก้อน	32.81	92.19	172.37	170.18	227.98	508.51	320.11	332.44	578.30	112.75
พลังงานไฟฟ้า	7,090.52	5,097.63	6,506.72	3,744.42	2,241.59	2,743.29	5,339.85	8,035.15	3,711.22	385.90

ที่มา: กรมศุลกากร, เอกสารประกอบการพิจารณา เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๔

๓) ประเทศถิ่นกำเนิดและตลาดการส่งออกของสินค้าสำคัญ จากข้อมูลสถิติ ๓ ปีย้อนหลัง ตลาดการส่งออกของสินค้าสำคัญ มีดังนี้

๓.๑) สินค้าสำคัญประเภทน้ำมันดิบ พิกัดศุลกากร ๒๗๐๙ มีการนำเข้ามาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ฮ่องกง อเมริกา ซึ่งทั้งสามประเทศดังกล่าวมีมูลค่ารวมกันประมาณ ๕๒.๘๐ ของมูลค่าน้ำมันดิบที่นำเข้ามาทั้งหมด และมีการนำเข้าจากประเทศมาเลเซีย กาตาร์ และรัสเซีย และมีการส่งออกน้ำมันดิบไปยังประเทศจีน และมาเลเซีย

๓.๒) สินค้าสำคัญประเภทน้ำมันสำเร็จรูป พิกัดศุลกากร ๒๗๑๐.๒๐.๐๐ มีการนำเข้ามาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ฮ่องกง สิงคโปร์ จีน คุเวต กาตาร์ และมาเลเซีย และมีการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป ไปยังประเทศกัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย ลาว และเวียดนาม

๓.๓) สินค้าสำคัญประเภทไบโอดีเซล พิกัดศุลกากร ๒๗๑๐ มีการนำเข้ามาจากประเทศสหรัฐอเมริกา และเยอรมัน และมีการส่งออกไบโอดีเซลไปยังประเทศมาเลเซีย

๓.๔) สินค้าสำคัญประเภทแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอล พิกัดศุลกากร ๒๗๑๐.๑๒.๒๒, ๒๗๑๐.๑๒.๒๕ และ ๒๗๑๐.๑๒.๒๘ มีการนำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น และเยอรมัน และมีการส่งออกแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอล ไปยังประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย

๓.๕) สินค้าสำคัญประเภทแนฟทา พิกัดศุลกากร ๒๗๑๐.๑๒.๗๐ และ ๒๗๑๐.๑๒.๘๐ มีการนำเข้ามาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ฮ่องกง และคุเวต และมีการส่งออกแนฟทาไปยังประเทศสิงคโปร์และจีน

๓.๖) สินค้าสำคัญประเภทก๊าซธรรมชาติ พิกัดศุลกากร ๒๗๑๑.๒๑ มีการนำเข้ามาจากประเทศสิงคโปร์และจีน และมีการส่งออกก๊าซธรรมชาติไปยังประเทศเคนยาอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๗๔ ของการส่งออกก๊าซธรรมชาติทั้งหมด

๓.๗) สินค้าสำคัญประเภทก๊าซธรรมชาติเหลว พิกัดศุลกากร ๒๗๑๐.๑๑.๐๐ มีการนำเข้ามาจากประเทศกาตาร์ มาเลเซีย ออสเตรเลีย และไนจีเรีย และมีการส่งออกก๊าซธรรมชาติเหลวไปยังประเทศญี่ปุ่น

๓.๘) สินค้าสำคัญประเภทรถยนต์นั่ง พิกัดศุลกากร ๘๗๐๓ มีการนำเข้ามาจากประเทศอินโดนีเซีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย และเยอรมัน และมีการส่งออกรถยนต์นั่งไปยังประเทศออสเตรเลีย เวียดนาม จีน ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ เม็กซิโก และซาอุดีอาระเบีย ซึ่งอาเซียนเป็นตลาดหลักของสินค้าสำคัญประเภทรถยนต์นั่ง เนื่องจากไม่มีการเรียกเก็บอากรขาเข้าตามความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) และความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA)

๓.๙) สินค้าสำคัญประเภทรถกระบะขนส่ง พิกัดศุลกากร ๘๗๐๔ มีการนำเข้ามาจากประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่น จีน สหรัฐอเมริกา และอินโดนีเซีย และมีการส่งออกรถกระบะขนส่งไปยังประเทศออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ นิวซีแลนด์ เวียดนาม ซาอุดีอาระเบีย มาเลเซีย และชิลี

๔) รายได้จากการนำเข้าและส่งออกสินค้าตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๖๕ กรมศุลกากรมีหน้าที่ในการจัดเก็บรายได้ของประเทศ ประมาณปีละ ๔ – ๕ แสนล้านบาท โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีรายได้จากการนำเข้าและส่งออกสินค้า ๔๘๓,๔๔๑.๑๕ ล้านบาท ซึ่งนอกจากการรับชำระอากรจากการนำสินค้าเข้าและส่งออก คิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ ๒๐ ของการจัดเก็บรายได้ทั้งหมด ต้องมีการจัดเก็บภาษีอื่นประมาณร้อยละ ๘๐ ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตประมาณร้อยละแปดสิบของการจัดเก็บรายได้ทั้งหมด และมีรายได้จากค่าธรรมเนียมอื่น ๆ เช่น ค่าปรับจากการกระทำความผิด และจากการขายของกลาง เป็นต้น

คณะอนุกรรมการซักถามว่า การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปมีการจัดเก็บภาษีอย่างไร และกรมศุลกากรมีหน้าที่จัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตของสินค้านำเข้าทุกประเภทหรือไม่ อัตราเฉลี่ยของอากรขาเข้าสำหรับส่วนประกอบรถยนต์ และการเก็บภาษีสินค้าที่จัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย การเก็บอากรสินค้าเกษตร ประมง เคมีภัณฑ์การเกษตร และการส่งออกเอทานอลหรือไบโอดีเซลไปประเทศจีนมีการเสียอากรขาออกหรือไม่

ผู้แทนกรมศุลกากร ได้ตอบประเด็นซักถามว่า การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปมีการจัดเก็บภาษี ประมาณ ๖ บาทต่อลิตร ส่วนก๊าซธรรมชาติได้รับการยกเว้นอากร และลำดับที่หนึ่งถึงห้าของสินค้าที่มีการเก็บอากรขาเข้ามากที่สุด ได้แก่ รถยนต์นั่ง ส่วนประกอบยานยนต์ เครื่องสำอาง ยารักษาโรค และกระเป๋าถือ การจัดเก็บอากรขาเข้าสินค้านำเข้าจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๘๐ แบ่งเป็นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๒๐๐ ของรถยนต์นำเข้าภาษี ซึ่งรวมกันทั้งสามประเภทจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๓๐๐ ของมูลค่าสินค้าที่นำเข้า และอัตราเฉลี่ยอากรขาเข้าสำหรับส่วนประกอบรถยนต์อยู่ที่ประมาณร้อยละ ๓๐ ของมูลค่าสินค้า ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะใช้สิทธิยกเว้นอากร คือ นำชิ้นส่วนรถยนต์มาประกอบเป็นรถยนต์เพื่อการส่งออก หรือใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ความตกลงทางการค้าเสรี FTA ซึ่งสินค้าหลายประเภทได้ยกเว้นอากรขาเข้า เช่น อุปกรณ์สำหรับกิจการโทรคมนาคม โทรศัพท์มือถือ แผงวงจรรวม คอมพิวเตอร์ ทองคำ เครื่องบิน เรือ สำหรับกิจการ

สำรวจและผลิตปิโตรเลียม แท่นขุดเจาะปิโตรเลียม เป็นต้น และไม่มี การเก็บอากรสินค้าเกษตร พืช ผัก ผลไม้ ที่นำเข้ามาจากประเทศจีน ใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ความตกลงอาเซียน – จีน

คณะกรรมการการชักถามว่า การจัดเก็บอากรขาเข้าของกรมศุลกากรเป็นปัญหา และอุปสรรคในการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าหรือไม่ และกรมศุลกากรจะมีนโยบายยกเว้นภาษีรถยนต์ ไฟฟ้านำเข้าหรือไม่ เพื่อสร้างโอกาสให้ประเทศหรือแนวโน้มนโยบายของรัฐบาลในการปรับเปลี่ยน นโยบายเพื่อส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าหรือสนับสนุนให้ใช้รถ EV เนื่องจากหลายประเทศไม่ได้มีการจัดเก็บ ภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด PHEV

ผู้แทนกรมศุลกากร ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า การจัดเก็บอากรขาเข้าของกรม ศุลกากรไม่ได้เป็นปัญหา แต่เนื่องจากมาตรการภาษีสรรพสามิตของแบตเตอรี่ยังคงจัดเก็บในอัตราสูงอยู่ ก็อาจเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งมีอัตราเฉลี่ยของลิเทียมในแบตเตอรี่นำเข้าประมาณ ร้อยละสิบของมูลค่าสินค้า และเงื่อนไขการยกเว้นการจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า ต้องเป็นไปตาม ประกาศของกระทรวงการคลัง ส่วนนโยบายเพื่อส่งเสริมการใช้รถ EV อยู่ในอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน เศรษฐกิจการคลังที่จะเสนอแนะและออกแบบนโยบายและมาตรการด้านการคลัง เพื่อส่งเสริมเพื่อ ส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าหรือสนับสนุนให้ใช้รถ EV เช่น การลดอัตราอากรขาเข้าสำหรับอุปกรณ์ยานยนต์ ไฟฟ้า เป็นต้น และการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ความตกลงอาเซียน – จีน ทำให้ไม่สามารถเก็บ ภาษีรถ EV ที่นำเข้ามาจากจีนได้ อย่างไรก็ตาม รถยนต์หรือรถ EV ที่นำเข้ามาจากตลาดของประเทศ ในกลุ่มยุโรปก็สามารถเก็บภาษีนำเข้าได้อยู่ประมาณร้อยละแปดสิบของมูลค่ารถยนต์หรือรถ EV

๓.๒.๑๘ ทิศทางและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) สถานการณ์ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศและมาตรการบรรเทาผลกระทบ

ในช่วงปลายปี ๒๕๖๔

๑.๑) เดือนกันยายน ๒๕๖๔ ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัว สูงขึ้นถึง ๖ ครั้ง โดยมีสาเหตุจากราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเพิ่มสูงขึ้น อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้การที่ค่าเงินบาทของประเทศไทยอ่อนตัวลงจาก ๓๒.๕๖ บาท เป็น ๓๓.๙๐ บาท ต่อเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ส่งผลต่อต้นทุนในการนำเข้าน้ำมันประมาณ ๐.๘๐ บาท ต่อลิตร

๑.๒) เดือนตุลาคม ๒๕๖๔ คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้ออกมาตรการบรรเทาผลกระทบกลุ่มน้ำมันดีเซล โดยมีการปรับลดสัดส่วนไบโอดีเซล B100 ของน้ำมัน ดีเซล B7 และ B10 เป็นร้อยละ ๖ ปรับลดเงินกองทุนน้ำมันของ B7 จาก ๑ บาท เป็น ๐.๐๑ บาทต่อลิตร และขอความร่วมมือผู้ค้าน้ำมันให้ปรับลดค่าการตลาดเหลือ ๑.๔๐ บาทต่อลิตร จากเดิมที่มีค่าการตลาด อยู่ที่ ๒ บาทต่อลิตร

๑.๓) เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ กบง. ได้ออกแนวทางดำเนินการบรรเทา ผลกระทบเพิ่มเติม โดยใช้กองทุนน้ำมันตรึงราคาน้ำมันดีเซลให้ไม่เกิน ๓๐ บาท ต่อลิตร โดยให้กองทุน น้ำมันเชื้อเพลิงกู้เงินเพิ่ม ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท สำหรับใช้ในการอุดหนุนราคาน้ำมัน ๓,๕๐๐ ล้านบาท ต่อเดือน ในกรณีที่ราคาน้ำมันดิบดูไบเกิน ๘๗.๕ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และหากฐานะกองทุน น้ำมันเชื้อเพลิงยังไม่เพียงพอในการตรึงราคาน้ำมัน กระทรวงพลังงานก็จะได้ประสานงานไปยัง

กระทรวงการคลังเพื่อให้พิจารณาปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตเป็นลำดับต่อไป นอกจากนี้ยังให้คงการปรับลดค่าการตลาดเหลือ ๑.๔๐ บาทต่อลิตร ต่อไป

๑.๔) เดือนธันวาคม ๒๕๖๔ คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) และคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ได้ออกแนวทางบรรเทาผลกระทบเพิ่มเติม โดยปรับลดอัตราเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจาก ๑๐ สตางค์ต่อลิตร เหลือ ๐.๕ สตางค์ต่อลิตร โดยให้มีผลเป็นเวลา ๑ ปี และปรับลดสัดส่วนผสม B100 ในน้ำมันดีเซล เหลือ ๑ ชนิด คือ ดีเซล B7 ไปจนถึงสิ้นเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ นอกจากนี้ยังได้ขอความร่วมมือผู้ค้าน้ำมันให้คงค่าการตลาดในกลุ่มน้ำมันดีเซลที่ ๑.๔๐ สตางค์ต่อลิตร

ทั้งนี้ กระทรวงพลังงานได้ใช้เครื่องมือและมาตรการทุกอย่างเท่าที่มีอยู่ในการช่วยบรรเทาผลกระทบภาระค่าครองชีพของประชาชนในช่วงสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นในปัจจุบัน

๒) นโยบายการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพในภาคการขนส่ง

นโยบายการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพในน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นนโยบายของรัฐบาลตามคำแถลงนโยบายที่รัฐบาลแถลงต่อรัฐสภา โดยเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B20 และ B100 เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้น้ำมันปาล์มดิบเพื่อส่งเสริมพลังงานสะอาด ลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (P.M 2.5) ช่วยรักษาเสถียรภาพระดับราคาพืชผลทางการเกษตรไม่ให้ตกต่ำ และลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ

ในส่วนของการปรับสัดส่วนผสมของไบโอดีเซลให้เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น จะมีผลกระทบในหลายมิติ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการนโยบายปาล์มน้ำมันแห่งชาติ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม ดังนั้น คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) จึงได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อพิจารณาแนวทางบริหารจัดการและการกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล โดยคณะอนุกรรมการพิจารณาสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีอธิบดีกรมธุรกิจพลังงานเป็นประธาน และอนุกรรมการประกอบด้วย ผู้แทนกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ผู้แทนกรมการค้าภายใน เป็นต้น โดยคณะอนุกรรมการชุดดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของไบโอดีเซล เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จัดทำข้อเสนอหลักเกณฑ์การกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว รวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบต่อเกษตรกรที่ปลูกปาล์มและการส่งออกปาล์มน้ำมัน และข้อเสนอแนวทางเพื่อบรรเทาผลกระทบเพื่อนำเสนอต่อ กบง. ทั้งนี้ ประมาณปลายเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ จะมีการสรุปสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลที่เหมาะสม เพื่อจะได้นำเสนอต่อ กบง. พิจารณาต่อไป

สำหรับการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้ยกเลิกการอุดหนุนราคาเชื้อเพลิงชีวภาพภายใน ๓ ปี โดยให้ขยายระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๒ ครั้ง ครั้งละไม่เกิน ๒ ปี รวมระยะเวลาปกติและระยะเวลาที่สามารถขยายได้เป็นเวลารวม ๗ ปี ซึ่งเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมแล้ว โดยในอนาคตอันใกล้การใช้ยานยนต์ไฟฟ้าจะเข้ามาแทนที่ยานยนต์ที่ใช้น้ำมัน

ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการปลูกปาล์มจะต้องวางแผนและส่งสัญญาณให้เกษตรกรผู้ปลูกปาล์มทราบถึงแนวโน้มและทิศทางของการใช้น้ำมันปาล์มในอนาคต เพื่อไม่ให้ผลผลิตปาล์มล้นตลาดและราคาตกต่ำ นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมการส่งออกปาล์มไปยังตลาดในประเทศต่าง ๆ ให้มากขึ้น รวมทั้งการนำไปใช้ในการสร้างเป็นผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ทั้งนี้ เพื่อช่วยกระจายผลผลิตปาล์มและสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ เพื่อเป็นทางเลือกนอกจากการนำมาผลิตเป็นไบโอดีเซล

๓) ความเห็นต่อข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของคณะกรรมการ

๓.๑) ความเห็นต่อมาตรการระยะสั้น

(๑) ภาพรวมของมาตรการระยะสั้น กระทรวงพลังงานเห็นด้วยกับข้อเสนอทุกข้อในมาตรการในระยะสั้น แต่บางข้อจะต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามารับผิดชอบดำเนินการ เช่น การลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันลง ๒ บาทต่อลิตร กระทรวงพลังงานเห็นด้วย แต่ไม่อาจดำเนินการเองได้เนื่องจากเป็นอำนาจของกระทรวงการคลังที่จะพิจารณาดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ กระทรวงพลังงานได้มีการประสานไปยังกระทรวงการคลังเพื่อให้พิจารณาลดภาษีสรรพสามิตลงในอัตราที่เหมาะสม

(๒) การลดการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงานได้ดำเนินการลดการจัดเก็บแล้ว โดยลดการจัดเก็บเหลือเพียง ๐.๕ สตางค์ต่อลิตร โดยให้มีผลเป็นเวลา ๑ ปี ซึ่งต่างกับข้อเสนอของคณะกรรมการที่ให้เหลือเพียง ๐.๑ สตางค์ต่อลิตร

(๓) การสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตราเท่าเดิม อยู่ในอำนาจของกรมธุรกิจพลังงาน โดยได้มีการหารือในเรื่องดังกล่าว ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานไม่ได้รับผิดชอบในเรื่องนี้

(๔) การพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล ในภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความห่วงใยและตระหนักถึงภาระของประชาชนผู้ใช้น้ำมัน อันเป็นผลมาจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาไบโอดีเซล ซึ่งปัจจุบันมีราคาสูงถึงลิตรละประมาณ ๕๐ บาท

๓.๒) ความเห็นต่อมาตรการระยะยาว

(๑) การลดชนิดน้ำมัน เห็นด้วยที่จะให้มีการดำเนินการในเรื่องนี้ แต่การดำเนินการในทางปฏิบัติจะต้องมีการหารือกับผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อทราบถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินการ

(๒) การเสนอให้ตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาการเปลี่ยนผ่านจากการใช้รถยนต์สันดาปภายในเป็นยานยนต์ไฟฟ้า ปัจจุบันได้มีการตั้งคณะกรรมการยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อศึกษาผลกระทบและการเตรียมความพร้อมไปสู่การใช้ยานยนต์ไฟฟ้าอยู่แล้ว ซึ่งในอนาคตอันใกล้นี้การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งโรงกลั่นน้ำมันจะต้องมีการปรับตัวในการเปลี่ยนผ่านไปสู่การใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแทนยานยนต์ที่ใช้น้ำมัน

(๓) การปรับเปลี่ยนยานยนต์เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๔ กรมธุรกิจพลังงานเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องนี้ ซึ่งรถที่มีอายุการใช้งานนานอาจมีปัญหาในการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นราคาเดียวกันทั้งประเทศสามารถดำเนินการได้หรือไม่

ผู้แทนจาก สนพ. ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า การดำเนินการเพื่อให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาเดียวกันทั้งประเทศจะเกิดขึ้นได้ หากมีการพัฒนาระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อกระจายไปยังจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งจะมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งโดยรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นถ้ามีระบบขนส่งน้ำมันทางท่อก็จะสามารถกำหนดราคาให้เป็นราคาเดียวกันทั้งประเทศได้

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า การเก็บภาษีเทศบาลในน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการจัดเก็บในอัตราร้อยละ ๑๐ ของภาษีสรรพสามิตนั้น หน่วยงานใดเป็นผู้จัดเก็บ

ผู้แทนจาก สนพ. ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า การเก็บภาษีเทศบาลในน้ำมันเชื้อเพลิงที่จัดเก็บในอัตราร้อยละ ๑๐ ของภาษีสรรพสามิต กรมสรรพสามิตเป็นผู้จัดเก็บให้ และส่งให้กระทรวงมหาดไทยเพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาท้องถิ่น

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า สนพ. ได้มีข้อเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตน้ำมันแพงในด้านใดบ้าง

ผู้แทนจาก สนพ. ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า สนพ. ได้มีการติดตามสถานการณ์การปรับขึ้นลงของราคาน้ำมันอย่างใกล้ชิด และใช้กลไกผ่านทางกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการตรึงราคาน้ำมัน รวมทั้งกระทรวงพลังงานได้มีหนังสือถึงกระทรวงการคลังเพื่อขอให้พิจารณาปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันลง หากราคาน้ำมันยังปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

๓.๒.๑๙ สถานการณ์ราคาและแนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) สถานการณ์ราคาและการใช้ก๊าซ NGV ของประเทศไทย

ปัจจุบันตามโครงสร้างราคาของก๊าซธรรมชาติ และโครงสร้างราคาขายปลีก NGV นั้น ราคา NGV จะขึ้นอยู่กับราคาก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ตลาดโลก จากข้อมูลตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ – กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕) จะเห็นได้ว่า ภาครัฐดูแลราคาขายปลีกก๊าซ NGV มาโดยตลอด โดยการตรึงราคาขายปลีก NGV สำหรับรถทั่วไปและรถโดยสารสาธารณะ โดยในปี ๒๕๖๕ มีการคาดการณ์ว่า ราคา NGV อาจจะปรับสูงขึ้นถึงระดับ ๒๓ บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งปัจจุบันภาครัฐได้มีการช่วยเหลือโดยการตรึงราคาก๊าซ NGV สำหรับรถทั่วไปและรถโดยสารสาธารณะ อยู่ที่ระดับราคา ๑๕.๕๙ บาทต่อกิโลกรัม นอกจากนี้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินโครงการ “NGV ลมหายใจเดียวกัน” เพื่อช่วยเหลือรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้สามารถซื้อก๊าซ NGV ในราคา ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็นระยะเวลา ๔ เดือน สำหรับภาพรวมการใช้ก๊าซ NGV ของประเทศไทย ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ – ๒๕๖๔ พบว่า จากปี ๒๕๔๘ มีปริมาณการใช้ก๊าซ NGV เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปี ๒๕๕๗ และมีแนวโน้มการใช้ก๊าซ NGV ลดลงจนถึงปี ๒๕๖๔ เนื่องจากมีจำนวนรถที่ใช้ก๊าซ NGV ลดลง ซึ่งข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ มีจำนวนรถใช้ก๊าซ NGV สะสม ประมาณ ๓๒๑,๑๓๙ คัน

๒) มาตรการช่วยเหลือผู้ใช้ก๊าซ NGV ภาคขนส่ง และทิศทางการสนับสนุนการใช้ก๊าซ NGV ในอนาคต

มาตรการช่วยเหลือผู้ใช้ก๊าซ NGV ในปัจจุบัน คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ และวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๕ เห็นชอบให้คงราคาขายปลีก NGV สำหรับรถทั่วไปและรถโดยสารสาธารณะ อยู่ที่ระดับราคา ๑๕.๕๙ บาทต่อกิโลกรัม เป็นระยะเวลา ๔ เดือน (๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ - ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕) นอกจากนี้ ปตท. ได้ดำเนินโครงการ “NGV เพื่อลมหายใจเดียวกัน” เพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบจากโควิด-19 ให้กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยซื้อก๊าซ NGV ที่ราคา ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม วงเงินที่ได้รับส่วนลดไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน มีผลตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ - ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕

ในส่วนของทิศทางการสนับสนุนการใช้ก๊าซ NGV เนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้ก๊าซ NGV กับรถทุกประเภท ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถบัส รถบรรทุก รถตู้โดยสารประจำทาง รถบ้าน และรถแท็กซี่ ซึ่งในอนาคตจะมีการปรับปรุงให้เป็นเชื้อเพลิงสะอาดที่เหมาะสมกับรถแต่ละประเภท โดยรถที่ใช้ก๊าซ NGV จะต้องเป็นรถที่คุ้มค่าในการใช้งาน คือ รถโดยสารประจำทาง รถบัส รถบรรทุก และรถตู้โดยสารประจำทาง สำหรับก๊าซ LNG จะใช้กับรถขนาดใหญ่ คือ รถโดยสารประจำทาง รถบัส และรถบรรทุก รวมทั้งมีการปรับทิศทางให้รถบ้านและรถแท็กซี่ใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งปัจจุบันได้เริ่มติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการก๊าซ NGV บางแห่งแล้ว

๓) สถานการณ์แนวโน้มราคาและการใช้ก๊าซ LPG

สถานการณ์ราคาก๊าซ LPG ตั้งแต่เดือนเมษายน ๒๕๖๓ เป็นต้นมา ราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ราคาขายปลีกก๊าซ LPG ต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม อยู่ที่ระดับเกิน ๔๐๐ บาทต่อถัง ซึ่งข้อมูล ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๕ อยู่ที่ราคา ๔๓๒ บาทต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม โดยภาครัฐได้ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอุดหนุนเพื่อเป็นการตรึงราคาขายปลีกก๊าซ LPG ในประเทศให้อยู่ในระดับที่ ๓๑๘ บาทต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ จนถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลาประมาณ ๒๓ เดือน ส่งผลให้มีเงินไหลออกจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ ๗๐ ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณ ๑,๙๖๓ ล้านบาทต่อเดือน ทำให้ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บัญชี LPG ในเดือนมกราคม ๒๕๖๕ ติดลบอยู่ที่ประมาณ ๒๔,๖๖๙ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้มีการทบทวนการกำหนดราคา LPG โดยมติ กบง. เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๕ ได้เห็นชอบให้คงราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น LPG ซึ่งไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม อยู่ที่ ๑๔.๓๗๕๘ บาทต่อกิโลกรัม โดยมีกรอบเป้าหมายเพื่อให้ราคาขายปลีก LPG อยู่ที่ประมาณ ๓๑๘ บาทต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม ทั้งนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕

ในส่วนของภาพรวมการใช้ก๊าซ LPG จากข้อมูลปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๔ พบว่าตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา การใช้ก๊าซ LPG ในภาคขนส่งและภาคครัวเรือนมีปริมาณลดลง โดยในปี ๒๕๖๔ ภาคครัวเรือนมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๓๓ และภาคขนส่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๑๑ ของปริมาณการใช้ทั้งหมด นอกจากนี้ ปริมาณการใช้ก๊าซ LPG ในปี ๒๕๖๕ เปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๓ มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๗

๔) หลักการและกลไกราคา LPG

ปัจจุบันการจัดการ LPG มาจาก ๓ แหล่ง ได้แก่ (๑) โรงแยกก๊าซธรรมชาติ ร้อยละ ๕๕ (๒) โรงกลั่นน้ำมัน ร้อยละ ๓๖ และ (๓) การนำเข้า ร้อยละ ๙ ซึ่งในส่วนของโรงกลั่นน้ำมันและการนำเข้า มีต้นทุนการผลิตตามตลาดโลก ในขณะที่โรงแยกก๊าซธรรมชาติใช้วัตถุดิบเป็นก๊าซธรรมชาติที่มาจากอ่าวไทย ทำให้มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าการนำเข้า ภาครัฐจึงใช้กลไกกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเก็บเงินส่วนต่างจากโรงแยกก๊าซธรรมชาติ และนำรายได้ดังกล่าวมาตรึงราคาขายปลีก LPG ในประเทศ สำหรับการอ้างอิงราคา LPG ตลาดโลก ซึ่งราคา LPG ของประเทศไทยจะปรับขึ้นลงตามราคาตลาดโลก ในส่วนของราคา ณ โรงกลั่น กำหนดให้เปลี่ยนแปลงทุก ๒ สัปดาห์ เพื่อลดความผันผวน ซึ่งอ้างอิงราคานำเข้าเพื่อให้สามารถนำเข้า LPG ได้อย่างเสรีในการรองรับการผลิตจากโรงแยกก๊าซธรรมชาติที่จะลดลงในอนาคต ทั้งนี้ โครงสร้างราคา LPG อ้างอิงราคาตลาดโลกจาก LPG Cargo (ข้อมูลของ Platts) เฉลี่ย ๒ สัปดาห์ย้อนหลัง

ในส่วนของราคาเนื้อก๊าซ LPG จะใช้ระบบอ้างอิงราคานำเข้าแต่ราคาที่จ่ายจริงต่ำกว่า ซึ่งมาจากการอุดหนุนด้วยเงินที่เก็บจากโรงแยกก๊าซธรรมชาติ โดยมีหลักการที่สำคัญ ดังนี้ (๑) อ้างอิงราคานำเข้าเพื่อให้สามารถนำเข้า LPG มาแข่งขันกับผู้ผลิตในประเทศได้อย่างเสรี และเพิ่มระดับการแข่งขันในตลาด (๒) โรงแยกก๊าซธรรมชาติจะต้องโดนเก็บเงินส่วนต่างให้มีต้นทุนใกล้เคียงกับผู้นำเข้ารายอื่น เพื่อให้เกิดการแข่งขันบนพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน (๓) นำรายรับที่ได้จากโรงแยกก๊าซธรรมชาติมาอุดหนุนราคาขายปลีก LPG ในประเทศให้ประชาชนได้รับประโยชน์ และ (๔) แม้ว่าจะมีการอ้างอิงราคาเนื้อก๊าซ LPG ด้วยราคานำเข้า แต่ราคาจริงที่ประชาชนต้องจ่ายยังคงมีกลไกภาครัฐช่วยดูแล

ผู้แทนจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ภาพรวมการผลิตและจำหน่าย NGV

การจัดการก๊าซธรรมชาติในการผลิต NGV มาจาก ๓ แหล่ง ได้แก่ (๑) ก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย (๒) การนำเข้า LNG และ (๓) ก๊าซธรรมชาติจากประเทศเมียนมาร์ ส่งผ่านท่อก๊าซธรรมชาติ ซึ่งก๊าซธรรมชาติตรงส่วนนี้มีโครงสร้างราคาก๊าซธรรมชาติจากแนวท่อ ที่กำหนดโดยคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) และคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) จากนั้นก็จะเข้าสู่กระบวนการของ NGV ซึ่งเรียกว่า การปรับคุณภาพ (Quality Modification) เนื่องจากกรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดคุณภาพของก๊าซ NGV เพื่อควบคุมค่าความร้อนให้เหมาะสมกับการนำมาใช้กับรถยนต์ทุกประเภท ก่อนจำหน่ายไปยังสถานีบริการ NGV ต่อไป

สำหรับสถานีบริการ NGV ที่อยู่ใกล้แนวท่อจะมีการตั้งสถานีปรับคุณภาพและดำเนินการจำหน่ายก๊าซ NGV ได้ทันที ในส่วนของสถานีบริการ NGV ที่ไม่ได้อยู่ในแนวท่อจะมีสถานีแม่หรือคลัง (Mother Station) เพื่อบรรจุก๊าซ โดยใช้รถขนส่งไปยังสถานีบริการ NGV ต่อไป ซึ่งโครงสร้างราคาขายปลีก NGV ตรงส่วนนี้กำหนดโดย กพช. และ กบง.

นอกจากนี้ ยังมีสถานีบริการ NGV ที่เรียกว่า Ex-Pipeline ซึ่งเป็นผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ซื้อก๊าซจากแนวท่อตามนโยบายของภาครัฐเพื่อลดการผูกขาดการจำหน่ายก๊าซ NGV ของ ปตท. ไม่ให้มีเพียงเจ้าเดียว โดยใช้โครงสร้างราคาก๊าซธรรมชาติจากแนวท่อสำหรับภาคขนส่ง (Ex-Pipeline) ที่กำหนดโดย กพช. และ กบง. สำหรับจำนวนสถานีบริการ NGV ในปัจจุบัน

ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๔ มีจำนวนทั้งสิ้น ๓๖๔ สถานี แบ่งออกเป็น สถานีบริการที่ ปตท. ดูแล จำนวน ๒๗๐ สถานี และสถานีบริการเอกชนที่ไม่ได้ใช้แบรนด์ ปตท. จำนวน ๙๔ สถานี

๒) สถานการณ์ราคาและแนวโน้มการใช้ NGV

จากข้อมูลปริมาณจำหน่าย NGV ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๕๗ พบว่า มีอัตราการเติบโตที่รวดเร็วมามาก จากปริมาณ ๑๕๒ ล้านตันต่อวัน เพิ่มขึ้นจนถึง ๘,๘๐๘ ล้านตันต่อวัน หลังจากในช่วงปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา เมื่อราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง ทำให้ปริมาณการจำหน่าย NGV ลดลงตามไปด้วย ซึ่งราคาขายปลีก NGV ในปี ๒๕๖๔ จะเห็นได้ว่า ในเดือนมกราคม ๒๕๖๔ มีราคาอยู่ที่ ๑๓.๓๕ บาทต่อกิโลกรัม และเริ่มปรับตัวสูงขึ้นตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ ซึ่งมีราคาสะท้อนต้นทุนแท้จริงอยู่ที่ ๑๘.๕๔ บาทต่อกิโลกรัม เนื่องจากการจัดหาก๊าซธรรมชาติประสบปัญหาการลดกำลังการผลิตก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยในช่วงการเปลี่ยนแปลงผู้รับสัมปทานปิโตรเลียม เมื่อปริมาณก๊าซธรรมชาติจากแหล่งอ่าวไทยลดลง ทำให้ต้องมีการนำเข้า LNG เพิ่มขึ้น รวมทั้งในอนาคตอาจจะมีปัญหาการจัดหาก๊าซธรรมชาติจากแหล่งเมียนมาร์ด้วย ซึ่ง ปตท. ได้ประมาณการราคาขายปลีก NGV ในปี ๒๕๖๕ จะอยู่ในช่วงราคา ๑๙ - ๒๒ บาทต่อกิโลกรัม

๓) การกำหนดราคา NGV โดย กพข. และ กบง.

๓.๑) โครงสร้างราคาก๊าซธรรมชาติ Ex-Pipeline ประกอบด้วย Pool Gas + S + ค่าผ่านท่อ + X + Vat โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (๑) Pool Gas หมายถึง ราคาเฉลี่ยก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย เมียนมาร์ และ LNG (๒) S หมายถึง อัตราค่าบริการสำหรับการจัดหาและค่าส่งก๊าซธรรมชาติ ซึ่งปัจจุบันเท่ากับร้อยละ ๑.๗๕ ของ Pool Gas (๓) ค่าผ่านท่อ หมายถึง อัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วนค่าบริการส่วนของต้นทุนคงที่ (Demand Charge) สำหรับระบบท่อนอกชายฝั่งที่ระยอง (Zone 1) และระบบท่อนบนฝั่ง (Zone 3) และอัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วนค่าบริการของต้นทุนผันแปร (Commodity Charge) และ (๔) X หมายถึง ค่าบริหารจัดการในการขายส่งก๊าซธรรมชาติจากแนวท่อสำหรับภาคขนส่ง ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร + ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบท่อ สถานีควบคุมความดัน และวัดปริมาตรก๊าซ ซึ่งปัจจุบัน กบง. ได้กำหนดไว้เท่ากับ ๓.๗๓๓๖ บาทต่อล้านบีทียู หรือประมาณ ๐.๑๘ บาทต่อกิโลกรัม ทั้งนี้ โครงสร้างราคาดังกล่าวจะมีการคำนวณราคาเป็นรายเดือน โดยใช้ราคา Pool Gas ของเดือนก่อนหน้า

๓.๒) โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ประกอบด้วย Pool Gas + S + ค่าผ่านท่อ + ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการในรัศมี ๕๐ กิโลเมตร + ค่าขนส่งส่วนเกิน ๕๐ กิโลเมตร + Vat โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (๑) Pool Gas หมายถึง ราคาเฉลี่ยก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย เมียนมาร์ และ LNG (๒) S หมายถึง อัตราค่าบริการสำหรับการจัดหาและค่าส่งก๊าซธรรมชาติ ซึ่งปัจจุบันเท่ากับร้อยละ ๑.๗๕ ของ Pool Gas (๓) ค่าผ่านท่อ หมายถึง อัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วนค่าบริการส่วนของต้นทุนคงที่ (Demand Charge) สำหรับระบบท่อนอกชายฝั่งที่ระยอง (Zone 1) และระบบท่อนบนฝั่ง (Zone 3) และอัตราค่าบริการส่งก๊าซทางท่อในส่วนค่าบริการของต้นทุนผันแปร (Commodity Charge) (๔) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการในรัศมี ๕๐ กิโลเมตร หมายถึง ต้นทุนการดำเนินกิจการ NGV รวมค่าขนส่งภายในรัศมี ๕๐ กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบัน กบง. กำหนดไว้ที่ ๓.๘๙ บาทต่อกิโลกรัม และ (๕) ค่าขนส่งส่วนเกิน ๕๐ กิโลเมตร หมายถึง ค่าขนส่งส่วนเกิน ๕๐ กิโลเมตร จากสถานีหลัก ซึ่งปัจจุบัน กบง.

กำหนดกรอบไว้ไม่เกิน ๔ บาท ทั้งนี้ โครงสร้างราคาดังกล่าวจะมีการปรับราคาทุกวันที่ ๑๖ ของเดือน โดยใช้ราคา Pool Gas ของเดือนก่อนหน้า

๔) แนวทางการปรับลดราคา NGV และมาตรการช่วยเหลือ

จากข้อมูล ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ปตท. มีภาระขาดทุนสะสมจากการอุดหนุนราคาขายปลีก NGV จำนวน ๑๔๐,๔๔๑ ล้านบาท แบ่งออกเป็น (๑) ภาระจากโครงสร้างราคา NGV ที่ไม่สะท้อนต้นทุน จำนวน ๑๒๒,๔๒๓ ล้านบาท และ (๒) การช่วยเหลือราคา NGV สำหรับกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๑๘,๐๑๘ ล้านบาท ในส่วนของมาตรการช่วยเหลือราคาขายปลีก NGV ในปัจจุบัน ตามมติ กบง. ได้ขอความอนุเคราะห์ให้ ปตท. ดำเนินการ ดังนี้ (๑) ให้ช่วยเหลือส่วนลดราคา NGV สำหรับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ โดยจำหน่ายที่ราคา ๑๓.๖๒ บาทต่อกิโลกรัม เป็นระยะเวลา ๔ เดือน ครั้ง ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ - ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕ และ (๒) คงราคาขายปลีก NGV อยู่ที่ ๑๕.๕๙ บาทต่อกิโลกรัม เป็นระยะเวลา ๔ เดือน ตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ - ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕ ทั้งนี้ หากราคาขายปลีก NGV มีการปรับตามโครงสร้างราคาขายปลีก NGV จะทำให้ราคาในช่วงวันที่ ๑๖ มกราคม - ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ อยู่ที่ ๑๙.๑๖ บาทต่อกิโลกรัม และในช่วงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ - ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕ ประมาณการราคาไว้ที่ ๒๑.๐๘ บาทต่อกิโลกรัม

๕) ภาพรวมการจัดหาและการใช้ LPG

จากข้อมูลภาพรวมการจัดหาและการใช้ LPG ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๖๓ มีความสอดคล้องกับข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน คือ สัดส่วนการจัดหาและการใช้ LPG ลดลง โดยการจัดหา LPG ลดลงร้อยละ ๒.๗ และการใช้ LPG ลดลงร้อยละ ๒.๖ ทั้งนี้ จากข้อมูลในปี ๒๕๖๔ (เดือนมกราคม - พฤศจิกายน) มีสัดส่วนการจัดหา LPG รวมทั้งสิ้น ๕๑๗ พันตันต่อเดือน แบ่งออกเป็น โรงแยกก๊าซธรรมชาติ ร้อยละ ๕๔ โรงกลั่น ร้อยละ ๓๗ และนำเข้า ร้อยละ ๙ ในส่วนของการใช้ LPG มีสัดส่วนรวมทั้งสิ้น ๕๒๓ พันตันต่อเดือน แบ่งออกเป็น ปีโตรเคมี ร้อยละ ๔๓ คริวเรือน ร้อยละ ๓๒ อุตสาหกรรม ร้อยละ ๑๑ ขนส่ง ร้อยละ ๑๐ ส่งออก ร้อยละ ๓ และใช้เอง (ผู้ผลิตใช้เป็นเชื้อเพลิงในกระบวนการผลิตเอง) ร้อยละ ๑

๖) มาตรการช่วยเหลือผู้ใช้ก๊าซ LPG และทิศทางและแนวโน้มการสนับสนุนการใช้ LPG เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง

ปตท. ได้มีมาตรการช่วยเหลือในส่วนของราคาขายปลีก LPG ดังนี้ (๑) ดำเนินการให้การช่วยเหลือส่วนลดค่าก๊าซ LPG สำหรับกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ภายใต้โครงการประชารัฐสวัสดิการผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ จำนวน ๔๕ บาทต่อคนต่อ ๓ เดือน ซึ่งสนับสนุนงบประมาณโดยกระทรวงการคลัง ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๐ เป็นต้นไป และ (๒) ดำเนินการให้การช่วยเหลือส่วนลดค่าก๊าซ LPG สำหรับกลุ่มร้านค้า หาบเร่ แผงลอยอาหาร ที่มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ จำนวน ๑๐๐ บาทต่อคนต่อเดือน ซึ่งสนับสนุนงบประมาณโดย ปตท. ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป สำหรับทิศทางและแนวโน้มการสนับสนุนการใช้ LPG เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง ตามแนวทางการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง (Oil Plan 2018) ได้กำหนดทิศทางการใช้ LPG ในอนาคตไว้ โดยในปี ๒๕๘๐ ได้คาดการณ์ปริมาณการใช้ LPG ภาคขนส่งให้อยู่ที่ ๐.๒๘ ล้านกิโลกรัมต่อวัน หรือลดลงร้อยละ ๑๒ ต่อปี และมีเป้าหมายให้รถยนต์ที่ติดตั้ง LPG ออกจากตลาดภายในปี ๒๕๘๐

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ปัจจุบันการกำหนดโครงสร้างราคา NGV อ้างอิงจากราคาน้ำมันดีเซลหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจาก สนพ. ตอบประเด็นข้อชี้ถามว่า ในอดีตโครงสร้างราคา NGV ไม่ได้มีการอ้างอิงราคาใด โดยปัจจุบันได้กำหนดแนวทางให้มีการอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ผู้แทนจาก ปตท. ตอบประเด็นข้อชี้ถามว่า การกำหนดราคา NGV ตั้งแต่เริ่มต้นในช่วงปี ๒๕๔๔ เพื่อเป็นการเชิญชวนให้มีการใช้ NGV จึงมีการอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล โดยตั้งราคา NGV ในระดับราคาร้อยละ ๕๐ ของราคาน้ำมันดีเซลในขณะนั้น ซึ่ง ปตท. ได้จัดทำแผนการกำหนดราคา NGV ร่วมกับ สนพ. และ กพช. ได้มีมติให้ใช้การอ้างอิงราคาดังกล่าวจนถึงปี ๒๕๕๐ ต่อมาในปี ๒๕๕๔ กพช. ได้จัดทำโครงสร้างราคา NGV เป็นลักษณะ Cost Plus คือ การกำหนดราคาจากต้นทุน โดยนำต้นทุนมาบวกกันเพื่อไม่ให้เกิดการใช้ NGV ถูกปิดเป็นอนจากผู้ประกอบการ ซึ่งโครงสร้างราคาดังกล่าวได้กำหนดไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ แต่มีการประกาศใช้จริงในปี ๒๕๕๙ จากนั้น ในช่วงปลายปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ สนพ. ได้มีการหารือกับ ปตท. ว่า จะดำเนินการจัดทำโครงสร้าง NGV โดยอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งในขณะนั้นราคาน้ำมันดีเซลอยู่ที่ประมาณ ๒๐ บาทต่อลิตร และได้เสนอต่อ กบง. แล้ว แต่ยังไม่ได้มีการประกาศใช้โครงสร้างราคาดังกล่าว โดยหลังจากนั้นตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ เป็นต้นมา ราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีการชะลอโครงสร้างราคา NGV ที่อ้างอิงราคาน้ำมันดีเซลเอาไว้ก่อน ทำให้ปัจจุบันโครงสร้างราคา NGV เป็นราคาแบบ Cost Plus

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า จากข้อมูลภาพรวมการจัดหา LPG ในปี ๒๕๖๔ สัดส่วนของโรงแยกก๊าซธรรมชาติ ร้อยละ ๕๔ เป็นก๊าซที่มาจากแหล่งใด

ผู้แทนจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตอบประเด็นข้อชี้ถามว่า การจัดหา LPG ในสัดส่วนของโรงแยกก๊าซธรรมชาติ ร้อยละ ๕๔ เป็นก๊าซที่มาจากแหล่งอ่าวไทย เมียนมาร์ และพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (JDA) ซึ่งเป็นภาพรวมทั้งหมด สำหรับสัดส่วนของก๊าซที่มาจากแต่ละแหล่งเป็นเท่าใด ต้องตรวจสอบตัวเลขให้แน่ชัดก่อนแล้วจะแจ้งข้อมูลให้ทราบต่อไป

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า แนวโน้มการใช้ NGV และ LPG เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง ในระยะเวลาอีก ๕ ปีข้างหน้าสามารถคาดการณ์ได้หรือไม่ว่าจะมีทิศทางเป็นอย่างไร

ผู้แทนจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตอบประเด็นข้อชี้ถามว่า แนวโน้มการใช้ NGV และ LPG เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง ในระยะเวลาอีก ๕ ปีข้างหน้า ได้มีการคำนวณปริมาณความต้องการใช้ NGV และ LPG แล้ว พบว่า ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยหากเป็นช่วงระยะเวลาที่มากกว่านั้น คาดว่าจะเกิดความเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า และพลังงานทดแทนอื่น ๆ ที่มีต้นทุนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในอนาคตปริมาณความต้องการใช้ NGV และ LPG จะลดลงอย่างแน่นอน เนื่องจากมียานยนต์ไฟฟ้า LNG และเชื้อเพลิงประเภทอื่นมาทดแทน และหากตลาดให้การยอมรับเชื้อเพลิงเหล่านี้ก็จะมาแทนที่การใช้ NGV และ LPG ซึ่งจะทำให้ NGV และ LPG เป็นเชื้อเพลิงที่รอการเปลี่ยนผ่านเท่านั้น ทั้งนี้ ในส่วนของ NGV อาจจะมีปริมาณความต้องการใช้ในสัดส่วนที่ไม่มากและหากโครงสร้างราคา NGV สามารถสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงแล้ว ก็จะทำให้มีการพิจารณาเลือกใช้พลังงานได้อย่างเหมาะสม

คณะอนุกรรมการชั่งถ่วงว่า จากข้อมูลภาพรวมการใช้ LPG ในปี ๒๕๖๔ สัดส่วนของการส่งออก ร้อยละ ๓ และใช้เอง ร้อยละ ๑ หมายความว่าอย่างไร

ผู้แทนจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตอบประเด็นข้อซักถามว่า เนื่องจากการพิจารณาภาพรวมของการใช้ LPG ไม่สามารถคาดการณ์ปริมาณการใช้ที่แน่นอนได้ ทำให้มีปริมาณส่วนเกินสะสมเพิ่มขึ้นจึงต้องมีการส่งออก โดยกระทรวงพลังงานได้ให้ความสำคัญกับความเพียงพอของ LPG ในประเทศ ทำให้มีกระบวนการที่กำหนดให้ผู้ค้าทุกรายจะต้องมีการรายงานความต้องการใช้และการผลิตไปที่กรมธุรกิจพลังงานเพื่อพิจารณาและตรวจสอบข้อมูลความเพียงพอของ LPG ในประเทศ ก่อนอนุมัติให้มีการส่งออกต่อไป ซึ่งผู้ค้าจะต้องมีการวางแผนล่วงหน้าเป็นระยะเวลาประมาณ ๒ เดือน สำหรับสัดส่วนของการใช้เอง ร้อยละ ๑ เป็นการใช้อีกในกระบวนการผลิตของโรงกลั่น

๓.๒.๒๐ ภาพรวมการจัดหา การผลิต และการบริหารจัดการแหล่งเชื้อเพลิงธรรมชาติ ที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ภาพรวมการจัดหาและการใช้ปิโตรเลียมในประเทศ

ในปี ๒๕๖๔ ประเทศไทยมีการจัดหาปิโตรเลียมทั้งสิ้น ๑,๘๘๘ พันบาร์เรลต่อวัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ มีการใช้และการจัดหาปิโตรเลียมเฉลี่ยต่อวันลดลง เมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๔ ซึ่งการแสดงผลของหน่วยของข้อมูลที่แปลงต่อที่ประชุมนี้ มีการนำค่าความร้อนมาแปลงหน่วยจากก๊าซธรรมชาติให้เทียบเท่าน้ำมันดิบหนึ่งบาร์เรล ซึ่งจะอยู่ที่ประมาณ ๑๖๐ ลิตร โดยประเทศไทยสามารถผลิตน้ำมันดิบในประเทศได้อยู่ที่ ๘๘ พันบาร์เรลต่อวัน ซึ่งจะเห็นได้ว่า ประเทศไทยสามารถผลิตน้ำมันดิบได้ประมาณวันละหนึ่งแสนบาร์เรลต่อวัน แต่ความต้องการใช้น้ำมันดิบในประเทศสูงถึงประมาณหนึ่งล้านบาร์เรลต่อวัน ส่วนของการผลิตก๊าซธรรมชาติเหลวในประเทศอยู่ที่ ๗๙ พันบาร์เรลต่อวัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ และผลิตก๊าซธรรมชาติในประเทศอยู่ที่ ๕๑๘ พันบาร์เรลต่อวัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ ซึ่งรวมการผลิตปิโตรเลียมในประเทศทั้งสิ้นอยู่ที่ ๖๙๕ พันบาร์เรลต่อวัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ หรือประมาณร้อยละ ๓๗ ของการจัดหาปิโตรเลียมทั้งหมดของประเทศ ซึ่งมีการนำเข้าน้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป LNG และก๊าซธรรมชาติอยู่ที่ ๑,๑๙๓ พันบาร์เรลต่อวัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ หรือประมาณร้อยละ ๖๓ ของการจัดหาปิโตรเลียมทั้งหมดของประเทศ และมีการใช้ก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันสำเร็จรูปอยู่ที่ ๑,๘๒๕ พันบาร์เรลต่อวัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ และมีการส่งออกน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปอยู่ที่ ๒๒๒ พันบาร์เรลต่อวัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ

๒) การดำเนินงานของกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ

การให้สิทธิสำรวจและผลิตปิโตรเลียมจากการเปิดให้ยื่นเพื่อขอรับสิทธิ จำนวน ๒๓ รอบ ในระบบสัมปทานตามพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ และตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ - ๒๕๖๔ มีสัมปทานที่ยังดำเนินงานรวม ๓๗ สัมปทาน จำนวน ๕๘ แปลงสำรวจ แบ่งเป็นแหล่งปิโตรเลียมบนบก จำนวน ๑๘ แปลง และแหล่งปิโตรเลียมในทะเลอ่าวไทย จำนวน ๔๐ แปลง ไม่มีแหล่งปิโตรเลียมในทะเลฝั่งอันดามัน แม้ว่าจะมีการสำรวจแต่ไม่สามารถมีการพัฒนาให้เป็นแหล่งปิโตรเลียมได้

นอกจากระบบสัมปทานปิโตรเลียมดังกล่าวแล้ว ประเทศไทยมีการใช้ระบบสัญญาแบ่งปันผลผลิต (Production Sharing Contract: PSC) ตามพระราชบัญญัติองค์การร่วมไทย - มาเลเซีย พ.ศ. ๒๕๓๓ องค์การร่วมไทย - มาเลเซีย MTJDA ซึ่งมีการดำเนินกิจการ ๓ แปลง ได้แก่ แปลง

A-17 แปลง B-17 และแปลง A-17-01 ในพื้นที่พัฒนาร่วมไทย - มาเลเซีย (Joint Development Area: JDA) ซึ่งเป็นพื้นที่ใต้ทะเลบริเวณไหล่ทวีประหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในบริเวณอ่าวไทยตอนล่าง

ในส่วนของการดำเนินงานในช่วงเปลี่ยนผ่านของแปลง G1/61 หรือแหล่งก๊าซธรรมชาติเอราวัณแปลง G2/61 หรือแหล่งก๊าซธรรมชาติบงกช ใช้ระบบสัญญาแบ่งปันผลผลิตตามพระราชบัญญัติปิโตรเลียม (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยมีผู้รับสัญญา ได้แก่ บริษัท ปตท.สผ. เอนเนอร์ยี่ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด หรือปตท.สผ. อีดี ร่วมทุนกับบริษัท มูบาดาลา ปิโตรเลียม (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งผู้รับสัญญาอยู่ในช่วงเตรียมการ (๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ - ๒๓ เมษายน ๒๕๖๕) และเริ่มระยะเวลาสำรวจปิโตรเลียม ตั้งแต่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๕

๓) สถานการณ์การผลิตปิโตรเลียม มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๔

ประเทศไทยมีการผลิตปิโตรเลียมวันละ ๖๙๕,๑๗๖ บาร์เรลเทียบเท่าน้ำมันดิบ โดยสามารถผลิตก๊าซธรรมชาติได้เฉลี่ยวันละ ๒,๙๗๑ ล้านลูกบาศก์ฟุต หรือประมาณ ๕๑๘,๒๒๗ บาร์เรลต่อวันเทียบเท่าน้ำมันดิบ มาจากแหล่งปิโตรเลียมบนบกร้อยละ ๖ และมาจากแหล่งปิโตรเลียมในทะเลร้อยละ ๙๖ ของการผลิตก๊าซธรรมชาติที่ได้ทั้งหมด สามารถผลิตก๊าซธรรมชาติเหลวเฉลี่ยวันละประมาณ ๘๙,๒๗๒ บาร์เรลต่อวันเทียบเท่าน้ำมันดิบ มาจากแหล่งปิโตรเลียมในทะเลร้อยละ ๙๙ ของการผลิตก๊าซธรรมชาติเหลวที่ได้ทั้งหมด และสามารถผลิตน้ำมันดิบวันละ ๙๗,๖๗๗ บาร์เรลต่อวันเทียบเท่าน้ำมันดิบ มาจากแหล่งปิโตรเลียมบนบกร้อยละ ๓๒ และจากแหล่งปิโตรเลียมในทะเลร้อยละ ๖๘ ของการผลิตน้ำมันดิบที่ได้ในประเทศทั้งหมด

๔) การบริหารจัดการการจัดหาก๊าซธรรมชาติในช่วงเปลี่ยนผ่านของแปลง G1/61

ในช่วงเปลี่ยนผ่านผู้รับสัญญาของแปลง G1/61 อาจมีความเสี่ยงด้านการสื่อสารหรืออาจเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้ไม่สามารถผลิตก๊าซธรรมชาติตามเป้าในช่วงแรกของสัญญาแบ่งปันผลผลิต อย่างไรก็ตาม กระทรวงพลังงานได้มีการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด โดยคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานมีการตั้งคณะกรรมการจัดการรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินด้านพลังงาน โดยมีมาตรการบริหารจัดการสถานการณ์ ซึ่งอาจมีการจัดหาก๊าซธรรมชาติเพิ่มเติมจากแหล่งก๊าซที่มีศักยภาพหรือจากแหล่งอาทิตย์ แปลง B8/32 แปลง G2/61 และอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อจัดหาก๊าซธรรมชาติเพิ่มเติมจากแหล่งพื้นที่พัฒนาร่วมไทย - มาเลเซีย โดยกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติได้ประสานผู้รับสัมปทานให้เตรียมความพร้อมในการเรียกรับก๊าซธรรมชาติเต็มความสามารถตามสัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติ หรืออาจเปลี่ยนไปใช้ถ่านหิน น้ำมันเชื้อเพลิง พลังงานทดแทน หรือเชื้อเพลิงอื่น ๆ เพื่อบริหารจัดการต้นทุนการผลิตไฟฟ้า

๕) ปริมาณสำรองปิโตรเลียมของไทย

จากรายงานประจำปีของกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ณ สิ้นปี ๒๕๖๓ ประเทศไทยมีการผลิตก๊าซธรรมชาติ ทั้งสิ้น ประมาณ ๑.๑๖ ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต ปิโตรเลียมชนิดก๊าซธรรมชาติมีปริมาณสำรองที่พิสูจน์แล้ว (Proved Reserves) หรือ P1 ประมาณ ๓.๙๔๗ ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต คาดว่าจะสามารถใช้ได้อีกประมาณ ๓.๔ ปี และมีปริมาณสำรองที่คาดว่าจะพบก๊าซธรรมชาติ (Probable Reserves) หรือ P2 ประมาณ ๓.๖๑๗ ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต คาดว่าจะสามารถใช้ได้อีกประมาณ ๖.๕ ปี และ 2P (P1+P2) ทั้งสิ้น ประมาณ ๗.๕๖๔ ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต ปิโตรเลียมชนิดคอนเดนเสท (Condensate) มีปริมาณสำรองที่พิสูจน์แล้ว (Proved Reserves) หรือ P1 ประมาณ

๑๐๒.๖๕ ล้านล้านบาร์เรล และมีปริมาณสำรองที่คาดว่าจะพบคอนเดนเสท (Probable Reserves) หรือ P2 ประมาณ ๑๒๙.๘๒ ล้านล้านบาร์เรล และ 2P (P1+P2) ทั้งสิ้น ประมาณ ๒๓๒.๔๗ ล้านล้านบาร์เรล ปิโตรเลียมชนิดน้ำมันดิบ มีปริมาณสำรองที่พิสูจน์แล้ว (Proved Reserves) หรือ P1 ประมาณ ๙๒.๔๔ ล้านล้านบาร์เรล และมีปริมาณสำรองที่คาดว่าจะพบน้ำมันดิบ (Probable Reserves) หรือ P2 ประมาณ ๘๑.๖๗ ล้านล้านบาร์เรล และ 2P (P1+P2) ทั้งสิ้น ประมาณ ๑๗๔.๑๑ ล้านล้านบาร์เรล หากผู้รับสัมปทานไม่มีการลงทุนสำรวจและพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมเพิ่มเติม หรือไม่มีการค้นพบปริมาณสำรองเพิ่มเติม และอัตราการผลิตปิโตรเลียมไม่มีการเปลี่ยนแปลง ทรัพยากรให้เป็นปริมาณสำรองประเทศไทยจะมีปิโตรเลียมใช้ ในอัตรานี้ได้ไปอีกประมาณ ๔ ปี

ทั้งนี้ ปัญหาการดำเนินกิจกรรมการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมบนบกในพื้นที่ที่มีศักยภาพทางธรณีวิทยายังมีอุปสรรค เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม มีวัตถุประสงค์ใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร มิใช่เพื่อกิจการสำรวจปิโตรเลียม

๖) รายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติเป็นหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ดำเนินการจัดเก็บรายได้จากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม แบ่งประเภทรายได้ ได้ดังนี้

(๑) การจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียม ตั้งแต่ปี ๒๕๒๔ - ๒๕๕๗ ทั้งสิ้น ๖๐๓,๔๖๕ ล้านบาท และข้อมูลการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมย้อนหลัง ได้แก่

ปี ๒๕๕๘ มีการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมได้ ๕๐,๐๙๑ ล้านบาท

ปี ๒๕๕๙ มีการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมได้ ๔๑,๙๔๔ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๐ มีการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมได้ ๔๐,๒๓๒ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๑ มีการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมได้ ๔๔,๕๕๖ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๒ มีการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมได้ ๔๕,๑๑๐ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๓ มีการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมได้ ๓๖,๓๗๕ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๔ มีการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมได้ ๓๘,๘๐๔ ล้านบาท

รวมรายได้ของรัฐจากการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียม ทั้งสิ้น ๘๙๖,๕๗๘

ล้านบาท

(๒) การจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษ ตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ - ๒๕๕๗ ทั้งสิ้น ๔๗,๒๒๕ ล้านบาท และข้อมูลการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษย้อนหลัง ได้แก่

ปี ๒๕๕๘ มีการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ๒,๕๑๔ ล้านบาท

ปี ๒๕๕๙ มีการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ๑,๑๐๒ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๐ มีการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ๖๕ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๑ มีการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ๔๕๖ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๒ มีการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ๑,๑๕๑ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๓ มีการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ๓๙ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๔ มีการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ๑๔๕ ล้านบาท

รวมรายได้ของรัฐจากการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษได้ ทั้งสิ้น

๕๒,๗๓๖ ล้านบาท

(๓) รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๕๗ ทั้งสิ้น ๑๐๐,๐๒๗ ล้านบาท และข้อมูลการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษย้อนหลัง ได้แก่

รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๘,๓๓๙ ล้านบาท
 รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๘,๕๐๘ ล้านบาท
 รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ปี ๒๕๖๐ จำนวน ๑๑,๖๓๓ ล้านบาท
 รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑๒,๘๐๒ ล้านบาท
 รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ปี ๒๕๖๒ จำนวน ๑๒,๕๓๙ ล้านบาท
 รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๑๑,๙๑๒ ล้านบาท
 รายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๑๑,๓๔๙ ล้านบาท
 รวมรายได้จากองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ทั้งสิ้น จำนวน ๑๙๗,๑๑๐ ล้านบาท

(๔) รายได้อื่นจากค่าตอบแทนการต่อระยะเวลาการผลิตของแหล่งเอราวัณ บงกช NC SW1 PTTEP1 BB/32 EU1 และ E5 ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๗ ทั้งสิ้น ๑๑,๓๑๑ ล้านบาท และข้อมูลรายได้อื่น ได้แก่

ปี ๒๕๕๘ มีรายได้อื่น จำนวน ๖,๓๐๗ ล้านบาท
 ปี ๒๕๕๙ มีรายได้อื่น จำนวน ๕,๙๑๓ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๐ มีรายได้อื่น จำนวน ๗,๑๔๔ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๑ มีรายได้อื่น จำนวน ๗,๓๘๖ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๒ มีรายได้อื่น จำนวน ๗,๗๘๖ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๓ มีรายได้อื่น จำนวน ๗,๐๕๖ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๔ มีรายได้อื่น จำนวน ๗,๓๓๙ ล้านบาท
 รวมรายได้อื่น ทั้งสิ้น จำนวน ๖๐,๓๑๗ ล้านบาท

รายได้จาก (๑) การจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียม (๒) การจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษ (๓) รายได้จากองค์กรร่วมไทย - มาเลเซีย และ (๔) รายได้อื่นจากค่าตอบแทนการต่อระยะเวลาการผลิตของแหล่งเอราวัณ บงกช NC SW1 PTTEP1 BB/32 EU1 และ E5 ตั้งแต่ปี ๒๕๒๔ - ๒๕๕๗ ทั้งสิ้น ๗๖๒,๐๕๘ ล้านบาท ดังนี้

ปี ๒๕๕๘ จำนวน ๗๗,๒๕๒ ล้านบาท
 ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๖๗,๔๖๗ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๐ จำนวน ๕๙,๐๗๔ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๖๕,๒๐๙ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๒ จำนวน ๖๖,๕๘๗ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๕๕,๓๘๓ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๕๓,๖๓๗ ล้านบาท

รายได้จาก (๑) ภาคหลวงปิโตรเลียม (๒) เงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษ (๓) รายได้จากองค์กรร่วมไทย - มาเลเซีย (๔) รายได้อื่นจากค่าตอบแทนการต่อระยะเวลาการผลิตของแหล่งเอราวัณ บงกช NC SW1 PTTEP1 BB/32 EU1 และ E5 ทั้งสิ้น จำนวน ๑,๒๐๖,๗๔๐ ล้านบาท

พระราชบัญญัติภาษีเงินได้ปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ เป็นกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ โดยมีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียม ตั้งแต่ปี ๒๕๒๙ - ๒๕๕๗ ได้ทั้งสิ้น ๙๓๐,๔๔๕ ล้านบาท และข้อมูลการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมย้อนหลังมีดังนี้

ปี ๒๕๕๘ มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมได้ ๘๑,๗๔๘ ล้านบาท
 ปี ๒๕๕๙ มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมได้ ๔๖,๑๖๔ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๐ มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมได้ ๓๘,๔๖๑ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๑ มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมได้ ๖๖,๘๑๖ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๒ มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมได้ ๘๔,๑๖๗ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๓ มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมได้ ๗๐,๙๕๘ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๔ มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมได้ ๔๙,๙๔๘ ล้านบาท
 รวมรายได้ของรัฐจากภาษีเงินได้ปิโตรเลียม ทั้งสิ้น ๑,๓๖๘,๗๐๗ ล้านบาท

รายได้จาก (๑) การจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียม (๒) การจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษ (๓) รายได้จากองค์การร่วมไทย - มาเลเซีย (๔) รายได้อื่นจากค่าตอบแทนการต่อระยะเวลาการผลิตของแหล่งเอราวัณ บงกช NC SW1 PTTEP1 BB/32 EU1 และ E5 และ (๕) การจัดเก็บภาษีเงินได้ปิโตรเลียมตั้งแต่ปี ๒๕๒๔ - ๒๕๕๗ ทั้งสิ้น ๑,๖๙๒,๕๐๓ ล้านบาท และข้อมูลรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ย้อนหลัง มีดังนี้

ปี ๒๕๕๘ มีรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ๑๕๙,๐๐๐ ล้านบาท
 ปี ๒๕๕๙ มีรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ๑๑๓,๖๓๑ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๐ มีรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ๙๗,๕๓๔ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๑ มีรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ๑๓๒,๐๒๕ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๒ มีรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ๑๕๐,๗๕๔ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๓ มีรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ๑๒๖,๓๔๑ ล้านบาท
 ปี ๒๕๖๔ มีรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ๑๐๓,๕๘๕ ล้านบาท
 รวมรายได้รัฐจากการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมย้อนหลังตั้งแต่อดีตจนถึง

ปัจจุบัน ทั้งสิ้น จำนวน ๒,๕๗๕,๔๔๗ ล้านบาท

คณะอนุกรรมการชกถามว่า เหตุใดข้อมูลตัวเลขการจัดหาและการใช้ปิโตรเลียมในประเทศไม่ตรงกัน ไม่เหมือนกัน หรือไม่เป็นตัวเลขเดียวกัน

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อชกถามว่า ข้อมูล คือการประมวลผลของทั้งปีของแต่ละหน่วยงาน และเป็นข้อมูลเทียบเท่าการใช้น้ำมันดิบต่อวัน ส่วนข้อมูลการจัดหาเป็นข้อมูลของแต่ละเดือน ที่ผู้ค้าน้ำมันมีการนำเข้าและเก็บปิโตรเลียมไว้ในคลังน้ำมันหรือคลังบรรจุก๊าซธรรมชาติหลายย้งไม่ได้มีการนำมาใช้ ดังนั้น ข้อมูลตัวเลขการจัดหาและการใช้หรือการส่งออกจึงไม่ตรงกัน

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติสามารถคิดคำนวณตัวเลขได้หรือไม่ว่าส่วนที่เป็นรายได้ของรัฐจากกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ในน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นลิตรละกี่บาท

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติดำเนินการจัดเก็บรายได้ของรัฐจากกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมขึ้นอยู่กับสถานการณ์ราคาขึ้นลงของน้ำมันในตลาดโลก และการจัดเก็บค่าภาคหลวงปิโตรเลียมและการจัดเก็บเงินผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษ ไม่ได้จัดเก็บรายได้โดยใช้หน่วยเป็นปริมาตรหรือเป็นลิตร ซึ่งระบบจัดเก็บรายได้มีพัฒนาการมาเพื่อความคุ้มค่าทางพาณิชย์และเศรษฐศาสตร์

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทานที่มีการลักลอบขนถ่ายน้ำมันดิบในแหล่งปิโตรเลียมทางธรณีวิทยาโดยไม่ชำระค่าภาคหลวงหรือไม่ และมีมาตรการกำกับดูแลด้านคุณภาพน้ำมันดิบ มาตรการด้านความปลอดภัยในการกำกับดูแลการขนถ่ายน้ำมันดิบ เพื่อไม่ให้เกิดการรั่วไหลก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลหรือไม่ อย่างไร และมีการกำกับดูแลการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ LNG หรือไม่อย่างไร

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า การกำกับดูแลกิจการปิโตรเลียมเป็นระบบปิด มีการรายงานข้อมูลต่อกระทรวงพลังงานทุกวัน และเป็นไปไม่ได้ที่จะมีการลักลอบขนถ่ายน้ำมันดิบเพื่อนำไปทดสอบ หรือโดยไม่แจ้งเจ้าหน้าที่ หรือไม่ผ่านจุดซื้อขาย หากจะมีการลักลอบก็ไม่คุ้มค่า โดยเฉพาะก๊าซธรรมชาติจากแหล่งปิโตรเลียมในทะเลมีการขนส่งทางท่อส่งก๊าซเท่านั้น ไม่มีทางเป็นไปได้ที่จะมีการลักลอบโดยไม่ผ่านจุดซื้อขาย ปิโตรเลียมจากหลุมที่ผลิตได้อาจมีกระบวนการขุดเจาะโดยใช้แรงดันของน้ำมันดิบใส่กลับไปในหลุมผลิตเพื่อผลักดันน้ำมันดิบหรือปิโตรเลียมให้ไหลขึ้นมา ซึ่งปิโตรเลียมที่ผลิตได้หากไม่มีการซื้อขายก็จะมีไม่มีการรับชำระค่าภาคหลวง ส่วนมาตรการด้านความปลอดภัยในการกำกับดูแลการขนถ่ายน้ำมันดิบติดไฟยากคงไม่เกิดอุบัติเหตุง่าย แทนขุดเจาะในทะเลใช้เงินลงทุนมากใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและมีความแข็งแกร่งมั่นคงปลอดภัย การซ่อมบำรุงรักษาท่อส่งก๊าซธรรมชาติในทะเลมีการตรวจสอบโดยเจ้าของท่อ คือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ใช้อุปกรณ์วิ่งเข้าไปภายในท่อเพื่อหารอยรั่ว และตามประกาศของกองทัพเรือได้กำหนดเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้า และเขตห้ามเดินเรือเข้ามาในแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ เพื่อป้องกันการกระทำที่เป็นการก่อวินาศกรรมสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลส่วนคุณภาพน้ำมันดิบหากมีการปนเปื้อนสารปรอทมีผลต่อราคาซื้อขาย เนื่องจากโรงกลั่นอาจไม่รับซื้อและหากผู้รับสัมปทานจะมีการส่งออกน้ำมันดิบผู้รับสัมปทานต้องมีการแจ้งหรือต้องรายงานต่อกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ และหากมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว LNG ทางเรือ กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติไม่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและการนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากประเทศเมียนมา ไม่มีการจัดเก็บรายได้เข้ารัฐ

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติมีการบริหารจัดการกรณีการรื้อถอนแท่นผลิตปิโตรเลียมในทะเลหลังสิ้นอายุสัมปทานอย่างไร

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ ไม่ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การรื้อถอนแท่นผลิตปิโตรเลียมหลังสิ้นอายุสัมปทาน ซึ่งเป็นประเด็นที่ต้องมีการเจรจาถึงความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนแท่นผลิตปิโตรเลียมในทะเล

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า คำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อปี ๒๕๖๐ ได้แก้ไขปัญหาและอุปสรรค ในการดำเนินกิจกรรมการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมบนบก ตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมแล้วใช้หรือไม่

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๑/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๐ เรื่อง การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่เกษตรกร และประโยชน์สาธารณะของประเทศ ซึ่งการใช้อำนาจตามมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญ ให้คณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมีอำนาจพิจารณาให้ความยินยอมหรืออนุญาตให้ใช้ที่ดินเพื่อการประกอบกิจการปิโตรเลียม การสำรวจแร่ การทำเหมือง การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลม โดยแก้ไขปัญหาให้เฉพาะผู้ที่ได้รับสัมปทานปิโตรเลียมจากรัฐก่อนแล้ว ส่วนผู้ที่ยื่นขอสัมปทานเป็นรายใหม่ จะไม่อยู่ในเงื่อนไขของกฎหมายดังกล่าว

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับการจัดสรรค่าภาคหลวงแร่และค่าภาคหลวงปิโตรเลียม อย่างไร

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า ประกาศคณะกรรมการการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เรื่อง การจัดสรรค่าภาคหลวงแร่และค่าภาคหลวงปิโตรเลียมให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้จัดสรรค่าภาคหลวงปิโตรเลียมให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีองค์การบริหารส่วนตำบลและเทศบาล องค์การปกครองส่วนตำบลหรือเทศบาลที่มีพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่สัมปทานให้ได้รับการจัดสรรในอัตราร้อยละยี่สิบของค่าภาคหลวงปิโตรเลียมที่จัดเก็บได้ภายในเขต องค์การบริหารส่วนตำบลหรือเทศบาลอื่นที่อยู่ในจังหวัดที่มีพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่ตามสัมปทานให้ได้รับการจัดสรรในอัตราร้อยละสิบของค่าภาคหลวงที่จัดเก็บได้ภายในเขตขององค์การบริหารส่วนตำบลและเทศบาลในจังหวัดอื่น ให้ได้รับการจัดสรรในอัตราร้อยละสิบของค่าภาคหลวงปิโตรเลียมที่จัดเก็บได้ภายในเขต

กรณีขององค์การบริหารส่วนจังหวัดให้จัดสรรค่าภาคหลวงปิโตรเลียมในอัตราร้อยละ ๒๐ ของค่าภาคหลวงปิโตรเลียมที่จัดเก็บได้ภายในเขตขององค์การบริหารส่วนจังหวัด และสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติรายได้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. ซึ่งจะมีการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดสรรค่าภาคหลวงปิโตรเลียมให้แก่องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นตามแนวทางของแผนปฏิรูปประเทศ

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติมีภารกิจเกี่ยวกับการสนับสนุนเชื้อเพลิงประเภทถ่านหินหรือไม่อย่างไร

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า ถ่านหินเป็นพลังงานทางเลือกที่สำคัญและมีปริมาณสำรองอยู่มาก มีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอยู่ ๙ กระทรวง และ ๒๐ หน่วยงาน ไม่มีหน่วยงานหลักรับผิดชอบ และเป็นหน้าที่และภารกิจของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า การพัฒนาของเทคโนโลยีรถ EV หรือรถยนต์พลังงานไฟฟ้า จะทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของรัฐจากกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมหรือไม่

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า การพัฒนาของเทคโนโลยีรถ EV หรือรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ไม่กระทบต่อรายได้ของรัฐจากกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับราคาพลังงานในตลาดและการเลือกใช้พลังงานของผู้บริโภค

คณะอนุกรรมการซักถามว่า กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติมีความคืบหน้าการเจรจาสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในพื้นที่ทับซ้อนไทย – กัมพูชา หรือไม่

ผู้แทนกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้ตอบประเด็นข้อซักถามว่า ตั้งแต่ปี ๒๕๑๘ พื้นที่ทับซ้อนไทย – กัมพูชา ยังไม่ได้มีการสำรวจเพิ่มเติม เนื่องจากเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องของฝ่ายความมั่นคงต้องกระทำการภายใต้กรอบการเจรจาและยึดบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชาว่าด้วยพื้นที่ไทยและกัมพูชาอ้างสิทธิในไหล่ทวีปทับซ้อนกัน (Memorandum of Understanding between the Royal Thai Government and the Royal Government of Cambodia regarding the Area of their Overlapping Maritime Claims to the Continental Shelf: MOU ๒๕๔๔) และผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้การจัดประชุมระหว่างประเทศเกิดยากขึ้น

๓.๒.๒๑ การกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) สัดส่วนสูตรผสมไบโอดีเซล B100 ในน้ำมันดีเซลที่เหมาะสม

จากการศึกษาสมรรถนะทางเทคนิคและการสึกหรอของเครื่องยนต์ดีเซลหรือในรถบรรทุกขนาดใหญ่ กรณีบ้านเมืองอยู่ในภาวะปกติธรรมดา สามารถผสมไบโอดีเซล ได้สูงสุดถึง B20 หรือสามารถผสมไบโอดีเซล B100 ในน้ำมันดีเซลได้สูงสุดถึงร้อยละ ๒๐ แต่สภาพความเป็นจริงทางปฏิบัติประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม จึงต้องพิจารณาต้นทุนของประเทศจากผลผลิตทางการเกษตร และมีสูตรผสม ไบโอดีเซล B100 ในน้ำมันดีเซลเพื่อรองรับกรณีการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในภาวะวิกฤติ นอกจากนี้ จากการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๕ ได้มีการตั้งคณะทำงานพิจารณาการกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล โดยองค์ประกอบของคณะทำงานดังกล่าว มีผู้แทนจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ผู้แทนจากกระทรวงพาณิชย์ กรมการค้าภายใน ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก ผู้ทรงคุณวุฒิ และมีอธิบดีกรมธุรกิจพลังงานกระทรวงพลังงาน เป็นประธานคณะทำงานเพื่อพิจารณาสัดส่วนผสมการผสมไบโอดีเซลในภาวะวิกฤติด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยรัฐบาลได้มีมาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ปรับตัวสูงขึ้นในระยะสั้นกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลจาก B7 เหลือเกรดเดียว คือ B5 ตั้งแต่วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕

๒) สัดส่วนสูตรผสมไบโอดีเซล ปัจจุบันจำหน่ายดีเซล B5 เกรดเดียว ตั้งแต่วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕ จะสามารถปรับสัดส่วนลงได้อีกหรือไม่ อย่างไร

กบง. พิจารณาจากราคาของไบโอดีเซลกับราคาเนื่อน้ำมันดีเซล ณ โรงกลั่น ว่าสูงกว่าหรือเกินกว่า ๑.๕ เท่าหรือไม่ ถ้าราคาไบโอดีเซล B100 สูงกว่าหรือเกินกว่า ๑.๕ เท่า ให้เสนอที่ประชุม กบง. ผสมเป็นสูตร B5 และถ้าสูงเกินกว่า ๒.๕ เท่า ให้เสนอที่ประชุม กบง. ผสมเป็นสูตร B3 โดยภาวะปัจจุบัน ณ วันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๕ ราคาเนื่อน้ำมัน ณ โรงกลั่น อยู่ที่ ๒๗.๓๙ บาทต่อลิตร

บวกกับเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่อุดหนุนแล้ว ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล อยู่ที่ ๓๗.๗๑ บาท ต่อลิตร ในขณะที่ราคา B100 อยู่ที่ ๕๖.๕๘ บาทต่อลิตร เมื่อเทียบกันจะอยู่ที่ ๒.๐๖ เท่า ยังไม่ถึง ๒.๕ เท่า ที่ประชุม กบง. จึงยังไม่มีมติไม่ลดสัดส่วนสูตรผสมไบโอดีเซล ยังคงให้ใช้ผสมเป็นสูตร B5 ไปก่อน ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๕

๓) หากมีการเสนอให้ลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มน้ำมันดีเซลลงเหลือ ๑ ชนิด คือ น้ำมันดีเซล โดยกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลอยู่ในช่วงร้อยละ ๑ - ๑๐ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสต็อก และราคาของน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ในขณะนั้น จะสามารถทำได้หรือไม่

การผสมไบโอดีเซล ตั้งแต่ B1 - B20 ย่อมกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานของน้ำมันปาล์ม ซึ่งมีผู้เกี่ยวข้องเชื่อมโยงหลายกลุ่ม ตั้งแต่เกษตรกร ผู้ประกอบกิจการลานเท โรงงานสกัด พอค้าที่รับน้ำมันปาล์มจากโรงงานสกัดมาขายต่อ ผู้ผลิตน้ำมันพืช และผู้ผลิตไบโอดีเซล อย่างไรก็ตาม ผู้บริโภคและเครื่องยนต์ของค่ายรถยนต์ต่าง ๆ นิยมเลือกใช้ B7 และไม่ควรใช้สูตรไบโอดีเซลที่ต่ำกว่า B2 เนื่องจากสามารถลดมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์แอดดิทีฟ หรือสารเติมแต่งหล่อลื่นในน้ำมันดีเซลพื้นฐาน

๔) หากจะลดการผสมไบโอดีเซลให้สอดคล้องกับผลผลิตปาล์มน้ำมัน ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม โดยให้ลดสัดส่วนการผสมลง เนื่องจากมีผลผลิตปาล์มน้ำมันในปริมาณน้อย ทำให้ไบโอดีเซลมีราคาสูงมากในปัจจุบัน และเสนอให้เลือกสูตรน้ำมันดีเซลเป็นสองทางเลือก คือ (๑) สูตร B5 จะช่วยทำให้ราคาน้ำมันดีเซลลดลง ประมาณ ๕๐ สตางค์ต่อลิตร และ (๒) สูตร B3 จะช่วยทำให้ราคาน้ำมันดีเซลลดลง ประมาณ ๑ บาทต่อลิตร เป็นระยะเวลา ๓ เดือนสามารถทำได้หรือไม่

การเลือกสูตรผสม เป็นสูตร B3 หรือเป็นสูตร B5 ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกับสถานการณ์ราคาน้ำมันไบโอดีเซล B100 โดยมีการจำลองข้อมูลตัวเลขถ้าไม่ผสมเป็นสูตร B7 และลดลงเหลือ B5 ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลสามารถลดลงมาได้ ๔๙ - ๕๐ สตางค์ต่อลิตร และถ้าเป็น B3 จะลดลงได้อีก ๓๐ สตางค์ต่อลิตร รวมแล้วไม่ถึง ๑ บาทต่อลิตร

ผู้แทนกรมการค้าภายใน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) การบริหารจัดการระหว่างน้ำมันพืชเพื่อบริโภคและปาล์มเพื่อเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซล

คณะกรรมการนโยบายปาล์มน้ำมันแห่งชาติ (กนป.) มีอำนาจกำหนดนโยบายและแผนการบริหารตลาดน้ำมันปาล์มทั้งระบบ และพัฒนาปาล์มน้ำมันของประเทศ โดยมีพลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานและสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นกรรมการและเลขานุการ ซึ่งตามประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๖๔ กำหนดให้ผลปาล์มน้ำมันเป็นสินค้าควบคุม ผู้ผลิต ผู้ประกอบการลานเท ผู้ผลิตไบโอดีเซล ผู้เก็บของในคลังสินค้า ต้องจัดทำบัญชีควบคุมสินค้า สถานที่จัดเก็บสินค้า และต้องแจ้งข้อมูลน้ำมันปาล์มคงเหลือเป็นประจำทุกเดือน ภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป โดยให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบราคาจำหน่ายเข้มงวดและต่อเนื่อง โดยวิธีการบริหารน้ำมันพืชเพื่อบริโภคจะบริหารตามสถานการณ์เป็นประจำทุกวันให้ราคาจำหน่ายขายปลีกสอดคล้องกับต้นทุนการผลิตและการกำกับดูแลให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้บริโภค ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ ราคา CPO อยู่ที่ประมาณ ๕๑ - ๕๓ บาท น้ำมันปาล์มอยู่ที่ราคาขวดละ ๖๘ - ๗๐ บาท แต่ว่ากระทรวงพาณิชย์ได้ขอความร่วมมือผู้ประกอบการห้างสรรพสินค้า ร้านค้าปลีกหรือค้าส่งจำหน่ายน้ำมันปาล์มไม่ควรเกินโครงสร้างราคาต้นทุนที่ขวดละ ๖๐ - ๖๓ บาท

๒) หากจะกำหนดช่วงราคาน้ำมันปาล์มดิบ CPO ที่เหมาะสม โดยการกำหนดกรอบการประกันราคาขั้นต่ำและการจำกัดราคาขั้นสูง สามารถดำเนินการได้หรือไม่

รัฐบาลดำเนินโครงการประกันรายได้เกษตรกรชาวสวนปาล์มน้ำมัน โดยจ่ายเงินประกันรายได้ให้แก่เกษตรกรชาวสวนปาล์มน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ครั้วเรือนละไม่เกิน ๒๕ ไร่ กิโลกรัมละ ๔ บาท ที่คุณภาพ ๑๘ เปอร์เซนต์ ส่วนราคาน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil: CPO) เป็นไปตามกลไกตลาด โดยรัฐจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับการเจรจาธุรกิจของเอกชน

๓) หากจะลดการผสมไบโอดีเซลให้สอดคล้องกับผลผลิตปาล์มน้ำมัน ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม โดยให้ลดสัดส่วนการผสมลง เนื่องจากมีผลผลิตปาล์มน้ำมันในปริมาณน้อย ทำให้ไบโอดีเซลมีราคาสูงมากในปัจจุบัน และเสนอให้เลือกสูตรน้ำมันดีเซลเป็นสองทางเลือก คือ (๑) สูตร B5 จะช่วยทำให้ราคาน้ำมันดีเซลลดลง ประมาณ ๕๐ สตางค์ต่อลิตร และ (๒) สูตร B3 จะช่วยทำให้ราคาน้ำมันดีเซลลดลง ประมาณ ๑ บาทต่อลิตร เป็นระยะเวลา ๓ เดือนสามารถดำเนินการได้หรือไม่

การลดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลควรพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อรายได้ของเกษตรกรชาวสวนปาล์มน้ำมัน เนื่องจากการลดจาก B5 เป็น B3 จะส่งผลให้ประมาณ CPO เข้าสู่ระบบเพิ่มขึ้นประมาณ ๒๐,๐๐๐ ตันต่อเดือน ปริมาณคงเหลือส่วนเกินดังกล่าวไม่สามารถนำมาใช้บริโภคภายในประเทศได้หมด และจะทำให้ผลผลิตปาล์มมีราคาตกต่ำ

๔) การส่งเสริมการส่งออกพืชพลังงานเพื่อหาตลาดในการกระจายสินค้าให้มากขึ้น และให้เกษตรกรที่ปลูกพืชพลังงาน มีผลผลิตต่อไร่ในสัดส่วนที่สูง เพื่อให้เกษตรกรมีความคุ้มค่าในการลงทุนสามารถดำเนินการได้หรือไม่

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีหน้าที่ในการส่งเสริมการปลูกปาล์มน้ำมันให้เหมาะสมกับพื้นที่ เพื่อให้ผลผลิตต่อไร่ได้มากในต้นทุนที่ต่ำ และต้องพิจารณาถึงสินค้าเกษตรภายใต้เงื่อนไขด้านปัญหาสิ่งแวดล้อมตามแนวทางขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO)

คณะอนุกรรมการชกถามว่า มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะนำน้ำมันปาล์มปริมาณคงเหลือจากที่ใช้บริโภคภายในประเทศผลักดันส่งออกขายต่างประเทศ โดยการลดสัดส่วนผสมไบโอดีเซล เพื่อให้น้ำมันดีเซลมีราคาขายปลีกลดลง การทำหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลราคาอาหารสัตว์ ปุ๋ยยา เคมีภัณฑ์การเกษตร การส่งเสริมพืชที่ไม่ต้องให้รัฐบาลมาอุดหนุนราคา เช่น สตอเบอรี่ กาแฟ เป็นต้น

ผู้แทนกรมการค้าภายใน ได้ตอบประเด็นชกถามว่า ผลผลิตปาล์มน้ำมันเพื่อใช้ในการบริโภคและอุตสาหกรรมอาหารภายในประเทศ ประมาณร้อยละ ๖๐ ของปาล์มน้ำมันทั้งหมด และช่วยดูดซับน้ำมันปาล์มดิบส่วนเกินในระบบด้วยการนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงชีวภาพหรือผลิตไบโอดีเซลประมาณร้อยละ ๔๐ ของปาล์มน้ำมันทั้งหมด แต่เนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนรุนแรงขึ้นในระยะหลังส่งผลให้ผลผลิตภาคเกษตรไทยมีความไม่แน่นอน อาจมีผลผลิตได้มาก แม้จะมีการนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงชีวภาพหรือผลิตไบโอดีเซล แต่ก็ยังมีน้ำมันปาล์มดิบส่วนเกินในระบบอยู่มาก โดย กนป. ได้กำหนดน้ำมันปาล์มคงคลังสำรอง จำนวน ๑.๕ เท่าของปริมาณการใช้ต่อเดือน ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ มีการใช้ต่อเดือน ๒ แสนตัน จึงต้องมีการสำรอง ๓ แสนตันต่อเดือน ถ้าสต็อกน้ำมันปาล์มดิบคงเหลือมากกว่า ๓ แสนตันต่อเดือน เกิดปัญหาสินค้าราคาเกษตรตกต่ำ และทำให้เกษตรกรชาวสวน

ปาล์มเดือดร้อน จึงต้องมีการดำเนินการดูดซับน้ำมันปาล์มดิบออกจากตลาด เพื่อลดผลผลิตส่วนเกิน ควบคู่กับการดำเนินโครงการผลักดันการส่งออกน้ำมันปาล์มเพื่อลดผลผลิตส่วนเกิน

แม้ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตเป็นอันดับ ๓ ของโลก ผลิตได้จำนวน ๑.๓๐ ล้าน ตัน แต่ก็มีส่วนแบ่งการตลาดน้อยมาก ประมาณร้อยละ ๓ - ๔ เท่านั้น เมื่อเทียบกับมาเลเซียและ อินโดนีเซีย ซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดในสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๘๐ การส่งออกของไทยต้องอยู่ในช่วงที่ราคา สามารถแข่งขันได้เท่านั้น เนื่องจากการระบาดของโควิดเกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานในอุตสาหกรรม การผลิตน้ำมันปาล์มมาเลเซียทำให้น้ำมันปาล์มออกสู่ตลาดน้อย ราคาตลาดโลกจึงสูงขึ้น ประเทศไทยจึง สามารถส่งออกได้มากขึ้น เกษตรกรไทยจึงนิยมปลูกปาล์มน้ำมัน คาดว่าอีก ๓ ปี ผลผลิตน้ำมันปาล์ม จะออกสู่ตลาดมากอย่างแน่นอน การบริหารจัดการระหว่างน้ำมันพืชเพื่อบริโภคและปาล์มเพื่อเชื้อเพลิง ชีวภาพไบโอดีเซล จึงต้องเริ่มต้นตั้งแต่ภาคการผลิตให้เหมาะสม ในระยะยาวเกษตรกรชาวสวนปาล์ม ควรหันไปปลูกพืชชนิดอื่น ๆ

คณะอนุกรรมการซักถามว่า การบริหารจัดการระหว่างน้ำมันพืชเพื่อบริโภค และปาล์มเพื่อเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลและหากนำเข้าผลิตภัณฑ์สารเติมแต่งหล่อลื่น (Additives) ในน้ำมันดีเซลพื้นฐานจากต่างประเทศจะมีมูลค่าแตกต่างกับปาล์มน้ำมันในประเทศที่ผสมเป็นไบโอดีเซล มากหรือไม่ อย่างไร มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะมีการจำหน่ายน้ำมันดีเซล ที่ไม่ใช่ น้ำมันดีเซลพรีเมียม B7 โดยไม่ต้องมีการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพได้หรือไม่

ผู้แทนกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ปัญหานี้เริ่มตั้งแต่การนำปาล์มไปใช้เป็นน้ำมันพืชเพื่อบริโภคก่อน หรือจะนำปาล์มไปใช้เป็นเชื้อเพลิง ชีวภาพ ที่ผ่านมากการแก้ปัญหาด้วยการส่งออกไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างต่อเนื่อง สถานการณ์ปาล์ม มีจำนวนน้อยไม่ขาย ตอนที่ปาล์มจำนวนมาก ผู้ซื้อต่างประเทศไม่ให้ความสนใจ กระทรวงพลังงาน จึงเป็นฝ่ายที่จะต้องแก้ไขปัญหาความผันผวนของราคาพืชอยู่เสมอ ด้วยการนำน้ำมันปาล์มผลิตเป็น น้ำมันไบโอดีเซลชนิดต่าง ๆ ให้มากขึ้น เป็นการเร่งดูดซับน้ำมันปาล์มดิบที่มีปริมาณล้นตลาด โดยมอบหมายให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย กฟผ. นำน้ำมันปาล์มดิบ จำนวน ๒ แสนตันไปผลิต ไฟฟ้า สูญเสียเงินของประเทศไปจำนวน ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท และให้บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) จัดซื้อ น้ำมันปาล์มดิบ เพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันดีเซล B20 ดังนั้น การช่วยเหลือกลุ่มเกษตรกร กลุ่มผู้ใช้ น้ำมันเบนซิน หรือกลุ่มผู้ใช้ น้ำมันดีเซลหรือไม่ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานมีหน้าที่ ต้องปฏิบัติตามนโยบายการส่งเสริมพลังงานทดแทน ของรัฐบาล และความสำคัญด้านจิตวิทยาสำหรับ เกษตรกรชาวสวนปาล์มที่จะเข้าใจการสนับสนุนหรือสิ่งที่เคยได้รับจากนโยบายของรัฐบาลอาจเกิด การต่อต้านคัดค้านการปรับลดสูตรการผสมไบโอดีเซล

ในส่วนของผลิตภัณฑ์สารเติมแต่ง (Additives) หล่อลื่นในน้ำมันดีเซลต้องนำเข้า จากต่างประเทศไม่สามารถผลิตได้เองในประเทศ ปัจจุบันแอดดิทีฟมีราคาสูงกว่าของในประเทศ ข้อมูล ในทางเทคนิคพบว่า การผสมแอดดิทีฟลงไป ในน้ำมันดีเซลเพื่อให้ความเหมาะสมขึ้น และการผสม ไบโอดีเซลหรือเชื้อเพลิงชีวภาพจะทำให้คุณภาพไอเสียดีขึ้นตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงาน และได้มี การศึกษาผลกระทบและมีการทดสอบค่าปริมาณสารมลพิษตามมาตรฐานยูโร 5 ค่ากำมะถัน 10 PPM ของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซล B7 ในรถยนต์ขนาดเล็ก ที่จะมีผลเริ่มบังคับใช้ในปี ๒๕๖๗

คณะอนุกรรมการชั่งกถามว่า ทิศทางการพัฒนาของเทคโนโลยีรถ EV หรือรถยนต์พลังงานไฟฟ้า จะทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง ส่งผลต่อการพัฒนาน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพหรือพลังงานทดแทนอย่างไร และพืชพลังงานชนิดใดที่มีต้นทุนราคาถูกเพื่อลดต้นทุนค่าไฟฟ้าและต้นทุนพลังงาน หรือจะได้รับการส่งเสริมหรือสนับสนุนจากรัฐบาลในอนาคต

ผู้แทนกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งกถามว่า มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า รถอีวีอาจกระทบต่อสัดส่วนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่จะเกี่ยวโยงไปถึงราคาพืชผลทางการเกษตร เนื่องจากปัจจุบันกระทรวงพลังงานได้ส่งเสริมการใช้น้ำมันไบโอดีเซล และส่งเสริมการนำเอทานอลมาผสมกับเบนซินเป็นแก๊สโซฮอล์ จึงต้องมีการศึกษาถึงภาพรวมในอนาคต

๓.๒.๒๒ การกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

การกำหนดมาตรฐานและคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในปัจจุบันมีการกำหนดมาตรฐานและคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่กำหนดในสถานียบริการ แบ่งออกเป็น ๓ ชนิด คือ (๑) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 มีสัดส่วนการผสมเอทานอลร้อยละ ๙ - ๑๐ โดยน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 จะประกอบด้วย ๒ ชนิดย่อย คือ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๑ และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ (๒) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 มีสัดส่วนการผสมเอทานอล ร้อยละ ๑๙ - ๒๐ และ (๓) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 มีสัดส่วนการผสมเอทานอลไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๕ ทั้งนี้ กระบวนการและขั้นตอนในการกำหนดมาตรฐานและคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กรมธุรกิจพลังงานจะมีการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การกำหนดมาตรฐานดังกล่าวมีความเหมาะสมที่จะใช้งานกับเครื่องยนต์ และไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

ในส่วนของการกำหนดลักษณะคุณภาพของน้ำมันเบนซินพื้นฐาน (G-Base) เนื่องจากน้ำมันแก๊สโซฮอล์เกิดขึ้นจากการผสมระหว่างน้ำมันเบนซินพื้นฐานและเอทานอล เพื่อให้การผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นไปตามคุณภาพและมาตรฐานที่กำหนดในสถานียบริการ จึงได้มีการกำหนดมาตรฐานของน้ำมันเบนซินพื้นฐานขึ้น เพื่อให้การนำไปผสมกับเอทานอลในสัดส่วนที่กำหนดไว้แล้ว จะได้ออกมาเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 E20 และ E85 ที่มีคุณภาพตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ การกำหนดลักษณะคุณภาพของน้ำมันเบนซินพื้นฐาน (G-Base) จะแบ่งออกเป็น (๑) น้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๑ (G-Base 1) จะมีค่าออกเทนต่ำ เพื่อนำไปผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีค่าออกเทนประมาณร้อยละ ๙๑ คือ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๑ และ (๒) น้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๒ (G-Base 2) จะมีค่าออกเทนสูง เพื่อนำไปผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีค่าออกเทนร้อยละ ๙๕ ได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) กลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียมในประเทศทั้งหมด จำนวน ๖ โรงกลั่น แต่จะมีจำนวน ๕ โรงกลั่นเท่านั้นที่มีการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐาน (G-Base) ทั้งในส่วนของการใช้น้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๑ หรือ G-Base 1 และน้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดที่ ๒ หรือ G-Base 2 โดยน้ำมัน G-Base 1 ที่มีค่าออกเทนต่ำ

โดยส่วนใหญ่จะนำมาผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๑ ปัจจุบันมีปริมาณการใช้ทั้งหมดในประเทศเหลืออยู่ประมาณร้อยละ ๒๐ ซึ่งอาจจะมีโรงกลั่นบางแห่งที่สามารถนำน้ำมัน G-Base 1 ผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ได้ แต่ยังมีปริมาณการผลิตที่ไม่มากนัก ในส่วนของน้ำมัน G-Base 2 จะนำไปผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน ๙๕ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ทั้งนี้ การผลิตน้ำมัน G-Base ของกลุ่มโรงกลั่น ก็เพื่อรองรับปลายทางคือ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่าง ๆ ซึ่งปกติแล้ว จะมีการใช้ตัวเอทานอลที่ผสมเข้าไปในน้ำมัน G-Base เป็นตัวบุงค่าออกเทนที่ประกอบด้วยค่า RON และค่า MON โดยน้ำมัน G-Base 1 ของโรงกลั่นจะผลิตให้มีค่าออกเทนอยู่ที่ประมาณ ๘๗ แต่จะใช้เอทานอลมาบุงค่าออกเทนให้เป็น ๙๑ เช่นเดียวกับตัวน้ำมัน G-Base 2 ของโรงกลั่นจะผลิตให้มีค่าออกเทนอยู่ที่ประมาณ ๙๑ - ๙๒ แต่จะใช้ตัวเอทานอลมาบุงค่าออกเทนให้เป็น ๙๕ รวมทั้งยังมีน้ำมันองค์ประกอบอีกหลายชนิดมาเป็นตัวกำหนดด้วย

ดังนั้น น้ำมัน G-Base จึงต้องผลิตมาเพื่อรองรับผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปปลายทาง ซึ่งกว่าจะได้คุณสมบัติหรือลักษณะต่าง ๆ ที่ต้องการ โรงกลั่นฯ และผู้ค้าน้ำมันจะต้องไปดำเนินการถอดค่าองค์ประกอบต่าง ๆ ให้ได้คุณสมบัติตามที่กรมธุรกิจพลังงานและกลุ่มยานยนต์กำหนด โดยเฉพาะค่า RON และค่า MON เพราะมีความเกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน ทั้งนี้ ข้อสรุปของสัดส่วนที่เหมาะสมอาจจะต้องใช้เวลาในการหารือกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงสเปคของน้ำมันแก๊สโซฮอล์และน้ำมัน G-Base แต่สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในอนาคต คือ แผนระยะยาวของประเทศไทยว่า น้ำมันกลุ่มเบนซินโดยเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ภาครัฐมองว่าจะมีทิศทางเป็นอย่างไร ยังเป็นเป้าหมายเดิมอยู่หรือไม่ ในการผลักดันให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เป็นเกรดพื้นฐานในกลุ่มน้ำมันเบนซิน และจะมีการยกเลิกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 บางชนิดหรือไม่ ซึ่งมีความสำคัญต่อการปรับสภาพคุณภาพน้ำมัน และจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมโรงกลั่นที่จะต้องสร้างความสมดุลว่า ผลิตภัณฑ์ใดไม่สามารถใช้ในประเทศได้ก็มีความจำเป็นต้องส่งออก

๒) นโยบายส่งเสริมการใช้เอทานอลทำให้ความต้องการน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยภาครัฐเริ่มมีการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในประเทศและเริ่มจำหน่ายมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๔ และมีการยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน ๙๑ ในปี ๒๕๕๖ เพื่อส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์และเอทานอล ซึ่งปัจจุบันจะมีน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำนวน ๔ ชนิด คือ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๕ E10 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๑ E10 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๕ E20 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 คงเหลือน้ำมันเบนซินธรรมดาที่ไม่มีการเติมเอทานอลเพียงชนิดเดียวคือ น้ำมันเบนซิน ๙๕ ซึ่งมีสัดส่วนการใช้ที่ลดลงเหลือเพียงร้อยละ ๓ เท่านั้น ส่วนที่เหลืออีกกว่าร้อยละ ๙๐ จะเป็นแก๊สโซฮอล์ทั้งหมด คือ มีการผสมของเอทานอลแตกต่างกันตามสัดส่วนที่นำมาผสม

๓) การนำเข้าน้ำมันเบนซินพื้นฐาน หรือ G-Base ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการกำหนดคุณภาพน้ำมัน G-Base ที่เข้มงวด ทำให้โรงกลั่นในประเทศไม่สามารถเพิ่มการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพื่อรองรับความต้องการใช้ที่สูงขึ้น ส่งผลให้ต้องมีการนำเข้าน้ำมัน G-Base เพิ่มขึ้น และต้องส่งออกน้ำมันเบนซินที่มีคุณภาพไม่เป็นที่ไปตามข้อกำหนดของกรมธุรกิจพลังงาน นอกจากนี้ การผสมเอทานอลในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นและแตกต่างจากมาตรฐานคุณภาพเดิม จะต้องมีการทบทวนและพิจารณาปรับปรุงข้อกำหนดและคุณลักษณะของน้ำมันเบนซินพื้นฐานชนิดใหม่ ให้มีมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่สอดคล้องกับมาตรฐานเครื่องยนต์

๔) กระบวนการผลิตน้ำมัน G-Base ต้องใช้น้ำมันองค์ประกอบหลายชนิด และหน่วยปรับปรุงคุณภาพหลายหน่วยที่มีการลงทุนสูง โรงกลั่นจะผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐาน โดยการนำน้ำมันองค์ประกอบที่หลากหลาย ได้แก่ นอร์มัลบิวเทน แนฟทา ไอโซเมอเรท แรฟฟินเนท รีฟอร์มเมท แอลคิลเลท แคทแนฟทา Coker แนฟทา และอื่น ๆ มาผสมเพื่อให้ได้เป็นน้ำมันเบนซินพื้นฐานตามสเปคของกรมธุรกิจพลังงานที่กำหนดไว้ เพื่อรองรับการผสมเอทานอลและการเติมสารเติมแต่งออกมาเป็นแก๊สโซฮอล์ต่อไป

ในส่วนของสูตรการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐาน มีน้ำมันองค์ประกอบหลายชนิดที่มีคุณภาพแตกต่างกัน ทำให้ต้องหาสูตรผสมที่เหมาะสมและสมดุลมากที่สุดในการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐาน ซึ่งคุณภาพของค่าออกเทน ประเภท MON ความดันไอ และอุณหภูมิการระเหยที่ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ เป็นข้อจำกัดหลักในการกำหนดสูตรผสมน้ำมันเบนซินพื้นฐาน รวมทั้งสูตรการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐานจะผันแปรไปตามประเภทของน้ำมันดิบที่เข้ากลั่นในแต่ละช่วงเวลา โดยตัวอย่างคุณภาพน้ำมันเบนซินองค์ประกอบหลัก เช่น รีฟอร์มเมท มีค่าออกเทนที่มีคุณภาพดี แต่มีค่าอะโรมาติกเบนซินสูง ซึ่งเป็นสารก่อมะเร็ง ทำให้มีคุณภาพด้อย แนฟทาเบา มีค่าอะโรมาติกเบนซินที่มีคุณภาพดี แต่มีค่าออกเทนต่ำ เป็นต้น ดังนั้น จึงเป็นความยากของผู้ผลิตในการบริหารจัดการน้ำมันองค์ประกอบที่โรงกลั่นผลิตได้ ซึ่งจะต้องปรับสูตรผสมน้ำมันเบนซินพื้นฐานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

๕) อุปสรรคและข้อจำกัดจากการสนับสนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ เนื่องจากเอทานอลมีคุณสมบัติที่แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพื่อรองรับการผสมเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยเอทานอลมีค่าออกเทนสูง ค่าความดันไอต่ำ และมีจุดเดือดต่ำ หากไม่มีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐาน เมื่อผสมเอทานอลจะทำให้ความดันไอสูงขึ้น และค่าการระเหยที่ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ต่ำลง หากต้องการให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตได้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพของกรมธุรกิจพลังงาน จะต้องมีการกำหนดมาตรฐานน้ำมันเบนซินพื้นฐานให้มีค่าความดันไอต่ำ และค่าการระเหยที่ ๕๐ เปอร์เซ็นต์สูง ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐานที่เข้มงวดในประเทศไทย ส่งผลให้เกิดความไม่สมดุลของกลุ่มน้ำมันเบนซิน ทำให้ต้องนำเข้าน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพิ่มขึ้น และต้องส่งออกน้ำมันเบนซินที่มีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมธุรกิจพลังงาน

๖) การกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพื่อรองรับการผสมเอทานอล ทำให้โรงกลั่นน้ำมันต้องผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐานเพื่อรองรับการผสมเอทานอลให้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามมาตรฐานของกรมธุรกิจพลังงาน โดยมีการผลิตน้ำมันเบนซินพื้นฐานที่มีคุณภาพสูงกว่าข้อกำหนดของกรมธุรกิจพลังงานและตลาดสิงคโปร์ (Platts) โดยมีองค์ประกอบรายการหลักที่เป็นข้อจำกัดในการผลิต ซึ่งมีตัวอย่าง ดังนี้

๖.๑) ค่า RON เป็นตัวกำหนดค่าออกเทนประเภทหนึ่ง ในกรณี G-Base 1 ที่นำไปผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๑ จะมีค่าออกเทนประมาณ ๘๗ ผสมเอทานอลในสัดส่วนร้อยละ ๑๐ ค่าออกเทนก็จะเพิ่มขึ้นเป็น ๙๑ ตามข้อกำหนดของกรมธุรกิจพลังงาน สำหรับ G-Base 2 โรงกลั่นน้ำมันจะผลิตให้ได้ค่าออกเทน ๙๑ ผสมเอทานอลในสัดส่วนร้อยละ ๑๐ ค่าออกเทนก็จะเพิ่มขึ้นเป็น ๙๕ ตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนด

๖.๒) ค่า MON เป็นตัวกำหนดค่าออกเทนประเภทหนึ่งที่มีลักษณะขึ้นลงเช่นเดียวกับค่า RON แต่จะเป็นอีกมาตรฐานหนึ่งที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดไว้

๖.๓) T50 คือ จุดกลั่นที่ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ ซึ่งจะเป็นตัววัดว่า ๕๐ เปอร์เซ็นต์มีระดับอนุภาคของสารไฮโดรคาร์บอนที่น้ำหนักเบาไหม้ไปครั้งหนึ่ง โดยกรมธุรกิจพลังงานกำหนดจุดกลั่นไว้ที่ ๙๐ - ๑๑๐ องศาเซลเซียส เมื่อเปรียบเทียบกับข้อกำหนดของประเทศสิงคโปร์ จะกำหนดไว้ที่ ๘๐ - ๑๒๗ องศาเซลเซียส แสดงให้เห็นว่า สเปนมีความยืดหยุ่นและมีการกำหนดช่วงระยะที่กว้างมากกว่า สเปนของประเทศไทย ซึ่งมีช่วงระยะที่มีความแคบมากกว่าทำให้ผลผลิตยากขึ้น และจุดต่ำสุดของสิงคโปร์อยู่ที่ ๘๐ องศาเซลเซียส แต่ประเทศไทยจุดต่ำสุดอยู่ที่ ๙๐ องศาเซลเซียส ทำให้โรงกลั่นจะต้องปรับสูตรการผลิตให้พิเศษขึ้นไปอีกตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนด ซึ่งในการส่งออกสามารถผลิตให้ได้ระดับที่ ๘๐ องศาเซลเซียส เท่านั้น

๖.๔) ค่า RVP คือ ค่าความดันไอ จะเป็นตัววัดเรื่องความหนักเบาของตัวน้ำมันเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์จะกำหนดไว้ที่ ๖๒ ซึ่งประเทศไทยต้องเอา G-Base มาผสมกับเอทานอล ทำให้ต้องทำให้ น้ำมันเบนซินพื้นฐานให้มีค่าความดันไอดำพิเศษ ก็เลยต้องผลิตให้ไม่เกิน ๕๔.๕

ผู้แทนจากสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

การใช้เอทานอลมาผสมในน้ำมันเบนซินของประเทศไทย ในอดีตเริ่มต้นจาก E0 E5 E10 จนถึงระดับ E20 โดยสมาคมได้มีการหารือกับกรมธุรกิจพลังงาน และโรงกลั่นน้ำมัน ก่อนที่ผู้ผลิตและภาครัฐได้ข้อสรุปเป็นคุณสมบัติที่เฉพาะ ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ก็จะนำไปพัฒนารถยนต์ให้สามารถใช้งานได้โดยที่ไม่มีปัญหา โดยที่ไม่ได้จำกัดเฉพาะด้านการใช้งานอย่างเดียว สมาคมยังพิจารณาถึงการเคลื่อนไหวของตัวรถ การเผาไหม้ การจุดระเบิด รวมถึงมลพิษที่ปล่อยออกมาจากรถยนต์ด้วย ดังนั้นการกำหนดมาตรฐานและคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์จึงต้องมีการพูดคุยและหาข้อสรุปให้ชัดเจนเพื่อให้แต่ละบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นำไปพัฒนาและทดลองว่า สามารถใช้งานได้จริงไหม เช่น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 มีการใช้เฉพาะในประเทศไทยเท่านั้น ในต่างประเทศจะไม่ได้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ในส่วนของ E85 แม้ว่ายุโรปจะมีมาตรฐานเบื้องต้นมาให้ปรับใช้ อย่างไรก็ตาม ในเรื่องสัดส่วนการผสมของเอทานอลก็จะมีสเปคที่แตกต่างกันออกไป เพราะฉะนั้นก่อนมีการนำไปใช้สมาคมก็จะมีพูดคุยและหารือในลักษณะเช่นเดียวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เป็นต้น ซึ่งตรงนี้ก็ได้บทสรุปมาแล้วว่า สเปนของประเทศไทย E0 E10 E20 และ E85 คุณสมบัติของน้ำมันเป็นอย่างไร ซึ่งก็ทำให้ทุกบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นำไปศึกษาทดลอง ทำให้บางบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จึงใช้ E85 ได้ และบางบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ก็อาจจะใช้ไม่ได้

ในส่วนของน้ำมันเบนซินพื้นฐาน (G-Base) เป็นน้ำมันพื้นฐานก่อนที่จะนำไปผสมเอทานอล เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์น้ำมันปลายทาง ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่ได้ให้ความสนใจกับเรื่องของ G-Base แต่จะให้ความสำคัญกับสเปคผลิตภัณฑ์น้ำมันขั้นสุดท้ายที่ประกาศโดยกรมธุรกิจพลังงาน อย่างไรก็ตาม ก็มีความสัมพันธ์กัน ถ้า G-Base ไม่มีความสอดคล้องก็จะทำการผสมเอทานอลแล้วสเปคผลิตภัณฑ์น้ำมันขั้นสุดท้ายอาจจะไม่ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ เพราะฉะนั้นสมาคมจึงมีจุดสนใจว่า ถ้าสเปคผลิตภัณฑ์น้ำมันขั้นสุดท้ายยังคงเดิม ในส่วนของรถที่ผู้ผลิตพัฒนาแล้วในขณะนี้ก็สามารถใช้ได้ไม่มีปัญหา ทั้งนี้ หากมีการปรับเปลี่ยนสเปค G-Base แล้วทำให้สเปคผลิตภัณฑ์น้ำมันขั้นสุดท้ายเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสมาคมจะต้องขอระยะเวลาในการไปพิจารณาศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของรถยนต์ปัจจุบันและรถยนต์ในอนาคต เนื่องจากต้องทดสอบว่าการเปลี่ยนแปลงสเปคน้ำมัน รถยนต์รุ่นใหม่

อาจจะใช้ได้ แต่รถยนต์รุ่นเก่าที่จำหน่ายไปแล้ว ผู้ผลิตจะไม่สามารถการันตีได้ว่าจะสามารถใช้ได้หรือไม่ และปัญหานั้นอาจจะเกิดขึ้นในระยะสั้นหรือระยะยาวจึงต้องมีการพิจารณาก่อน

คณะอนุกรรมการวิชาการซักถามว่า หากมีการนำน้ำมันเบนซิน ๙๑ และ ๙๕ ที่โรงกลั่นน้ำมันผลิตได้ในประเทศตามกระบวนการกลั่นโดยปกติ มาผสมกับเอทานอลเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สามารถดำเนินการได้หรือไม่ อย่างไร เพื่อให้สามารถใช้น้ำมันที่กลั่นได้ในประเทศได้เพิ่มขึ้น ลดการนำเข้าและการส่งออกต่างประเทศ ซึ่งอาจจะทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ตอบประเด็นซักถามว่า หากใช้น้ำมันเบนซิน ๙๑ และ ๙๕ ที่โรงกลั่นน้ำมันผลิตได้มาผสมกับเอทานอล องค์ประกอบน้ำมันบางชนิดอาจจะไม่เหมาะสมกับสเปคของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตัวอย่างเช่น ค่าความดันไอ หรือ RVP จะผลิตอยู่ที่ระดับ ๖๒ เมื่อนำมาผสมกับเอทานอลแล้วจะทำให้ค่า RVP มีปริมาณมากเกินไป ก็จะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของรถยนต์ และจุดกลั่นที่ ๕๐ เปอร์เซนต์ หรือ T50 จะมีค่าลดลง เมื่อเติมเอทานอลที่มีจุดกลั่นต่ำลงไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของรถยนต์เช่นเดียวกัน รวมทั้งค่าออกเทนจะเพิ่มขึ้นเกินความจำเป็นที่รถยนต์ต้องการ เป็นต้น สำหรับแนวทางการแก้ปัญหาและการลดการนำเข้านั้น ในช่วงปี ๒๕๖๓ กลุ่มโรงกลั่นน้ำมันได้มีการหารือร่วมกับกรมธุรกิจพลังงานเกี่ยวกับนโยบายการส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐานกลุ่มเบนซิน ซึ่งปัจจุบันมีการใช้น้ำมัน G-Base 2 มาผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ในปริมาณค่อนข้างสูง โดยหากมีการผลิตตามสเปคที่กำหนดไว้ อาจจะต้องมีการนำเข้าน้ำมัน G-Base 2 เพิ่มมากขึ้น กลุ่มโรงกลั่นจึงมีการหารือกับกรมธุรกิจพลังงานให้มีการปรับสเปคของน้ำมัน G-Base เพื่อให้ใช้น้ำมัน G-Base 1 มารองรับการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ได้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันลดลง แต่เนื่องจากได้มีการชะลอนโยบายการส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ไว้ก่อน จึงยังไม่ได้มีการหารือเรื่องดังกล่าวต่อ ดังนั้น ความชัดเจนด้านนโยบายของกระทรวงพลังงานจึงมีความสำคัญต่อการกำหนดแผนการดำเนินงานในเรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอล์ว่าจะมีทิศทางเป็นอย่างไร เพื่อมีการหารือร่วมกันว่าควรมีการปรับข้อกำหนด หรือผ่อนคลายนโยบายอย่างไรต่อไป

ผู้แทนจากสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ตอบประเด็นซักถามว่า ในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์จะให้ความสำคัญกับสเปคปลายทางของผลิตภัณฑ์เป็นหลัก ซึ่งการนำน้ำมันเบนซินธรรมดาตามาผสมกับเอทานอลในสัดส่วนที่แตกต่างกันเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะเป็นไปตามข้อมูลของกลุ่มโรงกลั่นว่า จะทำให้ไม่ได้สเปคที่มีความเหมาะสมและน้ำมันองค์ประกอบบางชนิดจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของรถยนต์ได้ ดังนั้น สมาคมมีความเห็นว่า การดำเนินการดังกล่าวก็อาจจะเกิดปัญหาในอนาคตได้

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ตอบประเด็นซักถามว่า การนำน้ำมันเบนซิน ๙๑ และ ๙๕ มาผสมกับเอทานอลตามสัดส่วนที่ต้องการเพื่อผลิตเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หากพิจารณาในแง่มุมมองของคุณสมบัติในเรื่องค่าออกเทนจะไม่มีปัญหาต่อการใช้งาน แต่จะมีคุณสมบัติของ ๒ รายการหลัก คือ ค่า T50 และค่า RVP ซึ่งจะมีปัญหาหากมีการนำไปใช้โดยตรง ซึ่งค่า T50 จะส่งผลกระทบต่ออัตราเร่งของรถยนต์ และค่า RVP หากเติมเอทานอลลงไปเพิ่มโดยที่ไม่ได้มีการดึงค่า RVP ของน้ำมันเบนซินพื้นฐานลง จะทำให้ค่า RVP เกินความเหมาะสม ทำให้มีปัญหาด้านการใช้งานของเครื่องยนต์ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย ในส่วนของประเด็นเกี่ยวกับมาตรฐานน้ำมันเบนซินพื้นฐานของประเทศ

ไทยที่มีความแตกต่างกับประเทศสิงคโปร์นั้น เนื่องจากประเทศไทยมีนโยบายที่จะส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ โดยมีแนวทางในการแก้ปัญหาการขาดแคลนพลังงานและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หากสามารถนำพืชการเกษตรมาแปลงเป็นพลังงานทดแทนก็จะช่วยให้สามารถรักษาเสถียรภาพราคาของสินค้าเกษตรได้ และเกษตรกรมีคุณภาพชีวิตที่ดีมากขึ้น จึงเป็นเหตุผลให้ประเทศไทยมีสเปกผลิตภัณฑ์น้ำมันที่แตกต่างจากประเทศสิงคโปร์

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ในกรณีของสหรัฐอเมริกาได้มีการกำหนดน้ำมัน G-Base ในลักษณะเดียวกับประเทศไทยหรือไม่ และสามารถนำแนวทางการกำหนดมาตรฐานสเปกน้ำมันของสหรัฐอเมริกามาใช้ได้หรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ตอบประเด็นชี้ถามว่า ในกรณีของสหรัฐอเมริกาไม่ได้มีการกำหนดสเปกน้ำมัน G-Base แต่จะมีการกำหนดสเปกของผลผลิตขั้นสุดท้ายเท่านั้น สำหรับประเทศไทยการกำหนดมาตรฐานของน้ำมัน G-Base มีลักษณะเป็นมาตรการหนึ่งในการสร้างความมั่นใจว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตขึ้นมานั้นมีคุณภาพและเป็นไปตามกำหนดไว้ จึงทำให้มีการล็อคสเปกน้ำมัน G-Base ไว้อีกชั้นหนึ่ง ในส่วนของการกำหนดเฉพาะสเปกของผลผลิตขั้นสุดท้ายตามแนวทางของสหรัฐอเมริกานั้น โดยในหลักการสามารถดำเนินการกำหนดมาตรฐานเฉพาะผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหรือน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ และประเด็นดังกล่าวกรมธุรกิจพลังงานได้เคยมีการหารือร่วมกับกลุ่มโรงกลั่น และกลุ่มผู้ค้าน้ำมันแล้ว ซึ่งในวิธีการปฏิบัตินั้น พบว่า มีข้อจำกัดของผู้ค้าน้ำมันที่มีการนำเอทานอลมาผสมเพื่อผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เนื่องจากปัจจุบันผู้ค้าน้ำมันจะสามารถนำน้ำมัน G-Base ตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดแล้วจะได้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีคุณภาพเพื่อจำหน่ายในสถานีบริการตามกรมธุรกิจพลังงานกำหนดไว้ในทางกลับกัน หากไม่มีการกำหนดสเปกน้ำมัน G-Base ผู้ที่จะผลิตหรือนำไปใช้ผสมกับเอทานอลเป็นแก๊สโซฮอล์ที่จะต้องมีการคำนวณสัดส่วนของเอทานอลที่ใช้ในการผสมเพื่อให้ได้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีคุณภาพตามมาตรฐานกำหนด จึงเป็นการสร้างความยุ่งยากในการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ตอบประเด็นชี้ถามว่า บริบทของสหรัฐอเมริกาประกอบด้วยหลายรัฐ ทำให้ในแต่ละรัฐจึงมีการกำหนดมาตรฐานที่แตกต่างกันตามบริบทของแต่ละรัฐด้วย สำหรับประเทศไทยอาจจะพิจารณากำหนดขอบเขตของการควบคุมมาตรฐานว่าจะอยู่ตรงส่วนใด ซึ่งที่ผ่านมาจากการดำเนินงานร่วมกับกรมธุรกิจพลังงานมาโดยตลอด จะเห็นได้ว่า มีความห่วงใยครอบคลุมไปถึงกลุ่มผู้บริโภค ทำให้มีการกำหนดมาตรฐานและคุณภาพที่เข้มงวด หากดำเนินการตามแนวทางของสหรัฐอเมริกาก็จะเป็นความรับผิดชอบของผู้บริโภคเอง ทำให้การควบคุมมาตรฐานลดลง และสเปกน้ำมันมีความอ่อนคลายมากขึ้น

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า การปรับสัดส่วนการผสมเอทานอล และการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมัน G-Base เพื่อให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้นและทันต่อสถานการณ์ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง สามารถดำเนินการได้หรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ตอบประเด็นชี้ถามว่า การกำหนดสเปกของน้ำมัน G-Base และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดนั้น เป็นการกำหนดมาตรฐานของสินค้าในลักษณะเช่นเดียวกับการดำเนินงานของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ในขณะเดียวกันผู้ค้าน้ำมันจะเลือกผลิตสินค้าตัวไหนก็ขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาด โครงสร้างราคา

น้ำมันในขณะนั้น หากน้ำมันชนิดใดมีราคาถูกและรถยนต์ของผู้บริโภครองรับได้ก็จะเลือกใช้น้ำมันชนิดนั้นได้ ในส่วนของความยืดหยุ่นของการกำหนดสเปคของน้ำมัน G-Base กรมธุรกิจพลังงานได้เคยมีการหารือร่วมกับกลุ่มโรงกลั่น ผู้ค้าน้ำมัน และกลุ่มยานยนต์ เกี่ยวกับการยกเลิกสเปคดังกล่าวแล้ว และไม่มี ความขัดข้องหากจะกำหนดมาตรฐานและคุณภาพเฉพาะผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย ซึ่งจากผลการประชุมคือ ผู้ค้าน้ำมันมีข้อจำกัดและสเปคดังกล่าวยังมีความจำเป็นสำหรับการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ตอบประเด็นซักถามว่า ผลการประชุมหารือร่วมกันเกี่ยวกับความจำเป็นของการกำหนดสเปคของน้ำมัน G-Base มีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย แต่เสียงส่วนใหญ่ก็เห็นว่ายังมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดสเปคดังกล่าว เนื่องจากน้ำมัน G-Base ไม่ได้ผลิตมาจากโรงกลั่นในประเทศเท่านั้น ยังมีผู้ค้าน้ำมันที่มีการนำเข้า G-Base จากต่างประเทศด้วย จึงทำให้ต้องมีการกำหนดสเปคเพื่อมารองรับการผลิตเพื่อให้ได้มาตรฐานที่กำหนด

๓.๒.๒๓ ผลกระทบจากการยกเลิกมาตรการตรึงราคาน้ำมันดีเซล ๓๐ บาทต่อลิตร

ผู้แทนจากสหพันธ์การขนส่งแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

จากกรณีที่กระทรวงพลังงานได้มีนโยบายยกเลิกมาตรการตรึงราคาน้ำมันดีเซลที่ ๓๐ บาทต่อลิตร โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๕ นั้น กลุ่มผู้ประกอบการภาคขนส่งได้มีข้อเสนอในการบรรเทาผลกระทบจากมาตรการดังกล่าว เพื่อเป็นการชะลอการปรับขึ้นราคาค่าขนส่งสินค้าในช่วงสถานการณ์วิกฤตด้านราคาน้ำมันดีเซล ดังนี้

๑) เสนอให้มีการพิจารณาลดการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลเป็น B0 ซึ่งจะ ทำให้ราคาน้ำมันดีเซลลดลงได้ประมาณ ๒ บาทต่อลิตร

๒) เสนอให้มีการพิจารณาองค์ประกอบของราคา ณ โรงกลั่น ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ซึ่งมีการอ้างอิงค่าขนส่งน้ำมันจากสิงคโปร์มายังประเทศไทย โดยให้มีการปรับลดค่าใช้จ่ายดังกล่าวลงประมาณ ๑ บาทต่อลิตร

๓) เสนอให้มีการพิจารณาปรับลดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง ๓ บาทต่อลิตร ซึ่งจะทำให้อัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลอยู่ที่ ๒๐ สตางค์ต่อลิตร

๔) เสนอให้มีการพิจารณาปรับลดค่าการตลาดลง ประมาณ ๗๐ - ๘๐ สตางค์ต่อลิตร ทั้งนี้ ในช่วงสถานการณ์ความผันผวนของราคาน้ำมันดีเซลที่ผ่านมา กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งของสหพันธ์ฯ ได้ดำเนินการพุงราคาค่าขนส่งสินค้ามาโดยตลอด โดยคำนึงถึงต้นทุนของราคาสินค้าที่จะปรับขึ้นและส่งผลกระทบต่อผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม การปรับขึ้นราคาค่าขนส่งในปัจจุบันจะอยู่ในส่วนของบริษัทผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีการผลิตสินค้าของตนเอง และมีการจัดตั้งบริษัทมาดำเนินขนส่งสินค้าโดยตรงเท่านั้น

คณะอนุกรรมการฯ ซักถามว่า หากภาครัฐไม่สามารถควบคุมราคาน้ำมันดีเซลได้ ในมุมมองของกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งมีข้อเสนอให้ภาครัฐช่วยลดภาระในด้านอื่น ๆ นอกเหนือจากการปรับลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากสหพันธ์การขนส่งแห่งประเทศไทย ตอบประเด็นซักถามว่า การลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับภาษีทะเบียนรถ อาจจะไม่ใช่วิธีที่เหมาะสมและไม่ได้ช่วยลดภาระให้กับผู้ประกอบการ โดยข้อเสนอหลักที่สำคัญ คือ การลดการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลเป็น B0 และ ต้นทุนราคา ณ โรงกลั่น

คณะอนุกรรมการฯ ชักถามว่า เพราะเหตุใดจึงมีข้อเสนอให้ลดการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลเป็น B0

ผู้แทนจากสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ตอบประเด็นชักถามว่า เนื่องจากการผสมไบโอดีเซลส่งผลให้น้ำมันเครื่องดำและไส้กรองน้ำมันเครื่องเสื่อมสภาพ จึงทำให้ต้องมีการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ดังกล่าวบ่อยครั้งขึ้น ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าว ทำให้กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งมีต้นทุนแฝงหรือต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้นประมาณ ๗๐๐ - ๘๐๐ บาทต่อเดือน ดังนั้น ในช่วงสถานการณ์วิกฤตด้านราคาน้ำมันดีเซลในปัจจุบัน จึงควรพิจารณายกเลิกการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลออกไปก่อน

คณะอนุกรรมการฯ ชักถามว่า การปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ของรถขนส่งจากเครื่องยนต์ดีเซลเป็นเครื่องยนต์ไฟฟ้า กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งมีข้อเสนอให้ภาครัฐดำเนินการช่วยเหลือหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนจากสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ตอบประเด็นชักถามว่า หากภาครัฐสนับสนุนให้มีการนำเข้ามามอเตอร์และแบตเตอรี่เพื่อแปลงสภาพเครื่องยนต์ของรถเก่าให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้าก็จะทำให้ประหยัดต้นทุนค่าขนส่งได้ ซึ่งปัจจุบันราคาเครื่องยนต์ไฟฟ้าอยู่ที่ประมาณ ๔ - ๕ ล้านบาท ในขณะที่เครื่องยนต์ดีเซลมีราคาอยู่ที่ประมาณ ๒ ล้านบาท ทำให้การนำเข้ารถขนส่งเครื่องยนต์ไฟฟ้ายังเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงอยู่

๓.๒.๒๔ มาตรการช่วยเหลือด้านภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล และการติดตามผลการดำเนินงานเกี่ยวกับมาตรการด้านภาษีของยานยนต์ไฟฟ้า

ผู้แทนกรมสรรพสามิต ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) ตามที่ปรากฏข่าวตามสื่อกระแสหลักและสื่อสังคมออนไลน์เกี่ยวกับการลดอัตราภาษีน้ำมัน โดยมติคณะรัฐมนตรีมอบหมายให้กรมสรรพสามิตดำเนินมาตรการภาษีเพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนและภาคธุรกิจในช่วงที่ระดับราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจนส่งผลกระทบต่อภาระค่าครองชีพและต้นทุนในการประกอบกิจการต่าง ๆ โดยปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง ๓ บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ และจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕ กรมสรรพสามิตได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อพิจารณาทางเลือกต่าง ๆ โดยเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเกี่ยวกับผลกระทบและข้อจำกัดทางด้านการคลังต่อการจะขยายระยะเวลาการลดอัตราภาษีน้ำมันดีเซล หลังจากวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕ โดยคาดว่าคณะรัฐมนตรีจะมีการพิจารณาเรื่องดังกล่าวนี้ ในวันอังคารที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๕ อย่างไรก็ตาม กรมสรรพสามิตมีหน้าที่จัดเก็บรายได้สรรพสามิตให้เป็นไปตามเป้าหมาย ซึ่งมาตรการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง ๑ บาทต่อลิตร กระทบต่อรายได้ของรัฐบาลประมาณ ๑,๙๐๐ ล้านบาทต่อเดือน ซึ่งจะเห็นได้ว่า การปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง ๓ บาทต่อลิตร จะกระทบต่อรายได้ของรัฐบาลประมาณ ๕,๔๐๐ - ๕,๕๐๐ ล้านบาทต่อเดือน สูญเสียรายได้ทั้งสิ้น ประมาณ ๑๓,๕๐๐ ล้านบาท และเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในช่วงที่ผ่านมา และคำสั่งปิดสถานบริการ สถานบันเทิง ผับ บาร์ คาราโอเกะ ทำให้ยอดจัดเก็บภาษีขายไฟ สุรา ยาสูบ และเครื่องดื่มต่ำกว่าเป้าหมายเป็นอย่างมาก หากจะดำเนินมาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลเพื่อบรรเทาภาระค่าน้ำมันดีเซลที่มีราคาแพง รัฐบาลควรจะดำเนินการเป็นมาตรการระยะสั้น ๆ ครั้งหนึ่งไม่เกินคราวละ ๓ เดือน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษี

สรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งถือว่าเป็นรายได้หลักของรัฐบาล และควรเป็นทางเลือกสุดท้าย เพื่อไม่ให้เกิดการสูญเสียรายได้ไปส่งผลกระทบต่อแผนการจัดเก็บรายได้จากภาษี และแผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณของรัฐ

๒) มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ระยะที่ ๓ มีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าที่เข้าร่วมมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ยอดจ่อมียอดทั้งสิ้น ๕,๔๗๓ คัน เป็นการส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วน อุปกรณ์ แบตเตอรี่ เจ็อนไซในราคาคันละไม่เกิน ๒ ล้านบาท เฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าประเภท Battery Electric Vehicle หรือรถ BEV โดยเมื่อวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๖๕ ณ งานบางกอก มอเตอร์โชว์ อินแพค เมืองทองธานี ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและผู้นำเข้ารถยนต์ ร่วมลงนามข้อตกลงตามมาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน ๓ ราย ได้แก่ (๑) บริษัท เกรท วอลล์ มอเตอร์ แมนูแฟคเจอร์สไทย (ประเทศไทย) จำกัด (๒) บริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์ - ซีพี จำกัด และ (๓) บริษัท เอ็มจี เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด จากนั้น เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ได้ลงนามข้อตกลง และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมนำเข้ารถจักรยานยนต์ที่ลงนามข้อตกลงกับสรรพสามิตแล้ว จำนวน ๑ ราย คือ บริษัท เดโก กรีน เอนเนอร์จี จำกัด เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ณ กรมสรรพสามิต

๓) ในทุกปีจะมีการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว) จำหน่ายผ่านเรือสถานีบริการน้ำมัน (Tanker) หรือเรือแทงเกอร์ เฉลี่ยปีละประมาณ ๖๐๐ ล้านลิตร หรือในทุก ๆ เดือน จะมีค่าเฉลี่ยประมาณขายได้ประมาณ เดือนละ ๕๐ ล้านลิตร คิดประมาณการภาษีต่าง ๆ ที่ได้รับการยกเว้นให้ประมาณ ๔,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เรือประมงที่เข้าร่วมโครงการ มีจำนวน ๘,๔๔๕ ลำ และในช่วงที่ผ่านมา กรมสรรพสามิต สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานภาคีต่าง ๆ ได้เข้าไปกำกับดูแลการจำหน่ายน้ำมันดีเซลเพื่อตรวจสอบความผิดปกติ ดำเนินคดีความผิดตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๖๐ ทำให้การใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องลดลง เหลือเพียงเดือนละ ๒๐ ล้านลิตร ประกอบกับมาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล ๓ บาทต่อลิตร ทำให้น้ำมันสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องและน้ำมันดีเซลบนบก มีราคาใกล้เคียงกันมาก แตกต่างกันประมาณ ๒ - ๓ บาทต่อลิตร ทำให้ชาวประมงหันมาเติมน้ำมันบนฝั่งมากขึ้น

๔) รัฐธรรมนูญได้กำหนดหลักวินัยการเงินการคลังอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ฐานะทางการเงินการคลังของรัฐมีเสถียรภาพและมั่นคงอย่างยั่งยืน กรมสรรพสามิตมีการจัดเก็บภาษีจากการขายไฟ สุรา ยาสูบ ต้องนำส่งเข้าคลังตามกฎหมาย ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานทุนหมุนเวียนกรณีของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง แม้ว่าจะมีกฎหมายกำหนดวัตถุประสงค์การใช้เงินอย่างชัดเจน แต่เงินที่ส่งเข้ากองทุนจากผู้ใช้น้ำมันไม่ได้นำส่งคลังแผ่นดินตามกฎหมาย และการใช้จ่ายเงินของกองทุนไม่ผ่านการพิจารณาอนุมัติงบประมาณโดยระบบรัฐสภา จึงไม่สอดคล้องกับหลักการคลังสมัยใหม่ที่กำหนดให้มีการจัดสรรงบประมาณในแต่ละเรื่องเป็นครั้งละปี ๆ ไป

คณะอนุกรรมการฯ ชักถามว่า แนวโน้มทิศทางการขยายเวลาการลดอัตราภาษีน้ำมันดีเซล หลังจากวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕ กรมสรรพสามิตคาดหวังว่ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง จะมีความเห็นเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี และรัฐบาลจะตัดสินใจอย่างไร

ผู้แทนจากกรมสรรพสามิต ตอบประเด็นซักถามว่า กรมสรรพสามิตไม่ทราบเลยว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะมีความเห็นในเรื่องนี้อย่างไร จะเลือกปรับลดอัตราลงกี่บาท เป็นระยะเวลาานานกี่เดือน หากสูงสุดก็คงประมาณ ๕ บาทต่อลิตร แต่จะเป็น ๐ บาทต่อลิตรคงจะไม่ได้ เนื่องจากต้องเหลือเศษ ๙๙ สตางค์ ให้ส่วนราชการไว้ติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อเก็บสถิติการค่าน้ำมัน ในท้ายที่สุด คาดว่ารัฐบาลอาจจะมีมาตรการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง ๓ บาทต่อลิตร หรือไม่ต่ำกว่า ๓ บาทต่อลิตร หลังจากมาตรการเดิม จะสิ้นสุดในวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕ เพื่อบรรเทาภาระน้ำมันแพง หากวันอังคารที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเห็นชอบการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง มาตรการดังกล่าวก็จะมีผลต่อเนื่อง สามารถเริ่มมาตรการให้มีผลตั้งแต่วันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ต่อเนื่องไปได้ นอกจากนี้ ต้องติดตามรายงานของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ว่า ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสแรกของปี ๒๕๖๕ และแนวโน้มเศรษฐกิจไทย ปี ๒๕๖๕ รวมถึงผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) จะอยู่ที่เท่าใด และพิจารณาข้อสั่งการเพิ่มเติมของนายกรัฐมนตรีด้วย

คณะอนุกรรมการวิชาการซักถามว่า มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะมีการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลเกรดพรีเมียมให้สูงกว่าน้ำมันดีเซลธรรมดาทั่วไปเพื่อให้เป็นตัวเลือกแก่ผู้ใช้ น้ำมัน หรือควรมีน้ำมันเบนซินพิเศษสำหรับกลุ่มรถหรูและมีกำลังซื้อ สามารถจัดเก็บภาษีสรรพสามิตได้ในลักษณะเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย ก็จะทำให้รัฐบาล มีรายได้เพิ่ม ซึ่งคนกลุ่มนี้มีกำลังซื้ออยู่แล้ว และน้ำมันดีเซลเป็นสินค้าจำเป็น ปัจจุบันเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลสูงถึง ๕ - ๖ บาทต่อลิตร ใช้ฐานคิดอัตราอย่างไร และสนามกอล์ฟ มีการกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตอย่างไร

ผู้แทนจากกรมสรรพสามิต ตอบประเด็นซักถามว่า กระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดเก็บสรรพสามิตจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยตามกฎหมายภาษีสรรพสามิต โดยการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลเกินกว่าร้อยละ ๔ แต่ไม่เกินร้อยละ ๗ ทุกชนิด เป็นสินค้าเดียวกันจัดเก็บตามปริมาณ ณ ที่โรงกลั่น ในอัตราเดียวกัน ส่วนผู้ประกอบการค่าน้ำมันนำน้ำมันดีเซล B7 ไปใส่สารเติมแต่งสามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ขายเป็นน้ำมันดีเซล B7 เกรดพรีเมียม และปัจจุบันโครงสร้างภาษีน้ำมันเก็บภาษีจากค่าความร้อนตามอัตราปริมาณต่อลิตร และสนามกอล์ฟ มีการกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ร้อยละ ๑๐ จากค่าสมาชิก และอีกร้อยละ ๑๐ จากรายได้ของการให้บริการสนามกอล์ฟ

คณะอนุกรรมการวิชาการซักถามว่า การดำเนินมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ มีการส่งเสริมและมีค่ายรถจากยุโรปเข้าร่วมในโครงการหรือไม่ และมีมาตรการช่วยเหลือรถบรรทุก NGV ให้ตัดแปลงมาเป็นรถยนต์ไฟฟ้าหรือไม่ และเมื่อโลกเข้าสู่กระแสของยานยนต์ไฟฟ้า รายได้ของรัฐจากภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันจะต้องลดลง กรมสรรพสามิตมีแผนการคลังที่จะต้องรับมือกับเรื่องนี้ในอนาคตอย่างไร

ผู้แทนจากกรมสรรพสามิต ตอบประเด็นซักถามว่า ค่ายรถยุโรปได้มีการขอรับการสนับสนุนในลักษณะของส่งเสริมการลงทุน BOI เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ตั้งฐานการผลิตยานพาหนะไฟฟ้าขึ้น ส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้า ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และแนวทางการดำเนินการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตหรือประกอบในประเทศจะได้รับการส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนนำเข้าในช่วงระยะเวลา ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๘ ซึ่งปัจจุบันแบตเตอรี่ทุกชนิด เช่น ถ่านไฟฉาย ถ่านนาฬิกา ที่สามารถ

เก็บพลังงานและให้พลังงานไฟฟ้าได้ มีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเก็บตามมูลค่าง่ายละ ๘ และกรณีของรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิง ไม่ได้อยู่ในพิกัดอัตราสรรพสามิตรถยนต์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๖๐ และกฎกระทรวงได้กำหนดพิกัดอัตราภาษีเฉพาะรถยนต์ รถเก๋งที่มีผู้โดยสารไม่เกินสิบคน รถยนต์กระบะ เนื่องจากสมัยก่อนถือเป็นสินค้าที่มีลักษณะฟุ่มเฟือย อย่างไรก็ตาม เมื่อมีผู้ประกอบการรถบรรทุกที่เดือดร้อนได้ทำหนังสือร้องเรียนขอให้ช่วยเหลือกรมสรรพสามิตได้นำเรื่องเรียนคณะอนุกรรมการส่งเสริมการใช้นานยนต์ไฟฟ้า ในคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติซึ่งมีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการส่งเสริมหรือออกมาตรการช่วยเหลือรถบรรทุก NGV ให้ตัดแปลงมาเป็นรถยนต์ไฟฟ้า รวมถึงการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่มีสัญชาติไทยเพื่อพัฒนาไปเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า

สำหรับทิศทางการจัดเก็บภาษีพลังงานในอนาคตจะจัดเก็บตามปริมาณและค่าสัมประสิทธิ์ เชื้อเพลิงที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงก็จะมีภาระภาษีสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ การพัฒนาระบบเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้นานยนต์ไฟฟ้า และควบคุมและลดการบริโภคสินค้าที่มีน้ำตาล เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมบริโภคความหวานที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและสังคม การรณรงค์ของกระทรวงสาธารณสุขไม่ได้ผลต้องใช้เครื่องมือทางภาษี ขณะเดียวกันเมื่อโลกพัฒนาไปสู่ยุคพลังงานสะอาด รายได้ของรัฐที่เคยมีจากภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลอาจจะหายไป ซึ่งโจทย์ใหญ่ของกรมสรรพสามิตตามแผนการของสหภาพยุโรป หรือ EU จะนำ CBAM มาเป็นเงื่อนไขในการเจรจา FTA โดยใช้มาตรการทางการคลังกับสินค้าจากประเทศที่สาม ได้แก่ เหล็กกล้า โลหะ อะลูมิเนียม ซีเมนต์ปูน ปุ๋ยเคมี พลังงานเพื่อบรรลุเป้าหมายด้านก๊าซเรือนกระจกและการแข่งขันทางการค้าที่เป็นธรรม ซึ่งผู้ประกอบการของไทยต้องเตรียมพร้อมกับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว) แตกต่างกับน้ำมันบนบกอย่างไร และมาจากโรงกลั่นแห่งใด และประมาณการภาษีที่ได้รับการยกเว้นให้กับเรือประมงในโครงการปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เพราะเหตุใดจึงสูงกว่าปีงบประมาณอื่น ทั้งที่จำนวนเรือประมงที่เข้าร่วมโครงการลดลง และการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจะทำให้รัฐสูญเสียภาษีสรรพสามิตต่อปีเท่าไร

ผู้แทนจากกรมสรรพสามิต ตอบประเด็นชี้ถามว่า โรงกลั่นน้ำมัน ไอ อาร์ พี ซี เป็นผู้ผลิตน้ำมันแห่งเดียวที่ผลิตให้กับกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจประมงในโครงการ ซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงเป็นน้ำมันดีเซลเกรดต่ำ ตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงาน เต็มสารสีเขียวหรือสารมาร์คเกอร์ (Marker) ลงไป เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ว่าเป็นสินค้าน้ำมันดีเซลที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตน้ำมันลดความเสี่ยงในการลักลอบนำน้ำมันเขียวไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ของโครงการเพื่อประโยชน์ของประเทศ และได้มีการดำเนินคดีกับผู้ขายหรือครอบครองน้ำมันดีเซล เพื่อจะลักลอบนำน้ำมันดีเซลส่งออกกลับเข้ามาขายในประเทศ เหตุที่น้ำมันมาเลเซียอาจจะถูกกว่าของไทย เนื่องจากรัฐบาลมาเลเซียมีการอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเช่นเดียวกับของไทย ส่วนข้อมูลปริมาณน้ำมันที่จำหน่ายในโครงการเป็นข้อมูลจากโรงกลั่นน้ำมันที่กำกับดูแลเรือประมงทุกลำต้องได้รับการรับรองจากสมาคมการประมงแห่งประเทศไทยจึงมีการเพิ่มหรือลดทุกปี ราคาของแต่ละช่วงเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา อัตราภาษีสรรพสามิตของน้ำมันดีเซลไม่เท่ากัน

๓.๒.๒๕ แนวโน้มของค่าการกลั่นที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

๑) สัดส่วนการผลิตน้ำมันสำเร็จรูป และส่วนต่างราคาน้ำมันสำเร็จรูป โดยโรงกลั่นน้ำมันผลิตน้ำมันสำเร็จรูปได้หลายชนิด ซึ่งแต่ละชนิดก็มีส่วนต่างราคาที่แตกต่างกันไป และบางชนิดมีราคาที่น้อยกว่าราคาน้ำมันดิบที่นำมากลั่น เช่น ก๊าซ LPG และกลุ่มน้ำมันเตา เป็นต้น

๒) จากข้อมูลเปรียบเทียบค่าการกลั่นน้ำมันของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) และโรงกลั่นน้ำมัน ในช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ จะเห็นได้ว่า ค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันมีค่าอยู่ในระดับต่ำกว่าที่ สนพ. ประกาศ เนื่องจากค่าการกลั่นของ สนพ. ยังไม่ได้หักลดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ค่าพรีเมียมของน้ำมันดิบ ค่าเชื้อเพลิง และค่าไฟฟ้า เป็นต้น โดยค่าการกลั่นขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูป และค่าการกลั่นที่ปรับตัวสูงขึ้นเกิดจากภาวะสงครามระหว่างรัสเซีย - ยูเครน ซึ่งเป็นเพียงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนี้เท่านั้น ทั้งนี้ ค่าการกลั่นของกลุ่มโรงกลั่นน้ำมันในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จนถึงปัจจุบัน ยังอยู่ในระดับต่ำ

๓) ค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมัน ยังไม่ใช่กำไรที่แท้จริงที่โรงกลั่นได้รับ เนื่องจากยังไม่ได้หักลดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ดอกเบี้ย ภาษี กำไร/ขาดทุนจากการบริหารความเสี่ยง และกำไร/ขาดทุนจากสต็อกน้ำมัน เป็นต้น โดยองค์ประกอบในการคำนวณกำไรของโรงกลั่นน้ำมัน มีดังนี้ (๑) ราคาน้ำมันสำเร็จรูป (๒) ราคาน้ำมันดิบอ้างอิง (๓) ค่าขนส่งน้ำมันดิบ/ค่าประกันภัย (๔) ค่าพรีเมียมน้ำมันดิบ (๕) ค่าน้ำ/ค่าไฟ (๖) ค่าพลังงาน/ค่าสูญเสีย (๗) ค่าการกลั่นโรงกลั่นน้ำมัน (๘) ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ (๙) กำไร/(ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยง (Hedging) และ (๑๐) กำไรก่อนหักกำไร/(ขาดทุน) จากสต็อกน้ำมัน

๔) สรุปข้อมูลข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานการณ์ค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมัน

๔.๑) ค่าการกลั่นขึ้นอยู่กับอุปสงค์อุปทานของน้ำมันในตลาด เป็นไปตามกลไกการค้าเสรี และไม่ได้อ้างอิงโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ประกาศโดย สนพ. สำหรับใช้ในการซื้อ-ขาย รวมทั้งยังขึ้นอยู่กับภูมิศาสตร์การเมือง (Geopolitical) ซึ่งมีผลต่ออุปทานน้ำมัน และสถานการณ์อื่น ๆ เช่น การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นต้น

๔.๒) ค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมัน ยังไม่ใช่กำไรที่แท้จริงที่โรงกลั่นได้รับ เนื่องจากยังไม่ได้หักลดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ดอกเบี้ย ภาษี กำไร/ขาดทุนจากการบริหารความเสี่ยง และกำไร/ขาดทุนจากสต็อกน้ำมัน เป็นต้น

๔.๓) ค่าการกลั่นที่ปรับตัวสูงขึ้นในปัจจุบัน เกิดจากภาวะสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ซึ่งเป็นเพียงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนี้เท่านั้น

๔.๔) โรงกลั่นน้ำมันเป็นธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรต่ำ เมื่อเทียบกับรายได้ที่โรงกลั่นได้รับ

๔.๕) กลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันได้มีการลงทุนในโครงการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตให้สามารถแข่งขันกับโรงกลั่นน้ำมันต่าง ๆ ในภูมิภาคได้ และเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของภาครัฐ และกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม เช่น โครงการผลิตน้ำมันยูโร ๕ ที่มีเงินลงทุนกว่า ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท เป็นต้น

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า โรงกลั่นน้ำมันมีการกำหนดระยะเวลาในการซื้อน้ำมันดิบอย่างไร

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน ตอบประเด็นข้อถามว่า โรงกลั่นน้ำมันมีหน้าที่ในการซื้อน้ำมันดิบมากลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูป เพื่อขายหน้าโรงกลั่นในราคาขายส่ง โดยการซื้อน้ำมันดิบของโรงกลั่นน้ำมัน เป็นการวางแผนการซื้อล่วงหน้า โดยใช้ระยะเวลา ๒ - ๓ เดือน ขึ้นอยู่กับน้ำมันดิบที่จะซื้อว่ามาจากแหล่งใด และส่วนใหญ่การซื้อน้ำมันดิบจะไม่สามารถทราบราคาที่ซื้อจริงได้ เพราะราคาที่ซื้อจริงจะเกิดขึ้น ณ วันที่ผู้ผลิตส่งมอบน้ำมันดิบให้กับโรงกลั่นแล้ว ซึ่งการตกลงราคาในการซื้อน้ำมันดิบล่วงหน้า จะเป็นการตกลงในราคาที่เรียกว่า ค่าพรีเมียมน้ำมันดิบ ดังนั้น จึงทำให้โรงกลั่นน้ำมันต้องมีการบริหารความเสี่ยง ทั้งในส่วนของราคาขายผลิตภัณฑ์กับราคาซื้อน้ำมันดิบ ซึ่งอยู่ในช่วงคนละเวลาอีกด้วย

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ค่าการกลั่นเป็นราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่โรงกลั่นขายจริงไม่ได้อ้างอิงโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ประกาศโดย สนพ. ใช้หรือไม่ และราคาดังกล่าวมีความแตกต่างกันอย่างไร

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน ตอบประเด็นข้อถามว่า ราคาตามโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ สนพ. ประกาศนั้น เป็นเพียงแนวทางในการชี้แนะ (Guideline) เท่านั้น โดยหลักการและภาพรวมในการขายน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่นให้กับผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละรายนั้น จะกำหนดราคาขายที่ไม่เท่ากัน โดยในกรณีที่เป็นผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่จะขายในราคาที่มีส่วนลด และในกรณีที่เป็นผู้ค้าน้ำมันรายย่อยจะขายในอีกราคาหนึ่ง นอกจากนี้ ในช่วงที่ราคาน้ำมันมีแนวโน้มที่สูงขึ้น หากมีการขายน้ำมันสำเร็จรูปที่มีการกำหนดระยะเวลาก็อาจจะมีการขายในอัตราที่ต่ำกว่าราคาปกติ เพราะเป็นการตกลงการขายล่วงหน้า แต่หากอยู่ในช่วงราคาน้ำมันมีแนวโน้มลดลง จะทำให้การขายน้ำมันสำเร็จรูปที่มีการกำหนดระยะเวลาล่วงหน้าอยู่ในระดับที่ดีกว่า อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่โรงกลั่นขายจริง และราคาที่ สนพ. ประกาศ ไม่ได้มีความแตกต่างกันมากนัก ซึ่งอยู่ในอัตราที่เป็นหลักสแตนด์ต่อลิตรเท่านั้น

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมัน เป็นการคำนวณที่มาจากผลิตภัณฑ์ในภาพรวม หรือจำแนกแต่ละผลิตภัณฑ์

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน ตอบประเด็นข้อถามว่า ค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันที่มีการอ้างอิงนั้น เป็นค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย จำนวน ๖ แห่งเท่านั้น โรงกลั่นน้ำมันแต่ละแห่งจะมีค่าการกลั่นที่ไม่เท่ากัน ซึ่งค่าการกลั่นจะเป็นค่าเฉลี่ยตามผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ และขายจริง โดยที่โรงกลั่นแต่ละแห่งมีความสามารถในการกลั่นที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้น จึงทำให้ค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันทั้ง ๖ แห่ง อยู่ในระดับที่แตกต่างกัน

คณะอนุกรรมการชี้ถามว่า ค่าการกลั่นสามารถอยู่ในระดับคงที่ โดยไม่มีการปรับขึ้นลงตามราคาน้ำมันดิบได้หรือไม่ แม้ว่าราคาน้ำมันดิบจะเป็นต้นทุนในการผลิต แต่ค่าใช้จ่ายในกระบวนการกลั่นไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน ตอบประเด็นข้อถามว่า การกลั่นน้ำมันเป็นการกลั่นน้ำมันดิบที่ได้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของเสีย และผลิตภัณฑ์ที่เป็นน้ำมันองค์ประกอบซึ่งไม่สามารถนำไปผลิตเป็นน้ำมันสำเร็จรูปได้ด้วย ทำให้โรงกลั่นต้องมีการขายผลิตภัณฑ์ดังกล่าวใน ราคาที่มีส่วนลด

นอกจากนี้ ในกระบวนการกลั่นน้ำมันจะดำเนินการกลั่นน้ำมันทุกชนิดพร้อมกันแบบต่อเนื่องตลอด ๒๔ ชั่วโมง ซึ่งการกลั่นจะขึ้นอยู่กับน้ำมันดิบแต่ละชนิด และโครงสร้างองค์ประกอบของแต่ละโรงกลั่นว่าจะสามารถผลิตน้ำมันได้เป็นผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดในสัดส่วนเท่าใด จึงทำให้โรงกลั่นไม่สามารถแยกต้นทุนของน้ำมันแต่ละชนิดได้ เพราะกลั่นได้เป็นผลิตภัณฑ์ทุกชนิดพร้อมกันทั้งหมด นอกจากนี้ ต้นทุนในการผลิตยังประกอบด้วยส่วนอื่น ๆ เช่น สารเร่งปฏิกิริยา สารเคมี ค่าพลังงาน ค่าน้ำ ค่าไฟ เป็นต้น ซึ่งต้นทุนเหล่านี้ไม่ได้เป็นค่าใช้จ่ายคงที่ และขึ้นอยู่กับน้ำมันดิบที่นำมาใช้ในการกลั่นด้วย

๓.๓ ความเห็นของคณะอนุกรรมการ

จากการรับฟังข้อมูล ข้อเท็จจริง และความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คณะอนุกรรมการมีความเห็น ดังนี้

๓.๓.๑ การกำหนดราคา ณ โรงกลั่น

๑) ควรศึกษาให้มีกลไกดูแลราคาหน้าโรงกลั่นให้มีความเหมาะสม ทั้งในช่วงที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นหรือลดลง เพื่อให้ได้ค่าการกลั่นที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย

๒) ควรปรับปรุงข้อกำหนดเพื่อส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้นำเข้าและการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ

๓) นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมน้ำมัน มีความมุ่งหมายเพื่อลดการนำเข้าหรือพึ่งพาน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดราคาซื้อขายน้ำมันสำเร็จรูปเทียบตลาดสิงคโปร์บวกค่าขนส่งจากสิงคโปร์ถึงศรีราชา เพื่อจูงใจหรือส่งเสริมกิจการโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ ซึ่งอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันไม่ได้เป็นตลาดของผู้ขาย และเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก อย่างไรก็ตาม สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน มีอำนาจหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลสูตรโครงสร้างราคาในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนของโรงกลั่นน้ำมันอยู่แล้ว

๔) น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ ทั้งกลุ่มน้ำมันดีเซลและกลุ่มน้ำมันเบนซินมีปัญหาที่เหมือนกัน คือ เรื่องสัดส่วนที่เหมาะสมในการผสมไบโอดีเซล โดยผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายปาล์มน้ำมันแห่งชาติ ได้มีความเห็นว่า อุตสาหกรรมไบโอดีเซล สามารถนำไปใช้เป็นผลิตภัณฑ์สารหล่อลื่น น้ำมันเครื่องยนต์ รวมทั้งใช้ในอุตสาหกรรมผงซักฟอกได้

๓.๓.๒ การปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง

๑) ในช่วงที่เศรษฐกิจชะลอตัว แม้ราคาน้ำมันดิบตลาดโลกจะไม่สูงถึง ๑๓๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลเมื่อเทียบกับวิกฤติน้ำมันหลายครั้งที่ผ่านมา แต่ขณะนี้กำลังซื้อของผู้บริโภคทั่วโลกลดลง โดยเฉพาะผู้ประกอบการไปจนถึงผู้มีรายได้น้อยจากปัจจัยการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ดังนั้น มาตรการทางภาษีอาจเข้ามามีบทบาทในการลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนหรือลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน

๒) หากราคาน้ำมันตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นจนถึงประมาณ ๑๐๐ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล รัฐบาลควรใช้มาตรการทางภาษีสรรพสามิตน้ำมัน มาเป็นเครื่องมือลดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงได้อีกทางหนึ่ง เพื่อไม่ให้ราคาน้ำมันส่งผลกระทบต่อประชาชน หรือเพื่อไม่ให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้นไปด้วย

๓) การพิจารณาผลกระทบต่อด้านเศรษฐศาสตร์จากการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง แม้ว่าส่วนที่เป็นภาษีของโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีสัดส่วนที่สูงถึงประมาณ ๕ บาทต่อลิตรหรือร้อยละ ๒๐ - ๒๕ ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม วิธีการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตอาจส่งผลกระทบต่อสถานะทางการคลังของประเทศได้ จึงควรพิจารณาอย่างรอบคอบ

๔) รัฐบาลมีมาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลลง ๓ บาทต่อลิตร จากอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลเดิม ประมาณ ๖ บาทต่อลิตร ส่งผลกระทบต่อทางการคลังหรือผลกระทบต่อรายได้รัฐบาล จึงควรใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเครื่องมือดำเนินการก่อน เพื่อไม่ให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล มีราคาเกินกว่า ๓๒ - ๓๕ บาทต่อลิตร อย่างไรก็ตาม กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงกำลังอยู่ในภาวะชั้นวิกฤตเหลือเงินสดคงเหลือในบัญชีเพียง ๑๒,๙๓๒ ล้านบาท สามารถตั้งราคาน้ำมันดีเซลได้ถึงสิ้นเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ และยังไม่มีการตั้งทางการเงินใดยินยอมอนุมัติเงินกู้ ทั้งนี้ ยังมีอีกทางเลือกหนึ่ง คือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจต้องมีการหารือถึงกลไกเพื่อเสนอให้นายกรัฐมนตรีมีข้อสั่งการให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ในส่วนของงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินจำเป็นเพื่อบรรเทาภาระน้ำมันดีเซลมีราคาแพง

๕) ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีที่จำเป็นต้องจัดเก็บจากสินค้าและบริการที่อาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี มีลักษณะพุ่มเฟิย ซึ่งควรจะต้องมีอัตราที่เหมาะสม โดยเฉพาะในช่วงที่กำลังซื้อของผู้บริโภคไม่มี เศรษฐกิจของประเทศไม่ดี ก็ไม่ควรต้องเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราสูงก็ได้ หรือหากจะลดภาษีเพื่อจัดเก็บในอัตราที่ไม่สูงมาก เช่น กรณีรถยนต์ไฟฟ้าราคาถูก ผู้บริโภคจะซื้อรถคันใหม่มากขึ้น กระทรวงการคลังอาจสูญเสียรายได้จากภาษีสรรพสามิต แต่จะทำให้เกิดการใช้จ่ายหมุนเวียนเงินมากขึ้น และรัฐบาลจะมีรายได้จากภาษีมูลค่าเพิ่มขึ้น หากมีการซื้อขายสินค้าหรือพัฒนาเมืองต่าง ๆ ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวก็จะสามารถกระตุ้นเศรษฐกิจได้เช่นเดียวกับประเทศฮ่องกงและสิงคโปร์ รวมทั้งหากต้นทุนค่าขนส่งโลจิสติกส์ของประเทศต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้านก็จะสามารถแข่งขันได้

๖) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าที่เข้าร่วมมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ เมื่อระยะเวลาการเข้าร่วมโครงการผ่านมาแล้วสามเดือน ควรเร่งดำเนินการแจ้งราคาขายรถยนต์ไฟฟ้าให้กับผู้บริโภคได้ทราบ และมาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศระยะต่อไป ควรเพิ่มการสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊กอินที่ใช้พลังงานจากมอเตอร์ไฟฟ้าทำงานร่วมกับเครื่องยนต์สันดาปภายใน หรือรถ PHEV และควรมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนสถานีชาร์จ ระบบป้องกันเครื่องชาร์จจากน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร และกระแสโลกของยุคที่น้ำมันมีราคาแพง ผู้บริโภคอาจตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ไฮบริดหรือรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ประเทศก็จะมีรายได้จากภาษีสรรพสามิตรถยนต์เพิ่มขึ้น

๗) ในช่วงที่ราคาน้ำมันดิบตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจควรศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลต้นทุนต่ำ (Low - Cost) โดยไม่กำหนดสัดส่วนผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ และไม่กำหนดคุณภาพมาตรฐานยูโร ๔ และยูโร ๕ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้บริโภค และจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต้นทุนต่ำให้กับประชาชนในราคาถูก ระยะเวลาสั้น ๆ เพียง ๒ - ๓ เดือน แต่ก็ยังคงเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามปกติ

๓.๓.๓ การดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

๑) สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (สกนช.) ได้มีแผนการลดการจ่ายเงินชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปี ๒๕๖๕ โดยในระหว่างนี้ สกนช. อาจเสนอแผนการดำเนินงานระยะสั้นในช่วง ๓ เดือน หรือ ๖ เดือน หรือ ๑ ปี เพื่อนำเงินชดเชยตรงส่วนนี้ไปดำเนินการอุดหนุนในส่วนอื่น ๆ ซึ่งอาจจะทำให้มีการใช้จ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงจากแนวทางการอุดหนุนในรูปแบบเดิม เช่น การอุดหนุนเงินให้กับเกษตรกรเพื่อยกเลิกการปลูกพืชเชื้อเพลิงชีวภาพ เป็นต้น

๒) การอุดหนุนราคาสินค้าเกษตรควรดำเนินการโดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาคการเกษตรที่ต้องดูแลรับผิดชอบโดยตรง โดยไม่ควรใช้เงินจากภาคพลังงาน คือ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปอุดหนุนราคาสินค้าเกษตร เนื่องจากไม่เป็นธรรมกับประชาชนผู้ใช้น้ำมัน โดยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรเป็นกองทุนที่มีวัตถุประสงค์ในการแทรกแซงราคาน้ำมันช่วงราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นเพียงประการเดียว

๓) หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้น กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรมีกลไกในการเข้าแทรกแซงราคาที่รวดเร็ว เพื่อพยุงราคาน้ำมันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน โดยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรมีการปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการเข้าแทรกแซงราคาน้ำมัน จากเดิมที่กำหนดไว้ว่า หากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นเกิน ๕ เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล หรือราคาสูงขึ้นเกิน ๓๐ บาทต่อลิตร โดยควรกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่ เช่น หากราคาน้ำมันสูงขึ้นเกินลิตรละ ๒๕ หรือ ๒๖ บาท กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเข้ามาอุดหนุนราคาทันที หรือปรับปรุงหลักเกณฑ์อื่น ๆ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันในประเทศได้อย่างรวดเร็ว

๔) หากมีการจัดตั้งกองทุนปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม ตามร่างพระราชบัญญัติปาล์มน้ำมันและผลิตภัณฑ์จากปาล์มน้ำมัน พ.ศ. จะทำให้มีการส่งเสริมหรือสนับสนุนเกษตรกรชาวสวนปาล์มในการผลิตและการตลาด เพื่อลดภาระการใช้จ่ายเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปสนับสนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ

๓.๓.๔ ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) และการกำหนดสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) ในน้ำมันเชื้อเพลิง

๑) เนื่องจากปัจจุบันราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) มีราคาสูงเมื่อนำมาผสมกับน้ำมันเบนซินและดีเซลพื้นฐาน จึงส่งผลให้ราคาขายปลีกของกลุ่มน้ำมันดีเซลและกลุ่มเบนซินมีราคาสูง ซึ่งขัดกับหลักการในอดีตที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาแพงจึงมีการนำเชื้อเพลิงชีวภาพมาผสม เพื่อทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาที่ถูกลง จึงควรปรับแนวทางการดำเนินการให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน

๒) ในอนาคตหากมีการยกเลิกการสนับสนุนให้เกษตรกรปลูกพืชเพื่อนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงชีวภาพแล้ว ภาครัฐก็ควรมีทางออกให้กับเกษตรกรกลุ่มนี้ โดยอาจปรับเปลี่ยนให้มีการนำพืชเหล่านี้ไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่นเพื่อเพิ่มมูลค่า เช่น กรณีเอทานอลอาจสนับสนุนให้ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตสุรา และกรณีปาล์มอาจสนับสนุนให้นำไปใช้การผลิตเครื่องสำอาง น้ำมันปาล์มสำหรับประกอบอาหาร เป็นต้น นอกจากนี้ ภาครัฐควรมีการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้เกษตรกรได้รับทราบถึง

แนวโน้มในการนำพืชมาผลิตเป็นเชื้อเพลิงชีวภาพที่ลดลง เพื่อให้เกษตรกรสามารถปรับตัวได้ทันกับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

๓) การสื่อสารให้ประชาชนเข้าใจถึงโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเรื่องสำคัญ หากรัฐบาลมีนโยบายการปรับลดราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาราคาน้ำมัน อาจทำให้เกษตรกรเดือดร้อน ดังนั้น การสนับสนุนราคาเชื้อเพลิงชีวภาพต้องมีการศึกษาอย่างชัดเจนว่าเกษตรกรได้รับประโยชน์อย่างไร เพื่อให้รัฐบาลมีเป้าหมายและทิศทางในการสนับสนุนเกษตรกรชาวไร่ได้โดยตรง และอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้โดยตรงด้วย เพื่อให้ประชาชนผู้บริโภคสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในราคาที่ลดลง ซึ่งจะส่งผลไปถึงค่าขนส่ง และราคาสินค้าอุปโภคบริโภค

๔) ควรมีการพิจารณาเพื่อลดสัดส่วนการผสมเอทานอลและไบโอดีเซลในน้ำมันเชื้อเพลิงพื้นฐาน เนื่องจากมีต้นทุนสูงและเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศมีราคาแพง หรืออาจมีการพิจารณายกเลิกการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ออกไปก่อน เนื่องจากมีการผสมเอทานอลซึ่งมีราคาแพงในสัดส่วนที่สูงเกินไป

๕) ภาครัฐควรสนับสนุนการส่งออกปาล์ม น้ำมัน และเอทานอลไปขายยังต่างประเทศ และส่งเสริมการนำผลผลิตปาล์มและเอทานอลไปใช้ในการสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและต่อยอดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมปาล์ม น้ำมัน และเอทานอล เพื่อทดแทนการนำมาผลิตเป็นไบโอดีเซลในภาคพลังงาน

๖) การนำเชื้อเพลิงชีวภาพไบโอดีเซลซึ่งมีราคาสูงถึงประมาณ ๕๐ บาท ต่อลิตร มาผสมกับน้ำมันดีเซลพื้นฐานซึ่งมีราคาถูกกว่า (ราคาประมาณ ๒๐ บาทต่อลิตร) ทำให้ราคาน้ำมันดีเซลมีราคาสูงขึ้น แม้ว่าแนวทางดังกล่าวจะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรผู้ปลูกปาล์มในการกระจายสินค้าทางการเกษตร แต่ทำให้ประชาชนผู้ใช้น้ำมันต้องแบกรับภาระค่าน้ำมันที่สูงขึ้น ดังนั้น จึงควรมีการทบทวนความเหมาะสมของสัดส่วนในการใช้ไบโอดีเซลในภาคพลังงาน เพื่อแก้ปัญหาวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบัน และลดภาระค่าครองชีพของประชาชน และลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการปลูกปาล์มและการกระจายสินค้า ซึ่งได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ จะต้องร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อวางแผนการบริหารจัดการตั้งแต่การปลูกปาล์มจนถึงการจำหน่าย โดยกระทรวงพลังงานอยู่ในช่วงปลายน้ำที่ดูแลเกี่ยวกับการนำปาล์ม น้ำมัน มาใช้ผสมเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคพลังงานเท่านั้น

๗) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันส่งสัญญาณให้เกษตรกรผู้ปลูกปาล์มทราบถึงทิศทางและแนวโน้มของการใช้น้ำมันปาล์มในภาคพลังงาน ซึ่งจะมีการยกเลิกการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ และการเข้ามาแทนที่ของยานยนต์ไฟฟ้าแทนยานยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะทำให้ราคาผลปาล์มดิบมีแนวโน้มของราคาที่ต่ำลง ดังนั้น ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการปรับตัวการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้

๘) การกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลที่เหมาะสม

แผนระยะยาวของประเทศในอนาคต เมื่อราคาของไบโอดีเซลมีราคาแพงควรลดสัดส่วนสูตรผสมไบโอดีเซลลง เพื่อให้ราคาน้ำมันดีเซลมีราคาขายปลีกไม่สูงขึ้นมาก หากไบโอดีเซลมีราคาถูกและเนื่อน้ำมันดีเซลมีราคาแพง ควรเพิ่มสัดส่วนสูตรผสมไบโอดีเซลให้มากขึ้น เพื่อให้ราคาน้ำมันดีเซลมีราคาขายปลีกไม่สูงขึ้น และหากราคาเนื่อน้ำมันกับน้ำมันปาล์มมีราคาเท่ากันหรือใกล้เคียงกันสามารถผสมได้

เนื่องจากต้นทุนการผลิตเท่ากัน แต่เมื่อใดราคาน้ำมันปาล์มมีราคาสูงมาก เป็นไปได้หรือไม่ที่ไม่ผสม เป็นไปได้อีกหลาย และเป็นไปได้หรือไม่ที่จะลดขั้นตอนการนำเสนอเรื่องต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เพื่อลดความล่าช้า การเสียโอกาสและการแข่งขัน ซึ่งเป็นต้นทุนของ ประเทศ จึงควรกำหนดให้มีการปรับเพิ่มหรือลดสัดส่วนสูตรผสมไบโอดีเซลที่ยืดหยุ่นได้โดยอัตโนมัติ เพื่อ ไม่ให้เกิดปัญหาภาวะเงินเฟ้อหรือสภาวะที่สินค้าและบริการที่มีแนวโน้มการปรับราคาขายปลีกเพิ่มขึ้น

๙) การกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลในน้ำมันเบนซินที่เหมาะสม

ในอนาคตภาครัฐควรมีการกำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอล และการควบคุม มาตรฐานและคุณภาพในการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น เพื่อรองรับความผันผวน ของราคาและปริมาณพืชผลการเกษตรที่มีความไม่แน่นอน และทันต่อสถานการณ์ความผันผวนของราคา น้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการของภาคธุรกิจน้ำมัน โดยไม่มีผลกระทบต่อ ผู้ใช้รถยนต์ด้วย

๓.๓.๕ การกำหนดคุณภาพและชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง

๑) การปรับลดชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงอาจส่งผลให้ค่าการตลาดและต้นทุนของ สถานีบริการน้ำมันลดลง รวมทั้งการส่งเสริมการแข่งขันเสรีในการดำเนินธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิงจะส่งผลให้ ธุรกิจดังกล่าวของประเทศไทยมีประสิทธิภาพและมีส่วนช่วยให้เกิดความมั่นคงทางด้านพลังงาน โดย ภาครัฐควรกำหนดมาตรการที่ชัดเจนในการกำกับดูแลราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๒) กรมธุรกิจพลังงาน สมาคมผู้ผลิตยานยนต์ โรงกลั่นน้ำมัน และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ควรจะได้มีการประชุมเพื่อหารือและทำความเข้าใจร่วมกันเพื่อพิจารณาว่า หากมีการปรับลด คุณภาพมาตรฐานของน้ำมัน จะก่อให้เกิดผลดีหรือผลเสียอย่างไรบ้าง ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุน การผลิตน้ำมัน และเพื่อให้ราคาน้ำมันของประเทศไทยมีราคาถูก โดยในการพิจารณาปรับลดคุณภาพ มาตรฐานของน้ำมันควรมีข้อมูลที่แสดงให้เห็นว่า ผลประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับคิดเป็นจำนวนเงิน เท่าใด สามารถลดการนำเข้าน้ำมันดิบได้ปีละเท่าใด และสามารถลดราคาน้ำมันได้ประมาณเท่าใด ซึ่งควรศึกษาประเด็นข้อดี ข้อเสีย เหล่านี้ให้ชัดเจน เพื่อหาแนวทางในการดำเนินการที่เหมาะสมต่อไป

๓) สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้มีการบังคับใช้ มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๕ ในปี ๒๕๖๔ และมาตรฐานยูโร ๖ ในปี ๒๕๖๕ รวมทั้งการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เทียบเท่ามาตรฐานยูโร ๕ ในปี ๒๕๖๗ นั้น ควรเสนอข้อเรียกร้องให้ภาครัฐพิจารณาทบทวนกำหนดระยะเวลาการบังคับใช้ มาตรฐานยูโร ๕ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงที่กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ และกลุ่ม ผู้ประกอบการขนส่งยังไม่มีความพร้อมในการดำเนินการตามมาตรฐานดังกล่าว

๔) การกำหนดลักษณะและคุณภาพของ G-Base และน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผสม เชื้อเพลิงชีวภาพที่หลากหลายชนิด ทั้งในกลุ่มเบนซินและกลุ่มดีเซล มีผลต่อการปรับขึ้นลงของราคาขาย ปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งกรมธุรกิจพลังงานควรพิจารณาปรับแนวทางการดำเนินการให้มีความยืดหยุ่น และมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะในช่วงที่ราคาพืชผลทางการเกษตรที่นำมาผลิต เป็นเชื้อเพลิงชีวภาพมีราคาสูงกว่าน้ำมันพื้นฐาน ก็ควรลดสัดส่วนการนำมาผลิตเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง และ

เพิ่มสัดส่วนเชื้อเพลิงชีวภาพให้มากขึ้นในช่วงที่ราคาพืชผลทางการเกษตรมีราคาตกต่ำ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง

๕) การปรับเปลี่ยนมาตรฐานคุณภาพน้ำมันจากน้ำมันยูโร ๔ มาเป็นน้ำมันยูโร ๕ จะก่อให้เกิดผลดีต่อการลดมลพิษทางอากาศ แต่กรมควบคุมมลพิษควรจะต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะทำให้มีราคาสูงขึ้นถึงลิตรละประมาณ ๕๐ สตางค์ ถึง ๑ บาท โดยราคาน้ำมันที่สูงขึ้นนี้จะก่อให้เกิดภาระของประชาชนผู้ใช้น้ำมัน ดังนั้น จึงควรพิจารณาชะลอหรือขยายระยะเวลาในการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพน้ำมันยูโร ๕ ออกไปก่อน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน นอกจากนี้ เมื่อนำน้ำมันมาตรฐานยูโร ๕ มาผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซลและเอทานอล) ก็จะทำให้ราคาน้ำมันต่อลิตรมีราคาสูงขึ้น รวมทั้งควรพิจารณาว่าจะมีกระบวนการผลิตหรือวิธีการอย่างไร เพื่อไม่ให้เป็นการเพิ่มราคาน้ำมัน ซึ่งจะทำให้เกิดภาระกับประชาชนด้วย อย่างไรก็ตาม กรมควบคุมมลพิษควรพิจารณาแนวทางอื่น ๆ ในการลดพิษทางอากาศที่นอกเหนือจากการปรับเปลี่ยนมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การควบคุมปริมาณฝุ่นละอองในเขตพื้นที่ก่อสร้าง การควบคุมการเผาไหม้เศษวัสดุต่าง ๆ การปลูกต้นไม้ในพื้นที่ต่าง ๆ หรือการสร้างพื้นที่สีเขียวในอาคารต่าง ๆ เพื่อเป็นการกรองฝุ่นละออง เป็นต้น

๖) ควรมีการพิจารณาลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งในกลุ่มน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินให้เหลือน้อยลง ซึ่งจะช่วยลดค่าบริหารจัดการของผู้ค้าน้ำมัน เช่น ค่าถังเก็บ ค่าหัวจ่ายน้ำมัน เป็นต้น และเมื่อผู้ประกอบการมีต้นทุนที่ลดต่ำลงแล้วก็จะสามารถต่อรองเพื่อลดค่าการตลาดได้

๓.๓.๖ การอุดหนุนราคาแก๊สปิโตรเลียมเหลว (LPG) และแนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) และแก๊สปิโตรเลียมเหลว (LPG)

๑) การอุดหนุนและชดเชยราคาแก๊ส LPG ควรอุดหนุนเฉพาะภาคครัวเรือนเท่านั้น

๒) ควรมีการพิจารณาแนวทางสำหรับการดำเนินการเพื่อลดการอุดหนุนราคาแก๊สหุงต้ม (LPG) และการอุดหนุนจะต้องมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจนโดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย เนื่องจากการใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปอุดหนุนราคาแก๊ส LPG ซึ่งเป็นการอุดหนุนข้ามประเภท จะก่อให้เกิดภาระและไม่เป็นธรรมกับประชาชนผู้ใช้น้ำมันที่ถูกจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งการอุดหนุนดังกล่าวทำให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีภาระในการจ่ายเงินชดเชยเป็นจำนวนมาก

๓) กระทรวงพลังงาน และ ปตท. ควรมีการหารือแนวทางการลดการใช้ NGV และ LPG เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง โดยพิจารณาทางเลือกในการนำไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่น เพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่ามากกว่าการใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง

๓.๓.๗ ภาพรวมการจัดการ การผลิต และการบริหารจัดการแหล่งเชื้อเพลิงธรรมชาติที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

๑) ในช่วงสถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นจากวิกฤตการณ์สู้รบระหว่างรัสเซียและยูเครนและการคว่ำบาตรของชาติตะวันตก รัฐบาลควรเจรจาสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในพื้นที่ทับซ้อนไทย - กัมพูชา เป็นเรื่องสำคัญเร่งด่วน

๒) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติควรส่งข้อมูลแผนที่ของแหล่งปิโตรเลียมที่คาดว่าจะมีศักยภาพทางธรณีวิทยาให้แก่คณะกรรมการฯ เพื่อช่วยทำหน้าที่ในการผลักดันให้เกิดการทำประชาพิจารณ์และพัฒนาแหล่งสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในประเทศ

ก) ราคาขายปลีกก๊าซหุงต้มในประเทศหรือก๊าซแอลพีจีจะมีราคาสูงขึ้นตามสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลก กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติควรมีแนวทางรองรับราคาพลังงานที่จะปรับตัวสูงขึ้นในอนาคตด้วยการนำก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้เองในประเทศมาให้ประชาชนใช้ในราคาถูกจะสามารถลดต้นทุนของประเทศได้ โดยหาวิธีใดก็ได้ที่จะไม่ทำให้รายได้ของรัฐที่จัดเก็บจากผู้ประกอบกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมลดลง

ข) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติควรมีการศึกษาโครงสร้างราคาน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลวของไทยเปรียบเทียบกับของมาเลเซีย เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวในราคาที่เหมาะสม

๓.๓.๘ ผลกระทบจากการยกเลิกมาตรการตรึงราคาน้ำมันดีเซล ๓๐ บาทต่อลิตร

สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยควรมีการผลักดันข้อเสนอไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากกระทรวงพลังงานด้วย เพื่อให้การเรียกร้องของกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสามารถเกิดผลเป็นรูปธรรมได้มากขึ้น อาทิ การผลักดันข้อเสนอไปยังกระทรวงพาณิชย์และคณะกรรมการปาล์มน้ำมันแห่งชาติเพื่อให้มีการสนับสนุนการส่งออกไบโอดีเซล B100 ในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นมากกว่าการสนับสนุนให้ใช้ภายในประเทศ การผลักดันข้อเสนอไปยังกระทรวงการคลังเพื่อให้ลดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตลง เป็นต้น

๔. ข้อเสนอของคณะอนุกรรมการ

จากผลการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง คณะอนุกรรมการขอเสนอแนวทางการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นระบบและยั่งยืน เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

๔.๑ มาตรการระยะสั้น

๔.๑.๑ ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันยังคงอยู่ในระดับสูง และต้องใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจ่ายชดเชยหรือชะลอการขึ้นราคาน้ำมันนั้น เสนอให้ลดอัตราภาษีสรรพสามิต กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ภาษีเทศบาล ของน้ำมันกลุ่มเบนซินและดีเซลลงเหลือในระดับต่ำเท่าที่เหมาะสม เป็นการชั่วคราว เพื่อช่วยลดภาระเงินชดเชยของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชน

๔.๑.๒ กรณีที่ราคาเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) มีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิล (น้ำมันเบนซินพื้นฐานและดีเซลพื้นฐาน) มาก เสนอให้

(๑) ใช้กลไกราคาในการกำหนดอัตรากองทุนน้ำมัน โดยกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ E20 และ E85 ให้ถูกกว่า E10 โดยให้มีส่วนต่างที่แคบลงเป็นการชั่วคราว เพื่อลดแรงจูงใจของผู้ใช้รถยนต์ในการเลือกใช้น้ำมันที่มีเอทานอลผสมในสัดส่วนสูง

(๒) ปรับการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล โดยลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลลงจากสัดส่วนปกติ B7 B10 B20 ให้เหลือเพียงเกรดเดียวคือ B5 เป็นการชั่วคราว เพื่อช่วยลดต้นทุนน้ำมัน

๔.๑.๓ บริหารการจัดเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันดีเซลพรีเมียม (เริ่มมีการจัดเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันดีเซลพรีเมียม อัตรา ๑ บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕) เพื่อให้ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีภาระการจ่ายชดเชยน้อยที่สุด

๔.๑.๔ กำหนดมาตรการเป็นการชั่วคราวเพื่อลดภาระต้นทุนดำเนินการของผู้ค้าน้ำมัน และต้นทุนการผลิตเชื้อเพลิงของโรงกลั่น เช่น ลดอัตราการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายหรือปรับเปลี่ยนกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานเครื่องยนต์ แต่สามารถลดต้นทุนการผลิตได้

๔.๑.๕ ภาครัฐพิจารณาหาแนวทางในการให้โรงกลั่นในประเทศสามารถจัดหาน้ำมันดิบจากประเทศที่มีราคาถูกโดยเร็ว เช่น อิหร่าน รัสเซีย เป็นต้น

๔.๒ มาตรการระยะยาว

๔.๒.๑ เสนอให้ลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงหลักในกลุ่มน้ำมันเบนซินลงเหลือ ๒ ชนิด คือ แก๊สโซฮอล์ ๙๕ และแก๊สโซฮอล์ ๙๑ เพื่อเป็นทางเลือกของผู้ใช้น้ำมันที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้น้ำมันค่าออกเทนสูง เพื่อให้เกิดความประหยัด ทั้งนี้ การสนับสนุนการใช้ E20 ควรพิจารณานำมาใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหลักเมื่อราคาเอทานอลต่ำกว่าน้ำมันเบนซินพื้นฐานมาก

๔.๒.๒ เสนอให้ลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มน้ำมันดีเซล B7 B10 B20 ลงเหลือ ๑ ชนิด คือ น้ำมันดีเซล โดยกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลให้มีความยืดหยุ่นในช่วงร้อยละ ๕ - ๑๐ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์สต็อกและราคาของน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ในขณะนั้น โดยในช่วงที่ราคาไบโอดีเซล B100 สูงกว่าราคาน้ำมันดีเซลพื้นฐาน ผู้ค้าน้ำมันก็จะลดสัดส่วนผสมให้เหลือในระดับต่ำ และในทางกลับกันช่วงที่ราคาไบโอดีเซล B100 ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลพื้นฐาน ก็จะเพิ่มสัดส่วนการผสม

๔.๒.๓ เสนอให้ใช้งบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อปรับเปลี่ยนยานยนต์ขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อรองรับการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เป็นไปตามมาตรฐานยูโร ๔

๔.๒.๔ เสนอให้มีการส่งเสริมการนำพืชพลังงาน (ปาล์มน้ำมัน อ้อย มันสำปะหลัง) ไปใช้ในการสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ที่มีมูลค่าเพิ่ม ต่อยอดจากผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงพืชพลังงาน และส่งเสริมให้มีการส่งออกพืชพลังงานไปยังตลาดต่างประเทศ

๔.๒.๕ เนื่องจากสถานการณ์ด้านราคาและแนวโน้มการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต เสนอให้ลดการส่งเสริมการใช้ก๊าซ LPG และก๊าซ NGV ในภาคขนส่ง เพื่อให้ผู้ประกอบการได้มีการปรับตัว และรัฐบาลควรมีการส่งเสริมความรู้ให้กับผู้ประกอบการที่ใช้เชื้อเพลิงดังกล่าว เพื่อปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ให้ใช้งานกับเชื้อเพลิงประเภทอื่น ๆ แทน ทั้งนี้ ภาครัฐไม่ควรสนับสนุนการนำเชื้อเพลิงที่มีราคาแพงมาใช้เป็นของราคาถูก แม้ว่าเชื้อเพลิงทั้งสองประเภทดังกล่าวจะก่อให้เกิดมลพิษน้อยกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่มีแนวโน้มว่าในอนาคตจะมีราคาที่สูงขึ้น และเหมาะสมสำหรับประเทศที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี

๔.๒.๖ เสนอให้มีการศึกษาถึงความเหมาะสม และผลกระทบของแนวคิดในการจัดเก็บภาษีลาภลอย (Windfall Taxes) ในช่วงที่ระดับราคาน้ำมันหรือค่าการกลั่นเพิ่มสูงขึ้นผิดปกติ และศึกษาถึงแนวทางหรือความจำเป็นในการส่งเสริมกลไกการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ให้แข่งขันกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตจากโรงกลั่นในประเทศได้มากขึ้น

๔.๒.๗ ควรมีการศึกษาการกำกับดูแลน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันว่า ยังมีปัญหาและ
ไม่รัดกุมเพียงพอกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วหรือไม่ หรือควรให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ
คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ในการกำกับดูแลราคาน้ำมันในอนาคต

๔.๒.๘ ควรมีการเปิดเผยข้อมูลการผลิตน้ำมันดิบและรายได้ในการขุดเจาะน้ำมันจาก
แหล่งผลิตปิโตรเลียมบนบกและอ่าวไทยว่า มีการจัดสรรรายได้ให้กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเท่าใด
การจัดเก็บค่าภาคหลวงทั้งรายเดือนและรายปี เพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบราคาปิโตรเลียมในประเทศ

๔.๒.๙ ควรนำรายได้จากค่าภาคหลวงปิโตรเลียมมาช่วยอุดหนุนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
ในกรณีกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงติดลบเกินห้าหมื่นล้านบาท

๔.๒.๑๐ ควรนำรายได้จากค่าภาคหลวงก๊าซธรรมชาติมาช่วยอุดหนุนก๊าซ LPG ภาค
ครัวเรือน

ภาคผนวก ข

รายงานผลการพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า



รายงานผลการพิจารณาศึกษา
เรื่อง
การศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า
ของคณะกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้าง
ราคาไฟฟ้า
ในคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	
๑. การดำเนินงาน	๒
๒. วิธีการพิจารณาศึกษา	๓
๓. ผลการพิจารณาศึกษา	๘
๓.๑ แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP2018) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๑	๘
๓.๑.๑ การพยากรณ์การใช้ไฟฟ้าของประเทศไทย	๑๕
๓.๑.๒ แผนพัฒนาระบบส่งไฟฟ้า	๑๘
๓.๒ แผนพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้า	๒๗
๓.๓ ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าแต่ละประเภท	๓๔
๓.๔ ต้นทุนค่าไฟฟ้าจำแนก ๔ ส่วน คือ ต้นทุนการผลิต ต้นทุนจากระบบส่ง ต้นทุนจากระบบจำหน่ายและผู้ใช้ไฟฟ้า	๓๖
๓.๕ ประเภทผู้ใช้ไฟฟ้าและอัตราค่าไฟฟ้าแต่ละประเภท	๔๗
๑) ประเภทบ้านพักอาศัย (Residential)	๔๘
๒) ประเภทกิจการขนาดเล็ก (Small General)	๔๘
๓) ประเภทกิจการขนาดกลาง (Medium General)	๔๙
๔) ประเภทกิจการขนาดใหญ่ (Large General)	๕๐
๕) ประเภทกิจการเฉพาะอย่าง (Specific Business)	๕๑
๖) ประเภทส่วนราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร (Government and Nonprofit)	๕๒
๗) ประเภทสูบน้ำเพื่อการเกษตร (Agriculture Pumping)	๕๓
๘) ประเภทผู้ใช้ไฟฟ้าชั่วคราว (Temporary)	๕๔
๓.๖ แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ (Gas Plan 2018)	๕๔
๓.๗ การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนและพลังงานทดแทน	๖๐
๓.๘ กองทุนพัฒนาไฟฟ้า มาตรา ๙๗	๖๖
๓.๙ ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft)	๗๑
๓.๑๐ ไฟฟ้าสาธารณะ	๗๒
๓.๑๑ การประหยัดพลังงาน ต้นทุนราคา และเชื้อเพลิง	๗๕
รูปแบบการลงทุนเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน	๗๕
คุณสมบัติบริษัทจัดการพลังงาน (Energy Service Company : ESCO)	๗๗
๔. ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ	๘๐

รายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง “การศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า”
ของคณะกรรมการการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า
ในคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติตั้งคณะกรรมการพลังงาน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๒๓) เพื่อให้มีหน้าที่และอำนาจกระทำกิจการ พิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการบริหาร การพัฒนา การจัดหา การใช้ การอนุรักษ์พลังงาน และผลกระทบจากการจัดหาและการใช้พลังงาน รวมทั้งการแสวงหาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก นั้น

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้มีการพิจารณาญัตติเพื่อพิจารณาศึกษา การปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน และที่ประชุมได้มีมติให้ส่ง ญัตติดังกล่าวให้คณะกรรมการพลังงานรับเรื่องไว้พิจารณา และให้พิจารณาแล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน ซึ่งในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๔๖ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการศึกษาการปรับ โครงสร้างราคาไฟฟ้าขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้าง ราคาไฟฟ้าให้เป็นระบบและยั่งยืน โดยมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินงานภายใน ๑๒๐ วัน ต่อมา ในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๕๖ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มีมติขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการออกไป ๙๐ วัน (ครั้งที่ ๑) ในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๖๐ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มีมติขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการออกไป ๙๐ วัน (ครั้งที่ ๒) ในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๖๗ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มีมติขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการออกไป ๙๐ วัน (ครั้งที่ ๓) ในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๗๔ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มีมติขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการออกไป ๙๐ วัน (ครั้งที่ ๔) ในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๘๖ เมื่อวันที่พุธที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๕ ที่ประชุม ได้มีมติขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการออกไป ๑๒๐ วัน (ครั้งที่ ๕) และ ในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๙๘ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้มีมติขยายระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการออกไป ๙๐ วัน (ครั้งที่ ๖)

บัดนี้ คณะอนุกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้าได้พิจารณาศึกษาเรื่อง “การศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า” เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาการศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการพลังงาน สมาชิกผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสมาชิกผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๖ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

คณะกรรมการพลังงานได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้าให้เป็นระบบและยั่งยืน ซึ่งอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|--|-----------------------------------|
| (๑) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ | ประธานคณะอนุกรรมการ |
| (๒) นางสาวปิยะรัฐชย์ ตริยะไพรัช | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| (๓) นางสาวจากรุวรรณ ศรีณย์เกตุ | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง |
| (๔) นายชูศักดิ์ วงษ์สวัสดิ์ | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สาม |
| (๕) นายไพฑูร ไพศาลสุขวิทยา | อนุกรรมการ |
| (๖) ผู้ช่วยศาสตราจารย์นินนาท ราชประดิษฐ์ | อนุกรรมการ |
| (๗) นายสมบัติ วนิชประภา | อนุกรรมการ |
| (๘) นายภูวดล สุนทรวิภาต | อนุกรรมการ |
| (๙) รองศาสตราจารย์ตฤณ แสงสุวรรณ | อนุกรรมการ |
| (๑๐) นายจักรวาล อุ่นสินมัน | เลขานุการคณะอนุกรรมการ |

ในคราวประชุมคณะกรรมการพลังงาน ครั้งที่ ๗๗ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมได้มีมติให้ นายประจักษ์ กิตติรัตนวิวัฒน์ เป็นอนุกรรมการแทนรองศาสตราจารย์ตฤณ แสงสุวรรณ และคณะกรรมการพลังงาน ได้มีมติตั้งเป็นที่ปรึกษา คณะอนุกรรมการ เพื่อให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานทางวิชาการ ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ จัดทำรายงาน ความเห็นและสรุปประเด็นเรื่องต่าง ๆ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของ คณะอนุกรรมการ ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------|--|
| (๑) นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ | (๒) นายประเสริฐ บุญเรือง |
| (๓) นายสมเกียรติ วอนเพียร | (๔) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ |
| (๕) นางพิชชารัตน์ เลหาพงศ์ชนะ | (๖) นายประจักษ์ กิตติรัตนวิวัฒน์ |
| (๗) นายคณิต รัตนนันทสกุล | (๘) นายวิฑูร ศรีระอุไร |
| (๙) นายนพดล เหลืองวิเศษเจริญ | (๑๐) นางสาวณิชภา โกวิทานนท์ |
| (๑๑) นายพรภัส กองธนาศิริกุล | (๑๒) นายประเสริฐศักดิ์ เชิงชวโน |
| (๑๓) นายสมนึก จอมคำศรี | (๑๔) นายสรวิชัย เปรมชื่น |
| (๑๕) นายโพยมสฤกษ์ ศรีพัฒนานนท์ | (๑๖) นางสาวณิชเบญญา จันทนจุลกะ
ฤกษ์ห่วย |
| (๑๗) นางอัญชลี ชวนิชย์ | (๑๘) รองศาสตราจารย์ภูวนิดา คุณผลิน |

- | | |
|--|----------------------------------|
| (๑๙) นายอนาวิต รัตนสถาพร | (๒๐) นายอนุสรณ์ ไกรวัตนุสรณ์ |
| (๒๑) นายธนกร รอดสุทธิ | (๒๑) นายจรัสโรจน์ บดคำริห์ |
| (๒๓) นายคณิศร อุ๋นแสงจันทร์ | (๒๔) นายเมธา ขำดี |
| (๒๕) นายณัฐนันท์ ขำดี | (๒๖) นางสาวศรีโสภา โภฏคำลือ |
| (๒๗) นางสาวภัทรณรินทร์ กิตติโชคไชยศิริ | (๒๘) นายศุภกิจ งามจิตรเจริญ |
| (๒๙) พลตรี ชำนาญ มาสำราญ | (๓๐) นายคมสัน ปุญศิริ |
| (๓๑) นายยศ ดีเลิศมั่นคงกิจ | (๓๑) นายประภัสร์ ลิมานันท์ |
| (๓๓) นายเยาวเรศ เจริญผล | (๓๔) นายณันท์วรุต ลิ้มทรงพรต |
| (๓๕) นางสาวมรรษพร กรรณสูต | (๓๖) นายธนาкар โภฏคำลือ |
| (๓๗) นางธวัลรัตน์ หอสังจกุล | (๓๘) นายชัยอนันต์ มานะกุล |
| (๓๙) นายอรรถ พยอมหอม | (๔๐) รองศาสตราจารย์ตฤณ แสงสุวรรณ |

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ การประชุมคณะกรรมการ

คณะอนุกรรมการการได้จัดให้มีการประชุม จำนวน ๓๐ ครั้ง ดังนี้

- (๑) ครั้งที่ ๑ วันพฤหัสบดีที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๓
- (๒) ครั้งที่ ๒ วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๓
- (๓) ครั้งที่ ๓ วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๔
- (๔) ครั้งที่ ๔ วันพฤหัสบดีที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๔
- (๕) ครั้งที่ ๕ วันพฤหัสบดีที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
- (๖) ครั้งที่ ๖ วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
- (๗) ครั้งที่ ๗ วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
- (๘) ครั้งที่ ๘ วันพฤหัสบดีที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๔
- (๙) ครั้งที่ ๙ วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๔
- (๑๐) ครั้งที่ ๑๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔
- (๑๑) ครั้งที่ ๑๑ วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๔
- (๑๒) ครั้งที่ ๑๒ วันพฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
- (๑๓) ครั้งที่ ๑๓ วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
- (๑๔) ครั้งที่ ๑๔ วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
- (๑๕) ครั้งที่ ๑๕ วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
- (๑๖) ครั้งที่ ๑๖ วันพฤหัสบดีที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๔
- (๑๗) ครั้งที่ ๑๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๔
- (๑๘) ครั้งที่ ๑๘ วันพุธที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๕
- (๑๙) ครั้งที่ ๑๙ วันพุธที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕

- (๒๐) ครั้งที่ ๒๐ วันพุธที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๕
- (๒๑) ครั้งที่ ๒๑ วันพุธที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๕
- (๒๒) ครั้งที่ ๒๒ วันพฤหัสบดีที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๕
- (๒๓) ครั้งที่ ๒๓ วันพุธที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๕
- (๒๔) ครั้งที่ ๒๔ วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๕
- (๒๕) ครั้งที่ ๒๕ วันพฤหัสบดีที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๕
- (๒๖) ครั้งที่ ๒๖ วันพุธที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๕
- (๒๗) ครั้งที่ ๒๗ วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕
- (๒๘) ครั้งที่ ๒๘ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕
- (๒๙) ครั้งที่ ๒๙ วันพฤหัสบดีที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕
- (๓๐) ครั้งที่ ๓๐ วันพุธที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕

๒.๒ คณะอนุกรรมการได้ดำเนินการโดยเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

๑) กระทรวงการคลัง

๑.๑) กรมบัญชีกลาง

- (๑) นางอัมพวรรณ พุกดำ นิติกรชำนาญการ
- (๒) นางสาวปิยพร แสงศรีลม นิติกรปฏิบัติการ

๑.๒) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

- (๑) นางสาวปิยวรรณ ล่ามกิจจา ที่ปรึกษาด้านพัฒนารัฐวิสาหกิจ
- (๒) นางสาวณัฐนิภา เหลืองสมบูรณ์ นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจชำนาญการพิเศษ
- (๓) นางสาวอภิญญา เสรีวัฒน์ นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจชำนาญการพิเศษ

๒) กระทรวงพลังงาน

๒.๑) กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

- (๑) นายสุรีย จรุงศักดิ์ ผู้อำนวยการกองพัฒนาพลังงานแสงอาทิตย์
- (๒) นายสารัฐ ประกอบชาติ ผู้อำนวยการกองกำกับและอนุรักษ์พลังงาน
- (๓) นายวรยุทธ คงบุญ วิศวกรชำนาญการพิเศษ

๒.๒) สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

- (๑) นายวีรพัฒน์ เกียรติเฟื่องฟู ผู้อำนวยการกองนโยบายไฟฟ้า
- (๒) นางสาวสุพิตร คำกลัด ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

(๑๐) นางสาวสุพนิดา วงษ์สมบูรณ์	นักบัญชี ระดับ ๙
๒.๕) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	
(๑) นางสุณี อารีกุล	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ส่วนแผนงาน
(๒) นางสาวจิตรโสภา สืบศิริ	พนักงานวิเคราะห์และวางแผน
๓) กระทรวงมหาดไทย	
๓.๑) การไฟฟ้านครหลวง	
(๑) นายสมศักดิ์ บำรุงวัด	ผู้ช่วยผู้ว่าการยุทธศาสตร์องค์กรและ ความยั่งยืน
(๒) นายอำพล สงวนวงศ์	ผู้อำนวยการฝ่ายเศรษฐกิจพลังไฟฟ้า
(๓) นายชูเกียรติ ยิ่งยืนบางชัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนระบบ ไฟฟ้า
(๔) นางสุภาวดี เสมอวงษ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองอัตรา ค่าไฟฟ้าและพยากรณ์พลังไฟฟ้า
(๕) นายสิงห์ เผือกพลู	ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองมาตรฐานงาน บริการระบบจำหน่าย
(๖) นางสุนันท์ สูดุโย๊ะ	ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองบัญชีทรัพย์สิน
(๗) นายสิทธิรินทร์ ทองกุลภัทร์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองวางแผนระบบ ไฟฟ้า
(๘) นางสาวอารยา ภูมลี	วิศวกรไฟฟ้า ๘
(๙) นางสาวคะรินยา พันธุ์พฤกษ์	นักการเงิน ๘
๓.๒) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	
(๑) นายอิสเรส เจนศุภการ	รองผู้ว่าการบัญชีและการเงิน
(๒) นายประดิษฐ์ เพ็ญฟู	ผู้ช่วยผู้ว่าการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
(๓) นางสาวภูสุดา สงคศิริ	ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายเศรษฐกิจ พลังงาน
(๔) นายทรงวุฒิ ชันดี	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนระบบไฟฟ้า
(๕) นางปณิตดา สุขแสน	รองผู้อำนวยการฝ่ายงบประมาณ
(๖) นายธนัทพงศ์ ปราโมทย์	รองผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมระบบ ไฟฟ้า
(๗) นางสาวฐิติพร วีระธัญญา	รองผู้อำนวยการฝ่ายนโยบาย เศรษฐกิจพลังงาน
(๘) นางสาวสุชาดา คงธรรม	รองผู้อำนวยการฝ่ายนโยบาย เศรษฐกิจพลังงาน

- | | |
|-------------------------------------|---|
| (๙) นายณัฐวุฒิ สิริแสงสว่าง | ผู้อำนวยการกองโครงการ |
| (๑๐) นายพรพิสิทธิ์ ลำเพาพงษ์ | รองผู้อำนวยการกองอัตราและธุรกิจไฟฟ้า |
| (๑๑) นายสุธันว์ สมบัติตะวานิช | รองผู้อำนวยการกองรายได้ |
| (๑๒) นายจักรพงษ์ ชโยดมเดชา | รองผู้อำนวยการกองโครงการ |
| (๑๓) นายบัณฑิต โสตาบันด์ | รองผู้อำนวยการกองอัตราและธุรกิจไฟฟ้า |
| (๑๔) ว่าที่ร้อยตรี สุเมต สุวรรณพรหม | วิศวกร ระดับ ๑๑ |
| (๑๕) นางสาวปณยา สาสนัส | หัวหน้าแผนกแรงรัดหนีสินผู้ใช้ไฟฟ้าเอกชน |
| (๑๖) นายกรณัฐ ธรรมศิริ | หัวหน้าแผนกวิเคราะห์ต้นทุนและรายได้ |
| (๑๗) นางสาวศศิภรณ์ ตังจิตถาวรกุล | หัวหน้าแผนกโครงการภาค ๓ (ภาคกลาง) |
- ๔) สมาคมและสถาบันด้านพลังงาน
- ๔.๑) สมาคมอุตสาหกรรมเซลล์แสงอาทิตย์ไทย
- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| ศาสตราจารย์ดุสิต เครื่องงาม | นายกสมาคมอุตสาหกรรมเซลล์แสงอาทิตย์ไทย |
|-----------------------------|---------------------------------------|
- ๔.๒) สมาคมพลังงานลม (ประเทศไทย)
- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| (๑) นายอิศเรศร์ ภมรนิยม | นายกสมาคมพลังงานลม (ประเทศไทย) |
| (๒) นายวัชรพงศ์ เข้มแก้ว | อุปนายก |
| (๓) นายธฤติ บุญยายน | กรรมการและற்றுญิก |
| (๔) นายวรวิทย์ วิสูตรชัย | กรรมการ |
- ๔.๓) สมาคมผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชน
- | | |
|--------------------------------|---|
| (๑) นายมนัสชัย คงรักษ์กวิน | บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (มหาชน) |
| (๒) นายมารุต ยิบกาญจนา | บริษัท บางกอก โคอเจนเนอเรชั่น จำกัด |
| (๓) นางสาวรังสิมา พักเกาะ | บริษัท บี.กริม เพาเวอร์ (ดับบลิวเอชเอ) ๑ จำกัด |
| (๔) นางสาวเกษรินทร์ อุ่นเสนีย์ | ผู้จัดการสมาคมผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชน |
| (๕) นายพงษ์ชนา นิโรภาส | ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์ BUBP |
- ๔.๔) สถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม
- | | |
|-----------------------|---------------------|
| (๑) นายอาทิตย์ เวชกิจ | กรรมการและเลขานุการ |
|-----------------------|---------------------|

- (๒) นายพีรศุขม์ ชีรโกเมน กรรมการสมาคมบริษัทจัดการพลังงานไทย จำกัด
- (๓) นางสาวศินพา กาญจนระวีกุล เจ้าหน้าที่

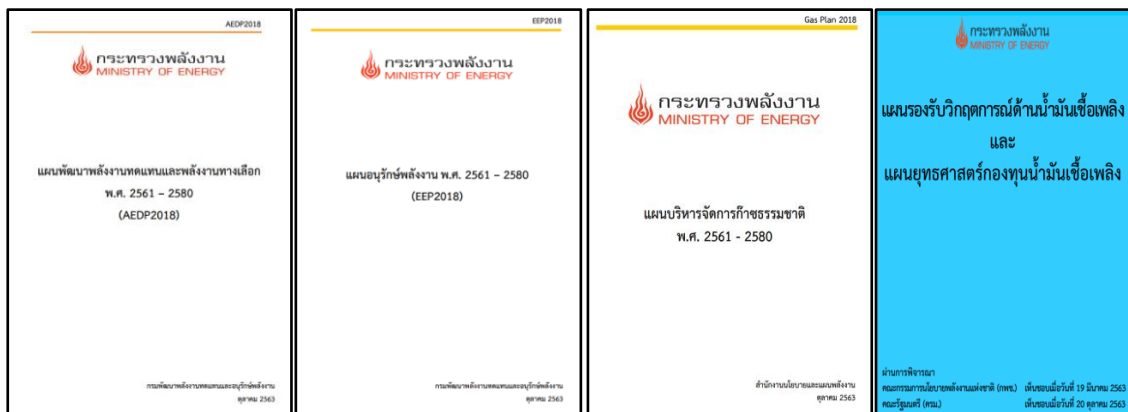
๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะอนุกรรมาธิการได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง การปรับโครงสร้างราคาไฟฟ้า ปรากฏผลการพิจารณาศึกษา ซึ่งสรุปได้ดังนี้

๓.๑ แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP2018) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑

แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑ เป็นแผนแม่บทในการผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยว่าด้วยการจัดหาพลังงานไฟฟ้าในระยะยาว ๑๕-๒๐ ปี เพื่อสร้างความมั่นคงและเพียงพอของกำลังการผลิตไฟฟ้าโดยคำนึงถึงนโยบายพลังงานของประเทศและปัจจัยต่าง ๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยดังกล่าวประกอบด้วยแผนแม่บทด้านพลังงานอื่น ๆ จำนวน ๔ แผน ดังนี้

- ๑) แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ (AEDP 2018)
- ๒) แผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ (EEP 2018)
- ๓) แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ (Gas Plan 2018)
- ๔) แผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗



ภาพที่ ๑ แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยดังกล่าวประกอบด้วยแผนแม่บทด้านพลังงานอื่น ๆ

การปรับปรุงแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยดังกล่าว ได้มีการพิจารณาถึงเงื่อนไขการจัดสรรโรงไฟฟ้าหลักภายใต้กฎหมายตามแผน PDP2018 ในการรักษา

ความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในแต่ละภาค ซึ่งได้คำนึงถึงการใช้ศักยภาพเชื้อเพลิงและโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในแต่ละภาค ลดการลงทุนเพิ่มเติม มีการกำหนดปริมาณช่องว่างสำหรับการผลิตไฟฟ้าจากเทคโนโลยีพลังงานหมุนเวียนใหม่ ๆ ในอนาคตอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจาก Disruption Technology รักษาระดับกำลังผลิตไฟฟ้าในระบบหลักไม่ให้น้อยลงกว่าเดิม แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑ จะมีกำลังผลิตไฟฟ้าในระบบ ๓ การไฟฟ้าในปลายปี ๒๕๘๐ จำนวน ๗๗,๒๑๑ เมกะวัตต์ ประกอบด้วยกำลังผลิตไฟฟ้า ณ สิ้นปี ๒๕๖๐ เท่ากับ ๔๖,๐๙๐ เมกะวัตต์ โดยเป็นกำลังผลิตของโรงไฟฟ้าใหม่จำนวน ๕๖,๔๓๑ เมกะวัตต์ และมีการปลดกำลังผลิตโรงไฟฟ้าเก่าที่หมดอายุในช่วงปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ จำนวน ๒๕,๓๑๐ เมกะวัตต์

กำลังการผลิตไฟฟ้าในช่วงปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

- กำลังผลิตไฟฟ้า ณ ธันวาคม ๒๕๖๐ ๔๖,๐๙๐ เมกะวัตต์
- กำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ ในช่วงปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ๕๖,๔๓๑ เมกะวัตต์
- กำลังผลิตไฟฟ้าที่ปลดออกจากระบบ ในช่วงปี ๒๕๖๑-๒๕๘๐ -๒๕,๓๑๐ เมกะวัตต์
- รวมกำลังผลิตไฟฟ้าทั้งสิ้น ณ สิ้นปี ๒๕๘๐ ๗๗,๒๑๑ เมกะวัตต์

กำลังการผลิตไฟฟ้าในช่วงปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ เท่ากับ ๕๖,๔๓๑ เมกะวัตต์ แยกตามประเภทโรงไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียน ๑๘,๘๓๓ เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าชุมชน ๑,๙๓๓ เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าพลังน้ำแบบสูบกลับ ๕๐๐ เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าโคเจนเนอเรชัน ๒,๑๑๒ เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม ๑๕,๐๙๖ เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าถ่านหิน/ลิกไนต์ ๑,๒๐๐ เมกะวัตต์
- ซื่อไฟฟ้าต่างประเทศ ๕,๘๕๗ เมกะวัตต์
- โรงไฟฟ้าใหม่/ทดแทน ๖,๙๐๐ เมกะวัตต์
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน ๔,๐๐๐ เมกะวัตต์
- รวม ๕๖,๔๓๑ เมกะวัตต์

การจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑ ได้ให้ความสำคัญกับความมั่นคงของระบบไฟฟ้ารายภูมิภาคให้ครอบคลุมระบบผลิตไฟฟ้า ระบบส่งไฟฟ้า และระบบจำหน่ายไฟฟ้า สอดคล้องกับประมาณการความต้องการไฟฟ้าซึ่งได้มีการจัดหาใหม่ให้สอดคล้องกับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ดังนี้

การพิจารณาความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในภาคเหนือ ความต้องการไฟฟ้าของภาคเหนือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๓ ต่อปี ณ ปลายแผน (ปี ๒๕๘๐) จะมีความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเท่ากับ ๖,๐๓๓ เมกะวัตต์ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติม เพื่อเสริมความมั่นคงระบบ

ไฟฟ้าในช่วงปี ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ได้แก่ โรงไฟฟ้าแม่เมาะทดแทนเครื่องที่ ๘ - ๙ กำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา ๖๐๐ เมกะวัตต์ โดย ณ สิ้นปี ๒๕๘๐ ภาคเหนือจะมีกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา รวมทั้งสิ้น ๙,๓๗๙ เมกะวัตต์ แบ่งตามประเภทผู้ผลิตไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าของ กฟผ.	๓,๘๙๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๔๒
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก	๕๖๗ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๖
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก	๒,๗๘๗ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓๐
- โรงไฟฟ้าชุมชน	๒๓๒ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๒
- รับซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศ	๑,๔๗๓ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๖
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน	๔๒๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๕
รวมทั้งสิ้น	๙,๓๗๙ เมกะวัตต์	

การพิจารณาความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ความต้องการไฟฟ้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๗ ต่อปี ณ ปลายแผน (ปี ๒๕๘๐) จะมีความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเท่ากับ ๘,๓๓๕ เมกะวัตต์ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้าในช่วงปี ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ได้แก่ โครงการโรงไฟฟ้าน้ำพองทดแทน ขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๖๕๐ เมกะวัตต์ โครงการโรงไฟฟ้าใหม่ ขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๑,๔๐๐ เมกะวัตต์ และรัฐซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา รวม ๓,๕๐๐ เมกะวัตต์ โดยสิ้นปี ๒๕๘๐ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา รวมทั้งสิ้น ๑๖,๓๐๒ เมกะวัตต์ แบ่งตามประเภทผู้ผลิตไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าของ กฟผ.	๒,๐๔๓ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๒
- โรงไฟฟ้าใหม่	๑,๔๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๘
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก	๑,๕๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๙
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก	๓,๖๕๙ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๒๖
- โรงไฟฟ้าชุมชน	๒๒๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑
- รับซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศ	๖,๘๘๘ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๔๒
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน	๕๘๗ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๔
รวมทั้งสิ้น	๑๖,๓๐๒ เมกะวัตต์	

การพิจารณาความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในภาคกลางตอนบน ความต้องการไฟฟ้าของภาคกลางตอนบน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๘ ต่อปี ณ ปลายแผน (ปี ๒๕๘๐) จะมีความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเท่ากับ ๕,๙๐๘ เมกะวัตต์ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้าในช่วงปี ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ได้แก่ โครงการโรงไฟฟ้าใหม่ ขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๑,๔๐๐ เมกะวัตต์ โดย ณ สิ้นปี ๒๕๘๐ ภาคกลางตอนบนจะมีกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา รวมทั้งสิ้น ๙,๔๕๑ เมกะวัตต์ แบ่งตามประเภทผู้ผลิตไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าของ กฟผ.	๗๖๘ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๘
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่	๓,๒๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓๔

- โรงไฟฟ้าใหม่	๑,๔๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๕
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก	๑,๗๙๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๙
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก	๑,๔๑๗ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๕
- โรงไฟฟ้าชุมชน	๔๕๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๕
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน	๔๑๖ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๔
รวมทั้งสิ้น	๙,๔๕๑ เมกะวัตต์	

การพิจารณาความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในภาคตะวันออก ความต้องการไฟฟ้าของภาคตะวันออก เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๕ ต่อปี ณ ปลายแผน (ปี ๒๕๘๐) จะมีความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเท่ากับ ๑๐,๐๓๓ เมกะวัตต์ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้าในช่วงปี ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ได้แก่ โครงการโรงไฟฟ้าใหม่มีขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๑,๗๐๐ เมกะวัตต์ โดย ณ สิ้นปี ๒๕๘๐ ภาคตะวันออกจะมีกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญารวมทั้งสิ้น ๑๔,๖๕๓ เมกะวัตต์ แบ่งตามประเภทผู้ผลิตไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าของ กฟผ.	๑,๓๘๖ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๙
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่	๕,๕๔๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓๘
- โรงไฟฟ้าใหม่	๑,๗๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๒
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก	๒,๙๑๓ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๒๐
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก	๒,๑๙๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๕
- โรงไฟฟ้าชุมชน	๒๑๖ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน	๗๐๖ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๕
รวมทั้งสิ้น	๑๔,๖๕๓ เมกะวัตต์	

การพิจารณาความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในภาคตะวันตก ความต้องการไฟฟ้าของภาคตะวันตก เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๔ ต่อปี ณ ปลายแผน (ปี ๒๕๘๐) จะมีความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเท่ากับ ๖,๒๑๔ เมกะวัตต์ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้าในช่วงปี ๒๕๖๗ - ๒๕๘๐ ได้แก่ โครงการโรงไฟฟ้าทดแทนมีขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๗๐๐ เมกะวัตต์ และโครงการโรงไฟฟ้าใหม่ ขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๗๐๐ เมกะวัตต์ โดย ณ สิ้นปี ๒๕๘๐ ภาคตะวันตกจะมีกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญารวมทั้งสิ้น ๗,๕๘๑ เมกะวัตต์ แบ่งตามประเภทผู้ผลิตไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าของ กฟผ.	๒,๑๓๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๒๘
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่	๑,๔๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๘
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก	๖๖๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๙
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก	๒,๔๓๖ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓๒
- โรงไฟฟ้าชุมชน	๕๑๓ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๗
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน	๔๓๗ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๖
รวมทั้งสิ้น	๗,๕๘๑ เมกะวัตต์	

การพิจารณาความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในภาคใต้ ความต้องการไฟฟ้าของภาคใต้ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๓ ต่อปี ณ ปลายแผน (ปี ๒๕๘๐) จะมีความต้องการไฟฟ้าสูงสุดเท่ากับ ๕,๒๖๔ เมกะวัตต์ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า ในช่วงปี ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ได้แก่ โครงการโรงไฟฟ้าสุราษฎร์ธานี ขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๑,๔๐๐ เมกะวัตต์ และโครงการโรงไฟฟ้าใหม่ ขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๑,๗๐๐ เมกะวัตต์ โดย ณ สิ้นปี ๒๕๘๐ ภาคใต้จะมีกำลังผลิตไฟฟ้าตามสัญญารวมทั้งสิ้น ๘,๖๖๒ เมกะวัตต์ แบ่งตามประเภทผู้ผลิตไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าของ กฟผ.	๒,๘๓๘ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓๓
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่	๙๓๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๑
- โรงไฟฟ้าใหม่	๑,๗๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๒๐
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก	๒๘๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก	๑,๙๖๕ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๒๓
- โรงไฟฟ้าชุมชน	๒๗๔ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓
- รับซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศ	๓๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๓
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน	๓๗๑ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๔
รวมทั้งสิ้น	๘,๖๖๒ เมกะวัตต์	

การพิจารณาความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในเขตนครหลวง ความต้องการไฟฟ้าของ เขตนครหลวง เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๑.๙ ต่อปี ณ ปลายแผน (ปี ๒๕๘๐) จึงจะมีความต้องการไฟฟ้า สูงสุดเท่ากับ ๑๕,๐๓๗ เมกะวัตต์ อีกทั้งเขตนครหลวงยังเป็นศูนย์กลางการใช้ไฟฟ้าของประเทศ (Load Center) จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโรงไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า ในพื้นที่ช่วงปี ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ ได้แก่ โครงการโรงไฟฟ้าพระนครใต้ส่วนเพิ่มมีขนาดกำลังผลิตไฟฟ้า ตามสัญญา จำนวน ๒,๑๐๐ เมกะวัตต์ โครงการโรงไฟฟ้าพระนครเหนือส่วนเพิ่ม ขนาดกำลังผลิต ไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๑,๔๐๐ เมกะวัตต์ และโครงการโรงไฟฟ้าใหม่ ขนาดกำลังผลิตไฟฟ้า ตามสัญญา จำนวน ๗๐๐ เมกะวัตต์ โดย ณ สิ้นปี ๒๕๘๐ เขตนครหลวงจะมีกำลังผลิตไฟฟ้า ตามสัญญารวมทั้งสิ้น ๑๑,๑๘๓ เมกะวัตต์ แบ่งตามประเภทผู้ผลิตไฟฟ้า ดังนี้

- โรงไฟฟ้าของ กฟผ.	๕,๕๔๘ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๔๘
- โรงไฟฟ้าใหม่	๗๐๐ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๖
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก	๙๔๓ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๘
- โรงไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก	๒,๙๑๗ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๒๘
- โรงไฟฟ้าชุมชน	๑๗ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๐
- มาตรการอนุรักษ์พลังงาน	๑,๐๕๘ เมกะวัตต์	ร้อยละ ๑๐
รวมทั้งสิ้น	๑๑,๑๘๓ เมกะวัตต์	

ในส่วนของหลักการและสมมติฐานในการปรับปรุงแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของ ประเทศไทยนั้น ได้ใช้หลักการเดิมในแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๘ -

๒๕๕๐ (PDP2018) โดยได้มีการปรับแผนการจ่ายไฟฟ้าให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐและสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งมีแนวทางในการปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ดังนี้

๑) การปรับแผนโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียน ได้กำหนดเป้าหมายในการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนใหม่ ในบางประเภทเชื้อเพลิงให้คงเป้าหมายรวมเท่าเดิม จำนวน ๑๘,๖๙๖ เมกะวัตต์ โดยมีการปรับลดเป้าหมายในการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ในภาพรวม มีการปรับเพิ่มเป้าหมายในการผลิตไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำขนาดเล็กของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำนวน ๖๙ เมกะวัตต์ ใน ๒๔ โครงการ

ตารางที่ ๑ แสดงโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนใหม่ ตามแผน AEDP (ในช่วงปี ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐)

พลังงานหมุนเวียน	PDP2018	PDP2018 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑
๑) โครงการโรงไฟฟ้าตามนโยบายส่งเสริมภาครัฐ		
- โรงไฟฟ้าขยะ (ชุมชน)	๔๐๐	๔๐๐
- โรงไฟฟ้าขยะ (ชุมชน)	๑๒๐	๑๒๐
- โรงไฟฟ้าชุมชนเพื่อเศรษฐกิจฐานราก	-	๑,๙๓๓
รวม ๑)	๕๒๐	๒,๔๕๓
๒) โรงไฟฟ้าตามแผน AEDP ใหม่		
- พลังงานแสงอาทิตย์	๑๐,๐๐๐	๘,๗๔๐
- โรงไฟฟ้าชีวมวล	๓,๓๓๖	๒,๗๘๐
- โรงไฟฟ้าก๊าซชีวภาพ	๕๔๖	๔๐๐
- พลังงานแสงอาทิตย์ทุ่นลอยน้ำ+พลังน้ำ	๒,๗๒๕	๒,๗๒๕
- พลังงานลม	๑,๔๘๕	๑,๔๘๕
- ขยะอุตสาหกรรม	๔๔	๔๔
- พลังน้ำขนาดเล็ก กฟผ.	-	๖๙
รวม ๒)	๑๘,๑๗๖	๑๖,๒๔๓
รวมโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนใหม่ (๑+๒)	๑๘,๖๙๖	๑๘,๖๙๖

๒) แนวทางการปรับแผนโรงไฟฟ้าหลัก โดยมีการเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิงจากถ่านหินเป็นก๊าซธรรมชาติ เพื่อเข้าระบบในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๗๐ มีการเลื่อนการปลดโรงไฟฟ้าแม่เมาะ เครื่องที่ ๙ จากปี ๒๕๖๕ เปลี่ยนเป็นปี ๒๕๖๘ เพื่อรักษาความมั่นคงระบบไฟฟ้าของพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และเลื่อนการปลดโรงไฟฟ้าแม่เมาะ เครื่องที่ ๑๒ - ๑๓ จากปี ๒๕๖๘ เปลี่ยนเป็นปี ๒๕๖๙ เพื่อลดต้นทุนการผลิตไฟฟ้าในภาพรวม

โดยมีสัดส่วนของการผลิตพลังงานไฟฟ้าแยกตามประเภทเชื้อเพลิง ดังนี้ ก๊าซธรรมชาติ ร้อยละ ๕๓ พลังงานหมุนเวียน ร้อยละ ๒๑ (รวมพลังน้ำขนาดใหญ่ในประเทศ)

ซื้อไฟฟ้าพลังน้ำจากต่างประเทศ ร้อยละ ๙ ถ่านหิน / ลิกไนต์ ร้อยละ ๑๑ การอนุรักษ์พลังงาน ร้อยละ ๖ โดยในการจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP2018 Rev. 1) ยังคงมีการกระจายเชื้อเพลิงการผลิตไฟฟ้าโดยรวมไม่แตกต่างจากแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยฉบับเดิม (PDP2018)

ตารางที่ ๒ เปรียบเทียบสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าแยกตามประเภทเชื้อเพลิงระหว่าง แผน PDP2018 (เดิม) และแผน PDP2018 Rev. 1

ประเภทเชื้อเพลิง	PDP2018	PDP2018 Rev. 1	ผลต่าง
ก๊าซธรรมชาติ	๕๓	๕๓	๐
ถ่านหิน/ลิกไนต์	๑๒	๑๑	-๑
ซื้อไฟฟ้าพลังน้ำจากต่างประเทศ	๙	๙	๐
พลังงานหมุนเวียน (รวมพลังน้ำขนาดใหญ่ ในประเทศ)	๒๐	๒๑	+๑
นิวเคลียร์	-	-	-
การอนุรักษ์พลังงาน	๖	๖	๐

สรุปแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย PDP2018 Rev. 1 ได้ให้ความสำคัญใน ๓ ประเด็น ดังนี้

๑) ด้านความมั่นคงทางพลังงาน (Security) เพื่อให้มีความมั่นคงครอบคลุมทั้งระบบผลิตไฟฟ้า ระบบส่งไฟฟ้า และระบบจำหน่ายไฟฟ้า รายพื้นที่ และตอบสนองปริมาณความต้องการไฟฟ้าเพื่อรองรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงการพิจารณาโรงไฟฟ้าเพื่อความมั่นคงในระดับที่เหมาะสม เพื่อรองรับกรณีเกิดเหตุวิกฤตด้านพลังงาน

๒) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) ต้องคำนึงถึงต้นทุนการผลิตไฟฟ้าที่เหมาะสม ส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าที่มีต้นทุนต่ำ เพื่อลดภาระผู้ใช้ไฟฟ้า และไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในระยะยาว รวมถึงการเตรียมความพร้อมของระบบไฟฟ้าเพื่อให้เกิดการแข่งขันด้านการผลิตไฟฟ้า ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ การผลิตไฟฟ้าสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

๓) ด้านสิ่งแวดล้อม (Ecology) ต้องลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน และการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบไฟฟ้า (Efficiency) ทั้งทางด้านการผลิตไฟฟ้าและด้านการใช้ไฟฟ้า

ในการจัดทำแผน PDP2018 Rev. 1 ต้องสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจัดทำและประมาณการโดย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม (สศช.) ได้คาดการณ์ว่าจะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจระยะยาวที่ค่าเฉลี่ยร้อยละ ๓.๘ ต่อปี

๓.๑.๑ การพยากรณ์การใช้ไฟฟ้าของประเทศไทย

การจัดทำการพยากรณ์การใช้ไฟฟ้าของประเทศไทยนั้น มีการจัดทำโดยมีคณะอนุกรรมการพยากรณ์และจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) โดยมีปลัดกระทรวงพลังงานเป็นประธาน คณะอนุกรรมการ สำหรับการดำเนินการพยากรณ์การใช้ไฟฟ้าดำเนินการโดยมีคณะทำงานกลุ่มย่อยจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้า โดยมีนายเทียนไชย จงพิร์เพียร เป็นประธานคณะทำงานกลุ่มย่อย ซึ่งคณะทำงานกลุ่มย่อยนี้มีหน้าที่ในการศึกษารวบรวม และปรับปรุงข้อมูลที่ใช้ในการพยากรณ์และจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าเสนอต่อคณะทำงานจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้า โดยคณะทำงานจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้ามีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานเป็นประธาน คณะทำงานคณะนี้มีหน้าที่ในการจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนและกำหนดนโยบายไฟฟ้าเสนอต่อคณะอนุกรรมการพยากรณ์และจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย เมื่อคณะอนุกรรมการคณะนี้มีพิจารณาการจัดทำการพยากรณ์การใช้ไฟฟ้าของประเทศไทยเสร็จแล้ว จะเสนอให้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานพิจารณาต่อไป

สำหรับการจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าตามแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑ ยังคงใช้ค่าพยากรณ์ชุดเดียวกับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (PDP2018) ซึ่งเป็นการจัดทำกรณีปกติ (BAU) ทั้งความต้องการของระบบไฟฟ้าไทยและระบบไฟฟ้าทั้ง ๓ การไฟฟ้า คือ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยในส่วนของความต้องการไฟฟ้าของระบบไฟฟ้าไทยได้มีการพิจารณาในส่วนของผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนที่ผลิตไฟฟ้าเพื่อใช้เองโดยไม่ขายเข้าระบบของการไฟฟ้าหรือจำหน่ายไฟฟ้าให้ลูกค้าตรง (Independent Power Supply : IPS)

สมมติฐานของการพยากรณ์นั้น ประกอบด้วย

๑) การพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าโดยใช้แบบจำลองที่พัฒนาโดยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

๒) การใช้ค่าประมาณการผลิตทั้งหมดรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นค่าเฉลี่ยอยู่ที่ ร้อยละ ๓.๘

๓) การใช้ค่าประมาณการประชากรจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นค่าเฉลี่ยอยู่ที่ ร้อยละ -๐.๐๒

๔) การพยากรณ์พลังงานไฟฟ้าสูงสุดของแต่ละประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า โดยการนำข้อมูลการใช้ไฟฟ้า (Load Profile) ตามลักษณะการใช้ไฟฟ้า ปี ๒๕๖๐

๕) กำลังผลิตตามสัญญาของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ซึ่งพิจารณาเฉพาะโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบัน (Existing) และโครงการที่มีพันธผูกพันกับภาครัฐ

๖) การพยากรณ์การผลิตไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ของเชื้อเพลิงแต่ละประเภท โดยใช้ค่าประกอบการผลิตไฟฟ้า (Plant Factor) และข้อมูลการใช้งานในส่วนของการผลิตไฟฟ้า (Generation Profile) ตามลักษณะการผลิตไฟฟ้า ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐

๗) การพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าของกลุ่มผู้ผลิตไฟเองใช้เอง (Independent Power Supply : IPS) เติบโตตามค่าประมาณการอัตราการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม

๘) การจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าถึงปี ๒๕๘๐ โดยให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

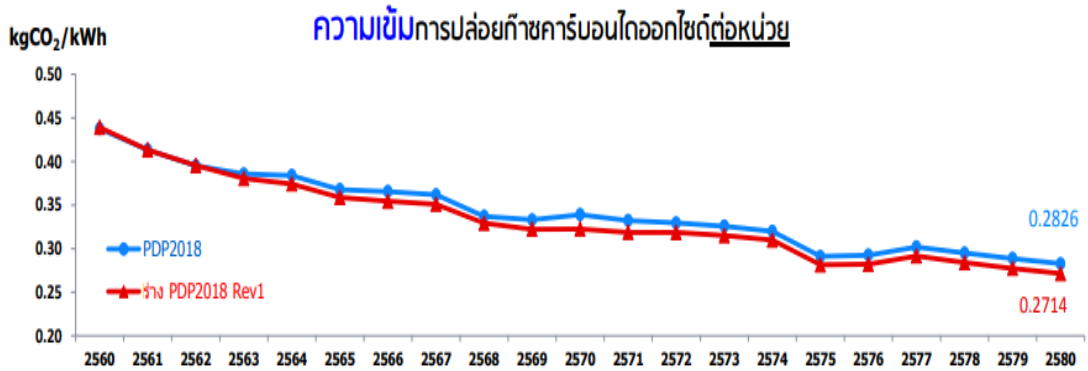
การพยากรณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าตามแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย PDP2018 Rev. 1 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม (สศช.) ได้ประมาณการแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๘๐ มีค่าเฉลี่ยร้อยละ ๓.๘ ต่อปี และยังคงใช้พยากรณ์ชุดเดียวกันกับ PDP ๒๐๑๘ กำหนดให้ปี ๒๕๖๑ มีกำลังผลิตไฟฟ้า จำนวน ๒๙,๙๖๙ เมกะวัตต์ ปี ๒๕๗๐ มีกำลังผลิตไฟฟ้า จำนวน ๔๑,๐๗๙ เมกะวัตต์ และปี ๒๕๘๐ มีกำลังผลิตไฟฟ้า จำนวน ๕๓,๙๙๗ เมกะวัตต์ โดยในส่วนของ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นั้น ได้กำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ จำนวน ๐.๒๗๑๔ ต่อกิโลวัตต์ นอกจากนี้ ในส่วนของการกำหนดค่าไฟฟ้าขายปลีกนั้น ได้กำหนดราคาขายปลีก จำนวน ๓.๖๓ บาทต่อหน่วย

ตารางที่ ๓ แสดงการพยากรณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าตามแผน PDP2018 Rev. 1

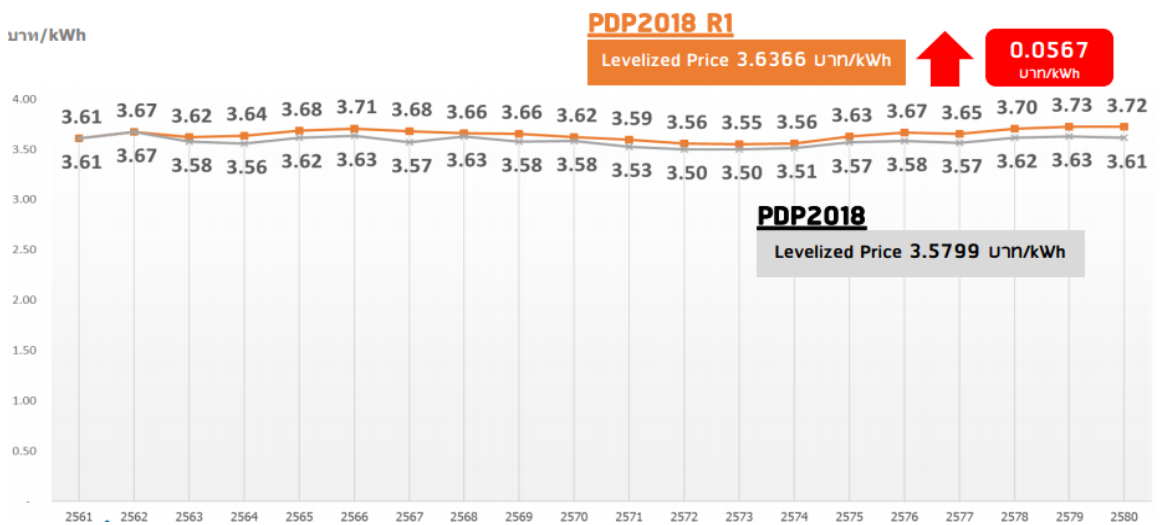
ปี พ.ศ.	PDP2018		PDP2018 Rev. 1	
	Energy (GWh)	Peak (MW)	Energy (GWh)	Peak (MW)
๒๕๖๑	๒๐๓,๒๐๓	๒๙,๙๖๙	๒๐๓,๒๐๓	๒๙,๙๖๙
๒๕๖๕	๒๓๖,๔๘๘	๓๕,๒๑๓	๒๓๖,๔๘๘	๓๕,๒๑๓
๒๕๗๐	๒๗๗,๓๐๒	๔๑,๐๗๙	๒๗๗,๓๐๒	๔๑,๐๗๙
๒๕๗๕	๓๒๐,๗๖๑	๔๗,๓๐๓	๓๒๐,๗๖๑	๔๗,๓๐๓
๒๕๘๐	๓๖๗,๔๕๘	๕๓,๙๙๗	๓๖๗,๔๕๘	๕๓,๙๙๗

ตารางที่ ๔ เปรียบเทียบกำลังการผลิตไฟฟ้าแผน PDP2018 (เดิม) และแผน PDP2018 Rev. 1

กำลังผลิตไฟฟ้าช่วงปี	PDP2018	PDP2018 Rev. 1
กำลังผลิตไฟฟ้าสิ้นสุดปี พ.ศ. ๒๕๖๐	๔๖,๐๙๐	๔๖,๐๙๐
กำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐	๕๖,๔๓๑	๕๖,๔๓๑
กำลังผลิตไฟฟ้าที่ปลดออกจากระบบ ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐	-๒๕,๓๑๐	-๒๕,๓๑๐
รวมกำลังผลิตไฟฟ้าทั้งสิ้นถึงปี พ.ศ. ๒๕๘๐	๗๗,๒๑๑	๗๗,๒๑๑



ภาพที่ ๒ เปรียบเทียบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามแผน PDP2018 (เดิม) และ PDP2018 Rev. 1



ภาพที่ ๓ เปรียบเทียบกำหนดค่าไฟฟ้าขายปลีกตามแผน PDP2018 (เดิม) และ PDP2018 Rev. 1

การจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้ารายภาค มีสมมติฐานในการจัดทำ ดังนี้

- ๑) การพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าเริ่มจากการพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้ารายสถานีไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
- ๒) แนวโน้มค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้ารายภาคสอดคล้องกับแนวโน้มของสถิติความต้องการใช้ไฟฟ้ารายภาค
- ๓) การนำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าของประเทศมาเป็นการประกอบการพยากรณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้ารายภาค
- ๔) สถิติพลังไฟฟ้าสูงสุดของภาคกลางตอนบน ภาคกลางตะวันออก ภาคกลางตะวันตก ของระบบทั้ง ๓ การไฟฟ้า ซึ่งคำนวณจากสถิติของระบบการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

๕) ค่าพยากรณ์พลังไฟฟ้าสูงสุดของระบบทั้ง ๓ การไฟฟ้า สำหรับภาคกลางตอนบน ภาคกลางตะวันออก ภาคกลางตะวันตก โดยกำหนดให้มีอัตราการเติบโตเท่ากับภาคกลาง

๖) การจัดทำเฉพาะค่าพยากรณ์พลังไฟฟ้าสูงสุดของระบบทั้ง ๓ การไฟฟ้า การดำเนินการปรับปรุงค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าในปัจจุบัน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานได้รับเงินจัดสรรจากกองทุนพัฒนาไฟฟ้าเพื่อการส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียนและเทคโนโลยีที่ใช้ในการประกอบกิจการไฟฟ้าที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย ตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๙๗ (๔) เพื่อดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโครงการสำรวจและปรับปรุงการพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าในระยะยาวเพื่อให้รองรับความต้องการไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจากเทคโนโลยีเปลี่ยนโลกพลังงาน (Disruptive Technology)

สำหรับวัตถุประสงค์ในการดำเนินการนั้น เพื่อเป็นการสำรวจการใช้ไฟฟ้าในครัวเรือนที่อยู่อาศัยและปรับปรุงแบบจำลองการพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้า เพื่อให้รองรับความต้องการไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจากเทคโนโลยีเปลี่ยนโลกพลังงานและครอบคลุมถึงความต้องการไฟฟ้าในระดับรายภาค โดยมีสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) เป็นที่ปรึกษาโครงการมีระยะเวลาดำเนินการ ๑๒ เดือน ตั้งแต่วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ - ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ งบประมาณการจ้างจำนวน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท

๓.๑.๒ แผนพัฒนาระบบส่งไฟฟ้า

แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑ (PDP2018 Rev. 1) เป็นแผนหลักในการจัดหาพลังงานไฟฟ้าของประเทศไทยให้เพียงพอกับความต้องการใช้ เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีกรอบระยะเวลาของแผนสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) การพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าให้เหมาะสมกับความต้องการใช้ไฟฟ้าและศักยภาพในแต่ละภูมิภาค นอกจากนี้ยังคำนึงถึงความเชื่อมโยงระหว่างการลงทุนในการผลิตไฟฟ้า ความมั่นคงของระบบส่งไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและคงไว้ซึ่งความมั่นคง

โครงการและแผนงานพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าที่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ดำเนินการตามแผน PDP ๒๐๑๘ ประกอบด้วย โครงการต่าง ๆ ดังนี้

๑) โครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าเพื่อสนองความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น

๒) โครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

๓) โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน

๔) โครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรองรับการเชื่อมต่อโรงไฟฟ้า

๕) โครงการเชื่อมโยงระบบส่งไฟฟ้าระหว่างประเทศแบบระบบต่อระบบ

(Grid to Grid)

๖) โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าสมาร์ตกริดของประเทศ (Smart Grid)

ซึ่งโครงการพัฒนาระบบส่งทั้งหมดนี้ ประกอบด้วยโครงการต่าง ๆ ดังนี้

๑) โครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าเพื่อสนองความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น

๑.๑) โครงการขยายระบบส่งไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะต่าง ๆ

เป็นโครงการขยายระบบส่งไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี และสมุทรปราการ (กรุงเทพฯ และปริมณฑล) ซึ่งจะดำเนินการเป็นระยะ ๆ ตามปริมาณความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยปัจจุบันการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) อยู่ระหว่างดำเนินโครงการขยายระบบส่งไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะที่ ๓ ประกอบด้วย การก่อสร้างสถานีไฟฟ้าแรงสูงแห่งใหม่ เพื่อเป็นจุดจ่ายไฟฟ้าให้กับการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) สำหรับรองรับความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น การขยาย / ปรับปรุงสถานีไฟฟ้าแรงเดิมแห่งเดิม เพื่อรองรับการเปลี่ยนแรงดันในการจ่ายไฟฟ้าจากระบบ ๒๓๐ กิโลโวลต์ (kV) เป็น ๕๐๐ กิโลโวลต์ ซึ่ง ๒๓๐ กิโลโวลต์ (kV) จะเป็นการเพิ่มความสามารถในการจ่ายไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้มากขึ้นให้มีความมั่นคงและความเชื่อถือได้สูงขึ้น และช่วยการสนับสนุนการขยายระบบจำหน่ายไฟฟ้าของ กฟน. ออกไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการนี้มีกำหนดแล้วเสร็จประมาณปี ๒๕๖๔

๑.๒) โครงการขยายระบบส่งไฟฟ้า ระยะต่าง ๆ

เป็นโครงการขยาย / ปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าในเขตภูมิภาค เพื่อสนองความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นทั่วประเทศ (ยกเว้นเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล) และรักษา ระดับความมั่นคงเชื่อถือได้ของการจ่ายไฟฟ้า นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุนการขยายระบบจำหน่ายของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการดำเนินการเป็นระยะ ๆ ตามความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น ปัจจุบัน กฟผ. อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการขยายระบบส่งไฟฟ้า ระยะที่ ๑๒ (Transmission System Expansion Project No. ๑๒, TS. ๑๒) ซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จทั้งโครงการในปี ๒๕๖๖

๑.๓) โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๑

เป็นโครงการขยาย / ปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้า เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับด้านไฟฟ้าต่อการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ ๑ ประกอบด้วย ๖ พื้นที่จังหวัดชายแดน ได้แก่ ๑) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ๒) อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ๓) อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ๔) อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ๕) อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด และ ๖) อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ตามนโยบายรัฐบาลเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของภาครัฐ

๑.๔) โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๒

เป็นโครงการขยาย/ปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้า เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับด้านไฟฟ้าต่อการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ ๒ ประกอบด้วย ๔ พื้นที่จังหวัดชายแดน ได้แก่ จังหวัดนราธิวาส จังหวัดเชียงราย จังหวัดนครพนม และจังหวัดกาญจนบุรี ตามนโยบายรัฐบาลเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของภาครัฐ

๑.๕) โครงการพัฒนาระบบเคเบิลใต้ทะเลไปยังอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

เป็นโครงการพัฒนาระบบเคเบิลใต้ทะเลไปยังอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของการส่งกำลังไฟฟ้าไปยังผู้ใช้ไฟฟ้าบริเวณอำเภอเกาะสมุย และบริเวณใกล้เคียง โดยการก่อสร้างสายเคเบิลใต้ทะเล (Submarine Cable) ระดับแรงดัน ๒๓๐ กิโลโวลต์ และ / หรือระดับแรงดันที่เหมาะสมเพิ่มเติมจากสถานีไฟฟ้าแรงสูงของ กฟผ. อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ไปยังสถานีไฟฟ้าแรงสูงเกาะสมุย (เป็นสถานีไฟฟ้าแรงสูงแห่งใหม่ของ กฟผ.) เนื่องจากปัจจุบันสายเคเบิลใต้ทะเลของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ไปยังเกาะสมุยเป็นสายเคเบิลใต้ทะเลที่ระดับแรงดัน จำนวน ๑๑๕ กิโลโวลต์ และจำนวน ๓๓ กิโลโวลต์ ซึ่งมีอายุการใช้งานมานานไม่สามารถจ่ายไฟฟ้าเต็มความสามารถของสายเคเบิล และเกิดการชำรุดบ่อยครั้ง

๑.๖) โครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรองรับโครงการเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนให้เขื่อนภูมิพล

เป็นโครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้แก่โครงการเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนให้เขื่อนภูมิพล มีกำหนดแล้วเสร็จ ประมาณปี ๒๕๗๐

๒) โครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

๒.๑) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออก เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

เป็นโครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกของ กฟผ. เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า โดยการก่อสร้างสายส่งไฟฟ้า จำนวน ๕๐๐ กิโลโวลต์ และจำนวน ๒๓๐ กิโลโวลต์

๒.๒) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้ เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

เป็นโครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าของ กฟผ. บริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้ เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า โดยการก่อสร้างสายส่งไฟฟ้า จำนวน ๕๐๐ กิโลโวลต์ พร้อมทั้งปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้า จำนวน ๒๓๐ กิโลโวลต์ เพิ่มเติมให้ครอบคลุมการจ่ายไฟฟ้าในพื้นที่ภาคใต้จนถึงจังหวัดภูเก็ตในระยะยาว

๒.๓) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลาง และกรุงเทพมหานคร เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือตอนล่าง และภาคกลาง ในระยะยาว และเพิ่มศักยภาพของระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรองรับ การเชื่อมต่อของโรงไฟฟ้าพลังงานทดแทน รองรับระบบโครงข่ายไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid, APG) และรองรับการซื้อไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วยงานก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้า จำนวน ๕๐๐ กิโลโวลต์ และจำนวน ๒๓๐ กิโลโวลต์ ซึ่งเป็นการพัฒนาก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าหลัก Main Grid เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของระบบไฟฟ้า

๒.๔) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคเหนือตอนบน เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

เพื่อพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าหลัก Main Grid ระดับแรงดัน จำนวน ๕๐๐ กิโลโวลต์ และจำนวน ๒๓๐ กิโลโวลต์ บริเวณภาคเหนือตอนบน เพื่อให้สามารถ ส่งพลังไฟฟ้าไปยังบริเวณจังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดลำพูน ได้เพิ่มขึ้น

๒.๕) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้ตอนล่าง เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า

เป็นโครงการส่วนต่อขยายจากโครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้า บริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า โดยการก่อสร้างสายส่งระดับ แรงดัน จำนวน ๕๐๐ กิโลโวลต์ พร้อมทั้งปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้า จำนวน ๒๓๐ กิโลโวลต์จากบริเวณ จังหวัดสุราษฎร์ธานีต่อไปยังจังหวัดสงขลา เพื่อให้ครอบคลุมการจ่ายไฟฟ้าให้พื้นที่ภาคใต้ ในระยะยาว

๒.๖) โครงการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายไฟฟ้ารองรับเส้นทางระเบียง เศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

เป็นโครงการเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อกับ ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเน้นโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัล กฟผ. จึงได้เตรียมแผนงานโครงการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายไฟฟ้า รองรับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก ตั้งแต่ชายแดนประเทศไทย - สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) จังหวัดมุกดาหารจนถึงชายแดนประเทศไทย - ประเทศ เมียนมา โดยใช้ระบบโครงข่ายไฟฟ้าที่มีอยู่เดิมร่วมกับการวางแผนก่อสร้างระบบโครงข่ายไฟฟ้า แนวใหม่เพิ่มเติม ซึ่งจะช่วยให้สามารถถ่ายเทพลังงานไฟฟ้าระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือบริเวณ จังหวัดมุกดาหารไปยังฝั่งตะวันตกบริเวณจังหวัดตากของประเทศไทยได้เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการใช้ ไฟฟ้าตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก ได้อย่างเพียงพอและมั่นคง

๒.๗) โครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรองรับรูปแบบการผลิตไฟฟ้า และการใช้ไฟฟ้าในอนาคต (Transmission System Flexibility)

ปัจจุบันเทคโนโลยีการผลิตไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียน ได้ถูกพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผู้ใช้ไฟฟ้ามีศักยภาพเป็นผู้ผลิตและขายไฟฟ้ากลับคืนสู่ระบบไฟฟ้าได้ ตลอดจนสามารถซื้อขายกันเองในพื้นที่ รวมทั้งเริ่มมีการแบ่งแยกระบบไฟฟ้าออกเป็นระบบขนาดเล็ก (Micro Grid) โดยอาศัยระบบไฟฟ้าหลักเป็นเพียงระบบไฟฟ้าสำรอง กฟผ. จึงจำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าเพื่อให้ความยืดหยุ่น (Flexibility) และยังคงรักษาความมีเสถียรภาพและความมั่นคง

๓) โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน

๓.๑) โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ระยะที่ ๑ ส่วนสถานีไฟฟ้าแรงสูง

เป็นโครงการปรับปรุง / เปลี่ยนทดแทน หรือเพิ่มเติมอุปกรณ์ระบบส่งไฟฟ้าและอาคารควบคุมต่าง ๆ ในสถานีไฟฟ้าแรงสูงที่มีอายุการใช้งานมานาน จำนวน ๑๕ แห่ง

๓.๒) โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ระยะที่ ๑ ส่วนสายส่งไฟฟ้าแรงสูง

เป็นโครงการปรับปรุงและขยายสายส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพและมีอายุการใช้งานมานาน เพื่อลดปัญหาความสูญเสียที่เกิดจากไฟฟ้าดับเนื่องจากสายส่งไฟฟ้าเกิดชำรุดหรือเสียหายจากสภาพการใช้งานมานาน ซึ่งประกอบด้วยสายส่งไฟฟ้าแรงสูงต่าง ๆ จำนวน ๑๕ แนวสาย

๓.๓) โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ระยะที่ ๒

เป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องมาจากระยะที่ ๑ โดยจะปรับปรุงและขยายทั้งในส่วนสถานีไฟฟ้าแรงสูงและสายส่งไปคร่าวเดียวกัน เป็นส่วนงานปรับปรุงขยายสถานีไฟฟ้าแรงสูง จำนวน ๑๙ แห่ง และงานปรับปรุงและขยายสายส่ง จำนวน ๑๑ แห่ง

๓.๔) โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งานระยะต่าง ๆ

เป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องมาจากโครงการปรับปรุงและขยายสายส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพและมีอายุการใช้งานระยะที่ ๒ โดยจะดำเนินการเป็นระยะ ๆ

๔) โครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรองรับการเชื่อมต่อโรงไฟฟ้า

๔.๑) โครงการระบบส่งเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (Independent Power Producer : IPP) เป็นโครงการก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้า เพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการผลิตไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP2007) จำนวน ๔ ราย ดังนี้

- งานก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังความร้อนของบริษัท โควัน จำกัด ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๕

- งานก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมของบริษัท กัลฟ์ เจพี เอ็นเอส จำกัด ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๗

- งานก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังความร้อนของบริษัท เนชั่นแนลเพาเวอร์ซัพพลาย จำกัด (ชื่อปัจจุบัน บริษัท บุรพา พาวเวอร์ เจเนอเรชั่น จำกัด) กำลังการผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๕๔๐ เมกะวัตต์ กำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๙

- งานก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมของบริษัท กัลฟ์ เจพี ยูที จำกัด ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๘

๔.๒) โครงการขยายระบบส่งไฟฟ้าหลักเพื่อรองรับโรงไฟฟ้าผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็กระบบ Cogeneration ตามระเบียบการรับซื้อไฟฟ้า ปี ๒๕๖๓ เป็นโครงการขยายระบบส่งไฟฟ้าหลักเพื่อรองรับโรงไฟฟ้าผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็กระบบ Cogeneration ปริมาณ จำนวน ๓,๕๐๐ เมกะวัตต์

๔.๓) โครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าบริเวณจังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร และอำนาจเจริญ เพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการใน สปป. ลาว เป็นโครงการก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนเซเปียน - เซน้า้อย ซึ่งมีกำลังผลิตติดตั้ง จำนวน ๓ x ๑๓๐ เมกะวัตต์

๔.๔) โครงการพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าบริเวณจังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดขอนแก่น เพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการใน สปป. ลาว เป็นโครงการก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนไซยะบุรี ซึ่งมีกำลังผลิตติดตั้ง จำนวน ๑,๒๒๐ เมกะวัตต์

๔.๕) โครงการระบบส่งเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (Independent Power Producer : IPP) ระยะที่ ๓ (IPP2012) เป็นโครงการก่อสร้างระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการผลิตไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP) กำลังผลิตรวมทั้งสิ้น ๕,๐๐๐ เมกะวัตต์ จำนวน ๒ ราย ได้แก่ โรงไฟฟ้าบริษัท กัลฟ์ เอสอาร์ซี จำกัด ปริมาณ จำนวน ๒,๕๐๐ เมกะวัตต์ กำหนดแล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ และโรงไฟฟ้าบริษัท กัลฟ์ พีดี จำกัด ปริมาณ จำนวน ๒,๕๐๐ เมกะวัตต์ กำหนดแล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕

๔.๖) โครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อโรงไฟฟ้าใหม่ภายในประเทศ เป็นโครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อโรงไฟฟ้าใหม่ภายในประเทศ ทั้งโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม โรงไฟฟ้าพลังความร้อน (ถ่านหิน) โรงไฟฟ้าพลังน้ำ หรือโรงไฟฟ้าอื่น ๆ ที่จะเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบหลัก

๔.๗) โครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าประเทศเพื่อนบ้าน เป็นโครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าที่มีศักยภาพในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป. ลาว ประเทศเมียนมา ประเทศกัมพูชา และประเทศมาเลเซีย เพื่อลดการพึ่งพาการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในการผลิต และเพื่อรองรับระบบโครงข่ายไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid : APG) ในอนาคต

๔.๘) แผนงานปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าเพื่อรองรับการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ประเภท Firm ระบบ Cogeneration (ที่จะสิ้นสุดอายุสัญญาในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๘) เป็นแผนงานก่อสร้าง ขยาย / ปรับปรุงระบบไฟฟ้า เพื่อรองรับการเชื่อมต่อระบบไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ระบบ Cogeneration ที่จะสิ้นสุดอายุสัญญาในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๘

๔.๙) แผนงานปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าสำหรับโรงไฟฟ้าของบริษัท หินกอง เพาเวอร์ จำกัด เป็นแผนงานปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าและอุปกรณ์ไฟฟ้าแรงสูงเพื่อรองรับการเชื่อมต่อโรงไฟฟ้าของ บริษัท หินกอง เพาเวอร์ จำกัด ซึ่งมีกำลังการผลิตหน่วยละ ๗๐๐ เมกะวัตต์ จำนวน ๒ หน่วย กำหนดแล้วเสร็จ ในปี ๒๕๖๖

๕) โครงการเชื่อมโยงระบบส่งไฟฟ้าระหว่างประเทศแบบระบบต่อระบบ (Grid to Grid) เป็นโครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าในลักษณะระบบต่อระบบ (Grid to Grid) ระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid : APG)

๖) โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าสมาร์ทกริด ของประเทศ (Smart Grid)

๖.๑) โครงการนำร่องการพัฒนาสมาร์ทกริดที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นการดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานสมาร์ทกริดของประเทศไทย ในระยะสั้น ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถานที่สาธิต (Demonstration) วิจัย (Research) และพัฒนา (Development) ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของประเทศ โดย กฟผ. มียุทธศาสตร์การพัฒนาออกเป็น ๔ ด้าน ดังนี้

๖.๑.๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาการผลิตและกักเก็บพลังงานอย่างชาญฉลาด (Smart Energy)

๖.๑.๒) ยุทธศาสตร์การจัดการพลังงานอย่างชาญฉลาด (Smart System)

๖.๑.๓) ยุทธศาสตร์การตระหนักรู้และใช้พลังงานอย่างชาญฉลาด (Smart City)

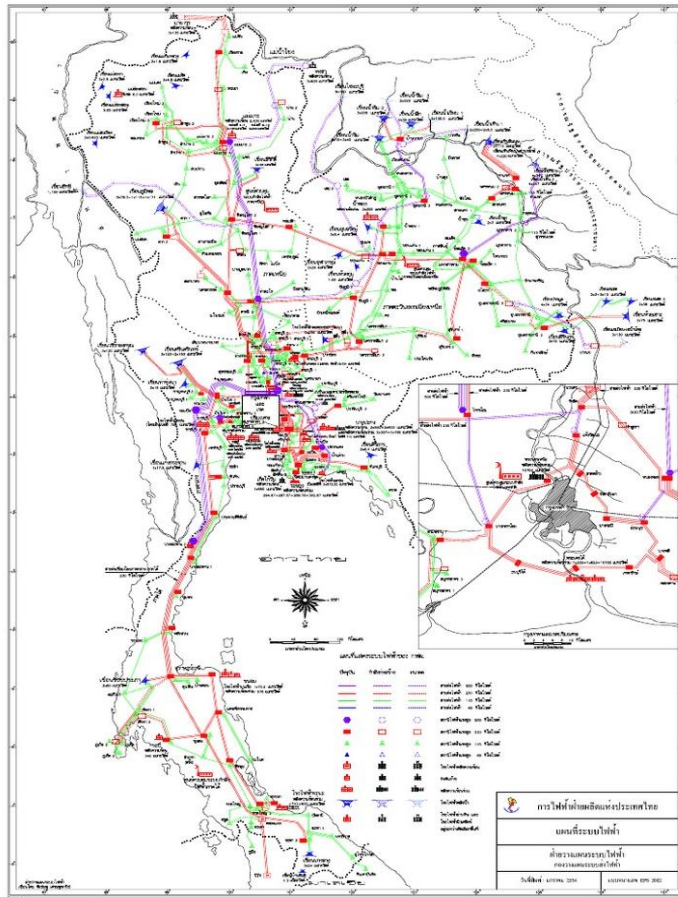
๖.๑.๔) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์เรียนรู้เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Smart Learning)

๖.๒) โครงการปรับปรุง / แก้ไขปัญหาาระบบส่งไฟฟ้า โดยการติดตั้งระบบกักเก็บพลังงานที่จังหวัดชัยภูมิและลพบุรี เพื่อรองรับผลกระทบจากพลังงานหมุนเวียนเป็นการดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานสมรรถกฤตของประเทศไทย ในระยะสั้น ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ โดย กฟผ. จะติดตั้งระบบกักเก็บพลังงานที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงบำเหน็จณรงค์ จังหวัดชัยภูมิ ขนาด ๑๖ เมกะวัตต์ - ชั่วโมง และที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี ขนาด ๒๑ เมกะวัตต์ - ชั่วโมง เนื่องจากที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงทั้งสองแห่ง มีพลังงานลมและพลังงานแสงอาทิตย์เชื่อมต่อเข้าระบบไฟฟ้าปริมาณมาก และส่งผลให้มีกำลังไฟฟ้าส่วนเกินเป็นปริมาณที่สูง

๖.๓) โครงการปรับปรุง / แก้ไขปัญหาาระบบส่งไฟฟ้า โดยการติดตั้งระบบกักเก็บพลังงานในระบบโครงข่ายไฟฟ้า เพื่อรองรับผลกระทบจากพลังงานหมุนเวียนในระยะต่าง ๆ เป็นการสนับสนุนการผลิตไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังงานลมและพลังงานแสงอาทิตย์ในปริมาณมาก ทำให้เกิดการผันผวนของกำลังผลิตไฟฟ้าและปัญหาคุณภาพไฟฟ้า กฟผ. จึงพิจารณาความจำเป็นในการติดตั้งระบบกักเก็บพลังงานในระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Grid Energy Storage) โดยการติดตั้ง Battery Energy Storage System) ที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงต่าง ๆ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อของโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียน รวมทั้งเพื่อแก้ปัญหาคุณภาพไฟฟ้าที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

๖.๔) โครงการพัฒนาสมรรถกฤต สมาร์ทซิตี้ ในเขตพื้นที่โรงไฟฟ้า กฟผ. และพื้นที่ร่วมพัฒนา

แผนพัฒนาโครงการสมาร์ทซิตี้ ในเขตพื้นที่โรงไฟฟ้า กฟผ. และพื้นที่ร่วมพัฒนาอื่น ๆ เช่น โครงการนำร่องเพื่อพัฒนาโครงการสมาร์ทซิตี้ ในพื้นที่รอบโรงไฟฟ้าแม่เมาะ (โครงการแม่เมาะ สมาร์ทซิตี้) ให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะของประเทศไทย และส่งเสริมพื้นที่สีเขียวรอบโรงไฟฟ้า ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตและเสริมสร้างมาตรฐานชีวิตของชุมชนรอบโรงไฟฟ้าให้ดีขึ้น



ภาพที่ ๔ แผนที่ระบบส่งไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.)

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการ

๑. จากปริมาณไฟฟ้าสำรองล้นความต้องการ ส่งผลให้รัฐบาลต้องจ่าย “ค่าความพร้อมจ่าย” ไฟฟ้ากับโรงไฟฟ้าเอกชนปีละจำนวนมาก เพราะได้ทำสัญญาซื้อขายไฟฟ้า ในลักษณะไม่ซื้อไฟฟ้าก็ต้องจ่าย ซึ่งมีหลายโรงไฟฟ้าที่ไม่ได้เดินเครื่องผลิตไฟฟ้าเต็มที่ แต่ได้รับเงิน ค่าพร้อมจ่ายทุกปี โดยเงินจำนวนดังกล่าวที่จ่ายให้โรงไฟฟ้ามาจากประชาชนที่จ่ายค่าไฟฟ้า รัฐบาล ควรเจรจาขอลด “ค่าความพร้อมจ่าย” ลง รวมทั้ง รัฐควรกำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ วิธีการ ในการตรวจสอบ “ค่าความพร้อมจ่าย” เพื่อป้องกันการจ่ายค่าความพร้อมจ่าย ทั้งที่ซื้อเท็จจริงผู้ผลิต ไฟฟ้า อาจมีช่วงระยะเวลาที่ไม่พร้อมจ่าย

รัฐบาลควรส่งเสริม ปรับปรุง แก้ไข ระเบียบการรับซื้อไฟฟ้า ประเภทสัญญา ที่ได้รับค่าพลังงานไฟฟ้าแต่ไม่ได้รับค่าพลังไฟฟ้า และการไฟฟ้าไม่สั่งการเดินเครื่อง (Non Firm) ให้เป็นสัญญาประเภทที่ ได้รับเงินทั้งค่าพลังงานไฟฟ้า และค่าพลังไฟฟ้า โดยการไฟฟ้ามีการสั่งการ เดินเครื่องได้ (Firm) ทั้งนี้เพื่อให้การไฟฟ้าสามารถรับรู้ถึงกำลังการผลิตที่แน่นอน และสามารถ สั่งจ่ายได้

๒. รัฐบาลซึ่งมีบทบาทในการกำกับดูแลพลังงานของประเทศ ควรมีหลักเกณฑ์ วิธีการ ในการกำหนดเพดานรักษาระดับราคาค่าไฟฟ้าไว้เพื่อมิให้ค่าไฟฟ้าสูงเพิ่มขึ้นไปเรื่อย ๆ

เพราะจะทำให้ค่าไฟฟ้าของทั้งประเทศไม่สามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจกับประเทศอื่นได้ และกระทบค่าครองชีพ ความเป็นอยู่ และเป็นภาระของประชาชน โดยการแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ ในส่วนของกองทุนพัฒนาไฟฟ้า โดยเพิ่มวัตถุประสงค์ และการเก็บเงินเข้ากองทุน เพื่อการนี้

๓. ภายใต้การวางแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยที่ผิดพลาด ส่งผลให้ปริมาณกำลังไฟฟ้าสำรองล้นเกินความต้องการ และผลกระทบต่าง ๆ ให้ประชาชนรับผิตชอบในรูปแบบ “ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft)” เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง ความผิดพลาดในการพยากรณ์กำลังไฟฟ้าสำรองผิดพลาด รัฐบาลควรมีข้อมูลในทุกมิติเพื่อใช้ในการพยากรณ์การใช้ไฟฟ้าของประเทศ รวมถึงข้อมูลประเภทผู้ผลิตไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) เพื่อให้มีปริมาณไฟฟ้าสำรองอยู่ในปริมาณที่เหมาะสมประมาณ ๑๕ เปอร์เซ็นต์ของปริมาณการผลิต ซึ่งจะเป็นการลดภาระค่าไฟฟ้าที่ประชาชนจะต้องแบกรับภาระ พร้อมทั้งควรเร่งรัดโครงการยานยนต์ไฟฟ้าและระบบการกักเก็บพลังงาน ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อดูดซับปริมาณไฟฟ้าสำรอง

๔. การลดกำลังการผลิตไฟฟ้าในระยะสั้นลง เช่น การยกเลิกหรือเลื่อนโครงการโรงไฟฟ้าที่ยังไม่มีการลงนามในสัญญาซื้อขายออกไป หรือการเจรจาปลดโรงไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพต่ำออกจากระบบก่อนกำหนด

๕. การรับซื้อไฟฟ้าจากโครงการภาครัฐ (Policy Expense : PE) ในโครงการต่าง ๆ ในอัตรารับซื้อไฟฟ้าแบบ Feed-in Tariff (FIT) ควรเป็นอัตราเดียวกัน และราคาซื้อขาย FIT ไม่ควรเกินกว่าราคาค่าไฟฟ้าขายส่ง หากมีส่วนต่างราคาซื้อขายไฟฟ้า รัฐบาลควรเป็นผู้แบกรับภาระค่าส่วนต่างเอง

๓.๒ แผนพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้า

กระทรวงพลังงานมีนโยบายการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าของประเทศไทยเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการกำกับดูแลและกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการพลังงาน ซึ่งจะมีการทบทวนและปรับปรุงทุก ๕ ปี เพื่อให้มีนโยบายมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งสภาพเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี รวมทั้งแผนพัฒนาพลังงานด้านไฟฟ้าของประเทศ โดยนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) พิจารณาและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

กพช. ได้มีมติรับทราบแนวทางการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ โดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) จะดำเนินการจัดทำร่างนโยบายการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ให้แล้วเสร็จ และนำเสนอ กพช. พิจารณาและมอบให้คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ดำเนินการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๔ ตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ ต่อไป ทั้งนี้ ในช่วงเปลี่ยนผ่านนโยบายดังกล่าว กกพ. จะยังคงใช้หลักเกณฑ์ตามนโยบายการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้า ปี ๒๕๕๘ ตามมติ กพช. เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒ เพื่อใช้กำกับอัตราค่าไฟฟ้าไปก่อน ซึ่งปัจจุบัน สนพ. ได้ศึกษาและ

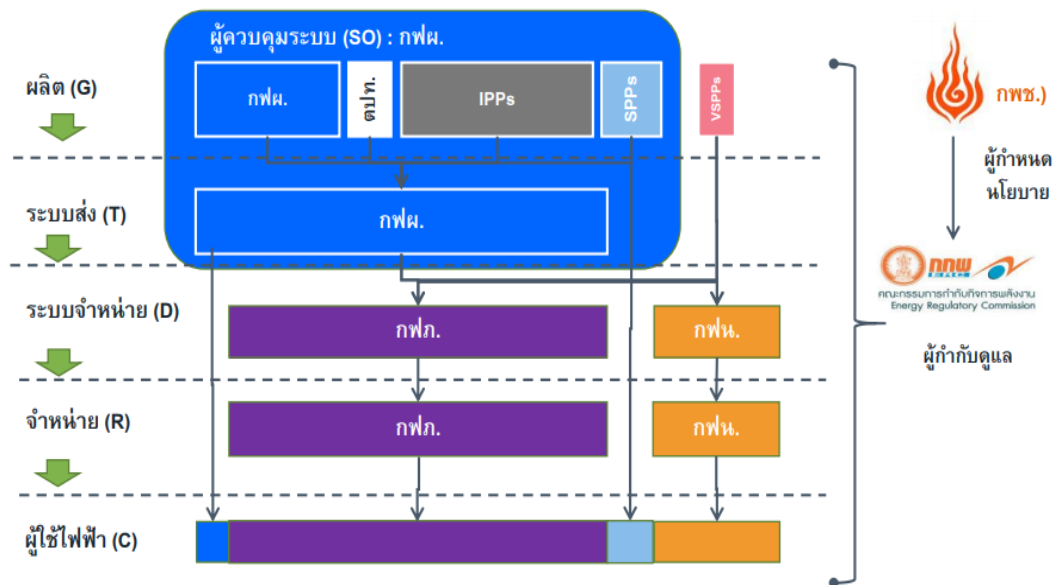
จัดทำนโยบายการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ แล้วเสร็จ โดยได้มีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น รวมทั้งประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพิจารณาโครงสร้างค่าไฟฟ้า มีนโยบายการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าเดิม ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ได้กำหนดแนวทางแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้า ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ ดังนี้

๑) ให้ผู้ใช้ไฟฟ้าแต่ละประเภทมีอัตราค่าไฟฟ้าเป็นอัตราเดียวกันทั่วประเทศ (Uniform Tariff) ยกเว้นธุรกิจบนเกาะ กรณีที่เป็นการตกลงซื้อขายไฟฟ้าระหว่างกัน โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของศูนย์ควบคุมระบบกำลังไฟฟ้าแห่งชาติ และโครงข่ายระหว่างประเทศ

๒) อัตราค่าไฟฟ้า ต้องสะท้อนรายได้ที่พึงได้รับ (Allowed revenue) ซึ่งคิดจาก ต้นทุนและผลตอบแทนที่เหมาะสมของแต่ละประเภท เช่น การผลิตไฟฟ้า (Generation : G) ระบบส่งไฟฟ้า (Transmission : T) ระบบจำหน่ายไฟฟ้า (Distribution : D) และการค้าปลีกไฟฟ้า (Retail : R) แยกออกจากกัน

๓) ให้พิจารณาผลตอบแทนของการไฟฟ้าภายใต้เงื่อนไขการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจูงใจให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพ

๔) ให้อ้างอิงผลตอบแทนของการไฟฟ้าจากระบบอัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินลงทุน เพื่อการดำเนินงาน (Return on Invested Capital : ROIC) ที่สะท้อนผลตอบแทนจากการลงทุน ในรูปต้นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Cost of Capital : WACC) พร้อมทั้งทบทวนความเหมาะสมของสินทรัพย์ที่คิดผลตอบแทน



ภาพที่ ๕ โครงสร้างอุตสาหกรรมไฟฟ้าไทยในปัจจุบันแบบ Enhanced Single Buyer Model : ESBM

โครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้า ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ประกอบด้วย

(ค่าไฟฟ้าฐาน + ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft)) x จำนวนหน่วยไฟฟ้า + ค่าบริการรายเดือน + ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗

ค่าไฟฟ้าฐาน ประกอบด้วย ก่อสร้างโรงไฟฟ้า ระบบสายส่ง ระบบจำหน่าย ค่าการผลิตพลังงานไฟฟ้าภายใต้สมมติฐานความต้องการใช้ไฟฟ้า ราคาเชื้อเพลิง และผลตอบแทน วันที่กำหนดโครงสร้างค่าไฟฟ้า

ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft) ประกอบด้วย ค่าไฟฟ้าที่สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายที่อยู่นอกเหนือการควบคุม เช่น ค่าเชื้อเพลิงและค่าซื้อไฟฟ้าที่เปลี่ยนไปจากค่าไฟฟ้าฐาน ค่าใช้จ่ายตามนโยบายรัฐบาล ได้แก่ ราคารับซื้อไฟฟ้า (Adder) มาตรการส่งเสริมการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน Feed-in Tariff : FiT) กองทุนพัฒนารอบโรงไฟฟ้า โดยทบทุนเป็นรอบทุก ๔ เดือน

ค่าบริการรายเดือน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ การให้บริการผู้ใช้ไฟฟ้า ในแต่ละเดือน การจดหน่วย การให้บริการผู้ใช้ไฟฟ้า และการคำนวณ การออกบิล และการเรียกเก็บเงิน

แนวทางการหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าไฟฟ้า ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘

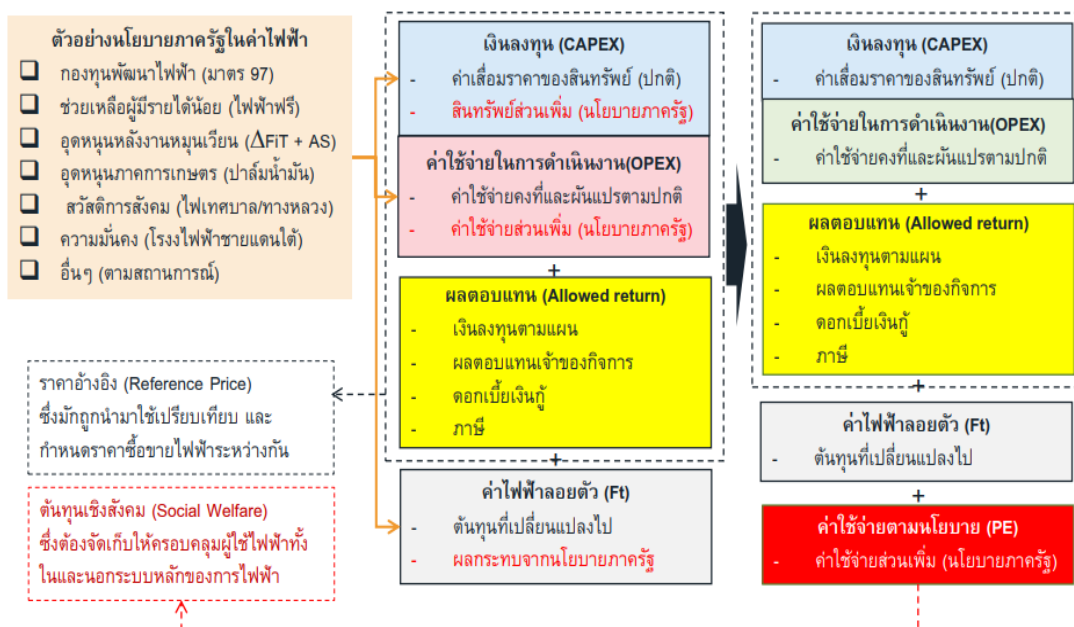


ภาพที่ ๖ กระบวนการปรับปรุงนโยบายโครงสร้างค่าไฟฟ้าปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ และการนำไปใช้

ร่างแนวทางการปรับปรุงนโยบายการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้า ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ อยู่ภายใต้โครงการศึกษาแนวทางการปรับปรุงนโยบายการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ประกอบด้วยประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑) การให้ความสำคัญกับต้นทุนและการกระจายภาระค่าใช้จ่ายในการรักษาเสถียรภาพและความมั่นคงของระบบไฟฟ้า โดยอัตราค่าไฟฟ้าต้องคำนึงถึงต้นทุนในการรักษาเสถียรภาพและความมั่นคงของระบบไฟฟ้า โดยเทียบเคียงกับหลักการในการให้บริการเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้า (Ancillary Service) เพื่อให้รายรับที่เรียกเก็บจากผู้สร้างความผันผวนต่อระบบไฟฟ้ามีความสมดุลกับค่าใช้จ่ายในการเสริมสร้างความมั่นคงในระบบไฟฟ้า และกระจายภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม

๒) แยกองค์ประกอบค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Additional Cost) อันเกิดจากผลกระทบของนโยบายภาครัฐ (Policy Expense) เช่น กองทุนพัฒนาไฟฟ้า (มาตรา ๙๗) ช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (ไฟฟ้าฟรี) อุดหนุนพลังงานหมุนเวียน อุดหนุนภาคการเกษตร (ปาล์มน้ำมัน) สวัสดิการสังคม (ไฟเทศบาล / ทางหลวง) ความมั่นคง (โรงไฟฟ้าชายแดนใต้) อื่น ๆ (ตามสถานการณ์) เป็นต้น ให้มีองค์ประกอบค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายภาครัฐ อันหมายถึง ต้นทุนส่วนเพิ่มที่แตกต่างไปจากการดำเนินกิจการอย่างมีประสิทธิภาพตามปกติของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการไฟฟ้า ซึ่งใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายของภาครัฐและต้องกระจายภาระดังกล่าวไปยังผู้ใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสม ครอบคลุม และเป็นธรรม



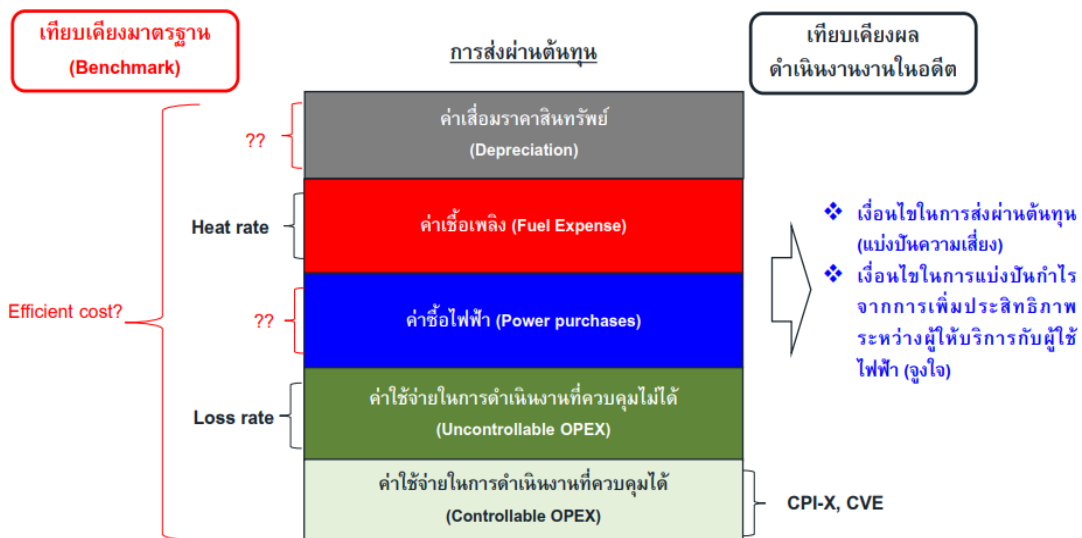
ภาพที่ ๗ องค์ประกอบค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Additional Cost) อันเกิดจากผลกระทบของนโยบายภาครัฐ

๓) สะท้อนโครงสร้างอัตราบนพื้นฐานของรายได้ที่พึงได้รับ (Allowed Revenue) แยกตามประเภทกิจการไฟฟ้า โดยอัตราค่าไฟฟ้าต้องสะท้อนรายได้ที่พึงได้รับ ซึ่งคำนวณจากต้นทุนและผลตอบแทนที่เหมาะสมของแต่ละประเภทใบอนุญาตประกอบกิจการไฟฟ้า



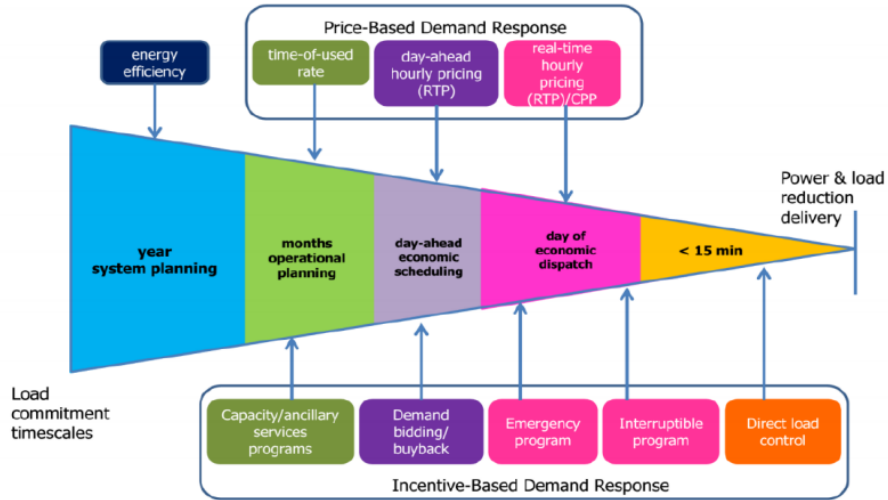
ภาพที่ ๗ โครงสร้างบนพื้นฐานของรายได้ที่พึงได้รับ (Allowed Revenue) แยกตามประเภทกิจการไฟฟ้า

๔) ยกระดับการกำกับดูแลแบบจูงใจ (Incentive Regulation) โดยมุ่งเน้นการเทียบเคียงมาตรฐาน (Benchmark) ที่ครอบคลุมและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ควบคู่กับการเทียบเคียงกับผลการดำเนินงานในอดีต



ภาพที่ ๘ การกำกับดูแลแบบจูงใจ (Incentive Regulation) โดยมุ่งเน้นเทียบเคียงมาตรฐาน (Benchmark)

๕) การส่งสัญญาณให้ผู้ใช้ไฟฟ้าปรับพฤติกรรมเพื่อเสริมประสิทธิภาพของระบบไฟฟ้าโดยรวม โดยอัตราค่าไฟฟ้าขายปลีก ควรส่งสัญญาณให้ผู้ใช้ไฟฟ้ามีการปรับพฤติกรรมการใช้ไฟฟ้าให้สอดคล้องกับประสิทธิภาพของระบบไฟฟ้าโดยรวมได้ประยุกต์ใช้แนวคิดหลักความร่วมมือในการตอบสนองการตอบสนองด้านโหลด (Demand Response)



ภาพที่ ๙ การส่งสัญญาณให้ผู้ใช้ไฟฟ้าปรับพฤติกรรมเพื่อเสริมประสิทธิภาพของระบบไฟฟ้าโดยรวม

๖) การเตรียมพร้อมสำหรับอัตราค่าใช้บริการระบบส่งและระบบจำหน่าย (Wheeling Charge) โดยให้มีการศึกษาและดำเนินการประกาศใช้อัตราค่าใช้บริการระบบส่งและระบบจำหน่าย

Costing

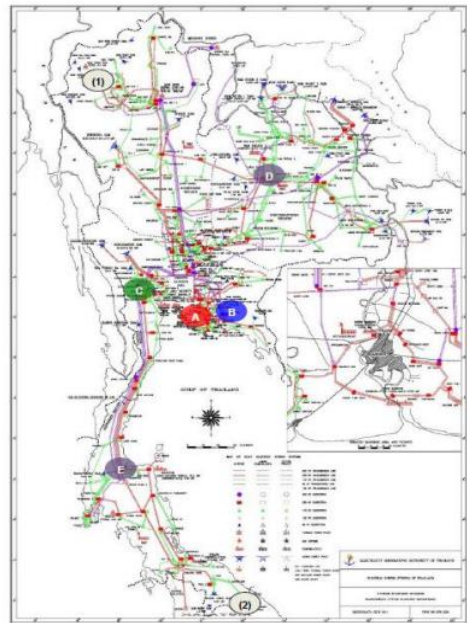
- Embedded cost (คิดรวมต้นทุนเดิมและส่วนเพิ่ม)
- Incremental cost (คิดเฉพาะต้นทุนส่วนเพิ่ม)
- (Composite (Embedded + Incremental cost))

+

- Voltage Control Ancillary Service ?
- Frequency Regulation Ancillary Service ?
- Emergency support Ancillary Service ?

Pricing

- Postage Stamp (ราคาเฉลี่ยเท่ากันทุกพื้นที่)
- Contact path, MW-mile (คิดตามเส้นทางระบบส่ง)
- Power flow base (ตามสัดส่วนความสามารถของระบบ)
- Location base (คิดตาม Zone หรือ Node)
- Mix (ผสมผสาน)



ภาพที่ ๑๐ การเตรียมพร้อมสำหรับอัตราค่าใช้บริการระบบส่งและระบบจำหน่าย (Wheeling Charge)

๗) เพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ใช้ไฟฟ้า โดยกำหนดให้มีการพิจารณากำหนดอัตราค่าไฟฟ้าเพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้ใช้ไฟฟ้าตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ ตามที่คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) เห็นสมควร เช่น อัตราค่าไฟฟ้าสำหรับผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทเติมเงิน (Prepaid) อัตราค่าไฟฟ้าสำหรับผู้ให้ความร่วมมือในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบไฟฟ้าแบบชั่วคราว (Temporary Demand Response Programs)

๘) กรณียกเว้นสำหรับอัตราค่าไฟฟ้าที่ไม่อยู่ภายใต้หลักการจัดเก็บอัตราไฟฟ้าเดียวกันทั่วประเทศ (Uniform Tariff) โดยอัตราค่าไฟฟ้าสำหรับผู้ใช้ไฟฟ้าแต่ละประเภทต้องเป็นอัตราเดียวกันทั่วประเทศ ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) กรณีที่เป็นการตกลงซื้อขายไฟฟ้าระหว่างกันโดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของศูนย์ควบคุมระบบกำลังไฟฟ้าแห่งชาติ

(๒) กรณีเป็นการซื้อขายไฟฟ้าบนพื้นที่เกาะ

(๓) กรณีที่เป็นการซื้อขายไฟฟ้าระหว่างประเทศ

(๔) กรณีที่เป็นผู้ใช้ไฟฟ้าที่มีความต้องการคุณภาพหรือบริการด้านไฟฟ้าที่แตกต่างจากปกติ

(๕) กรณีอื่น ๆ โดยให้คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

๙) ใช้หลักการดูแลช่วยเหลือแบบมุ่งเป้าหมาย (Targeted Subsidy) ในการดูแลช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสซึ่งมีลักษณะเป็นผู้ใช้ไฟฟ้าบ้านอยู่อาศัยที่มีรายได้น้อย

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

๑. การคิดอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ในอัตรา ๑.๑๕๑ บาทต่อหน่วย ซึ่งเป็นการคิดค่าบริการที่ซ้ำซ้อนกับต้นทุนระบบโครงข่ายไฟฟ้าที่อยู่ในสูตรการคิดค่าไฟฟ้า ดังนั้นจึงไม่ควรคิดค่าบริการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้าในอัตราที่แพงเกิน ทั้งนี้เพื่อเกิดแรงจูงใจ และรองรับโครงการต่าง ๆ ในอนาคต เช่น การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนและซื้อขายไฟฟ้าระหว่างเอกชนกับเอกชน หรือ Peer-to-Peer (P2P) ผ่านระบบจำหน่ายไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย เป็นต้น

๒. หากไม่สามารถลดอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ในอัตรา ๑.๑๕๑ บาทต่อหน่วยได้ ควรนำจำนวนเงินที่ได้รับจากค่าบริการดังกล่าวทั้งหมดให้คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) เป็นผู้รักษาบัญชี และนำเงินจำนวนดังกล่าวไปสมทบกับโครงการที่จะสร้างโครงข่ายไฟฟ้า โดยไม่กระทบกับงบประมาณที่ภาครัฐจัดสรร และไม่กระทบกับค่าไฟฟ้าซึ่งถือเป็นภาระของประชาชนในระยะยาว และควรพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าสมาร์ตกริด ของประเทศ (Smart Grid) เพื่อรองรับผลกระทบจากพลังงานหมุนเวียนในระยะต่าง ๆ จากการผลิตไฟฟ้าพลังงานลมหรือพลังงานแสงอาทิตย์ในปริมาณมาก เพื่อมิให้เกิดการผันผวนของกำลังการผลิตไฟฟ้าและปัญหาคุณภาพไฟฟ้าขึ้นได้ในอนาคต

๓. การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย ควรทบทวน พิจารณาการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมน และค่าบริการรายปี ในการอนุญาตให้ผู้ประกอบกิจการโทรคมนาคม ติดตั้งสายสื่อสารบนระบบโครงข่ายไฟฟ้าใหม่ เนื่องจากอัตราการจัดเก็บเดิมใช้มานาน ซึ่งไม่ให้สอดคล้องกับต้นทุนการลงทุนในปัจจุบันเนื่องจากจะทำให้ต้นทุนการลงทุนระบบจำหน่ายไฟฟ้าลดลง ส่งผลให้ค่าไฟฟ้าในภาพรวมลดลง

๔. รัฐบาลควรลดการก่อสร้างโรงไฟฟ้าลง โดยการเร่งรัดส่งเสริม สนับสนุน โครงการโซลาร์รูฟเสรีให้เกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อเป็นการลดระบบผลิตไฟฟ้าที่ปัจจุบันใช้เชื้อเพลิง LNG ซึ่งมีราคาสูงเป็นหลัก ลดการก่อสร้างระบบส่ง และระบบจำหน่าย ซึ่งไม่ต้องลงทุนก่อสร้างเพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อต้นทุนทั้ง ๓ ระบบลดลง อัตราค่าไฟฟ้าสามารถลดลงได้

๕. ระบบส่ง ระบบจำหน่าย รัฐบาลควรเร่งรัดให้เกิดการพัฒนา ระบบโครงข่ายอัจฉริยะ (Smart Grid) และระบบ Microgrid โดยเร็ว เพื่อทำให้ระบบการส่ง การจำหน่ายไฟฟ้ามีประสิทธิภาพ รวมทั้งรองรับไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานหมุนเวียน

๓.๓ ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าแต่ละประเภท

พลังงานเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานในภาคประชาชน ภาคการผลิต ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม ดังนั้นการจัดหาพลังงานให้มีปริมาณที่เพียงพอ มีราคาที่เหมาะสมและความมีเสถียรภาพด้านความมั่นคง สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้

พลังงานที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน แบ่งออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ คือ พลังงานสิ้นเปลือง และพลังงานหมุนเวียน โดยพลังงานสิ้นเปลืองคือ พลังงานที่ใช้แล้วหมดไป ซึ่งรวมถึงก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน เป็นต้น ส่วนพลังงานหมุนเวียน คือ พลังงานที่ได้จากน้ำ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม เป็นต้น

ในการจัดหาพลังงาน ได้มีการกำหนดนโยบายพลังงานที่ต้องคำนึงถึงหลักการ ดังนี้

- ต้องมีแหล่งสำรองพลังงานที่เพียงพอ และแน่นอน เพื่อความมั่นคงในการจัดหา
- ต้องมีการกระจายแหล่งของพลังงาน และชนิดของพลังงาน เพื่อลดความเสี่ยง

โดยหลีกเลี่ยงการพึ่งพาพลังงานจากแหล่งเดียว หรือชนิดเดียว

- ต้องมีราคาที่เหมาะสม เพื่อให้ต้นทุนการผลิตต่ำ
- ก่อให้เกิดมลพิษน้อย หรืออาจจะเป็นพลังงานไม่สะอาด แต่มีเทคโนโลยีที่ควบคุมมลพิษได้

นอกจากพิจารณาชนิดของเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าแล้ว จะต้องพิจารณาประเภทของโรงไฟฟ้าประกอบด้วยโรงไฟฟ้าแต่ละประเภทมีความเหมาะสมในการผลิตไฟฟ้าตามความต้องการในแต่ละช่วงเวลาต่างกันและโรงไฟฟ้าแต่ละประเภทก็มีการใช้เชื้อเพลิงที่แตกต่างกันด้วย โดย กพผ. มีกำหนดใช้ประเภทโรงไฟฟ้า และชนิดของเชื้อเพลิงในแต่ละช่วงเวลา ดังนี้

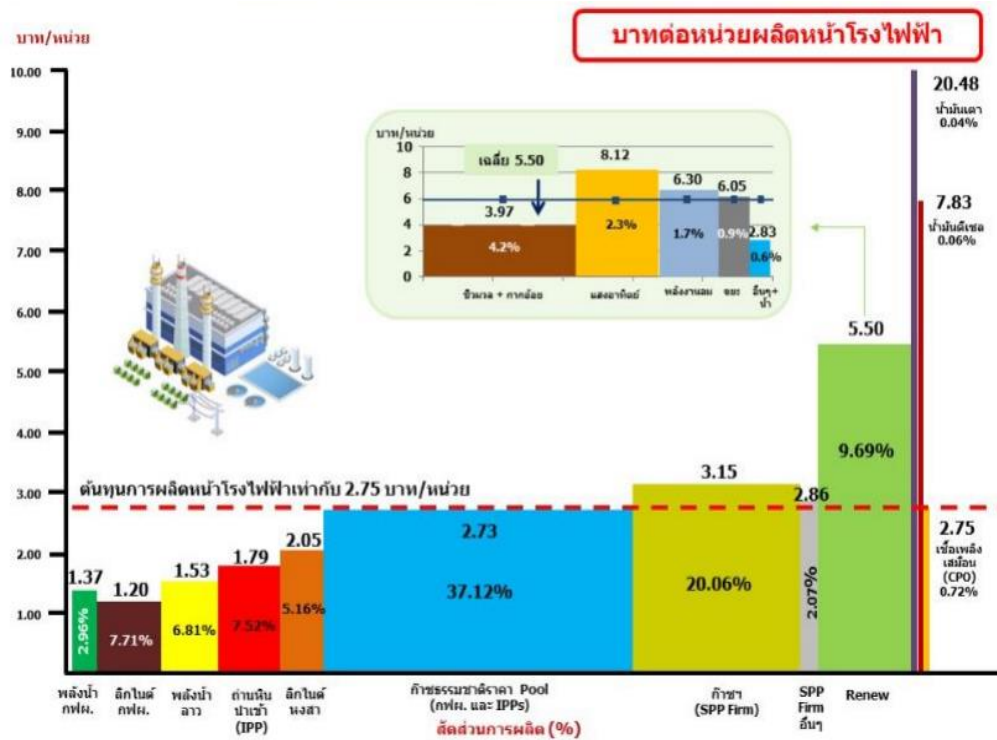
- โรงไฟฟ้าที่ผลิตพลังงานไฟฟ้า ตามความต้องการพื้นฐาน (Base Load Plant) เป็นโรงไฟฟ้าที่ต้องเดินเครื่องอยู่ตลอดเวลา จึงเป็นโรงไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงถ่านหิน เป็นลำดับแรก ได้แก่ โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อน (Thermal) ซึ่งใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิง โรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม (Combined Cycle) ซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นเชื้อเพลิง

- โรงไฟฟ้าที่ผลิตพลังงานไฟฟ้าช่วงที่มีความต้องการไฟฟ้าปานกลาง (Intermediate Plant) จะใช้โรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม (Combined Cycle) ซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นเชื้อเพลิง

- โรงไฟฟ้าที่ผลิตพลังงานไฟฟ้าช่วงที่มีความต้องการไฟฟ้าสูงสุด (Peaking Plant) มีลักษณะของการเดินเครื่องเป็นช่วงเวลาที่มีความต้องการสูงสุดเท่านั้น ได้แก่ โรงไฟฟ้าพลังน้ำ และ โรงไฟฟ้าแบบสูบกลับ

ซึ่งในการผลิตไฟฟ้าเชื้อเพลิงแต่ละประเภทจะมีต้นทุนการผลิตไฟฟ้าที่ไม่เท่ากัน โดยต้นทุนการผลิตไฟฟ้ามีราคาที่แตกต่างกัน ราคาหน้าโรงไฟฟ้าเฉลี่ย จำนวน ๒.๗๕ บาทต่อหน่วย ทั้งนี้ สามารถจำแนกต้นทุนการผลิตไฟฟ้า ดังนี้

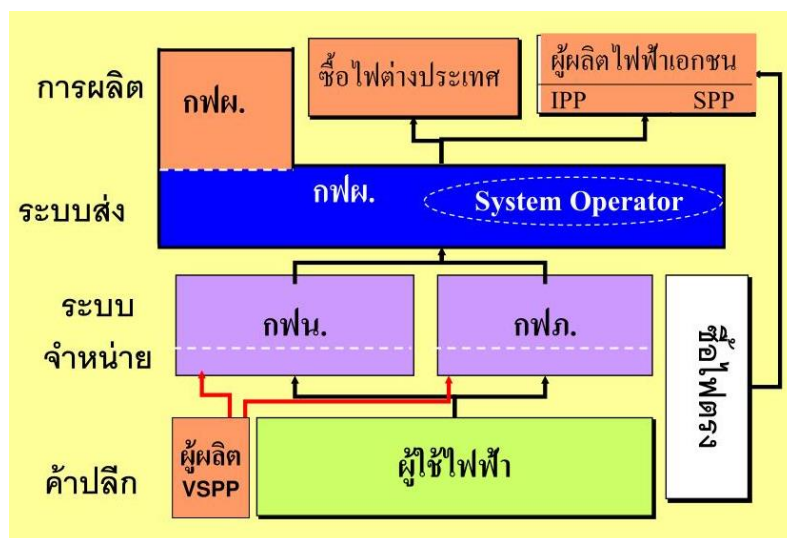
- พลังงานน้ำ (กฟผ.)	๑.๓๗ บาทต่อหน่วย
- ลิกไนต์ (กฟผ.)	๑.๒๐ บาทต่อหน่วย
- ถ่านหิน (นำเข้า)	๑.๗๕ บาทต่อหน่วย
- พลังงานน้ำ (ลาว)	๑.๕๓ บาทต่อหน่วย
- ลิกไนต์ (หงสา)	๒.๐๕ บาทต่อหน่วย
- ก๊าซธรรมชาติ (กฟผ.)	๒.๗๕ บาทต่อหน่วย
- ก๊าซ	๓.๑๕ บาทต่อหน่วย
- พลังงานทดแทน ราคาเฉลี่ย	๓.๑๕ บาทต่อหน่วย



ภาพที่ ๑๑ ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าตามประเภทเชื้อเพลิงหน้าโรงไฟฟ้า ปี ๒๕๖๒

๓.๔ ต้นทุนค่าไฟฟ้าจำแนกเป็น ๔ ส่วน คือ ต้นทุนการผลิต ต้นทุนจากระบบส่ง ต้นทุนจากระบบจำหน่ายและผู้ใช้ไฟฟ้า

ปัจจุบันโครงสร้างอุตสาหกรรมไฟฟ้าไทยเป็นแบบระบบผู้ซื้อรายเดียว (Enhanced Single Buyer : ESB) โดยมีการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เป็นผู้ซื้อไฟฟ้าหลัก ในส่วนโครงสร้างกิจการไฟฟ้า แบ่งออกเป็น ๔ ประเภท ดังนี้



ภาพที่ ๑๒ โครงสร้างอุตสาหกรรมไฟฟ้าไทยเป็นแบบระบบผู้ซื้อรายเดียว (Enhanced Single Buyer : ESB)

๑) การผลิตไฟฟ้า (Generation : G) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เป็นผู้ผลิตไฟฟ้าหลักร้อยละ ๓๒ และมีผู้ผลิตไฟฟ้ารายอื่น ๆ ประกอบด้วย ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (Independent Power Producer : IPP) มีปริมาณการผลิตมากกว่า ๙๐ เมกะวัตต์ จำนวน ๑๒ บริษัท คิดเป็นร้อยละ ๒๙ ของการผลิตไฟฟ้า มีกำลังการผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๑๔,๘๗๓.๕๐ เมกะวัตต์ ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็ก (Small Power Producer : SPP) มีปริมาณการผลิตมากกว่า ๑๐ เมกะวัตต์ แต่ไม่เกิน ๙๐ เมกะวัตต์ แบ่งเป็นประเภทสัญญา Firm ระบบ Cogeneration จำนวน ๗๖ บริษัท และระบบพลังงานหมุนเวียน (Renewable) จำนวน ๑๗ บริษัท ประเภทสัญญา Non-Firm ระบบ Cogeneration จำนวน ๖ บริษัท และระบบพลังงานหมุนเวียน (Renewable) จำนวน ๕๗ บริษัท คิดเป็นร้อยละ ๑๙ ของการผลิตไฟฟ้า มีกำลังการผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๙,๔๖๔.๔๔ เมกะวัตต์ ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็กมาก (Very Small Power Producer : VSPP) มีปริมาณการผลิตไม่เกิน ๑๐ เมกะวัตต์ คิดเป็นร้อยละ ๘ ของการผลิตไฟฟ้า และซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ ๑๒ ของการผลิตไฟฟ้า มีกำลังการผลิตไฟฟ้าตามสัญญา จำนวน ๕,๗๒๐.๖๐ เมกะวัตต์

ต้นทุนการผลิตบาทต่อหน่วยของการผลิตไฟฟ้า (Generation : G) แบ่งเป็น

- ค่าใช้จ่ายตามนโยบายภาครัฐ	=	๐.๒๘	บาทต่อหน่วย
- ค่าซื้อไฟฟ้าเอกชนและต่างประเทศ	=	๒.๐๔	บาทต่อหน่วย
- ค่าเชื้อเพลิง	=	๐.๔๓	บาทต่อหน่วย
- ค่าโรงไฟฟ้า	=	๐.๒๓	บาทต่อหน่วย
- ค่ากองทุนพัฒนาโรงไฟฟ้า	=	๐.๐๑	บาทต่อหน่วย
รวม	=	๒.๙๙	บาทต่อหน่วย

๒) การส่งไฟฟ้า (Transmission : T) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย(กฟผ.) เป็นผู้ควบคุมระบบส่งไฟฟ้า (System Operation) ของ กฟผ. ทั้งหมดครอบคลุมทั่วประเทศ โดยมีระยะทางในระบบส่งไฟฟ้า จำนวน ๓๗,๐๘๓.๙๑๖ วงจร-กิโลเมตร มีต้นทุนของการส่งไฟฟ้า กฟผ. (Transmission : T) เท่ากับ ๐.๒๕ บาทต่อหน่วย

โครงการระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าแรงสูงของ กฟผ. มีจำนวนสถานีไฟฟ้าแรงสูง ๒๓๑ สถานี พิกัดหม้อแปลงไฟฟ้า จำนวน ๑๒๕,๙๖๙.๒๘ MVA ความยาวสายส่ง จำนวน ๓๗,๑๐๑.๔๖๐ วงจร - กิโลเมตร โดยจำแนกในพื้นที่นครหลวง จำนวน ๑๗ สถานี ภาคกลาง จำนวน ๗๘ สถานี ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๕๙ สถานี ภาคใต้ จำนวน ๓๓ สถานี และภาคเหนือ จำนวน ๔๔ สถานี

เดือนมีนาคม 2564						
แรงดันไฟฟ้า (เควี)	ความยาวสายส่งไฟฟ้า (วงจรว-กิโลเมตร)	ร้อยละ	จำนวนสถานีไฟฟ้าแรงสูง (สถานี)	ร้อยละ	พิกัดหม้อแปลงไฟฟ้า (เอ็มวีเอ.)	ร้อยละ
500	6,912.292	18.63	22	9.48	41,949.69	33.30
300	23.066	0.06	-	-	388.02	0.31
230	15,803.683	42.60	85	36.64	68,200.01	54.14
132	14,334.914	38.64	-	-	133.40	0.11
115	8.705	0.02	125	53.88	15,298.16	12.14
69	18.800	0.05	-	-	-	-
รวม	37,101.460	100.00	232	100.00	125,969.28	100.00

ภาพที่ ๑๓ ระบบส่งไฟฟ้าทั่วประเทศไทย การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.)

อัตราค่าไฟฟ้าขายส่ง แบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ

๑) ต้นทุนระบบส่ง คือ ต้นทุนค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Costs) แบ่งเป็น

๑.๑) ค่าใช้จ่ายอันมีลักษณะเป็นการลงทุน (Capital Expenditure : CAPEX) เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสินทรัพย์ถาวรในการสร้างรายได้ เช่น การลงทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้า และระบบส่งไฟฟ้า เป็นต้น

๑.๒) ค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวกับการดำเนินงาน (Operating Expenditure : OPEX) เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อให้กิจการสามารถดำเนินต่อไปได้ เช่น เงินเดือนพนักงาน ค่าซ่อมบำรุงรักษาโรงไฟฟ้าและระบบส่งไฟฟ้า เป็นต้น

ส่วนของต้นทุนค่าใช้จ่ายคงที่และผลตอบแทนในส่วนค่าใช้จ่ายอันมีลักษณะเป็นการลงทุนนั้น คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) แบ่งออกเป็น ๔ กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ เงินปกติ กกพ. ได้กำหนดกรอบพิจารณาให้ผลตอบแทนการลงทุนให้เป็นไปตามความเหมาะสม เช่น เงินลงทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้าและระบบส่งไฟฟ้า

กลุ่มที่ ๒ เงินลงทุนเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะด้าน เป็นเงินลงทุนโครงการเฉพาะ เช่น การนำสายไฟฟ้าลงใต้ดิน การวางสายไฟฟ้าใต้ดินสำหรับรถไฟฟ้า การวางสายเคเบิลใต้น้ำ เป็นต้น กรณีดังกล่าวนี้ กกพ. ได้วางกรอบพิจารณาให้กำหนดผลตอบแทนการลงทุนในลักษณะอัตราดอกเบี้ยเงินกู้หลังหักภาษี ในอัตราร้อยละ ๒.๗๑

กลุ่มที่ ๓ เงินลงทุนสนับสนุนการดำเนินงานที่ไม่เกี่ยวกับการจำหน่ายไฟฟ้า เป็นเงินลงทุนในอาคารสถานที่ กรณีดังกล่าวนี้ คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ได้กำหนดกรอบพิจารณาให้กำหนดผลตอบแทนการลงทุนโดยให้เฉพาะค่าเสื่อมราคาตามอายุของทรัพย์สิน

กลุ่มที่ ๔ เงินลงทุนนอกการกำกับ เป็นเงินที่ไม่เกี่ยวข้องกับการผลิตไฟฟ้า เช่น เงินลงทุนในบริษัทในเครือ กรณีดังกล่าวนี้ กกพ. ได้กำหนดกรอบการพิจารณาให้กำหนดผลตอบแทนการลงทุนตามอัตราค่าไฟฟ้า

๒) ต้นทุนระบบผลิต คือ ต้นทุนผันแปร (Variable Costs) ประกอบด้วย ค่าเชื้อเพลิงโรงไฟฟ้าของ กฟผ. ค่าใช้จ่ายตามนโยบายภาครัฐ (Policy Expense) และค่าซื้อไฟฟ้าสำหรับผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็กในรูปแบบที่ทำสัญญาซื้อขายไฟฟ้าตั้งแต่ ๕ ปีขึ้นไป (Firm) สำหรับผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายเล็กในรูปแบบที่ทำสัญญาซื้อขายไฟฟ้าไม่เกิน ๕ ปี (Non-Firm) สำหรับผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ในประเทศ และผู้รับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายใหญ่ในต่างประเทศ (Foreign Independent Power Producer)

สำหรับอัตราค่าไฟฟ้าขายส่งของประเทศไทยนั้น เริ่มใช้มาตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาแนวทางการปรับปรุงและจัดทำนโยบายการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าของประเทศไทยปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ นอกจากนี้ กฟผ. ได้ดำเนินการยกร่างการจัดทำประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง กรอบหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราไฟฟ้า (Electricity Tariff Regulatory Framework) พ.ศ. เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราไฟฟ้าเช่นกัน

อัตราค่าไฟฟ้าสายส่งที่ กฟผ. จำหน่ายไฟฟ้าให้กับ การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) โดยแยกตามระดับแรงดันไฟฟ้า ค่าผลิตไฟฟ้า และค่าบริการระบบส่ง

ตารางที่ ๕ ตารางอัตราค่าไฟฟ้าสายส่งที่ กฟผ. จำหน่ายไฟฟ้าให้กับ กฟน. และ กฟภ.

ระดับแรงดัน	ค่าผลิตไฟฟ้า		ค่าบริการระบบส่ง		รวม	
	Peak	Off Peak	Peak	Off Peak	Peak	Off Peak
แรงดัน ๒๓๐ กิโลโวลต์	๓.๑๑๒๙	๒.๓๓๑๖	๐.๒๗๓๐	-	๓.๓๘๖๒	๒.๓๓๑๖
แรงดัน ๒๓๐, ๑๑๕, ๖๙ กิโลโวลต์	๓.๑๒๘๖	๒.๓๓๔๑	๐.๔๙๑๓	-	๓.๖๑๙๙	๒.๓๓๔๑
ณ ปลายสายส่ง ๖๙, ๑๑๕ กิโลโวลต์	๓.๑๙๔๘	๒.๓๕๕๕	๐.๘๕๒๘	-	๔.๐๔๗๖	๒.๓๕๕๕
แรงดัน ๑๑-๓๓ กิโลโวลต์	๓.๒๐๑๗	๒.๓๕๖๗	๑.๐๒๒๖	-	๔.๒๒๔๓	๒.๓๕๖๗
On Peak : เวลา ๐๙:๐๐ - ๒๒:๐๐ น. วันจันทร์ - วันศุกร์						
Off Peak : เวลา ๒๒:๐๐ - ๐๙:๐๐ น. วันจันทร์ - วันศุกร์						
: เวลา ๐๐:๐๐ - ๒๔:๐๐ น. วันเสาร์ - วันอาทิตย์ วันแรงงานแห่งชาติ วันหยุดราชการตามปกติ						
(ไม่รวมวันพืชมงคลและวันหยุดชดเชย)						

ค่าใช้จ่ายในการทดแทนกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับงานก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าแรงสูง โดยกำหนดหลักเกณฑ์แนวระบบโครงข่ายไฟฟ้า ทั้งนี้เป็นไปตามระเบียบและหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน ดังนี้

- ผลกระทบต่อชุมชนและสังคม
- ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- หลักวิศวกรรม
- หลักเศรษฐศาสตร์

ในส่วนของการใช้จ่ายในการทดแทนกรรมสิทธิ์ที่ดิน จะพิจารณาจากองค์ประกอบดังนี้

- ค่าทดแทนที่ดินคิดตามราคาประเมินที่ดิน แต่ไม่เกินร้อยละ ๙๐ ของราคาประเมิน

- ค่าทดแทนต้นไม้ อ้างอิงตามราคาประกาศราคากลางบัญชีต้นไม้และพืชผลตามประกาศของ กกพ.

- ค่าทดแทนราคาโรงเรือนและสิ่งปลูกสร้าง อ้างอิงตามราคากลางตามประกาศของ กกพ.

- ค่าทดแทนอื่น ๆ โดยอ้างอิงตามต้นทุน ค่าใช้จ่าย ค่าดำเนินการ ค่าดูแลรักษา ตลอดจนค่าเสียโอกาสตามหลักวิชาการ

ทั้งนี้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และในกรณีเจ้าของในกรรมสิทธิ์ในที่ดินหรือทรัพย์สินที่ถูกรอนสิทธิ์ไม่เห็นด้วยกับราคาประเมินค่ารอนสิทธิ์ที่ได้รับ สามารถอุทธรณ์ต่อ กกพ. ภายใน ๓๐ วัน หากมีคำวินิจฉัยแล้วหากไม่เห็นด้วยกับคำวินิจฉัยของ กกพ. ก็สามารถฟ้องต่อศาลปกครองเพื่อให้เพิกถอนคำสั่งได้ภายใน ๙๐ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งหรือสิ้นสุดการพิจารณา

ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ของระบบส่ง โดยส่วนใหญ่อุปกรณ์ระบบส่งในสถานีไฟฟ้าแรงสูงที่มีอายุการใช้งาน ๓๐ ปี มีความเสี่ยงสูงในการเกิดข้อขัดข้องในการใช้งานเกิดจากการเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน เทคโนโลยีที่ล้าหลัง โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น ๓ ระยะ คือ ระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ วงเงินงบประมาณ ๗๓๒ ล้านบาท จำนวนอุปกรณ์ ๒,๓๕๑ ชุด ระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔ วงเงินงบประมาณ ๔๗๕ ล้านบาท จำนวนอุปกรณ์ ๖๖๕ ชุด ระยะที่ ๓ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ วงเงินงบประมาณ ๒๙๗ ล้านบาท จำนวนอุปกรณ์ ๔๖๕ ชุด

ค่าใช้จ่ายและการสูญเสียแรงดันไฟฟ้าจากระบบส่ง ในปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๗ คาดการณ์ว่าจะมีค่าเฉลี่ยของพลังงานไฟฟ้าที่สูญเสียในระบบจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑.๕๕ ของการจ่ายไฟฟ้าทั้งระบบ

๓) การจำหน่ายไฟฟ้า (Distribution : D) ประกอบด้วยการไฟฟ้านครหลวงรับผิดชอบการจำหน่ายไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ มีจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า ๓,๙๑๕,๖๑๓ ราย (สิ้นสุดในปี ๒๕๖๒) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาครับผิดชอบการจำหน่ายไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าครอบคลุม ๗๔ จังหวัด มีจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า ๒๐,๑๙๓,๘๖๕ ราย (สิ้นสุดในปี ๒๕๖๒)

ต้นทุนบาทต่อหน่วยของการจำหน่ายไฟฟ้า (Distribution : D)

แบ่งเป็น

- การไฟฟ้านครหลวงและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
เท่ากับ ๐.๕๕ บาทต่อหน่วย
 - ค่ากองทุนพัฒนาโรงไฟฟ้า เท่ากับ ๐.๐๑ บาทต่อหน่วย
 - ค่า Ft เท่ากับ -๐.๑๔ บาทต่อหน่วย
- ต้นทุนบาทต่อหน่วยของการส่งไฟฟ้า กฟผ. (Transmission : T)

เท่ากับ ๐.๔๒ บาทต่อหน่วย

การไฟฟ้านครหลวงและคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ร่วมกับรับผิดชอบ ระบบจำหน่ายไฟฟ้า (Distribution : D) และการจำหน่ายไฟฟ้า (Retail : R) ค่าไฟฟ้าของทั้งประเทศจะอยู่ในอัตราเฉลี่ย เท่ากับ ๓.๖๖ บาทต่อหน่วย การไฟฟ้านครหลวง และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคมีต้นทุนในระบบจำหน่ายอยู่ในอัตรา ๐.๕๕ บาทต่อหน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๕ ซึ่งในอัตรา ๐.๕๕ บาทต่อหน่วย แบ่งเป็นในส่วนของ การไฟฟ้านครหลวง ร้อยละ ๒๕ และในส่วนของ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ร้อยละ ๓๕

แผนการลงทุนของการไฟฟ้านครหลวง จะประกอบด้วย แผนการปรับปรุงและขยายระบบไฟฟ้า ซึ่งการไฟฟ้านครหลวงรับไฟฟ้ามาจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิต แห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถานีต้นทาง (Terminal Station) แล้วแปลงแรงดันไฟฟ้า ๖๙ กิโลโวลต์ เป็นระบบแรงดัน ๑๒ - ๒๔ กิโลโวลต์ จำหน่ายให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าในระบบแรงต่ำ ๔๑๖/๒๔๐ โวลต์ ประมาณ ๔,๐๐๐,๐๐๐ ราย ซึ่งแผนการลงทุนโครงสร้างระบบจำหน่ายในอนาคตและค่าใช้จ่าย ในการรอนสิทธิของการไฟฟ้านครหลวง ประกอบด้วย

(๑) แผนงานและโครงการลงทุนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย

(๑.๑) แผนการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า
ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ จำนวนเงิน ๘๔,๖๙๔ ล้านบาท ความเป็นที่ร้อยละ ๔๘.๐๔

(๑.๒) แผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ จำนวนเงิน
๗,๘๗๐ ล้านบาท ความเป็นที่ร้อยละ ๔๖.๔๘

(๒) แผนงานและโครงการลงทุนภายใน ๓ ปี ประกอบด้วย

(๒.๑) แผนการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า
ฉบับที่ ๑๓ จำนวนเงิน ๙๘,๔๕๘ ล้านบาท ความเป็นที่ร้อยละอยู่ระหว่างการเสนอคณะกรรมการพิจารณา
ในเบื้องต้น

(๒.๒) แผนจัดหายานพาหนะและยานพาหนะเครื่องมือกล
ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ จำนวนเงิน ๒,๔๙๔ ล้านบาท ความเป็นที่ร้อยละอยู่ระหว่างการเสนอคณะกรรมการพิจารณา
พิจารณาในเบื้องต้น

(๒.๓) แผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จำนวนเงิน
๔,๐๔๘ ล้านบาท ความเป็นที่ร้อยละอยู่ระหว่างการเสนอคณะกรรมการพิจารณาในเบื้องต้น

(๓) ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ของระบบสายจำหน่ายและสถานีไฟฟ้า

ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ของระบบสายจำหน่ายและสถานีไฟฟ้า จะอยู่ในแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๒ และฉบับที่ ๑๓ โดยแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๒ เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพร้อยละ ๑๘ ส่วนในแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๓ จะเกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพ ร้อยละ ๒๕ เนื่องจากการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพดังกล่าว จะมีมูลค่าสูงและเกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ในสถานีไฟฟ้าย่อย ซึ่งมีอายุการใช้งานประมาณ ๒๕ - ๓๐ ปี นอกจากนี้แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ ดังกล่าวมีกำหนดระยะเวลาตามแผนงาน ๖ ปี ซึ่งในแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙

ตารางที่ ๖ แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๒ และฉบับที่ ๑๓

หน่วย : ล้านบาท

แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๓	รองรับโหลด	ความเชื่อถือได้	อุปกรณ์เสื่อมสภาพ	รวม
๑. สถานีต้นทางและสถานีย่อย	๗,๑๙๐.๒	๘,๙๖๐.๖	๑๐,๕๑๑.๖	๒๖,๖๖๒.๔
๒. สายส่ง	๑๖,๐๒๓.๕	๕,๖๐๕.๕	๖,๓๙๘.๔	๒๘,๐๒๗.๔
๓. ระบบแรงดันกลางและต่ำ	๑๕,๙๐๘.๗	๒,๙๖๑.๑	๗,๓๔๘.๑	๒๖,๒๑๗.๘
๔. พัฒนาระบบสายไฟฟ้าใต้ดิน	๑๑,๗๔๔.๐	๒,๙๓๕.๙	-	๑๔,๖๗๙.๙
๕. เพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายไฟฟ้า	-	๒,๘๖๙.๙	-	๒,๘๖๙.๙
รวมเงินลงทุน	๕๐,๘๖๖.๔	๒๓,๓๓๓.๐	๒๔,๒๕๘.๑	๙๘,๔๕๗.๕
สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	๕๒	๒๓	๒๕	๑๐๐
แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๒	รองรับโหลด	ความเชื่อถือได้	อุปกรณ์เสื่อมสภาพ	รวม
๑. สถานีต้นทางและสถานีย่อย	๗,๗๐๓.๓	๕,๗๒๕.๕	๔,๖๕๙.๔	๑๘,๐๘๘.๒
๒. สายส่ง	๑๘,๔๓๖.๘	๔,๘๘๑.๒	๑,๐๘๗.๙	๒๔,๔๐๕.๙
๓. ระบบแรงดันกลางและต่ำ	๑๘,๐๓๘.๕	๒,๐๙๓.๔	๖,๙๔๐.๖	๒๗,๐๗๒.๕
๔. พัฒนาระบบสายไฟฟ้าใต้ดิน	๔๙๘.๖	๑๖๖.๓	-	๖๖๔.๙
๕. เพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายไฟฟ้า	-	๑,๘๕๐.๙	-	๑,๘๕๐.๙
รวมเงินลงทุน	๔๔,๖๗๗.๒	๑๔,๗๑๗.๓	๑๒,๖๘๗.๙	๗๒,๐๘๒.๔
สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	๒๒	๒๐	๑๘	๑๐๐

(๔) ค่าใช้จ่ายและการสูญเสียแรงดันไฟฟ้าจากระบบสายจำหน่าย

ค่าใช้จ่ายและการสูญเสียแรงดันไฟฟ้าจากระบบสายจำหน่าย ได้กำหนดเกณฑ์ให้การสูญเสียแรงดันไฟฟ้าจากระบบสายจำหน่ายในอัตราร้อยละ ๓.๖๐ บาท ซึ่งตั้งตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ พบว่ามีสถิติการสูญเสียแรงดันไฟฟ้าจากระบบจำหน่าย ดังนี้ ปี ๒๕๕๘ ร้อยละ ๓.๔๙ บาท ปี ๒๕๕๙ ร้อยละ ๓.๓๒ ปี ๒๕๖๐ ร้อยละ ๓.๑๔ บาท ปี ๒๕๖๑ ร้อยละ ๓.๕๘ บาท ปี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๓.๔๗ บาท และปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๓.๖๔ บาท

(๕) แผนการลงทุนการนำระบบสายไฟฟ้าลงดิน และผลกระทบต่อค่าไฟฟ้าในการดำเนินการนำระบบสายไฟฟ้าลงดิน

ในการพิจารณาการลงทุนการนำระบบสายไฟฟ้าลงดินการไฟฟ้านครหลวงมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

(๕.๑) แนวถนนสายหลักมีขนาดถนน ๔ ช่องการจราจรขึ้นไป ซึ่งเป็นพื้นที่ที่คาดว่า จะมีการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต ซึ่งจะทำให้ปริมาณความต้องการใช้ไฟฟ้าในบริเวณดังกล่าวเพิ่มขึ้น

(๕.๒) แนวก่อสร้างรถไฟฟ้าและสาธารณูปโภคที่สำคัญ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าถนนของหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งหากการไฟฟ้านครหลวงวางแผนดำเนินการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ พร้อมกันแล้วจะเป็นประโยชน์ในภาพรวมต่อการดำเนินการ

(๕.๓) เป็นบริเวณย่านธุรกิจและสถานที่สำคัญ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มมีความต้องการไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ / หรือระบบไฟฟ้าในพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีความเชื่อถือได้สูง

(๕.๔) การไฟฟ้านครหลวงได้ประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ เพื่อร่วมกันพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ดำเนินการเพิ่มเติมโดยอ้างอิงหลักเกณฑ์ของการไฟฟ้านครหลวงเป็นหลัก

ตารางที่ ๗ ภาพรวมโครงการสายไฟฟ้าลงดินของการไฟฟ้านครหลวง ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ปีที่ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. สีลม	๒.๗	๒๕๒๗-๒๕๓๑	๑๓๒.๐
๒. ปทุมวัน	๖.๗	๒๕๓๕-๒๕๕๐	๓๑๐.๐
๓. จิตรดา	๖.๘	๒๕๓๙-๒๕๕๐	๓๔๕.๐
๔. พหลโยธิน	๘.๐	๒๕๔๗-๒๕๕๗	๖๒๓.๐
๕. พญาไท	๓.๘	๒๕๔๗-๒๕๕๗	๓๑๕.๐
๖. สุขุมวิท	๑๒.๖	๒๕๔๗-๒๕๕๘	๘๐๒.๐

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ปีที่ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๗. ปทุมวัน จิตรดา และพญาไท (เพิ่มเติม)	๖.๐	๒๕๕๑-๒๕๕๙	๕๕๓.๗
๘. นนทรี (ถ.สาธิตประดิษฐ์, ถ.สว่างอารมณ์)	๒.๐	๒๕๕๑-๒๕๖๒	๖๙๘.๗
รวมดำเนินการแล้วเสร็จ	๘.๐	-	๑,๒๕๒.๔

ตารางที่ ๘ ภาพรวมโครงการสายไฟฟ้าลงดินของการไฟฟ้านครหลวงที่กำลังดำเนินการ

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ปีที่ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. นนทรี (ส่วนที่เหลือ)	๖.๓	๒๕๕๑-๒๕๖๔	๒,๒๐๑.๑
๒. พระราม ๓	๑๐.๙	๒๕๕๑-๒๕๖๕	๕,๖๓๕.๓
๓. รัชดาภิเษก-อโศก	๘.๒	๒๕๕๖-๒๕๖๕	๔,๕๕๔.๙๑
๔. รัชดาภิเษก-พระราม ๙	๑๔.๓	๒๕๕๖-๒๕๖๕	๔,๓๔๔.๖๗
๕. แผนพัฒนามหานครแห่งอาเซียน	๑๒๗.๓	๒๕๕๙-๒๕๖๘	๔๘,๗๑๗.๒
๖. แผนงานฉบับปฏิบัติการเร่งรัด (Quick Win)	๒๐.๕	๒๕๖๓-๒๕๖๖	๓,๖๗๓.๔
รวมดำเนินการแล้วเสร็จ	๑๘๗.๕	-	๖๙,๑๒๖.๖

ตารางที่ ๙ ผลกระทบค่าไฟฟ้าในโครงการพัฒนาระบบสายไฟฟ้าลงดินของการไฟฟ้านครหลวง

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ปีที่ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ผลกระทบค่าไฟฟ้า (สตางค์ต่อหน่วย)
๑. นนทรี (ส่วนที่เหลือ)	๖.๓	๒๕๕๑-๒๕๖๔	๒,๒๐๑.๑	๐.๑๐
๒. พระราม ๓	๑๐.๙	๒๕๕๑-๒๕๖๕	๕,๖๓๕.๓	
๓. รัชดาภิเษก-อโศก	๘.๒	๒๕๕๖-๒๕๖๕	๔,๕๕๔.๙๑	๐.๑๖
๔. รัชดาภิเษก-พระราม ๙	๑๔.๓	๒๕๕๖-๒๕๖๕	๔,๓๔๔.๖๗	
๕. แผนพัฒนามหานครแห่งอาเซียน	๑๒๗.๓	๒๕๕๙-๒๕๖๘	๔๘,๗๑๗.๒	๐.๙๖
๖. แผนงานฉบับปฏิบัติการเร่งรัด (Quick Win)	๒๐.๕	๒๕๖๓-๒๕๖๖	๓,๖๗๓.๔	๐.๐๘๓
รวมดำเนินการแล้วเสร็จ	๑๘๗.๕	-	๖๙,๑๒๖.๖	

ในส่วนแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้าฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ งานพัฒนาระบบสายไฟฟ้าใต้ดิน เป็นโครงการที่อยู่ระหว่างการนำเสนอโครงการ ซึ่งโครงการระบบสายไฟฟ้าใต้ดิน เป็นโครงการที่รองรับความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นตามแนวรถไฟฟ้า เนื่องจากมีการก่อสร้างท่อร้อยสายใต้ดินร่วมไปพร้อมกับโครงการรถไฟฟ้าแล้ว ซึ่งโครงการดังกล่าวใช้งบประมาณทั้งสิ้น ๑๔,๖๗๙.๙ ล้านบาท มีระยะทาง ๗๗.๓๔ กิโลเมตร งบประมาณต่อระยะทางรวม ๑๘๙.๘ ล้านบาท ส่งผลกระทบต่อค่าไฟฟ้า ๐.๒๙ สตางค์ต่อหน่วย

ส่วนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคนั้น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาครับไฟฟ้าจากระบบส่งของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) และผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็ก ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็กมาก การนำเข้าจากต่างประเทศ โดยจำหน่ายให้ผู้ใช้ไฟฟ้าประมาณ ๒๐ ล้านราย จำนวน ๗๔ จังหวัด

ปี ๒๕๖๓ คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ได้มีการทบทวนหลักเกณฑ์ทางการเงินให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจปัจจุบัน โดยปรับลดอัตราผลตอบแทนการลงทุนของการไฟฟ้า ร้อยละ ๑๐ (จากเดิมร้อยละ ๔.๗๓ ปรับลดลงเหลือร้อยละ ๔.๒๖) และนำวงเงินที่ได้มาลดเป็นค่าไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟฟ้า โดยแผนงานและโครงการที่สำคัญของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคมีดังนี้

๑) โครงการที่สำคัญ

(๑.๑) โครงการพัฒนาระบบส่งและจำหน่ายระยะที่ ๒ วงเงิน ๗๗,๓๓๔ ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการในวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓ โดยมีรายละเอียดโครงการที่สำคัญคือ ก่อสร้างสถานีไฟฟ้า ๖๙ แห่ง ปรับปรุงสถานีไฟฟ้า ๒๒ แห่ง ก่อสร้าง / ปรับปรุงระบบจำหน่ายแรงสูง ๑๐,๖๑๒ วงจร - กิโลเมตร ก่อสร้าง / ปรับปรุงระบบจำหน่ายแรงต่ำ ๑๘,๒๖๐ วงจร - กิโลเมตร ก่อสร้าง / ปรับปรุงระบบจำหน่ายแรงสูงสายแยกย่อย ๙,๖๐๐ วงจร - กิโลเมตร

(๑.๒) โครงการขยายเขตระบบไฟฟ้าให้บ้านเรือนราษฎรรายใหม่ ระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ งบประมาณวงเงินรวม ๖,๕๖๕ ล้านบาท เป้าหมาย ๑๔๑,๙๖๐ ครัวเรือน หลักเกณฑ์ที่สำคัญ คือ จำกัดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อครัวเรือนในการขยายเขตไม่จำกัดวงเงิน ๗๕,๐๐๐ บาทต่อราย ไม่ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการบ้านจัดสรร ตึกแถว อาคารพาณิชย์ ซึ่งผู้ประกอบการต้องเป็นผู้จัดหาระบบไฟฟ้าให้ และต้องไม่อยู่ในพื้นที่หวงห้ามใดของทางราชการ

(๑.๓) แผนงานเร่งรัด ขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางเกษตร ในปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ โดยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างระบบไฟฟ้าสำหรับผู้ใช้ไฟฟ้าภาคเกษตรกร วงเงิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท มีหลักเกณฑ์ที่สำคัญ ได้แก่ มีค่าใช้จ่ายในการขยายเขตไม่เกิน ๘๐,๐๐๐ บาทต่อราย เกษตรผู้ยื่นคำร้องจะต้องขึ้นทะเบียนเกษตรกร (สมุดทะเบียนเกษตรกร) ต้องไม่อยู่ในพื้นที่หวงห้ามของทางราชการ เป็นพื้นที่สามารถก่อสร้างระบบจำหน่ายโดยวิธีปักเสาพาดสายได้

๒) การบำรุงรักษาระบบจำหน่ายและสถานีไฟฟ้า มีค่าใช้จ่ายประมาณร้อยละ ๕.๒ ของค่าใช้จ่ายประจำปี สามารถแบ่งเป็น ๒ ประเภทคือ ค่าใช้จ่ายเพื่อการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน และ

ค่าใช้จ่ายเพื่อการซ่อมแซมอุปกรณ์ในระบบจำหน่ายไฟฟ้า เช่น ค่าวัสดุซ่อมแซมและอุปกรณ์ประกอบ เป็นต้น

๓) ความสูญเสียในระบบจำหน่ายไฟฟ้า หน่วยที่สูญเสีย (ส่วนต่างของหน่วยที่ซื้อไฟฟ้าจากแหล่งต่าง ๆ หักลบด้วยหน่วยที่จำหน่ายได้) ที่เกิดขึ้นในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๕.๔๗ เป้าหมายหน่วยสูญเสีย ในปี ๒๕๖๔ อยู่ที่ร้อยละ ๕.๔๐

๔) แผนการลงทุนการนำสายไฟฟ้าลงดิน ในระยะเวลาตั้งแต่ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙ แบ่งเป็น

(๔.๑) โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าในเมืองใหญ่ ระยะที่ ๑ วงเงินลงทุน จำนวน ๑๑,๖๖๘.๕๖ ล้านบาท

(๔.๒) แผนงานปรับปรุงระบบไฟฟ้าสายไฟฟ้าลงดิน ๑ จังหวัด ๑ ถนนเฉลิมพระเกียรติ วงเงินลงทุนจำนวน ๔,๓๐๐ ล้านบาท ทั้งหมดจำนวน ๗๔ จังหวัด จังหวัดละ ๑ กิโลเมตร วงเงินลงทุนจังหวัดละไม่เกิน ๕๘ ล้านบาท

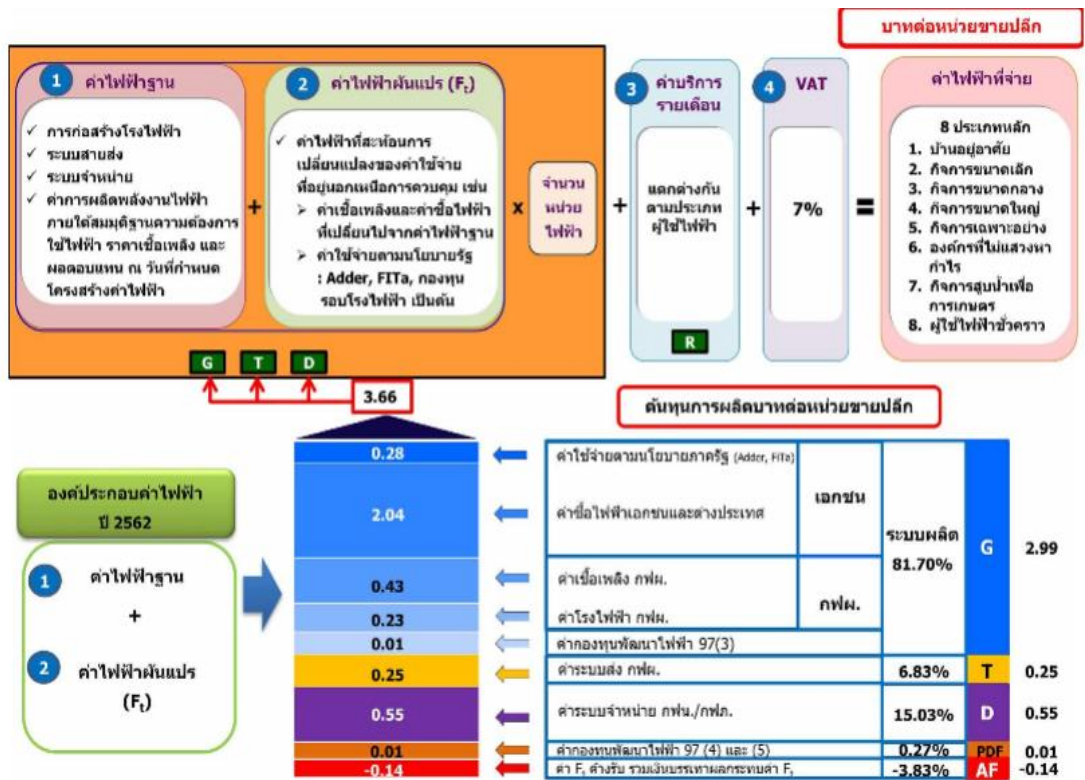
(๔.๓) แผนงานในอนาคต มีโครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าในเมืองใหญ่ ระยะที่ ๒ วงเงินลงทุนจำนวน ๔,๐๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

๕) การขยายเขตไฟฟ้าในเขตพื้นที่ห่างไกลมี ๒ โครงการ ดังนี้

(๕.๑) โครงการขยายเขตระบบไฟฟ้า โดยใช้พลังงานทดแทนในเขตพื้นที่ห่างไกล โดยการติดตั้งพลังงานทดแทนให้ครัวเรือนในพื้นที่ห่างไกล วงเงินรวม ๓๑.๒๐๕ ล้านบาท เป้าหมายจำนวน ๑๗๐ ครัวเรือน ในระบบจำหน่ายแรงต่ำ ๓.๕ วงจร - กิโลเมตร

(๕.๒) โครงการก่อสร้างสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะเต่า จังหวัดสุราษฎร์ธานี รองรับความต้องการในการใช้ไฟฟ้าบนพื้นที่เกาะเต่า ถึงปี ๒๕๗๒ วงเงินลงทุน ๑,๗๗๖ ล้านบาท เป็นสายเคเบิลใต้น้ำระบบ ๓๓ กิโลโวลต์ แบบ XLPE ขนาด ๓๐๐ ตารางมิลลิเมตร จากบริเวณอ่าวหินงามแหลมยายชี อำเภอเกาะพะงัน ไปยังอ่าวเทียน ตำบลเกาะเต่า ระยะทาง ๔๔ กิโลเมตร และก่อสร้างระบบจำหน่ายบนเกาะเต่า ระยะทาง ๒๑ วงจร - กิโลเมตร ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โดยโครงการนี้มีผลตอบแทนการลงทุนร้อยละ -๕.๓๐ แต่มีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ ร้อยละ ๓๖

๔) ผู้ใช้ไฟฟ้า (Customer : C) โดยมีคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เป็นผู้กำหนดนโยบาย และมีคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) เป็นผู้กำกับดูแล มีปริมาณการใช้ไฟฟ้าของผู้ใช้ไฟฟ้าทั้งประเทศมีทั้งสิ้น ๑๙๔,๙๔๙ ล้านหน่วย (สิ้นสุดในปี ๒๕๖๒) โดยการไฟฟ้านครหลวงและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เรียกเก็บค่าไฟฟ้ากับผู้ใช้ไฟฟ้าโดยเฉลี่ย เท่ากับ ๓.๖๖ บาทต่อหน่วย



ภาพที่ ๑๓ องค์ประกอบค่าไฟฟ้า ปี ๒๕๖๒ ตามรายได้โครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้า

๓.๕ ประเภทผู้ใช้ไฟฟ้าและอัตราค่าไฟฟ้าแต่ละประเภท

การกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าในแต่ละเดือน จะประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ ๑) อัตราค่าไฟฟ้าฐาน ๒) อัตราค่าไฟฟ้าผันแปร และ ๓) ภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยการคิดค่าไฟฟ้าปัจจุบัน ได้แยกต้นทุนค่าไฟฟ้าในแต่ละส่วนเพื่อให้เห็นความชัดเจน ดังนี้

๑) ค่าไฟฟ้าฐาน จะมีการคำนวณใหม่ทุก ๆ ๓ - ๖ ปี เพื่อให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงโดยจะหลักเกณฑ์ คือ ๑.๑) เงินลงทุน ค่าใช้จ่าย และผลตอบแทนที่เหมาะสมของการไฟฟ้า และ ๑.๒) ค่าเชื้อเพลิงค่าซื้อไฟฟ้าและค่าใช้จ่ายตามนโยบายรัฐโดยจะกำหนดตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ทั้งนี้ค่าไฟฟ้าฐานจะแตกต่างกันตามปริมาณการใช้ไฟฟ้าในแต่ละประเภท

๒) ค่าไฟฟ้าผันแปร หรือ ค่า Ft จะมีการปรับทุก ๆ ๔ เดือน ทั้งนี้ ปรับตามต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงจากค่าไฟฟ้าฐาน โดยจะคำนวณจาก ค่าเชื้อเพลิงของ กฟผ. ค่าไฟฟ้าจาก IPP, SPP และการรับซื้อจากต่างประเทศ และค่าใช้จ่ายตามนโยบายต่าง ๆ ของรัฐบาล กองทุนพัฒนา เป็นต้น

๓) ค่าบริการ จะคิดแตกต่างกันตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า

๔) ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ของค่าไฟฟ้าฐาน ค่าบริการและค่า Ft

นอกจากนี้แล้วองค์ประกอบค่าไฟฟ้าฐานยังมีหลักเกณฑ์และรายละเอียดที่นำมาคำนวณ เช่น การก่อสร้างโรงไฟฟ้า ระบบสายส่ง ระบบจำหน่าย ค่าการผลิตพลังงานไฟฟ้าภายใต้สมมติฐานปริมาณ ความต้องการใช้ไฟฟ้า ราคาเชื้อเพลิง ผลตอบแทน

ในส่วนของผู้ใช้ไฟฟ้าที่ต้องจ่ายค่าไฟฟ้าจะมีทั้งหมด ๘ ประเภท ซึ่งประกอบด้วย

๑) ประเภทบ้านพักอาศัย (Residential)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการใช้ไฟฟ้าในบ้านพักอาศัย โดยต่อผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว โดยค่าไฟฟ้าอัตรารายเดือนแบบขั้นบันได (อัตราก้าวหน้า) สำหรับบ้านพักอาศัย แบ่งเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ บ้านพักอาศัยที่มีปริมาณไม่เกิน ๑๕๐ หน่วยต่อเดือน มีค่าบริการ ๘.๑๙ บาทต่อเดือน และบ้านพักอาศัยที่มีปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าเกินกว่า ๑๕๐ ต่อเดือน มีค่าบริการ ๓๘.๒๒ บาทต่อเดือน

อัตราปกติปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าไม่เกิน ๑๕๐ หน่วยต่อเดือน

อัตรารายเดือน

ค่าพลังงานไฟฟ้า

15 หน่วย (กิโลวัตต์ชั่วโมง) แรก (หน่วยที่ 1 – 15)	หน่วยละ	2.3488	บาท
10 หน่วยต่อไป (หน่วยที่ 16 – 25)	หน่วยละ	2.9882	บาท
10 หน่วยต่อไป (หน่วยที่ 26 – 35)	หน่วยละ	3.2405	บาท
65 หน่วยต่อไป (หน่วยที่ 36 – 100)	หน่วยละ	3.6237	บาท
50 หน่วยต่อไป (หน่วยที่ 101 – 150)	หน่วยละ	3.7171	บาท
250 หน่วยต่อไป (หน่วยที่ 151 – 400)	หน่วยละ	4.2218	บาท
เกินกว่า 400 หน่วย (หน่วยที่ 401 เป็นต้นไป)	หน่วยละ	4.4217	บาท
ค่าบริการ (บาท/เดือน) :		8.19	

อัตราปกติปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าเกินกว่า ๑๕๐ หน่วยต่อเดือน

อัตรารายเดือน

ค่าพลังงานไฟฟ้า

150 หน่วย (กิโลวัตต์ชั่วโมง) แรก (หน่วยที่ 1 – 150)	หน่วยละ	3.2484	บาท
250 หน่วยต่อไป (หน่วยที่ 151 – 400)	หน่วยละ	4.2218	บาท
เกินกว่า 400 หน่วย (หน่วยที่ 401 เป็นต้นไป)	หน่วยละ	4.4217	บาท
ค่าบริการ (บาท/เดือน) :		38.22	

ภาพที่ ๑๔ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทบ้านพักอาศัย (Residential)

๒) ประเภทกิจการขนาดเล็ก (Small General)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการใช้ไฟฟ้าเพื่อประกอบธุรกิจ ธุรกิจรวมกับที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม ส่วนราชการ ที่มีลักษณะเป็นอุตสาหกรรม ซึ่งมีความต้องการพลังไฟฟ้าเฉลี่ยใน ๑๕ นาทีที่สูงสุดต่ำกว่า ๓๐ กิโลวัตต์ โดยผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว

อัตราปกติ

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)	ค่าบริการ (บาท/เดือน)
2.1.1 12 - 24 กิโลโวลต์	3.9086	312.24
2.1.2 ต่ำกว่า 12 กิโลโวลต์		46.16
150 หน่วย (กิโลวัตต์ชั่วโมง) แรก (หน่วยที่ 1 - 150)	3.2484	
250 หน่วยต่อไป (หน่วยที่ 151 - 400)	4.2218	
เกินกว่า 400 หน่วย (หน่วยที่ 401 เป็นต้นไป)	4.4217	

อัตราตามช่วงเวลาของการใช้ (Time of Use Tariff : TOU Tariff)

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)		ค่าบริการ (บาท/เดือน)
	On Peak	Off Peak	
2.2.1 12 - 24 กิโลโวลต์	5.1135	2.6037	312.24
2.2.2 ต่ำกว่า 12 กิโลโวลต์	5.7982	2.6369	46.16

On Peak : เวลา 09.00 - 22.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์

Off Peak : เวลา 22.00 - 09.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์

: เวลา 00.00 - 24.00 น. วันเสาร์ - วันอาทิตย์ วันแรงงานแห่งชาติ

วันหยุดราชการตามปกติ (ไม่รวมวันพืชมงคลและวันหยุดชดเชย)

ภาพที่ ๑๕ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทกิจการขนาดเล็ก (Small General)

๓) ประเภทกิจการขนาดกลาง (Medium General)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการไฟฟ้าเพื่อประกอบธุรกิจ อุตสาหกรรม ส่วนราชการ ที่มีลักษณะเป็นอุตสาหกรรม รัฐวิสาหกิจ สถานที่ทำการเกี่ยวกับกิจการต่างชาติและสถานที่ทำการขององค์การระหว่างประเทศ ตลอดจนบริเวณที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความต้องการพลังไฟฟ้าเฉลี่ยใน ๑๕ นาทีที่สูงสุด ตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ แต่ไม่เกิน ๑,๐๐๐ กิโลวัตต์ และมีปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าเฉลี่ย ๓ เดือน ไม่เกิน ๒๕๐,๐๐๐ หน่วยต่อเดือน โดยผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว

อัตราปกติ

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)	ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)	ค่าบริการ (บาท/เดือน)
3.1.1 69 กิโลโวลต์ขึ้นไป	175.70	3.1097	312.24
3.1.2 12-24 กิโลโวลต์	196.26	3.1471	312.24
3.1.3 ต่ำกว่า 12 กิโลโวลต์	221.50	3.1751	312.24

อัตราตามช่วงเวลาของการใช้ (Time of Use Tariff : TOU Tariff)

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)		ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)		ค่าบริการ (บาท/เดือน)
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak	
3.2.1 69 กิโลโวลต์ขึ้นไป	74.14	0	4.1025	2.5849	312.24
3.2.2 12-24 กิโลโวลต์	132.93	0	4.1839	2.6037	312.24
3.2.3 ต่ำกว่า 12 กิโลโวลต์	210.00	0	4.3297	2.6369	312.24

On Peak	: เวลา 09.00 - 22.00 น.	วันจันทร์ - วันศุกร์
Off Peak	: เวลา 22.00 - 09.00 น.	วันจันทร์ - วันศุกร์
	: เวลา 00.00 - 24.00 น.	วันเสาร์ - วันอาทิตย์ วันแรงงานแห่งชาติ วันหยุดราชการตามปกติ (ไม่รวมวันพืชมงคลและวันหยุดชดเชย)

ภาพที่ ๑๖ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทกิจการขนาดกลาง (Medium General)

๔) ประเภทกิจการขนาดใหญ่ (Large General)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการใช้ไฟฟ้าเพื่อประกอบธุรกิจ อุตสาหกรรม ส่วนราชการ ซึ่งมีความต้องการพลังไฟฟ้าเฉลี่ยใน ๑๕ นาทีที่สูงสุด ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าเฉลี่ย ๓ เดือน เกินกว่า ๒๕๐,๐๐๐ หน่วยต่อเดือน โดยผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว

อัตราตามช่วงเวลาของวัน (Time of Day Tariff : TOD Tariff)

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)			ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)	ค่าบริการ (บาท/เดือน)
	On Peak	Partial Peak	Off Peak	ทุกช่วงเวลา	
4.1.1 69 กิโลวัตต์ขึ้นไป	224.30	29.91	0	3.1097	312.24
4.1.2 12 - 24 กิโลวัตต์	285.05	58.88	0	3.1471	312.24
4.1.3 ต่ำกว่า 12 กิโลวัตต์	332.71	68.22	0	3.1751	312.24

On Peak : เวลา 18.30-21.30 น. ของทุกวัน

Partial Peak : เวลา 08.00-18.30 น. ของทุกวัน คิดค่าความต้องการพลังไฟฟ้าเฉพาะส่วนที่เกินจากช่วง On Peak

Off Peak : เวลา 21.30-08.00 น. ของทุกวัน ไม่คิดค่าความต้องการพลังไฟฟ้า

อัตราตามช่วงเวลาของการใช้ (Time of Use Tariff : TOU Tariff)

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)		ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)		ค่าบริการ (บาท/เดือน)
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak	
4.2.1 69 กิโลวัตต์ขึ้นไป	74.14	0	4.1025	2.5849	312.24
4.2.2 12-24 กิโลวัตต์	132.93	0	4.1839	2.6037	312.24
4.2.3 ต่ำกว่า 12 กิโลวัตต์	210.00	0	4.3297	2.6369	312.24

On Peak : เวลา 09.00 - 22.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์

Off Peak : เวลา 22.00 - 09.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์

: เวลา 00.00 - 24.00 น. วันเสาร์ - วันอาทิตย์ วันแรงงานแห่งชาติ

วันหยุดราชการตามปกติ (ไม่รวมวันที่ขมขณและวันหยุดชดเชย)

ภาพที่ ๑๗ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทกิจการขนาดใหญ่ (Large General)

๕) ประเภทกิจการเฉพาะอย่าง (Specific Business)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการใช้ไฟฟ้าเพื่อประกอบกิจการโรงแรมและกิจการให้เช่าพักอาศัย ตลอดจนบริเวณที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความต้องการพลังไฟฟ้าเฉลี่ยใน ๑๕ นาทีที่สูงสุดตั้งแต่ ๓๐ กิโลวัตต์ขึ้นไป โดยผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว

อัตราปกติ

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)	ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)	ค่าบริการ (บาท/เดือน)
5.1.1 69 กิโลวัตต์ขึ้นไป	220.56	3.1097	312.24
5.1.2 12 - 24 กิโลวัตต์	256.07	3.1471	312.24
5.1.3 ต่ำกว่า 12 กิโลวัตต์	276.64	3.1751	312.24

อัตราตามช่วงเวลาของการใช้ (Time of Use Tariff : TOU Tariff)

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)		ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)		ค่าบริการ (บาท/เดือน)
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak	
5.2.1 69 กิโลวัตต์ขึ้นไป	74.14	0	4.1025	2.5849	312.24
5.2.2 12-24 กิโลวัตต์	132.93	0	4.1839	2.6037	312.24
5.2.3 ต่ำกว่า 12 กิโลวัตต์	210.00	0	4.3297	2.6369	312.24

On Peak : เวลา 09.00 - 22.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์

Off Peak : เวลา 22.00 - 09.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์

: เวลา 00.00 - 24.00 น. วันเสาร์ - วันอาทิตย์ วันแรงงานแห่งชาติ

วันหยุดราชการตามปกติ (ไม่รวมวันพืชมงคลและวันหยุดชดเชย)

ภาพที่ ๑๘ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทกิจการเฉพาะอย่าง (Specific Business)

๖) ประเภทส่วนราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร (Government and Nonprofit)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการใช้ไฟฟ้าส่วนราชการ หน่วยงานตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการท้องถิ่น สำนักงานหรือหน่วยงานอื่นใดของรัฐ ตลอดจนบริเวณที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความต้องการพลังไฟฟ้าเฉลี่ยใน ๑๕ นาทีที่สูงสุด ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ กิโลวัตต์ และมีปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าเฉลี่ย ๓ เดือน ไม่เกิน ๒๕๐,๐๐๐ หน่วยต่อเดือน รวมถึงองค์กรที่ไม่ใช่ส่วนราชการแต่มีวัตถุประสงค์ในการให้บริการโดยไม่คิดค่าตอบแทน รวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการประกอบศาสนกิจ แต่ไม่รวมถึงหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สถานที่ทำการเกี่ยวกับกิจการของต่างชาติ และสถานที่ทำการขององค์กรระหว่างประเทศ โดยผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว

อัตราปกติ

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)	ค่าบริการ (บาท/เดือน)
6.1.1 69 กิโลวัตต์ขึ้นไป	3.4149	312.24
6.1.2 12 - 24 กิโลวัตต์	3.5849	312.24
6.1.3 ต่ำกว่า 12 กิโลวัตต์		20.00
10 หน่วย (กิโลวัตต์ชั่วโมง) แรก (หน่วยที่ 1-10)	2.8013	
เกินกว่า 10 หน่วย (หน่วยที่ 11 เป็นต้นไป)	3.8919	

อัตราตามช่วงเวลาของการใช้ (Time of Use Tariff : TOU Tariff)

อัตรารายเดือน

	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)		ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)		ค่าบริการ (บาท/เดือน)
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak	
6.2.1 69 กิโลโวลต์ขึ้นไป	74.14	0	4.1025	2.5849	312.24
6.2.2 12-24 กิโลโวลต์	132.93	0	4.1839	2.6037	312.24
6.2.3 ต่ำกว่า 12 กิโลโวลต์	210.00	0	4.3297	2.6369	312.24

On Peak : เวลา 09.00 - 22.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์
 Off Peak : เวลา 22.00 - 09.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์
 : เวลา 00.00 - 24.00 น. วันเสาร์ - วันอาทิตย์ วันแรงงานแห่งชาติ
 วันหยุดราชการตามปกติ (ไม่รวมวันพืชมงคลและวันหยุดชดเชย)

**ภาพที่ ๑๙ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทส่วนราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร
(Government and Nonprofit)**

๗) ประเภทสูบน้ำเพื่อการเกษตร (Agriculture Pumping)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการใช้ไฟฟ้ากับเครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรของ
 ส่วนราชการ สหกรณ์เพื่อการเกษตร กลุ่มเกษตรกรที่จดทะเบียนจัดตั้งกลุ่มเกษตรกร โดยผ่านเครื่องวัด
 หน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว

อัตรารายเดือน

	ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)	ค่าบริการ (บาท/เดือน)
100 หน่วย (กิโลวัตต์ชั่วโมง) แรก (หน่วยที่ 1-100)	2.0889	115.16
เกินกว่า 100 หน่วย (หน่วยที่ 101 เป็นต้นไป)	3.2405	

อัตราตามช่วงเวลาของการใช้ (Time of Use Tariff : TOU Tariff)

อัตรารายเดือน

แรงดัน	ค่าความต้องการพลังไฟฟ้า (บาท/กิโลวัตต์)		ค่าพลังงานไฟฟ้า (บาท/หน่วย)		ค่าบริการ (บาท/เดือน)
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak	
7.2.1 12-24 กิโลโวลต์	132.93	0	4.1839	2.6037	228.17
7.2.2 ต่ำกว่า 12 กิโลโวลต์	210.00	0	4.3297	2.6369	228.17

On Peak : เวลา 09.00 - 22.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์
 Off Peak : เวลา 22.00 - 09.00 น. วันจันทร์ - วันศุกร์
 : เวลา 00.00 - 24.00 น. วันเสาร์ - วันอาทิตย์ วันแรงงานแห่งชาติ
 วันหยุดราชการตามปกติ (ไม่รวมวันพืชมงคลและวันหยุดชดเชย)

ภาพที่ ๒๐ อัตราค่าไฟฟ้าประเภทสูบน้ำเพื่อการเกษตร (Agriculture Pumping)

๘) ประเภทผู้ใช้ไฟฟ้าชั่วคราว (Temporary)

ลักษณะการใช้ : สำหรับการใช้อำนาจไฟฟ้าของหน่วยราชการหรือหน่วยงานอื่นใดของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ และเอกชน เพื่องานก่อสร้าง จัดงานขึ้นเป็นพิเศษชั่วคราว สถานที่ที่ไม่มีทะเบียนบ้านของสำนักงานทะเบียนส่วนท้องถิ่น โดยผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้าเครื่องเดียว

โดยมีอัตรารายเดือน (ทุกระดับแรงดันไฟฟ้า) หน่วยละ ๖.๘๐๒๕ บาท

รวมถึงการใช้อำนาจไฟฟ้าที่ไม่คิดมูลค่า (Free of Charge) ที่มีลักษณะการใช้อำนาจไฟฟ้าประเภทอาคารสำนักงานของการไฟฟ้าฯ ไฟถนน ไฟสาธารณะ เป็นต้น

๓.๖ แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (Gas Plan 2018)

เป็นการวางแผนการจัดหาก๊าซธรรมชาติให้เพียงพอกับความต้องการใช้ของประเทศในราคาที่เป็นธรรม รวมทั้ง บริหารจัดการระบบโครงการพื้นฐานให้มีความมั่นคงและมีประสิทธิภาพ รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม โดยคำนึงถึงสมดุลสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานใน ๔ ด้านสำคัญ ดังนี้

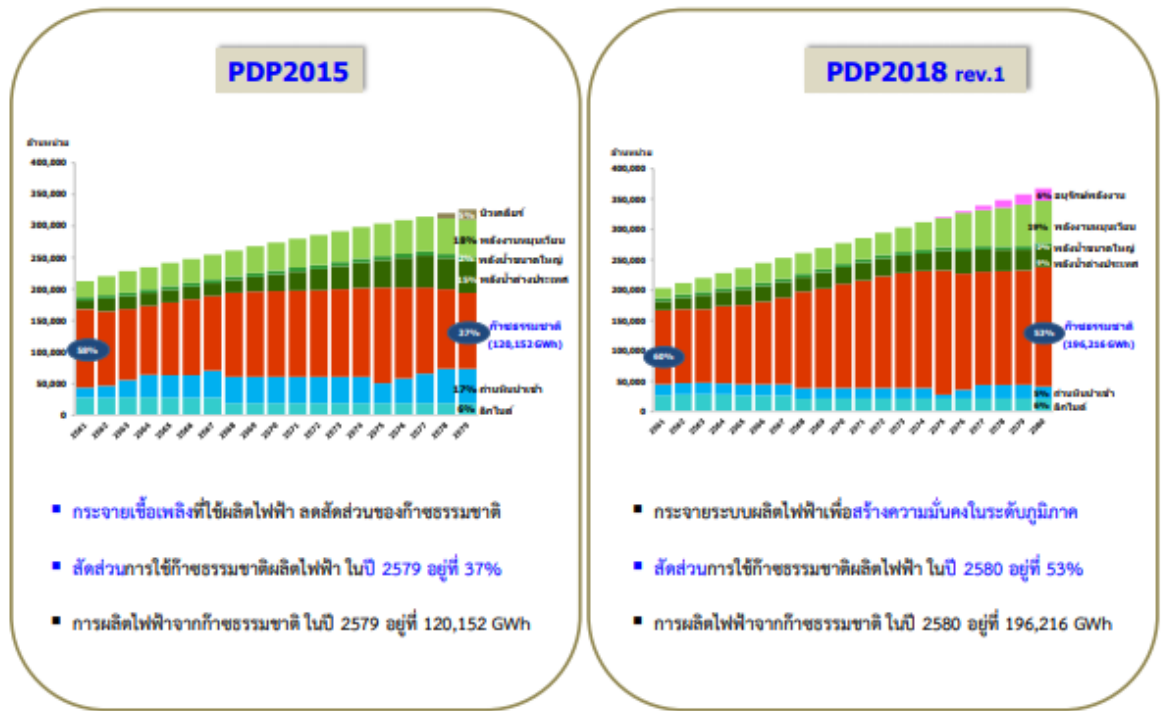
๑) ส่งเสริมการใช้อำนาจธรรมชาติในภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศ

๒) เร่งรัดการสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติจากแหล่งปิโตรเลียมภายในประเทศ

๓) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานก๊าซธรรมชาติให้เหมาะสมและเพียงพอับความต้องการใช้ในระดับภูมิภาค

๔) ส่งเสริมการแข่งขันในกิจการก๊าซธรรมชาติ

เมื่อเปรียบเทียบ PDP2015 กับ PDP2018 Rev. 1 พบว่ามีเป้าหมายที่แตกต่างกันโดย PDP2015 มีเป้าหมายในการกระจายเชื้อเพลิงที่ใช้ผลิตไฟฟ้า ลดสัดส่วนของก๊าซธรรมชาติ โดยมีสัดส่วนการใช้อำนาจธรรมชาติผลิตไฟฟ้าร้อยละ ๓๗ ในปี ๒๕๗๙ ขณะที่แผน PDP2018 Rev. 1 มีเป้าหมายในการกระจายระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อสร้างความมั่นคงในระดับภูมิภาค โดยมีสัดส่วนการใช้อำนาจธรรมชาติผลิตไฟฟ้าร้อยละ ๕๓ ในปี ๒๕๘๐



ภาพที่ ๒๑ เปรียบเทียบ PDP2015 กับ PDP2018 Rev. 1

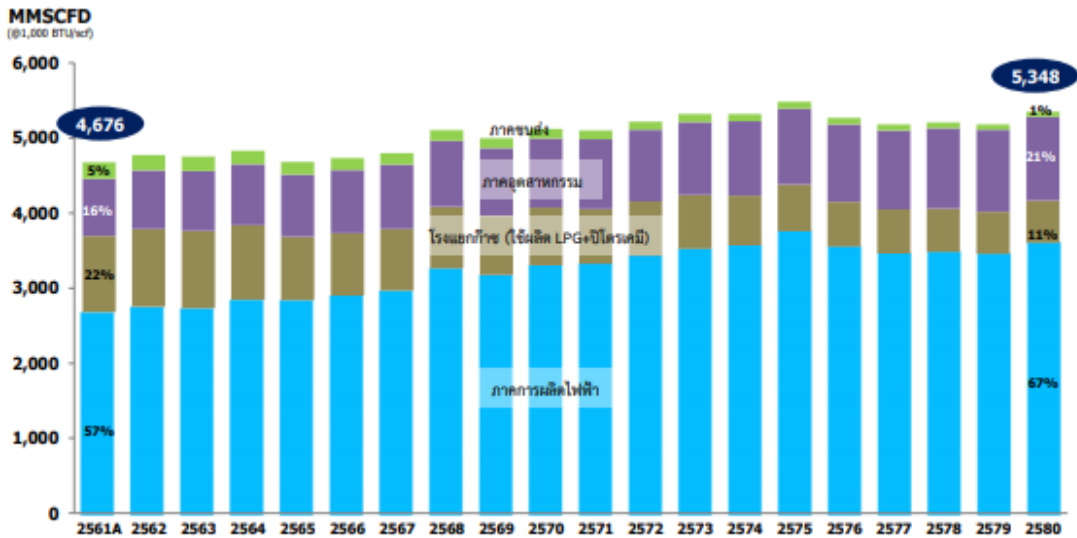
แนวโน้มความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติในระยะยาว ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๐.๗ ต่อปี คาดว่า ในปี ๒๕๘๐ จะอยู่ในระดับ จำนวน ๕,๓๔๘ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน โดยเป็นความต้องการใช้ในการผลิตไฟฟ้า ร้อยละ ๖๗ การใช้ในภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ ๒๑ การใช้ในโรงแยกก๊าซ ร้อยละ ๑๑ และใช้ในภาคขนส่ง ร้อยละ ๑

ภาคการผลิตไฟฟ้า ประมาณการความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๑.๖ ต่อปี โดยอ้างอิงตาม PDP2018 Rev. 1 ซึ่งมีสัดส่วนไฟฟ้าที่ผลิตจากก๊าซธรรมชาติ ร้อยละ ๕๓ ของการผลิตไฟฟ้าทั้งประเทศ ในปี ๒๕๘๐ โดยคาดว่า ความต้องการก๊าซธรรมชาติจะเพิ่มขึ้นจาก จำนวน ๒,๖๘๐ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ในปี ๒๕๖๑ เป็นจำนวน ๓,๖๐๓ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน คิดเป็นร้อยละ ๖๗ ของความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติทั้งหมดในปี ๒๕๘๐

ภาคอุตสาหกรรม ประมาณการความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๒.๐ ต่อปี จะเพิ่มขึ้นจากจำนวน ๗๖๒ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ในปี ๒๕๖๑ เป็นจำนวน ๑,๑๑๖ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน คิดเป็นร้อยละ ๒๑ ของความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติทั้งหมดในปี ๒๕๘๐

โรงแยกก๊าซ คาดการณ์ปริมาณการจัดหาก๊าซธรรมชาติลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๓ ต่อปี จาก ๑,๐๑๔ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ในปี ๒๕๖๑ เป็น ๕๖๓ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน คิดเป็นร้อยละ ๑๑ ของความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติทั้งหมด ในปี ๒๕๘๐

ภาคขนส่ง ความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๖.๑ ต่อปี จาก ๒๒๐ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ในปี ๒๕๖๑ เป็น ๖๖ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน คิดเป็นร้อยละ ๑ ของความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติทั้งหมด ในปี ๒๕๘๐

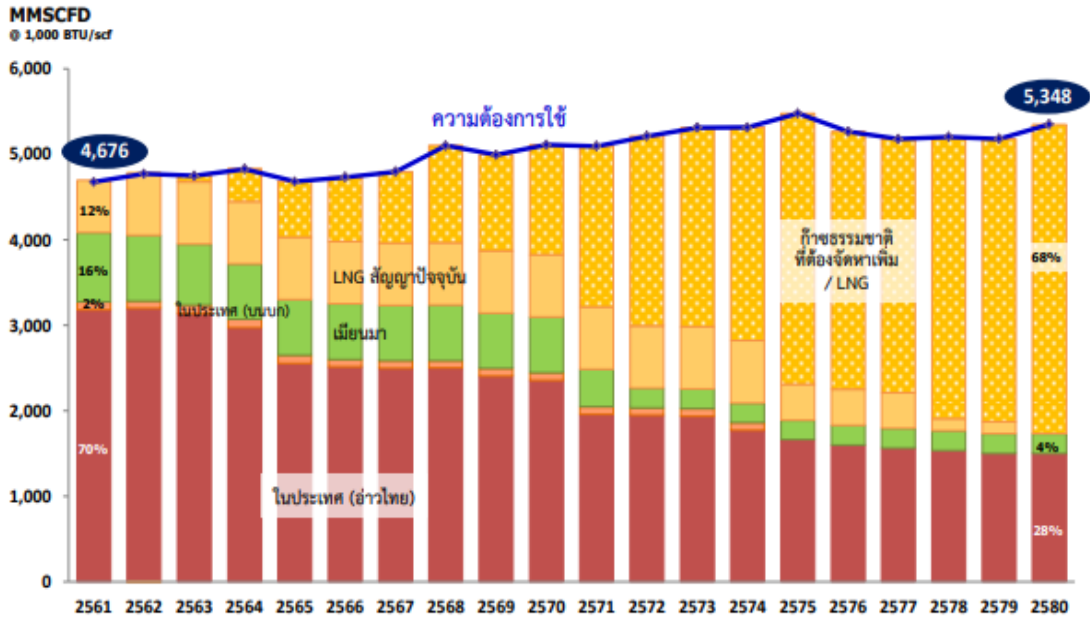


ภาพที่ ๒๒ ประมาณการความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติ ในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (Gas Plan ๒๐๑๘)

ประมาณการการจ้ดหาก๊าซธรรมชาติ

แนวโน้มการจ้ดหาก๊าซธรรมชาติในระยะยาว ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ประกอบด้วย ก๊าซธรรมชาติในประเทศ ก๊าซธรรมชาติจากประเทศเมียนมา รวมทั้ง LNG ที่มีสัญญาอยู่ในปัจจุบัน และก๊าซธรรมชาติหรือ LNG ที่ต้องจ้ดหาเพิ่ม ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ จำเป็นต้องมีการจ้ดหาก๊าซธรรมชาติหรือ LNG เพิ่มเติม ทั้งนี้จากการคาดการณ์การจ้ดหาก๊าซธรรมชาติในอนาคตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากประมาณ ๔,๖๗๖ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ในปี ๒๕๖๑ เป็น ๕,๓๔๘ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ในปี ๒๕๘๐

ในกรณีที่การจ้ดหาก๊าซธรรมชาติเพิ่มเติมจากที่มีสัญญาเพื่อรองรับความต้องการใช้ของประเทศเป็น LNG ทั้งหมด พบว่า ในปี ๒๕๘๐ ความต้องการ LNG ทั้งหมดอยู่ที่ประมาณ ๒๖ ล้านต่อปี เพื่อรองรับการผลิตไฟฟ้าสำหรับโรงไฟฟ้าขนอม โรงไฟฟ้าสุราษฎร์ธานี และโรงไฟฟ้าใหม่ ตามแผน PDP2018 Rev. 1 ประมาณ ๑.๕ - ๓.๐ ล้านตันต่อปี ตั้งแต่ปี ๒๕๗๐



ภาพที่ ๒๓ ประมาณการความต้องการใช้และการจัดหาก๊าซธรรมชาติ
ในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (Gas Plan 2018)

โครงสร้างราคาก๊าซธรรมชาติ

คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ได้มีมติเห็นชอบการทบทวนการกำหนดโครงสร้างราคาก๊าซธรรมชาติ โดยกำหนดให้การซื้อขายก๊าซธรรมชาติแบ่งเป็น ๒ ลักษณะ คือ

๑) สัญญาที่มีความแน่นอน (Firm) เป็นสัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติที่มีการตกลงปริมาณซื้อขายก๊าซธรรมชาติที่ชัดเจน โดยผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติของสัญญานี้ไม่สามารถเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงอื่นได้

๒) สัญญาที่ไม่แน่นอน (Non-Firm) เป็นสัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติที่มีปริมาณการซื้อขายก๊าซธรรมชาติที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ โดยผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติประเภทนี้มีทางเลือกในการใช้เชื้อเพลิงอื่นทดแทนได้

สัญญาที่มีความแน่นอน (Firm) ใช้สูตรการคำนวณ ดังนี้

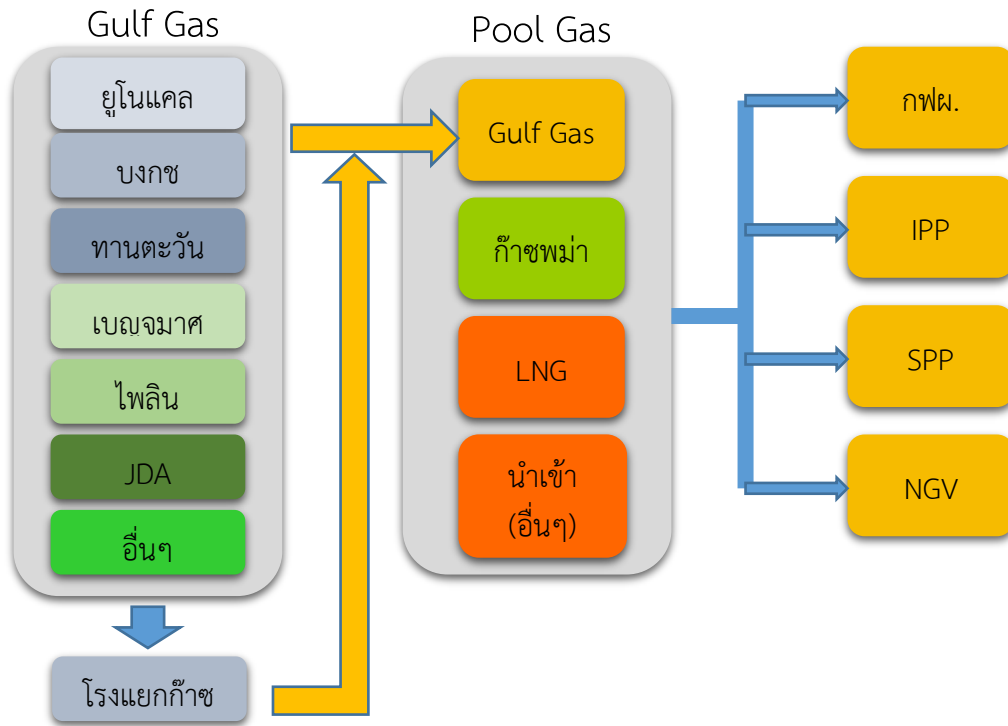
$$P = WH + S + T$$

โดย

P = ราคาก๊าซธรรมชาติ มีหน่วยเป็นบาทต่อล้านบีทียู

WH = ราคาเฉลี่ยของเนื่อก๊าซธรรมชาติที่ส่งเข้าระบบส่งก๊าซธรรมชาติ มีหน่วยเป็นบาทต่อล้านบีทียู แบ่งเป็น ๒ กลุ่มคือ ๑) Gulf Gas เป็นก๊าซธรรมชาติสำหรับโรงแยกก๊าซ

ประกอบด้วยก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย และ ๒) Pool Gas เป็นก๊าซธรรมชาติที่จำหน่ายให้แก่ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย IPP และ SPP เป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติต่างประเทศ



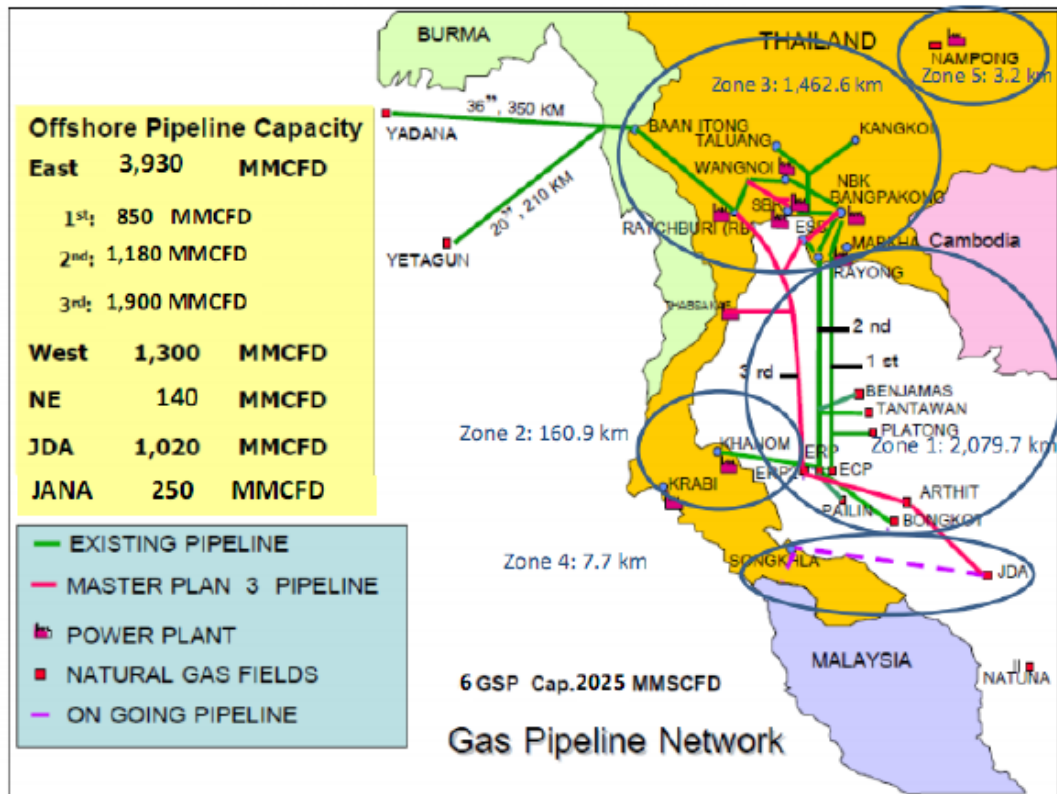
ภาพที่ ๒๔ ราคาเฉลี่ยของเนื้อก๊าซธรรมชาติที่ส่งเข้าระบบส่งก๊าซธรรมชาติ ๒ แหล่ง Gulf Gas และ Pool Gas

S = อัตราค่าบริการสำหรับการจัดหาและคำสั่งก๊าซธรรมชาติ ประกอบด้วย S1 คือ ค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดหาและคำสั่งก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งค่าตอบแทนในการดำเนินการ และ S2 คือ ค่าความเสี่ยงในการรับประกันคุณภาพก๊าซธรรมชาติและการส่งก๊าซธรรมชาติให้ได้ตามปริมาณที่กำหนดภายใต้สัญญาฯ รวมถึงค่าความเสี่ยงอื่น ๆ

คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ได้กำหนดค่าตอบแทนในการจัดหาและจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ โดยกำหนดตามประเภทผู้ใช้ก๊าซ โดยคิดเป็นอัตราร้อยละของราคาเฉลี่ยของเนื้อก๊าซธรรมชาติ ดังนี้

- การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) อัตราร้อยละ ๑.๗๕ ของราคาเฉลี่ยของเนื้อก๊าซ แต่ไม่สูงกว่า ๒.๑๕๒๕ บาทต่อล้านบีทียู
- ผู้ผลิตไฟฟ้าอิสระ (IPP) อัตราร้อยละ ๑.๗๕ ของราคาเฉลี่ยของเนื้อก๊าซ แต่ไม่สูงกว่า ๒.๑๕๒๕ บาทต่อล้านบีทียู
- ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) อัตราร้อยละ ๙.๓๓ ของราคาเฉลี่ยของเนื้อก๊าซ แต่ไม่สูงกว่า ๑๑.๔๗๕๙ บาทต่อล้านบีทียู

T = อัตราค่าบริการส่งก๊าซธรรมชาติ มีหน่วยเป็นบาทต่อล้านปียู แบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ ๑) ค่าบริการส่วนของต้นทุนคงที่ (Demand Charge : Td) และ ๒) ค่าบริการส่วนของต้นทุนผันแปร (Commodity Charge : Tc) โดยแยกอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้ซื้อก๊าซธรรมชาติ เป็น ๕ พื้นที่ (Zone) โดยคิดค่าบริการตามการใช้ระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติของผู้ซื้อก๊าซธรรมชาติ ดังนี้



As of Dec 2012

ภาพที่ ๒๕ ราคาอัตราค่าบริการระบบส่งก๊าซธรรมชาติที่เรียกเก็บจากผู้ซื้อก๊าซธรรมชาติ เป็น ๕ พื้นที่ (Zone)

โครงสร้างอัตราราคาก๊าซธรรมชาติแยกตามประเภทผู้ซื้อก๊าซธรรมชาติ
ตารางที่ ๑๐ โครงสร้างอัตราราคาก๊าซธรรมชาติแยกตามประเภทผู้ซื้อก๊าซธรรมชาติ

หน่วย : บาทต่อล้านบีทียู

รายละเอียด	การไฟฟ้าฝ่ายผลิต แห่งประเทศไทย (EGAT)	ผู้ผลิตไฟฟ้าอิสระ (IPP)	ผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP)
- TC	๑.๓๐๔๕	๑.๓๐๔๕	๑.๓๐๔๕
- ค่าผ่านท่อก๊าซ Zone ๓	๑๒.๐๖๕๔	๑๒.๐๖๕๔	๑๒.๐๖๕๔
- ค่าผ่านท่อก๊าซ Zone ๑	๘.๕๘๙๙	๘.๕๘๙๙	๘.๕๘๙๙
- ค่าจัดทาก๊าซ	๒.๑๕๒๕	๒.๑๕๒๕	๑๑.๔๗๕๙
- Pool Gas	๒๔๐.๑๕๕๓	๒๔๐.๑๕๕๓	๒๔๐.๑๕๕๓
รวม	๒๖๔.๒๖๗๖	๒๖๔.๒๖๗๖	๒๗๓.๕๙๑๐

๓.๗ การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนและพลังงานทดแทน

ปัจจุบันก๊าซธรรมชาติเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญของประเทศในการผลิตไฟฟ้า เนื่องจากมีสัดส่วนการใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าถึงร้อยละ ๕๕ (ในปี ๒๕๖๓) และยังคงต้องพึ่งพาเชื้อเพลิงอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความมั่นคงทางด้านพลังงาน ภาครัฐจึงมีนโยบายสนับสนุนการจัดการแหล่งพลังงานใหม่ที่ใช้ทรัพยากรหรือวัตถุดิบภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งเป้าหมายของแผนพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (AEDP 2018) โดยมีเป้าหมายเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกในรูปของพลังงานไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายที่ร้อยละ ๓๐ ในปี ๒๕๘๐ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๓ โดยการประเมินศักยภาพพลังงานตามธรรมชาติ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม และพลังงานทดแทนคงเหลือ เช่น ชีวมวล เป็นต้น

พลังงานแสงอาทิตย์

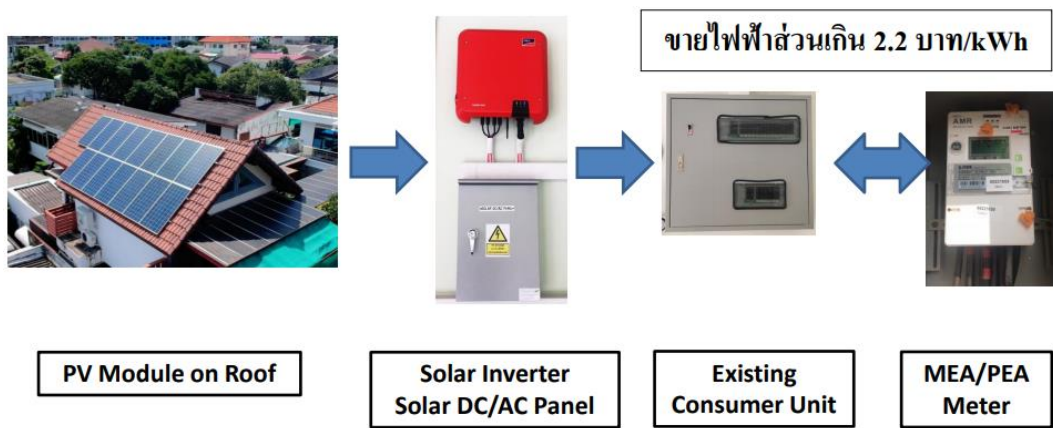
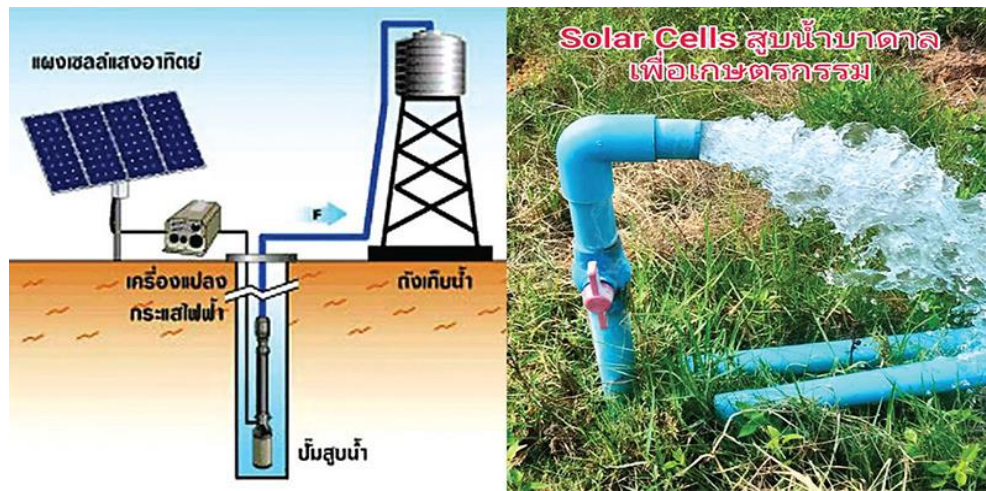
เซลล์แสงอาทิตย์ ปัจจุบันนิยมใช้กัน ๓ เทคโนโลยี คือ

๑) โมโนคริสไลน์ (Monocrystalline Solar Cells) เป็นช่องสี่เหลี่ยมตัดมุมเรียงต่อกัน ผลิตจากซิลิคอนที่มีความบริสุทธิ์สูง ประสิทธิภาพการผลิตไฟฟ้าสูงประมาณร้อยละ ๑๗ - ๒๐ มีความทนทานใช้ได้นาน ๒๕ ปี

๒) โพลีคริสตัลไลน์ (Polycrystalline Solar Cells) มีคุณภาพรองลงมาจากแผงโมโน ใช้ซิลิคอนอัดรวมกันเป็นแผง ประสิทธิภาพการผลิตไฟฟ้าสูงประมาณร้อยละ ๑๕ - ๑๙ อายุการใช้งานประมาณ ๒๕ ปี

๓) อมอร์ฟัส (Amorphous Solar Cell) แผงแบบนี้ไม่ได้ใช้ซิลิคอนผลิต แต่เป็นการใช้ Thin Film Technology เคลือบสารที่สามารถเปลี่ยนพลังงานแสงอาทิตย์เป็นไฟฟ้าได้อย่างรวดเร็ว และสามารถทำงานได้แม้แสงน้อย นำไปปรับใช้กับพื้นที่ที่มีความโค้งมนได้

ปัจจุบันเซลล์แสงอาทิตย์ค้ำค่าต่อการลงทุน แต่สำหรับภาคเกษตรกรรมยังมีความจำเป็นที่รัฐต้องสนับสนุนด้านงบประมาณ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโซลาร์เซลล์สูบน้ำบาดาลและโซลาร์รูฟภาคประชาชน ซึ่งการไฟฟ้าฯ รับซื้อไฟฟ้าส่วนเกิน ๒.๒ บาทต่อหน่วย ระยะเวลา ๑๐ ปี สำหรับผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทที่ ๑ บ้านพักอาศัย



ภาพที่ ๒๕ โซลาร์เซลล์สูบน้ำบาดาล และโซลาร์รูฟภาคประชาชน

Solar Floating อีกหนึ่งพลังงานเซลล์แสงอาทิตย์ เนื่องจากเม็ดพลาสติกที่ใช้ผลิต ทุ่นลอยน้ำเป็นวัตถุดิบที่ผลิตในประเทศ นอกจากนี้โซลาร์เซลล์ไม่ต้องใช้พื้นที่บนพื้นดินหรือหลังคา โรงงาน / อาคาร ยกตัวอย่าง โซลาร์เซลล์ลอยน้ำไฮบริดที่ใหญ่ที่สุดในโลก ทำงานร่วมกันระหว่าง พลังงานเซลล์แสงอาทิตย์ (ช่วงเวลากลางวัน) และพลังงานจากน้ำในเขื่อน (ช่วงเวลากลางคืน) ขนาดกำลังผลิต ๔๕ เมกะวัตต์ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณอ่างเก็บน้ำเขื่อนสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี เป็นของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โดยแผงโซลาร์เซลล์เป็นชนิด Double Glass ทนต่อ

ความขึ้นได้ดี ทุ่นลอยน้ำชนิด HDPE เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสัตว์น้ำ ต้นทุนค่าไฟฟ้าไม่เกิน ๒.๔๔ บาทต่อหน่วย มูลค่าการลงทุน ๘๔๒ ล้านบาท สามารถลด CO₂ ได้ถึง ๔๗,๐๐๐ ตันต่อปี ที่สำคัญคือ โซลาร์เซลล์ลอยน้ำไฮบริด จะเริ่มผลิตไฟฟ้าในปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป



ภาพที่ ๒๖ โซลาร์เซลล์ลอยน้ำไฮบริด ขนาด ๔๕ เมกะวัตต์ บริเวณอ่างเก็บน้ำเขื่อนสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี

พลังงานลม

ลมเป็นปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ ซึ่งเกิดจากความแตกต่างของอุณหภูมิ ความกดบรรยากาศ และแรงจากการหมุนของโลก สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเร็วลมและกำลังลม ซึ่งเป็นพลังงานรูปหนึ่งที่มีอยู่ในตัวเองและมีอยู่โดยทั่วไป เป็นพลังงานสะอาดไม่ก่อให้เกิดมลพิษ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการผลิตไฟฟ้าและประโยชน์อื่น ๆ อย่างไม่รู้จักหมดสิ้น

กังหันลม คือ เครื่องจักรชนิดหนึ่งที่สามารถรับพลังงานจลน์จากการเคลื่อนที่ของลมให้เป็นพลังงานกลมาใช้ประโยชน์ได้โดยตรง เช่น การสูบน้ำ หรือการผลิตไฟฟ้า เป็นต้น โดยการออกแบบกังหันลมจะต้องอาศัยความรู้ทางพลศาสตร์ของลม และหลักวิศวกรรมในแขนงต่าง ๆ เพื่อให้ได้กำลังงาน พลังงาน และประสิทธิภาพสูงสุด

ชนิดของกังหันลม

ปัจจุบันการพัฒนาเทคโนโลยีกังหันลมเพื่อใช้สำหรับผลิตไฟฟ้าได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง กังหันลมที่ได้มีการพัฒนากันขึ้นจะมีลักษณะและรูปร่างแตกต่างกันออกไป แต่ถ้าจำแนกตามลักษณะแนวแกนหมุนของกังหันลมจะได้ ๒ แบบ คือ

๑) กังหันลมแนวแกนนอน (Horizontal Axis Wind Turbine)

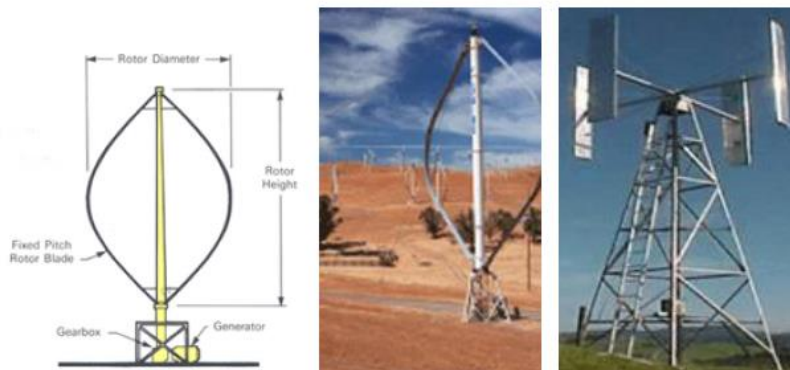
เป็นกังหันลมที่มีแกนหมุนขนานกับทิศทางของลมโดยมีใบพัดเป็นตัวตั้งฉากกับแรงลม มีอุปกรณ์ควบคุมกังหันลมให้หันไปตามทิศทางของกระแสลมเรียกว่า หางเสือ และมีอุปกรณ์ป้องกันกังหันชำรุดเสียหายขณะเกิดลมพัดแรง



ภาพที่ ๒๗ กังหันลมแนวแกนนอน (Horizontal Axis Wind Turbine)

๒) กังหันลมแนวแกนตั้ง (Vertical Axis Wind Turbine)

เป็นกังหันลมที่มีแกนหมุนและใบพัดตั้งฉากกับการเคลื่อนที่ของลมในแนวราบ ซึ่งทำให้สามารถรับลมในแนวราบได้ทุกทิศทาง



ภาพที่ ๒๘ กังหันลมแนวแกนตั้ง (Vertical Axis Wind Turbine)

กังหันลมแบบแนวแกนนอนเป็นแบบที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย ส่วนมากออกแบบให้เป็นชนิดที่ขับใบกังหันด้วยแรงยก แต่อย่างไรก็ตาม กังหันลมแบบแนวแกนตั้ง ซึ่งได้รับการพัฒนามากในระยะหลัง เนื่องจากมีข้อดีมากกว่าแบบแกนนอน คือ ในแนวแกนตั้งนั้นไม่ว่าลมจะเข้ามาทิศทางใดกังหันลมก็ยังสามารถหมุนได้ โดยไม่ต้องมีอุปกรณ์ควบคุมให้กังหันหันหน้าเข้าหาลม นอกจากนี้แล้วแบบแนวแกนตั้ง เครื่องกำเนิดไฟฟ้าและระบบการส่งกำลังวางไว้ใกล้พื้นดินมากกว่าแบบแกนนอน เวลาเกิดปัญหาแก้ไขง่ายกว่าแบบแกนนอนที่ติดตั้งอยู่บนหอคอยสูง

กังหันลมกับการผลิตไฟฟ้า

หลักการทำงานทั่วไปของกังหันลมผลิตไฟฟ้า เมื่อมีกระแสลมพัดมาปะทะกับใบพัดของกังหันลม กังหันลมจะทำหน้าที่เปลี่ยนพลังงานลมที่อยู่ในรูปแบบของพลังงานจลน์ไปเป็นพลังงานกล ใบพัดเกิดการหมุนแรงจากการหมุนของใบพัดนี้จะถูกส่งผ่านเพลากลางหมุน ทำให้เฟืองขับเคลื่อนหรือเฟืองเกียร์ ที่ติดอยู่กับเพลากลางหมุน ๆ ตามไปด้วย เมื่อเฟืองขับเคลื่อนของกังหันลมเกิดการหมุน จะขับเคลื่อนให้เพลากลางหมุนที่ต่อเชื่อมอยู่กับเครื่องกำเนิดไฟฟ้าออกมาปริมาณไฟฟ้าที่ผลิตได้จะขึ้นอยู่กับความเร็วของลม ความยาวของใบพัด และสถานที่ที่ติดตั้งกังหันลม



ภาพที่ ๒๙ กังหันลมกับการผลิตไฟฟ้า

ศักยภาพพลังงานลมในประเทศไทย

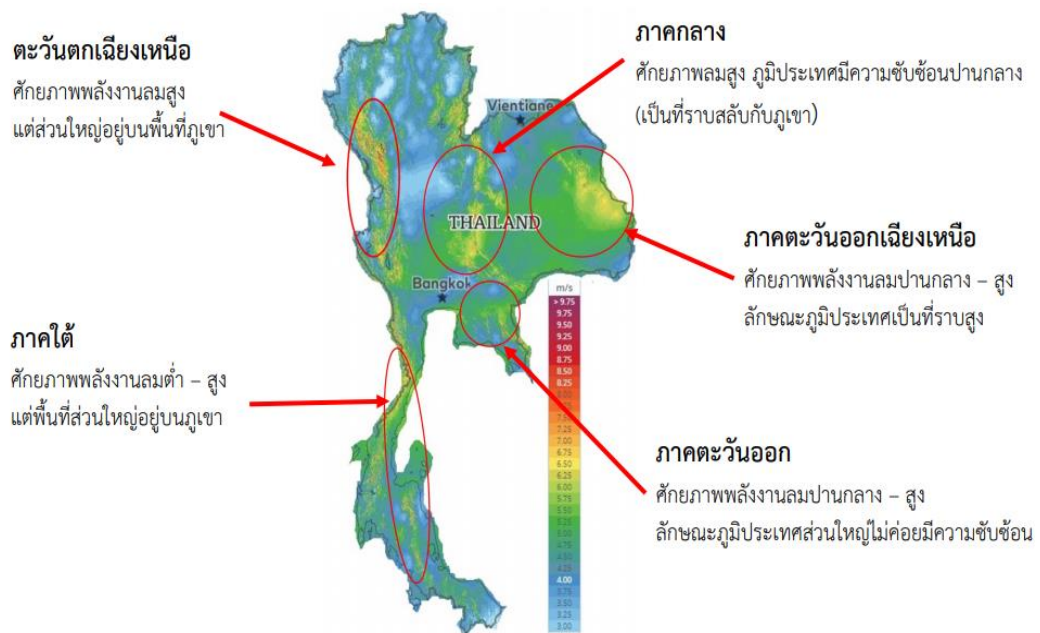
ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตเส้นศูนย์สูตร ลมที่เกี่ยวข้องกับภูมิอากาศของไทย คือ ลมประจำปี ลมประจำฤดู และลมประจำเวลา ดังนี้

- ๑) ลมประจำปี คือ ลมที่พัดอยู่เป็นประจำตลอดทั้งปีในภูมิภาคส่วนต่าง ๆ ของโลก ซึ่งมีความแตกต่างของความเร็วลมกันไปในแต่ละเขตละติจูด
- ๒) ลมประจำฤดู คือ ลมที่พัดเปลี่ยนทิศทางตามฤดูกาล เรียกว่า ลมมรสุม ได้แก่
 - ลมประจำฤดูร้อน พัดในแนวทิศใต้ และตะวันตกเฉียงใต้ ในช่วงเดือนมิถุนายน - เดือนสิงหาคม

- ลมประจำฤดูหนาว พัดในแนวทิศเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือในช่วงเดือนธันวาคม - เดือนกุมภาพันธ์

๓) ลมประจำเวลา คือ ลมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงความกดอากาศระหว่าง ๒ บริเวณในระยะเวลาสั้น ๆ ได้แก่ ลมบก ลมทะเล ลมภูเขา

จากภูมิประเทศของประเทศไทย ความเร็วลมเฉลี่ยของประเทศอยู่ในระดับปานกลาง - ต่ำ มีความเร็วลมเฉลี่ยต่ำกว่า ๔ เมตรต่อวินาที

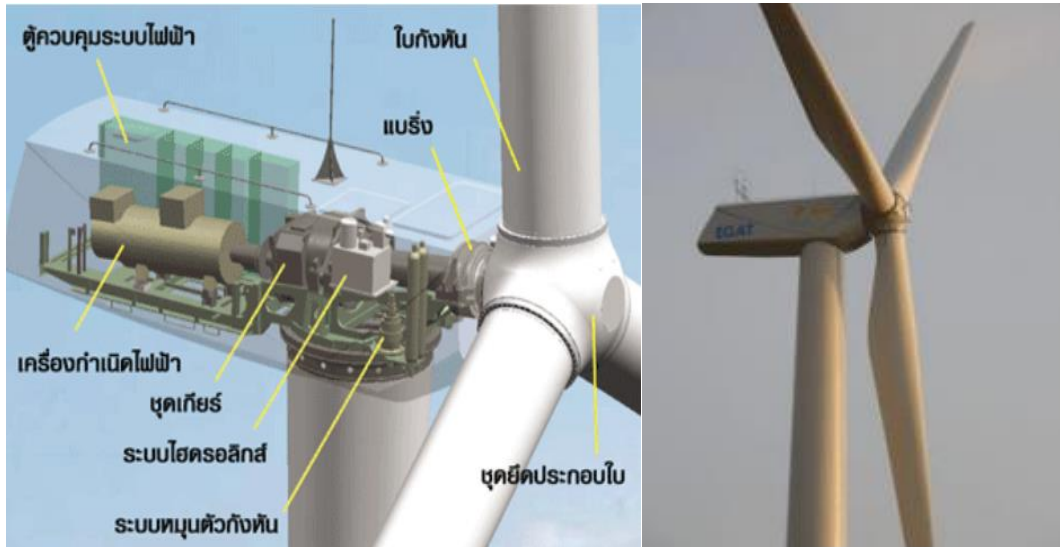


ภาพที่ ๓๐ ตาราง Power Class แสดงระดับความเร็วลมในพื้นที่ประเทศไทย

ตัวอย่างโครงการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลม

โครงการกังหันลมผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลม ณ บริเวณอ่างพักน้ำตอนบนโรงไฟฟ้าลำตะคองชลภาวัฒนา อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งมีศักยภาพพลังงานลมดีที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย มีลมพัด ๒ ช่วง คือ ช่วงฤดูลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงปลายเดือนมีนาคม) และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (ระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม) มีความเร็วลมเฉลี่ยทั้งปีประมาณ ๕ - ๖ เมตรต่อวินาที โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เป็นผู้ดำเนินการติดตั้งกังหันลมรุ่น D๖ - ๑๒๕๐ ผลิตในประเทศจีน มีขนาดกำลังผลิตไฟฟ้าจำนวน ๑,๒๕๐ กิโลวัตต์ เป็นกังหันลมชนิดแกนนอน ประกอบด้วย ใบกังหันลม ๓ ใบ ใบกังหันลมทำด้วยวัสดุสังเคราะห์เสริมใยแก้ว เส้นผ่าศูนย์กลางการหมุนของใบกังหันลม ๖๔ เมตร ความสูงของเสากังหันลม ๖๘ เมตร การทำงานของกังหันลมจะเริ่มผลิตไฟฟ้าที่ความเร็วลม ๒.๘ เมตรต่อวินาที และสูงสุดที่ความเร็วลม ๑๒.๕ เมตรต่อวินาที ส่วนความเร็วลมสูงสุดที่กังหันลมสามารถต้านทานได้อยู่ที่ ๕๐.๕ เมตรต่อวินาที กังหันลมรุ่นนี้มีความเร็วรอบสูงสุดของใบกังหันลม ๒๒ รอบต่อนาที

ความเร็วรอบของเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ๑,๑๐๐ รอบต่อนาที แรงดันไฟฟ้า ๖๙๐ โวลต์ ๓ เฟส ส่วนการหมุนของกังหันลมจะใช้มอเตอร์ไฮดรอลิกส์ขับเคลื่อน ระบบเบรกจะมีทั้งแบบเบรกด้วยอากาศพลศาสตร์ คือ เบรกแบบปรับมุมใบกังหันลมและเบรกแบบโดยใช้จานเบรก โดยสามารถผลิตไฟฟ้าได้ประมาณปีละ ๔.๖๐ ล้านหน่วย ทดแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ ๑.๑ ล้านลิตรต่อปี และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ จำนวน ๒,๓๐๐ ตันต่อปี



ภาพที่ ๓๑ กังหันลมรุ่น D๖ - ๑๒๕๐ มีขนาดกำลังผลิตไฟฟ้า ๑,๒๕๐ กิโลวัตต์

๓.๘ กองทุนพัฒนาไฟฟ้า มาตรา ๙๗

กองทุนพัฒนาไฟฟ้า เป็นกองทุนที่จัดตั้งตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ (มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๐) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ๑) เป็นทุนสนับสนุนให้มีการให้บริการไฟฟ้าไปยังท้องถิ่นต่าง ๆ อย่างทั่วถึง ๒) กระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น ๓) พัฒนาชุมชนในท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของโรงไฟฟ้า และ ๔) ส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียนและเทคโนโลยีในการประกอบกิจการไฟฟ้าที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความสมดุลของทรัพยากรธรรมชาติและสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ใช้ไฟฟ้า

พระราชบัญญัติดังกล่าวกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน มีอำนาจหน้าที่ เสนอนโยบายการนำส่งเงินและการใช้จ่ายเงินกองทุนพัฒนาไฟฟ้าต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เพื่อให้คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ซึ่งเป็นองค์กรกลางในการกำกับดูแลกิจการพลังงาน ใช้เป็นแนวทางในการออกระเบียบ หรือประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการนำส่งเงินและการใช้จ่ายเงินกองทุนพัฒนาไฟฟ้า ให้สอดคล้องกับนโยบายของ กพช. ต่อไป

เมื่อ กพช. มีนโยบายการนำส่งเงินและการใช้จ่ายเงินกองทุนพัฒนาไฟฟ้าให้ กกพ. แล้ว กกพ. จะดำเนินการจัดทำร่างระเบียบต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับนโยบายของ กพช. แล้วนำ

ร่างระเบียบดังกล่าวไปรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์มาปรับปรุงร่างระเบียบ ก่อนประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อบังคับใช้ต่อไป

ตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การนำส่งเงินเข้ากองทุน จัดให้มีการแยกบัญชีตามกิจการที่กำหนดไว้ในมาตรา ๙๗ (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๕) อย่างชัดเจน โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้ใช้ไฟฟ้าที่ได้รับภาระ ในการที่ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการไฟฟ้านำส่งเงินเข้ากองทุน

มาตรา ๙๗ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อกิจการ ดังนี้

๑) เพื่อชดเชยและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการไฟฟ้า ซึ่งได้ให้บริการแก่ผู้ใช้ไฟฟ้าที่ด้อยโอกาส หรือเพื่อให้มีการให้บริการไฟฟ้าอย่างทั่วถึง หรือเพื่อส่งเสริมนโยบาย ในการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

๒) เพื่อการชดเชยผู้ใช้ไฟฟ้าซึ่งต้องจ่ายอัตราค่าไฟฟ้าแพงขึ้น จากการที่ผู้รับใบอนุญาตที่มีศูนย์ควบคุมระบบไฟฟ้า ดำเนินการผลิตไฟฟ้าอย่างไม่เป็นธรรม

๓) เพื่อการพัฒนาหรือฟื้นฟูท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของ โรงไฟฟ้า

เงินกองทุนพัฒนาไฟฟ้ามาตรา ๙๗ (๓) หรือเงินกองทุนพัฒนาโรงไฟฟ้า ในพื้นที่ประกาศ เป็นเงินได้ที่ กกพ. เรียกเก็บจาก ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการไฟฟ้าประเภท ใบอนุญาตผลิตไฟฟ้า หรือผู้รับใบอนุญาตผลิตไฟฟ้า เพื่อนำส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาไฟฟ้า โดยเรียกเก็บจาก

- ผู้รับใบอนุญาตผลิตไฟฟ้ารายใหม่ หมายถึง ผู้รับใบอนุญาตผลิตไฟฟ้า ที่ได้รับอนุญาตเกี่ยวกับการปลูกสร้างอาคาร หรือการตั้งโรงงาน ตั้งแต่วันที่ระเบียบกองทุนฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๓ เป็นต้นมา

- ผู้รับใบอนุญาตผลิตไฟฟ้ารายเดือน หมายถึง ผู้รับใบอนุญาตผลิตไฟฟ้า ที่ได้รับใบอนุญาตเกี่ยวกับการปลูกสร้างอาคาร หรือการตั้งโรงงาน ก่อนวันที่ระเบียบกองทุนฯ มีผลบังคับใช้

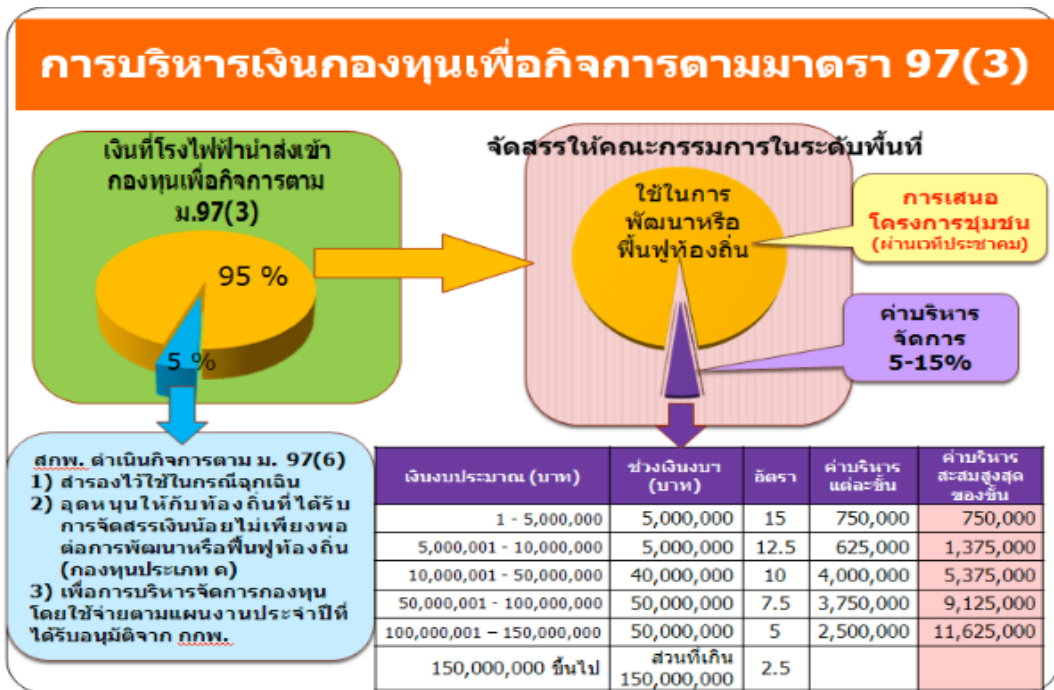
โดยผู้รับใบอนุญาตผลิตไฟฟ้า มีหน้าที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาโรงไฟฟ้า แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ดังนี้

๑. ช่วงระหว่างการก่อสร้าง นับตั้งแต่วันที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้า ตามสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาเพื่อดำเนินการก่อสร้าง จนถึงวันที่เริ่มจ่ายไฟฟ้าเข้าระบบเชิงพาณิชย์ (Commercial Operation Date : COD)ให้นำส่งเงินเป็นรายปีตามกำลังการผลิตติดตั้งของ โรงไฟฟ้า ในอัตรา ๕๐,๐๐๐ บาทต่อเมกะวัตต์ต่อปี

๒. ช่วงระหว่างการผลิตไฟฟ้า (นับตั้งแต่วันที่เริ่ม COD เป็นต้นไป)ให้นำส่งเงินเป็น รายเดือน ตามปริมาณการผลิตพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตเพื่อจำหน่าย ตามชนิดของเชื้อเพลิงที่ใช้ ในการผลิตไฟฟ้า

ตารางที่ ๑๑ ตารางเงินนำส่งรายเดือนเข้ากองทุนพัฒนาโรงไฟฟ้า

เชื้อเพลิง	สตางค์ / หน่วยไฟฟ้า ที่ผลิตได้ในแต่ละเดือน
ก๊าซธรรมชาติ	๑.๐
น้ำมันเตา, ดีเซล	๑.๕
ถ่านหิน, ลิกไนต์	๒.๐
พลังงานหมุนเวียนประเภทลมและแสงอาทิตย์	๑.๐
พลังงานหมุนเวียนประเภทพลังงานน้ำ	๒.๐
ลมร้อนทิ้ง	๑.๐
พลังงานหมุนเวียนประเภทอื่นๆ เช่น ก๊าซชีวภาพ ชีวมวล กากและ เศษวัสดุเหลือใช้ ขยะชุมชน ขยะอุตสาหกรรม และอื่นๆ	๑.๐



ภาพที่ ๓๒ การบริหารเงินกองทุนเพื่อกิจการตามมาตรา ๙๗ (๓)

๔) การดำเนินงานกองทุนพัฒนาไฟฟ้า เพื่อกิจการตามมาตรา ๙๗(๔) เพื่อการส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียนและเทคโนโลยีที่ใช้ในการประกอบกิจการไฟฟ้าที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กกพ. ได้ดำเนินการตามกรอบนโยบายของ กพข. โดย ๑) กกพ. ได้ออกประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง การนำส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาไฟฟ้า สำหรับผู้รับใบอนุญาตจำหน่ายไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน และเทคโนโลยีที่ใช้ในการประกอบกิจการไฟฟ้าที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย พ.ศ. ๒๕๕๗ กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายไฟฟ้า ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาไฟฟ้า ในอัตรา ๐.๕ สตางค์ต่อหน่วย

จำหน่ายไฟฟ้า ๒) กกพ. ได้ออกประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง การนำส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาไฟฟ้า สำหรับผู้รับใบอนุญาตจำหน่ายไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน และเทคโนโลยีที่ใช้ในการประกอบกิจการไฟฟ้าที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๗ เป็นต้นมา

ตารางที่ ๑๒ สรุปภาพรวมการดำเนินงานกองทุนพัฒนาไฟฟ้าเพื่อกิจการตามมาตรา ๙๗ (๔)

ประเด็น	รายละเอียด	กรอบการจัดสรรเงิน (ร้อยละของงบประมาณ)
ผู้นำส่งเงินเข้ากองทุน	ผู้รับใบอนุญาตจำหน่ายไฟฟ้า	-
อัตราเงินนำส่งเข้ากองทุน	๐.๕ สตางค์ต่อหน่วยจำหน่ายไฟฟ้า	-
ประมาณการเงินนำส่งเข้ากองทุน	๘๕๐ - ๑,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี	-
ประเภทแผนงานที่มีสิทธิขอรับ	จำแนกเป็น ๕ แผนงาน ดังนี้	-
การจัดสรรเงินจากกองทุน	๑. แผนงานส่งเสริมและสาธิต การใช้พลังงานหมุนเวียนในการประกอบกิจการไฟฟ้า	ไม่เกินร้อยละ ๓๐
	๒. แผนงานพัฒนาและปรับปรุงเทคโนโลยีในการประกอบกิจการไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพและเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย	ไม่เกินร้อยละ ๓๐
	๓. แผนงานศึกษาและวิจัย ด้านพลังงานทดแทนหมุนเวียน และเทคโนโลยีในการประกอบกิจการไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย	ไม่เกินร้อยละ ๒๕
	๔. แผนงานการบริหารจัดการ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสนับสนุนการปฏิบัติงาน	ไม่เกินร้อยละ ๑๕
	๕. แผนงานอื่นๆ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา ๙๗ (๕)	-

๕) พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ กำหนดวัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนพัฒนาไฟฟ้าตามมาตรา ๙๗ (๕) เพื่อการส่งเสริมสังคมและประชาชนให้มีความรู้ ความตระหนัก และมีส่วนร่วมทางด้านไฟฟ้า กกพ. ได้มีนโยบายเห็นชอบนำส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาไฟฟ้าจากผู้รับใบอนุญาตจำหน่ายไฟฟ้า ในอัตราไม่เกิน ๐.๒ สตางค์ต่อหน่วยจำหน่าย โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๗ ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นมา

ตารางที่ ๑๓ สรุปภาพรวมการดำเนินงานกองทุนพัฒนาไฟฟ้าเพื่อกิจการตามมาตรา ๘๗ (๕)

ประเด็น	รายละเอียด
ผู้นำส่งเงินเข้ากองทุน	ผู้รับใบอนุญาตจำหน่ายไฟฟ้า
อัตราเงินนำส่งเข้ากองทุน	๐.๒ สตางค์ต่อหน่วยจำหน่ายไฟฟ้า
ประมาณการเงินนำส่งเข้ากองทุน	๓๕๐ - ๔๐๐ ล้านบาทต่อปี
ประเภทแผนงานที่มีสิทธิขอรับ	จำแนกเป็น ๖ แผนงาน ดังนี้
การจัดสรรเงินจากกองทุน	๑. แผนงานส่งเสริมศักยภาพ และพัฒนาความรู้ด้านไฟฟ้าให้แก่ประชาชนเป็นการพัฒนาความสามารถและศักยภาพแก่บุคลากรในหน่วยงานของรัฐ และประชาชน ให้มีความรู้ความเข้าใจทางด้านไฟฟ้า ตลอดจนส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้
	๒. แผนงานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านไฟฟ้าเพื่อปลูกจิตสำนึก และการมีส่วนร่วมทางด้านไฟฟ้าแก่ประชาชน
	๓. แผนงานส่งเสริมการมีส่วนร่วมทางด้านไฟฟ้า เพื่อสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของประชาชน การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น การรับทราบปัญหา การส่งต่อความรู้ให้แกกัน
	๔. แผนงานสนับสนุนสร้างความมั่นคง และเตรียมความพร้อมรับสถานการณ์ไม่ปกติด้านไฟฟ้า สร้างภูมิคุ้มกันและเตรียมความพร้อมรับทุกสถานการณ์คามความจำเป็นเร่งด่วน / เฉพาะหน้า
	๕. แผนงานการบริหารจัดการ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสนับสนุนการปฏิบัติงาน เป็นค่าใช้จ่ายสนับสนุนการปฏิบัติงาน ค่าตอบแทน ค่าจ้าง ค่าใช้สอย และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในการบริหารจัดการทั่วไปของกองทุนตามมาตรา ๘๗ (๕)
	๖. แผนงานอื่นๆ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา ๘๗ (๕)

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

ควรกำหนดเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของกองทุน และมีการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อใช้ในการบริหารจัดการในกรณีที่ค่าไฟฟ้า ค่า Ft ที่สูงขึ้นจนอาจกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน สังคม และเศรษฐกิจของประเทศ

๓.๙ ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft.)

ค่า Ft. ถือเป็นหนึ่งในองค์ประกอบของโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าที่สำนักงานกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ใช้คิดคำนวณตามสูตร เพื่อเรียกเก็บจากผู้ใช้ไฟฟ้า ซึ่งประกอบไปด้วย ค่าไฟฟ้าฐาน + ค่า Ft. + ภาษีมูลค่าเพิ่ม

โดยค่าไฟฟ้าฐาน เป็นค่าไฟฟ้าที่สะท้อนรายจ่ายของ ๓ การไฟฟ้า ทั้งการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ใน ๓ ส่วนหลัก ๆ คือ ต้นทุนทางการเงินที่การไฟฟ้าใช้ในการก่อสร้างขยายระบบผลิต ระบบส่ง และระบบจำหน่ายในอนาคต

ค่า Ft ถือเป็นกลไกกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าโดยอัตโนมัติที่ปรับทุก ๔ เดือน เพื่อสะท้อนการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่เปลี่ยนแปลงไปตามปัจจัยต่าง ๆ เช่น ราคา ค่าเชื้อเพลิง อัตราเงินเฟ้อ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ค่าซื้อไฟฟ้า และค่าใช้จ่ายตามนโยบายของรัฐ

สำหรับประโยชน์ของค่า Ft คือ หากในการคำนวณอัตราค่าไฟฟ้าได้คาดการณ์ราคาเชื้อเพลิงไว้สูง แต่ ๔ เดือนต่อมาราคาค่าเชื้อเพลิงปรับตัวลดลง หากไม่มีค่า Ft มาสะท้อนต้นทุนที่ลดลงนั้น ประชาชนอาจเสียประโยชน์เพราะต้องจ่ายค่าไฟฟ้าแพง แต่ในทางกลับกันหากการคาดการณ์ค่าเชื้อเพลิงต่ำเกินไป และต่อมาราคาค่าเชื้อเพลิงปรับขึ้น หากไม่มีค่า Ft มาช่วย ก็อาจกระทบต่อรายได้ของการไฟฟ้า และการลงทุนเพื่อพัฒนาการผลิตไฟฟ้าเพื่อรองรับความต้องการในอนาคต และความมั่นคงทางไฟฟ้าของประเทศ

ค่า Ft จะมีปัจจัยการปรับขึ้นหรือลง คือ ราคาค่าต้นทุนค่าเชื้อเพลิงเป็นหลัก โดยเฉพาะราคาก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงหลักในการผลิตไฟฟ้า ดังนั้นการนำปัจจัยค่าเชื้อเพลิงมาคำนวณผ่านกลไกสูตร Ft ทุก ๆ ๔ เดือน จึงทำให้เกิดความคล่องตัวในการปรับราคาไฟฟ้าสะท้อนต้นทุนที่มีประสิทธิภาพช่วยสะท้อนราคาค่าไฟฟ้าที่เหมาะสม

ทั้งนี้ กกพ. ได้ปรับขึ้นค่า Ft ครั้งแรกในรอบ ๒ ปี คือ เดือนมกราคม - เมษายน ๒๕๖๕ โดยเรียกเก็บที่ ๑.๓๙ สตางค์ต่อหน่วย ส่งผลให้อัตราไฟฟ้าเฉลี่ย ๓.๗๘ บาทต่อหน่วย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๖๓ จากงวดปัจจุบัน จากปัจจัยปัญหาโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และความต้องการใช้พลังงานสูง และปริมาณการนำเข้าก๊าซธรรมชาติในปริมาณมาก และมีราคาสูงตามกลไกตลาดโลกจากปัญหาการเมืองของประเทศไทย - ประเทศยูเครน ส่งผลให้ กกพ. ได้ปรับเพิ่มค่า Ft เดือนพฤษภาคม - เดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ ที่ ๒๔.๗๗ สตางค์ต่อหน่วย ส่งผลให้อัตราไฟฟ้าเฉลี่ย ๔.๐๐ บาทต่อหน่วย โดยมีปัจจัยประกอบ ดังนี้

๑) ความต้องการพลังงานไฟฟ้า ช่วงเดือนพฤษภาคม - เดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ เท่ากับ ๖๘,๗๓๑ ล้านหน่วย เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม - เดือนเมษายน ๒๕๖๕ ที่คาดว่าจะมีความต้องการพลังงานไฟฟ้าเท่ากับ ๖๕,๓๒๕ หน่วยหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๒๑

๒) สัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้า ช่วงเดือนพฤษภาคม - เดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ ยังคงใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงหลักคิดเป็นร้อยละ ๕๕.๑๑ ของเชื้อเพลิงที่ใช้ใน

การผลิตไฟฟ้าทั้งหมด นอกจากนี้เป็นการซื้อไฟฟ้าจากต่างประเทศ (ประเทศลาว และประเทศ มาเลเซีย) รวมร้อยละ ๑๙.๔๖ และลิแกนด์ของ กฟผ. ร้อยละ ๘.๓๒ เชื้อเพลิงถ่านหินนำเข้าโรงไฟฟ้า เอกชน ร้อยละ ๘.๐๘ พลังน้ำของ กฟผ. ร้อยละ ๒.๕๘ น้ำมันเตา (กฟผ. และ IPP) ร้อยละ ๐.๐๑ น้ำมันดีเซล (กฟผ. และ IPP) ร้อยละ ๐.๑๙ และอื่น ๆ อีกร้อยละ ๖.๒๕

๓) ราคาเชื้อเพลิงเฉลี่ยที่ใช้ในการคำนวณค่า Ft เดือนพฤษภาคม – เดือนสิงหาคม ๒๕๖๕ เปลี่ยนแปลงจากการประมาณการในเดือนมกราคม – เดือนเมษายน ๒๕๖๕ โดยราคา เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นเชื้อเพลิงหลักในการผลิตไฟฟ้า และราคาถ่านหินนำเข้าเฉลี่ยปรับตัว สูงขึ้นมากจากการคาดการณ์ในรอบเดือนมกราคม – เดือนเมษายน ๒๕๖๕ โดยที่เชื้อเพลิงอื่น ๆ มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อย

๔) อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยที่ใช้ในการประมาณการ (วันที่ ๑ - ๓๑ มกราคม ๒๕๖๕) เท่ากับ ๓๓.๒๐ บาทต่อดอลลาร์ อ่อนค่าเล็กน้อยจากประมาณการในช่วงเดือนมกราคม - เดือนเมษายน ๒๕๖๕ ที่ผ่านมา ที่ประมาณการไว้ที่ ๓๓.๐๐ บาทต่อดอลลาร์

๓.๑๐ ไฟฟ้าสาธารณะ

ไฟฟ้าสาธารณะ หมายถึงการติดตั้งโคมไฟส่องสว่าง ระบบแรงต่ำ ๒๒๐ - ๒๓๐ โวลต์ (๑ เฟส) และ ๓๘๐-๔๐๐ โวลต์ (๓ เฟส) ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลและเทศบาล ในบริเวณ แนวถนนสายหลัก สายรอง ทางแยก วงเวียนที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร สะพาน สะพานลอย ทางเดินเท้า (ฟุตบาท) ทางม้าลาย ลานจอดรถตลาด สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ลานกีฬา ชุมชน ศาลาที่พักผู้โดยสารประจำทาง และป้ายจอดรถสาธารณะ ซึ่งเป็นการให้บริการไฟฟ้าสาธารณะ เป็นการบริการขั้นพื้นฐานที่ประชาชนพึงได้รับจากภาครัฐ เพราะเป็นสิ่งจำเป็นในการดำรงชีวิตของ ประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยการไฟฟ้า ส่วนภูมิภาคไม่เรียกเก็บค่าบริการใด ๆ ในส่วนที่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ของหน่วยจำหน่ายประเภท ที่อยู่อาศัยและกิจการขนาดเล็กในแต่ละท้องถิ่น แต่ไม่เกิน ๒๕๐ หน่วยต่อหน่วย ตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๒

โดยพื้นที่ที่ติดตั้งไฟสาธารณะไม่เป็นพื้นที่แสวงหารายได้ของหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานที่มีสิทธิ์ในการขอใช้ไฟฟ้าสาธารณะต้องแจ้งให้การไฟฟ้านครหลวง หรือการไฟฟ้า ส่วนภูมิภาค ในพื้นที่ทราบ เพื่อพิจารณาจัดการไฟฟ้าให้เป็นไฟฟ้าสาธารณะ ซึ่งหน่วยงานที่ขอใช้ ไฟฟ้าสาธารณะจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย เช่น ค่าโคมไฟ อุปกรณ์ประกอบต่าง ๆ และ ค่าตรวจสอบการติดตั้ง เป็นต้น หน่วยงานที่ยื่นขอใช้ไฟฟ้าสาธารณะจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จะประกอบไปด้วยหน่วยงาน จำแนกผู้ใช้เป็น ๒ ประเภทคือ

๑) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต., เทศบาล, อบจ.) ที่ใช้ไฟฟ้าสำหรับไฟฟ้า ส่องสว่างตามถนน ไฟฟ้าสำหรับสวนสาธารณะ สนามกีฬา เป็นต้น การขอใช้ไฟฟ้าสาธารณะของ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ต้องไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของหน่วยจำหน่ายไฟฟ้าประเภทที่อยู่อาศัยและ กิจการขนาดเล็กในแต่ละท้องถิ่น

๒) กรมทางหลวง ที่ใช้ไฟฟ้าสำหรับไฟฟ้าส่องสว่างตามถนน สะพาน สัญญาณจราจร โดยได้รับสิทธิใช้ไฟฟ้าโดยไม่คิดมูลค่าทั้งหมด

ในส่วนหน่วยงานที่จะยื่นขอใช้ไฟฟ้าสาธารณะจากการไฟฟ้านครหลวงจะประกอบไปด้วยหน่วยงาน

(๑) กรุงเทพมหานคร

(๒) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ในจังหวัดนนทบุรี และจังหวัด

สมุทรปราการ

(๓) กรมทางหลวง

(๔) กรมทางหลวงชนบท

หน่วยไฟฟ้าสาธารณะของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔

มีรายละเอียดดังนี้

(๑) ภาคเหนือ

ไฟฟ้าสาธารณะขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)

- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๓๓๗.๕๗ ล้านหน่วย

- ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๓๓๐.๕๕ ล้านหน่วย

ไฟฟ้าสาธารณะของกรมทางหลวง

- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๓๓๕.๗๐ ล้านหน่วย

- ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๓๗๖.๐๒ ล้านหน่วย

(๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ไฟฟ้าสาธารณะขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)

- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๔๒๔.๗๕ ล้านหน่วย

- ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๔๔๒.๒๐ ล้านหน่วย

ไฟฟ้าสาธารณะของกรมทางหลวง

- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๓๔๙.๒๐ ล้านหน่วย

- ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๓๒๑.๖๔ ล้านหน่วย

(๓) ภาคกลาง

ไฟฟ้าสาธารณะขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)

- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๔๔๘.๗๘ ล้านหน่วย

- ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๕๐๔.๗๕ ล้านหน่วย

ไฟฟ้าสาธารณะของกรมทางหลวง

- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๒๗๕.๒๐ ล้านหน่วย

- ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๓๑๔.๗๐ ล้านหน่วย

(๔) ภาคใต้

ไฟฟ้าสาธารณะขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)

- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๓๗๗.๖๗ ล้านหน่วย
 - ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๓๗๙.๓๘ ล้านหน่วย
- ไฟฟ้าสาธารณะของกรมทางหลวง
- ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๒๘๖.๐๕ ล้านหน่วย
 - ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๓๓๖.๒๑ ล้านหน่วย



ภาพที่ ๓๓ ไฟฟ้าสาธารณะ เปิดตั้งแต่เวลา ๑๘.๐๐ - ๐๖.๐๐ นาฬิกา ตลอด ๓๖๕ วัน

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการ

๑. การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย (การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) / การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.)) ควรคิดอัตราค่าไฟฟ้าสาธารณะและจัดเก็บค่าไฟฟ้าในอัตราที่เหมาะสมโดยไม่มีข้อยกเว้นใด ๆ เช่น ไม่เกิน ๒๕๐ หน่วยต่อหน่วยจำหน่ายประเภทที่อยู่อาศัยและกิจการขนาดเล็ก ในแต่ละท้องถิ่นกับหน่วยงานในกำกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และกรมทางหลวง เนื่องจากการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย มีต้นทุนการรับซื้อไฟฟ้าขายส่งจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) และนำมาคิดเป็นค่าไฟฟ้าฐานกับผู้ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ ซึ่งค่าไฟฟ้าฐานได้รวมต้นทุนทั้งหมดที่การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย รับซื้อมา ซึ่งหมายถึงผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เป็นผู้แบกรับความรับผิดชอบค่าไฟฟ้าสาธารณะแทนทั้งสองหน่วยงาน เพราะทั้งสองหน่วยงานมีงบประมาณสาธารณูปโภคจากหน่วยงานต้นสังกัดอยู่แล้ว รวมทั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีอื่น ๆ ที่สามารถเข้ามาชดเชยค่าไฟฟ้าสาธารณะได้

๒. นำรายได้จากการจัดเก็บค่าไฟฟ้าสาธารณะของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย เข้ากองทุนพัฒนาไฟฟ้า นำไปบริหารจัดการค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft) เพื่อมิให้ราคาค่าไฟฟ้าสูงเพิ่มขึ้น เพราะจะทำให้ค่าไฟฟ้าของทั้งประเทศไม่สามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจกับประเทศอื่นได้ และกระทบค่าครองชีพ ความเป็นอยู่ และเป็นภาระของประชาชน

๓.๑๑ การประหยัดพลังงาน ต้นทุนราคา และเชื้อเพลิง

บริษัทจัดการพลังงาน (Energy Service Company : ESCO) เป็นบริษัท ที่ให้บริการในด้านการอนุรักษ์พลังงาน / พลังงานทดแทน โดยการบริการจะครอบคลุมถึง การให้คำปรึกษา การเสนอโครงการ การออกแบบทางวิศวกรรม วิเคราะห์การใช้พลังงาน ติดตั้ง อุปกรณ์ และดำเนินงานสำหรับโครงการอนุรักษ์ / พลังงานทดแทน การจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับ โครงการด้านพลังงาน เป็นต้น โดยการบริการของ ESCO จะต้องมีส่วนสัญญารับประกันผล การดำเนินงานที่มีกระบวนการตรวจวัดและพิสูจน์ผลการดำเนินการอย่างชัดเจน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าความเสี่ยงด้านเทคนิคของการดำเนินการอนุรักษ์พลังงานได้ถูกรับประกัน โดย ESCO ตลอดระยะเวลาสัญญาบริการ อันถือเป็นหลักสำคัญของการดำเนินการอนุรักษ์ พลังงาน

บริษัทจัดการพลังงานประกอบด้วยผู้เกี่ยวข้อง ๓ ส่วน ได้แก่

๑) ผู้ให้บริการ ได้แก่ บริษัทจัดการพลังงาน (Energy Service Company : ESCO)

๒) ผู้รับบริการ ได้แก่ ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่ต้องใช้บริการด้านการอนุรักษ์ พลังงาน / พลังงานทดแทนจาก ESCO

๓) แหล่งทุนเป็นผู้ให้การสนับสนุนเงินลงทุนเพื่อการอนุรักษ์พลังงานหรือพลังงาน ทดแทน ได้แก่ สถาบันการเงิน ธนาคาร หรือ ESCO เป็นต้น

การให้บริการที่ครบวงจรของบริษัทจัดการพลังงาน

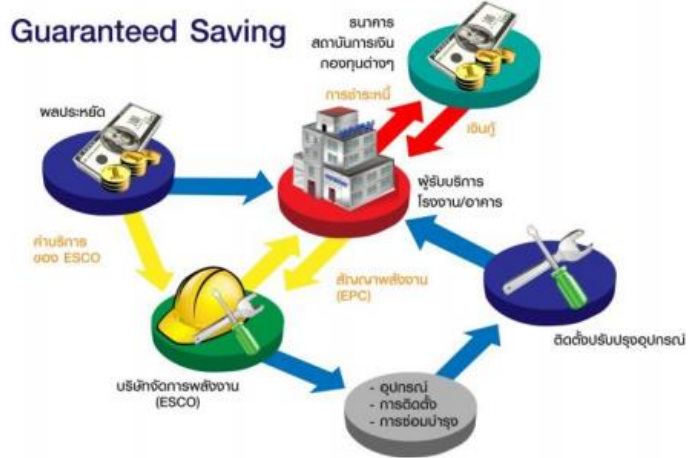
- ๑) ตรวจสอบ ตรวจวัดและวิเคราะห์การใช้พลังงาน
- ๒) จัดเตรียมเอกสารเสนอโครงการและออกแบบด้านวิศวกรรม
- ๓) จัดหาเงินทุนสนับสนุนสำหรับค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ
- ๔) จัดหาอุปกรณ์ ก่อสร้าง ติดตั้ง ควบคุมการติดตั้งและซ่อมบำรุง
- ๕) บริหารโครงการ
- ๖) ตรวจสอบและประเมินผลการประหยัดพลังงานของโครงการ
- ๗) รับประกันผลการประหยัดพลังงาน

๘) ชดเชยส่วนต่าง กรณีการรับประกันผลการประหยัดไม่เป็นตามข้อตกลง

รูปแบบการลงทุนเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน

๑) การรับประกันผลการประหยัด (Guaranteed Saving)

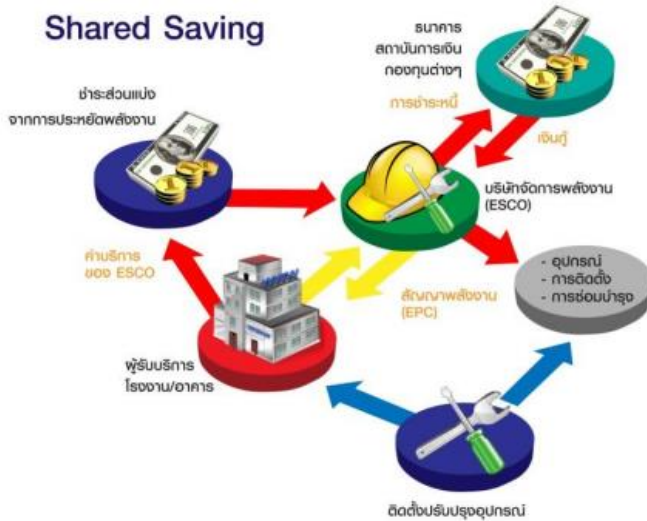
ผู้รับบริการลงทุนมีแหล่งเงินทุนโดยตรง หรือให้ ESCO หาแหล่งทุนให้ โดย ESCO รับประกันผลการประหยัดพลังงานให้ผู้รับบริการว่าค่าพลังงานที่สามารถประหยัดได้ของ โครงการจะเท่ากับหรือมากกว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้รับบริการจะต้องจ่ายในการลงทุน ถ้าหากค่าพลังงาน ที่ประหยัดได้จริงต่ำกว่าผลการประหยัดที่กำหนดในสัญญารับประกันฯ แล้ว ESCO จะเป็นผู้จ่ายเงิน ส่วนที่ขาดให้กับผู้รับบริการ



ภาพที่ ๓๔ รูปแบบการรับประกันผลการประหยัด (Guaranteed Saving)

๒) การแบ่งปันผลการประหยัด (Shared Saving)

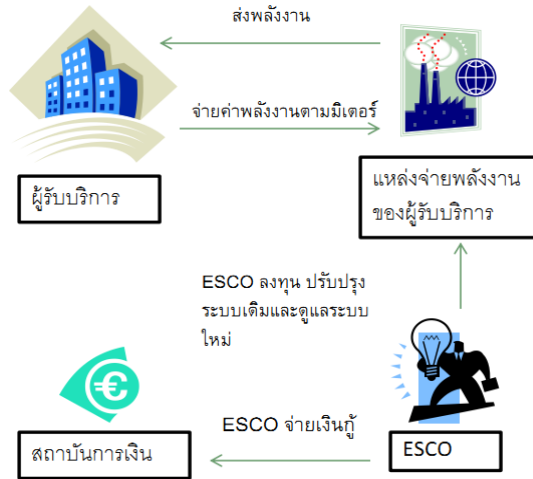
เงินทุนที่ใช้ในโครงการเป็นของ ESCO หรือหาแหล่งเงินทุนมาลงทุนให้ผู้รับบริการทั้งหมด และดำเนินการตามแผนประหยัดพลังงาน โดยผู้รับบริการมีหน้าที่จ่ายเงินตอบแทนเป็นค่าบริการ และนำเอาค่าพลังงานที่ประหยัดได้มาแบ่งผลประโยชน์ ที่เรียกว่า Shared Saving สัดส่วนของจำนวนเงินตอบแทนจากการประหยัดพลังงานที่ต้องแบ่งให้ ESCO จะมากกว่ารูปแบบการรับประกันผลการประหยัด (Guaranteed Saving) เพราะ ESCO ต้องแบกรับความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายที่ได้ลงทุนให้ก่อน



ภาพที่ ๓๕ รูปแบบการแบ่งปันผลการประหยัด (Shared Saving)

๓) การประกันส่วนต่างค่าพลังงาน (Guaranteed Rebate)

เงินทุนที่ใช้ในโครงการเป็นของ ESCO หรือหาแหล่งเงินทุนมาลงทุนให้ผู้รับบริการทั้งหมด และเข้าปรับปรุงอุปกรณ์เป็นอุปกรณ์ประหยัดพลังงานทั้งหมด โดยผู้รับบริการมีหน้าที่จ่ายเงินตอบแทนเป็นค่าพลังงานต่อหน่วยที่ต่ำกว่าค่าไฟฟ้าฐานเดิม เรียกว่า Guaranteed Rebate



ภาพที่ ๓๖ รูปแบบการประกันส่วนต่างค่าพลังงาน (Guaranteed Rebate)

คุณสมบัติบริษัทจัดการพลังงาน (Energy Service Company : ESCO)

๑. สัญญาพลังงาน (Energy Performance Contracting : EPC)

สัญญารับประกันผลการประหยัดด้านพลังงานที่ ESCO ออกให้แก่ผู้รับบริการบริการ ต้องมีการรับประกันผลการประหยัดที่ชัดเจน โดยสัญญาพลังงานต้องมีความชัดเจนครบ ๘ ข้อ ดังนี้

- ๑.๑ วัตถุประสงค์ของสัญญา
- ๑.๒ วิธีการดำเนินการตามโครงการ
- ๑.๓ การรับประกันผลประหยัด / แบ่งผลประหยัด / เงื่อนไขในการรับประกัน
- ๑.๔ การจัดการพลังงานตามโครงการ
- ๑.๕ ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับบริการและผู้ให้บริการ (ESCO)
- ๑.๖ ระยะเวลาการรับประกันผลตอบแทน / ผลประโยชน์
- ๑.๗ การวางหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา
- ๑.๘ เงื่อนไขการบอกเลิกสัญญา / การแก้ไขสัญญา / ค่าปรับ
- ๑.๙ การรับผิดชอบค่าเสียหาย / การขยายเวลาการรับประกัน

๒. การตรวจวัดและพิสูจน์ผลการประหยัดพลังงาน (Measurement & Verification : M&V)

ESCO จะต้องมีความสมบูรณ์ มีความสามารถในการออกแบบ หรือมีหน่วยงานที่เป็นกลาง เช่น สถานศึกษา หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง หรือผู้เชี่ยวชาญด้านพลังงาน เป็นต้น ในการดำเนินการกระบวนการตรวจวัดและพิสูจน์ผลประหยัด (M&V) ที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับได้ของผู้รับบริการ

๒.๑ จัดทำข้อตกลงการตรวจวัดและพิสูจน์ผลการประหยัด โดยแนบท้ายสัญญาพลังงาน เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

๒.๒ แสดงข้อมูลพลังงานและรายละเอียดมาตรการประหยัดพลังงาน สถานประกอบการของผู้รับบริการในรายงานการตรวจวัดฯ

๒.๓ เลือกแนวทางการตรวจวัดและพิสูจน์ผลการประหยัดที่เหมาะสมกับมาตรการประหยัดพลังงานนั้น ๆ และจัดทำ M&V Plan

๒.๔ ตรวจวัดและวิเคราะห์การใช้พลังงานก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุง

๒.๕ จัดทำรายงานการตรวจวัดและพิสูจน์ผลการประหยัด พร้อมกับรับรองรายงานการตรวจวัดและพิสูจน์ผลการประหยัด

๓. ความสามารถทางด้านเทคนิค

๓.๑ บุคลากรที่ดำเนินการของ ESCO ต้องมีความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และมีผลงานเป็นที่ยอมรับและได้รับการรับรองจากองค์กรวิชาชีพทางด้านวิศวกรรม หรือทางด้านพลังงาน ประจำในองค์กร

๓.๒ มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง / ใบประกาศเกียรติคุณที่เกี่ยวข้อง / มีผลการประหยัดพลังงานเทียบกับสัญญาพลังงาน

๓.๓ ความรับผิดชอบความเสี่ยงทางเทคนิคด้านผลการประหยัดของโครงการ สามารถประเมินการใช้พลังงาน การวิเคราะห์ และออกแบบด้านวิศวกรรม การคัดเลือกชนิดและเทคโนโลยี การบริหารโครงการ (มิใช่เพียงรับประกันประสิทธิภาพของมาตรการเทคโนโลยีมาตรการอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน) ซึ่งหากผลการประหยัดของโครงการที่สามารถดำเนินการได้จริงต่ำกว่าผลประหยัดที่กำหนดในสัญญาพลังงาน ESCO จะเป็นผู้ชดเชยส่วนที่ขาดให้กับผู้รับบริการ

๓.๔ ความรับผิดชอบความเสี่ยงทางเทคนิคด้านประสิทธิภาพของเครื่องจักร / เทคโนโลยี มาตรการอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน โดยรับผิดชอบตลอดระยะเวลาในการรับประกัน

๓.๕ ESCO สามารถให้คำแนะนำ หรือให้ข้อมูลในเรื่องแหล่งเงินทุน และเข้าถึงแหล่งเงินทุน ได้แก่ สถาบันการเงิน ธนาคาร เป็นต้น สำหรับโครงการอนุรักษ์พลังงาน ทำให้ลดการสูญเสียโอกาสในการอนุรักษ์พลังงาน

๓.๖ ESCO สามารถออกหนังสือค้ำประกันจากสถาบันการเงิน ธนาคาร (B/G) หรือกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับธุรกิจ ESCO (Insurance Policy) เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาพลังงาน

๔. บริษัทจัดการพลังงาน (ESCO) แตกต่างกับ Supplier อย่างไร บริษัทจัดการพลังงาน (ESCO) มีความสามารถ ดังนี้

- ๔.๑ วิเคราะห์การใช้พลังงาน ออกแบบด้านวิศวกรรม และควบคุมงานติดตั้ง
- ๔.๒ จัดหา / แนะนำแหล่งเงินทุน
- ๔.๓ รับประกันคุณภาพอุปกรณ์
- ๔.๔ มีสัญญาพลังงานรับประกันผลการประหยัด
- ๔.๕ ชดเชยส่วนต่าง ให้ผู้รับบริการบริการ หากผลการประหยัดพลังงานไม่เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาพลังงาน
- ๔.๖ มีการตรวจวัดและพิสูจน์ผลการประหยัด (M&V) ที่ระบุในสัญญาพลังงาน ซึ่งเป็นการตรวจวัดค่าการใช้พลังงาน ก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุง เพื่อเป็นการยืนยันผลการประหยัดที่ได้รับ

Supplier หรือผู้ผลิต / ตัวแทนจำหน่าย มีความสามารถ ดังนี้

- ๔.๑ วิเคราะห์การใช้พลังงาน ออกแบบด้านวิศวกรรม และควบคุมงานติดตั้ง
- ๔.๒ จัดหา / แนะนำแหล่งเงินทุน
- ๔.๓ รับประกันคุณภาพอุปกรณ์
- ๔.๔ ไม่มี สัญญาพลังงานรับประกันผลการประหยัด
- ๔.๕ ไม่มีการชดเชยส่วนต่าง ให้ผู้รับบริการบริการ หากผลการประหยัดพลังงานไม่เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาพลังงาน

- ๔.๖ ไม่มีการตรวจวัดและพิสูจน์ผลการประหยัด (M&V) ที่ระบุในสัญญาพลังงาน ซึ่งเป็นการตรวจวัด

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

๑) เร่งต่อสัญญาสัมปทานให้ผู้ได้รับสัมปทานในการนำก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย มาผลิตไฟฟ้า ทดแทนการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas : LNG) และใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเป็นหลักในการผลิตไฟฟ้า

๒) ควรลดขั้นตอน กฎระเบียบ และวิธีการในการนำเข้าก๊าซธรรมชาติให้กับผู้ประกอบการนำเข้าเพื่อให้มีการแข่งขันเสรีในการนำเข้า อันจะทำให้ราคาก๊าซธรรมชาติมีราคาที่ถูกลง

๓) ควรนำเทคโนโลยีพลังงานหมุนเวียนมาผลิตไฟฟ้า เช่น โซลาร์เซลล์จากพลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม เป็นต้น มาแบ่งเบาต้นทุนการผลิตไฟฟ้าในปัจจุบันให้มากขึ้น พร้อมทั้งควรเร่งรัดให้เกิด โครงข่ายอัจฉริยะโดยเร็ว เพื่อรองรับไฟฟ้าที่เกิดจากพลังงานหมุนเวียน

๔) ปัจจุบันมีหน่วยงานที่รับผิดชอบกับจำหน่ายก๊าซธรรมชาติให้ กฟผ. และมีราคาขึ้น - ลง ตามสถานการณ์ในแต่ละเวลา ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบควรเป็นผู้รับผิดชอบอัตราแลกเปลี่ยน สูตรการคำนวณค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft) ไม่ควรนำอัตราแลกเปลี่ยนมาเป็นต้นทุนในสูตรการคำนวณ

๕) การนำหลักเกณฑ์ Energy Pool Price คือ ต้นทุนน้ำมันเตาหรือน้ำมันดีเซลและ LNG นำเข้ากลุ่ม Regulated Market มาเฉลี่ยกับก๊าซธรรมชาติใน Pool Gas ถึงจะลดต้นทุนในสูตรค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft) ไม่ได้มาก แต่ก็เป็นที่ดี และควรนำมาใช้ในช่วงปกติ ทดแทนช่วงเวลาวิกฤต

๖) ไม่ควรนำค่าใช้จ่ายตามนโยบายของรัฐ (Policy Expense : PE) ในส่วนต่างที่สูงกว่าราคาไฟฟ้าขายส่ง และเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาไฟฟ้า ตามมาตรา ๙๗ (๓) (๔) และ (๕) มารวมคิดในสูตรการคำนวณ ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft)

๗) การนำค่าปรับปรุงส่วนต่างค่า Ft (Accumulated Factor : AF) มาเป็นต้นทุนในการคำนวณ ซึ่งควรเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานที่มีการประมาณการที่ผิดพลาด

๔. ข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการ

๔.๑ การจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP2018) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๑ ควรต้องมีการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันในการพิจารณา กำลังการผลิตไฟฟ้าและการใช้ไฟฟ้าของประเทศไทยให้มีความถูกต้องและแม่นยำที่สุด ซึ่งควรให้มีปริมาณไฟฟ้าสำรอง คิดเป็นประมาณร้อยละ ๑๕ ของปริมาณความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศ

๔.๒ ควรเร่งรัดการกำหนดการเปิดให้ใช้หรือเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้าแก่บุคคลที่สาม (Third Party Access Code : TPA Code) และอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว รวมทั้งควรกำหนดอัตราค่าเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ที่เหมาะสม และลดการซ้ำซ้อนการบริหารจัดการในเรื่องต้นทุนของระบบโครงข่ายไฟฟ้า เพื่อให้เกิดรายได้ที่สามารถนำไปลดต้นทุนโครงสร้างไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับระบบโครงข่ายไฟฟ้า ซึ่งจะทำได้ค่าไฟฟ้าลดลงได้ นอกจากนี้ เห็นควรเร่งรัดโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อให้มีการผลิตและการใช้ไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพในแต่ละพื้นที่ รวมถึงเป็นการส่งเสริมให้มีการผลิตไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงพลังงานทดแทนในแต่ละพื้นที่อย่างเหมาะสม

๔.๓ ผลักดันให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) กระทรวงมหาดไทย และกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีส่วนร่วมรับผิดชอบค่าไฟฟ้าสาธารณะ เพื่อมิให้เป็นภาระแก่ประชาชน โดยคำนึงถึงความสามารถและศักยภาพของแต่ละท้องถิ่นด้วย

๔.๔ ควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ ในส่วนที่เกี่ยวกับกองทุนพัฒนาไฟฟ้า โดยการเพิ่มวัตถุประสงค์ของกองทุน และมีการจัดเก็บเงินเข้ากองทุน เพื่อใช้ในการบริหารจัดการในกรณีที่มีค่าไฟฟ้าจากค่า Ft ที่สูงขึ้นจนอาจกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน สังคม เศรษฐกิจของประเทศ

๔.๕ การเปิดรับซื้อไฟฟ้าตามนโยบายรัฐ อัตราค่าไฟฟ้าในการรับซื้อ ในส่วนที่เกิน / สูงกว่าราคาค่าไฟฟ้าขายส่ง รัฐควรรับผิดชอบ ไม่ควรส่งผ่านราคาค่าไฟฟ้าขายส่งมายังโครงสร้างราคาไฟฟ้า

๔.๖ ควรเร่งรัดให้เกิดโครงการมาตรการบริษัทจัดการพลังงาน (ESCO) โดยเร็ว เพื่อให้ภาครัฐได้ประหยัดงบประมาณรายจ่ายจากค่าใช้พลังงานไฟฟ้า

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการพลังงาน

๑. นางสาวอรรณ สัจวารี	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน
๒. นายนิพนธ์ เล็กใบ	นิติกรชำนาญการพิเศษ
๓. นางสาวธัญญรัตน์ ม่วงศิริ	วิทยากรชำนาญการพิเศษ
๔. นายเจริญพร มุลวงศ์	นิติกรชำนาญการ
๕. นางสาวพัชรินทร์ อิมพันธ์	วิทยากรชำนาญการ
๖. นายกิตติพงษ์ คงเรือง	นิติกรชำนาญการ
๗. นายลอรราช บุญศิริ	วิทยากรชำนาญการ
๘. นายอำพล ปั่นม่วง	นิติกรชำนาญการ
๙. นางสาวกัญญ์จิรา มนต์ไชยกุล	นิติกรปฏิบัติการ
๑๐. นางปาลิตา วราฮิศกุล	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
๑๑. นางสาวโสพิศ ขวัญสกุล	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๑๒. นายปรรณพัชร เหล่ากุลประสิทธิ์	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๑๓. นางสาววัชรินทร์ เทศสมบูรณ์	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๗๑

E-mail: energy.23committee@gmail.com

ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๗/๓๑๔๔



สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน
เลขที่ ๐๔๕๐๓/๒๕๖๕
วันที่ ๕ พ.ค. ๖๕
เวลา ๑๓.๐๓ น.

คณะกรรมการกิจการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและ
กองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการกิจการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษา
การปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง)
วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการ
วิสามัญพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมัน (นายระวี มาศฉมาดล เป็นผู้เสนอ)
ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงาน
และกองทุนน้ำมัน (นายณัฐวุฒิ ประเสริฐสุวรรณ เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้ง
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างราคาน้ำมันและพลังงานให้เป็นระบบ
และยั่งยืน (นายสมเกียรติ ไชยวิสุทธิกุล เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการ
วิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (PDP2018)
เพื่อให้ราคาพลังงานในประเทศไทยเหมาะสมและรองรับความต้องการของประชาชน (นายบุญลือ ประเสริฐโสภาก
เป็นผู้เสนอ) ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้าง
ราคาพลังงานให้เป็นธรรม (นายเกียรติ สิทธิอมร เป็นผู้เสนอ) และญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้ง
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันอย่างเป็นระบบ
(นายจาตุรงค์ เพ็งนรพัฒน์ เป็นผู้เสนอ) และมีมติส่งให้คณะกรรมการกิจการพลังงานพิจารณา ตามข้อบังคับ
การประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ โดยกำหนดระยะเวลาพิจารณาศึกษาไว้ ๖๐ วัน
ซึ่งคณะกรรมการได้ขอขยายระยะเวลาในการพิจารณาศึกษา เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ
โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และเพื่อพิจารณาศึกษาข้อมูลข้อเท็จจริงที่ครบถ้วนและรอบด้าน
จากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จำนวน ๘ ครั้ง กล่าวคือ ครั้งแรก จำนวน ๖๐ วัน ครั้งที่สอง จำนวน ๑๒๐ วัน
ครั้งที่สาม จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่สี่ จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่ห้า จำนวน ๙๐ วัน ครั้งที่หก ๙๐ วัน ครั้งที่เจ็ด
จำนวน ๑๒๐ วัน และครั้งที่แปด จำนวน ๙๐ วัน โดยจะครบกำหนดในวันจันทร์ที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
ซึ่งกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- ๑) นายกิตติกร โล่ห์สุนทร
- ๒) นายชววิทย์ พิทักษ์พรพัสลลภ
- ๓) นายประเสริฐ บุญเรือง
- ๔) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ

- ประธานคณะกรรมการ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม

/๕) นาย...

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| ๕) นายธรรมา ปิตุเตชะ | รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่สี่ |
| ๖) นางนันทนา สงฆ์ประชา | รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่ห้า |
| ๗) นายสมเกียรติ วอนเพียร | รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่หก |
| ๘) นายพนพล มาตรศรี | รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่เจ็ด |
| ๙) นายระวี มาศฉมาดล | ที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการ |
| ๑๐) นายมนูญ สีวาภิรมย์รัตน์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการธิการ |
| ๑๑) นางพิชชารัตน์ เลาหงษ์ชนะ | โฆษกคณะกรรมการธิการ |
| ๑๒) นางสาวปิยะรัฐชย์ ดิยะไพรัช | โฆษกคณะกรรมการธิการ |
| ๑๓) นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์ | โฆษกคณะกรรมการธิการ |
| ๑๔) นายภาคิน สมมิตรธนกุล | กรรมการ |
| ๑๕) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ | เลขานุการคณะกรรมการธิการ |

บัดนี้ คณะกรรมการธิการได้พิจารณาศึกษา เรื่อง ญัตติเพื่อพิจารณาศึกษาการปรับโครงสร้างราคาพลังงานและกองทุนน้ำมันให้เป็นระบบและยั่งยืน เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการธิการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายกิตติกร โล่ห์สุนทร)

ประธานคณะกรรมการธิการการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๗๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ energy.23committee@gmail.com

กลุ่มงานระเบียบวาระ

รับที่ ๕๑๙ / ๒๕๖๕

วันที่ ๕ / พ.พ. / ๖๕ เวลา ๑๕.๐๐ น.

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักการประชุม

รับที่ ๑๖๖๕ / ๒๕๖๕

วันที่ ๕ / พ.พ. / ๖๕ เวลา ๑๕.๐๐ น.

ส่งกลุ่มงาน... นร.ม ๒... คำเป็นการ

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒

รับที่ ๓๑๗ / ๒๕๖๕

วันที่ ๕ / พ.พ. / ๖๕ เวลา ๑๕.๕๕ น.