

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร  
 เลขที่รับ ๑๗๐๗๕/๑๖๘๖๔  
 วันที่ ๓๑.๖.๕๕  
 เวลา ๑๓.๕๖



ด่วนที่สุด

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๗/๖๕๗๗

คณะกรรมการการพลังงาน  
 สภาผู้แทนราษฎร  
 ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒ ธันวาคม ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการศึกษาของคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง การแก้ไขปัญหาหาค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการศึกษา เรื่อง การแก้ไขปัญหาหาค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติตั้งคณะกรรมการการพลังงาน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๒๓) เพื่อให้มีหน้าที่และอำนาจ ปรึกษาหารือ พิจารณาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการบริหาร การพัฒนา การจัดการ ใช้ การอนุรักษ์พลังงาน และผลกระทบจากการจัดหาและใช้พลังงาน รวมทั้ง การแสวงหาพลังงาน ทดแทนและพลังงานทางเลือก นั้น ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- |                                |                                    |
|--------------------------------|------------------------------------|
| ๑) นายกิตติกร โล่ห์สุนทร       | เป็นประธานคณะกรรมการ               |
| ๒) นายวิเชียร ขวลิต            | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓) นายชวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ    | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔) นายประเสริฐ บุญเรือง        | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕) นางสาวจรรววรรณ ศรีณย์เกตุ   | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่   |
| ๖) นายธรา ปิตุเตชะ             | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า   |
| ๗) นางนันทนา สงฆ์ประชา         | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หก    |
| ๘) นายสมเกียรติ วอนเพียร       | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่เจ็ด  |
| ๙) นายนพดล มาตรฐานศรี          | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่แปด   |
| ๑๐) นายระวี มาศฉมาดล           | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๑) นายมนูญ สีวาทิรมย์รัตน์    | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๒) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ    | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๓) นางพิชชารัตน์ เลหาพงศ์ชนะ  | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๑๔) นางสาวปิยะรัฐชย์ ตียะไพรัช | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๑๕) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ       | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ            |

/อนึ่ง ...

กลุ่มงานระเบียบบริหาร  
 วันที่ ๕๕๐ / ๒๕๖๔  
 วันที่ ๓ / ๖๕๖๔ เวลา ๑๗.๐๐

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒  
 วันที่ ๒๕๖๔ / ๒๕๖๔  
 วันที่ ๓ / ๖.๕.๖๕ เวลา ๑๕.๐๐ น.

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักงานการประชุม  
 วันที่ ๑๑๗/๒ / ๖๕๖๔  
 วันที่ ๓๑ / ๖.๖. / ๖๕๖๔ เวลา ๑๕.๑๐ น.  
 ส่งกลุ่มงาน.....รับ.....ดำเนินการ

อนึ่ง นางสาวจรรวณ ศรัณย์เกตุ รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่สี่ ได้พ้นจากตำแหน่งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เนื่องจากเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ศาลรัฐธรรมนูญมีคำวินิจฉัยให้เพิกถอนสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง ทำให้มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๙๘ แห่งรัฐธรรมนูญ จึงพ้นจากตำแหน่งกรรมการธิการในคณะกรรมการสามัญของสภาผู้แทนราษฎรด้วย และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมเห็นชอบตั้ง นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์ เป็นกรรมการ ในคณะกรรมการการพลังงานแทน

บัดนี้ คณะกรรมการธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาเรื่อง การแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายกิตติกร โล่ห์สุนทร)

ประธานคณะกรรมการการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๗๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ energy.23committee@gmail.com



รายงานผลการพิจารณาศึกษา  
เรื่อง การแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิง  
ในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔

ของคณะกรรมการการพลังงาน  
สภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน  
สำนักกรรมการ ๑  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

## (สำเนา)

ที่ สผ ๐๐๑๗.๐๗/

คณะกรรมการการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

ธันวาคม ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการศึกษาของคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง การแก้ไขปัญหาหาคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการศึกษา เรื่อง การแก้ไขปัญหาหาคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติตั้งคณะกรรมการการพลังงาน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๒๓) เพื่อให้มีหน้าที่และอำนาจ กระทำกิจการ พิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการบริหาร การพัฒนา การจัดหา การใช้ การอนุรักษ์พลังงาน และผลกระทบจากการจัดหาและการใช้พลังงาน รวมทั้ง การแสวงหาพลังงาน ทดแทนและพลังงานทางเลือก นั้น ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- |                                 |                                    |
|---------------------------------|------------------------------------|
| ๑) นายกิตติกร โล่ห์สุนทร        | เป็นประธานคณะกรรมการ               |
| ๒) นายวิเชียร ขวาลิต            | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓) นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ    | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔) นายประเสริฐ บุญเรือง         | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕) นางสาวจากรุวรรณ ศรีธัญย์เกตุ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่   |
| ๖) นายธรา ปิตุเตชะ              | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า   |
| ๗) นางนันทนา สงฆ์ประชา          | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หก    |
| ๘) นายสมเกียรติ วอนเพียร        | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่เจ็ด  |
| ๙) นายนพดล มาตรศรี              | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่แปด   |
| ๑๐) นายระวี มาศฉมาดล            | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๑) นายมนูญ สีวาภิรมย์รัตน์     | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๒) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ     | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๓) นางพิชชารัตน์ เลหาพงศ์ชนะ   | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๑๔) นางสาวปิยะรัฐชย์ ดิยะไพรัช  | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๑๕) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ        | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ            |

/อนึ่ง ...

อนึ่ง นางสาวจรรววรรณ ศรีณย์เกตุ รองประธานคณะกรรมการธิการ คนที่สี่ ได้พ้นจากตำแหน่งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เนื่องจากเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ศาลรัฐธรรมนูญมีคำวินิจฉัยให้เพิกถอนสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง ทำให้มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๙๘ แห่งรัฐธรรมนูญ จึงพ้นจากตำแหน่งกรรมการธิการในคณะกรรมการสามัญของสภาผู้แทนราษฎรด้วย และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมเห็นชอบตั้ง นายเพชรภูมิ อารณรัตน์ เป็นกรรมการ ิการในคณะกรรมการการพลังงานแทน

บัดนี้ คณะกรรมการธิการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาเรื่อง การแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณารายงานและข้อสังเกตของคณะกรรมการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) กิตติกร โล่ห์สุนทร

(นายกิตติกร โล่ห์สุนทร)

ประธานคณะกรรมการการพลังงาน

สภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ิการ ๑

กลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๕๙๐๐ ต่อ ๖๑๗๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ energy.23committee@gmail.com

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวปริยาภรณ์ แก้วโยน)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ิการ ๑

นายอำพล ปั่นม่วง/ร่าง

นางสาวโสพิศ ขวัญสกุล/พิมพ์

นางสาวอรวรรณ สังขวารี/ตรวจ

ตรวจทาน

ครั้งที่ ๑ นางสาวพัชรินทร์ อิมพันธ์

ครั้งที่ ๒ นายกิตติพงศ์ คงเรือง

ครั้งที่ ๓ นางสาวกัญญ์จิรา มั่นสไชยกุล

## สารบัญ

	หน้า
สารบัญ.....	ก
รายนามคณะกรรมการ.....	ข
รายงานของคณะกรรมการ.....	๑
๑. การดำเนินงาน.....	๑
๒. วิธีการพิจารณาศึกษา.....	๒
๓. ผลการพิจารณาศึกษา.....	๓
๓.๑ ความเป็นมา.....	๓
๓.๒ สรุปข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	๔
๔. ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ.....	๒๑

รายนามคณะกรรมการการพลังงาน  
สภาผู้แทนราษฎร



นายกิตติกร โล่ห์สุนทร  
ประธานคณะกรรมการ



นายวิเชียร ชวลิต  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นายชูวิทย์ พิทักษ์พรพลก  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



นายประเสริฐ บุญเรือง  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นายพิบูลย์ รัชกิจประการ  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



นายธारा ปิตุเตชะ  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า



นางนันทนา สงฆ์ประชา  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หก



นายสมเกียรติ วอนเพียร  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่เจ็ด



นายนพดล มาตรศรี  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่แปด



นายระวี มาศฉมาดล  
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายมนูญ สีวาภิรมย์รัตน์  
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นางพิชชารัตน์ เลหาหงส์ชนะ  
โฆษกคณะกรรมาธิการ



นางสาวปิยะรัฐชย์ ติยะไพรัช  
โฆษกคณะกรรมาธิการ



นายเพชรภูมิ อารณรัตน์  
โฆษกคณะกรรมาธิการ



นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ์  
เลขานุการคณะกรรมาธิการ



รายงาน  
ผลการพิจารณาศึกษา  
เรื่อง การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔  
ของคณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติตั้งคณะกรรมการการพลังงาน ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๐ (๒๓) เพื่อให้มีหน้าที่และอำนาจ กระทำกิจการ พิจารณาขอซื้อเชื้อเพลิง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการบริหาร การพัฒนา การจัดหา การใช้ การอนุรักษ์พลังงาน และผลกระทบจากการจัดหาและการใช้พลังงาน รวมทั้ง การแสวงหาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก นั้น ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นายกิตติกร โล่ห์สุนทร	ประธานคณะกรรมการ
๒. นายวิเชียร ขวาลิต	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. นายชววิทย์ พิทักษ์พรพัลลภ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๔. นายประเสริฐ บุญเรือง	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๕. นายพิบูลย์ รัชกิจประการ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๖. นายธรรมา ปิติเตชะ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า
๗. นางนันทนา สงฆ์ประชา	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หก
๘. นายสมเกียรติ วอนเพียร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่เจ็ด
๙. นายพนพล มาตรศรี	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๐. นายระวี มาศฉมาดล	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๑. นายมนูญ สีวาทิรมย์รัตน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๒. นางพิชชารัตน์ เลาหพงศ์ชนะ	โฆษกคณะกรรมการ
๑๓. นางสาวปิยะรัฐชย์ ดิยะไพรัช	โฆษกคณะกรรมการ
๑๔. นายเพชรภูมิ อภรณ์รัตน์	โฆษกคณะกรรมการ
๑๕. นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ	เลขานุการคณะกรรมการ

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาเรื่อง การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๔ ดังนี้

#### ๑. การดำเนินงาน

๑.๑ การเลือกตั้งตำแหน่งต่าง ๆ ในคณะกรรมการ

คณะกรรมการได้ดำเนินการเพื่อเลือกตั้งตำแหน่งต่าง ๆ ในคณะกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๓ แล้วมีมติดังนี้

๑) นายกิตติกร โล่ห์สุนทร	เป็นประธานคณะกรรมการ
๒) นายวิเชียร ชวลิต	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓) นายชววิทย์ พิทักษ์พรพลลภ	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๔) นายประเสริฐ บุญเรือง	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๕) นางสาวจรรววรรณ ศรีณย์เกตุ	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๖) นายธารา ปิตุเตชะ	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่ห้า
๗) นางนันทนา สงฆ์ประชา	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หก
๘) นายสมเกียรติ วอนเพียร	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่เจ็ด
๙) นายนพดล มาตรศรี	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่แปด
๑๐) นายระวี มาศฉมาดล	เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๑) นายมณูญ สีวาทิรมย์รัตน์	เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๒) นายพิบูลย์ รัชกิจประการ	เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๓) นางพิชชารัตน์ เลหาพงศ์ชนะ	เป็นโฆษกคณะกรรมการ
๑๔) นางสาวปิยะรัฐชัย ตียะไพรัช	เป็นโฆษกคณะกรรมการ
๑๕) นายชัยยันต์ ผลสุวรรณ	เป็นเลขานุการคณะกรรมการ

อนึ่ง นางสาวจรรววรรณ ศรีณย์เกตุ รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ ได้พ้นจากตำแหน่งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เนื่องจากเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ศาลรัฐธรรมนูญมีคำวินิจฉัยให้เพิกถอนสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง ทำให้มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๙๘ แห่งรัฐธรรมนูญ จึงพ้นจากตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการสามัญของสภาผู้แทนราษฎรด้วย และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๕ ปี ๒ ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมเห็นชอบตั้ง นายเพชรภูมิ อารณรัตน์ เป็นกรรมการในคณะกรรมการการพลังงานแทน

๑.๒ คณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวจรรววรรณ สังขวารี ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานคณะกรรมการการพลังงาน สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการประจำคณะกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๓ วรรคสี่

## ๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

### ๒.๑ การประชุมคณะกรรมการ

คณะกรรมการได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จำนวน ๓ ครั้ง ดังนี้

๒.๑.๑ ครั้งที่ ๖๘ วันจันทร์ที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๔

๒.๑.๒ ครั้งที่ ๗๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

๒.๑.๓ ครั้งที่ ๗๒ วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

๒.๒ คณะกรรมการได้ดำเนินการโดยเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

## ๒.๒.๑ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| ๑) นายพรชัย จิรกุลไพศาล | ผู้อำนวยการสำนักนโยบายนโยบายและยุทธศาสตร์ |
| ๒) นายธนพล แสงสว่าง     | ผู้อำนวยการกลุ่มงานนโยบายและกลยุทธ์ราคา   |

## ๒.๒.๒ กรมธุรกิจพลังงาน

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| ๑) นางกฤติมา ชูแสงเลิศวิจิตร | ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน             |
| ๒) นางสาวสิริัญญา ชูเวทย์    | ผู้อำนวยการกองความปลอดภัยธุรกิจก๊าซธรรมชาติ   |
| ๓) นางสาวกฤติกา ถาวรแก้ว     | หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน |

## ๒.๒.๓ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

- |                                 |                                  |
|---------------------------------|----------------------------------|
| ๑) นางสาวภาวิณี โกษา            | ผู้อำนวยการกองนโยบายปิโตรเลียม   |
| ๒) นายประเสริฐ สิ้นเสริมสุขสกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| ๓) นางสาวสุวรรณา สุนทรารักษ์    | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |

## ๓. ผลการพิจารณาศึกษา

## ๓.๑ ความเป็นมา

สืบเนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ คณะกรรมการการพลังงาน ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจกระทำการพิจารณาขอเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการบริหาร การพัฒนา การจัดหา การใช้ การอนุรักษ์พลังงาน และผลกระทบจากการจัดหาและการใช้พลังงาน รวมทั้งการแสวงหาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญในความต้องการของพี่น้องประชาชน และผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาราคาน้ำมันแพง คณะกรรมการจึงได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลข้อเท็จจริง และแนวทางในการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพงในครั้งนี้ เพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าครองชีพของประชาชน และผู้ประกอบการขนส่ง โดยคณะกรรมการได้มีการศึกษาและสรุปโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

## ๑) โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง แบ่งเป็น ๓ ขั้นตอน คือ

๑.๑) ราคา ณ โรงกลั่น (Ex - refinery) ประกอบด้วย ราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดสิงคโปร์ (Mean of Platts Singapore: MOPS) + ค่าพรีเมียม หรือค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ได้แก่ ค่าขนส่งน้ำมันจากสิงคโปร์มายังไทย ค่าประกันภัย ค่าสูญเสียน้ำมันระหว่างขนส่ง ค่าปรับคุณภาพน้ำมัน ค่าใช้จ่ายในการสำรองน้ำมันเพื่อความมั่นคง และค่าใช้จ่ายของคลังหรือค่าลำเลียง + สัดส่วนผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ

๑.๒) ราคาขายส่ง ประกอบด้วย ราคา ณ โรงกลั่น (Ex-refinery) + ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน + ภาษีมูลค่าเพิ่ม

๑.๓) ราคาขายปลีก ประกอบด้วย ราคาขายส่ง + ค่าการตลาด + ภาษีมูลค่าเพิ่ม  
ของค่าการตลาด

๒) การกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑) ราคา ณ โรงกลั่น มีการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคา  
ณ โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมติของคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.)

๒.๒) ภาษีสรรพสามิต และภาษีเทศบาล กระทรวงการคลังเป็นหน่วยงาน  
ที่รับผิดชอบตามกฎหมายภาษีสรรพสามิต รัฐจัดเก็บจากสินค้าประเภทฟุ่มเฟือย ในอัตราคงที่  
ตามกรอบการจัดหารายได้ของรัฐหรืองบประมาณ เพื่อนำไปใช้พัฒนาประเทศ และจัดเก็บภาษี  
เทศบาลให้แก่กระทรวงมหาดไทย ในอัตราร้อยละ ๑๐ ของภาษีสรรพสามิต เพื่อนำไปพัฒนาหรือ  
บำรุงท้องถิ่น โดยรัฐจัดเก็บเมื่อน้ำมันออกจากโรงกลั่นหรือคลังน้ำมัน

๒.๓) กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนฯ โดยมี  
คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (กบน.) ตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง  
มีหน้าที่ชดเชยช่วงภาวะวิกฤตการณ์ หรือหากราคาค้นผวนในระดับสูง เพื่อรักษาเสถียรภาพราคา  
และตามกฎหมายให้ส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพไปได้อีกสามปี ทั้งนี้ อัตราการจัดเก็บเป็นไปตามประกาศ  
กบน. เรื่อง การกำหนดอัตราส่งเข้ากองทุน อัตราเงินชดเชย อัตราเงินคืนจากกองทุน และอัตราเงิน  
ชดเชยคืนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

๒.๔) กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน มีคณะกรรมการบริหารกองทุนเพื่อ  
ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ตามกฎหมายว่าการอนุรักษ์พลังงาน มีหน้าที่สนับสนุน ส่งเสริม  
และเพิ่มประสิทธิภาพ และลดการใช้พลังงานของประเทศ ทั้งนี้ อัตราการจัดเก็บเป็นไปตามประกาศ  
คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เรื่อง การกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริม  
การอนุรักษ์พลังงานสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำในราชอาณาจักรและน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้ามาเพื่อใช้  
ในราชอาณาจักร

๒.๕) ค่าการตลาด เป็นรายได้ที่รวมค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ ประกอบด้วย  
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการคลังน้ำมัน ค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมันจากคลังน้ำมันไปยังสถานีบริการ  
ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานทั่วไป ค่าใช้จ่าย ณ สถานีบริการ เช่น ค่าแรงพนักงาน ค่าเช่าที่ดิน  
ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ และยักรวมกำไรในการขายส่งและขายปลีกด้วย ทั้งนี้ ตามมติ กบง.  
(๒๐ เมษายน ๒๕๖๑) ได้กำหนดค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๕ ในอัตรา ๑.๘๕ บาทต่อลิตร  
และน้ำมันดีเซล B7 ในอัตรา ๑.๘๐ บาทต่อลิตร โดยเฉลี่ยประมาณ ๑.๘๐ บาทต่อลิตร

๒.๖) ภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นภาษีที่รัฐจัดเก็บจากสินค้าและบริการทุกชนิด คิดอัตรา  
ร้อยละ ๗ ของราคาน้ำมัน มีกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ

### ๓.๒ สรุปข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการได้มีการปรึกษาหารือแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหา  
ราคาน้ำมันที่มีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน โดยได้มีการแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ  
อย่างกว้างขวาง เพื่อเสนอแนวทางให้รัฐบาลปรับลดราคาน้ำมันในขณะนี้ และมีการประชุมมาแล้ว  
ทั้งสิ้น จำนวน ๓ ครั้ง โดยเชิญหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓ หน่วยงาน เพื่อให้ข้อมูล  
ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น ซึ่งสรุปสาระสำคัญในประเด็นต่าง ๆ ได้ ดังนี้

### ๓.๒.๑ ผู้แทนสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

#### ๑) ความเป็นมาของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ในปี ๒๕๑๖ สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศสูงขึ้นตามไปด้วย คณะรัฐมนตรีในขณะนั้น จึงได้ออกพระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๑๑ โดยมีสาระสำคัญกำหนดให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจออกคำสั่งเพื่อกำหนดมาตรการแก้ไขและป้องกันการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงให้ทันต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอีกหลายฉบับตั้งแต่ปี ๒๕๒๐ - ๒๕๒๑ เป็นต้นมา จนกระทั่งในปี ๒๕๔๗ ได้มีคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ ๔/๒๕๔๗ เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงและได้จัดตั้งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการรักษาเสถียรภาพของระดับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ ต่อมาในปี ๒๕๖๒ ได้มีการตราพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรักษาเสถียรภาพของระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และเพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงด้านพลังงานและเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒

#### ๒) สาระสำคัญของพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒

พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ ซึ่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ฉบับนี้มีจำนวน ๕๘ มาตรา ประกอบด้วย ๗ หมวด และ ๑ บทเฉพาะกาล ดังนี้

หมวด ๑ การจัดตั้งกองทุน

หมวด ๒ การบริหารกิจการของกองทุน

หมวด ๓ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

หมวด ๔ การดำเนินงานของกองทุน

หมวด ๕ พนักงานเจ้าหน้าที่

หมวด ๖ การบัญชี ตรวจสอบ ประเมินผล

หมวด ๗ บทกำหนดโทษ

บทเฉพาะกาล

#### ๓) การจัดตั้งกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน

พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้บัญญัติให้มีการจัดตั้งกองทุนในมาตรา ๕ และการใช้จ่ายเงินกองทุนในมาตรา ๘ ดังนี้

“มาตรา ๕ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง” ในสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

การดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ตามวรรคหนึ่งให้อยู่ภายใต้กรอบนโยบายการบริหารกองทุนตามที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติกำหนด”

สำหรับคำว่า “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” นั้น พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้บัญญัตินิยามดังกล่าวไว้ในมาตรา ๓ ดังนี้

“วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า สถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง มีการปรับราคาขึ้นอย่างรวดเร็วหรือผันผวนอันอาจเกิดผลกระทบต่อการใช้ของประชาชน หรือสถานการณ์ที่น้ำมันเชื้อเพลิงอาจขาดแคลนและไม่เพียงพอต่อการใช้ภายในประเทศ ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

ในส่วนของการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้บัญญัติให้อยู่ภายใต้กรอบนโยบายการบริหารกองทุนตามที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติกำหนด โดยให้คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีหน้าที่และอำนาจเสนอแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ทั้งนี้ ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ได้รับทราบและเห็นชอบมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๒๕๐) เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งเห็นชอบแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบด้วย

(๑) แผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗

(๒) แผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗

(๓) แผนการลดการจ่ายเงินชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิง

ชีวภาพ ในช่วงปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ในส่วนของแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ ประกอบด้วย ๓ สถานการณ์ ดังนี้

สถานการณ์ที่ ๑ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับขึ้นเกินระดับที่มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน (ระดับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง) เช่น ราคาน้ำมันดีเซลปรับขึ้นสูงกว่า ๓๐ บาทต่อลิตร ก๊าซหุงต้มมีราคาต้นทุนโรงแยกก๊าซธรรมชาติสูงกว่าราคานำเข้าราคาขายปลีกก๊าซหุงต้มมีราคาขายปลีกเกินกว่าราคา ๓๖๓ บาท ต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม เป็นต้น

สถานการณ์ที่ ๒ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาปรับตัวสูงขึ้นมาอย่างรุนแรง เช่น ราคาน้ำมันดิบปรับขึ้นใน ๑ สัปดาห์ มากกว่า ๕ เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ราคาขายปลีกปรับขึ้นใน ๑ สัปดาห์ มากกว่า ๑ บาทต่อลิตร ราคาแก๊สหุงต้มในตลาดโลกมีการเปลี่ยนแปลงใน ๒ สัปดาห์ เฉลี่ยมากกว่า ๓๕ เหรียญสหรัฐฯ ต่อตัน ราคาแก๊สหุงต้มขายปลีกมีการเปลี่ยนแปลงใน ๒ สัปดาห์ เฉลี่ยมากกว่า ๑ บาทต่อกิโลกรัม

สถานการณ์ที่ ๓ สถานการณ์ที่น้ำมันเชื้อเพลิงอาจขาดแคลนและไม่เพียงพอต่อการใช้ภายในประเทศ ซึ่งหมายความว่า มีเหตุการณ์ที่ทำให้ปริมาณการผลิตและ/หรือการนำเข้า

น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เป็นไปตามแผน โดยมีแนวโน้มอาจขาดแคลนและไม่เพียงพอต่อการใช้ในภายในประเทศ อันอาจเกิดผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ

ในส่วนของการใช้จ่ายเงินกองทุน ตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๘ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายได้เพื่อกิจการ ดังต่อไปนี้

(๑) ค่าใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๕

(๒) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานกองทุนหรือการบริหารกองทุนและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการจัดการกิจการของกองทุน”

๘) การบริหารกิจการกองทุน

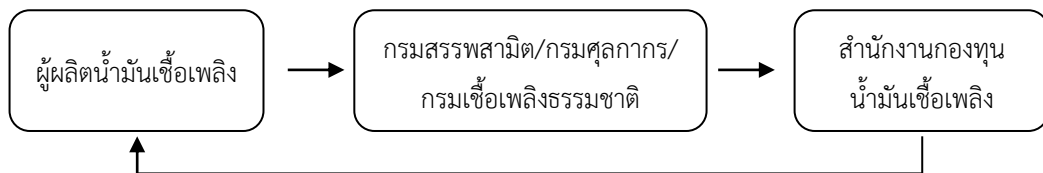
ตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๘ บัญญัติให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง” โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เป็นประธานคณะกรรมการ คณะกรรมการคณะนี้มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารกิจการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

(๑) เสนอแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการส่งเงินเข้ากองทุนหรือได้รับเงินชดเชยและกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนตามมาตรา ๒๗ อัตราเงินชดเชยตามมาตรา ๒๘ อัตราเงินคืนจากกองทุนตามมาตรา ๓๑ และอัตราเงินชดเชยคืนกองทุนตามมาตรา ๓๒ โดยอาจกำหนดตามประเภท การใช้ และแหล่งที่มาของน้ำมันเชื้อเพลิงก็ได้ ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการรายงานการดำเนินการดังกล่าวต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อทราบ

(๓) อนุมัติการจ่ายเงินกองทุนเพื่อดำเนินการตามแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมตามมาตรา ๕

(๔) อนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณประจำปีของสำนักงาน



ภาพที่ ๑ แสดงขั้นตอนการเบิกจ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ในส่วน of ขั้นตอนการเบิกจ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๘ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ นั้น มีดังนี้

๑. ผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง ยื่นใบขอรับเงินชดเชยต่อกรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ แล้วแต่กรณี

๒. มาตรา ๒๙ ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงยื่นขอรับเงินชดเชยต่อกรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ แล้วแต่กรณี

๓. กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว จะจัดทำหนังสือพร้อมสรุปยอดขอรับเงินชดเชยและจัดส่งให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อขอเบิกเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

๔. สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตรวจสอบความถูกต้องและส่งจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา ๒๙

ในส่วนของการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพนั้น สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องดำเนินการลดการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๕ ซึ่งการจ่ายเงินชดเชยดังกล่าวนี้ ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๕๕ ดังนี้

“มาตรา ๕๕ ในกรณีที่มีการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อการดำเนินการดังกล่าวต่อไปได้เป็นระยะเวลาสามปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้นำความในหมวด ๔ การดำเนินงานของกองทุน และหมวด ๗ บทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้อง มาใช้บังคับกับการดำเนินการนี้ด้วย

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการดำเนินการออกประกาศ กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และมาตรการ เพื่อลดการจ่ายเงินชดเชยทุกรอบระยะเวลาหนึ่งปี ทั้งนี้ ประกาศดังกล่าวให้นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อนำเสนอ คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งต่อไป ให้คณะรัฐมนตรี โดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติมีอำนาจขยายระยะเวลาดำเนินการตามวรรคหนึ่งได้อีกไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินสองปี”

ในส่วนของการยกเลิกการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพนั้น สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีการทบทวนเกี่ยวกับการดำเนินการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพตามมาตรา ๕๕ ซึ่งสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้มีความเห็นเกี่ยวกับแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๗ และแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๗ ซึ่งมีเป้าประสงค์ให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพสามารถแข่งขันได้ โดยการลดการจ่ายเงินชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ เพื่อสร้างส่วนต่างราคาขายปลีกที่ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ E20 และน้ำมันดีเซล B10 เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหลัก อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้น้ำมัน รวมทั้งเกษตรกรผู้ปลูกอ้อย มันสำปะหลัง และปาล์มน้ำมัน ดังนั้น กระทรวงพลังงานควรพิจารณาปรับลดอัตราการชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพในช่วงเวลาที่เหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับผลประโยชน์หรือมูลค่าเพิ่มที่เกษตรกรจะได้รับ



จากการปลูกพืชพลังงาน และคำนึงถึงระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งความเห็นดังกล่าวสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้เชิญหน่วยงานและสมาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ เช่น สมาคมการค้าผู้ผลิตเอทานอลไทย สมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลไทย เป็นต้น เข้าร่วมประชุมเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับการลดการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ และยังไม่มีมาตรการกำกับการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพที่สูงขึ้น

นอกจากนี้ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ยังคงเป็นปัจจัยหนึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจของโลกชะลอตัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้ารายชียของประชาชนในประเทศทำให้การดำเนินการยกเลิกการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพตามมาตรา ๕๕ ต้องดำเนินการในระยะเวลาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศ

#### ๕) การดำเนินงานกองทุน

ตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้บัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินงานกองทุนไว้ในมาตรา ๒๖ ดังนี้

“มาตรา ๒๖ กองทุนต้องมีจำนวนเงินเพียงพอเพื่อใช้ในการบริหารจัดการกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อรวมกับเงินกู้ตามวรรคสองแล้วต้องไม่เกินจำนวนสี่หมื่นล้านบาท

เมื่อกองทุนมีจำนวนเงินไม่เพียงพอเพื่อดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของกองทุนตามมาตรา ๕ ให้สำนักงานโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการและโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจกู้ยืมเงินเป็นจำนวนไม่เกินสองหมื่นล้านบาท ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

การเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินตามวรรคหนึ่งและกรอบวงเงินกู้ตามวรรคสองให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ ให้กระทำได้โดยการตราพระราชกฤษฎีกา”

#### ๖) สถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลก

สถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลก ข้อมูล ณ วันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ราคาน้ำมันตลาดโลกมีราคา ดังนี้

(๑) น้ำมันดิบดูไบ (Dubai) ราคาจำหน่าย ๘๒.๒๐๕ เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

(๒) น้ำมันเบนซิน ราคาจำหน่าย ๙๙.๘๕ เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

(๓) น้ำมันดีเซล ราคาจำหน่าย ๙๕.๓๖ เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

#### ๗) ราคาขายปลีกในประเทศ

ในส่วนของราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ช่วงประมาณกลางปี ๒๕๖๔ ราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศยังคงมีราคาไม่สูงมากนัก ต่อมาเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ได้เริ่มคลี่คลายลงและประชาชนมีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

๘) สถานการณ์ราคาก๊าซหุงต้มในตลาดโลกและราคาในประเทศ

ราคาก๊าซหุงต้มในตลาดโลกอ้างอิงราคา LPG CP และราคา LPG Cargo เปรียบเทียบระหว่างเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๓ และเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ มีราคาตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ราคาก๊าซหุงต้มในตลาดโลกอ้างอิงราคา LPG CP และราคา LPG Cargo เปรียบเทียบระหว่างเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๓ และเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔

เหรียญสหรัฐฯ ต่อตัน	พฤศจิกายน ๒๕๖๓	พฤศจิกายน ๒๕๖๔	การเปลี่ยนแปลง
ราคา LPG CP	๔๓๕.๐๐	๘๕๐.๐๐	+ ๔๑๕.๐๐
ราคา LPG Cargo	๔๔๐.๐๗	๘๔๑.๕๐	+ ๔๐๑.๔๓

ราคาขายปลีกก๊าซหุงต้มในประเทศกำหนดให้คงราคาขายปลีกอยู่ที่ ๓๑๘ บาทต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม ซึ่งจากบัญชีก๊าซหุงต้มของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาขายปลีกและฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กลุ่มก๊าซหุงต้มตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ราคาขายปลีกก๊าซหุงต้มในประเทศกำหนดให้คงราคาขายปลีกอยู่ที่ ๓๑๘ บาทต่อถัง ๑๕ กิโลกรัม และฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

	พฤศจิกายน ๒๕๖๓	พฤศจิกายน ๒๕๖๔	การเปลี่ยนแปลง
ราคาขายปลีก (บาท/ถัง)	๓๑๘	๓๑๘	-
ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาท)	- ๘,๖๐๓	- ๑๙,๓๔๖	+ ๑๐,๗๔๓
สภาพคล่องกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาท)	- ๔๘๔	- ๑,๙๑๘	+ ๑,๔๓๔

๙) ประมาณการสภาพคล่องและฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ประมาณการสภาพคล่อง น้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิเท่ากับ - ๓,๓๘๗ ล้านบาทต่อเดือน ก๊าซหุงต้มสุทธิเท่ากับ - ๑,๙๑๘ ล้านบาทต่อเดือน และสภาพคล่องของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิเท่ากับ - ๕,๓๐๕ ล้านบาทต่อเดือน

ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ฐานะกองทุนสุทธิเท่ากับ ๕,๙๐๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

(๑) กองทุนสิทธิ กลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ ๒๕,๒๕๔ ล้านบาท

(๒) กองทุนสุทธิ กลุ่มก๊าซหุงต้มเท่ากับ - ๑๙,๓๔๖ ล้านบาท

ตารางที่ ๓ ประมาณการฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สิ้นสุด ณ วันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	น้ำมันเชื้อเพลิง	ก๊าซหุงต้ม	รวม
เงินฝากธนาคาร	๑,๕๙๐	-	๑,๕๙๐
เงินฝากที่กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง	๓๘,๔๑๐	-	๓๘,๔๑๐
เงินโอนให้บัญชีกลุ่มก๊าซหุงต้ม	๑,๘๔๘	-	๑,๘๔๘
รายได้ค้างรับ : ลูกหนี้ -รายได้ค้างรับจาก ผู้ประกอบการค้าน้ำมัน	๓๐๗	-	๓๐๗
: ลูกหนี้ -รายได้ค้างรับจาก ก๊าซหุงต้มโรงกลั่นและโรงแยก	-	๑,๙๒๘	๑,๙๒๘
: ลูกหนี้ -รายได้ค้างรับจาก ผู้จำหน่ายก๊าซหุงต้ม	-	๒๔๕	๒๔๕
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>๔๒,๑๕๕</b>	<b>๒,๑๗๓</b>	<b>๔๔,๓๒๘</b>
เงินโอนจากบัญชีกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง หนี้สิน : เจ้าหนี้ - เงินชดเชยราคาก๊าซหุงต้มที่ผลิตโดยโรงแยกก๊าซ	-	๑,๘๔๘	๑,๘๔๘
: เจ้าหนี้ -เงินชดเชยราคาก๊าซหุงต้มจาก ผู้รับสัมปทาน	-	๒๙๗	๒๙๗
: เจ้าหนี้ -เงินชดเชยราคาก๊าซหุงต้มที่ใช้เป็น เชื้อเพลิง	-	๒	๒
: เจ้าหนี้ -เงินชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ	๑๖,๗๘๑	-	๑๖,๗๘๑
: เจ้าหนี้ -เงินชดเชยตามมาตรการปรับลดราคา ขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง	๗	-	๗
: เจ้าหนี้ -เงินงบประมาณ และสนับสนุนโครงการ	๑๑๓	-	๑๑๓
<b>หนี้สินรวม</b>	<b>๑๖,๙๐๑</b>	<b>๒๑,๕๑๙</b>	<b>๓๘,๔๒๐</b>
<b>ฐานะกองทุนสุทธิ</b>	<b>๒๕,๒๕๔</b>	<b>(๑๙,๓๔๖)</b>	<b>๕,๙๐๘</b>

ผู้แทนสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันคณะกรรมการนโยบายพลังงานได้พิจารณามาตรการช่วยเหลือเยียวยาประชาชน โดยปรับลดอัตราการส่งเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในส่วนของน้ำมันเบนซิน น้ำมันแก๊สโซฮอล์ น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว น้ำมันดีเซลหมุนช้า และน้ำมันเตา ในอัตรา ๐.๐๐๕ บาทต่อลิตร เป็นระยะเวลา ๑ ปี และอัตรา ๐.๐๕ บาทต่อลิตร เป็นระยะเวลา ๒ ปี โดยมีผลทันทีหลังประกาศในราชกิจจานุเบกษา นอกจากนี้ การยกเลิกการชดเชยราคาให้แก่ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเห็นว่าประเด็นดังกล่าว อาจไม่มีการยกเลิกการชดเชยราคาให้แก่ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ ทั้งนี้ เพื่อผลประโยชน์หรือมูลค่าเพิ่ม

ที่เกษตรกรจะได้รับจากการปลูกพืชพลังงาน ดังนั้น รัฐบาลควรมีการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้เกษตรกรได้รับทราบถึงนโยบายที่มีแนวโน้มในการนำผลผลิตทางการเกษตรมาผลิตเป็นเชื้อเพลิงชีวภาพลดลง เพื่อให้เกษตรกรได้ปรับตัวกับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งภาครัฐโดยกระทรวงพาณิชย์ควรมีทางออกให้กับเกษตรกรกลุ่มนี้ โดยอาจปรับเปลี่ยนให้มีการนำเอทานอลและน้ำมันปาล์มไปใช้ในกลุ่มอุตสาหกรรมอื่นเพื่อเพิ่มมูลค่าและเกิดประโยชน์มากกว่าการนำมาใช้ในการผสมน้ำมันเชื้อเพลิง

### ๓.๒.๒ ผู้แทนกรมธุรกิจพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้

กรมธุรกิจพลังงานมีหน้าที่และภารกิจเกี่ยวกับการกำหนด ควบคุมและพัฒนามาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง การตรวจสอบ ทดสอบ และรับรองมาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัยด้านน้ำมันเชื้อเพลิง การกำหนด ควบคุมและพัฒนามาตรฐานการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิงด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ซึ่งภารกิจดังกล่าวเป็นการปฏิบัติงานในเชิงปฏิบัติการ

ในส่วนของการกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและการกำหนดราคาขายก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์หรือการกำหนดเชิงนโยบายจะเป็นหน้าที่และภารกิจของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

**คณะกรรมการชกถามว่า** แผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ และแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ หน่วยงานใดเป็นผู้กำหนด และมีการกำหนดระยะเวลาดำเนินการตามแผนดังกล่าวหรือไม่

ผู้แทนจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตอบประเด็นชกถามว่า แผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ได้มีมติเห็นชอบในการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ (ครั้งที่ ๒๕๐) เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๓ และได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบเมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ โดยคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติแล้ว

นอกจากนี้ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีการพิจารณาทบทวนแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นประจำทุกปี เพื่อให้การดำเนินการตามแผนดังกล่าวสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เช่น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เป็นต้น

ในส่วนของการพิจารณาทบทวนแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาทบทวนแผนดังกล่าว โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และกรมธุรกิจพลังงานเป็นหน่วยงานร่วมในการพิจารณาทบทวนแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ก่อนเสนอให้คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงพิจารณาต่อไป เมื่อคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีมติเห็นชอบการพิจารณาทบทวนแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและแผนยุทธศาสตร์กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว จะเสนอให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาและมีมติเห็นชอบ ก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและมีมติเห็นชอบต่อไป

**คณะกรรมการธิการซักถามว่า** การกู้เงินตามมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ต้องดำเนินการอย่างไร หน่วยงานใดเป็นผู้อนุมัติการกู้เงินดังกล่าว

ผู้แทนจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตอบประเด็นซักถามว่า การกู้เงินตามมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ นั้น สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงก่อน เมื่อคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีมติเห็นชอบแล้ว จะต้องนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและอนุมัติให้กู้ยืมเงินเป็นจำนวนไม่เกินสองหมื่นล้านบาท

ในกรณีที่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีเงินในการบริหารจัดการกองทุนร่วมกับเงินกู้ไม่เกินสี่หมื่นล้านบาทแล้วไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการกองทุน สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินตามมาตรา ๒๖ วรรคหนึ่ง และกรอบวงเงินกู้ตามมาตรา ๒๖ วรรคสอง ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ โดยให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

**คณะกรรมการธิการซักถามว่า** ราคาก๊าซหุงต้มอ้างอิง LPG Cargo หมายถึง ราคาอ้างอิงในระยะเวลาใด

ผู้แทนจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ราคาก๊าซหุงต้มอ้างอิง LPG Cargo เป็นราคาที่มีการซื้อ - ขายก๊าซหุงต้มจริงซึ่งประกาศรายวัน ซึ่งแตกต่างจากราคา LPG CP เป็นราคาที่มีการซื้อ - ขายก๊าซหุงต้มซึ่งประกาศรายเดือนโดยประเทศซาอุดีอาระเบีย

**คณะกรรมการธิการซักถามว่า** ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิ ณ วันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เท่ากับ ๕,๙๐๘ ล้านบาท ฐานะกองทุนดังกล่าวได้รวมกับเงินกู้สองหมื่นล้านบาทแล้วใช่หรือไม่

ผู้แทนจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิเท่ากับ ๕,๙๐๘ ล้านบาท ยังไม่รวมเงินกู้วงเงินสองหมื่นล้านบาท โดยเป็นฐานะกองทุนที่สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ในการชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับราคาสูงขึ้น ซึ่งคาดว่าจะสามารถรักษาฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่เกิน ๑ เดือน

ในส่วนของเงินกู้สองหมื่นล้านบาทนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (กบน.) เมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบเนื้อหาและสาระสำคัญร่างหลักเกณฑ์ การกู้ยืมเงินตามที่สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงนำเสนอเพื่อเตรียมพร้อมสภาพคล่องในการตรึงราคาน้ำมันดีเซลไม่ให้เกินราคา ๓๐ บาทต่อลิตร เพื่อลดผลกระทบต่อค่าครองชีพประชาชนในช่วงที่สถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงมีแนวโน้มผันผวนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหลังจากนี้จะมีการนำเสนอร่างหลักเกณฑ์การกู้เงินดังกล่าวต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป

**คณะกรรมการธิการซักถามว่า** สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีการคาดการณ์ล่วงหน้าเกี่ยวกับการปรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและราคาก๊าซหุงต้มในอนาคตเพื่อเตรียมความพร้อมในการวางแผนรองรับสถานการณ์วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่

ผู้แทนจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ในส่วนของการเตรียมความพร้อมในการวางแผนรองรับสถานการณ์วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ในอนาคตนั้น ปัจจุบันสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดำเนินการจัดเตรียมร่างหลักเกณฑ์ การกู้ยืมเงินเพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบแล้ว

**คณะกรรมการธิการซักถามว่า** ในส่วนของราคาก๊าซหุงต้มนั้น สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีการแยกบัญชีผู้ใช้ก๊าซหุงต้ม เพื่อชดเชยราคาก๊าซหุงต้มเมื่อมีการปรับราคาสูงขึ้นหรือไม่ และการชดเชยราคาดังกล่าวเหมือนหรือต่างกันอย่างไร นอกจากนี้ หากมีการลดการชดเชยราคาให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพลงเพื่อให้ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มีสภาพคล่องมากขึ้น มีความเป็นไปได้หรือไม่

ผู้แทนจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตอบประเด็นซักถามว่า ปัจจุบัน สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีการชดเชยราคาให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ ได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และน้ำมันดีเซล B10 ซึ่งตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๕๕ ได้บัญญัติให้จ่ายเงินชดเชยให้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพเป็นระยะเวลา ๓ ปี นับแต่พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีผลใช้บังคับ ซึ่งจะครบระยะเวลาดังกล่าวในปี ๒๕๖๕ แต่อย่างไรก็ตาม การพิจารณาปรับลดหรือยกเลิกการชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพดังกล่าวต้องดำเนินการในช่วงเวลาที่เหมาะสม

ในส่วนของการชดเชยราคาก๊าซหุงต้มนั้น สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดำเนินการชดเชยราคาให้กับผู้ใช้ก๊าซหุงต้มทุกบัญชีเท่ากัน ทั้งภาคครัวเรือน ภาคขนส่ง และภาคอุตสาหกรรม

**คณะกรรมการธิการซักถามว่า** เหตุใดกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจึงไม่มีการชดเชยราคาให้กับก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์

ผู้แทนจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตอบประเด็นซักถามว่า การตราพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ เจตนารมณ์ในการตราพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จะมีการพิจารณาโครงสร้างการจัดเก็บและนำส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนในลำดับแรก ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซหุงต้ม สำหรับก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์นั้น ไม่ได้มีการจัดเก็บและนำส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงแต่อย่างใด ทำให้ในชั้นยกร่างกฎหมายก็ไม่ได้มีการบัญญัติการชดเชยราคาให้กับก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ ประกอบกับในช่วงปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑ ราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ในประเทศมีราคา ๘.๕๐ บาทต่อกิโลกรัม และไม่ได้มีการชดเชยราคาดังกล่าวมาตั้งแต่แรก

**คณะกรรมการธิการซักถามว่า** การกำกับ ควบคุมความปลอดภัยของก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas : LNG) มีการกำกับ ควบคุมอย่างไร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ได้ตอบประเด็นซักถามว่า กรมธุรกิจพลังงาน มีแนวทางในการกำกับ ควบคุมความปลอดภัยของก๊าซธรรมชาติเหลว โดยการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลว และการออกใบอนุญาตประกอบกิจการจัดหา ค้าส่ง

สถานีรับ - จ่าย และจัดเก็บก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG Terminal) ซึ่งปัจจุบันสถานีรับ - จ่าย และจัดเก็บก๊าซธรรมชาติเหลวตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง

ในส่วนของการนำก๊าซธรรมชาติเหลวมาใช้กับภาคขนส่งนั้น ในอนาคตมีความเป็นไปได้หากสถานการณ์ราคาก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์มีราคาผันผวน นอกจากนี้การนำก๊าซธรรมชาติเหลวมาแปลงสภาพเป็นก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (Natural Gas for Vehicles: NGV) อาจต้องมีการเพิ่มเติมคุณภาพของก๊าซ ณ สถานีจำหน่ายก๊าซ เพื่อให้ค่าก๊าซมีความเหมาะสมกับรถยนต์ที่ใช้งาน

ในส่วนของภาคอุตสาหกรรมได้มีการนำก๊าซธรรมชาติเหลวมาใช้ในภาคอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่นอกแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ

**คณะกรรมการการชกถามว่า** ปัจจุบันมีการกำหนดให้มีต้นทุนการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตราเท่าใด

ผู้แทนจากกรมธุรกิจพลังงาน ได้ตอบประเด็นชกถามว่า ตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๓ มีเจตนารมณ์ให้ผู้ประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิงมีการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรักษาความมั่นคงของน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ โดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานจะเป็นหน่วยงาน ในการกำหนดอัตราต้นทุนการสำรองน้ำมันปริมาณไม่เกิน ๐.๘ สตางค์ ต่อลิตร ปัจจุบันการสำรองน้ำมันสำเร็จรูปมีปริมาณสำรอง ร้อยละ ๑ ของการใช้น้ำมันสำเร็จรูปที่ใช้งาน และการสำรองน้ำมันดิบมีปริมาณสำรอง ร้อยละ ๕ ของน้ำมันดิบที่นำเข้า

### **๓.๒.๓ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ให้ข้อมูลโดยสรุป ดังนี้**

จากสถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลกที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น ได้ส่งผลกระทบต่อราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศที่มีการปรับขึ้นราคา โดยการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบเพิ่มเติมของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ปรับตัวสูงขึ้นของกระทรวงพลังงาน โดยมีแนวทางดำเนินการตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ถึงเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ คือ ปรับลดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว จากเดิมที่มีการผสมอยู่ ๓ สัดส่วน ได้แก่ ร้อยละ ๗ (B7) ร้อยละ ๑๐ (B10) และร้อยละ ๒๐ (B20) ให้เหลือสัดส่วนผสมเดียว คือ ร้อยละ ๗ (B7)

นอกจากนี้ มาตรการในระยะยาว กบง. ได้ตั้งคณะกรรมการพิจารณาสัดส่วนผสมไบโอดีเซล (B100) ในภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีอธิบดีกรมธุรกิจพลังงานเป็นประธาน และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นอนุกรรมการ ได้แก่ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กรมการค้าภายใน สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กรมการขนส่งทางบก สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน ๒ คน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะการบริหารจัดการราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของไบโอดีเซล (B100) เพื่อลดผลกระทบของประชาชนในช่วงวิกฤตราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และจัดทำข้อเสนอหลักเกณฑ์การกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล (B100) ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว รวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบของเกษตรกรน้ำมันปาล์มและการส่งออกปาล์มน้ำมัน และข้อเสนอแนะแนวทางการบรรเทาผลกระทบเสนอต่อ กบง. พิจารณา ก่อนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย

พลังงานแห่งชาติ (กพข.) ต่อไป ซึ่งคาดว่าคณะกรรมการจะพิจารณาให้ได้ผลสรุปแล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนธันวาคม ๒๕๖๔

**คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า** คณะอนุกรรมการพิจารณาสัดส่วนผสมไบโอดีเซล (B100) ที่ กบง. ตั้งขึ้นมานั้น มีหน่วยงานใดทำหน้าที่หลักในการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันปาล์มที่มีผลกระทบต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของไบโอดีเซล

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า กรมธุรกิจพลังงาน และ สนพ. ซึ่งทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการชุดนี้ อยู่ระหว่างการจัดทำข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยการรวบรวมข้อมูลที่อ้างอิงจากสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ในเรื่องการประมาณการปริมาณของน้ำมันปาล์ม การปลูกปาล์ม และข้อมูลที่อ้างอิงจากกรมการค้าภายใน ในการบริหารจัดการและปริมาณสินค้าคงคลัง (Stock) ของน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil : CPO) รวมทั้งมีนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน ๒ คน ซึ่งประธานคณะกรรมการแต่งตั้งเพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาของคณะกรรมการชุดนี้ คือ นายศุภจิต นาครทรรพ และนายอนุสรณ์ แสงนิ่มนวล

**คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า** นอกจากมาตรการในการพิจารณาสัดส่วนผสมไบโอดีเซล เพื่อแก้ปัญหาภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะนี้ สนพ. มีแนวทางการดำเนินการอื่นเพิ่มเติมอีกหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า แนวทางการดำเนินการของ สนพ. กระทรวงพลังงาน มีเครื่องมือที่สำคัญในแก้ปัญหาภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง คือ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในเบื้องต้นได้มีการหารือร่วมกันในระดับนโยบายแล้วว่า ในกรณีที่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและเครื่องมือที่กระทรวงพลังงานมีอยู่ไม่สามารถรักษาระดับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลในประเทศไม่ให้เกิน ๓๐ บาทต่อลิตรได้ อาจจะต้องพิจารณาการปรับลดภาษีสรรพสามิต โดยมีตัวชี้วัดว่า หากราคาน้ำมันดิบดูไบสูงเกิน ๘๕ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ก็จะมีการหารือเกี่ยวกับแนวทางการปรับลดภาษีสรรพสามิตต่อไป อย่างไรก็ตาม แนวทางการดำเนินการของกระทรวงพลังงานในปัจจุบัน ยังคงมีทิศทางตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพลังงาน ไม่ว่าจะเป็นการปรับสัดส่วนผสมไบโอดีเซล (B100) การลดการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และการณรงค์ประชาสัมพันธ์ในเรื่องการประหยัดพลังงาน

**คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า** สนพ. ได้มีการเตรียมข้อมูลเสนอต่อ กบง. เพื่อให้พิจารณามาตรการหรือแนวทางในการช่วยเหลือและบรรเทาผลกระทบของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดอื่น เช่น น้ำมันเบนซิน และก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) หรือไม่

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า ณ ตอนนี้อาจจะราคาของ NGV อยู่ที่ ๑๕ บาทต่อกิโลกรัม จากสถานการณ์ราคาก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่ปรับตัวสูงขึ้นเช่นเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ส่งผลกระทบต่อค่าไฟฟ้าและต้นทุนของก๊าซ NGV ซึ่งในช่วงไตรมาสที่ ๑ ของปี ๒๕๖๕ ราคาของก๊าซ NGV จะปรับขึ้นเป็น ๑๘ บาทต่อกิโลกรัม โดยปัจจุบัน กบง. ได้ขอให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) คงราคาขายก๊าซ NGV ไว้ที่ ๑๕ บาทต่อกิโลกรัม และได้มีมาตรการช่วยเหลือโดยการให้ส่วนลดราคาก๊าซ NGV กับกลุ่มผู้ประกอบการแท็กซี่สาธารณะด้วยแล้ว



ในส่วนของน้ำมันเชื้อเพลิงกลุ่มเบนซิน จะมีราคาขายปลีกเป็นไปตามกลไกตลาดเพื่อให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดย สนพ. จะทำหน้าที่ในการควบคุมค่าการตลาดให้มีความเหมาะสม เพื่อไม่ให้ผู้บริโภคถูกเอาเปรียบจนเกินไป ทั้งนี้ ยังไม่มีมาตรการช่วยเหลือและบรรเทาผลกระทบของน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มเบนซิน ซึ่งมีลักษณะการใช้งานของรถยนต์ส่วนบุคคล โดยจะให้ความช่วยเหลือในส่วนของน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มดีเซลเท่านั้น เนื่องจากราคาน้ำมันดีเซลที่ปรับตัวสูงขึ้นจะมีความเกี่ยวข้องกับต้นทุนของภาคขนส่ง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่เพิ่มขึ้น ทำให้กระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน

**คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า** แนวโน้มของราคาน้ำมันในตลาดโลก ในช่วงระยะเวลา ๓ - ๖ เดือนข้างหน้า สนพ. คาดการณ์ว่าจะมีทิศทางเป็นอย่างไร

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า จากการพยากรณ์ที่ สนพ. ได้ศึกษาวิเคราะห์ไว้ คาดการณ์ว่า แนวโน้มของราคาน้ำมันในตลาดโลก จะเริ่มลดลงไม่มากนัก และมีราคาทรงตัวอยู่ที่ประมาณ ๗๕ - ๘๐ เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ซึ่งจะต้องติดตามผลการประชุมของกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (โอเปก) และชาติพันธมิตร หรือ โอเปกพลัส ในวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๔ หากมีการเปลี่ยนแปลงการเพิ่มกำลังการผลิตก็อาจจะทำให้ราคาน้ำมันลดลงกว่าที่ได้คาดการณ์ไว้

**คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า** การรักษาระดับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลไว้ไม่ให้เกิน ๓๐ บาทต่อลิตร เป็นระดับราคาขายปลีกที่เหมาะสมแล้วหรือไม่ อย่างไร

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า จากการวิเคราะห์ตามแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ ณ ตอนนี้อยู่ระดับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลที่เหมาะสมยังอยู่ที่ ๓๐ บาทต่อลิตร แต่หากพิจารณาอัตราภาวะเงินเฟ้อ ณ ปัจจุบัน ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลควรอยู่ที่ ๓๔ บาทต่อลิตร

**คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า** การกักเงินเพื่อใช้ในการบริหารจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีความคืบหน้าอย่างไร

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติกรอบเงินกู้จำนวน ๓๐,๐๐๐ ล้านบาทแล้ว ตอนนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการขอกู้เงินประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยรายละเอียดของแหล่งเงินกู้ อัตราดอกเบี้ย และวิธีการกู้เงิน เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่ง สนพ. ไม่มีข้อมูลในส่วนนี้ โดยในอดีตที่ผ่านมา จะดำเนินการกู้เงินจากสถาบันทางการเงินในประเทศ เช่น ธนาคารกรุงไทย เป็นต้น และพิจารณาการกู้เงินกับธนาคารที่ยื่นข้อเสนออัตราดอกเบี้ยที่ต่ำที่สุด

**คณะกรรมการชั่งถ่วงว่า** การกำหนดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซล B7 สามารถเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดให้น้ำมันดีเซล B7 หมายถึง น้ำมันดีเซลที่มีส่วนผสมไบโอดีเซลในอัตราไม่เกินร้อยละ ๗ ได้หรือไม่ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของไบโอดีเซล

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชั่งถ่วงว่า การกำหนดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซล B7 ดังกล่าว เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพิจารณาสัดส่วนผสมไบโอดีเซล (B100) ในภาวะวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่ง กบง. จัดตั้งขึ้น

เพื่อพิจารณาแนวทางว่า น้ำมันดีเซล B7 อาจปรับอัตราการผสมไบโอดีเซลขึ้นลงได้ตามสัดส่วนที่เหมาะสม และบริหารจัดการราคาที่จะไม่กระทบกับผู้ใช้ น้ำมันได้ แต่ก็มีข้อจำกัดว่า หากกำหนดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลให้มีความยืดหยุ่นในอัตราตั้งแต่ร้อยละ ๐ - ๗ อาจจะทำให้เกิดปัญหาในด้านวิธีการปฏิบัติได้ โดยอาจจะต้องพิจารณากำหนดช่วงราคาน้ำมันปาล์มดิบ ปริมาณสินค้าคงคลัง (Stock) ปาล์มน้ำมัน และระดับอัตราสัดส่วนผสมไบโอดีเซลให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกันด้วย

**คณะกรรมการการชกถามว่า** กระบวนการและขั้นตอนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลเป็นอย่างไร

ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ตอบประเด็นชกถามว่า ไบโอดีเซล (B100) มีกระบวนการผลิตจากโรงงานน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil : CPO) ซึ่งผลผลิตปาล์มจะถูกส่งเข้าโรงหีบเพื่อผลิตเป็น CPO จากนั้น CPO จะส่งต่อไปที่โรงงานผลิต B100 ซึ่งเป็นต้นทางวัตถุดิบที่จะใช้ในการทำ B100 โดยผู้ค้าน้ำมันซื้อเพลิงตามมาตรา ๗ จะนำ B100 ไปผสมน้ำมันดีเซลตามสัดส่วนเพื่อจำหน่ายที่สถานีบริการต่อไป ทั้งนี้ กรมสรรพสามิตจะทำหน้าที่จัดเก็บเงินให้กับกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะกำหนดอัตราภาษีตามสัดส่วนของไบโอดีเซลที่นำมาใช้ในการผสมน้ำมันดีเซล กล่าวคือ น้ำมันดีเซลที่มีสัดส่วนผสมของไบโอดีเซลมากจะถูกจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลที่มีสัดส่วนผสมของไบโอดีเซลน้อย ซึ่งเป็นแนวทางเพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและพลังงานในท้องถิ่น

#### **คณะกรรมการมีความเห็น ดังนี้**

๑) การปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันในขณะนี้เกิดจากการที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีราคาสูงขึ้น ซึ่งการจะพิจารณาเพื่อปรับลดราคาน้ำมันของประเทศไทย จะต้องพิจารณาโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงว่า จะสามารถปรับลดราคาในส่วนใดได้บ้าง เช่น การปรับลดภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม การจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง การจัดเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน การลดส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ (ไบโอดีเซลและเอทานอล) เป็นต้น

๒) ในช่วงที่สถานการณ์ราคาน้ำมันในประเทศมีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลได้ดำเนินการลดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซล โดยลดส่วนผสมเหลือเพียงน้ำมันดีเซล B7 เนื่องจากการผสมไบโอดีเซลซึ่งมีราคาสูง โดยปัจจุบันมีราคาถึง ๔๐ บาทต่อลิตร จะยิ่งทำให้ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศมีราคาสูงขึ้น ทั้งนี้ หากมีการพิจารณาเพื่อปรับลดการผสมไบโอดีเซลให้น้อยลง เช่น ต่ำกว่า B5 ก็จะช่วยลดราคาน้ำมันได้อีก แต่ทั้งนี้ก็ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อเกษตรกรและภาคส่วนอื่น ๆ ที่จะได้รับผลกระทบจากการปรับลดการใช้ไบโอดีเซลในภาคพลังงานเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย ทั้งนี้ อาจเสนอให้ลดการผสมไบโอดีเซลเป็น B5 ซึ่งจะช่วยลดราคาได้ถึง ๒๐ สตางค์ต่อลิตร และไม่เป็นการลดแบบฉับพลันที่ส่งผลกระทบต่อภาคการเกษตร

๓) ปัจจุบันราคาไบโอดีเซลมีราคาสูงถึง ๔๐ บาทต่อลิตร ซึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์ราคาผลปาล์มดิบที่ปรับตัวสูงขึ้นถึงกิโลกรัมละ ๘ บาท ซึ่งถ้ามีการลดการผสมในทุก ๆ ๑ เปอร์เซ็นต์ ก็จะทำให้ต้นทุนน้ำมันดีเซลลดลงประมาณ ๒๐ สตางค์ต่อลิตร สำหรับในส่วนของน้ำมันเบนซินซึ่งมีการผสมเอทานอลนั้น ราคาเอทานอลก็บราคาเนื้อน้ำมันไม่แตกต่างกันมากนัก โดยราคาเอทานอลในปัจจุบัน มีราคาลิตรละ ๒๕ บาท ราคาน้ำมันเบนซินลิตรละ ๒๐ บาท ซึ่งมีส่วนต่างกันเพียง ๕ บาทต่อลิตร และเมื่อเทียบกับการประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้า

น้ำมันและการช่วยเหลือเกษตรกรในประเทศ ก็นับว่ายังเป็นสิ่งที่มีเหตุผลในการผสมเอทานอล ในเนื้อน้ำมันเบนซิน แต่อย่างไรก็ตามการผสมเอทานอล ในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และ E85 นั้น อาจมีการพิจารณายกเลิกการใช้น้ำมันประเภทนี้ เนื่องจากมีสัดส่วนในการผสมเอทานอลในสัดส่วนที่สูง ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันเบนซินมีราคาสูงขึ้นด้วย โดยรัฐบาลต้องใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปอุดหนุนราคาน้ำมันชนิดดังกล่าว อีกทั้งน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และ E85 ประชาชนไม่ค่อยนิยมใช้ ดังนั้น จึงควรพิจารณายกเลิกน้ำมันทั้งสองชนิดดังกล่าว ให้เหลือเพียง น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๑ และ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ๙๕ เท่านั้น ซึ่งเป็นน้ำมันที่มีสัดส่วนการผสมของเอทานอลเพียงร้อยละ ๑๐ เท่านั้น ซึ่งจะช่วยลดภาระของการใช้เงินกองทุนน้ำมันและทำให้ราคาน้ำมันในประเทศมีราคาลดลงได้

๔) การพิจารณาปรับลดราคาน้ำมันอาจพิจารณาในส่วนของภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่ม ในอดีตที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกสูงขึ้นถึงประมาณ ๑๐๐ กว่าเหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล รัฐบาลได้มีการลดภาษีสรรพสามิตลง เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนจากสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลา ๓ - ๖ เดือน ซึ่งเป็นช่วงที่ราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ควรมีการพิจารณาปรับลดการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

๕) การที่รัฐบาลมีนโยบายในการตรึงราคาน้ำมันดีเซลไว้ที่ ๓๐ บาทต่อลิตร เป็นแนวทางที่คณะกรรมการเห็นด้วย ทั้งนี้ ในการตรึงราคาดังกล่าว รัฐบาลจะต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อลดการจัดเก็บภาษี หากราคาน้ำมันในตลาดโลกยังมีราคาที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และในส่วนของน้ำมันเบนซินควรมีการพิจารณาเพื่อยกเลิกการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และ E85 ออกไปก่อนในช่วงระยะเวลา ๓ - ๖ เดือน เพื่อลดการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ และเพื่อให้สอดคล้องกับการลดการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ทยอยลดการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ เพื่อให้เกษตรกรและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องได้มีเวลาปรับตัวในระยะเวลาที่เปลี่ยนผ่านไปสู่การยกเลิกการอุดหนุนในอนาคตอันใกล้

๖) ปริมาณการใช้น้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil: CPO) ในปัจจุบันประเทศไทยส่งออกประมาณเดือนละ ๖๐,๐๐๐ กว่าตัน ใช้ในการบริโภคในประเทศและภาคอุตสาหกรรมประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ กว่าตัน และใช้ในการผลิตไบโอดีเซลประมาณ ๙๐,๐๐๐ กว่าตันต่อเดือน ซึ่งหากพิจารณาในส่วนที่นำมาใช้ผลิตไบโอดีเซล ควรนำปริมาณในส่วนนี้ไปส่งเสริมให้มีการส่งออกเพิ่มขึ้นและใช้ในภาคอุตสาหกรรมให้มากขึ้น โดยให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพาณิชย์มาช่วยดำเนินการนำผลผลิตทางการเกษตรไปจำหน่ายยังภาคส่วนอื่น ๆ เพื่อลดการนำมาใช้ในภาคพลังงาน ซึ่งจะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรไม่ได้รับผลกระทบจากราคาตกต่ำได้อีกด้วย

๗) ควรพิจารณายกเลิกการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และ E85 เพื่อลดการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ และในการดูแลเกษตรกรก็ควรมีกองทุนเอทานอลขึ้นมาโดยเฉพาะ เพื่อช่วยเหลือด้านราคาของสินค้าทางการเกษตร โดยกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงพลังงานจะต้องร่วมกันดำเนินการในเรื่องนี้

๘) การลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันจะเป็นส่วนสำคัญในการพิจารณาเพื่อปรับลดราคาน้ำมันในโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะสามารถลดราคาได้อย่างเห็นผลชัดเจน เนื่องจากโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีสัดส่วนที่เป็นภาษีในจำนวนที่สูงประมาณ ๖ บาทต่อลิตร และเมื่อรวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มอีก ๑.๘๐ บาท ก็คิดเป็นภาษีที่กระทรวงการคลังจัดเก็บถึง ๗.๘๐ บาทต่อลิตร อย่างไรก็ตามการจัดเก็บภาษีน้ำมันถือเป็นรายได้สำคัญของรัฐบาลหากลดการจัดเก็บเงินส่วนนี้ ก็จะทำให้รายได้ของรัฐลดลงเป็นจำนวนมาก

๙) ควรเสนอให้มีการปรับลดการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจาก ๑๐ สตางค์ต่อลิตร เหลือเพียง ๑ สตางค์ ต่อลิตร ในช่วงระยะเวลา ๓ - ๖ เดือน ซึ่งเป็นช่วงที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

๑๐) การอุดหนุนราคาก๊าซ LPG (Liquefied Petroleum Gas: LPG) โดยใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปอุดหนุนถึง ๑๕ บาทต่อกิโลกรัม ทำให้เกิดภาระต่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการชดเชยเงินส่วนนี้ และต้องเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในสัดส่วนที่สูงขึ้น ทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยมีราคาที่สูงขึ้น และยังทำให้เกิดการลักลอบส่งออกก๊าซ LPG ไปจำหน่ายต่างประเทศอีกด้วย

๑๑) คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการบริหารจัดการปาล์มน้ำมันอย่างเป็นระบบ สมาชิกผู้แทนราษฎร ได้มีการพิจารณาเกี่ยวกับการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดปริมาณน้ำมันปาล์มดิบในถังจัดเก็บของผู้ประกอบการขนาด ๑,๐๐๐ ตัน โดยมีระบบเชื่อมโยงผ่านระบบสารสนเทศและประมวลผลตามเวลาจริง (Real Time) เพื่อติดตามตรวจสอบและบริหารปริมาณน้ำมันปาล์มดิบในประเทศทั้งระบบ

ดังนั้น การเสนอให้มีการลดหรือยกเลิกการชดเชยราคาให้แก่น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพลง ควรพิจารณาถึงความสำคัญกับผลประโยชน์หรือมูลค่าเพิ่มที่เกษตรกรจะได้รับจากการปลูกพืชพลังงาน เช่น เกษตรกรผู้ปลูกมันสำปะหลังและปาล์มน้ำมัน เป็นต้น นอกจากนี้ ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ผ่านมา ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกลดลงและกลุ่มประเทศ ผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) ได้ลดการส่งออกน้ำมันดิบอย่างต่อเนื่อง และเมื่อสถานการณ์ดังกล่าวได้เริ่มคลี่คลายลงทำให้ผู้ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสวนทางกับน้ำมันดิบในตลาดโลกที่มีปริมาณน้อยส่งผลให้มีการปรับราคาน้ำมันดิบสูงขึ้นและราคาขายน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นดังกล่าวนี้จะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาชั่วคราวเท่านั้น เพราะเมื่อกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมันได้มีการส่งออกน้ำมันดิบเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ราคาขายน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศมีการปรับตัวลดลง

๑๒) เห็นควรลดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลในอัตรา ๕ บาท เป็นระยะเวลา ๓ เดือน ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๔ เป็นต้นไป เพื่ออุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลในราคา ๒๕ บาทต่อลิตร หากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีการอุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลดังกล่าวแล้ว และฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงยังไม่มีสภาพคล่องจึงดำเนินการกู้เงินเพื่อรักษาเสถียรภาพของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อไป

๑๓) การสนับสนุนการใช้ก๊าซ NGV ในภาคขนส่ง เกิดขึ้นจากสถานการณ์ในอดีตที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูง และแหล่งก๊าซธรรมชาติในประเทศมีปริมาณก๊าซธรรมชาติจำนวนมาก แต่ปัจจุบันด้วยสถานการณ์ก๊าซธรรมชาติในประเทศที่มีปริมาณสำรองเริ่มลดลง และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่แตกต่างจากในอดีต หากรัฐบาลจะลดการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV ในภาคขนส่งลง หรือมีแนวทางการดำเนินการอย่างไร ก็ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการในภาคขนส่งได้รับทราบเพื่อปรับตัวต่อไป

๑๔) การกู้เงินเพื่อใช้ในการบริหารจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ควรมีการพิจารณานำงบประมาณรายจ่ายงบกลางมาใช้ในการรักษาเสถียรภาพของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง แทนการกู้เงินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อเป็นการลดภาระดอกเบี้ยที่จะเกิดขึ้น โดยกระทรวงพลังงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบควรพิจารณาความเป็นไปได้ในแง่ของกฎหมายและวิธีการใช้จ่ายงบประมาณว่าสามารถนำงบประมาณรายจ่ายงบกลางมาใช้ในการฉีกฤกษ์เร่งด่วนเพื่อรักษาเสถียรภาพของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้หรือไม่ เพื่อเสนอเป็นทางเลือกให้กับรัฐบาลต่อไป

๑๕) สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานควรเสนอให้มีการพิจารณากำหนดสัดส่วนการผสมเอทานอลในน้ำมันเบนซินให้มีความเหมาะสม เช่นเดียวกับแนวทางการพิจารณากำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล (B100) ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ซึ่งคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานกำลังดำเนินการอยู่ เนื่องจากการนำเอทานอลมาผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงก็ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มเบนซินด้วย

๑๖) หากกระทรวงพลังงานมีมาตรการช่วยเหลือกลุ่มผู้ประกอบการแท็กซี่สาธารณะที่ใช้ก๊าซ NGV แล้ว ก็ควรพิจารณามาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการกลุ่มอื่นที่ใช้ก๊าซ NGV อย่างทั่วถึงด้วย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง หรือรถโดยสารสาธารณะต่าง ๆ ซึ่งสามารถยืนยันตัวตนได้เช่นเดียวกับกลุ่มผู้ประกอบการแท็กซี่สาธารณะ

๑๗) สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานควรเสนอแนวทางและวิธีการในการรักษาระดับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน ๓๐ บาทต่อลิตร เพื่อเป็นทางเลือกประกอบการตัดสินใจให้กับรัฐบาล ซึ่งหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถรักษาระดับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลไว้ไม่ให้เกิน ๓๐ บาทต่อลิตรได้ ก็จะส่งผลให้ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งควบคุมโดยราคาค่าขนส่งปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย ในทางกลับกัน หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงแล้ว ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคจะไม่ลดลงตามไปด้วย ซึ่งปัญหาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อประชาชนทั่วประเทศ

#### ๔. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีข้อสังเกตต่อรัฐบาลเกี่ยวกับสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น เพื่อแก้ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ เพื่อให้รัฐบาลพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

๑. การปรับสูตรน้ำมันดีเซล คณะกรรมการ เห็นว่า รัฐบาลควรปรับน้ำมันดีเซลเหลือเพียงชนิดเดียว คือ น้ำมันดีเซล B5 ซึ่งสามารถทำให้ราคาน้ำมันดีเซลถูกลง โดยเป็นเพียงการปรับในระยะสั้นในช่วงที่น้ำมันยังมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น ประมาณ ๓ - ๖ เดือน และในส่วนน้ำมันปาล์มที่ลดลงจากการผสมน้ำมันดีเซล รัฐบาลควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลสินค้า

การเกษตรเข้ามาหาทางช่วยเหลือพี่น้องเกษตรกร ไม่ว่าจะหาตลาดส่งออกหรือช่องทางการจำหน่ายในประเทศเพิ่มเติม เพื่อลดผลกระทบต่อเกษตรกรชาวสวนปาล์ม

๒. ควรปรับลดชนิดประเภทของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในกลุ่มน้ำมันเบนซินลงจาก E20 และ E85 เหลือเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 เพื่อลดภาระกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ

๓. มาตรการการตรึงราคาน้ำมันดีเซลหรือการควบคุมราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน ๓๐ บาทต่อลิตร คณะกรรมการ เห็นว่า มาตรการดังกล่าวมีความเหมาะสมแล้ว แต่รัฐบาลควรมีการเตรียมความพร้อมในการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันลง หากแนวโน้มราคายังสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับสถานการณ์ราคาน้ำมันที่อาจจะปรับตัวสูงขึ้นเกิน ๓๐ บาทต่อลิตรในอนาคต

อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อาจพิจารณาลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันลง ๕ บาทต่อลิตร เป็นระยะเวลา ๓ เดือน เพื่อที่จะทำให้น้ำมันดีเซลมีราคาอยู่ที่ประมาณ ๒๕ บาทต่อลิตร

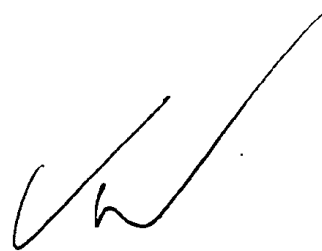
๔. ควรมีการปรับลดการเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจากเดิม ๑๐ สตางค์ต่อลิตรเหลือ ๑ สตางค์ต่อลิตร โดยเป็นเพียงการปรับระยะสั้น ประมาณ ๓ - ๖ เดือน ในสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้น

๕. ควรมีการพิจารณานำงบประมาณรายจ่ายงบกลางมาใช้ในการรักษาเสถียรภาพของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงแทนการกู้เงินจากแหล่งเงินทุนอื่น เพื่อเป็นการลดภาระดอกเบี้ยที่จะเกิดขึ้น

๖. ควรให้มีการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายในอัตราเท่าเดิมไปก่อน

๗. ควรมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนใช้น้ำมันอย่างประหยัด และเกิดความคุ้มค่าที่สุด

คณะกรรมการขอเสนอรายงานผลการศึกษาค้นคว้า เรื่อง การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนเชื้อเพลิงในสถานการณ์วิกฤตน้ำมันแพง ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๔ ของคณะกรรมการการพลังงาน และขอส่งเขตของคณะกรรมการมาเพื่อได้โปรดพิจารณาและนำเสนอต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป



(นายชัยยันต์ พลสุวรรณ์)

เลขาธิการคณะกรรมการการพลังงาน



พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร