

ที่ นร 0202/5701

1/11
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม.10300

19 มีนาคม 2535

เรื่อง ข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่ 1183/2535
ลงวันที่ 10 มีนาคม 2535

ตามที่ได้เสนอมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเรื่อง ข้อเสนอการปรับปรุง
คุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2535 อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบาย
พลังงานแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายถวิล เสงเจริญ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2825844

โทรสาร 2826355

Ab
ผอ.กปร.....
ผช.ผอ.กปร.....
พน.ผ.....
พน.จ.....
วิ.ก.....
จนท.พิเศษ/กปร.....

ที่ นร 0202/ว(ด) 5102

๔/11
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม.10300

๑๕ มีนาคม 2535

เรื่อง ข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

เรียน รัฐ - กค, พณ, วท, อก

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ด้านที่สี่ ที่ นร(สพง.1)1183/2535
ลงวันที่ 10 มีนาคม 2535

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้เสนอมติคณะกรรมการนโยบาย
พลังงานแห่งชาติเรื่อง ข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียด
ปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2535 อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบาย
พลังงานแห่งชาติ

จึงเรียนเป็นอันมา

ขอแสดงความนับถือ

(นายบพค. เสง.เจริญ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2825844

โทรสาร 2826355

๑/๕
๑๕/๓/๓๕
ท.๕



ผ่านที่สุด

บันทึกข้อความ

วันที่ 16 มี.ค. 2535
ที่ 16 ส.ก. 2535
วันที่ 16 มี.ค. 2535

ส่วนราชการ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ โทร. 2829027-31 3/11
ที่ นร(สพง.1) 1183 /2535 วันที่ 10 มีนาคม 2535
เรื่อง ข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

ผ่านรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายไพจิตร เอื้อทวีกุล)

อนุสนธิการประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติครั้งที่ 1/2535 (ครั้งที่ 35) เมื่อ วันที่ 6 มีนาคม 2535 ที่ประชุมได้พิจารณาข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียม เรื่อง ข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ดังรายละเอียดในบันทึกคณะกรรมการฯ ที่ นร(สพง.2) 0928/2535 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2535 ตามเอกสารแนบ โดยมีการพิจารณาและมีมติดังนี้

การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

คณะกรรมการฯ ได้อภิปรายและมีข้อยุติว่า

1. การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อลดมลภาวะในอากาศจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเพื่อสุขภาพและความเป็นอยู่ของประชาชน แต่ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีการลงทุนในการปรับปรุงโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศเป็นเงินจำนวนมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างโรงกลั่นน้ำมันที่รัฐบาลไทยถือหุ้นใหญ่ อันได้แก่โรงกลั่นไทยออยล์และบางจาก เมื่อเปรียบเทียบกับโรงกลั่นที่เป็นของบริษัทน้ำมันข้ามชาติ เช่น เอสโซ่ เชลล์ และคาลเท็กซ์ หรือโรงกลั่นน้ำมันที่สิงคโปร์ ซึ่งมีความได้เปรียบหลายด้านโดยเฉพาะในด้านการจัดหาแหล่งเงินทุน การจัดหาเทคโนโลยีและความคล่องตัวในการดำเนินกิจการ

2. ดังนั้นเพื่อให้การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพและเป็นธรรมแก่ผู้ค้าน้ำมันทุกราย จำเป็นที่บริษัทไทยออยล์จำกัด และบริษัทบางจากปิโตรเลียมจำกัดจะต้องมีความคล่องตัวในการดำเนินกิจการและการจัดหาเงินทุน และสามารถประกอบกิจการอยู่บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกับโรงกลั่นอื่นหรือโรงกลั่นที่สิงคโปร์

3480 ✓
13 มี.ค. 35
9 00 น. ลงนาม

4/11

มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

1. เห็นชอบตามที่คณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียมเสนอในข้อ 5.1-5.3 ของบันทึกคณะกรรมการฯ

2. ให้กระทรวงการคลังและกระทรวงอุตสาหกรรมเร่งรัดดำเนินการแก้ไขกฎระเบียบ ข้อจำกัด หรือนโยบายที่รัฐได้กำหนดขึ้นที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของ โรงกลั่นไทยออยล์และ โรงกลั่นบางจาก

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา อนุมัติ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นวาระเพิ่มเติม ในการประชุมในวันที่ 17 มีนาคม 2535 และถือเป็นมติคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักขอพระคุณยิ่ง



(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์)

ทำหน้าที่เลขานุการในที่ประชุม

คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

ลงนามในนาม

เพื่อโปรดพิจารณา
และเสนอคณะรัฐมนตรี

ลงนาม

13 มี.ค. 35

(ทต ๔๙/๒๓)

กรม ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ ๑๗/๓๕/๓๕ ลงมติว่า

ทราบ (มติ ๙ มี.ค. ๓๕)



๐๘๗๙ + ๑๕๑๑.๑๖.๓๖๖



13 มี.ค. 35

(นายอานันท์ ปันยารชุน)

นายกรัฐมนตรี



ส่วนที่สี่ บทที่หก ข้อความ

เอกสารแนบ

5/11

ส่วนราชการ คณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียม โทร. 2829027-31

ที่ นร(สพ.2) 0428 /2535 วันที่ 2 มีนาคม 2535

เรื่อง ข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

ประธานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

ตามที่ได้มีการดำเนินการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินและดีเซลไปแล้วหลายประการในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา เช่น การนำน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วมาใช้ การลดปริมาณสารตะกั่วในน้ำมันเบนซินเหลือ 0.15 กรัม/ลิตร การลดปริมาณกำมะถันในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วจาก 1.0% เหลือ 0.5% และการลดอุณหภูมิการกลั่นร่อนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเพื่อลดสารพิษจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงและควันดำนั้น

การดำเนินการดังกล่าวได้ช่วยบรรเทาปัญหาไปได้เพียงส่วนเดียว ปัญหาภาวะทางอากาศจากเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงยังมีความรุนแรง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งปริมาณสารพิษบางประเภทอยู่ในระดับสูงกว่าระดับในเมืองใหญ่ในต่างประเทศหลายเท่าตัว คณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียมพิจารณาแล้วเห็นว่ายังมีความจำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเติม โดยมีการจัดทำแผนการดำเนินการระยะยาวเพื่อให้โรงกลั่นน้ำมัน ผู้ค้าน้ำมันและผู้ผลิตเครื่องยนต์สามารถเตรียมตัวรับการเปลี่ยนแปลงได้ทัน โดยเฉพาะในช่วงนี้โรงกลั่นเชลล์และคาลเท็กซ์ กำลังอยู่ระหว่างการออกแบบ นอกจากนั้นได้มีเสียงร้องเรียนจากผู้ใช้บางรายเกี่ยวกับคุณภาพน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว เช่น ทำให้เครื่องยนต์เกิดอาการน็อก อัตราเร่งลดลง สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมากขึ้น

คณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียมได้พิจารณาปัญหาดังกล่าวและมีมติให้กำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหานั้นเป็น 2 ระยะ

- . มาตรการระยะสั้น คือ มาตรการที่ได้ดำเนินการไปแล้วในการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วเพื่อแก้ไขปัญหายุ่งเกี่ยวกับการเร่งของเครื่องยนต์และอาการน็อก
- . มาตรการระยะปานกลาง/ยาว คือ มาตรการในการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเติมจากที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

ในการกำหนดมาตรการดังกล่าวนี้ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพง.) ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงตามที่ปรากฏในเอกสาร Fuel Reformulation to Improve Air Quality in Thailand ตามเอกสารแนบ 1 โดย สพง.

ได้นำผลการศึกษาดังกล่าวหารือกับผู้ค้ำน้ำมัน 6 ราย (ปตท. เอสโซ่ เชลล์ คาลเท็กซ์ ไทยออยล์ และ บางจาก) เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2535 โดยได้ตกลงกับผู้ค้ำน้ำมันดังนี้

(1) สผง. จะนำผลการศึกษาที่ปรับปรุงใหม่เสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อขอความเห็นชอบในหลักการ เมื่อได้รับความเห็นชอบในหลักการแล้วจะกลับมาหารือในรายละเอียดกับผู้ค้ำน้ำมันอีกครั้ง เพื่อจัดทำรายละเอียดในการปฏิบัติ และนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่ออนุมัติและประกาศใช้ต่อไป

(2) ผู้ค้ำน้ำมันแต่ละรายจะนำข้อเสนอของ สผง. ไปศึกษาในรายละเอียด โดยผู้ค้ำบางรายจะส่งผู้เชี่ยวชาญมาร่วมกันศึกษาในช่วงเดือนมีนาคมเพื่อให้ได้ข้อสรุปโดยเร็วที่สุด

คณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียมจึงได้ขอสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอดังนี้

1. ปัญหาภาวะทางอากาศจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง

ปัญหาภาวะทางอากาศมีความรุนแรงมากในเขต กทม. และปริมณฑลโดยเฉพาะ

1.1 ปริมาณสารคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) จากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์เบนซิน อยู่ในระดับสูงมาก และในหลายแห่งสูงกว่ามาตรฐาน ซึ่งกำหนดไว้ค่อนข้างสูงอยู่แล้ว

1.2 ปริมาณฝุ่นละอองอยู่ในระดับสูงมาก (Suspended Particulate Materials - SPM) และสูงกว่ามาตรฐานมาก ฝุ่นละอองเป็นผลมาจากควันของเครื่องยนต์ดีเซล และกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การก่อสร้าง

1.3 ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนออกไซด์และโอโซนอยู่ในระดับต่ำกว่ามาตรฐานแต่มีแนวโน้มสูงขึ้น

1.4 ปริมาณสารตะกั่วอยู่ในระดับสูงมากเมื่อเทียบกับมาตรฐานในต่างประเทศ แต่มีแนวโน้มลดลง เพราะการลดปริมาณสารตะกั่วในน้ำมันเบนซิน อย่างไรก็ตามพิษจากสารตะกั่วมีอันตรายต่อสุขภาพมากกว่าที่ได้เคยคิดไว้

2. มาตรการระยะแรก : การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว

2.1 ประเด็นปัญหา

จากผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วพบว่า คุณภาพของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่มีการจำหน่ายโดยผู้ค้าน้ำมันแต่ละราย เป็นไปตามคุณสมบัติที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด แต่ปัญหาของผู้ใช้บางรายดังกล่าวเกิดจากคุณสมบัติบางประการที่ไม่ได้เป็นมาตรฐานบังคับของทางราชการดังนี้

1) ค่า Front End Octane Number (หรือค่าออกเทนของส่วนกลั่นจากจุดกลั่นเริ่มต้นถึงจุดกลั่นที่ 100 °C) มีค่า Research Octane Number ไม่แน่นอน บางครั้งอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่า 85 ทำให้มีผลต่อการใช้งาน เครื่องยนต์อาจเร่งไม่ออก เมื่อหลีกเลียงอาการเือก ต้องลดรอบเครื่องยนต์ลง (ปรับไปอ่อนลง) ซึ่งส่งผลให้อัตราเร่งลดลง และสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น

ค่า Front End Octane Number (FEON) ต่ำจะมีผลต่อการใช้คาร์บูเรเตอร์มากกว่าการใช้หัวฉีดเชื้อเพลิง อาจมีการน็อคในจังหวะเร่งเครื่องเพราะน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนเบาจะระเหยออกมาก่อน ถ้าส่วนนี้มีค่าออกเทนต่ำก็จะเกิดการน็อคได้

น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วควรมีการกระจายออกเทนโมโมเออร์สม่ำเสมอเพื่อให้ FEON สูงใกล้เคียงกับ RON การผสมเชื้อเพลิงเพื่อให้การกระจายออกเทนโมโมเออร์สม่ำเสมอได้โดยเติมสารผสมประเภทออกซิเจนเนต เช่น MTBE

(2) Aromatic น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วของบริษัทผู้ค้าน้ำมันแต่ละรายมีค่าปริมาณ Aromatic ไม่แน่นอนตั้งแต่ 32.0-60.0% โดยปริมาตร

Aromatic เมื่อมากกว่า 50% โดยปริมาตร ปริมาณ Benzene มีแนวโน้มเกิน 3% (Benzene เป็นสารพิษทำให้เกิดมะเร็งได้) และ FEON ลดลงอย่างรวดเร็ว จึงควรมีการเพิ่มเติมข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วในส่วนเรื่องปริมาณ Aromatic

2.2 การแก้ไขข้อบกพร่อง

(1) คณะอนุกรรมการนโยบายปิโตรเลียมในการประชุมเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2535 ได้พิจารณาปัญหาดังกล่าวและมอบหมายให้คณะทำงานพิจารณากำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงรับไปดำเนินการ คณะทำงานฯ ได้มีการประชุมหารือกับผู้ค้าน้ำมันเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2535 ได้ข้อยุติว่าผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ทุกรายจะเร่งดำเนินการแก้ไขคุณภาพน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วดังนี้

- เพิ่ม Front End Octane Number เป็น 89 RON
- กำหนดไม่ให้มีสาร Aromatic เกิน 50%
- กำหนดค่า Motor Octane Number (MON) อย่างต่ำ 85

การปรับปรุงคุณภาพดังกล่าวในขั้นแรกให้เป็นไปโดยความสมัครใจ แต่กรมทะเบียนการค้าจะคอยติดตามตรวจสอบว่าเป็นไปตามนี้หรือไม่ หากไม่เป็นไปตามนี้ทางราชการจะพิจารณากำหนดเป็นคุณภาพบังคับ

(2) นอกจากนั้นตามที่ได้มีการส่งเสริมให้ผู้ใช้รถยนต์ที่มีบ่าวาลว้ออนใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วโดยซื้อหัวเชื้อป้องกันการสึกหรอของบ่าวาลว้เติมไปด้วยนั้น ปรากฏว่ามีการขายหัวเชื้อของ ปตท. ในราคาเกินราคาที่ ปตท. กำหนด (กระป๋องละ 10 บาท) คณะอนุกรรมการฯ จึงได้ขอให้ ปตท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้ว และต่อไปให้คิดราคาบนกระป๋องให้ชัดเจนด้วย

3. มาตรการระยะปานกลาง/ระยะยาว : ข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงในเขต กทม. และปริมณฑล

เนื่องจากปัญหามลพิษทางอากาศเป็นปัญหาของ กทม. และปริมณฑลเป็นหลัก จึงเสนอให้มีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะในเขต กทม. และปริมณฑล (เช่นเดียวกับในการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันดีเซลที่ได้รับการดำเนินการไปแล้ว) ดังนี้

3.1 น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว เสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

(1) ปรับปรุง Maximum Distillation Profile เพื่อให้ น้ำมันเบาขึ้นเพื่อลดการปล่อยสารพิษและ hydrocarbon ตั้งแต่ 1 กันยายน 2535

๑/๗

(2) กำหนดปริมาณ oxygen ต่ำสุด 1-2% โดยน้ำหนักเพื่อลดก๊าซ CO (ในการนี้ใช้ MTBE เทียบเท่า 5.5-11% โดยปริมาตร) ตั้งแต่ 1 กันยายน 2535

(3) กำหนด Front and Octane Number อย่างต่ำ 87 RON ตั้งแต่ 1 กันยายน 2537 เพื่อลดสารพิษและให้การเร่งเครื่องดีขึ้น

(4) กำหนดปริมาณสาร Aromatic สูงสุด 50% โดยปริมาตรตั้งแต่ 1 มกราคม 2537 และ 35% ตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 เพื่อลดปริมาณสารพิษ

(5) ลดปริมาณ Benzene สูงสุดจาก 5.0% เหลือ 3.0% เพื่อลดก๊าซพิษ ตั้งแต่ 1 กันยายน 2535

(6) กำหนดให้ใช้ PFI/IVDC detergent เพื่อทำความสะอาดเครื่องยนต์และลดก๊าซพิษ ตั้งแต่ 1 กันยายน 2535

3.2 น้ำมันเบนซินพิเศษที่มีตะกั่ว เสนอเปลี่ยนแปลงคล้ายเบนซินไร้สารตะกั่วคือข้อ 3.1 (1)(2) ตั้งแต่ 1 เมษายน 2536 และ 3.1 (4)(5)(6) ตั้งแต่ 1 กันยายน 2535 โดยมีการยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซินพิเศษที่มีตะกั่วตั้งแต่ 1 มกราคม 2539

3.3 น้ำมันเบนซินธรรมดา เสนอเปลี่ยนแปลงดังนี้

- (1) ลด Maximum Distillation Profile เหมือนข้อ 3.1(1) ตั้งแต่ 1 เมษายน 2536
- (2) ลดปริมาณสารตะกั่วเหลือ 0.013 กรัม/ลิตร ตั้งแต่ 1 มกราคม 2539 (คือเป็นไร้สารตะกั่ว)
- (3) ปรับค่าออกเทนจาก 83 RON เป็น 87 RON ตั้งแต่ 1 มกราคม 2536 ตามที่ได้ประกาศไปแล้ว.
- (4) ลดปริมาณ Benzene สูงสุดจาก 5.0% เหลือ 2.0% ตั้งแต่ 1 เมษายน 2536
- (5) กำหนดให้ใช้ Detergent เหมือนในข้อ 3.1(6) ตั้งแต่ 1 มกราคม 2539

ตั้งแต่ 1 มกราคม 2539 น้ำมันเบนซินธรรมดาจะกลายเป็นน้ำมันเบนซินธรรมดาไร้สารตะกั่ว ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่จะนิยามกำหนดให้มีน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วอีกชนิด ซึ่งมีค่าออกเทนประมาณ 92 RON

3.4 น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันดีเซลให้เบาขึ้นเพื่อลดปัญหาควันดำและลดปริมาณกำมะถันเพื่อรองรับรถยนต์ดีเซลที่ติดตั้ง Catalytic Converter อีกประมาณ 8 ปีดังนี้

(1) ลดจุดกลั่นและ viscosity เพื่อให้ น้ำมันเบาขึ้น เช่น จุดกลั่น ณ 90% ลดลงจาก 357 °ซ เหลือ 338 °ซ เพื่อลดควันดำ เหม่า และสาร polyaromatic hydrocarbon ตั้งแต่ 1 เมษายน 2536

(2) ลดจุดวาบไฟจาก 67 °ซ (ตามที่กำหนดใน พรบ. ว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง) เหลือ 52 °ซ ตามประกาศของกระทรวงพาณิชย์ตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2535

(3) ลดปริมาณกำมะถันจาก 0.5% เหลือ 0.25% โดยน้ำหนักตั้งแต่ 1 มกราคม 2538 และ 0.05% ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 เพื่อเตรียมรองรับรถยนต์ดีเซลที่ติดตั้ง Catalytic Converter

(4) กำหนดให้เติม Detergent Additives เพื่อทำความสะอาดเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1 กันยายน 2535

3.5 น้ำมันเตา ข้อมูลยังไม่เพียงพอที่จะเสนอการปรับปรุงได้ และเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการลดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเตาสูงมาก จึงควรศึกษาอย่างรอบคอบโดยพิจารณาทุกทางเลือก

4. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพิ่มเติมจากที่โรงกลั่น/ผู้ค้าน้ำมันจะต้องดำเนินการอยู่แล้วจากข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันในปัจจุบันมีดังนี้

4.1 น้ำมันเบนซิน

(1) ค่าลงทุน US\$70-100 ล้าน (รวมค่าลงทุนของโรงกลั่นที่เพิ่มขึ้นในการผลิตน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วด้วย)

- (2) ค่าดำเนินการ US\$31- 4 ล้าน (รวมค่าดำเนินการที่เพิ่มขึ้นจากการที่โรงกลั่นต้องผลิตน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วด้วย)
- (3) ต้นทุนน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 35 สต./ลิตร สำหรับเบนซินไร้สารตะกั่ว, 35 สต./ลิตร สำหรับเบนซินพิเศษ และ 16 สต./ลิตร สำหรับเบนซินธรรมดา

4.2 น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว การปรับปรุงคุณภาพดังกล่าวจะมีค่าใช้จ่าย ดังนี้ (ไม่รวมการลดปริมาณกำมะถันเหลือ 0.05%)

- (1) ค่าลงทุน US\$91 ล้าน
- (2) ค่าดำเนินการ US\$30 ล้าน/ปี
- (3) ต้นทุนน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น 19 สต./ลิตร

5. ประเด็นเพื่อพิจารณา

คณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียมใคร่ขอให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้โปรดพิจารณาดังนี้

5.1 รับทราบผลการดำเนินการในการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่ได้ดำเนินการไปแล้วตามข้อ 2.2

5.2 ให้ความเห็นชอบในหลักการข้อเสนอการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงในข้อ 3.1-3.5 ตามแนวทางในเอกสารแนบ 1

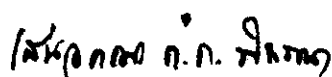
5.3 มอบหมายให้ สผง. ร่วมกับกรมทะเบียนการค้ารับไปหารือในรายละเอียดกับผู้ค้าน้ำมันเพื่อจัดทำรายละเอียดเกี่ยวกับการปฏิบัติและนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติอนุมัติและประกาศใช้ต่อไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติต่อไปด้วย
จักษอบพระคุณยิ่ง



(นายไฉจร อ้อทวีกุล)

รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
ประธานคณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียม





3 ธ.ค. 35

(นายฮานันท์ บันยารชุน)

นายกรัฐมนตรี