

ด่วนที่สุด

ที่ พน (กพช.) 0604/ ๔๗1

คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
121/1-2 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

12 ธันวาคม 2545

เรื่อง มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2545 (ครั้งที่ 92)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ที่ พน (กพช.) 0604/469 ด่วนที่สุด
ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2545 พร้อมสำเนา จำนวน 100 ชุด

คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้มีการประชุม ครั้งที่ 5/2545 (ครั้งที่ 92) เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2545 โดยได้มีการพิจารณาเรื่อง การส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิง ในภาคการขนส่ง ซึ่งเห็นสมควรรายงานเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบและถือเป็นมติคณะรัฐมนตรี โดยมี รายละเอียดตามบันทึกสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ที่ พน (กพช.) 0604/469 ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายเมตตา บันเทิงสุข)

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

กองนโยบายและแผนพลังงาน
โทร. 0-2612-1555 ต่อ 411
โทรสาร 0-2612-1364



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

โทร. 0-2612-1555 ต่อ 411

ส่วนราชการ

ที่ พน (กพข.) 0604/ 469

วันที่ ๕๑

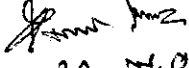
พฤศจิกายน 2545

เรื่อง มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2545 (ครั้งที่ 92)

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช)

ประธานกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

ผ่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (นายพงศ์เทพ เทพกาญจนา)

ผ่านปลัดกระทรวงพลังงาน 
22 พ.ย. 45

ตามที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2538 มอบอำนาจให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติสามารถพิจารณา มีมติและสั่งการในเรื่องนโยบายพลังงานแทนคณะรัฐมนตรีได้ แล้วแจ้งให้คณะรัฐมนตรีทราบภายหลังและถือเป็นมติของคณะรัฐมนตรีต่อไป นั้น

คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้มีการประชุมครั้งที่ 5/2545 (ครั้งที่ 92) เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2545 เพื่อพิจารณาเรื่อง การส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิง ในภาคการขนส่ง ซึ่งเห็นสมควรรายงานเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบและถือเป็นมติคณะรัฐมนตรี โดยมี รายละเอียดดังนี้

การส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง

1. เห็นชอบในหลักการของแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคการขนส่งในช่วงปี พ.ศ. 2546 – 2551 ตามข้อเสนอของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1.1 การขยายจำนวนสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ (สถานีบริการ NGV)

เพื่อรองรับปริมาณความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้เตรียมแผนการก่อสร้างสถานีบริการ NGV ดังนี้

- (1) ปตท. จะเร่งขยายจำนวนสถานีบริการ NGV ในเขตกรุงเทพฯ และตามแนวท่อก๊าซที่มีอยู่ในปัจจุบัน

/(2)ปตท.

(2) ปตท. จะเร่งดำเนินโครงการท่อส่งก๊าซฯ ไทรน้อย-โรงไฟฟ้าพระนครเหนือ/ใต้ ให้เสร็จสิ้นภายในสิ้นปี 2547 และเร่งขยายสถานี NGV ตามแนวท่อควบคู่ไปด้วยกัน

(3) ปตท. มีแผนเร่งรัดการก่อสร้างสถานีบริการ NGV ในช่วงปี 2545-2551 ดังนี้

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
จำนวนก่อสร้างสถานี (สถานี)	8	22	20	20	20	20	10
จำนวนสถานีสะสม (สถานี)	8	30	50	70	90	110	120
จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	294	891	821	797	810	787	400
เงินลงทุนสะสม (ล้านบาท)	294	1,185	2,006	2,803	3,613	4,400	4,800
ประมาณการเงินช่วยเหลือ 30% (ล้านบาท)	88	268	246	-	-	-	-
ประมาณการเงินช่วยเหลือสะสม (ล้านบาท)	88	356	602	-	-	-	-

หมายเหตุ : ปัจจุบัน ปตท. ได้ดำเนินการสร้างสถานี NGV แล้ว 8 สถานี และมี 5 สถานีที่เปิดให้บริการเรียบร้อยแล้ว

โดยการลงทุนก่อสร้างสถานีบริการ NGV จำนวน 50 สถานี ในระหว่างปี 2545-2547 ซึ่งมีผลตอบแทนการลงทุนที่ค่อนข้างต่ำนั้น เห็นควรให้ ปตท. ขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานต่อไป ทั้งนี้ในส่วนของจำนวนเงิน และวิธีการให้เป็นไปตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนฯ

1.2 การขยายท่อส่งก๊าซธรรมชาติให้ครอบคลุมรอบเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

เพื่อขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคอุตสาหกรรมและภาคคมนาคมขนส่ง ปตท. จะดำเนินโครงการระบบท่อจำหน่ายก๊าซฯ รอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จกลางปี 2548 ซึ่งจะทำได้สำเร็จต่อท่อจากระบบท่อส่งก๊าซฯ หลักไปยังสถานีบริการ NGV เป็นผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งถูกลงกว่าการขนส่งโดยใช้รถขนส่งก๊าซฯ

1.3 การขยายจำนวนรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง

การขยายจำนวนสถานีบริการ NGV ดังกล่าวในข้อ 1.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับจำนวนรถที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน (ปัจจุบันมีรถที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงประมาณ

/1,200 คัน..

1,200 คัน ซึ่งแบ่งออกเป็น รถแท็กซี่ 1,100 คัน รถโดยสารประจำทาง ขสมก. 82 คัน และรถโดยสารส่วนตัว 18 คัน) โดย ปตท. คาดว่าในปี 2551 จะมีจำนวนรถที่ใช้ก๊าซ NGV เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 44,500 คัน โดยแบ่งเป็น รถยนต์โดยสารส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ จำนวน 40,000 คัน และรถขนส่งมวลชน รถเก็บขยะ และรถบรรทุก จำนวน 4,500 คัน

ทั้งนี้การเพิ่มจำนวนรถยนต์ NGV ดังกล่าวบางส่วนจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กทม. และ ขสมก. เป็นต้น ซึ่งประกอบด้วย

(1) การเพิ่มจำนวนรถยนต์ NGV ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2543 และ วันที่ 5 กันยายน 2543

- การติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซฯ (Conversion kit) ให้แก่รถแท็กซี่ จำนวน 1,000 คัน โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย ในวงเงินรวม 50 ล้านบาท โดยขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน จำนวน 20 ล้านบาท และ ปตท. ร่วมลงทุนอีก 30 ล้านบาท (เริ่มตั้งแต่เดือน มีนาคม 2545 และคาดว่าจะติดตั้งแล้วเสร็จทั้ง 1,000 คัน ภายในสิ้นปี 2545)
- การจัดซื้อรถโดยสาร NGV ใหม่ให้กับ ขสมก. โดยขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ จำนวน 690 ล้านบาท และ ขสมก. สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาตลอดระยะเวลา 10 ปี ซึ่งคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ 643 ล้านบาท (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ)
- การปรับปรุงและซ่อมแซมเครื่องยนต์รถโดยสาร NGV ของ ขสมก. จำนวน 44 คัน ซึ่งปัจจุบันไม่ได้ใช้งานเนื่องจากเสียใช้การไม่ได้ โดยขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ ทั้งหมดจำนวน 50 ล้านบาท (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ)
- การจัดซื้อรถเก็บขยะ NGV ใหม่ให้แก่ กรุงเทพมหานคร จำนวน 69 คัน ในวงเงินรวม 244 ล้านบาท โดยขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจำนวน 160 ล้านบาท และ กรุงเทพมหานคร ร่วมลงทุน 84 ล้านบาท (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ)

/(2) การเพิ่ม...

(2) การเพิ่มจำนวนรถยนต์ NGV อื่นๆ

- โครงการรถแท็กซี่ใช้ก๊าซธรรมชาติ 10,000 คัน โดยผู้ประกอบการแท็กซี่ที่จะขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ ในลักษณะเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำผ่านสถาบันการเงิน เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการแท็กซี่สำหรับค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ NGV โดยจะติดตั้งปีละ 2,000 คัน และเริ่มดำเนินการในปี 2546 เป็นต้นไป
- โครงการปรับปรุงรถใช้งานของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ให้เป็นรถ NGV จำนวน 600 คัน โดยใช้งบประมาณของ ปตท. ทั้งหมด

1.4 การกำหนดราคาจำหน่าย NGV

ปัจจุบันราคาขายปลีก NGV อ้างอิงกับราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซล โดยมีราคาที่เหมาะสม ร้อยละ 50 ของราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งตั้งแต่ ปี 2550 เป็นต้นไป ปตท. จะปรับราคาขายปลีก NGV ใหม่ที่จะใช้กับผู้บริโภคในภาคการขนส่งทั้งหมดทั่วประเทศ ดังนี้

- ปี 2546 - 2549 (1 ม.ค. 46 – 31 ธ.ค. 49) : ราคา NGV = 50% ของราคาน้ำมันดีเซล
- ปี 2550 (1 ม.ค. 50 – 31 ธ.ค. 50) : ราคา NGV = 55% ของราคาน้ำมันเบนซิน 91
- ปี 2551 (1 ม.ค. 51 – 31 ธ.ค. 51) : ราคา NGV = 60% ของราคาน้ำมันเบนซิน 91
- ปี 2552 เป็นต้นไป : ราคา NGV = 65% ของราคาน้ำมันเบนซิน 91

ทั้งนี้ ปตท. ได้กำหนดเพดานราคาขายปลีก NGV ไว้ที่ระดับไม่เกิน 10 บาท/ลิตร เทียบเท่าเบนซิน 91 (10.34 บาท/กก. NGV) แม้ว่าราคาน้ำมันจะมีการปรับราคาเพิ่มสูงขึ้นในระดับใดก็ตาม

1.5 การกำหนดนโยบายส่งเสริมการใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง

(1) ให้เงินสนับสนุนการติดตั้งอุปกรณ์ในรถแท็กซี่และรถส่วนบุคคล รวมทั้งการซื้อรถโดยสารส่วนบุคคล NGV ในระยะ 5 ปีแรกเป็นเงินคันละ 10,000-15,000 บาท (คิดเป็นเงินประมาณ 400-600 ล้านบาทในช่วงปี 2546-2551)

(2) จัดหารถบริการสาธารณะใหม่ในเขต กทม. ที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิง เพื่อทดแทนรถเก่าที่หมดอายุการใช้งาน เช่น รถโดยสาร ขสมก. และ รถจัดเก็บขยะ กทม. เป็นต้น

(3) หน่วยงานของรัฐต้องสนับสนุนการใช้รถ NGV เป็นอันดับแรก

/1.6 มาตรการ...

1.6 มาตรการส่งเสริมการใช้รถ NGV ที่ต้องการการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐ

(1) กระทรวงคมนาคม :

- การลดหย่อนภาษีทะเบียนรถประจำปี สำหรับรถ NGV โดยรถ NGV ชนิด Dedicated ได้รับส่วนลด 75% สำหรับรถ NGV ชนิด Bi-Fuel ได้รับส่วนลด 50%
- การกำหนดสัดส่วนรถแท็กซี่ NGV ต่อรถใช้เชื้อเพลิงชนิดอื่น โดยกำหนดให้รถแท็กซี่ใหม่ต้องเป็นรถ NGV อย่างน้อย 25% ของจำนวนรถใหม่
- การกำหนด Car Zone ที่ต้องใช้รถ NGV เท่านั้น เช่น สนามบินนานาชาติ เขตที่มีมลพิษสูง เป็นต้น
- ให้กรมขนส่งทางบกเร่งรัดปรับปรุง แก้ไขกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับรถ NGV ให้ทันสมัย และสอดคล้องกับมาตรฐาน NGV ในต่างประเทศ
- ให้กรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้รถขนส่งก๊าซ NGV วิ่งได้ตลอด 24 ชั่วโมงในเขตกรุงเทพฯ

(2) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :

จัดทำมาตรฐานไอเสียที่เข้มงวดสำหรับรถยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุก ในเขต กรุงเทพฯ

(3) กระทรวงการคลัง :

- ธนาคารของรัฐและสถาบันการเงิน ให้เงินกู้ระยะยาวดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซ NGV, ผู้ซื้อรถ NGV และผู้ประกอบการสถานีบริการ NGV
- กรมศุลกากร/สรรพากร/สรรพสามิต
 - ลดหย่อนอากรนำเข้าของถังก๊าซ NGV (จาก 10%) และเครื่องอัดก๊าซ (จาก 3%) ให้เหลือ 1%
 - ลดหย่อนหรือยกเว้นอากรนำเข้าและภาษีสรรพสามิต CKD (Chassis with Engine and Accessories) ของรถ NGV ทั้ง รถยนต์, รถโดยสาร และรถบรรทุก
 - การนำค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซ ถังก๊าซ และราคาส่วนเพิ่มของรถ NGV มาใช้ลดหย่อนภาษีรายได้บุคคลธรรมดาและภาษีนิติบุคคลได้

/(4) กระทรวง...

(4) กระทรวงอุตสาหกรรม :

โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ให้สิทธิประโยชน์การลงทุนสูงสุดกับกิจการดังต่อไปนี้ คือ ผู้ผลิตถัง NGV ผู้ประกอบการ/ติดตั้งอุปกรณ์ NGV ผู้ผลิต/ประกอบรถ NGV และผู้ประกอบการสถานี NGV

(5) กระทรวงพลังงาน :

โดยกรมธุรกิจพลังงาน ให้เร่งรัดจัดทำประกาศเรื่องหลักเกณฑ์ความปลอดภัยของสถานีบริการ NGV โดยให้สอดคล้องกับมาตรฐาน NGV ในต่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการขยายจำนวนสถานีบริการ NGV ได้อย่างรวดเร็ว โดย

- อนุญาตให้ติดตั้งอุปกรณ์ NGV ได้ในสถานีบริการน้ำมัน
- ไม่นำมาตรฐานความปลอดภัยของ LPG มาใช้กับสถานี NGV
- สร้างอาคารสองชั้นได้เช่นเดียวกับสถานีบริการน้ำมัน

(6) กระทรวงมหาดไทย :

โดยกรมโยธาธิการและผังเมืองกำหนดให้สามารถสร้างสถานีบริการ NGV ได้ในพื้นที่ที่อนุญาตให้ก่อสร้างสถานีบริการน้ำมันได้

(7) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ :

อนุญาตให้รถขนส่งก๊าซฯ NGV วิ่งได้ตลอด 24 ชั่วโมงในเขตกรุงเทพฯ

1.7 ผลประโยชน์และผลกระทบที่ได้รับ

การใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง นอกจากจะเป็นการใช้พลังงานที่มีอยู่ภายในประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดแล้ว ยังเป็นการช่วยลดการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ ซึ่งสามารถประหยัดเงินตราที่ออกนอกประเทศ และช่วยลดผลกระทบจากราคาน้ำมันดิบที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์และผลกระทบที่ได้รับภายในระยะเวลา 10 ปี จากการดำเนินการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่งในข้อ 1.1.-1.6 โดยเฉพาะการขยายจำนวนสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ 120 สถานี และการขยายจำนวนรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 44,500 คัน ภายในปี 2551 สรุปได้ดังนี้

/1. ภาครัฐ...

ผลประโยชน์ที่ได้รับ	ผลกระทบที่ได้รับ
1. ภาครัฐ • ประหยัดเชื้อเพลิงได้มูลค่า 10,000-13,000 ล้านบาท (1) • ได้ค่าภาคหลวงและภาษีอื่นๆ เพิ่มเติมมูลค่า 11,400-12,400 ล้านบาท • ช่วยลดปัญหามลภาวะ ซึ่งคิดเป็นมูลค่า 58,500 ล้านบาท (2) รวม 79,900-83,900 ล้านบาท	1. ภาครัฐและผู้ประกอบการ • ต้องซื้ออุปกรณ์/ส่วนเพิ่มรถ NGV มูลค่า 5,750-8,400 ล้านบาท • ค่าก่อสร้างสถานี NGV มูลค่า 4,800 ล้านบาท • สูญเสียภาษีน้ำมันมูลค่า 26,000-27,000 ล้านบาท รวม 36,550-40,200 ล้านบาท
2. ผู้ประกอบการแท็กซี่ • ประหยัดค่าเชื้อเพลิงมูลค่า 6,500 –7,300 ล้านบาท 3. ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ • ประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าน้ำมันดิบมูลค่า 39,000-48,500 ล้านบาท	2. การสนับสนุนอื่นๆ จากภาครัฐ • ต้องการเงินช่วยเหลือจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจำนวน 1,493 ล้านบาท • เงินช่วยเหลือซื้อรถ NGV/ลดหย่อน/ยกเว้นอากร มูลค่า 4,500-6,750 ล้านบาท • เงินช่วยเหลือติดตั้งอุปกรณ์ 400-600 ล้านบาท • ส่วนลดอากรนำเข้า 200 ล้านบาท/ปี • ส่วนลดภาษีรถยนต์ 60 ล้านบาท/ปี

หมายเหตุ : (1) เฉพาะราคาเชื้อเพลิงไม่รวมภาษี

(1) จากการศึกษากรมควบคุมมลพิษ : ค่ารักษาพยาบาลจากปัญหาฝุ่นละอองในอากาศมีมูลค่า 15 บาท/กรัม/ปี, รถ NGV ทดแทนดีเซลช่วยลดฝุ่นละอองเฉลี่ยประมาณ 250 กรัม/คัน/วัน

(2) ณ ระดับน้ำมันดิบ 20-25 US\$/BBL, อัตราแลกเปลี่ยน 42 บาท/ US\$

2. มอบหมายให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้กับเชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง โดยในส่วนที่ขอรับการสนับสนุนทางการเงินจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจะต้องเป็นไปตามระเบียบของกองทุนฯ

/3. เห็นชอบ...

3. เห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่งโดยประกอบด้วย ปลัดกระทรวงพลังงานเป็นประธานกรรมการ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ตัวแทนจากผู้ประกอบการรถแท็กซี่เป็นกรรมการ โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานเป็นกรรมการและเลขานุการ เพื่อทำหน้าที่ศึกษาและเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการส่งเสริมและผลักดันการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่งก่อนนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป และมอบหมายให้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กลับไปจัดทำรายละเอียด “แผนการส่งเสริมและสนับสนุนการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง ในช่วงปี พ.ศ. 2546-2551” เพื่อนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่ง เพื่อพิจารณาและนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่งให้แล้วเสร็จภายใน 45 วันต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย



(นายเมตตา บันเทิงสุข)

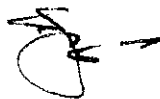
รักษาราชการแทน

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

เรียน ๑๐๐ นพ.

โปรดนำเสนอค.พ.เพื่อคทท



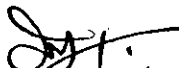
(นายพงศ์เทพ เทพกาญจนา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

๒๖ ม.ย. ๒๕๔๘



๐๙๖๓๙
วิเศษมณีธรรม:ค.
๖/๒๕๔๘
นพ.คทท
นพ.คทท



(นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช)

รองนายกรัฐมนตรี