

๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓

เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง, กรม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๖๔
ลงวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๔/๑๔๗๓ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๓
๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๔/๑๕๑๔ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

ตามที่ได้ยืนยัน/แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๒๓ มีนาคม ๒๕๕๓) เกี่ยวกับผลการประชุม
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๓ มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ
และเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ
ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ และเรื่อง ขอแก้ไขผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓
(มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E 85) มาเพื่อดำเนินการ โดยในการประชุมดังกล่าวได้มีการพิจารณา
เรื่องต่างๆ รวม ๓ เรื่อง ดังนี้

๑. การดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ ๒ ของบริษัทประกันสินเชื่อ
อุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)
 ๒. มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E 85
 ๓. ผลการดำเนินโครงการให้เอกชนเข้าดำเนินโครงการบัตรสมาชิกพิเศษ (บัตรอีลิทการ์ด)
ของบริษัท ไทยแลนด์ พรวิเลจ การ์ด จำกัด
- ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ลงมติรับทราบ
และเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ
และเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเสนอ และที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขาธิการฯ เสนอเพิ่มเติมเกี่ยวกับการแก้ไขผลการประชุม
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๔/๑๕๑๔ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓) ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรี
มีความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E 85 ดังนี้

๑. ปัจจุบันรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนและอุดหนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ใช้ E 85 ลดลง และได้ขยายระยะเวลาลดอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ซึ่งส่งผลให้ราคารถยนต์ถูกลง แต่ในขณะเดียวกันภาครัฐจะสูญเสียรายได้จากการอุดหนุนที่มีมูลค่าสูงมาก ดังนั้น ในระยะยาวกระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะได้พิจารณาทบทวนแนวนโยบายดังกล่าวเพื่อมิให้กระทบกับการจัดเก็บรายได้เข้ารัฐ

๒. การส่งเสริมการใช้เอทานอล นั้น ไม่ควรมุ่งเน้นการผลิตเพื่อการส่งออก แต่ควรพิจารณาปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนส่งเสริมให้นำเอทานอลมาผลิตเป็นแก๊สโซฮอลล์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิตเอทานอลให้มากขึ้น จึงขอให้กระทรวงพลังงานรับแนวทางดังกล่าวไปร่วมพิจารณากับกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการต่อไป

จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรัชย์ ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
- 6 พ.ค. 2553

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๓๒-๓๓๓
โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th แวนุกดา/K65-04-53

หมายเหตุ รัฐ-กค., กษ., ทก., พน., อก. : จึงเรียนยืนยันมาและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ผอ.-สป. : จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

รอง เลขา. ๓ - 4 พ.ค. 2553
ผอ.สวท.
ผอ.
ผอ.กลุ่ม.
นาค.
ผู้พิมพ์

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/ ๑๕๓/๓



สวท ๔/๑๔๔๓
๒๓ เม.ย. ๖๓
๑๖.๐๐ น.

ส.ล.ด. (๐๖)๐๒	
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่	๒๘๒๖
วัน	๒๓ เม.ย. ๒๕๕๓ ๑๐.๕๐

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๓ เมษายน ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ ๒๗ เม.ย. ๒๕๕๓

อ้างถึง

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๑๐๐๖/๔๖๔๕ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๓

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๕๐๖/๑๗๔๔
ลงวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๓

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง
ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนด ในพระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) รวมทั้งเป็นไปตาม
มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการ
รัฐมนตรีเศรษฐกิจ ได้กำหนดว่า “เมื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติเป็นประการใด ให้นำเสนอ
นายกรัฐมนตรีอนุมัติและบรรจุไว้ในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หาก
คณะรัฐมนตรีไม่มีข้อทักท้วงหรือมีความเห็นเป็นประการอื่น ให้มติคณะรัฐมนตรีเป็นไปตามมติ
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจนั้น ยกเว้นเฉพาะกรณีที่นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาจึงจะบรรจุในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป”

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

๔. สาระสำคัญ

คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓
เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๓ เวลา ๘.๐๐-๙.๔๕ น. ณ ห้องประชุมอาคารศาสนสถาน
กรมทหารราบที่ ๑๑ รักษาพระองค์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๔.๑. การดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ ๒ ของ บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) กระทรวงการคลังได้เสนอขออนุมัติโครงการฯ ระยะที่ ๒ ให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณา ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ เนื่องจากระบบเศรษฐกิจอยู่ในภาวะกำลังฟื้นตัวจึงจำเป็นต้องช่วยเหลือผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีความอ่อนไหวสูงให้ได้รับสินเชื่อเพื่อใช้หมุนเวียนการดำเนินธุรกิจ ซึ่งการดำเนินโครงการจะช่วยกระตุ้นการปล่อยสินเชื่อและช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการฯ โดยมีสาระสำคัญความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

๔.๑.๑ สาระสำคัญ

๔.๑.๑.๑ ผลการดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ ๑ เมื่อสิ้นสุดโครงการในวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๓ บสย. มียอดอนุมัติการค้ำประกันสินเชื่อทั้งสิ้น ๒๙,๙๘๙ ล้านบาท ทำให้สินเชื่อเพิ่มเข้าสู่ระบบจำนวน ๕๘,๖๐๔ ล้านบาท และก่อให้เกิดการจ้างงานใหม่ประมาณ ๒๙,๖๔๙ คน โดยการค้ำประกันสินเชื่อดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้ที่มีหลักประกันมากกว่าร้อยละ ๓๐ ของวงเงินสินเชื่อ (ลูกหนี้ปกติ) ประมาณ ๖,๕๖๒ ราย วงเงิน ๒๗,๕๐๓ ล้านบาท ลูกหนี้ที่มีหลักประกันน้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ของวงเงินสินเชื่อ (ลูกหนี้ Clean loan) ประมาณ ๙๑๐ ราย วงเงิน ๒,๔๘๓ ล้านบาท

๔.๑.๑.๒ หลักเกณฑ์การพิจารณา ประกอบด้วย วงเงินโครงการ ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาการค้ำประกัน ๕ ปี โดยเริ่มต้นรับคำขอวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๓ และสิ้นสุดการรับคำขอค้ำประกันสินเชื่อวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ และผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) สามารถขอสินเชื่อได้ไม่เกิน ๔๐ ล้านบาทต่อราย โดยเป็นการขอสินเชื่อใหม่ และต้องไม่นำมาชำระหนี้เดิมกับสถาบันการเงินผู้ให้กู้ คิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกันปีแรกร้อยละ ๐.๗๕ ต่อปี สำหรับผู้ที่ได้รับการอนุมัติค้ำประกันภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในภาวะที่เศรษฐกิจยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ และในปีที่ ๒ ถึงปีที่ ๕ ร้อยละ ๑.๗๕ ต่อปีของวงเงินค้ำประกันเป็นระยะเวลา ๕ ปี

๔.๑.๑.๓ วงเงินที่ขอรับการชดเชย รวม ๒,๑๗๕ ล้านบาท ประกอบด้วย

- การชดเชยส่วนต่างค่าธรรมเนียมในปีแรก วงเงิน ๓๐๐ ล้านบาท ให้ บสย. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมค้ำประกันปีแรกสำหรับผู้ที่ได้รับการอนุมัติการค้ำประกันภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ ในอัตราร้อยละ ๐.๗๕ ต่อปีของวงเงินค้ำประกัน และรัฐบาลอุดหนุนค่าส่วนต่างของค่าธรรมเนียมให้กับ บสย. ร้อยละ ๑ ต่อปีของวงเงินค้ำประกัน ในจำนวนไม่เกิน ๓๐๐ ล้านบาท

- การชดเชยความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินโครงการ วงเงิน ๑,๘๗๕ ล้านบาท โดยให้เบิกจ่ายตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ในกรณีที่ปีใดไม่มีการเบิกหรือเบิกไม่เต็มจำนวนให้ทบส่วนต่างไปปีถัดไปได้ ส่วนความเสียหายที่เกินกว่านี้ให้ บสย. บริหารจัดการความเสี่ยงด้วยตนเอง

๔.๑.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๔.๑.๒.๑ การดำเนินโครงการดังกล่าวจะก่อให้เกิดการปล่อยสินเชื่อในระบบเพิ่มขึ้นประมาณ ๒ เท่าจากวงเงินค้ำประกัน ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งจะสามารถช่วยเหลือผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีความอ่อนไหวสูงต่อภาวะเศรษฐกิจให้ได้รับสินเชื่อเพื่อใช้หมุนเวียนการดำเนินธุรกิจ ในขณะที่วงเงินวงเงินชดเชยความเสียหายจากการดำเนินโครงการที่กระทรวงการคลังเสนอ จำนวนไม่เกิน ๒,๑๗๕ ล้านบาท เป็นกรอบวงเงินชดเชยที่จะเบิกจ่ายตามจำนวนที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งจากผลการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ ณ มีนาคม ๒๕๕๓ พบว่ามีการชดเชยความเสียหายไปแล้วประมาณ ๕.๓๖ ล้านบาท ซึ่งยังเหลือระยะเวลาการค้ำประกันสินเชื่ออีก ๔ ปี ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงการคลังทำหน้าที่ในการกำกับและติดตามการดำเนินโครงการดังกล่าวอย่างใกล้ชิดเพื่อควบคุมความเสียหายที่เกิดขึ้นน้อยที่สุด

๔.๑.๒.๒ สำหรับหลักเกณฑ์ของโครงการฯ ระยะที่ ๒ ที่กำหนดให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมปีแรกในอัตราร้อยละ ๐.๗๕ ต่อปี โดยขอชดเชยจากรัฐบาลร้อยละ ๑ นั้น มีความแตกต่างจากการดำเนินโครงการระยะที่ ๑ ที่ยกเว้นค่าธรรมเนียมเต็มจำนวนในปีแรกให้กับผู้ประกอบการที่ขอรับการค้ำประกันเช่นเดียวกับโครงการฯ ระยะที่ ๑ เนื่องจากเห็นว่าภาวะเศรษฐกิจในปี ๒๕๕๓ มีแนวโน้มฟื้นตัวดีขึ้นจากปี ๒๕๕๒ จึงไม่จำเป็นต้องยกเว้นค่าธรรมเนียมเต็มจำนวนในปีแรก เพื่อไม่ให้เป็นการชดเชยให้แก่ภาครัฐ และให้ผู้ประกอบการตระหนักถึงความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ

๔.๑.๒.๓ นอกจากนี้ ปัจจุบันผู้ประกอบการท่องเที่ยวได้รับผลกระทบจากวิกฤติการณ์การเมือง จึงเห็นควรให้กระทรวงการคลัง พิจารณายาวงเงินกู้ยืมเพื่อช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวโดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่กำลังอยู่ในภาวะขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรงเพิ่มเติมจากวงเงินกู้ยืม ๕,๐๐๐ ล้านบาท ตามคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

๔.๑.๓ มติคณะกรรมการ รศก.

๔.๑.๓.๑ เห็นชอบให้บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อมดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ ๒ ตามหลักเกณฑ์การดำเนินโครงการฯ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ พร้อมทั้งเห็นชอบกรอบวงเงินค่าชดเชยความเสียหายจากการดำเนินโครงการไม่เกิน ๒,๑๗๕ ล้านบาท โดยให้บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม ประสานกับสำนักงานประมาณในการเบิกจ่ายตามจำนวนที่เกิดขึ้นจริง

๔.๑.๓.๒ มอบหมายให้กระทรวงการคลัง พิจารณาความเหมาะสมและความจำเป็นในการขยายกรอบวงเงินกู้ยืมของโครงการช่วยเหลือด้านการเงินของผู้ประกอบการท่องเที่ยวตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เพื่อช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวโดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติการณ์การเมือง และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป

๔.๒. มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕ กระทรวงพลังงานได้เสนอเรื่องมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕ ให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณา ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ โดยมีสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

๔.๒.๑ สาระสำคัญ

๔.๒.๑.๑ ข้อเสนอของกระทรวงพลังงาน

- ภาษีสรรพสามิต เก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ E๘๕ ลดลงในอัตราร้อยละ ๓ จากโครงสร้างภาษีปัจจุบัน

๑) รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. เดิมเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๕ เป็นเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๒

๒) รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. เดิมเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๐ เป็นเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๗

๓) รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. เดิมเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๕ เป็นเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๒

เมื่อประกาศกรมสรรพสามิตใหม่มีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย พ.น. จะยกเลิกการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ ๓ สำหรับรถยนต์ E๘๕ (Flexible Fuel Vehicle: FFV) ด้วยเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงทันที เพื่อมิให้เป็นภาระต่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อไป

- อากรนำเข้า

๑) ขยายระยะเวลาลดอากรนำเข้รถยนต์สำเร็จรูป E๘๕ จากร้อยละ ๘๐ เหลือเป็น ร้อยละ ๖๐ สำหรับรถยนต์ E๘๕ ขนาดตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. จำนวนไม่เกิน ๒,๐๐๐ คัน เดิมหมดเขตภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ เป็นหมดเขตภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

๒) เร่งดำเนินการจัดทำประกาศเพื่อยกเว้นอากรนำเข้ชิ้นส่วนรถยนต์ E๘๕ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๑ โดยชิ้นส่วนฯ ที่จะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้ ต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมดังนี้

๒.๑) เป็นชิ้นส่วนฯ ที่สามารถใช้ได้กับรถยนต์ E๘๕

๒.๒) เป็นชิ้นส่วนฯ ที่ยังไม่มีการผลิตภายในประเทศ และมีราคาเทียบเท่าหรือถูกกว่าราคาชิ้นส่วนฯ นำเข้

ทั้งนี้ จำนวนชิ้นส่วนฯ ที่จะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้ของผู้นำเข้แต่ละราย อาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีรถยนต์ E๘๕ และสามารถตรวจสอบได้ว่าชิ้นส่วนฯ นั้นได้ถูกนำไปใช้กับรถยนต์ E๘๕ จริง

- ให้ กระทรวงการคลัง จัดทำประกาศกรมสรรพสามิตใหม่ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว

๔.๒.๑.๒ กระทรวงพลังงานได้ดำเนินการส่งเสริมการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ ดังนี้ (๑) ส่งเสริมการใช้วัตถุดิบในประเทศ โดยได้ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ระหว่าง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) และกระทรวงพลังงาน (พน.) เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๓ โดย กษ. ส่งเสริมการปลูกปาล์มน้ำมัน และมันสำปะหลังให้เพียงพอต่อการผลิตไบโอดีเซล และเอทานอล และ พน. ส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซลและเอทานอลตามเป้าหมาย รวมทั้ง กำหนดราคาให้เป็นไปตามกลไกตลาด และเป็นไปในทิศทางเดียวกับราคาผลปาล์มน้ำมัน ราคาหัวมันสด และกากน้ำตาล (๒) กำหนดราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน ๕.๑๐-๑๒.๑๐ บาท/ลิตร รวมทั้งมีการขยายสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ (๓) ส่งเสริมให้เกิดการผลิตรถยนต์ FFV ภายในประเทศ เพื่อรองรับการใช้น้ำมัน E๘๕ และ (๔) ชดเชยภาระภาษีสรรพสามิต อัตราร้อยละ ๓ ด้วยเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อจูงใจให้ประชาชนใช้รถยนต์ FFV

๔.๒.๑.๓ พน. และ กษ. ได้รายงานข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

- การส่งเสริมการใช้ E๘๕ จะไม่กระทบต่อพืชอาหาร เนื่องจากตามแนวทางยุทธศาสตร์ กษ. ในกรณีไม่เพิ่มพื้นที่ปลูก แต่เพิ่มผลผลิตต่อไร่ จะมีเพียงพอสำหรับการบริโภคในประเทศ และใช้ในภาคอุตสาหกรรม รวมทั้งมีเหลือเพื่อการส่งออก

- ปัจจุบันมีโรงงานผลิตเอทานอล ๑๙ แห่ง กำลังการผลิตรวม ๒.๙๓ ล้านลิตร/วัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีก ๑.๖๒ ล้านลิตร/วัน จากโรงงานที่อยู่ระหว่างก่อสร้างจำนวน ๔ แห่ง ทำให้ภายในปี ๒๕๕๓ จะมีกำลังการผลิตรวม ๔.๕๕ ล้านลิตร/วัน

- ในปี ๒๕๕๒ มีปริมาณการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เฉลี่ย ๑๒.๒ ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจาก ๘.๓ ล้านลิตร/วัน ในปี ๒๕๕๑ สำหรับปี ๒๕๕๓

- โครงสร้างภาษีรถยนต์ในปัจจุบัน ประกอบด้วย ภาษีหลัก ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต มีการจัดเก็บตามขนาดความจุกระบอกสูบ มีอัตราการจัดเก็บตั้งแต่ร้อยละ ๑๐-๕๐ และภาษีศุลกากร มีการจัดเก็บสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปทุกประเภท รวมทั้งประเภทที่ใช้เชื้อเพลิงทดแทน E๒๐ และ E๘๕ ในอัตราร้อยละ ๘๐ และสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ร้อยละ ๐-๓๐ เท่ากัน

- กรมควบคุมมลพิษและสถาบันวิจัยและเทคโนโลยี ปตท. (วังน้อย) ได้ทดสอบแล้วปรากฏว่าไอเสียจากการใช้น้ำมัน E๘๕ มีมลพิษน้อยกว่าเกณฑ์มาตรฐาน มอก. ๒๑๖๐-๒๕๔๖ ที่บังคับใช้ในปัจจุบันประมาณ ๒.๕- ๖ เท่า และน้อยกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอลล์อื่น (E๑๐ E๒๐ E๕๐)

- การส่งเสริมรถยนต์ E๘๕ จะไม่มีผลกระทบต่อส่งเสริมรถยนต์ Eco Car เนื่องจากเป็นรถยนต์คนละตลาด และปัจจุบันมีโครงสร้างภาษีสรรพสามิตแตกต่างกันอย่างน้อยร้อยละ ๘

- ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คาดว่าจะสามารถเกิดประโยชน์ต่อประเทศ คือ (๑) ด้านเศรษฐกิจ ลดการใช้เบนซิน และสร้างมูลค่าเพิ่มรายสาขาการผลิตสะสมเป็นเงิน ๔๔๗,๓๗๗ ล้านบาท (๒) ด้านมลพิษ ช่วยลดโลกร้อน โดยลด CO₂ Emission ได้ ๒๗.๘ ล้านตัน (๓) ด้านการลงทุน โรงงานเอทานอลสามารถผลิตเอทานอลได้เต็มกำลังมากขึ้นจากเดิมภายในปลายปี ๒๕๕๓ ที่เดินเครื่องเพียง ๓๐% (๔) ด้านการเกษตรกร จะสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้เกษตรกรในการมีตลาดรองรับพืชผลทางการเกษตร ราคาพืชเกษตรมีเสถียรภาพ

/ทำให้...

ทำให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้น และ (๕) ด้านผู้ใช้อยนต์ มีทางเลือกที่จะเลือกใช้อยนต์ที่เหมาะสม ในราคาที่ถูกลงจากภาษีสรรพสามิตที่ลดลง และสามารถใช้น้ำมัน E๘๕ ได้ด้วยค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าการใช้น้ำมัน E๒๐ ในระยะทางที่เท่ากัน

๔.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๔.๒.๒.๑ ที่ประชุมเห็นว่าการพิจารณาเรื่องมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕ ควรต้องมีความชัดเจนใน ๓ ประการ ได้แก่ (๑) ความคุ้มค่าหรือโครงสร้างราคาสินค้าในประเทศที่เกี่ยวข้องกับเอทานอล (๒) ต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงทางอาหาร และไม่ทำให้เกิดการบุกรุกพื้นที่ป่า และ (๓) ไม่ส่งผลกระทบต่อ การส่งเสริมรถยนต์ Eco Car ที่ดำเนินการอยู่ เพื่อให้การส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕ ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจในระยะยาว

๔.๒.๒.๒ ขณะนี้ ประเทศไทยมีความสามารถในการผลิตเอทานอลเพียงพอต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ประเภทต่างๆ ซึ่งกระทรวงพลังงานและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ชี้แจงว่าได้กำหนดแผนการเพิ่มอัตราผลผลิตต่อไร่ของพืชวัตถุดิบในการผลิตเป็นเอทานอลให้เพียงพอและสอดคล้องกับประมาณการความต้องการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต ซึ่งจะทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อข้อจำกัดด้านพื้นที่เพาะปลูก นอกจากนี้ การดำเนินการดังกล่าวยังจะมีส่วนช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตรด้วยอีกทางหนึ่ง

๔.๒.๒.๓ ในส่วนการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E๘๕ (FFV) และการดำเนินการตามนโยบายส่งเสริมรถยนต์ Eco Car นั้น ที่ประชุมเห็นว่าสามารถดำเนินการคู่ขนานกันไปได้ เนื่องจากเป็นรถยนต์ที่มีกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกัน โดยภาครัฐควรกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E๘๕ เพื่อสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน เพิ่มความมั่นคงทางด้านพลังงานของประเทศ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง การสร้างทางเลือกให้กับผู้บริโภค

๔.๒.๒.๔ นโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศที่ผ่านมา อยู่บนพื้นฐานของกลไกทางการตลาดเป็นหลัก ซึ่งหากอุตสาหกรรมรถยนต์ Eco Car ได้รับผลกระทบจากนโยบายสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E๘๕ ก็อาจพิจารณาปรับมาตรการการส่งเสริมรถยนต์ Eco Car ให้สามารถทำการตลาดได้โดยแบ่งแยกความแตกต่างของประเภทหรือขนาดเครื่องยนต์กับรถยนต์ FFV อย่างชัดเจน

๔.๒.๒.๕ สำหรับการดำเนินการในระยะต่อไป เห็นควรให้กระทรวงพลังงานและกระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมกันพิจารณาแผนการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ E๘๕ ในประเทศ และการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ E๘๕ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเพิ่มการผลิตเอทานอลสำหรับการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต รวมทั้ง ร่วมกันพิจารณาปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ผลิตเอทานอลสามารถผสมน้ำมัน E๘๕ ณ โรงงานผลิตเอทานอลได้ในอนาคต

๔.๒.๒.๖ ปัจจุบันเอทานอลถูกตีความว่าเป็นสินค้าประเภทเดียวกับสุรา ตาม พ.ร.บ. สุรา พ.ศ. ๒๕๔๓ ทำให้ผู้ผลิตเอทานอลไม่สามารถส่งออกเอทานอลได้ ซึ่งหากมีการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว จะทำให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตเอทานอลและช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าเกษตร ดังนั้น กระทรวงการคลังควรพิจารณาเร่งรัดการแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔.๒.๓ มติคณะกรรมการ รศก.

๔.๒.๓.๑ เห็นชอบมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕ ตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ โดยให้กระทรวงการคลังกำหนดมาตรการจูงใจด้านภาษีแก่รถยนต์ E๘๕ และรับไปดำเนินการออกประกาศตามขั้นตอนและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป ดังนี้

- ภาษีสรรพสามิต เก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ E๘๕ ลดลงในอัตราร้อยละ ๓ จากโครงสร้างภาษีปัจจุบัน ดังนี้

๑) รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. เดิม เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๕ เป็นเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๒

๒) รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. เดิม เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๐ เป็น เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๗

๓) รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. เดิม เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๕ เป็นเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๒

เมื่อประกาศกรมสรรพสามิตใหม่มีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย กระทรวงพลังงานจะยกเลิกการชดเชยภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ ๓ สำหรับรถยนต์ E๘๕ (FFV) ด้วยเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงทันที เพื่อมิให้เป็นภาระต่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อไป

- อากรนำเข้า

๑) ขยายระยะเวลาลดอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป E๘๕ จากร้อยละ ๘๐ เหลือเป็นร้อยละ ๖๐ สำหรับรถยนต์ E๘๕ ขนาดตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. จำนวนไม่เกิน ๒,๐๐๐ คัน เดิมหมดเขตภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ เป็น หมดเขตภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

๒) เร่งดำเนินการจัดทำประกาศเพื่อยกเว้นอากรนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ E๘๕ ตามมติ ครม.เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๑ โดยชิ้นส่วนฯ ที่ได้รับการยกเว้นอากรนำเข้า ต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติม คือ เป็นชิ้นส่วนฯ ที่สามารถใช้ได้กับรถยนต์ E๘๕ และเป็นชิ้นส่วนฯ ที่ยังไม่มีการผลิตภายในประเทศและมีราคาเทียบเท่าหรือถูกกว่าราคาชิ้นส่วนฯ นำเข้านั้น

๔.๒.๓.๒ มอบหมายให้กระทรวงพลังงานและกระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมกันพิจารณาแผนการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ E๘๕ ในประเทศ และการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ E๘๕ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเพิ่มการผลิตเอทานอลสำหรับการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต รวมทั้ง ร่วมกันพิจารณาปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ผลิตเอทานอลสามารถผสมน้ำมัน E๘๕ ณ โรงงานผลิตเอทานอลได้ในอนาคต

๔.๒.๓.๓ มอบหมายให้กระทรวงการคลังรับไปพิจารณาปรับปรุงการแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ พ.ร.บ. สุรา พ.ศ. ๒๕๕๓ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตเอทานอลต่อไป

๔.๓ ผลการดำเนินโครงการให้เอกชนเข้าดำเนินโครงการบัตรสมาชิกพิเศษ (บัตรอีลิทการ์ด) ของบริษัท ไทยแลนด์ PRIVILEGE CARD จำกัด ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดยมีสาระสำคัญ และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

๔.๓.๑ สาระสำคัญ

๔.๓.๑.๑ วันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๒ คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประชุมและเห็นชอบมติการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจครั้งที่ ๑๘/๒๕๕๒ ดังนี้ รับทราบการดำเนินการให้เอกชนเข้าดำเนินโครงการบัตรสมาชิกพิเศษ (Thailand Privilege Card) ของกระทรวงการคลัง และให้ดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป และเห็นชอบให้มีการแก้ไขระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการจำหน่ายกิจการหรือหุ้นที่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจเป็นเจ้าของ พ.ศ. ๒๕๐๔ ตามความเห็นของคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ โดยให้ปรับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน (ซึ่งปัจจุบันคือสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน) ออกจากองค์ประกอบของคณะกรรมการตามระเบียบดังกล่าว และให้เพิ่มผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการ โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการปรับแก้ไขระเบียบดังกล่าว และเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

๔.๓.๑.๒ ที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการปรับปรุงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการจำหน่ายกิจการฯ ซึ่งกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อจำหน่ายกิจการบริษัท ไทยแลนด์ PRIVILEGE CARD จำกัด ให้เอกชนเข้าดำเนินการแทนตามระเบียบดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม ผู้แทนกระทรวงการคลังในคณะกรรมการดังกล่าวมีข้อคิดเห็นในประเด็นขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในการจำหน่ายกิจการ รวมทั้งความเหมาะสมของขอบเขตของงาน (TOR) ในการให้เอกชนเข้าดำเนินโครงการบัตรสมาชิกพิเศษ (บัตรอีลิทการ์ด) จึงทำให้ยังไม่สามารถหาข้อยุติในการดำเนินการจำหน่ายกิจการดังกล่าวได้

๔.๓.๒ มติคณะกรรมการ รศก.

มอบหมายให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงการคลัง ร่วมกันพิจารณาแนวทางการดำเนินการเพื่อจำหน่ายกิจการบริษัท ไทยแลนด์ PRIVILEGE CARD จำกัด ให้เอกชนเข้าดำเนินการแทนตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากมีปัญหาอุปสรรคใดๆ ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๕.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓

๕.๒ เห็นชอบให้บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อมดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ ๒ ตามหลักเกณฑ์การดำเนินโครงการฯ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ พร้อมทั้งเห็นชอบกรอบวงเงินค่าชดเชยความเสียหายจากการดำเนินโครงการไม่เกิน ๒,๑๗๕ ล้านบาท โดยให้บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม ประสานกับสำนักงานงบประมาณในการเบิกจ่ายตามจำนวนที่เกิดขึ้นจริง

๕.๓ มอบหมายให้กระทรวงการคลัง พิจารณาความเหมาะสมและความจำเป็นในการขยายกรอบวงเงินกู้ยืมของโครงการช่วยเหลือด้านการเงินของผู้ประกอบการท่องเที่ยวตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เพื่อช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการท่องเที่ยว โดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติการณ์การเมือง และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป

๕.๔ เห็นชอบมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕ ตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ โดยให้กระทรวงการคลังกำหนดมาตรการจูงใจด้านภาษีแก่รถยนต์ E๘๕ และรับไปดำเนินการออกประกาศตามขั้นตอนและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป ดังนี้

๕.๔.๑ ภาษีสรรพสามิต เก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ E๘๕ ลดลงในอัตราร้อยละ ๓ จากโครงสร้างภาษีปัจจุบัน ดังนี้

- รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. เดิมเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๕ เป็นเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๒

- รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. เดิมเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๐ เป็น เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๗

- รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. เดิมเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๕ เป็นเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๒

เมื่อประกาศกรมสรรพสามิตใหม่มีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย กระทรวงพลังงานจะยกเลิกการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ ๓ สำหรับรถยนต์ E๘๕ (FFV) ด้วยเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงทันที เพื่อมิให้เป็นภาระต่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อไป

๕.๔.๒ อากรนำเข้า

- ขยายระยะเวลาลดอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป E๘๕ จากร้อยละ ๘๐ เหลือเป็นร้อยละ ๖๐ สำหรับรถยนต์ E๘๕ ขนาดตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี.แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. จำนวนไม่เกิน ๒,๐๐๐ คัน เดิมหมดเขตภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ เป็น หมดเขตภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

- เร่งดำเนินการจัดทำประกาศเพื่อยกเว้นอากรนำเข้ชิ้นส่วนรถยนต์ E๘๕ ตามมติ ครม.เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๑ โดยชิ้นส่วนฯ ที่จะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้ ต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติม คือ เป็นชิ้นส่วนฯ ที่สามารถใช้ได้กับรถยนต์ E๘๕ และเป็นชิ้นส่วนฯ ที่ยังไม่มีการผลิตภายในประเทศและมีราคาเทียบเท่าหรือถูกกว่าราคาชิ้นส่วนฯ นำเข้

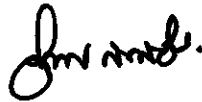
๕.๔.๔ มอบหมายให้กระทรวงพลังงานและกระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมกันพิจารณาแผนการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ E๘๕ ในประเทศ และการนำเข้ชิ้นส่วนรถยนต์ E๘๕ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเพิ่มการผลิตเอทานอลสำหรับการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต รวมทั้ง ร่วมกันพิจารณาปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ผลิตเอทานอลสามารถผสมน้ำมัน E๘๕ ณ โรงงานผลิตเอทานอลได้ในอนาคต

๕.๔.๕ มอบหมายให้กระทรวงการคลังรับไปพิจารณาปรับปรุงการแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ พ.ร.บ. สุรา พ.ศ. ๒๕๙๓ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตเอทานอลต่อไป

๕.๕ มอบหมายให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงการคลัง ร่วมกันพิจารณาแนวทางการดำเนินการเพื่อจำหน่ายกิจการบริษัท ไทยแลนด์ พรีเมียม คาร์ด จำกัด ให้เอกชนเข้าดำเนินการแทนตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากมีปัญหาอุปสรรคใดๆ ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

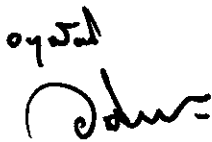
จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ



(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

๒๖ เม.ย. ๕๓

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail danucha@nesdb.go.th

ที่ นร๐๕๒๖/๕๘๐/พ ๓๖.๒๖ เม.ย.๕๓.

กราบเรียน นรม.

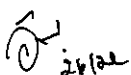
เลขา สศช. กรรมการและเลขานุการ คกก. รศก.
ขอให้นำผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ
ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เสนอ ครม. พิจารณา

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติให้นำเรื่องนี้
เสนอ ครม. พิจารณา ตามที่เลขา สศช. กรรมการ
และเลขานุการ คกก. รศก. เสนอ ในวันอังคารที่
๒๗ เม.ย. ๕๓



(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี



นาง ๕๓๗
๓.๓๓๖ ๕๓.๓.๓๐.๕



ที่ กค 1006/ 4645

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กท. 10400

|| มีนาคม 2553

เรื่อง การดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ 2 ของบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรม
ขนาดย่อม

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร.0506/ว37 ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2552
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร.0506/15642 ลงวันที่ 2 กันยายน 2552
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร.0506/403 ลงวันที่ 8 มกราคม 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2552 เห็นชอบให้
บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) ดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme
เพื่อค้ำประกันสินเชื่อในวงเงิน 30,000 ล้านบาท เป็นระยะเวลา 1 ปี โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในอัตรา
ร้อยละ 1.75 ต่อปีเป็นระยะเวลา 5 ปีตามอายุของ Port โดยให้เพิ่มทุนให้ บสย. ในวงเงิน 3,000 ล้านบาท
และรัฐบาลจะชดเชยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการในวงเงินไม่เกิน 2,000 ล้านบาท โดยให้
เบิกจ่ายตามที่เกิดขึ้นจริง และตามหนังสือที่อ้างถึง 2. และ 3. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2552
และวันที่ 5 มกราคม 2553 เห็นชอบให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันสินเชื่อของ บสย. ตามโครงการ
Portfolio Guarantee Scheme ในปีแรกเป็นระยะเวลา 1 ปี โดยให้บังคับใช้กับทุกรายที่ บสย. อนุมัติค้ำประกัน
ตั้งแต่เริ่มโครงการจนถึงวันที่ 6 มีนาคม 2553 และขยายวงเงินค้ำประกันสินเชื่อของแต่ละรูปแบบของ
Portfolio Guarantee Scheme จากเดิมไม่เกินร้อยละ 20 ล้านบาทต่อรายต่อสถาบันการเงิน เป็นไม่เกิน
40 ล้านบาทต่อรายต่อสถาบันการเงิน ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังขอเรียนว่า เนื่องจากโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะแรก
จะสิ้นสุดในวันที่ 6 มีนาคม 2553 บสย. จึงได้เสนอที่จะดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะ
ที่ 2 ต่อเนื่องจากระยะแรกเพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการปล่อยสินเชื่อในระบบสถาบันการเงินและช่วยลด
ต้นทุนของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในช่วงเศรษฐกิจฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมี
รายละเอียดโครงการเช่นเดียวกับโครงการระยะแรก และขอชดเชยจากรัฐบาลเป็นวงเงิน 2,550 ล้านบาท
ซึ่งกระทรวงการคลังพิจารณาแล้วขอเรียนสรุปผลการดำเนินโครงการระยะแรก หลักเกณฑ์การดำเนิน
โครงการระยะที่ 2 และการขอชดเชยสำหรับโครงการนี้ดังนี้

1. ผลการดำเนินงานของ บสย.

ณ วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2553 มีการค้ำประกันสินเชื่อแล้วทั้งสิ้น 24,669.71 ล้านบาท และมีสินเชื่อที่สถาบันการเงินปล่อยเข้าสู่ระบบเป็นเงิน 44,559.41 ล้านบาท ซึ่งก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น 23,561 คน และรักษาระดับการจ้างงานรวมไว้ที่ 201,409 คน โดยประเภทธุรกิจที่ได้รับการค้ำประกันมากที่สุด ได้แก่ การบริการ ที่มีการค้ำประกันทั้งสิ้น 1,164 โครงการ รวมเป็นเงินค้ำประกันทั้งสิ้น 5,469 ล้านบาท ส่วนธุรกิจประเภทอื่นที่ บสย. ค้ำประกันตามโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ได้แก่ อาหารและเครื่องดื่ม วงเงินค้ำประกัน 2,957 ล้านบาท เหล็ก ผลิตภัณฑ์โลหะ และเครื่องจักร วงเงินค้ำประกัน 2,518 ล้านบาท และการผลิตสินค้าและการค้าอื่น ๆ วงเงินค้ำประกัน 2,360 ล้านบาท

ทั้งนี้ บสย. ได้มีหนังสือที่ บสย. 100/2553 ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2553 แจ้งเพิ่มเติมว่ามีสถาบันการเงินแจ้งความจำนงขอใช้วงเงินค้ำประกันเพิ่มเติมอีกประมาณ 6,000 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้การค้ำประกันสินเชื่อตามโครงการ Portfolio Guarantee Scheme บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้แต่ต้น

2. หลักเกณฑ์การดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ 2

2.1 วงเงินของโครงการ 30,000 ล้านบาท ระยะเวลาการค้ำประกัน 5 ปี โดยเริ่มต้นรับคำขออนุมัติ 7 มีนาคม 2553 และสิ้นสุดการรับคำขอค้ำประกันสินเชื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2553

2.2 ผู้ที่ได้รับการค้ำประกันจะต้องเป็นผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ที่มีสินทรัพย์ไม่รวมที่ดินไม่เกิน 200 ล้านบาท ที่ขอสินเชื่อกับสถาบันการเงินตามนิยามในพระราชบัญญัติบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม พ.ศ. 2534

2.3 สินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินต้องเป็นสินเชื่อใหม่ และต้องไม่นำชำระหนี้เดิมกับสถาบันการเงินผู้ให้กู้ โดยกำหนดวงเงินค้ำประกัน SMEs สูงสุด 40 ล้านบาทต่อราย

2.4 สถาบันการเงินจ่ายค่าธรรมเนียมการค้ำประกันให้ บสย. ร้อยละ 1.75 ต่อปีของวงเงินค้ำประกันเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยสถาบันการเงินจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมค้ำประกันจากผู้ประกอบการอีกทอดหนึ่ง ทั้งนี้ ให้ บสย. คิดค่าธรรมเนียมปีแรกในอัตราร้อยละ 0.75 ต่อปีของวงเงินค้ำประกันสำหรับผู้ที่ได้รับการอนุมัติค้ำประกันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในภาวะที่เศรษฐกิจยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่

2.5 จำกัดอัตราสูงสุดของ NPG (หนี้เสีย/ภาระค้ำประกันเฉลี่ยของ port) ไม่เกินร้อยละ 18 สำหรับลูกหนี้ปกติ และไม่เกินร้อยละ 20 สำหรับลูกหนี้ไม่มีหลักประกันและลูกหนี้ NPL โดยแบ่งสัดส่วนความรับผิดชอบระหว่าง บสย. กับสถาบันการเงินในกรณีลูกหนี้ปกติดังนี้

$0 < \text{NPG} \leq 12\%$ บสย. จ่ายชดเชย 100 %

$12 < \text{NPG} \leq 14\%$ บสย. จ่ายชดเชย 75 % สถาบันการเงินรับผิดชอบ 25%

$14 < \text{NPG} \leq 18\%$ บสย. จ่ายชดเชย 50 % สถาบันการเงินรับผิดชอบ 50%

ซึ่งจะช่วยจำกัดความรับผิดชอบสูงสุดของ บสย. ให้อยู่ไม่เกินร้อยละ 15.5 ของหนี้ส่วนที่ บสย. ค้ำประกัน ส่วนลูกหนี้ไม่มีหลักประกันและลูกหนี้ NPL บสย. จ่ายชดเชยร้อยละ 50

2.6 บสย. จะทยอยจ่ายเงินชดเชยให้กับสถาบันการเงิน โดยปีแรกจะไม่มีเงินจ่ายเงินชดเชยและเริ่มจ่ายในปีที่ 2 - 6 ปีละ 4% 4% 2.5% 2.5% และ 2.5% ของภาระค้ำประกันเฉลี่ยตามลำดับ

2.7 ในกรณีที่สถาบันการเงินขอรับเงินชดเชยจาก บสย. น้อยกว่าค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่ บสย. ได้รับ บสย. จะจ่ายเงินคืนให้กับสถาบันการเงินร้อยละ 50 ของส่วนต่างระหว่างเงินชดเชยและค่าธรรมเนียม

3. วงเงินชดเชย

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วเห็นควรชดเชยให้กับ บสย. สำหรับการดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ 2 ดังนี้

3.1 การชดเชยส่วนต่างค่าธรรมเนียมในปีแรก

เนื่องจากการได้มีการประมาณการภาวะเศรษฐกิจในปี 2553 จะฟื้นตัวขึ้นจากปีก่อนหน้าแล้ว ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องยกเว้นค่าธรรมเนียมเต็มจำนวนในปีแรกให้กับผู้ประกอบการที่ขอรับการค้ำประกันเช่นเดียวกับโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ 1 เพื่อไม่ให้เป็นภาระสร้างความเคยชินให้กับผู้ประกอบการว่าจะต้องได้รับการอุดหนุนโดยไม่ต้องรับความเสี่ยง แต่อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในภาวะที่เศรษฐกิจยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ จึงเห็นควรให้ บสย. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมค้ำประกันปีแรกสำหรับผู้ที่ได้รับการอนุมัติการค้ำประกันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ในอัตราร้อยละ 0.75 ต่อปีของวงเงินค้ำประกัน และรัฐบาลอุดหนุนเป็นค่าส่วนต่างของค่าธรรมเนียมให้กับ บสย. ร้อยละ 1 ต่อปีของวงเงินค้ำประกัน ในจำนวนเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท

3.2 การชดเชยความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินโครงการ

กระทรวงการคลังเห็นว่า การดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme จะก่อให้เกิดความเสียหายสูงสุดไม่เกิน 2,025 ล้านบาท $((15.5\% - 8.75\%) \times 30,000)$ แต่เนื่องจาก บสย. มีเงินกองทุนจำนวน 5,903.81 ล้านบาท ซึ่งสามารถบริหารจัดการเพื่อให้เกิดผลตอบแทนได้ จึงเห็นควรให้ชดเชยความเสียหายเฉลี่ยร้อยละ 3 ต่อปีของภาระค้ำประกันเฉลี่ยในปีนั้น เป็นระยะเวลา 5 ปี โดยให้คำนวณจากส่วนต่างของค่าธรรมเนียมที่ได้รับกับเงินชดเชยที่จ่ายให้สถาบันการเงิน ซึ่งเท่ากับรัฐจำกัดการชดเชยความเสียหายให้กับ บสย. ไว้ไม่เกินร้อยละ 15 ของภาระค้ำประกันเฉลี่ยหรือเป็นวงเงินชดเชยไม่เกิน 1,875 ล้านบาท โดยให้เบิกจ่ายตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ในกรณีที่ปีใดไม่มีการเบิกหรือเบิกไม่เต็มจำนวนให้ทบส่วนต่างไปปีถัดไปได้ ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นกว่านี้ให้ บสย. บริหารจัดการความเสี่ยงด้วยตนเอง

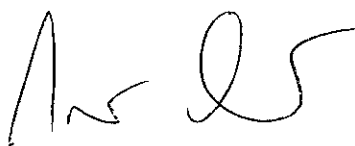
โดยรวมการชดเชยทั้ง 2 ส่วนแล้วไม่เกิน 2,175 ล้านบาท ทั้งนี้ให้ บสย. เบิกจ่ายตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

1) ให้ความเห็นชอบให้ บสย. ดำเนินโครงการ Portfolio Guarantee Scheme ระยะที่ 2 ตามหลักเกณฑ์ในข้อ 2.

2) ให้ความเห็นชอบให้ชดเชยความเสียหายจากการดำเนินโครงการให้ บสย. ตามโครงการระยะ 5 ปี ในวงเงินไม่เกิน 2,175 ล้านบาท ตามรายละเอียดในข้อ 3. โดยให้ บสย. ประสานกับสำนักงานประมาณในการเบิกจ่ายต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายกรณ์ จาติกวณิช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

สำนักนโยบายระบบการเงินและสถาบันการเงิน

โทรศัพท์ 02-273-9020 ต่อ 3245

โทรสาร 02- 618-3374

ถ้วนที่สุด

ที่ พน ๐๕๐๖/ ๑๗๘๔



กระทรวงพลังงาน

เชิงสะพานกษัตริย์ศึก กทม. ๑๐๓๓๐

๒ เมษายน ๒๕๕๓

เรื่อง มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือถ้วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๒๖๗ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. บันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์กับกระทรวงพลังงาน ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๓
๒. ประมาณการพื้นที่ปลูกและความต้องการวัตถุดิบสำหรับผลิตเอทานอล
๓. มลพิษจากการใช้น้ำมัน E85 เปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐาน มอก.๒๑๖๐-๒๕๔๖ และ มลพิษจากการใช้น้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์อื่น (E10 E20 และ E50)
๔. ตารางเปรียบเทียบราคาขายปลีกรถยนต์ E20 และรถยนต์ E85 ขนาด ๑,๘๐๐ ซี.ซี.กับ Eco-car และโครงสร้างภาษีสรรพสามิต อากรนำเข้าของรถยนต์นั่งในปัจจุบัน
๕. ประโยชน์ที่ได้รับจากการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85

ตามที่อ้างถึง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้มีหนังสือ เสนอกระทรวงพลังงาน(พน.)ยืนยันการเสนอเรื่อง มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85 ต่อที่ประชุม คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ นั้น พน. ขอยืนยันการเสนอเรื่องดังกล่าวโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ได้เห็นชอบการส่งเสริมการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ E85 ของประเทศไทยแบบบูรณาการ โดยมอบหมายให้ พน. เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ ตามนโยบายดังกล่าว นั้น พน. ขอรายงานความก้าวหน้าการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85

๑. การดำเนินงาน

พน. ได้สนองตอบนโยบายด้านพลังงานทดแทนของรัฐบาลเพื่อให้ประเทศไทยสามารถพึ่งพาตนเอง ด้านพลังงานได้ โดยใช้จุดแข็งของประเทศที่เป็นประเทศเกษตรกรรมด้วยการส่งเสริมการใช้น้ำมันไบโอดีเซล จากน้ำมันปาล์มเพื่อทดแทนน้ำมันดีเซล ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จากมันสำปะหลังและกากน้ำตาลเพื่อ ทดแทนน้ำมันเบนซิน โดยให้ความสำคัญการนำมาเป็นอาหารในลำดับแรก ปริมาณที่เหลือจากภาคบริโภค และภาคอุตสาหกรรม จึงนำมาผลิตเป็นพลังงาน ในปี ๒๕๕๒ ประเทศไทยได้ใช้น้ำมันไบโอดีเซลและ แก๊สโซฮอล์ ช่วยลดการใช้น้ำมันดีเซลและเบนซินได้รวมไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ล้านลิตร คิดเป็นเงินไม่น้อยกว่า ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท(คิดราคาน้ำมันที่ ๒๐ บาท/ลิตร) นอกจากนี้แล้วยังช่วยแก้ไขวิกฤตของชาติในอนาคตได้ หากราคาน้ำมันดิบแพงขึ้น และถ้ามีการใช้น้ำมันไบโอดีเซลและแก๊สโซฮอล์มากๆแล้ว การประกันรายได้ของ

พืชเกษตรดังกล่าวในอนาคต ก็อาจไม่มีความจำเป็นเนื่องจากเกษตรกรสามารถขายสินค้าเกษตรในราคาที่สูงอยู่แล้ว การดำเนินงานที่ผ่านมา พณ.ได้ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ดังนี้

- ส่งเสริมการใช่วัตถุดิบในประเทศ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลง(MOU) ระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กับกระทรวงพลังงานเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๓ (ดังรายละเอียดข้อ ๓.๑.๓ ในสิ่งที่ส่งมาด้วย๑)
- สนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ สำหรับการก่อสร้างโครงการพลังงานทดแทนในวงเงินไม่เกิน ๕๐ ล้านบาท/โครงการ
- จุดจี้ด้านราคา กำหนดให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอลล์(95 91 E20 และ E85) ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน ๕.๑๐-๑๒.๑๐ บาท/ลิตร
- ขยายสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีสถานีบริการฯ ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศแล้ว โดยให้ค่าการตลาดการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์สูงกว่าการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน ๐.๖๗-๒.๑๒ บาท/ลิตร
- สร้างความเชื่อมั่น วิจัย ทดสอบ เผยแพร่ความรู้และประชาสัมพันธ์ประโยชน์ของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85 ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงชดเชยภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓ จนถึงสิ้นปี ๒๕๕๓ ให้กับประชาชนผู้ซื้อรถยนต์ Flexible Fuel Vehicle(FFV) หรือที่เรียกว่ารถยนต์ E85 ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ทำให้ผู้ประกอบการเปิดสายการผลิตรถยนต์ E85 ในประเทศแล้ว ๒ ราย และในปลายปีนี้จะเปิดสายการผลิตรถยนต์ E85 ในประเทศเพิ่มอีก ๑ ราย จะมีการจำหน่ายรถยนต์ E85 รวมไม่น้อยกว่า ๑๑,๐๐๐ คัน ภายในปี ๒๕๕๓ ปัจจุบันได้อนุมัติจ่ายเงินชดเชยไปแล้ว ๑,๐๕๖ คัน เป็นเงิน ๔๐.๑๖ ล้านบาท (หรือ ๓๖,๐๐๐ – ๑๐๐,๐๐๐ บาท/คัน) และอยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติเงินชดเชยอีก ๒๐๓ คัน เป็นเงิน ๗.๘๘ ล้านบาท
- ปริมาณการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เพิ่มขึ้น ประเทศไทยได้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เฉลี่ย ๑๒.๒ ล้านลิตร/วันในปี ๒๕๕๒ เพิ่มขึ้นจากเฉลี่ย ๘.๓ ล้านลิตร/วัน ในปี ๒๕๕๑ คิดเป็นร้อยละ ๔๗ และมีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เพิ่มขึ้นจาก ๑๑.๗ ล้านลิตร/วัน ในเดือนมกราคม ๒๕๕๓ เป็น ๑๒.๓ ล้านลิตร/วัน ในเดือนมีนาคม ๒๕๕๓

และสถานะภาพโรงงานผลิตเอทานอลเป็นดังนี้

ตารางที่ ๑ โรงงานเอทานอลในปี ๒๕๕๓

โรงงานเอทานอล	จำนวน (แห่ง)	กำลังผลิต (ล้านลิตร/วัน)
๑. ปัจจุบัน(๙ เมษายน ๒๕๕๓)	๑๙	๒.๙๓
๒. กำลังก่อสร้างในปี	๔	๑.๖๒
รวม (ณ.สิ้นปี ๒๕๕๓)	๒๓	๔.๕๕

๒. ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85

การดำเนินการที่ผ่านมามีประเด็นคำถามเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85 ของประเทศไทยว่า จะกระทบกับพืชอาหารหรือไม่ มีมลพิษจากการใช้น้ำมัน E85 เพียงใด และจะกระทบกับการส่งเสริม Eco-car หรือไม่ พน.ขอเรียนว่า

- การส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85 จะไม่กระทบต่อพืชอาหาร เนื่องจากได้พิจารณาจากอุปทานของ ผลผลิต ในกรณีไม่เพิ่มพื้นที่ปลูกแต่เพิ่มผลผลิตต่อไร่ตามแนวทางยุทธศาสตร์ของกระทรวง เกษตรและสหกรณ์ จะมีเพียงพอสำหรับการบริโภคในประเทศ และใช้ในภาคอุตสาหกรรมรวมทั้งมี เหลือสำหรับการส่งออกด้วย (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)
- กรมควบคุมมลพิษและสถาบันวิจัยและเทคโนโลยี ปตท.(วังน้อย) ได้ทดสอบแล้วปรากฏว่า ไอเสียจากการใช้น้ำมัน E85 มีมลพิษน้อยกว่าเกณฑ์มาตรฐาน มอก.๒๑๖๐-๒๕๕๖ ที่บังคับใช้ ในปัจจุบันประมาณ ๒.๕ ถึง ๖ เท่า และน้อยกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์อื่น (E10 E20 E50) มาก ดังรายละเอียดในตารางที่ ๒ และสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

ตารางที่ ๒ เปรียบเทียบมลพิษจากการใช้น้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์อื่น (E10 E20 E50) กับ เกณฑ์มาตรฐาน มอก.๒๑๖๐-๒๕๕๖ และการใช้น้ำมัน E85

สารมลพิษ	ขีดจำกัดมาตรฐาน มอก.๒๑๖๐-๒๕๕๖ (กรัม/กิโลเมตร)					
	เบนซิน ๒๑๖๐-๒๕๕๖	E10	E20	E50	E85	
THC	๐.๒๐	๐.๑๔	๐.๐๙	๐.๐๖	๐.๐๘	๐.๐๕
NO _x	๐.๑๕	๐.๐๘	๐.๐๙	๐.๐๘	๐.๐๗	๐.๐๖
CO	๒.๓๐	๑.๐๓	๐.๗๖	๐.๗๔	๐.๖๔	๐.๓๗
CO ₂	-	๒๔๖.๑๕	๑๙๒.๗๓	๒๐๐.๑๓	๑๘๑.๐๘	๑๘๕.๘๒

ที่มา : สถาบันวิจัยและเทคโนโลยี ปตท. (วังน้อย)

ข้อมูลจากกรมควบคุมมลพิษ

- การส่งเสริมรถยนต์ E85 ไม่กระทบต่อการส่งเสริม Eco-Car เนื่องจากเป็นรถยนต์คนละตลาด และปัจจุบันโครงสร้างภาษีสรรพสามิตแตกต่างกันอย่างน้อย ๘ % ดังข้อมูลเปรียบเทียบใน ตารางที่ ๓ และสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

ตารางที่ ๓ เปรียบเทียบความแตกต่างของ Eco-Car กับ รถยนต์ E85

รายการ	Eco-Car	รถยนต์ E85
๑. ความจุกระบอกสูบ (ซี.ซี.)	๑,๒๐๐	๑,๘๐๐
๒. ราคาเครื่องยนต์ (บาท/คัน)	๓๗๕,๐๐๐ – ๕๓๗,๐๐๐	๗๑๙,๐๐๐ – ๑,๘๙๙,๐๐๐
๓. ภาษีสรรพสามิต (%)	๑๗	อย่างน้อย ๒๕

๓. ข้อเสนอมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85

เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85 และเป็นการพึ่งพาตนเองด้านพลังงาน เห็นควรมีมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ E85 ในประเทศ โดยให้ กระทรวงการคลัง มีมาตรการจูงใจด้านภาษีแก่รถยนต์ E85 ดังต่อไปนี้

๓.๑ ภาษีสรรพสามิต

เก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ E85 ลดลงในอัตราร้อยละ ๓ จากโครงสร้างภาษีปัจจุบัน ดังนี้

๓.๑.๑ รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. เดิม เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๕ เป็น เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๒

๓.๑.๒ รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๐๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. เดิม เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๐ เป็น เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๒๗

๓.๑.๓ รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน ๒,๕๐๐ ซี.ซี. แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. เดิม เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๕ เป็น เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ ๓๒

เมื่อประกาศกรมสรรพสามิตใหม่(ข้อ ๓.๑.๑ - ๓.๑.๓)มีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย พน.จะยกเลิกการชดเชยภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ ๓ สำหรับรถยนต์ E85 (FFV) ด้วยเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงทันที เพื่อมิให้เป็นภาระต่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อไป

๓.๒ อากรนำเข้า

๓.๒.๑ ขยายระยะเวลาลดอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป E85 จากร้อยละ ๘๐ เหลือเป็นร้อยละ ๖๐ สำหรับรถยนต์ E85 ขนาดตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี.แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. จำนวนไม่เกิน ๒,๐๐๐ คัน เดิม หมดเขตภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ เป็น หมดเขตภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้

๓.๒.๒ เร่งดำเนินการจัดทำประกาศเพื่อยกเว้นอากรนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ E85 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๑ โดยชิ้นส่วนฯ ที่จะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้า ต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมดังนี้

ก) เป็นชิ้นส่วนฯ ที่สามารถใช้ได้กับรถยนต์ E85 และ

ข) เป็นชิ้นส่วนฯ ที่ยังไม่มีการผลิตภายในประเทศและมีราคาเทียบเท่าหรือถูกกว่าราคาชิ้นส่วนฯ นำเข้านั้น

ทั้งนี้จำนวนชิ้นส่วนฯ ที่จะได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าของผู้นำเข้าแต่ละราย อาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีรถยนต์ E85 และสามารถตรวจสอบได้ว่าชิ้นส่วนฯ นั้นได้ถูกนำไปใช้กับรถยนต์ E85 จริง

๓.๓ ให้ กระทรวงการคลัง จัดทำประกาศกรมสรรพสามิตใหม่ตามข้อ ๓.๑ ให้มีผลบังคับใช้ตามกฎหมายโดยเร็ว

๔. ประโยชน์ที่ได้รับ

จาก Roadmap การส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85 แบบบูรณาการ ภายในปี ๒๕๖๑ จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศหลายด้าน (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕) ดังนี้

๔.๑ ด้านเศรษฐกิจ ลดการใช้น้ำมัน เบนซินและสร้างมูลค่าเพิ่มรายสาขาการผลิตสะสมเป็นเงิน ๔๔๗,๓๗๗ ล้านบาท

๔.๒ ด้านมลพิษ น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นพลังงานสะอาด จะช่วยลดโลกร้อนโดยลด CO₂ emission ได้ถึง ๒๗.๘ ล้านตัน

๔.๓ ด้านการลงทุน โรงงานเอทานอลสามารถผลิตเอทานอลได้เต็มกำลังการผลิตมากขึ้น จากเดิมภายในปลายปี ๒๕๕๓ จะเดินเครื่องเพียง ๓๐ เปอร์เซ็นต์

๔.๔ ด้านเกษตรกรรม เกษตรกรรวม ๗๐๑,๐๐๐ ครัวเรือน ประกอบด้วย เกษตรกรมันสำปะหลัง ๕๑๒,๐๐๐ ครัวเรือน และเกษตรกรอ้อย ๑๘๙,๐๐๐ ครัวเรือน มีตลาดพลังงานรองรับผลผลิต ทำให้ราคามันสำปะหลังและอ้อย มีเสถียรภาพและเกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้น

๔.๕ ประชาชนผู้ใช้รถยนต์ มีทางเลือกที่จะเลือกใช้รถยนต์ที่เหมาะสมกับตัวเองในราคาที่ถูกลง เนื่องจากภาษีสรรพสามิตลดลง และสามารถใช้น้ำมัน E85 ได้ ด้วยค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าในระยะทางที่เท่ากัน (รถยนต์ E85 ใช้น้ำมัน E85 ราคา ๒.๒๑ บาท/กิโลเมตร ในขณะที่รถยนต์ E20 ใช้น้ำมัน E20 ราคา ๒.๗๐ บาท/กิโลเมตร)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อ ๓ ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวรรณรัตน์ ชาญนุกูล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน



กระทรวงพลังงาน
MINISTRY OF ENERGY

**บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ
ในการส่งเสริมการพัฒนาพลังงานทดแทนให้เป็นรูปธรรม**

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้น ณ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน เมื่อวันที่ 10 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2553 ระหว่าง กระทรวงพลังงาน ตั้งอยู่เลขที่ 17 ถนนพระราม 1 เขตสะพานเกษัตริย์ศึก เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร โดย นายแพทย์วรรณรัตน์ ชาญนุกูล ตำแหน่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือนี้เรียกว่า “พน.” ฝ่ายหนึ่ง กับ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ตั้งอยู่เลขที่ 3 ถนนราชดำเนินนอก แขวงบ้านพานถม เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดย นายธีระ วงศ์สมุทร ตำแหน่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้เรียกว่า “กษ.” อีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งทั้งสองฝ่ายมีความประสงค์จะร่วมมือกันในการพัฒนาพลังงานทดแทนให้เป็นรูปธรรม ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

ข้อ 1 พน. และ กษ. ตกลงร่วมมือ ในการพัฒนาพลังงานทดแทนให้เป็นรูปธรรม ตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้

ข้อ 2 เพื่อให้ความร่วมมือภายใต้บันทึกข้อตกลงนี้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ พน. ตกลงให้ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และ กษ. ตกลงให้ กรมส่งเสริมการเกษตร กรมวิชาการเกษตร กรมส่งเสริมสหกรณ์ กรมชลประทาน กรมปศุสัตว์ กรมพัฒนาที่ดิน สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร และ สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ

ข้อ 3 พน. และ กษ. ตกลงร่วมมือในการจัดทำแผนพัฒนาพลังงานทดแทน กำกับ ตรวจสอบ ติดตามการพัฒนาพลังงานทดแทน ส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรด้านพลังงานทดแทน และ สนับสนุนข้อมูล ตลอดจนสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาด้านพลังงานทดแทน ตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ โดย

3.1. พลังงานทดแทนด้านเชื้อเพลิงชีวภาพ

3.1.1 การส่งเสริมการผลิตการใช้ไบโอดีเซลจากปาล์มน้ำมัน ดังนี้

ก. พน. ส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันปาล์มในการผลิตไบโอดีเซลประมาณ 600,000 ตันต่อปี ในปี 2554 และประมาณ 1.1 ล้านตันต่อปีในปี 2565

~~ข. กษ. ส่งเสริมการปลูกปาล์มน้ำมันให้มีผลผลิตสอดคล้องกับเป้าหมาย~~
ตามข้อ 3.1.1 ก.

ค. พน. กำหนดราคาไบโอดีเซลอ้างอิงให้เป็นไปตามกลไกตลาด และเป็นไปในทิศทางเดียวกับราคาผลปาล์มน้ำมัน

3.1.2 การส่งเสริมการผลิตการใช้เอทานอล

ก. พน. ส่งเสริมให้มีการใช้เอทานอลประมาณ 3.0 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2554 และประมาณ 9.0 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2565

ข. กษ. ส่งเสริมการปลูกมันสำปะหลังให้มีผลผลิตสอดคล้องกับเป้าหมาย ตาม ข้อ 3.1.2 ก.

ค. พน. กำหนดราคาเอทานอลอ้างอิงให้เป็นไปตามกลไกตลาด และเป็นไปในทิศทางเดียวกับราคาหัวมันสดและกากน้ำตาล

3.1.3 การดำเนินการตามข้อ 3.1.1 และ 3.1.2 พน. ส่งเสริม และสนับสนุนการใช้ วัสดุคูปภายในประเทศ

3.2. พลังงานทดแทนด้านพลังงานแสงอาทิตย์

3.2.1 การส่งเสริมระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์นอกเขตสายส่งไฟฟ้า ดังนี้

ก. พน. มีเป้าหมายส่งเสริมระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์นอกเขตสายส่ง ไฟฟ้าประมาณ 2,000 กิโลวัตต์ ในปี 2565

ข. พน. ดำเนินการจัดหาพร้อมจัดตั้งระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์ พร้อมบริการด้านวิชาการ และด้านเทคนิค

ค. พน. ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งานตรงตามความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย

ง. กษ. ส่งเสริม สนับสนุน วิเคราะห์แหล่งน้ำต้นทุน และกลุ่มเป้าหมายที่จะใช้ระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์ในพื้นที่ที่ไม่มีไฟฟ้าเพื่อการอุปโภค บริโภค หรือเพื่อการเกษตร ที่ต้องการน้ำน้อยแต่สม่ำเสมอ

จ. กษ. ประสานงาน ควบคุม กำกับ ในการรับการสนับสนุนของกลุ่มเป้าหมายให้แหล่งน้ำที่จะใช้ประโยชน์ตลอดทั้งปี

3.2.2 การส่งเสริมระบบอบแห้งพลังงานแสงอาทิตย์สำหรับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร

ก. พน. ศึกษา พัฒนาและออกแบบระบบอบแห้งพลังงานแสงอาทิตย์ให้เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร และการใช้งานทั่วไป โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มคุณภาพชีวิต และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันทางการค้าให้แก่เกษตรกร และบุคคลทั่วไป

- ข. พน. กำหนดเงื่อนไขหลักเกณฑ์ในการให้การสนับสนุนการใช้งานระบบ
อบแห้งพลังงานแสงอาทิตย์
- ค. พน. ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ระบบอบแห้งพลังงานแสงอาทิตย์
- ง. กษ. ศึกษาและสำรวจหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีศักยภาพใน
การอบแห้งผลิตภัณฑ์ต่างๆ
- จ. กษ. สนับสนุนในการจัดหากลุ่มเป้าหมายที่มีความเหมาะสมเพื่อ
สนับสนุนการใช้ระบบอบแห้งพลังงานแสงอาทิตย์

3.3. พลังงานทดแทนด้านพลังงานลม

- 3.3.1 พน. มีเป้าหมายส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลมให้ได้ประมาณ 800
เมกกะวัตต์ ในปี พ.ศ. 2565
- 3.3.2 พน. พิจารณาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมของโครงการ ที่ภาครัฐ
หรือเอกชนจะขออนุญาตใช้พื้นที่ของ สปก. ในการดำเนินการโครงการทุ่งกังหันลมผลิตไฟฟ้า
- 3.3.3 พน. ส่งเสริม กำกับ ตรวจสอบ และติดตาม เพื่อให้เกิดการดำเนินโครงการ
ทุ่งกังหันลมผลิตไฟฟ้าอย่างแท้จริงและยั่งยืน
- 3.3.4 กษ. พิจารณาวางกฎ ระเบียบ แนวทางวิธีการและขั้นตอน รวมทั้งแก้ไข
ปัญหาและอุปสรรคในการขออนุญาตใช้พื้นที่ที่อยู่ในความดูแลและรับผิดชอบของ สปก. ให้กับภาครัฐหรือ
เอกชน เพื่อประกอบกิจการโครงการทุ่งกังหันลมผลิตไฟฟ้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว
- 3.3.5 กษ. ส่งเสริม สนับสนุน การอนุญาตให้ใช้พื้นที่อยู่ในความดูแลและ
รับผิดชอบของ สปก. ให้กับภาครัฐหรือเอกชน เพื่อประกอบกิจการโครงการทุ่งกังหันลม

3.4. พลังงานทดแทนด้านพลังงานน้ำ

- 3.4.1 พน. มีเป้าหมาย ศึกษา ส่งเสริม และสนับสนุนการผลิตพลังงานไฟฟ้าจาก
พลังน้ำท้ายเขื่อน และอาคารชลประทาน ประมาณ 140 เมกกะวัตต์ ภายในปี 2565
- 3.4.2 พน. ส่งเสริม สนับสนุน และดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ
รายละเอียดการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังน้ำท้ายเขื่อน และอาคารชลประทาน
- 3.4.3 กษ. ส่งเสริม สนับสนุน ด้านข้อมูลปริมาณน้ำเพื่อใช้ในการผลิตไฟฟ้า
ข้อมูลสภาพภูมิประเทศ และธรณีวิทยา เพื่อดำเนินการตามข้อ 3.4.2
- 3.4.4 พน. ส่งเสริม สนับสนุน และดำเนินการก่อสร้างงานผลิตพลังงานไฟฟ้า
จากพลังน้ำท้ายเขื่อน และอาคารชลประทาน และผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังน้ำท้ายเขื่อน และอาคาร
ชลประทานอย่างยั่งยืน

3.4.5 กษ. พิจารณาวางกฎ ระเบียบ แนวทางวิธีการและขั้นตอน รวมทั้งแก้ไข ปัญหาอุปสรรค ในด้านการขออนุญาตใช้พื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมชลประทาน ในด้านการ ก่อสร้างและในด้านกำหนดปริมาณน้ำเพื่อผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังน้ำท้ายเขื่อนและอาคารชลประทาน

3.4.6 กษ. ส่งเสริม สนับสนุน การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กรมชลประทาน การก่อสร้างและการกำหนดปริมาณน้ำเพื่อผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังน้ำท้ายเขื่อนและ อาคารชลประทาน อย่างยั่งยืน

3.5. พลังงานทดแทนด้านพลังงานชีวมวล

3.5.1 พน. มีเป้าหมายส่งเสริมพลังงานชีวมวล เพื่อการผลิตไฟฟ้าประมาณ 3,700 เมกกะวัตต์ และผลิตพลังงานความร้อนประมาณ 6,800 กิโลตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ ภายในปี 2565

3.5.2 กษ. ให้การสนับสนุนข้อมูลเกี่ยวกับเกษตรกรในประเทศไทย สำหรับใช้ในการ กำหนดแผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมการใช้ชีวมวลเพื่อผลิตพลังงานในประเทศ

3.5.3 กษ. ส่งเสริมเกษตรกรในการปลูกพืชเพื่อผลิตพลังงานชีวมวล ตลอดจน ให้ความรู้ความเข้าใจแก่เกษตรกร

3.5.4 พน. ศึกษาและกำหนดราคากลางในการซื้อขายเชื้อเพลิงชีวมวลที่ เหมาะสม และเป็นธรรมต่อเกษตรกร และผู้รับซื้อชีวมวล

3.5.5 พน. ส่งเสริมสนับสนุนการผลิตพลังงานความร้อนและไฟฟ้า โดยใช้เศษ วัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรเป็นเชื้อเพลิง

3.5.6 กษ. ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้พื้นที่รกร้างว่างเปล่าสำหรับปลูกพืช พลังงาน รวมถึงให้การสนับสนุนด้านพื้นที่แก่เกษตรกรในการปลูกพืชพลังงาน

3.6. พลังงานทดแทนด้านพลังงานก๊าซชีวภาพ

3.6.1 พน. มีเป้าหมายส่งเสริมพลังงานก๊าซชีวภาพ เพื่อการผลิตไฟฟ้าประมาณ 120 เมกกะวัตต์ และผลิตพลังงานความร้อนประมาณ 600 กิโลตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ ภายในปี 2565

3.6.2 กษ. ส่งเสริมให้มีการจัดการของเสียภายในฟาร์มปศุสัตว์ และกิจการ ด้านการเกษตรอื่นๆ ทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก อย่างถูกสุขลักษณะ

3.6.3 พน. ร่วมกับ กษ. ส่งเสริมการผลิต และใช้ประโยชน์ก๊าซชีวภาพเป็น พลังงานทดแทนจากของเสียฟาร์มปศุสัตว์ และกิจการด้านการเกษตรอื่นๆ

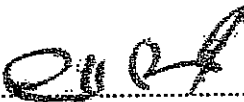
3.6.4 พน. พัฒนาบุคลากรภายในฟาร์ม และกิจการด้านการเกษตรอื่นๆ ให้มี ความรู้ด้านการผลิตการใช้ก๊าซชีวภาพอย่างปลอดภัย

3.6.5 กษ. สนับสนุนข้อมูลด้านปศุสัตว์ ประเภท จำนวน และสถานที่ตั้งฟาร์ม ปศุสัตว์ และข้อมูลกิจการด้านการเกษตรอื่นๆ

ข้อ 4 บันทึกข้อตกลงนี้ให้มีผลดำเนินการตั้งแต่วันที่ทั้งสองฝ่ายลงนามเป็นต้นไป

บันทึกข้อตกลงนี้ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจ
ข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ และต่างยึดถือไว้ฝ่ายละฉบับ

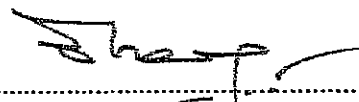
ลงนาม



(นายแพทย์วรรณรัตน์ ชาญนุกูล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

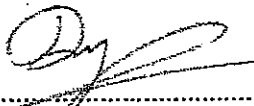
ลงนาม



(นายธีระ วงศ์สมุทร)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ลงนาม

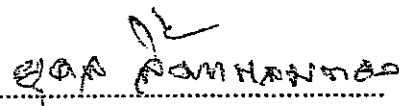


(นายพรชัย รุจิประภา)

ปลัดกระทรวงพลังงาน

พยาน

ลงนาม



(นายยุคล ลิ้มแหลมทอง)

ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

พยาน

ประมาณการพื้นที่ปลูกและความต้องการวัตถุดิบสำหรับผลิตเอทานอล

ตามยุทธศาสตร์กระทรวงเกษตรและสหกรณ์(กษ.)ด้านการส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตพืชพลังงานทดแทนนั้น กษ. จะคงพื้นที่ปลูกเท่าเดิมแต่เน้นเพิ่มผลผลิตต่อไร่ กระทรวงพลังงาน(พน.) ได้ประมาณการความต้องการมันสำปะหลังและกากน้ำตาลจากผลผลิตต่อไร่ขั้นต่ำ(น้อยกว่ายุทธศาสตร์ของ กษ.) สำหรับการใช้เอทานอลตามแผน REDP 15 ปี โดยปริมาณมันและกากน้ำตาลเพียงพอต่อความต้องการบริโภคภายในประเทศ และมีเหลือเพื่อส่งออก

รายการ	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ความต้องการใช้เอทานอลตามแผน REDP 15 ปี (ล้านลิตร/วัน)	2.11	2.96	3.5	4.0	4.7	5.4	6.2	7.1	8.1	8.3	8.5	8.8	9.0
มันสำปะหลัง*													
พื้นที่เพาะปลูก (ล้านไร่)	7.5	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2
ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ (ตัน/ไร่/ปี)	3.05	3.40	3.40	3.40	3.40	3.60	3.60	3.80	3.80	3.80	4.00	4.00	4.00
ผลผลิต (ล้านตัน)	22.88	24.48	24.48	24.48	24.48	25.92	25.92	27.36	27.36	27.36	28.80	28.80	28.80
ร้อยละการใช้	50%	50%	60%	65%	70%	75%	75%	80%	85%	85%	85%	85%	85%
ความต้องการเอทานอลจากมันฯ (ล้านลิตรต่อวัน)	1.06	1.48	2.10	2.60	3.29	4.05	4.65	5.68	6.89	7.06	7.23	7.48	7.65
มันสำปะหลังสำหรับผลิตเอทานอล (ล้านตัน) ตามร้อยละการใช้	2.27	3.18	4.51	5.58	7.06	8.70	9.98	12.20	14.78	15.15	15.51	16.06	16.43
บริโภคภายในประเทศ (ล้านตัน)	9.18	9.27	9.36	9.46	9.55	9.65	9.74	9.84	9.94	10.04	10.14	10.24	10.34
เหลือเพื่อส่งออก (ล้านตัน)	11.43	12.03	10.61	9.44	7.86	7.58	6.19	5.32	2.64	2.17	3.15	2.50	2.03
อ้อย**													
พื้นที่เพาะปลูก (ล้านไร่)	6.9	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2
ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ (ตัน/ไร่/ปี)	10.39	11.00	11.00	11.20	11.20	11.20	11.30	11.30	11.40	11.40	11.50	11.50	11.50
ผลผลิต (ล้านตัน)	71.69	79.20	79.20	80.64	80.64	80.64	81.36	81.36	82.08	82.08	82.80	82.80	82.80
ผลผลิตกากน้ำตาล (ล้านตัน)	3.23	3.56	3.56	3.63	3.63	3.63	3.66	3.66	3.69	3.69	3.73	3.73	3.73
ร้อยละการใช้	50%	50%	40%	35%	30%	25%	25%	20%	15%	15%	15%	15%	15%
ความต้องการเอทานอลจากกากน้ำตาล (ล้านลิตรต่อวัน)	1.06	1.48	1.40	1.40	1.41	1.35	1.55	1.42	1.22	1.25	1.28	1.32	1.35
กากน้ำตาลสำหรับผลิตเอทานอล (ล้านตัน) ตามร้อยละการใช้	1.54	2.16	2.04	2.04	2.06	1.97	2.26	2.07	1.77	1.82	1.86	1.93	1.97
บริโภคภายในประเทศ (ล้านตัน)	1.30	1.31	1.32	1.34	1.35	1.36	1.38	1.39	1.40	1.42	1.43	1.44	1.46
เหลือเพื่อส่งออก (ล้านตัน)	0.39	0.09	0.20	0.24	0.22	0.30	0.02	0.20	0.52	0.46	0.43	0.36	0.29

หมายเหตุ

- * ปี 2553 เป็นข้อมูลจริงอ้างอิงจาก สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
- ** ปี 2553 เป็นข้อมูลจริงอ้างอิงจาก สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย
- ปี 2554-65 เป็นประมาณการจากผลผลิตต่อไร่ขั้นต่ำ

**มลพิษจากการใช้น้ำมัน E85 เปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐาน มอก.2160-2546 และมลพิษจากการใช้น้ำมัน
เบนซินและแก๊สโซฮอล์อื่น (E10 E20 E50)**

รถยนต์ E85 (FFV) ที่ใช้น้ำมัน E85 จะปล่อยมลพิษน้อยกว่าเกณฑ์มาตรฐาน มอก. 2160-2546 ประมาณ 2.5 - 6 เท่า และน้อยกว่าการใช้น้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ E10 E20 และ E50 มาก ดังนี้

สารมลพิษ	ปริมาณมลพิษ (กรัม/กิโลเมตร)					
	มอก. 2160-2546	เบนซิน 95*	E10	E20	E50	E85
THC	0.20	0.14	0.09	0.06	0.08	0.05
NO _x	0.15	0.08	0.09	0.08	0.07	0.06
CO	2.30	1.03	0.76	0.74	0.64	0.37
CO ₂	-	246.15	192.73	200.13	181.08	185.82
Formaldehyde**	-	0.44 มิลลิกรัม/กิโลเมตร				
Acetaldehyde**	-	0.19 มิลลิกรัม/กิโลเมตร	0.54-0.6 มิลลิกรัม/กิโลเมตร	0.54-0.6 มิลลิกรัม/กิโลเมตร	1.29-2.28 มิลลิกรัม/กิโลเมตร	4.3-8.4 มิลลิกรัม/กิโลเมตร

ที่มา : สถาบันวิจัยและเทคโนโลยี ปตท. (วังน้อย)

หมายเหตุ : * ข้อมูลจากกรมควบคุมมลพิษ

** สารมลพิษ Air Toxics จากเครื่องยนต์พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

แม้จะไม่บังคับตามกฎหมาย(ไม่ต้องตรวจตามมาตรฐานอุตสาหกรรม มอก. 2160-2546)

แต่ กระทรวงพลังงานได้ดำเนินการศึกษาควบคู่ไปกับการส่งเสริมการใช้ E85

ราคารถยนต์ E20 และ E85 ขนาด 1,800 ซี.ซี. เป็นเงิน 719,000 - 1,899,000 บาทต่อคัน (ต้นทุนรถยนต์ E85 จะเพิ่มขึ้นจากรถยนต์ E20 ประมาณ 10,000 - 12,000 บาท/คัน) ในขณะที่ราคารถยนต์ Eco - Car ขนาด 1,200 ซี.ซี. เป็นเงิน 375,000 - 537,000 บาทต่อคัน ซึ่งราคาแตกต่างกัน 2 - 5.5 เท่า

ตารางเปรียบเทียบราคาขายปลีก

รถยนต์ E20 และ E85 ขนาด 1,800 ซี.ซี. กับรถยนต์ Eco-Car ในประเทศไทย

ยี่ห้อ	รุ่น	ขนาด (ซี.ซี.)	ราคา(บาท)	Eco-car ขนาด 1,198 ซี.ซี.	
Toyota	Altis			NISSAN	
	- 1.8GA/T	1,794	904,000	รุ่น	ราคา(บาท)
	- 1.8 TRD Sportivo		894,000	1.2S MT	375,000
	- 1.8 EA/T		849,000	1.2E MT	425,000
Mitsubishi	Lancer EX 1.8 L*			1.2E CVT	459,000
	1.8/GLX/6AT		831,000	1.2EL CVT	489,000
	1.8/GLS/6AT		886,000	1.2V CVT	507,000
	1.8/GLS-Ltd./6AT		899,000	1.2VL CVT	537,000
Ford	Focus				
	4 DR 1.8 Ambiente	1,798	719,000		
	4 DR 1.8 Finesse		799,000		
	5 DR 1.8 Ambiente		759,000		
	5 DR 1.8 Finesse		809,000		
Nissan	Tida 1.8 L		793,000		
Volvo	C-30 1.8F*		1,899,000		
Chevrolet	Optra				
	1.8 LT	1,799	912,500		
Honda	Civic				
	1.8 i-Vtec		853,400		

ที่มา : ราคาขายปลีกรถยนต์ขนาด 1,800 c.c. (ณ เดือนเมษายน 2553)

www.toyota.co.th, www.audi.co.th, www.mitsubishi-motors.co.th, www.ford.co.th,

www.chevrolet.co.th, www.honda.co.th, www.volvocars.com

www.nissan.co.th

* เป็นรถยนต์ E85

โครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งในปัจจุบัน

โครงสร้างภาษีอากรรถยนต์ของประเทศไทย ประกอบด้วยภาษีศุลกากร (การนำเข้าชิ้นส่วนและวัตถุดิบเข้ามาประกอบรถยนต์ หรือการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน) ภาษีสรรพสามิต (เก็บจากรถยนต์สำเร็จรูปทั้งที่ประกอบในประเทศและนำเข้าในอัตราเดียวกัน) ภาษีสีมหาดไทย (ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต) และภาษีมูลค่าเพิ่ม ดังแสดงในตาราง

ประเภทรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารไม่เกิน 10 ที่นั่ง	โครงสร้างภาษีอากร					
	ภาษีสรรพสามิต		ภาษีศุลกากร			
			รถยนต์สำเร็จรูป	ชิ้นส่วนยานยนต์		
1. รถยนต์ใช้เชื้อเพลิงปกติ (ทั่วไป)	≤ 2,000 c.c. และไม่เกิน 220 HP	30%	80%	0* - 30%		
	> 2,000 - 2,500 c.c. และไม่เกิน 220 HP	35%				
	> 2,500 - 3,000 c.c. และไม่เกิน 220 HP	40%				
	> 3,000 c.c. หรือเกิน 220 HP	50%				
2. รถยนต์ประหยัดพลังงาน						
1) Hybrid	≤ 3,000 c.c.	10%	80%	0* - 30%		
	> 3,000 c.c.	50%				
2) Electric	10%				80%	0* - 30%
3) Fuel Cell						
4) Eco Car**	17%		80%	0* - 30%		
3. รถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทน						
1) E20 และ E85	≤ 2,000 c.c. และไม่เกิน 220 HP	25%			80%	0* - 30%
	> 2,000 - 2,500 c.c. และไม่เกิน 220 HP	30%				
	> 2,500 - 3,000 c.c. และไม่เกิน 220 HP	35%				
	> 3,000 c.c. หรือเกิน 220 HP	50%				
2) NGV	20%		80%	0* - 30%		

หมายเหตุ : * อัตราอากรขาเข้า 0% สำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ E85 ที่ไม่มีผลิตภายในประเทศ ปัจจุบันกระทรวงการคลังยังมิได้ดำเนินการ

- ชิ้นส่วนสำหรับรถ NGV ได้แก่ ถังบรรจุก๊าซธรรมชาติอัด และชุด Conversion Kit

** Eco Car หมายถึง รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เครื่องยนต์เบนซินไม่เกิน 1,300 c.c. และเครื่องยนต์ดีเซลไม่เกิน 1,400 c.c.

ประโยชน์ที่ได้รับจากการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85

จาก Road Map การส่งเสริมการใช้ E85 ของประเทศแบบบูรณาการจะเกิดประโยชน์หลายด้านดังนี้

๑. เศรษฐกิจของประเทศ

รายการ	ระยะกลาง (๒๕๕๓-๒๕๕๗)	ระยะยาว (๒๕๕๘-๒๕๖๑)
รถ หัวฉีด สะสม (ล้านคัน)	๓.๑๕	๓.๑๘
รถ E 20 สะสม (ล้านคัน)	๐.๙๗	๑.๓๖
รถ E85 สะสม (ล้านคัน)	๐.๔๐	๑.๐๗
รวมรถยนต์ (ล้านคัน)	๔.๕๒	๕.๖๑
เอทานอลรถหัวฉีด (E10) (ล้านลิตรต่อวัน)	๑.๖๔	๑.๖๕
เอทานอลสำหรับรถ E20 (ล้านลิตรต่อวัน)	๑.๐๕	๑.๔๗
เอทานอลสำหรับรถ E85 (ล้านลิตรต่อวัน)	๑.๖๖	๔.๕๕
เอทานอลสำหรับรถจักรยานยนต์ (ล้านลิตรต่อวัน)	๐.๓๓	๐.๔๑
รวมเอทานอล (ล้านลิตรต่อวัน)	๔.๖๘	๘.๐๘
ลดการใช้เบนซินสะสมเป็นเงิน* (ล้านบาท)	๑๔๘,๕๙๐	๓๘๖,๗๒๐
การสร้างมูลค่าเพิ่มรายสาขาการผลิตสะสมเป็นเงิน# (ล้านบาท)	๒๐,๙๓๐	๖๐,๖๕๗
รวมผลประโยชน์ต่อประเทศ (ล้านบาท)	๑๖๙,๕๒๐	๔๔๗,๓๗๗

หมายเหตุ : * ราคาเบนซินเฉลี่ยคงที่ ๓๐ บาท/ลิตร

ผลการคำนวณจาก สศช.

๒. ลดมลพิษและภาวะโลกร้อน ลด CO₂ Emission ได้ถึง ๒๗.๘ ล้านตัน ในปี ๒๕๖๑

๓. โรงงานผลิตเอทานอล ปัจจุบันโรงงานเอทานอลจำนวน ๑๙ โรง กำลังการผลิตรวม ๒.๙๓ ล้านลิตรต่อวัน ได้ค่าการผลิตเอทานอลจากกากน้ำตาล ๖.๑๒๕ บาท/ลิตร และจากหัวมันสำปะหลังสด ๗.๑๐๗ บาท/ลิตร หากโรงงานเอทานอลดังกล่าวเดินเครื่องเต็มกำลังการผลิตจะมีมูลค่าการผลิตทั้งสิ้น ๖,๒๗๘.๓๔ ล้านบาทต่อปี และจะทำให้โรงงานผลิตเอทานอลสามารถเดินเครื่องผลิตเอทานอลได้เต็มกำลังมากขึ้น (จากเดิมในปี ๒๕๕๓ จะเดินเครื่องเฉลี่ยประมาณ ๓๐%)

๔. เกษตรกร ปลูกมันสำปะหลังประมาณ ๕๑๒,๐๐๐ ไร่ ไร่ละ ๕ ไร่ และเกษตรกรปลูกอ้อยประมาณ ๑๘๘,๐๐๐ ไร่ ไร่ละ ๕ ไร่ มีความมั่นใจที่มีตลาดรองรับที่ชัดเจน ราคาพืชเกษตรมีเสถียรภาพ ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้น โดยราคาหัวมันสดในฤดูการผลิต ๒๕๕๑/๒๕๕๒ เฉลี่ย ๑.๕๖ บาท/กิโลกรัม

เพิ่มขึ้นเป็น ๒.๐๔ บาท/กิโลกรัม ในฤดูการผลิต ๒๕๕๒/๒๕๕๓ และราคาอ้อยในฤดูการผลิต ๒๕๕๑/๒๕๕๒ เท่ากับ ๘๓๐ บาท/ตัน เพิ่มขึ้นเป็น ๘๖๕ บาท/ตัน ในฤดูการผลิต ๒๕๕๒/๒๕๕๓ รวมเป็นมูลค่าเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น ๒๐,๒๗๗.๕๐ ล้านบาท/ปี

๕. ประชาชนผู้ใช้รถยนต์ มีทางเลือกที่จะเลือกใช้รถยนต์ที่เหมาะสมกับตัวเองในราคาที่ถูกลง เนื่องจากภาษีสรรพสามิตลดลง และสามารถใช้น้ำมัน E85 ได้ ด้วยค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าในระยะทางที่เท่ากัน (รถยนต์ E85 ใช้น้ำมัน E85 ราคา ๒.๑๔ บาท/กิโลเมตร ในขณะที่รถยนต์ E20 ใช้น้ำมัน E20 ราคา ๒.๗๒ บาท/กิโลเมตร)

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/๑๕๑๔



สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

รับที่ ๘๘๓

วันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๓ เวลา ๐๘.๔๖

สค. (๐๖)๐๒

☒ ก่อนประชุม
☐ หลังประชุม
☐ แจกที่ประชุม
☐ ไม่แจกที่ประชุม

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

เรื่อง ขอแก้ไขผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เรื่อง มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

เอกสารแก้ไขเรื่องเพื่อพิจารณา
เรื่องที่ ๑๕

อ้างอิง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๕๗๓ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย

จัดเข้าวาระ 27 เม.ย. 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

เนื่องจากในการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันจันทร์ที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ ในการพิจารณารับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ ที่ประชุมมีมติให้แก้ไขมติที่ประชุม เรื่อง มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E๘๕ ในหัวข้อการนำเข้า ข้อ ๑) หน้า ๗ ของหนังสือที่อ้างถึง ดังนี้

จาก “๑) ขยายระยะเวลาลดอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป E๘๕ จากร้อยละ ๘๐ เหลือเป็นร้อยละ ๖๐ สำหรับรถยนต์ E๘๕ ขนาดตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี.แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. จำนวนไม่เกิน ๒,๐๐๐ คัน เดิมหมดเขตภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ เป็น หมดเขตภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้”

แก้ไขเป็น “๑) ให้ลดอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป E๘๕ จากร้อยละ ๘๐ เหลือเป็นร้อยละ ๖๐ สำหรับรถยนต์ E๘๕ ขนาดตั้งแต่ ๑,๗๘๐ ซี.ซี.แต่ไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซี.ซี. จำนวนไม่เกิน ๒,๐๐๐ คัน เป็นระยะเวลา ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่กฎหมายมีผลบังคับใช้”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

๒๗ เม.ย. ๕๓

(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๔๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๑๔๖๐

E-mail danucha@nesdb.go.th