



## แถลงการณ์

**ผลจาก...**นโยบายลดการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนของน้ำมันเบนซิน 95, 91 และดีเซล (ราคาน้ำมันลดลงลิตรละ 3-8 บาท โดยเบนซิน 91 ลดลง 7.17 บาท (ราคารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เบนซิน 95 ลดลง 8.02 บาท และดีเซล ลดลง 3 บาท)

### ข้อดีของนโยบาย

- ลดค่าครองชีพของประชาชนในระยะสั้น แต่ราคาสินค้าอุปโภค-บริโภคไม่ลด

### ข้อห่วงกังวล

#### 1. เกิดการใช้น้ำมันมากขึ้น

- ดีเซลจะใช้มากขึ้น
- เบนซินไม่น่าจะมากกว่าปัจจุบัน เพราะกลุ่มผู้ใช้ คือ รถยนต์กับมอเตอร์ไซด์
- ส่วนต่างราคา
  - เบนซิน 91 และแก๊สโซฮอลล์ 91 ลิตรละ 83 สตางค์
  - เบนซิน 95 และแก๊สโซฮอลล์ 95 ลิตรละ 3.27 บาท
- คนหันมาใช้เบนซิน 91 มากขึ้น
- จากข้อมูลการใช้น้ำมันรวมก่อนประกาศ (เดือน กรกฎาคม 2554) จากกระทรวงพลังงาน พบว่า ปริมาณการใช้
  - เบนซิน 91 และ 95 อยู่ที่ 7.49 ล้านลิตรต่อวัน
  - แก๊สโซฮอลล์ 91 และ 95 อยู่ที่ 12.00 ล้านลิตรต่อวัน
  - ดีเซล อยู่ที่ 51.20 ล้านลิตรต่อวัน
- หลังจากประกาศ
  - ทำให้ยอดการใช้เบนซินเพิ่มขึ้น แต่การปริมาณการใช้แก๊สโซฮอลล์ลดลง เป็นผลให้ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาพรวมเพิ่มขึ้น 1,772 ตันต่อวัน
  - ในส่วนน้ำมันดีเซลที่มีแนวโน้มหลังประกาศเพิ่มขึ้น เป็นผลให้ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้น



## พฤติกรรมการใช้น้ำมันของประชาชนเปลี่ยน

- พฤติกรรมการใช้น้ำมันฟุ่มเฟือยมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้มีการนำเข้าน้ำมันเพิ่มขึ้นกว่า 1 ล้านล้านบาทต่อปี ส่งผลต่อดุลการค้าของประเทศ
- คนหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้น

## 2. สวนทางกับนโยบายและแผนพลังงานของประเทศ

- สวนทางกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนฉบับใหม่ระยะเวลา 15 ปี ที่ตั้งเป้าให้มีการใช้พลังงานทดแทนร้อยละ 20 เมื่อสิ้นปี 2565
- นโยบายดังกล่าว จะส่งผลให้นโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปี 2546 ที่ได้ใช้ความพยายามผลักดันมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถบรรลุได้ตามเป้าหมาย ยิ่งห่างไกลเป้าหมายมากขึ้น โดยเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้มีการใช้อย่างต่อเนื่อง (ปัจจุบันการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงถึง 70% ของกลุ่มผู้ใช้เบนซิน) สูญเปล่าหรือไม่

## 3. การปรับเปลี่ยนนโยบายจะทำให้คนเกิดการสับสน หรือไม่ / การรณรงค์ให้เปลี่ยนไปใช้รถยนต์ชนิดที่ประหยัดน้ำมัน หรือใช้ EcoCar จะไปในทิศทางใด

## 4. ส่งผลต่อธุรกิจการผลิตเอทานอล

ความจำเป็นในการมีส่วนต่างราคา เพื่อ ส่งเสริมให้คนหันมาใช้ก๊าซโซฮอล์

- ประเทศไทยได้ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้มีการอนุมัติให้จัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล เพื่อผลิตทำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำหน่ายที่ปั๊มบางจาก และ ปตท. และขณะนี้ได้มีการผลิตเอทานอลออกสู่ตลาดวันละ 125,000 ล้านลิตร ผสมในสัดส่วน 10% เพื่อเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 1,250,000 ล้านลิตร
- โดยได้วางเป้าหมาย 1 มกราคม 2550 ให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกเบนซิน 95 โดยในปี 2548 เร่งขยายสถานีบริการจาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง และส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ถึง 4 ล้านลิตร หรือประมาณร้อยละ 50 ของน้ำมัน เบนซิน 95 และในปี 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ โดยได้มีการปรับราคาแก๊สโซฮอล์ 95 ให้มีส่วนต่างจากน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 อยู่ที่ลิตรละ 1.50 บาท จากเดิมที่มีส่วนต่างเพียง 75 สตางค์ต่อลิตร
- ปัจจุบันกำลังการผลิตเอทานอลโดยรวมอยู่ที่ 2.9 ล้านลิตรต่อวัน และมีการนำไปใช้เพียง 1.5 ล้านลิตรต่อวัน ขณะที่ผู้ประกอบการได้รับอนุญาตก่อสร้างโรงงานผลิตเอทานอลเป็น เชื้อเพลิงทั้งสิ้น 49 ราย โดยมีการลงทุนไปแล้ว 22-23 โรงงาน ผู้ผลิตรายใหญ่ก็มีอยู่ 3-4 โรง ขนาดกำลังผลิต 200,000 ลิตรต่อวัน ทางออกของผู้ผลิต คือ พยายามผลักดันส่งออกเอทานอลไปขายต่างประเทศ



หมายเหตุ การส่งเสริมการใช้ก๊าซโซฮอล์เป็นโครงการพระราชดำริ มามากกว่า 10 ปี และการส่งเสริมการผลิตและการใช้ biodiesel ก็เป็นโครงการพระราชดำริ มามากกว่า 20 ปี

### ผลดีต่อประเทศ

- สอดคล้องกับแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ที่เน้นให้ประเทศไทยพึ่งพาตนเอง และสร้างภูมิคุ้มกันให้กับเศรษฐกิจของประเทศ
- ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ลดการขาดดุลทางการค้า และเป็นการสร้างความมั่นคงทางพลังงานให้กับประเทศอย่างยั่งยืน
- ประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าสาร MTBE ถึงปีละ 3,000 ล้านบาท
- ใช้ประโยชน์จากพืชผลทางการเกษตรสูงสุดและยกระดับราคาพืชผลทางการเกษตร สร้างรายได้ให้เกษตรกร
- เครื่องยนต์มีการเผาไหม้ที่ดีขึ้น ทำให้ช่วยลดมลพิษทางอากาศ และแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยสามารถลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ลง 20 - 25 % ทำให้ลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชน ซึ่งส่งผลถึงชีวิตตนเอง ลูกหลาน และเพื่อนร่วมชาติ
- เกิดการลงทุนที่หลากหลายทั้งด้านเกษตรและอุตสาหกรรม และเป็นการส่งเสริมให้เกิดการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนในประเทศ
- เป็นพลังงานหมุนเวียนจึงถือเป็นการอนุรักษ์ทรัพยากรของโลก ซึ่งเป็นแนวทางพัฒนาประเทศที่ยั่งยืน

### **5. ส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อเกษตรกร**

- ยอดขายเอทานอลน้อยลง กระทบต่อเกษตรกรผู้ปลูกมันสำปะหลังและอ้อย ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตแก๊สโซฮอล์
- ราคาอ้อยและมันสำปะหลัง ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตแก๊สโซฮอล์มีราคาตกต่ำลง
- ที่ผ่านมารัฐบาลต่างๆ มีนโยบายให้การสนับสนุนพลังงานทางเลือก รวมถึงส่งเสริมการปลูกพืชพลังงาน
- ภาพรวมของประเทศไทยมีพื้นที่ปลูกพืชเพื่อพลังงานทั้งหมด 17.5 ล้านไร่ รัฐบาลจะมีมาตรการรองรับเกษตรกรกลุ่มนี้อย่างไร



### พื้นที่ปลูกพืชเพื่อพลังงาน (หน่วย: ล้านไร่)

|                    | มันสำปะหลัง | อ้อย  | ปาล์ม | รวม    |
|--------------------|-------------|-------|-------|--------|
| เหนือ              | 1.156       | 1.797 | -     | 2.952  |
| กลาง               | 2.352       | 2.272 | 0.29  | 4.915  |
| ตะวันออกเฉียงเหนือ | 4.242       | 2.521 |       | 6.764  |
| ใต้                | -           | -     | 2.907 | 2.907  |
| รวม                | 7.750       | 6.690 | 3.197 | 17.538 |

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ปี 2551

### 6. ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- ไอพืษในเมือง/สุขภาพ/รถติด
- ส่งผลให้ฐานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศสูงขึ้น
- เสี่ยงต่อการถูกจัด

### 7. การถูกกีดกันทางการค้า

- หากประเทศมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมาก จะส่งผลต่อการส่งออกสินค้าโดยเฉพาะยังประเทศคู่ค้าที่ใช้ Carbon Footprint มาเป็นมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non Tariff Barrier) อีกทั้งยังเสี่ยงต่อการถูกจัดให้เป็นกลุ่มประเทศที่เป็นผู้ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณสูง

### ทางออก

จะมีการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หรือไม่

- สำหรับการลดภาษีน้ำมันดีเซลจะทำให้รายได้กรมสรรพสามิตหายไปเดือนละ 9,000 ล้านบาท และการลดภาษีโดยที่ไม่มีกำหนดเวลาชัดเจนจะกระทบกับการประเมินรายได้ในปีงบประมาณ 2555 ซึ่งลดภาษีทั้งปี ก็จะทำให้รายได้หายไป 100,000 ล้านบาท
- ลดภาษีน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เก็บอยู่ที่ 6.30 บาทต่อลิตร ให้ลดลงประมาณ 1.50 บาทต่อลิตร ขณะเดียวกันจะเสนอให้ปรับเพิ่มภาษีเบนซินเป็น 10 บาทต่อลิตร จากที่เก็บอยู่ที่ 7 บาท เพื่อให้มีส่วนต่างราคาขายปลีกร้อยละ 20-30 เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการใช้พลังงานทางเลือก