

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- คณะกรรมการการพลังงานสภาผู้แทนราษฎร. 2545. หนังสือเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 5 ธันวาคม 2545 : พลังงานทดแทนเอทานอลและไบโอดีเซล.
- จ่านง สรพิพัฒน์.2550. ต้นทุนการผลิตของเชื้อเพลิงเอทานอลจากพืชเศรษฐกิจกับนโยบายส่งเสริมการผลิตเอทานอลของภาครัฐ [Online].Available from :
<http://www.vcharkarn.com/varticle/32686>
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา. 2536. ประวัติศาสตร์การปฏิวัติอุตสาหกรรมเปรียบเทียบ. ศูนย์ศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ.
- ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ.2546. สื่อมวลชนบนเส้นทางทุนนิยม. ศูนย์ศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมือง. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ.
- ทิพาพร พิมพิสุทธ์. 2532 . การกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทศพร ศิริสัมพันธ์. 2539. เทคนิควิธีการวิเคราะห์นโยบาย. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธวัชชัย ชวนสมบูรณ์. 2544 . ปัจจัยความสำเร็จในการนำนโยบายการใช้แอลกอฮอล์เป็นพลังงานหมุนเวียนเพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงไปปฏิบัติ : ศึกษากรณีแก๊สโซฮอล์ (Gasohol). คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธีรภัทร ศรีนรคุตร และคณะ.2545. โครงการพัฒนาคุณภาพแอลกอฮอล์ของโครงการส่วนพระองค์สวนจิตรลดา. สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ.
- ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์. 2547. นิเวศวิทยาการเมืองและมโนทัศน์แห่งความยั่งยืนยาวนาน[Online]. Available from : <http://www.seub.ksc.net/datacenter/datacenter10/vision.html>
- ประสิทธิ์ ใจคิด. 2547. ข้าวฟ่างหวานพืชที่มีศักยภาพในการใช้เป็นวัตถุดิบเพื่อผลิตเอทานอล สร้างเงินสร้างงาน. ปีที่ 1 ฉบับที่ 006 พ.ย. 2547.
- รุ่งรัตน์ ชมาฤกษ์. 2548. อำนาจการต่อรองในระบบการเกษตรแบบมีพันธะสัญญาของกลุ่มชาวนาในจังหวัดเชียงใหม่ . มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. 2544. กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540. คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี.11 เมษายน 2552. **ประเทศบราซิล** [Online]. Available from :

[http:// th.wikipedia.org/wiki/ประเทศบราซิล](http://th.wikipedia.org/wiki/ประเทศบราซิล)

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี.29 มีนาคม 2552. **มันสำปะหลัง** [Online]. Available from : [http://](http://th.wikipedia.org/wiki/มันสำปะหลัง)

th.wikipedia.org/wiki/มันสำปะหลัง

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี.13 กุมภาพันธ์ 2552. **อ้อย** [Online]. Available from :

<http://th.wikipedia.org/wiki/อ้อย>

ศุภชัย ยาวะประภาส.2533. **นโยบายสาธารณะ**. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมบัติ ชำรงธัญวงศ์. 2544. **นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ**.

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สันศักดิ์ ศิริอนันต์ไพบูลย์. 2552 .**ถ่านน้ำตาล**. [Online]. Available from :

http://www.tistr.or.th/t/publication/page_area_show_bc.asp?i1=83&i2=15

ภาษาอังกฤษ

Antonio Flavio Dias Avila et al. .2000.**The Economic Challenge of Biotechnology in Brazil (pdf)**.

EMBRAPA. [Online]. Available from :

<http://www22.sede.embrapa.br/unidades/uc/sge/EconomicsofBiotechnology.pdf>.

D.M. Lambert, M. Wilcox, A. English and L. Stewart . 2008. **Ethanol Plant Location**

Determinants and County Comparative Advantage . Journal of Agricultural and Applied Economics . vol. 40, issue 01

Wikipedia. the free encyclopedia. 29 April 2009. **Ethanol fuel in Brazil**. [Online]. Available from

: [http:// en.wikipedia.org/wiki/Ethanol_fuel_in_Brazil](http://en.wikipedia.org/wiki/Ethanol_fuel_in_Brazil)

J. A. Puppim de Oliveira.2002. **The policymaking process for creating competitive assets for the use of biomass energy: the Brazilian alcohol programme**.

Katarina Staronova.2002. **Analysis of the Policy Making Process in Slovakia**. Research paper.

Larry Elliott and Heather Stewart .2008. **Poor go hungry while rich fill their tanks**. [Online].

Available from : <http://www.guardian.co.uk/business/2008/apr/11/worldbank.fooddrinks1>.

Marcos S. Jank. 2009. **Unica comments on California's Low Carbon Fuel Standard**. [Online].

Available from : [http:// www.unica.com.br/download.asp?mmdCode](http://www.unica.com.br/download.asp?mmdCode)

Theotonio Dos Santos .1971. **The Structure of Dependence** . in K.T. Fann and Donald C. Hodges, eds., *Readings in U.S. Imperialism*. Boston : Porter Sargent . p. 226

Thomas R. Dye. 1978. **Policy Analysis**. 2nd.ed. Alabama: The University of Alabama Press.

Thomas R. Dye. 2005. **Understanding Public Policy**. 11th ed. N.J. : Pearson Education.

ภาคผนวก ก

สรุปรายงานการประชุมที่เกี่ยวข้องกับนโยบายเอทานอล

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2543 เห็นชอบแนวทางการส่งเสริมและการสนับสนุนการผลิตและการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ (คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ) โดยรัฐบาลจะสนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

- 1) ในอนาคตถ้ามีความต้องการพืชผลทางการเกษตรเพิ่มขึ้น ให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์กำหนดแผนการผลิตอ้อยและมันสำปะหลัง รวมทั้งผลิตผลทางการเกษตรอื่น เพื่อให้รองรับและสอดคล้องกับการลงทุนผลิตเอทานอล
- 2) ให้กระทรวงการคลังพิจารณามาตรการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพื่อสามารถแข่งขันด้านราคาได้ รวมทั้งพิจารณาทบทวนกฎและระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) ให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาทบทวนมาตรฐานเอทานอลและแก๊สโซฮอล์ให้เหมาะสมและทันสมัย โดยการให้ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย(ปัจจุบันคือ บริษัทปตท.) พิจารณาการร่วมลงทุนในการผลิตเอทานอลจากพืชเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง รวมทั้งการจัดจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ด้วย
- 4) ให้กระทรวงพาณิชย์พิจารณาทบทวนประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซินหรือกำหนดคุณภาพของแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อรองรับการนำเอทานอลมาผสมในน้ำมันเชื้อเพลิง
- 5) ให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาขเว้นการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับแก๊สโซฮอล์
- 6) ให้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ เตรียมกำหนดให้รถยนต์ของหน่วยงานเลือกใช้น้ำมันชนิดแก๊สโซฮอล์เป็นอันดับแรก สำหรับบุคคลทั่วไปนั้น ให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ร่วมกันรณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจ และร่วมกันใช้แก๊สโซฮอล์

ต่อมาคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติได้พัฒนานโยบาย โดยศึกษาเกี่ยวกับการแทรกแซงจากภาครัฐเพื่อผลักดันให้เกิดการผลิตและบริโภคเอทานอล ได้แก่ การยกเว้นภาษีสรรพสามิต การเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานระยะเวลาในการยกเว้นภาษีสรรพสามิตและกองทุนฯ และผลกระทบต่อผู้ผลิตยานยนต์ ผู้จัดจำหน่าย ผู้บริโภค รวมถึงการเสนอกรอบพิจารณาตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณากำหนดกรอบนโยบายที่เหมาะสม และไม่ส่งผลกระทบต่อเสรษฐกิจของประเทศ ก่อนนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2545 เห็นชอบแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง ตามข้อเสนอของคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ดังนี้

- 1) ให้มีการยกเว้นการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตของเอทานอลหน้าโรงงานและภาษีสรรพสามิตในส่วนของเอทานอลที่เติมในน้ำมันชนิดแก๊สโซฮอล์ตลอดไป
- 2) กำหนดราคาจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ให้ต่ำกว่าราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซินออกเทน 95 โดยความแตกต่างของราคาอยู่ในระดับต่ำกว่า 1 บาทต่อลิตร เช่น 0.50-0.70 บาทต่อลิตร
- 3) ให้มีการลดหย่อนอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับแก๊สโซฮอล์
- 4) กำหนดคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขึ้นเป็นการเฉพาะ โดยให้ติดตามผลจากผู้ใช้และผู้ผลิตรวมทั้งพิจารณาผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และดำเนินการทดลองการใช้ในเชิงปฏิบัติและภาคสนามเพิ่มเติมตามความจำเป็น
- 5) การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 โดยการใช้กลไกด้านการตลาดที่ได้กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ต่ำกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ซึ่งจะทำให้เกิดการเลิกใช้ MTBE โดยอัตโนมัติ
- 6) การจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล โดยในปัจจุบันยังไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งกองทุนฯ แต่ในอนาคตอาจมีความจำเป็น ดังนั้นจึงมอบหมายให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติรับไปศึกษาและจัดทำรายละเอียดพร้อมข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล เพื่อเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาต่อไป
- 7) การส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม โดยให้กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสนับสนุนงบประมาณเพื่อการดังกล่าว
- 8) มาตรการสนับสนุนเพิ่มเติม ได้แก่
 - นโยบายการให้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ เตรียมกำหนดให้รถยนต์ของหน่วยงานเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นอันดับแรก
 - นโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม มีความพร้อมที่จะรองรับการผลิตและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม เช่น มาตรการด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี เป็นต้น

แหล่งผลิตเชื้อเพลิงจากผลผลิตทางการเกษตรกระจายอยู่ทั่วไปในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ เช่น การสนับสนุนทางการเงิน โดยการให้สินเชื่อปลอดดอกเบี้ยหรือสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ และการให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคจากหน่วยงานหรือองค์กรของรัฐ เป็นต้น

มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 25 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบนโยบายการแก้ไขปัญหาของระบบอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย โดยให้มีการนำอ้อยจำนวนหนึ่งไปผลิตเป็นเอทานอล และตามประกาศคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการพิจารณาอนุญาตตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2547 กำหนดให้ ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง ที่ใช้อ้อยและผลิตผลพลอยได้จากโรงงานน้ำตาลเป็นวัตถุดิบ จะได้รับการพิจารณาเป็นลำดับแรก

ตาราง-ภาคผนวก ก1 กรอบการพิจารณาอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง

รายการ	สาระสำคัญ
วัตถุดิบ	วัตถุดิบที่นำมาผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงควรเป็นพืชเกษตรหรือผลิตผลจากพืชเกษตรซึ่งสามารถผลิตได้ภายในประเทศและมีปริมาณเหลือส่งออกเป็นจำนวนมาก
ขนาดกำลังการผลิต	โรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงควรมีขนาดกำลังการผลิตที่ไม่เล็กหรือใหญ่จนเกินไป ทั้งนี้ให้พิจารณาความเหมาะสมของแผนการจัดหาวัตถุดิบและแผนการจัดจำหน่าย เอทานอลว่ามีความสอดคล้องกับแผนการผลิตที่นำเสนอหรือไม่ รวมทั้งให้นำข้อมูลด้านต้นทุนการผลิตเอทานอล และการบริหารจัดการวัตถุดิบมาประกอบการพิจารณาด้วย
สถานที่ตั้งโรงงาน	โรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงควรตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบและควรกระจายอยู่ทั่วไปตามพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ
เทคโนโลยีการผลิต	เทคโนโลยีการผลิตเอทานอลที่นำมาใช้ต้องเชื่อถือได้ว่าสามารถผลิตเอทานอลความบริสุทธิ์ ร้อยละ 99.5 เพื่อนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงได้
การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม	โรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงต้องมีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหามลพิษอันจะส่งผลกระทบต่อชุมชนด้วย

รายการ	สาระสำคัญ
การควบคุมการผลิตและจำหน่าย	หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้าไปกำกับดูแลการผลิตและจำหน่ายเอทานอล เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการลักลอบนำเอทานอลไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่นที่ไม่ได้รับอนุญาต นอกจากนี้โรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงควรมีระบบควบคุมคุณภาพการผลิตที่เหมาะสม และมีห้องปฏิบัติการที่มีเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพตามมาตรฐานสากลเพื่อให้มั่นใจว่าเอทานอลที่ผลิตได้มีคุณภาพตามข้อกำหนด
ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมอื่น	การจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงควรพิจารณาถึงผลกระทบที่มีต่ออุตสาหกรรมซึ่งใช้วัตถุดิบประเภทเดียวกัน
สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ	ผู้ขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงที่ประสงค์จะขอรับการส่งเสริมการลงทุน ต้องมีสถานะทางการเงินตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
การมีส่วนร่วมของเกษตรกร	ในการขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงควรคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของเกษตรกรในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การเปิดโอกาสให้เกษตรกรเข้ามาร่วมถือหุ้นการรับประกันราคารับซื้อวัตถุดิบ และการส่งเสริมเกษตรกร เป็นต้น
เงื่อนไขอื่น	ผู้ได้รับอนุญาตต้องดำเนินการก่อสร้างโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงให้เสร็จและเริ่มดำเนินการภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติกำหนด และห้ามไม่ให้มีการโอนหรือเปลี่ยนแปลงผู้ได้รับอนุญาตเว้นแต่จะได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ

มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 9 ธันวาคม 2546 เห็นชอบยุทธศาสตร์การส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์โดยกำหนดให้มีการใช้เอทานอลวันละ 1 ล้านลิตร ในปี 2549 และเพิ่มเป็น 2.4 ล้านลิตร ในปี 2554 เพื่อทดแทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และเห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมการระหว่างกระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อกำหนดมาตรการส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล และสนับสนุนแผนการจัดการด้านวัตถุดิบ ตลอดจนรูปแบบการนำไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2547 ได้เห็นชอบมาตรการเพิ่มเติมให้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์ส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมาย ซึ่งมาตรการ

หนึ่ง คือ มาตรการด้านราคา โดยมอบหมายให้กระทรวงพลังงานพิจารณาเกี่ยวกับการเรียกเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นการชั่วคราว ซึ่งจะทำให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่าราคาของน้ำมันเบน

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2547 กพช. ได้มีมติเห็นชอบให้การพิจารณาอนุมัติการขอตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง โดยคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ เป็นที่สิ้นสุด และให้รายงานผลการพิจารณาเสนอต่อ กพช. เพื่อทราบเป็นระยะต่อไป

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2548 รับทราบการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ (กชช.) และได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการยกเลิก "ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ พ.ศ.2545" ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2548 โดย กชช. มีอำนาจครอบคลุมภารกิจของคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ เมื่อผู้ประกอบการได้รับใบอนุญาตจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงจาก กชช. แล้ว ผู้ประกอบการต้องยื่นเรื่องต่อกรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายต่อไป

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2548 ได้มีมติเห็นชอบให้ยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 ผสม MTBE ในวันที่ 1 มกราคม 2550 โดยให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 หรือน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ผสมเอทานอลทดแทน ซึ่งกระทรวงพลังงานได้เร่งดำเนินการผลักดันนโยบายให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติ โดยการเร่งจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทดแทนน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ซึ่งจากรายงานการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ของกรมธุรกิจพลังงาน ณ เดือนมิถุนายน 2549 อยู่ที่ระดับ 104 ล้านลิตร/เดือน หรือประมาณร้อยละ 45.6 ของปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ทั้งหมด (224 ล้านลิตร) และมีสถานีบริการจำหน่ายทั่วประเทศ ณ เดือนกรกฎาคม 2549 จำนวน 3,241 แห่ง นอกจากนี้เร่งจัดหาเอทานอลในประเทศ โดยส่งเสริมการสร้างโรงงานผลิตเอทานอล ซึ่งปัจจุบันได้รับอนุมัติก่อสร้างไปแล้ว 24 แห่ง และได้เปิดดำเนินการผลิตแล้ว 5 แห่ง ขณะเดียวกันตามแผนการก่อสร้างโรงงานเอทานอลภายใต้การกำกับดูแลของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) คาดว่าจะเปิดดำเนินการเพิ่มขึ้นได้อีก 4 แห่งในสิ้นปี 2549 และส่วนที่เหลือจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในช่วงปลายปี 2550 - 2551

มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 17 พฤษภาคม 2548 เห็นชอบยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาด้านพลังงานในการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ โดยเพิ่มสัดส่วนการผสมเอทานอลจากร้อยละ 10 เป็น

ร้อยละ 20 หรือมากกว่า และสนับสนุนให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน ซึ่งมีตัวผสมของเอทานอลร้อยละ 20 หรือสัดส่วนที่มากกว่า

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2550 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการร่าง ประกาศกระทรวงการคลัง และกระทรวงการคลัง ได้ออกประกาศลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 15 กรกฎาคม 2551 เห็นชอบ เรื่อง 6 มาตรการ 6 เดือน ฝ่าวิกฤตเพื่อคนไทยทุกคน เพื่อลดผลกระทบจากสถานการณ์พลังงานและราคาสินค้าให้แก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย ควบคู่ไปกับหลักการประหยัดพลังงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก ซึ่งหนึ่งใน 6 มาตรการนั้นคือ การลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ตั้งแต่วันที่ 25 กรกฎาคม 2551 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2552 โดยปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 9 จากอัตราภาษี 3.3165 บาทต่อลิตร ลดลงเหลืออัตราภาษี 0.0165 บาทต่อลิตร และลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.25 โดยน้ำหนัก จากอัตราภาษี 2.305 บาทต่อลิตร ลดลงเหลืออัตราภาษี 0.0898 บาทต่อลิตร และน้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมันผสมไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 จากอัตราภาษี 2.1898 บาทต่อลิตร ลดลงเหลืออัตราภาษี 0.0898 บาทต่อลิตร

มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 28 มกราคม 2552 เห็นชอบเรื่องอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง โดยให้ปรับอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซิน 95, 91 เพิ่มขึ้น 1.32 บาท/ลิตร น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95, 91 เพิ่มขึ้น 4.48 บาท/ลิตร น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 E20, E85, น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B2, B5 เพิ่มขึ้น 3.98, 0.73, 3.30 และ 2.10 บาท/ลิตร ตามลำดับ ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2552 ซึ่งจะทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95, 91 เพิ่มขึ้น 1.55 บาท/ลิตร น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95, 91 เพิ่มขึ้น 5.28 บาท/ลิตร น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 E20 เพิ่มขึ้น 4.69 บาท/ลิตร และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B2, B5 เพิ่มขึ้น 3.88, 2.47 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ภาคผนวก ข

สรุปรายงานการประชุมและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบายเอทานอล

ที่ประชุม กพข. เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2544 เรื่อง ความคืบหน้าในการจัดหาและการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1) ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2543 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการผลิตแอลกอฮอล์จากพืชเป็นเชื้อเพลิง ตามที่กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมเสนอ และให้กระทรวงอุตสาหกรรมรับไปแต่งตั้งคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต่อมาคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 2/2544 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2544 และครั้งที่ 3/2544 เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2544 ได้มีการพิจารณากำหนดระยะเวลาในการขกเว้นภาษีสรรพสามิตและกองทุนฯ นโยบายการจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง รวมทั้งแผนปฏิบัติการตามโครงการเอทานอลจากพืชเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงแล้ว ได้มีหนังสือถึง สพข. เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2544 โดย คณะกรรมการฯ ได้มีมติให้นำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณา ดังนี้

- เห็นควรให้มีการขกเว้นการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตของเอทานอลหน้าโรงงาน (0.05 บาทต่อลิตร) และภาษีสรรพสามิตในส่วนของเอทานอลที่เติมในเนื้อน้ำมันตลอดไป

- เห็นควรให้มีการลดหย่อนหรือขกเว้นอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพื่อทำให้ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ต่ำกว่าราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ประมาณ 1 บาทต่อลิตร เป็นระยะเวลา 5 ปี หรือจนกว่าจะมีการยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้บริโภคหันมาใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์

- เห็นควรให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณากำหนดนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับการยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 รวมทั้งผลักดันให้มีการใช้เอทานอลผสมในน้ำมันเบนซิน 91 สัดส่วนร้อยละ 10 ในทันทีที่โรงงานผลิตเอทานอลสามารถผลิตเอทานอลเข้าสู่ตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างเพียงพอ

2) คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติได้เสนอเรื่อง "นโยบายการตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง" มาเพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2544 โดยมีรายละเอียดคือ

- การขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ เอทานอลแห่งชาติก่อน ในทุกกรณี

- ให้กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม พิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตตั้ง โรงงานผลิตและจำหน่าย เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงให้สอดคล้องกับนโยบายตามข้อ 1) ต่อไป และเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2544 คณะรัฐมนตรีได้มีมติมอบหมายให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติรับพิจารณา ร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม และกระทรวงอุตสาหกรรม พิจารณากำหนดกรอบนโยบายเกี่ยวกับการส่งเสริม การจัดหา และการใช้พลังงานทดแทนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการใช้ น้ำมันและ แอลกอฮอล์จากพืชชนิดอื่นๆ ให้ชัดเจน เพื่อให้มีทิศทางเดียวกัน

3) ความคืบหน้าในการดำเนินการ เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2544 สฟช. ได้จัดประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี โดยที่ประชุมมีความเห็นร่วมกัน ดังนี้

- การยกเลิกการใช้ MTBE ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ใช่เพราะผลกระทบต่อภาวะแวดล้อมในอากาศ แต่เป็นผลกระทบจากการปนเปื้อนต่อคุณภาพน้ำใต้ดินซึ่งโอกาสที่จะเกิดขึ้นมีน้อยมาก

- ผู้แทนจากสมาคมยานยนต์แห่งประเทศไทยได้ชี้แจงว่า ทางกลุ่มอุตสาหกรรม โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียมขอให้มีการผ่อนผันข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันในเรื่องของอุณหภูมิการกลั่นที่ 50% (T50) และค่าความดันไอน้ำ สมาคมยานยนต์ไม่แนะนำให้ใช้ เนื่องจากมีปัญหาต่อเครื่องยนต์ โดยเฉพาะเครื่องยนต์แบบคาร์บูเรเตอร์

- ที่ประชุมได้มอบหมายให้กรมทะเบียนการค้า กรมควบคุมมลพิษ สมาคมยานยนต์แห่งประเทศไทย บริษัทบางจากฯ และ สฟช. ร่วมกันดำเนินการทดสอบผลกระทบจากการใช้เอทานอลผสมในน้ำมันเบนซิน โดยให้ สฟช. เป็นแกนกลางในการประสานงาน บริษัท บางจากฯ เป็นผู้เตรียมวัตถุดิบ และให้กรมทะเบียนการค้า กรมควบคุมมลพิษ และสมาคมยานยนต์ แห่งประเทศไทย ประสานงานเพื่อดำเนินการทดสอบผลกระทบต่อเครื่องยนต์และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้รับการยอมรับจากกลุ่มยานยนต์ ก่อนที่จะนำไปใช้ได้ต่อไป

- กลุ่มโรงกลั่นน้ำมันไม่เห็นด้วยกับกระทรวงอุตสาหกรรมที่ให้มีการนำเอทานอลผสมในน้ำมันเบนซินออกเทน 87 เพื่อให้เป็นเบนซินออกเทน 91 โดยเห็นว่าควรผสมเฉพาะน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ที่ประชุมจึงมอบหมายให้ไปจัดทำรายละเอียดต้นทุนจากการใช้เอทานอลผสมในน้ำมันเบนซิน และผลกระทบต่อ การส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป เพื่อนำมาเปรียบเทียบถึงผลดี ผลเสีย ของการใช้เอทานอลผสมในน้ำมันเบนซิน

- กระทรวงอุตสาหกรรมยังไม่มีรายละเอียดในเรื่องการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล หรือกลไกราคาอื่นที่จะทำให้สามารถจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ในราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน 1 บาทต่อลิตรได้ตลอดเวลา

- ในด้านการปรับปรุงองค์กรส่งเสริมให้นำพืชชนิดต่างๆ มาผลิตเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งในปัจจุบันและในอนาคตให้รวมเป็นองค์กรเดียวเพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพ ที่ประชุมเห็นว่าควรมีคณะกรรมการในระดับปฏิบัติเพียงคณะเดียว ซึ่งจะไม่ทำให้มีคณะกรรมการมีจำนวนกรมการมากเกินไป โดยประธานคณะกรรมการใหม่ควรเป็นประธานร่วมระหว่างปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ และปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม และฝ่ายเลขานุการคือกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กระทรวงอุตสาหกรรม และ สพข. ทั้งนี้ได้มอบหมายให้ สพข. ประสานกับกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม และกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าวต่อไป นอกเหนือจากนั้นที่ประชุมเห็นควรให้มีการทบทวนระเบียบสำนักนายกฯ ที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดทำขึ้นเพื่อรองรับการทำงานของคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ โดยให้มีการปรับให้เข้ากับการมีคณะกรรมการระดับปฏิบัติคณะเดียวดังกล่าวข้างต้น

4) ในส่วนของการดำเนินการของคณะทำงานพิจารณาถ่วงดุลการอนุญาตตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง ที่ประชุมเห็นว่ากระทรวงอุตสาหกรรมยังไม่ควรมีการตกลงผูกพันกับผู้ลงทุน เนื่องจากผู้ลงทุนอาจจะยังไม่ยอมลงทุนเพราะยังไม่มีความชัดเจนจากภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มยานยนต์และกลุ่มโรงกลั่นน้ำมันยังไม่เห็นด้วยกับแนวทางของโครงการ อาจทำให้ไม่ร่วมมือในการผลิต จำหน่าย หรือประชาชนไม่กล้าใช้ และในทางกลับกันถ้าผู้ลงทุนตัดสินใจลงทุนแต่ภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐ อาจเกิดปัญหากับผู้ลงทุนซึ่งลงทุนไปแล้ว จึงเห็นควรชะลอการดำเนินการให้ทราบผลชัดเจนก่อน

มติ กพข. ในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2544 ระบุว่า กระทรวงการคลังได้ดำเนินการออกกฎกระทรวงและประกาศกระทรวงรวม 3 ฉบับ ประกอบด้วย กฎกระทรวงว่าด้วยการงดเว้นไม่เรียกเก็บภาษีสุรากลั่นชนิดสุราสามทับ ที่นำไปผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2544 และกฎกระทรวงฉบับที่ 119 (พ.ศ. 2544) ออกตามความในพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 (ให้สุรากลั่นชนิดสุราสามทับ ที่นำไปใช้ในการแพทย์ เกษษกรรม และวิทยาศาสตร์ ต้องเสียภาษีสุรา) และประกาศกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 64 (ลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10) และได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษา ตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2544 เป็นต้นมา มีผลให้เอทานอลที่นำมาผสมเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงได้รับการ

ยกเว้นภาษีสรรพสามิตและน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 มีอัตรา ภาษีสรรพสามิต 3.3165 บาท/ลิตร ตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2544

มติ กพข. เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2545 รับทราบและเห็นชอบข้อเสนอของ คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติเพื่อดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2545

1) แผนการผลิตอ้อยและมันสำปะหลัง ปี 2545-2549 ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ซึ่งครอบคลุมถึงความต้องการใช้ผลผลิตเพื่อผลิตเอทานอล รายงานการศึกษาสถานภาพของวัตถุดิบ ที่นำมาใช้ในการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ แนวทางการ แก้ไขปัญหาปริมาณ ผลผลิตต้นตลาดและราคาตกต่ำ และแนวทางแก้ไขปัญหาคาการหลีกเลี่ยงภาษี และลักลอบการใช้ในกิจกรรมอื่นที่มีไข่อ้อย

2) ให้มีการยกเว้นการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตของเอทานอลหน้าโรงงานและภาษี สรรพสามิตในส่วนของเอทานอลที่เติมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตลอดไป

3) กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ต่ำกว่าราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซินออกเทน 95 โดยความแตกต่างของราคาอยู่ในระดับต่ำกว่า 1 บาทต่อลิตร เช่น 0.50-0.70 บาทต่อลิตร

4) ให้มีการลดหย่อนอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการ อนุรักษ์พลังงาน สำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

5) กำหนดคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขึ้นเป็นการเฉพาะ โดยให้ติดตามผลการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์จากผู้ใช้และผู้ผลิต รวมทั้งพิจารณาผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ และดำเนินการทดลองการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในเชิงปฏิบัติและภาคสนามเพิ่มเติมตาม ความจำเป็น

6) นโยบายการยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 โดยการใช้กลไก ด้านการตลาดที่ได้กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ต่ำกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ซึ่งจะ ทำให้เกิดการเลิกใช้ MTBE โดยอัตโนมัติ

7) แนวทางการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล โดยในปัจจุบันยังไม่มี ความจำเป็น ที่จะจัดตั้งกองทุนฯ แต่ในอนาคตอาจมีความจำเป็น ดังนั้น จึงมอบหมายให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ รับไปศึกษาและจัดทำรายละเอียดพร้อมข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับ ราคาเอทานอล เพื่อเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาต่อไป

8) นโยบายการส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อรณรงค์ ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม โดย ให้กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสนับสนุนงบประมาณเพื่อการดังกล่าว

9) มาตรการสนับสนุนเพิ่มเติม ได้แก่

- นโยบายการให้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เตรียมกำหนดให้รถยนต์ของหน่วยงานเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นอันดับแรก ซึ่งผลการดำเนินงานพบว่า

รถยนต์ที่จดทะเบียน ก่อนปี 2538 มีจำนวนทั้งสิ้น 54 คัน 9 ยี่ห้อ 24 รุ่น มีอายุการใช้งานระหว่าง 14 - 24 ปี ใช้แก๊สโซฮอล์เป็นระยะเวลา 4 ปี จำนวน 39 คัน และใช้แก๊สโซฮอล์เป็นระยะเวลา 1 ปี จำนวน 15 คัน

รถยนต์ที่จดทะเบียน หลังปี 2538 มีจำนวนทั้งสิ้น 210 คัน 15 ยี่ห้อ 46 รุ่น มีอายุการใช้งานระหว่าง 1-13 ปี ใช้แก๊สโซฮอล์เป็นระยะเวลา 4 ปี จำนวน 129 คัน และใช้แก๊สโซฮอล์เป็นระยะเวลา 1 ปี จำนวน 81 คัน

- นโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม มีความพร้อมที่จะรองรับการผลิตและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม เช่น มาตรการด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี เป็นต้น

- นโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอลของผู้ประกอบการขนาดย่อมและขนาดกลาง โดยองค์กรหรือสถาบันเกษตรกรที่มีศักยภาพ เพื่อให้มีแหล่งผลิตเชื้อเพลิงจากผลผลิตทางการเกษตรกระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ ของประเทศ เช่น การสนับสนุนทางการเงิน โดยการให้สินเชื่อปลอดดอกเบี้ยหรือสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ และการให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคจากหน่วยงานหรือองค์กร ของรัฐ เป็นต้น

10) ให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติเป็นผู้พิจารณาข้อเสนอการขอตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง โดยให้เป็นไปตามกรอบนโยบายที่คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติกำหนด และให้นำเสนอผลการพิจารณาตั้งโรงงานต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป รวมทั้งให้กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงให้สอดคล้องกับกรอบนโยบายดังกล่าว

มติ กพข. เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2545 รับทราบและเห็นชอบข้อเสนอของคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติเพื่อดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2545

1) อนุมัติการขอตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงของผู้ประกอบการจำนวน 8 ราย ตามข้อเสนอของคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ดังนี้

- 2) ให้บริษัท พรวิไล อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป เทรคคิง จำกัด ทำการติดตั้งหน่วยผลิตเพิ่มเติม ในบริเวณ โรงงานผลิตแอลกอฮอล์ที่มีอยู่เดิมที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดอยุธยา เพื่อผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% โดยมีขนาดกำลังการผลิตไม่เกิน 25,000 ลิตรต่อวัน และใช้กากน้ำตาลหรือมันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบตั้งต้น
- 3) ให้บริษัท ที.เอส.บี เทรคคิง จำกัด (บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี จำกัด) จัดตั้ง โรงงานผลิต เอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% ที่อำเภอตากลิ จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีขนาดกำลังการผลิต ไม่เกิน 150,000 ลิตรต่อวัน และใช้กากน้ำตาลเป็นวัตถุดิบ
- 4) ให้บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล แก๊สโซฮอลล์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด จัดตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% ในเขตชุมชนอุตสาหกรรมนครินทร์-อินดัสเตรียลปาร์ค อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง โดยมีขนาดกำลังการผลิตไม่เกิน 500,000 ลิตรต่อวัน และใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบ
- 5) ให้บริษัท แสงโสม จำกัด ทำการติดตั้งหน่วยผลิตเพิ่มเติมใน โรงงานผลิตแอลกอฮอล์ที่มีอยู่เดิมที่อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม เพื่อผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% โดยมีขนาดกำลังการผลิตไม่เกิน 100,000 ลิตรต่อวัน และใช้กากน้ำตาลเป็นวัตถุดิบตั้งต้น
- 6) ให้บริษัท ไทยจ๊วน เมทล จำกัด (บริษัท ไทยจ๊วน เอทานอล จำกัด) จัดตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% บริเวณจังหวัดชัยภูมิหรือขอนแก่น โดยมีขนาดกำลัง การผลิตไม่เกิน 130,000 ลิตรต่อวัน และใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบ
- 7) ให้บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด จัดตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% ที่อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โดยมีขนาดกำลังการผลิตไม่เกิน 85,000 ลิตรต่อวัน และใช้กากน้ำตาลหรือมันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบ
- 8) ให้บริษัท อัลฟ่า เอ็นเนอร์ยี จำกัด จัดตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% ที่อำเภอไพศาลี จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีขนาดกำลังการผลิตไม่เกิน 212,000 ลิตรต่อวัน และใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบ
- 9) ให้บริษัท ไทยเนชั่นแนล พาวเวอร์ จำกัด จัดตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5% ในนิคมอุตสาหกรรมสยาม อีสเทอร์น อินดัสเตรียลปาร์ค อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง โดยมีขนาดกำลังการผลิตไม่เกิน 300,000 ลิตรต่อวัน และใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบ
- 10) คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้มีข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ ดังนี้

- ในการอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง เห็นควรให้กำหนดเงื่อนไขในการกำกับดูแลและตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะระบบการจัดการน้ำเสียและกลิ่นที่ปล่อยจากโรงงานให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

- เห็นควรให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงบริเวณนิคม อุตสาหกรรม เขตประกอบการอุตสาหกรรม ชุมชนอุตสาหกรรม หรือบริเวณที่ตั้งซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชนและชุมชน

- เห็นควรกำหนดแนวทางการจัดจำหน่ายหุ้นของแต่ละโรงงานให้กับเกษตรกรตามข้อเสนอของผู้ประกอบการให้ชัดเจน เพื่อให้เกษตรกรมีโอกาสซื้อหุ้นได้ในราคาที่เป็นธรรม

มติ กพข. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2545 เห็นชอบข้อเสนอการกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้เท่ากับ 0.036 บาท/ลิตร โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ รับไปดำเนินการออกประกาศคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติต่อไป

มติ กพข. เมื่อที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2546 ให้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน ประกอบด้วย ประธานกรรมการและหัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) เป็นกรรมการและเลขานุการ พร้อมทั้งผู้แทน สนพ. เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ทั้งนี้มีหน้าที่เสนอแนะนโยบาย แผนการบริหารและพัฒนา และมาตรการทางด้านพลังงาน และกำหนดราคาและอัตราเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามกรอบและแนวทางที่ กพข. มอบหมาย รวมทั้ง เสนอแนะนโยบายและมาตรการทางด้านราคาพลังงาน และกำกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าไฟฟ้าตามสูตรการปรับอัตราค่าไฟฟ้าโดยอัตโนมัติ นอกจากนี้ ทำหน้าที่พิจารณาและเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการนโยบาย พลังงานแห่งชาติเกี่ยวกับพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง และมาตรการอื่นๆ ที่จะออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และแต่งตั้งคณะกรรมการช่วยปฏิบัติงานในหน้าที่ตามความจำเป็น

มติ กพข. เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ในการพิจารณาไม่อนุญาตให้บริษัท อัลฟา เอ็นเนอร์จี จำกัด ขยายระยะเวลาการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด และให้เพิกถอนการอนุญาตจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงของบริษัทฯ (บริษัทฯ ขึ้นเอกสารหลักฐานและรายละเอียดไม่ครบถ้วนตามที่กำหนด

และบริษัทฯ ได้ขออนุญาตขยายระยะเวลาการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขออกไปอีก 180 วัน นับจากวันที่ 25 มิถุนายน 2546 แต่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด ได้ภายในกำหนดเวลา)

มติ กพช. เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2547 เห็นชอบ

1) ตามมติคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติในการอนุมัติการตั้ง โรงงานผลิตและจำหน่าย เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงของบริษัทน้ำตาลเริ่มอุดมหนองบัว จำกัด และ บริษัทน้ำตาลไทย กาญจนบุรี จำกัด

2) เห็นชอบให้การพิจารณาอนุมัติการตั้ง โรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง โดยคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติเป็นที่สิ้นสุดไม่ต้องนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาอีก เนื่องจากปัจจุบัน ได้มีการปรับปรุงบทบาท และภารกิจของคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ และกระทรวง พลังงานในการส่งเสริมการผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงไว้อย่างชัดเจนแล้ว

3) เมื่อมีการพิจารณาอนุมัติการตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงครั้งต่อไปในอนาคต เห็นควรให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติรายงานผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเพื่อทราบเป็นระยะๆ ต่อไป

มติ กพช. เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2547 เห็นชอบ มีมติอนุมัติการตั้ง โรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงของผู้ประกอบการจำนวน 16 ราย ซึ่งใช้กากน้ำตาลและน้ำอ้อยเป็นวัตถุดิบ จำนวน 12 โรงงานและ ใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบ จำนวน 4 โรงงาน สามารถผลิตเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ 99.5 % โดยมีขนาดกำลังผลิตของแต่ละ โรงงาน อยู่ระหว่างไม่เกิน 50,000 - 500,000 ลิตรต่อวัน ซึ่งโรงงานที่ใช้กากน้ำตาลและน้ำอ้อยเป็นวัตถุดิบ ได้แก่ 1) บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด 2) บริษัท รวมเกษตรอุตสาหกรรม จำกัด 3) บริษัท ไทยรุ่งเรืองอุตสาหกรรม จำกัด 4) บริษัท ไทยรุ่งเรืองอุตสาหกรรม จำกัด (บริษัท ไทยรุ่งเรืองพลังงาน จำกัด) 5) บริษัท น้ำตาลแลอ้อยตะวันออก จำกัด 6) บริษัท เอ็น.วาย.ซูการ์ จำกัด (บริษัท เอ็น.วาย.เอทานอล จำกัด) 7) บริษัท น้ำตาลราชบุรี จำกัด (บริษัทราชบุรีเอทานอล จำกัด) 8) บริษัท อุตสาหกรรมโคราช จำกัด 9) บริษัท อุตสาหกรรมน้ำตาลปราณบุรี จำกัด (บริษัทปราณบุรีเอทานอล จำกัด) 10) บริษัท อุตสาหกรรมอ่างเวียง จำกัด 11) นายพนพร ว่องวัฒนะสิน จำกัด และ 12) บริษัทสมเด็จ (1991) จำกัด สำหรับ โรงงานที่ใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบ ได้แก่ บริษัท ฟ้าขวัญทิพย์ จำกัด บริษัท สยามเอทานอลอุตสาหกรรม จำกัด บริษัท ปิคนิคแก๊ส แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด(มหาชน) และบริษัท บุญเอนก จำกัด

มติ กพช. เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2548 เห็นชอบร่างคำสั่งคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2548 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ ทั้งนี้ ให้เพิ่มเติมผู้แทนจากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน เข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย

มติ กพช. เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2549 ได้มีมติให้เปิดเสรีในการขอจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงเพื่อเป็นการเร่งรัดและส่งเสริมให้มีการผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงได้ตามเป้าหมายที่กำหนดและสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงพลังงาน ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549 คณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ (กชช.) ได้มอบหมายให้กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงการคลังร่วมกันพิจารณาข้อยกเว้นที่กำหนดที่เป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีการจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง

มติ กพช. เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 แนวทางการส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์และการเลื่อนการยกเลิกเบนซิน 95 สรุปลงสาระสำคัญ ดังนี้

1) เห็นชอบให้เลื่อนกำหนดการยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ออกไป จากที่กำหนดวันที่ 1 มกราคม 2550 โดยมอบหมายให้กระทรวงพลังงานรับไปพิจารณาความเหมาะสมของช่วงเวลาในการยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 โดยคำนึงถึงประเด็นความเพียงพอและปริมาณเอทานอล การกำหนดราคาเอทานอล และแนวทางผลกระทบต่อการรถยนต์ที่ไม่สามารถใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้

2) เห็นควรให้ยกเลิกคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ และให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเอทานอล และคณะกรรมการ ไปโอดีเซลขึ้นภายใต้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อให้กระบวนการบริหารและจัดการเชื้อเพลิงชีวภาพมีความเป็นเอกภาพ คล่องตัว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

มติ กพช. เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2549 เรื่อง แนวทางปฏิบัติตามนโยบายเปิดเสรีการจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอล เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง มีมติดังนี้

1) เห็นชอบให้กระทรวงการคลังจัดทำประกาศเรื่อง การจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงแทนการบังคับใช้ประกาศกระทรวงการคลังเรื่อง วิธีการบริหารงานสุรา พ.ศ. 2543 สำหรับการตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเสรี

ทั้งนี้ให้กระทรวงการคลังร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพลังงาน ดำเนินการและจัดทำประกาศดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

2) เห็นควรยกเลิกเงื่อนไขที่กำหนดและ/หรือข้อถือปฏิบัติโดยคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ และให้ผู้ได้รับใบอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงจากคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ หรือจากคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพใดที่มีความประสงค์จะปรับเปลี่ยนแก้ไขสาระสำคัญ โครงการ รวมทั้งผู้ที่มีความประสงค์จะจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงภายในประเทศและ/หรือผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงเพื่อการส่งออกให้ดำเนินการขออนุญาตจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณา ดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ ระเบียบของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทุกประการ

มติ กพช. เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2550 มติที่ประชุมรับทราบว่า จากสถานการณ์การผลิตและจำหน่ายเอทานอลในปี 2550 เป็นต้นไป จะมีแนวโน้มปริมาณการผลิตมากกว่าปริมาณความต้องการ ทั้งในกรณีที่กำหนดให้มีการเปลี่ยนน้ำมันเบนซิน 95 เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ให้ได้ทั้งหมดและในกรณีที่มีการกำหนดให้ใช้เอทานอลใกล้เคียงกับความต้องการจริง และจากราคาเอทานอลที่อยู่ในระดับสูง ได้ส่งผลกระทบต่อค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน 95 อยู่ 0.3187 บาท/ลิตร และการที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มีค่าการตลาดต่ำ ในขณะที่รัฐบาลยังไม่มียุทธศาสตร์การจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้ผู้ค้าน้ำมันไม่มีแรงจูงใจในการเร่งเพิ่มปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ 95 และยังคงจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ในระดับเดิมต่อไป ประกอบกับ ปัจจุบันราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 เพียงลิตรละ 1 บาท ซึ่งยังไม่เป็นที่พอใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์ 91 เพิ่มมากขึ้น จึงมีมติเห็นชอบ

1) หลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอล ดังนี้

ราคาเอทานอล = ราคาเอทานอลตลาดบราซิล + Freight + Insurance + Loss + Survey

โดย ราคาเอทานอล = อ้างอิงราคาเอทานอล FOB ตลาด Brazilian Commodity Exchange Sao Paulo
ตลาดบราซิล ประเทศบราซิล จาก Reuters, Alcohol Fuel - Front Month Continuation ที่มีการซื้อขายในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป

Freight = 1) ค่าขนส่งเอทานอลภายในประเทศบราซิลจาก Sao Paulo ไป Santos คิดราคาตามที่เกิดขึ้นจริง (ราคา FOB Santos จาก JJ&A FOB Sao Paulo) โดยใช้ข้อมูลในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป

2) ค่าขนส่งเอทานอลทางเรือจากประเทศบราซิลมาไทยคิดที่ขนาดบรรทุก 30,000 ตัน ใช้ข้อมูลจาก Ship brokers จำนวน 3 ราย โดยใช้ข้อมูลของไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป

Insurance = ค่าประกันภัย 0.0134% ของมูลค่า CFR

Loss = ค่า Loss 0.20 % ของมูลค่า CIF

Survey = 0.008 บาท/ลิตร (คงที่)

อัตราแลกเปลี่ยน = อัตราแลกเปลี่ยน Selling rate จาก

1) dollar real => US dollar เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน

2) US dollar => Baht เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน

อ้างอิงธนาคารแห่งประเทศไทยนำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน ไตรมาสถัดไป

จากหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอลดังกล่าว ให้นำไปใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

2) เห็นชอบให้กำหนดเพดานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ 1.50 บาท/ลิตร และฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ที่ 1.00 บาท/ลิตร

3) เห็นชอบแนวทางการใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเป็นกลไกในการรักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ = อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน + [ค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดน้ำมันเบนซิน 95 สัปดาห์ก่อน]

อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ = อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน + [ค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดน้ำมันเบนซิน 91 สัปดาห์ก่อน]

หมายเหตุ :

1) ค่าการตลาดของน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ได้มาจากการคำนวณราคาตามหลักเกณฑ์

ค่าการตลาด = ราคาขายปลีก - ราคา ณ โรงกลั่น - ภาษี - กองทุน

2) ราคาขายปลีก = ราคาขายปลีก ณ กรุงเทพมหานคร ของ ปตท.

3) สูตรราคา ณ โรงกลั่นไทย เป็นดังนี้

- ราคาเบนซินออกเทน 95 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60° F x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984
 - ราคาเบนซินออกเทน 91 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60° F x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984
 - ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 = 90% ของ[ราคาเบนซินออกเทน 95 + (1 \$/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984)] + 10%ของราคาเอทานอล
 - ราคาแก๊สน้ำมัน โซฮอล์ 91 = 90% ของ[ราคาเบนซินออกเทน 91 + (1 \$/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984)] + 10%ของราคาเอทานอล
- ใช้ Conversion factor 60° F / 86° F และ พรีเมียม ที่ประกาศโดยโรงกลั่นไทยออยล์
- ราคาน้ำมันสำเร็จรูปเป็น MOPS (Mean of Platt's Singapore)

4) เห็นชอบให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเป็นกลไกให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ถูกกว่าราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 91 ลิตรละ 1.50 บาท

โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรับไปดำเนินการออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

มติ กบง. เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2550 เห็นชอบ

1) เห็นชอบให้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และปรับฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2550 เป็นต้นไป ดังนี้

- ให้ปรับสูตรการกำหนดราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 เป็นดังนี้

$$\text{ราคาแก๊สโซฮอล์ 91} = 90\% \text{ ของ} [\text{ราคาเบนซินออกเทน 91} + (2\$/\text{BBL} \times \text{อัตราแลกเปลี่ยน} / 158.984)] + 10\% \text{ ของราคาเอทานอล}$$

- กำหนดเพดานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ 1.50 บาท/ลิตร และฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ที่ 0.50 บาท/ลิตร

2) มอบหมายให้ สนพ. รับไปดำเนินการปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของ น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพื่อเพิ่มความแตกต่างของราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95 และแก๊สโซฮอล์ 95 เป็น 2.5 บาท/ลิตร โดยให้เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2550 เป็นต้นไป

มติ กบง. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2550 รับทราบมติที่ประชุม เรื่อง ผลการทดสอบ สมรรถนะและความทนทานของเครื่องยนต์คาร์บิวเรเตอร์ในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

1) กระทรวงพลังงานได้กำหนดเป้าหมายให้มีการใช้เอทานอล เพื่อทดแทน MTBE ใน น้ำมันเบนซิน 95 วันละ 1 ล้านลิตร ในปี 2549 และเพิ่มเป็นวันละ 3 ล้านลิตร เพื่อทดแทน MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และทดแทนเนื่อน้ำมันในน้ำมันเบนซิน 91 ภายในปี 2554 ต่อมากรมธุรกิจ พลังงานร่วมกับสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย จัดทำบัญชีรายการรุ่นรถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 และ 91 พบว่ารถยนต์ส่วนใหญ่เป็นเครื่องยนต์หัวฉีด ตั้งแต่ปี 2538 ที่สามารถใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ได้ รวมทั้งรถยนต์ที่เป็นเครื่องยนต์คาร์บิวเรเตอร์

2) กรมพัฒนาพลังงานทดแทนฯ ได้ศึกษาโครงการพัฒนาปรับปรุงเครื่องยนต์คาร์บิวเร เตอร์ของรถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์เพื่อศึกษาผลกระทบและหาแนวทางแก้ไขโดยการปรับแต่ง เครื่องยนต์ที่จะทำให้รถยนต์สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ โดยได้ทำการสำรวจประชากรรถยนต์ ที่จดทะเบียนไม่เกินปี 2538 ที่มีระบบจ่ายเชื้อเพลิงแบบคาร์บิวเรเตอร์ และพบว่ารถยนต์ยี่ห้อโต โยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิมีสัดส่วนรถยนต์ที่มีระบบจ่าย เชื้อเพลิงแบบคาร์บิวเรเตอร์มากที่สุด ตามลำดับ จึงใช้รถยนต์จาก 3 บริษัทฯ ละ 3 คัน รวมรถยนต์ทดสอบจำนวน 9 คัน ได้ประเมิน ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ประเมินผลด้านมลพิษ สมรรถนะ และความสามารถในการขับขี่ก่อนการ นำไป วิ่งทดสอบ (ระยะทาง 0 กิโลเมตร) แล้วนำรถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 ไปวิ่งทดสอบ ภาคสนามสะสมระยะทาง 100,000 กิโลเมตร โดยระหว่างดำเนินการจะทดสอบสมรรถนะและ มลพิษรถยนต์ วิเคราะห์คุณสมบัติของน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วทุกๆ 20,000 กิโลเมตร เพื่อหาข้อ สรุปรูปว่าอุปกรณ์และชิ้นส่วนใดที่ได้รับผลกระทบจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

3) ผลการประเมินภายหลังจากรถยนต์ได้วิ่งทดสอบภาคสนาม 100,000 กิโลเมตร พบว่ารถทดสอบให้ผลทดสอบกำลังที่แตกต่างกัน โดยขึ้นกับเทคโนโลยีและสภาพการสึกหรอของ เครื่องยนต์ทดสอบ และผลทดสอบด้านมลพิษและการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ค่า THC และ CO มี แนวโน้มทั้งลดลงและไม่เปลี่ยนแปลงสำหรับรถยนต์บางรุ่น ส่วนค่า NO_x มีทิศทางทั้งเพิ่มขึ้นและ ลดลงจึงทำให้ไม่สามารถสรุปภาพรวมได้ เนื่องจาก 1) การควบคุมส่วนผสมของเชื้อเพลิงกับอากาศ เข้าเครื่องยนต์ทำได้ไม่ดี 2) รถทดสอบมีสภาพค่อนข้างเก่า เลขไมล์เริ่มต้นทดสอบประมาณ

200,000 กิโลเมตร การวิ่งรถทดสอบไปอีก 100,000 กิโลเมตร ทำให้การสึกหรอของเครื่องยนต์เพิ่มขึ้น และสภาพเครื่องยนต์ภายหลังจากวิ่งทดสอบแล้วจะมีสภาพที่ใกล้เคียงอายุ จึงได้ส่งผลโดยตรงต่อปริมาณสารพิษและการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง

4) สำหรับการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง พบว่าความสามารถในการขับขี่หลังวิ่งสะสมครบ 100,000 กิโลเมตร โดยภาพรวมค่อนข้างดี ช่วยให้เกิดการประหยัดเชื้อเพลิงได้ร้อยละ 5 - 8 ขณะที่การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ในการเปรียบเทียบความเสถียรของเครื่องยนต์ที่ระยะทาง 0 กิโลเมตร เมื่อทดสอบกับน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ออกเทน 95 อยู่ในเกณฑ์ที่ดีทั้ง 9 คัน โดยไม่มีความแตกต่างของชนิดเชื้อเพลิงที่ใช้ แต่ที่ระยะทาง 100,000 กิโลเมตร พบว่าเครื่องยนต์เบนซินไม่ค่อยเรียบแต่ยังอยู่ในเกณฑ์ที่รับได้ ส่วนความสามารถในการขับขี่ที่ 0 กิโลเมตรและ 100,000 กิโลเมตร ระหว่างการใช้น้ำมันเบนซินออกเทน 95 กับน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ 95 โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดี

5) ส่วนผลการประเมินชิ้นส่วนเครื่องยนต์ทั้ง 9 คันก่อนการทดสอบอยู่ในสภาพใช้งานได้ และผลการทดสอบน้ำมันหล่อลื่นมีค่าไม่แตกต่างกันมากและอยู่ต่ำกว่าเกณฑ์ที่ควรระวังที่กำหนดไว้มาก

6) การตรวจประเมินเครื่องยนต์และระบบเชื้อเพลิงสรุปได้ว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถนำไปใช้กับ รถยนต์คาร์บิวเรเตอร์ได้ โดยอาจต้องปรับแต่งเครื่องยนต์ในส่วนผสมอากาศต่อเชื้อเพลิง ส่วนผลกระทบต่อ การใช้งานระยะยาวพบว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่ก่อให้เกิดผลการสึกหรอของชิ้นส่วนในเครื่องยนต์ที่คิดปกติที่ 100,000 กิโลเมตร

7) ปัญหาทั่วไปในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะเกิดขึ้นกับระบบที่เป็นยางหรือพลาสติก ส่วนรถยนต์ยี่ห้อและรุ่นอื่นๆ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แล้วเกิดปัญหา จึงควรพิจารณาอะไหล่ เช่น ปัมป์คูดน้ำมันเชื้อเพลิงในถัง ท่อยางระบบเชื้อเพลิงทั้งหมด และควรบำรุงรักษารถยนต์และเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ โดยควรใช้อะไหล่ ของแท้ ทั้งนี้ในช่วงของการใช้งานอาจเกิดปัญหาเกี่ยวกับการกรองเชื้อเพลิงตัน เนื่องจากน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไป ละลายคราบตะกอน หรือเขม่าคาร์บอนตามท่อต่างๆ แล้วไปอุดตันอยู่ที่กรองเชื้อเพลิง ดังนั้นช่วงแรก ควรเปลี่ยนกรองเชื้อเพลิงเร็วขึ้น

8) การเผยแพร่ผลการศึกษาได้มีการจัดประชุมร่วมกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งที่ประชุมได้เสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ 95 กับรถยนต์คาร์บิวเรเตอร์โดยให้เผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยให้ผู้บริโภคได้รับทราบข้อมูลผลการทดสอบการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 กับรถยนต์คาร์บิวเรเตอร์ ในกรณีที่รถยนต์รุ่นใด ไม่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ได้ควรส่งเสริมให้รถยนต์

เปลี่ยนไปใช้น้ำมันเบนซิน 91 หรือในกรณีที่รถยนต์รุ่นใดไม่สามารถใช้น้ำมันเบนซิน 91 ได้ ให้ขอความร่วมมือจากบริษัทค้าน้ำมันผลิตสารเพิ่มออกเทน โดยให้ ผู้บริโภครวมใช้น้ำมันเบนซิน 91 และเติมสารเพิ่มออกเทนให้มีออกเทนเป็น 95 นอกจากนี้ได้มีการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาโครงการดังกล่าว โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานราชการ บริษัทน้ำมัน อุตสาหกรรม โรงกลั่น อยู่กลางการประกันภัยเข้าร่วม

มติ กบง. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2550 มีมติที่ประชุม เรื่อง โครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 และข้อเสนอทบทวนผ่อนผันการกำหนดปริมาณสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 10 ออกเทน 95 ดังนี้

1) เห็นชอบการกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ดังนี้

- ให้กำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 เท่ากับ 80% ของ [ราคา ณ โรงกลั่นน้ำมันเบนซินออกเทน 95 + (1.7 \$/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน /158.984)] + 20% ของราคาเอทานอล

- ให้ระดับราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ถูกกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) ประมาณ 1.00 บาทต่อลิตร

- ให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อเป็นกลไกในการรักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ให้ไม่ต่ำกว่าค่าการตลาดของน้ำมันเบนซิน เช่นเดียวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10

- ในช่วงแรกให้กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 เท่ากับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) โดยมอบอำนาจให้ประธาน กบง. เป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบในการปรับอัตราเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ตามความเหมาะสม

2) ให้กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 2) ที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 38 สูงกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) ที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 35 เท่ากับ 0.05 บาทต่อลิตร

ทั้งนี้ มอบหมายให้ สนพ. รับไปดำเนินการออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานเพื่อมีผลบังคับใช้ต่อไป

มติ กพข. เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 เรื่อง การส่งเสริมการใช้ E85 ของประเทศไทยแบบบูรณาการ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) สืบเนื่องจากกระทรวงพลังงาน ได้เสนอเรื่องการหารือและศึกษาดูงานเกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ ณ สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล ระหว่างวันที่ 8 - 15 มิถุนายน 2551 ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2551 ต่อมากระทรวงพลังงานจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการผลิตการใช้ E85 เพื่อจัดทำร่างวาระแห่งชาติการส่งเสริมการใช้ E85 ของประเทศไทยแบบบูรณาการขึ้นซึ่งทุกฝ่ายเห็นด้วยในหลักการว่าจะเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะการลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมัน การสร้างมูลค่าเพิ่มทางการเกษตร

2) รัฐบาลได้ส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอลตั้งแต่ปี 2547 โดยมีเป้าหมายการใช้เอทานอล 2.4 ล้านลิตร/วัน ภายในปี 2554 และประเทศไทยมีวัตถุดิบที่เหลือจากการบริโภค อุตสาหกรรมในประเทศ และการส่งออกสามารถสนับสนุนการผลิตเอทานอลขั้นต่ำ 2.95 ล้านลิตร/วัน ปัจจุบันมีโรงงานได้รับอนุญาต 47 ราย กำลังผลิตรวม 12.3 ล้านลิตร/วัน โดยเดือนกันยายน 2551 มีจำนวนผู้ผลิต 11 ราย กำลังผลิต 1.58 ล้านลิตร/วัน ผลิตจริง 8 ราย เฉลี่ย 0.85 ล้านลิตร/วัน นอกจากนี้ยังมีผู้ผลิตที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จภายในปี 2552 อีก 9 ราย กำลังผลิต 2.19 ล้านลิตร/วัน รวมกำลังผลิตทั้งสิ้น 3.77 ล้านลิตร/วัน จากการศึกษาที่ภาครัฐได้มีมาตรการสนับสนุน ประกอบด้วยการทำให้ราคาขายปลีกแก๊สโซฮอลถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 การประชาสัมพันธ์ศึกษาวิจัยและทดลอง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชน ส่งผลให้การจำหน่ายและการใช้แก๊สโซฮอลขยายตัวสูง โดยเดือนกันยายน 2551 มีสถานีบริการจำหน่ายแก๊สโซฮอล จำนวน 4,132 แห่ง เฉลี่ย 9.72 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากเดือนกันยายน 2550 ร้อยละ 82 และเพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม 2551 ร้อยละ 37

3) กระทรวงพลังงานได้กำหนด Road Map (ตาราง-5.2)การส่งเสริมการใช้ E85 โดยในปี 2551 - 2552 เริ่มทดลอง Fleet และนำเข้ารถยนต์ Flex Fuel Vehicle (FFV) เชิงพาณิชย์ บางส่วนประมาณ 1,000 คัน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชน และเปิด Line การผลิตรถ (FFV) ในประเทศตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไป การส่งเสริมการใช้ E85 ตาม Road Map ข้างต้น จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติ 447,377 ล้านบาท ภายใน 10 ปีข้างหน้า

ตาราง-ภาคผนวก ข1 Road Map การส่งเสริมการใช้ E85

รายการ	ระยะสั้น (2551- 2552)	ระยะกลาง (2553-2557)	ระยะยาว (2558- 2561)
รถ หัวฉีด สะสม (ล้านคัน)	3.11	3.15	3.18
รถ E 20 สะสม (ล้านคัน)	0.32	0.97	1.36
รถ FFV สะสม (ล้านคัน)	0.001	0.40	1.07
รวมรถยนต์ (ล้านคัน)	3.43	4.52	5.61
เอทานอลรถหัวฉีด (อี10) (ล้านลิตรต่อวัน)	0.97	1.64	1.65
เอทานอลสำหรับรถ E 20 (ล้านลิตรต่อวัน)	0.21	1.05	1.47
เอทานอลสำหรับรถ FFV (ล้านลิตรต่อวัน)	0.004	1.66	4.55
เอทานอลสำหรับรถ จยย. (ล้านลิตรต่อวัน)	0.16	0.33	0.41
รวมเอทานอล (ล้านลิตรต่อวัน)	1.34	4.69	8.08
ลดการใช้เบนซินสะสมเป็นเงิน* (ล้านบาท)	14,810	148,590	386,720
การสร้างมูลค่าเพิ่มรายสาขาการผลิตสะสมเป็นเงิน*(ล้านบาท)	2,345	20,930	60,657
รวมผลประโยชน์ต่อประเทศ (ล้านบาท)	17,155	169,520	447,377

หมายเหตุ : * ราคาเบนซินเฉลี่ยคงที่ 30 บาท/ลิตร

4) แนวทางส่งเสริมการใช้ E85 ประกอบด้วยมาตรการ ดังนี้

- มาตรการด้านภาษีรถยนต์ ปี 2551 - 2552 ลดอากรนำเข้ารถยนต์ FFV สามารถใช้น้ำมันเบนซินทั่วไป จนถึงน้ำมัน E85) จาก ร้อยละ 80 เหลือ ร้อยละ 60 เป็นจำนวน 1,000 คัน ลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ FFV ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี จาก ร้อยละ 25 เหลือ ร้อยละ 22 และขนาดความจุกระบอกสูบมากกว่า 2,000 ซีซี จาก ร้อยละ 30 เหลือ ร้อยละ 27

- มาตรการส่งเสริมวัตถุดิบ การผลิตเอทานอล และน้ำมัน E85 ครบวงจร เพื่อสนับสนุนการส่งเสริมการใช้ E85 และเพิ่มประสิทธิภาพในระยะยาว ดังนี้

- ส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตต่อไร่ ของอ้อยเป็น 15 ตัน/ไร่ และมันสำปะหลังเป็น 5 ตัน/ไร่ กำหนดการเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูกในพื้นที่รกร้างว่างเปล่าและที่ราชพัสดุ

- พิจารณาความเหมาะสมราคาเอทานอลให้สอดคล้องกับวัตถุดิบในประเทศทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
- กำหนดราคา E85 ให้มีราคาขายปลีกต่ำกว่าแก๊สโซฮอล์ 95 (E10) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 เนื่องจากประสิทธิภาพความร้อนของ E85 น้อยกว่าแก๊สโซฮอล์ 95 (E10) ประมาณร้อยละ 23
- พิจารณาสับสนุนการผลิตน้ำมัน E85 ครบวงจร ตั้งแต่การจัดทำแผนการผลิต E85 ของโรงกลั่นน้ำมัน การพัฒนาระบบ logistics ระบบคลังน้ำมันและการ Blending
- จัดทำโครงการ Fleet รถยนต์ E85 เพื่อส่งเสริมการใช้และสนับสนุนการวิจัยพัฒนา ในปี 2551 โดยจัดให้มีผู้นำเข้ารถ FFV มาทดสอบประสิทธิภาพอันเนื่องมาจากความต่างพื้นที่และชนิดน้ำมัน ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง Emission Cold Start เป็นต้น
- สนับสนุนเงินทุนส่งเสริมจากรัฐในการวิจัยและพัฒนา เช่น การพัฒนาพันธุ์วัตถุดิบและการใช้เซลล์โลสเป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล การผลิตเอทานอล การพัฒนารถยนต์ FFV

5) เพื่อให้การส่งเสริมการใช้ E85 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเป็นรูปธรรม จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการตามแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการใช้ E85 แบบครบวงจรให้แล้วเสร็จในระยะเวลาที่กำหนด

มติ กพข. เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2552 เกี่ยวกับนโยบาย 6 มาตรการ 6 เดือน : มาตรการด้านภาษีสรรพสามิตน้ำมัน มีดังนี้

1) เห็นชอบในหลักการให้ใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันที่จะสูงขึ้นจากการปรับเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2552 โดยการปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ เพื่อให้ราคาน้ำมันขายปลีกทยอยเพิ่มขึ้นในระดับและในช่วงเวลาที่เหมาะสม และมีให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้บริโภค

2) มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) รับไปพิจารณาดำเนินการปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ให้เป็นไปตามหลักการในข้อ 1)

3) มอบหมายให้กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน รับไปดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 2/2551 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลน

น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สามารถดำเนินการตรวจสอบปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงคงเหลือ ณ คลังน้ำมัน และสถานีบริการ ได้ทุกครั้งที่มีการปรับราคาใหม่ ตั้งแต่เวลา 24.00 น. ของวันก่อนที่ประกาศราคาขายปลีกใหม่บังคับใช้ และเรียกเก็บเงินส่วนเกินของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงคงเหลือจากผู้ประกอบการคลังน้ำมันและสถานีบริการและนำส่งกองทุนน้ำมันฯ ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติในข้อ 1)

มติ กพช. เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2552 เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ E85 ของประเทศไทยแบบบูรณาการ

1) กระทรวงพลังงาน ได้กำหนด Road Map การส่งเสริมการใช้ E85 โดยในปี 2551 - 2552 เริ่มทดลอง Fleet และนำเข้ารถยนต์ FFV เชิงพาณิชย์ประมาณ 1,000 คัน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชน และเปิด Line การผลิตรถ FFV ในประเทศตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไป การส่งเสริมการใช้ E85 ตาม Road Map ข้างต้น จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศ 447,377 ล้านบาท ภายใน 10 ปีข้างหน้า

2) สำหรับแนวทางส่งเสริมการใช้ E85 ประกอบด้วยมาตรการต่าง ๆ ดังนี้

- มาตรการด้านภาษีรถยนต์ ปี 2551 - 2552 ลดอากรนำเข้ารถยนต์ FFV (Flexible Fuel Vehicle) จากร้อยละ 80 เหลือร้อยละ 60 จำนวน 1,000 คัน ลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ FFV ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี จากร้อยละ 25 เหลือร้อยละ 22 และขนาดความจุกระบอกสูบมากกว่า 2,000 ซีซี จากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 27

- มาตรการส่งเสริมวัตถุดิบ การผลิตเอทานอล และน้ำมัน E85 ครบวงจร โดยส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตอ้อยเป็น 15 ตัน/ไร่ และมันสำปะหลังเป็น 5 ตัน/ไร่ เพิ่มพื้นที่การเพาะปลูกในพื้นที่รกร้าง ว่างเปล่าและที่ราชพัสดุ พิจารณาราคาเอทานอลให้สอดคล้องกับวัตถุดิบในประเทศ กำหนดราคา E85 ให้มีราคาขายปลีกต่ำกว่าแก๊สโซฮอล์ 95 (E10) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 สนับสนุนการผลิตน้ำมัน E85 ครบวงจร รวมทั้งจัดทำโครงการ Fleet รถยนต์ E85 ตลอดจนสนับสนุนเงินทุนส่งเสริมจากรัฐในการวิจัยและพัฒนาพันธุ์วัตถุดิบและการใช้เซลล์ulos เป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล การพัฒนารถยนต์ FFV เป็นต้น

- เพื่อให้การส่งเสริมการใช้ E85 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเป็นรูปธรรม ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการตามแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการใช้ E85 แบบครบวงจรให้แล้วเสร็จในระยะเวลาที่กำหนด

5) เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2551 กพช. ได้มีการพิจารณาเรื่อง การส่งเสริมการใช้ E85 ของประเทศไทยแบบบูรณาการ และได้มีมติดังนี้

- เห็นชอบให้มีการส่งเสริมการใช้น้ำมัน E85 เป็นวาระแห่งชาติ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เกิดผลทางปฏิบัติในระยะเวลาที่กำหนดตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการใช้ E85 ครบวงจร โดยให้กระทรวงพลังงานเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินงานและประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

- เห็นชอบให้กระทรวงการคลัง ลดอากรนำเข้า จากร้อยละ 80 เหลือเป็นร้อยละ 60 สำหรับรถยนต์ Flex Fuel Vehicle (FFV) ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี และไม่เกิน 2,500 ซีซี จำนวนไม่เกิน 2,000 คัน ที่จะนำเข้าประเทศไทย ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2552

- เห็นชอบให้ใช้เงินจากกองทุนน้ำมันฯ ชดเชยภาระภาษีสรรพสามิตรถยนต์ FFV อัตราร้อยละ 3 ให้กับรถยนต์ FFV ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี และไม่เกิน 2,500 ซีซี ที่จะนำเข้ามาจำหน่ายในราชอาณาจักร จำนวนไม่เกิน 2,000 คัน ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และใช้เงินจากกองทุนน้ำมันฯ ชดเชยภาระภาษีสรรพสามิตรถยนต์ FFV อัตราร้อยละ 3 ให้กับรถยนต์ FFV ที่ผลิตและต้องจำหน่ายภายในราชอาณาจักร ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เป็นต้นไป มอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาโครงสร้างภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ FFV ให้สอดคล้องกับโครงสร้างภาษีรถยนต์ประเภทอื่นทั้งระบบต่อไป

กฎระเบียบที่ประกาศหรือแก้ไขใหม่เพื่อใช้ในการดำเนินงานนโยบายเอทานอล มีดังนี้

1) ประกาศกระทรวงการคลังและประกาศกรมสรรพสามิต ประกอบด้วย

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง วิธีการบริหารสุรากลั่นชนิดสุราสามทับ (เอทานอล) เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2550 ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง วิธีการแปลงสภาพแอลกอฮอล์

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง วิธีการงดเว้นไม่เรียกเก็บภาษีสุราสำหรับสุรากลั่นชนิดสุราสามทับ (เอทานอล) ที่นำไปผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง

ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 80) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 โดยลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภท เอทานอลไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง(E20)

- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 82) (มาตรการลดอัตราภาษีน้ำมัน 6 เดือน)

- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 84) (หลังมาตรการลดอัตราภาษีน้ำมัน 6 เดือน มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2552)

2) ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน ประกอบด้วย

- ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของเอทานอลแปลงสภาพ พ.ศ. 2548

- ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเบนซิน พ.ศ. 2549
 - ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง เอทานอลแปลงสภาพ และประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง แก๊สาคัดเอทานอลแปลงสภาพ
 - ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเบนซิน พื้นฐาน พ.ศ. 2551
 - ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พ.ศ. 2551 (เพิ่มเติม E85)
- 3) ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ประกอบด้วย
- ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการยื่นคำขออนุญาต ประกอบกิจการ โรงงานผลิตเอทานอล