

**รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย
เพื่อประกอบการประเมินผลสัมฤทธิ์
พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒
และกฎหมายลำดับรอง**

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียเป็นหลักการสำคัญในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๗๗ และพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบการจัดทำร่างกฎหมาย ดังนั้น ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติดังกล่าว จำนวน ๘ ฉบับ กล่าวคือ

๑. ประกาศกระทรวงพลังงาน เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ (ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๓)

๒. ประกาศคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหาผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓)

๓. ประกาศคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่อง หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ (ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๓)

๔. ระเบียบสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ว่าด้วยการขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓ (ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๓)

๕. ประกาศสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่อง นโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๕ (ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕)

๖. ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง การขอรับเงินชดเชย การขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และการส่งเงินชดเชยคืนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (ประกาศ ณ วันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓) และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๗. ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๖/๒๕๖๓ เรื่อง การส่งเงิน การขอรับเงินชดเชย การขอรับเงินคืน และการส่งเงินชดเชยคืน ตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๓)

๘. ประกาศกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ เรื่อง การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการขอรับเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ซื้อหรือได้มาจากการแยกก๊าซธรรมชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๖๒ (ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒)

ขณะที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการจัดรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้ง ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญหรือประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าว โดยการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย การจัดเวทีสัมมนา การสัมภาษณ์และการประชุมหารือ และการจัดการประชุมหารือกลุ่มย่อย (Focus Group) ดังนี้

/(๑) การจัด ...



(๑) การจัดรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมายหรือเว็บไซต์ LAW ระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ตั้งแต่วันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๗ ถึงวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๗ เป็นระยะเวลา ๓๐ วัน โดยมีการจัดทำข้อมูลเพื่อประกอบการรับฟังความคิดเห็นซึ่งมีเนื้อหาสาระประกอบด้วย วัตถุประสงค์ของการมีกฎหมายมาตรการสำคัญของกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา ประโยชน์ที่คาดว่าจะประชาชนจะได้รับจากการมีกฎหมายรวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีผู้แสดงความคิดเห็น จำนวน ๕๕ คน

(๒) การจัดสัมมนา เมื่อวันศุกร์ที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๗ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ นาฬิกา ณ ห้องพระศิระ ชั้น ๓ โรงแรมอควิน แกรนด์ คอนเวนชัน กรุงเทพมหานคร และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (ระบบ ZOOM) โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำนวน ๑๘๑ คน ประกอบด้วย กลุ่มภาคเอกชน กลุ่มหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง กลุ่มสถาบันการเงิน กลุ่มภาควิชาการ กลุ่มประชาชนและผู้บริโภค และกลุ่มสื่อมวลชน

(๓) การสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ เจ้าหน้าที่สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายพลังงาน และผู้เชี่ยวชาญในภาคเอกชน รวมทั้ง การประชุมหารือร่วมกับผู้แทนของภาคเอกชนด้วย จำนวน ๑๘ คน

(๔) การจัดประชุมหารือกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับผู้แทนของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในระดับนโยบาย เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องในประเด็นเฉพาะเจาะจง เมื่อวันศุกร์ที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๗ เวลา ๑๐.๐๐ - ๑๒.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องดวงกมล โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพมหานคร และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (ระบบ ZOOM) โดยมีผู้เข้าร่วม จำนวน ๓๙ คน

ทั้งนี้ จากการจัดรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปสาระสำคัญของความคิดเห็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ และกฎหมายลำดับรอง ได้ดังนี้

๑. พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒

๑.๑ ความจำเป็นของพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒

พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อยกระดับกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามคำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ ๔/๒๕๔๗ เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง ลงวันที่ ๒๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ ให้เป็นกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติฉบับนี้เพื่อเป็นกลไกในการรักษาเสถียรภาพของระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงมิให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการดำรงชีพของประชาชนและเพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงด้านพลังงาน เนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกมีความผันผวนและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์โลก เช่น สงครามรัสเซีย-ยูเครน หรือสงครามอิสราเอล-กลุ่มฮามาส ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระดับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ หรืออาจเกิดสถานการณ์ที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลนและไม่เพียงพอต่อการใช้ภายในประเทศ พระราชบัญญัตินี้จึงยังมีความจำเป็นต้องใช้บังคับต่อไป

อย่างไรก็ดี มีความคิดเห็นเพียงส่วนน้อยที่มีข้อเสนอแนะให้ยกเลิกกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากเห็นว่าควรปล่อยให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปตามกลไกตลาด และสะท้อนราคาที่แท้จริง เพื่อให้ผู้บริโภคเกิดความตระหนักและประหยัดการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบกับรัฐบาลสามารถนำมาตรการทางภาษีมาปรับใช้แทนได้ซึ่งจะทำให้รัฐบาลสามารถนำงบประมาณในส่วนของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้จ่ายให้เกิดประโยชน์ในเรื่องอื่นได้

๑.๒ วัตถุประสงค์ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง (มาตรา ๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ) โดยคำว่า “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า สถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับราคาขึ้นอย่างรวดเร็วหรือผันผวนอันอาจเกิดผลกระทบต่อการค้าปลีกของประชาชน หรือสถานการณ์ที่น้ำมันเชื้อเพลิงอาจขาดแคลนและไม่เพียงพอต่อการใช้ภายในประเทศ ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง (มาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ) ซึ่งความคิดเห็นส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะว่าควรเพิ่มนิยามของคำว่า “เสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง” และแก้ไขปรับปรุงนิยามของคำว่า “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

๑.๒.๑ การรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

- กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจัดตั้งขึ้นเพื่อรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันไม่ให้มีความผันผวนมากเกินไป ซึ่งจะช่วยป้องกันผลกระทบต่อความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ ทั้งในแง่ของผู้ประกอบการที่นำเข้าน้ำมันและผู้ใช้น้ำมัน ซึ่งการรักษาเสถียรภาพราคามีลักษณะเป็นการควบคุมระดับราคาอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันไม่ให้อาหารน้ำมันในประเทศพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและสร้างผลกระทบต่อผู้บริโภค

- มาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ กำหนดวัตถุประสงค์หลัก เพื่อรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันในตลาดโดยการตอบสนองต่อการปรับราคาน้ำมันที่ขึ้นหรือลงอย่างรวดเร็วหรือผันผวนอย่างไรก็ตาม ไม่มีการกำหนดชัดเจนว่าควรทำอย่างไร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์นี้ ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและความไม่ชัดเจนในการปฏิบัติ ซึ่งการดำเนินงานในปัจจุบันก็เน้นไปที่การอุดหนุน (Subsidy) และการอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงข้ามกลุ่ม (Cross-subsidy) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของน้ำมันดีเซล มากกว่าการรักษาเสถียรภาพของราคา และการอุดหนุนอาจทำให้เกิดการบิดเบือนของตลาดและเป็นภาระต่อประชาชน ดังนั้น ควรกำหนดความหมายที่ชัดเจนเพื่อให้การใช้เงินตรงกับวัตถุประสงค์

- จากผลการศึกษาของสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่า การดำเนินการตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ ในปัจจุบันไม่ได้มุ่งเน้นไปที่การรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามที่ควรจะเป็น แต่เป็นการชดเชยราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากฎหมายไม่ได้ตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ที่แท้จริงในการป้องกันผลกระทบต่อประชาชน

- ในปัจจุบัน ยังมีการใช้กลไกของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องอื่นที่มีใช้การรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การอุดหนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งเป็นการใช้เครื่องมือเดียวไปแก้ไขหลายปัญหา และอาจจะไม่เกิดประสิทธิภาพ ดังนั้น การใช้ประโยชน์จากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ควรพิจารณาทบทวนว่าต้องการจะแก้ปัญหาใดเป็นหลัก ถ้าจะรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก็ควรเน้นเฉพาะเรื่องนี้

- กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรใช้มาตรการเงินอุดหนุน โดยกำหนดเป้าหมายในการอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแบบมุ่งเป้า (Targeted Subsidy) เพื่อให้ความช่วยเหลือหรือสนับสนุนน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทใดประเภทหนึ่งที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย แทนการให้ผู้ประกอบการหรือผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่น ๆ ได้รับความในส่วนดังกล่าวด้วย

/- นอกเหนือ ...



- นอกเหนือจากการรักษาเสถียรภาพของระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ควรจะมีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน การป้องกันผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการขึ้นลงของราคาน้ำมันในตลาดโลก โดยเฉพาะในสภาวะที่เกิดความผันผวนของราคาน้ำมัน เนื่องจากวิกฤตการณ์ระหว่างประเทศ การรักษาราคาน้ำมันให้คงที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ ซึ่งจะช่วยป้องกันการเกิดวิกฤตเงินเฟ้อ และช่วยลดผลกระทบต่อภาคการขนส่ง การผลิต และการดำเนินชีวิตของประชาชนในท้ายที่สุด

- ปัจจุบันการใช้มาตรการอุดหนุนของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นการใช้เพื่อลดผลกระทบจากอัตราเงินเฟ้อและค่าครองชีพ ซึ่งการอุดหนุนดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นการแก้ไขปัญหาในระยะยาว จึงมีข้อเสนอแนะว่า ควรแยกกลุ่มผู้ที่ควรได้รับการอุดหนุนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในทำนองเดียวกับวิธีการของกองทุนโทรคมนาคม (Telecom)

- ควรเพิ่มนิยามของคำว่า “เสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง” เพื่อให้มีความชัดเจนและเป็นกรอบในการกำกับควบคุมการใช้เงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์

๑.๒.๒ วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

- พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ มาตรา ๓ ได้กำหนดนิยามของคำว่า “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า สถานการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับราคาขึ้นอย่างรวดเร็วหรือผันผวน อันอาจเกิดผลกระทบต่อการค้าของประชาชน หรือสถานการณ์ที่น้ำมันเชื้อเพลิงอาจขาดแคลน และไม่เพียงพอต่อการใช้ในประเทศ ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งหากพิจารณาความหมายและบริบทดังกล่าว อาจจะกล่าวได้ว่า “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” หมายถึง สถานการณ์ที่มีความผันผวนของราคาน้ำมันที่รุนแรงจนไม่สามารถควบคุมได้ ทั้งนี้ วิกฤตการณ์น้ำมันเชื้อเพลิงอาจเกิดขึ้นได้จากหลายปัจจัย เช่น ความขัดแย้งทางการเมืองในกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน อุปสงค์และอุปทานที่ไม่มีความสมดุล หรือการเปลี่ยนแปลงของนโยบายพลังงานของประเทศคู่ค้าหลัก เช่น องค์การกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Organization of the Petroleum Exporting Countries : OPEC) ที่มีผลต่อการลดหรือเพิ่มอัตรากำลังการผลิตและส่งผลให้ราคาน้ำมันโลกเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน

- ความหมายของคำว่า “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” จำเป็นต้องมีความชัดเจนมากขึ้น การใช้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับราคาน้ำมันโดยกำหนดในลักษณะตายตัว เช่น ราคาน้ำมันดีเซล ๓๐ บาท ต่อหน่วย และถือว่าเป็น “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” และเป็นเงื่อนไขในการใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง อาจไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ที่ถือว่าเป็นวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ได้สะท้อนบริบทจริงในการพัฒนาประเทศ และทำให้การบริหารจัดการไม่ยืดหยุ่นและไม่ตอบสนองต่อวิกฤต ดังนั้น จึงควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การใช้เงินกองทุนโดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีลักษณะเป็นวิกฤตการณ์เป็นสำคัญ ควรกำหนดราคาให้เหมาะสมและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงด้วย เพื่อไม่ให้เป็นการหนีสารธารณะ ซึ่งในปัจจุบันกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงก็มีหนีสารธารณะในสัดส่วนที่สูงมาก

- การสนับสนุนเชื้อเพลิงชีวภาพไม่ควรถือว่าเป็นการแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้นจึงควรพิจารณาปรับปรุงความหมายและขอบเขตของคำว่า “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” ให้มีความชัดเจน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้ตรงกับวัตถุประสงค์

/- ในการพิจารณา ...

Wsd

- ในการพิจารณาวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นโดยทั่วไปจะพิจารณาเรื่องราคาของน้ำมันเป็นสำคัญว่า เมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นเท่าใด รัฐจึงควรเข้าไปแทรกแซง ซึ่งในมิติด้านเศรษฐศาสตร์มักจะไม่อยากให้รัฐเข้าไปแทรกแซงในกลไกของราคาตลาด แต่ควรพิจารณาถึงการแทรกแซงในลักษณะการอุดหนุนราคาเป็นการเฉพาะ เช่น กลุ่มเปราะบาง นโยบายหรือวัตถุประสงค์พิเศษของรัฐบาล

- การใช้ราคาน้ำมันเป็นองค์ประกอบในการพิจารณาลักษณะของวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยกำหนดเป็นอัตราคงที่ เช่น ราคาน้ำมันดีเซล ๓๐ บาท ต่อหน่วย อาจไม่สอดคล้องกับปรากฏการณ์ที่เป็นวิกฤตที่มีข้อเท็จจริงต่าง ๆ เกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้น แม้ประสงค์จะแก้ไขปรับปรุงนิยามดังกล่าวให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น แต่จะต้องมีความยืดหยุ่นและคำนึงถึงต้นทุนที่แท้จริงของราคาประกอบด้วย

- ควรแก้ไขปรับปรุงความหมายให้มีความชัดเจน และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมัน เพื่อเป็นหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการพิจารณาว่า ค่าขายที่รัฐจะต้องให้การอุดหนุนหรือไม่ อุดหนุนได้เท่าไร และสิ้นสุดเมื่อไร ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เป็นการที่รัฐจะต้องให้การอุดหนุนในลักษณะที่ไม่มีคามจำเป็นหรือต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน และเพื่อป้องกันมิให้เกิดการแทรกแซงโดยฝ่ายการเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเป็นอิสระในการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- ควรแก้ไขปรับปรุงเป็น “วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า สถานการณ์ที่มีความผันผวนของราคาน้ำมันที่รุนแรงจนไม่สามารถควบคุมได้” หรือกำหนดให้ชัดเจนว่าราคาน้ำมันดิบของตลาดโลกในระดับหรืออัตราใดที่ถือเป็นวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

- ควรกำหนดหลักเกณฑ์ในการประเมินสถานการณ์วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงไว้อย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไว้อย่างชัดเจนด้วย

๑.๒.๓ การขยายขอบวัตถุประสงค์

- กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรมีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานสะอาดด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเทคโนโลยีด้านพลังงานในอนาคต รวมทั้งการป้องกันและแก้ไขปัญหาจากผลกระทบอันเกิดขึ้นเนื่องจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลกและวิกฤตการณ์ระหว่างประเทศ ตลอดจนก่อให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศอย่างยั่งยืน

- วัตถุประสงค์ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการเก็บเงินเพื่อรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันยังเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น แต่ควรมีวัตถุประสงค์ในการใช้จ่ายเงินที่กว้างขวางมากขึ้น เพื่อรองรับการพัฒนาด้านพลังงาน และเพื่อให้การบริหารจัดการมีความยืดหยุ่นคล่องตัวมากยิ่งขึ้น เช่น วัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปใช้พลังงานสะอาด (Energy Transition) และการจัดการกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)

- ควรทบทวนบทบาทของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของตลาดพลังงาน โดยอาจพิจารณาการเปลี่ยนแปลงจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปสู่ “กองทุนคาร์บอน” เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาดพลังงานโลกที่มุ่งเน้นการลดการใช้พลังงานฟอสซิล

๑.๓ การใช้จ่ายเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- การให้เงินสนับสนุนเชื้อเพลิงชีวภาพ การอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในลักษณะข้ามกลุ่ม (Cross-subsidy) หรือการเก็บเงินจากน้ำมันเบนซินเพื่อไปอุดหนุนน้ำมันดีเซล ถือเป็น การแทรกแซงราคาน้ำมัน ตามกลไกตลาดและส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย เพราะมีการอุดหนุนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ เพื่อการรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

- ในกรณีที่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะใช้มาตรการให้เงินอุดหนุนเพื่อให้ความช่วยเหลือ หรือสนับสนุนน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทใดประเภทหนึ่ง ควรพิจารณากำหนดกลุ่มเป้าหมายที่จะได้รับการอุดหนุน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแบบมุ่งเป้า (Targeted Subsidy) และเฉพาะเจาะจง มิใช่เป็นการอุดหนุนทั่วไป ซึ่งในท้ายที่สุด ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการหรือผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่น ๆ ที่จะต้องรับภาระในส่วนดังกล่าวด้วย

- โดยหลักทั่วไป ประชาชนควรบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงในราคาที่สามารถสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ตามกลไกตลาด ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนเกิดการปรับตัว และตระหนักถึงความสำคัญของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง อย่างประหยัดและคุ้มค่า อันจะเป็นผลดีต่อนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับการพัฒนาเทคโนโลยี พลังงานทดแทนอีกด้วย เพราะสถานการณ์ของน้ำมันโลกในปัจจุบันสะท้อนให้เห็นว่าในอนาคตจะไม่มีน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ราคาถูกอีกต่อไป ดังนั้น กลไกของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จึงควรเป็นเครื่องมือที่สามารถกระตุ้นให้เกิด การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคได้ด้วย เว้นแต่ในกรณีที่รัฐมีความจำเป็นจะต้องให้ความช่วยเหลือ หรืออุดหนุนเป็นการเฉพาะกลุ่มโดยมีกรอบระยะเวลา เพื่อให้วัตถุประสงค์หรือนโยบายพิเศษของรัฐบาล

- ควรนำมาตรการทางภาษีสรรพสามิตมาใช้ เพื่อการควบคุมราคา ควบคุมหรือทดแทนมาตรการ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อลดภาระค่าชดเชยของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- ควรพิจารณาเรื่องการปล่อยลอยตัวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

- การดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ เนื่องจากมีการดำเนินงาน ในลักษณะการอุดหนุนราคา (Subsidy) อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลและก๊าซปิโตรเลียมเหลวหรือก๊าซ หุงต้ม (LPG) มากกว่าเป็นการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมัน

- รัฐบาลควรลดอัตราภาษี และกำหนดนิยามให้ชัดเจนว่า น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นสินค้าจำเป็น หรือสินค้าฟุ่มเฟือย หากน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นสินค้าจำเป็น รัฐบาลก็ต้องมีมาตรการในการกำกับดูแล และควบคุมราคา เพราะน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนสำคัญในการผลิตสินค้า

- มาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ กำหนดให้มีการจ่ายค่าชดเชยให้น้ำมัน เชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งในบางสภาวะการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพสูงกว่าราคาน้ำมัน เชื้อเพลิงทั่วไป กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ควรถูกต้องรับภาระในการอุดหนุนส่วนต่างนี้ แต่ควรสนับสนุนให้ความช่วยเหลือ แก่เกษตรกร โดยตรงผ่านนโยบายของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย เพื่อให้สามารถชดเชยราคาน้ำมันให้แก่กลุ่มที่ได้รับผลกระทบ จริง ๆ เช่น กลุ่มเกษตรกร กลุ่มผู้มีรายได้น้อย ซึ่งจะเป็นการช่วยลดภาระทางงบประมาณของรัฐ และทำให้ การใช้จ่ายงบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพราะปัจจุบันใช้วิธีอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง แบบครอบคลุม (Across-the-board Subsidy) ทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นกลุ่มใด ทำให้มีค่าใช้จ่ายที่สูงเกินความจำเป็น

/และไม่มี ...

Thana

และไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากกลุ่มที่ไม่มีความจำเป็น ต้องได้รับการชดเชย ก็ยังได้รับประโยชน์ เช่น ผู้ใช้รถยนต์หรูดังนั้น จึงควรชดเชยแบบแยกย่อยเป็นรายกลุ่ม เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ ประการสำคัญ คือ ต้องมีกลไกที่ชัดเจนในการชดเชยราคาน้ำมัน โดยเฉพาะการชดเชยในระยะสั้น เช่น ช่วง ๒ - ๓ เดือน เพื่อให้ประชาชนมีเวลาในการปรับตัว รวมทั้งควรมีการศึกษาเกี่ยวกับภาษี และโครงสร้างราคาน้ำมัน เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ควรแก้ไขกฎหมายเพื่อให้สามารถชดเชยราคาน้ำมันเป็นรายกลุ่มได้

๑.๔ แผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

- พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ กำหนดให้การจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับเงินชดเชย เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในแผนดังกล่าว จะกำหนดลักษณะหรือข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ที่ถือว่าเป็นวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น เมื่อราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลเกิน ๓๐ บาท/ลิตร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์ด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงโลกในปัจจุบันมีความผันผวนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รวมทั้งมีผลกระทบกว้างขวางมากยิ่งขึ้นกว่าในอดีต เช่น ภาวะสงคราม การพัฒนาของเทคโนโลยี ดังนั้น แผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง จึงควรมีการทบทวน และสามารถแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์โลกได้อย่างคล่องตัวและทันทุกที่

- แผนรองรับวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงที่จัดทำโดย สกนช. ไม่เป็นไปตามสถานการณ์ จึงจำเป็นต้องมีการตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อขยายกรอบวงเงินกู้ตามมาตรา ๒๖ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ เพื่อให้สามารถดำเนินการกู้เงินเพื่อใช้ในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงได้

- แผนวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ควรมีความยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนได้ โดยคาดการณ์สถานการณ์ต่าง ๆ ขึ้นหลายรูปแบบ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความผันผวนของราคาน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ควรกำหนดเกณฑ์ที่ชัดเจนว่า หากราคาน้ำมันขึ้นถึงระดับใด รัฐบาลควรลดภาษีเพื่อลดภาระของประชาชนในระยะสั้น ๆ หรือเมื่อราคาน้ำมันขึ้นถึงระดับหนึ่ง ภาษีควรลดลงเท่าไร และราคาน้ำมันควรจะปรับตัวอย่างไร เพื่อให้การบริหารจัดการมีความชัดเจน เป็นธรรม และสามารถปรับเปลี่ยนได้เหมาะสมตามสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในตลาดโลก

- ควรมุ่งเน้นการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยใช้ข้อมูล (Fact-based) ในการตัดสินใจทางนโยบาย มากกว่าการกำหนดนโยบายเฉพาะหน้า

๑.๕ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

- ควรพิจารณากำหนดให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติมีหน้าที่และอำนาจในเชิงนโยบายเท่านั้น และกำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

๑.๖ คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- ควรพิจารณากำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยคำนึงถึงความคล่องตัวให้มากยิ่งขึ้น

/- หน้าที่และอำนาจ ...

ท.ม.ค.ศ.

- หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการบริหารจัดการเงินกองทุน ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการใช้ดุลยพินิจอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันการใช้อำนาจ โดยมีขอบ หรือถูกแทรกแซง จนทำให้การบริหารงานไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

๑.๗ กรอบวงเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- การดำรงเงินกองทุนให้เพียงพอในการบริหารจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อน เนื่องจากจำเป็นต้องมีการรักษาสถานะทางการเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้คงอยู่ในระดับที่สามารถรองรับกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ มาตรา ๒๖ กำหนดให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีจำนวนเงินเพียงพอในการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกินจำนวน ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี สามารถกู้เพิ่มได้อีกประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม หากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จะกู้เงินเพิ่มก็ต้องมีการพิจารณาถึงความเสี่ยง และภาระหนี้ในอนาคตด้วย เนื่องจากหากมีการกู้เงินเพิ่มขึ้น แต่ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้คืนได้ ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อสถานะการเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในระยะยาว

- ในกรณีที่สถานการณ์ด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงโลก มีความผันผวนและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ย่อมทำให้กรอบวงเงิน ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท ตามมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ ไม่เพียงพอสำหรับใช้เพื่อรักษาเสถียรภาพของระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ ประกอบกับที่ผ่านมากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มีฐานะทางการเงินติดลบอย่างต่อเนื่องมาตลอด จึงทำให้มีความจำเป็นต้องกู้ยืมเงิน ซึ่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ มาตรา ๒๖ วรรคสาม ก็กำหนดให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถกู้ยืมเงินได้ ในวงเงินไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท และสามารถเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินกู้ดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจได้ โดยการตราเป็นพระราชกฤษฎีกา เช่น พระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินกู้เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๔ พระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินกองทุนและกรอบวงเงินกู้เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งการกู้ยืมเงินของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงย่อมเป็นการก่อหนี้สาธารณะและกระทบต่อภาระทางคลังของประเทศ นอกจากนี้ มีการตราพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ให้กู้

- จากการที่มีการตราพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จะเห็นได้ว่าเมื่อเกิดวิกฤตขึ้นแล้ว มาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ เปิดช่องให้สามารถขยายวงเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปเรื่อย ๆ ซึ่งท้ายที่สุด หากยังไม่พอ ก็ต้องกลับมาสู่วงจรเดิม คือ การกู้เพิ่ม และตราพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันฯ ซึ่งหากสามารถบริหารจัดการเงินกองทุนให้อยู่ภายในวงเงินตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในกู้เงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้ชัดเจน ก็จะก่อให้เกิดประโยชน์ในการบริหารจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมากกว่าการขยายวงเงินกู้และตราพระราชกำหนดค้ำประกันกู้เงินดังกล่าว

- เพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันจากราคาน้ำมันโลกที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นต้องกู้เงินเป็นจำนวนประมาณ ๑๕๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยการตราพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินกองทุนและกรอบวงเงินกู้ เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคา

/น้ำมันเชื้อเพลิง ...

Thana

น้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ มาตรา ๒๖ บรรดสาม ซึ่งการตราพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวก่อให้เกิดการถกเถียงอย่างกว้างขวางในสังคมเพราะเกี่ยวข้องกับการใช้งบประมาณแผ่นดินและหนี้สาธารณะ ด้วยเหตุนี้ จึงมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า ควรกำหนดกรอบวงเงินกู้ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไว้อย่างชัดเจน และไม่ควรถูกเงินเกินกรอบวงเงินที่กำหนดไว้ เนื่องจากหากสามารถขยายกรอบวงเงินกู้ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ง่าย และเป็นเงินจำนวนมากจนเกินไปก็จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และอาจมีการใช้เงินที่ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ง่ายขึ้น

- ควรทบทวนปรับเพิ่มกรอบวงเงินกู้ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น ภาวะสงคราม ภาวะโรคระบาด เพื่อให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันไม่ให้ส่งผลกระทบต่อประชาชน และสามารถรักษาสภาพคล่องของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ได้

- เมื่อกฎหมายกำหนดให้สามารถเพิ่มวงเงินกู้ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตามความจำเป็นดังที่กล่าวมาข้างต้น ก็ควรกำหนดเพดานเงินกู้ที่ชัดเจน รวมทั้งหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการใช้ดุลพินิจในการปรับเพิ่มวงเงินหรือการกู้ยืมให้มีความชัดเจน แต่มีความยืดหยุ่นในการปรับเพดานเงินกู้ตามสถานการณ์ที่จำเป็น เช่น กำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไขให้ชำระหนี้ให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะมีการกู้เงินเพิ่มเติมได้ เพื่อป้องกันไม่ให้นี้ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงพุ่งสูงจนเกินไป และไม่ส่งผลกระทบเป็นการเพิ่มภาระของผู้บริโภค เป็นการเพิ่มภาระทางคลัง ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ

- ควรกำกับดูแลการบริหารกองทุนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัด การกู้ยืมเงินไม่ควรเป็นไปเพื่อสนับสนุนนโยบายประชานิยม

- การอุดหนุนราคาน้ำมันจนเป็นภาระของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ติดลบจำนวนประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท หากมองในด้านเศรษฐศาสตร์ คือ การผลักภาระต้นทุนของผู้บริโภค ที่ในปัจจุบันราคาน้ำมันไม่สะท้อนราคาที่แท้จริง หรือไม่สะท้อนภาระการจ่ายราคาน้ำมันที่แท้จริง แต่เป็นการผลักภาระให้ผู้บริโภคในอนาคต เพราะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องเก็บเงิน เพื่อนำมาชำระคืนหนี้ที่เกิดขึ้น ซึ่งภาระจะเกิดขึ้นในอนาคตในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ราคาน้ำมันที่อาจจะเพิ่มสูงขึ้น หรือรูปแบบภาษีที่รัฐบาลจะต้องออกมาตรการเพื่อชดเชยเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- หากรัฐบาลสามารถใช้มาตรการภาษีที่ยืดหยุ่นหรือปรับภาษีสรรพสามิตอย่างยืดหยุ่นได้ ก็จะสามารถบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันในตลาดโลก และอาจช่วยลดความจำเป็นในการใช้เงินหรือการขยายขนาดของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อชดเชยราคาน้ำมัน

- ปัจจุบันกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่สามารถดำรงสภาพคล่องได้ จึงจำเป็นต้องมีการกู้เงินเพื่อรักษาสภาพคล่องซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพและความยั่งยืนในระยะยาว ทั้งนี้ สาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการขาดสภาพคล่องคือการใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกองทุน

- การขาดสภาพคล่องของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยที่ส่งผลการคืนเงินค้างชำระให้แก่ผู้ประกอบการซึ่งมีผลกระทบต่อการค้าเงินงานและสภาพคล่องของผู้ประกอบการ

๑.๘ โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมัน

ผู้มีหน้าที่ส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ ได้แก่ ผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นโรงกลั่น ผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และผู้ซื้อหรือได้มาซึ่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวจากการแยกก๊าซธรรมชาติที่ซื้อหรือได้มาจากรัฐผู้รับสัมปทาน หรือผู้รับสัญญาแบ่งปันผลผลิตตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมส่งเข้ากองทุนตามอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ซึ่งผู้มีหน้าที่ดังกล่าวยอมส่งผ่านต้นทุนในส่วนนี้ (Pass-through) ไปให้กับประชาชน และเป็นเหตุให้ผู้บริโภคต้องจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น ดังนั้น การอุดหนุนจึงไม่ควรเป็นการอุดหนุนทั่วไป แต่ควรกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจนตามความจำเป็นและนโยบายของรัฐบาล และคำนึงถึงการสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามกลไกตลาด

๑.๙ สถานะของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีสถานะเป็นทุนหมุนเวียนซึ่งไม่เป็นนิติบุคคล อยู่ภายใต้การควบคุมกำกับของกรมบัญชีกลาง ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับจำนวนเงินสูงสุดที่ทุนหมุนเวียนพึงมีไว้เพื่อใช้จ่าย และการนำทุนหรือผลกำไรส่วนเกินของทุนหมุนเวียนส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่แตกต่างจากกองทุนหมุนเวียนอื่น ๆ เพราะมีการประมาณการฐานะของกองทุนทุกสัปดาห์ และการเบิกจ่ายเงินมีจำนวนมาก และเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในขณะที่ทุนหมุนเวียนอื่นมีการเบิกจ่ายตามเงื่อนไขของกองทุนนั้น ๆ โดยมีได้อิงกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา จึงมีผลทำให้เงินที่พึงมีไว้ใช้จ่ายไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (สกนช.) จึงขาดความคล่องตัวในการดำเนินงาน และไม่สามารถดึงดูดหรือสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาทำงานได้ ทั้งนี้ แม้ว่าการปรับเปลี่ยนสถานะของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นกองทุนหมุนเวียน จะมีข้อดีในแง่ของการบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน แต่ก็นำมาซึ่งข้อจำกัดบางประการในการบริหารงานของ สกนช. เช่น การบริหารงานขาดความคล่องตัวและล่าช้า มีข้อจำกัดเรื่องโครงสร้างและอัตรากำลังที่ไม่เพียงพอต่อภาระงาน

- การบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ควรอยู่ภายใต้พระราชกฤษฎีกากำหนดจำนวนเงินสะสมสูงสุด และการนำทุนหรือผลกำไรส่วนเกินของทุนหมุนเวียนส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๑ เนื่องจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นทุนหมุนเวียนมีลักษณะของการจ่ายเงินเข้า - ออก อย่างต่อเนื่อง ซึ่งแตกต่างจากทุนหมุนเวียนอื่น ๆ ที่มีการกั้นเงินรายได้ (Earmarked Tax) เพื่อให้หน่วยงานของรัฐนำไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงานนั้น หรือเพื่อการหนึ่งการใดเป็นการเฉพาะ ดังนั้นการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงอาจไม่เหมาะสมกับการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากเงื่อนไขในการบริหารจัดการเงินทุนมีความแตกต่างจากกองทุนหมุนเวียนอื่น จึงควรพิจารณาแนวทางที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- มาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันน้ำมันเชื้อเพลิงฯ กำหนดให้ สกนช. มีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐที่เป็นนิติบุคคลและไม่เป็นส่วนราชการ ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ก.พ.ร. ในส่วนที่เกี่ยวกับตัวชี้วัดต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงก็มีสถานะเป็นทุนหมุนเวียน ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแล

/ของกรมบัญชีกลาง ...



ของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ ด้วย ซึ่งไม่มีการกำหนดกรอบอัตราเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลของทุนหมุนเวียนอย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การบริหารงานบุคคลในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานใน สกนช. โดยให้อำนาจแก่คณะกรรมการบริหาร กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวเอง โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

๑.๑๐ การใช้มาตรการภาษีสรรพสามิตเป็นเครื่องมือบรรเทาปัญหาวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

- การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เป็นกลไกที่รัฐบาลใช้ดำเนินการ เพื่อจัดเก็บรายได้จากผู้บริโภคสินค้า พุ่มเฟื่อยหรือสินค้าที่ต้องการควบคุมการบริโภค โดยภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นแหล่ง รายได้หนึ่งที่มีความสำคัญของประเทศ อย่างไรก็ตาม มีข้อถกเถียงเกี่ยวกับความเป็นธรรมของการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตจากการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากภาระภาษีดังกล่าวอาจตกอยู่กับผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉพาะ ในภาคการประกอบธุรกิจขนส่งหรือการประกอบอาชีพหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น รถบรรทุกสินค้า รถยนต์ ขนส่งสินค้า รถยนต์โดยสาร จึงมีข้อเสนอแนะให้พิจารณาปรับปรุงนโยบายภาษีสรรพสามิตให้มีความยืดหยุ่น และเป็นธรรมมากขึ้น เช่น การใช้มาตรการภาษีสรรพสามิต เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดหรือการใช้พลังงาน ทดแทนมากขึ้น หรือการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตเป็นการชั่วคราว ในสภาวะการณ์ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัว เพิ่มขึ้น จนส่งผลกระทบต่อการค้าของประชาชน

- ควรมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกรมสรรพสามิตกับกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อใช้มาตรการต่าง ๆ ของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงร่วมกับมาตรการทางภาษีสรรพสามิตให้เป็นไปอย่างสอดคล้องกัน ทั้งระบบ ซึ่งจะส่งผลทำให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างยั่งยืนและรอบด้าน

๑.๑๑ ข้อยกเว้นไม่ต้องส่งเงินเข้ากองทุน

- มาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ กำหนดข้อยกเว้นในกรณีที่มีการนำน้ำมันเชื้อเพลิงมาใช้เป็นวัตถุดิบ ไม่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีการกำหนด ร้อยละหรือสัดส่วนของการนำมาใช้ว่าเป็นอัตราเท่าใดจึงจะได้รับการยกเว้น ดังนั้น จึงควรกำหนดให้ชัดเจนว่า สัดส่วนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำมาเป็นวัตถุดิบที่จะได้รับยกเว้นไม่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีสัดส่วน เท่าใด

- ควรพิจารณายกเลิกข้อยกเว้นสำหรับผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีที่ไม่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมัน เชื้อเพลิง

๑.๑๒ การยื่นคำขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

เนื่องจากมาตรา ๓๓ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ กำหนดให้บุคคลผู้ที่ส่งเงิน เข้ากองทุน โดยไม่มีหน้าที่ส่งเงินเข้ากองทุน หรือส่งเงินเข้ากองทุนเกินกว่าจำนวนที่มีหน้าที่ต้องส่ง บุคคลผู้นั้น มีสิทธิได้รับเงินคืน โดยการยื่นคำขอรับเงินคืนต่อสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามระเบียบที่สำนักงานกองทุน น้ำมันเชื้อเพลิงกำหนด ซึ่งในทางปฏิบัติ เมื่อสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้รับคำขอแล้วจะสอบถามไปยัง หน่วยปฏิบัติ คือ กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร หรือกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ แล้วแต่กรณี เกี่ยวกับการตรวจนับ ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่บุคคลดังกล่าวใช้เป็นฐานในการส่งเงินเข้ากองทุน ดังนั้น เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว และคล่องตัวมากยิ่งขึ้น จึงมีข้อเสนอแนะว่า ในกรณีนี้ ควรกำหนดให้ผู้มีสิทธิยื่นคำขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมัน เชื้อเพลิง สามารถยื่นคำขอต่อหน่วยปฏิบัติได้เช่นเดียวกับกรณีที่ส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

๑.๑๓ การใช้มาตรการลงโทษทางอาญา

- บทบัญญัติในพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ ที่กำหนดโทษทางอาญา เช่น มาตรา ๔๓ กำหนดความผิดฐานไม่ให้ถ้อยคำ หรือไม่ส่งบัญชี เอกสารหรือหลักฐาน หรือวัตถุใดแก่พนักงานเจ้าหน้าที่มีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งเป็นโทษอาญาในลักษณะที่ไม่ร้ายแรง จึงมีข้อเสนอแนะว่า ควรยกเลิกโทษทางอาญาดังกล่าวและเปลี่ยนการลงโทษอาญาเป็นการปรับแทน

- ในกรณีที่จะกำหนดให้การฝ่าฝืนไม่กระทำหรือกระทำการใดที่จะเป็นความผิดและมีโทษอาญานั้น ควรพิจารณากำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องมีเจตนาทุจริตเป็นเจตนาพิเศษอันเป็นองค์ประกอบความผิดด้วย

- การกำหนดโทษอาญาควรกำหนดเฉพาะในกรณีที่ก่อให้เกิดความเสียหายและผลกระทบต่อเศรษฐกิจอย่างร้ายแรงโดยมีเจตนาทุจริต

๑.๑๔ การบริหารงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- การบริหารงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรคำนึงถึงความคุ้มค่า ต้นทุน เสถียรภาพความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ความยั่งยืนทางการคลังของภาครัฐ และความสอดคล้องกับกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

- ควรมีการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและเผยแพร่ให้เป็นที่ประจักษ์ เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนได้ว่าการใช้เงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

- ควรมีการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่โปร่งใส และกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจสอบการใช้เงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างชัดเจน

- ควรพิจารณาปรับบทบาทในอนาคตของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรองรับการพัฒนาเทคโนโลยีพลังงานที่มุ่งเน้นการใช้พลังงานทดแทน ซึ่งก่อให้เกิดมลภาวะน้อยกว่าการใช้พลังงานจากฟอสซิล รวมทั้งการใช้มาตรการภาษีคาร์บอน (Carbon Tax) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการสิ่งแวดล้อม และจูงใจให้ประชาชนปรับตัว และลดการพึ่งพาน้ำมันเชื้อเพลิงในระยะยาว ซึ่งมาตรการอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างต่อเนื่องไม่สอดคล้องกับบทบาทดังกล่าว

- สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จำเป็นต้องพัฒนาบุคลากรในการวิเคราะห์สถานการณ์ที่ทันสมัย และมีความยืดหยุ่นมากขึ้น เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ในการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ควรมีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมครบถ้วน และตัดสินใจอย่างรอบคอบ

๑.๑๕ การสรรหาผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

- พระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ มาตรา ๒๐ กำหนดให้ สกนช. มีผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารกิจการของสำนักงาน โดยหลักเกณฑ์และวิธีการสรรหาให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงกำหนด แต่กระบวนการสรรหาผู้อำนวยการคนใหม่ อาจใช้ระยะเวลานาน จึงทำให้การทำงานของ สกนช. ขาดความต่อเนื่อง และควรกำหนดเรื่องผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนผู้อำนวยการไว้อย่างชัดเจนเช่นเดียวกับการพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน (องค์การมหาชน) พ.ศ. ๒๕๔๖

๑.๑๖ การสร้างพฤติกรรมการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ดีให้กับประชาชน

การที่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงใช้มาตรการอุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลถือเป็นการบิดเบือน กลไกราคา และทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจใช้น้ำมันดีเซลมากกว่าเบนซินซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าการใช้ น้ำมันประเภทอื่น จึงไม่สอดคล้องกับนโยบายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ ประชาชนไม่เกิดความตระหนักรู้ถึงการประหยัดพลังงานน้ำมัน รวมถึงไม่มีแรงจูงใจที่เพียงพอในการเปลี่ยนจากการใช้พลังงาน ฟอสซิลไปเป็นพลังงานสะอาดที่สร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า เช่น รถยนต์ไฟฟ้า (EV) เป็นต้น

๑.๑๗ ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- ควรมีการพิจารณาบทบาทของการเปลี่ยนแปลงบทบาท วัตถุประสงค์ หน้าที่และอำนาจของกองทุน น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีพลังงานและโครงสร้างพลังงานของประเทศในอนาคต
- ควรมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายอุดหนุน โดยเน้นไปที่การอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแบบมุ่งเป้า (Targeted Subsidy) เช่น กลุ่มเปราะบาง และกลุ่มที่ไม่เปราะบาง หรือผู้ใช้รถ ผู้มีรายได้น้อยหรือกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันสูง ผู้ประกอบการที่ต้องพึ่งพิงน้ำมันเชื้อเพลิงในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากการให้การอุดหนุนแก่ทุกกลุ่มผู้บริโภค อาจไม่ก่อให้เกิดความคุ้มค่าและเป็นธรรม
- ควรมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตรงตามวัตถุประสงค์ เช่น การใช้ระบบฐานข้อมูล การใช้แอปพลิเคชัน
- ควรพิจารณารวมกองทุนที่เกี่ยวข้องกับพลังงานที่มีอยู่ในปัจจุบันเข้าด้วยกัน เช่น กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และกองทุนพัฒนาไฟฟ้า เพื่อให้การบริหารจัดการ และการวางแผนนโยบายด้านพลังงานของประเทศ มีความชัดเจนไปในทิศทางเดียวกัน สามารถวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมของโครงสร้างพลังงานของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ควรพิจารณาว่าน้ำมันเชื้อเพลิง ควรถูกจัดอยู่ในประเภทสินค้าจำเป็น หรือสินค้าฟุ่มเฟือย เพราะการจัดประเภทเช่นนี้ จะส่งผลต่อการวางแผนภาษีและการจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต
- บทบาทของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรจะมีมากขึ้น แต่ยังคงมีความยืดหยุ่นและสามารถปรับตัวตามสถานการณ์ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดวิกฤตทางด้านพลังงาน ส่วนผู้ประกอบการจะต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายหรือโครงสร้างการบริหารจัดการพลังงาน
- ในอนาคตกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรมีการบริหารจัดการที่ดีขึ้น โดยเฉพาะในช่วงที่น้ำมันมีราคาถูก ควรมีการเก็บเงินเข้ากองทุนเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับวิกฤตในอนาคต ไม่ควรปล่อยให้ราคาน้ำมันลดลง โดยไม่มีการเก็บเงินเข้ากองทุน ในขณะเดียวกันภาครัฐควรมีการกำกับดูแลและสนับสนุนผู้ประกอบการอย่างเหมาะสม ไม่ควรกำหนดนโยบายที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการมากเกินไป

/๒. กฎหมายลำดับรอง ...

WMS

๒. กฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒

สำหรับการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการสัมมนาในส่วนของกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ ปรากฏข้อมูลว่า ในทางปฏิบัติของหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายลำดับรอง คือ กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ประกอบกับภาคเอกชน ผู้มีหน้าที่ส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือผู้มีสิทธิได้รับเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งสถาบันการเงินที่เกี่ยวข้อง มักไม่พบกับปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายลำดับรองเท่าใดนัก เนื่องจากปัจจุบัน ได้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการดำเนินการ จึงเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคเอกชน และได้รับความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายเป็นอย่างดี ซึ่งผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายลำดับรองมีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสรุปได้ ดังนี้

๒.๑ ประกาศกระทรวงพลังงาน เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒

ไม่พบปัญหาการบังคับใช้ และไม่พบผลกระทบอันไม่พึงประสงค์จากประกาศฉบับนี้ แต่อย่างใด

๒.๒ ประกาศคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหาผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓

ในทางปฏิบัติที่ผ่านมา กระบวนการสรรหาผู้อำนวยการ สกนช. คนใหม่ใช้ระยะเวลาานาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของสำนักงานเพราะขาดความต่อเนื่อง

๒.๓ ประกาศคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่อง หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ (ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๓)

เห็นด้วยกับมาตรการที่กำหนดให้มีการเปรียบเทียบ เพื่อให้คดีเลิกกันไปโดยไม่ต้องฟ้องคดีต่อศาล เนื่องจากมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน สามารถลดภาระในการดำเนินคดีต่อศาล

๒.๔ ระเบียบสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงว่าด้วยการขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๓

การขอรับเงินคืนของผู้ที่ส่งเงินเข้ากองทุน โดยไม่มีหน้าที่ส่งเงินเข้ากองทุน หรือส่งเงินเข้ากองทุนเกินกว่าจำนวนที่มีหน้าที่ต้องส่งตามระเบียบนี้ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องสอบถามหน่วยปฏิบัติ (กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร หรือกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ) เกี่ยวกับการตรวจนับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่บุคคลดังกล่าวใช้เป็นฐานในการส่งเงินเข้ากองทุนด้วย ซึ่งเป็นการสร้างขั้นตอนอันไม่จำเป็น ดังนั้น การขอเงินคืนในกรณีนี้ จึงควรกำหนดให้สามารถยื่นคำขอต่อหน่วยปฏิบัติ เช่นเดียวกับกรณีการส่งเงินเข้ากองทุน

๒.๕ ประกาศสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่อง นโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๕

การเผยแพร่ข้อมูลผ่านช่องทางต่าง ๆ ควรคำนึงถึง ข้อมูลส่วนบุคคล รวมไปถึงข้อมูลบางประการ ที่มีผลต่อการประกอบการทางธุรกิจและความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าวด้วย

/๒.๖ ประกาศกรมสรรพสามิต ...

ท.พ.ส.ช.

๒.๖ ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง การขอรับเงินชดเชย การขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และการส่งเงินชดเชยคืนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ลงวันที่ ๒๐ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

- เห็นด้วยกับการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาปรับใช้ในการดำเนินงาน และควรเพิ่มช่องทางในการส่งเงินหรือขอรับเงินคืน

- การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการขอรับเงินชดเชยหรือขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรอนุญาตให้มีการหักลบยอดเงินที่จะต้องส่งเข้ากองทุนกับเงินที่จะได้รับเงินชดเชยจากกองทุน (Offset) เพื่อเป็นการลดภาระของผู้เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายผู้ประกอบการที่ไม่ต้องรอการคืนเงิน และฝ่ายหน่วยงานของรัฐที่ลดขั้นตอนและระยะเวลาในการตรวจสอบ และยังสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ ซึ่งจะช่วยให้สภาพคล่อง ลดภาระและสนับสนุนผู้ประกอบการได้เป็นอย่างมาก

๒.๗ ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๖/๒๕๖๓ เรื่อง การส่งเงิน การขอรับเงินชดเชย การขอรับเงินคืน และการส่งเงินชดเชยคืน ตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓

- เห็นด้วยกับการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาปรับใช้ในการดำเนินงาน และควรเพิ่มช่องทางในการส่งเงินหรือขอรับเงินคืน

- การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการขอรับเงินชดเชยหรือขอรับเงินคืนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรอนุญาตให้มีการหักลบยอดเงินที่จะต้องส่งเข้ากองทุนกับเงินที่จะได้รับเงินชดเชยจากกองทุน (Offset) เพื่อเป็นการลดภาระของผู้เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายผู้ประกอบการที่ไม่ต้องรอการคืนเงิน และฝ่ายหน่วยงานของรัฐที่ลดขั้นตอนและระยะเวลาในการตรวจสอบ และยังสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ ซึ่งจะช่วยให้สภาพคล่อง ลดภาระและสนับสนุนผู้ประกอบการได้เป็นอย่างมาก

๒.๘ ประกาศกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ เรื่อง การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการขอรับเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ซื้อหรือได้มาจากการแยกก๊าซธรรมชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๖๒

- เห็นด้วยกับการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาปรับใช้ในการดำเนินงาน และควรเพิ่มช่องทางในการส่งเงินหรือขอรับเงินคืน

- การส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการขอรับเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรอนุญาตให้มีการหักลบยอดเงินที่จะต้องส่งเข้ากองทุนกับเงินที่จะได้รับเงินชดเชยจากกองทุน (Offset) เพื่อเป็นการลดภาระของผู้เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายผู้ประกอบการที่ไม่ต้องรอการคืนเงิน และฝ่ายหน่วยงานของรัฐที่ลดขั้นตอนและระยะเวลาในการตรวจสอบ และยังสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ ซึ่งจะช่วยให้สภาพคล่อง ลดภาระและสนับสนุนผู้ประกอบการได้เป็นอย่างมาก

๒.๙ ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- เนื่องจากสภาพสังคมในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี ดังนั้นจึงควรพัฒนารูปแบบวิธีการและช่องทางในการยื่นคำขอต่าง ๆ ให้มีความสะดวก ประหยัด และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เช่น การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้อำนวยความสะดวกและลดภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ประกอบการ และผู้ที่เกี่ยวข้อง การสร้างแพลตฟอร์ม การสร้างแอปพลิเคชัน อย่างไรก็ตาม จำต้องพิจารณาเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลประกอบด้วย

/- กองทุนน้ำมัน ...

Ward

- กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรเน้นการทำงานเชิงรุกมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสถานการณ์ด้านราคาน้ำมันเปลี่ยนแปลงและมีความผันผวนเป็นอย่างมาก รวมทั้งต้องคำนึงถึงเปลี่ยนแปลงในบริบทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น พลังงานสะอาด การพัฒนาของเทคโนโลยี พฤติกรรมการบริโภคที่เน้นเรื่องความยั่งยืน ด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- ควรมีการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์การประกาศใช้กฎ ระเบียบ ประกาศ ฯลฯ รวมทั้งมีการสื่อสารและทำให้เข้าใจได้โดยง่ายเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติได้ถูกต้อง เช่น การจัดทำอินโฟกราฟิกส์

- ควรพิจารณาทบทวนและปรับปรุงพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๖๒ และกฎที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ