

<http://www.thaigov.go.th>

(โปรดตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรีที่เป็นทางการจากสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง)

วันนี้ 17 มิถุนายน 2568 เวลา 10.00 น. นางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะรัฐมนตรี ณ ห้องประชุม 501 ตึกบัญชาการ 1 ทำเนียบรัฐบาล ซึ่งสรุปสาระสำคัญดังนี้

กฎหมาย

1. เรื่อง ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร [มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางสินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset Hub) ของโลก]
2. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ.
3. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมัน (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
4. เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ.
5. เรื่อง ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ.
6. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

เศรษฐกิจ-สังคม

7. เรื่อง ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 (เรื่อง การกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์) เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขต่ออายุหนังสืออนุญาตการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ประเภทป่าเพื่อการอนุรักษ์ ตาม มติคณะรัฐมนตรี (ลุ่มน้ำชั้น 1) เพื่อการทำเหมืองแร่
8. เรื่อง ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา
9. เรื่อง โครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 ของการไฟฟ้านครหลวง
10. เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราชเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว
11. เรื่อง ขออนุมัติโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
12. เรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM_{2.5} ฤดูการผลิต ปี 2567/2568
13. เรื่อง การจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ให้กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
14. เรื่อง การเสนอตัวขอเป็นเจ้าภาพการจัดการแข่งขันรถยนต์ชิงแชมป์โลก รายการ FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP ในประเทศไทย ประจำปี 2571 - 2575 (5 ปี)

15. เรื่อง ขอความเห็นชอบการกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวและงานรายปีใหม่ ปี 2567 ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
16. เรื่อง ขอแจ้งเลื่อนการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2568

ต่างประเทศ

17. เรื่อง รายงานการทบทวนการดำเนินการตามวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 ระดับชาติโดยสมัครใจของไทย พุทธศักราช 2568
18. เรื่อง การขอรับความเห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในกรอบความร่วมมืออาเซียน
19. เรื่อง สรุปผลการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสมัยที่ 29 (COP 29) และการประชุมอื่นที่เกี่ยวข้อง ณ กรุงบากู สาธารณรัฐอาเซอร์ไบจาน

แต่งตั้ง

20. เรื่อง ขออนุมัติแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (กระทรวงยุติธรรม)
21. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการระดับทรงคุณวุฒิ (กระทรวงสาธารณสุข)
22. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญให้ดำรงตำแหน่งประเภทบริหารระดับสูง (กระทรวงวัฒนธรรม)
23. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการการเมือง (สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี)

กฎหมาย

1. เรื่อง ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร [มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางสินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset Hub) ของโลก]

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร [มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางสินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset Hub) ของโลก] ตามที่กระทรวงการคลัง เสนอ

สาระสำคัญของเรื่อง

1. ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร [มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางสินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset Hub) ของโลก] ที่กระทรวงการคลังเสนอ มีสาระสำคัญเป็นการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับกำไรส่วนทุน (Capital Gains) จากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล (คริปโทเคอร์เรนซีหรือโทเคนดิจิทัล) ผ่านผู้ประกอบการธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัลที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัล [ศูนย์ซื้อขายสินทรัพย์ดิจิทัล (Exchange) นายหน้าซื้อขายสินทรัพย์ดิจิทัล (Broker) ผู้ค้าสินทรัพย์ดิจิทัล (Dealer)] [เดิมภาระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับ

การขายคริปโทเคอร์เรนซีหรือโทเคนดิจิทัล คือ ผู้ขายจะต้องนำ Capital Gains ที่ได้จากการขายโดยหักส่วนที่ขาดทุน (Capital Loss) แล้วหักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ 15 เหลือเท่าใด ต้องนำไปรวมคำนวณภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาอีกครั้งหนึ่ง] ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2572

ทั้งนี้ เพื่อให้การยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับ Capital Gains จากการขายสินทรัพย์ดิจิทัลดังกล่าวมีมาตรฐานใกล้เคียงกับการขายหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์ (ในการขายหลักทรัพย์เมื่อนักลงทุนได้รับกำไรจากการขายหุ้นออกไปในราคาที่สูงกว่าราคาซื้อหรือ Capital Gains นักลงทุนที่เป็นบุคคลธรรมดาจะได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้สำหรับ Capital Gains จากการขายหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แต่หากเป็นนิติบุคคลจะต้องนำ Capital Gains ดังกล่าวรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล) และเพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนสินทรัพย์ดิจิทัลในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันเป็นศูนย์กลางสินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset Hub) นอกจากนี้ กระทรวงการคลังได้ออกมาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการชั่วคราว 5 ปี (ปี 2568 - ปี 2572) เพื่อให้สามารถติดตามและประเมินผลได้เป็นระยะ ๆ

2. กระทรวงการคลังได้รายงานประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับตามมาตรา 27 และมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 แล้ว โดยคาดว่าจะมาตรการดังกล่าวจะทำให้รัฐสูญเสียรายได้ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาปีละประมาณ 20 ล้านบาท (รวมระยะเวลามาตรการ 5 ปี จะทำให้รัฐสูญเสียรายได้ 100 ล้านบาท) ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่ไม่มาก แต่จะมีรายได้ภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มเพิ่มขึ้นในระยะปานกลางจากการเติบโตของธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัลและธุรกิจเกี่ยวเนื่องในประเทศไทยรวมกันไม่น้อยกว่า 1,000 ล้านบาท

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ พิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้องต่อหลักการของร่างกฎกระทรวงดังกล่าว โดยสำนักงานงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการภาษีและการลงทุนในสินทรัพย์ดิจิทัลให้ถูกต้องครบถ้วน ควบคู่ไปกับการกำหนดแนวทางในการกำกับดูแลสินทรัพย์ดิจิทัลอย่างรัดกุมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ลงทุนไปพร้อมกันตลอดจนติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์และรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการภาษีดังกล่าวเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการดำเนินการตามนโยบายแห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ต่อไป

2. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ. ตามที่กระทรวงพลังงาน (พณ.) เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของกระทรวงคมนาคมไปประกอบการพิจารณาด้วยแล้วดำเนินการต่อไปได้

สาระสำคัญของเรื่อง

1. ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ. ที่กระทรวงพลังงานเสนอ เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (เพิ่มวิธีการขนส่งน้ำมันนอกจากการนำถังขนส่งน้ำมันไปตoringหรือสร้างไว้กับโครงรถหรือแคร่รถไฟอย่างถาวร) เช่น การกำหนดลักษณะและการติดตั้งถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ การรับหรือจ่ายน้ำมัน การขนส่งน้ำมัน และการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ และการป้องกันและระงับอัคคีภัย เพื่อเป็นทางเลือกเพิ่มเติมจากรูปแบบการขนส่งน้ำมันที่ใช้ในปัจจุบันและเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ (ผู้ประกอบการควบคุมประเภทที่ 3 ถังขนส่งน้ำมัน) ในการขนส่งน้ำมันระหว่างประเทศสามารถประกอบกิจการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ให้มีความปลอดภัยและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและเทคโนโลยีในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็น	รายละเอียด
1. บทนิยาม (ร่างข้อ 2)	- กำหนดบทนิยาม เช่น “ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้” หมายความว่า ถังขนส่งน้ำมันตามกฎหมายว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข

	เกี่ยวกับการแจ้ง การอนุญาต และอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง (ได้แก่ ภาษีสำหรับบรรจุน้ำมันเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันที่มีปริมาณความจุเกิน 500 ลิตรขึ้นไป ที่นำมาตรึงไว้กับตัวโครงรถหรือแคร่รถไฟหรือที่สร้างเข้าไว้ด้วยกันกับตัวรถ) 2) “โครงป้องกัน” หมายความว่า โครงสร้างที่ประกอบด้วยแท่นรองรับ (skids) โครงกรอบ (frameworks) และคานหาม (cradles) เพื่อใช้ในการติดตั้งถึงระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ไว้ภายใน โดยมีวัตถุประสงค์ในการป้องกันอันตรายและใช้สำหรับเคลื่อนย้ายด้วยอุปกรณ์สำหรับยกบริเวณแท่นรองรับหรือสามารถเกี่ยวและยกที่หุของโครงกรอบหรือคานหาม 3) “อุปกรณ์สำหรับเคลื่อนย้ายถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้” หมายความว่า รถยกหรือปั้นจั่นตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรืออุปกรณ์ลักษณะอื่นที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้
2. หมวด 1 บททั่วไป (ร่างข้อ 3 - 7)	● กำหนดให้การขนส่งถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องมีการติดตั้งโครงป้องกันและต้องจัดให้มีการตรึงไว้กับตัวโครงรถหรือแคร่รถไฟเพื่อป้องกันมิให้ถึงขนส่งน้ำมันเคลื่อนที่หรือล้มระหว่างการขนส่ง โดยให้ใช้รถบรรทุกที่มีจำนวนเพลาล้อ กงล้อและยาง ตั้งแต่ 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ขึ้นไปหรือรถไฟ และห้ามมิให้ขนส่งโดยใช้รถพ่วง (ร่างข้อ 3 - 4) ● กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องจัดให้มีระบบการจัดเก็บเอกสารพร้อมแบบก่อสร้างและรายการคำนวณความมั่นคงแข็งแรง และรายงานผลการทดสอบและตรวจสอบเกี่ยวกับถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 5) ● กำหนดให้การออกแบบการติดตั้งถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ต้องกระทำหรือได้รับการรับรองโดยวิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม รวมทั้งการทดสอบและตรวจสอบดังกล่าวต้องกระทำโดยผู้ทดสอบและตรวจสอบซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนด (ร่างข้อ 6 - 7)
3. หมวด 2 ลักษณะของถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ (ร่างข้อ 8 - 14)	● กำหนดให้ถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ต้องได้รับการออกแบบและสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เช่น หลักเกณฑ์ใน ADR [หลักเกณฑ์ในความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมการการเศรษฐกิจของยุโรป แห่งสหประชาชาติ (Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail: ADR)] เป็นต้น (ร่างข้อ 8) ● กำหนดให้การออกแบบถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ มีแบบแสดงรายละเอียด และรายการคำนวณ เช่น ต้องถูกออกแบบเพื่อใช้ในการขนส่ง วัสดุที่ใช้ในการผลิตถึงและอุปกรณ์ที่สัมผัสหรืออาจสัมผัส กับน้ำมันต้องเป็นชนิดที่ใช้กับน้ำมันได้ หรือไม่ทำปฏิกิริยากันจนทำให้เกิดส่วนประกอบที่เป็นอันตราย เป็นต้น (ร่างข้อ 9 - 10) ● กำหนดให้ถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องมีอุปกรณ์ติดกับถึง เช่น ช่องเปิดด้านบนที่เป็นช่องสำหรับตรวจสอบสภาพภายในถึงหรือช่องสำหรับคนและต้องมีแผ่นป้ายทำด้วยโลหะติดแน่นในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนหรือตรวจสอบได้และไม่ทำให้เสียความมั่นคงแข็งแรงแก่ตัวถึง (ร่างข้อ 11 - 12)

	● กำหนดให้ต้องมีเครื่องสูบน้ำมันที่เป็นชนิดที่ใช้กับน้ำมันได้และต้องติดตั้งอุปกรณ์วัดระดับของเหลวที่ใช้กับน้ำมันได้อย่างน้อย 1 ตัว ในถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 13 - 14)
4. หมวด 3 การติดตั้งถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ (ร่างข้อ 15 - 24)	● กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมัน ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ต้องได้รับการประกอบเข้ากับโครงป้องกันและมีความเหมาะสมในการใช้งานกับอุปกรณ์สำหรับยกและยึดตัวบรรทุกสินค้า ยกเว้นเมื่อมีการรับหรือจ่ายน้ำมัน โดยต้องตรึงไว้กับโครงของรถบรรทุกหรือแคร่ของรถไฟถังขนส่งน้ำมันอย่างมั่นคงแข็งแรงและสามารถรับแรงในทิศทางต่าง ๆ ซึ่งต้องได้รับการทดสอบตามที่มาตรฐาน ISO 1496-3 กำหนด (ร่างข้อ 15 - 18) ● กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้มีช่องเปิดด้านบน 2 ลักษณะ คือ ช่องสำหรับตรวจสอบสภาพภายในถังและช่องสำหรับคนลง โดยในกรณีที่มีปริมาณความจุหรือแบ่งเป็นห้องที่มีปริมาณความจุต่อห้องตั้งแต่ 1,900 ลิตรขึ้นไป ต้องมีอุปกรณ์ควบคุมความดันเกินพิกัดชนิดที่ใช้สปริง (spring-loaded) และต้องติดตั้งไว้บริเวณด้านบนของถัง และในกรณีที่มีปริมาณความจุหรือแบ่งเป็นห้องที่มีปริมาณความจุต่อห้องไม่เกิน 1,900 ลิตร สามารถใช้อุปกรณ์ควบคุมความดันเกินพิกัดชนิดแผ่นแตก (frangible disc) ได้ รวมทั้งต้องมีอุปกรณ์ควบคุมความดันสูญญากาศด้วย (ร่างข้อ 19 - 21) ● กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้มีช่องเปิดด้านล่างประกอบด้วยอุปกรณ์ 3 ชุด ที่ทำงานเป็นอิสระต่อกัน โดยให้ติดตั้งเรียงลำดับได้แก่ 1) วาล์วแบบปิดตัวเอง (self-closing internal stop-valve) 2) วาล์วเปิดปิดต้องติดตั้งอยู่ภายนอกถัง และ 3) ฝาปิดส่วนปลายของช่องเปิดด้านล่าง (ร่างข้อ 22) ● กำหนดให้การรับหรือจ่ายน้ำมันในเขตพื้นที่และภายในสถานที่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงกำหนด ต้องติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 ด้วย (ร่างข้อ 23)
5. หมวด 4 การทดสอบและตรวจสอบ (ร่างข้อ 25 - 26)	● กำหนดให้มีการทดสอบและตรวจสอบถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ที่ผลิตหรือสร้างขึ้นใหม่ หรือเมื่อครบกำหนดการทดสอบและตรวจสอบ หรือถึงที่ผ่านการใช้งานแล้วหรือเมื่อได้รับความเสียหายที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา (ร่างข้อ 25 - 26)
6. หมวด 5 ระบบไฟฟ้า (ร่างข้อ 27 - 29)	● กำหนดให้อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า และบริภัณฑ์ที่นำมาใช้กับถังขนส่ง น้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องเป็นชนิดป้องกันการระเบิด (explosion proof) โดยต้องมีจุดสำหรับต่อสายดินอย่างน้อย 1 จุด และมีการต่อฝาก (bonding) ซึ่งต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลหรือมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (ร่างข้อ 27 - 29)
7. หมวด 6 การรับหรือจ่ายน้ำมัน การขนส่งน้ำมัน และการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 30 - 42)	● กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องจัดให้มีผู้ปฏิบัติงานที่ผ่านการฝึกอบรมควบคุมดูแลในระหว่างที่มีการขนส่ง หรือเมื่อมีการรับ การจ่าย หรือถ่ายเทน้ำมันของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ โดยผู้ขับรถบรรทุกหรือรถไฟบรรทุกถังขนส่งน้ำมันต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางกำหนด หรือตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาแล้วแต่กรณี และบรรจุน้ำมันตลอด

	ระยะเวลาที่ทำการขนส่งได้ไม่เกินร้อยละ 97 ของปริมาณความจุแต่ละห้อง (ร่างข้อ 30 - 31) ● กำหนดให้ก่อนจะทำการรับหรือจ่ายน้ำมัน ต้องมีการตรวจสอบระบบท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 ช่องเปิดด้านบนหรือช่องเปิดด้านล่างของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้เชื่อมต่อกับท่อรับหรือจ่ายน้ำมันของถังเก็บน้ำมันอย่างสมบูรณ์ หากจะทำการรับหรือจ่ายน้ำมันโดยไม่ใช้ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 ต้องเปิดช่องเปิดด้านบนเพื่อระบายความดันหรือความดันสูญญากาศ (ร่างข้อ 32) ● กำหนดวิธีการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ เช่น ให้ยกบริเวณโครงป้องกันด้วยอุปกรณ์สำหรับเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้โดยเฉพาะเท่านั้น (ร่างข้อ 33 - 35) ● กำหนดวิธีการติดตั้งแบตเตอรี่ของรถบรรทุกหรือรถไฟบรรทุกถังขนส่งน้ำมันโดยต้องไม่ติดตั้งในด้านเดียวกับด้านที่ติดตั้งท่อรับหรือจ่ายน้ำมันและหัวท่อระบายไอน้ำมัน (ร่างข้อ 36) ● กำหนดวิธีการรับหรือจ่ายน้ำมัน เช่น ห้ามกระทำการใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดเปลวไฟหรือประกายไฟในบริเวณที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมัน การรับน้ำมันต้องกระทำภายในคลังน้ำมันหรือสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน การจ่ายน้ำมันต้องจ่ายลงถังเก็บน้ำมันเท่านั้น และกำหนดค่าความต้านทานระหว่างรากสายดินกับดินในการต่อสายดินของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้เข้ากับระบบท่อน้ำมันของถังเก็บน้ำมัน ต้องมีค่าไม่เกิน 10 โอห์ม (ร่างข้อ 37 - 41) ● กำหนดให้รถบรรทุกถังขนส่งน้ำมันต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ร่างข้อ 42)
8. หมวด 7 การป้องกันและระงับอัคคีภัย (ร่างข้อ 43 - 45)	● กำหนดหลักเกณฑ์การป้องกันและระงับอัคคีภัยในการขนส่งน้ำมัน เช่น ผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องจัดให้มีเครื่องดับเพลิงและมีมาตรการป้องกันและระงับอัคคีภัย ติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ และมีเอกสารข้อมูลความปลอดภัยที่ระบุถึงคุณสมบัติของน้ำมัน ความเป็นอันตราย และคู่มือวิธีปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินสำหรับถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 43 - 45)
9. หมวด 8 การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ร่างข้อ 46 - 48)	● กำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ประกอบการควบคุมแจ้งต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงานหรือผู้ที่อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานมอบหมายในพื้นที่ที่ทราบเหตุ ซึ่งต้องไม่เกิน 1 ชั่วโมง นับจากเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและรายงานการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้นเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมข้อมูลเกี่ยวกับระยะทาง เวลา และความเร็วของรถบรรทุกถังขนส่งน้ำมันภายใน 3 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ (ร่างข้อ 46)
10. หมวด 9 การเลิกใช้งานถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 49 - 50)	● กำหนดหลักเกณฑ์การเลิกใช้งานถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้โดยผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องแจ้งยกเลิกการใช้งานต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน ซึ่งต้องมีการรับรองจากผู้ทดสอบและตรวจสอบว่าไม่มีไอน้ำมันค้างอยู่ในถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ รวมทั้งกรณีที่ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือไฟไหม้ที่อาจก่อให้เกิด อันตราย หรือถึงที่ไม่ผ่านการทดสอบและตรวจสอบจนทำให้ไม่สามารถใช้งานต่อไปได้ (ร่างข้อ 49 - 50)
11. บทเฉพาะกาล (ร่างข้อ 51 - 54)	● กำหนดบทเฉพาะกาล เช่น ในระหว่างที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง ยังไม่มีผลใช้บังคับ การบรรทุก การจัดวาง และการติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้โดยรถไฟและคุณสมบัติของผู้ขับรถไฟบรรทุกถังขนส่งน้ำมัน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์

	และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา (ร่างข้อ 53)
12. วันที่มีผลใช้บังคับ (ร่างข้อ 1)	● กำหนดให้ร่างกฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 180 วัน นับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง (ปลัดกระทรวงพลังงานเป็นประธาน) ในการประชุมครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2567 ได้พิจารณาร่างกฎกระทรวงดังกล่าวและมีมติเห็นชอบแล้ว

2. กระทรวงพลังงาน โดยกรมธุรกิจพลังงานได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎกระทรวงดังกล่าวผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) และเว็บไซต์ของกรมธุรกิจพลังงาน (www.doeb.go.th) และมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานของรัฐและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยเห็นด้วยกับร่างกฎกระทรวงดังกล่าว รวมทั้งได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายตามกฎกระทรวงกำหนด ร่างกฎที่ต้องจัดทำให้มีการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบ พ.ศ. 2565 แล้ว

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม เห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง โดยกระทรวงคมนาคมมีข้อสังเกตว่าการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถไฟบรรทุกขนส่งน้ำมันเป็นอำนาจของการรถไฟแห่งประเทศไทย และปัจจุบันกรมการขนส่งทางรางได้กำหนดมาตรฐาน มขร. -O-001 -2565 มาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ (Carriage of Dangerous Goods by Rails) บังคับใช้ระหว่างที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางยังไม่มีผลใช้บังคับ จึงไม่จำเป็นต้องออกประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเรื่องการบรรทุกขนส่งน้ำมันด้วยรถไฟ คุณสมบัติของผู้ขับรถไฟบรรทุกขนส่งน้ำมัน การจัดวางถังขนส่งน้ำมันทางรถไฟ และการติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถังขนส่งน้ำมันทางรถไฟ

3. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมัน (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมัน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กระทรวงพลังงาน (พน.) เสนอและส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วดำเนินการต่อไปได้

สาระสำคัญของเรื่อง

1. ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมัน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงพลังงานเสนอ เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมัน พ.ศ. 2558 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 โดยมีสาระสำคัญสรุป ดังนี้

1.1 เพิ่มการกำหนดค่าความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบถังขนส่งน้ำมันโดยความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความดันสถิตของน้ำ (แรงดันจากของเหลวซึ่งอยู่ในถังที่กระทำต่อผนังของถัง) เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

1.2 เพิ่มการกำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันต้องได้รับการทดสอบและตรวจสอบแนวเชื่อมด้วยวิธีการถ่ายด้วยรังสี (radiographic examination) หรือวิธีคลื่นเสียงความถี่สูง (ultrasonic examination) เพื่อวัดความหนาและค้นหาจุดบกพร่องที่เกิดขึ้นในเนื้อวัสดุ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย

1.3 เพิ่มวิธีการปฏิบัติสำหรับถังขนส่งน้ำมันที่มีการติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมัน กรณีที่ต้องทำการจ่ายน้ำมันในเขตพื้นที่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ก่อนจะทำการจ่ายน้ำมันต้องตรวจสอบว่าระบบท่อไอน้ำมันเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์เพื่อป้องกันถังขนส่งน้ำมันยุบตัว เพื่อให้สอดคล้องตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามลักษณะเขตพื้นที่และสถานที่ตามกฎหมาย เช่น ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ติดถนนใหญ่ซึ่งเป็นเขตถนนทางหลวงหรือถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตรหรือถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร และให้บริการแก่ยานพาหนะทางบก โดยมีถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ใต้

พื้นดิน ต้องมีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 (vapour recovery system stage I) ซึ่งเป็นระบบป้องกันการแพร่กระจายของไอน้ำมันเชื้อเพลิงไปสู่บรรยากาศระหว่างถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง หรือระหว่างการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงลงสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินในสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ก่อนจะทำการจ่ายน้ำมันต้องตรวจสอบว่าระบบท่อไอน้ำมันเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์เพื่อป้องกันถังขนส่งน้ำมันยุบตัว เป็นต้น

1.4 **เพิ่มเติมกิจการสถานบริการน้ำมันประเภท ฉ (สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ให้บริการแก่อากาศยาน)** ให้เป็นสถานที่ที่สามารถจ่ายน้ำมันให้กับถังขนส่งน้ำมันได้ เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการรับน้ำมันของถังขนส่งน้ำมันประเภทเติมน้ำมันให้อากาศยานในสนามบิน (เดิมกำหนดให้การรับน้ำมันลงในถังขนส่งน้ำมันต้องกระทำภายในคลังน้ำมันหรือสถานที่เก็บรักษาน้ำมันที่มีแท่นจ่ายน้ำมันซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการควบคุมตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 เท่านั้น)

1.5 ปรับปรุงอำนาจของผู้ออกกฎหมายและอนุบัญญัติจากอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน เป็นรัฐมนตรี และปรับปรุงการอ้างถึงกฎหมายที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายน้ำมัน จากเรื่องที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่าตามที่อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานประกาศกำหนด เป็น **เรื่องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือการจ่ายหรือเติมน้ำมันตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด** เพื่อปรับปรุงเรื่องอำนาจของผู้ออกกฎหมายและอนุบัญญัติเป็นระดับรัฐมนตรี และเพื่อปรับปรุงการอ้างถึงกฎหมายที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายน้ำมัน

1.6 **ยกเลิกสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 2** (โรงงานขนาดเล็กหรือเพื่อการเกษตร บั้มถังลอยริมถนนขนาดเล็กซึ่งให้บริการแก่ยานพาหนะทางบก บั้มหลอดแก้วมือหมุน สถานบริการทางน้ำขนาดเล็กซึ่งให้บริการแก่เรือ) **ไม่ต้องจัดให้มีผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง ดูแลการรับหรือจ่ายน้ำมันตลอดเวลา** เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2558 ที่ไม่ได้กำหนดกิจการควบคุมประเภทที่ 2 ไว้ [เดิมสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 2 และสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 (โรงงานขนาดใหญ่ที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง คลังเชื้อเพลิงซึ่งเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงได้ทุกชนิดตั้งแต่ 500,000 ลิตรขึ้นไป สถานบริการน้ำมันติดถนนใหญ่โดยถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน สถานบริการน้ำมันติดถนนซอยโดยถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน บั้มถังลอยริมถนนขนาดใหญ่ สถานบริการทางน้ำขนาดใหญ่ซึ่งให้บริการแก่เรือ และสถานบริการให้แก่อากาศยานซึ่งให้บริการแก่เครื่องบิน) ต้องมีผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงดูแลการรับหรือจ่ายน้ำมันตลอดเวลา]

1.7 ในกรณีรถขนส่งน้ำมันเกิดอุบัติเหตุ **เพิ่มระยะเวลาการส่งข้อมูล** เกี่ยวกับระยะเวลาและความเร็วของรถขนส่งน้ำมันต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน เป็นภายใน 72 ชั่วโมงนับจากการเกิดอุบัติเหตุ (เดิม 24 ชั่วโมง) เพื่อให้สอดคล้องกับความจำเป็นและการปฏิบัติงานจริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งต้องใช้เวลารวบรวมเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.8 แก้ไขถ้อยคำในข้อ 52 (1) และ (10) “หมายเลขอนุญาต” เป็น “เลขที่ใบอนุญาต” และ “ชื่อเจ้าของหรือผู้ประกอบกิจการควบคุม” เป็น “ชื่อผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ” เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการแจ้ง การอนุญาต และอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2556

1.9 กำหนดข้อยกเว้นของการไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้โดยถังขนส่งน้ำมันที่ได้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตไว้อยู่ในวันก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ 7 ตามร่างกฎกระทรวงนี้ (การกำหนดค่าความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบถังขนส่งน้ำมัน โดยค่าความดันดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความดันสถิตของน้ำ)

1.10 กำหนดเงื่อนไขระยะเวลาของการบังคับให้ปฏิบัติตามร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ โดยถังขนส่งน้ำมันที่ได้รับใบอนุญาตอยู่ในวันก่อนวันที่กฎกระทรวงฯ ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับอนุญาตดำเนินการ **แก้ไขรายละเอียดของถังขนส่งน้ำมันให้เป็นไปตามข้อ 52 (1) และ (10) แห่งกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมัน พ.ศ. 2558 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงนี้ โดยแก้ไขถ้อยคำ “หมายเลขอนุญาต” เป็น “เลขที่ใบอนุญาต”**

และ “ชื่อเจ้าของหรือผู้ประกอบการควบคุม” เป็น “ชื่อผู้รับใบอนุญาตผู้ประกอบการ” ภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับโดยร่างกฎกระทรวงฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 180 วันนับแต่วันในราชกิจจานุเบกษา

2. กระทรวงพลังงานโดยกรมธุรกิจพลังงานได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ ร่างกฎกระทรวงดังกล่าวซึ่งผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นไม่ได้มีการเสนอความเห็นรวมถึงไม่มีข้อคัดค้านต่อร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ และได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย โดยได้วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจว่า ตามที่ร่างกฎกระทรวงฯ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้สามารถจ่ายน้ำมันจากถังขนส่งน้ำมันลงถึงน้ำมันในสถานีบริการน้ำมัน ประเภท ง (ปั๊มหลอดแก้วมือหมุน) การเติมน้ำมันให้กับอากาศยานภายในสนามบิน การเติมน้ำมันให้กับเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือการจ่ายหรือเติมน้ำมันตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เป็นการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ เช่น ธุรกิจการบินและการขยายเส้นทางการคมนาคม และเพื่อให้การประกอบกิจการถังขนส่งน้ำมันเป็นไปด้วยความปลอดภัยสูงสุด ป้องกันไม่ให้เกิดอัคคีภัยหรืออันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมถึงเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการประกอบกิจการถังขนส่งน้ำมันในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องออกร่างกฎกระทรวงฉบับนี้

3. กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็นเพิ่มเติมว่าควรให้กระทรวงพลังงานพิจารณาความเหมาะสมสำหรับการยกเว้น ให้ผู้ประกอบการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันที่อยู่ระหว่างยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การออกแบบถังขนส่งน้ำมันตามร่างกฎกระทรวงนี้ [การคำนวณออกแบบถังขนส่งน้ำมันต้องมีค่าความเค้นไม่เกินร้อยละ 20 ของความเค้นประลัยต่ำสุด (minimum ultimate strength) ของวัสดุที่ใช้ทำถังขนส่งน้ำมัน โดยความเค้นที่ใช้ในการคำนวณออกแบบต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความเค้นสถิตของน้ำ] เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งน้ำมัน โดยถังขนส่งน้ำมันที่ยังไม่ได้ลงทุนจัดหาถังขนส่งน้ำมันสามารถออกแบบถังขนส่งน้ำมันให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ของร่างกฎกระทรวงฯ ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งน้ำมันตามเจตนารมณ์ของการปรับปรุงกฎกระทรวงต่อไป

4. เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ. ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เสนอและให้ส่งคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรีตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วดำเนินการต่อไปได้ รวมทั้งให้กระทรวงอุตสาหกรรมรับความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

สาระสำคัญของเรื่อง

1. อก. ได้ดำเนินการยกร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ. ซึ่งมีสาระสำคัญเป็นการขยายระยะเวลาการห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร ออกไปอีกเป็นระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2568 ถึงวันที่ 9 มกราคม 2573 (เดิมสิ้นสุดการใช้บังคับเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2568) โดยขยายมาตรการควบคุมกำลังการผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตและเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต เพื่อแก้ไขปัญหากำลังการผลิตเกินความต้องการบริโภค (Over Supply) และปัญหาการใช้อัตราการผลิตต่ำ (Under Utilization) อันเป็นการรักษาเสถียรภาพของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศและส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและการจ้างงานในประเทศ สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

(1) กำหนดนิยาม “เหล็กเส้นเสริมคอนกรีต” หมายถึง เหล็กเส้นที่มีลักษณะหน้าตัดกลมหรือเหล็กเส้นกลมที่มีบั้งหรือครีป ซึ่งอาจนำไปใช้เสริมคอนกรีตสำหรับงานก่อสร้างทั่วไปได้ และ “เหล็กแท่งเล็ก

สำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต” หมายถึง เหล็กแท่งเล็ก สี่เหลี่ยมจัตุรัสที่มีภาคตัดขวางเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส หรือ เหล็กแท่งเล็กสี่เหลี่ยมผืนผ้า ที่มีภาคตัดขวางเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่มีด้านยาวไม่เกิน 1.25 เท่าของด้านกว้าง โดยมี ความยาว ด้าน 50 มิลลิเมตร ถึง 150 มิลลิเมตร

(2) ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือโรงงานผลิตเหล็กแท่งเล็ก สำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ซึ่งรวมถึงโรงงานที่ใช้เครื่องจักร ที่สามารถนำไปใช้รีดเหล็กเส้นได้ทุกขนาด ทุกห้องที่ ทัวราชอาณาจักร โดยมีให้ใช้บังคับกับโรงงานที่ผลิตเหล็กเพลลา เหล็กหลอดหรือเหล็กรูปพรรณที่สร้างขึ้นด้วยกรรมวิธี การรีดร้อน หรือหลอดเหล็ก ที่ทำขึ้นด้วยกรรมวิธีการรีดเย็นที่ได้รับเอกสารการตรวจสอบกระบวนการผลิต เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และลูกรีด จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (ร่างข้อ 2-3)

(3) กำหนดให้ประกาศฉบับนี้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันกำหนดระยะเวลาการบังคับใช้ ประกาศอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้น เสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกห้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ. 2562 ลงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 (วันที่ 10 มกราคม 2568) และมีระยะเวลาบังคับใช้ 5 ปี นับแต่วันที่ประกาศฉบับนี้มีผลใช้บังคับ (ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2568 ถึง วันที่ 9 มกราคม 2573) (ร่างข้อ 4)

2. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างประกาศดังกล่าวผ่านระบบ กลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) เว็บไซต์ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (www.oie.go.th) และเว็บไซต์ ของกรมโรงงานอุตสาหกรรม (www.diw.go.th) โดยมีผู้แสดงความคิดเห็น ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิต เหล็ก ผู้ค้าเหล็ก และประชาชนทั่วไป รวมทั้งได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายตาม กฎกระทรวงกำหนดร่างกฎที่ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบ พ.ศ. 2565 แล้ว

ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสภา อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเห็นว่า ควร พิจารณากำหนดข้อยกเว้นในการใช้มาตรการดังกล่าว ในกรณีของการปรับปรุงกระบวนการผลิต เพื่อลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการอนุรักษ์พลังงานและการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก และ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า กระทรวงอุตสาหกรรมควรคาดการณ์ความต้องการ เหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตในระยะต่อไป เพื่อกำหนดแนวทางในการ พัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กเส้นดังกล่าวให้เหมาะสมควบคู่ไปกับการกำหนดมาตรการยกระดับขีดความสามารถในการ แข่งขันของผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันได้ และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมของโลกที่มุ่งไปสู่ การบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions)

5. เรื่อง ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบล กีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัด เชียงใหม่ พ.ศ. ตามที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจ พิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้ รวมทั้งให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์รับความเห็นของกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

สาระสำคัญของเรื่อง

ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสัน มหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็น การกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่ แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ ในการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำช่วงแม่แตง - แม่จืด อาคาร ประกอบพร้อมส่วนประกอบอื่น และระบบท่อส่งน้ำแม่จืด - แม่แตง พร้อมอาคารประกอบ ตามโครงการเพิ่ม ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำเขื่อนแม่กวงอุดมธารา จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการ

สำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแนชดและเพื่อนำที่ดินไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน มีกำหนดใช้บังคับ 4 ปี โดยให้เริ่มต้นเข้าสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนภายใน 180 วัน นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับ และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จจะเพิ่มเสถียรภาพการส่งน้ำช่วงฤดูฝน เพิ่มพื้นที่เพาะปลูกช่วงฤดูแล้ง และเป็นการสนับสนุนน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การท่องเที่ยว และภาคอุตสาหกรรม ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดลำพูน รวมทั้งสร้างความมั่นคงในการบริหารจัดการน้ำในลุ่มน้ำแม่กวังในอนาคต 20 ปี โดยเขตที่ดินที่จะเวนคืนมีปริมาณทรัพย์สินที่ต้องจัดกรรมสิทธิ์จำนวน 59 แปลง เนื้อที่ประมาณ 26- 1 - 96 ไร่ โดยแบ่งเป็นการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำ ช่วงแม่แตง - แม่จัด อาคารประกอบพร้อมส่วนประกอบอื่น จำนวน 2 แปลง เนื้อที่ประมาณ 14 - 0 - 32 ไร่ และการก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำแม่จัด - แม่แตง พร้อมอาคารประกอบ จำนวน 57 แปลง เนื้อที่ประมาณ 12- 1 - 64 ไร่ ค่าทดแทนทรัพย์สินทั้งโครงการคิดเป็นเงินประมาณ 11,570,000 บาท แบ่งเป็นค่าทดแทนที่ดินเป็นเงินประมาณ 7,331,400 บาท ค่าทดแทนต้นไม้หรือต้นผลไม้ โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นเป็นเงินประมาณ 3,574,900 บาท ค่ารั้อถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้างโรงเรือนและสิ่งปลูกสร้างใหม่และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับค่าที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากเจ้าของต้องออกจากที่ดินที่ถูกเวนคืน เป็นเงินประมาณ 445,600 บาท และค่าทดแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เป็นเงินประมาณ 218,100 บาท โดยใช้งบประมาณจากงบลงทุนในการเบิกจ่ายเงินค่าทดแทน (งบประมาณปี พ.ศ. 2568)

ทั้งนี้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว และได้ดำเนินการตามมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 แล้ว กรมการปกครองได้ตรวจสอบแผนที่ท้ายร่างพระราชกฤษฎีกาในเรื่องนี้แล้ว ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2565 (เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับกรณีการตราร่างกฎหมายหรือร่างอนุบัญญัติที่ต้องจัดให้มีแผนที่ท้าย) และสำนักงบประมาณแจ้งว่าจะจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้ตามความจำเป็นและเหมาะสม เมื่อร่างพระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับแล้ว

6. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้ รวมทั้งให้กระทรวงพาณิชย์รับความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไป โดยให้ส่งผลการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมไปประกอบการพิจารณาในชั้นการตรวจพิจารณาร่างกฎกระทรวงฯ ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาต่อไปด้วย

สาระสำคัญของเรื่อง

1. ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

(1) แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาการซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ โดยไม่ต้องมีระยะเวลาพักคอย จากเดิมบริษัทจะสามารถซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ได้ เมื่อพ้นกำหนด 6 เดือน นับแต่วันซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว หรือวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งสุดท้าย หรือวันที่การยกเลิกโครงการซื้อหุ้นคืนมีผล เป็นบริษัทสามารถซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ได้ทันทีเมื่อการซื้อหุ้นคืนครบจำนวนแล้ว หรือเมื่อพ้นกำหนดวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งสุดท้ายหรือวันที่การยกเลิกโครงการมีผล

(2) แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนในกรณีบริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยซึ่งราคาหุ้นของบริษัทในช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน การซื้อหุ้นคืนนั้น ต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย ให้สามารถขยายระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนออกไปได้อีก 2 ปี และหากไม่สามารถจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนนี้ได้หมดภายในระยะเวลาดังกล่าว บริษัทสามารถขยายระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นดังกล่าวได้อีกไม่เกิน 1 ปี รวมทั้งสิ้นไม่เกิน 6 ปี (จากเดิมไม่เกิน 3 ปี) ทั้งนี้ บริษัทจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นก่อนจึงจะขยายระยะเวลาดังกล่าวได้

เพื่อช่วยให้บริษัทที่มีกำไรสะสมและสภาพคล่องส่วนเกินสามารถทำโครงการซื้อหุ้นคืนได้คล่องตัวตามสถานะเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นการช่วยเสริมสภาพคล่อง และศักยภาพของตลาดทุนอันจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นและตลาดทุน รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม	ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	หมายเหตุ
1. ปรับปรุงระยะเวลาการซื้อหุ้นคืน		
ข้อ 11 การซื้อหุ้นตามโครงการซื้อหุ้นคืนครั้งใหม่จะกระทำได้เมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว หรือวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งล่าสุด หรือวันที่ การยกเลิกโครงการซื้อคืนหุ้นมีผล	ข้อ 11 การซื้อหุ้นตามโครงการซื้อหุ้นคืนครั้งใหม่จะกระทำได้เมื่อการซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว หรือเมื่อพ้นกำหนดวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งล่าสุด หรือวันที่ การยกเลิกโครงการซื้อคืนหุ้นมีผล	- แก้ไขเพิ่มเติมให้บริษัทสามารถซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ได้ทันทีโดยไม่ต้องมีระยะเวลาพักคอย (Breaking Period) 6 เดือน - เพื่อช่วยให้บริษัทสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องทางการเงินได้อย่างยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น เปิดโอกาสให้บริษัทสามารถ พิจารณาดำเนินการได้ตามความเหมาะสมกับสถานะตลาด สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีความผันผวนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว
2. แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนสำหรับบริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย		
ข้อ 12 ให้บริษัทจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้เมื่อพ้นกำหนด 3 เดือน นับแต่การซื้อหุ้นคืนในแต่ละคราวตามหมวด 1 หรือหมวด 2 เสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่	ข้อ 12 ให้บริษัทจำหน่ายหุ้น ที่ซื้อคืนได้เมื่อพ้นกำหนด 3 เดือน นับแต่การซื้อหุ้นคืนในแต่ละคราวตามหมวด 1 หรือหมวด 2 เสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้น ก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่ ในกรณีที่หุ้นที่ซื้อคืนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและปรากฏข้อเท็จจริงว่าราคาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนนั้นต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย บริษัทอาจขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้อีกไม่เกิน 2 ปี	- กำหนดเพิ่มเติมให้บริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนใน ตลท. สามารถขยายระยะเวลาในการจำหน่าย หุ้นที่ซื้อคืนออกไปได้อีกไม่เกิน 2 ปีในกรณีที่ราคาหุ้นฯ ดังกล่าวดำกว่าหรือเท่ากับราคาหุ้นฯ เฉลี่ย และสามารถขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นฯ ดังกล่าวออกไปได้อีกไม่เกิน 1 ปี ในกรณีที่ไม่สามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้หมดภายในระยะเวลา 2 ปีดังกล่าว โดยบริษัทฯ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขยายระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นฯ และจะต้องได้รับความเห็นชอบก่อนครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน การซื้อหุ้นคืนดังกล่าว (เดิมไม่มีข้อกำหนดดังกล่าว มีเพียงข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำหน่ายหุ้นของบริษัทมหาชนจำกัด โดย

	หากไม่สามารถจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้หมดภายในระยะเวลาตามวรรคสอง บริษัทอาจขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้อีกไม่เกินหนึ่งปี การขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนตามวรรคสองและวรรคสาม บริษัทต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ก่อนครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน	สามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้ แต่ต้องไม่เกิน 3 ปีนับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้น ก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่เท่านั้น) - การเพิ่มข้อกำหนดดังกล่าวจะทำให้บริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนใน ตลท. มีระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนรวมทั้งสิ้นไม่เกิน 6 ปี ซึ่งประกอบด้วย 1) ระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนตามกฎหมายกระทรวงเดิม 3 ปี 2) ระยะเวลาที่ขยายได้อีกไม่เกิน 2 ปี ในกรณีที่ราคาหุ้นของบริษัทในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย 3) ระยะเวลาที่ขยายได้อีกไม่เกิน 1 ปี ในกรณีที่ไม่สามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้หมดภายใน 2 ปี - เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนออกไป ซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถรับมือกับความผันผวนของตลาดได้อย่างเหมาะสม
--	---	---

2. พณ. โดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ผ่านระบบกลางของ สคก. (www.law.go.th) และเว็บไซต์กรมพัฒนาธุรกิจการค้า (www.dbd.go.th) ระหว่างวันที่ 12 - 27 มีนาคม 2568 (รวม 15 วัน) และได้จัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย รวมทั้งได้เผยแพร่ผ่านระบบกลางของ สคก. แล้ว

เศรษฐกิจ-สังคม

7. เรื่อง ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 (เรื่อง การกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์) เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอต่ออายุหนังสืออนุญาตการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ประเภทป่าเพื่อการอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี (ลุ่มน้ำชั้น 1) เพื่อการทำเหมืองแร่

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 (เรื่อง การกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์) เฉพาะมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลังจากการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่แล้ว (Post Evaluation) (รายงาน Post Evaluation) ซึ่งปรากฏตามร่างการกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์

ในมาตรการรอง ข้อ 3.2.1 หลักเกณฑ์และมาตรการผ่อนผันหรือยกเว้นการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ (พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ) เพื่อประโยชน์เกี่ยวกับความมั่นคงหรือเศรษฐกิจ ตามข้อสังเกตของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 ดังนี้

เนื้อหาของมติคณะรัฐมนตรีที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน	
1. มาตรการรองในการแก้ไขปัญหาการอนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ กรณีที่ 2 (1)	
กรณีที่ 2 พื้นที่ที่รัฐได้อนุญาตให้ประชาชนหรือเอกชนเข้าใช้ประโยชน์ในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่ (1) พื้นที่ที่รัฐได้อนุญาตให้ประชาชนหรือเอกชนเข้าใช้ประโยชน์เพื่อกิจการสำรวจแร่ ประกอบด้วยอาชญาบัตรสำรวจแร่ อาชญาบัตรบัตรผูกขาดสำรวจแร่ และอาชญาบัตรพิเศษสำรวจแร่ หรือเพื่อการทำเหมืองแร่ คือ ประทานบัตรเหมืองแร่ ไปแล้ว ก่อนวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 และต่อมาพื้นที่ดังกล่าวได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ เห็นควรอนุญาตให้ดำเนินการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตต่อไปจนกระทั่งสิ้นสุดอายุการอนุญาตนั้น ทั้งนี้ หากหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลง แต่อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ เห็นควรผ่อนผันให้ต่ออายุหนังสืออนุญาตเข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ จนกระทั่งสิ้นสุดอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ โดยผู้ประกอบการต้องจัดทำรายงาน Post Evaluation เสนอต่อกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม พิจารณาให้ความเห็น เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) ในการพิจารณาว่า อนุมัติหรือไม่อนุมัติผ่อนผันการขอต่ออายุหนังสืออนุญาต การใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติจากคณะรัฐมนตรีต่อไป ในกรณีที่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง เนื่องจากการดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาต ก็ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกฎหมายที่รับผิดชอบอย่างเด็ดขาดโดยทันที	ยกเลิกกรณีที่ 2 (1) ทั้งหมด
2. มาตรการรองในการแก้ไขปัญหาการอนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ กรณีที่ 3 (2)	
กรณีที่ 3 พื้นที่ที่รัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่ (2) ในกรณีที่ พื้นที่ ซึ่งรัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วภายหลังวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 หากอายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลงแต่อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรการทำเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ให้ใช้หลักการพิจารณาเดียวกันกับในกรณีที่ 2 ข้อ (1) ส่วนกรณีอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่สิ้นสุดลงและผู้ประกอบการประสงค์จะขอต่อ	กรณีที่ 3 พื้นที่ที่รัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่ (2) ในกรณีที่ พื้นที่ ซึ่งรัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วภายหลังวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 หากอายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลงแต่อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรการทำเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ให้ใช้หลักการพิจารณาเดียวกันกับในกรณีที่ 2 ข้อ (1) ส่วนกรณีอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่สิ้นสุดลงและผู้ประกอบการประสงค์จะขอต่อ

อายุการอนุญาตหรือการขออนุญาตดำเนินการดังกล่าว ให้ใช้หลักการเดียวกันกับการขอต่ออายุ การอนุญาต อาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ ในกรณี ที่ 2 ข้อ (2)	อายุการอนุญาตหรือการขออนุญาตดำเนินการดังกล่าว ให้ใช้หลักการเดียวกันกับการขอต่ออายุการอนุญาต อาชญาบัตรหรือประทานบัตร เหมืองแร่ ในกรณี ที่ 2 ข้อ (2)
--	--

สาระสำคัญของเรื่อง

1. เดิมพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 54 บัญญัติให้ทำเหมืองแร่ต้องได้รับอนุญาตเป็นประทานบัตร โดยกำหนดให้มีอายุประทานบัตรไม่เกินยี่สิบห้าปีนับแต่วันที่ยื่นขอ (ปัจจุบันตามพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 มาตรา 58 บัญญัติให้ประทานบัตรมีอายุไม่เกินสามสิบปีนับแต่วันที่ยื่นขอ) ซึ่งหากพื้นที่ที่ประทานบัตรอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 จะต้องได้รับหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติเพื่อการทำเหมืองแร่ก่อน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ดังกล่าวจะมีอายุไม่เกินสิบปี ผู้ถือประทานบัตรจึงต้องขอต่อหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์

2. ในช่วงปี 2528-2538 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำและข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ จำนวน 6 ครั้ง โดยกำหนดห้ามใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ทุกกรณี ส่งผลให้พื้นที่ประทานบัตรเหมืองแร่ที่ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผ่อนผันเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวเป็นกรณีไป

3. ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 เห็นชอบให้กรณีพื้นที่ที่รัฐได้อนุญาตให้ประชาชนหรือเอกชนเข้าใช้ประโยชน์ในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่ หากหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลง แต่อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ เห็นควรผ่อนผันให้ต่ออายุหนังสืออนุญาตเข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ จนกระทั่งสิ้นสุดอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ โดยผู้ประกอบการต้องจัดทำรายงาน Post Evaluation เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาขอผ่อนผันการขอต่ออายุหนังสืออนุญาตการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติจาก ทส. และผ่อนผันการใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติจาก ทส. และผ่อนผันการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ จากคณะรัฐมนตรี [เนื่องจากประทานบัตรเหมืองแร่ที่ได้รับอนุญาตก่อนปี 2524 จะไม่มีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ส่งผลให้ ทส. และคณะรัฐมนตรีไม่มีข้อมูลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมประกอบการพิจารณาอนุญาตดังกล่าว]

4. ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2548 เห็นชอบการปรับลดขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตขอต่ออายุหนังสือเข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติกรณีประทานบัตรยังไม่สิ้นอายุ โดยไม่ต้องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำ ชั้นที่ 1 เอ เพื่อการทำเหมืองแร่อีกครั้ง เนื่องจากในขั้นตอนการขออนุญาตประทานบัตรเหมืองแร่ได้ขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ตามมติคณะรัฐมนตรีแล้ว (ส่งผลให้ปัจจุบันกรมป่าไม้สามารถพิจารณาอนุญาตต่ออายุหนังสือเข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติกรณีอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ได้เลย โดยไม่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีผ่อนผันการเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ก่อน)

5. ปัจจุบันพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง บัญญัติให้ผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงาน EIA ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว **จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA** (รายงานผลการปฏิบัติตามรายงาน EIA) เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาต เพื่อใช้เป็นข้อมูลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมประกอบการพิจารณาต่ออายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ดังนั้น กรมป่าไม้ จึงสามารถใช้ข้อมูลดังกล่าวประกอบการพิจารณาต่อหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติเพื่อการทำเหมืองแร่ในขณะที่อายุประทานบัตรยังเหลืออยู่ได้ **ทส. จึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องจัดทำรายงาน Post Evaluation อีกต่อไป**

6. ทส. เห็นว่า การจัดทำรายงาน Post Evaluation ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 มีความซ้ำซ้อนกับรายงานผลการปฏิบัติตามรายงาน EIA ซึ่งเป็นกลไกการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผู้ถือประทานบัตรเหมืองแร่ต้องดำเนินการตามกฎหมาย ดังนั้น เพื่อลดขั้นตอนการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติกรณีอยู่ในพื้นที่ ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ เพื่อการทำเหมืองแร่ ในขณะที่อายุประทานบัตรยังเหลืออยู่ จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณายกเลิกมติคณะรัฐมนตรีในส่วนกล่าว

7. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2567 [รองนายกรัฐมนตรี (พลตำรวจเอก พัชรวาท วงษ์สุวรรณ) ในขณะนั้น เป็นประธาน] มีมติมอบหมายให้ ทส. เสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 และมอบหมายให้กรมป่าไม้ใช้กลไกการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยนำรายงานผลการปฏิบัติตามรายงาน EIA ไปประกอบการพิจารณาการขอหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เพื่อการทำเหมืองแร่ในขณะที่อายุประทานบัตรยังเหลืออยู่

8. เรื่อง ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา

คณะรัฐมนตรีรับทราบมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ 4/2567 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567 และพิจารณายกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา ตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เสนอ

สาระสำคัญของเรื่อง

เรื่องนี้เป็น การเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ 4/2567 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567 ที่เห็นชอบให้ปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา และขอให้พิจารณายกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวได้อนุมัติในหลักการ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา โดยมอบหมายให้กองทัพเรือดำเนินการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่และให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ให้บริการและซ่อมบำรุงรักษาของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา เป็นระยะเวลาไม่เกิน 50 ปี แต่โดยที่ปัจจุบันบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พ้นจากสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ไม่สามารถอยู่ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้ ตามประกาศ กพอ. เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (PPP EEC Track) จึงทำให้ไม่สามารถดำเนินการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ได้ และ สกพอ. จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินการ จาก การให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อออกแบบจัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ให้บริการ ซ่อมบำรุงรักษาของโครงการดังกล่าวเป็นระยะเวลาไม่เกิน 50 ปี เป็น การให้เอกชนเช่าที่ดินเพื่อประกอบกิจการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

ทั้งนี้ กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานปรมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไม่ขัดข้องในหลักการตามที่ กพอ. เสนอ

9. เรื่อง โครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 ของการไฟฟ้านครหลวง

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ดำเนินการตามโครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า ระยะที่ 13 (โครงการฯ ระยะที่ 13) ส่วนที่ 2 วงเงินลงทุนรวม 68,783.90 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ในประเทศ จำนวน 50,900 ล้านบาท และเงินรายได้ของ กฟน. จำนวน 17,883.90 ล้านบาท

สาระสำคัญของเรื่อง

1. เดิมคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2567 เห็นชอบให้การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ดำเนินโครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า ระยะที่ 13 (โครงการฯ ระยะที่ 13) ส่วนที่ 1 วงเงินลงทุนรวม 7,403.50 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยมีเหตุผลความจำเป็น เช่น (1) เป็นงานที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่มีพันธสัญญากับหน่วยงานอื่นหรือผู้ใช้ไฟฟ้าขนาดใหญ่ (โครงการศูนย์ราชการ Zone C) และ (2) เป็นงานที่ต้องดำเนินการไปพร้อมกับหน่วยงานอื่นเพื่อให้แผนงานสอดคล้องกัน (โครงการ

รถไฟฟ้า) โดยในครั้งนี้องค์การพลังงานทดแทน (มท.) ได้ขอเสนอโครงการฯ ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 วงเงินลงทุนรวม 68,783.90 ล้านบาท เพื่อให้สามารถดำเนินการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเสริมความมั่นคงและความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ตลอดจนเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ “Innovation for Smart Living and Growth” ของ กฟน.

2. โครงการฯ ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 มีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

2.1 ขอบเขตและเป้าหมาย ประกอบด้วย (1) งานพัฒนาระบบสถานีดันทางและสถานีย่อย (2) งานพัฒนาระบบสายส่งพลังงานไฟฟ้า และ (3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

แผนงาน	รายละเอียด
(1) งานพัฒนาระบบสถานีดันทางและสถานีย่อย	(1.1) งานก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มขนาดสถานีดันทาง เพื่อรับไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) จ่ายไปยังสถานีย่อยโดยผ่านสายส่งต่าง ๆ ของ กฟน. (1.2) งานก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มขนาดสถานีย่อย เพื่อรองรับภาระไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า (1.3) งานปรับปรุงและเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพสถานีดันทางและสถานีย่อย เช่น หม้อแปลงไฟฟ้า สวิตช์เกียร์แรงดันไฟฟ้า (1.4) งานปรับปรุงทั่วไป เช่น งานปรับระบบควบคุมและป้องกัน งานปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยสถานีไฟฟ้า (1.5) งานจัดหาที่ดินสำหรับก่อสร้างสถานีดันทางและสถานีย่อย
(2) งานพัฒนาระบบสายส่งพลังงานไฟฟ้า	(2.1) งานก่อสร้างสายส่งพลังงานไฟฟ้าใหม่ ทั้งสายส่งอากาศและสายส่งใต้ดิน รวมทั้งงานก่อสร้างท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อรองรับภาระไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า (2.2) งานปรับปรุงสายส่งเพื่อเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า และเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เช่น งานปรับปรุงสายส่งพลังงานไฟฟ้าจากการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่กระทบกับสายส่ง เช่น โครงการทางยกระดับโครงการรถไฟฟ้า (2.3) เปลี่ยนสายส่งพลังงานไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพไปพร้อมกับงานเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพของสถานีดันทางและสถานีย่อย
(3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า	ประกอบด้วย 2 โครงการย่อย ได้แก่ (3.1) โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า Load Break Switch (LBS) สำหรับโครงการจัดการพลังงานไฟฟ้าระบบจำหน่ายระยะไกลที่ระบบแรงดัน 12 เควี และ 24 เควี เพื่อแก้ไขปัญหาไฟฟ้าดับและลดความสูญเสียที่เกิดจากไฟฟ้าดับให้น้อยลง และช่วยให้การดำเนินงานบำรุงรักษาระบบจำหน่ายไฟฟ้าเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น (3.2) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบเฝ้าติดตามภาระหม้อแปลงจำหน่าย (Transformer Load Monitoring: TLM) โดยจะดำเนินการติดตามข้อมูลภาระของหม้อแปลงจำหน่าย และรวบรวมข้อมูลและนำมาวิเคราะห์ เพื่อบริหารจัดการปริมาณการจัดซื้อหม้อแปลงจำหน่ายที่เหมาะสม โดยสามารถทำงานร่วมกับระบบ Billing เพื่อตรวจสอบหาผู้ลักลอบใช้ไฟฟ้าและสามารถแจ้งเตือนไฟฟ้าดับในระดับแรงต่ำได้

2.2 เป้าหมายการดำเนินงาน สรุปได้ ดังนี้

รายการ	รวม
(1) งานพัฒนาระบบสถานีดันทางและสถานีย่อย	
(1.1) ก่อสร้างและเพิ่มขนาดสถานีดันทาง	2,400 (4) เอ็มวีเอ (แห่ง)

(1.2) ก่อสร้างทดแทนสถานีต้นทาง	2 แห่ง
(1.3) เปลี่ยนอุปกรณ์สถานีต้นทางเสื่อมสภาพ	2 แห่ง
(1.4) ก่อสร้างและเพิ่มขนาดสถานีย่อย	540 (5) เอ็มวีเอ (แห่ง)
(1.5) ก่อสร้างทดแทนสถานีย่อย	2 แห่ง
(1.6) ปรับปรุงสถานีย่อย	6 แห่ง
(1.7) เปลี่ยนอุปกรณ์สถานีย่อยเสื่อมสภาพ	52 แห่ง
(1.8) งานจัดหาที่ดินเพื่อก่อสร้างสถานีต้นทางและสถานีย่อย	21 แห่ง
(2) งานพัฒนาระบบสายส่งพลังไฟฟ้า	
(2.1) ก่อสร้างใหม่และเพิ่มขนาด	153.9 วงจร - กิโลเมตร
(2.2) ก่อสร้างทดแทน	24.6 วงจร - กิโลเมตร
(2.3) ปรับปรุง	146.5 วงจร - กิโลเมตร
(2.4) เปลี่ยนสายส่งที่เสื่อมสภาพ	46.3 วงจร - กิโลเมตร
(3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า	
(3.1) งานจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์สำหรับโครงการจัดการพลังไฟฟ้าระบบจำหน่ายทางไกล	7,954 ชุด
(3.2) ระบบเฝ้าติดตามภาระหม้อแปลงจำหน่าย	68,225 ชุด

2.3 งบประมาณลงทุน สรุปได้ ดังนี้

แผนงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)		
	เงินตราต่างประเทศ	เงินตราในประเทศ	รวมทั้งสิ้น
(1) งานพัฒนาระบบสถานีต้นทางและสถานีย่อย	9,953.80	18,485.50	28,439.30
(2) งานพัฒนาระบบสายส่งพลังไฟฟ้า	11,958.00	22,207.70	34,165.70
(3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า	-	4,874.80	4,874.80
ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง	-	1,304.10	1,304.10
รวมวงเงินลงทุนทั้งสิ้น	21,911.80	46,872.10	68,783.90
คิดเป็นร้อยละ	31.90	68.10	100.00

2.4 แหล่งเงินทุน สรุปได้ ดังนี้

แหล่งเงินทุน	วงเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
เงินกู้ในประเทศ	50,700.00	74.00
เงินรายได้ของ กปน.	17,883.90	26.00
รวมวงเงินลงทุน	68,783.90	100.00

2.5 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงิน / ทางเศรษฐศาสตร์

ดัชนีวัดความคุ้มค่าในการลงทุน	ผลการวิเคราะห์
(1) ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงิน (อัตราคิดลดร้อยละ 4.26)	
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV)	58,778 ล้านบาท
ระยะเวลาคืนทุนคิดลด (Discounted Payback Period)	7 ปี
อัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ (Financial Internal Rate of Return: FIRR)	ร้อยละ 14.32
ดัชนีการทำการกำไร (Profitability Index: PI)	2.83
(2) ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (อัตราคิดลดร้อยละ 9)	
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV)	22,626.40 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economics Internal Rate of Return: EIRR)	ร้อยละ 16.65
--	--------------

ทั้งนี้ กฟน. ได้ประมาณการฐานะการเงินตั้งแต่ปี 2566-2572 พบว่า มีรายได้รวมเฉลี่ย ปีละ 314,764 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวมเฉลี่ยปีละ 305,418 ล้านบาท (กำไรสุทธิเฉลี่ย ปีละ 9,346 ล้านบาท) โดยมีอัตราความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR) 1.91 เท่า ดังนั้น กฟน. ยังสามารถรองรับการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 และโครงการลงทุนอื่น ๆ ในอนาคตได้

3. กระทรวงการคลัง (กค.) [สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)] กระทรวงพลังงาน (พณ.) [สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)] สำนักงานปรมาณ (สปป.) สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สพช.) และคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) เห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง

10. เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราชเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติให้รวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช) เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)” (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา)

2. อนุมัติกรอบวงเงินโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา โดยแบ่งเป็น ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา จำนวน 14.78 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน จำนวน 392.13 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ จำนวน 39.55 ล้านบาท ค่างานโยธา และระบบราง จำนวน 10,774.72 ล้านบาท ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน 3,955.03 ล้านบาท รวมกรอบวงเงินโครงการ จำนวน 15,176.21 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี

3. อนุมัติรายละเอียดอื่น ๆ ที่มิได้มีการเปลี่ยนแปลงของทั้งสองโครงการให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 และเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2562 ตามลำดับ

สาระสำคัญของเรื่อง

1. เดิมคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 อนุมัติในหลักการให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายาและสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา) ในกรอบวงเงิน 10,202.38 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี และมีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2562 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช) ในกรอบวงเงิน 6,645.03 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ซึ่งทั้งสองโครงการดังกล่าวเป็นโครงการ ส่วนต่อขยายจากโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

อย่างไรก็ตาม ทั้งสองโครงการมีพื้นที่ในการดำเนินโครงการบางส่วนทับซ้อนกัน ประกอบกับจะต้องมีการปรับปรุงระบบควบคุมการเดินรถของทั้งสองโครงการให้สอดคล้องกัน ดังนั้นเพื่อลดความซับซ้อนของงาน เชื่อมต่อกับระบบเดิม และเพื่อให้ทั้งสองโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้พร้อมกัน รฟท. จึงเห็นสมควรรวมทั้งสองโครงการเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว ภายใต้ชื่อโครงการใหม่ คือ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา) และเสนอคณะรัฐมนตรีทบทวนมติคณะรัฐมนตรีตามที่เสนอ โดยการรวมโครงการในครั้งนี้ จะส่งผลให้กรอบวงเงินรวมของโครงการลดลง จากเดิม 16,847.21 ล้านบาท (วงเงินรวมของ 2 โครงการ) เป็น 15,176.21 ล้านบาท (ลดลง 1,671 ล้านบาท)

2. กระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย และสำนักงานงบประมาณ พิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาแล้วเห็นชอบการรวมโครงการเป็นสัญญาเดียว โดยหน่วยงานดังกล่าวมีความเห็นเพิ่มเติม เช่น แหล่งเงินทุนโครงการ : กค. และ สบ. เห็นควรใช้แหล่งเงินทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 และวันที่ 5 มีนาคม 2562

11. เรื่อง ขออนุมัติโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 2 (ด้านการต่างประเทศ การคมนาคม การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม) เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ (1) การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 ที่อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิง แก๊สธรรมชาติ (NGV) จำนวน 3,183 คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล ในวงเงินรวม 13,162.20 ล้านบาท โดยเปลี่ยนเป็นโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) จำนวน 1,520 คัน ระยะเวลา 7 ปี ซึ่งมีความพร้อมในการดำเนินการในขณะนี้ในกรอบวงเงินลงทุนโครงการ 15,355.60 ล้านบาท และให้ ขสมก. เป็นผู้บริหารโครงการโดยใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 – 2575 (2) อนุมัติให้ ขสมก. ดำเนินโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) จำนวน 1,520 คัน ระยะเวลา 7 ปี ซึ่งมีความพร้อมในการดำเนินการในขณะนี้ในกรอบวงเงินลงทุนโครงการ 15,355.60 ล้านบาท และให้ ขสมก. เป็นผู้บริหารโครงการโดยใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 – 2575 และให้ คค. ขสมก. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของ กค. ทส. มท. อก. และ สศช. และข้อสังเกตของ สบ. ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

2. ให้ คค. (ขสมก.) พิจารณาดำเนินกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) โดยคำนึงถึงประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

2.1 ส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการของไทยที่มีศักยภาพเข้าร่วมแข่งขันอย่างเป็นธรรม

2.2 กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการผลิตรถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ใช้วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 หรือในสัดส่วนที่เหมาะสม

2.3 กำหนดเงื่อนไขให้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ที่จะเช่าเพิ่มเติมจำนวน 1,520 คัน ในครั้งนี้ สามารถรองรับการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ประเภทอื่น ๆ นอกจากบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ของ ขสมก. เช่น บัตรรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ หรือบัตรเรือโดยสาร รวมทั้งรองรับการพัฒนาระบบตัวร่วมที่จะดำเนินการในระยะต่อไปด้วย

ทั้งนี้ จะต้องดำเนินการให้ถูกต้อง เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

ผลการพิจารณาของคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีคณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 2 (ด้านการต่างประเทศ การคมนาคม การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) เป็นประธานกรรมการ พิจารณาเรื่องดังกล่าวในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2568 มีประเด็นอภิปรายและมติ ดังนี้

1. ประเด็นอภิปราย

1.1 ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพชี้แจงว่า โครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ของ ขสมก. มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดหาทดแทนรถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) จำนวน 1,520 คัน เพื่อทดแทนรถโดยสารเดิมของ ขสมก. ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 20 – 30 ปี และมี

ปัญหา ด้านการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูง ซึ่งการเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) โดยวิธีการเช่าเป็นระยะเวลา 7 ปี นอกจากจะช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง ยังสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงด้านการจัดหารถและบำรุงรักษาต่าง ๆ ให้แก่เอกชนได้ รวมทั้งช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมในเมืองดีขึ้น ทั้งนี้ ในส่วนรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ที่ ขสมก. จัดซื้อมาแล้วจำนวน 489 คัน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 [เรื่อง โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 3,183 คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล ของ ขสมก.] ยังมีสภาพดีและสามารถนำมาใช้งานต่อไปได้ ขสมก. จึงจะยังไม่มีการปลดระวางรถดังกล่าวแต่อย่างใด

2. คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 2 มีข้อสังเกต ดังนี้

2.1 โดยที่ปัจจุบันสถานะเศรษฐกิจของไทยมีแนวโน้มชะลอตัว ดังนั้น การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการของไทยที่มีศักยภาพเข้าร่วมแข่งขันในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และการกำหนดให้ผู้ประกอบการผลิตรถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ใช้วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 หรือในสัดส่วนที่เหมาะสม จะช่วยกระตุ้นให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ และสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้าของประเทศไทยต่อไป

2.2 คค. (ขสมก.) ควรพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ที่จะเช่าเพิ่มเติมจำนวน 1,520 คัน ในครั้งนี้ สามารถรองรับการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ประเภทอื่น ๆ นอกจากบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ของ ขสมก. เช่น บัตรรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ หรือบัตรเรือโดยสารรวมทั้งรองรับการพัฒนาระบบตั๋วร่วมที่จะดำเนินการในระยะต่อไปด้วย เพื่อลดภาระให้ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะไม่ต้องพกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์หลายประเภท

12. เรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM_{2.5} ฤดูกาลผลิตปี 2567/2568

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจและการเกษตร) เสนอ ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย ชุณหวชิร) เป็นประธานกรรมการ พิจารณาเรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM_{2.5} ฤดูกาลผลิตปี 2567/2568 ในคราวประชุม ครั้งที่ 5/2568 เมื่อวันจันทร์ที่ 9 มิถุนายน 2568 แล้วมีมติ ดังนี้

1. รับทราบผลการดำเนินการตามมติคณะกลั่นกรองฯ คณะที่ 5 ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรม

2. อนุมัติให้กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินมาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM_{2.5} ฤดูกาลผลิตปี 2567/2568 เฉพาะมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีร้อยละ 100 ครอบคลุมเงิน 5,175 ล้านบาท โดยใช้แหล่งเงินทุนจากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) ไปพลางก่อน และมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาทางเลือกการจ่ายเงินให้กับเกษตรกรผ่านแอปพลิเคชันทางรัฐ เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงบริการภาครัฐ

3. เห็นควรให้ ธ.ก.ส. ปรับปรุงข้อมูลค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภายใต้มาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีร้อยละ 100 ครอบคลุมเงิน 5,175 ล้านบาท โดยเห็นควรให้ชดเชยต้นทุนเงินในอัตราต้นทุนทางการเงินของ ธ.ก.ส. ประจำปีไตรมาสบวก 1 พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม และ ธ.ก.ส. ปรับปรุงรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา 27 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

4. เห็นควรให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาจัดทำแผนการสนับสนุนให้เกษตรกรชาวไร่อ้อยสามารถปรับเปลี่ยนวิธีการเก็บเกี่ยวอ้อยโดยไม่เผาได้อย่างต่อเนื่องยั่งยืนและไม่เป็นภาระงบประมาณในระยะต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจและการเกษตร) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย ชุณหวชิร) เป็นประธานกรรมการ ได้พิจารณาเรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสด

คุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM 2.5 ฤดูการผลิตปี 2567/2568 ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันจันทร์ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 มีมติ เห็นควรให้ อก. โดยสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (สอน.)หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กค. สปป. พน. พณ. และ จ.ก.ส. เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการดำเนินการให้ได้ข้อยุติเป็นไปตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2566 และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของการมาตรการเพิ่มรายได้จากใบและยอดอ้อย และมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีร้อยละ 100 รวมทั้งพิจารณาการใช้แหล่งเงินทุนจากกองทุนอ้อยและน้ำตาลทรายสนับสนุนการดำเนินการตามมาตรการฯ เพื่อให้การดำเนินการมาตรการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 จากการลักลอบเผาอ้อยได้อย่างแท้จริงและไม่เป็นภาระต่องบประมาณในระยะยาว ตลอดจนนำความเห็นและข้อเสนอแนะตามรายงานฯ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมาพิจารณาให้ครบถ้วนก่อนพิจารณานำเสนอมาตรการฯ ต่อคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 5 อีกครั้ง

13. เรื่อง การจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ให้กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่คณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ให้กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ (สคทช.) สำนักงานนายกรัฐมนตรี (นร.) จำนวน 5 อัตรา ตามมติ คปร. ในการประชุมครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 สำหรับการจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายด้านบุคคลสำหรับอัตราข้าราชการตั้งใหม่ดังกล่าว ให้ส่วนราชการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานงบประมาณ (สปป.) กำหนด และเพื่อประโยชน์ในการติดตามประเมินผลที่แสดงถึงความคุ้มค่าและประสิทธิภาพของการบริหารอัตรากำลัง ให้ สคทช. กำหนดเป้าหมายผลผลิตและผลลัพธ์จากการได้รับการจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ดังกล่าว และรายงานผลให้สำนักงาน ก.พ. ทราบ เมื่อสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

2. มอบหมายให้ สคทช. จัดทำแผนการสรรหาและบรรจุบุคคลเข้ารับราชการตามแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารอัตราข้าราชการตั้งใหม่ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 และรายงานให้ คปร. ทราบโดยเร็ว

สาระสำคัญของเรื่อง

1. คณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ (คทช.) มีหน้าที่ที่สำคัญตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ พ.ศ. 2562 ในการกำหนดนโยบายและแผนการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศ โดยมี สคทช. เป็นผู้รับผิดชอบงานของ คทช. ซึ่ง สคทช. มีภารกิจตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการ สคทช. นร. พ.ศ. 2564 ในการเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศขับเคลื่อนการดำเนินการตามมาตรการและแนวทางการกระจายการถือครองที่ดินอย่างเป็นธรรมและการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับที่ดินของรัฐ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศ ดังนั้น สคทช. จึงเป็นหน่วยงานหลักที่ต้องบูรณาการการทำงานร่วมกับส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศขับเคลื่อนการดำเนินการตามมาตรการและแนวทางการกระจายการถือครองที่ดินอย่างเป็นธรรม และการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับที่ดินของรัฐ รวมทั้งติดตามประเมินผลการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีภารกิจที่สำคัญและเร่งด่วนตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2567 วันที่ 11 มิถุนายน 2567 และวันที่ 3 ธันวาคม 2567 ในการแก้ไขปัญหาการลดความเหลื่อมล้ำการถือครองที่ดิน ภารกิจการปรับปรุงแผนที่แนวเขตที่ดินของรัฐแบบบูรณาการ มาตราส่วน 1 : 4000 (One Map) (แผนที่ One Map) และกำหนดแนวทางมาตรการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดแนวเขตที่ดินของรัฐ รวมทั้งภารกิจการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ ซึ่งเป็นภารกิจที่รัฐบาลให้ความสำคัญและเน้นย้ำให้เร่งดำเนินการมาโดยตลอด เนื่องจากมีผลกระทบอย่างสูงต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงของประเทศ

2. ปัจจุบันภารกิจการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ การอ่านภาพถ่ายทางอากาศ และการสนับสนุนการปรับปรุงแผนที่ One Map อยู่ในขอบเขตหน้าที่และอำนาจของกองที่ดินของรัฐ สคทช. โดยกองที่ดินของรัฐได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการในการสนับสนุนข้อมูลการอ่านภาพถ่ายทางอากาศ

ให้แก่ คณะอนุกรรมการอ่านภาพถ่ายทางอากาศ ซึ่งภารกิจดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ผู้ปฏิบัติงานที่มีความรู้ความสามารถทางวิชาการในการปฏิบัติงานด้านการวิเคราะห์ อ่าน แปล และตีความแผนที่ภาพถ่าย อีกทั้งต้องอาศัยการพัฒนาและสั่งสมความรู้ ความชำนาญ ทักษะ และประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง ให้มีความเชี่ยวชาญในสายงานที่จะเป็นประโยชน์ต่อภารกิจของ สศทช. ด้านการเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศในระยะยาว ดังนั้น จึงจำเป็นต้องขอรับการจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ ตำแหน่งนักวิชาการแผนที่ภาพถ่าย ตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 5 อัตรา เพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ การอ่านภาพถ่ายทางอากาศ และสนับสนุนการปรับปรุงแผนที่ One Map

ทั้งนี้ สำนักงานประมาณ (สปป.) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ.ร. และ สศทช. พิจารณาแล้วเห็นควรให้ความเห็นชอบตามที่คปร. เสนอ โดยมีความเห็นเพิ่มเติม เช่น สปป. เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรของอัตราข้าราชการตั้งใหม่ดังกล่าว ควรให้ สศทช. พิจารณาปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายไว้แล้วในแผนงานบุคลากรภาครัฐไปดำเนินการในลำดับแรกก่อน ส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรที่จะเกิดขึ้นในปีต่อไป ให้ สศทช. จัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเท่าที่จำเป็นตามภารกิจ เพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

14. เรื่อง การเสนอตัวขอเป็นเจ้าภาพการจัดการแข่งขันรถยนต์ชิงแชมป์โลก รายการ FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP ในประเทศไทย ประจำปี 2571 - 2575 (5 ปี)

คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One ในประเทศไทย และผลการศึกษารายละเอียดด้านสนามแข่งขันที่เหมาะสมและการลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสนามแข่งขัน และเห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเสนอตัวเป็นเจ้าภาพโครงการจัดการแข่งขันรถยนต์ชิงแชมป์โลก รายการ FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP ประจำปี พ.ศ. 2571 - 2575 (5 ปี) (การจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One) สำหรับกรอบงบประมาณค่าใช้จ่ายในการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน ให้ดำเนินการตามความเห็นสำนักงานประมาณ (สปป.) และเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง โดยให้ความเห็นหน่วยงานไปพิจารณาด้วย

สาระสำคัญของเรื่อง

1. หลังจากที่ดินคณะรัฐมนตรีได้มีมติ (23 เมษายน 2567) มอบหมายให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้ (1) ให้สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) (สสปน.) ศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One ในประเทศไทย เพื่อพิจารณาดำเนินการประมูลสิทธิการจัดการแข่งขันรถยนต์ดังกล่าวต่อไป (2) ให้การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) ศึกษารายละเอียด ด้านสนามแข่งขันรถยนต์ Formula One ที่เหมาะสมและการลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้อง กับสนามแข่งขันดังกล่าว (3) ให้กรุงเทพมหานครพิจารณาจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการจัดการแข่งขันรถยนต์ดังกล่าว และ (4) ให้ สสปน. ร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานประมาณ (สปป.) กกท. กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One ในประเทศไทยให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป กกท. และ สสปน. จึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One ในประเทศไทยในด้านต่าง ๆ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

ผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขัน

ประเด็น	รายละเอียด
วัตถุประสงค์	เพื่อสร้างรายได้ กระตุ้นเศรษฐกิจ และเกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ - เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของการเป็นศูนย์กลางในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติของโลก และ World Class Event Hub - เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย - เพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับกีฬายานยนต์
ระยะเวลา	- จำนวน 3 วันต่อปี เป็นเวลา 5 ปี (ตั้งแต่ปี 2571 - 2575)

การจัดงานแข่งขัน	- ตรงกับวันศุกร์ถึงวันอาทิตย์ของเดือนมีนาคมหรือเดือนกันยายน
พื้นที่ ที่มีศักยภาพในการจัดการแข่งขัน	พื้นที่ที่ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดงานเบื้องต้น คือ พื้นที่บริเวณจตุจักร ประกอบด้วย 8 พื้นที่หลัก ได้แก่ - พื้นที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 838 ไร่ - พื้นที่สถานีขนส่งหมอชิต 2 มีขนาดพื้นที่ประมาณ 109 ไร่ - พื้นที่ตลาดนัดจตุจักร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 241 ไร่ - พื้นที่สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 207 ไร่ - พื้นที่สวนจตุจักร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 163 ไร่ - พื้นที่สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 418 ไร่ - พื้นที่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 45 ไร่ - พื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีขนาดพื้นที่ประมาณ 146 ไร่
แผนการใช้งานพื้นที่สำหรับการจัดงาน	- จุด Safety/Ticket Check กระจายอยู่ในจุดต่าง ๆ ภายในสนามแข่งขันได้แก่ พื้นที่สวนจตุจักร สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ และกระจายอยู่พื้นที่โดยรอบสนามแข่งขัน ได้แก่ บริเวณตลาดนัดจตุจักร บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2 บริเวณพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริเวณพื้นที่จอดรถของสวนจตุจักร - พื้นที่ Fan Zone ประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และกิจกรรมสร้างประสบการณ์ต่าง ๆ ของผู้เข้าชม จะกระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ ของงาน เช่น (1) ภายในสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ ขนาดพื้นที่ 53,440 ตารางเมตร (2) ภายในสวนจตุจักร ขนาดพื้นที่ 24,000 ตารางเมตร (3) ภายในสวนรถไฟ ขนาดพื้นที่ 13,000 ตารางเมตร และ (4) พื้นที่บริเวณทิศตะวันตกของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ขนาดพื้นที่ 22,000 ตารางเมตร - พื้นที่ Grandstand เป็นที่นั่งบนอัฒจันทร์ที่จัดเตรียมไว้สำหรับผู้ชมทั่วไป เพื่อชมการแข่งขัน กระจายตามจุดต่างๆ ของสนาม มีจำนวน 93,500 ที่นั่ง - พื้นที่ Paddock Club เป็นพื้นที่โซน VIP ตั้งอยู่บนอาคาร Pit Lane มีจำนวน 4,000 ที่นั่ง - พื้นที่ VIP Hospitality เป็นพื้นที่โซน VIP โดยเป็นที่นั่งบนอัฒจันทร์ Grandstand ในตำแหน่งพิเศษ
การเข้าถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการจัดการแข่งขัน	แบ่งเป็น 4 ทิศทาง โดยคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางที่สัมพันธ์กันระหว่างพื้นที่นั่งชมและทางเข้าที่ใกล้กันเป็นหลัก - ทางทิศตะวันออก แนะนำเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT, BTS และรถส่วนตัว แนะนำรถประจำทาง เนื่องจากมีการปิดถนนเพื่อเป็นเส้นทางแข่งขันโดยเฉพาะสำหรับผู้เข้าชมที่ต้องการเข้าพื้นที่ Fan Zone ภายในสวน (A1 และ A2) - ทางทิศเหนือ แนะนำเดินทางโดยรถไฟฟ้า BTS ห้าแยกลาดพร้าว รถไฟฟ้า MRT พหลโยธิน รถประจำทาง หรือรถส่วนตัว โดยเหมาะสำหรับผู้เข้าชม ที่นั่ง Grandstand ฝั่งทิศเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ (B1 B2 และ B3) - ทางทิศตะวันตก แนะนำเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT หรือ SRT ลงสถานีกลางบางซื่อ หรือรถส่วนตัว โดยเส้นทางพิเศษจากทางด่วน โดยเหมาะสำหรับผู้เข้าชม Grandstand และ Paddock Club บริเวณเส้นชัย (C1 และ C2) - ทางทิศใต้ แนะนำเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT ลงสถานีกำแพงเพชร รถประจำทางหรือรถส่วนตัว โดยเหมาะสำหรับผู้เข้าชมที่นั่ง Grandstand ฝั่งทิศตะวันตกและตะวันตกเฉียงใต้ (D1)
การคาดการณ์จำนวนผู้เข้าชมงาน	ผลการคาดการณ์จำนวนผู้เข้าร่วมงาน Formula One ในประเทศไทย ในกรณีที่มิจัดงานในปี 2571 (ค.ศ. 2028) โดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ Formula One จากจำนวนนักท่องเที่ยว ภายในประเทศและ

	นักท่องเที่ยวนอกจากต่างประเทศ ของ 21 เมือง/ประเทศเจ้าภาพ พบว่า มีความเป็นไปได้ในระดับสูงที่จะมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานFormula One ในประเทศไทยในปี 2571 ที่ค่าเฉลี่ยจำนวน 407,132 ราย โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานต่ำสุดอยู่ที่ 81,918 ราย และสูงสุด อยู่ที่ 598,983 ราย [แบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) ผู้เข้าร่วมงานภายในประเทศ จำนวน 314,509 ราย และจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานจากต่างประเทศ จำนวน 92,622 ราย
ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	- ในช่วงปี 2571 - 2675 จะมีผู้เข้าชมการแข่งขันรถยนต์ Formula One จำนวน 99,875 ต่อวัน จำนวน 3 วัน รวมทั้งสิ้น 299,625 คนต่อปี (สัดส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทย : นักท่องเที่ยวต่างชาติ = 70 : 30) - ช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้กับธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงแรม ร้านอาหาร และบริการขนส่ง ทำให้เงินสะพัดทางเศรษฐกิจ ระหว่างการจัดการแข่งขันเฉลี่ยอยู่ที่ 16,000 ล้านบาทต่อปี - ส่งผลให้มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 14,000 ล้านบาทต่อปี - สร้างรายได้จากการจัดเก็บภาษีภาครัฐเฉลี่ย 1,400 ล้านบาทต่อปี - เกิดการลงทุนใหม่เฉลี่ยประมาณ 7,000 ล้านบาทต่อปี สร้างงานใหม่ในประเทศไทยประมาณ 8,000 ตำแหน่งต่อปี
ผลประโยชน์ทางสังคม	- เกิดการพัฒนาเมืองและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เป็นตัวเร่งการพัฒนาเมืองโดยเฉพาะเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และช่วยให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชน ดิจิทัล การเงิน ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน - สร้างโอกาสในการจ้างแรงงานหลากหลายระดับ ตั้งแต่แรงงานไร้ฝีมือ ไปจนถึงแรงงานที่มีทักษะสูง เช่น วิศวกรสนามแข่ง - เกิดการกระจายรายได้ไปยังประชาชนในระดับต่าง ๆ สู่ชุมชนท้องถิ่นเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม - กระตุ้นความสนใจด้านวิศวกรรม เทคโนโลยี และ STEM Education ในกลุ่มเยาวชน เนื่องจากการแข่งขันรถยนต์ Formula One แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของวิศวกรรม เครื่องกล และอากาศยานศาสตร์ - ส่งเสริม Soft Power และเสริมสร้างอัตลักษณ์และความภาคภูมิใจของชาติ เช่น ช่วยเผยแพร่เอกลักษณ์ของประเทศผ่านวัฒนธรรม อาหาร และศิลปะสร้างภาพลักษณ์และความภาคภูมิใจ และประชาชนรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของเวทีระดับโลก - เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เช่น สร้างโอกาสในการส่งเสริมวัฒนธรรมท้องถิ่นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น เทศกาลดนตรี เทศกาลอาหาร และนิทรรศการทางวัฒนธรรม - ช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวและแฟนกีฬาชนิดอื่น ๆ
ความท้าทายทางสังคม	- ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานสูงทั้งพลังงานฟอสซิล และไฟฟ้ามลพิษทางอากาศ มลพิษทางแสง และปัญหาการจัดการขยะ - การรบกวนชุมชน เช่น ราคาสินค้าและบริการ และค่าครองชีพในพื้นที่สูงขึ้นการปิดถนน/การจราจรติดขัด ความเข้มงวดในการรักษาความปลอดภัยและมลพิษทางเสียงทั้งจากเสียงเครื่องยนต์และเสียงลำโพงที่กระทบ ต่อชุมชน - การย้ายถิ่นฐานทางสังคม เช่น ราคาที่อยู่อาศัยและค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้น การจราจรติดขัด/การปิดถนน ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการเดินทางประจำวันของคนท้องถิ่น - ประชาชนในพื้นที่ถูกบังคับให้ปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตประจำวัน

15. เรื่อง ขอบความเห็นชอบการกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวและงานรายปีใหม่ ปี 2567 ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวใหม่ ปี 2567 จำนวน 6 แผนงาน และงานรายปีใหม่ ปี 2567 จำนวน 2 งาน ภายในกรอบวงเงินรวม 9,931 ล้านบาท โดยให้ทยอยดำเนินการกู้เงินตามความจำเป็นจนกว่างานจะแล้วเสร็จ ตามที่กระทรวงมหาดไทย (มท.) เสนอ

สาระสำคัญของเรื่อง

แผนงานระยะยาวใหม่ ปี 2567 จำนวน 6 แผนงาน และงานรายปีใหม่ ปี 2567 จำนวน 2 งาน ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) มีกรอบวงเงินเต็มแผนงาน รวมทั้งสิ้น 13,600.86 ล้านบาท แบ่งเป็น เงินรายได้ จำนวน 3,669.86 ล้านบาท และเงินกู้ในประเทศ จำนวน 9,931 ล้านบาท [บรรจุอยู่ในกรอบและงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจแล้ว ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566 แต่ยังไม่ได้บรรจุวงเงินกู้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ] โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน/งานรายปี	วงเงิน เต็มแผนงาน	แหล่งเงินทุน	
		เงินกู้ในประเทศ	เงินรายได้
แผนงานระยะยาวใหม่ ปี 2567 จำนวน 6 แผนงาน			
(1) แผนงานปฏิบัติการดิจิทัลด้านสื่อสารและโทรคมนาคมของ กฟภ. ปี 2567	726.36	544.00	182.36
(2) แผนงานปรับปรุงระบบป้องกันและควบคุมสถานีไฟฟ้าชั่วคราว	264.01	197.00	67.01
(3) แผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพระบบควบคุมและป้องกันสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 3	584.30	437.00	147.30
(4) แผนงานจัดหาพร้อมติดตั้งระบบบริหารไฟฟ้าขัดข้อง (Outage Management System : OMS)	952.20	503.00	449.20
(5) แผนงานก่อสร้างสายส่ง 115 เควี เชื่อมโยงระหว่างสถานีไฟฟ้าเกาะสมุย 1 - สถานีไฟฟ้าเกาะสมุย 2	619.00	410.00	209.00
(6) แผนงานย้ายแนวและงานเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ในระบบจำหน่ายและสายส่งไฟฟ้าเพื่อเพิ่มความมั่นคง ปี 2567	6,032.87	4,524.00	1,508.87
งานรายปีใหม่ ปี 2567 จำนวน 2 งาน			
(1) งานขยายเขตระบบจำหน่ายและระบบสายส่งสำหรับผู้ใช้ไฟ ปี 2567	1,700.00	1,275.00	425.00
(2) งานปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพระบบจำหน่ายแรงต่ำ	2,722.12	2,041.00	681.12
รวมทั้งสิ้น	13,600.86	9,931.00	3,669.86

ทั้งนี้ กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน (พณ.) สำนักงานปรมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง

16. เรื่อง ขอแจ้งเลื่อนการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2568

คณะรัฐมนตรีรับทราบตามที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี เสนอ ขอแจ้งเลื่อนการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2568 ณ จังหวัดพิษณุโลก และติดตามตรวจราชการกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ตาก พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์)

สาระสำคัญของเรื่อง

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีแจ้งว่า นายกรัฐมนตรีได้เห็นชอบกำหนดจัดการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2568 ณ จังหวัดพิษณุโลกและติดตามตรวจราชการกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ตาก พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระหว่างวันจันทร์ที่ 23 – วันอังคารที่ 24 มิถุนายน 2568 และมีบัญชามอบหมายภารกิจ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ในการนี้ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีขอแจ้งเลื่อนการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2568 ณ จังหวัดพิษณุโลก และติดตามตรวจราชการกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ตาก พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ในวันและสถานที่ดังกล่าว ทั้งนี้ ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบด้วยแล้ว

ต่างประเทศ

17. เรื่อง รายงานการทบทวนการดำเนินการตามวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 ระดับชาติโดยสมัครใจของไทย พุทธศักราช 2568

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) เสนอ ดังนี้

1. รายงานการทบทวนการดำเนินการตามวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 ระดับชาติ โดยสมัครใจของไทย พุทธศักราช 2568 (Thailand's Voluntary National Review on the Implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development 2025 : VNR) ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงโครงสร้างรายงาน VNR ในส่วนที่ไม่ใช่สาระสำคัญ และไม่ขัดกับหลักการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้ กต. สามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และอนุมัติให้ กต. จัดส่งรายงาน VNR ให้สำนักงานกิจการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Department of Economic and Social Affairs : UN DESA) ต่อไป

2. ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศหรือผู้ได้รับมอบหมายนำเสนอรายงาน VNR และตอบข้อซักถาม (ถ้ามี) ต่อที่ประชุมเวทีหารือหรือทางการเมืองระดับสูงว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืน (High-level Political Forum on Sustainable Development : HLPF) ประจำปี 2568

สาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติ (25 ตุลาคม 2559) ให้ทุกส่วนราชการดำเนินการตามแนวขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 โดยยึดหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเป็นแนวทาง และให้ กต. จัดทำรายงาน VNR นำเสนอต่อที่ประชุมสหประชาชาติ และต่อมาได้มีมติ (7 พฤศจิกายน 2560) ให้ กต. และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกันเผยแพร่รายงาน VNR ของประเทศไทยและผลการเสนอรายงาน แก่ภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

2. การจัดทำรายงาน VNR เป็นส่วนหนึ่งของการทบทวนและติดตามความคืบหน้าในการขับเคลื่อนวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 และ SDGs ตามที่กำหนดในวรรค 79 ของข้อมติสมัชชาสหประชาชาติ ที่ 70/1 เรื่อง Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development ซึ่งได้รับการรับรองโดยที่ประชุมสมัชชาสหประชาชาติ สมัยสามัญ ครั้งที่ 70 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2558 โดยให้เป็นกระบวนการที่นำโดยประเทศเป็นเวทีส่งเสริมความร่วมมือจากทุกภาคส่วน และให้ประเทศต่าง ๆ นำเสนอรายงาน VNR ต่อการประชุม HLPF

3. ไทยได้นำเสนอรายงาน VNR อย่างเป็นทางการต่อที่ประชุม HLPF แล้ว 2 ครั้ง ได้แก่ เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2560 ที่สำนักงานใหญ่สหประชาชาติ นครนิวยอร์ก และเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2564 ซึ่งจัดผ่านระบบการประชุมทางไกล โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเป็นผู้นำเสนอ นอกจากนี้ ไทยยังจัดทำ

รายงาน VNR ฉบับไม่เป็นทางการเป็นระยะ ได้แก่ ฉบับปี 2561 ฉบับปี 2562 ฉบับปี 2563 และฉบับปี 2565 – 2566

4. ร่างรายงาน VNR ประจำปี 2568 (ฉบับที่ 3) ที่เสนอในครั้งนี้ได้จัดทำผ่านกลไกคณะทำงานขับเคลื่อนการดำเนินการตามวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 ของไทยในกรอบสหประชาชาติ ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามคำสั่งคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่ 1/2565 ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีอธิบดีกรมองค์การระหว่างประเทศ กต. เป็นประธาน และคณะทำงาน ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐที่เป็นหน่วยงานขับเคลื่อนหลักของ SDGs ทั้ง 17 เป้าหมาย นอกจากนี้ ได้เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาคประชาสังคม ภาคเอกชน ภาควิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม ทีมงานสหประชาชาติประจำประเทศไทย (UN Country Team) และเด็กและเยาวชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นต่อการขับเคลื่อน SDGs ของไทย

5. ร่างรายงาน VNR ประจำปี 2568 ฉบับนี้มีสาระสำคัญครอบคลุมการดำเนินงานด้าน SDGs ของไทยทั้ง 17 เป้าหมาย โดยเน้นประเด็นสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ (1) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติเพื่อสะท้อนความคืบหน้าการดำเนินการตาม SDGs ของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (2558 - 2568) โดย สศช. และสำนักงานสถิติแห่งชาติร่วมปรับปรุงข้อมูลตัวชี้วัด SDGs ให้เป็นปัจจุบัน และประเมินความก้าวหน้าของประเทศไทยในภาพรวม (2) การนำเสนอแนวปฏิบัติที่ดีในการขับเคลื่อน SDGs ของไทย และ (3) การวิเคราะห์ความท้าทายและแนวทางการดำเนินการเพื่อเร่งรัดการบรรลุวาระการพัฒนา ค.ศ. 2030

18. เรื่อง การขอรับความเห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในกรอบความร่วมมืออาเซียน

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและอนุมัติตามที่กระทรวงศึกษาธิการเสนอ ดังนี้

1. เห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมฯ จำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ 1) แถลงการณ์ร่วมลงนามว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน (Langkawi Joint Statement of the ASEAN Education Ministers on ASEAN Out-Of-School Children and Youth (OOSCY)) และ 2) ปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษา: สู่การเป็นอาเซียนที่รวมเป็นหนึ่ง ยั่งยืนและเจริญรุ่งเรือง (ASEAN Leaders' Declaration on Higher Education: Towards an Inclusive, Sustainable and Prosperous ASEAN)

2. หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงแถลงการณ์ร่วมลงนามว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษาฯ ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสาระสำคัญ หรือไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของประเทศไทย ให้กระทรวงศึกษาธิการสามารถดำเนินการได้โดยให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบภายหลัง

3. อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ หรือผู้แทนให้การรับรอง (adoption) แถลงการณ์ร่วมลงนามว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน ในการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษา ในวันที่ 19 มิถุนายน 2568 ณ ประเทศมาเลเซีย

4. อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม หรือผู้แทนให้ความเห็นชอบ (endorsement) ปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษา: สู่การเป็นอาเซียน ที่รวมเป็นหนึ่ง ยั่งยืนและเจริญรุ่งเรือง ในการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษา ในวันที่ 19 มิถุนายน 2568 ณ ประเทศมาเลเซีย

5. อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ในฐานะประธานคณะมนตรีประชาสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน หรือผู้แทน ร่วมรับรองแถลงการณ์ร่วมลงนามว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน และปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษา: สู่การเป็นอาเซียน ที่รวมเป็นหนึ่ง ยั่งยืน และเจริญรุ่งเรือง ในการประชุมคณะมนตรีประชาสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน ครั้งที่ 44 ในเดือนตุลาคม 2568

6. อนุมัติให้นายกรัฐมนตรีหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทราบ (for notation) แถลงการณ์ร่วมลงนามว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน และรับรอง (adoption) ปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษา: สู่การเป็นอาเซียนที่รวมเป็นหนึ่ง ยั่งยืน และเจริญรุ่งเรือง ร่วมกับผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 47 ในเดือนพฤศจิกายน 2568

สาระสำคัญของเรื่อง

1. กระทรวงศึกษาธิการประเทศมาเลเซีย มีกำหนดจัดการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ในระหว่างวันที่ 17 - 20 มิถุนายน 2568 ณ

โรงแรม Ritz-Carlton เกาะลังการี ประเทศมาเลเซีย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการพิจารณาเชิญเข้าร่วมการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา ในวันพฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568 ณ เกาะลังการี ประเทศมาเลเซีย โดยในการประชุมครั้งนี้ จะมีการรับรองและเห็นชอบเอกสารผลลัพธ์ที่ต้องเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี จำนวน 2 ฉบับ 2. สำนักเลขาธิการอาเซียนได้จัดส่งเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา จำนวน 2 ฉบับ เพื่อให้ประเทศสมาชิกพิจารณา โดยจะนำเสนอเอกสารดังกล่าวต่อที่ประชุมฯ ในวันพฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568

3. เอกสารผลลัพธ์ทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว มีสาระสำคัญ ดังนี้

3.1 แถลงการณ์ร่วมลังการีว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน (Langkawi Joint Statement of the ASEAN Education Ministers on ASEAN Out-Of-School Children and Youth (OOSCY)) มีสาระสำคัญ เช่น ให้ความสำคัญเร่งด่วนในการแก้ไขความเหลื่อมล้ำทางการศึกษาเพื่อให้การศึกษามีความครอบคลุม เข้าถึง และมีคุณภาพสูงสำหรับเด็กและเยาวชนที่ตกหล่น ตามที่ได้เน้นย้ำในปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยการสร้างความเข้มแข็งด้านการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชนที่ตกหล่น ซึ่งได้รับการรับรองในปี 2559

3.2 ปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษา: สู่การเป็นอาเซียนที่รวมเป็นหนึ่งยั่งยืน และเจริญรุ่งเรือง (ASEAN Leaders' Declaration on Higher Education: Towards an Inclusive, Sustainable and Prosperous ASEAN) มีสาระสำคัญ เช่น (1) วิสัยทัศน์และความเป็นผู้นำในการสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการศึกษาของอาเซียน ได้แก่ สำนักเลขาธิการอาเซียน เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียนและศูนย์ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าด้วยการอุดมศึกษาและการพัฒนาของซีมีโอ (SEAMEO RIHED) (2) ด้านการเข้าถึงการอุดมศึกษาอย่างเท่าเทียมและครอบคลุม โดยการกำหนดนโยบายและดำเนินการเพื่อให้ทุกคนในอาเซียนสามารถเข้าถึงการศึกษาในระดับอุดมศึกษาได้อย่างเท่าเทียม

ประโยชน์และผลกระทบ: การประชุมฯ ครั้งนี้ จะเป็นการประชุมเพื่อหารือเชิงนโยบายระหว่างผู้บริหารระดับสูงในเรื่องของการจัดการศึกษาอย่างทั่วถึงและยั่งยืนในอาเซียน รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ตามแผนงานด้านการศึกษาของอาเซียน โดยเอกสารผลลัพธ์ทั้ง 2 ฉบับ จะเป็นข้อตกลง ร่วมกันของประเทศสมาชิก กำหนดทิศทางในการพัฒนาด้านการศึกษาและแนวทางความร่วมมือในภูมิภาค

19. เรื่อง สรุปผลการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสมัยที่ 29 (COP 29) และการประชุมอื่นที่เกี่ยวข้อง ณ กรุงบากู สาธารณรัฐอาเซอร์ไบจาน

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) เสนอ 1) รับทราบผลการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 29 (COP 29) และการประชุมอื่นที่เกี่ยวข้อง ณ กรุงบากู สาธารณรัฐอาเซอร์ไบจาน 2) มอบหมายให้ ทส. กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงพลังงาน (พน.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (พม.) และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเร่งรัดเตรียมการดำเนินงานตามภารกิจ และให้ ทส. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของ สศช. ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

สาระสำคัญของเรื่อง

1. นายกรัฐมนตรีมีบัญชามอบหมายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทยและกล่าวถ้อยแถลงในช่วงการประชุมผู้แทนระดับสูง (Resumed High-level Segment) ในการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 29 (COP 29) (การประชุมรัฐภาคีฯ) และการประชุมอื่น ที่เกี่ยวข้อง ณ กรุงบากู สาธารณรัฐอาเซอร์ไบจาน ระหว่างวันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน 2567

2. ภาพรวมวาระการประชุมรัฐภาคีฯ สมัยที่ 29 (COP 29) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิด ข้อตัดสินใจที่เป็นฉันทามติ (Consensus) ระหว่างประเทศภาคีสมาชิก เพื่อใช้ขับเคลื่อนการดำเนินงานระดับโลกร่วมกัน โดยจะเป็นผลลัพธ์จากกระบวนการประชุมเจรจาภายใต้การประชุม คู่ขนาน (back-to-back) ตามประเด็นการดำเนินงานที่

เกี่ยวข้องระหว่างผู้เข้าร่วมประชุมจากนานาประเทศกว่า 66,000 คน (รวมภาคสมาชิกและองค์กรผู้สังเกตการณ์) มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

การประชุม	สาระสำคัญ
2.1 การประชุม World Leaders Climate Action Summit	จัดขึ้นระหว่างวันที่ 2 - 13 พฤศจิกายน 2567 มีประมุขของรัฐ หัวหน้ารัฐบาล เข้าร่วมจำนวน 70 ประเทศ ร่วมกันหารือและกล่าวถ้อยแถลงเกี่ยวกับความมุ่งมั่นในการจัดการปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเน้นย้ำให้ร่วมกันส่งเสริมกลไกพหุภาคีในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
2.2 การประชุม Resumed High-level Segment	- จัดขึ้นระหว่างวันที่ 19 -20 พฤศจิกายน 2567 มีผู้แทนระดับสูง (รองประธานาธิบดี รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี) เข้าร่วมจำนวน 59 ประเทศ - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะหัวหน้าคณะผู้แทนไทยกล่าวถ้อยแถลงเกี่ยวกับความมุ่งมั่นในการจัดการปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโดยประเทศไทยยึดถือหลักการเปลี่ยนผ่านที่เป็นธรรม (Just Transition) เพื่อบรรลุเป้าหมายความตกลงปารีส และยกระดับเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากทุกภาคส่วนในช่วงการดำเนินงาน NDC 3.0 ค.ศ. 2031 - 2035 (พ.ศ. 2574 - 2578) ร่วมกับการดำเนินงานด้านการปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เช่น พัฒนาระบบเตือนภัยล่วงหน้า การขับเคลื่อนแผนการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ (NAP) ไปสู่การปฏิบัติในระดับท้องถิ่น รวมถึงเร่งผลักดันพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติเพื่อนำมาใช้เป็นกลไกการดำเนินงานของประเทศ
2.3 การประชุมระดับเจ้าหน้าที่	มีผลการประชุมและข้อตัดสินใจที่สำคัญ เช่น COP – “Baku Climate Unity Pact” มีรายละเอียด ดังนี้ 1. Baku Finance Goal เป้าหมายทางการเงินใหม่ ที่ประเทศพัฒนาแล้วจะสนับสนุนเงินแก่ประเทศกำลังพัฒนาเพื่อดำเนินงานด้านลดก๊าซเรือนกระจกและการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพิ่มขึ้นจาก 1 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ภายในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) เป็น 3 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี และระดมเงิน จากแหล่งทุนที่หลากหลายให้ได้ 1.3 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี ค.ศ. 2035 (พ.ศ. 2578) 2. ควบคุมการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกไม่ให้เกิน 1.5 องศาเซลเซียส โดยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลกให้ได้ร้อยละ 43 ภายในปี ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573) และร้อยละ 60 ภายในปี ค.ศ. 2035 (พ.ศ. 2578) จากระดับการปล่อย ณ ปี ค.ศ. 2019 (พ.ศ. 2562) และต้องบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net-zero) ให้ได้ภายในปี ค.ศ. 2050 (พ.ศ. 2593) โดยคำนึงถึงแนวคิด “no one size fits all” ไม่มีแนวทางการดำเนินงานเพียงทางเดียวที่เหมาะสมสำหรับทุกภาคี ต้องคำนึงถึงบริบทของแต่ละภาคี
2.4 การหารือทวิภาคีร่วมกับประเทศภาคีสมาชิก	• การหารือทวิภาคีระดับรัฐมนตรีกับญี่ปุ่น ระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศญี่ปุ่น ในการพัฒนาความร่วมมือด้านคาร์บอนเครดิตระหว่างประเทศในระยะต่อไป รวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ในการจัดการภัยพิบัติอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และระบบเตือนภัยล่วงหน้า • การหารือทวิภาคีกับสหรัฐอเมริกา ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทน Office of the U.S. Special

	Presidential Envoy for Climate สหรัฐอเมริกา โดยแลกเปลี่ยนข้อมูลแนวทาง ขับเคลื่อนการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคอุตสาหกรรม เครื่องปรับอากาศ และสารทำความเย็นและติดตามการเข้าร่วมเป็นสมาชิก Global Methane Pledge ของประเทศไทยเพื่อสร้างประโยชน์ในการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับการลดก๊าซมีเทนในภาคอุตสาหกรรมพลังงาน และการเกษตร • การหารือทวิภาคีกับสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทนกระทรวงเศรษฐกิจและการดำเนินการ ด้านสภาพภูมิอากาศแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (BMWK) โดยแลกเปลี่ยนข้อมูล ด้านความต้องการ และศักยภาพการสนับสนุนทางการเงินและองค์ความรู้ การเปลี่ยนผ่านภาคอุตสาหกรรมให้สามารถเข้าสู่การผลิตและการบริการที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศรวมถึงติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของ Climate Club ที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกตามข้อริเริ่มของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยรับทราบว่าได้พัฒนาช่องทางออนไลน์ในชื่อ Global Matchmaking Platform (GMP) เพื่อประสานความร่วมมือในระดับโลกแล้วเสร็จ และเปิดตัวอย่างเป็นทางการใน COP 29 ครั้งนี้เรียบร้อยแล้ว • การหารือทวิภาคีกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทนกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยแลกเปลี่ยนข้อมูลความก้าวหน้าในการจัดทำข้อตกลงการดำเนินงาน (Implementing Agreement) ภายใต้ความร่วมมือข้อ 6 ของความตกลงปารีสระหว่างกัน เพื่อให้สามารถจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศต่อไป • การหารือทวิภาคีกับกองทุนภูมิอากาศสีเขียว (GCF) ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทนกองทุน GCF เกี่ยวกับการขับเคลื่อนการขอสนับสนุนทางการเงิน โดยเฉพาะความชัดเจนเกี่ยวกับการเพิ่มโอกาสการได้รับเงินสนับสนุน ทั้งในการดำเนินโครงการ และการเตรียมความพร้อมเพื่อนำไปสู่การลงทุนด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งติดตามการขอรับการรับรองเป็นหน่วยงานปฏิบัติการระดับชาติของหน่วยงานไทย
--	---

3. ทส. ร่วมกับเครือข่ายภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน จัดให้มีพื้นที่ของ Thailand Pavilion เพื่อแสดงนิทรรศการ และนำเสนอผลงานการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่สำคัญของประเทศไทยผ่านกิจกรรมคู่ขนาน (Side Event) ภายใต้แนวคิด “Impact - Driven Policy Empowering Action for Change” ใน 4 หัวข้อ ประกอบด้วย 1) Climate Policy 2) Climate Technology 3) Climate Action และ 4) Climate Finance รวมทั้งเป็นเวทีเสวนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อมูล ความรู้ และประสบการณ์ระหว่างนักวิชาการ ผู้แทนรัฐบาล องค์กรเอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ โดยมีสถิติผู้เข้าร่วมและเยี่ยมชมกว่า 1 หมื่นคน

4. ทส. พิจารณาแล้วเห็นว่า จากผลการประชุมดังกล่าว เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานภายในประเทศเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย

4.1 ขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจก พ.ศ. 2564 – 2573 เพื่อบรรลุเป้าหมายการมีส่วนร่วมที่ประเทศกำหนด (Nationally Determined Contribution : NDC) ในการลดก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ 30 - 40 ภายในปี 2573

4.2 ขับเคลื่อนแผนการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบูรณาการประเด็นการปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เข้าสู่แผนและยุทธศาสตร์ในรายสาขาและในพื้นที่

4.3 จัดทำข้อมูลด้านภูมิอากาศและข้อมูลความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ของประเทศ

4.4 เร่งผลักดันพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มขีดความสามารถในการตั้งรับปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมกลไกการเงินที่เหมาะสมและเข้าถึงได้โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

4.5 สร้างแนวนโยบายภูมิทัศน์ภาคการเงิน (Financial landscape) ที่รองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อาทิ จัดทำมาตรฐานกลางที่กำหนดนิยามและจัดกลุ่ม กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม (Taxonomy)

4.6 สื่อสารกับทุกภาคส่วน สร้างการมีส่วนร่วม และส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อบูรณาการเศรษฐกิจและสังคมคาร์บอนต่ำ จึงต้องบูรณาการความร่วมมือทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติร่วมกับทุกภาคส่วน โดยต้องมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงาน ดังนี้

ประเด็น	หน่วยงาน
1. จัดทำภาพรวมในการขับเคลื่อนตามเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี พ.ศ. 2593 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี พ.ศ. 2608	ทส.
2. จัดทำ/ปรับปรุง นโยบาย แผน มาตรการ และขับเคลื่อนการดำเนินงาน ในการลดก๊าซเรือนกระจก	กษ. คค. ทส. พน. อก. และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
3. ติดตามและเตรียมความพร้อมภายในประเทศ กระทรวงพาณิชย์เพื่อรองรับผลกระทบจากการดำเนินมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกต่อประเทศกำลังพัฒนา (Impact of the Implementation of Response Measure)	กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) รง. และ สศช.
4. จัดทำนโยบาย แผน มาตรการ และขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Adaptation) และกลไกระหว่างประเทศวอร์ซอด้านการสูญเสียและความเสียหายที่เกี่ยวกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Warsaw International Mechanism on Loss and Damage)	กก. กษ. ทส. มท. วธ. กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) สศช. และสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ (สทนช.)
5. พิจารณาแนวทางและขับเคลื่อนการขอรับการสนับสนุนทางการเงินเพื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Finance) จากกลไกภายใต้กรอบอนุสัญญาฯ และ/หรือจัดสรรงบประมาณตามนโยบายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศ	กค. ทส. สำนักงานประมาณ (สงป.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) และธนาคารแห่งประเทศไทย
6. ขับเคลื่อนการปฏิบัติการเสริมพลังความร่วมมือด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Action for Climate Empowerment: ACE)	พม. ทส. และ สธ.
7. เตรียมความพร้อมและจัดทำรายงานตามกรอบความโปร่งใสในการดำเนินงานและการสนับสนุน (Enhanced Transparency Framework)	ทส.
8. เตรียมการดำเนินนโยบายและกลไกภายในประเทศเพื่อรองรับแนวปฏิบัติและกฎการดำเนินงานสำหรับ	ทส. และ พณ.

ข้อ 6 ของความตกลงปารีส (Article 6 of the Paris Agreement)	
9. การเผยแพร่ความรู้ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Knowledge dissemination) ทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินงาน ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	ทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

5. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการประชุมรัฐภาคีฯ ประเทศไทยสามารถสร้างโอกาสและป้องกันการเกิดอุปสรรคในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากประเด็นการเจรจาที่จะส่งผลไปสู่การปฏิบัติในระดับนานาชาติได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงมีความจำเป็น ที่จะต้องรายงานสรุปผลการเข้าร่วมประชุมรัฐภาคีฯ ต่อคณะรัฐมนตรีรับทราบเพื่อให้หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องเตรียมการเพื่อจัดทำหรือปรับปรุงนโยบาย แผน และดำเนินมาตรการที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับกรอบการบูรณาการดำเนินงานที่ประเทศไทยประกาศเจตนารมณ์ไว้

แต่งตั้ง

20. เรื่อง ขออนุมัติแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (กระทรวงยุติธรรม)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงยุติธรรม เสนอแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด จำนวน 3 คน เนื่องจากกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเดิมได้ดำรงตำแหน่งครบวาระสามปี ดังนี้

1. นายชาติพงษ์ จีระพันธุ์
2. พลตำรวจโท อภิชาติ เพชรประสิทธิ์
3. พันเอก ผ่านศึก อนันตพงษ์

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 17 มิถุนายน 2568 เป็นต้นไป

21. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการระดับทรงคุณวุฒิ(กระทรวงสาธารณสุข)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เสนอ แต่งตั้ง นายจักรรัฐ พิทยาวงศ์อานนท์ ข้าราชการพลเรือนสามัญ ตำแหน่ง นายแพทย์เชี่ยวชาญ (ด้านเวชกรรมป้องกัน) กลุ่มที่ปรึกษา ระดับกระทรวง สำนักงานปลัดกระทรวง ให้ดำรงตำแหน่งนายแพทย์ทรงคุณวุฒิ (ด้านเวชกรรมป้องกัน) กลุ่มที่ปรึกษา ระดับกระทรวง สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข ตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2568 ซึ่งเป็นวันที่มีคุณสมบัติครบถ้วนสมบูรณ์

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมแต่งตั้ง เป็นต้นไป

22. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญให้ดำรงตำแหน่งประเภทบริหารระดับสูง (กระทรวงวัฒนธรรม)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม เสนอ แต่งตั้ง นางเกษร กำเหนิดเพ็ชร ข้าราชการพลเรือนสามัญ ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการสำนักงานศิลปวัฒนธรรมร่วมสมัย ให้ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานศิลปวัฒนธรรมร่วมสมัย กระทรวงวัฒนธรรม เพื่อทดแทนตำแหน่งที่ว่าง ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมแต่งตั้ง เป็นต้นไป

23. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการการเมือง (สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีเสนอแต่งตั้ง บุคคลให้ดำรงตำแหน่งข้าราชการการเมือง จำนวน 2 ราย ดังนี้

1. นางจิตรา หมีทอง ตำแหน่งรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (รองนายกรัฐมนตรี นายอนุทิน ชาญวีรกูล)
2. นายรังสรรค์ วันไชยธนวงศ์ ตำแหน่งที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี

(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 17 มิถุนายน 2568 เป็นต้นไป
