

<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 ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา
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} ฤดูกาลผลิต ปี 2567/2568
13. เรื่อง การจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ให้กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
14. เรื่อง การเสนอตัวขอเป็นเจ้าของภาพการจัดการแข่งขันรถยนต์ชิงแชมป์โลก 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 โดยคาดว่าจะทำให้รัฐสูญเสียรายได้ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาปีละประมาณ 20 ล้านบาท (รวมระยะเวลามาตรการ 5 ปี จะทำให้รัฐสูญเสียรายได้ 100 ล้านบาท) ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่ไม่มาก แต่จะมีรายได้ภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มเพิ่มขึ้นในระยะปานกลางจากการเติบโตของธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัลและธุรกิจเกี่ยวเนื่องในประเทศไทยรวมกันไม่น้อยกว่า 1,000 ล้านบาท

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานประมาณพิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้องต่อหลักการของร่างกฎกระทรวงดังกล่าว โดยสำนักงานประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการภาษีและการลงทุนในสินทรัพย์ดิจิทัลให้ถูกต้องครบถ้วน ควบคู่ไปกับการกำหนดแนวทางในการกำกับดูแลสินทรัพย์ดิจิทัลอย่างรัดกุมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ลงทุนไปพร้อมกันตลอดจนติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์และรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการภาษีดังกล่าวเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการดำเนินการตามนโยบายแห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ต่อไป

2. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ.

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

สาระสำคัญของเรื่อง

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

ประเด็น	รายละเอียด
1. บทนิยาม (ร่างข้อ 2)	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดบทนิยาม เช่น 1) “ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้” หมายความว่า ถังขนส่งน้ำมันตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับ

	<p>การแจ้ง การอนุญาต และอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง (ได้แก่ ภาษีสำหรับบรรจุน้ำมันเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันที่มีปริมาณความจุเกิน 500 ลิตรขึ้นไป ที่นำมาตรึงไว้กับตัวโครงรถหรือแคร่รถไฟหรือที่สร้างเข้าไว้ด้วยกันกับตัวรถ)</p> <p>2) “โครงป้องกัน” หมายความว่า โครงสร้างที่ประกอบด้วยแท่นรองรับ (skids) โครงกรอบ (frameworks) และคานหาม (cradles) เพื่อใช้ในการติดตั้งถังระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ไว้ภายใน โดยมีวัตถุประสงค์ในการป้องกันอันตรายและใช้สำหรับเคลื่อนย้ายด้วยอุปกรณ์สำหรับยกบริเวณแท่นรองรับหรือสามารถเกี่ยวและยกที่หุของโครงกรอบหรือคานหาม</p> <p>3) “อุปกรณ์สำหรับเคลื่อนย้ายถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้” หมายความว่า รถยกหรือปั้นจั่นตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรืออุปกรณ์ลักษณะอื่นที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้</p>
<p>2. หมวด 1 บททั่วไป (ร่างข้อ 3 - 7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดให้การขนส่งถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องมีการติดตั้งโครงป้องกันและต้องจัดให้มีการตรึงไว้กับตัวโครงรถหรือแคร่รถไฟ เพื่อป้องกันมิให้ถึงขนส่งน้ำมันเคลื่อนที่หรือล้มระหว่างการขนส่ง โดยให้ใช้รถบรรทุกที่มีจำนวนเพลาล้อ กงล้อและยาง ตั้งแต่ 3 เพลา 6 ล้อ ยาง 10 เส้น ขึ้นไปหรือรถไฟ และห้ามมิให้ขนส่งโดยใช้รถพ่วง (ร่างข้อ 3 - 4) ● กำหนดให้ผู้ประกอบการควบคุมต้องจัดให้มีระบบการจับกับเอกสารพร้อมแบบก่อสร้างและรายการคำนวณความมั่นคงแข็งแรง และรายงานผลการทดสอบและตรวจสอบเกี่ยวกับถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 5) ● กำหนดให้การออกแบบการติดตั้งถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ต้องกระทำหรือได้รับการรับรองโดยวิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม รวมทั้งการทดสอบและตรวจสอบดังกล่าวต้องกระทำโดยผู้ทดสอบและตรวจสอบซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนด (ร่างข้อ 6 - 7)
<p>3. หมวด 2 ลักษณะของถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ (ร่างข้อ 8 - 14)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดให้ถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ต้องได้รับการออกแบบและสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เช่น หลักเกณฑ์ใน ADR [หลักเกณฑ์ในความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมการการเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ (Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail: ADR)] เป็นต้น (ร่างข้อ 8) ● กำหนดให้การออกแบบถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ มีแบบแสดงรายละเอียด และรายการคำนวณ เช่น ต้องถูกออกแบบเพื่อใช้ในการขนส่ง วัสดุที่ใช้ในการผลิตถังและอุปกรณ์ที่สัมผัสหรืออาจสัมผัส กับน้ำมันต้องเป็นชนิดที่เข้ากับน้ำมันได้ หรือไม่ทำปฏิกิริยากันจนทำให้เกิดส่วนประกอบที่เป็นอันตราย เป็นต้น (ร่างข้อ 9 - 10) ● กำหนดให้ถึงขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องมีอุปกรณ์ติดกับถึง เช่น ช่องเปิดด้านบนที่เป็นช่องสำหรับตรวจสอบสภาพภายในถึงหรือช่องสำหรับคนและต้องมีแผ่นป้ายทำด้วยโลหะติดแน่นในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนหรือตรวจสอบได้และไม่ทำให้เสียความมั่นคงแข็งแรงแก่ตัวถึง (ร่างข้อ 11 - 12) ● กำหนดให้ต้องมีเครื่องสูบน้ำมันที่เป็นชนิดที่ใช้กับน้ำมันได้และต้องติดตั้งอุปกรณ์วัดระดับของเหลวที่ใช้กับน้ำมันอย่างน้อย 1 ตัว ในถึงขนส่ง

<p>4. หมวด 3 การติดตั้งถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 15 - 24)</p>	<p>น้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 13 - 14)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมัน ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ต้องได้รับการประกอบเข้ากับโครงป้องกันและมีความเหมาะสมในการใช้งานกับอุปกรณ์สำหรับยกและยึดตู้บรรทุกสินค้า ยกเว้นเมื่อมีการรับหรือจ่ายน้ำมัน โดยต้องตรึงไว้กับโครงของรถบรรทุกหรือแคร่ของรถไฟถังขนส่งน้ำมันอย่างมั่นคง แข็งแรงและสามารถรับแรงในทิศทางต่าง 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 รวมทั้งต้องมีอุปกรณ์ควบคุมความดันสัญญาณด้วย (ร่างข้อ 19 - 21) ● กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้มีช่องเปิดด้านล่าง ประกอบด้วยอุปกรณ์ 3 ชุด ที่ทำงานเป็นอิสระต่อกัน โดยให้ติดตั้งเรียงลำดับได้แก่ 1) วาล์วแบบปิดตัวเอง (self-closing internal stop-valve) 2) วาล์วปิดเปิดต้องติดตั้งอยู่ภายนอกถัง และ 3) ฝาปิดส่วนปลายของช่องเปิดด้านล่าง (ร่างข้อ 22) ● กำหนดให้การรับหรือจ่ายน้ำมันในเขตพื้นที่และภายในสถานที่ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงกำหนด ต้องติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 ด้วย (ร่างข้อ 23)
<p>5. หมวด 4 การทดสอบและตรวจสอบ (ร่างข้อ 25 - 26)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดให้มีการทดสอบและตรวจสอบถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ที่ผลิตหรือสร้างขึ้นใหม่ หรือเมื่อครบกำหนดการทดสอบและตรวจสอบ หรือถึงที่ผ่านการใช้งานแล้วหรือเมื่อได้รับความเสียหายที่อาจก่อให้เกิดอันตราย โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา (ร่างข้อ 25 - 26)
<p>6. หมวด 5 ระบบไฟฟ้า (ร่างข้อ 27 - 29)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดให้อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า และบริภัณฑ์ที่นำมาใช้กับถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ต้องเป็นชนิดป้องกันการระเบิด (explosion proof) โดยต้องมีจุดสำหรับต่อสายดินอย่างน้อย 1 จุด และมีการต่อฝาก (bonding) ซึ่งต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลหรือมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (ร่างข้อ 27 - 29)
<p>7. หมวด 6 การรับหรือจ่ายน้ำมัน และการขนส่งน้ำมัน และการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 30 - 42)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดให้ผู้ประกอบการควบคุมต้องจัดให้มีผู้ปฏิบัติงานที่ผ่านการฝึกอบรมควบคุมดูแลในระหว่างที่มีการขนส่ง หรือเมื่อมีการรับ การจ่าย หรือถ่ายเทน้ำมันของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ โดยผู้ขับรถบรรทุกหรือรถไฟบรรทุกถังขนส่งน้ำมันต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางกำหนด หรือตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาแล้วแต่กรณี และบรรจุน้ำมันตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่งได้ไม่เกินร้อยละ 97 ของปริมาณความจุแต่ละห้อง (ร่างข้อ 30 - 31) ● กำหนดให้ก่อนจะทำการรับหรือจ่ายน้ำมัน ต้องมีการตรวจสอบระบบ ท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 ช่องเปิดด้านบนหรือช่องเปิดด้านล่างของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้เชื่อมต่อกับท่อรับหรือจ่ายน้ำมันของถัง

	<p>เก็บน้ำมันอย่างสมบูรณ์ หากจะทำการรับหรือจ่ายน้ำมันโดยไม่ใช้ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 ต้องเปิดช่องเปิดด้านบน เพื่อระบายความดันหรือความดันสูญญากาศ (ร่างข้อ 32)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดวิธีการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ เช่น ให้ยกบริเวณโครงป้องกันด้วยอุปกรณ์สำหรับเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้โดยเฉพาะเท่านั้น (ร่างข้อ 33 - 35) ● กำหนดวิธีการติดตั้งแบตเตอรี่ของรถบรรทุกหรือรถไฟบรรทุกถังขนส่งน้ำมันโดยต้องไม่ติดตั้งในด้านเดียวกับด้านที่ติดตั้งท่อรับหรือจ่ายน้ำมันและหัวท่อระบายไอน้ำมัน (ร่างข้อ 36) ● กำหนดวิธีการรับหรือจ่ายน้ำมัน เช่น ห้ามกระทำการใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดเปลวไฟหรือประกายไฟในบริเวณที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมัน การรับน้ำมัน ต้องกระทำภายในคลังน้ำมันหรือสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน การจ่ายน้ำมันต้องจ่ายลงถึงเก็บน้ำมันเท่านั้น และกำหนดค่าความต้านทานระหว่างรากสายดินกับดินในการต่อสายดินของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้เข้ากับระบบท่อน้ำมันของถังเก็บน้ำมัน ต้องมีค่าไม่เกิน 10 โอห์ม (ร่างข้อ 37 - 41) ● กำหนดให้รถบรรทุกถังขนส่งน้ำมันต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ร่างข้อ 42)
<p>8. หมวด 7 การป้องกันและระงับอัคคีภัย (ร่างข้อ 43 - 45)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดหลักเกณฑ์การป้องกันและระงับอัคคีภัยในการขนส่งน้ำมัน เช่น ผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องจัดให้มีเครื่องดับเพลิงและมีมาตรการป้องกันและระงับอัคคีภัย ติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ และมีเอกสารข้อมูลความปลอดภัยที่ระบุถึงคุณสมบัติของน้ำมัน ความเป็นอันตราย และคู่มือวิธีปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินสำหรับถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 43 - 45)
<p>9. หมวด 8 การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ร่างข้อ 46 - 48)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ประกอบการควบคุมแจ้งต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงานหรือผู้ท้ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงานมอบหมายในทันทีที่ทราบเหตุ ซึ่งต้องไม่เกิน 1 ชั่วโมง นับจากเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและรายงานการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้นเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมข้อมูลเกี่ยวกับระยะทาง เวลา และความเร็วยของรถบรรทุกถังขนส่งน้ำมันภายใน 3 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ (ร่างข้อ 46)
<p>10. หมวด 9 การเลิกใช้งานถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 49 -50)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดหลักเกณฑ์การเลิกใช้งานถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ โดยผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องแจ้งยกเลิกการใช้งานต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน ซึ่งต้องมีการรับรองจากผู้ทดสอบและตรวจสอบว่าไม่มีไอน้ำมันค้างอยู่ในถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ รวมทั้งกรณีที่ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือไฟไหม้ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย หรือถึงที่ไม่ผ่านการทดสอบและตรวจสอบจนทำให้ไม่สามารถใช้งานต่อไปได้ (ร่างข้อ 49 - 50)
<p>11. บทเฉพาะกาล (ร่างข้อ 51 -54)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดบทเฉพาะกาล เช่น ในระหว่างที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง ยังไม่มีผลใช้บังคับ การบรรทุก การจัดวาง และการติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้โดยรถไฟและคุณสมบัติของผู้ขับรถบรรทุกถังขนส่งน้ำมัน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา (ร่างข้อ 53)
<p>12. วันที่มีผลใช้บังคับ (ร่างข้อ 1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดให้ร่างกฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 180 วัน นับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

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

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

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม เห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง โดยกระทรวงคมนาคมมีข้อสังเกตว่าการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถบรรทุกทุกชนิดขนส่งน้ำมันเป็นอำนาจของการรถไฟแห่งประเทศไทย และปัจจุบันกรมการขนส่งทางรางได้กำหนดมาตรฐาน มขร. -O-001 -2565 มาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ (Carriage of Dangerous Goods by Rails) บังคับใช้ระหว่างที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางยังไม่มีผลใช้บังคับ จึงไม่จำเป็นต้องออกประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเรื่องของการบรรทุกถึงขนส่งน้ำมันด้วยรถไฟ คุณสมบัติของผู้ขับรถบรรทุกถึงขนส่งน้ำมัน การจัดวางถึงขนส่งน้ำมันทางรถไฟ และการติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถึงขนส่งน้ำมันทางรถไฟ

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

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

สาระสำคัญของเรื่อง

1. ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถึงขนส่งน้ำมัน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงพลังงาน เสนอ เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถึงขนส่งน้ำมัน พ.ศ. 2558 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 โดยมีสาระสำคัญสรุป ดังนี้

1.1 เพิ่มการกำหนดค่าความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบถึงขนส่งน้ำมันโดยความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความดันสถิตของน้ำ (แรงดันจากของเหลวซึ่งอยู่ในถึงที่กระทำต่อผนังของถึง) เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

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

1.3 เพิ่มวิธีการปฏิบัติสำหรับถึงขนส่งน้ำมันที่มีการติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมัน กรณีที่ต้องทำการจ่ายน้ำมันในเขตพื้นที่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ก่อนจะทำการจ่ายน้ำมันต้องตรวจสอบว่าระบบท่อไอน้ำมันเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์เพื่อป้องกันถึงขนส่งน้ำมันยุบตัว เพื่อให้สอดคล้องตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามลักษณะเขตพื้นที่และสถานที่ตามกฎหมาย เช่น ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ติดถนนใหญ่ซึ่งเป็นเขตถนนทางหลวงหรือถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตรหรือถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร และให้บริการแก่ยานพาหนะทางบก โดยมีถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ใต้พื้นดิน ต้องมีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 (vapour recovery system stage I) ซึ่งเป็นระบบป้องกันการแพร่กระจายของไอน้ำมันเชื้อเพลิงไปสู่บรรยากาศระหว่างถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่ถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง หรือระหว่างการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงลงสู่ถัง

เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินในสถานีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ก่อนจะทำการจ่ายน้ำมันต้องตรวจสอบว่าระบบท่อไอน้ำมันเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์เพื่อป้องกันถึงขนส่งน้ำมันยุบตัว เป็นต้น

1.4 เพิ่มเติมกิจการสถานีสถานีบริการน้ำมันประเภท ฉ (สถานีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ให้บริการแก่อากาศยาน) ให้เป็นสถานที่ที่สามารถจ่ายน้ำมันให้กับถึงขนส่งน้ำมันได้ เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการรับน้ำมันของถึงขนส่งน้ำมันประเภทรถเติมน้ำมันให้อากาศยานในสนามบิน (เดิมกำหนดให้การรับน้ำมันลงในถึงขนส่งน้ำมันต้องกระทำภายในคลังน้ำมันหรือสถานที่เก็บรักษาน้ำมันที่มีแผนจ่ายน้ำมันซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการควบคุมตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 เท่านั้น)

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

1.6 ยกเลิกสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 2 (โรงงานขนาดเล็กหรือเพื่อการเกษตร บั้มถังลอยริมถนนขนาดเล็กซึ่งให้บริการแก่ยานพาหนะทางบก บั้มหลอดแก้วมือหมุน สถานีสถานีบริการทางน้ำขนาดเล็กซึ่งให้บริการแก่เรือ) **ไม่ต้องจัดให้มีผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง ดูแลการรับหรือจ่ายน้ำมันตลอดเวลา** เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2558 ที่ไม่ได้กำหนดกิจการควบคุมประเภทที่ 2 ไว้ [เดิมสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 2 และสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 (โรงงานขนาดใหญ่ที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง คลังเชื้อเพลิงซึ่งเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงได้ทุกชนิดตั้งแต่ 500,000 ลิตรขึ้นไป สถานีสถานีบริการน้ำมันติดถนนใหญ่โดยถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน สถานีสถานีบริการน้ำมันติดถนนซอยโดยถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน บั้มถังลอยริมถนนขนาดใหญ่ สถานีสถานีบริการทางน้ำขนาดใหญ่ซึ่งให้บริการแก่เรือ และสถานีสถานีบริการให้แก่อากาศยานซึ่งให้บริการแก่เครื่องบิน) ต้องมีผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงดูแลการรับหรือจ่ายน้ำมันตลอดเวลา]

1.7 ในกรณีรถขนส่งน้ำมันเกิดอุบัติเหตุ **เพิ่มระยะเวลาการส่งข้อมูล** เกี่ยวกับระยะเวลา และความเร่งของรถขนส่งน้ำมันต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน เป็นภายใน 72 ชั่วโมงนับจากการเกิดอุบัติเหตุ (เดิม 24 ชั่วโมง) เพื่อให้สอดคล้องกับความจำเป็นและการปฏิบัติจริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 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 กำหนดข้อยกเว้นของการไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้โดยถึงขนส่งน้ำมันที่ได้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตไว้ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ 7 ตามร่างกฎกระทรวงนี้ (การกำหนดค่าความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบปลั่งขนส่งน้ำมัน โดยค่าความดันดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความดันสถิตของน้ำ)

1.10 กำหนดเงื่อนไขระยะเวลาของการบังคับให้ปฏิบัติตามร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ โดยถึงขนส่งน้ำมันที่ได้รับใบอนุญาตอยู่ในวันก่อนวันที่กฎกระทรวงฯ ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับอนุญาตดำเนินการ **แก้ไขรายละเอียดของถึงขนส่งน้ำมันให้เป็นไปตามข้อ 52 (1) และ (10) แห่งกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถึงขนส่งน้ำมัน พ.ศ. 2558 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงนี้ โดยแก้ไขถ้อยคำ “หมายเลขอนุญาต” เป็น “เลขที่ใบอนุญาต” และ “ชื่อเจ้าของหรือผู้ประกอบกิจการควบคุม” เป็น “ชื่อผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ” ภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับโดยร่างกฎกระทรวงฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 180 วันนับแต่วันในราชกิจจานุเบกษา**

2. กระทรวงพลังงานโดยกรมธุรกิจพลังงานได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ ร่างกฎกระทรวงดังกล่าวซึ่งผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นไม่ได้มีการเสนอความเห็นรวมถึงไม่มีข้อคัดค้านต่อร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ และได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย โดยได้วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจว่า ตามที่ร่างกฎกระทรวงฯ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้สามารถจ่ายน้ำมันจากถังขนส่งน้ำมันลงถึงน้ำมันในสถานีบริการน้ำมัน ประเภท (ปั๊มหลอดแก้วมือหมุน) การเติมน้ำมันให้กับอากาศยานภายในสนามบิน การเติมน้ำมันให้กับเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือการจ่ายหรือเติมน้ำมันตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เป็นการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ เช่น ธุรกิจการบินและการขยายเส้นทางคมนาคม 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) อันเป็นการรักษาเสถียรภาพของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศและส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและการจ้างงานในประเทศ สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

(1) กำหนดนิยาม “เหล็กเส้นเสริมคอนกรีต” หมายถึง เหล็กเส้นที่มีลักษณะหน้าตัดกลมหรือเหล็กเส้นกลมที่มีบั้งหรือครีป ซึ่งอาจนำไปใช้เสริมคอนกรีตสำหรับงานก่อสร้างทั่วไปได้ และ “เหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต” หมายถึง เหล็กแท่งเล็ก สี่เหลี่ยมจัตุรัสที่มีภาคตัดขวางเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส หรือเหล็กแท่งเล็กสี่เหลี่ยมผืนผ้า ที่มีภาคตัดขวางเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่มีด้านยาวไม่เกิน 1.25 เท่าของด้านกว้าง โดยมีความยาว ด้าน 50 มิลลิเมตร ถึง 150 มิลลิเมตร

(2) ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือโรงงานผลิตเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ซึ่งรวมถึงโรงงานที่ใช้เครื่องจักร ที่สามารถนำไปใช้รีดเหล็กเส้นได้ทุกขนาด ทุกห้องที่ทั่วราชอาณาจักร โดยมีให้ใช้บังคับกับโรงงานที่ผลิตเหล็กเพลลา เหล็กหลอดหรือเหล็กรูปพรรณที่สร้างขึ้นด้วยกรรมวิธีการรีดร้อน หรือหลอดเหล็ก ที่สร้างขึ้นด้วยกรรมวิธีการรีดเย็นที่ได้รับเอกสารการตรวจสอบกระบวนการผลิต เครื่องมือเครื่องจักร อุปกรณ์ และลูกรีด จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (ร่างข้อ 2-3)

(3) กำหนดให้ประกาศฉบับนี้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันกำหนดระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกห้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ. 2562 ลงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 (วันที่ 10 มกราคม 2568) และมีระยะเวลาบังคับใช้ 5 ปี นับแต่วันที่ประกาศฉบับนี้มีผลใช้บังคับ (ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2568 ถึงวันที่ 9 มกราคม 2573) (ร่างข้อ 4)

2. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างประกาศดังกล่าวผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) เว็บไซต์ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (www.oie.go.th) และเว็บไซต์ของกรมโรงงานอุตสาหกรรม (www.diw.go.th) โดยมีผู้แสดงความคิดเห็น ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิตเหล็ก ผู้ค้าเหล็ก และประชาชนทั่วไป รวมทั้งได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายตามกฎกระทรวงกำหนดร่างกฎที่ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบ พ.ศ. 2565 แล้ว

ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเห็นว่า ควรพิจารณากำหนดข้อยกเว้นในการใช้มาตรการดังกล่าว ในกรณีของการปรับปรุงกระบวนการผลิต เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการอนุรักษ์พลังงานและการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า กระทรวงอุตสาหกรรมควรคาดการณ์ความต้องการเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตในระยะต่อไป เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กเส้นดังกล่าวให้เหมาะสมควบคู่ไปกับการกำหนดมาตรการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันได้ และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมของโลกที่มุ่งไปสู่การบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions)

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

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. ตามที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้ รวมทั้งให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

สาระสำคัญของเรื่อง

ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกีดช้าง ตำบลอินทิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ ในการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำช่วงแม่แตง - แม่จืด อาคารประกอบพร้อมส่วนประกอบอื่น และระบบท่อส่งน้ำแม่จืด - แม่แตง พร้อมอาคารประกอบ ตามโครงการเพิ่มปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำเขื่อนแม่กวงอุดมธารา จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแน่ชัดและเพื่อนำที่ดินไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน มีกำหนดใช้บังคับ 4 ปี โดยให้เริ่มต้นเข้าสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนภายใน 180 วัน นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับ และเมื่อการก่อสร้าง

แล้วเสร็จจะเพิ่มเสถียรภาพการส่งน้ำช่วงฤดูฝน เพิ่มพื้นที่เพาะปลูกช่วงฤดูแล้ง และเป็นการสนับสนุนน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การท่องเที่ยว และภาคอุตสาหกรรม ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดลำพูน รวมทั้งสร้างความมั่นคงในการบริหารจัดการน้ำในลุ่มน้ำแม่กวงในอนาคต 20 ปี โดยเขตที่ดินที่จะเวนคืนมีปริมาณทรัพย์สินที่ต้องจัดกรรมสิทธิ์จำนวน 59 แปลง เนื้อที่ประมาณ 26- 1 - 96 ไร่ โดยแบ่งเป็นการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำ ช่วงแม่แตง - แม่จืด อาคารประกอบพร้อมส่วนประกอบอื่น จำนวน 2 แปลง เนื้อที่ประมาณ 14 - 0 - 32 ไร่ และการก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำแม่จืด - 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 ค่าเรือถอน 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) และสำนักงานประมาณแจ้งว่าจะจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้ตามความจำเป็นและเหมาะสม เมื่อร่างพระราชกฤษฎีกาใช้บังคับแล้ว

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

เพื่อช่วยให้บริษัทที่มีกำไรสะสมและสภาพคล่องส่วนเกินสามารถทำโครงการซื้อหุ้นคืนได้คล่องตัวตามภาวะเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นการช่วยเสริมสภาพคล่อง และศักยภาพของตลาดทุนอันจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นและตลาดทุน รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม	ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	หมายเหตุ
1. ปรับปรุงระยะเวลาการซื้อหุ้นคืน		
ข้อ 11 การซื้อหุ้นตามโครงการซื้อหุ้นคืนครั้งใหม่จะกระทำเมื่อพ้นกำหนด 6 เดือนนับแต่วันซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว หรือวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งหลังสุด หรือวันที่การยกเลิกโครงการซื้อคืนหุ้นมีผล	ข้อ 11 การซื้อหุ้นตามโครงการซื้อหุ้นคืนครั้งใหม่จะกระทำเมื่อการซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว หรือเมื่อพ้นกำหนดวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งหลังสุด หรือวันที่การยกเลิกโครงการซื้อคืนหุ้นมีผล	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขเพิ่มเติมให้บริษัทสามารถซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ได้ทันทีโดยไม่ต้องมีระยะเวลาพักคอย (Breaking Period) 6 เดือน - เพื่อช่วยให้บริษัทสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องทางการเงินได้อย่างยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น เปิดโอกาสให้บริษัทสามารถ พิจารณา ดำเนินการได้ตามความเหมาะสมกับสภาวะตลาด สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีความผันผวนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว
2. แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนสำหรับบริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย		
ข้อ 12 ให้บริษัทจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้เมื่อพ้นกำหนด 3 เดือน นับแต่การซื้อหุ้นคืนในแต่ละคราวตามหมวด 1 หรือหมวด 2 เสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่	<p>ข้อ 12 ให้บริษัทจำหน่ายหุ้น ที่ซื้อคืนได้เมื่อพ้นกำหนด 3 เดือน นับแต่การซื้อหุ้นคืนในแต่ละคราวตามหมวด 1 หรือหมวด 2 เสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้น ก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่</p> <p>ในกรณีที่หุ้นที่ซื้อคืนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและปรากฏข้อเท็จจริงว่าราคาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนนั้นต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย บริษัทอาจขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้อีกไม่เกิน 2 ปี</p> <p>หากไม่สามารถจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้หมดภายในระยะเวลาตามวรรคสอง บริษัทอาจขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้อีกไม่เกินหนึ่งปี</p> <p>การขยายระยะเวลา</p>	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดเพิ่มเติมให้บริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนใน ตลท. สามารถขยายระยะเวลาในการจำหน่าย หุ้นที่ซื้อคืนออกไปได้อีกไม่เกิน 2 ปีในกรณีที่ราคาหุ้นฯ ดังกล่าวต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาหุ้นฯ เฉลี่ย และสามารถขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นฯ ดังกล่าวออกไปได้อีกไม่เกิน 1 ปี ในกรณีที่ไม่สามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้หมดภายในระยะเวลา 2 ปีดังกล่าว โดยบริษัทฯ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขยายระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นฯ และจะต้องได้รับความเห็นชอบก่อนครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนดังกล่าว (เดิมไม่มีข้อกำหนดดังกล่าว มีเพียงข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำหน่ายหุ้นของบริษัทมหาชนจำกัด โดยสามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้ แต่ต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่เท่านั้น)

	<p>จำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนตามวรรคสอง และวรรคสาม บริษัทต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นก่อนครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน</p>	<p>- การเพิ่มข้อกำหนดดังกล่าวจะทำให้บริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนใน ตลท. มีระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนรวมทั้งสิ้นไม่เกิน 6 ปี ซึ่งประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนตามกฎหมายกระทรวงเดิม 3 ปี 2) ระยะเวลาที่ขยายได้อีกไม่เกิน 2 ปี ในกรณีที่ราคาหุ้นของบริษัทในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย 3) ระยะเวลาที่ขยายได้อีกไม่เกิน 1 ปี ในกรณีที่ไม่สามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้หมดภายใน 2 ปี <p>- เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนออกไป ซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถรับมือกับความผันผวนของตลาดได้อย่างเหมาะสม</p>
--	---	--

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. ด้วยแล้ว

เศรษฐกิจ-สังคม

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

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 (เรื่อง การกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์) เฉพาะมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังจากการสำรวจหรือการทำเหมืองแร่แล้ว (Post Evaluation) (รายงาน Post Evaluation) ซึ่งปรากฏตามร่างการกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ ในมาตรการรอง ข้อ 3.2.1 หลักเกณฑ์และมาตรการผ่อนผันหรือยกเว้นการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ (พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ) เพื่อประโยชน์เกี่ยวกับความมั่นคงหรือเศรษฐกิจ ตามข้อสังเกตของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 ดังนี้

เนื้อหาของมติคณะรัฐมนตรีที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน	
1. มาตรการรองในการแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ กรณีที่ 2 (1)	
กรณีที่ 2 พื้นที่ที่รัฐได้อนุญาตให้ประชาชนหรือเอกชนเข้าใช้ประโยชน์ในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำ	ยกเลิกกรณีที่ 2 (1) ทั้งหมด

<p>เหมืองแร่</p> <p>(1) พื้นที่ที่รัฐได้อนุญาตให้ประชาชนหรือเอกชนเข้าใช้ประโยชน์เพื่อกิจการสำรวจแร่ ประกอบด้วยอาชญาบัตรสำรวจแร่ อาชญาบัตรบัตรผูกขาดสำรวจแร่ และอาชญาบัตรพิเศษสำรวจแร่ หรือเพื่อการทำเหมืองแร่ คือ ประทานบัตรเหมืองแร่ ไปแล้ว ก่อนวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 และต่อมาพื้นที่ดังกล่าว ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ เห็นควร อนุญาตให้ดำเนินการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่ใน พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตต่อไปจนกระทั่งสิ้นสุดอายุการ อนุญาตนั้น ทั้งนี้ หากหนังสืออนุญาตให้เข้าทำ ประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลง แต่อายุ อาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ เห็นควรผ่อนผันให้ต่ออายุหนังสืออนุญาตเข้าทำ ประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ จนกระทั่งสิ้นสุด อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ โดย ผู้ประกอบการต้องจัดทำรายงาน Post Evaluation เสนอต่อกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และ สิ่งแวดล้อม พิจารณาให้ความเห็น เพื่อเป็นข้อมูล สำหรับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) ในการ พิจารณาว่า อนุมัติหรือไม่อนุมัติผ่อนผันการขอต่ออายุ หนังสืออนุญาต การใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวน แห่งชาติจากคณะรัฐมนตรีต่อไป</p> <p>ในกรณีที่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง เนื่องจากการดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาต ก็ให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกฎหมายที่ รับผิดชอบอย่างเด็ดขาดโดยทันที</p>	
<p>2. มาตรการรองในการแก้ไขปัญหาการอนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ กรณีที่ 3 (2)</p>	
<p>กรณีที่ ๓ พื้นที่ที่รัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชน ไว้แล้วในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่</p> <p>(2) ในกรณีที่พื้นที่ซึ่งรัฐมีข้อผูกพันกับ ประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วภายหลังจากวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 หากอายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำ ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลงแต่อายุ อาชญาบัตรหรือประทานบัตรการทำเหมืองแร่ยังคง เหลืออยู่ให้ใช้หลักการพิจารณาเดียวกันกับในกรณีที่ 2 ข้อ (1) ส่วนกรณีอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตร เหมืองแร่สิ้นสุดลงและผู้ประกอบการประสงค์จะขอต่อ อายุการอนุญาตหรือการขออนุญาตดำเนินการดังกล่าว ให้ใช้หลักการเดียวกันกับการขอต่ออายุ การอนุญาต อาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ ในกรณีที่ 2 ข้อ (2)</p>	<p>กรณีที่ 3 พื้นที่ที่รัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชน ไว้แล้วในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่</p> <p>(2) ในกรณีที่พื้นที่ซึ่งรัฐมีข้อผูกพันกับ ประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วภายหลังจากวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 หากอายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำ ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลงแต่อายุ อาชญาบัตรหรือประทานบัตรการทำเหมืองแร่ยังคง เหลืออยู่ให้ใช้หลักการพิจารณาเดียวกันกับในกรณีที่ 2 ข้อ (1) ส่วนกรณีอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตร เหมืองแร่สิ้นสุดลงและผู้ประกอบการประสงค์จะขอต่อ อายุการอนุญาตหรือการขออนุญาตดำเนินการดังกล่าว ให้ใช้หลักการเดียวกันกับการขอต่ออายุการอนุญาต อาชญาบัตรหรือประทานบัตร เหมืองแร่ ในกรณีที่ 2 ข้อ (2)</p>

สาระสำคัญของเรื่อง

1. เดิมพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 54 บัญญัติให้ทำเหมืองแร่ต้องได้รับอนุญาตเป็นประทานบัตร โดยกำหนดให้มีอายุประทานบัตรไม่เกินยี่สิบห้าปีนับแต่วันที่ออก (ปัจจุบันตามพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 มาตรา 58 บัญญัติให้ประทานบัตรมีอายุไม่เกินสามสิบปีนับแต่วันที่ออก) ซึ่งหากพื้นที่ประทานบัตรอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ 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 ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้วจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน 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. เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 และมอบหมายให้กรมป่าไม้ใช้กลไกการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยนํารายงานผลการปฏิบัติตามรายงาน EIA ไปประกอบการพิจารณาการขอหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เพื่อการทำเหมืองแร่ในขณะที่อายุประทานบัตรยังเหลืออยู่

8. เรื่อง ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา

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

สาระสำคัญของเรื่อง

เรื่องนี้เป็น การเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ 4/2567 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567 ที่เห็นชอบให้ปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา และขอให้พิจารณาขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวได้อนุมัติในหลักการ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา โดยมอบหมายให้กองทัพเรือดำเนินการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่และให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ให้บริการและซ่อมบำรุงรักษาของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา เป็นระยะเวลาไม่เกิน 50 ปี แต่โดยที่ปัจจุบันบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พ้นจากสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 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 (โครงการรถไฟฟ้า) โดยในครั้งนี้นักกระทรวงมหาดไทย (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) งานพัฒนาระบบสถานีต้นทางและสถานีย่อย (2) งานพัฒนาระบบสายส่งพลังไฟฟ้า และ (3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

แผนงาน	รายละเอียด
(1) งานพัฒนาระบบสถานีต้นทางและสถานีย่อย	<p>(1.1) งานก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มขนาดสถานีต้นทาง เพื่อรับไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) จ่ายไปยังสถานีย่อยโดยผ่านสายส่งต่าง ๆ ของ กฟผ.</p> <p>(1.2) งานก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มขนาดสถานีย่อย เพื่อรองรับภาระไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า</p> <p>(1.3) งานปรับปรุงและเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพสถานีต้นทางและสถานีย่อย เช่น หม้อแปลงไฟฟ้า สวิตช์เกียร์แรงดันไฟฟ้า</p> <p>(1.4) งานปรับปรุงทั่วไป เช่น งานปรับระบบควบคุมและป้องกัน งานปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยสถานีไฟฟ้า</p> <p>(1.5) งานจัดหาที่ดินสำหรับก่อสร้างสถานีต้นทางและสถานีย่อย</p>
(2) งานพัฒนาระบบสายส่งพลังไฟฟ้า	<p>(2.1) งานก่อสร้างสายส่งพลังไฟฟ้าใหม่ ทั้งสายส่งอากาศและสายส่งใต้ดิน รวมทั้งงานก่อสร้างท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อรองรับภาระไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า</p> <p>(2.2) งานปรับปรุงสายส่งเพื่อเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า และเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เช่น งานปรับปรุงสายส่งพลังไฟฟ้าจากการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่กระทบกับสายส่ง เช่น โครงการทางยกระดับโครงการรถไฟฟ้า</p> <p>(2.3) เปลี่ยนสายส่งพลังไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพไปพร้อมกับงานเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพของสถานีต้นทางและสถานีย่อย</p>
(3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า	<p>ประกอบด้วย 2 โครงการย่อย ได้แก่</p> <p>(3.1) โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า Load Break Switch (LBS) สำหรับโครงการจัดการพลังไฟฟ้าระบบจำหน่ายระยะไกลที่ระบบแรงดัน 12 เควี และ 24 เควี เพื่อแก้ไขปัญหาไฟฟ้าดับและลดความสูญเสียที่เกิดจากไฟฟ้าดับให้น้อยลง และช่วยให้การดำเนินงานบำรุงรักษาระบบจำหน่ายไฟฟ้าเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น</p> <p>(3.2) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบเฝ้าติดตามภาระหม้อแปลงจำหน่าย (Transformer Load Monitoring: TLM) โดยจะดำเนินการติดตามข้อมูลภาระของหม้อแปลงจำหน่าย และรวบรวมข้อมูลและนำมาวิเคราะห์ เพื่อบริหารจัดการปริมาณการจัดซื้อหม้อแปลงจำหน่ายที่เหมาะสม โดยสามารถทำงานร่วมกับระบบ Billing เพื่อตรวจสอบหาผู้ลักลอบใช้ไฟฟ้าและสามารถแจ้งเตือนไฟฟ้าดับในระดับแรงต่ำได้</p>

2.2 เป้าหมายการดำเนินงาน สรุปได้ ดังนี้

รายการ	รวม
(1) งานพัฒนาระบบสถานีต้นทางและสถานีย่อย	
(1.1) ก่อสร้างและเพิ่มขนาดสถานีต้นทาง	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) งานจัดหาที่ดินเพื่อก่อสร้างสถานีดันทางและสถานีย่อย	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) งานพัฒนาระบบสถานีดันทางและสถานีย่อย	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 กฟน.	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
ดัชนีการทำกำไร (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) โดยมีอัตราความสามารถในการ

ชำระหนี้ (DSCR) 1.91 เท่า ดังนั้น กฟน. ยังสามารถรองรับการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 และโครงการลงทุนอื่น ๆ ในอนาคตได้

3. กระทรวงการคลัง (กค.) [สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)] กระทรวงพลังงาน (พ.น.) [สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)] สำนักงานปรมาณู (สปป.) สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒนาฯ) และคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) เห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง

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

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติให้รวมโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา) และโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช) เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว และเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)” (โครงการฯ ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา)

2. อนุมัติกรอบวงเงินโครงการฯ ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - 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. อนุมัติรายละเอียดอื่นที่มีได้มีการเปลี่ยนแปลงของทั้งสองโครงการให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 และเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2562 ตามลำดับ

สาระสำคัญของเรื่อง

1. เดิมคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 อนุมัติในหลักการให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (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. ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช) ในกรอบวงเงิน 6,645.03 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ซึ่งทั้งสองโครงการดังกล่าวเป็นโครงการ ส่วนต่อขยายจากโครงการก่อสร้างระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

อย่างไรก็ตาม ทั้งสองโครงการมีพื้นที่ในการดำเนินโครงการบางส่วนทับซ้อนกัน ประกอบกับจะต้องมีการปรับปรุงระบบควบคุมการเดินรถของทั้งสองโครงการให้สอดคล้องกัน ดังนั้นเพื่อลดความซับซ้อนของงานเชื่อมต่อกับระบบเดิม และเพื่อให้ทั้งสองโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้พร้อมกัน รฟท. จึงเห็นสมควรรวมทั้งสองโครงการเข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการ จัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียว ภายใต้ชื่อโครงการใหม่ คือ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - 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 และสำนักงานปรมาณู พิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาแล้วเห็นชอบการรวมโครงการเป็นสัญญาเดียว โดยหน่วยงานดังกล่าวมีความเห็นเพิ่มเติม เช่น แหล่งเงิน

ลงทุนโครงการ : กค. และ สงป. เห็นควรใช้แหล่งเงินทุนตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 และ วันที่ 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 ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 3,183 คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล 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 สงป. 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 มีประเด็นอภิปรายและมีมติ ดังนี้

1. ประเด็นอภิปราย

1.1 ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพชี้แจงว่า โครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ของ ขสมก. มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดหาทดแทนรถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) จำนวน 1,520 คัน เพื่อทดแทนรถโดยสารเดิมของ ขสมก. ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 20 – 30 ปี และมีปัญหา ด้านการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูง ซึ่งการเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) โดยวิธีการเช่าเป็นระยะเวลา 7 ปี นอกจากจะช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง ยังสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงด้านการจัดหาและบำรุงรักษาต่าง ๆ ให้แก่เอกชนได้ รวมทั้งช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ ลด

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก 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. จึงจะยังไม่มีรถโดยสารทดแทนดังกล่าวแต่อย่างใด

2. คณะกรรมการกั่นกรองฯ 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) ที่จะเข้าเพิ่มเติมจำนวน 1,520 คัน ในครั้งนี้ สามารถรองรับการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ประเภทอื่น ๆ นอกจากบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ของ ขสมก. เช่น บัตรรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ หรือบัตรเรือโดยสารรวมทั้งรองรับการพัฒนาระบบตั๋วร่วมที่จะดำเนินการในระยะต่อไปด้วย เพื่อลดภาระให้ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะไม่ต้องพกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์หลายประเภท

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

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

1. รับทราบผลการดำเนินการตามมติคณะกั่นกรองฯ 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 และมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาทางเลือกการจ่ายเงินให้กับเกษตรกรผ่านแอปพลิเคชันของรัฐ เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงบริการภาครัฐ

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

4. เห็นควรให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาจัดทำแผนการสนับสนุนให้เกษตรกรชาวไร่อ้อยสามารถปรับเปลี่ยนวิธีการเก็บเกี่ยวอ้อยโดยไม่เผาได้อย่างต่อเนื่องยั่งยืนและไม่เป็นภาระงบประมาณในระยะต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

คณะกรรมการกั่นกรองฯ คณะที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจและการเกษตร) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย ชุณหวชิร) เป็นประธานกรรมการ ได้พิจารณาเรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM_{2.5} ฤดูกาลผลิตปี 2567/2568 ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 มีมติ เห็นควรให้ ออก. โดยสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (สอน.) หรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กค. สงป. พน. พณ. และ ธ.ก.ส. เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการดำเนินการให้ได้ข้อ

ยุติเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2566 และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของการมาตรการเพิ่มรายได้จากใบและยอดอ้อย และมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีร้อยละ 100 รวมทั้งพิจารณาการใช้แหล่งเงินทุนจากกองทุนอ้อยและน้ำตาลทรายสนับสนุนการดำเนินการตามมาตรการฯ เพื่อให้การดำเนินมาตรการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ 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 (สงป.) 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. มีภารกิจตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ 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 การกิจการปรับปรุงแผนที่แนวเขตที่ดินของรัฐแบบบูรณาการ มาตรฐานส่วน 1 : 4000 (One Map) (แผนที่ One Map) และกำหนดแนวทางมาตรการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดแนวเขตที่ดินของรัฐ รวมทั้งภารกิจการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ ซึ่งเป็นภารกิจที่รัฐบาลให้ความสำคัญและเน้นย้ำให้เร่งดำเนินการมาโดยตลอด เนื่องจากมีผลกระทบอย่างสูงต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงของประเทศ

2. ปัจจุบันภารกิจการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ การอ่านภาพถ่ายทางอากาศ และการสนับสนุนการปรับปรุงแผนที่ One Map อยู่ในขอบเขตหน้าที่และอำนาจของกองที่ดินของรัฐ สคทช. โดยกองที่ดินของรัฐได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการในการสนับสนุนข้อมูลการอ่านภาพถ่ายทางอากาศให้แก่ คณะอนุกรรมการอ่านภาพถ่ายทางอากาศ ซึ่งภารกิจดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ผู้ปฏิบัติงานที่มีความรู้ความสามารถทางวิชาการในการปฏิบัติงานด้านการวิเคราะห์ อ่าน แปล และตีความแผนที่ภาพถ่าย อีกทั้งต้องอาศัยการพัฒนาและส่งมอบความรู้ ความชำนาญ ทักษะ และประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง ให้มีความเชี่ยวชาญในสายงานที่จะเป็นประโยชน์

ต่อภารกิจของ สศทช. ด้านการเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศในระยะยาว ดังนั้น จึงจำเป็นต้องขอรับการจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ ตำแหน่งนักวิชาการแผนที่ภาพถ่ายตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 5 อัตรา เพื่อปฏิบัติการภารกิจเกี่ยวกับการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ การอ่านภาพถ่ายทางอากาศ และสนับสนุนการปรับปรุงแผนที่ One Map

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

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

คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One ในประเทศไทย และผลการศึกษารายละเอียดด้านสนามแข่งขันที่เหมาะสมและการลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสนามแข่งขัน และเห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเสนอตัวเป็นเจ้าของภาพโครงการจัดการแข่งขันรถยนต์ชิงแชมป์โลก รายการ FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP ประจำปี พ.ศ. 2571 - 2575 (5 ปี) (การจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One) สำหรับกรอบงบประมาณค่าใช้จ่ายในการเป็นเจ้าของภาพจัดการแข่งขัน ให้ดำเนินการตามความเห็นสำนักงานงบประมาณ (สงป.) 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.) สำนักงานงบประมาณ (สงป.) กกท. กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One ในประเทศไทยให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป กกท. และ สสปน. จึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula One ในประเทศไทยในด้านต่าง ๆ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

ผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขัน

ประเด็น	รายละเอียด
วัตถุประสงค์	เพื่อสร้างรายได้ กระตุ้นเศรษฐกิจ และเกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ - เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางการเป็นศูนย์กลางในการจัดการแข่งขันกีฬาชั้นนำของโลก และ World Class Event Hub - เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย - เพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับกีฬายานยนต์
ระยะเวลาการจัดงานแข่งขัน	- จำนวน 3 วันต่อปี เป็นเวลา 5 ปี (ตั้งแต่ปี 2571 - 2575) - ตรงกับวันศุกร์ถึงวันอาทิตย์ของเดือนมีนาคมหรือเดือนกันยายน
พื้นที่ ที่มีศักยภาพในการจัดการแข่งขัน	พื้นที่ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดงานเบื้องต้น คือ พื้นที่บริเวณจตุจักร ประกอบด้วย 8 พื้นที่หลัก ได้แก่

	<ul style="list-style-type: none"> - 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
<p>แผนการใช้งานพื้นที่สำหรับการจัดงาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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 เป็นที่นั่งบนอัฒจันทร์ที่จัดเตรียมไว้สำหรับผู้ชมทั่วไปเพื่อชมการแข่งขัน 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
<p>การเข้าถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการจัดการแข่งขัน</p>	<p>แบ่งเป็น 4 ทิศทาง โดยคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางที่สัมพันธ์กันระหว่างพื้นที่นั่งชมและทางเข้าที่ใกล้กันเป็นหลัก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางทิศตะวันออก แนะนำเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT, BTS และรถส่วนตัวไม่แนะนำรถประจำทาง เนื่องจากมีการปิดถนนเพื่อเป็นเส้นทางแข่งขันโดยเหมาะสำหรับผู้เข้าชมที่ต้องการเข้าพื้นที่ 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)
<p>การคาดการณ์จำนวนผู้เข้าชมงาน</p>	<p>ผลการคาดการณ์จำนวนผู้เข้าร่วมงาน Formula One ในประเทศไทย ในกรณีที่มีจัดงานในปี 2571 (ค.ศ. 2028) โดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ Formula One จากจำนวนนักท่องเที่ยว ภายในประเทศและนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ ของ 21 เมือง/ประเทศเจ้าภาพ พบว่า มีความเป็นไปได้ในระดับสูงที่จะมีจำนวนผู้เข้าร่วมงาน Formula One ในประเทศไทยในปี 2571 ที่ค่าเฉลี่ยจำนวน 407,132 ราย โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานต่ำสุด</p>

	อยู่ที่ 81,918 ราย และสูงสุด อยู่ที่ 598,983 ราย [แบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) ผู้เข้าร่วมงานภายในประเทศ จำนวน 314,509 ราย และจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานจากต่างประเทศ จำนวน 92,622 ราย
ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ทำให้เงินสะพัดทางเศรษฐกิจระหว่างการจัดการแข่งขันเฉลี่ยอยู่ที่ 16,000 ล้านบาทต่อปี - ส่งผลให้มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 14,000 ล้านบาทต่อปี - สร้างรายได้จากการจัดเก็บภาษีภาครัฐเฉลี่ย 1,400 ล้านบาทต่อปี - เกิดการลงทุนใหม่เฉลี่ยประมาณ 7,000 ล้านบาทต่อปี สร้างงานใหม่ในประเทศไทยประมาณ 8,000 ตำแหน่งต่อปี
ผลประโยชน์ทางสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - เกิดการพัฒนาเมืองและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เป็นตัวเร่งการพัฒนาเมืองโดยเฉพาะเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และช่วยให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชน ดิจิทัล การเงิน ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน - สร้างโอกาสในการจ้างแรงงานหลากหลายระดับ ตั้งแต่แรงงานไร้ฝีมือ ไปจนถึงแรงงานที่มีทักษะสูง เช่น วิศวกรสนามแข่ง - เกิดการกระจายรายได้ไปยังประชาชนในระดับต่าง ๆ กลุ่มชนท้องถิ่นเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม - กระตุ้นความสนใจด้านวิศวกรรม เทคโนโลยี และ STEM Education ในกลุ่มเยาวชน เนื่องจากการแข่งขันรถยนต์ Formula One แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของวิศวกรรม เครื่องกล และอวกาศพลศาสตร์ - ส่งเสริม Soft Power และเสริมสร้างอัตลักษณ์และความภาคภูมิใจของชาติ เช่น ช่วยเผยแพร่เอกลักษณ์ของประเทศผ่านวัฒนธรรม อาหาร และศิลปะสร้างภาพลักษณ์และความภาคภูมิใจ และประชาชนรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของเวทีระดับโลก - เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เช่น สร้างโอกาสในการส่งเสริมวัฒนธรรมท้องถิ่นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น เทศกาลดนตรี เทศกาลอาหาร และนิทรรศการทางวัฒนธรรม - ช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวและแฟนกีฬาชนิดอื่น ๆ
ความท้าทายทางสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานสูงทั้งพลังงานฟอสซิล และไฟฟ้ามลพิษทางอากาศ มลพิษทางแสง และปัญหาการจัดการขยะ - การรบกวนชุมชน เช่น ราคาสินค้าและบริการ และค่าครองชีพในพื้นที่สูงขึ้น การปิดถนน/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 เงินรายได้จำนวน 3,669.86 ล้านบาท และเงินกู้ในประเทศ จำนวน 9,931 ล้านบาท [บรรจุอยู่ในกรอบและงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจแล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566 แต่ยังไม่ได้รับบรรจุเงินกู้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ] 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) แผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพระบบควบคุมและป้องกัน สถานีไฟฟ้า 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.) สำนักงบประมาณ 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 จังหวัดพิษณุโลกและติดตามตรวจราชการกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

ตอนล่าง 1 (ตาก พิชณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระหว่างวันจันทร์ที่ 23 – วันอังคารที่ 24 มิถุนายน 2568 และมีบัญชีรายชื่อหน่วยงานราชการ ความละเอียดแล้ว นั้น

ในการนี้ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีขอแจ้งเลื่อนการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2568 ณ จังหวัดพิษณุโลก และติดตามตรวจราชการกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ตาก พิชณุโลก 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 ไทยยังจัดทำรายงาน VNR ฉบับไม่เป็นการเป็นระยะ 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 ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐที่เป็นหน่วยงานขับเคลื่อนหลัก

ของ 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) การวิเคราะห์ความท้าทายและแนวทางการดำเนินการเพื่อเร่งรัดการบรรลุการพัฒนาระยะยาว ค.ศ. 2030

18. เรื่อง การขอรับความเห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในกรอบความร่วมมืออาเซียน

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและอนุมัติตามที่กระทรวงศึกษาธิการเสนอ ดังนี้

1. เห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมฯ จำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ 1) แถลงการณ์ร่วมล้งกาวิว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน (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. หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงแถลงการณ์ร่วมล้งกาวิฯ และปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษาฯ ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสาระสำคัญ หรือไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของประเทศไทย ให้กระทรวงศึกษาธิการสามารถดำเนินการได้โดยให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบภายหลัง

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

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

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

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

สาระสำคัญของเรื่อง

1. กระทรวงศึกษาธิการประเทศมาเลเซีย มีกำหนดจัดการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ในระหว่างวันที่ 17 - 20 มิถุนายน 2568 ณ โรงแรม Ritz-Carlton เกาะลังกาวิ ประเทศมาเลเซีย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการพิจารณาเชิญเข้าร่วมการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา ในวันที่พฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568 ณ เกาะลังกาวิ ประเทศมาเลเซีย โดยในการประชุมครั้งนี้ จะมีการรับรองและเห็นชอบเอกสารผลลัพธ์ที่ต้องเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี จำนวน 2 ฉบับ 2. สำนักเลขาธิการอาเซียนได้จัดส่งเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา จำนวน 2 ฉบับ เพื่อให้ประเทศสมาชิกพิจารณา โดยจะนำเสนอเอกสารดังกล่าวต่อที่ประชุมฯ ในวันที่พฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568

3. เอกสารผลลัพธ์ทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว มีสาระสำคัญ ดังนี้

3.1 แถลงการณ์ร่วมล้งกาวิว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน (Langkawi Joint Statement of the ASEAN Education Ministers on ASEAN Out-Of-School Children and Youth (OOSCY)) มีสาระสำคัญ เช่น ให้ความสำคัญเร่งด่วนในการแก้ไขความเหลื่อมล้ำทางการศึกษาเพื่อให้การศึกษาที่มีความครอบคลุม 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.) กระทรวงการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและความมั่นคงของมนุษย์ (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) ตามประเด็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องระหว่างผู้เข้าร่วมประชุมจากนานาประเทศกว่า 66,000 คน (รวมภาคีสมาชิกและองค์กรผู้สังเกตการณ์) มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

การประชุม	สาระสำคัญ
2.1 การประชุม World Leaders Climate Action Summit	จัดขึ้นระหว่างวันที่ 2 - 13 พฤศจิกายน 2567 มีประมุขของรัฐ หัวหน้ารัฐบาล เข้าร่วมจำนวน 70 ประเทศ ร่วมกันหารือและกล่าวถ้อยแถลงเกี่ยวกับความมุ่งมั่นในการจัดการปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเน้นย้ำให้

	ร่วมกันส่งเสริมกลไกพหุภาคีในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
2.2 การประชุม Resumed High-level Segment	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>มีผลการประชุมและข้อตัดสินใจที่สำคัญ เช่น COP – “Baku Climate Unity Pact” มีรายละเอียด ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 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) 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 ระหว่างอธิบดีกรมการ

	<p>เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทนกระทรวงเศรษฐกิจและการดำเนินการ ด้านสภาพภูมิอากาศแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (BMWK) โดยแลกเปลี่ยนข้อมูล ด้านความต้องการ และศักยภาพการสนับสนุนทางการเงินและองค์ความรู้ การเปลี่ยนผ่านภาคอุตสาหกรรมให้สามารถเข้าสู่การผลิตและการบริการที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศรวมถึงติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของ Climate Club ที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกตามข้อริเริ่มของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยรับทราบว่าได้พัฒนาช่องทางออนไลน์ในชื่อ Global Matchmaking Platform (GMP) เพื่อประสานความร่วมมือในระดับโลกแล้วเสร็จ และเปิดตัวอย่างเป็นทางการใน COP 29 ครั้งนี้เรียบร้อยแล้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 จัดทำข้อมูลด้านภูมิอากาศและข้อมูลความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศ

4.4 เร่งผลักดันพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มขีดความสามารถในการตั้งรับปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมกลไกการเงินที่เหมาะสมและเข้าถึงได้โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

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

4.6 สื่อสารกับทุกภาคส่วน สร้างการมีส่วนร่วม และส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อมุ่งสู่เศรษฐกิจและสังคมคาร์บอนต่ำ 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. เตรียมการด้านนโยบายและกลไกภายในประเทศเพื่อรองรับแนวปฏิบัติและกฎการดำเนินงานสำหรับข้อ 6 ของความตกลงปารีส (Article 6 of the Paris Agreement)	ทส. และ พณ.
9. การเผยแพร่ความรู้ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Knowledge dissemination) ทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินงาน ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	ทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

5. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการประชุมรัฐภาคีฯ ประเทศไทยสามารถสร้างโอกาสและป้องกันการเกิดอุปสรรคในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากประเด็นการเจรจาที่จะส่งผลไปสู่

การปฏิบัติในระดับนานาชาติได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงมีความจำเป็น ที่จะต้องรายงานสรุปผลการเข้าร่วมประชุมรัฐภาคีฯ ต่อคณะรัฐมนตรีรับทราบเพื่อให้หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องเตรียมการเพื่อจัดทำหรือปรับปรุงนโยบาย แผน และดำเนินมาตรการที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับการบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานที่ประเทศไทยประกาศเจตนารมณ์ไว้

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) กลุ่มที่ปรึกษาระดับกระทรวง 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
