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 ในท้องที่ตำบลกื้ดช้าง ตำบลอินทขิล 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) เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอต่ออายุหนังสืออนุญาตการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ประเภทป่าเพื่อการอนุรักษ์ตาม มติคณะรัฐมนตรี (ลุ่มน้ำชั้น 1) เพื่อการทำเหมืองแร่

8. เรื่อง ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา

9. เรื่อง โครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 ของการไฟฟ้านครหลวง

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

11. เรื่อง ขออนุมัติโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

12. เรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM2.5  ฤดูการผลิต ปี 2567/2568

13. เรื่อง การจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ให้กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

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

15. เรื่อง ขอความเห็นชอบการกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวและงานรายปีใหม่ ปี 2567 ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

16. เรื่อง ขอแจ้งเลื่อนการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2568

|  |
| --- |
| **ต่างประเทศ** |

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

18. เรื่อง การขอรับความเห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในกรอบความร่วมมืออาเซียน

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

|  |
| --- |
| **แต่งตั้ง** |

20. เรื่อง ขออนุมัติแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (กระทรวงยุติธรรม)

21. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการระดับทรงคุณวุฒิ (กระทรวงสาธารณสุข)

22. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญให้ดำรงตำแหน่งประเภทบริหารระดับสูง (กระทรวงวัฒนธรรม)

23. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการการเมือง (สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี)

**\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\***

|  |
| --- |
| **กฎหมาย** |

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

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

1.ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ. ....) ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร [มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางสินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset Hub) ของโลก] ที่กระทรวงการคลังเสนอ มีสาระสำคัญเป็นการ**ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับกำไรส่วนทุน (Capital Gains) จากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล (คริปโทเคอร์เรนซีหรือโทเคนดิจิทัล) ผ่านผู้ประกอบธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัลที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจสินทรัพย์ดิจิทัล** [ศูนย์ซื้อขายสินทรัพย์ดิจิทัล (Exchange) นายหน้าซื้อขายสินทรัพย์ดิจิทัล (Broker) ผู้ค้าสินทรัพย์ดิจิทัล (Dealer)] [**เดิม**ภาระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับการขายคริปโทเคอร์เรนซีหรือโทเคนดิจิทัล 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** (ในการขายหลักทรัพย์เมื่อนักลงทุนได้รับกำไรจากการขายหุ้นออกไปในราคาที่สูงกว่าราคาที่ซื้อมาหรือ Capital Gains นักลงทุนที่เป็นบุคคลธรรมดาจะได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้สำหรับ Capital Gains จากการขายหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แต่หากเป็นนิติบุคคลจะต้องนำ Capital Gains ดังกล่าวรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล) และ**เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนสินทรัพย์ดิจิทัลในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น** รวมทั้งเป็นการ**ส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันเป็นศูนย์กลางสินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset Hub)** นอกจากนี้ **กระทรวงการคลังได้ออกมาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการชั่วคราว 5 ปี (ปี 2568 - ปี 2572)** **เพื่อให้สามารถติดตามและประเมินผลได้เป็นระยะ ๆ**

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

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ **สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ** พิจารณาแล้ว**เห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง**ต่อหลักการของร่างกฎกระทรวงดังกล่าว โดย**สำนักงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ**เห็นว่า กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการภาษีและการลงทุนในสินทรัพย์ดิจิทัลให้ถูกต้องครบถ้วน ควบคู่ไปกับการกำหนดแนวทางในการกำกับดูแลสินทรัพย์ดิจิทัลอย่างรัดกุมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ลงทุนไปพร้อมกันตลอดจนติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์และรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการภาษีดังกล่าวเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการดำเนินการตามนัยแห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ต่อไป

**2. เรื่อง ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ. ....**

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงพลังงาน (พน.) เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับความเห็นของกระทรวงคมนาคมไปประกอบการพิจารณาด้วยแล้วดำเนินการต่อไปได้

**สาระสำคัญของเรื่อง**

1. ร่างกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ พ.ศ. .... ที่กระทรวงพลังงานเสนอ เป็นการกำหนด**หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้** (เพิ่มวิธีการขนส่งน้ำมันนอกจากการนำถังขนส่งน้ำมันไปตรึงหรือสร้างไว้กับโครงรถหรือแคร่รถไฟอย่างถาวร) เช่น การกำหนดลักษณะและการติดตั้งถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ การรับหรือจ่ายน้ำมัน การขนส่งน้ำมัน และการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ และการป้องกันและระงับอัคคีภัย **เพื่อเป็นทางเลือกเพิ่มเติมจากรูปแบบการขนส่งน้ำมันที่ใช้ในปัจจุบันและเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบกิจการ** (ผู้ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 ถังขนส่งน้ำมัน) **ในการขนส่งน้ำมันระหว่างประเทศสามารถประกอบกิจการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ให้มีความปลอดภัยและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและเทคโนโลยีในปัจจุบัน** โดยมีรายละเอียดดังนี้

|  |  |
| --- | --- |
| **ประเด็น** | **รายละเอียด** |
| 1. **บทนิยาม** (ร่างข้อ 2) | • กำหนดบทนิยาม เช่น  1) **“ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้”** หมายความว่า **ถังขนส่งน้ำมัน**ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการแจ้ง การอนุญาต และอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง (**ได้แก่ ภาชนะสำหรับบรรจุน้ำมันเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันที่มีปริมาณความจุเกิน 500 ลิตรขึ้นไป** ที่นำมาตรึงไว้กับตัวโครงรถหรือแคร่รถไฟหรือที่สร้างเข้าไว้ด้วยกันกับตัวรถ)  2) **“โกร่งป้องกัน”** หมายความว่า โครงสร้างที่ประกอบด้วยแท่นรองรับ (skids) โครงกรอบ (frameworks) และคานหาม (cradles) เพื่อใช้ในการติดตั้งถังระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ไว้ภายใน โดยมีวัตถุประสงค์ในการป้องกันอันตรายและใช้สำหรับเคลื่อนย้ายด้วยอุปกรณ์สำหรับยกบริเวณแท่นรองรับหรือสามารถเกี่ยวและยกที่หูของโครงกรอบหรือคานหาม  3) **“อุปกรณ์สำหรับเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้”** หมายความว่า **รถยก**หรือ**ปั้นจั่น**ตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีว อนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรืออุปกรณ์ลักษณะอื่น**ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้** |
| 2. **หมวด 1 บททั่วไป** (ร่างข้อ 3 - 7) | • กำหนดให้การขนส่งถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้**ต้องมีการติดตั้งโกร่งป้องกันและต้องจัดให้มีการตรึงไว้กับตัวโครงรถหรือแคร่รถไฟ** เพื่อป้องกันมิให้ถังขนส่งน้ำมันเคลื่อนที่หรือล้มระหว่างการขนส่ง **โดยให้ใช้รถบรรทุก**ที่มีจำนวนเพลาล้อ กงล้อและยาง ตั้งแต่ 3 เพลา 6 ล้อ ยาง  10 เส้น ขึ้นไป**หรือรถไฟ และห้ามมิให้ขนส่งโดยใช้รถพ่วง** (ร่างข้อ 3 - 4)  • กำหนดให้ผู้**ประกอบกิจการควบคุมต้องจัดให้มีระบบการจัดเก็บเอกสาร** พร้อมแบบก่อสร้างและรายการคำนวณความมั่นคงแข็งแรง **และรายงานผลการทดสอบและตรวจสอบ**เกี่ยวกับถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 5)  • กำหนดให้การออกแบบการติดตั้งถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์**ต้องกระทำหรือได้รับการรับรองโดยวิศวกร**ซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม รวมทั้งการทดสอบและตรวจสอบดังกล่าว**ต้องกระทำโดยผู้ทดสอบและตรวจสอบ**ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนด (ร่างข้อ 6 - 7) |
| 3. **หมวด 2 ลักษณะของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์**  (ร่างข้อ 8 - 14) | • กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์**ต้องได้รับการออกแบบและสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล** เช่น **หลักเกณฑ์ใน ADR** [หลักเกณฑ์ในความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ (Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail: ADR)] เป็นต้น (ร่างข้อ 8)  • กำหนดให้การออกแบบถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้**ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ มีแบบแสดงรายละเอียด และรายการคำนวณ** เช่น ต้องถูกออกแบบเพื่อใช้ในการขนส่ง วัสดุที่ใช้ในการผลิตถังและอุปกรณ์ที่สัมผัสหรืออาจสัมผัส กับน้ำมันต้องเป็นชนิดที่ใช้กับน้ำมันได้ หรือไม่ทำปฏิกิริยากันจนทำให้เกิดส่วนประกอบที่เป็นอันตราย เป็นต้น (ร่างข้อ 9 - 10)  • กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้**ต้องมีอุปกรณ์ติดกับถัง** เช่น ช่องเปิดด้านบนที่เป็นช่องสำหรับตรวจสภาพภายในถังหรือช่องสำหรับคน**และต้องมีแผ่นป้ายทำด้วยโลหะติดแน่น**ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนหรือตรวจสอบได้และไม่ทำให้เสียความมั่นคงแข็งแรงแก่ตัวถัง (ร่างข้อ 11 - 12)  • กำหนดให้ต้องมี**เครื่องสูบน้ำมัน**ที่เป็นชนิดที่ใช้กับน้ำมันได้และต้องติดตั้ง**อุปกรณ์วัดระดับของเหลวที่ใช้กับน้ำมันได้อย่างน้อย 1 ตัว** ในถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 13 - 14) |
| 4. **หมวด 3 การติดตั้งถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์** (ร่างข้อ 15 - 24) | • กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมัน ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ **ต้องได้รับการประกอบเข้ากับโกร่งป้องกัน**และมีความเหมาะสมในการใช้งานกับอุปกรณ์สำหรับยกและยึดตู้บรรทุกสินค้า **ยกเว้นเมื่อมีการรับหรือจ่ายน้ำมัน** โดยต้องตรึงไว้กับโครงของรถบรรทุกหรือแคร่ของรถไฟถังขนส่งน้ำมันอย่างมั่นคงแข็งแรงและสามารถรับแรงในทิศทางต่าง ๆ ซึ่งต้องได้รับการทดสอบตามที่มาตรฐาน ISO 1496-3 กำหนด (ร่างข้อ 15 - 18)  • กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้**มีช่องเปิดด้านบน 2 ลักษณะ** คือ ช่องสำหรับตรวจสภาพภายในถังและช่องสำหรับคนลง โดยในกรณีที่มีปริมาณความจุหรือแบ่งเป็นห้องที่มีปริมาณความจุต่อห้อง**ตั้งแต่ 1,900 ลิตรขึ้นไป** ต้องมีอุปกรณ์ควบคุมความดันเกินพิกัดชนิดที่ใช้สปริง (spring-loaded) และต้องติดตั้งไว้บริเวณด้านบนของถัง และในกรณีที่มีปริมาณความจุหรือแบ่งเป็นห้องที่มีปริมาณความจุต่อห้อง**ไม่เกิน 1,900 ลิตร** สามารถใช้อุปกรณ์ควบคุมความดันเกินพิกัดชนิดแผ่นแตก (frangible disc) ได้ **รวมทั้งต้องมีอุปกรณ์ควบคุมความดันสุญญากาศด้วย** (ร่างข้อ 19 - 21)  • กำหนดให้ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้**มีช่องเปิดด้านล่างประกอบด้วยอุปกรณ์ 3 ชุด ที่ทำงานเป็นอิสระต่อกัน** โดยให้ติดตั้งเรียงลำดับได้แก่ **1)** วาล์วแบบปิดได้เอง (self-closing internal stop-valve) **2)** วาล์วปิดเปิดต้องติดตั้งอยู่ภายนอกถัง **และ 3)** ฝาปิดส่วนปลายของช่องเปิดด้านล่าง (ร่างข้อ 22)  • กำหนดให้การรับหรือจ่ายน้ำมันในเขตพื้นที่และภายในสถานที่ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงกำหนด **ต้องติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1** ด้วย (ร่างข้อ 23) |
| 5. **หมวด 4 การทดสอบและตรวจสอบ** (ร่างข้อ 25 - 26) | • กำหนดให้**มีการทดสอบและตรวจสอบ**ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ ที่ผลิตหรือสร้างขึ้นใหม่ หรือเมื่อครบกำหนดการทดสอบและตรวจสอบ หรือถังที่ผ่านการใช้งานแล้วหรือเมื่อได้รับความเสียหายที่อาจก่อให้เกิดอันตราย **โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนด**ในราชกิจจานุเบกษา (ร่างข้อ 25 - 26) |
| 6. **หมวด 5 ระบบไฟฟ้า** (ร่างข้อ 27 - 29) | • กำหนดให้อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า และบริภัณฑ์ที่นำมาใช้กับถังขนส่ง น้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่**ได้ต้องเป็นชนิดป้องกันการระเบิด (explosion proof)** โดยต้องมีจุดสำหรับต่อสายดินอย่างน้อย 1 จุด และมีการต่อฝาก (bonding) ซึ่งต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลหรือมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (ร่างข้อ 27 - 29) |
| 7. **หมวด 6 การรับหรือจ่ายน้ำมัน การขนส่งน้ำมัน และการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้** (ร่างข้อ 30 - 42) | • กำหนดให้**ผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องจัดให้มีผู้ปฏิบัติงานที่ผ่านการฝึกอบรมควบคุมดูแล**ในระหว่างที่มีการขนส่ง หรือเมื่อมีการรับ การจ่าย หรือถ่ายเทน้ำมันของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ **โดยผู้ขับรถบรรทุกหรือรถไฟบรรทุกถังขนส่งน้ำมันต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่**กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือ**กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางกำหนด** หรือตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาแล้วแต่กรณี และบรรจุน้ำมันตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่งได้**ไม่เกินร้อยละ 97 ของปริมาณความจุแต่ละห้อง** (ร่างข้อ 30 - 31)  • กำหนดให้**ก่อนจะทำการรับหรือจ่ายน้ำมัน ต้องมีการตรวจสอบระบบ ท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1** ช่องเปิดด้านบนหรือช่องเปิดด้านล่างของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้เชื่อมต่อกับท่อรับหรือจ่ายน้ำมันของถังเก็บน้ำมันอย่างสมบูรณ์ **หากจะทำการรับหรือจ่ายน้ำมันโดยไม่ใช้ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 ต้องเปิดช่องเปิดด้านบน** เพื่อระบายความดันหรือความดันสุญญากาศ (ร่างข้อ 32)  • กำหนด**วิธีการเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้** เช่น ให้ยกบริเวณโกร่งป้องกันด้วยอุปกรณ์สำหรับเคลื่อนย้ายถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้โดยเฉพาะเท่านั้น (ร่างข้อ 33 - 35)  • กำหนด**วิธีการติดตั้งแบตเตอรี่**ของรถบรรทุกหรือรถไฟบรรทุกถังขนส่งน้ำมันโดยต้องไม่ติดตั้งในด้านเดียวกับด้านที่ติดตั้งท่อรับหรือจ่ายน้ำมันและหัวท่อระบายไอน้ำมัน (ร่างข้อ 36)  • กำหนด**วิธีการรับหรือจ่ายน้ำมัน** เช่น ห้ามกระทำการใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดเปลวไฟหรือประกายไฟในบริเวณที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมัน การรับน้ำมัน ต้องกระทำภายในคลังน้ำมันหรือสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน การจ่ายน้ำมันต้องจ่ายลงถังเก็บน้ำมันเท่านั้น และกำหนดค่าความต้านทานระหว่างรากสายดินกับดินในการต่อสายดินของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้เข้ากับระบบท่อน้ำมันของถังเก็บน้ำมัน ต้องมีค่าไม่เกิน 10 โอห์ม (ร่างข้อ 37 - 41)  • กำหนดให้**รถบรรทุกถังขนส่งน้ำมันต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง**ของรถให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ร่างข้อ 42) |
| 8. **หมวด 7 การป้องกันและระงับอัคคีภัย** (ร่างข้อ 43 - 45) | • กำหนด**หลักเกณฑ์การป้องกันและระงับอัคคีภัยในการขนส่งน้ำมัน** เช่น ผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องจัดให้มีเครื่องดับเพลิงและมีมาตรการป้องกันและระงับอัคคีภัย ติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ และมีเอกสารข้อมูลความปลอดภัยที่ระบุถึงคุณสมบัติของน้ำมัน ความเป็นอันตราย และคู่มือวิธีปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินสำหรับถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ (ร่างข้อ 43 - 45) |
| 9. **หมวด 8 การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ** (ร่างข้อ 46 - 48) | • กำหนด**หลักเกณฑ์การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ** เช่น **ผู้ประกอบการควบคุมแจ้งต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน**หรือผู้ที่อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานมอบหมายในทันทีที่ทราบเหตุ **ซึ่งต้องไม่เกิน 1 ชั่วโมง นับจากเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและรายงานการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้นเป็นลายลักษณ์อักษร**พร้อมข้อมูลเกี่ยวกับระยะทาง เวลา และความเร็วของรถบรรทุกถังขนส่งน้ำมันภายใน 3 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ (ร่างข้อ 46) |
| 10. **หมวด 9 การเลิกใช้งานถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้** (ร่างข้อ 49 -50) | • กำหนด**หลักเกณฑ์การเลิกใช้งานถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้โดยผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องแจ้งยกเลิกการใช้งานต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน** ซึ่งต้องมีการรับรองจากผู้ทดสอบและตรวจสอบว่าไม่มีไอน้ำมันค้างอยู่ในถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ รวมทั้งกรณีที่ถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือไฟไหม้ที่อาจก่อให้เกิด อันตราย หรือถังที่ไม่ผ่านการทดสอบและตรวจสอบจนทำให้ไม่สามารถใช้งานต่อไปได้ (ร่างข้อ 49 - 50) |
| 11. **บทเฉพาะกาล** (ร่างข้อ 51 -54) | • กำหนด**บทเฉพาะกาล** เช่น ในระหว่างที่**กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง ยังไม่มีผลใช้บังคับ** การบรรทุก การจัดวาง และการติดป้ายอักษรภาพและเครื่องหมายของถังขนส่งน้ำมันแบบยกและเคลื่อนที่ได้**โดยรถไฟและคุณสมบัติของผู้ขับรถไฟ**บรรทุกถังขนส่งน้ำมัน **ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา** (ร่างข้อ 53) |
| 12. **วันที่มีผลใช้บังคับ** (ร่างข้อ 1) | • **กำหนดให้ร่างกฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 180 วัน นับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป** |

ทั้งนี้ **คณะกรรมการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง (ปลัดกระทรวงพลังงานเป็นประธาน)** ในการประชุม ครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2567 ได้พิจารณาร่างกฎกระทรวงดังกล่าว**และมีมติเห็นชอบแล้ว**

2. **กระทรวงพลังงาน โดยกรมธุรกิจพลังงานได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎกระทรวงดังกล่าว**ผ่านระบบกลางทางกฎหมาย ([www.law.go.th](http://www.law.go.th)) และเว็บไซต์ของกรมธุรกิจพลังงาน (www.doeb.go.th) และมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น**จากหน่วยงานของรัฐและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยเห็นด้วยกับร่างกฎกระทรวงดังกล่าว รวมทั้งได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย**ตามกฎกระทรวงกำหนด ร่างกฎที่ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบ พ.ศ. 2565 แล้ว

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

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

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

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

**1.1 เพิ่มการกำหนดค่าความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบถังขนส่งน้ำมัน**โดยความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความดันสถิตของน้ำ (แรงดันจากของเหลวซึ่งอยู่ในถังที่กระทำต่อผนังของถัง) เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

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

**1.3 เพิ่มวิธีการปฏิบัติ**สำหรับถังขนส่งน้ำมันที่มีการติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมัน **กรณีที่ต้องทำการจ่ายน้ำมันในเขตพื้นที่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง** ก่อนจะทำการจ่ายน้ำมันต้องตรวจสอบว่าระบบท่อไอน้ำมันเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์เพื่อป้องกันถังขนส่งน้ำมันยุบตัว เพื่อให้สอดคล้องตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามลักษณะเขตพื้นที่และสถานที่ตามกฎหมาย เช่น **ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ติดถนนใหญ่**ซึ่งเป็นเขตถนนทางหลวงหรือถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตรหรือถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร และให้บริการแก่ยานพาหนะทางบก โดยมีถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ใต้พื้นดิน **ต้องมีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 1 (vapour recovery system stage I) ซึ่งเป็นระบบป้องกันการแพร่กระจายของไอน้ำมันเชื้อเพลิงไปสู่บรรยากาศระหว่างถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง** หรือระหว่างการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงลงสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินในสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ก่อนจะทำการจ่ายน้ำมันต้องตรวจสอบว่าระบบท่อไอน้ำมันเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์เพื่อป้องกันถังขนส่งน้ำมันยุบตัว เป็นต้น

**1.4 เพิ่มเติมกิจการ**สถานีบริการน้ำมันประเภท ฉ **(สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ให้บริการแก่อากาศยาน) ให้เป็นสถานที่ที่สามารถจ่ายน้ำมันให้กับถังขนส่งน้ำมันได้** เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการรับน้ำมันของถังขนส่งน้ำมันประเภทรถเติมน้ำมันให้อากาศยานในสนามบิน (**เดิม**กำหนดให้การรับน้ำมันลงในถังขนส่งน้ำมันต้องกระทำภายในคลังน้ำมันหรือสถานที่เก็บรักษาน้ำมันที่มีแท่นจ่ายน้ำมันซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการควบคุมตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 เท่านั้น)

1.5 ปรับปรุงอำนาจของผู้ออกกฎหมายและอนุบัญญัติจากอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน เป็น **รัฐมนตรี** และปรับปรุงการอ้างถึงกฎหมายที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายน้ำมัน จากเรือที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่าตามที่อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานประกาศกำหนด เป็น **เรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือการจ่ายหรือเติมน้ำมันตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด** เพื่อปรับปรุงเรื่องอำนาจของผู้ออกกฎหมายและอนุบัญญัติเป็นระดับรัฐมนตรี และเพื่อปรับปรุงการอ้างถึงกฎหมายที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายน้ำมัน

**1.6 ยกเลิกสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 2** (โรงงานขนาดเล็กหรือเพื่อการเกษตร ปั๊มถังลอยริมถนนขนาดเล็กซึ่งให้บริการแก่ยานพาหนะทางบก ปั๊มหลอดแก้วมือหมุน สถานีบริการทางน้ำขนาดเล็กซึ่งให้บริการแก่เรือ) **ไม่ต้องจัดให้มีผู้ปฏิบัติงานตามกฎกระทรวงว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง ดูแลการรับหรือจ่ายน้ำมันตลอดเวลา** เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงว่าด้วยคุณสมบัติและการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2558 ที่ไม่ได้กำหนดกิจการควบคุมประเภทที่ 2 ไว้ [**เดิม**สถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 2 และสถานที่ประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 (โรงงานขนาดใหญ่ที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง คลังเชื้อเพลิงซึ่งเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงได้ทุกชนิดตั้งแต่ 500,000 ลิตรขึ้นไป สถานีบริการน้ำมันติดถนนใหญ่โดยถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน สถานีบริการน้ำมันติดถนนซอยโดยถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน ปั๊มถังลอยริมถนนขนาดใหญ่ สถานีบริการทางน้ำขนาดใหญ่ซึ่งให้บริการแก่เรือ และสถานีบริการให้แก่อากาศยานซึ่งให้บริการแก่เครื่องบิน) ต้องมีผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงดูแลการรับหรือจ่ายน้ำมันตลอดเวลา]

1.7 ในกรณีรถขนส่งน้ำมันเกิดอุบัติเหตุ **เพิ่มระยะเวลาการส่งข้อมูล** เกี่ยวกับระยะทาง เวลา และความเร็วของรถขนส่งน้ำมันต่ออธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน 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 กำหนดข้อยกเว้นของการไม่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้โดยถังขนส่งน้ำมันที่ได้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตไว้อยู่ในวันก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ 7 ตามร่างกฎกระทรวงนี้ (การกำหนดค่าความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบถังขนส่งน้ำมัน โดยค่าความดันดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความดันสถิตของน้ำ)

1.10 กำหนดเงื่อนไขระยะเวลาของการบังคับให้ปฏิบัติตามร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ โดยถังขนส่งน้ำมันที่ได้รับใบอนุญาตอยู่ในวันก่อนวันที่กฎกระทรวงฯ ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับอนุญาตดำเนินการ**แก้ไขรายละเอียดของถังขนส่งน้ำมัน**ให้เป็นไปตามข้อ 52 (1) และ (10) แห่งกฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมัน พ.ศ. 2558 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงนี้ **โดยแก้ไขถ้อยคำ** “หมายเลขอนุญาต” เป็น “เลขที่ใบอนุญาต”และ “ชื่อเจ้าของหรือผู้ประกอบกิจการควบคุม” เป็น “ชื่อผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ” **ภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับโดยร่างกฎกระทรวงฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 180 วันนับแต่วัน**

**ในราชกิจจานุเบกษา**

2. **กระทรวงพลังงาน**โดยกรมธุรกิจพลังงาน**ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น**เกี่ยวกับ ร่างกฎกระทรวงดังกล่าวซึ่ง**ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นไม่ได้มีการเสนอความเห็นรวมถึงไม่มีข้อคัดค้านต่อร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ และได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย**  โดยได้วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจว่า ตามที่ร่างกฎกระทรวงฯ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้สามารถจ่ายน้ำมันจากถังขนส่งน้ำมันลงถังน้ำมันในสถานีบริการน้ำมัน ประเภท ง (ปั๊มหลอดแก้วมือหมุน) การเติมน้ำมันให้กับอากาศยานภายในสนามบิน การเติมน้ำมันให้กับเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย หรือการจ่ายหรือเติมน้ำมันตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เป็นการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ เช่น ธุรกิจการบินและการขยายเส้นทางการคมนาคม และเพื่อให้การประกอบกิจการถังขนส่งน้ำมันเป็นไปด้วยความปลอดภัยสูงสุด ป้องกันไม่ให้เกิดอัคคีภัยหรืออันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมถึงเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการประกอบกิจการถังขนส่งน้ำมันในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องออกร่างกฎกระทรวงฉบับนี้

3. กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย **โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็นเพิ่มเติมว่าควรให้กระทรวงพลังงานพิจารณาความเหมาะสมสำหรับการยกเว้น** ให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งน้ำมันโดยถังขนส่งน้ำมันที่อยู่ระหว่างยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการได้รับการยกเว้น**ไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การออกแบบถังขนส่งน้ำมันตามร่างกฎกระทรวงนี้**

[การคำนวณออกแบบถังขนส่งน้ำมันต้องมีค่าความเค้นไม่เกินร้อยละ 20 ของความเค้นประลัยต่ำสุด (minimum ultimate strength) ของวัสดุที่ใช้ทำถังขนส่งน้ำมัน โดยความดันที่ใช้ในการคำนวณออกแบบต้องไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความดันสถิตของน้ำ] เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งน้ำมัน โดยถังขนส่งน้ำมันที่ยังไม่ได้ลงทุนจัดหาถังขนส่งน้ำมันสามารถออกแบบถังขนส่งน้ำมันให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ของร่างกฎกระทรวงฯ ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มความปลอดภัย

ในการขนส่งน้ำมันตามเจตนารมณ์ของการปรับปรุงกฎกระทรวงต่อไป

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

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกห้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เสนอและให้ส่งคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรีตรวจพิจารณา โดยให้รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วดำเนินการต่อไปได้ รวมทั้งให้กระทรวงอุตสาหกรรมรับความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

**สาระสำคัญของเรื่อง**

1. อก. ได้ดำเนินการ**ยกร่างประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร พ.ศ. ....** ซึ่งมีสาระสำคัญเป็นการ**ขยายระยะเวลา**การห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร **ออกไปอีกเป็นระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2568 ถึงวันที่ 9 มกราคม 2573** (เดิมสิ้นสุดการใช้บังคับเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2568) **โดยขยายมาตรการควบคุมกำลังการผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตและเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต** เพื่อแก้ไขปัญหากำลังการผลิตเกินความต้องการบริโภค (Over Supply) และปัญหาการใช้อัตรากำลังการผลิตต่ำ (Under Utilization) **อันเป็นการรักษาเสถียรภาพของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศและส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและการจ้างงานในประเทศ** สรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

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

(2) **ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือโรงงานผลิตเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต** ซึ่งรวมถึงโรงงานที่ใช้เครื่องจักร ที่สามารถนำไปใช้รีดเหล็กเส้นได้**ทุกขนาด ทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักร โดยมิให้ใช้บังคับกับ**โรงงานที่ผลิตเหล็กเพลา เหล็กลวดหรือเหล็กรูปพรรณที่ทำขึ้นด้วยกรรมวิธีการรีดร้อน หรือลวดเหล็ก ที่ทำขึ้นด้วยกรรมวิธีการรีดเย็นที่ได้รับเอกสารการตรวจสอบกระบวนการผลิต เครื่องมือเครื่องจักร อุปกรณ์ และลูกรีด จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (ร่างข้อ 2-3)

(3) **กำหนดให้ประกาศฉบับนี้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากสิ้นกำหนดระยะเวลาการบังคับใช้**ประกาศอุตสาหกรรม เรื่อง ห้ามตั้งหรือขยายโรงงานผลิตเหล็กเส้นเสริมคอนกรีตหรือเหล็กแท่งเล็กสำหรับเหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ทุกขนาด ทุกท้องที่ในราชอาณาจักร 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](http://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 ในท้องที่ตำบลกื้ดช้าง ตำบลอินทขิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. ....**

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบล กื้ดช้าง ตำบลอินทขิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้ รวมทั้งให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

**สาระสำคัญของเรื่อง**

ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกื้ดช้าง ตำบลอินทขิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. .... **มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลกื้ดช้าง ตำบลอินทขิล ตำบลสันมหาพน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง และตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ ในการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำช่วงแม่แตง - แม่งัด อาคารประกอบพร้อมส่วนประกอบอื่น และระบบท่อส่งน้ำแม่งัด - แม่แตง พร้อมอาคารประกอบ ตามโครงการเพิ่มปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำเขื่อนแม่กวงอุดมธารา จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแน่ชัดและเพื่อนำที่ดินไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน มีกำหนดใช้บังคับ 4 ปี โดยให้เริ่มต้นเข้าสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนภายใน 180 วัน นับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับ** และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จจะเพิ่มเสถียรภาพการส่งน้ำช่วงฤดูฝน เพิ่มพื้นที่เพาะปลูกช่วงฤดูแล้ง และเป็นการสนับสนุนน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การท่องเที่ยว และภาคอุตสาหกรรม ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดลำพูน รวมทั้งสร้างความมั่นคงในการบริหารจัดการน้ำในลุ่มน้ำแม่กวงในอนาคต 20 ปี โดยเขตที่ดินที่จะเวนคืนมีปริมาณทรัพย์สินที่ต้องจัดกรรมสิทธิ์จำนวน 59 แปลง เนื้อที่ประมาณ 26- 1 - 96 ไร่ โดยแบ่งเป็นการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำ ช่วงแม่แตง - แม่งัด อาคารประกอบพร้อมส่วนประกอบอื่น จำนวน 2 แปลง เนื้อที่ประมาณ 14 - 0 - 32 ไร่ และการก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำแม่งัด - 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 ค่ารื้อถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้างโรงเรือนและสิ่งปลูกสร้างใหม่และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับค่าที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากเจ้าของต้องออกจากที่ดินที่ถูกเวนคืน เป็นเงินประมาณ 445,600 บาท และค่าทดแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เป็นเงินประมาณ 218,100 บาท โดยใช้งบประมาณจากงบลงทุนในการเบิกจ่ายเงินค่าทดแทน (งบประมาณปี พ.ศ. 2568)

ทั้งนี้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์**ได้ดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว** และ**ได้ดำเนินการตามมาตรา 27** แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561แล้วกรมการปกครองได้ตรวจสอบแผนที่ท้ายร่างพระราชกฤษฎีกาในเรื่องนี้แล้ว ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2565(เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับกรณีการตราร่างกฎหมายหรือร่างอนุบัญญัติที่ต้องจัดให้มีแผนที่ท้าย) และ**สำนักงบประมาณ**แจ้งว่าจะจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้ตามความจำเป็นและเหมาะสม เมื่อร่างพระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับแล้ว

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

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

1. ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มี**สาระสำคัญเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม** ดังนี้

(1) แก้ไขเพิ่มเติม**ระยะเวลาการซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ โดยไม่ต้องมีระยะเวลาพักคอย จากเดิมบริษัทจะสามารถซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ได้ เมื่อพ้นกำหนด 6 เดือน** นับแต่วันซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว หรือวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งหลังสุด หรือวันที่การยกเลิกโครงการซื้อหุ้นคืนมีผล **เป็นบริษัทสามารถซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ได้ทันที**เมื่อการซื้อหุ้นคืนครบจำนวนแล้ว หรือเมื่อพ้นกำหนดวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งหลังสุดหรือวันที่การยกเลิกโครงการมีผล

(2) แก้ไขเพิ่มเติม**ระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนในกรณีบริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย**ซึ่งราคาหุ้นของบริษัทในช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนนั้น ต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย **ให้สามารถขยายระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนออกไปได้อีก** 2 ปี และหากไม่สามารถจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนนี้ได้หมดภายในระยะเวลาดังกล่าว บริษัทสามารถขยายระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นดังกล่าวได้อีกไม่เกิน 1 ปี รวมทั้งสิ้นไม่เกิน 6 ปี (จากเดิมไม่เกิน 3 ปี) ทั้งนี้ **บริษัทจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นก่อนจึงจะขยายระยะเวลาดังกล่าวได้**

**เพื่อช่วยให้บริษัทที่มีกำไรสะสมและสภาพคล่องส่วนเกินสามารถทำโครงการซื้อหุ้นคืนได้คล่องตัวตามสภาวะเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นการช่วยเสริมสภาพคล่อง และศักยภาพของตลาดทุนอันจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นและตลาดทุน รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท พ.ศ. 2544**  **และที่แก้ไขเพิ่มเติม** | **ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการว่าด้วยการซื้อหุ้นคืน การจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนและการตัดหุ้นที่ซื้อคืนของบริษัท**  **(ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....** | **หมายเหตุ** |
| **1. ปรับปรุงระยะเวลาการซื้อหุ้นคืน** | | |
| ข้อ 11 การซื้อหุ้นตามโครงการซื้อหุ้นคืนครั้งใหม่จะ**กระทำได้เมื่อพ้นกำหนด 6 เดือน**นับแต่วันซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว หรือวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งหลังสุด หรือวันที่การยกเลิกโครงการซื้อคืนหุ้นมีผล | ข้อ 11 การซื้อหุ้นตามโครงการซื้อหุ้นคืนครั้งใหม่จะ**กระทำได้เมื่อการซื้อหุ้นครบจำนวนแล้ว** หรือเมื่อพ้นกำหนดวันสิ้นสุดกำหนดเวลาการซื้อหุ้นคืนครั้งหลังสุด หรือวันที่การยกเลิกโครงการซื้อคืนหุ้นมีผล | - แก้ไขเพิ่มเติมให้**บริษัทสามารถซื้อหุ้นคืนตามโครงการใหม่ได้ทันทีโดยไม่ต้องมีระยะเวลาพักคอย** (Breaking Period) **6 เดือน**  - **เพื่อช่วยให้บริษัทสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องทางการเงินได้อย่างยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น** เปิดโอกาสให้บริษัทสามารถ พิจารณาดำเนินการได้ตามความเหมาะสมกับสภาวะตลาด สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีความผันผวนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว |
| **2. แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนสำหรับบริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย** | | |
| ข้อ 12 ให้บริษัทจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้เมื่อพ้นกำหนด 3 เดือน นับแต่การซื้อหุ้นคืนในแต่ละคราวตามหมวด 1 หรือหมวด 2 เสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่ | ข้อ 12 ให้บริษัทจำหน่ายหุ้น ที่ซื้อคืนได้เมื่อพ้นกำหนด 3 เดือน นับแต่การซื้อหุ้นคืนในแต่ละคราวตามหมวด 1 หรือหมวด 2 เสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 3 ปี นับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้น ก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่  **ในกรณีที่หุ้นที่ซื้อคืนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและ**  **ปรากฏข้อเท็จจริงว่าราคาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนนั้นต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย บริษัทอาจขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้อีกไม่เกิน 2 ปี**  **หากไม่สามารถจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้หมดภายในระยะเวลาตามวรรคสอง บริษัทอาจขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้อีกไม่เกินหนึ่งปี**  **การขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนตามวรรคสองและวรรคสาม บริษัทต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ก่อนครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืน** | - **กำหนดเพิ่มเติมให้บริษัทมหาชนจำกัดที่มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนใน ตลท. สามารถขยายระยะเวลาในการจำหน่าย หุ้นที่ซื้อคืนออกไปได้อีก**ไม่เกิน 2 ปีในกรณีที่ราคาหุ้นฯ ดังกล่าวต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาหุ้นฯ เฉลี่ย และสามารถขยายระยะเวลาจำหน่ายหุ้นฯ ดังกล่าวออกไปได้อีกไม่เกิน 1 ปี ในกรณีที่ไม่สามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้หมดภายในระยะเวลา 2 ปีดังกล่าว **โดยบริษัทฯ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขยายระยะเวลาการจำหน่ายหุ้นฯ และจะต้องได้รับความเห็นชอบก่อนครบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนดังกล่าว** **(เดิม**ไม่มีข้อกำหนดดังกล่าว มีเพียงข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำหน่ายหุ้นของบริษัทมหาชนจำกัด โดยสามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้ แต่ต้องไม่เกิน 3 ปีนับแต่การซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้นและต้องจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนให้เสร็จสิ้น ก่อนที่จะมีการจำหน่ายหุ้นใหม่เท่านั้น)  - **การเพิ่มข้อกำหนดดังกล่าวจะทำให้บริษัทมหาชนจำกัดที่ มีหุ้นเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนใน ตลท. มีระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนรวมทั้งสิ้นไม่เกิน 6 ปี** ซึ่งประกอบด้วย  1) **ระยะเวลาในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนตามกฎกระทรวงเดิม 3 ปี**  2) **ระยะเวลาที่ขยายได้อีกไม่เกิน 2 ปี**ในกรณีที่ราคาหุ้นของบริษัทในช่วงเวลา ที่กำหนดไว้ในการซื้อหุ้นคืนต่ำกว่าหรือเท่ากับราคาซื้อคืนเฉลี่ย  3) **ระยะเวลาที่ขยายได้อีกไม่เกิน 1 ปี** ในกรณีที่ไม่สามารถจำหน่ายหุ้นฯ ได้หมดภายใน 2 ปี  - **เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนออกไป ซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถรับมือกับความผันผวนของตลาดได้อย่างเหมาะสม** |

2. พณ. โดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ผ่านระบบกลางของ สคก. (ww.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) **เฉพาะมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังจากการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่แล้ว (Post Evaluation)** (รายงาน Post Evaluation) ซึ่งปรากฏตามร่างการกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ ในมาตรการรอง ข้อ 3.2.1 หลักเกณฑ์และมาตรการผ่อนผันหรือยกเว้นการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ (พื้นที่ลุ่มน้ำขั้นที่ 1 เอ) เพื่อประโยชน์เกี่ยวกับความมั่นคงหรือเศรษฐกิจ ตามข้อสังเกตของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 ดังนี้

|  |  |
| --- | --- |
| **เนื้อหาของมติคณะรัฐมนตรีที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน** |  |
| 1. **มาตรการรองในการแก้ไขปัญหาการอนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ กรณีที่ 2 (1)** | |
| **กรณีที่ 2** พื้นที่ที่รัฐได้อนุญาตให้ประชาชนหรือเอกชนเข้าใช้ประโยชน์ในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่  (1) พื้นที่ที่รัฐได้อนุญาตให้ประชาชนหรือ เอกชนเข้าใช้ประโยชน์เพื่อกิจการสำรวจแร่ ประกอบด้วยอาชญาบัตรสำรวจแร่ อาชญาบัตรบัตรผูกขาดสำรวจแร่ และอาชญาบัตรพิเศษสำรวจแร่ หรือเพื่อการทำเหมืองแร่ คือ ประทานบัตรเหมืองแร่ ไปแล้วก่อนวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 และต่อมาพื้นที่ดังกล่าวได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ เห็นควรอนุญาตให้ดำเนินการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตต่อไปจนกระทั่งสิ้นสุดอายุการอนุญาตนั้น ทั้งนี้ หากหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลง แต่อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ เห็นควรผ่อนผันให้ต่ออายุหนังสืออนุญาตเข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ จนกระทั่งสิ้นสุดอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ โดยผู้ประกอบการต้องจัดทำรายงาน Post Evaluation เสนอต่อกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม พิจารณาให้ความเห็น เพื่อเป็นข้อมูล  สำหรับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) ในการพิจารณาว่า อนุมัติหรือไม่อนุมัติผ่อนผันการขอต่ออายุหนังสืออนุญาต การใช้ประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติจากคณะรัฐมนตรีต่อไป  ในกรณีที่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง เนื่องจากการดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาต ก็ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกฎหมายที่รับผิดชอบอย่างเด็ดขาดโดยทันที | ยกเลิกกรณีที่ 2 (1) ทั้งหมด |
| **2. มาตรการรองในการแก้ไขปัญหาการอนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ กรณีที่ 3 (2)** | |
| **กรณีที่ ๓** พื้นที่ที่รัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่  (2) ในกรณีที่พื้นที่ซึ่งรัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วภายหลังวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 หากอายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลงแต่อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรการทำเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ให้ใช้หลักการพิจารณาเดียวกันกับในกรณีที่ 2 ข้อ (1) ส่วนกรณีอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่สิ้นสุดลงและผู้ประกอบการประสงค์จะขอต่ออายุการอนุญาตหรือการขออนุญาตดำเนินการดังกล่าว ให้ใช้หลักการเดียวกันกับการขอต่ออายุ การอนุญาตอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่ ในกรณีที่ 2  ข้อ (2) | **กรณีที่** 3 พื้นที่ที่รัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วในกิจการเพื่อการสำรวจแร่หรือการทำเหมืองแร่  (2) ในกรณีที่พื้นที่ซึ่งรัฐมีข้อผูกพันกับประชาชนหรือเอกชนไว้แล้วภายหลังวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 ~~หากอายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติสิ้นสุดลงแต่อายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรการทำเหมืองแร่ยังคงเหลืออยู่ให้ใช้หลักการพิจารณาเดียวกันกับในกรณีที่ 2 ข้อ (1)~~ ส่วนกรณีอายุอาชญาบัตรหรือประทานบัตรเหมืองแร่สิ้นสุดลงและผู้ประกอบการประสงค์จะขอต่ออายุการอนุญาตหรือการขออนุญาตดำเนินการดังกล่าว ให้ใช้หลักการเดียวกันกับการขอต่ออายุการอนุญาตอาชญาบัตรหรือประทานบัตร  เหมืองแร่ ในกรณีที่ 2 ข้อ (2) |

**สาระสำคัญของเรื่อง**

1. เดิมพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 54 บัญญัติให้ทำเหมืองแร่ต้องได้รับอนุญาตเป็นประทานบัตร โดยกำหนดให้มีอายุประทานบัตรไม่เกินยี่สิบห้าปีนับแต่วันที่ออก (**ปัจจุบัน**ตามพระราชบัญญัติแร่ 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 ส่งผลให้พื้นที่ประทานบัตรเหมืองเหมืองแร่ที่ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผ่อนผันเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวเป็นกรณีไป

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

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

5. ปัจจุบันพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง บัญญัติให้ผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงาน EIA ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว **จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA** (รายงานผลการปฏิบัติตามรายงาน EIA) เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาต เพื่อใช้เป็นข้อมูลด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมประกอบการพิจารณาต่ออายุหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ดังนั้น กรมป่าไม้ จึงสามารถใช้ข้อมูลดังกล่าว ประกอบการพิจารณาต่อหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติเพื่อการทำเหมืองแร่ในขณะที่อายุประทานบัตรยังเหลืออยู่ได้ **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** และมอบหมายให้**กรมป่าไม้ใช้กลไกการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยนำรายงานผลการปฏิบัติตามรายงาน EIA**  ไปประกอบการพิจารณาการขอหนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เพื่อการทำเหมืองแร่ในขณะที่อายุประทานบัตรยังเหลืออยู่

**8. เรื่อง ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา**

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

เรื่องนี้เป็นการเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ 4/2567 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567 ที่เห็นชอบให้ปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา และขอให้พิจารณายกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวได้อนุมัติในหลักการ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา โดยมอบหมายให้กองทัพเรือดำเนินการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่และให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ให้บริการและซ่อมบำรุงรักษาของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา เป็นระยะเวลาไม่เกิน 50 ปี แต่**โดยที่ปัจจุบันบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พ้นจากสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจ**ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง **ส่งผลให้ไม่สามารถอยู่ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้** ตามประกาศ กพอ. เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (PPP EEC Track) จึง**ทำให้ไม่สามารถดำเนินการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวัน 30 ตุลาคม 2561 ได้** และ สกพอ. จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินการ จาก การให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อออกแบบจัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ให้บริการ ซ่อมบำรุงรักษาของโครงการดังกล่าวเป็นเวลาไม่เกิน 50 ปี เป็น การให้เอกชนเช่าที่ดินเพื่อประกอบกิจการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

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

**9. เรื่อง โครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 ของการไฟฟ้านครหลวง**

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ดำเนินการตามโครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า 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.) ดำเนินโครงการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ระยะที่ 13 (โครงการฯ ระยะที่ 13) ส่วนที่ 1 วงเงินลงทุนรวม 7,403.50 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยมีเหตุผลความจำเป็น เช่น (1) เป็นงานที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่มีพันธสัญญากับหน่วยงานอื่นหรือผู้ขอใช้ไฟฟ้าขนาดใหญ่ (โครงการศูนย์ราชการ Zone C) และ (2) เป็นงานที่ต้องดำเนินการไปพร้อมกับหน่วยงานอื่นเพื่อให้แผนงานสอดรับกัน (โครงการรถไฟฟ้า) โดยในครั้งนี้กระทรวงมหาดไทย (มท.) ได้ขอเสนอโครงการฯ ระยะที่ 13 ส่วนที่ 2 วงเงินลงทุนรวม 68,783.90 ล้านบาท เพื่อให้สามารถดำเนินการปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่อง 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** | (1.1) งานก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มขนาดสถานีต้นทาง เพื่อรับไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) จ่ายไปยังสถานีย่อยโดยผ่านสายส่งต่าง ๆ ของ กฟน.  (1.2) งานก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มขนาดสถานีย่อย เพื่อรองรับภาระไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า  (1.3) งานปรับปรุงและเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพสถานีต้นทางและสถานีย่อย เช่นหม้อแปลงไฟฟ้า สวิตช์เกียร์แรงดันไฟฟ้า  (1.4) งานปรับปรุงทั่วไป เช่น งานปรับระบบควบคุมและป้องกัน งานปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยสถานีไฟฟ้า  (1.5) งานจัดหาที่ดินสำหรับก่อสร้างสถานีต้นทางและสถานีย่อย |
| **(2) งานพัฒนาระบบสายส่งพลังไฟฟ้า** | (2.1) งานก่อสร้างสายส่งพลังไฟฟ้าใหม่ ทั้งสายส่งอากาศและสายส่งใต้ดิน รวมทั้งงานก่อสร้างท่อร้อยสายไฟฟ้าได้ดิน เพื่อรองรับภาระไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า  (2.2) งานปรับปรุงสายส่งเพื่อเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า และเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เช่น งานปรับปรุงสายส่งพลังไฟฟ้า จากการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่กระทบกับสายส่ง เช่น โครงการทางยกระดับ โครงการรถไฟฟ้า  (2.3) เปลี่ยนสายส่งพลังไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพไปพร้อมกับงานเปลี่ยนอุปกรณ์เสื่อมสภาพของสถานีต้นทางและสถานีย่อย |
| **(3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า** | ประกอบด้วย 2 โครงการย่อย ได้แก่  (3.1) โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า Load Break Switch (LBS) สำหรับโครงการจัดการพลังไฟฟ้าระบบจำหน่ายระยะไกลที่ระบบแรงดัน 12 เควี และ  24 เควี เพื่อแก้ไขปัญหาไฟฟ้าดับและลดความสูญเสียที่เกิดจากไฟฟ้าดับให้น้อยลง และช่วยให้การดำเนินงานบำรุงรักษาระบบจำหน่ายไฟฟ้าเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น  (3.2) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบเฝ้าติดตามภาระหม้อแปลงจำหน่าย (Transformer Load Monitoring: TLM) โดยจะดำเนินการติดตามข้อมูลภาระของหม้อแปลงจำหน่าย และรวบรวมข้อมูลและนำมาวิเคราะห์ เพื่อบริหารจัดการปริมาณการจัดซื้อหม้อแปลงจำหน่ายที่เหมาะสม โดยสามารถทำงานร่วมกับระบบ Billing เพื่อตรวจสอบหาผู้ลักลอบใช้ไฟฟ้าและสามารถแจ้งเตือนไฟฟ้าดับในระดับแรงต่ำได้ |

**2.2 เป้าหมายการดำเนินงาน สรุปได้ ดังนี้**

|  |  |
| --- | --- |
| **รายการ** | **รวม** |
| (1) **งานพัฒนาระบบสถานีต้นทางและสถานีย่อย** | |
| * 1. ก่อสร้างและเพิ่มขนาดสถานีต้นทาง | 2,400 (4) เอ็มวีเอ (แห่ง) |
| * 1. ก่อสร้างทดแทนสถานีต้นทาง | 2 แห่ง |
| * 1. เปลี่ยนอุปกรณ์สถานีต้นทางเสื่อมสภาพ | 2 แห่ง |
| * 1. ก่อสร้างและเพิ่มขนาดสถานีย่อย | 540 (5) เอ็มวีเอ (แห่ง) |
| * 1. ก่อสร้างทดแทนสถานีย่อย | 2 แห่ง |
| * 1. ปรับปรุงสถานีย่อย | 6 แห่ง |
| * 1. เปลี่ยนอุปกรณ์สถานีย่อยเสื่อมสภาพ | 52 แห่ง |
| * 1. งานจัดหาที่ดินเพื่อก่อสร้างสถานีต้นทางและสถานีย่อย | 21 แห่ง |
| (2) **งานพัฒนาระบบสายส่งพลังไฟฟ้า** | |
| * 1. ก่อสร้างใหม่และเพิ่มขนาด | 153.9 วงจร - กิโลเมตร |
| * 1. ก่อสร้างทดแทน | 24.6 วงจร - กิโลเมตร |
| * 1. ปรับปรุง | 146.5 วงจร - กิโลเมตร |
| * 1. เปลี่ยนสายส่งที่เสื่อมสภาพ | 46.3 วงจร - กิโลเมตร |
| **(3) งานเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟฟ้า** | |
| (3.1) งานจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์สำหรับโครงการจัดการ  พลังไฟฟ้าระบบจำหน่ายทางไกล | 7,954 ชุด |
| (3.2) ระบบเฝ้าติดตามภาระหม้อแปลงจำหน่าย | 68,225 ชุด |

**2.3 งบประมาณลงทุน สรุปได้ ดังนี้**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **แผนงาน** | **เงินลงทุน (ล้านบาท)** | | |
| **เงินตรา**  **ต่างประเทศ** | **เงินตรา**  **ในประเทศ** | **รวมทั้งสิ้น** |
| 1. งานพัฒนาระบบสถานีต้นทางและสถานีย่อย | 9,953.80 | 18,485.50 | 28,439.30 |
| 1. งานพัฒนาระบบสายส่งพลังไฟฟ้า | 11,958.00 | 22,207.70 | 34,165.70 |
| 1. 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 (อัตราคิดร้อยละ 9)** | |
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) | 22,626.40 ล้านบาท |
| อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economics Internal Rate of Return: EIRR) | ร้อยละ 16.65 |

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

3. กระทรวงการคลัง (กค.) [สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)] กระทรวงพลังงาน (พน.) [สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)] สำนักงบประมาณ (สงป.) สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒนาฯ) และคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) เห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง

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

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติให้รวม**โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี** (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา) และ**โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน 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. อนุมัติรายละเอียดอื่นที่มิได้มีการเปลี่ยนแปลงของทั้งสองโครงการให้ยึดถือตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ 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) ช่วงบางชื่อ - 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 และสำนักงบประมาณ พิจารณาแล้วเห็นชอบ/ไม่ขัดข้อง โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาแล้วเห็นชอบการรวมโครงการเป็นสัญญาเดียว โดยหน่วยงานดังกล่าวมีความเห็นเพิ่มเติม เช่น แหล่งเงินลงทุนโครงการ : กค. และ สงป. เห็นควรใช้แหล่งเงินทุนตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 และวันที่ 5 มีนาคม 2562

**11. เรื่อง ขออนุมัติโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ**

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 2 (ด้านการต่างประเทศ การคมนาคม การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม) เสนอ ดังนี้

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

ทั้งนี้ จะต้องดำเนินการให้ถูกต้อง เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

**สาระสำคัญของเรื่อง**

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

1. ประเด็นอภิปราย

1.1 ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพชี้แจงว่า โครงการ**เช่า**รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ของ ขสมก. มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดหารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) จำนวน 1,520 คัน เพื่อทดแทนรถโดยสารเดิมของ ขสมก.ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 20 – 30 ปี และมีปัญหา ด้านการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูง ซึ่งการเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) โดยวิธีการเช่าเป็นระยะเวลา 7 ปี นอกจากจะช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง ยังสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงด้านการจัดหารถและบำรุงรักษาต่าง ๆ ให้แก่เอกชนได้ รวมทั้งช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมในเมืองดีขึ้น ทั้งนี้ ในส่วนรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ที่ ขสมก. จัดซื้อมาแล้วจำนวน 489 คัน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 [เรื่อง โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 3,183 คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล ของ ขสมก.] ยังมีสภาพดีและสามารถนำมาใช้งานต่อไปได้ ขสมก. จึงจะยังไม่มีการปลดระวางรถดังกล่าวแต่อย่างใด

2. คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 2 มีข้อสังเกต ดังนี้

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

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

**12. เรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM2.5  ฤดูการผลิต   
ปี 2567/2568**

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจและการเกษตร) เสนอ ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย ชุณหวชิร) เป็นประธานกรรมการ พิจารณาเรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM2.5 ฤดูการผลิตปี 2567/2568 ในคราวประชุม ครั้งที่ 5/2568 เมื่อวันจันทร์ที่ 9 มิถุนายน 2568 แล้วมีมติ ดังนี้

1. รับทราบผลการดำเนินการตามมติคณะกลั่นกรองฯ คณะที่ 5 ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2568

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรม

1. อนุมัติให้กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินมาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสด

คุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM2.5  ฤดูการผลิตปี 2567/2568 เฉพาะมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีร้อยละ 100 กรอบวงเงิน 5,175 ล้านบาท โดยใช้แหล่งเงินทุนจากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) ไปพลางก่อน และมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาทางเลือกการจ่ายเงินให้กับเกษตรกรผ่านแอปพลิเคชันทางรัฐ เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงบริการภาครัฐ

1. เห็นควรให้ ธ.ก.ส. ปรับปรุงข้อมูลค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภายใต้มาตรการสร้างแรงจูงใจแก่

ชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีร้อยละ 100 กรอบวงเงิน 5,175 ล้านบาท โดยเห็นควรให้ชดเชยต้นทุนเงินในอัตราต้นทุนทางการเงินของ ธ.ก.ส. ประจำไตรมาสบวก 1 พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม และ ธ.ก.ส. ปรับปรุงรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา 27 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

1. เห็นควรให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาจัดทำแผนการสนับสนุนให้เกษตรกรชาวไร่อ้อย

สามารถปรับเปลี่ยนวิธีการเก็บเกี่ยวอ้อยโดยไม่เผาได้อย่างต่อเนื่องยั่งยืนและไม่เป็นภาระงบประมาณในระยะต่อไป

**สาระสำคัญของเรื่อง**

คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 5 (ด้านเศรษฐกิจและการเกษตร) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายพิชัย ชุณหวชิร) เป็นประธานกรรมการ ได้พิจารณาเรื่อง มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีเพื่อลดฝุ่น PM 2.5 ฤดูการผลิตปี 2567/2568 ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันจันทร์ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 มีมติ เห็นควรให้ อก. โดยสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (สอน.) หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กค. สงป. พน. พณ. และ ธ.ก.ส. เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการดำเนินการให้ได้ข้อยุติเป็นไปตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2566 และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของมาตรการเพิ่มรายได้จากใบและยอดอ้อย และมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ชาวไร่อ้อยเก็บเกี่ยวอ้อยสดคุณภาพดีร้อยละ 100 รวมทั้งพิจารณาการใช้แหล่งเงินทุนจากกองทุนอ้อยและน้ำตาลทรายสนับสนุนการดำเนินการตามมาตรการฯ เพื่อให้การดำเนินมาตรการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 จากการลักลอบเผาอ้อยได้อย่างแท้จริงและไม่เป็นภาระต่องบประมาณในระยะยาว ตลอดจนนำความเห็นและข้อเสนอแนะตามรายงานฯ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมาพิจารณาให้ครบถ้วนก่อนพิจารณานำเสนอมาตรการฯ ต่อคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 5 อีกครั้ง

**13. เรื่อง การจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ให้กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี**

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่คณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.)

เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ให้กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ (สคทช.) สำนักนายกรัฐมนตรี (นร.) จำนวน 5 อัตรา ตามมติ คปร. ในการประชุมครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 สำหรับการจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายด้านบุคคลสำหรับอัตราข้าราชการตั้งใหม่ดังกล่าว ให้ส่วนราชการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงบประมาณ (สงป.) กำหนด และเพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผลที่แสดงถึงความคุ้มค่าและประสิทธิภาพของการบริหารอัตรากำลัง 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 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศ ขับเคลื่อนการดำเนินการตามมาตรการและแนวทางการกระจายการถือครองที่ดินอย่างเป็นธรรม และการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับที่ดินของรัฐ รวมทั้งติดตามประเมินผลการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีภารกิจที่สำคัญและเร่งด่วนตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2567 วันที่ 11มิถุนายน 2567 และวันที่ 3 ธันวาคม 2567 ในการแก้ไขปัญหาการลดความเหลื่อมล้ำการถือครองที่ดิน ภารกิจการปรับปรุงแผนที่แนวเขตที่ดินของรัฐแบบบูรณาการ มาตราส่วน 1 : 4000 (One Map) (แผนที่ One Map) และกำหนดแนวทางมาตรการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดแนวเขตที่ดินของรัฐ รวมทั้งภารกิจการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ ซึ่งเป็นภารกิจที่รัฐบาลให้ความสำคัญและเน้นย้ำให้เร่งดำเนินการมาโดยตลอด เนื่องจากมีผลกระทบอย่างสูงต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงของประเทศ

2. ปัจจุบันภารกิจการพิสูจน์สิทธิการครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ การอ่านภาพถ่ายทางอากาศ และการสนับสนุนการปรับปรุงแผนที่ One Map อยู่ในขอบเขตหน้าที่และอำนาจของกองที่ดินของรัฐ สคทช. โดยกองที่ดินของรัฐได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการในการสนับสนุนข้อมูลการอ่านภาพถ่ายทางอากาศให้แก่ คณะอนุกรรมการอ่านภาพถ่ายทางอากาศ ซึ่งภารกิจดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ผู้ปฏิบัติงามที่มีความรู้ความสามารถทางวิชาการในการปฏิบัติงานด้านการวิเคราะห์ อ่าน แปล และตีความแผนที่ภาพถ่าย อีกทั้งต้องอาศัยการพัฒนาและสั่งสมความรู้ ความชำนาญ ทักษะ และประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง ให้มีความเชี่ยวชาญในสายงานที่จะเป็นประโยชน์ต่อภารกิจของ สคทช. ด้านการเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรดินของประเทศในระยะยาว ดังนั้น **จึงจำเป็นต้องขอรับการจัดสรรอัตราข้าราชการตั้งใหม่ ตำแหน่งนักวิชาการแผนที่ภาพถ่าย ตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับปฏิบัติการหรือชำนาญการ จำนวน 5 อัตรา เพื่อปฏิบัติภารกิจเกี่ยวกับการพิสูจน์สิทธิ์การครอบครองที่ดินของบุคคลในเขตที่ดินของรัฐ การอ่านภาพถ่ายทางอากาศ และสนับสนุนการปรับปรุงแผนที่ One Map**

ทั้งนี้ สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ.ร. และ สคทช. พิจารณาแล้วเห็นควรให้ความเห็นชอบตามที่ คปร. เสนอ โดยมีความเห็นเพิ่มเติม เช่น สงป. เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรของอัตราข้าราชการตั้งใหม่ดังกล่าว ควรให้ สคทช. พิจารณาปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายไว้แล้วในแผนงานบุคลากรภาครัฐไปดำเนินการในลำดับแรกก่อน ส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรที่จะเกิดขึ้นในปีต่อไป ให้ สคทช. จัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเท่าที่จำเป็นตามภารกิจ เพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

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

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

1. หลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ (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.) สำนักงบประมาณ (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  - เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางการเป็นศูนย์กลางในการ  จัดการแข่งขันกีฬาชั้นนำของโลก และ World Class Event Hub  - เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย  - เพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับกีฬายานยนต์ |
| **ระยะเวลา**  **การจัดงานแข่งขัน** | - **จำนวน 3 วันต่อปี เป็นเวลา 5 ปี (ตั้งแต่ปี 2571 - 2575)**  - ตรงกับวันศุกร์ถึงวันอาทิตย์ของเดือนมีนาคมหรือเดือนกันยายน |
| **พื้นที่ ที่มีศักยภาพในการจัดการแข่งขัน** | พื้นที่ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดงานเบื้องต้น คือ พื้นที่บริเวณจตุจักรประกอบด้วย 8 พื้นที่หลัก ได้แก่  - พื้นที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 838 ไร่  - พื้นที่สถานีขนส่งหมอชิต 2 มีขนาดพื้นที่ประมาณ 109 ไร่  - พื้นที่ตลาดนัดจตุจักร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 241 ไร่  - พื้นที่สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 207 ไร่  - พื้นที่สวนจตุจักร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 163 ไร่  - พื้นที่สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 418 ไร่  - พื้นที่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 45 ไร่  - พื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีขนาดพื้นที่ประมาณ 146 ไร่ |
| **แผนการใช้งานพื้นที่**  **สำหรับการจัดงาน** | **- จุด Safety/Ticket Check** กระจายอยู่ในจุดต่าง ๆ ภายในสนามแข่งขันได้แก่  พื้นที่สวนจตุจักร สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) และสวนสมเด็จพระนางเจ้า  สิริกิติ์ฯ และกระจายอยู่พื้นที่โดยรอบสนามแข่งขัน ได้แก่ บริเวณตลาดนัด  จตุจักร บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2 บริเวณพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย  และบริเวณพื้นที่จอดรถของสวนจตุจักร  **- พื้นที่ Fan Zone** ประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และกิจกรรม  สร้างประสบการณ์ต่าง 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) พื้นที่บริเวณทิศตะวันตก  ของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ขนาดพื้นที่ 22,000 ตารางเมตร  **- พื้นที่ Grandstand** เป็นที่นั่งบนอัฒจันทร์ที่จัดเตรียมไว้สำหรับผู้ชมทั่วไป  เพื่อชมการแข่งขัน กระจายตามจุดต่างๆ ของสนาม มีจำนวน 93,500 ที่นั่ง  **- พื้นที่ Paddock Club** เป็นพื้นที่โซน VIP ตั้งอยู่บนอาคาร Pit Lane มีจำนวน  4,000 ที่นั่ง  **- พื้นที่ VIP Hospitality** เป็นพื้นที่โซน VIP โดยเป็นที่นั่งบนอัฒจันทร์  Grandstand ในตำแหน่งพิเศษ |
| **การเข้าถึงพื้นที่**  **ที่มีศักยภาพ**  **ในการจัดการแข่งขัน** | แบ่งเป็น 4 ทิศทาง โดยคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางที่สัมพันธ์กัน  ระหว่างพื้นที่นั่งชมและทางเข้าที่ใกล้กันเป็นหลัก  **- ทางทิศตะวันออก** แนะนำเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT, BTS และรถส่วนตัวไม่  แนะนำรถประจำทาง เนื่องจากมีการปิดถนนเพื่อเป็นเส้นทางแข่งขันโดยเหมาะ  สำหรับผู้เข้าชมที่ต้องการเข้าพื้นที่ 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 ลงสถานีกลาง  บางซื่อ หรือรถส่วนตัว โดยเส้นทางพิเศษจากทางด่วน โดยเหมาะสำหรับ  ผู้เข้าชม Grandstand และ Paddock Club บริเวณเส้นชัย (C1 และ C2)  **- ทางทิศใต้** แนะนำเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT ลงสถานีกำแพงเพชร รถประจำ  ทางหรือรถส่วนตัว โดยเหมาะสำหรับผู้เข้าชมที่นั่ง Grandstand ฝั่งทิศตะวันตก  และตะวันตกเฉียงใต้ (D1) |
| **การคาดการณ์**  **จำนวนผู้เข้าชมงาน** | ผลการคาดการณ์จำนวนผู้เข้าร่วมงาน Formula One ในประเทศไทย  ในกรณีที่มีจัดงานในปี 2571 (ค.ศ. 2028) โดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ Formula One จากจำนวนนักท่องเที่ยว ภายในประเทศและนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ ของ 21 เมือง/ประเทศเจ้าภาพ พบว่า **มีความเป็นไปได้ในระดับสูงที่จะมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานFormula One ในประเทศไทยในปี 2571 ที่ค่าเฉลี่ยจำนวน 407,132 ราย** โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานต่ำสุด อยู่ที่ 81,918 ราย และสูงสุด อยู่ที่ 598,983 ราย [แบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่  (1) ผู้เข้าร่วมงานภายในประเทศ จำนวน 314,509 ราย และจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมงานจากต่างประเทศ จำนวน 92,622 ราย |
| **ผลประโยชน์**  **ทางเศรษฐกิจ** | - ในช่วงปี 2571 - 2675 จะมีผู้เข้าชมการแข่งขันรถยนต์ Formula One จำนวน 99,875 ต่อวัน จำนวน 3 วัน รวมทั้งสิ้น 299,625 คนต่อปี (สัดส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทย : นักท่องเที่ยวต่างชาติ = 70 : 30)  - ช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้กับธุรกิจที่เกี่ยวข้องเช่น โรงแรม ร้านอาหาร และบริการขนส่ง ทำให้เงินสะพัดทางเศรษฐกิจ ระหว่างการจัดการแข่งขันเฉลี่ยอยู่ที่ 16,000 ล้านบาทต่อปี  - ส่งผลให้มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 14,000 ล้านบาทต่อปี  - สร้างรายได้จากการจัดเก็บภาษีภาครัฐเฉลี่ย 1,400 ล้านบาทต่อปี  - เกิดการลงทุนใหม่เฉลี่ยประมาณ 7,000 ล้านบาทต่อปี สร้างงานใหม่ในประเทศไทยประมาณ 8,000 ตำแหน่งต่อปี |
| **ผลประโยชน์**  **ทางสังคม** | - เกิดการพัฒนาเมืองและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เป็นตัวเร่งการ พัฒนาเมืองโดยเฉพาะเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และช่วยให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชน ดิจิทัล การเงิน ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน  - สร้างโอกาสในการจ้างแรงงานหลากหลายระดับ ตั้งแต่แรงงานไร้ฝีมือ ไปจนถึงแรงงานที่มีทักษะสูง เช่น วิศวกรสนามแข่ง  - เกิดการกระจายรายได้ไปยังประชาชนในระดับต่าง ๆ สู่ชุมชนท้องถิ่นเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม  - กระตุ้นความสนใจด้านวิศวกรรม เทคโนโลยี และ STEM Education ในกลุ่มเยาวชน เนื่องจากการแข่งขันรถยนต์ Formula One แสดงให้เห็นถึง ความก้าวหน้าของวิศวกรรม เครื่องกล และอากาศพลศาสตร์  - ส่งเสริม Soft Power และเสริมสร้างอัตลักษณ์และความภาคภูมิใจของชาติ เช่น ช่วยเผยแพร่เอกลักษณ์ของประเทศผ่านวัฒนธรรม อาหาร และศิลปะสร้าง ภาพลักษณ์และความภาคภูมิใจ และประชาชนรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของเวทีระดับโลก  - เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เช่น สร้างโอกาสในการส่งเสริมวัฒนธรรม  ท้องถิ่นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น เทศกาลดนตรี เทศกาลอาหาร และนิทรรศการ  ทางวัฒนธรรม  - ช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวและแฟนกีฬาชนิดอื่น ๆ |
| **ความท้าทาย**  **ทางสังคม** | - ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานสูงทั้งพลังงานฟอสซิล และไฟฟ้า  มลพิษทางอากาศ มลพิษทางแสง และปัญหาการจัดการขยะ  - การรบกวนชุมชน เช่น ราคาสินค้าและบริการ และค่าครองชีพในพื้นที่สูงขึ้นการ  ปิดถนน/การจราจรติดขัด ความเข้มงวดในการรักษาความปลอดภัยและมลพิษ  ทางเสียงทั้งจากเสียงเครื่องยนต์และเสียงลำโพงที่กระทบ ต่อชุมชน  - การย้ายถิ่นฐานทางสังคม เช่น ราคาที่อยู่อาศัยและค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้น  การจราจรติดขัด/การปิดถนน ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการเดินทาง  ประจำวันของคนท้องถิ่น  - ประชาชนในพื้นที่ถูกบังคับให้ปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตประจำวัน |

**15. เรื่อง ขอความเห็นชอบการกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวและงานรายปีใหม่ ปี 2567 ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค**

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

แผนงานระยะยาวใหม่ ปี 2567 จำนวน 6 แผนงาน และงานรายปีใหม่ ปี 2567 จำนวน 2 งาน ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) มีกรอบวงเงินเต็มแผนงาน รวมทั้งสิ้น 13,600.86 ล้านบาท แบ่งเป็น เงินรายได้ จำนวน3,669.86 ล้านบาท และเงินกู้ในประเทศ จำนวน 9,931 ล้านบาท [บรรจุอยู่ในกรอบและงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจแล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566 แต่ยังไม่ได้บรรจุวงเงินกู้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ] โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

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

ทั้งนี้ กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน (พน.) 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 จังหวัดพิษณุโลกและติดตามตรวจราชการกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ตาก พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระหว่างวันจันทร์ที่ 23 – วันอังคารที่ 24 มิถุนายน 2568 และมีบัญชามอบหมายภารกิจ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

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

|  |
| --- |
| **ต่างประเทศ** |

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

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) เสนอ ดังนี้

1. รายงานการทบทวนการดำเนินการตามวาระการพัฒนานี่ยั่งยืน 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 หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงไขร่างรายงาน 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) ให้ทุกส่วนราชการดำเนินการตามแนวขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 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 ฉบับไม่เป็นทางการเป็นระยะ ได้แก่ ฉบับปี 2561 ฉบับปี 2562 ฉบับปี 2563 และฉบับปี 2565 – 2566

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

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

**18. เรื่อง การขอรับความเห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในกรอบความร่วมมืออาเซียน**

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและอนุมัติตามที่กระทรวงศึกษาธิการเสนอ ดังนี้

1. เห็นชอบต่อเอกสารผลลัพธ์การประชุมฯ จำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ 1) แถลงการณ์ร่วมลังกาวีว่าด้วยเด็กและเยาวชนที่ตกหล่นในอาเซียน (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. หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงแถลงการณ์ร่วมลังกาวีฯ และปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษาฯ ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสาระสำคัญ หรือไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของประเทศไทย ให้กระทรวงศึกษาธิการสามารถดำเนินการได้โดยให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบภายหลัง

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

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

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

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

1. กระทรวงศึกษาธิการประเทศมาเลเซีย มีกำหนดจัดการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ในระหว่างวันที่ 17 - 20 มิถุนายน 2568 ณ โรงแรม Ritz-Carlton เกาะลังการี ประเทศมาเลเซีย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการพิจารณารับเชิญเข้าร่วมการประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา ในวันพฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568 ณ เกาะลังกาวี ประเทศมาเลเซีย โดยในการประชุมครั้งนี้ จะมีการรับรองและเห็นชอบเอกสารผลลัพธ์ที่ต้องเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรี จำนวน 2 ฉบับ 2. สำนักเลขาธิการอาเซียนได้จัดส่งเอกสารผลลัพธ์การประชุมโต๊ะกลมระดับรัฐมนตรีด้านการศึกษาและระดับรัฐมนตรีด้านการอุดมศึกษา จำนวน 2 ฉบับ เพื่อให้ประเทศสมาชิกพิจารณา โดยจะนำเสนอเอกสารดังกล่าวต่อที่ประชุมฯ ในวันพฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568

3. เอกสารผลลัพธ์ทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว มีสาระสำคัญ ดังนี้

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

3.2 **ปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยการอุดมศึกษา: สู่การเป็นอาเซียนที่รวมเป็นหนึ่งยั่งยืน และเจริญรุ่งเรือง (ASEAN Leaders’ Declaration on Higher Education: Towards an Inclusive, Sustainable and Prosperous ASEAN)** มีสาระสำคัญ เช่น (1) วิสัยทัศน์และความเป็นผู้นำในการสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการอุดมศึกษาของอาเซียน 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**

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

**สาระสำคัญของเรื่อง**

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

2. ภาพรวมวาระการประชุมรัฐภาคีฯ สมัยที่ 29 (COP 29) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิด ข้อตัดสินใจที่เป็นฉันทามติ (Consensus) ระหว่างประเทศภาคีสมาชิก เพื่อใช้ขับเคลื่อนการดำเนินงานระดับโลกร่วมกัน โดยจะเป็นผลลัพธ์จากกระบวนการประชุมเจรจาภายใต้การประชุม คู่ขนาน (back-to-back) ตามประเด็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องระหว่างผู้เข้าร่วมประชุมจากนานาประเทศกว่า 66,000 คน (รวมภาคสมาชิกและองค์กรผู้สังเกตการณ์) มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

|  |  |
| --- | --- |
| **การประชุม** | **สาระสำคัญ** |
| 2.1 การประชุม World  Leaders Climate Action Summit | จัดขึ้นระหว่างวันที่ 2 - 13 พฤศจิกายน 2567 มีประมุขของรัฐ หัวหน้ารัฐบาลเข้าร่วมจำนวน 70 ประเทศ ร่วมกันหารือและกล่าวถ้อยแถลงเกี่ยวกับความมุ่งมั่นในการจัดการปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเน้นย้ำให้ร่วมกันส่งเสริมกลไกพหุภาคีในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ |
| 2.2 การประชุม  Resumed High-level  Segment | • จัดขึ้นระหว่างวันที่ 19 -20 พฤศจิกายน 2567 มีผู้แทนระดับสูง (รองประธานาธิบดี รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี) เข้าร่วมจำนวน 59 ประเทศ  • รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะหัวหน้าคณะผู้แทนไทยกล่าวถ้อยแถลงเกี่ยวกับความมุ่งมั่นในการจัดการปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโดยประเทศไทยยึดถือหลักการเปลี่ยนผ่านที่เป็นธรรม (Just Transition) เพื่อบรรลุเป้าหมายความตกลงปารีส และยกระดับเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากทุกภาคส่วนในช่วงการดำเนินงาน NDC 3.0 ค.ศ. 2031 - 2035 (พ.ศ. 2574 - 2578) ร่วมกับการดำเนินงานด้านการปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเช่น พัฒนาระบบเตือนภัยล่วงหน้า การขับเคลื่อนแผนการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ (NAP) ไปสู่การปฏิบัติในระดับท้องถิ่น รวมถึงเร่งผลักดันพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติเพื่อนำมาใช้เป็นกลไกการดำเนินงานของประเทศ |
| 2.3 การประชุมระดับ เจ้าหน้าที่ | มีผลการประชุมและข้อตัดสินใจที่สำคัญ เช่น COP – “Baku Climate Unity Pact” มีรายละเอียด ดังนี้  1. Baku Finance Goal เป้าหมายทางการเงินใหม่ ที่ประเทศพัฒนาแล้วจะสนับสนุนเงินแก่ประเทศกำลังพัฒนาเพื่อดำเนินงานด้านลดก๊าซเรือนกระจกและการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพิ่มขึ้นจาก 1 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ภายในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) เป็น 3 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี และระดมเงิน จากแหล่งทุนที่หลากหลายให้ได้ 1.3 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี ค.ศ. 2035 (พ.ศ. 2578)  2. ควบคุมการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกไม่ให้เกิน 1.5 องศาเซลเซียส โดยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลกให้ได้ร้อยละ 43 ภายในปี ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573) และร้อยละ 60 ภายในปี ค.ศ. 2035 (พ.ศ. 2578) จากระดับการปล่อย ณ ปี ค.ศ. 2019 (พ.ศ. 2562) และต้องบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net-zero) ให้ได้ภายในปี ค.ศ. 2050 (พ.ศ. 2593) โดยคำนึงถึงแนวคิด “no one size fits all” ไม่มีแนวทางการดำเนินงานเพียงทางเดียวที่เหมาะสมสำหรับทุกภาคี ต้องคำนึ่งถึงบริบทของแต่ละภาคี |
| 2.4 การหารือทวิภาคี  ร่วมกับประเทศภาคีสมาชิก | • **การหารือทวิภาคีระดับรัฐมนตรีกับญี่ปุ่น ระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศญี่ปุ่น** ในการพัฒนาความร่วมมือด้านคาร์บอนเครดิตระหว่างประเทศในระยะต่อไป รวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ในการจัดการภัยพิบัติอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และระบบเตือนภัยล่วงหน้า  **• การหารือทวิภาคีกับสหรัฐอเมริกา ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทน Office of the U.S. Special Presidential Envoy for Climate สหรัฐอเมริกา** โดยแลกเปลี่ยนข้อมูลแนวทาง ขับเคลื่อนการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคอุตสาหกรรมเครื่องปรับอากาศ และสารทำความเย็นและติดตามการเข้าร่วมเป็นสมาชิก Global Methane Pledge ของประเทศไทยเพื่อสร้างประโยชน์ในการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับการลดก๊าซมีเทนในภาคอุตสาหกรรมพลังงาน และการเกษตร  • **การหารือทวิภาคีกับสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทนกระทรวงเศรษฐกิจและการดำเนินการ ด้านสภาพภูมิอากาศแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (BMWK)** โดยแลกเปลี่ยนข้อมูล ด้านความต้องการ และศักยภาพการสนับสนุนทางการเงินและองค์ความรู้ การเปลี่ยนผ่านภาคอุตสาหกรรมให้สามารถเข้าสู่การผลิตและการบริการที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศรวมถึงติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของ Climate Club ที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกตามข้อริเริ่มของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยรับทราบว่าได้พัฒนาช่องทางออนไลน์ในชื่อ Global Matchmaking Platform (GMP) เพื่อประสานความร่วมมือในระดับโลกแล้วเสร็จ และเปิดตัวอย่างเป็นทางการใน COP 29 ครั้งนี้เรียบร้อยแล้ว  **• การหารือทวิภาคีกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทนกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมสาธารณรัฐสิงคโปร์** โดยแลกเปลี่ยนข้อมูลความก้าวหน้าในการจัดทำข้อตกลงการดำเนินงาน (Implementing Agreement) ภายใต้ความร่วมมือข้อ 6 ของความตกลงปารีสระหว่างกัน เพื่อให้สามารถจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศต่อไป  **• การหารือทวิภาคีกับกองทุนภูมิอากาศสีเขียว (GCF) ระหว่างอธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กับผู้แทนกองทุน GCF** เกี่ยวกับการขับเคลื่อนการขอสนับสนุนทางการเงิน โดยเฉพาะความชัดเจนเกี่ยวกับการเพิ่มโอกาสการได้รับเงินสนับสนุน ทั้งในการดำเนินโครงการ และการเตรียมความพร้อมเพื่อนำไปสู่การลงทุนด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งติดตามการขอรับการรับรองเป็นหน่วยงานปฏิบัติการระดับชาติของหน่วยงานไทย |

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

4. ทส. พิจารณาแล้วเห็นว่า จากผลการประชุมดังกล่าว เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานภายในประเทศเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย

4.1 ขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจก พ.ศ. 2564 – 2573 เพื่อบรรลุเป้าหมายการมีส่วนร่วมที่ประเทศกำหนด (Nationally Determined Contribution : NDC) ในการลดก๊าซเรือนกระจกให้ได้ ร้อยละ 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. จัดทำภาพรวมในการขับเคลื่อนตามเป้าหมาย  ความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี พ.ศ. 2593และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี พ.ศ. 2608 | ทส. |
| 2. จัดทำ/ปรับปรุง นโยบาย แผน มาตรการ และ ขับเคลื่อนการดำเนินงาน ในการลดก๊าซเรือนกระจก | กษ. คค. ทส. พน. อก. และสำนักงานสภาพัฒนา  การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) |
| 3. ติดตามและเตรียมความพร้อมภายในประเทศกระทรวงพาณิชย์เพื่อรองรับผลกระทบจากการดำเนินมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกต่อประเทศกำลังพัฒนา (Impact of the Implementation of Response Measure) | กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) รง. และ สศช. |
| 4. จัดทำนโยบาย แผน มาตรการ และขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Adaptation)  และกลไกระหว่างประเทศวอร์ซอด้านการสูญเสียและความเสียหายที่เกี่ยวกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ(WarsawInternational Mechanism on Loss and Damage) | กก. กษ. ทส. มท. วธ. กระทรวงสาธารณสุข (สธ.)  สศช. และสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ (สทนช.) |
| 5. พิจารณาแนวทางและขับเคลื่อนการขอรับการสนับสนุนทางการเงินเพื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Finance) จากกลไกภายใต้กรอบอนุสัญญาฯ และ/หรือจัดสรรงบประมาณตามนโยบายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ  ของประเทศ | กค. ทส. สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงาน  คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.)  และธนาคารแห่งประเทศไทย |
| 6. ขับเคลื่อนการปฏิบัติการเสริมพลังความร่วมมือ ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Action for  Climate Empowerment: ACE) | พม. ทส. และ สธ. |
| 7. เตรียมความพร้อมและจัดทำรายงานตามกรอบความโปร่งใสในการดำเนินงานและการสนับสนุน  (Enhanced Transparency Framework) | ทส. |
| 8. เตรียมการด้านนโยบายและกลไกภายในประเทศเพื่อรองรับแนวปฏิบัติและกฎการดำเนินงานสำหรับ  ข้อ 6 ของความตกลงปารีส (Article 6 of the Paris Agreement) | ทส. และ พณ. |
| 9. การเผยแพร่ความรู้ด้านการเปลี่ยนแปลง  สภาพภูมิอากาศ (Knowledge dissemination)  ทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินงาน ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ | ทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินงาน  ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ |

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

|  |
| --- |
| **แต่งตั้ง** |

**20. เรื่อง ขออนุมัติแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (กระทรวงยุติธรรม)**

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงยุติธรรม เสนอแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด จำนวน 3 คน เนื่องจากกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเดิมได้ดำรงตำแหน่งครบวาระสามปี ดังนี้

1. **นายชาติพงษ์ จีระพันธุ**

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) กลุ่มที่ปรึกษาระดับกระทรวง 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

**\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\***