

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีบริษัทแม่ที่สถานีบริการน้ำมันนำน้ำมันมาจัดจำหน่ายต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลเปรียบเทียบแสดงในตารางที่ 4.19 สรุปได้ดังนี้

ด้านต้นทุนและรายได้ ผู้ประกอบการมีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกันภายในกลุ่มคือ ผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ็อปปท. มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อเซลล์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อคาลเท็กซ์ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อบางจาก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ็อปปท. มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อบางจาก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้ออื่นๆ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่แตกต่างกัน

ด้านการตลาด ผู้ประกอบการมีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกันภายในกลุ่มคือ ผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ็อปปท. มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อเซลล์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อเซลล์ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อคาลเท็กซ์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อเอสโซ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้ออื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อเซลล์ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อเอสโซ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้อบางจาก มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ็อปปท. เอสโซ และคาลเท็กซ์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราอีฮ้ออื่นๆ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่แตกต่างกัน

#### 4.3.6 เปรียบเทียบเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีขนาดของสถานีบริการน้ำมันต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.3 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีขนาดของสถานีบริการน้ำมันแตกต่างกันมีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

**ตารางที่ 4.20** แสดงค่าเฉลี่ย และค่า p-value ของค่าเฉลี่ยของเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีต่อแก๊สโซฮอล์ในด้านต่าง ๆ จำแนกตามขนาดของสถานีสบริการน้ำมัน โดยวิธี One-way ANOVA

| เจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์          | ขนาดของสถานีสบริการน้ำมัน |                      |                      |                     |              |
|-----------------------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|--------------|
|                                         | ขนาด<br>มินิ              | ขนาด<br>เล็ก         | ขนาด<br>กลาง         | ขนาด<br>ใหญ่        | p-value      |
|                                         | $\bar{X}$<br>N = 41       | $\bar{X}$<br>N = 108 | $\bar{X}$<br>N = 117 | $\bar{X}$<br>N = 64 |              |
| ด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์               | 3.45                      | 3.61                 | 3.62                 | 3.70                | 0.164        |
| ด้านการวิจัยพัฒนา<br>และการกำหนดมาตรฐาน | 4.07                      | 4.10                 | 4.19                 | 4.12                | 0.637        |
| ด้านต้นทุนและรายได้                     | 3.37                      | 3.68                 | 3.69                 | 3.77                | 0.012*       |
| ด้านการจัดการการผลิต                    | 3.44                      | 3.55                 | 3.49                 | 3.52                | 0.654        |
| ด้านการตลาด                             | 3.91                      | 4.09                 | 4.11                 | 4.11                | 0.153        |
| ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่             | 3.96                      | 4.28                 | 4.22                 | 4.29                | 0.010*       |
| ด้านการสนับสนุน<br>จากหน่วยงานรัฐบาล    | 4.19                      | 4.38                 | 4.34                 | 4.33                | 0.180        |
| ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ                  | 4.15                      | 4.20                 | 4.15                 | 4.29                | 0.411        |
| ด้านศักยภาพทางสังคม<br>และสิ่งแวดล้อม   | 4.07                      | 4.17                 | 4.16                 | 4.25                | 0.587        |
| <b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>                     | <b>3.84</b>               | <b>3.99</b>          | <b>3.99</b>          | <b>4.02</b>         | <b>0.149</b> |

\* ค่าเฉลี่ยมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.20 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันจำแนกตามขนาดของสถานีสบริการน้ำมัน โดยวิธี One-way ANOVA พบว่าค่า p-value มีค่าเท่ากับ 0.149 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าภาพโดยรวมผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีขนาดของสถานีสบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านต้นทุนและรายได้ และด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่ ผู้ประกอบการสถานีสบริการน้ำมัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทาง

สถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนในด้านอื่นๆ ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันมีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่แตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.21** แสดงผลแสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของเจตคติของต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันระหว่างกลุ่มขนาดของสถานีบริการน้ำมันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

| เจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ | ขนาดของสถานีบริการน้ำมัน | $\bar{X}$ | กลุ่มที่ | 1 | 2       | 3       | 4       |
|---------------------------------|--------------------------|-----------|----------|---|---------|---------|---------|
| ด้านต้นทุนและรายได้             | ขนาดมินิ                 | 3.37      | 1        | - | 0.007** | 0.006** | 0.001** |
|                                 | ขนาดเล็ก                 | 3.68      | 2        | - | -       | 0.926   | 0.352   |
|                                 | ขนาดกลาง                 | 3.69      | 3        | - | -       | -       | 0.386   |
|                                 | ขนาดใหญ่                 | 3.77      | 4        | - | -       | -       | -       |
| ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่     | ขนาดมินิ                 | 3.96      | 1        | - | 0.002** | 0.010*  | 0.003** |
|                                 | ขนาดเล็ก                 | 4.28      | 2        | - | -       | 0.402   | 0.901   |
|                                 | ขนาดกลาง                 | 4.22      | 3        | - | -       | -       | 0.398   |
|                                 | ขนาดใหญ่                 | 4.29      | 4        | - | -       | -       | -       |

\* ค่าเฉลี่ยมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\*\* ค่าเฉลี่ยมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีระดับการศึกษาต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลเปรียบเทียบแสดงในตารางที่ 4.21 สรุปได้ดังนี้

ด้านต้นทุนและรายได้ ผู้ประกอบการมีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกันภายในกลุ่มคือ ผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานีบริการน้ำมันขนาดมินิ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานีบริการน้ำมันขนาดอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานีบริการน้ำมันแตกต่างกันในกลุ่มอื่นๆ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่แตกต่างกัน

ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่ ผู้ประกอบการมีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกันภายในกลุ่มคือ ผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานีบริการน้ำมันขนาดมินิ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานีบริการน้ำมันขนาดเล็กและขนาดใหญ่ อย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานบริการน้ำมันขนาดเล็ก มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกับผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานบริการน้ำมันขนาดกลาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานบริการน้ำมันแตกต่างกันในกลุ่มอื่นๆ มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกัน

#### 4.3.7 เปรียบเทียบเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีเขตที่ตั้งของสถานบริการน้ำมันต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.4 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีเขตที่ตั้งของสถานบริการน้ำมันแตกต่างกันมีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่างกัน

ตารางที่ 4.22 แสดงค่าเฉลี่ย และค่า p-value ของค่าเฉลี่ยของเจตคติของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีต่อแก๊สโซฮอล์ในด้านต่าง ๆ จำแนกตามเขตที่ตั้งของสถานบริการน้ำมัน โดยวิธี One-way ANOVA

| เจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์          | เขตที่ตั้งของสถานบริการน้ำมัน |                     |                     |                     |         |
|-----------------------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------|
|                                         | กรุงเทพ<br>มหานคร             | ปทุม<br>ธานี        | นนท<br>บุรี         | สมุทร<br>ปราการ     | p-value |
|                                         | $\bar{X}$<br>N = 141          | $\bar{X}$<br>N = 61 | $\bar{X}$<br>N = 73 | $\bar{X}$<br>N = 64 |         |
| ด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์               | 3.61                          | 3.57                | 3.61                | 3.65                | 0.878   |
| ด้านการวิจัยพัฒนา<br>และการกำหนดมาตรฐาน | 4.07                          | 4.14                | 4.14                | 4.27                | 0.250   |
| ด้านต้นทุนและรายได้                     | 3.63                          | 3.64                | 3.71                | 3.69                | 0.827   |
| ด้านการจัดการการผลิต                    | 3.54                          | 3.36                | 3.59                | 3.50                | 0.053   |
| ด้านการตลาด                             | 4.07                          | 4.02                | 4.12                | 4.11                | 0.637   |
| ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่             | 4.20                          | 4.20                | 4.24                | 4.28                | 0.771   |
| ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาล        | 4.32                          | 4.32                | 4.36                | 4.36                | 0.868   |
| ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ                  | 4.17                          | 4.17                | 4.24                | 4.22                | 0.780   |
| ด้านศักยภาพทางสังคมและสิ่งแวดล้อม       | 4.16                          | 4.13                | 4.22                | 4.16                | 0.878   |
| ค่าเฉลี่ยรวม                            | 3.97                          | 3.93                | 4.02                | 4.01                | 0.612   |

จากตารางที่ 4.22 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันจำแนกตามเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมัน โดยวิธี One-way ANOVA พบว่าค่า p-value มีค่าเท่ากับ 0.612 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าภาพโดยรวมผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

#### 4.4 ผลการตอบสนองและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

จากผลของการตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม โดยเป็นคำถามปลายเปิด ที่สอบถามเกี่ยวกับเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

- รัฐบาลไม่ควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในปี 2549 เพราะรถยนต์บางคันไม่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์แทนน้ำมันเบนซินได้
- รัฐบาลไม่ควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในปี 2549 เพราะปริมาณเอทานอลที่ใช้ผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่น่าจะเพียงพอ
- รัฐบาลสมควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในปี 2549 เพราะจะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรสามารถขายผลิตผลทางการเกษตรเพิ่มขึ้นได้
- รัฐบาลสมควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในปี 2549 เพราะจะเป็นการช่วยลดจำนวนชนิดของน้ำมันที่นำมาจัดจำหน่ายได้
- รัฐบาลต้องประสานงานกับผู้ผลิตรถยนต์เพื่อกำหนดมาตรฐานและชี้แจงให้กับผู้บริโภคให้เข้าใจและสามารถใช้ได้โดยไม่ต้องวิตก
  - รัฐบาลควรมีการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้และข้อดีต่างๆ ของการใช้แก๊สโซฮอลล์
  - ผู้ใช้รถบางคนกลัวใช้แก๊สโซฮอลล์แล้วจะมีผลเสียต่อเครื่องยนต์
  - รถยนต์ที่จำหน่ายในปัจจุบันควรระบุให้ชัดเจนด้วยว่าใช้แก๊สโซฮอลล์ได้หรือไม่
  - ควรให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นผู้ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์กับรถของผู้ผลิตนั้นๆ ได้
- ควรมีการประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์จะได้เข้าถึงผู้บริโภค และช่วยเปลี่ยนแปลงทัศนคติในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- รัฐบาลควรเข้ามาวิจัยพัฒนาดังสูตรมาตรฐานและควบคุมคุณภาพเพื่อให้ประชาชนมั่นใจว่าไม่มีผลเสียต่อเครื่องยนต์ในระยะยาว
- ราคาแก๊สโซฮอลล์น่าจะถูกกว่าน้ำมันเบนซินมาก เพราะเอทานอลทำมาจากผลิตผลทางการเกษตรที่มีราคาถูก

- รัฐบาลน่าจะให้ผลกำไรกับสถานบริการมากกว่านี้ เพราะแก๊สโซฮอล์ผลิตในประเทศก็ไม่จำเป็นต้องคิดกำไรมากเกินไป

- ควรพัฒนาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้มีคุณภาพ ราคาที่เหมาะสม

- ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ใช้รถยนต์ทราบถึงข้อดี ข้อเสียให้ทราบและนำออกจำหน่ายให้ทั่วถึงทุกสถานบริการ จะได้ประหยัดเงินเพื่อชาติและของผู้บริโภค

- รัฐบาลควรปรับสูตรที่ใช้เอทานอลมาผสมให้มากขึ้น เพื่อลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ

- ควรส่งเสริมให้มีการขายให้ทั่วถึง และกำหนดราคาให้เหมาะสม เพื่อจูงใจให้มีการใช้มากขึ้น

- รัฐบาลควรคงเก็บภาษีเอทานอล เพื่อให้ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำลงมากกว่าปัจจุบัน

- จากที่ได้รับรู้เรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอล์มา รัฐบาลออกมาช่วยเหลือและประชาสัมพันธ์เพียงแต่ในช่วงเวลาสั้นๆ ทำให้การประชาสัมพันธ์ขาดความต่อเนื่อง ประชาชนรับรู้เรื่องราวน้อยมาก

- อยากให้ภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันวิจัยและพัฒนาการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้สำเร็จโดยเร็วและประชาสัมพันธ์ให้ผู้บริโภคทราบถึงข้อดี ข้อเสียต่างๆของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมทั้งคุณภาพของน้ำมันที่จะส่งผลกระทบต่อเครื่องยนต์อย่างไร เพื่อให้เกิดความเข้าใจและกลับมาใช้แก๊สโซฮอล์แทนโดยจัดทำเป็นแผ่นพับแจกตามสถานบริการน้ำมันและสื่อโฆษณาทางวิทยุ โทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์

- การนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาใช้เป็นการตอบสนองความต้องการใช้พลังงานทดแทนในอนาคต ถ้าภาครัฐส่งเสริมอย่างจริงจัง อนาคตประเทศไทยอาจจะเป็นผู้ส่งออกวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์เหมือนประเทศบราซิลก็เป็นได้

- ควรส่งเสริมให้มีการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทุกสถานบริการเพื่อจำหน่ายให้กับประชาชนที่มีความพึงพอใจในด้านคุณภาพและราคา

- กำลัการผลิตของเอทานอลยังคงน้อยไม่เพียงพอต่อความต้องการ

- เห็นด้วยที่จะนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาใช้ เพื่อลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศและลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ อีกทั้งยังช่วยเหลือเกษตรกรจากสินค้าเกษตรตกต่ำ และหากน้ำมันแก๊สโซฮอล์ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินก็จะเป็นการช่วยเหลือผู้บริโภคด้วย

- น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะสามารถนำมาขายตามสถานบริการน้ำมันได้หรือไม่ก็ขึ้นอยู่กับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ว่ารถยนต์ของบริษัทนั้นสามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้หรือไม่

- ถ้าผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขึ้นมาแล้วคุณภาพเหมือนกับน้ำมันเบนซิน ก็จะได้ในภาคหน้า เพราะน้ำมันมีราคาแพงขึ้นเรื่อยๆ แต่หากน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพไม่ดี ก็จะยากแก่การจำหน่าย

- รัฐบาลควรส่งเสริมให้มีการผลิตเอทานอลมากขึ้น จะได้มีปริมาณเพียงพอต่อความต้องการ

- ราคาขายมีผลกระทบโดยตรงกับปริมาณการขาย ดังนั้นถ้าคุณภาพใกล้เคียงกันราคาจะเป็นตัวกำหนดปริมาณการขาย รัฐบาลจึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรฐานน้ำมันแก๊สโซฮอล์ก่อน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงข้อเท็จจริง