

EU เร่งออกมาตรการส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้า หวังเพิ่มปริมาณรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นภายในปี 2573

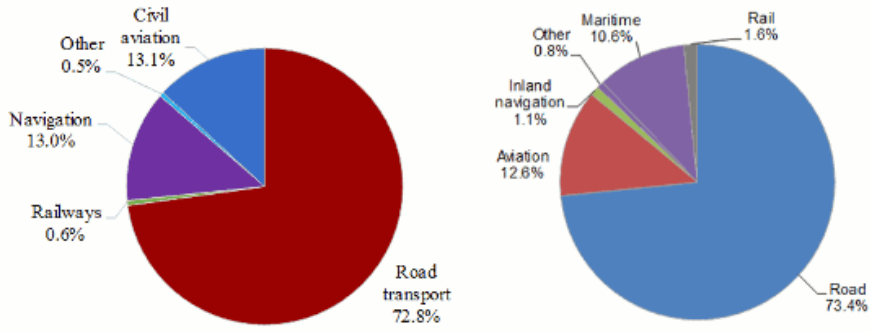
By thaieurope - September 19, 2018



EU กำหนดกรอบการดำเนินการเพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคอุตสาหกรรมภายใน EU อย่างต่อเนื่อง ในปัจจุบัน EU มีกรอบการดำเนินการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้ชื่อ 2030 Climate & Energy Framework โดยประเทศสมาชิก EU จะต้องลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 40% (เทียบกับระดับของปี 2533) ภายในปี 2573 โดยแผนดำเนินงานดังกล่าว ใต้ระบบกลุ่มอุตสาหกรรมที่อยู่ภายใต้การควบคุม ได้แก่ 1) **กลุ่มอุตสาหกรรม ที่อยู่ภายใต้ระบบ EU ETS** ได้แก่ อุตสาหกรรมเคมีและเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมกระดาษและเยื่อกระดาษ และอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า และ 2) **กลุ่มอุตสาหกรรมที่ไม่ได้อยู่ภายใต้ระบบ EU ETS** ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง (ยกเว้นการบิน) การเคหะ การเกษตรกรรม และการจัดการของเสีย โดยทั้ง 2 กลุ่มอุตสาหกรรมจะต้องลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 43% และ 30% ภายในปี 2573 ตามลำดับ (เทียบกับระดับของปี 2548)



ภาคการขนส่งทางบก (road transport) ของ EU ปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากที่สุด ส่งผลให้ **EU ออกมาตรการจำกัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากรถยนต์เป็นอันดับต้น** จากรายงานขององค์กร European Environment Agency (EEA) เมื่อปี 2557 ระบุว่า ภาคการขนส่งทางบกของ EU ปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากที่สุดถึง 72.8% เมื่อเทียบกับการภาคการขนส่งอื่นๆ ได้แก่ ทางน้ำ 13% ทางอากาศ 13.1% ทางรถไฟ 0.6% และอื่นๆ 0.5% ผนวกกับปัญหาละเมิดมาตรฐานการปล่อยไอเสียเครื่องยนต์ดีเซลของบริษัท Volkswagen ผู้ผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในยุโรปเมื่อปี 2558 หรือที่รู้จักกันในชื่อ "คดี Dieselgate" ส่งผลให้ EU เร่งออกมาตรการแก้ไขปัญหาด้านมาตรฐานการตรวจสอบการปล่อยไอเสียจากเครื่องยนต์ ไปจนถึงการกำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



ที่มา https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

EU เสนอร่างปรับปรุงกฎระเบียบด้านมาตรฐานการปล่อยก๊าซ CO₂ เร่งส่งเสริมรถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือกมากขึ้น เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2560 คณะกรรมาธิการยุโรปได้เสนอปรับปรุงกฎระเบียบว่าด้วยมาตรฐานการปล่อยก๊าซของรถโดยสารส่วนบุคคลและรถตู้ที่ผลิตใหม่ (new passenger cars and new light commercial vehicles) เพื่อกำหนดเป้าหมายสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์หลังปี 2563 โดยเน้น 2 มาตรการหลัก คือ 1) การกำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ให้ได้ 30% ภายในปี 2573 (เมื่อเทียบกับระดับของปี 2564) และ 2) กำหนดมาตรการส่งเสริมการผลิตที่ไม่มีมลพิษหรือปล่อยก๊าซต่ำ (Zero and Low Emission Vehicles: ZLEV), เช่น การผ่อนปรนเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซสำหรับบริษัทผู้ผลิตที่สามารถผลิตรถประเภท ZLEV ได้เกินเป้าหมาย (15% ในปี 2568 และ 30% ในปี 2573 ของการผลิตทั้งหมด) ซึ่งล่าสุด คณะกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมของสหภาพยุโรป (ENVI) ได้เสนอให้เพิ่มเป้าหมายการปล่อยก๊าซ CO₂ เป็น 20% ภายในปี 2568 และ 45% ภายในปี 2573 ตลอดจนเพิ่มสัดส่วนรถยนต์ประเภท ZLEV เป็น 20% ภายในปี 2568 และ 40% ภายในปี 2573

อย่างไรก็ดี บริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ในยุโรปไม่เห็นด้วยกับเป้าหมายที่สูงมากจนเกินไป และเรียกร้องให้ **EU** ผ่อนคลายเป้าหมายเพื่อให้เวลากับภาคอุตสาหกรรมในการปรับตัว เพราะอาจส่งผลให้ผู้ตกงานจำนวนมาก และผู้บริโภคเองยังไม่พร้อมที่จะเลือกซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาแพง โดยจากสถิติขององค์กร European Alternative Fuels Observatory ระบุว่า ปัจจุบัน ยอดขายใน EU ของรถยนต์ไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่ (BEV) และแบบ Plug-in คิดเป็น 1.75% ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมดเท่านั้น เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียง 0.75% โดยบริษัทผู้ผลิตมองว่า มาตรการอุดหนุนของรัฐ และจำนวนสถานีชาร์จไฟ (charging stations) เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม ร่างกฎระเบียบฉบับนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมสภายุโรปสมัยสามัญในวันที่ 1 ตุลาคม 2561 ก่อนส่งกลับไปให้คณะกรรมาธิการยุโรปปรับแก้ และเสนอต่อคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรปให้ความเห็นชอบร่วมกับสภายุโรปก่อนบังคับใช้ จึงมีความเป็นไปได้ที่จะมีการแก้ไขรายละเอียดของร่างกฎระเบียบเพิ่มเติม

การปรับเป้าหมายการปล่อยก๊าซและการเพิ่มสัดส่วนการผลิตรถยนต์ประเภท ZLEV เป็นมาตรการส่งเสริมให้มีสัดส่วนในตลาด EU มากขึ้น เป็นสัญญาณให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยต้องปรับตัว เพราะไม่ว่าเป้าหมายที่ EU กำหนดจะเป็นอย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ผลิตหันมาผลิตรถยนต์ประเภท ZLEV เช่น รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles) หรือรถเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Vehicle) นอกจากนี้ ปัจจุบันไม่ได้มีเพียงแต่ยุโรปที่ออกนโยบายสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า แต่ยังมีตลาดใหญ่อื่นๆ อย่างเช่น สหรัฐฯ และจีน ที่มีทิศทางนโยบายเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยที่อยู่ในห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ของโลก เพราะความต้องการชิ้นส่วนประเภทที่เกี่ยวข้องกับระบบเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง และระบบระบายไอเสีย ก็จะกลายเป็นสิ่งที่ไม่จำเป็นอีกต่อไป

Hitat.com	
Vis. today	10
Visits	24 466 192
Online	1

สนับสนุนโดยงบประมาณของกระทรวงการต่างประเทศ ข้อมูลจากทีมประเทศไทย ณ กรุงบรัสเซลส์ และส่วนราชการไทยทุกแห่งในยุโรป © 2548 - 2560 Thaieurope.net. สงวนลิขสิทธิ์