

ข้อเสนอมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดขึ้นสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กและรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก

By thaieurope - January 31, 2022



สาระสำคัญ

- ข้อเสนอต้องการให้ตลาดรถยนต์ขนาดเล็ก (Light duty vehicle) ซึ่งหมายถึง รถยนต์นั่ง รถตู้ รถโดยสาร และรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน ปลอดภัยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ภายในปี 2035
- ผ่านการกำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ขนาดเล็กในสหภาพยุโรปให้เข้มงวดขึ้น และสร้างแรงจูงใจให้เกิดการพัฒนาเครื่องยนต์ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ (zero- and low-emission vehicles :ZLEV)

ปัจจุบันสหภาพยุโรปอยู่ระหว่างการปรับปรุงกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ให้มีตรึงสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ซึ่งทำให้ส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ตลอดห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการหลายประเภท ทั้งภายในสหภาพยุโรปเองหรือการนำเข้าในสหภาพยุโรป รวมทั้งอาจนำไปสู่การเป็นแบบอย่างให้แก่ประเทศอื่น ๆ ในการดำเนินการทางด้านสภาพภูมิอากาศอีกด้วย

คณะกรรมการยุโรปพิจารณาเสนอแก้ไข Regulation (EU) 2019/631 เพื่อกำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กรุ่นใหม่ให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งจูงใจให้มีการพัฒนาเครื่องยนต์ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและเป็นศูนย์ (Zero- and low-emission vehicles: ZLEV) ต่อไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มอัตราการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้มากขึ้นสำหรับเป้าหมายในปี 2030 และภายในปี 2035 ตลาดรถยนต์ขนาดเล็กของสหภาพยุโรปต้องปลอดมลพิษภายในปี 2035 ทั้งรถยนต์ที่ผลิตในสหภาพยุโรป และรถยนต์ที่นำเข้า

ข้อเสนอดังกล่าวเป็นส่วนเสริมในการดำเนินการของแพ็คเกจ “Fit for 55” ของคณะกรรมการยุโรปที่ประกอบด้วยข้อเสนอต่าง ๆ ที่มุ่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ของสหภาพยุโรปลง 55% ภายในปี 2030 และเป้าหมายความเป็นกลางของสภาพภูมิอากาศภายในปี 2050 โดยจะมีการดำเนินการ ดังนี้

- การเสริมความเข้มงวดในการบังคับใช้ Emission Trading Directive โดยจะขยายขอบเขตการควบคุมไปถึงค่าการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งทางถนนด้วย และเสริมการบังคับใช้ Renewable Energy Directive ผ่านการกำหนดเป้าหมายการใช้พลังงานหมุนเวียนให้เพิ่มขึ้นในภาคการขนส่งในสหภาพยุโรป นอกจากนี้จะมีการบังคับใช้ Energy Tax Directive ผ่านการเก็บภาษีเพื่อเอื้อให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนแทนการใช้เชื้อเพลิงจากฟอสซิล ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะช่วยผลักดันให้รถยนต์และรถตู้ไปสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ และในที่สุดจะไปสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ ที่ขับเคลื่อนโดยพลังงานหมุนเวียน
- ข้อเสนอเกี่ยวกับ Alternative Fuels Infrastructure Regulation ซึ่งจะเข้ามาช่วยให้เกิดโครงสร้างที่เหมาะสม เพื่อรองรับรถยนต์ที่จะเกิดขึ้นตามมาตรฐานที่ตั้งไว้
- มาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดมากขึ้น จะช่วยให้ประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปบรรลุเป้าหมายที่ทะเยอทะยานในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ภายใต้ Efforts Sharing Regulation

โดยปัจจุบันข้อเสนอดังกล่าว อยู่ภายใต้การหารือ การเปลี่ยนแปลง และรอการอนุมัติจากรัฐสภายุโรปและคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป ดังนั้น ภาคอุตสาหกรรมและประเทศที่ได้รับผลกระทบ ควรพิจารณาในการให้ข้อมูลในช่วงระหว่างกระบวนการทางกฎหมาย และเตรียมรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากข้อเสนอ

ข้อเสนอฯ กำหนดให้มีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) การตั้งเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดขึ้น

กฎระเบียบ Regulation (EU) 2019/631 กำหนดเป้าหมายค่าเฉลี่ยอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะในช่วงทุก 5 ปี สำหรับปี 2020 2025 และ 2030 ทั้งนี้ ข้อเสนอใหม่จะกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เข้มงวดขึ้นจากปี 2021 โดยในปี 2030 กำหนดให้ลดเป็นจำนวน 55% จากเป้าหมายเดิมสำหรับรถโดยสาร และ 50% สำหรับรถขนาดเล็ก และในปี 2035 จะต้องลดให้ได้ 100% ดังแสดงในตาราง

EU fleet-wide CO ₂ targets (% reduction from 2021 starting point)				
Existing targets / Proposed targets				
	2025	2030		2035
Passenger Cars	15%	37.5%	55%	100%
Light commercial vehicles (vans)	15%	31%	50%	100%

2. การลดความยืดหยุ่นลงเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจง

กฎระเบียบ Regulation (EU) 2019/631 ยังกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงรายปีสำหรับผู้ผลิตแต่ละราย โดยขึ้นอยู่กับเป้าหมายค่าเฉลี่ยอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะ และค่าเฉลี่ยของยานพาหนะใหม่ของผู้ผลิตที่จดทะเบียนในปีนั้น ๆ ข้อเสนอฯ นอกจากกำหนดเป้าหมายค่าเฉลี่ยอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะที่เข้มงวดขึ้นแล้ว ในทางอ้อมยังกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงให้มีความเข้มงวดขึ้นไปด้วย นอกจากนี้ ยังเพิ่มความเข้มงวดกับผู้ผลิตขนาดเล็ก (จดทะเบียนรถยนต์น้อยกว่า 10,000 คันหรือรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กน้อยกว่า 22,000 คันต่อปี) โดยตั้งแต่ปี 2030 เป็นต้นไป ข้อเสนอฯ จะยกเลิกข้อยกเว้นการกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ผลิตขนาดเล็ก แต่สำหรับข้อยืดหยุ่นอื่นๆ ยังคงเดิม

3. การกำจัดการโกงใจที่ไม่เอื้อต่อยานพาหนะที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและเป็นศูนย์

ข้อเสนอฯ จะให้นาระบบการให้เครดิตตามเกณฑ์มาตรฐาน (benchmark-based crediting system) ออกไป โดยจะเริ่มตั้งแต่ปี 2030 เป็นต้นไป ซึ่งก่อนหน้านี้ระบบดังกล่าวถูกสร้างมาเพื่อสนับสนุนให้เกิดการผลิตยานยนต์แบบ ZLEV เช่น การผ่อนคลายการให้สินเชื่อ แต่คณะกรรมการการยุโรปพิจารณาแล้วเห็นว่าในสถานการณ์เช่นนี้ กลไกการสร้างแรงจูงใจดังกล่าวไม่ตอบสนองวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้อีกต่อไปและเสี่ยงที่จะบ่อนทำลายประสิทธิภาพของข้อกำหนดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดขึ้นสำหรับเป้าหมายในปี 2030 และปี 2035

4. การติดตามและการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยเฉลี่ย

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยเฉลี่ยของผู้ผลิตจะนำมาจากเอกสารรับรองการตรวจสอบต้นแบบ (type-approval documents) และใบรับรองความสอดคล้องหรือใบรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์ (certificates of conformity) และเพื่อให้แน่ใจว่าข้อมูลนี้ถูกต้อง ข้อเสนอฯ นี้จะกำหนดบทบัญญัติเพื่อให้คณะกรรมการการยุโรปสามารถร้องขอหน่วยงานที่ดำเนินการอนุมัติและผู้ผลิตในการออกเอกสารแก้ไขความไม่ถูกต้องของข้อมูล (statement of correction) ในกรณีที่ข้อมูลไม่ถูกต้องและไม่สามารถแก้ไขได้ โดย statement of correction จะใช้เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการแก้ไขค่าที่ใช้ในการวัดประสิทธิภาพการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ของผู้ผลิต

ข้อเสนอมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดขึ้นสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กและรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กฉบับเต็ม : https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/amendment-regulation-co2-emission-standards-cars-vans-with-annexes_en.pdf

แหล่งที่มา : <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=71a51b27-2269-495f-be9c-d7e6689b80e8>

Hi/tatr.com

Vis. today6

Visits24 542 879

Online1

สนับสนุนโดยงบประมาณของกระทรวงการต่างประเทศ ข้อมูลจากทีมประเทศไทย ณ กรุงบรัสเซลล์
และส่วนราชการไทยทุกแห่งในยุโรป © 2548 - 2560 Thaeurope.net. สงวนลิขสิทธิ์