

เมื่อ EV มา..แล้วไบโอดีเซลไปไง!?

การประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ เมื่อวันที่ 24 มี.ค. 2564 ที่ผ่านมา มีการประชุมและพิจารณา การกำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายการ

ส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ด้วยการลดการใช้รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อก้าวเข้าสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) รวมทั้งมาตรการระยะเร่งด่วนขับเคลื่อนการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก

“เป้าหมายภายในปีพ.ศ. 2578 ผู้ขับขี่ยานยนต์สามารถจดทะเบียนยานยนต์ใหม่ ได้เฉพาะยานยนต์เริ่มลพิษ ZEV 100%”

โดยกำหนดมาตรการเร่งด่วนตามมา เริ่มจากมาตรการกระตุ้นการใช้รถ สองล้อ สามล้อและสี่ล้อไฟฟ้า ตามด้วยมาตรฐานและศูนย์ทดสอบแบตเตอรี่-แผนพลังงาน และการจัดตั้งสถานีอัดประจุสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และการจัดให้มีโครงการเช่ารถเมล์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า 2,511 คัน

ส่วนมาตรการระยะ 1-5 ปี นั่นคือการปรับโครงสร้างภาษี อาทิ ภาษีสรรพสามิต (เริ่มพ.ศ. 2569 หรือค.ศ. 2026) และ ภาษีรถยนต์ประจำปี ตามหลักสากลที่เรียกว่า “รถยิ่งเก่า ยิ่งต้องจ่ายแพง” การบริหารจัดการซาก



รถยนต์ แบตเตอรี่ และ Solar cell ใช้แล้ว การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Eco System) เพื่อส่งเสริมการใช้ ZEV และจัดให้มีการพัฒนาบุคลากร

โดยมีเป้าหมายใช้ยานยนต์ไฟฟ้ารวมทุกประเภท ปี 2568 รวมจำนวนทั้งสิ้น 1,055,000 คัน และปี 2578 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 15,580,000 คันและวางเป้าหมายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศปี 2568 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,051,000 คัน และปี 2578 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 18,413,000 คัน

แต่ในทางกลับกันการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 14 ก.ค. 2563 มีมติให้กระทรวงพลังงาน เร่งดำเนินการส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด รวมทั้งเร่งรัดการรณรงค์เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 ให้กับผู้บริโภค ผู้ประกอบการค่ายรถยนต์และสถานบริการ เพื่อให้ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบ สามารถรองรับปริมาณผลปาล์มน้ำมันที่เพิ่มขึ้นได้ ตามมติคณะกรรมการนโยบายปาล์มน้ำมันแห่งชาติ!!

ข้อมูลจากศูนย์วิจัยกรุงศรี ประเมินว่า ภายในปี 2565 ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล B10 จะอยู่ที่เฉลี่ย 60 ล้านลิตร

ต่อวัน B20 อยู่ที่เฉลี่ย 5 ล้านลิตรต่อวัน และ B7 ที่เป็นทางเลือกสำหรับรถยนต์เก่า จะมีปริมาณการใช้ลดลงอยู่ที่เฉลี่ย 2-5 ล้านลิตรต่อวัน ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไบโอดีเซล เพิ่มขึ้นอยู่ที่เฉลี่ย 6.2-6.5 ล้านลิตรต่อวันภายในปี 2565

จากกรณีดังกล่าว กลายเป็น “ความย้อนแย้งเชิงนโยบาย” ที่น่าคิดต่อว่าการได้มาซึ่งรถยนต์ไฟฟ้า (EV) อาจต้องแลกกับการถดถอยของ “ธุรกิจไบโอดีเซล” ตามปริมาณ “เครื่องยนต์สันดาป” ที่ลดลง ภายใต้วิสัยทัศน์ **Low Carbon Society** ของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ

นั่นหมายถึงการส่งเสริมและดันราคาปาล์มน้ำมันต้องกลับมาทบทวนกันใหม่ เพราะเมื่อธุรกิจไบโอดีเซลถดถอย หนีไม่พ้น “น้ำมันปาล์ม” ล้นตลาด!?! วงจร “ปาล์มราคาต่ำ” จะกลับมาทันที

ปรากฏการณ์เช่นนี้...มีบทเรียนราคาแพงมาแล้ว จากกรณีนโยบายสนับสนุนรถยนต์ใช้ LPG เป็นเชื้อเพลิง..ตามมาด้วยนโยบายส่งเสริมการใช้ NGV แต่สุดท้ายทั้ง LPG และ NGV กำลังกลายเป็น “ตราบาปเชิงนโยบาย” ในที่สุด

คำถามก็คือ..เมื่อ “รถยนต์ EV” มาจริง..แล้ว “ธุรกิจไบโอดีเซล” จะไปอย่างไร!?? ■