



# กระทรวงอุตสาหกรรม Ministry of Industry

## EU Industry review

ปีที่ 8 ฉบับที่ 12 ประจำเดือนธันวาคม 2564

- ✚ ข้อเสนอมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดขึ้นสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กและรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก
- ✚ คณะกรรมาธิการยุโรปรับรอง “Communication on Sustainable Carbon Cycles” เพื่อจำกัด รีไซเคิล และกักเก็บคาร์บอนอย่างยั่งยืน
- ✚ คณะกรรมาธิการยุโรปรับรองรับรองชุดกฎหมายลดคาร์บอนในตลาดก๊าซ
- ✚ เปิดตัว TCLF Pact for Skills หัวใจของการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม
- ✚ สหภาพยุโรปวางแผนเปิดตัว “หนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์”
- ✚ สหภาพยุโรปวางแผนสร้างฐานข้อมูลร่วมเพื่อรับรองปริมาณคาร์บอนในเชื้อเพลิงไฮโดรเจนและเชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำ

EU-Industry Review เป็นพื้นที่เผยแพร่ความรู้ ข้อมูล หรือข่าวสารเกี่ยวกับอุตสาหกรรมในสหภาพยุโรปและข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจเป็นประโยชน์หรืออาจมีผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมของไทย ทั้งการผลิตและการส่งออก เช่น ภาวะการผลิต นวัตกรรมหรือเทคโนโลยี นโยบาย กฎหมายและกฎระเบียบ มาตรการต่างๆ สำหรับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน นักลงทุน และผู้สนใจทั่วไป

EU-Industry Review จัดทำในรูปแบบจดหมายข่าวรายเดือนและเผยแพร่ในเว็บไซต์ของสำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรมประจำกรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย

<http://thaiindustrialoffice.wordpress.com>

<https://www.facebook.com/thaiindustrialVienna>



**ที่ปรึกษา**

ดร. กนกรรณ โกมลวีระเกตุ  
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายอุตสาหกรรม)



**บรรณาธิการ**

นางสาวปาริฉัตร เลขาจารกุล

สำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรม ประจำกรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย

Office of Industrial Affairs

Royal Thai Embassy Vienna

Cottagegasse 48, 1180 Vienna, Austria

Tel: +43(1) 478 5205 Fax: +43(1) 478 2907

Email: [thaiind.vienna@gmail.com](mailto:thaiind.vienna@gmail.com)

## ข้อเสนอมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดขึ้นสำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก และรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก

### สาระสำคัญ

- ข้อเสนอต้องการให้ตลาดรถยนต์ขนาดเล็ก (Light duty vehicle) ซึ่งหมายถึง รถยนต์นั่ง รถตู้ รถโดยสาร และรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน ปลอดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ภายในปี 2035
- โดยการกำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ขนาดเล็กในสหภาพยุโรป ให้เข้มงวดขึ้น และสร้างแรงจูงใจให้เกิดการพัฒนาการผลิตที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ (zero- and low-emission vehicles :ZLEV)



ปัจจุบันสหภาพยุโรปอยู่ในระหว่างการปรับปรุงกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ให้มีอัตราต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ซึ่งทำให้ส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ตลอดทั้งห่วงโซ่คุณค่าของสินค้าและบริการหลายประเภท ทั้งภายในสหภาพยุโรปเองหรือการนำเข้าภายในสหภาพยุโรป รวมทั้งอาจนำไปสู่การเป็นแบบอย่างให้แก่ประเทศอื่น ๆ ในการดำเนินการทางด้านสภาพภูมิอากาศอีกด้วย

คณะกรรมการยุโรปพิจารณาเสนอแก้ไข [Regulation \(EU\) 2019/631](#) เพื่อกำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กรุ่นใหม่ให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งจูงใจให้มีการพัฒนารถยนต์ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและเป็นศูนย์ (Zero- and low-emission vehicles: ZLEV) ต่อไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มอัตราการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้มากขึ้นสำหรับเป้าหมายในปี 2030 และภายในปี 2035 ตลาดรถยนต์ขนาดเล็กของสหภาพยุโรปต้องปลอดมลพิษ ทั้งรถยนต์ที่ผลิตในสหภาพยุโรป และรถยนต์ที่นำเข้า

ข้อเสนอดังกล่าวเป็นส่วนเสริมการดำเนินการของแพ็คเกจ “Fit for 55” ของคณะกรรมการยุโรป ที่ประกอบด้วยข้อเสนอต่าง ๆ ที่มุ่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ของสหภาพยุโรปลง 55% ภายในปี 2030 และเป้าหมายความเป็นกลางของสภาพภูมิอากาศภายในปี 2050 โดยจะมีการดำเนินการ ดังนี้

- การเสริมความเข้มงวดในการบังคับใช้ Emission Trading Directive โดยจะขยายขอบเขตการควบคุมไปถึงค่าการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งทางถนนด้วย และเสริมการบังคับใช้ Renewable Energy Directive ผ่านการกำหนดเป้าหมายการใช้พลังงานหมุนเวียนให้เพิ่มขึ้น ในภาคการขนส่งในสหภาพยุโรป นอกจากนี้ จะมีการบังคับใช้ Energy Tax Directive ผ่านการเก็บภาษี

เพื่อเอื้อให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนแทนการใช้เชื้อเพลิงจากฟอสซิล ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะช่วยผลักดันให้รถยนต์และรถตู้ไปสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ และในที่สุดจะไปสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ ที่ขับเคลื่อนโดยพลังงานหมุนเวียน

- ข้อเสนอเกี่ยวกับ Alternative Fuels Infrastructure Regulation ซึ่งจะเข้ามาช่วยให้เกิดโครงสร้างที่เหมาะสม เพื่อรองรับรถยนต์ที่จะเกิดขึ้นตามมาตรฐานที่ตั้งไว้
- มาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดมากขึ้น จะช่วยให้ประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปบรรลุเป้าหมายที่ทะเยอทะยานในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ภายใต้ Efforts Sharing Regulation

โดยปัจจุบันข้อเสนอดังกล่าวอยู่ภายใต้การหารือ 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 <sub>2</sub> 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%



ที่มา : <https://cdn.motor1.com/images/mgl/OjeqO/s1/gasoline-engine.jpg>

2. การลดความยืดหยุ่นลงเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจง ภาวะเปียบ Regulation (EU) 2019/631 ยังกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงรายปีสำหรับผู้ผลิตแต่ละราย โดยขึ้นอยู่กับเป้าหมายค่าเฉลี่ยอัตราการผลิตปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะ และค่าเฉลี่ยของยานพาหนะใหม่ของผู้ผลิตที่จดทะเบียนในปีนั้น ๆ ข้อเสนอฯ นอกจากกำหนดเป้าหมายค่าเฉลี่ยอัตราการผลิตปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะที่เข้มงวดขึ้นแล้ว ในทางอ้อมยังกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงให้มีความเข้มงวดขึ้นไปด้วย นอกจากนี้ ยังเพิ่มความเข้มงวดกับผู้ผลิตขนาดเล็ก (จดทะเบียนรถยนต์น้อยกว่า 10,000 คันหรือรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กน้อยกว่า 22,000 คันต่อปี) โดยตั้งแต่ปี 2030 เป็นต้นไป ข้อเสนอฯ จะยกเลิกข้อยกเว้นการกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ผลิตขนาดเล็ก แต่สำหรับข้อยืดหยุ่นอื่นๆ ยังคงเดิม



ที่มา : <https://qph.fs.quoracdn.net/main-qimg-31ff7e09a32fcdc818f9c20779b65852>

3. การกำจัดกลไกจูงใจที่ไม่เอื้อต่อยานพาหนะที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำและเป็นศูนย์ ข้อเสนอฯ จะให้นำระบบการให้เครดิตตามเกณฑ์มาตรฐาน (benchmark-based crediting system) ออกไป โดยจะเริ่มตั้งแต่ปี 2030 เป็นต้นไป ซึ่งก่อนหน้านี้ระบบดังกล่าวถูกสร้างมาเพื่อสนับสนุนให้เกิดการผลิตยานยนต์แบบ ZLEV เช่น การผ่อนคลายการให้สินเชื่อ แต่คณะกรรมการยุโรปพิจารณาแล้วเห็นว่า ในสถานการณ์เช่นนี้ กลไกการสร้างแรงจูงใจดังกล่าวไม่ตอบสนองวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้อีกต่อไป และเสี่ยงที่จะบ่อนทำลายประสิทธิภาพของข้อกำหนดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดขึ้นสำหรับเป้าหมายในปี 2030 และปี 2035

#### 4. การติดตามและการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยเฉลี่ย

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แบบเฉพาะเจาะจงและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยเฉลี่ยของผู้ผลิตจะนำมาจากเอกสารรับรองการตรวจสอบต้นแบบ (type-approval documents) และใบรับรองความสอดคล้องหรือใบรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์ (certificates of conformity) และเพื่อให้แน่ใจว่าข้อมูลนี้ถูกต้อง ข้อเสนอฯ นี้จะกำหนดบทบัญญัติ เพื่อให้คณะกรรมการยุโรปสามารถร้องขอหน่วยงานที่ดำเนินการอนุมัติและผู้ผลิตในการออกเอกสารแก้ไขความไม่ถูกต้องของข้อมูล (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](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>

---

## คณะกรรมการยุโรปรับรอง “Communication on Sustainable Carbon Cycles” เพื่อกำจัด รีไซเคิล และกักเก็บคาร์บอนอย่างยั่งยืน

### สาระสำคัญ

- คณะกรรมการยุโรปรับรอง “Communication on Sustainable Carbon Cycles” เพื่อการจัดการวงจรคาร์บอนอย่างยั่งยืน โดยลดการพึ่งพาพลังงานจากฟอสซิล เพิ่มปริมาณฟาร์มคาร์บอนเพื่อให้สามารถกักเก็บคาร์บอนในธรรมชาติมากขึ้น และส่งเสริมโซลูชันทางอุตสาหกรรมในการกำจัดและรีไซเคิลคาร์บอนอย่างยั่งยืนและตรวจสอบได้
- ภายในสิ้นปี 2022 คณะกรรมการยุโรปจะเสนอกรอบการกำกับดูแลการรับรองการกำจัดคาร์บอน (certification of carbon removals)

---

คณะกรรมการยุโรปรับรอง “[Communication on Sustainable Carbon Cycles](#)” เพื่อการจัดการวงจรคาร์บอนอย่างยั่งยืน ผ่านทั้งการลดการพึ่งพาคาร์บอนฟอสซิล เพิ่มปริมาณฟาร์มคาร์บอนเพื่อให้สามารถกักเก็บคาร์บอนในธรรมชาติมากขึ้น และส่งเสริมโซลูชันทางอุตสาหกรรมในการกำจัดและรีไซเคิลคาร์บอนอย่างยั่งยืน



และตรวจสอบได้ การกำจัดและกักเก็บคาร์บอนให้มากยิ่งขึ้นจากชั้นบรรยากาศ มหาสมุทร และพื้นที่ลุ่มน้ำชายฝั่ง ถือว่ามีความสำคัญในการสนับสนุนให้สหภาพยุโรปบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางสภาพภูมิอากาศภายในปี 2050 ที่ตั้งไว้

## SUSTAINABLE CARBON CYCLES

To achieve **climate neutrality** at the latest by 2050 and **negative emissions** thereafter, the EU needs to increase carbon removals and establish **sustainable carbon cycles**.



**Drastically reduce the use of fossil carbon**



**Increase carbon removals**



**Recycle and re-use carbon**

ที่มา : <https://pbs.twimg.com/media/FGpdLomWYAY5bxv.jpg>

“Communication” ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการในระยะสั้นและระยะกลาง เพื่อสนับสนุนการทำฟาร์มคาร์บอนและขยายโมเดลธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนี้ให้เป็นรางวัลตอบแทนแก่ผู้จัดการที่ดินที่มีการกักเก็บคาร์บอนและมีการปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพ โดยตั้งเป้าไว้ว่าภายในปี 2030 การทำฟาร์มคาร์บอนจะมีส่วนช่วยในการจัดเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึง 42 ล้านตันให้กับแหล่งกักเก็บคาร์บอนตามธรรมชาติของยุโรป โดยมีมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ เช่น ส่งเสริมการทำฟาร์มคาร์บอนภายใต้นโยบายเกษตรร่วม ([Common Agricultural Policy: CAP](#)) และโครงการอื่น ๆ ของสหภาพยุโรป เช่น [LIFE](#) และ [Horizon Europe's “Soil Deal for Europe”](#) โดยผ่านการสนับสนุนเงินทุนจากภาครัฐและเอกชน รวมไปถึงการกำหนดมาตรฐานสำหรับวิธีการติดตามตรวจสอบ การรายงาน และการตรวจสอบความถูกต้องของผลการวัด เพื่อสร้างกรอบการรับรองที่ชัดเจนและเชื่อถือได้สำหรับการทำฟาร์มคาร์บอน และให้ความรู้ การจัดการข้อมูลและบริการให้คำปรึกษาที่ปรับให้เหมาะสมกับผู้จัดการที่ดินแต่ละแห่ง ทั้งระบบนิเวศคาร์บอนบนบกและในมหาสมุทรและชายฝั่ง (blue carbon ecosystem)



ที่มา: [https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/styles/ewcms\\_metatag\\_image/public/2021-04/20210427.jpg?itok=1Taiu-RW](https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/styles/ewcms_metatag_image/public/2021-04/20210427.jpg?itok=1Taiu-RW)

ในขณะที่ European Green Deal เน้นการลดการใช้พลังงานจากฟอสซิลเป็นหลัก แต่ในขณะเดียวกันเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปยังคงต้องการคาร์บอนเป็นวัตถุดิบสำหรับกระบวนการทางอุตสาหกรรม เช่น การผลิตเชื้อเพลิงสังเคราะห์ พลาสติก ยาง สารเคมี และวัสดุขั้นสูงอื่น ๆ ซึ่งคาร์บอนส่วนนี้จะถูกนำไปใช้มากขึ้นในระบบเศรษฐกิจชีวภาพและโซลูชันทางเทคโนโลยีที่ดักจับ ใช้ และกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์ โดยได้ตั้งเป้าหมายว่าภายในปี 2030 คาร์บอนที่ใช้ในผลิตภัณฑ์เคมีและพลาสติกอย่างน้อย 20% ต้องมาจากแหล่งที่ไม่ใช่ฟอสซิล นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการฯ จะช่วยพัฒนาตลาดภายในสำหรับการดักจับ การใช้ และการกักเก็บคาร์บอน และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการขนส่งคาร์บอนไดออกไซด์ข้ามพรมแดน โดยคาดว่าภายในปี 2030 คาร์บอนไดออกไซด์จำนวน 5 ล้านตันควรถูกกำจัดออกจากชั้นบรรยากาศทุกปี และถูกจัดเก็บอย่างถาวรผ่านโซลูชันทางเทคโนโลยี โดยจะมีเครื่องมือในการระดมทุนหลักสำหรับเทคโนโลยีเหล่านี้ คือ [Innovation Fund](#) ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจาก [EU Emissions Trading System](#)



ที่มา : [https://www.chemietechnik.de/files/upload/post/cte/2021/10/425614/carbon\\_capture\\_storage\\_co2\\_Dmitry](https://www.chemietechnik.de/files/upload/post/cte/2021/10/425614/carbon_capture_storage_co2_Dmitry)

และภายในสิ้นปี 2022 คณะกรรมาธิการฯ จะเสนอรอบกฎหมายสำหรับการรับรองการกำจัดคาร์บอน (certification of carbon removals) ของสหภาพยุโรป เพื่อความชัดเจนและโปร่งใสในการบ่งชี้กิจกรรมที่ยังคลุมเครือว่าสามารถกำจัดคาร์บอนจากชั้นบรรยากาศและลดความเข้มข้นของคาร์บอนไดออกไซด์ในชั้นบรรยากาศได้ โดยพิจารณาจากกฎและข้อกำหนดด้านบัญชีคาร์บอน เพื่อให้มีการติดตามตรวจสอบและตรวจสอบความถูกต้องของการกำจัดคาร์บอนอย่างยั่งยืนและคุณภาพสูง โดยกฎดังกล่าวจะเป็นกรอบทางกฎหมายที่จำเป็นในการขยายผลการทำฟาร์มคาร์บอนและการใช้โซลูชันอุตสาหกรรมในการกำจัดคาร์บอนจากชั้นบรรยากาศ

รายละเอียดเพิ่มเติม Questions & Answers on Sustainable Carbon Cycles :

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_21\\_6688](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6688)

แหล่งที่มา : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_6687](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6687)

## คณะกรรมการยุโรปรับรองข้อเสนอชุดกฎหมายลดคาร์บอนในตลาดก๊าซ

### สาระสำคัญ

- ชุดกฎหมายลดคาร์บอนในตลาดก๊าซของสหภาพยุโรป เอื้อให้เกิดการนำไปใช้ของก๊าซหมุนเวียน และก๊าซคาร์บอนต่ำ (รวมถึงก๊าซไฮโดรเจน) และเพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานให้กับประชากรในยุโรป
- กฎหมายใหม่จะทำให้ก๊าซหมุนเวียนและก๊าซคาร์บอนต่ำสามารถเข้าถึงโครงข่ายก๊าซที่มีอยู่ได้ง่ายขึ้น ผ่านการยกเลิกภาษีสำหรับการเชื่อมต่อโครงข่ายข้ามพรมแดน และลดอัตราภาษีที่จุดฉีดก๊าซ รวมทั้งสร้างระบบการรับรองสำหรับก๊าซคาร์บอนต่ำ และการให้อำนาจแก่ผู้บริโภคและการคุ้มครองผู้บริโภค โดยผู้บริโภคสามารถเปลี่ยนซัพพลายเออร์ได้ง่ายขึ้น และสำหรับข้อเสนอด้านกฎหมายว่าด้วยการลดการปล่อยก๊าซมีเทนในภาคพลังงานของสหภาพยุโรป ได้สร้างกรอบกฎหมายเพื่อสร้างมาตรฐานสูงสุดในการวัดค่า การรายงาน และตรวจสอบความถูกต้อง ค่าการปล่อยก๊าซมีเทนสำหรับธุรกิจในกลุ่มพลังงาน (น้ำมัน ก๊าซ และถ่านหิน)

.....

คณะกรรมการยุโรปได้รับรองข้อเสนอชุดกฎหมายลดคาร์บอนในตลาดก๊าซของสหภาพยุโรป โดยเอื้อให้เกิดการนำไปใช้ของก๊าซหมุนเวียนและก๊าซคาร์บอนต่ำ (รวมถึงก๊าซไฮโดรเจนด้วย) และเพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานให้กับประชากรในยุโรป นอกจากนี้คณะกรรมการจะติดตามยุทธศาสตร์ก๊าซมีเทน (EU Methane Strategy) ของสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นพันธกรณีระหว่างประเทศว่าด้วยการลดการปล่อยก๊าซมีเทนในภาคพลังงานของสหภาพยุโรปและในห่วงโซ่คุณค่าของโลก



ที่มา : <https://i0.wp.com/bestemnetwork.com/wp-content/uploads/2021/01/>

โดยข้อเสนอของคณะกรรมการ ทั้งข้อบังคับ ([regulation](#)) และข้อกำหนด ([directive](#)) มีเป้าหมายเพื่อเปลี่ยนผ่านจากก๊าซธรรมชาติจากฟอสซิลไปเป็นก๊าซหมุนเวียนและก๊าซคาร์บอนต่ำ โดยเฉพาะไปโอมิเทนและไฮโดรเจน และเสริมสร้างความยืดหยุ่นให้กับระบบก๊าซ



สำหรับจุดมุ่งหมายในส่งเสริมไฮโดรเจน คือ การสร้างตลาดไฮโดรเจน สร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับการลงทุน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะ รวมถึงการค้าขายกับประเทศที่สามด้วย โดยกฎการซื้อขายจะถูกนำมาใช้เป็น 2 ช่วง คือ ช่วงก่อนและหลังปี 2030 โดยครอบคลุมถึงเรื่องการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานไฮโดรเจน การแยกกิจกรรมการผลิตและการขนส่งไฮโดรเจน และการกำหนดอัตราภาษี นอกจากนี้ จะมีการจัดตั้งโครงสร้างการกำกับดูแลใหม่ในรูปแบบของเครือข่ายผู้ให้บริการเครือข่ายไฮโดรเจนแห่งยุโรป (European Network of Network Operators for Hydrogen: ENNOH) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้ไฮโดรเจนไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานไฮโดรเจนโดยเฉพาะ การประสานงานข้ามพรมแดนและการสร้างเครือข่ายเชื่อมต่อและขยายความถูกต้องทางเทคนิคอย่างเฉพาะเจาะจง



ที่มา : <https://static.infra.global/wp-content/uploads/2019/10/10173221/hydrogen.jpg>

สำหรับข้อเสนอด้านกฎหมาย คาดว่าต้องมีแผนพัฒนาเครือข่ายระดับชาติ ที่ครอบคลุมทั้งไฟฟ้า ก๊าซ และไฮโดรเจนอยู่ร่วมกัน และควรสอดคล้องกับแผนพลังงานและสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ (National Energy and Climate Plans) รวมถึงแผน 10 ปีของการพัฒนาเครือข่ายทั่วทั้งสหภาพยุโรป (EU-wide Ten Year Network Development Plan) ด้วย โดยผู้ให้บริการเครือข่ายก๊าซจะต้องรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรื้อถอนออกได้หรือเปลี่ยนไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้ และมีการรายงานการพัฒนาเครือข่ายไฮโดรเจนแยกต่างหาก เพื่อให้แน่ใจว่าการสร้างระบบไฮโดรเจนนั้นสอดคล้องกับการคาดการณ์ความต้องการที่แท้จริง

กฎหมายใหม่จะทำให้ก๊าซหมุนเวียนและก๊าซคาร์บอนต่ำสามารถเข้าถึงโครงข่ายก๊าซที่มีอยู่ได้ง่ายขึ้น ผ่านการยกเลิกภาษีสำหรับการเชื่อมต่อโครงข่ายข้ามพรมแดน และลดอัตราภาษีที่จุดฉีดก๊าซ รวมทั้งสร้างระบบการรับรองสำหรับก๊าซคาร์บอนต่ำ ซึ่งจะช่วยให้แน่ใจว่ามีการแข่งขันที่เท่าเทียมกันในการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของก๊าซต่างๆ และช่วยให้ประเทศสมาชิกสามารถเปรียบเทียบและพิจารณาส่วนผสมของพลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ คณะกรรมาธิการฯ เสนอว่าไม่ควรขยายสัญญาระยะยาวเกินปี 2049 สำหรับก๊าซธรรมชาติจากฟอสซิลที่ไม่มีการควบคุมการปลดปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ (unabated fossil natural gas)



ที่มา : <https://www.wyza.com.au/wp-content/uploads/2020/11/pay-no-tax-franking.jpg>

อีกหนึ่งจุดมุ่งหมายสำคัญของชุดกฎหมายนี้ คือ การให้อำนาจแก่ผู้บริโภคและการคุ้มครองผู้บริโภค โดยผู้บริโภคสามารถเปลี่ยนซัพพลายเออร์ได้ง่ายขึ้น มีเครื่องมือเปรียบเทียบราคาที่มีประสิทธิภาพ ได้รับข้อมูลการเรียกเก็บเงินที่ถูกต้อง ยุติธรรม และโปร่งใส และสามารถเข้าถึงข้อมูลและเทคโนโลยีได้ดียิ่งขึ้น โดยผู้บริโภคสามารถที่จะเลือกใช้ก๊าซหมุนเวียนและก๊าซคาร์บอนต่ำแทนเชื้อเพลิงฟอสซิลได้

ราคาพลังงานที่สูงในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาทำให้เกิดความกังวลต่อความมั่นคงทางพลังงานโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ตลาดโลกมีความผันผวน คณะกรรมาธิการฯ จึงได้เสนอปรับปรุงให้เกิดความยืดหยุ่นในระบบก๊าซ และเสริมสร้างความเข้มแข็งของข้อกำหนดด้านความมั่นคงของอุปทานที่มีอยู่แล้วใน [Communication and Toolbox on Energy Prices](#) ในกรณีที่เกิดปัญหาการขาดแคลน จะไม่มีครัวเรือนใดในยุโรปถูกทิ้งให้อยู่ตามลำพัง และในท้ายที่สุดแล้วชุดกฎหมายนี้จะช่วยส่งเสริมแนวทางเชิงกลยุทธ์ในการจัดเก็บก๊าซ เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาประเมินความเสี่ยงในระดับภูมิภาคได้ รวมทั้งยังช่วยให้เกิดการจัดซื้อจัดจ้างแบบร่วมกันโดยสมัครใจของประเทศสมาชิกให้มีการบริหารจัดการกักเก็บก๊าซแบบมีกลยุทธ์ซึ่งสอดคล้องกับกฎการแข่งขันในสหภาพยุโรป

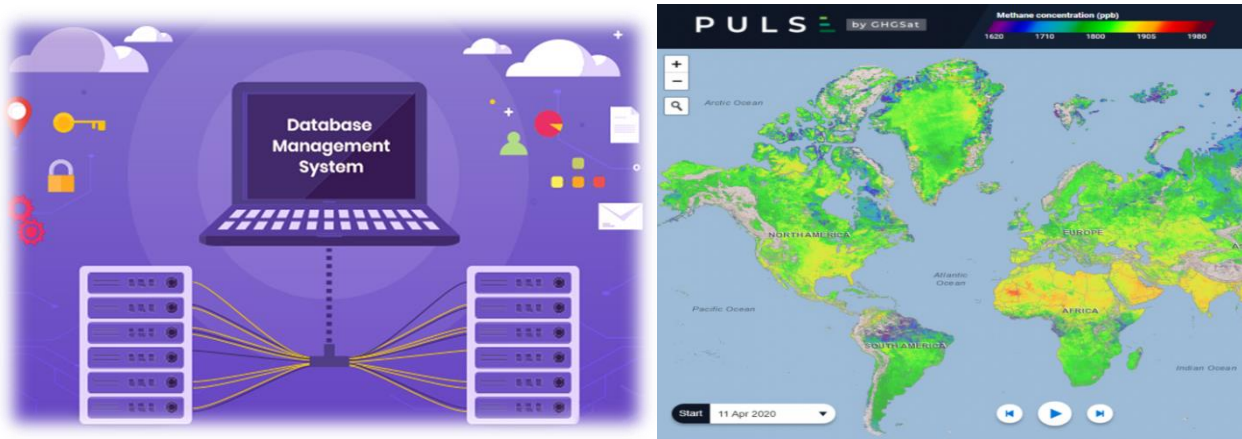
ในขณะเดียวกัน ก็มีข้อเสนอด้านกฎหมายว่าด้วยการลดการปล่อยก๊าซมีเทนในภาคพลังงาน ซึ่งถือว่าเป็นครั้งแรกของสหภาพยุโรป ที่จะมีการออกกฎหมายเพื่อสร้างมาตรฐานสูงสุดในการวัดค่า การรายงาน และตรวจสอบความถูกต้องค่าการปล่อยก๊าซมีเทน (measurement, reporting, and verification: MRV) โดยกำหนดให้ธุรกิจในกลุ่มน้ำมัน ก๊าซ และถ่านหิน ต้องมีการวัดค่าและหาปริมาณการปล่อยก๊าซมีเทนที่แหล่งกำเนิด (asset-level methane emissions at source) และดำเนินการสำรวจอย่างครอบคลุมเพื่อตรวจสอบและแก้ไขปัญหาการรั่วไหลของก๊าซมีเทนในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ข้อเสนอยังห้ามการระบาย ก๊าซหรือการเผาทิ้ง เพื่อลดการปล่อยก๊าซมีเทนสู่บรรยากาศ โดยยกเว้นเพียงไม่กี่กรณีเท่านั้น รวมถึงให้ประเทศสมาชิกควรจัดทำแผนบรรเทา โดยคำนึงถึงการลดก๊าซมีเทนและการวัดค่าก๊าซมีเทนในเหมืองร้างและ บ่อน้ำที่ไม่ใช้งานด้วย พร้อมทั้งนำเสนอเครื่องมือในการติดตามตรวจสอบระดับโลกเพื่อให้มั่นใจถึงความโปร่งใสของการปล่อยก๊าซมีเทนจากการนำเข้าน้ำมัน ก๊าซ และถ่านหินเข้าสู่สหภาพยุโรป ซึ่งเครื่องมือนี้ จะทำให้คณะกรรมการฯ สามารถพิจารณาการดำเนินการเพิ่มเติมในอนาคตได้



ที่มา : <https://www.economist.com/leaders/carbon-dioxide-is-by-far-the-most-important-driver-of-climate-change/21803535>

สำหรับการปล่อยก๊าซมีเทนจากการนำเข้าพลังงานของสหภาพยุโรป คณะกรรมการฯ เสนอแนวทางสองขั้นตอน ดังนี้ ขั้นแรก ผู้นำเข้าเชื้อเพลิงฟอสซิลจะต้องส่งข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการที่ซัพพลายเออร์ใช้ในการวัดค่า การรายงาน และการตรวจสอบความถูกต้องค่าการปล่อยก๊าซมีเทน รวมทั้งมาตรการลดการปล่อยก๊าซมีเทน เหล่านี้ โดยคณะกรรมการฯ จะสร้างเครื่องมือตรวจสอบความโปร่งใส 2 ประเภทเพื่อแสดงถึงประสิทธิภาพและความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซมีเทนของประเทศต่าง ๆ และบริษัทพลังงานทั่วโลก ประกอบด้วย ฐานข้อมูลสำหรับจัดเก็บข้อมูลที่รายงานโดยผู้นำเข้าและผู้ประกอบการในสหภาพยุโรปที่จะ

เปิดเผยต่อสาธารณะ และภาพถ่ายดาวเทียมเพื่อแสดงจุดความร้อนที่ปล่อยก๊าซมีเทนทั้งภายในและภายนอกสหภาพยุโรป ขั้นที่สอง เพื่อจัดการกับการปล่อยก๊าซมีเทนจากเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ถูกนำเข้ามายังยุโรปอย่างมีประสิทธิภาพตลอดห่วงโซ่อุปทาน คณะกรรมาธิการฯ จะเข้ามามีส่วนร่วมในการเจรจาทางการทูตกับพันธมิตรระหว่างประเทศ และทบทวนกฎระเบียบเกี่ยวกับก๊าซมีเทนภายในปี 2025 เพื่อเสนอมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นเกี่ยวกับการนำเข้าเชื้อเพลิงฟอสซิล



ที่มา : <https://images-wixmp-ed30a86b8c4ca887773594c2.wixmp.com/f/> และ <https://www.climateaction.org/news/ghgsat-launches-pulse-a-free-and-unique-high-resolution-methane-map>

แหล่งที่มา : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_21\\_6682](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_6682)

<https://www.euractiv.com/section/energy/news/eu-paves-way-for-renewable-and-low-carbon-gases-to-replace-fossil-fuel/>

## เปิดตัว TCLF Pact for Skills การพัฒนาทักษะของแรงงานถือเป็นหัวใจของ ความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม

### สาระสำคัญ

- คณะกรรมาธิการยุโรปเล็งเห็นและตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาและปรับทักษะของแรงงานในตลาดเพื่อให้สามารถตอบโจทย์ต่อภาคอุตสาหกรรม จึงจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาทักษะของแรงงานทั้งในเชิงของการปรับและเพิ่มทักษะในโครงการ TCLF Pact for Skills



ที่มา : <https://euratex.eu/wp-content/uploads/EURATEX.png>



คณะกรรมการการยุโรปเล็งเห็นและตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาและปรับทักษะของแรงงานในตลาด เพื่อให้สามารถตอบโจทย์ต่อภาคอุตสาหกรรม โดยได้มีการลงนามความร่วมมือกับองค์กรกว่า 115 แห่ง ในโครงการ EU TCLF Pact for Skills ในการจัดสรรงบประมาณเพื่อไปพัฒนาทักษะของแรงงานทั้งในเชิงของการปรับทักษะและเพิ่มทักษะ รวมไปถึงทักษะที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมที่เป็นต่อสิ่งแวดล้อมและดิจิทัล โดยสมาชิกของ Pact นี้จะได้รับประโยชน์อย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นเครือข่าย แนวทางการปฏิบัติ และทรัพยากรต่าง ๆ ที่ทางคณะกรรมการยุโรปเสนอให้เพื่อดำเนินการตามเป้าหมายของ TCLF Pact

EU TCLF Pact for Skills เป็นส่วนหนึ่งของ EU Industrial Strategy ที่มุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบนิเวศทางธุรกิจที่สำคัญทั้ง 14 ประเภท โดย TCLF Pact มีจุดมุ่งหมายหลัก คือ ต้องการเพิ่มผลตอบแทนจากการลงทุนให้มากที่สุดโดยการพัฒนาทักษะที่มีอยู่แล้ว (upskilling) และฝึกฝนทักษะใหม่ (reskilling) ของแรงงาน และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้จะต้องได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรม พันธมิตรทางสังคม หน่วยงานระดับชาติและระดับภูมิภาค ในการร่วมกันดำเนินงาน ด้านทักษะแรงงานระดับมหภาค การแลกเปลี่ยนแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุด และการเพิ่มความน่าสนใจให้กับธุรกิจ



ที่มา : <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?mode=displayPicture&photoid=11517>

โดย TCLF Pact for Skills ให้ความสำคัญ 5 วัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) การส่งเสริมวัฒนธรรมการเรียนรู้ตลอดชีวิตสำหรับทุกคน ผ่านการออกแบบและเปิดตัวหลักสูตรที่ส่งเสริมเทคโนโลยีล่าสุดและเครื่องมือดิจิทัล รวมถึงส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดเรื่องความทนทาน การซ่อมแซม และการจัดการของเสีย (หรือเรียกว่า “ทักษะสีเขียว”) โดยเฉพาะอย่างยิ่งทักษะการออกแบบเพื่อตอบโจทย์เศรษฐกิจหมุนเวียน
- 2) การสร้างความร่วมมือด้านทักษะแรงงาน กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับภูมิภาคและระหว่างภาคส่วน ทั้งภาคอุตสาหกรรม ผู้ให้บริการด้านการศึกษา และหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้สามารถปรับรูปแบบให้ตอบโจทย์ความต้องการอย่างตรงจุด



3. การติดตามอุปทานและอุปสงค์ของทักษะและคาดการณ์ความต้องการทักษะด้านต่าง ๆ โดยจะมีการจัดตั้งศูนย์สังเกตการณ์ของ TCLF Pact ที่เรียกว่า TCLF Skills Observatory โดยเฉพาะ
4. การต่อต้านการเลือกปฏิบัติและสร้างความเท่าเทียมทางเพศและโอกาสที่เท่าเทียมกัน โดย TCLF จะได้ออกแถลงการณ์เรื่องความหลากหลาย พร้อมสนับสนุนแนวคิดริเริ่มเพื่อสร้างให้เกิดความเท่าเทียมทางเพศและโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับทุกคน
5. การสร้างความตระหนักรู้และสร้างความน่าสนใจให้กับอุตสาหกรรมที่เข้าร่วมใน TCLF ผ่านการรณรงค์ข้อมูลต่าง ๆ การนำเสนอโอกาสที่มีอยู่ในภาคส่วนนั้น ๆ และส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานรุ่นใหม่



ที่มา : <https://img.etimg.com/thumb/msid-76889927,width-640,height-480,imgsize-117997,resizemode-4/a-powerful-combination.jpg>

ทั้งนี้ Judith Kirton-Darling รองเลขาธิการของ industriAll Europe ได้กล่าวว่า “เราต้องการแรงงานที่มีทักษะและความสามารถสูงเพื่อให้แน่ใจว่ายุโรปยังคงสามารถรักษาความสามารถในการแข่งขันได้และเป็นผู้นำในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่ยั่งยืน ดังนั้น แรงงานมีทักษะที่เหมาะสม รวมทั้งมีทักษะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและในเชิงดิจิทัล จึงมีความสำคัญ และเราหวังว่า EU Pact for Skills จะมีบทบาทในการเตรียมแรงงานสำหรับอนาคต”

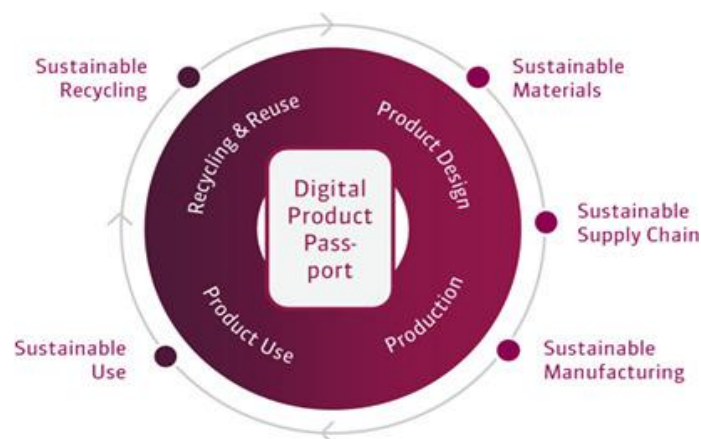
แหล่งที่มา : <https://news.industrial-europe.eu/Article/694>

## สหภาพยุโรปวางแผนเปิดตัว “หนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์” เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจหมุนเวียนในต้นปี 2022

### สาระสำคัญ

- คณะกรรมาธิการยุโรปวางแผนที่จะเปิดตัว "หนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์" ในต้นปี 2022 เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียนในสหภาพยุโรป
- “หนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์” จะระบุข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับองค์ประกอบของผลิตภัณฑ์เพื่อช่วยเพิ่มโอกาสในการนำกลับมาใช้ใหม่หรือบำบัดได้อย่างถูกต้อง ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากต่อการบรรลุเป้าหมายการปล่อยมลพิษสุทธิเป็นศูนย์
- คณะกรรมาธิการยุโรปจะเริ่มดำเนินการสำหรับผลิตภัณฑ์แต่ละประเภท โดยต้องมีการหารือร่วมกันทั้งห่วงโซ่คุณค่าเกี่ยวกับทั้งการป้องกันไม่ให้สินค้ากลายเป็นของเสียอย่างรวดเร็วเกินควรและความกังวลเกี่ยวกับข้อมูลที่ละเมิดสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาด้วย

คณะกรรมาธิการยุโรปวางแผนที่จะเปิดตัว "หนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์" (digital product passport) ในต้นปี 2022 เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียนในสหภาพยุโรป โดยใน “หนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์” จะระบุข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับองค์ประกอบของผลิตภัณฑ์เพื่อช่วยเพิ่มโอกาสในการนำกลับมาใช้ซ้ำหรือรีไซเคิลได้อย่างถูกต้อง



ที่มา : <https://onlinelibrary.wiley.com/cms/asset/26ddfb58-fd29-479f-bcde-ab1ef2023ef5/cite202100121-toc-0001-m.jpg>

สหภาพยุโรปตั้งเป้าหมายที่จะบรรลุเป้าหมายการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์หรือมลพิษสุทธิเป็นศูนย์ภายในช่วงกลางศตวรรษนี้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดการกับการบริโภคที่มากเกินไปและของเสียที่เกิดขึ้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเหล่านั้น โดยในปัจจุบันปัญหาต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ และปัญหาเรื่องของน้ำนั้น มาจากการใช้และแปรรูปทรัพยากร และคาดว่าจะการบริโภคของโลกทั้งการใช้เชื้อเพลิงชีวมวล เชื้อเพลิงฟอสซิล โลหะและแร่ธาตุต่าง ๆ จะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในอีกสี่ทศวรรษข้างหน้า และจะมีขยะเพิ่มขึ้นถึง 70% ต่อปี ภายในปี 2050



ที่มา :

<https://assets.weforum.org/editor/6NajmIDJWGOg11OduEna4wdquk811yu4bmxgJr99g.PNG>

ในการจัดการกับปัญหาเหล่านี้ ยุโรปต้องเปลี่ยนไปใช้สินค้าที่ยั่งยืนและคงทนเพื่อชะลอการใช้ทรัพยากรเหล่านั้น นอกจากนี้ แนวคิดริเริ่มด้านผลิตภัณฑ์ที่ยั่งยืนที่จะเปิดตัวในปี 2022 นี้ จะเป็นแรงผลักดันครั้งใหญ่ให้การดำเนินการในเรื่องนี้ก้าวไปข้างหน้า โดยหนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์จะเข้ามาเป็นหนึ่งในเครื่องมือของแนวคิดริเริ่มนี้ เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือสินค้านั้นยังคงอยู่ตลอดช่วงอายุของผลิตภัณฑ์ตั้งแต่การผลิต การขาย การใช้งาน ไปจนถึงการรีไซเคิล และผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์ทราบถึงองค์ประกอบของผลิตภัณฑ์และแนวทางการจัดการที่ถูกต้องเมื่อผลิตภัณฑ์นั้นชำรุดเสื่อมสภาพ หรือหมดอายุการใช้งาน และสำหรับผู้บริโภคข้อมูลนี้จะทำให้รู้ถึงความปลอดภัย ซ่อมแซมหรือรีไซเคิลได้หรือไม่อีกด้วย นอกจากนี้ ยังใช้เป็นข้อมูลในการป้องกัน “การฟอกเขียว” (greenwashing)

[“การฟอกเขียว” เป็นวิธีการที่ผู้ผลิตหรือผู้ขายใช้ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมมาเป็นจุดขายสินค้าแต่ในความเป็นจริงอาจเป็นข้อมูลที่บิดเบือนจากข้อเท็จจริง] และลงโทษบริษัทที่ไม่ได้ผลิตสินค้าแบบยั่งยืน

มุมมองในทางปฏิบัติ การระบุข้อมูลของผลิตภัณฑ์สำหรับผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานที่ต้องการทราบในหนังสือเดินทางดิจิทัลสำหรับผลิตภัณฑ์ต้องมีการทำงานอย่างมากทีเดียว ดังนั้น คณะกรรมาธิการฯ จะทยอยดำเนินการสำหรับสินค้าแต่ละประเภท และจะต้องมีการหารือร่วมกันกับผู้เกี่ยวข้องตลอดทั้งห่วงโซ่คุณค่าเกี่ยวกับข้อมูลสำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้นินค้ายกลายเป็นของเสียอย่างรวดเร็วเกินควรและลดความกังวลเกี่ยวกับข้อมูลที่ละเมิดสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาด้วย

อย่างไรก็ตาม ในการร่างกฎหมายดังกล่าว คณะกรรมาธิการฯ ยังต้องคำนึงถึงความแตกต่างระหว่างสินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งผลิตเป็นจำนวนมากและมีอายุการใช้งานค่อนข้างสั้น และสินค้าที่มีอายุการใช้งานยาวนาน เช่น สินค้าสิ่งทอ ซึ่งประกอบด้วยวัสดุจำนวนมากและมีความค่อนข้างง่ายในการรวบรวมข้อมูล ในขณะที่โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องเป่าผมจะมีความท้าทายเรื่องความซับซ้อนของข้อมูลเพิ่มมากขึ้น

แหล่งที่มา : <https://www.euractiv.com/section/circular-economy/news/eu-plans-digital-product-passport-to-boost-circular-economy/>

---

## สหภาพยุโรปวางแผนสร้างฐานข้อมูลร่วม เพื่อใช้ในการรับรองปริมาณคาร์บอนในเชื้อเพลิงไฮโดรเจนและเชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำ

---

### สาระสำคัญ

- คณะกรรมาธิการยุโรปกำลังเตรียมเปิดฐานข้อมูลร่วมของสหภาพยุโรป เพื่อใช้ใน “การรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์” (carbon footprint certification) ของเชื้อเพลิงไฮโดรเจนและเชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันทั้งสหภาพยุโรป
- ใบรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์ จะให้ข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งพลังงาน โรงงานผลิต เวลาในการผลิต ความเข้มข้นของคาร์บอนของผลิตภัณฑ์ และวันที่ออกใบรับรอง
- อาศัยหลักการ “5 Ts” คือ หมายถึง 1) traceable ติดตามได้ (คือ มาจากไหน) 2) trackable ติดตามได้ (คือ ไปที่ใด) 3) tradeable สามารถซื้อขายได้ 4) transparent โปร่งใส (ด้วยข้อมูลดิจิทัล) และ 5) trustworthy น่าเชื่อถือ

---

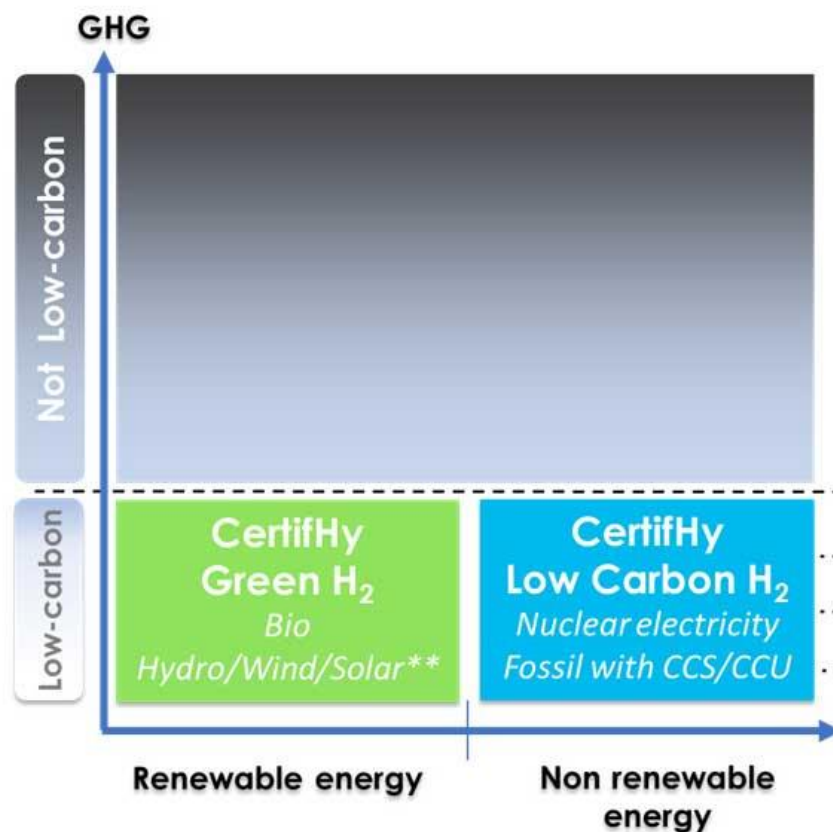
คณะกรรมาธิการยุโรปกำลังเตรียมเปิดฐานข้อมูลร่วมของสหภาพยุโรป เพื่อใช้ในการรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (carbon footprint) ของเชื้อเพลิงไฮโดรเจนและเชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันทั้งสหภาพยุโรป

การรับรองคาร์บอนในการผลิตไฮโดรเจน ถูกมองว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งในการทำให้เกิดความโปร่งใสและการตรวจสอบย้อนกลับได้ในตลาดเชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำที่กำลังเกิดใหม่ของสหภาพยุโรป คณะกรรมาธิการฯ จึงเล็งเห็นว่าจะต้องมีการจัดทำฐานข้อมูลร่วมทั้งสหภาพยุโรป ซึ่งมีกำหนดเปิดตัวในเดือนธันวาคมปี 2021

โดยเป็นส่วนหนึ่งของการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยพลังงานหมุนเวียนของสหภาพยุโรป (EU's Renewable Energy Directive) ที่มุ่งลดการปล่อยคาร์บอนในภาคส่วนของก๊าซ

เนื่องจากปัจจุบันการผลิตไฮโดรเจนกว่า 96% ที่บริโภคในยุโรปมาจากเชื้อเพลิงฟอสซิล โดยคณะกรรมการธิการฯ ต้องการให้เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน หรือเรียกว่า "ไฮโดรเจนสีเขียว" (green hydrogen) หรือไฮโดรเจนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แต่ปัจจุบันต้นทุนในการผลิตสูงกว่าพลังงานทางเลือกเชื้อเพลิงฟอสซิล จึงต้องหากกลไกที่สำคัญในการช่วยให้ตลาดดังกล่าวเติบโต ซึ่งกลไกดังกล่าวคือ "การรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์" (carbon footprint certification)

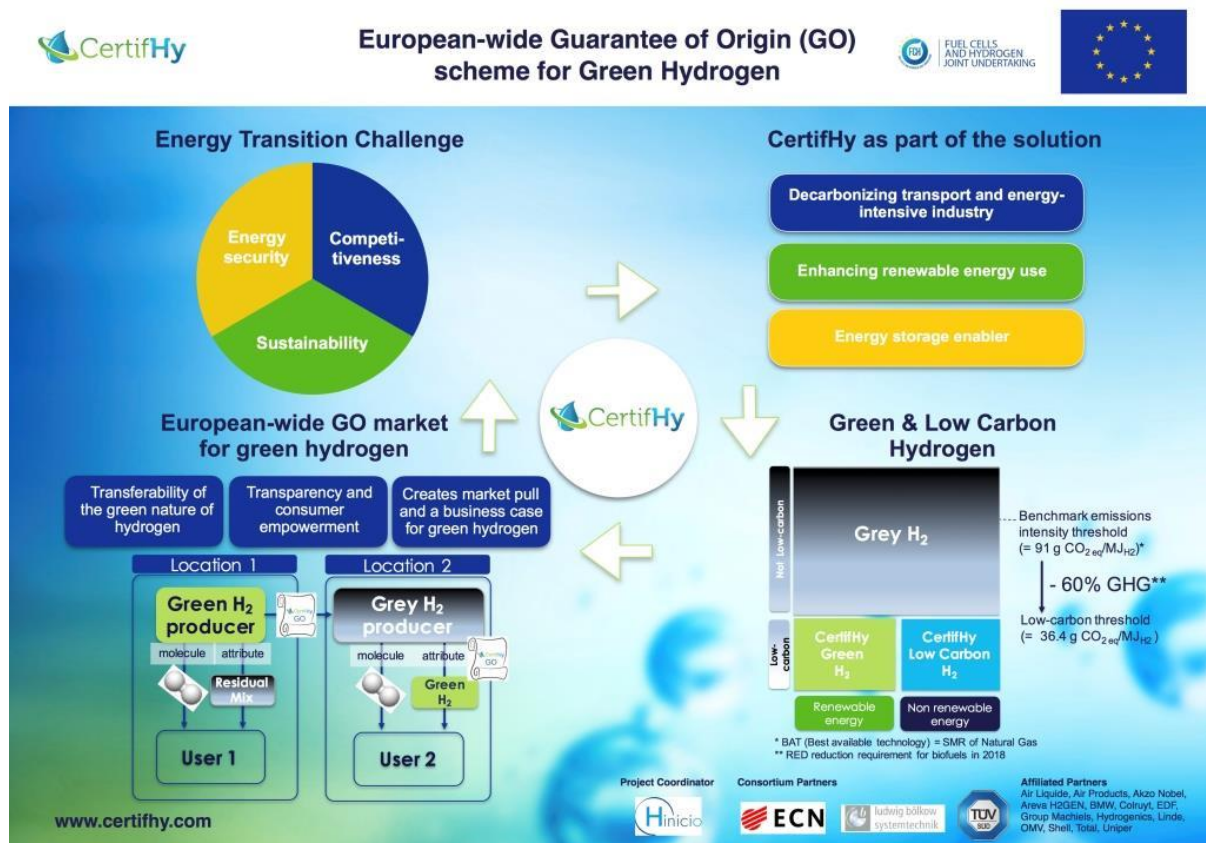
Matthieu Boisson ผู้จัดการบริษัทที่ปรึกษาฝ่ายกลยุทธ์ไฮโดรเจนของ Hinico และผู้จัดการโครงการ [CertifHy](#), EU-led initiative for hydrogen certification กล่าวว่า "จุดประสงค์ที่แท้จริงของการรับรองดังกล่าว คือ การตั้งมูลค่าพรีเมียมของไฮโดรเจนหมุนเวียนและคาร์บอนต่ำออกมา ซึ่งหากปราศจากใบรับรองนี้ คุณจะไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าคุณได้ผลิตผลิตภัณฑ์ระดับพรีเมียม"



ที่มา : [https://www.hzwei.info/wp-content/uploads/2020/05/CertifHy\\_Abb-1-web.jpg](https://www.hzwei.info/wp-content/uploads/2020/05/CertifHy_Abb-1-web.jpg)



ใบรับรองดังกล่าว ถูกเรียกว่า "การรับประกันแหล่งกำเนิดสินค้า (Guarantees of Origin)" หรือ GOs ซึ่งกลุ่มผู้ผลิตไฟฟ้าได้มีการใช้ใบรับรอง GOs เพื่อยืนยันว่ากระแสไฟฟ้านั้นผลิตจากแหล่งพลังงานหมุนเวียน เช่น ลมและแสงอาทิตย์ ซึ่งทำให้พวกเขาสามารถขายไฟฟ้าได้ในราคาพิเศษ และช่วยให้บริษัทต่าง ๆ เช่น Google สามารถอ้างอิงเกี่ยวกับความเป็นกลางของคาร์บอนได้ ส่วนใบรับรองไฮโดรเจนนั้นได้ถูกเพิ่มเข้าไปในการรับรองของ GO แล้วเมื่อปี 2019 โดยกลุ่ม CertifHy โดยใบรับรองดังกล่าวจะให้ข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งพลังงาน โรงงานผลิต เวลาในการผลิต ความเข้มข้นของคาร์บอนของผลิตภัณฑ์ และวันที่ออกใบรับรอง อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันระบบการรับรองดังกล่าวยังคงเป็นไปโดยสมัครใจ แต่มีการเรียกร้องให้อุตสาหกรรมนำไปใช้เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันในสหภาพยุโรป ดังนั้น แรงจูงใจที่จะทำให้เกิดระบบการรับรองนี้ คือ การบังคับใช้กฎหมาย



ที่มา : <https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/EU-wideGO.jpg>

ความท้าทาย คือ ขอบเขตที่กว้างของฐานข้อมูลเชื้อเพลิงไฮโดรเจน (e-fuels) และเชื้อเพลิงไฮโดรเจน อาจทำให้มีความยากในการนำไปใช้งาน เพื่อให้เกิดความโปร่งใสอย่างสมบูรณ์และ "ป้องกันการโกง" ดังนั้น จึงต้องตั้งอยู่บนหลักการ "five Ts" คือ ได้แก่ 1) traceable ติดตามต้นกำเนิดได้ (คือ มาจากไหน) 2) trackable ติดตามปลายทางได้ (คือ ไปที่ใด) 3) tradeable สามารถซื้อขายได้ 4) transparent โปร่งใส (ด้วยข้อมูลดิจิทัล) และ 5) trustworthy น่าเชื่อถือ (มาจาก [การให้สัมภาษณ์](#) ของ Jorgo Chatzimarkakis ประธานสมาคมอุตสาหกรรม Hydrogen Europe กับ EURATIV)

อย่างไรก็ตาม มีความกังวลว่าความซับซ้อนของฐานข้อมูลอาจเพิ่มต้นทุนการปฏิบัติตามข้อกำหนดสำหรับผู้ให้บริการ และผลกระทบดังกล่าวไปผนวกกับราคาของไฮโดรเจนสีเขียว ซึ่งในปัจจุบันไฮโดรเจนสีเขียวก็มีปัญหาด้านความสามารถในการแข่งขันในตลาดอยู่แล้ว และอีกหนึ่งความท้าทาย คือ ต้องแน่ใจว่าข้อมูลที่นำเข้าสู่ฐานข้อมูลผู้ประกอบการเป็นไปอย่างถูกต้องเหมาะสมและเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ

คณะกรรมการยุโรปยอมรับถึงประเด็นปัญหาดังกล่าว และกล่าวว่าฐานข้อมูลของสหภาพยุโรปที่กำลังจะดำเนินการอาจเพิ่มภาระการบริหารและค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ประกอบการที่รวมโครงการโดยสมัครใจและประเทศสมาชิก โดยนาย Boisson กล่าวเสริมว่าหนึ่งในวิธีการลดต้นทุนอาจเป็นการพึ่งพาความเชี่ยวชาญของผู้ให้บริการออกใบรับรองโดยสมัครใจที่จัดตั้งขึ้น เช่น [CertifHy](#) สำหรับ hydrogen ส่วน RFNBO [ISCC](#) และ [REDcert](#) สำหรับเชื้อเพลิงชีวภาพ และ ERGaR สำหรับการค้าไปโอมิเทนข้ามพรมแดนที่ผ่านระบบโครงข่ายไฟฟ้าของยุโรป นอกจากนี้ ผู้ให้บริการออกใบรับรองจะทำหน้าที่เป็นตัวกรองข้อมูลที่จะนำเข้าสู่ฐานข้อมูลร่วมของสหภาพยุโรปได้อีกด้วย และจะเป็นจุดเชื่อมระหว่างข้อมูลจากผู้ประกอบการและฐานข้อมูลของสหภาพยุโรป

แหล่งที่มา : <https://www.euractiv.com/section/energy/news/eu-plans-single-database-to-certify-carbon-content-of-hydrogen-low-carbon-fuels/>

---