

‘อนาคตหรือจุดจบ’ น้ำมันดีเซล

เมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ศาลปกครองสูงสุดของเยอรมนี มีคำพิพากษาสำคัญออกมาในคดีที่สื่อเค้าวางว่าจะเป็นเครื่องชี้ชะตาของเครื่องยนต์ดีเซลและรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลในเยอรมนี ถึงขนาดที่มีการพูดถึงกันว่า นี่คือนจุดเริ่มต้นไปสู่ “จุดจบของดีเซล”

คดีดังกล่าวมี “ดียูเอช” กลุ่มล็อบบี้ด้านสิ่งแวดล้อมเป็นโจทก์ เคลื่อนไหวร่วมกับกลุ่มอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเยอรมนี ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองจนในที่สุดศาลปกครองสูงสุดในเมืองโลปซิก มีคำพิพากษาอันเป็นที่สุด ซึ่งคาดว่า การห้ามรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลเข้าสู่เขตเมือง ถือว่าเป็นการใช้อำนาจ “โดยชอบตามกฎหมาย” เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา

หมายถึงว่า หากสภาเมืองใดต้องการห้ามก็สามารถทำได้ ทั้งที่การออกกฎหมายดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อเจ้าของรถยนต์ดีเซลในเยอรมนีหลายล้านคัน และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจอย่างสำคัญต่ออุตสาหกรรมรถยนต์อุตสาหกรรมอันดับหนึ่งของประเทศ เนื่องจากกว่า 1 ใน 3 ของรถยนต์ทั้งหมดในเยอรมนี ที่ใช้กันอยู่บนท้องถนนในเวลานี้ราว 45 ล้านคัน เป็นรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล

เครื่องยนต์ดีเซลในเยอรมนีเริ่มเป็นที่นิยมในราวทศวรรษ 1990 หลังจากรมีการพัฒนาเทคนิคของเครื่องยนต์ให้มีสมรรถนะสูงขึ้น อาทิ ระบบเทอร์โบชาร์จ ไดเร็กต์อินเจกชัน ที่ทั้งช่วยเพิ่มสมรรถนะและในเวลาเดียวกันก็ทำให้การเผาไหม้หมดจดมากขึ้น ผลก็คือ ภาพลักษณ์ของเครื่องยนต์ดีเซลที่เคยถือกันว่าเป็นเครื่องที่ทนทานแต่ “สกปรก” ถูกทำลายไปที่ละน้อย

ยิ่งไปกว่านั้นพอถึงปลายทศวรรษดังกล่าว เมื่อรัฐบาลเยอรมนีและรัฐบาลในยุโรปอีกหลายประเทศแสดงความกระตือรือร้นที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เริ่มจ่ายเงินชดเชย



เพื่อให้ทุกคนหันมาใช้ดีเซลกันมากขึ้น เนื่องจากน้ำมันดีเซล ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าน้ำมันเบนซิน ซึ่งส่งผลให้ภาษีน้ำมันดีเซลต่ำกว่า ภาษีน้ำมันเบนซินในหลายประเทศในยุโรป เมื่อทั้งถูกกว่าและมีประสิทธิภาพกว่า ทุกคนก็หันไปใช้ดีเซลกันยกใหญ่

โดยในปี 1990 รถจดทะเบียนใหม่ในเยอรมนี เป็นรถดีเซลไม่ถึง 10% แต่พอถึงปี 2000 สัดส่วนเพิ่มเป็น 30% และเมื่อถึงปี 2007 ก็เพิ่มเป็น 47.8% แต่ทั้งหมดนั้นเปลี่ยนไปจากเหตุการณ์ “ปลอมค่าไอเสีย” ของเครื่องยนต์ดีเซล ที่เรียกกันว่า “ดีเซลเกต” ของโพล์คสวาเกนเมื่อปี 2015 และลงเอยด้วยความอื้อฉาวเมื่อปีที่ผ่านมา

“ดีเซลเกต” ส่งผลให้เกิดความกังวลเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ว่า ไอเสียจากน้ำมันดีเซลจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพของสาธารณชนหนักหนากว่าที่เคยเชื่อกัน เนื่องจากเครื่องยนต์ดีเซลปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ และอนุภาคอื่น ๆ ออกมาอีกมาก เหตุการณ์ดังกล่าวทำลายความเชื่อมั่นต่อทั้งเครื่องยนต์ดีเซลและอุตสาหกรรมรถยนต์ของเยอรมนีอย่างรุนแรง จากข่าวร้ายเป็นระลอก เกี่ยวกับ

เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลในช่วง 2 ปีครั้งที่ผ่านมา ยอดจดทะเบียนรถใหม่ที่เป็นดีเซลในเยอรมนีเมื่อปี 2017 ลดลงมาอยู่ที่ 38.8% ยังคงสูงอยู่แต่น้อยกว่าช่วงปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ 47.7%

หลังจากที่ปรากฏชัดเจนว่า เมืองต่าง ๆ ในเยอรมนีรวม ๆ 70 เมือง มีค่าของไนโตรเจนออกไซด์ เกินกว่าที่อียูกำหนดไว้อยู่เยอะมาก

ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายบางคนชี้ว่า คำพิพากษาคriminal ไม่ได้ทำให้เกิดการห้ามรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลในทันที และถึงที่สุดแล้ว การห้ามดังกล่าวก็อาจจำกัดเฉพาะรถที่ใช้เครื่องยนต์ซึ่งผลิตก่อนปี 2015 แต่รถรุ่นใหม่ที่ได้มาตรฐาน “ยูโร 6” ของสหภาพยุโรปยังสามารถใช้งานได้

ในอีกทางหลายคนเชื่อว่า แม้แต่เครื่องยนต์ดีเซลมาตรฐาน ยูโร 6 ก็อาจได้รับแรงกดดันหนักและต่อเนื่องทั้งจากกลุ่มอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและจากทั้งสหภาพยุโรป ยิ่งข้อเท็จจริงปรากฏชัดว่า เครื่องยนต์ดีเซล คือตัวการก่อให้เกิดไนโตรเจนออกไซด์ในเยอรมนีมากกว่า 40% ของปริมาณไนโตรเจนออกไซด์ทั้งหมดของประเทศ

แน่นอนอุตสาหกรรมรถยนต์ของเยอรมนีมูลค่าเกือบ ๆ 500,000 ล้านยูโร และก่อให้เกิดการจ้างงานในประเทศร่วม 1 ล้านคน คงไม่ยากให้เกิดการห้ามใด ๆ ขึ้น ทั้งตัวแทนบริษัทและกลุ่มล็อบบี้ของอุตสาหกรรมส่งเสียงคัดค้านพยายามหาทางออกด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์แทน

แต่ทันทีที่อียู ลงมือดำเนินการตามกฎหมาย “ฐานมีสภาพอากาศเลวร้าย” ต่อเยอรมนี รัฐบาลเยอรมันก็ไม่มีทางเลือก ยิ่งกระแส “สะอาด” ในหมู่นักการเมืองเพิ่มสูงปรี๊ดอย่างที่เห็นอยู่ในเวลานี้ โอกาสที่จะเกิดการห้ามเครื่องยนต์ดีเซลแบบเด็ดขาด ก็มีสูงมากขึ้น เห็นได้จากมติให้ลงทุนระบบขนส่งสาธารณะ “ฟรี” ใน 5 เมืองที่ถือเป็น “เมืองต้นแบบ” ในเยอรมนีเมื่อ 2 สัปดาห์ก่อนหน้านั้น

ผู้สังเกตการณ์ชี้ว่า ประเด็นที่ชวนคิดในเรื่องนี้ก็คือ มันไม่น่าจะยุติอยู่เพียงแค่นี้ในเยอรมนี หากแต่จะลามออกไปทั่วสหภาพยุโรป เมื่อนักการเมืองสีเขียวรวมพลังกับนักอนุรักษ์ กดดันให้อียู ดำเนินการตามพันธะผูกพันด้านสิ่งแวดล้อม มีเมืองใหญ่อย่าง ปารีส, มาดริด และเอเธนส์ ประกาศผูกมัดตัวเองแล้วว่าจะ “แบน” เครื่องยนต์ดีเซลทั้งหมดภายในปี 2025

คำถามก็คือส่วนที่เหลือของโลก จะเป็นอย่างไร ประเทศกำลังพัฒนาจะมีปฏิกิริยาต่อเรื่องนี้อย่างไร

เครื่องยนต์ดีเซลยังคงเป็น “ขวัญใจ” และเป็น “หัวใจ” ทางเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายรวมทั้งในประเทศไทย

ดังนั้นมีโอกาสเป็นไปได้สูงมากที่อนาคตของเครื่องยนต์ดีเซลจะมาจากอยู่ที่ประเทศโลกที่ 3 พร้อม ๆ กับไนโตรเจนออกไซด์ และสม็อกที่ปกคลุมทั่วทั้งเมืองทั้งหลายนั่นเอง