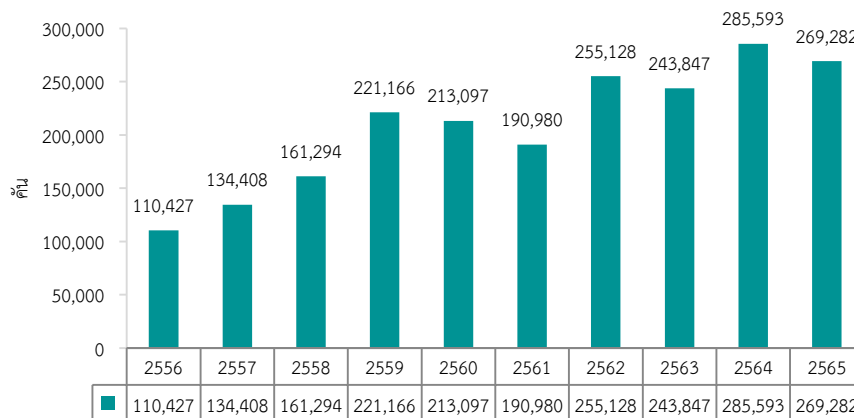


จัดการซากรถยนต์อย่างไร เมื่อรถ EV มาแทนที่

ความนิยมใช้รถยนต์ EV ของคนไทยที่มีเพิ่มขึ้น ประกอบกับรถยนต์เก่าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ในอนาคตประเทศไทยจะมีรถยนต์ที่ถูกเลิกใช้งานและกลายเป็นซากมากขึ้น ซึ่งต้องการการกำจัดที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากชิ้นส่วนรถยนต์บางส่วนสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ แต่ขณะเดียวกันยังมีชิ้นส่วนที่เป็นอันตราย และต้องการการควบคุม ทำให้ไทยจำเป็นต้องมีกฎระเบียบหรือข้อบังคับในการจัดการซากรถยนต์บนหลักการของการจัดการสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การจัดการซากรถยนต์มีประสิทธิภาพ และจะช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น

ปัจจุบันการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) เป็นกระแสที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างมาก ข้อมูลจาก Global EV Outlook 2023 ระบุว่า ในปี 2565 ยอดขายรถยนต์ EV ทั่วโลกมีกว่า 10 ล้านคัน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14 ของยอดขายรถยนต์ใหม่ทั้งหมด โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 ในปี 2563 ทำให้ภาพรวมในปี 2565 ทั่วโลกมีการใช้รถยนต์ EV เกือบ 30 ล้านคัน และคาดการณ์ว่าทั่วโลกจะมีรถยนต์ EV เพิ่มขึ้นเป็น 240 ล้านคัน ในปี 2573 สำหรับประเทศไทย ข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกช่วงเดือนมกราคม - พฤษภาคม 2566 พบว่ามีการจดทะเบียนรถยนต์ EV รวมกว่า 32,450 คัน หรือประมาณร้อยละ 10 ของรถยนต์ที่จดทะเบียนทั้งหมด การเติบโตของรถยนต์ EV ของไทยส่วนหนึ่งเกิดจากมาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ EV ของภาครัฐที่ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง การส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรม EV ในประเทศและการผันผวนของราคาน้ำมัน โดยมีการคาดการณ์ว่าสัดส่วนรถยนต์ EV ในตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ของประเทศไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 34 ภายในปี 2573¹³ อย่างไรก็ตาม แม้การเพิ่มขึ้นของรถยนต์ EV จะส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อม และช่วยลดมลพิษในด้านต่าง ๆ แต่รถยนต์ EV ที่เพิ่มขึ้นยังหมายถึง รถยนต์สันดาปจะถูกแทนที่และเลิกใช้งานเป็นจำนวนมากขึ้นด้วย ทั้งนี้ หากพิจารณาอัตราการเลิกใช้รถยนต์ในปัจจุบันจากจำนวนรถยนต์ที่หายออกไปจากระบบทะเบียนและภาษีรถยนต์ ในปี 2565 พบว่า มีรถยนต์ถูกเลิกใช้งานกว่า 2.7 แสนคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2556 กว่า 1 เท่าตัว ขณะเดียวกันรถยนต์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน 42 ล้านคัน ยังมีรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 20 ปี กว่า 5 ล้านคัน ซึ่งในอีก 20 ปีข้างหน้า จะเพิ่มเป็น 16 ล้านคัน

แผนภาพ 19 จำนวนรถยนต์ที่หายออกไปจากระบบทะเบียนและภาษีรถยนต์

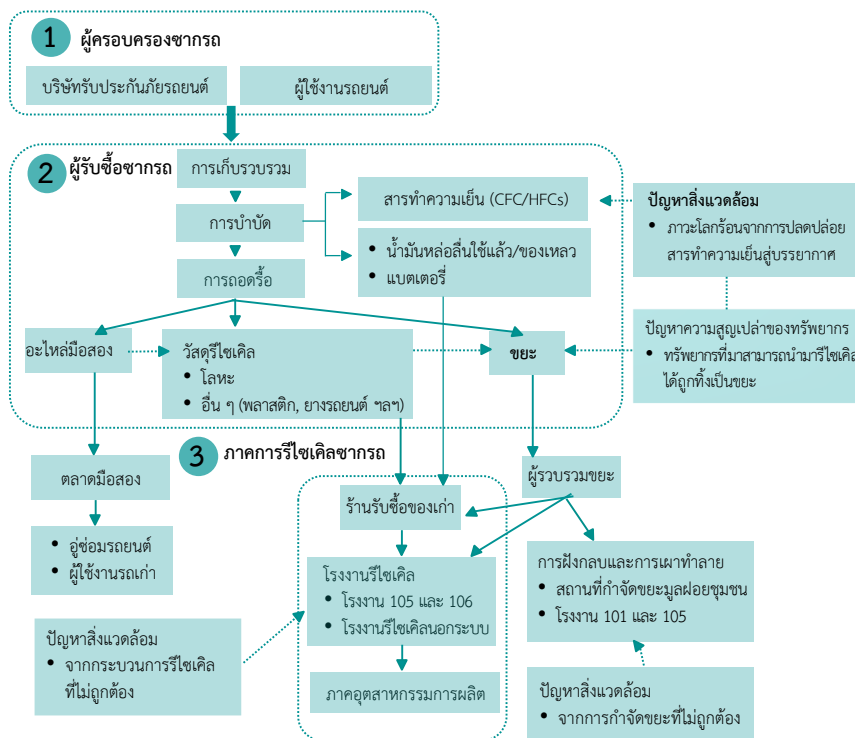


ที่มา : กรมการขนส่งทางบก ประมวลผลโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

¹³ ส่องตลาด EV ในประเทศไทย: 3 ปัจจัยเร่ง 4 ปัจจัยท้าทายยานยนต์แห่งอนาคต โดย KKP Research เกียรติดนัยกันทร

การมีซากรถยนต์หรือรถเลิกใช้งานเพิ่มขึ้น จำเป็นต้องมีระบบการจัดการที่เหมาะสม เนื่องจากส่วนประกอบของรถยนต์สามารถนำมาใช้ประโยชน์และก่อให้เกิดโทษได้ โดยร้อยละ 75 ของส่วนประกอบของรถยนต์เป็นชิ้นส่วนที่สามารถนำเข้าสู่กระบวนการผลิตใหม่ (remanufacturing) หรือเอาชิ้นส่วนที่ยังใช้ได้อยู่มาใช้ร่วมกับชิ้นส่วนอื่น เช่น เครื่องยนต์ อะไหล่ต่าง ๆ และกระบวนการนำกลับมาใช้ซ้ำ (recycling) หรือแปลงชิ้นส่วนให้กลับเป็นวัตถุดิบเพื่อนำมาใช้อีกครั้ง เช่น โลหะกลุ่มเหล็ก พลาสติก และแก้ว ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้เกิดเศรษฐกิจหมุนเวียน และทดแทนการนำเข้าวัตถุดิบอุตสาหกรรม โดยเฉพาะเหล็ก ขณะที่ส่วนประกอบอีกร้อยละ 25 ไม่สามารถนำมาใช้ใหม่ได้ และเป็นอันตราย เช่น สารทำความเย็น น้ำมันหล่อลื่น และแบตเตอรี่ จะต้องมีการกำจัดอย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาวงจรการจัดการซากรถยนต์ของไทย¹⁴ พบว่า การจัดการซากรถยนต์ในไทยส่วนใหญ่เป็นการจัดการที่ยังไม่ได้มาตรฐาน โดยผู้ประกอบการที่จัดการซากรถยนต์มีความรู้ความเข้าใจจำกัด โดยเฉพาะการจัดการของเสียที่ถูกต้อง ซึ่งการจัดการซากรถในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมใน 3 รูปแบบ คือ 1) กระบวนการที่ผู้ซื้อซากรถถอดรื้อชิ้นส่วนและไม่สามารถจัดการของเสียอันตรายได้ อาทิ สารทำความเย็น น้ำมันหล่อลื่น แบตเตอรี่ 2) การแยกส่วนประกอบที่ไม่มีมูลค่าทิ้งเป็นขยะในชุมชนและถูกกำจัดอย่างไม่ถูกต้อง อาทิ ถังลมนิรภัย และ 3) กระบวนการที่ผู้ซื้อซากรถยนต์ส่งให้โรงงานรีไซเคิลซากรถยนต์ แต่กระบวนการรีไซเคิลของโรงงานดังกล่าวไม่ถูกวิธี โดยเฉพาะโรงงานนอกระบบ ซึ่งการจัดการของเสียอันตรายที่เกิดจากซากรถยนต์ที่ไม่เหมาะสม มักเป็นภาระที่ตกอยู่กับท้องถิ่นต่าง ๆ ซึ่งมีต้นทุนการจัดการประมาณ 4,000 – 5,000 บาท ไปจนถึง 150,000 บาท ต่อของเสียอันตราย 1 ตัน

แผนภาพ 20 วงจรการจัดการซากรถยนต์



ที่มา : รายงานวิจัย เรื่อง รถยนต์ใช้แล้วไปไหน? บทบาทของภาคธุรกิจเชิงกงและธุรกิจรีไซเคิลในการจัดการซากรถยนต์ในประเทศไทย โดยคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2563)

¹⁴ รายงานวิจัย เรื่อง รถยนต์ใช้แล้วไปไหน? บทบาทของภาคธุรกิจเชิงกงและธุรกิจรีไซเคิลในการจัดการซากรถยนต์ในประเทศไทย โดยคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2563)

สำหรับสาเหตุที่การจัดการซากกรณณ์ของไทยยังขาดมาตรฐาน ส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดข้อกฎหมายในการควบคุมการจัดการซากกรณณ์ โดยกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดการซากกรณณ์ประกอบด้วย พระราชบัญญัติกรณณ์ พ.ศ. 2522 ที่มีสาระสำคัญเพื่อการควบคุมการใช้งานกรณณ์ ซึ่ง พ.ร.บ. ดังกล่าวกำหนดค่าจำกัดความกรณณ์ที่เลิกใช้งานแล้วว่า เป็นกรณณ์ที่ผู้ครอบครองไม่ประสงค์ หรือไม่สามารถขออนุญาตต่อทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีได้ แต่ไม่มีข้อกำหนดว่าจะต้องดำเนินการอย่างไรกับกรณณ์ที่เลิกใช้งานแล้ว ขณะที่การจัดการซากกรณณ์ มีเพียงพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ที่เป็นข้อกำหนดโทษกับผู้นำซากกรณณ์ไปจอดทิ้งไว้ในสถานที่ต่าง ๆ ในด้านการกำกับดูแลการจัดการของเสียอันตรายตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เป็นการบังคับให้มีการจัดการของเสียอันตรายในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีผลบังคับใช้กับโรงงานที่มีเครื่องจักร 5 แรงม้า และสถานประกอบการที่มีลูกจ้าง 7 คนขึ้นไป ขณะที่อยู่ซ่อมกรณณ์ขนาดเล็กซึ่งมีอยู่จำนวนมากไม่ถูกบังคับด้วยกฎหมายดังกล่าว ด้านบทลงโทษ พบว่า การทิ้งวางหรือกองซากยานยนต์บนถนนหรือสถานสาธารณะมีโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท ขณะที่ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดต้องถิ่นในเรื่องการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในกรณีเกี่ยวกับมูลฝอยที่เป็นอันตรายจากชุมชน¹⁵ มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท และการกำหนดให้โรงงานควบคุมของเสียอันตราย โรงงานที่ฝ่าฝืนมีค่าปรับไม่เกิน 100,000 บาท

จะเห็นได้ว่า การจัดการซากกรณณ์ของไทยยังไม่มีความชัดเจน มีเพียงกฎหมายที่อาจเกี่ยวข้อง ซึ่งกำหนดเงื่อนไขไว้กว้าง ๆ และมีบทลงโทษที่ไม่รุนแรง ขณะที่ในต่างประเทศมีการให้ความสำคัญกับการจัดการซากกรณณ์ที่เลิกใช้งานแล้วอย่างชัดเจน โดยมีการออกกฎหมาย/ข้อบังคับในการจัดการกรณณ์ที่หมดอายุการใช้งานเพื่อควบคุมให้การจัดการซากกรณณ์ได้เป็นไปอย่างเหมาะสม ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเป็นการให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุด ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีกฎระเบียบหรือข้อบังคับในการจัดการซากกรณณ์บนหลักการของการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งกฎหมายต้องระบุผู้รับผิดชอบในการจัดการซากกรณณ์ ไม่ว่าจะเป็นบริษัทผู้ผลิตกรณณ์ หรือการรับผิดชอบร่วมกันของผู้บริโภคในการจ่ายค่าจัดการซากกรณณ์ การเก็บรวบรวมกรณณ์ที่เลิกใช้งานแล้ว และการบำบัดของเสียอันตรายที่เกิดจากซากกรณณ์ ตลอดจนการพิจารณาให้มีบทลงโทษในกรณีการจัดการที่สร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังต้องพิจารณาการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่การออกแบบโดยใช้ส่วนประกอบที่สามารถรีไซเคิลได้ และใช้วิธีการรีไซเคิลที่ไม่ซับซ้อน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการแยกชิ้นส่วน

ทั้งนี้ นอกจากการพิจารณาออกกฎหมายการจัดการซากกรณณ์ ยังมีประเด็นที่ต้องคำนึงถึงเพิ่มเติม คือ

1. การส่งเสริมให้มีสถานประกอบการจัดการซากกรณณ์ ซึ่งปัจจุบันสถานประกอบการที่สามารถจัดการซากกรณณ์แบบครบวงจรและได้มาตรฐานในประเทศมีจำนวนเพียง 2 แห่ง เท่านั้น
2. ต้นทุนในการซื้อกรณณ์ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากกรณณ์บางประเภทถูกใช้ในการประกอบอาชีพ ซึ่งการให้ผู้ผลิตรับผิดชอบต่อการจัดการซากกรณณ์ อาจเกิดการผลักภาระไปยังผู้บริโภคโดยการเพิ่มราคาสินค้า หรือในกรณีให้ผู้บริโภคร่วมจ่ายอาจทำให้ผู้บริโภคโดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อยมีต้นทุนเพิ่มขึ้น
3. การบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่ต้องกำกับดูแล โดยกรณณ์อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ขณะที่การผลิตอยู่ที่กระทรวงอุตสาหกรรม และการจัดการของเสียอันตรายอยู่ภายใต้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

¹⁵ ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 73/1

การจัดการซากรถยนต์เก่าในต่างประเทศ

สหภาพยุโรป

ระเบียบ ELV (Directive 2000/53/EC) มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณขยะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งาน ด้วยการใช้ซ้ำ การรีไซเคิล และการหมุนเวียนซากรถ/ชิ้นส่วนกลับมาใช้ใหม่ ตลอดจนปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ตลอดวงจรชีวิตของรถยนต์นั้น โดยเฉพาะการจัดการ/บำบัดซากรถยนต์ ทั้งนี้ ระเบียบ ELV ตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต (EPR) รวมทั้งมีข้อกำหนดในการจัดการซากรถยนต์หมดอายุ 6 ประเด็น คือ 1) การป้องกันการก่อของเสีย โดยรถยนต์และส่วนประกอบหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2546 ต้องไม่มีส่วนประกอบของตะกั่ว พรอท แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ 2) การเก็บรวบรวม โดยผู้ผลิตต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น 3) การกำจัดของเสีย จะต้องดำเนินการโดยผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ซึ่งมีการกำหนดมาตรฐานไว้ชัดเจน 4) การกำหนดเป้าหมายการใช้ซ้ำ การนำทรัพยากรกลับคืน การรีไซเคิล โดยการนำทรัพยากรกลับคืนต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 95 และการใช้ซ้ำและรีไซเคิลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85 5) ผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนต้องใช้รหัสมาตรฐานบ่งชี้ส่วนประกอบเพื่อให้แยกชิ้นส่วนได้ง่ายขึ้น และ 6) ต้องมีการรายงานข้อมูลอย่างต่อเนื่อง

ญี่ปุ่น

มีการจัดทำกฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุ (Act on Recycling, etc. of End-of-Life Vehicles) โดยกำหนดให้ผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถยนต์ต้องรับผิดชอบในการจัดการของเสียกลุ่มสารฟลูออโรคาร์บอน (Fluorocarbons) ซึ่งเป็นสารทำความเย็นในระบบปรับอากาศรถยนต์ การทำลายและรีไซเคิลถุงลมนิรภัย (Airbags) และเศษซากที่เหลือจากการบัดดัดและคัดแยกของรถยนต์ที่หมดอายุนอกจากนี้ รถยนต์ใหม่ที่จะจำหน่ายหลังปี พ.ศ. 2548 ต้องลดและยกเลิกการใช้สารอันตรายประเภทตะกั่ว พรอท แคดเมียม และโครเมียม

ที่มา: รายงานวิจัย เรื่อง รถยนต์ใช้แล้วไปไหน? บทบาทของภาครัฐกิจเชิงรุกและธุรกิจรีไซเคิลในการจัดการซากรถยนต์ในประเทศไทย โดยคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2563)

