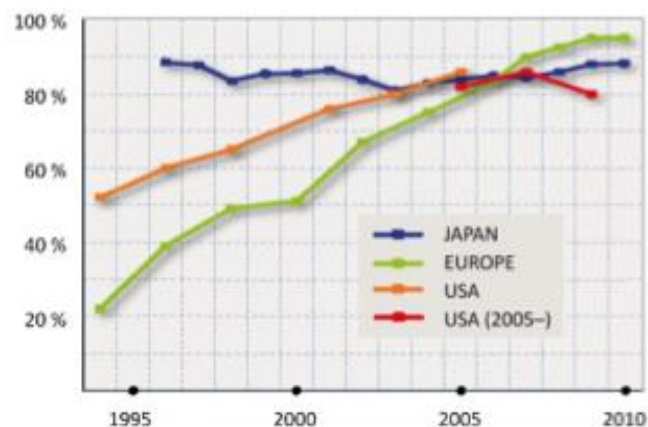


การจัดการยางล้อใช้แล้ว (End-of-Life Tire Management)

End-of-life tires คือยางล้อใช้แล้วที่ไม่สามารถนำไปใช้ได้อีก (เป็นยางที่ผ่านการหลุดดอกหรือการเซาะร่องแล้ว) ยางล้อใช้แล้วเกิดจากยางล้อทุกประเภทที่ใช้ใน รถจักรยานยนต์ รถยนต์ 4 ล้อ, รถบรรทุก, เครื่องบิน แต่ส่วนใหญ่แล้วจะพบว่ามาจาก รถยนต์และรถบรรทุก

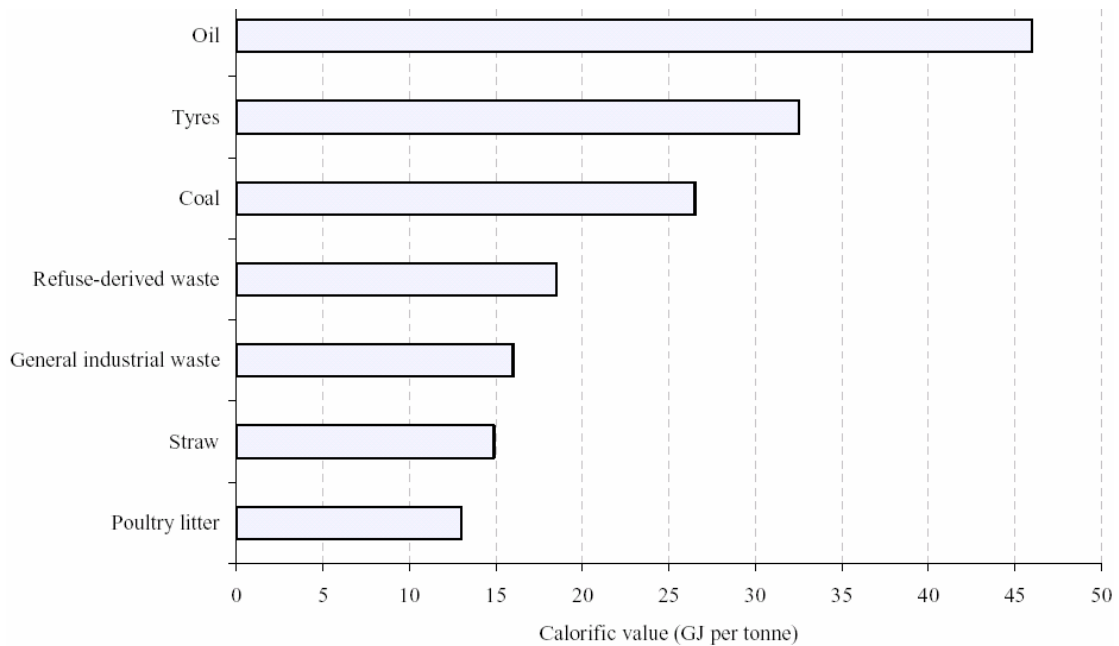
มีการคาดการณ์ว่าในทุกๆปี มียางล้อใช้แล้วเกิดขึ้นเป็นจำนวนทั้งหมดกว่า 1 พันล้านเส้น การกำจัดยางล้อใช้แล้วเหล่านี้ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม และวิธีการที่ใช้กำจัดเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งหลายประเทศต่างผลักดันประเด็นนี้โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐ ผู้ผลิตยางล้อ และอุตสาหกรรมยางโดยรวม เห็นได้จากภาพข้างล่าง ประเทศอุตสาหกรรมยางล้อรายใหญ่มีการจัดการยางล้อใช้แล้วอย่างมีประสิทธิภาพถึงประมาณร้อยละ 90 ของยางล้อทั้งหมด



อัตราการจัดการยางล้อใช้แล้วในแต่ละภูมิภาค

ที่มา: ETRMA, JATMA, RMA

หลังจากที่ยางล้อใช้แล้วถูกถอดออกจากยานยนต์ จะถูกนำไปใช้ในหลากหลายอุตสาหกรรม โดยเฉพาะที่เห็นชัดคือเป็นพลังงาน ทั้งที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงโดยตรงซึ่งใช้กันมากในโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ นำไปสกัดเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงทดแทนจากยาง (Pyrolysis) หรือเป็นวัสดุที่นำกลับมาใช้ใหม่ ทั้งในงานวิศวกรรมโยธาโดยใช้เป็นส่วนผสมของการสร้างถนน สนามหญ้าเทียม หรือใช้เป็นส่วนหนึ่งของวัสดุดับในอุตสาหกรรม เป็นต้น



เปรียบเทียบค่าความร้อนของยางล้อเปรียบเทียบกับเชื้อเพลิงอื่น

ที่มา: *End-of-Life Tyre Management: Storage Options, MWH New Zealand Ltd.*

สำหรับยางล้อใช้แล้วที่ไม่ได้เข้าสู่ ตลาด end-use นั้น มักถูกนำไปฝังกลบ หรือทิ้งอย่างผิดกฎหมาย ในคลังสินค้าหรือตามริมถนน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของยุง ก่อปัญหาสิ่งแวดล้อม เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ ยิ่งไปกว่านั้น การฝังกลบนั้นทำให้สิ้นเปลืองพื้นที่ ซึ่งนำไปสู่การสูญเสียทรัพยากรที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น

การจัดการยางล้อใช้แล้วในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จมี 3 วิธีหลักๆ ได้แก่

1.) ระบบผู้ผลิตรับผิดชอบ (Producer responsibility system)

การจัดการยางล้อเป็นหน้าที่ของผู้ผลิตและผู้นำเข้า ด้วยวิธีการนี้ ผู้ใช้ยางล้อถูกเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมเมื่อซื้อยางจากร้านค้า ซึ่งค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะถูกส่งไปให้กับผู้ผลิตยาง เพื่อใช้ในการจัดการยางล้อต่อไป

ในบางทวีป ผู้ผลิตยางล้อสนับสนุนยางล้อใช้แล้วว่าเป็นทรัพยากรชนิดหนึ่ง European Tyre and Rubber Manufacturers Association (ETRMA) ได้จัดตั้ง “The Used Tyres Group” เพื่อสนับสนุนทฤษฎีที่ให้ยางล้อใช้แล้วว่าเป็นทรัพยากร และนำเสนอกฎระเบียบ และการควบคุมการจัดการที่เหมาะสม

ในประเทศญี่ปุ่น The Japan Automobile Tyre Manufacturer Association (JATMA) ส่งเสริม 3Rs- Reduce, Reuse และ Recycle เพื่อรณรงค์การวิจัยและพัฒนาการรวบรวมยางล้อใช้แล้วนำกลับมาใช้ใหม่ รวมทั้งยังได้ดำเนินการในเรื่องของการกำจัดยางล้อที่ถูกทิ้งอย่างผิดกฎหมาย

ในประเทศเกาหลีใต้ ผู้ผลิตและผู้นำเข้ายางล้อจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมซึ่งสามารถได้รับคืนหากมีการรวบรวมยางใช้แล้ว

ในบราซิล ให้ผู้นำเข้าจัดการยางล้อใช้แล้วให้มากกว่าที่นำเข้าเป็นจำนวนร้อยละ 20 ต่อปี

2.) จ่ายภาษี (Tax system)

รัฐเป็นผู้เรียกเก็บภาษีซึ่งถูกเก็บจากราคาขายยาง โดยภาระหน้าที่การจัดการยางล้อใช้แล้วเป็นหน้าที่ของภาครัฐ

ประเทศโครเอเชีย, เดนมาร์ก, ลัตเวีย และสโลวาเกีย ใช้ระบบจ่ายภาษี นี้

3.) ตลาดเสรี (Free market system)

กลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบำบัดยางล้อใช้แล้วจะดำเนินการแบบเสรี ตามความสมัครใจและมีการแข่งขันกันผ่านกลไกการตลาด

ประเทศออสเตรเลีย, เยอรมนี, ไอร์แลนด์, นิวซีแลนด์, สวิตเซอร์แลนด์, อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา ใช้หลักเกณฑ์ของตลาดเสรีนี้แต่มีการใช้กฎหมายควบคุมในเรื่องของการเคลื่อนย้าย การกำจัด และการจัดเก็บยางล้อใช้แล้ว

ในสหรัฐอเมริกา ผู้ผลิตยางร่วมมือกับ Rubber Manufacturer Association (RMA) ส่งเสริมการจัดการยางล้อใช้แล้วและพัฒนาตลาดยางล้อใช้แล้วต่อไป

เพื่อการตอบสนองต่อประเด็นที่รัฐให้ความสนใจนี้ CEOs ของบริษัทยางชั้นนำในยุโรป, ญี่ปุ่น, เกาหลี และอเมริกาเหนือ จึงร่วมมือกันก่อตั้ง Tyre Industry Project (TIP) ขึ้นในปี 2005 โดยทำงานร่วมกันภายใต้ World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) เป้าหมายของ TIP คือ ดูแลแก้ไขผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการผลิตและการใช้ยางล้อ ซึ่งคณะทำงานได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาความเข้าใจระบบการจัดการยางล้อใช้แล้วในทุก

มุมมองโดยมุ่งสู่การรณรงค์การจัดการยางล้อใช้แล้วอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเข้าดูผลงานนี้ได้ตามลิงค์ [End-of-Life Tires: A Framework for Effective ELT Management Systems](#) ซึ่งเผยแพร่ในเดือนมิถุนายน 2010 นั้น มีเนื้อหาครอบคลุมในทุกแง่มุมของการจัดการยางล้อใช้แล้ว รวมถึงการระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่ของการจัดการและความแตกต่างของทางเลือกในการนำยางล้อกลับมาใช้ใหม่ และเน้นให้เห็นถึงความแตกต่างของระบบการจัดการยางล้อใช้แล้วทั่วโลก รวมทั้งมีรายการตรวจสอบ(checklist) สำหรับองค์กรที่สนใจจะเริ่มดำเนินการหรือปรับปรุงระบบการจัดการยางล้อใช้แล้วในประเทศ