

# มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

## The Legal Measure on Controlling End-of-Life Vehicle and Auto Parts End of Usage

ปัญญา สุทธา<sup>1</sup>

Panya Suttha<sup>1</sup>

### บทคัดย่อ

ปัจจุบันมาตรการของกฎหมายที่ใช้ในการแก้ไขปัญหามลพิษไม่ครอบคลุมถึงซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วเกิดการนำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่เสื่อมสภาพการใช้งานออกจำหน่ายเป็นอะไหล่มือสองซึ่งขาดความปลอดภัย สำหรับชิ้นส่วนซึ่งไม่เป็นที่ต้องการจะถูกทิ้งออกไปสู่สถานที่ทิ้งขยะสาธารณะโดยขาดการคัดแยก และกระบวนการจัดการอย่างถูกต้อง ซึ่งซากและชิ้นส่วนรถยนต์ดังกล่าวประกอบด้วยวัสดุหลายชนิดทั้งที่เป็นโลหะและไม่เป็นโลหะ เช่น โลหะเหล็ก ยาง พลาสติก เป็นต้น วัสดุเหล่านี้ไม่สามารถย่อยสลายได้เองตามธรรมชาติเกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม สร้างมลพิษที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน หากไม่มีวิธจัดการของกฎหมายในการควบคุมและส่งเสริมอย่างถูกต้องแล้ว มลพิษจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและภาพลักษณ์ของประเทศ

จากการศึกษาพบว่า มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการแก้ไขปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บทในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมยังขาดกระบวนการส่งเสริมให้นำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วกลับมาหมุนเวียนใช้งานใหม่ (Recycle) ใช้อย่างถูกต้อง เหมาะสม สำหรับนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและส่งเสริมให้นำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วกลับมาหมุนเวียนใช้งานใหม่ (Recycle) ได้นำหลักความสมัครใจของการเข้าร่วมจากภาคองค์กรเอกชนและประชาชน ซึ่งขาดการสนองรับไม่เกิดผลในทางปฏิบัติ ปัญหามลพิษที่เกิดจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วการเพิ่มขึ้นของซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วยังคงมีอยู่ไม่ได้รับการแก้ไข เพื่อให้ปัญหามลพิษจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วได้รับการแก้ไขอย่างถูกวิธีสามารถควบคุมการเพิ่มขึ้นของซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงเสนอให้มีการปรับปรุงกฎหมายโดยนำเอารูปแบบวิธีการส่งเสริมและเอื้อมประโยชน์ต่อการนำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วกลับมาหมุนเวียนใช้งานใหม่ (Recycle) เนื่องจากซากและ

<sup>1</sup> รองผู้จัดการแผนกกฎหมาย บริษัท พูลผล จำกัด

<sup>2</sup> Assistance Manager-Legal Department at Poon Phol Co.,Ltd.

ชิ้นส่วนรถยนต์เหล่านี้ประกอบด้วยโลหะ วัสดุหลายชนิดที่มีค่าและสามารถนำกลับมาหมุนเวียนใช้งานใหม่ (Recycle) ได้ ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาทางตรงสำหรับประโยชน์ทางอ้อมเป็นการลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าโลหะและวัสดุ ประหยัดเงินงบประมาณของแผ่นดินที่ภาครัฐต้องนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหามลพิษ มลพิษที่เกิดจากซากและชิ้นส่วนของรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วได้รับการแก้ไข สามารถควบคุมการเพิ่มขึ้นของซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วได้อย่างถูกต้องเหมาะสม เป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติซึ่งมีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดผลได้อย่างคุ้มค่าไม่เป็นการทำลายทรัพยากร

**คำสำคัญ :** การควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว, มาตรการทางกฎหมาย

## Abstract

Currently, legal measure applying on pollution control is not covering on end-of-life vehicles and auto parts at their usage ending causing re-trading of the end-of-life vehicles and auto parts which lacking of safety standard. Unrequired parts are disposed to public waste disposal without proper waste classification and adequate waste management. The end-of-use vehicles and auto parts are containing several material both metal and nonmetal such as iron, rubber, plastics. These substances are unable to naturally dissolve by time thus causing dangers to general public health. Without adequate management of laws in controlling and promoting, the polluted end-of-use vehicles and auto parts could possibly cause environmental effects and negative image of the country.

The findings of this research showed that legal measure in solving pollution and environmental problems designated in National Environmental Quality Act B.E. 2535 lacked of promoted process in recycling the end-of-use vehicles and auto –parts. The policy on controlling and promoting the recycling these carcasses adopted the voluntary basis of the private sectors and publics which was unpractical since there was no response from the public. The pollution problems caused by the end-of-use vehicles and auto part were unsolved since there was none of proper resolutions. To solve this problem and to control the increase of the carcass practically, it was suggested to amend the laws by adopting the promoting and benefit giving policy on the carcass and auto parts at the end of use to be in recycle process which was considered a direct resolution. Indirectly, this process reduced the cost of importing metal and material and the cost of the country to environmental problem control. Most importantly, the problems caused by the end-of-use vehicle and auto parts would be solved by the appropriate control on its increment with the appropriate use of the limited natural resources.

**Keywords:** Controlling End-of-Life Vehicle and Auto Parts End of Usage , The Legal measures

## บทนำ

ปัจจุบันประเทศไทยมีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 31,439,643 คัน (Number of Vehicle Registered in Thailand as of 31 December 2012) เมื่อพิจารณาจากจำนวนปริมาณรถยนต์ที่ใช้เพิ่มมากขึ้นย่อมส่งผลให้ปริมาณซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วเพิ่มมากขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะพัฒนากลายเป็นปัญหามลพิษที่สำคัญในอนาคตของประเทศไทยซึ่งปัจจุบันยังขาดมาตรการทางกฎหมายในการบังคับใช้เกี่ยวกับซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วจะถูกจำหน่ายไปยังร้านรับซื้อของเก่านำไปถอดชิ้นส่วนจำหน่ายเป็นอะไหล่มือสอง สำหรับชิ้นส่วนที่ใช้งานไม่ได้จะถูกนำไปขายในรูปของเศษเหล็ก และชิ้นส่วนที่ไม่ต้องการจะถูกทิ้งออกมาอยู่ที่ทิ้งขยะสาธารณะโดยขาดการคัดแยกและปราศจากการควบคุมจากผู้ประกอบการโดยไม่คำนึงปัญหามลพิษและสารอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดจากชิ้นส่วนที่ถูกทิ้งออกมาส่งผลให้เกิดปริมาณซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วกระทบต่อสภาพแวดล้อมเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจก่อให้เกิดปัญหามลพิษต่อประชาชนทำให้ภาครัฐต้องสูญเสียงบประมาณของแผ่นดินส่วนหนึ่งที่ต้องนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหาซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาที่ไม่ถูกต้องเหมาะสมและเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ เพื่อให้ปัญหาได้รับแก้ไขอย่างถูกวิธีและเหมาะสมจึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วซึ่งเป็นแหล่งมลพิษที่สำคัญเพื่อกำหนดความรับผิดชอบร่วมกันในการรับคืนซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วให้สอดคล้องกับแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-พ.ศ.2559

## แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการปัญหามลพิษจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงปัญหามลพิษที่เกิดจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วรวมทั้งหลักการ แนวความคิด ตลอดจนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการและแก้ไขปัญหามลพิษที่เกิดจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

**1. หลักการและแนวความคิดทางทฤษฎี** ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นปัญหาาร่วมกันของทุกประเทศที่จะต้องช่วยกันและร่วมกันในการฟื้นฟูเยียวยาให้สิ่งแวดล้อมและธรรมชาติกลับคืนมาอยู่ในสภาพดี เพื่อให้สอดคล้องเหมาะสมกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศจึงขอเสนอหลักการแนวความคิดทางทฤษฎีที่เกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อมซึ่งสามารถนำมาปรับประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาและสิ่งแวดล้อมของประเทศ

### 1.1 หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

หลักการและแนวความคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนนั้นเป็นวิธีการยุติการทำลายทรัพยากรของโลกเป็นหลักการแนวความคิดในการจัดการสิ่งแวดล้อมคุ้มครองทรัพยากรของโลกใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างจำกัดให้ยาวนานไม่ทำให้ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ต้องสูญสิ้นไป การใช้ทรัพยากรแบบยั่งยืน คือ การใช้ทรัพยากร/สิ่งแวดล้อมตามศักยภาพของสิ่งแวดล้อมนั้น เมื่อใช้แล้วต้องไม่ทำให้สิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรเกิดความด้อยประสิทธิภาพจนไม่สามารถให้ผลผลิตได้ อาจกล่าวได้ว่าหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นเศรษฐศาสตร์แห่งความพอเพียงหมายความว่า การประสบความสำเร็จทางเศรษฐกิจย่อมต้องเกิดขึ้นจากการที่ไม่สร้างภาระให้แก่สิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต มนุษย์ทุกคนต่างมีความเท่าเทียมกันในความเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติมีสิทธิใน

การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างปราศจากการขัดขวางหรือกีดกันภายใต้ข้อกำหนดที่การเข้าไปใช้ประโยชน์จากทรัพยากรนั้นจะต้องไม่เป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หลักการพัฒนาที่ยั่งยืนได้ถูกนำมาเป็นรูปแบบการจัดการและการวางแผนสิ่งแวดล้อมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติเป็นแนวทางการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนา จะเป็นการชะลอหรือยับยั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม หลักการแนวความคิดนี้ได้นำไปสู่การจัดตั้งองค์การด้านสิ่งแวดล้อมของสหประชาชาติขึ้น คือ The United Nations Environment program (UNPE) และกองทุนสิ่งแวดล้อมขึ้น (Environment Fund) ต่อมาสหประชาชาติได้ตั้งคณะกรรมการโลกในเรื่องสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาขึ้น (World Commission on Environment and Development : WCED) คณะกรรมการนี้ได้ถูกจัดตั้งขึ้นใน ค.ศ. 1984 ชื่อว่า "Brundt land Report" มีหน้าที่ทำการศึกษาในเรื่องการสร้างสมดุลระหว่างสิ่งแวดล้อมกับการพัฒนาได้กล่าวถึงวิกฤตการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (The United Nations Conference on Environment and Development : UNCED) หรือที่เรียกว่า "Earth Summit" ที่กรุงริโอ เดอจาเนโร (Rio De Janeiro) ประเทศบราซิล ในเดือนมิถุนายน ค.ศ.1992 โดยมีผู้นำประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมประชุมมากถึง 179 ประเทศ และได้เข้ารับหลักการแสดงถึงการยอมรับของหลักการแนวความคิดในการประชุมของสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา อันเป็นหลักการที่สำคัญของแนวความคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

เมื่อได้พิจารณาถึงแนวความคิดของหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนแล้วพบว่าการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อความอยู่ดีกินดีของประชาชนภายในประเทศจะพัฒนาในลักษณะคู่ขนานไปกับการให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองสิทธิและประโยชน์ของประชาชนไปพร้อมกัน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ เป็นการพัฒนาที่ให้ความสำคัญต่อ

สิทธิและประโยชน์ของประชาชน ไม่ใช่การพัฒนาด้านเศรษฐกิจแต่เพียงด้านเดียว ไม่ให้ความสำคัญต่อสิทธิและประโยชน์ของประชาชน ซึ่งประโยชน์ในที่นี้จะมีความหมายรวมถึงสิทธิในการที่จะมีสถานที่อยู่อาศัย การดำรงชีพ โดยปราศจากสิ่งแวดล้อมที่เป็นมลพิษ ประชาชนมีความสุข ไม่เกิดปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหาแหล่งเสื่อมโทรม ปัญหาขยะตกค้าง เนื่องจากจำนวนเจ้าหน้าที่จัดเก็บของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไม่เพียงพอ เป็นต้น หากมีการวางแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างถูกต้องและถูกวิธีแล้วปัญหามลพิษจะได้รับการแก้ไขไม่ส่งผลกระทบต่อสังคม ประชาชนได้รับความปลอดภัยในการพักอาศัยท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่ปราศจากมลพิษ

**1.2 หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle : PPP)** หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายเป็นแนวความคิดที่ได้นำเอาผู้ที่ก่อมลพิษ หรือผู้ที่ได้สร้างปัญหามลพิษให้เกิดขึ้นได้เข้ามีส่วนรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้มีส่วนก่อให้เกิดขึ้น แนวความคิดพื้นฐานที่สำคัญของหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เกิดจากมุมมองที่ว่า "มนุษย์ทุกคนย่อมมีสิทธิอย่างสมบูรณ์ที่จะได้อาศัยอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดี" และมีจุดยืนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ที่ต้องการให้ผู้คนในสังคมปรับเปลี่ยนวิถีคิด วิถีการดำรงชีวิต และวิธีการผลิต เพื่อนำไปสู่การไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม หรือทำลายน้อยที่สุดที่จะทำให้กระบวนการบริโภคและกระบวนการผลิตสามารถดำรงอยู่ และเอื้อประโยชน์ให้แก่ประชาชนในรุ่นปัจจุบันและประชาชนรุ่นต่อ ๆ ไป หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายเป็นวิธีการหนึ่งที่ลดภาระของภาครัฐในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งแต่เดิมก่อนนั้นผู้ก่อปัญหาด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อมไม่ต้องมีส่วนเข้ามารับผิดชอบต่อในการแก้ไขแต่อย่างใดปล่อยให้เป็นการระงับที่ภาครัฐซึ่งมีข้อจำกัดในด้านงบประมาณและบุคลากร เพียงฝ่ายเดียวเป็นผู้ทำหน้าที่แก้ไข ส่งผลให้ปัญหาสิ่งแวดล้อมและ

มลพิษไม่ประสบความสำเร็จ ปัญหามลพิษและสิ่งแวดลอมจึงไม่หมดสิ้นไปเกิดการตกค้างของมลพิษสร้างความเสียหายและเกิดผลกระทบในวงกว้างต้องใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหา ขณะเดียวกันความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมิได้จำกัดอยู่เฉพาะความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เท่านั้น แต่อาจรวมไปถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือสิทธิ อย่างใดอย่างหนึ่งของบุคคลอื่นก็ได้ เช่น การระบายน้ำเสียอาจเป็นเหตุให้สัตว์เลี้ยงตาย เป็นต้น

หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายนับว่ามีความเหมาะสมที่นำมาปรับใช้ในการแก้ไขปัญหา มลพิษและสิ่งแวดลอมที่นำเอาหลักผู้ก่อมลพิษหรือสร้างปัญหามลพิษเข้ามามีส่วนรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้นแทนที่จะผลักภาระปล่อยให้เป็นหน้าที่ของภาครัฐแต่เพียงฝ่ายเดียวในการแก้ไขปัญหาที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้นแต่ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้ได้รับประโยชน์แต่กลับไม่มีหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้นแต่อย่างใด ดังนั้นการนำเอาผู้ก่อมลพิษเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้นจึงเท่ากับเป็นจัดระเบียบในสังคมให้เกิดความชอบธรรมเป็นธรรมที่ต้องรับผิดชอบร่วมกันในการแก้ไขปัญหาและสิ่งแวดลอมส่งผลให้การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศดำเนินไปได้โดยไม่ทำลายสิ่งแวดลอมหรือเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยไม่สร้างปัญหามลพิษและสิ่งแวดลอม

**2. การเพิ่มขึ้นของรถยนต์** ปัจจุบันจำนวนรถยนต์ภายในประเทศมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นประกอบกับรัฐบาลได้มีโครงการรถคันแรกที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนที่ไม่เคยมีรถยนต์เป็นของตัวเองได้มีโอกาสซื้อรถยนต์ใหม่คันแรกที่เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่สะดวกสบายขึ้นโครงการนี้มีการตั้งเป้าว่าจะมีผู้เข้าร่วมโครงการ 5 แสนรายแต่มีผู้ใช้สิทธิสูงเกิน

เป้าหมายมากโดยกรมสรรพสามิตระบุว่าผู้มีมาใช้สิทธิ 1.25 ล้านรายโดยแยกเป็นรถยนต์นั่ง 7.39 แสนคัน รถยนต์กระบะ 2.58 แสนคัน รถยนต์ที่มีกระบะ หรือดับเบิลแค็บ 2.57 แสนคัน จากสถิติจำนวนรถยนต์ตามกฎหมายรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ทั่วประเทศมีจำนวนทั้งสิ้นจำนวน 32,476,977 คัน แบ่งเป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จำนวน 31,439,643 คัน รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกจำนวน 1,037,334 คัน การที่จำนวนรถยนต์มีปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น ภาครัฐยังขาดมาตรการกำหนดแนวทางการมีส่วนร่วมที่จะนำเอาองค์กรเอกชน ประชาชน ที่เป็นผู้ผลิตและเป็นผู้บริโภคเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาที่ก่อกำเนิดจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วขณะที่ภาครัฐเป็นองค์เดียวที่ต้องทำหน้าที่ในการวางแผนพร้อมกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ก่อกำเนิดขึ้นโดยใช้งบประมาณของภาครัฐ หากภาครัฐได้ให้ความสำคัญต่อปัญหาดังกล่าวพร้อมนำเอาหลักการมีส่วนร่วมขององค์กรเอกชน ประชาชนเข้ามาทำหน้าที่ประสานสร้างความต่อเนื่องในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาแล้ว ระบบเศรษฐกิจ สังคมจะเกิดความเป็นธรรม สร้างความมั่นคงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและอุตสาหกรรมของประเทศโดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสร้างความเข้าใจวางแผนการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหามลพิษและสิ่งแวดลอมตามมาในภายหลังทรัพยากรที่ถูกนำไปใช้นั้นจะต้องไม่ถูกทำลายและหมดสิ้นไปจากการที่มนุษย์ได้เข้าไปใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาตินั้น

**2.1 มลพิษจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว** ซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วบางส่วนถูกนำไปคัดแยกออกเป็นชิ้นส่วนอะไหล่มีสอง สำหรับส่วนที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้จะ

ถูกทิ้งปะปนกับขยะทั่วไปออกมาสู่สถานที่ทิ้งขยะสาธารณะโดยขาดกระบวนการคัดแยกและการป้องกันแต่อย่างใด ซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วเหล่านี้ไม่สามารถย่อยสลายตัวเองได้ตามธรรมชาติ เช่น ยางรถยนต์ กระจก รถยนต์ แบตเตอรี่ เป็นต้น หากไม่มีระบบการจัดการและการบริหารที่ถูกต้องถูกวิธีแล้วจะกลายเป็นแหล่งมลพิษที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพประชาชน ภาพลักษณ์ประเทศ และเศรษฐกิจของประเทศ อีกทั้งยังเป็นแหล่งกำเนิดของละอองขนาดเล็กที่มีสารอันตรายปนเปื้อนเมื่อประชาชนสูดดมเข้าไปจะได้รับอันตรายจากสารพิษ และยังเป็นแหล่งปนเปื้อนสารพิษต่าง ๆ

**2.2 ผลกระทบและมลพิษจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว** มลพิษที่เกิดจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วที่เพิ่มมากขึ้นตามทิศทางการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ก่อให้เกิดมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมตามมาอย่างมากมาในที่นี่จะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (1) ผลกระทบต่อสังคม ซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วซึ่งถูกทิ้งออกมายังสถานที่ทิ้งขยะสาธารณะทำให้เกิดผลกระทบต่อสังคมด้านการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติได้ลดน้อยลงเกิดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจรายได้ของประชาชนลดน้อยลง (2) ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต ในด้านชีวอนามัยและการดำรงชีพของประชาชนอยู่ท่ามกลางมลพิษที่ปนเปื้อนจากสารพิษ เช่น ได้รับสารพิษที่ปนเปื้อนในอากาศจากการสูดดมอากาศ หรือการสัมผัสทางผิวหนัง (3) ผลกระทบทางชีวภาพ เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศทั้งทางบกทางน้ำ ระบบนิเวศจะทำให้สิ่งมีชีวิตทั้งพืชและสัตว์ตลอดจนจุลินทรีย์ที่อาศัยอยู่บนบกได้รับการปนเปื้อนสารพิษส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศรวม เช่น พืชที่ได้รับการปนเปื้อนเมื่อสัตว์มากินก็ได้รับสารพิษที่ปนเปื้อน เมื่อมนุษย์หรือสัตว์มาบริโภคก็ได้รับสารพิษนั้นสะสมเข้าไปในร่างกายตามไปด้วย นอกจากผลกระทบตามข้างต้น

แล้วการขาดระบบการจัดการเกี่ยวกับซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วยังส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศในด้านการท่องเที่ยวอีกด้วย

## มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

สำหรับในส่วนที่ 3 นี้จะเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยกับต่างประเทศโดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษของประเทศไทย สำหรับในส่วนของประเทศไทย คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 สำหรับในต่างประเทศ คือ กฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ (Law on Recycling of End-of-Life Vehicles (ELV Recycling Law) ของประเทศญี่ปุ่น

**1. การควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์จากแหล่งกำเนิด** ประเทศไทยปัจจุบันมีพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายแม่บทที่ใช้บังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในลักษณะขององค์รวม คือ ถ้ามีกฎหมายเฉพาะกำหนดเอาไว้แล้วก็บังคับตามกฎหมายเฉพาะพระราชบัญญัติและส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะนำไปใช้ในกรณีที่เกิดช่องว่างทางกฎหมายหรือที่กฎหมายเฉพาะไม่ได้บัญญัติเอาไว้เพื่อให้กฎหมายมีผลบังคับและเกิดผลในทางปฏิบัติ

**1.1 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535** เป็นกฎหมายที่เสริมกฎหมายเฉพาะให้เกิดผลบังคับในทางกฎหมายในกรณีที่กฎหมายเฉพาะมีข้อขัดข้องในการบังคับใช้กฎหมาย สำหรับการแก้ไขปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมนั้นพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.

2535 ได้กำหนดเอาไว้ดังนี้

**(1) มาตรฐานการควบคุมมลพิษ**

เป็นวิธีการควบคุมการปล่อยของเสียออกจากแหล่งกำเนิดสู่สิ่งแวดล้อมให้อยู่ในมาตรฐานที่กำหนดซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตาม แบ่งได้ 2 กรณี ดังนี้

**(1.1) แหล่งกำเนิดมลพิษที่**

**ถูกควบคุมการปล่อยทิ้งของเสีย** การควบคุมการปล่อยทิ้งของเสียออกสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้งเกิดขึ้นเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ประกาศกำหนดแหล่งมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยของเสียออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือออกสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้งให้ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดไว้

**(1.2) แหล่งกำเนิดมลพิษที่**

**ไม่ถูกควบคุมการปล่อยทิ้งของเสีย** สำหรับพื้นที่ซึ่งไม่ถูกควบคุมการปล่อยทิ้งของเสียหรือเจ้าของเสียออกนอกเขตที่ตั้งนั้นเจ้าของหรือผู้ครอบครองมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการควบคุมมลพิษที่กฎหมายอื่นกำหนดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 สำหรับท้องที่ซึ่งส่วนราชการได้จัดให้มีระบบการกำจัดของเสียรวมเอาไว้ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ส่งมลพิษของตนไปกำจัด ณ ระบบกำจัดของเสียรวมโดยต้องเสียค่าบริการตามอัตราที่กฎหมายกำหนด ส่วนในท้องที่ซึ่งส่วนราชการไม่ได้จัดให้มีระบบของเสียรวมไว้ให้และไม่มีผู้ได้รับอนุญาตให้บริการรับกำจัดของเสียอยู่ในพื้นที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นโดยคำแนะนำของเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษมีอำนาจกำหนดวิธีการชั่วคราวขึ้นมาใช้ในการกำจัดของเสียได้ตามความเหมาะสมตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 75 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

**(1.3) วัตถุประสงค์ของการ**

**กำหนดมาตรฐานการควบคุมมลพิษ** เป็นวิธี

การกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองมลพิษต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดซึ่งจะเกิดขึ้นเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ประกาศกำหนดแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยของเสียออกสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้งที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดขึ้นรวมถึงต้องได้มาตรฐานการควบคุมมลพิษที่ผู้ว่าราชการจังหวัดได้ประกาศกำหนดเขตควบคุมมลพิษด้วยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

**(1.4) หลักเกณฑ์การกำหนด**

**มาตรฐานควบคุมมลพิษ** ตามแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-พ.ศ.2559 โดยการนำเสนอของคณะรัฐมนตรีและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2539 ได้ประกาศกำหนดแหล่งกำเนิดมลพิษที่ต้องควบคุมการปล่อยของเสียอันตรายออกสู่สิ่งแวดล้อมและมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด โดยกำหนดบทบังคับ หลักเกณฑ์ให้อื้ออำนาจต่อการสนับสนุนการมีส่วนร่วมของเอกชนในการจัดการของเสียอันตราย โดยพิจารณาคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง

**2. การควบคุมซากและชิ้นส่วน**

**รถยนต์ของต่างประเทศ** ประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีซากและชิ้นส่วนรถยนต์เหลือใช้ที่เรียกว่า Automobiles Shredder Residues : ASR ประมาณ 180 กิโลกรัมต่อรถหนึ่งคัน ส่วนใหญ่ประกอบด้วย พลาสติก กระดาษ เหล็ก ทองแดง อลูมิเนียม และของเสียที่เป็นพิษ เช่น ตะกั่ว Hexachromium และ Cadmium ซึ่งประเทศญี่ปุ่นเห็นว่า ELV ที่ถูกต้องคือการเลือกชิ้นส่วนที่สามารถนำไปใช้ใหม่ได้และจัดการกับสารพิษที่เหลืออย่างถูกวิธีเพื่อเป็นการป้องกันการทิ้ง ASR เช่น Fluorocarbons (เป็นก๊าซชนิดหนึ่งในกลุ่ม Green House Gas ที่ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อน)

ร่อน) ซึ่งประเทศญี่ปุ่นได้ตั้งเป้าหมายที่จะทำ ASR Recycling ร้อยละ 70 และ ELV Recycling ร้อยละ 95 ภายในสิ้นปี 2015 ในส่วนนี้ขอเสนอการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น คือ กฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ (Law on Recycling of End-of Life Vehicles (ELV Recycling Law)) ซึ่งมีแนวทางในการควบคุม ดังนี้

**3. ควบคุมโดยกำหนดความรับผิดชอบร่วมกันของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์** ประเทศญี่ปุ่นได้บัญญัติกฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ขึ้นเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2002 ซึ่งวัตถุประสงค์ของกฎหมายจะกำหนดบทบาทความรับผิดชอบร่วมกันของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ สร้างระบบรีไซเคิล (Recycle) ส่งเสริมให้นำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์กลับมาใช้ใหม่ลดการกำจัดขั้นสุดท้ายกำหนดให้มีระบบการจัดทำใบอนุญาตสำหรับธุรกิจการรีไซเคิลซากและชิ้นส่วนรถยนต์ในการกำหนดความรับผิดชอบร่วมกัน สำหรับธุรกิจที่ไม่ได้รับอนุญาตจะประกอบกิจการรีไซเคิลไม่ได้ กฎหมายฉบับนี้ได้อำนาจแก่หน่วยงานท้องถิ่นคือ ผู้ว่าราชการจังหวัด หรือนายกเทศมนตรีเป็นผู้มีอำนาจและหน้าที่ในการพิจารณาออกใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการรีไซเคิล สำหรับการกำหนดความรับผิดชอบร่วมกันของธุรกิจที่เกี่ยวข้องจะมีสาระสำคัญ ดังนี้

**(1) การควบคุมซากรถยนต์** รถยนต์สั้ลล์ทุกคัน (ไม่รวมรถยนต์ลากจูงขนาดใหญ่, รถยนต์เล็ก, รถจักรยานยนต์) โดยกฎหมายกำหนดว่า เมื่อรถยนต์ครบกำหนดอายุการใช้งานแล้วจะเป็นของเสีย

**(2) กำหนดบทบาทและหน้าที่ร่วมกันของฝ่ายที่เกี่ยวข้อง**

(2.1) ผู้ผลิตและผู้นำเข้ามีหน้าที่รับคืนซากรถยนต์หรือชิ้นส่วนที่ตนผลิตหรือนำเข้าและเอาซากรถยนต์หรือชิ้นส่วนนั้นไปทำการรีไซเคิลเพื่อนำเอามาใช้ใหม่ สำหรับชิ้นส่วนที่ไม่สามารถทำการรีไซเคิลได้จะต้องนำไปทำลาย

(2.2) กำหนดให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดซากและชิ้นส่วนรถยนต์ต้องจัดทำทะเบียนการจัดเก็บและการกำจัดเพื่อทำการจัดเก็บภาษี และจัดระบบใบอนุญาตสำหรับธุรกิจการผลิตและจำหน่ายรถยนต์เพื่อสร้างบทบาทกำหนดความรับผิดชอบร่วมกัน สำหรับธุรกิจที่ไม่ได้รับอนุญาตจะประกอบกิจการไม่ได้

(2.3) ราชการส่วนท้องถิ่นโดยผู้ว่าราชการจังหวัดหรือนายกเทศมนตรีเป็นผู้มีอำนาจและหน้าที่ในการพิจารณาออกใบอนุญาตให้แก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการรีไซเคิลซากชิ้นส่วนรถยนต์

(2.4) ผู้บริโภคหรือเจ้าของรถยนต์จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าธรรมเนียมการกำจัดร่วมกันกับผู้ผลิต

**4. การควบคุมด้วยการกำหนดหน้าที่ของผู้ผลิต** กฎหมายรีไซเคิลซากและชิ้นส่วนรถยนต์กำหนดให้ผู้ผลิตมีหน้าที่รับผิดชอบต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) ผู้ผลิตมีหน้าที่รับคืนซากรถยนต์ที่ตนเป็นผู้ผลิตจากผู้บริโภคเพื่อนำกลับไปทำการรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่สำหรับส่วนที่ทำการรีไซเคิลไม่ได้ต้องนำไปทำลาย

(2) จัดตั้งศูนย์รับคืนซากรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์

(3) ผู้ผลิตต้องจดทะเบียนต่อผู้ว่าราชการจังหวัดหรือนายกเทศมนตรี

(4) ผู้ผลิตรถยนต์จะเป็นผู้กำหนดค่าธรรมเนียมการรีไซเคิล สำหรับรถยนต์แต่ละชนิดจำนวนถูกลม nirภัย และไม่ว่าจะมีเครื่องปรับอากาศหรือไม่ก็ตาม โดยจะคิดเริ่มต้นจาก 6,000 เยน ถึง 18,000 เยน สำหรับเจ้าของรถยนต์ซึ่งเป็นผู้บริโภคจะต้องชำระค่าธรรมเนียม 380 เยน ในครั้งแรกที่ซื้อรถใหม่ และต้องจ่าย 480 เยน เมื่อเลิกใช้รถยนต์ และต้องจ่ายค่าธรรมเนียมอีก 230 เยน สำหรับการกำจัดซากรถยนต์ที่เลิกใช้ชิ้น

ประเทศญี่ปุ่นได้บัญญัติกฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ขึ้นเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2002

และบังคับอย่างค่อยเป็นค่อยไปในเดือนมกราคม 2003 บังคับใช้อย่างจริงจังในเดือนมกราคม 2005 ประเทศญี่ปุ่นจึงมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งเป็น การควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษประเภทที่มีแหล่งกำเนิดมลพิษแน่นอน Point source

### บทวิเคราะห์ประเด็นกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

ประเทศไทยมีกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอยู่หลายฉบับ ซึ่งในที่นี้จะขอวิเคราะห์หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่สิ้นสุดการใช้งานแล้วเฉพาะพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ดังนี้

**1. การกำหนดแหล่งควบคุมมลพิษ**  
สำหรับหลักเกณฑ์การกำหนดแหล่งมลพิษคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 จะเป็นองค์กรหรือหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ในทางวิชาการกำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์ทางวิทยาศาสตร์ของแหล่งมลพิษที่ต้องถูกควบคุมภายใต้ความสามารถเป็นไปในทางสังคมและเศรษฐกิจ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

จากการศึกษาพบว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นองค์กรที่กำหนดแหล่งมลพิษที่ต้องควบคุมและกำหนดมาตรฐานในเรื่องคุณภาพของสิ่งแวดล้อมที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เพื่อให้ได้มาตรฐานก่อนที่จะนำเอาของเสียออกจากแหล่งกำเนิดสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้งเพื่อควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษและป้องกันไม่ให้เกิดปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมสำหรับการ

กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานแหล่งมลพิษที่ต้องถูกควบคุม พบว่าสภาพบังคับในการกำหนดแหล่งควบคุมมลพิษจะเกิดขึ้นต่อเมื่อได้มีประกาศกำหนดแหล่งควบคุมมลพิษก่อนตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 55 และมาตรา 69 อย่างไรก็ตามแม้จะมีประกาศตามหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติในมาตรา 55 และมาตรา 69 แล้วก็ตาม เนื่องจากบทลงโทษแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษก็ไม่เกิดความเกรงกลัวที่จะต้องปฏิบัติตามแต่อย่างใดเนื่องจากบทกำหนดสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนนั้นกำหนดไว้เล็กน้อยสำหรับการลงโทษทางอาญา และโทษปรับ ดังนั้น สภาพบังคับทางกฎหมายจึงไม่เกิดผลในทางปฏิบัติ

### 2. มาตรฐานแหล่งควบคุมมลพิษ

มาตรฐานแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดไว้ในมาตรา 55 จะมีผลบังคับหลังจากที่ได้ประกาศกำหนดประเภทแหล่งมลพิษที่ต้องถูกควบคุมการปล่อยของเสียออกสู่สาธารณะหรือออกสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ก่อน ดังนั้นหากไม่มีการประกาศกำหนดแหล่งมลพิษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 69 แล้ว สภาพบังคับของกฎหมายก็ไม่มีผลบังคับแต่อย่างใด

จากการศึกษาพบว่า การควบคุมมลพิษให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานจากแหล่งกำเนิดตามที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 มาตรา 55 บัญญัติไว้นั้นจะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อได้ประกาศตามบทบัญญัติมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เสียก่อน ดังนั้น หากไม่มีการประกาศตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 69 แล้ว เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษยังไม่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายแต่อย่างใด ขณะเดียวกันแม้จะได้มีประกาศตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 69 แล้วก็ตาม เมื่อมาตรา 69 ขาดมาตรการลงโทษด้านอาญาซึ่ง

เป็นบทบังคับสำหรับใช้ลงโทษแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่เคลื่อนย้ายหรือหลีกเลี่ยงไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดทำให้ไม่สามารถป้องกันควบคุมการเคลื่อนย้ายมลพิษจากแหล่งกำเนิดได้อย่างทั่วถึง ดังนั้นการที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ขาดมาตรการบังคับในด้านอาญาจึงทำให้กระบวนการควบคุมการเคลื่อนย้ายมลพิษจากแหล่งกำเนิดหรือหลีกเลี่ยงที่จะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่เกิดผลในทางปฏิบัติ และการขยายตัวของแหล่งกำเนิดมลพิษก็ยังคงมีอยู่ต่อไป

**3. เปรียบเทียบมาตรการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานของประเทศไทยกับต่างประเทศ** ซึ่งมีมาตรการในการควบคุมซากรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่สิ้นสุดการใช้งานแล้วที่แตกต่างกัน คือ

**(1) การควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วจากแหล่งกำเนิด** สำหรับประเทศไทยยังขาดรูปแบบและกระบวนการการควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว ประกอบกับประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนาจึงยินยอมให้มีการนำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วนำมาใช้หรือนำมาจำหน่ายได้ในลักษณะของอะไหล่มือสองซึ่งอาจไม่ปลอดภัยเนื่องจากการเสื่อมสภาพของชิ้นส่วน

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยได้ใช้มาตรการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดโดยวิธีการประกาศกำหนดแหล่งกำเนิดมลพิษเสียก่อน จึงไม่สามารถป้องกันปัญหามลพิษที่เกิดจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ดังนั้นควรส่งเสริมให้มีการนำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วมาทำการรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) เป็นการสร้างสังคมของการใช้หมุนเวียนขึ้นเพื่อเป็นการป้องกันปัญหามลพิษที่เกิดจากซาก

และชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง

**(2) การกำจัดซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว** ในประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศพัฒนาแล้วได้นำวิธีการรีไซเคิลซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วเป็นวิธีการควบคุมและกำจัดซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วโดยกำหนดบทบาท ความรับผิดชอบร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรถยนต์เริ่มตั้งแต่ผู้ผลิตจนถึงผู้บริโภคซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้ายด้วยการนำเอาหลักการมีส่วนร่วมเข้ามากำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายเป็นการสร้างระบบรีไซเคิลหรือสร้างสังคมของการใช้หมุนเวียนส่งเสริมให้มีการนำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่สิ้นสุดการใช้งานแล้วนำกลับมาใช้ใหม่เป็นความแตกต่างและเป็นเรื่องใหม่ในสังคมของประเทศไทยเนื่องจากประเทศไทยยังขาดรูปแบบของการส่งเสริมให้นำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่สิ้นสุดการใช้งานแล้วนำมาทำการรีไซเคิลเพื่อกลับมาใช้งานใหม่ (Recycle) อย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมอันเป็นความแตกต่างจากประเทศญี่ปุ่นที่เป็นประเทศอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ที่ได้กำหนดบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องไว้จนประสบผลสำเร็จ

จากการศึกษาพบว่า ประเทศไทยยังขาดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการรีไซเคิลซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่สิ้นสุดการใช้งานแล้วเพื่อนำกลับมาใช้งานใหม่ (Recycle) ให้เกิดผลในทางรูปธรรมและทางปฏิบัติอย่างจริงจัง เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับจำนวนปริมาณของรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นจึงสมควรส่งเสริมให้เกิดกระบวนการรีไซเคิลซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่สิ้นสุดการใช้งานแล้วเพื่อนำกลับมาใช้งานใหม่ (Recycle) พร้อมนำรูปแบบการจดทะเบียนผู้ผลิตและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการรีไซเคิล (Recycle) มากำหนดความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายเพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่ม

มากขึ้นตามแบบอย่างของประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศและใช้ภายในประเทศ เพื่อเป็นการป้องกันการเพิ่มขึ้นของซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็นแหล่งมลพิษให้หมดไปหรือลดน้อยลง

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายรวมถึงมาตรการอื่น ๆ ยังขาดกระบวนการส่งเสริมการนำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วมาหมุนเวียนใช้งานใหม่ (Recycle) มลพิษจากซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วได้รับการแก้ไขอย่างไม่ถูกต้องเหมาะสม ซึ่งหากได้ทบทวนวิเคราะห์ถึงแนวทางหรือมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวของต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับประเทศของเรา และใช้เป็นแบบอย่างในการพัฒนาประเทศ พบว่าประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดหน้าที่ของผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยผู้ผลิตมีหน้าที่รับคืนผลิตภัณฑ์ซึ่งตนเป็นผู้ผลิตและนำเข้า กำหนดอัตราค่าธรรมเนียม มีหน้าที่ตั้งศูนย์รับคืน และกำจัดชิ้นส่วนที่ไม่สามารถรีไซเคิล (Recycle) ได้ ส่วนผู้บริโภคมีหน้าที่ในการส่งคืนซากผลิตภัณฑ์ ณ สถานที่กำหนด รับผิดชอบค่าธรรมเนียมในการกำจัด สำหรับส่วนราชการมีหน้าที่ควบคุมและอนุญาตการประกอบกิจการ

เพื่อให้เกิดผลทางกฎหมาย ผู้เขียนจึงใคร่เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายในการส่งเสริมการนำเอาซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วมาหมุนเวียนใช้งานใหม่ (Recycle) ดังนี้

1. อาศัยอำนาจตามมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ได้ออกประกาศกำหนดแหล่งกำเนิดมลพิษที่ถูกควบคุมการเคลื่อนย้ายออกจากแหล่งที่ตั้งหรือออกสู่สิ่งแวดล้อม โดยการกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษตามที่ได้กำหนดระบุไว้ในประกาศมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดควบคู่ไปกับส่งเสริมให้เกิดการกระบวนการรีไซเคิล (Recycle) ซึ่งวิธีการนี้สามารถที่จะเปิดช่องให้ออกกฎหมายใหม่ได้

2. ควรเพิ่มบทลงโทษแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่ถูกประกาศกำหนดให้เป็นแหล่งมลพิษที่ถูกควบคุม แล้วไม่ปฏิบัติหรือหลีกเลี่ยงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายโดยทางแพ่งควรเพิ่มโทษปรับในอัตราสูงขึ้น ทางอาญาควรมีบทลงโทษจำคุกแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายกำหนด เป็นการป้องกันไม่ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหลีกเลี่ยงที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และเป็นการป้องกันการขยายตัวของแหล่งมลพิษ

3. บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจการผลิตรถยนต์ การซ่อมรถยนต์ การจำหน่ายซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว เนื่องจากการประกอบกิจการเหล่านี้ก่อให้เกิดแหล่งมลพิษที่สำคัญ โดยกำหนดหน้าที่ของผู้ผลิต ผู้บริโภค และส่วนราชการ ดังนี้

#### 3.1 ผู้ผลิต

(1) มีหน้าที่ต้องรับคืนซากและชิ้นส่วนรถยนต์ที่ตนเป็นผู้ผลิต จำหน่าย หรือนำเข้าเพื่อนำไปทำการรีไซเคิล (Recycle) เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ สำหรับส่วนที่ทำการรีไซเคิล (Recycle) ไม่ได้ ต้องนำไปทำลาย

(2) ผู้ผลิตต้องจัดตั้งศูนย์รับคืนซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

(3) ผู้ผลิตกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการรีไซเคิล (Recycle)

### 3.2 ผู้บริโภค

(1) รับผิดชอบค่าธรรมเนียมการกำจัดซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

(2) นำซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้วไปคืน ณ ศูนย์รับคืน

### 3.3 ภาครัฐ

(1) พิจารณาและออกใบอนุญาตให้แก่ธุรกิจการรีไซเคิล (Recycle) ซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

(2) กำหนดขั้นตอน รูปแบบวิธีการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประกอบการรีไซเคิล (Recycle)

4. ควรมีกฎหมายที่ควบคุมซากและชิ้นส่วนรถยนต์สี่ล้อทุกคัน (ไม่รวมรถยนต์ลากจูงขนาดใหญ่, รถจักรยานยนต์) โดยกำหนดให้เมื่อครบกำหนดอายุการใช้งานแล้วห้ามนำมาใช้และต้องส่งไปยังศูนย์รับคืนเพื่อนำกลับไปทำการรีไซเคิล (Recycle)

5. ควรมีกฎหมายกำหนดให้เฉพาะผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตเท่านั้นจึงจะสามารถประกอบกิจการรีไซเคิล (Recycle) ได้ สำหรับผู้ไม่ได้รับอนุญาตจะประกอบกิจการรีไซเคิล (Recycle) ไม่ได้ และผู้ประกอบการต้องมีหน้าที่ ดังนี้

(1) จัดทำทะเบียนการจัดเก็บ การกำจัดซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

(2) จัดทำระบบภาษีสำหรับการรีไซเคิลซากและชิ้นส่วนรถยนต์หลังสิ้นสุดการใช้งานแล้ว

## เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2547). *โครงการศึกษาเพื่อยกร่างกฎหมายว่าด้วยการจัดการของเสียอันตราย (รายงานฉบับสมบูรณ์)*. กรุงเทพฯ.สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เกษม จันทร์แก้ว.(2547). *การจัดการสิ่งแวดล้อมแบบผสมผสาน (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กลุ่มสถิติ การขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก (*Transport Statistics Sub-Division, Planning Division, Department of Land Transport*) <http://WWW.insure.co.th/stat/55> สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2556
- กฎหมายหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ (*Law on Recycling of End-of Life Vehicles (ELV Recycling Law)*) thai PR.NET มาตรการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งานของญี่ปุ่น (*End of Life Vehicle ELV*) <http://WWW.ryt9.Com/s/prg/310066> สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2556
- ประพจน์ คล้ายสุบรรณ. แนวคิด ทฤษฎี และหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องในคดีสิ่งแวดล้อม. วารสารวิชาการศาลปกครอง ปีที่ 7 ฉบับที่ 2 <http://WWW.admincourt.go.th/oo-web-09-academic/document/c> สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2556
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535. (2535, 4 เมษายน). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 109, ตอนที่ 37 ผู้จัดการออนไลน์ รัฐลอยตัว “รถคันแรก” ผู้ซื้อเตรียมตัวถูกยึด-จ่ายเพิ่ม ลูกค้านัดนัดมือ 2 รอคิวซื้อของถูก <http://WWW.manager.co.th> สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2556
- ราชพ ศรีศุภอรรถ.(2544).*การนำมาตรการทางเศรษฐศาสตร์มาใช้กฎหมายเพื่อป้องกันควบคุมและแก้ไข ปัญหา มลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม.วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ.:มหาวิทยาลัยรามคำแหง.*
- ศุภวุฒิ โมกข์เมธากุล.มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ศึกษากรณีลุ่มน้ำลำตะคองตอนล่าง (กม.ที่ 0-24) จังหวัดนครราชสีมา.วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ปีที่ 5 ฉบับที่ 1 ธ.ค.54-พ.ค.55
- สุนีย์ มัลลิกะมาลย์. (2542). *การบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพฯ. นิติธรรม.
- อำนาจ วงศ์บัณฑิต. (2545). *กฎหมายสิ่งแวดล้อม.กรุงเทพฯ. วิญญูชน.*
- อรรถกร เก่งพล, ธิดารัตน์ สลักคำ. *กระบวนการสนับสนุนการตัดสินใจในการนำชิ้นส่วนยานยนต์ไปใช้งานใหม่หลังหมดอายุการใช้งาน กรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์*. วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ปีที่ 21 ฉบับที่ 1 ม.ค.- 1 เม.ย.2554.
- Ged David. (2000). *Exploring Sustainable Development*. WorldBusiness Council for Sustainable Development (WBCSD) Global Scenarios 2000-2050. London: Summary Brochure.