

## บทที่ 3

### มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อมของต่างประเทศและประเทศไทย

ในการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผู้เขียนได้ศึกษาความแตกต่างของมาตรการทางกฎหมายของทั้งกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทยว่ามีความเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไรบ้าง โดยกฎหมายต่างประเทศที่ผู้เขียนศึกษา คือ สหภาพยุโรป และประเทศญี่ปุ่น ประกอบกับศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย โดยศึกษาตั้งแต่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะนำไปสู่การเสนอมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### 3.1 เกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ตามกฎหมายต่างประเทศ

##### 3.1.1 สหภาพยุโรป

ในสหภาพยุโรปแต่ละปีจะมีขยะที่เกิดจากซากรถยนต์ที่หมดอายุ (End of life vehicle : ELV) เป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง อัตราการครอบครองเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในทุกปี ซึ่งขยะเหล่านี้ควรได้รับการจัดการอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยมีการอภิปรายเรื่องการจัดการซากรถยนต์อย่างเหมาะสมเกิดขึ้นอย่างแพร่หลายในช่วงปี พ.ศ. 2533<sup>1</sup> จากความพยายามในการพัฒนาเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในการลดจำนวนและจัดการเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัดและคัดแยก ส่งผลให้มูลค่าของรถยนต์ที่หมดอายุลดลง ทำให้โดยลำพังเพียงกลไกตลาดจึงไม่อาจทำหน้าที่จัดการรถยนต์ที่หมดอายุได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อจัดการกับขยะที่เกิดขึ้น ปัญหาการทิ้งรถยนต์เก่าอย่างขาดการรับผิดชอบ และปัญหาการรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุอย่างไม่ถูกต้องซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หลังจากนั้นได้มีการกำหนดขอบเขตของปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไข จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2543 คณะกรรมาธิการสหภาพยุโรป

---

<sup>1</sup> วราพรรณ สีโกเมน. (2558). มาตรการทางกฎหมายในการหมุนเวียนซากรถกลับมาใช้ใหม่. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 44.

จึงได้จัดตั้งกฎหมายขึ้น คือ “กฎระเบียบว่าด้วยซากรถ (Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicle) หรือ ELV Directive” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณขยะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่หมดอายุให้สอดคล้องกันทั่วทั้งสหภาพยุโรป<sup>2</sup> ซึ่ง Directive เป็นรูปแบบหนึ่งของกฎหมายสหภาพยุโรปที่จะกำหนดเป้าหมายที่ประเทศสมาชิกจะต้องบรรลุผล และประเทศสมาชิกต้องแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายในของตนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้โดยมีอิสระที่จะกำหนดวิธีการด้วยตนเอง<sup>3</sup>

ระเบียบ ELV นี้ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ อันมีจุดมุ่งหมายสูงสุดเพื่อป้องกันของเสียจากรถยนต์ รวมถึงการใช้ซ้ำ การรีไซเคิล และการหมุนเวียนซากรถและชิ้นส่วนกลับมาใช้ใหม่ในรูปแบบอื่น ๆ เพื่อลดการทิ้งของเสีย อีกทั้งยังมุ่งปรับปรุงสมรรถนะด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการทั้งหลายที่เกี่ยวข้องตลอดวงจรชีวิตของรถยนต์นั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดการและบำบัดซากรถยนต์ โดยมีข้อกำหนดสำคัญหลายด้าน ได้แก่ การป้องกันการก่อของเสีย การเก็บรวบรวมซากรถยนต์ การบำบัดซากรถ เป้าหมายการใช้ซ้ำและนำทรัพยากรกลับคืน และการรวบรวมข้อมูลและเผยแพร่<sup>4</sup> ทั้งนี้ ระเบียบ ELV อยู่ภายใต้หลักการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นที่ให้อำนาจประเทศสมาชิคนำเงื่อนไขและหลักการของระเบียบ ELV ไปกำหนดเป็นข้อบังคับใช้ทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุให้สอดคล้องกับเงื่อนไขทางสภาพแวดล้อมของแต่ละประเทศ โดยให้มีผลบังคับใช้ภายในวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2545<sup>5</sup>

กฎหมายแห่งชาติหรือมาตรการใด ๆ ของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุที่จะได้บังคับใช้ภายใต้ข้อกำหนดจากรเบียบ ELV กฎหมายหรือมาตรการนั้นจะต้องทำให้มั่นใจได้ว่า

1) เพื่อให้ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากรถยนต์ที่หมดอายุลงให้เหลือน้อยที่สุดและ

2) ประสานเข้ากับการดำเนินการที่ราบรื่นของตลาดและหลีกเลี่ยงการบิดเบือนความสามารถในการแข่งขันของบรรดากลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้อง

ระเบียบ ELV ตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต (extended producer responsibility : EPR) โดยกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องจัดตั้งระบบเครือข่ายในการเก็บ

<sup>2</sup> ธนา ภมรานนท์. (2560). *การจัดการรถยนต์ที่หมดอายุในประเทศไทย: มุมมองและข้อเสนอแนะเชิงสถาบัน*. วิทยาลัยเศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 34.

<sup>3</sup> วราพร สีโกเมน. *อ่าวแล้ว เจริญรอดที่ 1*. หน้า 44.

<sup>4</sup> วราพร สีโกเมน. *อ่าวแล้ว เจริญรอดที่ 1*. หน้า 45

<sup>5</sup> ธนา ภมรานนท์. *อ่าวแล้ว เจริญรอดที่ 2*. หน้า 35.

รวบรวมซากรถยนต์ที่หมดอายุจากผู้ซื้อโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย (fee take back) เผยแพร่ข้อมูลทางเทคนิคที่จำเป็นสำหรับการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุอย่างถูกต้อง และรถยนต์ที่จะออกใหม่ต้องออกแบบและเลือกใช้วัสดุที่ง่ายต่อการนำทรัพยากรกลับมาใช้<sup>6</sup>

ระเบียบ ELV กำหนดประเภทของรถยนต์ที่อยู่ภายใต้ของระเบียบนี้ ซึ่งครอบคลุมเฉพาะรถใหม่และรถที่หมดอายุ รวมถึงชิ้นส่วนและวัสดุที่ใช้ในรถยนต์ที่ถูกควบคุม ซึ่งประเภทของรถยนต์ที่ระเบียบ ELV ครอบคลุม มีดังต่อไปนี้<sup>7</sup>

- 1) รถในพิกัด M1: รถยนต์นั่งส่วนบุคคลตั้งแต่ 4 ล้อขึ้นไป มีที่นั่งไม่เกิน 8 ที่นั่งนี้ ไม่รวมที่นั่งคนขับ)
- 2) รถในพิกัด N1: รถยนต์ตั้งแต่ 4 ล้อขึ้นไป ใช้สำหรับบรรทุกสัมภาระ ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน
- 3) รถยนต์สามล้อ แต่ไม่รวมจักรยานยนต์สามล้อ (ควบคุมเฉพาะการเก็บรวบรวมและการบำบัดซาก)
- 4) รถที่ใช้ในกิจพิเศษ เช่น รถคาราวาน และ รถพยาบาล เป็นต้น (ไม่ควบคุมในเรื่องการรีไซเคิล)

ทั้งนี้ ระเบียบ ELV ไม่ครอบคลุมถึงรถโบราณ ซึ่งเป็นรถที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ หรือรถที่มีค่าต่อนักสะสม หรือสำหรับพิพิธภัณฑ์

ระเบียบ ELV นี้ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุให้เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อป้องกันอันตรายจากของเสียของซากรถยนต์ รวมถึงการใช้ซ้ำ การรีไซเคิล และการหมุนเวียนซากรถและชิ้นส่วนของรถยนต์กลับมาใช้ใหม่ในรูปแบบอื่น ๆ เพื่อเป็นการลดการทิ้งของเสีย นอกจากนี้ยังมุ่งปรับปรุงสมรรถนะด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการทั้งหลายที่เกี่ยวข้องตลอดวงจรชีวิตของรถยนต์ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดการและบำบัดซากรถยนต์ โดยมีข้อกำหนดสำคัญหลายด้าน ได้แก่ การป้องกันการก่อให้เกิดของเสีย การเก็บรวบรวมซากรถยนต์ การบำบัดซากรถยนต์ เป้าหมายสำหรับการใช้ซ้ำและนำทรัพยากรกลับคืน และการรวบรวมข้อมูลและเผยแพร่ โดยในแต่ละด้านมีรายละเอียดเบื้องต้น ดังต่อไปนี้

- 1) การป้องกันการก่อให้เกิดของเสีย กล่าวคือ ประเทศสมาชิกจะต้องส่งเสริมให้ผู้ผลิตจำกัดการใช้สารอันตราย โดยต้องให้ความสำคัญและเอื้อให้เกิดการถอดหรือ ใช้ซ้ำและหมุนเวียน

<sup>6</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 2. หน้า 35.

<sup>7</sup> Nudjarin. (2561). *ระเบียบ ELV*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairohs.org/index.php/th/component/content/article/17-archieve/9-elv?showall=1&Itemid=146>. [2566, 2 กุมภาพันธ์].

ซากรถกลับมาใช้ใหม่ และพัฒนาการใช้วัสดุรีไซเคิลในผลิตภัณฑ์ให้มากขึ้น ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 (ค.ศ. 2003) ชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์ที่จะเข้าสู่ตลาดรถยนต์นั้นจะต้องปราศจากโลหะหนัก 4 ชนิด คือ ปรอท ตะกั่ว แคดเมียม และโครเมียมเฮกซะวาเลนต์ เว้นแต่จะเป็นการใช้ในการดำเนินการบางอย่างซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ตามที่กำหนดไว้<sup>8</sup>

2) การเก็บรวบรวมซากรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งานแล้ว มีการกำหนดหน้าที่แก่ฝ่ายเจ้าของรถยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ กล่าวคือ ฝ่ายผู้ประกอบการต้องสร้างระบบในการเก็บรวบรวมซากรถยนต์ทั้งหมดและจัดให้มีสถานเก็บรวบรวมอย่างเพียงพอ ในการที่จะดำเนินการยกเลิกทะเบียนการใช้รถยนต์ (deregister) ผู้บริโภคจะต้องใช้ใบรับรองการทำลาย (Certificate of destruction : CoD) ซึ่งเป็นหลักฐานรับรองว่าซากรถยนต์นั้นได้ถูกส่งมอบไปยังสถานบำบัดที่ได้รับอนุญาตแล้ว และในการส่งคืนซากรถยนต์ดังกล่าว ซึ่งผู้ครอบครองรถยนต์คนสุดท้ายจะไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ผู้ผลิตเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดหรือที่เป็นส่วนสำคัญในการดำเนินการนี้ โดยอาจมีการคิดค่าใช้จ่ายได้ก็ต่อเมื่อซากรถยนต์นั้นไม่มีส่วนประกอบสำคัญของรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเครื่องยนต์หรือตัวถังรถยนต์ หรือได้มีการเพิ่มขยะเข้ามาในซากรถยนต์ เว้นแต่ ซากรถยนต์ที่หมดอายุนั้นขาดชิ้นส่วนสำคัญหรือมีของเสียเพิ่มเติม โดยใช้ใบรับรองการทำลาย ซึ่งจะออกโดยผู้บำบัดที่ได้รับอนุญาต เป็นเอกสารหลักฐานให้กับผู้ครอบครองรถยนต์คนสุดท้ายใช้ยื่นประกอบการยกเลิกทะเบียน อย่างไรก็ตาม หากประเทศสมาชิกที่ไม่มีระบบการยกเลิกทะเบียนรถ (deregistration system) ก็จะต้องจัดให้มีระบบในลักษณะที่จะมีการแจ้งใบรับรองการทำลายไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเวลาที่ซากรถยนต์ถูกส่งต่อไปยังสถานที่บำบัดซากรถยนต์<sup>9</sup>

3) การบำบัดซากรถยนต์ได้มีการกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคขั้นต่ำที่จะต้องมีการดำเนินการไว้ในภาคผนวกของกฎระเบียบ ซึ่งขั้นตอนการบำบัดรถยนต์ที่หมดอายุจะกระทำได้โดยผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต (authorized treatment facility; ATF) เท่านั้น โดยผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจะต้องมีสถานที่เก็บรักษาและการดำเนินการเกี่ยวกับการบำบัดรถยนต์ที่หมดอายุตามมาตรฐาน ดังนี้<sup>10</sup>

(1) สถานที่เก็บรถยนต์ที่หมดอายุก่อนการบำบัด รวมถึงการเก็บรถยนต์ที่หมดอายุชั่วคราวด้วย จะต้องมียุทธรณ์ที่ที่เหมาะสมที่มีผิวที่น้ำซึมผ่านไม่ได้ พร้อมสถานที่เก็บรวบรวมสารที่อาจไหลหก และเครื่องถ่ายของเหลว (Decanter) เครื่องล้างและกำจัดไขมัน (Degreaser) และ

<sup>8</sup> วราพรณ สิริโกเมน. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 45-47.

<sup>9</sup> วราพรณ สิริโกเมน. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 45-47.

<sup>10</sup> ธนาภรณ์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 2. หน้า 36.

เครื่องมือสำหรับบำบัดน้ำ รวมถึงน้ำฝนจะต้องเป็นไปตามกฎระเบียบด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม<sup>11</sup>

(2) สถานที่บำบัดซากรถยนต์ที่หมดอายุ กล่าวคือ จะต้องเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมที่มีพื้นผิวที่น้ำซึมผ่านไม่ได้ พร้อมทั้งต้องมีสถานที่ที่เก็บรวบรวมสารที่อาจไหลหก เครื่องถ่ายของเหลว เครื่องล้างและกำจัดไขมัน มีสถานที่เก็บอะไหล่ที่รีไซเคิลออกมาที่เหมาะสม รวมถึงพื้นที่สำหรับเก็บชิ้นส่วนอะไหล่ที่เปื้อนน้ำมันซึ่งมีพื้นผิวที่น้ำซึมผ่านไม่ได้ กำหนดให้มีภาชนะสำหรับเก็บแบตเตอรี่ ฟิวเตอร์และตัวเก็บประจุที่มีสาร PCB/PCT มีถังเก็บที่เหมาะสมสำหรับเก็บรวบรวมของเหลวจากรถยนต์ที่หมดอายุ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ น้ำมันไฮดรอลิก น้ำหล่อเย็น น้ำยาป้องกันการเป็นน้ำแข็ง น้ำมันเบรก กรดจากแบตเตอรี่ ของเหลวในระบบปรับอากาศ และของเหลวอื่น ประกอบกับมีเครื่องมือสำหรับบำบัดน้ำรวมถึงน้ำฝน ที่เป็นไปตามกฎระเบียบด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม และจะต้องมีพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจัดเก็บซากรถยนต์ รวมถึงการป้องกันอันตรายจากไฟไหม้และการสูดมยางรถยนต์มากเกินไป<sup>12</sup>

(3) การปฏิบัติการบำบัดเพื่อลดมลพิษของรถยนต์ที่หมดอายุ กล่าวคือ มีการถอดแบตเตอรี่และถังน้ำมัน ถอดหรือปลดขบวนชิ้นส่วนที่อาจระเบิดได้ เช่น ถูกลมนิรภัย เป็นต้น ถอดและแยกเก็บกรดจากแบตเตอรี่ ของเหลวในระบบปรับอากาศ และของเหลวที่อยู่ในรถยนต์ที่หมดอายุ ยกเว้นกรณีที่จะนำชิ้นส่วนที่มีของเหลวกลับไปใช้ซ้ำ และมีการถอดชิ้นส่วนทั้งหมดที่ระบุว่ามีสารปรอทให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้<sup>13</sup>

(4) การปฏิบัติการบำบัดเพื่อส่งเสริมการรีไซเคิล โดยการถอดเครื่องฟอกไอเสีย ถอดชิ้นส่วนโลหะที่มีทองแดง อลูมิเนียม และแมงกานีส หากโลหะเหล่านี้จะไม่ถูกแยกแยกในกระบวนการบดตัด ถอดซากรถยนต์ และชิ้นส่วนพลาสติกขนาดใหญ่ เช่น กันชน แผงหน้าปัด ถังของเหลว เป็นต้น หากวัสดุเหล่านี้จะไม่ถูกแยกในกระบวนการบดตัด ในลักษณะที่ทำให้สามารถรีไซเคิลได้อย่างมีประสิทธิภาพ และถอดกระจกของรถยนต์<sup>14</sup>

(5) ในการเก็บรักษาต้องหลีกเลี่ยงการทำให้ชิ้นส่วนที่มีของเหลว หรือชิ้นส่วนและอะไหล่ที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้เกิดความเสียหาย<sup>15</sup>

<sup>11</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญครั้งที่ 2. หน้า 36.

<sup>12</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญครั้งที่ 2. หน้า 36.

<sup>13</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญครั้งที่ 2. หน้า 36.

<sup>14</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญครั้งที่ 2. หน้า 36.

<sup>15</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญครั้งที่ 2. หน้า 36.

ทั้งนี้ การดำเนินการบำบัดซากรถยนต์นั้นจะต้องได้รับอนุญาตหรือมีการขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการอนุญาตหรือขึ้นทะเบียนให้สามารถดำเนินการดังกล่าว ก็จะต้องพิจารณาถึงเงื่อนไขที่จำเป็นในการดำเนินการให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ข้างต้นนั่นเอง<sup>16</sup>

4) การหมุนเวียนซากรถยนต์กลับมาใช้ใหม่ ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ประเทศสมาชิกจะต้องบรรลุในอนาคตไว้ ดังนี้ ภายในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2549 (ค.ศ. 2006) อัตราการใช้ซ้ำและการคืนทรัพยากรสำหรับซากรถยนต์ทั้งหมดจะต้องเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ร้อยละ 85 และอัตราการใช้ซ้ำและรีไซเคิลจะต้องเพิ่มขึ้นเป็นอย่างน้อย ร้อยละ 80 ของน้ำหนักโดยเฉลี่ยต่อคันต่อปี และจะต้องเพิ่มขึ้นเป็นอย่างน้อย เป็นร้อยละ 95 และร้อยละ 85 ตามลำดับ ภายในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) เว้นแต่รถยนต์ที่ผลิตก่อนวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2523 (ค.ศ. 1980) อาจกำหนดเป้าหมายที่ต่ำกว่านี้ได้ แต่จะต้องมีอัตราการใช้ซ้ำและการคืนทรัพยากรสำหรับซากรถยนต์ทั้งหมดไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 และและอัตราการใช้ซ้ำและรีไซเคิลจะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 โดยน้ำหนัก<sup>17</sup>

5) การกำหนดรหัสมาตรฐาน (coding standards) และข้อมูลสำหรับการถอดรื้อ (dismantling information) กล่าวคือ ผู้ผลิตรถยนต์ร่วมกับผู้ผลิตชิ้นส่วน ต้องใช้รหัสมาตรฐานบ่งชี้ส่วนประกอบ เพื่อช่วยให้สามารถแยกประเภทชิ้นส่วนจากรถยนต์ที่หมดอายุเพื่อการนำกลับไปใช้ได้ง่ายขึ้น และผู้ผลิตต้องเผยแพร่ข้อมูลทางเทคนิคที่จำเป็นสำหรับการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุอย่างถูกต้อง แต่หากเป็นรถยนต์รุ่นใหม่ต้องเผยแพร่ข้อมูลภายใน 6 เดือนหลังจากรถยนต์ออกจำหน่าย<sup>18</sup>

6) การรายงานข้อมูลการจัดการซากรถยนต์ ตามระเบียบ ELV นั้น ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องรายงานข้อมูลในการจัดการรถยนต์ให้กับรัฐบาล เพื่อที่ประเทศสมาชิกจะได้จัดทำและรายงานผลการดำเนินการจัดการซากรถยนต์ดังกล่าว ส่งให้คณะกรรมการยุโรปทุก 3 ปี โดยเป็นข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนและวิธีการบำบัด การเปลี่ยนการออกแบบรถยนต์เพื่อให้สามารถนำทรัพยากรกลับมาใช้ นอกจากนี้ผู้ผลิตมีหน้าที่ในการให้ข้อมูลเหล่านี้แก่ผู้ซื้อเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม<sup>19</sup>

<sup>16</sup> วราพรธณ สิริโกเมน. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 47.

<sup>17</sup> วราพรธณ สิริโกเมน. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 47.

<sup>18</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 2. หน้า 37.

<sup>19</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 2. หน้า 37.

ต่อมา คณะกรรมาธิการสหภาพยุโรป ได้มีมติ ที่ 2002/525/EC และ 2005/438/EC แก้ไขเพิ่มเติมเอกสารแนบ ของระเบียบ ELV โดยมีการพิจารณากำหนดสารต้องห้ามและรายการวัสดุและชิ้นส่วนที่ยกเว้นในชิ้นส่วนยานยนต์ กำหนดหลักเกณฑ์ดังนี้<sup>20</sup>

1) ยอมให้มี ตะกั่ว ปรอท และ โครเมียมเฮกซะวาเลนซ์ ปนเปื้อนได้ไม่เกิน ร้อยละ 0.1 (1,000 ppm) โดยน้ำหนัก วัสดุเนื้อเดียวกัน (Homogeneous materials) และยอมให้มี แคดเมียมได้ไม่เกิน ร้อยละ 0.01 (100 ppm) โดยน้ำหนัก วัสดุเนื้อเดียวกัน โดยสารเหล่านี้ ไม่ได้ถูกใส่โดยเจตนา

2) ยอมรับค่าความเข้มข้น ตะกั่วในอลูมิเนียม ที่มีอยู่โดยไม่เจตนา สูงสุดร้อยละ 0.4 โดยน้ำหนัก

3) ยอมรับค่าความเข้มข้น ตะกั่วในทองแดง ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสารเสียดทาน (friction materials) ในผ้าเบรก (brake linings) ที่มีอยู่โดยไม่เจตนา สูงสุดร้อยละ 0.4 โดยน้ำหนัก จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2550

4) ยอมให้มีการใช้ชิ้นส่วนของยานยนต์ที่มีอยู่ในตลาดอยู่แล้ว ณ วันหมดเขตการยกเว้น โดยไม่มีขีดจำกัด เนื่องจากมาตรการ 4(2)(a) ไม่ครอบคลุมประเด็นนี้

5) ให้ยกเว้นอะไหล่ที่นำเข้าตลาดหลัง 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ที่ใช้สำหรับรถยนต์ที่นำเข้าตลาดก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 จากการปฏิบัติตามมาตรา 4(2)(a) โดยข้อยกเว้นนี้ไม่ใช้กับ ถ่วงล้อ แปรงถ่านสำหรับมอเตอร์ไฟฟ้า และ Brake linings เนื่องจากชิ้นส่วนเหล่านี้ ถูกกำหนดไว้ในหัวข้อเฉพาะแล้ว ระบบประกันความสอดคล้อง

อย่างไรก็ตาม ระเบียบ ELV ใช้หลักการประกันคุณภาพผลิตภัณฑ์โดยผู้ผลิต เพื่อเป็นหลักประกันความสอดคล้องต่อข้อกำหนดด้านสารต้องห้าม โดยกำหนดให้ผู้ผลิตต้องปฏิบัติตามระเบียบ 2009/1/EC ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมจาก 2005/64/EC โดยมีข้อกำหนดสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่<sup>21</sup>

1) การประเมินความสอดคล้องเรื่องการปลอดสารต้องห้ามตลอดสายโซ่การผลิต โดยอย่างน้อยจะต้องมีการควบคุมกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งระบุถึงการปลอดสารในเงื่อนไขหรือสัญญาการจัดซื้อ

2) จัดระบบและขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อสื่อสารข้อกำหนดไปยังพนักงานและผู้จัดหาสินค้าทุกรายที่เกี่ยวข้อง มีการตรวจติดตามและทำให้มั่นใจว่าผู้จัดหาสินค้าจะปฏิบัติตามข้อกำหนด

<sup>20</sup> Nudjarin. (2561). *ระเบียบ ELV*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairohs.org/index.php/th/component/content/article/17-archieve/9-elv?showall=1&Itemid=146>. [2566, 2 กุมภาพันธ์].

<sup>21</sup> Nudjarin. (2561). *ระเบียบ ELV*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairohs.org/index.php/th/component/content/article/17-archieve/9-elv?showall=1&Itemid=146>. [2566, 2 กุมภาพันธ์].

ที่ได้แจ้งไว้ ทำการตรวจสอบและยืนยันข้อมูลที่ได้รับจากผู้จัดหาสินค้า และสามารถตอบสนองอย่างทันท่วงที กรณีข้อมูลที่ได้รับ ซึ่งให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดเรื่องการปลอดสารต้องห้าม

3) ผู้ผลิตต้องมีระบบประกันคุณภาพ ตาม ISO9000/14000 หรือมาตรฐานการประกันคุณภาพอื่น

อาจกล่าวได้ว่า ระเบียบ ELV มีจุดมุ่งหมายที่จะทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ในการยินยอมปฏิบัติตามข้อกำหนดตามระเบียบ และแปรเปลี่ยนสาระสำคัญของระเบียบ ELV ไปเป็นกฎหมายแห่งชาติของประเทศสมาชิก โดยมีเป้าหมายสูงสุดคือการจัดการให้ขยะที่เกิดจากรถยนต์ที่หมดอายุเหลือน้อยที่สุด ยอมให้ขยะที่เหลือถูกนำไปฝังกลบได้ร้อยละ 5 จากน้ำหนักของซากรถยนต์ที่หมดอายุ<sup>22</sup>

ตามระเบียบ ELV ผู้ผลิต (producer) ต้องออกแบบรถยนต์ให้ง่ายต่อการถอดรื้อเพื่อประโยชน์ในการรีไซเคิลและใช้สารอันตรายให้น้อยที่สุด และเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นสำหรับการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุ เมื่อผู้ครอบครองรถยนต์คนสุดท้ายไม่ประสงค์ที่จะใช้รถยนต์คันนั้นอีกต่อไป ก็จะส่งมอบซากรถยนต์ที่หมดอายุนั้นให้กับผู้ประกอบการเก็บรวบรวม (collector) และผู้ครอบครองรถยนต์คนสุดท้ายก็จะได้รับมอบใบรับรองการทำลายเพื่อนำไปใช้ยกเลิกทะเบียน (deregistration) ต่อมาผู้ประกอบการถอดรื้อ (dismantler) ก็จะเริ่มทำการบำบัดและถอดรื้อแยกส่วนรถยนต์ที่หมดอายุตามมาตรฐานที่กำหนดในระเบียบ ELV โดยการแยกของเหลว และถอดแบตเตอรี่เพื่อนำไปรีไซเคิลและทำลาย การบำบัดเป็นไปเพื่อป้องกันการปนเปื้อนสารอันตรายในขั้นตอนของการบดตัด จากนั้นชิ้นส่วนที่สามารถนำกลับไปใช้ซ้ำเป็นอะไหล่สำรอง (spare-parts) เช่น เครื่องยนต์ ระบบเกียร์ เป็นต้น ก็จะถูกแยกออกเพื่อนำไปจำหน่าย และชิ้นส่วนที่สามารถนำกลับไปรีไซเคิล (dismantling parts for recycling) ก็จะถูกแยกออกเพื่อส่งต่อไปรีไซเคิล หลังจากการบำบัดและถอดรื้อก็มักจะเหลือซากรถยนต์ (hulk) ซึ่งจะถูกส่งไปสู่ขั้นตอนการบดตัดต่อไป โดยผู้ประกอบการบดตัด (shredder) จะเริ่มจากการคัดแยกส่วนประกอบเล็ก ๆ ที่สามารถนำไปรีไซเคิลได้ออกจากซากรถ เพื่อให้เหลือเศษซากรถจากการบดตัดน้อยที่สุด จากนั้นจึงเริ่มกระบวนการบดตัดแล้วคัดแยกวัสดุ เช่น เหล็ก อลูมิเนียม พลาสติก เป็นต้น เพื่อนำไปรีไซเคิลเป็นผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เศษซากที่เหลือจากการบดตัดที่เผาไหม้ได้ จะถูกคัดแยกออกเพื่อส่งไปเป็นเชื้อเพลิงหรือการนำทรัพยากรกลับคืนให้กับโรงงานอุตสาหกรรม เช่น โรงงานซีเมนต์ เป็นต้น และส่วนสุดท้ายคือ

<sup>22</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 2. หน้า 38.



เศษซากที่เหลือจากการบดตัดและคัดแยกจะถูกส่งไปฝังกลบ ทั้งนี้ ระเบียบ ELV กำหนดให้ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมและผู้ประกอบการถอดรื้อต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น<sup>23</sup>

จากข้อกำหนดของระเบียบ ELV เรื่อง การเก็บรวบรวมและรายงานข้อมูล ทำให้สามารถติดตามและประเมินผลการดำเนินการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุได้ว่าซากรถยนต์นั้น ได้รับการจัดการและบำบัดอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะเห็นได้ว่า ภายหลังจากการบังคับใช้ระเบียบ ELV ก่อให้เกิดการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพในการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุ โดยมีกรนำทรัพยากรกลับมาใช้ประโยชน์ด้วยการใช้ซ้ำและนำทรัพยากรกลับคืนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัญหาเกิดขึ้นเนื่องจากมีรถยนต์ที่หายไปจากระบบทะเบียน ซึ่งมีรถยนต์ที่ได้ทำการยกเลิกทะเบียน (deregistered) แต่ไม่มีใบรับรองการทำลาย (CoD) หรือมีการรายงานว่าถูกส่งออกไปนอกสหภาพยุโรป ซึ่งไม่มีข้อมูลหรือไม่สามารถทราบได้ว่ารถยนต์เหล่านี้ที่อาจจะเป็นรถยนต์ที่หมดอายุถูกจัดการอย่างไรบ้าง โดยส่วนใหญ่แล้วประเทศสมาชิกรายงานว่า รถยนต์ที่หายไปจากระบบทะเบียนนี้อาจจะยังถูกใช้งานอยู่แบบผิดกฎหมาย หรืออาจถูกส่งออกอย่างผิดกฎหมายเป็นรถยนต์ใช้แล้วไปจำหน่ายนอกสหภาพยุโรป หรืออาจจะเป็นรถยนต์ที่หมดอายุถูกจัดการอย่างผิดกฎหมายโดยผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับใบอนุญาต ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาทางสิ่งแวดล้อมตามมาได้ ดังนั้น เพื่อจัดการกับปัญหาดังกล่าว ประเทศสมาชิกจะต้องปรับปรุงในเรื่องของกฎหมายเกี่ยวกับกระบวนการทางทะเบียนรถยนต์ ปรับปรุงเรื่องการจัดการข้อมูลการส่งออกรถยนต์ การพิจารณาถึงการสร้างระบบการให้แรงจูงใจหรือบทลงโทษเกี่ยวกับการดำเนินการออก ใบรับรองการทำลายรถยนต์ที่หมดอายุ และการต่อต้านผู้ประกอบการที่ผิดกฎหมายโดยการเพิ่มการตรวจสอบอย่างเข้มงวดมากขึ้น<sup>24</sup>

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายของสหภาพยุโรปนั้น จะเห็นได้ว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คือ กฎระเบียบว่าด้วยซากรถ (Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicle) หรือ ELV Directive หรือเรียกว่า ระเบียบ ELV โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการจัดการซากรถยนต์อย่างถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งเป็นการลดของเสียที่จะเกิดขึ้นจากซากรถยนต์ พร้อมทั้งมีการกำหนดให้นำชิ้นส่วนที่ยังสามารถใช้ได้ให้กลับมาใช้ประโยชน์ต่อไป โดยระเบียบนี้ถือเป็นกฎหมายกลางของสหภาพยุโรปที่ประเทศสมาชิกจะต้องนำไปแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายในของตนให้สอดคล้องกับระเบียบนี้ โดยมีอิสระที่จะกำหนดวิธีการเป็นของตนเอง ทั้งนี้ ระเบียบ ELV ของสหภาพยุโรปมีการกำหนดขั้นตอนอย่างชัดเจนตั้งแต่ซากรถยนต์ที่สิ้นสุดการใช้งานและเริ่มเข้าสู่กระบวนการบำบัด โดยมีการกำหนด

<sup>23</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 2. หน้า 38.

<sup>24</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 2. หน้า 38-39.

ขั้นตอนตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางของการบำบัดว่าต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง ในขั้นตอนแต่ละขั้นตอนมีผู้ใดเกี่ยวข้องในการจัดการบ้าง ซึ่งเป็นการกำหนดขั้นตอนอย่างครบวงจร ทั้งนี้ ระเบียบ ELV ได้มีการนำหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต (Extended Producer Responsibility: EPR) เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของของระเบียบด้วย โดยการกำหนดให้ผู้ผลิตต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดการซากรถยนต์ และเปิดเผยข้อมูลทางเทคนิคที่สำคัญในการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุด้วย จะเห็นได้ว่า ระเบียบ ELV ให้ความสำคัญกับการจัดการซากรถยนต์อย่างครบวงจร และทำให้เชื่อมั่นได้ว่า ซากรถยนต์จะถูกจัดการอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา

### 3.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ของประเศญี่ปุ่น

ประเศญี่ปุ่นถือเป็นประเทศหนึ่งที่มีกฎหมายสิ่งแวดล้อมทันสมัยที่สุดในโลก โดยมีการพัฒนากฎหมายเพื่อสร้างสังคมในรูปแบบการหมุนเวียนเรื่อยมา นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 ที่มีการตรากฎหมายพื้นฐานว่าด้วยสิ่งแวดล้อม (Basic Environment Act) ซึ่งถือเป็นรากฐานของนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมสมัยใหม่ในประเทศญี่ปุ่น ต่อมาได้มีการตรากฎหมายพื้นฐานเพื่อสร้างสังคมแห่งการหมุนเวียน (Basic Recycling Act) ที่วางหลักการและแนวทางพื้นฐานในการพัฒนา และกำหนดให้มีการจัดทำแผน (Fundamental Recycling Plan) เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินการแบบบูรณาการ มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่มีอยู่เดิมและตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับเพิ่มเติมอีกหลายฉบับ<sup>25</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายรีไซเคิลตามลักษณะเฉพาะของผลิตภัณฑ์ เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน ภาชนะและบรรจุภัณฑ์ รวมถึงผลิตภัณฑ์ยานยนต์ที่ได้มีการออกกฎหมายว่าด้วยการรีไซเคิลซากรถ (Act on Recycling, etc. of End-of-life vehicles หรือ End-of-life vehicle Recycling Law) ในปี พ.ศ. 2545 โดยให้มีผลบังคับใช้ในอีก 3 ปีต่อมา<sup>26</sup> เนื่องด้วยสหภาพยุโรปซึ่งเป็นตลาดการค้าสำคัญของประเทศญี่ปุ่นและเป็นผู้นำโลกในด้านกฎระเบียบทางสิ่งแวดล้อมอันทันสมัยเกิดความตื่นตัวในประเด็นด้านการรีไซเคิลซากรถกระทั่งมีการออกกฎระเบียบว่าด้วยซากรถยนต์ในปี พ.ศ. 2543 ญี่ปุ่นจึงเตรียมพร้อมเพื่อรับมือกับทิศทางกรรีไซเคิลซากรถยนต์ของสหภาพยุโรป ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นมาตรฐานโลกที่เกิดขึ้นใหม่ดังกล่าว<sup>27</sup>

ก่อนกฎหมายว่าด้วยการรีไซเคิลซากรถจะมีผลใช้บังคับ ระบบการรีไซเคิลซากรถของญี่ปุ่นเป็นไปตามกลไกของตลาด ผู้ถือครองซากรถยนต์จะดำเนินการเก็บคืนรถยนต์และชิ้นส่วนบางชิ้นและขายเป็นอะไหล่ที่สามารถใช้ซ้ำหรือรีไซเคิลได้ สารกลุ่มฟลูออโรคาร์บอนและ

<sup>25</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 62-63.

<sup>26</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 62-63.

<sup>27</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 64.

อุตสาหกรรมจะถูกเก็บคืนเพื่อบำบัดเป็นพิเศษ กล่าวคือ ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2545 กฎหมายว่าด้วยการเก็บคืนและทำลายฟลูออโรคาร์บอนกำหนดให้ต้องมีการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอนที่ใช้ในเครื่องปรับอากาศภายในรถยนต์ ส่วนอุตสาหกรรมมีการจัดการอย่างเหมาะสมภายใต้ระบบการดำเนินการ โดยสมัครใจ จากนั้นก็จะมีการบดตัดซาการถที่เหลือแล้วแยกตามความถ่วงออกเป็นเศษโลหะที่ขายได้ และเศษที่เหลือจากการบดตัดจะถูกส่งไปพื้นที่ฝังกลบต่อไป สำหรับผู้ผลิตรถยนต์เองก็ถูกวางบทบาทไว้เพียงการประกอบวัสดุและโครงสร้างรถยนต์ให้ง่ายแก่การรีไซเคิลมากขึ้นทั้งตามกฎหมายส่งเสริมการใช้ทรัพยากรที่รีไซเคิลได้ (Law for Promotion of Utilization of Recyclable Resources 1991) และกฎหมายส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ (Law for Promoting the effective Use of Resources 2000) ซึ่งเป็นฉบับแก้ไขเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้ไม่มีประสิทธิผลในการเพิ่มปริมาณรถยนต์ที่ง่ายต่อการรีไซเคิลในตลาดและให้เป็นรถยนต์ที่ผู้บริโภคนิยมซื้อได้ ซึ่งส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะการกำหนดบทบาทที่ค่อนข้างจำกัดของผู้ผลิต<sup>28</sup> แต่เดิมผู้ค้าหรือตัวแทนขายรถยนต์ทำหน้าที่เก็บรวบรวมรถยนต์ที่หมดอายุ ผู้ประกอบการถอดรื้อทำหน้าที่เก็บรวบรวมส่วนประกอบที่มีมูลค่าจากรถยนต์ที่หมดอายุ ผู้ประกอบการบดตัดทำหน้าที่เก็บรวบรวมโลหะจากการบดตัดรถยนต์ที่หมดอายุ (automobile shredder residue: ASR) เกือบจะทั้งหมดถูกกำจัดทิ้งในสถานที่กำจัดขยะขั้นสุดท้ายที่มีการปรับเสถียรภาพ แต่ไม่มีการควบคุมน้ำชะขยะ ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ในประเทศญี่ปุ่นเคยมีปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญและส่งผลกระทบอย่างมาก คือ การล้นของขยะอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2533 ที่เกาะเทชิมะ จังหวัดคางาวะ ซึ่งเป็นหนึ่งในแหล่งใหญ่ที่มีการทิ้งขยะอุตสาหกรรมอย่างผิดกฎหมายจำนวนมาก โดยถูกพบว่ามีเศษโลหะจากการบดตัดรถยนต์ที่หมดอายุถูกทิ้งรวมอยู่ด้วย ดังนั้น เพื่อรับประกันว่ารถยนต์ที่หมดอายุจะได้รับการจัดการบำบัดอย่างเหมาะสม ในปี พ.ศ. 2538 จึงมีการกำหนดข้อบังคับให้เศษโลหะจากการบดตัดรถยนต์ที่หมดอายุจะต้องถูกส่งไปกำจัดในสถานที่ฝังกลบที่มีการควบคุมมลพิษเท่านั้นและสำหรับการบำบัดรถยนต์ที่หมดอายุ ของเหลว แบตเตอรี่ที่มีตะกั่ว สารปรอท จะต้องได้รับการคัดแยกออกก่อนขึ้นตอนการบดตัด<sup>29</sup>

ต่อมาในปี พ.ศ. 2540 กระทรวงการต่างประเทศและอุตสาหกรรมของประเทศญี่ปุ่นได้ริเริ่มโครงการส่งเสริมการรีไซเคิลและการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุอย่างเหมาะสม โดยกำหนดเป้าหมายการนำกลับมาใช้ซ้ำ การรีไซเคิล และการนำทรัพยากรกลับคืนในรูปของพลังงาน ให้ได้ร้อยละ 85 ของน้ำหนักรถยนต์ที่หมดอายุ ในปี พ.ศ. 2545 และเพิ่มเป็นร้อยละ 95 ในปี พ.ศ. 2558 นอกจากนี้ยังได้จัดตั้งระบบการกำกับการณ์ขนส่งเพื่อติดตามตรวจสอบการบำบัดรถยนต์ที่หมดอายุ

<sup>28</sup> วราพรธณ สิริโกเมน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 63-64.

<sup>29</sup> ธนาภรณ์ นนท์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 2. หน้า 42.

และให้มีการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุ อีกด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความผันผวนของต้นทุนและความจำกัดของพื้นที่ในการฝังกลบ ประกอบกับความผันผวนของราคาเศษเหล็ก ทำให้บ่อยครั้งซากรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งานไม่สามารถทำการค้าขายได้ นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของการนำไปทิ้งอย่างผิดกฎหมายและการบำบัดอย่างไม่เหมาะสม โดยลำพังเพียงกลไกตลาดจึงไม่อาจจะทำให้เกิดการจัดการที่เหมาะสมได้ ดังนั้น เพื่อป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและรับประกันความปลอดภัยในการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุ รัฐบาลของประเทศญี่ปุ่นจึงได้จัดตั้งกฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุ (Act on Recycling, etc. of End-of-life vehicles) เมื่อปี พ.ศ. 2545 โดยให้เริ่มมีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคมของปี พ.ศ. 2548<sup>30</sup> แม้ว่าการตรากฎหมายรีไซเคิลซากรถของญี่ปุ่นส่วนหนึ่งจะได้รับอิทธิพลมาจากการตรากฎระเบียบว่าด้วยซากรถของสหภาพยุโรป แต่ระบบการรีไซเคิลตามกฎหมายฉบับนี้ก็บัญญัติขึ้นบนพื้นฐานของระบบการรีไซเคิลที่เป็นอยู่ของญี่ปุ่นเอง ทำให้มาตรการแต่ละด้านมีลักษณะเด่นที่แตกต่างจากสหภาพยุโรป โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดบทบาทของผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถยนต์ในเชิงพาณิชย์ ในระบบการหมุนเวียนซากรถยนต์กลับมาใช้ใหม่<sup>31</sup> กฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุในประเทศญี่ปุ่น ครอบคลุมรถยนต์ทุกประเภท ยกเว้น รถยนต์สำหรับลากจูง รถยนต์ขนาดเล็ก รถยนต์ที่มีน้ำหนักเบา ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก บนหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต (Extended Producer Responsibility: EPR) กฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุมีการเพิ่มความรับผิดชอบของผู้ผลิตรถยนต์ ดังนี้<sup>32</sup>

1) การกำหนดให้ผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถยนต์ต้องรับผิดชอบในการจัดการกำจัดกลุ่มสารฟลูออโรคาร์บอน (Fluorocarbons) ซึ่งเป็นสารทำความเย็นในระบบปรับอากาศรถยนต์ การทำลายและรีไซเคิลถุงลมนิรภัย (Airbags) และเศษซากที่เหลือจากการบดตัดและคัดแยก (Automobile shredder residue : ASR) ของรถยนต์ที่หมดอายุอย่างเหมาะสมต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ เศษซากที่เหลือจากการบดตัดและคัดแยก หมายถึง เศษซากของรถยนต์ที่หมดอายุที่ยังคงเหลืออยู่ หลังจากขั้นตอนการบดตัดแล้วคัดแยกโลหะและวัสดุที่มีประโยชน์อื่น ๆ ออกไป โดยเศษซากที่เหลือจากการบดตัดและคัดแยกในประเทศญี่ปุ่นมีน้ำหนักประมาณ 185 กิโลกรัมต่อรถยนต์ที่หมดอายุหนึ่งคัน

<sup>30</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 2. หน้า 42-44.

<sup>31</sup> วราพรธณ สีโกเมน. อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 1. หน้า 65.

<sup>32</sup> ธนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 2. หน้า 42-44.

2) การกำหนดเป้าหมายระดับการรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุของผู้ผลิต โดยมีการกำหนดรายละเอียดไว้ ดังนี้

(1) สำหรับเศษซากที่เหลือจากการบดตัดและคัดแยก ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2548 ถึงพ.ศ. 2552 ต้องมีอัตราการรีไซเคิลและการนำทรัพยากรกลับคืน ในรูปของการผลิตพลังงาน รวมกันให้ได้ ร้อยละ 30 จากน้ำหนักของเศษซากที่เหลือจากการบดตัดและคัดแยกที่เกิดขึ้น จากนั้นเพิ่มเป็นร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป

(2) สำหรับถุลงมนิรภัยซึ่งประกอบด้วยส่วนที่เป็นโลหะ ร้อยละ 88.7 โดยน้ำหนัก ต้องมีอัตราการรีไซเคิล ร้อยละ 85 จากน้ำหนักของถุลงมนิรภัยของรถยนต์ที่หมดอายุที่ได้เก็บรวบรวมมา

3) สำหรับรถยนต์ใหม่ที่จำหน่ายหลังปี พ.ศ. 2548 ต้องลดและยกเลิกการใช้สารอันตรายประเภทตะกั่วยกเว้นที่ใช้ในแบตเตอรี่ ปรอทยกเว้นบางชิ้นส่วน แคดเมียม และโครเมียมเฮกซะวาเลนซ์รวมไปถึงรถยนต์ใหม่ที่น่าเข้ามาจำหน่ายต้องไม่มีสารอันตรายเหล่านี้ด้วย

นอกจากการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตแล้ว กฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุได้กำหนดให้ผู้ใช้งานรถยนต์ร่วมรับผิดชอบในการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุ ด้วยการจ่ายค่าธรรมเนียมการรีไซเคิลตามที่ผู้ผลิตหรือนำเข้ารถยนต์กำหนดไว้ สำหรับรถยนต์ใหม่หลังปี พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ซื้อจ่ายค่าธรรมเนียมเมื่อทำการซื้อรถยนต์ใหม่ และรถยนต์ที่มีอยู่ก่อนแล้วให้จ่ายเมื่อถึงกำหนดการตรวจสภาพประจำปีตามกฎหมาย หรือจ่ายเมื่อได้ส่งมอบรถยนต์ที่หมดอายุให้กับผู้ประกอบการเก็บรวบรวมรถยนต์ที่หมดอายุ โดยแบ่งเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการกำจัดกลุ่มฟลูออโรคาร์บอน ค่าใช้จ่ายในการจัดการถุลงมนิรภัย และค่าใช้จ่ายในการจัดการเศษโลหะจากการบดตัดรถยนต์ที่หมดอายุ<sup>33</sup>

ประเทศไทยประสบปัญหาเรื่องการลักลอบทิ้งซากรถยนต์อย่างผิดกฎหมาย ส่งผลให้ซากรถยนต์ไม่ถูกกำจัดอย่างถูกต้อง รวมทั้งอุปกรณ์บางส่วนของซากรถยนต์ที่สามารถนำกลับมาหมุนเวียนใหม่ได้ กลับถูกกำจัดทิ้งไปอย่างไม่เหมาะสม ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบกับเป็นการเสียโอกาสในการหมุนเวียนทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดนำกลับมาใช้ใหม่ และส่งผลต่อระบบการรีไซเคิลซากรถยนต์ของประเทศอาจต้องหยุดชะงักลงจากการขาดแคลนวัตถุดิบที่เข้าสู่ระบบไม่เพียงพอ ดังนั้น จึงมีการกำหนดมาตรการที่หลากหลายเพื่อให้มั่นใจว่าซากรถยนต์ รวมถึงชิ้นส่วนประกอบต่าง ๆ ของรถยนต์ และสารต่าง ๆ ที่ถูกแยกออกมาจะถูกส่งต่อไป

<sup>33</sup> หนา ภมรานนท์. อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 2. หน้า 44.

เพื่อจัดการให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ และมีการนำมาหมุนเวียนใช้ใหม่อย่างมีประสิทธิภาพตามทีระบบจัดตั้งขึ้น<sup>34</sup>

ภายใต้กฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุ กระทรวงเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรม ร่วมกับกระทรวงสิ่งแวดล้อมของประเทศญี่ปุ่นได้จัดตั้งองค์กร JARC (Japan Automobile Recycling Promotion Center) ซึ่งเป็นองค์กรที่ไม่แสวงกำไรเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการเงินกองทุนค่าธรรมเนียมการรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุ บริหารเครือข่ายการรีไซเคิล และเป็นศูนย์กลางในการบริหารข้อมูลที่ได้รับรายงานผ่านระบบใบกำกับการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องรายงานธุรกรรมการจัดการรถยนต์ที่หมดอายุที่เกิดขึ้นทั้งหมด ทั้งจำนวนการเก็บรวบรวม การบำบัด และการรีไซเคิล<sup>35</sup>

เมื่อเจ้าของรถยนต์ซึ่งเป็นผู้ครอบครองคนสุดท้ายไม่ประสงค์ที่จะใช้งานรถยนต์อีกต่อไป หรือรถยนต์คนนั้นเสื่อมสภาพจนไม่สามารถใช้งานได้ และเจ้าของรถยนต์ประสงค์ที่จะไม่ใช้รถยนต์คันดังกล่าวอีกต่อไปแล้ว ซึ่งถือเป็นต้นทางในการนำซากรถยนต์เข้าสู่กระบวนการรีไซเคิล กฎหมายกำหนดหน้าที่ให้เจ้าของรถยนต์ที่เป็นผู้ครอบครองคนสุดท้ายต้องส่งมอบซากรถยนต์นั้นไปยังผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์ ซึ่งญี่ปุ่นได้สร้างกลไกที่จะทำให้ซากรถยนต์ต้องถูกเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิล กำหนดให้เจ้าของรถยนต์จะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดการรถยนต์ของตนเมื่อสิ้นสุดการใช้งาน โดยการฝากเงินมัดจำการรีไซเคิลรถยนต์และเงินมัดจำอื่นที่เกี่ยวข้องไว้ยังองค์กรที่จัดตั้งขึ้น เพื่อนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในการรีไซเคิลสำหรับภาคส่วนต่างๆ รวมทั้งเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการด้วย ซึ่งองค์กรที่จัดตั้งขึ้น ได้แก่ ศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่น (Japan Automobile Recycling Promotion Center : JARC) เมื่อมีการจดทะเบียนรถคันดังกล่าวในไฟล์ทะเบียนรถยนต์เป็นครั้งแรก หรือเมื่อมีการออกใบรับรองการตรวจสภาพรถคันดังกล่าวครั้งแรก หรือเมื่อมีการกำหนดหมายเลขประจำรถครั้งแรก แล้วแต่กรณี ตามกฎหมายการขนส่งทางบก เมื่อผู้ประสงค์จะจดทะเบียนรถยนต์หรือให้มีการออกใบรับรองการตรวจสภาพเป็นครั้งแรกจะต้องยื่นถ้อยแถลงเป็นหนังสือยืนยันต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการจดทะเบียนรถยนต์ว่าได้มีการฝากเงินมัดจำต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์คันดังกล่าวแล้ว หากไม่มีการยืนยันถึงการฝากเงินมัดจำดังกล่าว หน่วยงานจะดำเนินการจดทะเบียนรถยนต์ในไฟล์ทะเบียนรถยนต์หรือออกใบตรวจสภาพรถยนต์ไม่ได้ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การฝากเงินมัดจำการรีไซเคิลรถยนต์และเงินมัดจำอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นเงื่อนไขในการดำเนินการที่จำเป็นตามกฎหมายในการใช้รถยนต์ ทำให้เจ้าของรถยนต์ไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะฝากเงินมัดจำซึ่งจะนำไปใช้ประโยชน์ในการ

<sup>34</sup> วราพรธณ สิริโกเมน. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 1. หน้า 66.

<sup>35</sup> ธนาภรณ์ นนท์. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 2. หน้า 44.

หมุนเวียนซากรถยนต์กลับมาใช้ใหม่ได้ การที่กฎหมายสร้างระบบในลักษณะที่ทำให้มีการชำระเงินมัดจำตั้งแต่ในระยะแรกหลังจากที่ได้ซื้อรถยนต์มานั้น เป็นการช่วยลดแรงจูงใจในการลักลอบทิ้งซากรถยนต์ เมื่อรถยนต์หมดอายุการใช้งานหรือสิ้นสุดการใช้งานลง เจ้าของรถยนต์คนสุดท้ายไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการส่งมอบซากรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งานนั้นแก่ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนดไว้แต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี เจ้าของรถยนต์คนดังกล่าวยังอาจได้รับเงินภาษี (automotive tonnage tax) บางส่วนที่ได้ชำระไปคืนมาอีกด้วย หากว่ามีการจัดการซากรถยนต์อย่างถูกต้อง การกำหนดมาตรการเช่นนี้เป็นที่คาดหมายได้ว่าระบบการรีไซเคิลซากรถยนต์จะเป็นที่ยอมรับในสังคมได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่ห่างไกลที่อาจมีข้อจำกัดในการที่จะส่งมอบซากรถยนต์ให้กับผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์ กฎหมายมีการกำหนดให้ศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นทำหน้าที่จัดสรรเงินทุนเป็นค่าใช้จ่ายจำเป็นแก่ส่วนท้องถิ่นนั้น ๆ ในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ สำหรับการขนส่งเพื่อที่จะส่งมอบซากรถยนต์แก่ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์ รวมทั้งการประสานงานอื่นตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดอีกด้วย<sup>36</sup>

เมื่อซากรถยนต์เข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลภายหลังจากที่มีการส่งมอบไปยังผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์แล้ว กฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์การส่งและรับมอบซากรถยนต์ดังกล่าวรวมถึงชิ้นส่วนประกอบของรถยนต์และสารอื่น ๆ ที่ได้มาระหว่างดำเนินการ ในบรรดาผู้ประกอบการและผู้ผลิตอย่างชัดเจนตลอดทั้งกระบวนการ กล่าวคือ เมื่อเจ้าของรถยนต์ได้ส่งมอบซากรถยนต์ให้แก่ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์แล้ว หากได้มีการฝากเงินมัดจำการรีไซเคิลและเงินมัดจำอื่นสำหรับรถคันดังกล่าวแล้ว ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์ก็จะต้องรับมอบซากรถยนต์นั้น กรณีการรับมอบซากรถยนต์ ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์มีหน้าที่ส่งมอบหลักฐานเป็นหนังสือระบุชื่อตน หมายเลขประจำรถของซากรถยนต์ และข้อเท็จจริงอื่นตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีกำหนดให้แก่เจ้าของรถยนต์ โดยอาจส่งมอบโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดไว้หากได้รับความยินยอม เว้นแต่ จะมีเหตุอันสมควรตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายฉบับนี้ร่วมกันกำหนด และส่งต่อไปทันทียังผู้ประกอบการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอน หรือผู้ประกอบการถอดรื้อซากรถยนต์ แล้วแต่กรณี ขึ้นอยู่กับว่ามีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศที่ใช้สารฟลูออโรคาร์บอนเป็นสื่อในการทำความเย็นในซากรถยนต์คันนั้นหรือไม่ หากมีก็ต้องส่งซากรถยนต์ไปยังผู้ประกอบการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอนเสียก่อน ในกรณีที่ซากรถยนต์มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศที่กำหนดไว้ ผู้ประกอบการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอนก็จะต้องรับมอบซากรถยนต์นั้น ตามที่มีการร้องขอ เว้นแต่จะมีเหตุอันสมควรตามหลักเกณฑ์ที่

<sup>36</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 1. หน้า 66-67.

รัฐมนตรีกำหนด และดำเนินการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอนจากเครื่องปรับอากาศที่ติดตั้งในอาคารรถยนต์ หลังจากนั้นผู้ประกอบการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอนก็ต้องส่งมอบซากรถยนต์ต่อไปยังผู้ประกอบการถอดหรือซากรถยนต์ในทันที ส่วนสารฟลูออโรคาร์บอนที่เก็บคืนมาได้ก็ต้องส่งมอบต่อแก่ผู้ผลิตรถยนต์คันนั้น เว้นแต่ในกรณีที่จะมีการรีไซเคิล สารฟลูออโรคาร์บอนนั้น ๓ นอกจากนี้การขนส่งสารฟลูออโรคาร์บอนจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีกำหนดไว้<sup>37</sup>

ในส่วนของผู้ประกอบการถอดหรือซากรถยนต์ก็ต้องมอบซากรถยนต์จากผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์หรือผู้ประกอบการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอนแล้วแต่กรณี เว้นแต่จะมีเหตุอันสมควรตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีกำหนด และเมื่อได้ถอดหรือซากรถยนต์โดยดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดแล้ว ผู้ประกอบการถอดหรือซากรถยนต์ก็ต้องส่งมอบขงมูลนิธยที่เก็บคืนได้ให้แก่ผู้ผลิต ส่วนซากรถยนต์ที่มีการถอดหรือแล้ว ก็จะต้องส่งมอบต่อไปยังผู้ประกอบการถอดหรืออีกแห่งหนึ่งหรือผู้ประกอบการบดตัดและคัดแยก เว้นแต่กรณีที่จะส่งมอบไปยังผู้จัดการเศษวัสดุซากรถยนต์ที่ถอดหรือแล้วทั้งหมด ซึ่งจะใช้ซากรถยนต์ที่ถอดหรือแล้วทั้งหมดนั้นเป็นวัตถุดิบสำหรับเหล็กหรือวิธีการอื่นตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีกำหนดโดยไม่ก่อให้เกิดเศษเหลือ<sup>38</sup>

ในส่วนของผู้ประกอบการบดตัดและคัดแยกนั้นจะมีทั้งผู้ประกอบการที่มีขอบเขตการดำเนินการเฉพาะกระบวนการก่อนบดตัดและคัดแยก และผู้ประกอบการที่ดำเนินการทั้งหมด หากซากรถยนต์ที่ถูกถอดหรือแล้วถูกส่งมอบไปยังผู้ประกอบการบดตัดและคัดแยกกลุ่มแรก ภายหลังจากที่ได้รับมอบและดำเนินการกระบวนการก่อนบดตัดและคัดแยกแล้ว ผู้ประกอบการก็ต้องส่งมอบซากรถยนต์ต่อไปยังผู้ประกอบการบดตัดและคัดแยกกลุ่มหลังซึ่งที่มีขอบเขตการกำหนดกว้างกว่า เว้นแต่ในกรณีที่จะมีการส่งมอบซากรถยนต์ไปยังผู้จัดการเศษวัสดุซากรถยนต์ที่ถอดหรือแล้วทั้งหมดในทางกลับกันหากซากรถยนต์ถูกส่งมอบไปยังผู้ประกอบการบดตัดกลุ่มหลังตั้งแต่ในโอกาสแรก ผู้ประกอบการดังกล่าวซึ่งสามารถดำเนินการเกี่ยวกับการบดตัดและคัดแยกได้ทั้งหมดอยู่แล้วก็ไม่จำเป็นต้องส่งมอบซากรถยนต์ไปยังผู้ประกอบการรายอื่นอีก ผู้ประกอบการบดตัดและคัดแยกแล้วแต่กรณีก็ต้องรับมอบซากรถยนต์ดังกล่าวตามที่มีการร้องขอ เว้นแต่ ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เมื่อซากรถยนต์ที่ถอดหรือแล้วผ่านกระบวนการบดตัดและคัดแยกตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ผู้ประกอบการบดตัดและคัดแยกจะต้องส่งมอบเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัดให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์<sup>39</sup>

<sup>37</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริงอรรถที่ 1. หน้า 67-68.

<sup>38</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริงอรรถที่ 1. หน้า 68.

<sup>39</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริงอรรถที่ 1. หน้า 69.



ตลอดกระบวนการรีไซเคิลซากรถยนต์ กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการส่งมอบสารฟลูออโรคาร์บอน ถูกลมนิรภัย และเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัดให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์ เว้นแต่ในกรณีที่มีการส่งซากรถยนต์ที่ถอดรื้อแล้วไปยังผู้จัดการเศษวัสดุซากรถยนต์ที่ถอดรื้อแล้วทั้งหมด ซึ่งการดำเนินการจะไม่ก่อให้เกิดเศษเหลือทิ้งอีก กรณีในส่วนของผู้ผลิตรถยนต์ กฎหมายได้กำหนดหน้าที่ในการรับมอบส่วนที่กำหนดให้รีไซเคิลหรือทำลายของรถยนต์ที่ตนผลิตที่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ได้ส่งมอบมาให้ ณ สถานที่ที่กำหนดไว้เพื่อดำเนินการต่อไป สถานที่ที่กำหนดไว้ กล่าวคือ จะต้องมีความเหมาะสมโดยคำนึงถึงสภาพทางภูมิศาสตร์ สถานการณ์การขนส่ง สภาพการกระจายตัวของโครงสร้างพื้นฐานที่จะใช้สำหรับรถที่ตนผลิตเพื่อทำให้มั่นใจถึงการดำเนินการที่จำเป็นในการรีไซเคิลอย่างมีประสิทธิภาพและการส่งมอบไปยังผู้ผลิตอย่างราบรื่น ดังนั้น โดยที่ส่วนที่กำหนดให้รีไซเคิลหรือทำลายหมายถึงเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัย และสารฟลูออโรคาร์บอน ซึ่งเมื่อผู้ผลิตได้เผยแพร่มาตรฐานเช่นนี้แล้ว ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องก็จะต้องดำเนินการส่งมอบสารฟลูออโรคาร์บอน ถูกลมนิรภัย และเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัดให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ได้กำหนด<sup>40</sup>

นอกจากการกำหนดหน้าที่ในการรับมอบและส่งต่อไปซึ่งซากรถยนต์รวมถึงชิ้นส่วนและสารที่ได้มาในระหว่างดำเนินการเพื่อจัดการและหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ในระหว่างภาคส่วนทั้งหลายที่เกี่ยวข้องตามที่ได้กล่าวไปแล้ว กฎหมายได้กำหนดกลไกการตรวจสอบถึงการดำเนินการ เช่นว่าตั้งแต่ต้นทางกระทั่งถึงปลายทาง โดยกำหนดให้ในทุกช่วงของการขนย้ายซากรถยนต์ รวมถึงชิ้นส่วนและสารต่าง ๆ จากผู้ประกอบการแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งหรือไปยังผู้ผลิต ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องและผู้ผลิตจะต้องรายงานข้อมูลไปยังศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่น ซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยบริหารจัดการสารสนเทศตามกฎหมายฉบับนี้ เพื่อประยุกต์ใช้ระบบการประมวลผลข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ในการดำเนินการเพื่อประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้ โดยในกรณีที่เป็นการรับมอบจะต้องรายงานถึงชื่อบุคคลที่ร้องขอให้ดำเนินการ หมายเลขประจำรถของซากรถยนต์นั้น และรายละเอียดอื่น ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และสำหรับฝ่ายที่ส่งมอบเองนั้นก็จะต้องรายงานถึงชื่อของผู้รับมอบ หมายเลขประจำตัวของซากรถยนต์ และรายละเอียดอื่น ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีกำหนดเช่นกัน สำหรับวิธีการในการรายงานข้อมูล กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยการใช้ระบบประมวลผลข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเชื่อมโยงคอมพิวเตอร์ของผู้ประกอบการต่าง ๆ กับศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นเป็นการทั่วไป นอกจากนี้ยังมีการกำหนดมาตรการรองรับในกรณีที่กระบวนการส่งและรับมอบต่อไป ซึ่งซากรถยนต์เกิดเหตุที่ไม่มีการรายงานการส่งมอบหรือรับมอบภายใน

<sup>40</sup> วราพรธ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริญรถที่ 1. หน้า 69-70.

ระยะเวลาที่กำหนดหลังมีการส่งรายงานการรับมอบหรือส่งมอบก่อนหน้ามาแล้วโดยกำหนดให้ ศูนย์ต้องแจ้งเหตุไปยังผู้ประกอบการที่ได้จัดทำรายงานรายก่อนหน้าซึ่งจะต้องยื่นยันสถานะการ รับมอบหรือส่งมอบดังกล่าว หากยังไม่มีการรายงานการส่งมอบหรือรับมอบภายในระยะเวลาที่ กำหนดอีก ศูนย์ก็จะต้องรายงานไปยังผู้ว่าราชการจังหวัด โดยไม่ชักช้าว่ามีความเป็นไปได้ว่าซาก ทรายนต์ที่ถอดรื้อแล้วหรือส่วนที่กำหนดให้ต้องรีไซเคิลหรือทำลายอาจไม่ได้รับการรับมอบหรือ ส่งมอบอย่างเหมาะสม พร้อมแจ้งชื่อของผู้ประกอบการที่รับมอบหรือส่งมอบที่ฝ่าฝืน หมายเลข ประจำตัวของซากทรายนต์ และรายละเอียดอื่นตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด<sup>41</sup>

จะเห็นได้ว่า การนำระบบการกำกับกรขนส่งด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้โดยมี ศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นเป็นหน่วยกลางที่รับข้อมูลและมีอำนาจในการติดตาม เบื้องต้นนั้นทำให้สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายใดๆ ของซากทรายนต์ในระบบการหมุนเวียน กลับมาใช้ใหม่ได้ผ่านหมายเลขตัวถังและหมายเลขทะเบียนรถ ซึ่งจะช่วยให้มั่นใจได้ว่า ซากทรายนต์จะได้รับการส่งต่อไปเพื่อหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ตามระบบที่จัดตั้งขึ้น ไปจนถึง ปลายทาง ทั้งยังเป็นการกระตุ้นให้แต่ละภาคส่วนมีการดำเนินการที่ดี อาจกล่าวได้ว่าการบริการ จัดการซากทรายนต์ทั่วประเทศโดยอาศัยมาตรการกำกับกรขนส่งด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่นนี้เป็น การผสมผสานกันอย่างดีระหว่างเทคโนโลยีสารสนเทศและกิจการรีไซเคิล<sup>42</sup>

อย่างไรก็ตามยังคงมีทรายนต์ที่หมดอายุบางส่วนได้รับการจัดการอย่างไม่ถูกต้องเหมาะสม ตามกฎหมาย โดยผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับอนุญาตเพื่อที่จะส่งออกชิ้นส่วนออกไปจำหน่ายนอก ประเทศ แต่ถึงอย่างนั้น การจัดการทรายนต์ที่หมดอายุในประเทศญี่ปุ่นก็ถือว่าได้รับการปรับปรุงและ พัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินการอย่างเห็นได้ชัด อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากกฎหมายรีไซเคิล ทรายนต์ที่หมดอายุ ซึ่งสามารถสรุปเหตุและผลที่เกิดขึ้นได้ ดังนี้<sup>43</sup>

1) การกำหนดให้มีการชำระเงินค่าธรรมเนียมการรีไซเคิลล่วงหน้า ทำให้ผู้ครอบครอง ทรายนต์ที่หมดอายุคนสุดท้ายไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ทำให้ง่ายต่อการเก็บรวบรวมทรายนต์ที่หมดอายุ เพื่อนำไปจัดการอย่างถูกต้อง

2) การมีอยู่ของเงินค่าธรรมเนียมการรีไซเคิลล่วงหน้า ส่งผลให้มูลค่าของทรายนต์ที่ หมดอายุตามกลไกตลาดเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องไม่ต้องเสียต้นทุนทางการเงิน ในการจัดการ และยังผนวกรวมเข้ากับการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ผลิต จึงทำให้

<sup>41</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อังแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 70-71.

<sup>42</sup> วราพรธณ สี่โกเมน. อังแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 71.

<sup>43</sup> ธนา ภมรานนท์. อังแล้ว เจริญรอดที่ 2. หน้า 47.

กระบวนการบำบัดและกำจัดของเสียเพื่อป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) การกำหนดให้รถยนต์ที่หมดอายุเป็นขยะหรือของเสียที่ต้องได้รับการควบคุมตามกฎหมาย ช่วยทำให้หน่วยงานภาครัฐบาลในท้องถิ่นสามารถบังคับใช้มาตรการตามกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ง่ายต่อการบริหารจัดการรถยนต์ที่หมดอายุที่ถูกทิ้งอย่างผิดกฎหมายและถูกเก็บไว้อย่างไม่เหมาะสม

กฎหมายริเริ่มกำหนดหน้าที่ให้ผู้ผลิตจะต้องจัดการกับรถยนต์ที่ตนได้ผลิตเมื่อการใช้งานสิ้นสุดลงตามหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตต่างจากระบบเดิมที่ผู้ผลิตไม่ได้เข้ามามีบทบาทในการจัดการกับผลิตภัณฑ์ของตนภายหลังสิ้นสุดการใช้งานเลย อย่างไรก็ตาม กฎหมายกำหนดให้ผู้ผลิตมีหน้าที่ต้องดำเนินการรีไซเคิลเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัย และทำลายสารฟลูออโรคาร์บอน เท่านั้น โดยไม่ได้มีการกำหนดให้ผู้ผลิตต้องเรียกคืนซากรถยนต์สร้างเครือข่ายสถานเก็บรวบรวมและสถานถอดรื้อเป็นของตนเอง รวมไปถึงการรับผิดชอบเป้าหมายการหมุนเวียนซากรถยนต์ทั้งหมดกลับมาใช้ใหม่ดังเช่นประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรป ที่มีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบว่าด้วยซากรถยนต์ (ระเบียบ ELV) ของสหภาพยุโรป ซึ่งการจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ผลิตไว้ให้รีไซเคิลเพียงเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัยและทำลายสารฟลูออโรคาร์บอน เท่านั้น ถือเป็นลักษณะเด่นที่สุดของรูปแบบของหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตของญี่ปุ่น ในกฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ โดยการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตอย่างจำกัดอาจพิจารณาได้ว่า มาจากสาเหตุสำคัญ 2 ประการ คือ เศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัยและทำลายสารฟลูออโรคาร์บอน เป็นสิ่งที่บำบัดได้ยากที่สุดของซากรถยนต์ ดังนั้น หากกำหนดให้การดำเนินการกับสิ่งเหล่านี้เป็นหน้าที่ของผู้ผลิตแล้ว ผู้ประกอบการรีไซเคิลที่มีอยู่เดิมก็สามารถจะจัดการกับซากรถยนต์ส่วนที่เหลืออย่างเหมาะสมบนพื้นฐานตามกลไกตลาดได้ นอกจากนี้การจัดการระบบเช่นนี้ยังช่วยหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการผูกขาดตลาดการรื้อถอน โดยผู้ผลิต ในขณะที่เดียวกันก็ยังทำให้ธุรกิจถอดรื้อรถยนต์ที่มีอยู่เดิมสามารถคงอยู่ต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ผลิตมีหน้าที่ต้องรีไซเคิลเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัยและทำลายสารฟลูออโรคาร์บอนที่มาจากเครื่องปรับอากาศที่ติดตั้งอยู่ในซากรถยนต์นั้น แต่กฎหมายก็กำหนดให้ภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวตกแก่เจ้าของรถยนต์ โดยเจ้าของรถยนต์มีหน้าที่ฝากเงินมัดจำการรีไซเคิล เป็นจำนวนเท่ากับค่าธรรมเนียมการรีไซเคิลเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ค่าธรรมเนียมในการรีไซเคิลถูกลมนิรภัย และค่าธรรมเนียมในการทำลายสารฟลูออโรคาร์บอนในอัตราที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ในเวลาที่จำหน่ายรถยนต์ ไปยังศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่น ทั้งนี้ เมื่อผู้ผลิตได้รับมอบเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด

ถูกลงนิรภัยและสารฟลูออโรคาร์บอนมาแล้ว ก็อาจเรียกให้ศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่ง ญี่ปุ่นชำระเงินมัดจำการรีไซเคิลที่เจ้าของรถยนต์ได้ชำระล่วงหน้าเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินการที่จำเป็นในการรีไซเคิลหรือทำลายในส่วนที่กฎหมายกำหนดได้ตามที่หลักเกณฑ์กำหนด<sup>44</sup>

ในทางปฏิบัติ ผู้ผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่นได้ร่วมกันก่อตั้งหุ้นส่วนรีไซเคิลรถยนต์ (Japan Auto Recycling Partnership: JARP) ในรูปขององค์กรไม่แสวงหาผลกำไรเพื่อดำเนินการรีไซเคิลรถลงนิรภัยและทำลายสารฟลูออโรคาร์บอน แต่สำหรับการรีไซเคิลเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัดรัฐบาลได้ผลักดันให้มีการจัดกลุ่มผู้ผลิตเป็น 2 กลุ่ม เพื่อให้เกิดการแข่งขันในทางธุรกิจ โดยผลแห่งความมือกันอย่างจริงจังทำให้ผู้ผลิตหนึ่งกลุ่มสามารถรีไซเคิลเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัดได้ทั้งหมดโดยไม่เหลือส่วนที่จะต้องฝังกลบ แม้ในช่วงแรกผู้ผลิตจะต้องอุดหนุนเงินเพิ่มเติม นอกเหนือจากส่วนที่ได้รับจากเงินมัดจำการรีไซเคิลของเจ้าของรถยนต์ แต่ในปัจจุบันการดำเนินการดังกล่าวได้กลับกลายเป็นผลกำไรแก่บรรดาผู้ผลิต ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์เริ่มลดค่าธรรมเนียมการรีไซเคิลสำหรับรถยนต์บางรุ่นได้ในที่สุด<sup>45</sup>

สำหรับหน้าที่พื้นฐานสำหรับแต่ละภาคส่วนที่กฎหมายวางหลักเกณฑ์ไว้เพื่อประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นอย่างยั่งยืน ดังนี้<sup>46</sup>

1) เจ้าของรถยนต์ต้องพยายามส่งเสริมการรีไซเคิลซากรถยนต์ โดยการเลือกซื้อรถยนต์ที่ผลิตที่ให้ความสำคัญกับการรีไซเคิลและเลือกใช้สินค้าที่มาจากการรีไซเคิลซากรถยนต์

2) ผู้ผลิตต้องเห็นถึงความสำคัญถึงบทบาทของตนในการรีไซเคิลซากรถยนต์ในอันที่จะให้การดำเนินการเป็นไปอย่างเหมาะสมและราบรื่นและให้ข้อมูลที่เพียงพอแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับโครงสร้างของรถยนต์ที่ผลิต ชิ้นส่วนและวัสดุที่ใช้ พยายามประสานงานที่จำเป็นเพื่อดำเนินการรีไซเคิลซากรถยนต์ และพยายามลดค่าใช้จ่ายในการรีไซเคิลซากรถยนต์โดยการปรับปรุงการออกแบบรถยนต์และส่วนประกอบของรถยนต์หรือประเภทของวัสดุ

3) ผู้ประกอบการต่างๆ ก็จะต้องพยายามพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเกี่ยวกับการรีไซเคิลซากรถยนต์เพื่อสามารถกำจัดของเสียจากซากรถยนต์ได้อย่างเหมาะสมและทำให้มั่นใจได้ว่า ทรัพยากรนั้นถูกใช้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการดำเนินการรีไซเคิลอย่างราบรื่นและเหมาะสม

4) ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมก็ต้องพยายามให้การส่งมอบซากรถยนต์ของเจ้าของรถยนต์เป็นไปอย่างราบรื่น

<sup>44</sup> วราพรธ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 74-75.

<sup>45</sup> วราพรธ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 75-76.

<sup>46</sup> วราพรธ สี่โกเมน. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 76.

5) ภาครัฐต้องมีส่วนร่วมผ่านการส่งเสริมการวิจัยและการพัฒนา การจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและให้ความร่วมมือในการดำเนินการรีไซเคิลซากรถยนต์

นอกจากการกำหนดหน้าที่สำหรับภาคส่วนต่าง ๆ อย่างชัดเจนแล้ว กฎหมายยังมีการกำหนดให้ศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด เพื่ออุดช่องว่างรวมถึงสนับสนุนให้เกิดการรีไซเคิลซากรถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ กรณีที่ไม่ปรากฏตัวผู้ผลิตหรือไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิตได้ ศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นก็จะดำเนินการรีไซเคิลเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัย และทำลายสารฟลูออโรคาร์บอน ตามที่กฎหมายกำหนดแทนผู้ผลิต ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า รถยนต์ที่หมดอายุหรือสิ้นสุดการใช้งานในญี่ปุ่นจะได้รับการจัดการอย่างเหมาะสม ไม่ว่าจะปรากฏตัวผู้ผลิตในประเทศอย่างชัดเจนหรือไม่ นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้ผลิตรายเล็กที่มีอัตราการผลิตรถยนต์ไม่เกินจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ก็อาจมอบหมายให้ศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นเป็นผู้เข้าดำเนินการกับซากรถยนต์ ตามที่กฎหมายกำหนดแทนตนได้<sup>47</sup>

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นแล้ว จะเห็นได้ว่ามีกฎหมายเฉพาะในการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คือ กฎหมายว่าด้วยการรีไซเคิลซากรถ (Act on Recycling, etc. of End-of-life vehicles หรือ End-of-life vehicle Recycling Law) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณซากรถยนต์ และจัดการของเสียอันตรายที่เกิดจากซากรถยนต์ให้ถูกต้องและเหมาะสม โดยมีการกำหนดให้เจ้าของรถยนต์ต้องรับผิดชอบค่าธรรมเนียมในการรีไซเคิลรถยนต์ ซึ่งเป็นการฝากเงินมัดจำในการรีไซเคิลเมื่อมีการจดทะเบียนรถยนต์ในครั้งแรก หรือเมื่อมีการออกไปรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ครั้งแรก และเมื่อรถยนต์สิ้นสุดการใช้งานหรือไม่สามารถใช้งานได้อีกต่อไป ก็จะเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลซากรถยนต์ โดยเจ้าของรถยนต์คนสุดท้ายจะส่งมอบซากรถยนต์ให้ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากรถยนต์ และส่งต่อไปยังผู้ประกอบการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอน และผู้ประกอบการถอดหรือซากรถยนต์ตามลำดับ เพื่อดำเนินการจัดการซากรถยนต์ให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการรีไซเคิลซากรถนี้ ตั้งอยู่บนหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต โดยมีการจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ผลิตไว้ให้รีไซเคิลเพียงเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัยและทำลายสารฟลูออโรคาร์บอน เท่านั้น ผู้ประกอบการรีไซเคิลที่มีอยู่เดิมก็สามารถจะจัดการกับซากรถยนต์ส่วนที่เหลืออย่างเหมาะสมบนพื้นฐานตามกลไกตลาดได้ ประกอบกับกฎหมายได้กำหนดกลไกการควบคุมและตรวจสอบตั้งแต่ต้นทางกระทั่งถึงปลายทาง โดยกำหนดให้ในทุกช่วงของการขนย้ายซากรถยนต์ รวมถึงชิ้นส่วน

<sup>47</sup> วราพรธณ สীগอมน. อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 1. หน้า 76-77.

และสารต่าง ๆ จากผู้ประกอบการแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งหรือไปยังผู้ผลิต ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องและผู้ผลิตจะต้องรายงานข้อมูลไปยังศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นด้วย จะเห็นได้ว่า กฎหมายนี้มีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการตั้งแต่การซื้อรถยนต์ครั้งแรกไปจนถึงกระบวนการรีไซเคิลรถยนต์ในขั้นสุดท้าย โดยระบุเป็นขั้นตอนอย่างชัดเจนว่าขั้นตอนใด ใครต้องดำเนินการอย่างไร เจ้าของรถยนต์มีหน้าที่อย่างไร ผู้ประกอบการต่าง ๆ มีหน้าที่อย่างไร และผู้ผลิตรถยนต์มีหน้าที่อย่างไร ประกอบกับมีการกำหนดเรื่องค่าธรรมเนียมในการรีไซเคิลด้วยว่าเป็นหน้าที่ของผู้ใด จะเห็นได้ว่า กฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นนี้ให้ความสำคัญกับการจัดการซากรถยนต์อย่างครบวงจร โดยมุ่งเน้นให้มีการรีไซเคิลซากรถยนต์เพื่อหมุนเวียนทรัพยากรให้นำกลับมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

### 3.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ในประเทศไทย

ในปัจจุบันประเทศไทยให้ความสำคัญกับการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นภายในประเทศ โดยมีการยกระดับให้เป็นวาระแห่งชาติ ประกอบกับมีการกำหนดเรื่องความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 อีกด้วย ภาครัฐและภาคเอกชนก็ต่างให้ความสำคัญเกี่ยวกับมาตรการในการจัดการให้สิ่งแวดล้อมอยู่ได้อย่างยั่งยืน ผู้เขียนจึงศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งยังไม่มีกำหนดบทบาทและวิธีการในการจัดการซากรถยนต์ที่เสื่อมสภาพจนไม่สามารถใช้งานได้อย่างชัดเจน แต่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการซากรถยนต์หลายฉบับ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 3.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มีการกำหนดหน้าที่ของรัฐเกี่ยวกับการจัดการด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไว้ในหมวดที่ 5 เรื่อง หน้าที่ของรัฐ ซึ่งมีการกำหนดไว้ ดังนี้

##### 1) หมวด 5 หน้าที่ของรัฐ

มาตรา 57 (2)<sup>48</sup> กำหนดว่า รัฐต้องอนุรักษ์ คุ้มครอง บำรุงรักษา พัฒนา บริหารจัดการ และใช้หรือจัดให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน โดยต้องให้ประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่

<sup>48</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560. มาตรา 57 (2).

เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมดำเนินการและได้รับประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าวด้วยตามที่กฎหมายบัญญัติ

## 2) หมวด 6 แนวนโยบายแห่งรัฐ

มาตรา 77<sup>49</sup> กำหนดว่า รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นธรรม รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลบังคับใช้แล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

รัฐพึงใช้ระบบอนุญาตและระบบคณะกรรมการในกฎหมายเฉพาะกรณีที่กำหนด พึงกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐและระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน และพึงกำหนดโทษอาญาเฉพาะความผิดร้ายแรง

## 3) หมวด 16 การปฏิรูปประเทศ

มาตรา 258<sup>50</sup> กำหนดว่า ให้ดำเนินการปฏิรูปประเทศอย่างน้อยในด้านต่าง ๆ ให้เกิดผล ดังนี้

...

### ค. ด้านกฎหมาย

(1) มีกลไกให้ดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับต่าง ๆ ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันประกาศใช้รัฐธรรมนูญนี้ให้สอดคล้องกับหลักการตามมาตรา 77 และพัฒนาให้สอดคล้องกับหลักสากล โดยให้มีการใช้ระบบอนุญาตและระบบการดำเนินการโดยคณะกรรมการเพียงเท่าที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานเกิดความคล่องตัว โดยมีผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน และไม่สร้างภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ

<sup>49</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560. มาตรา 77.

<sup>50</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560. มาตรา 258.

...

ช. ด้านอื่น ๆ

(1) ให้มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำที่มีประสิทธิภาพ เป็นธรรมและยั่งยืน โดยคำนึงถึงความต้องการใช้น้ำในทุกมิติ รวมทั้งความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมของสภาพภูมิอากาศประกอบกัน...

ซึ่งจากการศึกษารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร พุทธศักราช 2560 จะเห็นได้ว่า รัฐธรรมนูญมีการกำหนดให้รัฐมีหน้าที่ต้องดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดประโยชน์อย่างสมดุลและยั่งยืน รวมทั้งมีการกำหนดให้ความสำคัญถึงให้บริหารจัดการทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ เป็นธรรมและยั่งยืน จึงเป็นการกำหนดให้ความสำคัญถึงสิทธิที่ประชาชนจะได้อยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดี ประกอบกับในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายใดก็ตาม รัฐธรรมนูญกำหนดให้ต้องแก้ไขปรับปรุงหรือยกเลิกกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และการตรากฎหมายใดก็ตาม จะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเสียก่อน

### 3.2.2 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535

ในการตราพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์เพื่อให้เป็นกฎหมายกลางในการจัดการเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง และให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทย ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้มีการกำหนดเรื่องการจัดการซากรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ โดยมีการกำหนดเรื่องคำนิยามของซากรถยนต์ และการจัดการซากรถยนต์ไว้ดังต่อไปนี้

#### 1) คำนิยามของคำว่าซากรถยนต์

มาตรา 4<sup>51</sup> บัญญัติว่า “ซากยานยนต์” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกล เรือ ล้อเลื่อน ยานพาหนะอื่น ๆ ที่เสื่อมสภาพจนไม่สามารถใช้งานได้ และหมายความรวมถึงชิ้นส่วนของรถ เครื่องจักรกลหรือยานพาหนะ

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า คำนิยามของซากยานยนต์ เป็นการให้ความหมายอย่างกว้าง ไม่ได้จำกัดเพียงรถยนต์เท่านั้น แต่เป็นการกำหนดรวมไปจนถึงเครื่องจักรกล เรือ ล้อเลื่อน และยานพาหนะอื่น ๆ อีกด้วย ประกอบกับคำนิยามยังไม่ได้มีการกำหนดถึงกรอบของความเป็นซากรถยนต์ที่เกิดขึ้นว่ามากน้อยเพียงใดจึงหมายถึง ซากรถยนต์ และคำนิยามดังกล่าวก็ยังไม่ครอบคลุมถึงซากรถยนต์ที่เกิดขึ้นทั้งหมด

<sup>51</sup> พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535. มาตรา 4.



## 2) การจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งาน

มาตรา 16<sup>52</sup> บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดของถนนเป็นสถานที่ซ่อม เปลี่ยนแปลง ต่อเติม หรือติดตั้งอุปกรณ์รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อน

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การแก้ไขรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อน ที่เครื่องยนต์ขัดข้องหรืออุปกรณ์ชำรุดขณะใช้ถนนเพื่อให้รถหรือล้อเลื่อนดังกล่าวใช้การต่อไปได้

มาตรา 18<sup>53</sup> บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือกองซากยานยนต์บนถนนหรือสถาน สาธารณะ

มาตรา 56<sup>54</sup> บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 วรรคหนึ่ง มาตรา 12 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 หรือมาตรา 18 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า มีการกำหนดเรื่องการห้ามทิ้งซากรถยนต์ไว้ในพื้นที่ ของถนนหรือสถานสาธารณะ ตามมาตรา 16 และมาตรา 18 เท่านั้น และหากมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติ ตามมาตรา 16 และมาตรา 18 จะมีบทกำหนดโทษตามมาตรา 56 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพัน บาท โดยไม่ได้มีการกำหนดเรื่องการจัดการซากรถยนต์ตลอดจนครบวงจรชีวิตของการใช้รถยนต์ แต่อย่างใด

### 3.2.3 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ประสงค์เป็นการกำหนดบททั่วไปเกี่ยวกับ รถยนต์ การควบคุมและการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

#### 1) คำนิยามของคำว่ารถยนต์

มาตรา 4<sup>55</sup> บัญญัติว่า

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และ รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

<sup>52</sup> พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535. มาตรา 16.

<sup>53</sup> พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535. มาตรา 18.

<sup>54</sup> พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535. มาตรา 56.

<sup>55</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

2) การควบคุมและการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมาย

มาตรา 6<sup>56</sup> บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถดังต่อไปนี้

- (1) รถที่ยังมิได้จดทะเบียน
- (2) รถที่ถูกเพิกถอนการจดทะเบียน
- (3) รถที่ยังมิได้เสียภาษีประจำปี
- (4) รถที่แจ้งการไม่ใช้รถ
- (5) รถที่ทะเบียนระงับ

มาตรา 7<sup>57</sup> บัญญัติว่า รถที่จะขอจดทะเบียนได้ต้อง

(1) เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ

(2) ผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ขอจดทะเบียนแล้ว...

มาตรา 17/1<sup>58</sup> บัญญัติว่า รถยนต์ที่จดทะเบียนแล้ว รถพ่วง รถบดถนน และรถแทรกเตอร์ที่จดทะเบียนแล้ว ให้เป็นทรัพย์สินประเภทที่จำนองเป็นประกันหนี้ได้ตามกฎหมาย

ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้มีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนรถยนต์เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์...

มาตรา 60<sup>59</sup> บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 (2) (3) (4) หรือ (5) มาตรา 6/1 วรรคสองและวรรคสาม มาตรา 11 มาตรา 12 วรรคหนึ่ง มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 14 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 วรรคหนึ่งและวรรคสอง มาตรา 18 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 21 มาตรา 22 วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 หรือมาตรา 57 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีการกำหนดคำนิยามของรถยนต์เอาไว้ และมีการกำหนดถึงลักษณะของรถยนต์ที่สามารถนำมาวิ่งบนถนนสาธารณะได้ต้องมีลักษณะอย่างไร และการกำหนดโทษของการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเป็นการกำหนดบททั่วไปของการเกี่ยวกับรถยนต์ไว้เท่านั้น

<sup>56</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 6.

<sup>57</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 7.

<sup>58</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 17/1.

<sup>59</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 60.

### 3.2.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น มีการตราขึ้นเพื่อเป็นกฎหมายกลางในการจัดการสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมได้อย่างพอเพียงและเหมาะสม โดยพระราชบัญญัตินี้มีการกำหนดเรื่องความรับผิดชอบทางแพ่งในการก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมด้วย โดยมีการกำหนดไว้ ดังนี้

#### หมวด 6 ความรับผิดชอบทางแพ่ง

มาตรา 96<sup>60</sup> บัญญัติว่า แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิด หรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหล หรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่น หรือของรัฐเสียหายด้วยประการใด ๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหล หรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นว่านั้นเกิดจาก

- (1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม
- (2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ
- (3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหายเอง หรือของบุคคลอื่น ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อม ในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นด้วย

มาตรา 97<sup>61</sup> บัญญัติว่า ผู้ใดกระทำ หรือละเว้นการกระทำด้วยประการใดโดยมิชอบด้วยกฎหมายอันเป็นการทำลาย หรือทำให้สูญหาย หรือเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเป็นของรัฐ หรือเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้แก่รัฐตามมูลค่าทั้งหมดของทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายไปนั้น

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า การจัดการซากรถยนต์ไม่ได้มีการกำหนดเป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัตินี้ โดยมีการกำหนดเพียงหลักการสำคัญในการจัดการของเสีย

<sup>60</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535. มาตรา 96.

<sup>61</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535. มาตรา 97.

อันตราย ซึ่งมีการกำหนดเพียงหลักเกณฑ์ มาตรการและวิธีการในการจัดการของเสียอันตรายที่เกิดจากการผลิต การใช้สารเคมี หรือวัตถุอันตรายในกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรม เพื่อควบคุม การเก็บรวบรวม การรักษาความปลอดภัย การขนส่งเคลื่อนย้าย และการจัดการ บำบัด และกำจัด ของเสียอันตรายดังกล่าวด้วยวิธีการที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาการ อย่างไรก็ตาม ตามพระราชบัญญัตินี้ไม่มีการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนในการจัดการของเสียอันตรายที่ไม่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ มาตรการและวิธีการตามหลักวิชาการแต่อย่างใด พระราชบัญญัตินี้ อาจกล่าวได้ว่า เป็นกฎหมายกลางในการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยตราขึ้นเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่ไม่มีการออกกฎหมายเฉพาะในการจัดการสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่าง ๆ

หากพิจารณาจากกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการซากรถยนต์ที่เสื่อมสภาพ จนไม่สามารถใช้งานได้นั้น จะเห็นได้ว่า แม้จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับแต่ยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่มีมาตรการในการจัดการซากรถยนต์ได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพปัญหาในการจัดการซากรถยนต์และของเสียอันตรายจากซากรถยนต์ในปัจจุบันอย่างแท้จริง ประกอบกับกฎหมายก็ไม่ได้ให้อำนาจอย่างเต็มที่ในการจัดการซากรถยนต์ ไม่มีกฎหมายเป็นการเฉพาะ<sup>62</sup> ตั้งแต่การกำหนดคำนิยาม การจัดการซากรถยนต์อย่างครบวงจรตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ประกอบกับ บทบาทหน้าที่ของผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ในการจัดการซากรถยนต์ และบทกำหนดโทษ ความผิดการจัดการซากรถยนต์ ส่งผลให้ของเสียอันตรายจากซากรถยนต์รั่วไหล ก่อให้เกิดการปนเปื้อนในสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ ย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน

---

<sup>62</sup> รัชณี สุขสวัสดิ์. (2554). *มาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ประกอบการและผู้บริโภครถยนต์*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. หน้า 4.