

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันปัญหาสิ่งแวดล้อมถือเป็นปัญหาที่สำคัญทั้งในประเทศและในระดับสากล ที่จะต้องได้รับการจัดการอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการจัดการสิ่งแวดล้อมในประเทศหนึ่งย่อมจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในประเทศอื่นด้วย จะเห็นได้จากปัญหาการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างไม่ว่าจะเป็นการเผชิญปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติที่รุนแรงขึ้นในหลายพื้นที่ทั่วโลก ในรูปแบบของภัยแล้ง ปัญหาอุทกภัยที่รุนแรงและยาวนาน ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่การเกษตรทั่วโลกกระทบกับความมั่นคงทางอาหารของประชากรโลก หรือสภาพมลพิษทางอากาศที่กระทบกับการใช้ชีวิตของประชาชนในเมืองใหญ่ทั่วโลก ปัญหามลพิษและขยะในทะเลที่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ทางทะเล ปัญหาสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาและการใช้ชีวิตประจำวันของมนุษย์ ซึ่งปัญหาสิ่งแวดล้อมเหล่านี้เป็นปัญหาที่สำคัญที่ทุกประเทศจะต้องให้ความสำคัญและร่วมมือกันแก้ไขก่อนที่จะปัญหาสิ่งแวดล้อมจะส่งผลกระทบต่อการค้ารงอยู่ของมวลมนุษยชาติ

หากกล่าวถึงปัญหาทางสิ่งแวดล้อม ปัญหาเรื่องการจัดการขยะอันตรายหรือของเสียอันตราย (Hazardous waste) ถือเป็นอีกหนึ่งปัญหาสำคัญของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย ต้องเผชิญและยังต้องหาแนวทางหรือมาตรการในการรองรับและจัดการปัญหาที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นมาตรการทางเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม มาตรการทางกฎหมาย มาตรการทางนโยบายของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการจัดการซากรถยนต์ซึ่งถือว่าเป็นขยะอันตรายหรือของเสียอันตราย ที่จะต้องได้รับการจัดการอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการและเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ในปัจจุบันปริมาณซากรถยนต์จำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากการพัฒนาของเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด หากปล่อยไว้โดยไม่มีการจัดการอย่างถูกต้องย่อมส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน เนื่องจากซากรถยนต์นั้นมีส่วนประกอบของสารเคมีอันตรายจำนวนมาก เช่น น้ำมันเครื่อง สารฟลูออโรคาร์บอน น้ำมันเบรค แบตเตอรี่ ซึ่งของเสียเหล่านี้ถือเป็นของเสียอันตราย หากของเสียอันตรายเหล่านี้ไม่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้องและเหมาะสมย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และหากเกิดการรั่วไหลของสารเคมี

ต่าง ๆ ลงสู่แหล่งน้ำ หรือแหล่งน้ำใต้ดิน อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อมอีกด้วย ดังนั้น จากการศึกษาประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีและหลักการที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ของสหภาพยุโรปที่มีการกำหนดระเบียบ ELV ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะในการจัดการซากรถยนต์ โดยเป็นการกำหนดให้ซากรถยนต์ต้องเข้าสู่กระบวนการบำบัดหรือกำจัดโดยผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น โดยผู้ผลิตรถยนต์ต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดการซากรถยนต์ที่ตนผลิตขึ้นมา และประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงเกี่ยวกับการเรียกคืนและจัดการซากรถยนต์ คือ กฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ที่หมดอายุ โดยกฎหมายนี้กำหนดให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบในการจัดการเศษซากรถยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัยและทำลายสารฟลูออโรคาร์บอนที่เกิดจากซากรถยนต์นั้น ซึ่งกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นนี้มีการนำหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตเข้ามาประกอบด้วยเช่นกัน โดยมุ่งเน้นการรีไซเคิลซากรถยนต์เพื่อหมุนเวียนทรัพยากรนำกลับมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด แต่เมื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ของประเทศไทย พบว่า ยังไม่มีกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเป็นการเฉพาะ มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาในการจัดการซากรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้เขียนจึงได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่จะต้องได้รับการแก้ไข เพื่อให้มีการควบคุมหรือจัดการซากรถยนต์อย่างถูกต้องและเหมาะสมในประเทศไทย เพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน โดยผู้เขียนมีประเด็นที่จะนำมาวิเคราะห์ 3 ประเด็น ดังนี้

- 1) ปัญหาเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์
- 2) ปัญหาเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ในการจัดการซากรถยนต์
- 3) ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษความผิดการจัดการซากรถยนต์

ผู้เขียนจึงขอวิเคราะห์ในประเด็นดังกล่าวข้างต้น เพื่อนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์

จากการศึกษาพบว่ารถยนต์ถือเป็นสินค้าคงทนที่มีอายุการใช้งานเฉลี่ยหลายปี เมื่อเวลาผ่านไปรถยนต์ก็จะเสื่อมสภาพลงจากการใช้งาน แม้ว่าจะมีการดูแลบำรุงรักษาที่ดีก็ตาม หรือแม้แต่วehicles ที่ไม่ได้ใช้งานก็ย่อมเสื่อมสภาพลงตามกาลเวลาเช่นเดียวกัน เมื่อรถยนต์ใช้ไม่ได้แล้ว หรือรถยนต์บางคันที่ไม่สามารถใช้งานได้ก็ต่อไป เนื่องจากสาเหตุใดก็ตาม รถยนต์เหล่านี้ก็จะถือได้ว่าเป็น “ซากรถยนต์” และจะต้องเข้าสู่กระบวนการจัดการซากรถยนต์ให้ถูกต้องและเหมาะสมต่อไป

เนื่องจากซากรถยนต์มีส่วนประกอบของรถเป็นจำนวนมาก ชิ้นส่วนดังกล่าวโดยสภาพบางชนิดเป็นสารอันตราย และหากสารอันตรายเหล่านั้นรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ แหล่งน้ำใต้ดินหรือออกสู่สิ่งแวดล้อม จะทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศในบริเวณที่เกิดการปนเปื้อนเป็นอย่างมาก และอาจกระทบกับการดำรงชีพของสิ่งมีชีวิตบริเวณดังกล่าว รวมถึงกระทบกับความเป็นอยู่ของประชาชนได้ ดังนั้น ซากรถยนต์จึงถือเป็นขยะอันตรายที่มีความจำเป็นจะต้องได้รับการจัดการอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการและมีประสิทธิภาพ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพอนามัยของประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งในปัจจุบันมีอัตราการใช้รถยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้การเกิดซากรถยนต์ก็ย่อมเพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน จากสภาพปัญหาดังกล่าว จึงวิเคราะห์ได้ว่า ปัญหาการจัดการซากรถยนต์ให้ถูกต้องและครบวงจรเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไขเป็นการเฉพาะ ในการจัดการซากรถยนต์นั้น ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการซากรถยนต์ คือ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ซึ่งได้กำหนดคำนิยามของซากรถยนต์ไว้ในมาตรา 4 ว่า “ซากยานยนต์” ให้หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกล เรือ ล้อเลื่อน ยานพาหนะอื่น ๆ ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้ และหมายความรวมถึงชิ้นส่วนของรถ เครื่องจักรกล หรือยานพาหนะ

พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 นั้น เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์หลักในการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง โดยทั่วไป และเป็นกฎหมายที่กำหนดหน้าที่ให้กับราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง โดยมีการกำหนดเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ไว้ในมาตรา 18 ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือกองซากยานยนต์บนถนนหรือสถานสาธารณะ” หากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวจะต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 56 แต่การกำหนดในลักษณะดังกล่าวซึ่งเป็นกลไกตามกฎหมาย อาจยังไม่เพียงพอและไม่สามารถแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ได้ เพราะความในมาตรา 18 มีการกำหนดห้ามมิให้มีการทิ้งซากยานยนต์ในสถานสาธารณะเท่านั้น แต่ไม่ได้มีการกำหนดกลไกเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ ไม่มีการกำหนดหน้าที่ในการจัดการซากรถยนต์ที่ถูกทิ้งไว้ว่าเป็นหน้าที่ของผู้ใด การจัดการซากรถยนต์ย่อมตกเป็นหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นซึ่งถือเป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ตามกฎหมาย และเมื่อพิจารณาถึงบทบาท ภารกิจ หน้าที่และงบประมาณของราชการส่วนท้องถิ่น พบว่า ราชการส่วนท้องถิ่นที่มีศักยภาพในการจัดการของเสียอันตรายนั้นมีน้อยมาก ดังนั้น แม้จะมีการกำหนดเรื่องการจัดการซากรถยนต์ไว้ในกฎหมายแต่ก็ยังไม่เพียงพอที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการจัดการซากรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพภายในประเทศได้

จากสภาพปัญหาที่ได้วิเคราะห์มาข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่า กฎหมายไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการจัดการซากรถยนต์ให้เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาการ เมื่อพิจารณา คำนียามตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 เป็นค่านียามที่กฎหมายเขียนไว้ค่อนข้างกว้าง และไม่มีการกำหนดค่านียามศัพท์ไว้อย่างชัดเจน ซึ่งการกำหนดค่านียามของกฎหมายในลักษณะเช่นนี้ ทำให้เกิดการตีความได้หลากหลายรูปแบบ ประกอบกับไม่สามารถทราบได้ว่าต้องเข้าลักษณะเช่นใดจึงจะกลายเป็นซากรถยนต์ จึงไม่สามารถกำหนดระบบการจัดการซากรถยนต์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ขาดความเป็นเอกภาพในการจัดการซากรถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้องตามหลักวิชาการ จึงนำไปสู่การทิ้งซากรถยนต์หรือสารอันตรายที่เกิดจากซากรถยนต์ปะปนไปกับขยะมูลฝอยทั่วไป ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

เมื่อบทบัญญัติดังกล่าว ไม่ได้กำหนดการมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบซากรถยนต์ และขาดกลไกในการจัดการซากรถยนต์อย่างครบวงจร เมื่อซากรถยนต์ถูกถอดแยกชิ้นส่วนอย่างไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ทำให้เกิดการทิ้งไปปะปนกับขยะมูลฝอยทั่วไปหรือนำไปฝังกลบหรือเผา การกระทำเช่นนั้นอาจส่งผลทำให้เกิดการรั่วไหลของสารเคมีหรือวัตถุอันตรายจากซากรถยนต์ และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ ประกอบกับผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการผลิตไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการซากรถยนต์อย่างถูกต้องและครบวงจร

หากวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศที่มีการบัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะในการจัดการซากรถยนต์ โดยผู้เขียนได้ศึกษาค่านียามของคำว่าซากรถยนต์ที่กำหนดไว้ในระเบียบ ELV ของสหภาพยุโรป และกฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีการกำหนดความหมายของซากรถยนต์ไว้อย่างชัดเจน เช่น สหภาพยุโรปมีการกำหนดค่านียามของซากรถยนต์ไว้ในระเบียบ ELV ของสหภาพยุโรป (Directive 2000/53/EC) โดยให้ค่านียาม คำว่า รถยนต์ที่หมดอายุการใช้งานหรือซากรถยนต์ (ELV) ให้มีความหมายว่า รถยนต์ที่เป็นขยะ (Vehicle which is waste) ซึ่งขยะตามความหมายนี้ หมายถึง สิ่งใดก็ตามที่เจ้าของทิ้ง หรือประสงค์ว่าจะทิ้ง หรือจำเป็นต้องทิ้ง หรือไม่ต้องการอีกต่อไป ดังนั้น ซากรถยนต์ จึงหมายถึง รถยนต์ที่ผู้ครอบครองไม่ประสงค์จะใช้งานอีกต่อไปหรือตั้งใจที่จะเลิกใช้งานอย่างถาวรหรือจำเป็นที่จะต้องทิ้งด้วยเหตุผลใดก็ตาม และในส่วนประเทศญี่ปุ่นมีการกำหนดค่านียามของคำว่า ซากรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะในกฎหมายรีไซเคิลซากรถยนต์ โดยกำหนดว่า ซากรถยนต์ หมายถึง รถยนต์ที่การใช้งานได้สิ้นสุดลง โดยมีการกำหนดความหมายในลักษณะกว้าง ๆ ไม่มีการขยายความขอบเขตของคำไว้ อย่างไรก็ตาม ประเทศญี่ปุ่นถือว่าซากรถยนต์ทั้งหมดเป็นขยะ ซึ่งขยะตามกฎหมายบริหารจัดการขยะและรักษา

ความสะอาดสาธารณะนั้น มีสาระสำคัญหมายถึงสิ่งที่สกปรกและไม่จำเป็น ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของของแข็งหรือของเหลว ซึ่งเป็นการพิจารณาโดยสภาพแห่งวัตถุและเจตนาของเจ้าของเป็นสำคัญ ดังนั้น การกำหนดคำนิยามของซากรถยนต์ในต่างประเทศ ได้กำหนดความหมายไปในทิศทางเดียวกัน โดยกำหนดให้ซากรถยนต์ หมายถึง รถยนต์ที่เป็นขยะ กล่าวคือ เป็นรถยนต์ที่ไม่มีผู้ใดใช้งานอีกต่อไป รถยนต์ที่เจ้าของรถยนต์ประสงค์จะทิ้ง และต้องเข้าสู่กระบวนการกำจัดหรือจัดการอย่างถูกต้อง อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดความหมายของซากรถยนต์ ควรใช้ถ้อยคำที่เหมาะสมที่สามารถสื่อถึงความเป็นซากรถยนต์ในลักษณะที่สามารถเปิดช่องให้เกิดการตีความได้ในระดับหนึ่ง โดยต้องไม่จำกัดเพียงสภาพของตัวทรัพย์สินเท่านั้น เนื่องจากการเป็นซากรถยนต์อาจไม่ได้พิจารณาเพียงสภาพของรถยนต์ แต่อาจรวมถึงเจตนาของผู้ครอบครองรถยนต์ หรือความจำเป็นในการทิ้งรถยนต์ในแต่ละกรณีอีกด้วย

ดังนั้น การกำหนดคำนิยามคำว่า ซากรถยนต์ไว้ในพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ควรมีการกำหนดแยกออกจากคำว่า ซากยานยนต์อย่างชัดเจน ดังเช่นระเบียบ ELV ของสหภาพยุโรป และกฎหมายรีไซเคิลรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะส่งผลให้สามารถกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ได้อย่างเป็นระบบและครบวงจร เพื่อให้เป็นการง่ายต่อผู้บังคับใช้กฎหมาย เป็นการสร้างกรอบของความเป็นซากรถยนต์ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น และการติดตามตรวจสอบของภาครัฐตามที่กฎหมายกำหนดก็จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผู้เขียนเห็นว่าในประเด็นนี้ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มีการกำหนดคำนิยามรวมกันของ ซากยานยนต์ ซึ่งไม่ได้มีการกำหนดคำว่า ซากรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ ทำให้เกิดการตีความได้ว่า ต้องมีลักษณะเช่นใดถึงจะเข้าลักษณะของคำว่าซากรถยนต์ ประกอบกับคำนิยามที่ถูกกำหนดไว้นั้นยังไม่ครอบคลุมถึงความหมายของซากรถยนต์ที่เกิดขึ้นทั้งหมด และไม่มีมีการกำหนดกลไกการจัดการซากรถยนต์อย่างชัดเจน ขาดหลักการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้อง สร้างภาระให้กับราชการส่วนท้องถิ่น จึงทำให้ไม่สามารถจัดการซากรถยนต์ได้อย่างเป็นระบบและครบวงจร ส่งผลให้เกิดการทิ้งซากรถยนต์และสารอันตรายที่เกิดจากซากรถยนต์ปะปนไปกับขยะมูลฝอย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชน ผู้เขียนจึงเห็นว่า ควรมีการกำหนดคำนิยามของซากรถยนต์ให้ชัดเจน และมีการกำหนดคำนิยามของซากรถยนต์แยกออกมาเป็นการเฉพาะจากคำว่า ซากยานยนต์ รวมไปถึงกำหนดกลไกการจัดการซากรถยนต์อย่างเป็นระบบตั้งแต่ต้นทาง กำหนดหน้าที่ให้กับผู้มีส่วนที่เกี่ยวข้องไม่ให้เป็นประชาชนในฐานะผู้บริโภค และผู้ผลิตรถยนต์ให้เข้ามามีส่วนรับผิดชอบในการจัดการซากรถยนต์อีกด้วย

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ในการจัดการซากรถยนต์

จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบันการจัดการขยะหรือมูลฝอยในประเทศไทยนั้น กำหนดให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่จะต้องดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จตั้งแต่ขั้นตอนการเก็บ ขน และกำจัด ซึ่งมีการกำหนดไว้ในกฎหมายหลายฉบับ เช่น กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข กฎหมายว่าด้วยการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง เป็นต้น โดยการกำหนดเรื่องการจัดการมูลฝอยนั้นมีการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่น ไม่ว่าจะเป็นมูลฝอยทั่วไป มูลฝอยติดเชื้อ หรือมูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายจากชุมชน ราชการส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ในการดำเนินการดังกล่าว หรือหากภาคเอกชนที่ประสงค์จะดำเนินกิจการเกี่ยวกับการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือขยะมูลฝอย โดยทำเป็นธุรกิจหรือได้ประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการ ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นนั้น หากพิจารณาจากกฎหมายที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังขาดการเข้ามามีส่วนร่วมของผู้มีส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ไม่ว่าจะเป็นภาคประชาชนหรือผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขยะ คือ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 โดยมีการแบ่งออกเป็น 7 หมวด ดังนี้

หมวด 1 การรักษาความสะอาดในที่สาธารณะและสถานสาธารณะ ซึ่งเป็นการวางหลักในการจัดการเกี่ยวกับการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองในที่สาธารณะหรือสถานสาธารณะโดยทั่วไป

หมวด 2 การดูแลรักษาสนามหญ้าและต้นไม้ในถนนและสถานสาธารณะ ซึ่งเป็นการกำหนดเกี่ยวกับการจัดการดูแลสนามหญ้าหรือต้นไม้หรือในบริเวณราชการส่วนท้องถิ่นดูแลหรือสถานที่สาธารณะ

หมวด 3 การห้ามทิ้งสิ่งปฏิกูลมูลฝอยที่สาธารณะและสถานสาธารณะ ซึ่งเป็นการกำหนดเกี่ยวกับการจัดการไม่ให้ผู้ใดทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในพื้นที่สาธารณะ

หมวด 3/1 การจัดการสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ซึ่งเป็นการกำหนดเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้เก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยในเขตพื้นที่ ซึ่งกำหนดให้เป็นอำนาจของราชการส่วนท้องถิ่น หรือผู้ที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นในเขตพื้นที่นั้น โดยเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการดำเนินการดังกล่าว

หมวด 4 การรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นการกำหนดการจัดการเกี่ยวกับการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยโดยทั่วไปในสถานที่สาธารณะ

หมวด 5 อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นการกำหนดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่

หมวด 6 บทกำหนดโทษ ซึ่งเป็นการกำหนดเกี่ยวกับบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้

หากพิจารณาจากพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 จะเห็นได้ว่า เป็นการกำหนดหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยโดยทั่วไป แต่ไม่ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับการจัดการของเสียอันตราย ซึ่งชากรถยนต์ถือว่าเป็นของเสียอันตรายนั้นไม่ได้มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์เข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดการชากรถยนต์ดังกล่าว เมื่อรถยนต์คันนั้นไม่สามารถใช้งานได้อีกต่อไป ทำให้เมื่อมีการออกแบบรถยนต์รุ่นใหม่ ผู้ผลิตรถยนต์ก็ไม่ได้ให้ความสำคัญถึงการมีส่วนร่วมประกอบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือคำนึงถึงรีไซเคิลชากรถยนต์หรือของเสียอันตรายที่เกิดจากชากรถยนต์เมื่อรถยนต์หมดอายุการใช้งาน ประกอบกับของเสียที่เป็นอันตรายจากศูนย์บริการรถยนต์อยู่ซ่อมรถยนต์ก็ไม่มีกฎหมายควบคุมเป็นการเฉพาะ คงมีเพียงแต่กฎหมายควบคุมของเสียอันตรายจากโรงงานอุตสาหกรรมและสถานประกอบการเกี่ยวกับการถอดแยกชากรถยนต์ที่จดทะเบียนกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพเท่านั้น แต่ไม่มีมาตรการทางกฎหมายให้นำชากรถยนต์และของเสียอันตรายที่เกิดจากชากรถยนต์ไปกำจัดอย่างถูกต้องและครบวงจร

หากวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ พบว่า มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชากรถยนต์ในสหภาพยุโรป ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณขยะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่หมดอายุ จึงมีการกำหนดระเบียบ ELV เพื่อให้ประเทศสมาชิกนำไปปรับแก้กฎหมายของตนให้สอดคล้องกันทั่วทั้งสหภาพยุโรป ซึ่งระเบียบ ELV นี้ ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ อันมีจุดมุ่งหมายสูงสุดเพื่อป้องกันของเสียจากรถยนต์ รวมถึงการใช้ซ้ำ การรีไซเคิล และการหมุนเวียนชากรถยนต์และชิ้นส่วนกลับมาใช้ใหม่ในรูปแบบอื่น ๆ เพื่อลดการทิ้งของเสียอันตราย อีกทั้งยังมุ่งปรับปรุงสมรรถนะด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการทั้งหลายที่เกี่ยวข้องตลอดวงจรชีวิตของรถยนต์นั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการชากรถยนต์ตามหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต ซึ่งมีการกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องจัดตั้งระบบเครือข่ายในการเก็บรวบรวมชากรถยนต์ที่หมดอายุจากผู้ซื้อโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และต้องเผยแพร่ข้อมูลทางเทคนิคที่จำเป็นในการจัดการชากรถยนต์ และกำหนดให้รถยนต์รุ่นใหม่จะต้องมีการออกแบบให้ง่ายต่อการนำทรัพยากรกลับมาใช้ ซึ่งระเบียบ ELV จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการจัดการชากรถยนต์อย่างครบวงจร โดยมีข้อกำหนดสำคัญหลายด้าน ได้แก่ การป้องกันการก่อของเสีย การเก็บรวบรวมชากรถยนต์

การบำบัดซากกรดยนต์ เป้าหมายการใช้ซ้ำและนำทรัพยากรกลับคืน และการรวบรวมข้อมูลและเผยแพร่ จะเห็นได้ว่า ระเบียบ ELV ให้ความสำคัญกับการจัดการซากกรดยนต์อย่างครบวงจร โดยให้ผู้ผลิตเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการซากกรดยนต์ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งทำให้เชื่อมั่นได้ว่าซากกรดยนต์จะถูกจัดการอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา

สำหรับประเทศญี่ปุ่น ได้มีมาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากกรดยนต์เช่นเดียวกัน ซึ่งกฎหมายในการจัดการซากกรดยนต์ของประเทศญี่ปุ่น คือ กฎหมายว่าด้วยการรีไซเคิลซากกรดยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณซากกรดยนต์ และจัดการของเสียอันตรายที่เกิดจากซากกรดยนต์ให้ถูกต้องและเหมาะสม โดยมีการกำหนดให้เจ้าของรถยนต์ต้องรับผิดชอบค่าธรรมเนียมในการรีไซเคิลรถยนต์ ซึ่งเป็นการฝากเงินมัดจำในการรีไซเคิลเมื่อมีการจดทะเบียนรถยนต์ในครั้งแรก หรือเมื่อมีการออกใบรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ครั้งแรก และเมื่อรถยนต์สิ้นสุดการใช้งานหรือไม่สามารถใช้งานได้ก็ต่อไป ก็จะเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลซากกรดยนต์ โดยเจ้าของรถยนต์คนสุดท้ายจะส่งมอบซากกรดยนต์ให้ผู้ประกอบการเก็บรวบรวมซากกรดยนต์ และส่งต่อไปยังผู้ประกอบการเก็บคืนสารฟลูออโรคาร์บอน และผู้ประกอบการถอดหรือซากกรดยนต์ตามลำดับ เพื่อดำเนินการจัดการซากกรดยนต์ให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการรีไซเคิลซากกรดยนต์นี้ ตั้งอยู่บนหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต โดยมีการจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ผลิตไว้ให้รีไซเคิลเพียงเศษซากกรดยนต์ที่เหลือจากการบดตัด ถูกลมนิรภัยและทำลายสารฟลูออโรคาร์บอน เท่านั้น ผู้ประกอบการรีไซเคิลที่มีอยู่เดิมก็สามารถจัดการกับซากกรดยนต์ส่วนที่เหลืออย่างเหมาะสมบนพื้นฐานตามกลไกตลาดได้ ประกอบกับกฎหมายได้กำหนดกลไกการควบคุมและตรวจสอบตั้งแต่ต้นทางกระทั่งถึงปลายทาง โดยกำหนดให้ในทุกช่วงของการขนย้ายซากกรดยนต์ รวมถึงชิ้นส่วนและสารต่าง ๆ จากผู้ประกอบการแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งหรือไปยังผู้ผลิต ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องและผู้ผลิตจะต้องรายงานข้อมูลไปยังศูนย์ส่งเสริมการรีไซเคิลยานยนต์แห่งญี่ปุ่นด้วย จะเห็นได้ว่ากฎหมายนี้มีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการตั้งแต่การซื้อรถยนต์ครั้งแรกไปจนถึงกระบวนการรีไซเคิลรถยนต์ในขั้นสุดท้าย โดยระบุเป็นขั้นตอนอย่างชัดเจนว่าผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้ประกอบการต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการซากกรดยนต์ในขั้นตอนใดบ้าง ซึ่งกฎหมายรีไซเคิลซากกรดยนต์ของประเทศญี่ปุ่นนี้ให้ความสำคัญกับการจัดการซากกรดยนต์อย่างครบวงจร โดยมุ่งเน้นให้มีการรีไซเคิลซากกรดยนต์เพื่อหมุนเวียนทรัพยากรให้นำกลับมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีการนำหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตเข้ามาเป็นส่วนสำคัญในการจัดการซากกรดยนต์ภายในประเทศของตน โดยมีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิตไว้อย่างชัดเจน

ดังนั้นหากมีการนำหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตที่เป็นหลักการทางนโยบายที่ขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตไปยังช่วงต่าง ๆ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางของวงจรชีวิตรถยนต์

เพื่อเป็นการส่งเสริมและให้ความสำคัญในการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการรับคืน การรีไซเคิลและการกำจัดซากรถยนต์ โดยไม่ได้เพียงแค่กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์จะต้องมีส่วนร่วม ในการจัดการซากรถยนต์เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงความรับผิดชอบด้านอื่นในวงจรชีวิตของรถยนต์ อีกด้วย เช่น การกำหนดให้การออกแบบรถยนต์ใหม่สามารถนำทรัพยากรกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ได้ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมปัญหามลพิษจากรถยนต์ การลดการใช้สารเคมีอันตราย เพื่อให้ซากรถยนต์เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษน้อยที่สุด การประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่สำคัญสำหรับการ จัดการซากรถยนต์ให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ ดังนั้น ผู้ผลิตซึ่งเป็นผู้ออกแบบและผลิตรถยนต์ จึงควรเป็นผู้รับผิดชอบในการเก็บคืนและการจัดการกับชิ้นส่วนของรถยนต์นั้นให้ครอบคลุมตลอด วงจรชีวิตของรถยนต์ ตั้งแต่เริ่มต้นคือการผลิตจนถึงสิ้นสุดของวงจรคือการจัดการของเสียด้วย ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้เป็นการกำหนดให้ผู้ผลิตเข้ามามีส่วนในการจัดการตั้งแต่ต้นทางจนถึง ปลายทาง กล่าวคือ ตลอดวงจรชีวิตของรถยนต์นั้น เนื่องจากผู้ผลิตย่อมทราบดีว่า ส่วนประกอบของ รถยนต์มีอะไรบ้าง ส่วนประกอบแต่ละชิ้นสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้หรือไม่ หรือต้องมีวิธีการ กำจัดอย่างเหมาะสมอย่างไร และหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตนั้น จะส่งผลให้ผู้ผลิต คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของตนในการผลิตมากขึ้น โดยมีการคำนึงถึงการรีไซเคิลและการจัดการซาก รถยนต์ของตนในท้ายที่สุดด้วย โดยหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตนี้ ถือเป็นหลักการของ นโยบายสิ่งแวดล้อมที่เป็นการป้องกันตั้งแต่ต้นทาง เนื่องจากปัญหาการจัดการซากของผลิตภัณฑ์ นั้นเกิดจากการออกแบบของผู้ผลิตที่ไม่ได้คำนึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเมื่อ หมดอายุการใช้งาน หลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตจึงเป็นการระบุให้ผู้ผลิตสินค้าหรือ ผู้บริโภคสินค้าควรจะต้องมีส่วนรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์นั้น เมื่อผลิตภัณฑ์กลายเป็นซากที่ไม่มีผู้ใด ต้องการอีกต่อไป แทนที่จะปล่อยให้เป็นที่ของหน่วยงานภาครัฐในการจัดการซากผลิตภัณฑ์ ดังกล่าว เนื่องจากผู้ผลิตเป็นผู้ออกแบบผลิตภัณฑ์ และรู้จักผลิตภัณฑ์ของตนเองมากที่สุด ซึ่งผู้ผลิต สามารถแก้ไขการออกแบบและระบบกระจายสินค้าให้เอื้ออำนวยต่อการนำทรัพยากรที่ไม่ใช้แล้ว กลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ได้มากขึ้น

จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ไม่ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิต รถยนต์เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการซากรถยนต์ ไม่มีการนำหลักการขยายความรับผิดชอบของ ผู้ผลิตมากำหนดไว้ ทำให้การจัดการซากรถยนต์ไม่ได้เป็นการแก้ไขปัญหาตั้งแต่ต้นทาง ดังเช่นที่ สหภาพยุโรป และประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีกฎหมายเฉพาะในการจัดการซากรถยนต์ให้เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อมได้กำหนดไว้ โดยจะเป็นการกำหนดไว้ตั้งแต่ต้นทางคือ เมื่อรถยนต์ไม่สามารถใช้งาน

ได้อีกต่อไป ชาวกรรณด้นนั้นก็จะต้องเข้าสู่กระบวนการจัดการชาวกรรณด้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตามลำดับต่อไป

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ในประเด็นการจัดการชาวกรรณด้นให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมนี้ นอกจากกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่จะไม่เพียงพอต่อการจัดการชาวกรรณด้นที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพแล้ว ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่มีเจตนารมณ์เพื่อบังคับการจัดการชาวกรรณด้นเป็นการเฉพาะอีกด้วย หากไม่มีมาตรการในการจัดการชาวกรรณด้นอย่างเป็นระบบแล้ว ก็ย่อมมีความเสี่ยงที่ชาวกรรณด้นจะได้รับการจัดการอย่างไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสูญเสียโอกาสที่จะนำชาวกรรณด้นนั้นกลับมารีไซเคิลได้ จึงควรจะต้องนำหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตเข้ามากำหนดในกฎหมายเพื่อให้ผู้ผลิตได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการชาวกรรณด้นให้ถูกต้องและเหมาะสม ประกอบกับสามารถนำชิ้นส่วนของกรรณด้นกลับไปรีไซเคิลได้ต่อไป ซึ่งการนำหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตมาใช้ในการจัดการชาวกรรณด้นนั้น จะเป็นการลดภาระหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการจัดการของเสีย ซึ่งหากภาครัฐต้องเป็นผู้ดำเนินการจัดการชาวกรรณด้น ภาครัฐย่อมไม่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจัดการชาวกรรณด้นเท่ากับผู้ผลิตกรรณด้นคันดังกล่าว ประกอบกับหากผู้ผลิตเป็นผู้จัดการชาวกรรณด้นที่ตนผลิตนั้นจะทำให้ผู้ผลิตได้ตระหนักถึงความสำคัญของการผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ด้วยวิธีการที่เน้นถึงการรีไซเคิล และให้ความสำคัญในการใช้ส่วนประกอบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการจัดการชาวกรรณด้นของผู้ผลิต รวมทั้งหากผู้ผลิตเป็นผู้จัดการชาวกรรณด้นที่ตนได้ผลิตนั้น เป็นการทำให้ความลับทางการค้าในส่วนของชิ้นส่วนต่าง ๆ ถูกเก็บเป็นความลับเฉพาะของผู้ผลิตเองอีกด้วย

4.3 ปัญหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษความผิดการจัดการชาวกรรณด้น

จากการศึกษาพบว่าชาวกรรณด้นถือเป็นของเสียอันตรายที่จำเป็นต้องได้รับการจัดการอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อไม่ให้เกิดการปนเปื้อนและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยรอบและประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง เนื่องจากการทิ้งชาวกรรณด้นไว้ไม่ว่าทิ้งไว้ที่ใดก็ตาม เช่น ถนนทางสาธารณะ หรือที่ดินของตงก็ตม หากเกิดกรรณด้นของสิรกรรณด้นหรือเกิดการรั่วไหลของสารเคมีที่อยู่ภายในชาวกรรณด้นนั้น การรั่วไหลนั้นอาจรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ หรือแหล่งน้ำใต้ดินบริเวณนั้นได้ หากเกิดการปนเปื้อนแล้ว ประชาชนบริเวณนั้นย่อมได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมไปด้วย ประกอบกับการฟื้นฟูให้กลับมาเป็นอย่งเดิมย่อมเป็นไปได้ยากและใช้เวลานาน หรือบางครั้งอาจไม่สามารถฟื้นฟูให้กลับมาให้เป็นเช่นเดิมได้เลย และใช้งบประมาณในการจัดการเป็นจนวนมาก ดังนั้น การจัดการชาวกรรณด้นให้ถูกต้องตามหลักวิชาการและมีประสิทธิภาพนั้นจึงมีความจำเป็น

อย่างยิ่ง และนอกจากการสร้างกลไกเพื่อรองรับการจัดการซากรถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพโดยอาศัยหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตแล้ว มาตรการทางกฎหมายเป็นอีกอันหนึ่งเครื่องมือที่จะต้องมีการกำหนดให้มีกลไกการบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม และสามารถบังคับใช้ได้จริงเพื่อให้สามารถรวบรวมซากรถยนต์ให้เข้าสู่ระบบการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมาตรการทางกฎหมายดังกล่าว คือ การกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ที่น่าซากรถยนต์หรืออะไหล่รถยนต์มาทิ้งโดยไม่นำรถยนต์ไปเข้าสู่กระบวนการกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ การกำหนดโทษนี้ควรมีการกำหนดให้มีความเหมาะสมกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตกรณีที่มีการทิ้งซากรถยนต์อย่างไม่ถูกต้อง

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการกำหนดบทลงโทษของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการซากรถยนต์ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ที่กำหนดบทบัญญัติในการทิ้งซากรถยนต์และบทกำหนดโทษของการทิ้งซากรถยนต์ไว้ดังนี้

มาตรา 18 บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือกองซากยานยนต์บนถนนหรือสถานสาธารณะ

มาตรา 56 บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 วรรคหนึ่ง มาตรา 12 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 หรือมาตรา 18 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 นั้น เป็นเพียงกฎหมายมีวัตถุประสงค์ในการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองโดยทั่วไป ตามที่กล่าวมาแล้วในประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ ซึ่งบทกำหนดโทษของการทิ้งซากรถยนต์นั้น เป็นการกำหนดโทษปรับซึ่งเป็นโทษทางอาญา โดยมุ่งเน้นให้ผู้กระทำความผิดจะต้องจ่ายเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ หากผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หากพิจารณาจากเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 แล้ว บทกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ เป็นการกำหนดเพื่อป้องปรามไม่ให้เกิดการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยเป็นการกำหนดโทษปรับเพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมาย แต่หากพิจารณาจากบทกำหนดโทษปรับในปัจจุบันสำหรับผู้ที่น่าซากรถยนต์มาทิ้งไว้เป็นการกำหนดบทลงโทษสถานเบา เมื่อเทียบกับความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมสุขภาพอนามัยของประชาชน หากเกิดการรั่วไหลของสารเคมีที่อยู่ในตัวรถยนต์ หรือเกิดการปนเปื้อนในสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากของเสียอันตราย การกำหนดบทลงโทษของผู้ลักลอบนำซากรถยนต์มาทิ้งจึงควรมีโทษที่สูง เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นในบางครั้งเกิดความเสียหายในวงกว้างจนไม่สามารถ

ประเมินมูลค่าของความเสียหายได้ และหากมีการกำหนดโทษที่น้อยเกินไป อาจทำให้เกิดการไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและเกิดการลักลอบทิ้งซากรถยนต์ได้

ซึ่งหากพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า ควรนำหลักการป้องกันล่วงหน้าหรือระวังไว้ก่อนและหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดมากำหนดไว้ประกอบด้วย เนื่องจาก หลักการระวังไว้ก่อนหรือป้องกันล่วงหน้า เป็นการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ล่วงหน้า เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หรือหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมในวงกว้าง และเป็นการกำหนดมาตรการเพื่อให้สภาพแวดล้อมกลับคืนสู่สภาพเดิมหรือเสียหายน้อยที่สุด จากการจำกัดหรือลดมลพิษที่อาจเกิดขึ้น หรือการป้องกันความเสียหายที่เกิดจากมลพิษจากของเสีย ทั้งของเสียจากชุมชนและของเสียอุตสาหกรรม โดยการกำหนดมาตรฐานการจัดการของเสียแต่ละประเภทอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ จะเห็นได้ว่า หลักการระวังไว้ก่อนหรือการป้องกันล่วงหน้า เป็นการหลักการจัดการทางสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้รัฐต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดมาตรการล่วงหน้าเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายกับประชาชนและสิ่งแวดล้อม โดยอาจกำหนดเป็นมาตรการทางกฎหมาย กำหนดเป็นนโยบาย หรือการกระทำอื่นใดที่จะป้องกันไม่ให้ความเสียหายขึ้น หรือหากมีความเสียหายเกิดขึ้นก็มีขั้นตอนในการแก้ไขเยียวยาและฟื้นฟูให้กลับมาเหมือนเดิม รวมทั้งหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดซึ่งเป็นการกำหนดให้ผู้เสียหายพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่ตนได้รับนั้นเกิดจากการกระทำหรือความครอบครองนั้นเป็นของผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยไม่ต้องนำสืบให้ศาลเห็นว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เป็นการให้ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย และผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตนเองว่าได้กระทำเช่นนั้นจริงหรือไม่ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากการความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของตนหรือไม่

จากการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการกำหนดโทษที่เบาและหลักการที่เกี่ยวข้องข้างต้น ประกอบกัน ผู้เขียนเห็นว่า ควรมีการแก้ไขปรับปรุงบทกำหนดโทษของผู้ทิ้งซากรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้รถยนต์ ผู้ถือครองซากรถยนต์ หรือบุคคลใดก็ตามที่นำซากรถยนต์มาทิ้ง ควรได้รับโทษตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 นี้ และควรปรับปรุงโทษให้สูงขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต กรณีเกิดการรั่วไหลของสารเคมีที่เกิดจากซากรถยนต์ และก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชน จะเห็นได้ว่า เมื่อเกิดความเสียหายในครั้งหนึ่ง ย่อมมีผู้ได้รับผลกระทบเป็นจำนวนมาก สิ่งแวดล้อมที่ได้รับ ความเสียหายย่อมยากที่จะฟื้นฟูให้กลับมาได้ดังเดิมหรือในบางครั้งอาจจะไม่สามารถฟื้นฟูกลับมาดังเดิมได้เลย ประกอบกับประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากสารเคมีรั่วไหลนั้น อาจจะไม่สามารถกลับมาใช้ชีวิตตามปกติได้ หรือหากกลับมาใช้ชีวิตแบบปกติก็อาจมีโรคประจำตัวบางอย่าง

จะเห็นได้ว่า การทิ้งซากรถยนต์เพียงหนึ่งครั้งก็อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนอย่างมาก ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดบทลงโทษเกี่ยวกับความผิดกรณีลักลอบทิ้งซากรถยนต์ให้มีความเหมาะสมกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น