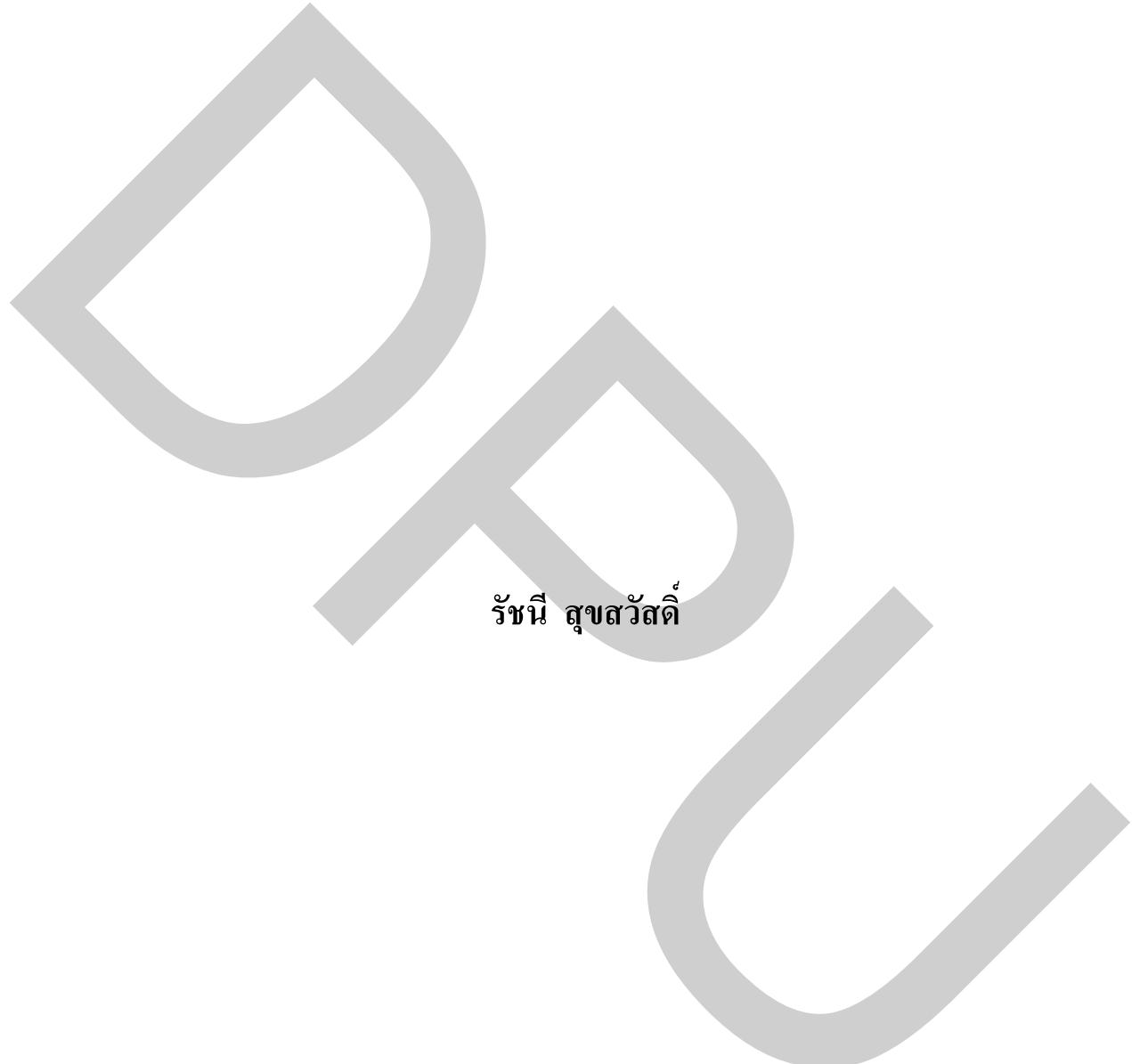


มาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากยานยนต์: ศึกษารณี
ผู้ประกอบธุรกิจและผู้บริโภครายนต์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2554

Legal Measures for management the end of life vehicles:

A case study of business and consumer car



RATCHANEE SOOKSAWAT

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakij Pundit University

2011

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จด้วยไม่ได้ถ้าไม่รับอนุเคราะห์จากการสอน
วิทยานิพนธ์ ของราบที่มีคุณท่านศาสตราจารย์ ดร. นีระ ศรีธรรมรักษ์ ซึ่งเป็นประธานกรรมการ
สอน ท่านรองศาสตราจารย์ ดร. ภูมิ โชคเหมา และท่านอาจารย์ธีรวัฒน์ จันทรสมบูรณ์ ซึ่งเป็น^{กรรมการสอน ที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการสอนวิทยานิพนธ์ครั้งนี้}

ขอขอบพระคุณท่าน รองศาสตราจารย์ ดร. กัลยา ตัณศิริ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ให้คำปรึกษา^{และแนะนำผู้เขียนจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วง}

ขอขอบพระคุณ บิดามารดาของข้าพเจ้าและญาติๆ ทุกคน รวมถึงเพื่อนๆ ทุกคน ที่เคย^{ให้กำลังใจผู้เขียนด้วยคิดอดคมา}

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ถ้าเป็นประโยชน์แก่ผู้อ่านประการใด ผู้เขียนขอขอบคุณความดีนี้ให้แก่^{พ่อแม่ ที่ให้กำเนิดและส่งสอนอบรมตลอดมา และครูบาอาจารย์ที่ได้สั่งสอนอบรมและให้วิชาความรู้}
^{แก่ผู้เขียน ตลอดจนเจ้าของผลงานทุกเล่มที่ผู้เขียนนำมาอ้างอิงทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วง}
^{ไปด้วยดี สุดท้ายนี้หากมีข้อผิดพลาดและบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้}

รัชนี สุขสวัสดิ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	๔
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	๕
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
สารบัญตาราง	๘
สารบัญภาพ	๙
บทที่	
 1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
1.3 สมมติฐานของการศึกษา	4
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	6
 2. ประวัติ ความหมาย ลักษณะสำคัญ แนวความคิดที่เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ทรัพย์สินอำนาจหน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน.....	13
2.1 ประวัติเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน.....	13
2.2 ความหมายเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน	15
2.3 ลักษณะสำคัญของกรรมสิทธิ์	20
2.4 แนวความคิด ทฤษฎี การได้มา ประเภทและอำนาจหน้าที่ของผู้เป็น เจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน	23
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการชาระดยนต์ของต่างประเทศ	32
2.5.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการชาระดยนต์ประเทศไทย	33
2.5.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการชาระดยนต์ประเทศไทยญี่ปุ่น	40
2.5.3 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการชาระดยนต์ประเทศไทยสหรัฐอเมริกา.....	43
 3. มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ของไทยเปรียบเทียบกับ ต่างประเทศ.....	44

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.1 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ของไทย	44
3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	44
3.1.1.1 ผู้บริโภค	45
3.1.1.2 ผู้ประกอบธุรกิจ	47
3.1.1.3 รัฐ	49
3.1.2 กระบวนการในการกำจัดชาระดยนต์	52
3.1.3 มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและลดการเกิดข่องเสียอันตรายจากชาระดยนต์	57
3.1.3.1 การลดความพิษจากแหล่งกำเนิด	61
3.1.3.2 การนำของเสียอันตรายเวียนมาใช้ใหม่	63
3.1.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการชาระดยนต์	66
3.1.5 มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษ	69
3.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ของต่างประเทศ	70
3.2.1 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ในระบบกฎหมายลักษณะอักขระ (Civil Law)	71
3.2.1.1 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ของประเทศไทย	71
3.2.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ของประเทศสหภาพญี่ปุ่น	83
3.2.1.3 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ของประเทศเกาหลีใต้	87
3.2.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์ในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)	93
4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการจัดการชาระดยนต์	100
4.1 ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความของคำว่า “ชาระดยนต์”	100
4.2 ปัญหาความรับผิดชอบผู้เกี่ยวข้องกับชาระดยนต์	101
4.2.1 ผู้บริโภค	101

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2.2 ผู้ประกอบธุรกิจ	102
4.2.3 รัฐ	104
4.3 ปัญหาทางกฎหมายในการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากชากรอยนต์	105
4.3.1 ปัญหาทางกฎหมายในการลดคอมพิมพ์จากแหล่งกำเนิด	106
4.3.2 ปัญหาทางกฎหมายในการนำของเสียอันตรายเวียนกลับมาใช้ใหม่ (รีไซเคิล)	107
4.4 ปัญหาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการราชภัณฑ์	109
4.5 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษ	110
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	112
5.1 บทสรุป	112
5.2 ข้อเสนอแนะ	114
บรรณานุกรม	118
ประวัติผู้เขียน	125

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ตารางเป้าหมายในการใช้ชี้มั่นและการนำกลับคืน	77
3.2 ตารางตัวอย่างของค่ารีไซเคิล.....	84
3.3 ตารางรายการสารต้องห้ามในประเภทปูร์ปุน	86

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 ภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน	7
1.2 ภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน.....	7
1.3 ภาพรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล.....	8
1.4 ภาพรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	8
1.5 ภาพรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด.....	9
1.6 ภาพรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน.....	9
1.7 ภาพรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง.....	10
1.8 ภาพรถยนต์รับจ้างสามล้อ	10
1.9 ภาพรถยนต์บริการธุรกิจ	11
1.10 ภาพรถยนต์บริการทัศนาจร	11
1.11 ภาพรถยนต์บริการให้เช่า.....	11
2.1 ภาพความรับผิดชอบของผู้ผลิต.....	35
3.1 ภาพแสดงขึ้นส่วนต่างๆ ของรถยนต์.....	53
3.2 ภาพกระบวนการรีไซเคิลแบบเตอร์เร่เก่า.....	55
3.3 ภาพกระบวนการนำยางกลับมาใช้ใหม่	57

หัวข้อวิทยานิพนธ์

มาตรการทางกฎหมายในการจัดการฉากยานยนต์: ศึกษาระบบ

ผู้ประกอบธุรกิจและผู้บริโภคถยนต์

ចំណាំ

รัชนี สุขสวัสดิ์

อาการที่เริ่มมา

รองศาสตราจารย์ ดร. กัลยา ตั้นศิริ

ສາງວິຊາ

ပြန်လည်

วีกานรศึกษา

2553

หน้า ๑๖

ปัญหาการถอนตัวของเสียงอันตรายจากชากรถยนต์เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาพอนามัยของประชาชน การจัดการชากรถยนต์ในปัจจุบันต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติรักษาระบัณฑิตความสะอาดและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 แต่กฎหมายดังกล่าวยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการจัดการชากรถยนต์ที่เพียงพอและเหมาะสม กล่าวคือ เมื่อพิจารณาจากคำจำกัดความคำว่า “ชากรถยนต์” จะเห็นว่า เป็นคำจำกัดความที่แคบ คือหมายความถึงเฉพาะรถยนต์ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การ ได้รวมถึงชิ้นส่วนของรถยนต์นั้นด้วย และในกรณีที่ผู้บริโภคนำชากรถยนต์มาทิ้งไว้ในสถานที่ต่างๆ ผู้บริโภคจะมีความผิดและต้องรับโทษตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 แต่ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์กลับไม่ต้องรับผิดชอบในการกำจัดชากรถยนต์แต่อย่างใด ประกอบกับการออกแบบรถยนต์ก็ไม่คำนึงถึงการรีไซเคิลชากรถยนต์ จึงเห็นว่าการจัดการชากรถยนต์ดังกล่าวไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่เพียงพอและเหมาะสม สำหรับของเสียที่เป็นอันตรายจากศูนย์บริการรถยนต์ อู่ซ่อมรถยนต์ ซึ่งไม่มีกฎหมายควบคุมโดยเฉพาะ คงมีเพียงกฎหมายควบคุมของเสียอันตรายจากโรงงาน อุตสาหกรรมและสถานประกอบการเท่านั้น และไม่มีมาตรการทางกฎหมายให้มีการนำของเสียที่เป็นอันตรายจากชากรถยนต์กลับมาใช้ใหม่ นอกจากนี้น่วงงานที่มีหน้าที่จัดการชากรถยนต์ ในปัจจุบันก็ยังไม่มีหน่วยงานจัดการชากรถยนต์โดยเฉพาะ จะมีแต่เพียงหน่วยงานต่างๆ ร่วมกันในการจัดการชากรถยนต์เท่านั้น ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนขาดเอกสารในการบังคับใช้กฎหมาย สำหรับบทกำหนดโทษในความผิดตามกฎหมายที่มีอยู่นั้นเป็นโทษที่เบา เมื่อเทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก

จากการศึกษาผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในการจัดการชาระด้วยในส่วนคำจำกัดความ คำว่า “ชาระด้วย” เห็นควรปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 โดยกำหนดบทนิยามคำว่า “ชาระด้วย” ขึ้นใหม่ให้หมายความว่า รถอนต์ที่เป็นของเสียอันตรายรถอนต์ใหม่ รถอนต์ที่ถูกบริการหรือซ่อมแซมในระหว่างใช้งาน และไม่ว่ารถอนต์นั้นจะมีส่วนประกอบที่ผู้ผลิตนำมาติดตั้งไว้ หรือจะมีส่วนประกอบอื่นที่ติดอยู่ในรูปอะไรก็ตามที่ใช้ในรถอนต์ สำหรับข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้เกี่ยวข้องกับชาระด้วยนี้ เห็นควรออกกฎหมายว่าด้วยการจัดการชาระด้วย โดยเฉพาะ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถอนต์ต้องรับผิดชอบในการจัดการชาระด้วย อนึ่งในส่วนมาตรการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากชาระด้วย เห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้การใช้สารอันตรายประเภทโลหะหนักจะต้องมีการควบคุมให้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ และเห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 โดยกำหนดให้มีมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบกิจการรถอนต์นำวัสดุที่สามารถแปรรูปกลับมาใช้ใหม่มาเป็นวัตถุคุณภาพในการผลิต นอกจากนี้ในส่วนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการชาระด้วยนี้ เห็นควรกำหนดให้กรมควบคุมมลพิษเป็นหน่วยงานที่ มีหน้าที่ควบคุม ดูแล และบริหารจัดการชาระด้วย สำหรับบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายนี้ เห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 โดยกำหนดบทลงโทษทางอาญาและทางแพ่งในกฎหมายดังกล่าวทั้งสองให้มีบทลงโทษที่หนักขึ้น

Thesis Title	Legal Measures for management the end of life vehicles: A case study of business and consumer car
Author	Ratchanee Sooksawat
Thesis Advisor	Assoc. Prof. Dr. Kalaya Tansiri
Department	Law
Academic Year	2010

ABSTRACT

‘Legal Measures for management the end of life vehicles: A case study of business and consumer car’. In Thailand, there are problems concerning wastecar and hazardous substance from the waste car which may cause injury for environment and persons’ health. Measures regarding on these problems can be seen in the National Environmental Quality Act B.E. 2535, the Public Cleanliness and Orderliness Act B.E 2535, the Public Health Act B.E. 2535 and the Factory Act B.E. 2535. Notwithstanding, these regulations fail to provide appropriate legal measures to solve these problems. Regarding on the aforementioned regulations, the definition of the term ‘wastecar’ meaning ‘...mere car which is so deteriorated that any function of it will not be able to be operated, and the deterioration is also occurred in any parts of the car...’. According to the definition, it may not be wrong to say that this definition may be slightly too narrow to apply in reality. Another problem can be found from being guilty of consumer, under the the Public Cleanliness and Orderliness Act B.E 2535. The Act regulates penalty for consumer who dumps wastecar at any areas and places, however; any measures for car manufacturer does not appear. Moreover, most of car manufacturers have produced the car without recycle consideration. As a result of these problems, there have been inadequate legal measures to manage the end of life vehicles. Not only problems concern ‘wastecar’, there are also troubles caused by hazardous substance which has been emitted from many car care centres. These places are still free from being controlled under legal measure due to there are only regulations to control industries and manufacturers. Recently, regarding on there is no organisation having specifically proposed on taking responsibility for dumped cars elimination. Instead, these dumped cars have been eliminated by cooperation of many related organisation which being considered as lacking

of unity. Consequently, conflicts of power exercising on applicable law have been occurred. Also, penalties under the law are not strong enough compared to the damage harming to environment. According to the thesis, resolutions and suggestions were found out in order to solve problems deriving from legal measures involving the management the end of life vehicles as followings; firstly, definition of the word ‘dumped car’, under the Public Cleanliness and Orderliness Act B.E 2535 , shall be rewritten. The new definition should be: the term ‘wastecar’ means ‘car which is able to be considered as hazardous substance, new car, car being maintained during usage and any parts whether being attached by the manufacturer or not, or being bad condition, including any spare parts attached’.

Secondly, suggestions in accordance with responsibility of any parties related to the ‘wastecar’ would be rewritten the tighter law which specifically apply to the management the end of life vehicles. The new regulations shall also include responsibilities and liabilities for car manufacturers. Furthermore, measures to prevent and eliminate any emission from the ‘wastecar’ under the Factory Act B.E. 2535, as well, shall be adjusted by applying the clean technology to any usage of hazardous heavy metal. Besides, the Investment Promotion Act B.E 2520 shall be adjusted in the light of bringing recyclable substance as raw materials in car manufacturing and turn this policy into core measure for the investment promotion. Finally, any related governmental agencies who are able to exercise any measure to manage the waste car shall entitle responsibilities to control and supervise any wastecar management to the Pollution Control Department. Also, penalties and civil liabilities under the Public Cleanliness and Orderliness Act B.E 2535 and the Public Health Act B.E. 2535 shall be taken in to consideration in the direction of being stronger.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีที่ใช้ความเจริญทางวิทยาศาสตร์เติบโตเป็นไปอย่างรวดเร็วและได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโลกอย่างมาก สำหรับผลกระทบที่เกิดจากอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นอันได้แก่ ปัญหาด้านมลพิษทางอากาศที่เกิดจากไอเสียรถยนต์ ปัญหาด้านเสียงที่ดังเกินขนาด และปัญหาที่สำคัญก็คือขยะที่เกิดจากยานยนต์ นอกจากนี้จะเห็นว่าในประเทศไทยพัฒนาแล้ว มีจำนวนยานยนต์ที่หมวดอายุการใช้งานหรือเสื่อมสภาพเป็นซากยานยนต์ออกนอกประเทศของตนเพื่อต้องการกำจัดหรือเคลื่อนย้ายซากยานยนต์ไปสู่ประเทศที่กำลังพัฒนา ที่ยังไม่มีกฎหมายควบคุมหรือยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายการจัดการซากยานยนต์หรือจะไอลรถยนต์มือสอง ทำให้เกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ มากมาย ปัญหาซากยานยนต์ล้วนประเทศ

สำหรับประเทศไทยมีการใช้รถยนต์จำนวนมากและการซื้อขายรถยนต์ได้โดยเสรีไม่จำกัด จึงทำให้มีรถยนต์จำนวนมาก และเมื่อพิจารณาจากจำนวนยานยนต์ทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในแต่ละปีและจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 รวมจำนวน ทั้งสิ้น 28,484,829 คัน (กรมขนส่งทางบก กลุ่มสถิติการบนส่ง) ปัจจุบันจำนวนรถยนต์มีจำนวนมากในท้องถนนทำให้มีปัญหาราจรติดขัดและก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดในเขตชุมชนเมือง เมื่อเจ้าของรถยนต์ใช้รถยนต์เป็นเวลานานประมาณ 10 - 15 ปี ทำให้ชากรถยนต์รวมถึงขึ้นส่วนต้องเปลี่ยนบ่อย จะเห็นว่าในแต่ละปีจะมียานยนต์ที่หมวดอายุเป็นจำนวนมาก และจากการสอบถามข้อมูลการดำเนินการจัดการเกี่ยวกับชากรถยนต์และรวบรวมสถานการณ์ของเดียวของชากรถยนต์ไปยังสำนักงานจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ส่วนมลพิษจากยานพาหนะ กรมควบคุมมลพิย และฝ่ายสอดคล้องการขนส่งทางบกทำให้ทราบว่า ในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานใดที่เข้ามาดำเนินการเกี่ยวกับปัญหารึองดังกล่าว ทำให้จำนวนสถิติชากรถยนต์ก็ไม่มีการจัดทำ มีแต่จำนวนรถยนต์ที่แจ้งยกเลิกทะเบียนรถเท่านั้น โดยจำนวนรถยนต์ที่ได้มีการแจ้งยกเลิกทะเบียน ตั้งแต่ พุทธศักราช 2545 ถึง 2552 มีจำนวนรถยนต์รวมทั้งสิ้น 589,757 คัน (ฝ่ายสอดคล้อง กลุ่ม วิชาการและวางแผนสำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก) ซึ่งจะเห็นว่ารถยนต์

ดังกล่าวเมื่อมีการแจ้งยกเลิกทางทะเบียนแล้วก็จะกลายเป็นชากรถยนต์ ชากรถยนต์ส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังสุสานรถยนต์เพื่ออดอคอะไหล่และชิ้นส่วน เพื่อนำมาขายต่อในตลาดอะไหล่มือสอง วัสดุมีค่าที่เหลือก็จะถูกนำขายต่อเป็นเศษวัสดุ เจ้าของรถบางรายไม่สามารถที่จะจัดการอย่างไรกับชากรถยนต์ บ้างก็นำมาทิ้งที่ถนนสาธารณะ หรือทิ้งที่อู่ซ่อมรถยนต์ หรือขายเป็นเศษเหล็ก ในส่วนผู้ประกอบธุรกิจก็ไม่ต้องรับผิดชอบในรถยนต์ที่เสื่อมสภาพการใช้งานแล้ว (ชากรถยนต์) และการผลิตรถยนต์ของผู้ประกอบธุรกิจก็ไม่ได้คำนึงถึงการนำกลับมาใช้ใหม่ ใช้ชิ้นของชิ้นส่วนรถยนต์ และอะไหล่ต่างๆ ส่วนรัฐก็ไม่มีมาตรการทางกฎหมายมาจัดการ ควบคุมหรือตรวจสอบในการจัดการชากรถยนต์ของผู้บริโภคหรือผู้ประกอบธุรกิจแต่อย่างใด ในกรณีที่ชากรถยนต์ไม่มีเจ้าของรัฐก็ต้องดำเนินการจัดการชากรถยนต์ที่ถูกทิ้งไว้ตามถนนสาธารณะ ซึ่งปัญหาต่างๆ นั้นทำให้สารเคมีหรือวัตถุอันตรายจากชากรถยนต์ที่ยังมีอยู่ก่อให้เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมตามนานอกจากนี้ยังมีผลิตภัณฑ์ใช้แล้วอ่อน化 เช่น แบตเตอรี่รถยนต์ที่ใช้แล้ว นำมันหล่อลื่นใช้แล้วที่ถูกทิ้งจากอู่ซ่อมรถยนต์จะมีส่วนประกอบที่เป็นสารอันตราย เช่น ตะกั่ว proto แคดเมียม นิกเกิลสารโลหะหนักต่างๆ และเคมีวัตถุอันตราย ที่เป็นอันตราย ซึ่งสามารถอยู่ในสิ่งแวดล้อมได้นาน และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน หากไม่มีการควบคุมหรือจัดการอย่างถูกต้อง นอกจากนี้จะยังอันตรายที่นำไปฝังกลม หรือเผา จะทำให้ของเสียอันตรายร้ายแรง และซึมลงสู่แหล่งน้ำได้ดิน และปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการร้ายแรง การบำบัดหรือกำจัดของเสียอันตรายและการปูนเปื้อนของสารอันตรายในน้ำ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพเมื่อเข้าสู่ร่างกายมนุษย์ ไม่ว่าจะโดยทางการหายใจ การรับประทาน และการสัมผัสทางผิวหนัง เช่น เป็นสารก่อมะเร็ง ทำลายระบบประสาท และสมอง สะสมในตับ ไต ถุงน้ำดี ต่อมไครอรอยด์ และก่อให้เกิดการพิการแต่กำเนิดได้ ดังนั้นจากปัญหาดังกล่าวและภายใต้การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของไทยที่ก่อให้เกิดการบริโภคผลิตภัณฑ์อุดสาಹกรรมเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง การจัดให้มีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ในการจัดการของเสียอันตรายที่เกิดจากการทิ้งชากรถยนต์ที่ใช้แล้ว จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอนามัยสิ่งแวดล้อมของไทยอันได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายหลัก พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 พร้อมทั้งกฎหมายที่ใช้บังคับ โดยมีกรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการป้องกันการทิ้งของเสียอันตราย แต่ในส่วนการจัดการรถยนต์ซึ่งเกิดจากชากรถยนต์ที่

ใช้แล้วนั้น ปัจจุบันยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงจากปัญหาต่างๆ ที่กล่าวมานั้น ผู้เขียนจึงมีความสนใจและต้องการที่จะศึกษาเกี่ยวกับการจัดการซากရถყนต์ มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยว่ามีปัญหาหรือไม่เพียงใด อันได้แก่ ปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความของคำว่า “ชากรถยนต์” ซึ่งจะเห็นว่าปัจจุบันได้มีนิยามศัพท์คำว่า “ชากรถยนต์” หมายความว่า รถชนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกล เรือ สักเลื่อน ยานพาหนะอื่นๆ ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้ และหมายความถึงชิ้นส่วนของรถ เครื่องจักรกล หรือยานพาหนะ ในพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ดังนั้นจะเห็นว่าคำจำกัดความ คำว่า “ชากรถยนต์” หมายถึงรถชนต์ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้งานได้และหมายรวมถึงชิ้นส่วนหรืออะไหล่นั้นด้วย

2. ปัญหางานรับผิดชอบของผู้บริโภค ผู้ประกอบธุรกิจและรัฐ กล่าวคือผู้บริโภคและผู้ประกอบธุรกิจจะต้องรับผิดชอบหรือจัดการชากรถยนต์ของตนเองอย่างไร เพราะปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่จะจัดการกับชากรถยนต์โดยตรง ทำให้ผู้บริโภคและผู้ประกอบธุรกิจต้องจัดการซากรถชนต์ตามหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยกรรมสิทธิ์ และกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงยังไม่มีกฎหมายมาควบคุมการจัดการชากรถยนต์ไว้โดยเฉพาะ และในกรณีที่ชากรถยนต์ไม่มีเจ้าของ รัฐก็ต้องเข้ามายัดการชากรถยนต์ดังกล่าว ดังนั้นรัฐจึงต้องมีการออกกฎหมายควบคุม การจัดการชากรถยนต์ของผู้ประกอบธุรกิจและผู้บริโภค

3. ปัญหาการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากชากรถยนต์ กล่าวคือการลดมลพิษจากแหล่งกำเนิด อันได้แก่ ศูนย์บริการรถชนต์ อู่ซ่อมรถชนต์ ปั๊มน้ำมัน และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นสถานที่ก่อให้เกิดของเสียอันตรายมากที่สุด และปัญหากฎหมายของไทยในปัจจุบันเป็นกฎหมายที่ควบคุมการเกิดของเสียอันตรายจากโรงงานอุตสาหกรรมและสถานประกอบการเท่านั้น และปัญหาการกำจัดชากรถยนต์ก็ไม่ใช่การจัดการชากรถยนต์ทั้งระบบแต่เป็นการจัดการชากรถยนต์เพียงบางส่วนเท่านั้น จึงทำให้ยังไม่มีกฎหมายมาควบคุมแต่อย่างใด นอกจากนี้การนำของเสียอันตรายกลับมาใช้ใหม่ก็ยังไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ในส่วนนี้เช่นกัน

4. ปัญหาน่าวางใจที่เกี่ยวข้องในการจัดการชากรถยนต์ สำหรับหน่วยงานหลักในการดูแลการจัดการของเสียอันตรายจากชากรถยนต์ คือ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษที่มีหน้าที่ในการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมและจัดการมลพิษจากขยะมูลฝอย อันตรายและของเสียอันตรายจากชุมชน กระทรวงสาธารณสุข มีหน้าที่ในการจัดการของเสียทั่วไป ของเสียอันตราย และของเสียติดเชื้อจากแหล่งชุมชน กระทรวงมหาดไทย โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักที่ต้องรับผิดชอบการจัดการขยะมูลฝอยอันตรายชุมชน ทำให้ปัจจุบัน

ยังไม่มีหน่วยงานใดที่เข้ามารับผิดชอบในการส่งเสริมหรือสนับสนุนการจัดการชากรถยนต์ของผู้บริโภคและผู้ประกอบธุรกิจโดยตรง และจากการที่มีหน่วยงานหลายหน่วยงานจะจัดกระจายอยู่ เช่นนี้ทำให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนในการทำงานและปัญหาการขาดออกกฎหมายแต่หน่วยงานในการบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริง และปัญหาขาดการจัดการที่เหมาะสมสมตั้งแต่ขั้นตอนการผลิตไปจนถึงการกำจัดชากรถยนต์

5. ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษ ปัจจุบันพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (2535) มีมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดโดยมีบทลงโทษทางอาญาทั้งปรับและจำคุก แต่จะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายในการลงโทษของผู้กระทำการพิเศษตามกฎหมายต่างๆ นั้นเป็นโทษที่เบามากเมื่อเทียบกับความเสียหายที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และไม่มีกฎหมายใดในปัจจุบันที่บัญญัติบทลงโทษทางอาญาที่มีการจัดการชากรถยนต์อย่างไม่ถูกต้องเหมาะสมทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อสุภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาประวัติ ความหมาย ลักษณะสำคัญ แนวความคิด ทฤษฎีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินและอำนาจรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการชากรถยนต์

1.2.2 เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดการชากรถยนต์ของประเทศไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการจัดการชากรถยนต์

1.2.4 เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมายในการจัดการชากรถยนต์เพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและการจัดการอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพและเหมาะสมมาใช้ในการบัญญัติกฎหมายต่อไป

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

รถยนต์เป็นสิ่งที่ต้องการและจำเป็นมากสำหรับสังคมไทยในปัจจุบัน พบว่าประชาชนมีความต้องใช้รถยนต์ในการสัญจรไปมาเป็นจำนวนมากเนื่องจากประหยัดเวลาและการเดินทาง เป็นไปด้วยความรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ตามรถยนต์ที่มีหมวดสภาพการใช้งานแล้ว เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากของเสียอันตรายและขยายที่เกิดจากชากรถยนต์มีจำนวนมากที่ทำให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายในการจัดการชากรถยนต์

รายงานต์โดยเฉพาะทั้งนี้เพื่อให้ประเทศไทยมีมาตรฐานความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและมีประสิทธิภาพที่เหมาะสมอันจะทำให้การจัดการซากရถყนต์เป็นไปอย่างมีระบบและเป็นการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนต่อไป

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษามาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากရถყนต์ในกรณีผู้ประกอบธุรกิจและผู้บริโภครถყนต์ ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษานี้พร้อมทั้งกฎกระทรวงหลายฉบับที่เกี่ยวกับการจัดการซากရถყนต์

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยค้นคว้าจากข้อมูลภายในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งจากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากยานยนต์กรณีรถყนต์ของประเทศไทย ตลอดจนศึกษากฎหมายของต่างประเทศในส่วนระบบได้แก่ ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil law) และระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common law)

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึง ประวัติ ความหมาย ลักษณะสำคัญ แนวความคิด ทฤษฎี กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน อำนาจรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการซากรถყนต์

1.6.2 ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถყนต์ของประเทศไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ

1.6.3 ทำให้ทราบถึงปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการจัดการซากรถყนต์

1.6.4 ทำให้ทราบแนวทางในการให้มีมาตรการทางกฎหมายหรือมีระเบียบในการจัดการหรือควบคุมซากรถყนต์โดยเฉพาะการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในการจัดการซากรถყนต์ เพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและมีประสิทธิภาพที่เหมาะสมอันทำให้การจัดการซากรถყนต์เป็นไปอย่างมีระบบและเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนต่อไป

1.7 บทนิยามศัพท์เฉพาะ

1.7.1 “ชากรถยนต์” ตามความหมายของพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายของคำว่า “ชากรถยนต์” หมายความว่า เค้าโครงของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์มีหลายแบบหลายชนิด เรียกชื่อต่างๆ กันตามความมุ่งหมายที่ใช้

ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ได้นิยามศัพท์คำว่า “ชากรถยนต์”¹ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกล เรือ ล้อเลื่อน ยานพาหนะอื่นๆ ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้ และหมายความถึงชิ้นส่วนของรถ เครื่องจักรกลหรือยานพาหนะ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้นิยามศัพท์ คำว่า “รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และคำว่า “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน หรือ รถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทาง สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟฟ้า โรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บุกรุกจัตุรัส

(2) รถยนต์บริการทัศนารถ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกินเจ็ดคน

¹ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535, มาตรา 4.

(2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

รถยนต์ หมายความว่า²

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกินเจ็ดคน (ราย.1) เป็นรถที่ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร เช่น



ภาพที่ 1.1 ภาพรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกินเจ็ดคน

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน (ราย.2) เป็นรถที่ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร และความยาวของตัวถังวัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหลังถึงท้ายรถต้องไม่เกิน 2 ใน 3 ของความยาวด้านหลังของตัวถังวัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหน้าถึงศูนย์กลางเพลาล้อหลัง เช่น



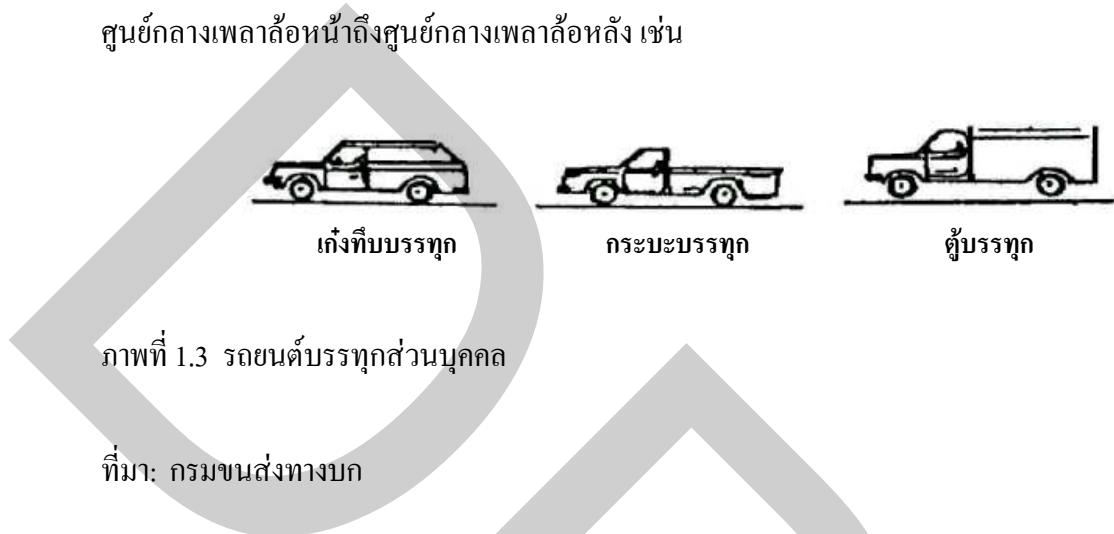
ภาพที่ 1.2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

² กรมการขนส่งทางบก. ความหมายรถยนต์. Retrieved Junly7, 2009, from

http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html

รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) เป็นรถซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร และความยาวของตัวถังวัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหลังถึงหัวรถไม่เกิน 3 ใน 5 ของความยาววัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหน้าถึงศูนย์กลางเพลาล้อหลัง เช่น



รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล (รย.4) เป็นรถที่ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.50 เมตร ยาวไม่เกิน 4 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบอกรถสูบรวมกันไม่เกิน 550 ลูกบาศก์เซนติเมตร เช่น



ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (รย.5) ต้องเป็นรถเก็บสองตอนไม่ต่ำกว่าลีปะตู้ น้ำหนักรถไม่ต่ำกว่า 1,000 กิโลกรัม ขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบอกรถสูบรวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร



ภาพที่ 1.5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน (ราย.๖) ต้องเป็นรถเก็งสองตอน ขนาดกว้าง ไม่เกิน 2.50 เมตร ยาว ไม่เกิน 6 เมตร มีประตูไม่ต่ำกว่าสี่ประตูซึ่งต้องเป็นประตูที่มีໄดคิดตั้งระบบควบคุมการปิดเปิดประตูรถจากศูนย์กลาง (CENTRAL LOCK) กระจกกันลมต้องเป็นกระจกไปร่องใส่สามารถมองเห็นสภาพภายนอกและสภาพจราจรภายนอกรถได้ชัดเจน และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนดหรือการติดวัสดุสำหรับบังหรือรองแสงแดดที่กระจกกันลมด้านหน้าตามขนาดที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนด เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบออกสูบรวมกันตั้งแต่ 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป สำหรับรถยนต์รับจ้าง (TAXI – METER) ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2535 เป็นต้นไป (ยกเว้นรถยนต์รับจ้างที่เข้าของรถนำมาจากทะเบียนแทนรถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 17 เมษายน 2535) ต้องเป็นรถเก็งสองตอน หรือรถเก็งสองตอนที่มีพื้นที่บรรทุกภ้ายในตัวรถ (รถเก็งสองตอนแวน) ที่ผลิตสำเร็จรูปจากโรงงานผู้ผลิต มีขนาดกว้างของรถไม่เกิน 2.5 เมตร ยาว ไม่เกิน 6 เมตร มีประตูไม่ต่ำกว่าสี่ประตู และมีเครื่องยนต์ที่มีความจุในระบบออกสูบ รวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร



ภาพที่ 1.6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง (ราย.7) ต้องเป็นรถสองตอน มีประตูไม่ต่ำกว่าสองประตู ขนาดกว้างของรถ ไม่เกิน 1.50 เมตร ยาว ไม่เกิน 4 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบอักรถรวมกัน ไม่เกิน 800 ลูกบาศก์เซนติเมตร



ภาพที่ 1.7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์รับจ้างสามล้อ (ราย.8) ต้องมีลักษณะประทุน โดยมีที่นั่ง 2 ตอน หรือ 2 สถาขนาดกว้าง ไม่เกิน 1.50 เมตร ยาว ไม่เกิน 4 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบอักรถรวมกัน ไม่เกิน 550 ลูกบาศก์เซนติเมตร



ภาพที่ 1.8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์บริการธุรกิจ (ราย.9) รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน ต้องเป็นรถเก็งสองตอน ไม่ต่ำกว่าสี่ประตู น้ำหนักรถไม่ต่ำกว่า 1,000 กิโลกรัม ขนาดกว้าง ไม่เกิน 2.50 เมตร ยาว ไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบอักรถรวมกัน ไม่ต่ำกว่า 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทาง สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟฟ้า โรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น



ภาพที่ 1.9 รถยนต์บริการธุรกิจ

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์บริการทัศนาจาร (รย.10) รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ต้องเป็นรถเก็บส่องตอนไม่ต่ำกว่าสี่ประตู น้ำหนักรถไม่ต่ำกว่า 1,000 กิโลกรัม ขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบอกรถรวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว



ภาพที่ 1.10 รถยนต์บริการทัศนาจาร

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

รถยนต์บริการให้เช่า (รย.11) รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ต้องเป็นรถเก็บส่องตอนไม่ต่ำกว่าสี่ประตู น้ำหนักรถไม่ต่ำกว่า 1,000 กิโลกรัม ขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในระบบอกรถรวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ซึ่งเป็นรถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่า ซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ



ภาพที่ 1.11 รถยนต์บริการให้เช่า

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

ดังนั้น คำว่า “ชากรถยนต์” (End of Life Car) หมายความว่า รถยนต์ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้ และหมายความถึงชิ้นส่วนของรถยนต์นั้นด้วย

1.7.2 “การรีไซเคิล” (Recycle) หมายถึง เป็นการจัดการวัสดุเหลือใช้ที่กำลังจะเป็นขยะโดยนำไปผ่านกระบวนการแปรสภาพ โดยเฉพาะการหลอม เพื่อให้เป็นวัสดุใหม่แล้วนำกลับมาใช้ได้อีก ซึ่งวัสดุที่ผ่านการแปรสภาพนั้นอาจจะเป็นผลิตภัณฑ์เดิมหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ก็ได้

1.7.3 “End of Life Vehicles (ELV)” หมายความว่า ยานยนต์ที่หมดอายุหรือซากผลิตภัณฑ์ยานยนต์

บทที่ 2

ประวัติ ความหมาย ลักษณะสำคัญ แนวคิดเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน อำนาจหน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

เมื่อเราทราบถึงสภาพปัจจุบันและวัตถุประสงค์ในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว ในบทนี้จะต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับหลักกฎหมายว่าด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ดังนั้นจึงต้อง รู้เกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ความหมาย ลักษณะสำคัญ แนวคิดเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ของไทยและของต่างประเทศ

2.1 ประวัติและความเป็นมาเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน¹

การศึกษาถึงประวัติกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินและความเป็นมาของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ทำให้เราทราบว่ากรรมสิทธิ์มีมาตั้งแต่โบราณต่อมาและเหตุใดจึงมีหลักกรรมสิทธิ์เกิดขึ้น

2.1.1 ประวัติเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

ประวัติเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น สมัยสุโขทัย สมัยอยุธยา สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ก่อนพุทธศักราช 2475 สมัยรัตนโกสินทร์หลัง พุทธศักราช 2475 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.1.1 สมัยสุโขทัย

สมัยสุโขทัย มีลักษณะการปกครองเป็นแบบพ่อปกครองลูกแต่ความเป็นเจ้าของ กรรมสิทธิ์สมัยนี้จะใช้ยันต์กับพระเจ้าแผ่นดินไม่ได้แต่ใช้ยันต์ได้ระหว่างประชาชนคู่ยกันเพราเป็นการ ปกครองแบบสมบูรณามากมายสิทธิราช ถ้าเทียบกับทรัพย์สินสมัยนี้ก็คงเป็นเพียงสิทธิครอบครองเท่านั้น ซึ่ง สรุปได้ว่า “รายภูมิสิทธิ์เดิมที่ในทรัพย์สินประเภทสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ของตน ระหว่างรายภูมิคู่กันเอง”

2.1.1.2 สมัยอยุธยา

สมัยอยุธยา แม้จะมีการปกครองแบบสมบูรณามากมายสิทธิราชแต่ก็ไม่ใช่แบบ สุโขทัย ไม่ใช่แบบพ่อปกครองลูกเพรา ได้รับอิทธิพลมาจากมองพระเจ้าแผ่นดินเป็นสมมติเทพ

¹ Niti6r2. ประวัติเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน. สืบค้นเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2552, จาก

สรุปได้ว่าที่ดินเป็นของพระเจ้าแผ่นดิน เสเด็จในกรมหลวงราชบุรีทรงอธิบายว่าสิทธิในที่ดินเป็นสิทธิใช้ยังระหว่างรายภูรด้วยกันเท่านั้น เพราะในหลวงเป็นพระเจ้าแผ่นดินที่ดินทั้งหมดจึงเป็นของพระองค์

2.1.1.3 สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ก่อน พ.ศ. 2475 ตั้งแต่ ร.1 มาใช้กฎหมายตราสามดวง สิทธิของประชาชนเหมือนสมัยอยุธยา

2.1.1.4 สมัยรัตนโกสินทร์หลัง พ.ศ. 2475

จนเมื่อมีการประกาศใช้ประมวล ก.ม. ที่ดินเมื่อปี พ.ศ. 2497 คือ ประชาชนต้องได้สิทธิครอบครองอยู่ก่อนแล้ว (ที่ดิน) และเมื่อทำที่เป็นประโยชน์ขึ้นแล้วก็ขอให้เจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบออกหนังสือสำคัญรับรองการทำประโยชน์ (น.s.3) ว่า ทำเสร็จไปแล้วมากน้อยเท่าใด แล้วจึงได้รับโอนด้วยเป็นกรรมสิทธิ์เท่าจำนวนเนื้อที่ซึ่งได้ทำสำเร็จแล้วนั้น และด้วยเหตุมีกฎหมายใหม่บัญญัติชัดเจนแล้ว ข้อใดขัดกับกฎหมายเก่า กฎหมายเก่าอยู่ก็ยกเลิกไปโดยปริยาย

2.1.2 ความเป็นมาของหลักกรรมสิทธิ์²

หลักปรัชญาที่อยู่เบื้องหลังหลักกรรมสิทธิ์ คือ หลักปรัชญาของลัทธิปัจเจกชนนิยม ที่สืบทอดความคิดของอาริสโตเตลล์ที่มีต่อทรัพย์ ก.คร. ปรีดี เกษมทรัพย์อธิบายความเห็นของอริสโตเตลล์ว่า “ทรัพย์สมบัติโดยเนื้อแท้ของมนุษย์ควรจะเป็นทรัพย์สมบัติส่วนบุคคล ถ้าหากเอกสารมีธรรมะสูงพอที่จะใช้ทรัพย์ส่วนบุคคลเพื่อประโยชน์ส่วนรวม แยกออกได้ในสองแห่ง คือในแห่งเศรษฐกิจ และในแห่งศีลธรรม

ในแห่งเศรษฐกิจ ทรัพย์สมบัติส่วนเอกสารนั้นเป็นทางนำไปสู่การผลิตหรือการเพิ่มพูน ของงานของทรัพย์สิน เพราะมีเครื่องกระตุ้น (Motive) ให้มุ่ยทำงานเพื่อเพิ่มพูนทรัพย์สมบัติ การที่ให้ทรัพย์สมบัติเป็นของส่วนรวมนั้น ได้ทำลาย Motive นี้ไปอย่างสิ้นเชิง เพราะของส่วนรวมนั้น ย่อมจะหาคนที่เสียสละที่จะไปเพิ่มพูนให้กับงานขึ้น ได้ยาก ยิ่งกว่านั้นจะเกิดปัญหารื่องการแบ่งสันปันส่วนทรัพย์สินขึ้น... นอกจากนี้ Aristotle ยังเห็นว่าระบบกรรมสิทธิ์รวมนี้จะทำให้คนพัวพันใกล้ชิดกันมากจนเกินไป ซึ่งจะเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งและความง啬จังชังกัน ได้มาก

ในแห่งศีลธรรม Aristotle เห็นว่าระบบทรัพย์สินเอกสารนั้นเป็นเครื่องกำจูนให้บุคคลเป็นตัวของตัวเอง ไม่ต้องพึ่งพาคนอื่น ถ้าหากบุคคลใดมีทรัพย์สินเกินกว่าที่จะอุปโภคแล้วยังอาจใช้ส่วนที่เกินนั้นเป็นเครื่องแสดงออกซึ่งในความใจกว้างหรือความมีเมตตาจิตต่อเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ซึ่งถ้าหากเลิกระบบทรัพย์สินส่วนบุคคลเสียแล้ว การแสดงออกซึ่งความใจกว้างและความเมตtagrujanava

² วิริยะ นามศิริพงษ์พันธุ์. (2545). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ทรัพย์สิน บรรพ 4. หน้า 119-120.

ก็จะเป็นไปไม่ได้ในทางด้านทรัพย์สินอีกทั้งคุณธรรมที่ให้คนเป็นตัวของตัวเองและรู้จักพึงพาตัวเอง ก็จะพoloymud ไปด้วย

ความคิดของ Aristotle ในแง่นี้ เป็นต้นตอของลัทธิเสรีนิยมที่ถือว่าระบบทรัพย์สินส่วนบุคคลเป็นองค์ประกอบส่วนสำคัญที่ขาดเสียไม่ได้ที่ประกอบขึ้นเป็นสภาพบุคคลหรือบุคลภาพ (Personality)"

2.2 ความหมายของกรรมสิทธิ์เกี่ยวกับทรัพย์สิน

nักกฎหมายโรมันได้พากยานรวมรวมและให้ความหมายของคำว่า กรรมสิทธิ์ ไว้ดังนี้³ Schulz ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญกฎหมายโรมันสมัยยุคทอง (Classical period) อันต่อมาจากสมัยประชาธิปไตย เห็นว่าคนโรมันน่าจะให้คำนิยามกรรมสิทธิ์ว่าเป็นสิทธิ์เหนือทรัพย์สินมีรูปร่าง (Corporeal thing) ซึ่งโดยหลักการแล้วน่าจะทำให้ผู้ครองกรรมสิทธิ์มีอำนาจโดยสมบูรณ์ (Full power) เหนือทรัพย์สินดังกล่าว ถึงแม้ว่าอำนาจนั้นจะถูกจำกัดขอบเขตบาง (Limitations) ก็ตาม

Kaser เห็นว่า กรรมสิทธิ์โรมันในสมัยโบราณเป็นสิทธิตามกฎหมายเหนือทรัพย์สิน โดยมิได้มีการกำหนดขอบเขตชัดเจน (Eine rechtliche Sachherrschaft ohne scharfgezogene Grenzen) ความเห็นของ Kaser ตรงกับความเห็นของ Schulz ว่าก่อนสมัยยุคทอง คำนิยามกรรมสิทธิ์ แม้จะไม่มีปรากฏในแหล่งที่มาใดๆ น่าจะเป็นอำนาจโดยสมบูรณ์ตามกฎหมายเอกชน (Die privatrechtliche Vollherrschaft) เหนือทรัพย์สิน อำนาจดังกล่าวสามารถใช้บันทุกคน (Gegen jederman) ได้โดยการทำคำเนินคดีปกป้องทรัพย์สิทธิ์ (Action in rem)

Marky 主张ว่า Institutiones (หลักกฎหมายเบื้องต้น) ของจัตติเนียนให้คำนิยามโดยตรงว่ากรรมสิทธิ์ (Dominio) เป็นอำนาจในทรัพย์สินโดยสมบูรณ์ (In re plena potestas) ดูเหมือน Marky จะเป็นนักกฎหมายโรมันเพียงผู้เดียวที่อ้างแหล่งที่มาดังกล่าวเป็นไปได้ว่าคนโรมันซึ่งเป็นนักปฏิบัติพากยานใช้กฎหมายแก้ปัญหาเฉพาะหน้าไม่มีเวลาที่จะให้คำนิยามทางวิชาการอย่างน้อยก็ในสมัยยุคทอง คือ ช่วงเวลาที่ทำให้กฎหมายเอกชนโรมันเป็นปึกแผ่นโดยแท้จริง

Arangio-ruiz ผู้ให้ความสนใจในกฎหมายโรมันให้คำนิยามกรรมสิทธิ์โรมันว่าเป็นอำนาจซึ่งบุคคลมีเหนือทรัพย์สิน (Signoria dell'uomo supra la cosa) ความเด็ดขาดของอำนาจดังกล่าวนี้ขึ้นอยู่กับการที่คิดกันไม่ให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับอำนาจดังกล่าว (Esclusione di ogni ingerenza altrui)

³ ลักษณ พบรัมเย็น. แนวคิดกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายโรมัน. สืบค้นเมื่อ 24 มีนาคม 2553, จาก

ส่วน Rein เห็นว่ากรรมสิทธิ์โรมันเป็นสิทธิอันไม่มีขอบเขตจำกัดของบุคคลเห็นอ่อนทรัพย์สิน (Das unbeschränkte Recht der Person über Sache) นอกจากจะมีความเด็ขาดดังกล่าวแล้ว สิทธินี้มีลักษณะสงวนไว้เฉพาะผู้ครอง ห้ามผู้อื่นสอดเข้ามาเกี่ยวข้อง (Ausschliessliche) อีกด้วย

หลังจากสมัยโบราณมาถึงสมัยหลังของประชาธิปไตย (In der spaten Republik) อำนาจดังกล่าวเป็นที่รู้จักกันแพร่หลายภายใต้ชื่อว่า “Dominium” และ “Proprietas” ตามจารีตดั้งเดิม กรรมสิทธิ์เป็นสิทธิซึ่งสงวนไว้เฉพาะผู้มีสัญชาติโรมันในครัวเรือน (Burgervorrecht) ตามกฎหมายเอกชนโรมัน (Ius civile) และมีชื่อเรียกว่า “Dominium ex iure Quiritum” เท่านั้น บุคคลอื่นไม่มีสิทธิดังกล่าว ถ้าความเห็นของ Kaser เชื่อถือได้ (และไม่มีเหตุผลที่จะคิดเป็นอย่างอื่นๆ)

ออดัติน นักนิติศาสตร์อังกฤษกล่าวว่า “กรรมสิทธิ์หมายถึงสิทธิในทรัพย์สินซึ่งไม่มีจำกัดในการใช้ ไม่มีข้อกำหนดห้ามในการจำหน่าย ไม่มีกำหนดเวลาจำกัด” ดังนั้น กรรมสิทธิ์จึงเป็นสิทธิเด็ขาดในทรัพย์สินในการจำหน่าย จ่าย โอน ทรัพย์สิน ซึ่งเป็นสิทธิกฎหมายให้ไว้เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยเป็นสิทธิส่วนบุคคลของแต่ละคนที่กฎหมายให้อำนาจเจ้าของทรัพย์ในการกีดกัน ไม่ให้บุคคลภายนอกเข้ามายุ่งเกี่ยวกับทรัพย์สินของตน

คำว่า “กรรมสิทธิ์” ได้ปรากฏในประมวลกฎหมาย นโปเลียน มาตรา 544 บัญญัติว่า “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินคือ สิทธิที่จะใช้และจำหน่ายทรัพย์ในทำนองเด็ขาดที่สุด” แสดงให้เห็นว่า สภาพของกรรมสิทธิ์ว่าเป็นสิทธิเด็ขาด เด็ขาดอยู่สองกรณีคือ

1. เจ้าของจะใช้ทรัพย์อย่างใดๆ ก็ได้ เพื่อได้รับความพอใจจากทรัพย์โดยเต็มที่แม้จะทำลายเสียก็ได้

2. กรรมสิทธิ์ไม่มีจำกัด โดยกาลเวลา จนกว่าทรัพย์อันเป็นวัตถุแห่งสิทธิจะบุบสลายสูญสิ้น ไปเอง การจำหน่ายทรัพย์โดยอิสรภาพ และความสามารถแห่งกรรมสิทธิ์ เป็นลักษณะสองประการของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

ความหมายของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน⁴

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน (Property Right) หมายถึง สิทธิที่ได้รับการรับรอง (อาจโดยกฎหมายหรือสถาบันทางสังคม) และระบุว่าผู้เป็นเจ้าของมีสิทธิจากการเป็นเจ้าของ มีสิทธิในการได้รับประโยชน์และมีข้อจำกัดในการใช้ทรัพยากรหรือทรัพย์สินนั้นอย่างไร

Daniel W.Bromley มองว่า ทรัพย์สิน (Property) คือ กระแสของผลประโยชน์ (a stream of benefit) และนิยามกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินว่าเป็น “ความสามารถที่จะกีดกันไม่ให้คนอื่นได้รับผลประโยชน์หรือทรัพย์สินนั้น”

⁴ แหล่งเดิม.

Bromley มองว่า สิทธิ หรือ กรรมสิทธิ์ (Right) นั้น ไม่ใช่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เป็นเจ้าของกับทรัพย์สิน แต่เป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้เป็นเจ้าของกับบุคคลอื่นๆ ในด้านที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น ดังนั้น ระบบกรรมสิทธิ์จึงเป็นความสัมพันธ์ทางสังคมที่มีสามเส้า (Triadic social relation)

ทรัพย์สิน หมายถึง กระแสผลประโยชน์ ไม่ใช่ตัววัตถุสิ่งของ

เจ้าของ หมายถึง ผู้มีสิทธิถือครอง

บุคคลอื่น หมายถึง ผู้มีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามและเคารพสิทธิของผู้เป็นเจ้าของ “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน”

John Locke เชื่อว่า คนเรามีสิทธิโดยธรรมชาติ (Natural rights) ที่จะมีชีวิตอยู่และมีสิทธิที่จะเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากการใช้แรงงานของตนเอง แต่ระบบกรรมสิทธิ์ที่เรากล่าวถึงนี้เป็นสัญญาประชาคม (Social contract) ที่กลุ่มหรือหมู่คณะเป็นผู้กำหนดขึ้น เช่น สังคมในอดีตมีการกำหนดและเป็นที่ยอมรับในสังคมว่า ที่ดินเป็นของรัฐหรือพระมหากษัตริย์ ชาวนา มีสิทธิเพียงใช้ประโยชน์จากที่ดินในการทำงานแต่ไม่มีสิทธิในการเป็นเจ้าของ ดังนั้น ระบบกรรมสิทธิ์จึงเป็นเครื่องมือทางสังคมที่ถูกกำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง ไม่ใช่ระบบที่ได้ตามธรรมชาติ

เมื่อสังคมเป็นผู้กำหนดระบบกรรมสิทธิ์ขึ้น ระบบนั้นก็ย่อมถูกสังคมปรับปรุงเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกไปได้ เช่นกัน หากระบบนั้นไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อีกต่อไป หรือประโยชน์จากการบันดาลน้อยลง ไม่คุ้มกับต้นทุนที่ต้องการใช้ในการรักษาระบบเอาไว้ ดังเช่นการต่อมา เมื่อรัฐต้องการเงินตราต่างประเทศจากการส่งออกข้าว รัฐจึงส่งเสริมการผลิตโดยการยอมให้ชาวนาครอบครองเป็นเจ้าของที่ดินเพื่อชาวนาจะได้มีแรงจูงใจในการปรับปรุงและใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการผลิตให้ได้มากที่สุดจากผืนดินที่มีอยู่

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน⁵ แรนดอล (Randall) ได้กล่าวไว้ว่า กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินระบุไว้ว่า ซึ่งความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ในลักษณะระหว่างบุคคล รวมทั้งการลงโทษในกรณีที่มีการผิดฝืนหรือละเมิดความสัมพันธ์ในการใช้ประโยชน์นั้น กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินประกอบด้วยคุณลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง การเป็นเจ้าของ (Ownership) การเป็นเจ้าของเป็นเครื่องมือทางกฎหมาย หรือเป็นเงื่อนไขในการกำหนดสิทธิการใช้ ในระบบเศรษฐกิจเสรีนิยมซึ่งมีพื้นฐานอยู่บนแนวคิดเรื่องทรัพย์สินส่วนบุคคล การเป็นเจ้าของจะเกิดขึ้นจากการซื้อขายทรัพย์สิน โดยมีการรองรับและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย

⁵ เรืองเดช ศรีวรรธนะ. (2531). เศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม หลัก ทฤษฎี และปัญหาสิ่งแวดล้อมไทย. หน้า

ในการเป็นเจ้าของนั้นจะเกิดสิทธิในการใช้ควบคู่กันไป ขณะเดียวกันก็มีข้อจำกัดในการใช้อยู่ด้วย การเป็นเจ้าของซึ่งมีข้อจำกัดในการใช้น้อย “ได้แก่” การเป็นเจ้าของอย่างเต็มที่ (Exclusive ownership) ซึ่งระบุสิทธิในการใช้ของเจ้าของและกำหนดให้ผู้ใดผู้หนึ่งใช้ทรัพย์สินหรือสิ่งของนั้นๆ ได้ การเป็นเจ้าของอย่างเต็มที่นี้มีความหมายตรงข้ามกับคำว่าทรัพย์สินส่วนกลาง หรือการที่ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของ (Res nullius) ในภาษาอิตาลินนั่นเอง การเป็นเจ้าของจึงเป็นปฐมภาระสำหรับการค้า คงไม่มีผู้ใดจ่ายเงินซื้อของโดยที่ไม่มีความแน่ใจว่าจะใช้ของนั้นได้ และคนคงไม่ซื้อของถ้าเขามารถใช้ของนั้นได้ฟรี เหล่านี้เนื่องมาจากสิทธิในการใช้ที่เกิดจากการเป็นเจ้าของนั่นเอง

ประการที่สอง การระบุในสิทธิ (Specification of Rights) ถ้าทุกคนต่างใช้สิทธิตามการเป็นเจ้าของของตน โดยไม่มีข้อจำกัดเหลือ ย่อมจะเกิดปัญหาขึ้น ดังนั้นการใช้สิทธิต้องมีข้อจำกัด การทำฟาร์มเลี้ยงหมูส่งกลับเหมือนไปยังเพื่อนบ้าน การสร้างบ้านในเวลากลางคืน (เสียงดอกตามาลีอี้ เทปูน) ย่อมสร้างความรำคาญให้กับเพื่อนบ้าน ฯลฯ การแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการจัดให้มีการเป็นเจ้าของอย่างเต็มที่แต่เพียงอย่างเดียว (เพื่อแก้ไขสภาพทรัพย์สินหรือของส่วนกลาง) จึงเป็นการไม่เพียงพอ จะต้องระบุสิทธิในการใช้ควบคู่ไปกับการเป็นเจ้าของด้วย กล่าวคือเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น จะต้องรู้ว่าใครเป็นเจ้าของสิทธินั้น และในกรณีที่อุบัติเหตุขึ้น ต้องดำเนินการแก้ไขความขัดแย้งในเรื่องสิทธิ เช่น การที่โรงงานอุตสาหกรรมก่อให้เกิดเสียงดัง ส่งกลับเหมือนรบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่รอบข้าง ที่จะต้องทราบว่าสิทธิของผู้ใดอยู่เหนือผู้ใด ดังนั้นเพื่อป้องกันมิให้ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้น ขณะเดียวกันเป็นแนวทางในการแก้ไขความขัดแย้งจึงต้องมีข้อจำกัดในสิทธิการใช้ควบคู่ไปกับการเป็นเจ้าของถ้าไม่มีข้อจำกัดในสิทธิการใช้แล้วทุกคนก็จะใช้ของที่เขาเป็นเจ้าของ จนเกินขอบเขต เป็นปัญหาที่สังคมไม่สามารถแก้ไขได้ ลักษณะการเป็นเจ้าของที่สมบูรณ์และอำนาจประโยชน์ให้กับระบบเศรษฐกิจ สังคมได้อย่างเต็มที่จึงควรจะต้องมีการระบุข้อจำกัดโดยละเอียดควบคู่ไปกับสิทธิในการใช้ซึ่งเกิดขึ้นจากการเป็นเจ้าของนั้นด้วย

ประการที่สาม ความสามารถในการโอนเจ้าหนี้สิทธิ (Transferability) ถ้าจะให้การค้าขายแผลเปลี่ยนเกิดประโยชน์ในด้านการแบ่งสรรทรัพยากรและแก้ปัญหาความขัดแย้ง จะต้องให้สิทธิในการใช้ทรัพย์สินเปลี่ยนมือได้โดยที่การเป็นเจ้าของยังคงเดิม การเปลี่ยนสิทธิการใช้มุ่งในประเด็นกฎหมาย โดยไม่มีความมุ่งหมายถึงสิทธิครอบครองทางกายภาพ เช่น การซื้อยาที่คินประเด็นหลักคือการเปลี่ยนสิทธิในการใช้ที่ดินนั้นจากผู้หนึ่งไปยังอีกผู้หนึ่ง โดยมิต้องคำนึงว่าจะต้องมีการเคลื่อนย้ายที่ดินแปลงนั้นไปอยู่ดิถกับเจ้าของรายใหม่หรือไม่

การกำหนดให้สิทธิการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินเปลี่ยnmือได้จะทำให้ทรัพย์สินนั้นถูกใช้ในทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงขึ้น ผู้ซึ่งต้องการได้สิทธิในเรื่องใดซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์กับ

เข้าสูงกว่าต้นทุนที่จะต้องจ่าย ควรจะต้องมีทางที่จะขอซื้อสิทธินั้นจากผู้เป็นเจ้าของสิทธิเดิมได้ และผู้ประสงค์จะถอนข่ายสิทธิที่ตนมีอยู่ เพราะเห็นว่าการถอนข่ายสิทธิดังกล่าวจะเป็นผลดีกับตนมากกว่าที่จะถือครองสิทธินั้นต่อไปก็ควรที่จะจำหน่ายโอนสิทธิที่มีอยู่นั้นให้กับผู้ต้องการได้ ข้อกำหนดในเรื่องการโอนสิทธินี้จึงเป็นกลไกให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดในทรัพย์สิน

เนื่องจากการระบุสิทธิ (ในทรัพย์สิน) โดยสมบูรณ์จะต้องมีการระบุสิทธิต่างๆ หลายประการ ทั้งนี้แล้วแต่ลักษณะของทรัพย์สินหรือสิ่งของที่พิจารณา การกำหนดให้การโอนทำได้อย่างสมบูรณ์จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าสิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้สามารถที่จะโอนหรือเปลี่ยnmีได้โดยเป็นอิสระจากกัน ตัวอย่างเช่น สถานะทางด้านประสิทธิภาพของตลาดยาสูบจะดีขึ้นถ้าสิทธิในด้านการตลาดที่กำหนดขึ้นโดยรัฐบาลสามารถที่จะโอนหรือเปลี่ยnmีได้โดยที่ไม่มีผลต่อเรื่องการเป็นเจ้าของที่ดิน (ที่นำมาใช้ปลูกยาสูบ) นั้น นอกจากนี้ที่ดินจะถูกนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ถ้าสิทธิในการเป็นเจ้าของที่ดินถูกแบ่งออกเป็นลักษณะต่างๆ และสิทธิที่ถูกแบ่งนี้สามารถโอนหรือเปลี่ยnmีไปยังผู้อื่นได้ ทั้งนี้เพรการแบ่งดังกล่าวทำให้เจ้าของที่ดินสามารถให้ที่ดินนั้นเช่าหรือให้ผู้อื่นใช้ประโยชน์ในลักษณะอื่น เกิดการแบ่งผลประโยชน์ขึ้นได้ซึ่งเป็นผลดีในด้านประสิทธิภาพโดยทั่วไป ถ้าไม่มีการแบ่งย่อยในเรื่องสิทธิและการโอนจำหน่ายดังกล่าวแล้ว ความไม่มีประสิทธิภาพจะเกิดขึ้น ที่ดินพื้นนั้นจะไม่ถูกนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และถ้าเจ้าของไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เองแล้ว ก็จะเกิดการสูญเสียโอกาสที่จะใช้ประโยชน์จากที่ดินพื้นนั้นไปทั้งสิ้น

ประการที่สี่ การดำเนินให้ทุกสิ่งเป็นไปตามกฎหมาย (Enforcement) คือการจัดให้ทุกสิ่งเป็นไปตามกฎหมายที่กำหนดขึ้น การเป็นเจ้าของและสิทธิในการใช้ต่างๆ ตลอดจนข้อจำกัดควบคู่ไปกับสิทธิจะต้องกำหนดไว้เป็นระบอบหมายหรือกฎหมาย เหล่านี้จะต้องได้รับการคุ้มครองและตรวจสอบให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ หากไม่มีการดำเนินการอย่างจริงจังก็ต่างๆ ที่กำหนดไว้นั้นจะไม่มีความหมายเหมือนกับว่าไม่มีกฎหมาย “An unenforced right is effectively no right at all” การดำเนินตามกฎหมายที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วย (1) การคืนพบรการฝ่าฝืนและเมิดสิทธิหรือการทำผิดสิ่งที่กำหนดขึ้นเป็นกฎหมายที่หรือกฎหมาย (2) มีการจับกุมผู้ฝ่าฝืน ละเมิดสิทธิหรือกระทำการใดๆ ที่มีกฎหมายห้าม (3) มีการลงโทษตามความผิด ทั้งสามข้อจะทำให้เกิดการดำเนินตามกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับก็จะลดน้อยลงหรือไม่เกิดขึ้น

2.3 ลักษณะสำคัญของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

ลักษณะสำคัญของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนี้ เราจะทำการศึกษาถึงแนวคิดพื้นฐานของลักษณะกรรมสิทธิ์ในกฎหมายโรมัน ได้แก่ สิทธิเด็ขาด ความชอบธรรม และศึกษาเกี่ยวกับลักษณะกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ลักษณะกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทำการศึกษาถึงลักษณะกรรมสิทธิ์ในสามประการ ได้แก่ กรรมสิทธิ์เป็นสิทธิเด็ขาด ก่อให้เกิดอำนาจห่วงกัน ไว้โดยเฉพาะและลักษณะควรโดยแท้

2.3.1 แนวคิดพื้นฐานลักษณะกรรมสิทธิ์ในกฎหมายโรมัน⁶

แนวคิดพื้นฐานลักษณะกรรมสิทธิ์ในกฎหมายโรมันซึ่งสามารถแยกอธิบายได้ดังนี้

2.3.1.1 สิทธิเด็ขาด

Accarias ให้ความเห็นอีกว่า ความเด็ขาดของกรรมสิทธิ์ก็เหมือนกับการสงวนสิทธิไว้ให้เฉพาะผู้ครองกรรมสิทธิ์ (Elusive) เท่านั้น กรรมสิทธิ์เป็นสิทธิเฉพาะตัวอันตรงกันข้ามกับการมีสิทธิร่วมกัน (Communaute) นั่นคือทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้กรรมสิทธิ์ร่วม (Communion) ก็มีลักษณะสงวนไว้สำหรับผู้ครองกรรมสิทธิ์เท่านั้น เช่นกัน

Nicholas เห็นว่า การกล่าวถึงความเด็ขาดของกรรมสิทธิ์ในลักษณะของการใช้สอยจะทำให้ไขว้へา ทั้งนี้ เพราะการใช้สิทธิเหนือทรัพย์สินของผู้อื่น (Iura in re aliena) อาจจะทำให้ผู้ครองกรรมสิทธิ์ไม่มีสิทธิในการใช้สอยทรัพย์สินของตนเลยในปัจจุบัน อันที่จริงเจ้าของที่ดินซึ่งรับกรรมสิทธิ์เก็บกินหรือที่ดินที่รับการและการเช่าระยะยาว (Emphyteusis) หรือการการปลูกสร้างโรงเรือนระยะยาวหรือสิทธิเหนือพื้นดิน (Superficies) ของผู้อื่นย่อมไม่มีอะไรเหลือ นอกจากสิทธิขั้นสุดท้าย (Ultimate residual right) ในทรัพย์สินอันเป็นสิทธิที่คงเหลืออยู่เมื่อสิทธิอื่นๆ หมดหรือสลายไปแล้ว (Expired)

ดูเหมือน Nicholas จะมองข้ามความเด็ขาดในอีกแง่มุมหนึ่งของกรรมสิทธิ์โรมันไปนั่นก็คือ ความเด็ขาดในเชิงเวลา (Duree) อันเป็นลักษณะเฉพาะของกรรมสิทธิ์โรมันโดยแท้ที่นั่นก็คือกรรมสิทธิ์มีความคงทนถาวร (Perpetual) ซึ่งให้เห็นว่าทรัพย์สิทธิอื่นอาจสิ้นไป เพราะถึงกำหนดเงื่อนเวลา แต่กรรมสิทธิ์นั้นจะไม่มีสิ้นไปออกจากว่าทรัพย์อันเป็นวัตถุดับสูญไป (Perte) จริงอยู่กรรมสิทธิ์อาจเปลี่ยนมือได้ แต่การเปลี่ยนมือเพาะการจำหน่าย จ่าย โอนทรัพย์สินนั้น ย่อมสะท้อนถึงความคงทนถาวรของกรรมสิทธิ์ ผลที่ตามมาจากการลักษณะพิเศษของกรรมสิทธิ์โรมัน ดังกล่าวก็คือว่า กรรมสิทธิ์ไม่อาจโอนให้แก่กันได้เป็นการชั่วคราว (Adtempus) หรือเป็นครั้งคราว การโอนกรรมสิทธิ์โดยมิเงื่อนไขว่าผู้โอนจะต้องได้กรรมสิทธิ์กลับคืนมาเมื่อพ้นกำหนดเวลาหนึ่ง หรือเมื่อมีเหตุการณ์ที่ระบุไว้เกิดขึ้นเป็นโน้มตามกฎหมายโรมัน

⁶ ลักษณะ พบร่วมยืน. เรื่องเดิม.

นอกจากกรรมสิทธิ์โรมันจะเด็ขาดในเชิงเวลาแล้ว โดยทั่วไปมีความเด็ขาดในเชิงสถานที่ด้วย โดยทั่วไปเจ้าของที่ดินเป็นเจ้าของทุกสิ่งทุกอย่างหนึ่งและได้ดิน ทั้งนี้หมายความว่ากรรมสิทธิ์อาจแบ่งแยกได้ตามแนวตั้ง (Vertical) แต่ไม่สามารถแบ่งแยกได้ตามแนวอน (Horizontal) นั่นก็คือ เกษตรกรอาจแบ่งแยกที่ดินของตนออกขายได้ตามหลักการแบ่งแยกตามแนวตั้ง (Vertical division) แต่ในอาคารชุด ผู้พำนักอาศัยอยู่ชั้นบนไม่อาจมีกรรมสิทธิ์ได้ จึงเป็นได้แต่เพียงผู้เช่า โดยมีสิทธิตามสัญญาเช่าเท่านั้น คูเมเมื่อ Borkowski จะตีความคำว่าแนวตั้งกับแนวอนในความหมายผิดปกติแต่ผลที่ออกมาก็เป็นที่เข้าใจได้ อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นต่อหลักที่ว่าเจ้าของที่ดินเป็นเจ้าของทุกอย่างหนึ่งและได้ที่ดินของตน

Robaye เห็นปัญหาความยุ่งยากในการพิจารณาว่ากรรมสิทธิ์โรมันมีลักษณะ “เด็ขาด” อย่างไร ทำให้เขาเลี่ยงไปใช้คำอื่น เขากล่าวว่ากรรมสิทธิ์มีลักษณะดังนี้ก็คือ การกันไม่ให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้อง ลักษณะเฉพาะตัวและความคงทนยาวนาน (l'exclusivite, l'individualite et le caractere perpetuel) ลักษณะแรกเป็นในทางลบคือ การปลอดจากการสอดเข้าเกี่ยวข้องของผู้อื่น และลักษณะที่สองเน้นในทางบวก คือการแสดงถึงความสามารถของผู้มีกรรมสิทธิ์ที่จะจัดการทรัพย์สินของตนอย่างใดก็ได้ทั้งหมดนี้ตรงกับความเห็นของ Accarias ที่กล่าวมาข้างต้น

2.3.1.2 ความชอบธรรม

Nicholas ยืนยันว่าในกฎหมายโรมันบุคคลผู้อ้างกรรมสิทธิ์ในทรัพย์จะต้องแสดงตนว่าเป็นเจ้าของ ส่วนกฎหมายอังกฤษนั้นเพียงแต่แสดงว่ามีสิทธิครอบครองทันทีก็เป็นการเพียงพอแล้ว นอกจากนี้เขาก็แสดงสิทธิครอบครองโดยเพียงแต่แสดงให้เห็นว่าเขาเคยครอบครองทรัพย์สินนั้นอยู่และสูญเสียการครอบครองไปโดยมิได้ยินยอม อย่างน้อยข้อนี้ก็เป็นความแตกต่างระหว่างกฎหมายโรมันกับกฎหมายอังกฤษ โดยกฎหมายโรมันจะต้องแสดงสิทธิโดยเด็ขาดส่วนในกฎหมายอังกฤษสิทธิครอบครองก็เป็นการเพียงพอแล้ว

ฉะนั้น Nicholas จึงถึงท่าข้ออุติว่ากรรมสิทธิ์โรมันมิใช่เด็ขาดในความหมายที่ว่า โจทก์ในการดำเนินการติดตามเอาคืนทรัพย์ (Vindication) จำต้องพิสูจน์ว่าคนมีสิทธิ์ที่สูดและสิทธิอันเดียวกันนั้น อันที่จริงความหมายของสิทธิเด็ขาด น่าจะเป็นการที่ไม่มีทางแก้ที่จะปกป่องสถานภาพที่สาม (Tertiumquid) ซึ่งอยู่ระหว่างกรรมสิทธิ์และการปกครอง นั่นก็คือสิทธิครอบครองซึ่งไม่อาจอ้างว่าเป็นกรรมสิทธิ์ได้ บุคคลอาจเป็นหรือไม่เป็นผู้ครอบครองสิทธิ์ได้ อย่างไรก็ตามมีลักษณะของกรรมสิทธิ์ที่ Nicholas เรียกว่า “ลักษณะพิเศษ” หรือการแบ่งแยกไม่ได้ (Indivisibility) ก็เป็นจริงเพียงพิเศษเท่านั้น ทั้งนี้ เพราะ Nicholas ยอมรับว่าคนโรมันมีเด็ขาดลักษณะพิเศษและการแบ่งแยกไม่ได้ของกรรมสิทธิ์ดังกล่าว แต่สามารถกระทำ เช่นนั้น ได้ด้วยการมองข้ามการเรียกร้องให้กรรมสิทธิ์ของฝ่ายบริหาร (Bonitary ownership) และการครอบครองโดยสูญเสีย (Possesssio bona

fide) เป็นกรรมสิทธิ์ เช่นเดียวกัน ทั้งสองแบบหลังนี้ เป็นข้อยกเว้นที่ชัดเจนของหลักการแบ่งแยกไม่ได้ของกรรมสิทธิ์ และแต่ละอย่างก็เป็นสถานภาพที่สาม (Terium quid) ระหว่างกรรมสิทธิ์ และการครอบครองทั้งสิ้น นั่นก็คือผู้ครอบครองโดยสุจริตเป็นผู้รองกรรมสิทธิ์ไม่เด็ดขาดหรือโดยเทียบเคียง (Relative owner) เพราะเป็นผู้รองกรรมสิทธิ์ในสายตาของคนทุกคนยกเว้นในสายตาผู้รองกรรมสิทธิ์เด็ดขาด (Dominus) Nicholas เชื่อว่านักนิติศาสตร์โรมันไม่อาจเข้าใจเรื่องเหล่านี้ให้เสร็จเด็ดขาดลงไปได้

Nicholas ถึงข้อยุติว่าความเด็ดขาดของกรรมสิทธิ์โรมันนั้นน่าจะพิจารณาในลักษณะที่เป็นการที่ไม่อาจละเมิดได้ (Inviolability) มากกว่า ทั้งนี้หมายความว่าบุคคลไม่อาจสูญเสียกรรมสิทธิ์ได้โดยที่ตนไม่ได้ยินยอม โดยที่มีผลตามมาว่าบุคคลไม่อาจนำส่งสิทธิ์ได้มากกว่าที่ตนมีอยู่หรือผู้รับโอนไม่มีสิทธิ์กัวผู้โอนข้อยกเว้นมีเพียงข้อเดียว คือ การครอบครองจนได้กรรมสิทธิ์ (Prescription) ซึ่งตามหลักโรมันมีจำกัดมากเมื่อเปรียบเทียบกับที่ปรากฏในทابาทางกฎหมายโรมันในปัจจุบัน คือ กฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ลักษณะพิเศษของกฎหมายโรมันดังกล่าวเนี่ยคล้ายคลึงกับกฎหมายอังกฤษ จนกระทั่งทำให้ผู้คุ้นเคยกับกฎหมายอังกฤษเกือบสังเกตไม่เห็น

2.3.2 ลักษณะกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน⁷

กรรมสิทธิ์มีลักษณะสำคัญอยู่ 3 ประการ ดังต่อไปนี้

2.3.2.1 กรรมสิทธิ์เป็นสิทธิ์เด็ดขาด

การที่เจ้าของกรรมสิทธิ์จะกระทำการบังคับตามสิทธิ์ของตน ได้โดยผลการโดยมิต้องไปขอร้องจากศาลให้บังคับบัญชาให้ เช่น ในเรื่องติดตามเอาคืนจากบุคคลผู้ไม่มีสิทธิ์จะยึดถือไว้ หรือการขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้อง โดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในกรณีทั้งสองนี้ผู้ทรงกรรมสิทธิ์ย้อมกระทำการบังคับสิทธิ์ของตน ได้ด้วยตนเอง แม้ถึงจะต้องใช้กำลัง ถ้าสมควรแก่เหตุ กฎหมายก็ถือว่าเป็นการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย เช่น ผู้ร้ายลักทรัพย์ของเรามาไป พับทรัพย์อยู่ที่ผู้ร้ายนั้น เราอยู่มายังเอามา ได้ทันที ผู้ร้ายนั้นจะใช้กำลังขัดขวางเพียงใด เรายังมีความชอบธรรมที่จะใช้กำลังเพิ่มขึ้นเพียงนั้น เพื่อที่จะเอาคืนซึ่งทรัพย์ของเรางาน ได้ การป้องกันขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้ามาเกี่ยวข้องก็เช่นเดียวกัน เราทรงกรรมสิทธิ์ในบ้านหลังหนึ่ง เรายังมีอำนาจที่จะป้องกันมิให้บุคคลอื่นทุกคนบุกรุกเข้ามาเกี่ยวข้องกับบ้านหลังนั้น ถ้าเขาใช้กำลังดันเข้ามาเพียงใด เรายังใช้กำลังผลักดันกำจัดออกไปได้เพียงนั้น จะนั้นเรากล่าวได้เป็นประการต้นว่า

⁷ ประนุด สุวรรณศร. (2545). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1-4 ว่าด้วยทรัพย์. หน้า 159-162.

กรรมสิทธิ์นั้นมีลักษณะเป็นสิทธิเด็ดขาด (Absolute Right) กล่าวคือ ผู้ทรงกรรมสิทธิ์ชอบที่จะใช้อำนาจในกรรมสิทธิ์นั้นได้โดยพลาการ ไม่ต้องไปขอนญาตหรือขอร้องให้ศาลบังคับให้

2.3.2.2 กรรมสิทธิ์ก่อให้เกิดอำนาจห่วงกัน ไว้โดยเฉพาะ

ลักษณะกรรมสิทธิ์ประเภทนี้คือถ้าหากลักษณะทรัพย์สิทธิ์โดยทั่วไป คือ ก่อให้เกิดหน้าที่แก่บุคคลอื่นๆ ทุกคนในโลกที่จะต้องไม่มาบุกรุณหักดงของสิทธิ์ที่เรามีอยู่ แต่ กรรมสิทธิ์มีลักษณะเป็นพิเศษ ไปจากทรัพย์สิทธิ์อื่นอยู่ข้อหนึ่ง คือ กรรมสิทธิ์ที่ก่อให้เกิดอำนาจห่วงกันโดยเฉพาะขึ้น กล่าวคือ สำหรับทรัพย์สิทธิ์อื่น ในบางกรณีผู้ทรงทรัพย์สิทธินั้นจะต้องยอมให้ผู้ทรงทรัพย์สิทธิ์อื่นเข้ามายield ขึ้นกับทรัพย์สิทธินั้นได้ เช่น ผู้ทรงสิทธิ์อาศัยจะต้องยอมแก่ผู้ทรงสิทธิ์เก็บกิน หรือผู้ทรงสิทธิ์ในการจำยอมในที่ดินอันเป็นสามาṇยทรัพย์แปลงหนึ่ง ก็จะต้องยอมแก่ผู้ทรงสิทธิ์ในการจำยอม โดยสามาṇยทรัพย์แปลงหนึ่ง ก็จะต้องยอมแก่ผู้ทรงสิทธิ์ในการจำยอมโดยสามาṇยทรัพย์อื่น ให้เข้ามายield ให้เข้ามายield ตามสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นทรัพย์เดียวกันได้ แต่สำหรับกรรมสิทธิ์นั้น ผู้ทรงกรรมสิทธิ์มีอำนาจห่วงกันโดยเฉพาะตนเท่านั้น เว้นแต่จะตกลงกันในความตั้งใจอนกรรมสิทธิ์ตามบทบังคับของกฎหมายนอกจากนี้แล้ว ผู้ทรงกรรมสิทธิ์ห่วงกันการเกี่ยวข้องแก่ทรัพย์สินนั้น ไว้แก่ตน ได้โดยเฉพาะ ลักษณะของกรรมสิทธิ์ในประการที่สองนี้ จึงเรียกว่า กรรมสิทธิ์ก่อให้เกิดอำนาจห่วงกัน ได้โดยเฉพาะ (Exclusive)

2.3.2.3 กรรมสิทธิ์มีลักษณะถาวร โดยแท้

กรรมสิทธิ์ในลักษณะนี้ มีลักษณะเป็นสิทธิ์ที่ถาวร โดยแท้ กล่าวคือ แม้เราจะพูดได้ว่า ทรัพย์สิทธิ์เป็นสิทธิ์ถาวร คือไม่สิ้นไปโดยอายุความก็ดี แต่สำหรับทรัพย์สิทธิ์โดยทั่วไปนั้น อาจมีกฎหมายยกเว้นไว้ได้ เช่น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1399 ว่า “ภาระจำยอมนั้น ถ้ามิได้ใช้ 10 ปี ท่านว่ายอมสิ้นไป” มาตรา 1403 ว่า “ถ้าให้สิทธิ์อาศัยโดยมีกำหนดเวลา กำหนดนั้นท่านมิให้เกิน 30 ปี ถ้ากำหนดไว้นานกว่านั้น ให้ลดลงมาเป็น 30 ปี ฯลฯ” ดังนี้เป็นต้น แต่สำหรับกรรมสิทธิ์นั้นเป็นสิทธิ์ที่ถาวร โดยแท้จริง ไม่มีบทกฎหมายอันใดมาจำกัดให้กรรมสิทธิ์สิ้นไปโดยกาลเวลา ได้ ลักษณะของกรรมสิทธิ์อีกประการหนึ่ง จึงได้ชื่อว่า เป็นสิทธิ์ที่คงอยู่ตลอดไป (Perpetual) หรือจะเรียกว่า ลักษณะถาวร โดยแท้ ก็ได้

2.4 แนวคิด ทฤษฎี การได้มา ประเภท อำนาจหน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

การศึกษาถึง แนวคิดความเป็นมาเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ทฤษฎีเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน การได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ประเภทของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน และอำนาจหน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน จะทำให้เราเข้าใจและรู้ถึงหลักกฎหมายว่าด้วยกรรมสิทธิ์เพิ่มมากขึ้น

2.4.1 แนวคิดในกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน⁸

กรรมสิทธิ์ตามสิทธิ์แห่งคนโรมัน Quirites คือ ผู้อยู่ในเมืองแซ่บайнชื่อ Cures (เอกพจน์คือ Quiri) เมื่อคนแซ่บайнนี้กับคนโรมันรวมกันเข้าเป็นชาติเดียวกันภายใต้ Romulus และ Quittites จึงนำมาใช้เรียกรายดูร์ โรมันควบคู่กับ Romanii อย่างไรก็ได้ บางท่านมีความเห็นว่า Quirites มาจาก Quirinius อันเป็นชื่อ Romulus เมื่อได้รับการยกฐานะเป็นเทพเจ้าแล้ว คนโรมันจึงเรียกตัวเองว่า Populus Romanse Quirites ในทรัพย์สินของกฎหมายเอกชน (Dominium มาจาก Dominus (เจ้าของ) ซึ่งมาจาก Domus (บ้าน) จากนี้เราได้ศัพท์ Condominium (อำนาจปกครองดินแดนร่วมกันหรือกรรมสิทธิ์ร่วม) และ Domestic ในบ้านหรือในประเทศ)

กรรมสิทธิ์โรมันทำให้ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิ 3 ประการ คือ

- (1) Ius utendi หมายถึง สิทธิในการใช้ทรัพย์สิน
- (2) Ius fruendi หมายถึง สิทธิในการใช้คอกผลของทรัพย์สิน และ
- (3) Ius abutendi หมายถึง สิทธิในการใช้ทรัพย์สินโดยสืบเปลี่ยนหรือทำลายทรัพย์สิน

สิทธิ์ดังกล่าวเป็น Iura in rem (ทรัพย์สิทธิ์) อันใช้ขันทุกคน ส่วน Iura in personam ใช้ขันคนๆ เดียวหรือกลุ่มเดียวท่านนั้น

ตามปกติกรรมสิทธิ์ย่อมรวมสิทธิ์ในการจำหน่ายจ่ายโอน (Ius alienandi) ด้วย แต่สิทธิ์ดังกล่าวอาจถูกจำกัด โดยกฎหมาย ในบางกรณี เช่น ผู้ประพฤติดนสูรุ่ยสูร่ายเสเพลเป็นอาชิม (Prodigus) และคนวิกฤต (Furiosus) ไม่อาจจำหน่ายจ่ายโอนทรัพย์สินได้โดยปราศจากความเห็นชอบของผู้พิทักษ์ (Curator) อย่างไรก็ได้หลังยุคทองกฎหมายยอมให้บุคคลวิกฤตทำสัญญาอันมีผลตามกฎหมายได้ในระหว่างที่ดีสติสัมปชัญญะบวบบูรรณ์อยู่) เช่นเดียวกับการขายโรงเรียนเพื่อให้ผู้ซื้อนำไปทำลาย (ตามสิทธิ์ในการใช้ทรัพย์สินสืบเปลี่ยนหรือทำลาย) กฎหมายห้ามไว้

2.4.1.1 แนวคิดในกรรมสิทธิ์ของกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) นั้นเข้าของทรัพย์ย่อมมีมวลรวมของสิทธิ์ (Aggregate of rights) คือ

- (1) Right of enjoyment (สิทธิ์ในการใช้)
- (2) Right of destruction (สิทธิ์ในการทำลาย)
- (3) Right of disposition (สิทธิ์ในการจำหน่ายจ่ายโอน)

⁸ สิทธิ์ชุมชน. แนวคิดในกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน. สืบคันเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553, จาก

<http://www.com-right.net/index.php?mo=3&art=387362>

⁹ ประชุม โภณฑ์. (2551). กฎหมายเอกชนเปรียบเทียบเบื้องต้น: จารีตโรมันและแองโกลแซกซอน. หน้า 88-89.

ทั้งนี้ ย่อมขึ้นอยู่กับสิทธิของผู้อื่นและกฎหมาย เช่นเจ้าของที่ดินในปัจจุบันจะถูกจำกัดสิทธิในการใช้ตาม Town and Country Planning Act 1971 ซึ่งทำให้เจ้าของต้องขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่คุ้มครองเมืองก่อนที่จะเปลี่ยนการใช้ที่ดินและรัฐอาจเห็นคืนที่ดินเพื่อสาธารณประโยชน์ได้

ตามหลักแนวคิดของกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) กรรมสิทธิ์ในที่ดินเกิดจากสิทธิครอบครองของเจ้าของที่ดิน ในสมัยก่อนเป็นสิทธิครอบครอง ขณะนั้นตามกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ในสมัยกลางสิทธิ์ในที่ดินขึ้นอยู่กับ Seisin (สิทธิ์ครอบครอง) ส่วน (Ownership) กรรมสิทธิ์มิได้นำมาใช้ในกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ที่อังกฤษก่อนปี ค.ศ. 1583 และคำว่า (Property) ทรัพย์สินไม่เป็นที่แพร่หลายก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 ขณะนั้นมีการคล่าวถึงเพียงแต่ Possessions (ทรัพย์สินที่มีอยู่ในการครอบครอง) และ Estates (ผลประโยชน์ในที่ดิน)

อย่างไรก็ตามความคิดเรื่องกรรมสิทธิ์ในกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) เกิดขึ้นพร้อมกับระบบทุนนิยมทางอุดสาหกรรม Right of possession (สิทธิ์ครอบครอง) จึงกลายเป็น Right of ownership (กรรมสิทธิ์) ในปัจจุบันปกติผู้อ้างเป็นเจ้าของทรัพย์โรมันจะต้องนำสืบว่าตนมีกรรมสิทธิ์จริง ในสมัยโบราณอาจจะใช้การสามานของเพื่อนบ้านว่าผู้กล่าวอ้างว่าเป็นเจ้าของทรัพย์ (Compurgation) เป็นเจ้าของทรัพย์จริงแต่หากไม่ทราบรายละเอียดมากกว่านี้ในกฎหมายยุคทองไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวกับพยานหลักฐาน จึงเชื่อกันว่าหลักฐานว่าเป็นที่ทราบกันดีทั่วไป (Reputation) ว่าบุคคลดังกล่าวเป็นเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวน่าจะเป็นการชี้ขาด แต่ในกฎหมายโรมันไม่มีการนำสืบแบบสมติของกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) โดยรวมอันทำให้เป็นเรื่องประโยชน์ในการพิสูจน์ (benefit of proof) มากกว่าภาระในการพิสูจน์ (onus probandi) และทำให้เกิด Benefitum ต่างๆ (อันน่าจะเป็น beneficium probandi) ในกฎหมายกรดกโรมัน¹⁰

2.4.1.2 แนวคิด Original Modes (ตาม Ius Gentium)

ในสมัยโรมัน Ius gentium เป็นกฎหมายโรมันที่ใช้กับนิติสัมพันธ์ที่มีคุณต่างชาติเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เป็นการทำกฎหมายโรมันให้ตรงไปตรงมา คือ ตัดพิธีแบบคนโรมันออก สะควรที่คุณต่างชาติจะใช้ แต่ผล (ในกรณีของกรรมสิทธิ์) ก็คือกรรมสิทธิ์เป็นแบบ Bonitaty และต้องอาศัย Usucapio จึงจะได้กรรมสิทธิ์ตามกฎหมายเอกชนโรมัน

1) Occupatio การเข้าถืออาทรพย์ไม่มีเจ้าของโดยเจตนาที่จะปฏิบัติต่อทรัพย์เจ้าของโดยที่กรรมสิทธิ์ได้มายield การครอบครองจำกัดไว้ เกาะพะทรัพย์ที่ไม่เคยมีการเป็นเจ้าของมาก่อน (Res Nullius) หรือทรัพย์ที่เจ้าของได้เลิกครอบครองโดยเจตนาสละกรรมสิทธิ์หรือทิ้งแล้ว

¹⁰ แหล่งเดิม.

(Res Derelicta) ตัวอย่าง คือ สัตว์ป่าและเก้า ไม่มีคนอาศัยอยู่หรือเกาที่ผุดขึ้นกลางทะเลรวมทั้งหินที่มีค่านิยมสูงทางประวัติศาสตร์อันยืดได้จากข้าศึก ส่วนอสังหาริมทรัพย์ที่ยืดได้จากข้าศึกตกเป็นของรัฐ

ระบบกฎหมายจาริตประเพณี (Common Law) มีวิธีการคล้ายคลึงกันจึงเรียกว่า “Occupation” ที่โรมภายในได้พระเจ้า Hadrian (คริสตศักราช 117-138) ผู้กันพบบุมทรัพย์ที่ฝังซ่อนไว้ (Thesaurus) และเจ้าของทิ้งแล้วแบ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์กับเจ้าของคนละครั้งยกเว้นในกรณีที่บุคคลผู้นี้เข้าไปในที่ดินคนอื่นเพื่อหาบุมทรัพย์ดังกล่าวอันจะมีผลทำให้เจ้าของที่ดินได้กรรมสิทธิ์ในบุมทรัพย์นั้นทั้งหมด

Ius Gentium เป็นกฎหมายที่ (ดังกล่าวมาแล้ว) ตัดตอนความซับซ้อนในเชิงพิธีการของ Ius Civile ออกไปให้คนต่างด้าวใช้ได้กรรมสิทธิ์ตามหลัก Occupatio จึงขึ้นอยู่กับการครอบครอง (Possession) (อันขัดกับสุภาพยิตรสิทธิ์ Ius Civile ที่แยกของ 2 อย่างออกจากกัน) ข้อยกเว้น ในกรณีของสัตว์ป่าแม่เจ้าของจะสูญเสียการครอบครอง เพราะสัตว์ทิ้งที่ไปแต่ถ้านำสืบได้ว่าสัตว์มีนิสัยจะกลับมา (Animus Revertendi) เช่น นกพิราบที่ใช้ในการสื่อสารบุคคลก็ไม่สูญเสียกรรมสิทธิ์แม้บุคคลสูญเสียการครอบครอง (เพียงชั่วคราว)

2) Accessio การได้กรรมสิทธิ์โดยอาศัยหลักส่วนควบทรัพย์อื่นมารวมกับทรัพย์เป็นประชาน (อาจโดยธรรมชาติหรือฝีมือมนุษย์ก็ได้) โดยทรัพย์ที่เป็นประชานจะเป็นสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์ที่ได้และทรัพย์ที่มาร่วมสภาพกันจะเป็นทรัพย์มีเจ้าของหรือไม่มีเจ้าของก็ได้ ผลของการรวมสภาพจะต้องทำให้ไม่สามารถแยกทรัพย์ออกจากกันได้หรือไม่อาจทำให้ทรัพย์กลับคืนสภาพเดิมได้ แนวคิดหลักกฎหมายจาริตประเพณี (Common Law) มีวิธีการคล้ายคลึงกันเรียกว่า “Accession” การรวมสภาพโดยธรรมชาติก็ปรากฏ (ในกฎหมายน้ำโรมัน) เช่น

2.1) Alluvio เป็นกรรมวิธีที่ดินในแม่น้ำลูกน้ำพัดมาสูญเสียทำให้เกิดทิ่งอกริมตลิ่ง แต่ Alluvio ใช้แต่เฉพาะโคลนตามที่ปูนมากับน้ำ ที่รากลุ่มน้ำ (Alluvial ได้ประโยชน์จาก Alluvio) เหมาะกับการเพาะปลูกพืชเป็นหลัก เช่นข้าวในที่รากลุ่มน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเฉพาะก่อนการสร้างเขื่อนเนื่อน้ำ

2.2) Avulsio เป็นกรรมวิธีที่ดินและดินไม่คลอยมาติดกันที่สูงชั่งมักจะมองไม่เห็นสิ่งนี้ที่ปูนเป็นมากับน้ำอันแตกต่างในเชิงกายภาพจาก Alluvio เจ้าของที่สูงจะได้กรรมสิทธิ์ในดินไม่ต่อเมื่อรากไม่มีดึงแล้ว และในดินเมื่อดินที่ลอยติดมาด้วยยึดฟั่งถาวรแล้ว ในระหว่างที่ดินและดินไม่มีชั้นไม่มีดึงถาวร (เนื่องจากมิใช่ Res nullius) เจ้าของจึงสามารถติดตามเอาคืนได้เสมอโดย Vindication (ถ้าสามารถนำสืบได้ว่าเป็นของตน)

2.3) Insula nata เกาะหรือสันดอนที่ได้เกิดขึ้นมาจากการกุติกรรมของแม่น้ำคือน้ำพัดโคลนตามมากเข้าๆ ทับกันเป็นเกาะ เช่น สันดอนปากแม่น้ำ หรือกลางแม่น้ำ (เช่นแม่น้ำโขง) ถือว่าเกาะอยู่ติดฝั่งของผู้ใดก็ตกเป็นของผู้นั้น ถ้าอยู่กลางแม่น้ำหลักกฎหมายโรมันให้ลากเส้นกึ่งกลางแม่น้ำแล้วแบ่งกันไปคนละส่วนทางซ้ายและขวาเมื่อของเส้นกึ่งกลาง แต่ลากเส้นกึ่งกลางที่พอดียาก ถ้าฝั่งไม่บ้านกัน (Insula ที่โรมใช้เรียกอาคารชุด (ซึ่งมีอยู่มากมาก) เช่นกัน) Thalweg (ร่องน้ำลึก) หรือ Ripa (ฝั่งน้ำ) หรือเส้นลากกลางแม่น้ำ (อย่างไօอย่างหนึ่ง) มักใช้เป็นพรอมแคนระหว่างประเทศในการพิทีแม่น้ำเป็นแม่น้ำระหว่างประเทศทำหน้าที่เป็นพรอมแคน

2.4) Alveus Derelictus ห้องน้ำดื่นเขิน คือ ห้องน้ำที่ถูกทอดทิ้งคือ เกิดจาก การที่น้ำเปลี่ยนเส้นทางเดิน ปัญหาว่าห้องน้ำซึ่งแต่เดิมเป็นของสาธารณะ (Res publica) เป็นทรัพย์นอกพาณิชย์จะเป็นของใคร ตามหลักกฎหมายโรมันก็คือ ให้แบ่งห้องน้ำโดยลากเส้นกึ่งกลางแบบเกาะแล้วแบ่งไปคนละส่วนให้กับเจ้าของฝั่งแต่ละฝั่ง ส่วนห้องน้ำใหม่ก็ถูกยกให้เป็นสาธารณะไป

2.4.1.3 แนวคิดทฤษฎีมาตราการสำคัญของกรรมสิทธิ์¹¹

สิทธิในทรัพย์สินนี้เป็นแนวคิดทฤษฎีว่าเป็นสิทธิโดยธรรมชาติ เช่น เราไปจับปลาไม่ได้หากคิดว่าเรามีสิทธิที่จะกิน หมายความว่าเป็นธรรมชาติของมนุษย์

ปฏิญญาแห่งสิทธิมนุษยชน

มาตรา 2 “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเป็นสิทธิของมนุษย์”

มาตรา 17 “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเป็นสิทธิอันศักดิ์สิทธิ์ซึ่งจะละเมิดมิได้ การละเมิดกรรมสิทธิ์จะกระทำมิได้ เว้นแต่ เพื่อประโยชน์แห่งสาธารณะ ตามที่กำหนดในกฎหมาย และได้ชดใช้ทำวัณตามสมควรเสียก่อนแล้ว”

หลักตามปฏิญญาแห่งสิทธิมนุษยชน สิทธิอาจถูกจำกัดได้เพื่อประโยชน์สาธารณะ ตามที่กฎหมายกำหนดและต้องดูให้แก่ผู้เสียกรรมสิทธิ์ตามสมควร

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร ไทย พ.ศ. 2540

มาตรา 29 บัญญัติว่า “การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เนื่องจากการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญแห่งสิทธิและเสรีภาพนั้นได้”

มาตรา 41 บัญญัติว่า “สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง ขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นว่านี้ ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

¹¹ กัลยา ตันคิริ. (ม.ป.ป.). คำบรรยายวิชา LA 702 คณานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

การสืบมรดกย่อมได้รับความคุ้มครอง สิทธิของบุคคลในการสืบมรดกย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ”

จะเห็นว่า ตามรัฐธรรมนูญดังกล่าว กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของมนุษย์ ซึ่งเป็นที่รวมของสิทธิต่างๆ ถึงแม้จะได้รับการรับรอง คุ้มครองไว้ตามรัฐธรรมนูญก็ตาม ก็อาจถูกจำกัดได้ด้วยอำนาจของกฎหมาย เพราะฉะนั้นมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินแล้วไม่ใช่ว่าจะทำยังไงก็ได้ ซึ่งก็สอดคล้องกับหลักปฏิญญาแห่งสิทธิมนุษยชน

2.4.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินในปัจจุบัน¹²

Leon Duguit นักประชารัฐชาวฝรั่งเศส ไม่เห็นด้วยที่กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเป็นไปตามธรรมชาติของมนุษย์ แต่เห็นว่ากรรมสิทธิ์จะต้องมีอยู่เนื่องจากหน้าที่ตามสังคมชนิดหนึ่ง (Social Function) คือเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะใช้สอยเพื่อประโยชน์ของตนเท่านั้น ไม่ได้ จะต้องปฏิบัติตามภาระที่มีอยู่ในสังคมด้วย ดังนั้นเจ้าของจะต้องใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้น หากไม่มีการใช้ประโยชน์และเพื่อประโยชน์สาธารณะแล้ว รัฐก็อาจจะเข้าไปแทรกแซงได้ ในขณะเดียวกันผู้ถือกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน มีหน้าที่ไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อสังคม ดังนั้น สิทธิของผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์จึงเป็นสิทธิ์ที่ถูกจำกัดได้

2.4.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน¹³

คำที่เรียกในกฎหมายไทยว่า “กรรมสิทธิ์” นั้น เรียกกันในกฎหมายโรมันว่า “Proprietas” ซึ่งหมายถึงอำนาจที่จะจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับทรัพย์สินของตนก็ได้ และมักใช้คู่กับคำว่า “Proprius” ซึ่งหมายถึงสถานะความเป็นเจ้าของทรัพย์สิน บางครั้งคำทั้งสองนี้มักเรียกรวมกันว่า “Yura in re” (Right in property)¹⁴ เข้าใจว่า คำหนึ่งคำใดในสามคำนี้ คือกรรมสิทธิ์ทั้งสิ้น เพียงแต่ว่าแต่ละคำแสดงความหมายของกรรมสิทธิ์ออกไปคนละแบบอย่าง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1336 ของไทยนั้นจะตัดตอนส่วนใดมาเก็บเป็นสาขางานของกรรมสิทธิ์ทั้งสิ้น ส่วนคำในภาษาอังกฤษนั้นมีที่ใช้หลายคำ แต่ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของ อังกฤษเรียกกรรมสิทธิ์ในสังหาริมทรัพย์ว่า “Ownership” และ “Property” ลักษณะ แต่ถ้าเป็น กรรมสิทธิ์ในสังหาริมทรัพย์แล้วจะเรียกว่า “Property” เสมอ สำหรับในร่างกฎหมายอังกฤษของ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้คำว่า “Ownership” ส่วนคำว่า “Property” จะใช้เฉพาะใน

¹² แหล่งเดิม.

¹³ วิญญา เครื่องาม. (2528). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. หน้า 190-192.

¹⁴ William L.Burdick, *The Principles of Roman Law and Their Relation to Modern Law* (New York: The Lawyers Co-operative, 1938), pp.325-326 ถอดลงใน วิญญา เครื่องาม.

(2528). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. หน้า 190-192.

ความหมายว่า “ทรัพย์สิน” มิใช่กรรมสิทธิ์กรรมสิทธิ์เป็นเรื่องใหญ่ในทางกฎหมาย เพราะเป็นสิทธิ์ที่สำคัญและสูงสุดในบรรดาสิทธิ์เหนือทรัพย์สินทั้งหลาย แม้รัฐธรรมนูญองค์ขึ้นรับในสิทธินี้ การพากกรรมสิทธิ์ (Deprivation of the property right) จึงกระทำได้แต่โดยการออกกฎหมาย เวนคืนภายใต้ข้อบังคับบางประการและต้องมีการชดใช้อาย่างเป็นธรรม ในทางนิติปรัชญาถือว่า กรรมสิทธิ์เป็นเรื่องสำคัญเช่นกัน และมีวิวัฒนาการจากกฎหมายโรมันเรื่อยมาอย่างน่าสนใจโดยมี ทฤษฎีกฎหมายต่างๆ ของพลักดันให้กฎหมายผันแปรไปตามกาลสมัย ประเทศที่ยอมรับทฤษฎี ต่างกัน ก็ย่อมมีบทบัญญัติเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินต่างกัน

แม้กฎหมายไทย (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) จะมิได้ให้ทวิเคราะห์ศัพท์คำว่า “กรรมสิทธิ์” ไว้ดังกฎหมายของบางประเทศ เช่น ฝรั่งเศส แต่เป็นที่เข้าใจได้จากมาตรา 1336 แห่ง ป.พ.พ. นั้นเองว่า กรรมสิทธิ์หมายถึงสิทธิ์เหนือทรัพย์สิน ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินได้ ยื่นมีสิทธิ์จะบังคับเอาแก่ตัวทรัพย์สินนั้น ได้โดยตรงในฐานะเจ้าของ

กรรมสิทธิ์เป็นทรัพย์สิทธิ์ (Real right หรือ Jus in rem) จึงใช้บันบุคคลได้ทั่วไป จนมีผู้ กล่าวว่าใช้บันบุคคลได้ทั่วโลก และโดยเหตุที่กรรมสิทธิ์มีขอบเขตกว้างขวางมากเช่นนั้น กรรมสิทธิ์ จึงก่อตั้งขึ้นได้ก็โดยอาศัยอำนาจของกฎหมายเท่านั้น ดังที่ (ป.พ.พ.) มาตรา 1298 บัญญัติว่า “ทรัพย์สิทธิ์ทั้งหลายนั้น ท่านว่าจะก่อตั้งขึ้น ได้แต่ด้วยอาศัยอำนาจในประมวลกฎหมายนี้หรือ กฎหมายอื่น”

2.4.3 การได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

การได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนี้ เป็นการได้มาโดยนิติกรรมและโดยผลของ กฎหมาย

2.4.3.1 โดยนิติกรรม ซึ่งหมายถึง ข้อตกลงในสัญญาของผู้สัญญา ตามหลักความ สัมคิดสิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา (Autonomy of Will) และ หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract)

2.4.3.2 โดยผลของกฎหมาย

- 1) เพื่อประโยชน์สาธารณะ (Public interest) เช่น การเวนคืนที่ดิน
- 2) เพื่อมาตรการในการลงโทษ ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (โดยหลักอายุความ) เช่น การครอบครองปรปักษ์ เพื่อเป็นการจำกัดสิทธิ์สาธารณะ อันเนื่องมาจากเจ้าของกรรมสิทธิ์ไม่ได้ใช้ ประโยชน์ในที่ดินเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ รัฐจึงต้องออกกฎหมายมาจำกัดสิทธิ์สาธารณะ หากเจ้าของกรรมสิทธิ์ไม่ใช้ประโยชน์ และมีผู้เข้ามารับครอบครองปรปักษ์ สิทธิ์อันควรก็จะหมดไป เป็นต้น

การสื้นสุดของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินอาจสื้นสุดได้โดยนิติกรรมและโดยผลของกฎหมาย

2.4.4 ประเภทของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

สังคมอาจมองสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่บุคคล รัฐ หรือ ชุมชนเป็นเจ้าของก็ได้ เราสามารถแบ่งประเภทของกรรมสิทธิ์ตามความเป็นเจ้าของได้ดังนี้

2.4.4.1 ระบบกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล (Private property regimes) ทรัพย์สินส่วนบุคคล เอกชน บุคคล หรือนิติบุคคลเป็นเจ้าของ เช่น ที่ดิน ป่าชิงพาณิชย์ ภูเขาบางลูก ชายหาดบางแห่งที่ ภูเก็ตหรือพัทยา เป็นต้น

2.4.4.2 ระบบกรรมสิทธิ์รัฐเป็นเจ้าของ (State-property regimes) ทรัพย์สินของรัฐ รัฐ เป็นเจ้าของและควบคุมการใช้ทรัพย์สินนั้น โดยรัฐอาจให้หน่วยงานของรัฐ คุ้มครองหรือให้เอกชนเช่า ทำประโยชน์ในระยะเวลาที่กำหนด เช่น สวนสาธารณะ วนอุทยาน ป่าอนุรักษ์ เมืองแร่ เป็นต้น

2.4.4.3 ระบบกรรมสิทธิ์ร่วม (Common-property regimes) ทรัพย์สินร่วม หรือ ทรัพย์สินของชุมชน ชุมชนหรือกลุ่มคนเป็นเจ้าของทรัพยาร่วมกันและจัดการการใช้ทรัพย์สิน ร่วมกัน เช่น ป่าชุมชน เมืองฝาย หนองบึงและทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์ของหมู่บ้านที่ชุมชนเป็นเจ้าของ ร่วมกันและมีกฎเกณฑ์ร่วมกันที่ชัดเจนในการจัดการปฏิบัติ (แต่อาจไม่ใช่กฎเกณฑ์ที่เป็นทางการ เช่น จริตร ประเพณีปฏิบัติ หรือ เป็นทางการ คือ มีกฎหมายรองรับ) ในปัจจุบัน มีทรัพย์สินร่วมของ ประชาชนโลก (Global commons) เช่น ทะเล มหาสมุทร ชั้นบรรยากาศโอดิโซน ที่ประเทศไทย ไม่สามารถตัดสินใจได้ เช่น บรรยายกาศ น้ำในแม่น้ำ ลำคลอง 平原 มหาสมุทร ความหลากหลายทางชีวภาพในป่า

2.4.4.4 ระบบกรรมสิทธิ์แบบเปิดกว้าง (Open access หรือ Res nullius regimes) ทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ ไม่มีใครเป็นเจ้าของควบคุมคุ้มครอง นักจะมีลักษณะสำคัญคือ ไม่สามารถแบ่งแยกการใช้ได้อ่าย่างชัดเจน ทำให้ยากที่จะกีดกันไม่ให้คนอื่นๆ มาใช้ ไม่มีความจำเพาะของความเป็นเจ้าของ โครงการ ก็ใช้ได้ เช่น บรรยายกาศ น้ำในแม่น้ำ ลำคลอง 平原 มหาสมุทร ความหลากหลายทางชีวภาพในป่า

ประเด็นที่สำคัญ คือ ทรัพยากรชนิดหนึ่งอาจอยู่ภายใต้รูปแบบกรรมสิทธิ์รูปแบบต่างๆ กัน เช่น ป่าไม้ อาจมีทั้งป่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล ป่าชุมชน ป่าของรัฐ หรือแม้แต่ป่าที่ไม่มีใครเป็นเจ้าของ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการใช้ทรัพยากร ปัญหางบประมาณต่อละพื้นที่ และกลไกในการบังคับใช้สิทธิ์ ในอคติชั้นบรรยายกาศและมหาสมุทรอาจเป็นทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ แต่เมื่อเกิดปัญหาทรัพยากรเสื่อม โภรม ทำให้ประชาชนโลกหันมาตกลงร่วมมือกันในการแก้ปัญหาทรัพย์สินที่

ไม่มีเจ้าของจึงกล้ายเป็นทรัพย์สินร่วมหรือป้าของรัฐในบางพื้นที่ที่รัฐไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง ก็อาจมีสภาพเสมือนหนึ่งทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ เป็นต้น

ระบบสิทธิในทรัพย์สินที่ต่างกันจะก่อให้เกิดแรงจูงใจในการใช้ทรัพยากรที่ต่างกัน ดังตัวอย่าง เรื่องรดlynต์ข้างต้นจะเห็นได้ว่า การเปลี่ยนระบบกรรมสิทธิ์จากทรัพย์สินส่วนบุคคล เป็นทรัพย์สินเปิดกว้าง (Open access) จะให้ผลที่แตกต่างกัน และแม้ว่าระบบกรรมสิทธิ์แบบที่ 1)-3) เป็นระบบที่มีเจ้าของ แต่ก็จะอาจมีผลลัพธ์ในการใช้ทรัพยากรที่แตกต่างกันได้ เช่น กัน ทั้งนี้ ประสิทธิภาพของการใช้ทรัพยากรขึ้นอยู่กับความสมบูรณ์ชัดเจนของระบบกรรมสิทธิ์ดังที่จะกล่าวถึงในตอนต่อไป

ระบบกรรมสิทธิ์ที่ชัดเจนที่จะทำให้ตลาดทำหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องมีลักษณะ 3 ประการคือ

1) Exclusivity มีความจำเพาะสำหรับผู้เป็นเจ้าของ หมายถึง ผลประโยชน์และต้นทุน ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการเป็นเจ้าของและการใช้ทรัพยากร จะต้องตกเป็นของผู้เป็นเจ้าของเท่านั้น ไม่ว่าจะโดยทางตรง (จากการใช้) หรือโดยทางอ้อม (ด้วยการขายสิทธิให้แก่ผู้อื่น)

2) Transferability สามารถที่จะโอนได้ กรรมสิทธิ์ทั้งหมดจะต้องสามารถโอนจากเจ้าของคนหนึ่งไปสู่อีกคนหนึ่งได้ ในการแลกเปลี่ยนโดยสมัครใจ (Voluntary exchange)

3) Enforceability สามารถที่จะบังคับได้ กรรมสิทธิ์จะต้องปลดภัยจากการถูกบุคคล อื่นนกนายหรือบุกรุกโดยเจ้าของไม่สมัครใจ

จากลักษณะ 3 ประการข้างต้น หากบกพร่องข้อใดข้อหนึ่งไป อาจนำไปสู่ความไร้ประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากร การบังคับไม่ให้สิทธิถูกละเมิด (ลักษณะข้อ 3 Enforceability) เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่ง ระบบกรรมสิทธิ์จะบกพร่องหากต้นทุนการบังคับ (Enforcement cost) สูงเกินไป จนเจ้าของไม่สามารถดูแลได้ สิทธิถูกละเมิดจนเสื่อมหนึ่งว่า ทรัพย์สินนั้นไม่มีเจ้าของ เช่น ในกรณีของป้าอนุรักษ์ซึ่งมีพื้นที่กว้าง การควบคุมดูแลอย่างทั่วถึง โดยรัฐทำได้ยาก (ต้นทุนการบังคับสูง) ทำให้พื้นที่ป้าถูกบุกรุก ไม่ต่างจากทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ หรือ ในกรณีที่เจ้าของล้มรั่ว robust สารส้ม โอบของตน แต่ยังคงมีข้อมูลมาลักผลผลิตไปอยู่เนื่องๆ โดยที่ไม่สามารถควบคุมหรือจับขโมยได้ ผลของการที่ไม่สามารถบังคับได้ ทำให้ในที่สุด เจ้าของก็ขาดแรงจูงใจในการดูแลรักษาทรัพยากรหรือทรัพย์สินนั้น

2.4.5 อำนาจหน้าที่ของเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

กรรมสิทธิ์เป็นสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ย้อมได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายเอกชน เอกชนสามารถกระทำการใดๆ ได้ทุกอย่างที่กฎหมายให้อำนาจรัฐจะต้องไม่เข้าไปแทรกแซง แต่ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 41 กลับให้รัฐเข้าไปแทรกแซงจำกัดสิทธิ์ได้ตามที่กฎหมายบัญญัติและมาตรา 42 กำหนดให้รัฐเข้าไปแทรกแซงโดยการเวนคืนได้ แต่ก็จะต้องเพื่อประโยชน์สาธารณะ (Public interest) ที่จำเป็นโดยกำหนดเป็นข้อยกเว้นของกฎหมายเอกชน โดยทั่วไป

ประโยชน์สาธารณะเป็นวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจการของรัฐเป็นไปเพื่อความต้องการของคนส่วนใหญ่ ประโยชน์สาธารณะนั้นก็คือประโยชน์ส่วนรวม ถ้าเป็นความต้องการของคนหนึ่งคน หรือส่วนน้อยก็ย่อมไม่เป็นประโยชน์สาธารณะหรือหากเป็นความต้องการของรัฐ ก็ย่อมไม่เป็นประโยชน์สาธารณะเช่นกัน

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 4 บัญญัติว่า “ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ์ เสรีภาพ และความเสมอภาคของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครอง” สิทธิ์และเสรีภาพของบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครองเป็นหลักโดยทั่วไป โดยเฉพาะในเรื่องกรรมสิทธิ์ซึ่งเป็นที่รวมไว้ของสิทธิต่างๆ ในทรัพย์สิน ดังนั้น ได้รับความคุ้มครองเสมอตามหลักสากลทั่วไป

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการชากรณต์ของต่างประเทศ

ปัจจุบันสาธารณชนมีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัย สุขอนามัย และสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ประกอบกับประเด็นทางสิ่งแวดล้อมได้ถูกนำมาอย่างเป็นเรื่องใหญ่ในการดำเนินการค้าในโลก แห่งการค้าเสรีดังเช่นในปัจจุบันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (เนื่องจากทั่วโลกเดิมเห็นว่าปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาระหว่างประเทศและต้องการความร่วมมือในระดับโลก) ซึ่งได้สร้างแรงกดดันต่อรัฐบาลของประเทศไทยต่างๆ และต่ออุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ การขับเคลื่อนเพื่อนวัตกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจึงมีความจำเป็นและสำคัญมาก เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ปัจจัยการขับเคลื่อนเพื่อนวัตกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมีจำนวนมาก แต่ที่นับว่าสำคัญมี 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ กฎระเบียบและกฎหมาย เทคโนโลยี และปัจจัยขับเคลื่อนด้านสังคมและผู้บริโภค ปัจจัยทั้งสามดังกล่าวเป็นที่สนใจกันทั่วโลก แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการชากรณต์ของต่างประเทศ โดยแบ่งออกเป็นแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการชากรณต์ของสหภาพยุโรป ประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกา

2.5.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการซากคราฟต์ของสหภาพยูโรป

แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการซากคราฟต์ของสหภาพยูโรปใช้หลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต เป็นหลักการที่นิยมใช้ในกลุ่มประเทศสหภาพยูโรป

หลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต (Extended Producer Responsibility: EPR)¹⁵ หลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต เป็นแนวคิดเชิงกลยุทธ์ในการป้องกันปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความนิยมมากในกลุ่มสหภาพยูโรป โดยแนวคิดหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตนี้ได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อปี คริสตศักราช 1990 ในรายงาน Swedish Ministry of Environment and Natural Resource (Lindhqvist and Lindgren, 1990) แนวคิดหลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตนี้มุ่งเน้นการป้องกันมากกว่าการตรวจสอบสิ่งการควบคุมจากภาระ (Shift from Command and Control) ด้วยรูปแบบของการใช้แนวคิดที่ครอบคลุมทั้งวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ (Life cycle Thinking) (Rossem et al., 2006)

โทมัส ลินควิสต์ (Thomas Lindhvist 2000: v) ซึ่งเป็นผู้ริเริ่มการใช้คำว่า อีพีอาร์ ในช่วงต้นศตวรรษ 1990 ได้เสนอความหมายอย่างเป็นทางการของอีพีอาร์ไว้ดังนี้

“หลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต เป็นหลักการทำงานนโยบายที่ขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตไปข้างหน้า ของวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์¹⁶ เพื่อส่งเสริมการปรับปรุงทางด้านสิ่งแวดล้อมของระบบผลิตภัณฑ์อย่างครบวงจร ทั้งนี้ในชั้นต้น การขยายความรับผิดชอบนี้มุ่งไปที่การรับคืน การรีไซเคิล และการกำจัดซากผลิตภัณฑ์ ในทางปฏิบัติหลักการทำงานนโยบายจะเป็นพื้นฐานของการเลือกซุดของเครื่องมือทางนโยบาย ไม่ว่าจะเป็นเครื่องมือทางการบริหาร เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ หรือเครื่องมือทางสารสนเทศที่เหมาะสมและเอื้อต่อการบรรลุเป้าหมายของนโยบายในบริบทเฉพาะหนึ่งๆ”¹⁷

¹⁵ ที่มีตัวอย่างทางด้าน LCA และ ECODESIGN ECO GROUP (THAILAND) CO., LTD. (2550, กันยายน). Engineering Today, 5, 57. หน้า 65-66.

¹⁶ ช่วงเวลาทั้งวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์ (the entire life cycle of the product) หมายถึง ช่วงเวลาตั้งแต่การหาวัสดุคุณที่นำมาใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ เช่นการขุดแร่เรื่องมาจนถึงการจัดการซากผลิตภัณฑ์ คำศัพท์อีกคำที่ใช้ในความหมายเดียวกัน คือ “ตั้งแต่ゆ่ในเปลจันถึงอยู่โลง” (from cradle to grave)

¹⁷ “Extended Producer Responsibility (EPR) is a policy principle to promote total life cycle environmental improvement of product systems by extending the responsibilities of the manufacturer of the product to various parts of the entire life cycle of the product, and especially to the take-back, recycling and final disposal of the product. Extended Producer Responsibility (EPR) is implemented through administrative, economic and informative policy instruments.”

จากนิยามนี้จะเห็นได้ว่า อีพีอาร์นี้ไม่ได้ถูกคิดขึ้นมาให้เป็นเครื่องมือทางนโยบาย แต่ มุ่งหวังให้เป็นหลักการที่ชี้นำเป้าหมายของนโยบายที่จะต้องนำไปปฏิบัติผ่านแผนงานที่ ประกอบด้วยชุดเครื่องมือทางนโยบายอีกชั้นหนึ่ง¹⁸

2.5.1.1 เป้าหมายและเหตุ因地จึงต้องเป็นผู้ผลิต

แผนงานอีพีอาร์โดยทั่วไปมีเป้าหมายหลักสองประการคือ ประการที่หนึ่ง เพื่อให้เกิดการปรับปรุงการออกแบบผลิตภัณฑ์และระบบของผลิตภัณฑ์ และประการที่สอง เพื่อให้มีการรักษาคุณภาพของผลิตภัณฑ์และวัสดุในผลิตภัณฑ์หลังการใช้งานผ่านการเก็บรวบรวม การนำบัค การใช้ซ้ำและการนำกลับมาใช้ใหม่ (อย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบเชิงสังคม)

เป้าหมายประการแรกเป็นหัวใจหลักและเป็นคุณลักษณะเด่นของหลักการ อีพีอาร์ที่มองว่าความยุ่งยากในการจัดการซากผลิตภัณฑ์ไม่ได้เป็นเพียงปัญหาในการจัดการของ เท่านั้น แต่ยังเกี่ยวพันกับการออกแบบผลิตภัณฑ์ที่ไม่ได้คำนึงถึงช่วงปลายของวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ อันเป็นต้นเหตุของปัญหาที่แท้จริง กล่าวคือ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงการใช้งานและเมื่อ ผลิตภัณฑ์ถูก棄用เป็นชาကนั้นถูกกำหนดล่วงหน้ามาตั้งแต่ช่วงการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ซึ่ง เป็นกิจกรรมที่อยู่ต้นน้ำ ด้วยเหตุนี้ การแก้ไขปัญหาตามหลักการป้องกันจึงควรจะทำที่ต้นเหตุ คือ การออกแบบผลิตภัณฑ์ การขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตเป็นทางหนึ่งที่จะทำให้ผู้ผลิตต้อง ตระหนักและรับรู้ถึงผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบของผลิตภัณฑ์ของตนในช่วงชีวิตต่างๆ โดยเฉพาะหลังการใช้งานที่ได้รับความสนใจอย่างมากในอดีต

2.5.1.2 ประเภทของผลิตภัณฑ์

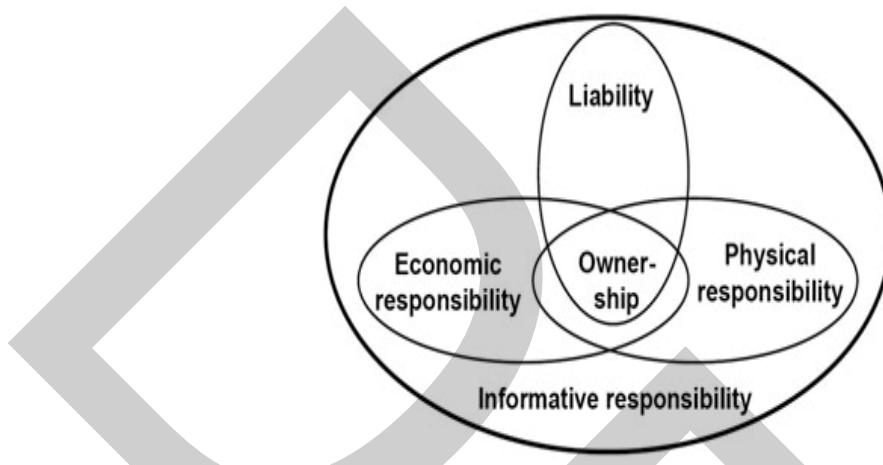
แผนงานอีพีอาร์ที่มีประสิทธิผลควรจะสามารถ 1) แยกผลิตภัณฑ์ใหม่ออกจาก ผลิตภัณฑ์เก่า 2) ป้องกันปัญหาผู้ผลิตที่อยู่นอกระบบ และการเกิดขึ้นของผลิตภัณฑ์ชำรุด 3) สร้างแรงจูงใจให้มีการออกแบบผลิตภัณฑ์ทุกกลุ่มอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการและลด ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการจัดการซากให้น้อยที่สุด และ 4) แบ่งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการ จัดการซากผลิตภัณฑ์ก่อนย่างเป็นธรรม

2.5.1.3 ประเภทของความรับผิดชอบ

ในทางปฏิบัติการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตไปยังกิจกรรมต่างๆ จะแตกต่างกันไปในแต่ละแผนงานอีพีอาร์ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความหลากหลายและความยืดหยุ่น ของการขยายความรับผิดชอบ แสดงตัวแบบดังเดิมที่แสดงถึงความรับผิดชอบ 4 ประเภท ได้แก่

¹⁸ ปเนต มนิษฐ์วิญญา และคณะ. หลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตในบริบทของประเทศไทยกำลัง พัฒนา การจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย. หน้า 4-9.

ภาระทางกฎหมาย ความรับผิดชอบทางเศรษฐกิจหรือความรับผิดชอบทางการเงิน ความรับผิดชอบทางกายภาพ ความรับผิดชอบทางสารสนเทศ ดังเห็นได้จากภาพดังต่อไปนี้



ภาพที่ 2.1 ความรับผิดชอบของผู้ผลิต

ที่มา: http://thailandindustry.com/home/FeatureStory_preview.php?id=8536§ion=9&rcount=Y

Lindhqvist ได้ให้คำนิยามของความรับผิดชอบทั้งสี่ประเภทไว้ดังนี้

“ภาระทางกฎหมาย” (Liability) หมายถึง ความรับผิดชอบของผู้ผลิตต่อกลุ่มสูญเสียด้านล่างแวดล้อมที่พิสูจน์แล้วว่าเกิดจากผลิตภัณฑ์นั้นของเบตงของการทางกฎหมายจะเป็นไปตามบทบัญญัติทางกฎหมายและอาจจะครอบคลุมช่วงชีวิตต่างๆ ของวงจรผลิตภัณฑ์รวมถึงในช่วงการใช้งานและการทิ้งซากผลิตภัณฑ์

“ความรับผิดชอบทางเศรษฐกิจหรือความรับผิดชอบทางการเงิน” (Economic/Financial responsibility) หมายถึง การที่ผู้ผลิตรับผิดชอบภาระต้นทุนที่เกิดจากการจัดการซากผลิตภัณฑ์ทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ผลิตอาจจะแสดงความรับผิดชอบในส่วนนี้โดยตรงหรือโดยอ้อม ผ่านการจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อจัดการซากผลิตภัณฑ์

“ความรับผิดชอบทางกายภาพ” (Physical responsibility) หมายถึงระบบที่ผู้ผลิตเข้ามามีบทบาทในการจัดกิจกรรมทางกายภาพเพื่อจัดการซากหรือนำมือดผลกระทบอันเกิดจากผลิตภัณฑ์

“ความรับผิดชอบทางสารสนเทศ” (Information responsibility) หมายถึง การขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต โดยกำหนดให้ผู้ผลิตต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติด้านสิ่งแวดล้อมของผลิตภัณฑ์ที่ผลิต

ทั้งนี้การที่ผู้ผลิตคงความเป็นเจ้าของ (Ownership) ไว้ตลอดวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์และขยายบริการแทนการขายผลิตภัณฑ์ ดังเช่นในระบบผลิตภัณฑ์และการบริการนั้นเป็นวิธีการหนึ่งที่ผู้ผลิตแสดงความรับผิดชอบของตนอย่างสมบูรณ์

2.5.1.4 การขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตเชิงปัจเจก

ความรับผิดชอบของผู้ผลิตเชิงปัจเจก หรือ ไอพีอาร์ (Individual Producer Responsibility หรือ IPR) เกิดขึ้นเมื่อผู้ผลิตแต่ละรายรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดจากผลิตภัณฑ์ของตน Tojo ได้ให้คำนิยาม “ไอพีอาร์ไว้ 3 ด้านดังนี้”

“...การที่ผู้ผลิตรายหนึ่งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดการซากผลิตภัณฑ์ของตน ถือได้ว่าผู้ผลิตรายนั้นแสดงความรับผิดชอบเชิงปัจเจกทางการเงิน ในทางกลับกัน การที่ผู้ผลิตหลายรายรวมกันจ่ายค่าใช้จ่ายในการจัดการซากผลิตภัณฑ์ โดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างของค่าใช้จ่ายในการจัดการซากผลิตภัณฑ์แต่ละชิ้น หักถือว่าพวกเขาร่วมกันรับผิดชอบทางการเงิน

...ผู้ผลิตรายหนึ่งรายใดแสดงความรับผิดชอบเชิงปัจเจกทางกายภาพเมื่อ 1) มีการแยกซากผลิตภัณฑ์อย่างน้อยตามชิ้นหักของผู้ผลิตนั้น และ 2) ผู้ผลิตนั้นมีบทบาทและสามารถควบคุมการจัดการซากผลิตภัณฑ์เหล่านั้น ได้ในระดับหนึ่ง ...การแสดงความรับผิดชอบร่วมกันทางกายภาพเกิดขึ้นเมื่อ (1) ผลิตภัณฑ์แบบเดียวกัน ได้มีการจัดรวมกันไปโดยไม่มีการแบ่งแยกตามชิ้นหัก และ (2) การจัดการซากไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจของผู้ผลิต

...ผู้ผลิตรายหนึ่งรายใดมีความรับผิดชอบทางสารสนเทศแบบปัจเจก เมื่อผู้ผลิตนั้นให้ข้อมูลและสารสนเทศเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ของตน ทั้งนี้สำหรับข้อมูลบางประเภท เช่น ข้อมูลโดยทั่วไปเกี่ยวกับแผนงาน ที่ตั้งของจุดรับคืน และความสำเร็จของแผนงานฯลฯ การประสานงานและร่วมรวมเพื่อนำเสนอภาพรวมอาจจะเป็นสิ่งสำคัญ”

2.5.1.5 องค์กรความรับผิดชอบของผู้ผลิต

องค์กรความรับผิดชอบของผู้ผลิตหรือ พีอาร์โอ (Producer Responsibility Organisation) โดยปกติจะเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยกลุ่มของผู้ผลิตเพื่อคุ้มครองการดำเนินงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบของพวกตนที่ได้ขยายออกไป พีอาร์โอนั้น แตกต่างจากกองทุนของภาครัฐที่ตั้งขึ้นมาเพื่อบริหารค่าธรรมเนียมผลิตภัณฑ์ที่จัดเก็บจากผู้ผลิตหรือผู้บริโภคตรงที่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตและพีอาร์โอเป็นความสัมพันธ์ตามความสมัครใจ และผู้ผลิตสามารถควบคุมและต่อรองกับพีอาร์โอได้ในฐานะของผู้ว่าจ้าง

2.5.1.6 เครื่องมือทางนโยบาย

อีพีอาร์เป็นหลักการทางนโยบายที่ช่วยผู้กำหนดนโยบายในการเลือกชุดเครื่องมือทางนโยบายเพื่อนำใช้เพื่อให้แผนงานสามารถบรรลุเป้าหมายตามที่ตั้งไว้

การจำกัดการใช้สารอันตรายในผลิตภัณฑ์เป็นเครื่องมือทางการบริหารที่จำกัดปริมาณหรือห้ามการใช้สารที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมในผลิตภัณฑ์ เครื่องมือนี้สามารถนำมาใช้ในแผนงานอีพีอาร์เพื่อผลักดันให้ผู้ผลิตพยายามลดหรือกำจัดการใช้สารอันตรายผ่านการออกแบบและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่หรือหาสารทดแทนที่มีผลกระทบน้อยกว่า ในแผนงานอีพีอาร์ สารที่มักจะถูกจำกัดคือ สารที่สามารถส่งผลเสียต่อสุขภาพของพนักงานในกระบวนการการบำบัดและกำจัดซากผลิตภัณฑ์และสารที่เป็นอุปสรรคต่อการรีไซเคิล

เป้าหมายของการใช้ช้าและการรีไซเคิล เป็นเครื่องมือทางการบริหารที่กำหนดระดับขั้นต่ำของการใช้ช้าและ/หรือการรีไซเคิลซากผลิตภัณฑ์ที่เก็บรวบรวมมาได้

มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของการบำบัดซากผลิตภัณฑ์ เป็นเครื่องมือทางการบริหารและเป็นส่วนประกอบหลักของการอนุญาตให้โรงงานดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับการบำบัดซากผลิตภัณฑ์ มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ มาตรฐานมลพิษที่กำหนดค่าสูงสุดของมลพิษหนึ่งที่โรงงานสามารถปล่อยออกมากได้ และมาตรฐานในการผลิตที่กำหนดคุณลักษณะหรือเทคโนโลยีเฉพาะที่กระบวนการต้องมี

ข้อจำกัดในการบำบัดและกำจัด เป็นเครื่องมือทางการบริหารที่ทำหน้าที่提醒 ข้ามกับมาตรฐานการบำบัดที่เพิ่กล่าวถึง กล่าวคือขณะที่มาตรฐานการบำบัดกำหนดสิ่งที่ต้องทำข้อจำกัดจะห้ามใช้กระบวนการบางอย่างในการบำบัดและกำจัดซากที่สามารถส่งผลซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

2.5.1.7 บริบทและองค์ประกอบสำคัญของแผนงาน

แบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ตลาดผลิตภัณฑ์ 2) การบริโภคสินค้าและการเกิดซากผลิตภัณฑ์ และ 3) การจัดการซากผลิตภัณฑ์ สำหรับตลาดผลิตภัณฑ์นั้นรวมไปถึงการตั้งการออกแบบพัฒนาและผลิตภัณฑ์ จนถึงการกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภค สำหรับซ่องทางการกระจายสินค้าใหม่จะแบ่งออกเป็นสองช่องทางความสามารถในการป้องชี้ผู้ผลิตของผลิตภัณฑ์ ณ จุดส่งสินค้าให้กับผู้บริโภค เป็นช่องทางที่ตรวจสอบได้และช่องที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ ส่วนการจำหน่ายสินค้ามีอสังหาริมทรัพย์แยกออกไปต่างหาก

โมเดลในการแสดงความรับผิดชอบ (Types of Responsibility)

ลิงค์วิสท์ (1992) ได้ทำการสรุปแบบโมเดลในการแสดงความรับผิดชอบที่ควรมีของอุตสาหกรรมไว้ดังนี้

- ผู้ผลิตต้องแสดงความรับผิดชอบต่อผลจากการจับปรับผู้ผลิตตามกฎหมายที่แสดงออกมาชัดเจน (Liability)
 - ผู้ผลิตต้องแสดงความรับผิดชอบในการจ่ายค่าใช้จ่ายในการจัดการผลิตภัณฑ์ เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดการผลิตภัณฑ์ ค่าใช้จ่ายในการนำกลับมาใช้ใหม่ รวมถึงการทิ้งท่าทาง (Financial Responsibility)
 - ผู้ผลิตต้องแสดงความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์ของตนเองตลอดทั้งช่วงชีวิต ผลิตภัณฑ์ รวมถึงผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากผลิตภัณฑ์ (Physical Responsibility)
 - ต้องแสดงความรับผิดชอบต่อข้อมูลที่จะให้ผู้บริโภคในผลิตภัณฑ์ที่ตนเองผลิต (Information Responsibility)

ลิงค์วิสท์ ผู้เขียนหลักของรายงานฉบับนี้ ได้อธิบายว่าการเสนอแนวคิดเรื่องอีพีอาร์ เป็นผลมาจากการวิเคราะห์ (ก) พัฒนาการของการจัดการขยะ (ในกลุ่มประเทศไทยและในเวียดนาม) ในช่วงทศวรรษ 1980 โดยเฉพาะการรีไซเคิล และ (ข) การนำเครื่องมือทางนโยบายไปปฏิบัติเพื่อสนับสนุนการผลิตที่สะอาดขึ้น (Cleaner production: CP) ในช่วงเวลาเดียวกัน (Lindhqvist 2000) การพัฒนาของการจัดการขยะในช่วงทศวรรษ 1980 เริ่มต้นมาจากความต้องการสนับสนุนการรีไซเคิลเพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องนำไปฝังกลบและปัญหาต่างๆ อันเกิดจาก การฝังกลบ ด้วยเหตุที่ค่าแรงในกลุ่มประเทศนี้ค่อนข้างสูง การสนับสนุนการรีไซเคิลจึงนำไปสู่การสร้างโรงคัดแยกวัสดุ (Material Recovery Facilities, MRFs) ที่อาศัยเครื่องจักรคัดแยกชนิดต่างๆ อย่างไรก็ตาม กระบวนการรีไซเคิลเช่นนี้กลับประสบปัญหา เนื่องจากเทคโนโลยีในขณะนั้นมีความสามารถจำกัดในการคัดแยกขยะที่เก็บขึ้นรวมๆ กันมา วัสดุที่คัดแยกออกมายังไม่ได้จึงมีปริมาณไม่มากเท่าที่ควร และวัสดุที่คัดแยกออกมายังไม่ได้ก็มักจะปนเปื้อนทำให้ราคาขายต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ปัญหานี้นำไปสู่การพัฒนาในสองลักษณะ หนึ่งนำไปสู่การสร้างเตาเผาขยะ ซึ่งในระยะเวลาต่อมาได้รับการต่อต้านจากสาธารณชนไม่แพ้สถานที่ฝังกลบ เนื่องจากผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมจากการเผาขยะที่ขาดการควบคุมอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะเรื่องสารไฮอาเซิน แม้ว่าผู้ดำเนินการเผาขยะจะสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้ในระดับหนึ่ง แต่เทคโนโลยีที่นำมาใช้ก็ทำให้ค่าใช้จ่ายของการเผาขยะสมัยใหม่เพิ่มสูงขึ้นเป็น倍ตามตัว นอกจากนี้การเผาขยะ แม้ในบางกรณี (แต่ไม่ใช่ในทุกกรณี) จะสามารถนำความร้อนที่เกิดขึ้นจากการเผาให้มามาใช้ประโยชน์ได้ (ส่วนมากในรูปของการนำไปน้ำและน้ำร้อนมาใช้ในระบบสร้างความร้อนชุมชน (District heating) ในประเทศไทย มากกว่าการนำมาผลิตไฟฟ้า) นักสิ่งแวดล้อมก็ยังเชื่อว่าการใช้ซ้ำ (Reuse) หรือ การรีไซเคิล (Recycle) นั้นน่าจะดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าเตาเผาขยะ

การพัฒนาในลักษณะที่สองคือการสนับสนุนการคัดแยกขยะที่ครัวเรือน หรือ การคัดแยกขยะที่แหล่งกำเนิด (Source separation) เพื่อลดภาระที่โรงคัดแยก การคัดแยกขยะที่แหล่งกำเนิด ที่ได้รับการออกแบบมาอย่างดีและดำเนินการอย่างประสิทธิผล สามารถช่วยแก้ปัญหา และสนับสนุนการนำกลับมาใช้ใหม่ได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตามการแยกขยะที่แหล่งกำเนิดมีแนวโน้มที่จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเก็บขยะที่แยกแล้วเหล่านี้สูงขึ้นเมื่อเทียบกับการเก็บขยะแบบเก็บรวม นอกจากนี้แม้ว่าจะทำให้ได้สัดส่วนที่สะอาดมากขึ้นจากการคัดแยก การคัดแยกขยะที่แหล่งกำเนิดก็ไม่ได้ให้หลักประกันว่าวัสดุที่คัดแยกออกมานี้จะมีค่ารองรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อขยะเหล่านี้ได้มาด้วยการเก็บขยะที่มีต้นทุนที่สูง ด้วยเหตุนี้ในหลายกรณีเทศบาลของประเทศไทย เหล่านี้ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการจัดการขยะ ต้องจ่ายเงินอุดหนุนให้กับโรงงานเพื่อรับวัสดุที่คัดแยกแล้วเข้าสู่กระบวนการผลิต (ภาระทางการเงินนี้เป็นสิ่งที่เพิ่มต้นทุนให้กับเทศบาล) จัดให้มีการจัดการขยะที่แยกมาอย่างสอดคล้องกัน ความล้มเหลวหรือแม้แต่การเปลี่ยน-แปลงการจัดการในส่วนหลังย้อมมีผลกระทบต่อการจัดการที่แหล่งกำเนิดด้วย)

โดยสรุป อีพีอาร์ กำเนิดขึ้นมาในบริบทของยุโรปในช่วงก่อนปี 1990 ที่มีลักษณะสำคัญดังนี้

1. แม้ว่าการคัดแยกที่ต้นทางจะช่วยแก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่ความต้องการเพิ่มการรีไซเคิล (หรือกีดกันการฝังกลบและเผา烬) ก็ประสบปัญหาด้านการเงิน โดยเทคโนโลยีต้องจ่ายเงินอุดหนุนจำนวนมากให้โรงงานเพื่อนำวัสดุที่คัดแยกแล้วไปรีไซเคิล
 2. เทคโนโลยีที่จัดการขยะเชิงลึกกับปริมาณขยะที่เพิ่มมากขึ้นประกอบกับองค์ประกอบของขยะที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ทำให้การจัดการขยะยากมากขึ้น
 3. ความล้าเรื่องของการนำแนวคิดการจัดการที่สะอาดขึ้นมาใช้ทำให้มูลภาวะที่เกิดขึ้นจากการกระบวนการผลิตลดลงอย่างมาก ซึ่งทำให้ความสนใจที่มีต่อมูลภาวะที่เกิดขึ้นในช่วงหลังจากการผลิตที่ไม่สามารถได้โดยการผลิตที่สะอาดขึ้น โดยเฉพาะหลังจากที่ผลิตภัณฑ์ถูกนำไปเป็นขยะเพิ่มมากขึ้น กล่าวคือเป็นการเปลี่ยนผ่านจากการผลิตที่สะอาดขึ้น (ที่ยังลำบากอยู่) ไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่สะอาดขึ้น
 4. ข้อจำกัดของพัฒนาการของการออกแบบเพื่อถึงแวดล้อม ที่บริษัทผู้ผลิตขาดแรงผลักดันในการนำมิติด้านล่างแวดล้อมเข้ามายังกระบวนการตัดสินใจในการออกแบบผลิตภัณฑ์¹⁹

¹⁹ ปนente โนินมัยวิญญาณ. (2552). อะไรมะ? อีพีอาร์? ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต. หน้า 11-13, 18.

สหภาพยูโรปมีขยะจากยานยนต์ที่หมดอายุปีละกว่า 9 ล้านตัน ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องมีมาตรการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยกว่าร้อยละ 90 ของชิ้นส่วนและวัสดุในขยะยานยนต์ที่ถูกนำมารีไซเคิลกลับมาใช้ประโยชน์ได้ อย่างไรก็ต้องจะนำวัสดุกลับคืนจากขยะในสัดส่วนที่สูงระดับนี้ได้โดยไม่ก่อภาระให้กับสิ่งแวดล้อมและสังคม จำเป็นต้องมีมาตรการทางบริหารมากกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีในพิษทางที่เหมาะสม และกำหนดกลไกที่เอื้อต่อการบริหารจัดการซากอ่าย่างคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยในวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2543 (ค.ศ.2000) สหภาพยูโรปได้ประกาศใช้ระเบียบว่าด้วยเรื่อง “ยานยนต์ที่หมดอายุ” (End of life Vehicles Directive) หรือ ระเบียบ ELV และมีผลบังคับใช้ไปแล้วตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2546 (ค.ศ.2003) เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อยานยนต์หมดอายุการใช้งาน และให้ผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบที่จะจัดให้มีระบบเก็บคืนซากรถยนต์ของตนเอง โดยไม่ให้เป็นภาระแก่ผู้บริโภคและท่องถิ่น โดยบังคับให้มีการนำบัดชากรถยนต์อย่างถูกวิธีและนำชิ้นส่วน/วัสดุกลับมาใช้ประโยชน์ให้ได้ตามสัดส่วนที่กำหนด และเพื่อพัฒนาสมรรถนะทางสิ่งแวดล้อมในทุกธุรกิจในวัฏจักรชีวิตของยานยนต์ โดยเฉพาะอ่าย่างยั่งยืนนำบัดชากรถยนต์

2.5.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการซากรถยนต์ของญี่ปุ่น

ประเทศไทยญี่ปุ่นเป็นประเทศหนึ่งที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่และทรัพยากรในประเทศไทย ขณะที่การพัฒนาประเทศมุ่งไปสู่อุตสาหกรรมและการส่งออก ดังนั้น จึงต้องให้ความสำคัญและปรับตัวอยู่เสมอ กับการจัดการสิ่งแวดล้อมภายในประเทศและการผลิตลินคำที่เป็นไปตามกฎหมายที่ห้ามนำเข้า ข้อกำหนดของประเทศไทยคุ้มค่าและสังคมโลก

กฎหมายของประเทศไทยญี่ปุ่นที่เกี่ยวกับการจัดการของเสียมีหลายฉบับ เริ่มจากแนวคิดพื้นฐานด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม ที่จะทำให้มนุษย์ได้รับประโยชน์จากสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาที่สำคัญของเศรษฐกิจญี่ปุ่นในศตวรรษที่ 21 คือ ข้อจำกัดด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม จึงต้องเน้นนโยบายการนำของเสียกลับมาใช้ใหม่หรือการรีไซเคิล²⁰ กระทรวงสิ่งแวดล้อมและกระทรวงเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรมหรือ METI ของญี่ปุ่นร่วมกันออกกฎหมายรีไซเคิลซากผลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน (End of Life Vehicle Recycling Law) ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับ ELV ของสหภาพยูโรป กฎหมายนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2548

²⁰ สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์. สืบค้นเมื่อ 26 มีนาคม 2553, จาก

แนวคิดหลักของ 3Rs Concepts²¹

2.5.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการซากคราบนต์ของประเทศไทยใช้แนวคิดผลักดันให้เกิดความร่วมมือของผู้เกี่ยวข้องในการส่งเสริมงานด้าน 3Rs (Stakeholder Cooperation to Promote 3Rs)

การดำเนินการด้าน 3Rs ให้ประสบผลสำเร็จนั้นจะต้องอาศัยความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทั้งภาครัฐส่วนกลางและท้องถิ่นภาคธุรกิจ NGOs ชุมชนในท้องถิ่นและสถาบันการศึกษาต่างๆ ใน การให้แรงจูงใจ (Incentives) รวมทั้งมาตรการอื่นๆ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมขององค์กรหรือหน่วยงานต่างๆ ในฐานะพันธมิตรในการดำเนินงานด้าน 3Rs ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องมีความร่วมมือและประสานการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ ส่วนภาคธุรกิจก็มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานด้าน 3Rs เช่นกัน เริ่มต้นแต่กระบวนการผลิตเป็นต้นไป (Upstream of the 3Rs Processes) นอกจากนี้สามารถร่วมกันเป็นเครือข่ายในการรณรงค์สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึกให้แก่ประชาชนและร่วมกันเป็นภาคีในการดำเนินงานโครงการต่างๆ กับภาครัฐ นอกจากนี้การนำผู้คัดแยกนอกระบบ (Informal Sector) เข้าสู่การดำเนินงานด้าน 3Rs ถือเป็นกลไกหนึ่งที่สำคัญที่จะช่วยผลักดันกิจกรรมด้าน 3Rs ทั้งในด้านการสร้างธุรกิจและการจัดระบบการจัดการของเสียอย่างเป็นรูปธรรม ได้อีกด้วย

2.5.2.2 การส่งเสริม 3Rs ในระดับชาติ (Promotion of the 3Rs at National Level)

ในระดับชาติการส่งเสริม 3Rs สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ การกำหนดแนวทางนโยบายและยุทธศาสตร์ด้าน 3Rs เพื่อส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากที่สุด 3Rs จะต้องใช้หลักการผู้ประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบ (Extended Producer Responsibility) เป็นสำคัญ แต่ทั้งนี้ในการนำไปประยุกต์ใช้นั้นการพิจารณาเร่างนโยบาย และยุทธศาสตร์ 3Rs ของแต่ละประเทศจะต้องพิจารณาให้รอบคอบ ทั้งทางด้านการเงิน ความรู้ ความชำนาญต่างๆ ที่มีอยู่เพื่อรองรับการดำเนินงานด้าน 3Rs ตามแนวทางนโยบายที่กำหนดไว้ เพราะไม่เช่นนั้นระบบ 3Rs ที่สร้างขึ้นจะเป็นตัวทำลายหรือกระทบต่อด้านมีดของระบบเดิมให้ยิ่งมีปัญหามากขึ้น โดยเฉพาะด้านการจัดการซากที่คุ้นเคยนิ่งว่าการแก้ไขด้วยการส่งการจากภาครัฐยังจะทำให้เกิดการหลบหนีลงได้ดีมากขึ้นเรื่อยๆ ของผู้ผลิต เช่น การกำหนดอัตราของเสียที่ความเป็นจริงในการผลิตมักจะทำไม่ได้แต่ไม่สามารถแจ้งข้อมูลจริงได้เนื่องจากจะมีผลต่อการพิจารณา FTA เป็นต้น

²¹ ทีมที่ปรึกษาทางด้าน LCA และ ECODESIGN ECO GROUP (THAILAND) CO., LTD. เล่มเดิม.

2.5.2.3 การส่งเสริม 3Rs ในระดับภูมิภาค (Promotion of the 3Rs at the Regional Level)

การส่งเสริม 3Rs ในระดับภูมิภาคจะอาศัยกลไกด้านการค้าระหว่างประเทศ และสนธิสัญญาต่างๆ เช่น อนุสัญญางานเชล เป็นต้น เพื่อช่วยผลักดันการดำเนินงานด้าน 3Rs และการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีการพัฒนาแนวทางหรือมาตรการต่างๆ เพื่อรับรองรับการดำเนินงานมาตรฐานการติดตามการลอบบนนำเข้า และส่งออกสินค้าและวัตถุคุณที่เกี่ยวกับ 3Rs อย่างเข้มงวด เป็นต้น ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวนี้จะอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรระหว่างประเทศ (International Organizations) ที่จะเป็นหน่วยงานหลักในการประสานการดำเนินการ

มาตรการ 3Rs²² เป็นการนำความรู้ทางวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีมาใช้กำหนด มาตรการในการจัดการผลิตภัณฑ์และขยะอย่างเป็นระบบ ด้วยการประดิษฐ์คิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ การออกแบบสร้างแบบจำลอง ทดสอบ ประเมินผลผลิตภัณฑ์ที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทุกขั้นตอน ตั้งแต่การผลิต การจำหน่าย การใช้ และการทิ้ง โดยคณะกรรมการพิจารณาโครงการสร้างทาง อุตสาหกรรม ได้จัดทำในรูปคู่มือการประเมินผลผลิตภัณฑ์ เป็นเครื่องมือสำหรับแนวทางในการประเมินผลกระทบจากผลิตภัณฑ์สำหรับผู้ประกอบการในการดำเนินการวางแผนการผลิตและรีไซเคิล ดังนี้

1) การนำกลับมาใช้ใหม่ (Recycle)

การนำวัสดุหรือผลิตภัณฑ์ที่ใช้แล้วกลับมาผ่านกระบวนการแปรรูป หรือการย่อยสลายให้เป็นวัสดุหรือผลิตภัณฑ์ที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้อีก เช่น ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์ การนำกลับมาใช้ใหม่เป็นมาตรการในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างคุ้มค่า และช่วยป้องกันมิให้ของเสียกุபล้อย่างไว เป็นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

2) การใช้ซ้ำ (Reuse)

การนำวัสดุหรือผลิตภัณฑ์ที่ใช้แล้วกลับมาใช้อีกหรือนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการแปรรูปหรือการย่อยสลาย เช่น การใช้พลาสติกที่ปลดสารชาโลเจนในอุตสาหกรรมรดบนตั้งพลาสติกที่ใช้แล้วนี้สามารถนำมาใช้ในอุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์ ได้อีก

3) การลดปริมาณของเสีย (Reduce)

การใช้เทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพในการกระบวนการผลิตหรืออย่างสอดคล้อง กับกิจกรรมที่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยตรง โดยผู้ผลิตจะต้องทำการวิเคราะห์และวางแผนการผลิตอย่างรัดกุม โดยใช้เทคโนโลยีเป็นฐาน เพื่อให้เกิดการลดปริมาณของเสียใน

²² อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์. (ม.ป.ป.) มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่ปูนเกี่ยวกับการควบคุมและกำจัดขยะเทคโนโลยี. หน้า 9.

กระบวนการผลิตนั้น โดยผู้ใช้เทคโนโลยีนั้นจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในเทคโนโลยีที่ใช้อย่างดี เพื่อให้สามารถใช้อุปกรณ์ได้ถูกต้องและปลอดภัย ไม่เสียหาย

2.5.3 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการสาธารณูปโภคท้องที่ของสหราชอาณาจักร米²³

ในระดับสหราชอาณาจักร米มีกฎหมายเกี่ยวกับการกำจัดขยะนั้นมีกฎหมาย ได้แก่ The Resource Conservation and Recovery Act of 1976 เรียกชื่อว่า “RCRA” เป็นกฎหมายที่ปรับปรุงจากกฎหมายว่าด้วยการกำจัดขยะ The Solid Waste Disposal Act of 1965 เนื่องจากขณะนั้นมีปัญหาขยะชุมชน และขยะจากภาคอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมากค้างอยู่ทั่วประเทศซึ่งเป็นผลพวงจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้เกิดการเริ่มต้นโดยทางสังคม เศรษฐกิจ และจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการบริโภคสินค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งในช่วงหลังสุดยอด โลกครั้งที่ 2 ภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศสหราชอาณาจักรก่อให้เกิดขยะอันตรายประมาณ 500,000 ตันต่อปี ซึ่งปริมาณดังกล่าวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทุกปี ในปี ก.ศ. 1976 จากการศึกษาของ Environmental Protection Agency (EPA) พบว่าประเทศสหราชอาณาจักรก่อขยะที่เป็นอันตรายประมาณ 279 ล้านตันต่อปี เจตนาณ์ในการตรา RCRA นั้นก็เพื่อ

2.5.1 คุ้มครองสุขภาพของมนุษย์ และสิ่งแวดล้อมให้ได้รับอันตรายเนื่องจากการกำจัดขยะ

2.5.2 เพื่อส่งเสริมรักษานิเวศน์ และการอนุรักษ์ธรรมชาติโดยการสนับสนุนให้มีการนำวัสดุใช้แล้วมาผลิตใหม่ โดยเชื่อว่าขยะหลายประเภทสามารถนำมาเปลี่ยนเป็นพลังงานได้ และเพื่อเป็นการหาแหล่งพลังงานทางเลือกใหม่ แทนการใช้ก๊าซธรรมชาติ ปิโตรเลียม พลังงานนิวเคลียร์ หรือพลังงานน้ำเท่านั้น ซึ่งขณะนี้ก็มีเทคโนโลยีที่สามารถนำขยะมาเปลี่ยนเป็นพลังงานได้

2.5.3 เพื่อลดปริมาณขยะที่มีจำนวนมากซึ่งเกิดจากการผลิตที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่ ที่มีความก้าวหน้ามาก

2.5.4 เพื่อกำกับดูแลการบริหารจัดการขยะให้ถูกต้องตามหลักวิธี เช่น กำกับดูแลสถานที่ฝังกลบขยะให้ถูกสุขลักษณะเพื่อมิให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในภายหลัง และลดค่าใช้จ่ายในการจัดการทำความสะอาดสถานที่กำจัดขยะที่มีสารอันตรายร้ายกาจในอนาคต หรือลดการกำจัดขยะโดยการฝังกลบ โดยเชื่อว่าภายใน 5 ปี หากไม่มีการบริหารจัดการขยะที่ถูกต้องแล้ว เมืองต่างๆ ในประเทศสหราชอาณาจักรจะไม่มีสถานที่สำหรับกำจัดขยะอีกต่อไป

2.5.5 เพื่อช่วยรักษาความลับและหน่วยงานการปกครองท้องถิ่นในการบริหารจัดการขยะให้ถูกต้องโดยการช่วยเหลือทางด้านการเงิน ทางด้านเทคโนโลยี

²³ สำนักงานกฎหมาย กันทาเพิ่มเติม ได้ที่ www.lawreform.go.th

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชารณ์ของไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ

เมื่อศึกษาเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของประเทศไทยและแนวคิดในการจัดการชารณ์ของต่างประเทศแล้ว ในบทนี้ ก็จะต้องทำการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในการจัดการชารณ์ของประเทศไทยและของต่างประเทศ โดยของต่างประเทศต้องศึกษาแยกกฎหมายออกเป็นสองระบบ กล่าวคือระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ได้แก่ ประเทศไทย สหภาพยุโรป ประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ และระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ได้แก่ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น

3.1 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชารณ์ของไทย

มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชารณ์ของไทยนั้น ก่อนอื่นต้องทราบเกี่ยวกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับชารณ์ว่ามีกี่ฝ่าย ใครบ้าง ผู้เกี่ยวข้องดังกล่าวจัดการชารณ์โดยใช้หลักกฎหมายฉบับใด และปัจจุบันในการจำจัดหรือจัดการชารณ์ของไทยมีกระบวนการในการจำจัดชารณ์หรือไม่อ้างไร จากนั้นก็จะต้องศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและลดการเกิดของเสียอันตรายจากชารณ์ ว่ากฎหมายของไทยมีมาตรการในการป้องกันและลดการเกิดของเสียอันตรายอย่างไร โดยแบ่งการศึกษาเป็น 1. การลดมลพิษจากแหล่งกำเนิด 2. การนำของเสียอันตรายเวียนมาใช้ใหม่ ตลอดจนทำการศึกษาเกี่ยวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการควบคุมและการจัดการชารณ์ว่ามีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมและการจัดการชารณ์ จากนั้นก็จะทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายในการลงโทษว่ากฎหมายไทยในปัจจุบันนี้มีบทลงโทษสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการจัดการชารณ์หรือไม่และบทลงโทษดังกล่าวมีอะไรบ้าง

3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

รถยนต์เมื่อใช้งานเป็นเวลานานจะเสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้งานได้ ซึ่งเรียกว่าชารณ์ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับชารณ์มีสามฝ่ายอันได้แก่ ผู้บริโภค ผู้ประกอบธุรกิจ และรัฐ จึงต้องจัดการกำจัดชารณ์ของตนเพื่อให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3.1.1.1 ផែបន្ទិក

เมื่อชื่อรอยน์ต์มาจากการฟื้นฟูประกอบการขายร้อยน์ดังกล่าวแล้ว เจ้าของร้อยน์มีการใช้ร้อยน์เป็นเวลา 10 - 15 ปี แล้ว ร้อยน์คันดังกล่าวไม่สามารถใช้งานได้หรือเสื่อมสภาพไปกรรมสิทธิ์ในร้อยน์ตามมาตรา 1336¹ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าของชากร้อยน์ที่มีสิทธิดังนี้

1) มีสิทธิใช้สอยช่างรถยนต์ แต่การใช้สอยนี้จะต้องอยู่ในขอบเขตของกฎหมาย
ด้วย กล่าวคือ จะต้องไม่เป็นการใช้สิทธิทำความเสียหายเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่น มิฉะนั้น ย่อมต้องรับ
ผลต่อผู้อื่นนั้น ตามมาตรา 420², มาตรา 1337³ นอกจากนี้เอกสารเจ้าของช่างรถยนต์ต้องรับผิดทาง
อาญา ดังนั้นเอกสารจึงไม่มีสิทธิที่จะนำช่างรถยนต์ไปพิทกในที่สาธารณะหรือถนนสาธารณะจะเป็น
ความผิดตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.
2535 มาตรา 18⁴ ถ้าเอกสารผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตราดังกล่าวก็จะมีความรับผิดตามมาตรา 56⁵
ต้องระวังโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

2) เอกชนมีสิทธิ์จำหน่ายซากรถยนต์ ไม่ว่าโดยวิธีขาย แลกเปลี่ยน สร้าง
กรรมสิทธิ์หรือทำลาย แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายเช่นกัน

3) เอกชนมีสิทธิได้ดอกผลแห่งชากรถยนต์นั่น อันได้แก่ ดอกผลนิตินัย

¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1336 บัญญัติว่า ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิใช้สอยและจำหน่ายทรัพย์สินของตน และได้ซึ่งดอกผลแห่งทรัพย์สินนั้น กับทั้งมีสิทธิติดตามและเอาคืนซึ่งทรัพย์สินของตนจากบุคคลผู้ไม่มีสิทธิจะเป็นเจ้าของไว้ และมีสิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น โดยมิชอบด้วยกฎหมาย

³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1337 บัญญัติว่า บุคคลใดใช้สิทธิของตนเป็นเหตุให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ได้รับความเสียหาย หรือเดือดร้อนเกินที่ควรคิดคาดหมาย ได้ว่าจะเป็นไปตามปกติและเหตุอันควรคาดหมาย ในเมื่ออาสาภาพและตำแหน่งที่อยู่แห่งทรัพย์นั้นมาคำนึงประกอบ ใช้ร ท่านว่าเจ้าของอสังหาริมทรัพย์มีสิทธิจะปฏิบัติการเพื่อยังความเสียหายหรือเดือดร้อนนั้นให้สิ้นไป ทั้งนี้ไม่ลบล้างที่จะเรียกอาญาทดแทน

⁴ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 18 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือกองซากขยะนยนต์บนถนนหรือสถานสาธารณูป

^๕ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 56
ผู้ใดฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามมาตรา... หรือมาตรา 18 ต้องระวังโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

4) เอกชนมีสิทธิ์ติดตามอาชารถยนต์นั้นคืนจากผู้ที่ไม่มีสิทธิจะได้รับสิ่งของตนคืนโดยไม่นี้เป็นสิทธิ์สำคัญยิ่งของเจ้าของชากรถยนต์ในอันที่จะติดตามและเอาทรัพย์สินของตนคืนโดยไม่ต้องฟ้องร้องต่อศาล แต่ทั้งนี้หมายความว่าผู้อื่นจะต้องมีได้โดยแบ่งสิทธินั้นอยู่ หากบุคคลอื่นได้แบ่งว่าเขามีสิทธิ์จะได้ทรัพย์สินนี้ไว้โดยชอบ เจ้าของชากรถยนต์จะยื่นแย่งเอกสารคืนโดยผลการยื่นไม่ได้ ในการณ์เช่นนี้ต้องใช้สิทธิทางศาลเพื่อเอกสารคืนซึ่งชากรถยนต์นั้น

การติดตามอาชารถยนต์คืนนี้ไม่มีอายุความ จะข้านานเพียงใดสิทธิ์ติดตามเอกสารคืนของเอกชนผู้เจ้าของชากรถยนต์ก็ยังมีอยู่เสมอรวมถึงคำขอให้ชดใช้ราคาทรัพย์หากคืนชากรถยนต์ไม่ได้ด้วย เว้นแต่ผู้ได้ชากรถยนต์นั้นไปจะได้ครอบครองปรปักษ์จนได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น ชากรถยนต์เป็นสังหาริมทรัพย์ ต้องครอบครองปรปักษ์เป็นเวลาติดต่อกันห้าปี บุคคลนั้นได้กรรมสิทธิ์ในชากรถยนต์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1382⁶

5) มีสิทธิ์ขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกียรติข้องกับชากรถยนต์นั้น โดยมิชอบด้วยกฎหมาย สิทธิ์เช่นนี้ก็เป็นสิทธิ์อันสำคัญอีกประการหนึ่งของกรรมสิทธิ์ การสอดแทรกเข้าเกียรติข้องโดยมิชอบด้วยกฎหมายของผู้อื่นนั้นส่วนใหญ่เกิดจากการทำละเมิด และการป้องกันขัดขวางนี้ถ้ากระทำการพอสมควรแก่เหตุ และมิได้ใช้กำลังเกินกว่าความจำเป็นในอันที่จะป้องกันขัดขวางแล้ว ย่อมไม่ต้องรับผิดดังเช่นที่บัญญัติไว้ในมาตรา 449⁷ นอกจากนี้แม้ในทางอาญาเกี้ยงได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 68⁸ แห่งประมวลกฎหมายอาญา เช่นกัน

ซึ่งปัจจุบันนี้ผู้บริโภคซึ่งเป็นเจ้าของชากรถยนต์จะจัดการชากรถยนต์ดังนี้ โดยเอกชนนำรถยนต์ไปซ่อมที่อู่ซ่อมรถ ถ้าซ่อมไม่ได้หรือจะต้องมีการซ่อมมากเกินราคารถยนต์ ดังกล่าว ผู้บริโภคซึ่งผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ก็อาจขายให้กับอู่ซ่อมรถยนต์ หรือบางกรณีก็อาจขาย

⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1382 บุคคลได้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นไว้โดยความสงบและโดยเปิดเผยด้วยเจตนาเป็นเจ้าของ ถ้าเป็นสังหาริมทรัพย์ได้ครอบครองติดต่อกันเป็นเวลาสิบปี ถ้าเป็นสังหาริมทรัพย์ได้ครอบครองติดต่อกันเป็นเวลาห้าปี ไซร์ ท่านว่าบุคคลนั้นได้กรรมสิทธิ์

⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 449 บุคคลได้มีกระทำการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย ก็ตี กระทำการค้ำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายก็ตี หากก่อให้เกิดเสียหายแก่ผู้อื่น ไซร์ ท่านว่า บุคคลนั้นหาต้องรับผิดใช้ค่าสินใหม่ทดแทนไม่

ผู้ด้องเสียหาย อาจเรียกค่าเดินทางที่เดินทางจากผู้เป็นเดือนเหตุให้ต้องป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย หรือจากบุคคลผู้ให้คำสั่งโดยละเอียดนั้น ก็ได้

⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 68 ผู้ใดจำต้องกระทำการใดเพื่อป้องกันสิทธิของตนหรือของผู้อื่น ให้พื้นที่ด้วยความซึ่งเกิดจากการประทุร้ายอันละเมิดต่อกฎหมาย และเป็นภัยต่อรายที่ใกล้จะถึง ถ้าได้กระทำ พoSมควรแก่เหตุ การกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมาย ผู้นั้น ไม่มีความผิด

ให้กับโรงงานรับซื้อของเก่า ซึ่งจะเป็นปัญหาในการจัดการซากรถยนต์ของอู่ซ่อมรถหรือโรงงานรับซื้อของเก่าต่อไป

3.1.1.2 ผู้ประกอบธุรกิจ

ผู้ประกอบธุรกิจในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรถยนต์เมื่อใช้รถยนต์เป็นเวลานานจนรถยนต์ไม่สามารถที่ใช้งานได้หรือเสื่อมสภาพไป ผู้ประกอบธุรกิจไม่ว่าจะเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด เป็นต้น ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในซากรถยนต์มีสิทธิตามกฎหมายดังนี้

1) มีสิทธิใช้สอยซากรถยนต์ แต่การใช้สอยนี้จะต้องอยู่ในขอบเขตของกฎหมาย ด้วย กล่าวคือ จะต้องไม่เป็นการใช้สิทธิทำความเสียหายเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่น มิฉะนั้น ย่อมต้องรับผิดต่อผู้อื่นนั้น ตามมาตรา 420⁹ มาตรา 1337¹⁰ นอกจากนี้ผู้ประกอบธุรกิจเจ้าของซากรถยนต์ต้องรับผิดทางอาญา ดังนั้นผู้ประกอบธุรกิจจึงไม่มีสิทธิที่จะนำซากรถยนต์ไปทิ้งในที่สาธารณะหรือบนถนนสาธารณะจะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 1¹¹ ถ้าผู้ประกอบธุรกิจผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตราดังกล่าวก็จะมีความรับผิดตามมาตรา 56¹² ต้องระวังโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

2) มีสิทธิจำหน่ายซากรถยนต์ ไม่ว่าโดยวิธีขาย แลกเปลี่ยน สารภรรกรรมสิทธิ์หรือทำลาย แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายเช่นกัน

3) มีสิทธิได้คอกผลแห่งซากรถยนต์นั้น อันได้แก่ คอกผลนิดนัย

4) มีสิทธิติดตามเอาซากรถยนต์นั้นคืนจากผู้ที่ไม่มีสิทธิจะขึ้นต่องานโดยไม่ต้องฟ้องร้องต่อศาล แต่ทั้งนี้หมายความว่าผู้อื่นจะต้องมิได้โട္ထံสิทธินั้นอยู่ หากบุคคลอื่นโட္ထံว่าเขา

⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า ผู้ใดลงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคล อื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เข้าเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ได้ แก่ร่างกายก็ได้ อนามัยก็ได้ เสรีภาพก็ได้ ทรัพย์สินหรือสิทธิอื่น หนึ่ง อย่างใดก็ได้ ท่านว่าคุณนั้นทำล้มเหลวเดือดื่น ใช้ค่าเดิน ใหม่ทดแทนเพื่อการนั้น

¹⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1337 บัญญัติว่า บุคคลใดใช้สิทธิของตนเป็นเหตุให้เจ้าของ อสังหาริมทรัพย์ ได้รับความเสียหาย หรือเดือดร้อนเกินที่ควรคิดคาดหมาย ได้ว่าจะเป็นไปตามปกติและเหตุอัน ควรคาดหมาย ในเมื่อเอาสภาพและตำแหน่งที่อยู่แห่งทรัพย์นั้นมาคำนึงประกอบใช้ร ท่านว่าเจ้าของ อสังหาริมทรัพย์มีสิทธิจะปฏิบัติการเพื่อยังความเสียหายหรือเดือดร้อนนั้นให้สิ้นไป ทั้งนี้ไม่ลบล้างที่จะเรียกເອົາ ค่าทดแทน

¹¹ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 18 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือกองซากขยะบนถนนหรือสถานสาธารณะ

¹² พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 56 ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา... หรือมาตรา 18 ต้องระวังโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มีสิทธิที่จะยึดรัฐพัสดุนี้ไว้โดยชอบ เจ้าของชากรถยนต์จะข้อแย่งอาคีน โดยผลการยื่นไม่ได้ในกรณีเช่นนี้ต้องใช้สิทธิทางศาลเพื่ออาคีนซึ่งชากรถยนต์นั้น

การติดตามอาชารถยนต์ก็เป็นไม่มีอายุความ จะซ้านานเพียงใดสิทธิติดตามอาคีนของเอกสารนี้เจ้าของชากรถยนต์ก็ยังมีอยู่เสมอรวมถึงคำขอให้ชดใช้ราคาทรัพย์หากกีดขวางรถยนต์ไม่ได้ด้วย เว้นแต่ผู้ได้ชากรถยนต์นั้นไปจะได้ครอบครองปรปักษ์จนได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น ชากรถยนต์เป็นสั่งหาริมทรัพย์ ต้องครอบครองปรปักษ์เป็นเวลาติดต่อ กันห้าปี บุคคลนั้นได้กรรมสิทธิ์ในชากรถยนต์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1382¹³

5) มีสิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับชากรถยนต์นั้น โดยมีขอบด้วยกฎหมาย สิทธิเช่นนี้ก็เป็นสิทธิอันสำคัญอีกประการหนึ่งของกรรมสิทธิ์ การสอดแทรกเข้าเกี่ยวข้องโดยมีขอบด้วยกฎหมายของผู้อื่นนั้นส่วนใหญ่เกิดจากการทำละเมิด และการป้องกันขัดขวางนี้ถ้ากระทำการพูดคุยแล้ว แต่ไม่ได้ใช้กำลังเกินกว่าความจำเป็นในอันที่จะป้องกันขัดขวางแล้ว ย่อมไม่ต้องรับผิดดังเช่นที่บัญญัติไว้ในมาตรา 449¹⁴ นอกจากนี้แม้ในทางอาญา ก็ยังได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 68¹⁵ แห่งประมวลกฎหมายอาญา เช่นกัน

ในการจัดการทรัพย์สินของนิติบุคคลหรือผู้ประกอบธุรกิจเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องการจัดการทรัพย์สินของห้างหุ้นส่วนมาตรา 1033¹⁶ ของบริษัทตามมาตรา 1144¹⁷

¹³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1382 บุคคลได้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่น ไว้โดยความสงบและโดยปีดเผยแพร่ด้วยเจตนาเป็นเจ้าของ ถ้าเป็นสั่งหาริมทรัพย์ได้ครอบครองติดต่อ กันเป็นเวลาสิบปี ถ้าเป็นสั่งหาริมทรัพย์ได้ครอบครองติดต่อ กันเป็นเวลาห้าปี ใช้ร ท่านว่าบุคคลนั้นได้กรรมสิทธิ์

¹⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 449 บุคคลได้มีกระทำการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย ก็ได้กระทำการค้าสั่ง อันชอบด้วยกฎหมาย ก็ได้ หากก่อให้เกิดเสียหายแก่ผู้อื่น ใช้ร ท่านว่า บุคคลนั้นหาต้องรับผิดใช้ค่าเสินไห้หมดแทนไม่

ผู้ต้องเสียหาย อาจเรียกค่าเสินไห้หมดแทนจากผู้เป็นต้นเหตุให้ต้องป้องกัน โดยชอบด้วยกฎหมาย หรือจากบุคคลผู้ให้คำสั่งโดยละเอียดนั้น ก็ได้

¹⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 68 ผู้ได้ชำต้องกระทำการใดเพื่อป้องกันสิทธิของตนหรือของผู้อื่น ให้พ้นภัยตรายซึ่งเกิดจากการกระประทุร้ายอันละเมิดต่อกฎหมาย และเป็นภัยตรายที่ใกล้จะถึง ถ้าได้กระทำ พอสมควรแก่เหตุ การกระทำนั้นเป็นการกระทำการที่ชอบด้วยกฎหมาย ผู้นั้นไม่มีความผิด

¹⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1033 บัญญัติว่า ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนมิได้ตกลงกัน ไว้ในกระบวนการจัดการห้างหุ้นส่วน ใช้ร ท่านว่า ผู้เป็นหุ้นส่วนย่อมจัดการห้างหุ้นส่วนนั้น ได้ทุกคน แต่ผู้เป็นหุ้นส่วนคนหนึ่งคนใดจะเข้าทำสัญญาอันใดซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนอีกคนหนึ่งทักท้วงนั้นไม่ได้

ในกรณีเช่นนี้ ท่านให้ถือว่าผู้เป็นหุ้นส่วนย่อมเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการทุกคน

การจัดการราชการโดยต้องห้ามหุ้นส่วนแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้มีอำนาจจัดการ การจัดการงานนั้น ผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคนจะร่วมกันจัดการหรือจะมอบหมายให้ผู้เป็นหุ้นส่วนบางคนเป็นผู้จัดการ ซึ่งเรียกว่าหุ้นส่วนผู้จัดการก็ได้ ถ้ามีการตั้งผู้เป็นหุ้นส่วนบางคนเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ ผู้เป็นหุ้นส่วนอื่นก็ได้แต่ควบคุมการจัดการงานของหุ้นส่วนผู้จัดการ ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหลายไม่ได้ตกลงไว้ในเรื่องจัดการงานไว้เป็นอย่างอื่น ก็ต้องบังคับกันตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดไว้ตามมาตรา 1033 กล่าวคือกรณีที่ไม่ได้มีการตกลงให้ใครเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการหรือไม่มีการแบ่งงานกันจัดการอย่างไรเลยนั้นให้ถือว่าผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคนเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ¹⁸

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในการจัดการราชการโดยต้องห้ามถ้าได้ตกลงกันไว้ว่าหุ้นส่วนคนใดเป็นผู้จัดการ ผู้จัดการหรือผู้จัดการจะมอบหมายให้ผู้เป็นหุ้นส่วนบางคนเป็นผู้จัดการหรือห้ามหุ้นส่วนไม่ได้ตกลงกันไว้ว่าหุ้นส่วนคนใดเป็นผู้จัดการ ผู้เป็นหุ้นส่วนยอมจัดการห้ามหุ้นส่วนนั้นได้ทุกคนให้ถือว่าผู้เป็นหุ้นส่วนยอมเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการทุกคน จึงจะสามารถที่จะจัดการราชการโดยต้องห้ามหุ้นส่วนได้

การจัดการราชการโดยต้องบริษัทแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในการจัดการทรัพย์สินของบริษัทนั้น กรรมการเป็นผู้แทนของบริษัทด้วยการทำหน้าที่จัดการทรัพย์สินของบริษัทอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ถือหุ้นทั้งหลายในที่ประชุมใหญ่ กรรมการมีอำนาจตามข้อบังคับของบริษัทตามมาตรา 1144¹⁹

ดังนั้นในจัดการราชการโดยต้องบริษัท ผู้ที่มีอำนาจได้แก่กรรมการ โดยในการจัดการราชการโดยต้องบริษัทต้องจัดการตามข้อบังคับของบริษัทและอยู่ในความครอบของที่ประชุมใหญ่จึงจะมีอำนาจในการจัดการราชการโดยต้องบริษัทได้

3.1.1.3 รัฐ

รัฐในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรถยนต์เมื่อใช้รถยนต์เป็นเวลานานจนรถยนต์ไม่สามารถที่ใช้งานได้หรือเสื่อมสภาพไป รัฐผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในชากรถยนต์มีสิทธิตามกฎหมายดังนี้

¹⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1144 บรรดาบริษัทจำกัด ให้มีกรรมการคนหนึ่งหรือหลายคน ด้วยกันจัดการตามข้อบังคับของบริษัท และอยู่ในความครอบของที่ประชุมใหญ่แห่งผู้ถือหุ้นทั้งปวง

¹⁸ โภคณ รัตนการ. (2539). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหุ้นส่วนบริษัท. หน้า 64-65.

¹⁹ แหล่งเดิม.

1) มีสิทธิใช้สอยชากรถยนต์ แต่การใช้สอยนี้จะต้องอยู่ในขอบเขตของกฎหมาย ด้วย กล่าวคือ จะต้องไม่เป็นการใช้สิทธิทำความเสียหายเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่น มิฉะนั้น ย่อมต้องรับ ผิดต่อผู้อื่นนั้น ตามมาตรา 420²⁰, มาตรา 1337²¹ นอกจากนี้รัฐเจ้าของชากรถยนต์ต้องรับผิดทาง อาญา ดังนั้นรัฐจึงไม่มีสิทธิที่จะนำชากรถยนต์ไปพิงในที่สาธารณะหรือถนนสาธารณะจะเป็น ความผิดตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 18²² ถ้าผู้ประกอบธุรกิจผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตราดังกล่าวก็จะมีความรับผิดตาม มาตรา 56²³ ต้องระวังโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

2) มีสิทธิจำหน่ายชากรถยนต์ ไม่ว่าโดยวิธีขาย แลกเปลี่ยน กรรมกรรมสิทธิ์หรือ ทำลาย แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายช่วยกัน

3) มีสิทธิได้คอกผลแห่งชากรถยนต์นั้น อันได้แก่ คอกผลนิตินัย

4) มีสิทธิติดตามเอาชากรถยนต์นั้นคืนจากผู้ที่ไม่มีสิทธิจะยืดถือไว้ สิทธินี้เป็น สิทธิสำคัญยิ่งของเจ้าของชากรถยนต์ในอันที่จะติดตามและเอาทรัพย์สินของตนคืนโดยไม่ต้อง ฟ้องร้องต่อศาล แต่ทั้งนี้หมายความว่าผู้อื่นจะต้องมิได้ได้แย่งสิทธินั้นอยู่ หากบุคคลอื่นได้แย่งว่าเขา มีสิทธิที่จะยืดทรัพย์สินนี้ไว้โดยชอบ เจ้าของชากรถยนต์จะยื้อแย่งเอาคืนโดยพฤติการย่อมไม่ได้ ใน กรณีเช่นนี้ต้องใช้สิทธิทางศาลเพื่อเอาคืนซึ่งชากรถยนต์นั้น

การติดตามเอาชากรถยนต์คืนนี้ไม่มีอายุความ จะข้านานเพียงใดสิทธิดตาม เอาคืนของเอกชนผู้เข้าของชากรถยนต์ที่ยังมีอยู่สมอรวมถึงคำขอให้ชดใช้ราคารหัสทรัพย์หากคืนหาก รถยนต์ไม่ได้ด้วย เว้นแต่ผู้ได้ชากรถยนต์นั้นไปจะได้ครอบครองปรปักษ์จนได้กรรมสิทธิ์ใน

²⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคล อื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ต้องรับโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งสองอย่าง อย่างไรก็ได้ ท่านว่าคุณนั้นทำล้มเมิดจำต้องใช้ค่าเดินทางทดแทนเพื่อการนั้น

²¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1337 บัญญัติว่า บุคคลใดใช้สิทธิของตนเป็นเหตุให้เจ้าของ อสังหาริมทรัพย์ได้รับความเสียหาย หรือเดือดร้อนเกินที่ควรคิดคาดหมาย ได้ว่าจะเป็นไปตามปกติและเหตุอัน ควรคาดหมาย ในเมื่ออาสาภาพและดำเนินการที่อยู่แห่งทรัพย์นั้นมาคำนึงประกอบไว้ ท่านว่าเจ้าของ อสังหาริมทรัพย์มีสิทธิจะปฏิบัติการเพื่อยังความเสียหายหรือเดือดร้อนนั้นให้สิ้นไป ทั้งนี้ไม่ลบล้างที่จะเรียกอา ค่าทดแทน

²² พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 18 ห้ามมิให้ผู้ใดพิง วาง หรือกองของชากรถยนต์บนถนนหรือสถานสาธารณะ

²³ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 56 ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา... หรือมาตรา 18 ต้องระวังโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

ทรัพย์สินนั้น ชากรถยนต์เป็นสังหาริมทรัพย์ ต้องครอบครองปรปักษ์เป็นเวลาติดต่อกันห้าปี บุคคลนั้นได้กรรมสิทธิ์ในชากรถยนต์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1382²⁴

5) มีสิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับชากรถยนต์นั้น โดยมิชอบด้วยกฎหมาย สิทธิเช่นนี้ก็เป็นสิทธิอันสำคัญอีกประการหนึ่งของกรรมสิทธิ์ การสอดแทรกเข้าเกี่ยวข้อง โดยมิชอบด้วยกฎหมายของผู้อื่นนั้นส่วนใหญ่เกิดจากการทำละเมิด และการป้องกันขัดขวางนี้ถ้า กระทำการพอสมควรแก่เหตุ และมิได้ใช้กำลังเกินกว่าความจำเป็นในอันที่จะป้องกันขัดขวางแล้ว ย่อมไม่ต้องรับผิดดังเช่นที่บัญญัติไว้ในมาตรา 449²⁵ นอกจากนี้แม้ในทางอาญาที่ยังได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 68²⁶ แห่งประมวลกฎหมายอาญา เช่นกัน

ในการจัดการทรัพย์สินของรัฐเมื่อไม่สามารถใช้งานได้ในกรณีชากรถยนต์ของรัฐ โดยจะจัดการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 การจำหน่ายพัสดุ ข้อ 157 กำหนดไว้ว่าหลังจากตรวจสอบแล้ว พัสดุใดหมดความจำเป็นหรือหากใช้ในราชการต่อไปจะทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก ให้เจ้าหน้าที่พัสดุเสนอรายการต่อหัวหน้าส่วนราชการ เพื่อพิจารณา สั่งให้ดำเนินการอย่างโดยย่างหนักดังต่อไปนี้ (1) ขาย ให้ดำเนินการขายโดยวิธีการขายทอดตลาด ก่อน แต่ถ้าขายทอดตลาดไม่ได้ผลดี ให้นำวิธีการซื้อมาใช้บังคับ โดยอนุโลม เว้นแต่การขายพัสดุครั้งหนึ่งซึ่งมีราคาซื้อหรือได้มาร่วมกันไม่เกิน 100,000 บาท จะขายโดยวิธีตกลงราคาโดยไม่ขายทอดตลาดก่อนก็ได้

การขายให้แก่ส่วนราชการ หน่วยงานตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการส่วนท้องถิ่น หน่วยงานอื่นที่มีกฎหมายบัญญัติให้มีฐานะเป็นราชการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

²⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1382 บุคคลได้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นไว้โดยความสงบและโดยเปิดเผยด้วยเจตนาเป็นเจ้าของ ถ้าเป็นสังหาริมทรัพย์ได้ครอบครองติดต่อกันเป็นเวลาสิบปี ถ้าเป็นสังหาริมทรัพย์ได้ครอบครองติดต่อกันเป็นเวลาห้าปี ไซร์ ท่านว่าบุคคลนั้นได้กรรมสิทธิ์

²⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 449 บุคคลได้เมื่อกระทำการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย ก็ตี กระทำการตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายก็ตี หากก่อให้เกิดเสียหายแก่ผู้อื่น ไซร์ ท่านว่า บุคคลนั้นหาต้องรับผิดใช้ค่าสินใหม่ทดแทนไม่

ผู้ต้องเดียหาย อาจเรียกค่าสินใหม่ทดแทนจากผู้เป็นต้นเหตุให้ต้องป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย หรือจากบุคคลผู้ให้คำสั่งโดยละเอียดนั้น ก็ได้

²⁶ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 68 ผู้ใดจำต้องกระทำการใดเพื่อป้องกันสิทธิของตนหรือของผู้อื่น ให้พ้นภัยนั้นรายซึ่งเกิดจากการการประทุร้ายอันละเมิดต่อกฎหมาย และเป็นภัยนั้นรายที่ใกล้จะถึงถ้าได้กระทำ พอสมควรแก่เหตุ การกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมาย ผู้นั้น ไม่มีความผิด

รัฐวิสาหกิจ หรือองค์การสถานสาธารณกุศลตามมาตรา 47 (7)²⁷ แห่งประมวลรัษฎากรให้ขายโดยวิธีตกลงราคา

กรณีซากรถชนตี่ที่ไม่มีเจ้าของรู้จะต้องเข้ามาจัดการซากรถชนตี้ดังกล่าวต่อไปโดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร เข้ามาจัดการซากรถชนตี้ดังกล่าว รัฐในฐานะผู้ควบคุมดูแลการจัดการซากรถชนตี้ไม่มีมาตรการทางกฎหมายมาจัดการ ควบคุมหรือตรวจสอบในซากรถชนตี้ของผู้บริโภคหรือผู้ประกอบธุรกิจแต่อย่างใด ทำให้สารเคมีหรือวัตถุอันตรายจากซากรถชนตี้ยังมีอยู่ก่อให้เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมตามมา นอกจากนี้ยังมีผลิตภัณฑ์ใช้แล้วอื่นๆ เช่น แบบตเตอร์รี่รถชนตี้ที่ใช้แล้ว นำมันหล่อลื่นใช้แล้วที่ถูกทิ้งจากอู่ซ่อมรถชนตี้จะมีส่วนประกอบที่เป็นสารอันตราย เช่น ตะกั่ว proto แคดเมียม นิกเกิล สารโลหะหนักต่างๆ และเคมีวัตถุอื่นๆ ที่เป็นอันตราย ซึ่งสามารถคงอยู่ในสิ่งแวดล้อมได้นาน และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน หากไม่มีการควบคุมหรือจัดการอย่างถูกต้อง จะเป็นอันตรายที่นำไปสู่กลับ หรือเพา จะทำให้ของเสียอันตรายร้ายแรง แหล่งซึมลงสู่แหล่งน้ำได้ดินนอกจานี้ multiplic ทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการร้าวไหล การนำบัดหรือกำจัดของเสียอันตรายและการปนเปื้อนของสารอันตรายในน้ำ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพเมื่อเข้าสู่ร่างกายมนุษย์ ไม่ว่าจะโดยทางการหายใจ การรับประทาน และการสัมผัสทางผิวหนัง เช่น เป็นสารก่อมะเร็ง ทำลายระบบประสาท และสมองสะสมในตับ ไต ถุงน้ำดี ต่อมไทรอยด์ และก่อให้เกิดการพิการแต่กำเนิดได้

3.1.2 กระบวนการในการกำจัดซากรถชนตี้

รถชนตี้จำนวนหนึ่งคันประกอบไปด้วยชิ้นส่วนต่างๆ มากมาย อาทิเช่น ชิ้นส่วนระบบเบรก (Brakes & Components) ชิ้นส่วนระบบบังคับเลี้ยว (Pedals) (Axles & Components) ชิ้นส่วนตอกแต่งภายนอก (Exterior) ชิ้นส่วนระบบบังคับเลี้ยว (Steering & Components) ชิ้นส่วนระบบจับ系 (Fastener & Adhesives) ชิ้นส่วนระบบกันสะเทือน (Suspension & Components) ชิ้นส่วนระบบหล่อเย็น (Cooling System & Components) ชิ้นส่วนระบบไฟฟ้า (Electrical System & Components) ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine & Components) ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน (Interior) ชิ้นส่วนระบบสั่ง

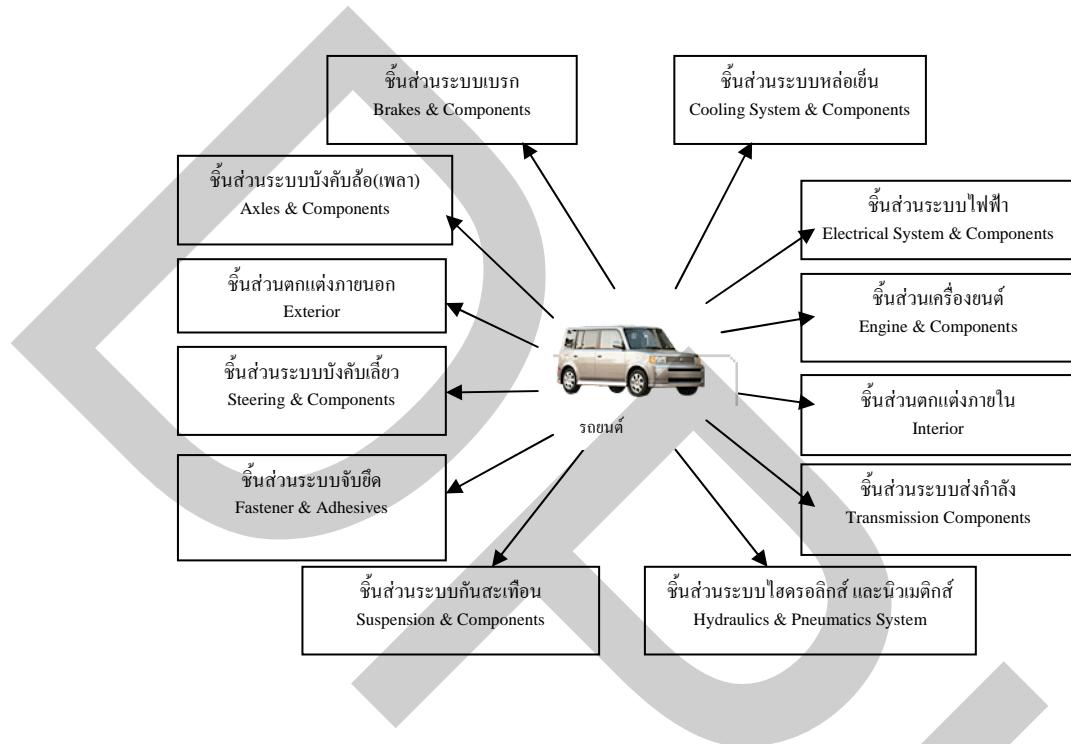
²⁷ ประมวลรัษฎากร มาตรา 47 เงินได้พึงประเมินตามมาตรา 40 เมื่อได้หักตามมาตรา 42 ทวิ ถึงมาตรา 46 แล้ว เพื่อเป็นการบรรเทาภาระภาษี ให้หักลดหย่อนได้อีกต่อไปนี้

(7) เมื่อได้หักลดหย่อนตาม (1)(2)(3)(4)(5) หรือ (6) แล้วเหลือเท่าใด ให้หักลดหย่อนได้อีกสำหรับเงินบริจาคดังต่อไปนี้ โดยให้หักได้เท่าจำนวนที่บริจาค แต่ต้องไม่เกินร้อยละ 10 ของเงินที่เหลือนั้น

(ก) เงินที่บริจาคแก่สถานพยาบาลและสถานศึกษาของทางราชการ

(ข) เงินที่บริจาคเป็นสาธารณประโยชน์แก่องค์กรหรือสถานสาธารณกุศล หรือแก่สถานพยาบาลและสถานศึกษาอื่นนอกจบที่กล่าวใน (ก) ทั้งนี้ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบนกษา

กำลัง (Transmission Components) ชิ้นส่วนระบบไฮดรอลิกส์ และนิวเมติกส์ (Hydraulics & Pneumatics System) ดังตารางรูปภาพดังต่อไปนี้



ภาพที่ 3.1 แสดงชิ้นส่วนรถยนต์

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บ้านท้องสถาหกรรมงานขึ้นรูปความเที่ยงตรงสูง

กระบวนการในการกำจัดชากรถยนต์ซึ่งมีระบบการจัดเก็บ รวมรวม และรับซื้อ เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ในปัจจุบัน ได้แก่²⁸

²⁸ กอบกุล รายงานการ จัดทำกฎหมายเพื่อจัดการกับของเสียอันตราย การกำจัดขยะหลังสมัยใหม่ ไม่ใช่เรื่องหนูๆ สืบค้นเมื่อ 23 มีนาคม 2553, จาก

3.1.2.1 แบตเตอรี่²⁹ รดยนต์ที่ใช้แล้ว

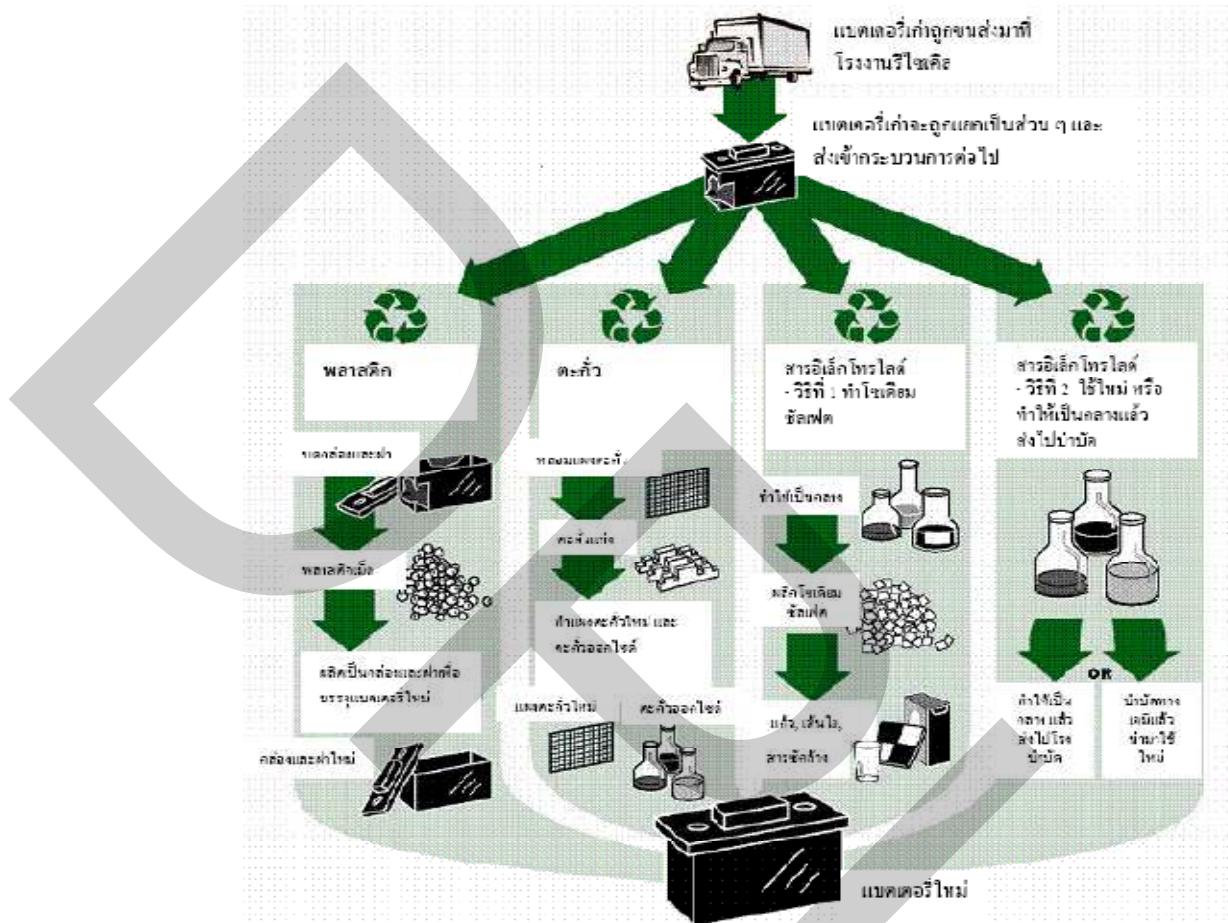
แบตเตอรี่จากรถยนต์เป็นแบตเตอรี่ชนิดกรด-ตะกั่ว ซึ่งส่วนประกอบสามารถรีไซเคิลได้มากกว่าร้อยละ 97 โดยสามารถทำเป็นวงจรปิดคือ รีไซเคิลแบตเตอรี่เก่าเข้าสู่กระบวนการผลิตแบตเตอรี่ใหม่ได้เกือบทั้งหมด การรีไซเคิลแบตเตอรี่ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนหลัก คือ³⁰

- 1) ทำการแยกหรือทำให้แบตเตอรี่แตกเป็นชิ้นๆ
- 2) ชิ้นส่วนแบตเตอรี่จากข้อ 1) ถูกนำไปแยกส่วนที่เป็นพลาสติก (โพลีไพรพีลิน) ออกจากส่วนที่เป็นสารละลายและตะกั่วและโลหะหนักอื่นๆ แต่ละส่วนจะส่งต่อเข้ากระบวนการต่อไป
- 3) สำหรับชิ้นส่วนที่เป็นพลาสติก จะนำไปล้าง ทำให้แห้ง แล้วส่งต่อไปโรงรีไซเคิลพลาสติกเพื่อหลอมเป็นพลาสติกใหม่
- 4) แผงตะกั่วจะนำไปหลอมเป็นตะกั่วแท่ง มีการกำจัดสิ่งเจือปนทึ่ง (Dross)
- 5) กรดซัลฟูริก จัดการได้ 2 ลักษณะคือ
 1. ทำให้เป็นกาก แล้วทิ้ง หรือ
 2. ทำให้เป็นโซเดียมซัลเฟต

²⁹ แบตเตอรี่ (battery) หมายถึง อุปกรณ์อ่าย่างหนึ่งที่ใช้เก็บพลังงาน และนำมาใช้ได้ในรูปของไฟฟ้า แบตเตอรี่นี้ประกอบด้วยอุปกรณ์ไฟฟ้าเคมี เช่น เซลล์กัลป์วานิก หรือเซลล์เชื่อเพลิงอย่างน้อยหนึ่งเซลล์ โดยปัจจุบันแบ่งแบตเตอรี่ออกเป็น 2 ชนิด คือ ชนิด Primary คือ ใช้งานครั้งเดียวและกีทิ้งเป็นขยะ เช่น แบตเตอรี่ชนิดカラ์บอน-สังกะสี ปอร์ท ชิลเวอร์ออกไซด์และลิเทียมฯ และชนิด secondary คือแบตเตอรี่ที่สามารถบรรจุไฟเข้าไปใหม่ได้อีกด้วยอาจใช้ได้ถึงพันครั้ง เช่น แบตเตอรี่นิเกิล-แคนเดเมียม ตะกั่ว-กรด หรือนิเกิลไชโตรเจน

³⁰ พรรัตน์ เพชรภักดี และคณะ. (2551). การรีไซเคิล แบตเตอรี่รถยนต์. หน้า 4-5.

ดังภาพกระบวนการรีไซเคิลแบตเตอรี่



ภาพที่ 3.2 แสดงกระบวนการรีไซเคิลแบตเตอรี่เก่า

ที่มา: <http://www.batterycouncil.org/recycling.html>

ชั้นแบตเตอร์รี่ถ่านที่ใช้แล้ว เป็นผลิตภัณฑ์ที่ใช้แล้วที่มีการจัดเก็บรวบรวม เพื่อการรีไซเคิลในอัตราสูง กระบวนการจัดเก็บรวบรวมจะเกิดขึ้นเมื่อผู้ใช้รถนำรถยนต์ไปเปลี่ยนแบตเตอรี่ที่ห้างอยุธยา เจ้าของอู่รถจะนำแบตเตอรี่นั้นไปขายแก่ร้านรับซื้อของเก่าหรือขายรีไซเคิล แบตเตอรี่ส่วนใหญ่จะถูกนำไปหลอมเอตตะกั่วเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และอาจมีการแยกเอาส่วนที่เป็นพลาสติกมารีไซเคิล ส่วนที่เหลือรวมทั้งน้ำกรดจะถูกทิ้งไปและป่นเป็นฝุ่นไปกับสิ่งแวดล้อม แต่ไม่ผูกกับกิจกรรมรายที่อ้างว่ามีการแยกน้ำกรดออกเพื่อนำไปขายให้แก่โรงงานสำหรับใช้ใน

การนำบัดน้ำเสีย ปัจจุบันมีโรงงานที่ประกอบกิจการรีไซเคิลแบบเตอร์ร็อกนต์ที่ใช้แล้วซึ่งได้จดทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรมจำนวน 5 ราย³¹

3.1.2.2 น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว

น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วเป็นผลิตภัณฑ์ที่ใช้แล้วที่มีอัตราการนำกลับมาใช้ใหม่สูง เช่นกัน ในปัจจุบันมีโรงงานลำดับที่ 105 (โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับการคัดแยกหรือฝังกลบ สิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว) และลำดับที่ 106 (โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับการนำของเสีย กลับมาใช้ใหม่) จำนวนหนึ่งที่นำน้ำมันหล่อลื่นหรือน้ำมันเครื่องใช้แล้วไปรีไซเคิลเพื่อทำผลิตภัณฑ์ ใหม่ แต่น้ำมันเครื่องใช้แล้วส่วนใหญ่จะถูกจัดการนอกโรงงานรีไซเคิล โดยมีผู้ประกอบการรับซื้อ จากอู่รถต่างๆ แล้วนำไปขายเป็นเชื้อเพลิง รวมทั้งเป็นวัตถุดิบในการทำน้ำมันหล่อลื่นปлом แม้ว่า จะยังไม่มีการศึกษาอย่างละเอียดชัดเจนถึงกระบวนการทั้งหมด แต่สภาพกรณีที่เป็นอยู่ชี้ให้เห็นว่า สมควรที่จะมีมาตรการทางกฎหมายเข้ามาควบคุมดูแลเพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการนำน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วกลับมาใช้ใหม่เป็นไปตามวิธีการที่ถูกต้องและปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม³²

3.1.2.3 ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว

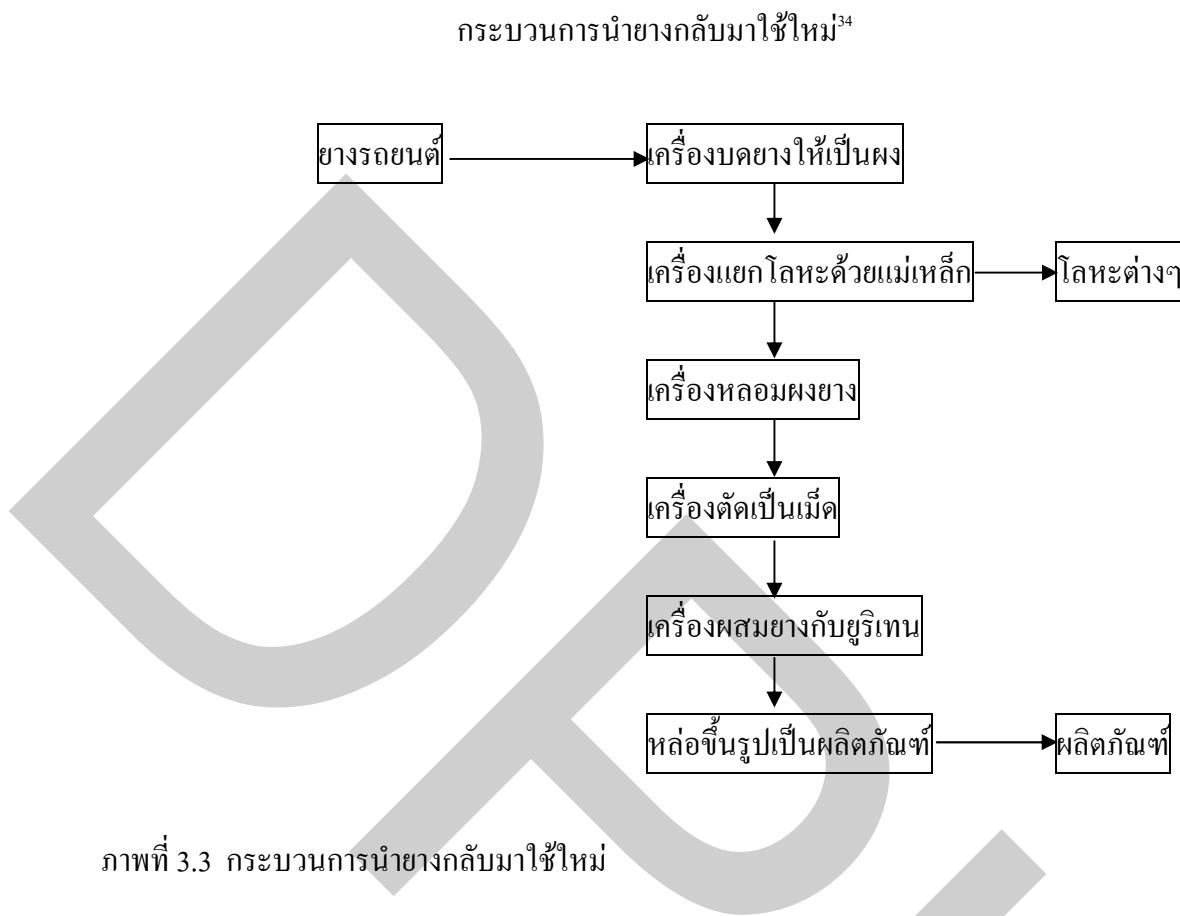
ยางรถยนต์ที่ใช้แล้วแม้ว่ายางรถยนต์จะไม่จัดเป็นของเสียอันตรายภายใต้อนุสัญญานาเซล ว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายข้ามแดนและการกำจัดของเสียอันตราย ค.ศ. 1989 แต่ก็เป็นผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมใช้แล้วที่มีเป็นจำนวนมาก และมีการนำกลับมาใช้ใหม่ ในอัตราค่อนข้างสูงในปัจจุบัน ทั้งในรูปของการหล่ออดอกเพื่อนำไปใช้อีก และการเผาเป็นเชื้อเพลิง ในโรงงานปูนซิเมนต์³³ มีบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย (แก่งคอย) จำกัด บริษัทปูนซิเมนต์ครหลง จำกัด (มหาชน)

ยางรถยนต์เป็นประเภทวัสดุคงทน มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการเกี่ยวกับการผลิตยางรถยนต์หรือร้านซ่อมรถยนต์ต่างๆ ทำการรวบรวมเพื่อส่งไปยังตัวแทนที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมแปรรูปจากการรถยนต์ต่อไปโดยไม่มีการนำไปทิ้ง

³¹ อศิราภ์พร แก้วมณี. (2551). แนวทางแก้ไขปัญหาจากผลกระทบของระเบียนยานยนต์ที่หมุดอยุ ของสหภาพยูโรปต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ กรณีศึกษา บริษัท อัคสูมิเท็ค (ประเทศไทย) จำกัด. หน้า 48.

³² แหล่งเดิม.

³³ แหล่งเดิม.



ภาพที่ 3.3 กระบวนการนำยาแก้ไข้ใหม่

ที่มา: ทัศนีย์ ดิษกมล “การจัดการขยะและการเป็นพิษ”

3.1.3 มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและลดการเกิดของเสียอันตรายจากยากรายนต์

นอกจากผู้เกี่ยวข้องกับชากรายนต์ดังที่กล่าวมาแล้ว เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะสำหรับการจัดการของเสียอันตรายจากชากรายนต์จากแหล่งชุมชน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยกฎหมายฉบับต่างๆ ที่ใช้ในการจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ได้แก่ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 และกฎหมายซึ่งกำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละประเภท

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรการกำกับดูแล และป้องกันเกี่ยวกับการอนามัย ลิงแวดล้อม ปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมใหม่ลักษณะ การกำกับดูแลและติดตามและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และบทกำหนดโทษตามกฎหมายปัจจุบันให้สามารถบังคับให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพของสังคมปัจจุบัน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการกำกับ

³⁴ ทัศนีย์ ดิษกมล. (2549). การจัดการขยะและการเป็นพิษ. หน้า 108-109.

ดูแลและป้องกันเกี่ยวกับการอนามัยสิ่งแวดล้อม³⁵ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียชุมชนรวมถึงของเสียอันตรายจากชากรถยนต์ ทั้งในการควบคุมผู้ประกอบการ การรวบรวม การขนส่ง การกำจัดของเสีย โดยกำหนดให้มีการกระจายอำนาจไปสู่ท้องถิ่น ซึ่งในมาตรา 18 ของพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535³⁶ มีการกำหนดให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจควบคุมการกำจัดมูลฝอย ซึ่งในที่นี้น่าจะรวมถึงของเสียอันตรายจากชากรถยนต์ดังกล่าวด้วย เนื่องจากของเสียอันตรายจากชากรถยนต์เป็นของเสียจากชุมชนประเภทหนึ่ง ซึ่งยังไม่มีกฎหมายควบคุมโดยเฉพาะและในมาตรา 20 ได้กำหนดในเรื่องการเก็บขยะและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่น³⁷ มีอำนาจในการออกข้อกำหนดท้องถิ่น รวมทั้งกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมอื่นที่เกี่ยวข้อง³⁸ และในพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กร

³⁵ กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2548). โครงการจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินงานตามแผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติ. หน้า 3-12.

³⁶ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 มาตรา 18 การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นโดยเป็นอำนาจของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น

ในการดำเนินการตามวาระหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎหมายบริหารด้วยคำแนะนำของคณะกรรมการกำจัดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้

ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวาระหนึ่งแทน ภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ได้

....

³⁷ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 มาตรา 4 ราชการส่วนท้องถิ่น หมายความว่า องค์กรบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์กรบริหารส่วนตำบล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นราชการส่วนท้องถิ่น

³⁸ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บขยะและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดท้องถิ่นดังต่อไปนี้

(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยนอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้

(2) กำหนดให้มีที่ร่องรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่ออกชนา

(3) กำหนดวิธีการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย หรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือสถานที่ใดๆ ปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ

ปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ได้มีการจัดทำแผนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตาม มาตรา 12³⁹ โดยขอบเขตการถ่ายโอนภารกิจให้กับองค์กรส่วนท้องถิ่น มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมควบคุมมลพิษที่สำคัญ ได้แก่ งานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและมลพิษด้านต่างๆ งานการติดตามและตรวจสอบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและมลพิษ⁴⁰

นอกจากกฎหมายที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่นทในการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมในราชอาณาจักร อีกทั้งส่งเสริมประชาชนและองค์กรเอกชนให้มีส่วนรวมในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม กำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และราชการส่วนท้องถิ่น และกำหนดแนวทางปฏิบัติในส่วนที่ไม่มีหน่วยงานได้รับผิดชอบโดยตรง กำหนดมาตรการควบคุมมลพิษด้วยการจัดให้มีระบบนำบัดอักษรสี ระบบนำบัดนำสี ระบบกำจัดของเสียและเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับมลพิษ และหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการก่อให้เกิดมลพิษตลอดจนให้มีกองทุนสิ่งแวดล้อม⁴¹ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจัดการมลพิษจากของเสียอันตรายจากชำรุดยนต์ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับของเสียอันตรายไว้ในมาตรา

(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่น หรือนอกคลื่นที่ราชการส่วนท้องถิ่นมอบให้ดำเนินการแทน ในการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ การจะกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ราชการส่วนท้องถิ่นนั้น จะต้องดำเนินการให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(5) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตาม มาตรา 19 ปฏิบัติ ตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตาม มาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้

³⁹ พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 มาตรา 12 ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) จัดทำแผนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและแผนปฏิบัติการเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีและรายงานต่อรัฐสภา

(2) ...

⁴⁰ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2548). รายงานหลักการและเหตุผลโครงการศึกษาการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการขยะมูลฝอยชุมชนและขยะมูลฝอยอันตรายชุมชนระดับประเทศ. เล่มที่ 1/3. หน้า 3-8.

⁴¹ กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2548). รายงานหลักการจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินงานตามแผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติ. หน้า 3-13.

79⁴² ซึ่งมีลักษณะเป็นบทบัญญัติที่ว่าไปซึ่งใช้สำหรับอุดช่องว่างเมื่อไม่มีภัยหนายอื่นจัดการของเสีย อันตรายชนิดใดชนิดหนึ่งโดยเฉพาะ⁴³

ของเสียอันตรายที่เกิดจากชากรถยนต์ ได้แก่ แบตเตอรี่ ฟิลเตอร์และตัวเก็บประจุที่มีสาร PCB/PCT ซึ่งส่วนของไฟล์ที่เป็นน้ำมัน ของเหลวจากชากรถยนต์ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ น้ำมันระบบส่งถ่ายกำลัง (Transmission Oil) น้ำหล่อเย็น น้ำยาป้องกันการเป็นน้ำแข็ง น้ำมันเบรค รถจากจาระบี ของเหลวในระบบปรับอากาศ และของเหลวอื่นที่อยู่ในชากรถยนต์ ยางรถยนต์ ถุงลมนิรภัย ซึ่งส่วนพลาสติกขนาดใหญ่ เช่น กันชน Dashboard ถังของเหลว ซึ่งส่วนอิเล็กทรอนิกส์/ซึ่งส่วนโลหะต่างๆ เช่น ทองแดง อะลูมิเนียม และแมงกานีส⁴⁴

ของเสียอันตรายจากชากรถยนต์ดังกล่าวนั้น เป็นของเสียอันตรายจากชากรถยนต์ที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น แบตเตอรี่รถยนต์ น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และชากรถยนต์ที่หรืออุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ พลาสติก เหล็ก ทองแดง อะลูมิเนียม เป็นต้น เหล่านี้มีสารพิษได้แก่ ตะกั่ว โพรเมียมເเอกสารະวาเลนซ์ แอดเมียม prototh สารเหล่านี้สามารถคงอยู่ในสิ่งแวดล้อมได้นาน และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน หากไม่มีการควบคุมหรือจัดการอย่างถูกต้อง หากนำไปฝังกลบ หรือเผา จะทำให้ของเสียอันตรายเหล่านี้ร้ายกาจ ปนเปื้อนสู่ห่วงโซ่ออาหารและสิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม⁴⁵ ดังนั้น เราจึงมีการจัดการของเสียอันตรายภายในประเทศ อันเป็นไปตามมาตรการป้องกันและลดการเกิดของเสียอันตราย

⁴² พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพ.ศ. 2535 มาตรา 79 ในกรณีที่ไม่มีภัยหนายใดบัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมูลพิย มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดชนิดและประเภทของของเสียอันตรายที่เกิดจากการผลิต การใช้สารเคมี หรือวัตถุอันตรายในกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การสาธารณสุข และกิจการอย่างอื่นให้อยู่ในความควบคุมในการนี้ให้กำหนดหลักเกณฑ์ มาตรการและวิธีการเพื่อควบคุมการเก็บรวบรวม การรักษาความปลอดภัยการขนส่งเคลื่อนย้าย การนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปยังราชอาณาจักร และการจัดการบำบัดและกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าวด้วยวิธีการที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาที่เกี่ยวข้องด้วย

⁴³ อำนาจ วงศ์บัณฑิต. (2545). กฎหมายสิ่งแวดล้อม. หน้า 363.

⁴⁴ อคิราภ์พร แก้วมณี. เกมเมม. หน้า 47.

⁴⁵ แหล่งเดิม.

3.1.3.1 การลดมลพิษจากแหล่งกำเนิด⁴⁶

แหล่งกำเนิดของเสียงอันตรายจากรถยนต์ ได้แก่ ศูนย์บริการรถยนต์อู่ซ่อมรถยนต์ ปั๊มน้ำมัน ซึ่งที่สำคัญและก่อให้เกิดของเสียงอันตรายมากที่สุด คือ โรงงานอุตสาหกรรม เนื่องจาก รถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ต่างเป็นผลผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น อาจเป็นการนำเข้าจากต่างประเทศ หรือเป็นการผลิตในประเทศไทยทั้งหมดหรือบางส่วน ดังนั้น การลดมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ จึงเป็นการลดการเกิดมลพิษหรือของเสียงอันตรายจากแหล่งกำเนิด การลดมลพิษจากผู้ก่อให้เกิดของเสียงอันตราย หรือจากแหล่งกำเนิดนี้ จึงเป็นการส่งเสริมให้มีการผลิตที่สะอาดเพื่อประสิทธิภาพเชิงนิเวศน์เศรษฐกิจในการผลิต ไม่ว่าจะเป็นการลดวัตถุอุบัติหรือทรัพยากร การลดพลังงาน การลดมลพิษ การเพิ่มศักยภาพการใช้ทรัพยากรหมุนเวียน การออกแบบผลิตภัณฑ์ให้มีอายุการใช้งานนานขึ้น โดยที่ประเทศไทยได้กำหนดไว้ในแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการผลิตที่สะอาดของกรมควบคุมมลพิษและแผนนโยบายด้านเทคโนโลยีการผลิตที่สะอาดสำหรับอุตสาหกรรมไทยของกรมโรงงานอุตสาหกรรม⁴⁷ และมีพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลของเสียงอันตรายที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งในส่วนกระบวนการผลิต และของเสียงจากการควบคุมการผลิต โดยกำกับดูแลดังแต่ผู้ประกอบการ และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีบลลงไทยที่สำคัญเป็นตัวกำกับดูแล โดยพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานในการควบคุมการดำเนินกิจการของโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะ มาตรฐานและวิธีการควบคุมการกำจัดของเสียงมลพิษหรือสารปนเปื้อนซึ่งเกิดจากการของโรงงานที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งตามมาตรา 8(5) ได้มีการออกกฎหมายรองอุตสาหกรรม 2 ฉบับ กือ

1) กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2535) กำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการปล่อยของเสียงโดยกำหนดให้ผู้ประกอบการแยกเก็บสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว ซึ่งมีวัตถุมีพิษปนเปื้อนไว้ในที่ร่องรับหรือภาชนะแยกต่างหากอย่างเหมาะสม และต้องกำจัดด้วยวิธีการที่ปลอดภัย และหากของเสียดังกล่าวมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีกำหนด มิให้นำออกนอกบริเวณโรงงานอุตสาหกรรมแต่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรมให้นำออกไปเพื่อทำลายฤทธิ์ กำจัด ทิ้ง ฝัง เกลื่อนย้าย และขนส่ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดเสียก่อน

⁴⁶ รัตติกร แสงสวัสดิ์. (2551). มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมขยายอิเล็กทรอนิกส์จากโทรศัพท์มือถือและแบบเตอรี่. หน้า 76-79.

⁴⁷ กรมโรงงานอุตสาหกรรม. ศูนย์ข้อมูลสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2553, จาก <http://www.diw.go.th.ctu>

2) กฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2535) กำหนดให้โรงงานที่มีผลกระทบรุนแรงต่อสิ่งแวดล้อมตามที่รัฐมนตรีกำหนด ต้องจัดทำรายงานการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นพิย การวิเคราะห์ปริมาณสารมลพิยในระบบป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นพิย และการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อม ผู้ฝ่าฝืนปรับไม่เกิน 100,000 บาท

ในการขอใบอนุญาตประกอบกิจการ โรงงานตามมาตรา 7 ของพระราชบัญญัติ โรงงาน พ.ศ. 2535 จะแบ่งโรงงานออกเป็น 3 จำพวก คือ โรงงานจำพวกที่ 1 โรงงานจำพวกที่ 2 และ โรงงานจำพวกที่ 3 ตามประเภทหรือขนาดของโรงงานแล้วแต่กรณี โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการควบคุมคุณภาพ การป้องกันเหตุเดือดร้อนร้าวคาญ การป้องกันความเสียหายและการป้องกันอันตราย ตามระดับความรุนแรงของผลกระทบที่จะมีต่อประชาชนหรือสิ่งแวดล้อม⁴⁸

ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2545) ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน 2545 เรื่อง “การกำหนดชนิดและขนาดของโรงงาน กำหนดวิธีการควบคุมการปล่อยของเสียงมลพิย หรือ สิ่งใดๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กำหนดคุณสมบัติของผู้ควบคุมคุณคุณและ ผู้ปฏิบัติงานประจำ และ หลักเกณฑ์การขึ้นทะเบียนผู้ควบคุมคุณคุณและสำหรับระบบป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นพิย” ประกาศฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ในปี 2548 ซึ่งปัจจุบันมีผลบังคับใช้แล้ว จะเห็นได้ว่าการมีบุคลากรด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างเป็นการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เป็นแหล่งกำเนิดคือภายในโรงงานอุตสาหกรรมหรือ ตั้งแต่กระบวนการผลิต

นอกจากนี้ยังมีกฎหมายในการส่งเสริมเพื่อให้เกิดการลดมลพิยที่แหล่งกำเนิด โดยส่งเสริมในรูปแบบของมาตรการทางภาษีอากร คือให้ใช้เครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่รักษา สิ่งแวดล้อม และก่อให้เกิดของเสียอันตรายน้อยที่สุด ได้แก่ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลด อัตราอากรและการยกเว้นอากรศุลกากร ซึ่งออกตามความในมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิเศษ อัตราศุลกากร พ.ศ. 2530⁴⁹ โดยในมาตรานี้ให้อำนาจรัฐมนตรีในการลดหรือยกเว้นอากรสำหรับ ของใดๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใดๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่ กำหนดไว้ในพิเศษอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใดๆ ด้วยก็ ได้ ซึ่งในประกาศกระทรวงการคลังดังกล่าวได้กล่าวถึงการลดอัตราให้แก่เครื่องจักร วัสดุและ

⁴⁸ แหล่งเดิม.

⁴⁹ พระราชกำหนดพิเศษอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 21 เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศไทย เพื่อความพากยุคของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศลดอัตราอากรของใดๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใดๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิเศษอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น ทั้งนี้โดยกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใดๆ ไว้ด้วยก็ได...

อุปกรณ์ที่ประยุกต์พัฒนา หรือที่รักษาสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าเป็นของตามพิกัดประเภทใด⁵⁰ ซึ่งมาตรการส่งเสริมทางด้านภัยอារณ์ยื่อมเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรมที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ ใช้เครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อันจะเป็นการลดของเสียอันตรายด้วยแต่กระบวนการผลิต

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 โดยกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ส่งเสริมให้มีการลงทุนในกิจการที่สำคัญและเป็นประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ กิจการที่ผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ กิจการที่ใช้ทุน แรงงาน หรือบริการ ในอัตราสูง หรือกิจการที่ใช้ผลผลิตทางการเกษตรหรือทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่ากิจการนั้นยังไม่มีในราชอาณาจักร หรือมีแต่ไม่เพียงพอหรือกรรมวิธีผลิตยังไม่ทันสมัย โดยได้ออกประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 1 และ 2/2543 โดยอุดมความในมาตรา 16 วรรคสองของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520⁵¹ เรื่องนโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน ในข้อ 6.4 ได้กำหนดให้กิจการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม เป็นหนึ่งในกิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ซึ่งมาตรการดังกล่าว เป็นมาตรการในการจูงใจให้ผู้ก่อให้เกิดของเสียอันตรายปฏิบัติตาม แต่ยังไม่มีมาตรการบังคับที่จะให้ผู้ก่อให้เกิดของเสียอันตรายจะต้องใช้เทคโนโลยีสะอาด หรือเทคโนโลยีกระบวนการผลิตที่สะอาด อันเป็นการลดความพิษด้วยตัวเอง

3.1.3.2 การนำของเสียอันตรายเวียนมาใช้ใหม่

การนำของเสียกลับมาใช้ใหม่ เป็นการดำเนินการเพื่อลดปริมาณของเสียอันตราย ที่จะเกิดให้น้อยลง อาจกระทำโดยความคุ้มผู้ประกอบการที่ทำการผลิตผลิตภัณฑ์โดยการลดวัตถุดิบ หรือทรัพยากร เลือกประเภทวัตถุดิบ และส่งเสริมให้มีการนำของเสียกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากขึ้น

⁵⁰ วิลาสินี อินทรพรอุดม. (2549). มาตรการทางกฎหมายในการจัดการของเสียอันตรายจากผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์. หน้า 60.

⁵¹ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 16 “กิจการที่คณะกรรมการจะพึงให้การส่งเสริมการลงทุน ได้ ต้องเป็นกิจการที่สำคัญและเป็นประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ กิจการที่ผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ กิจการที่ใช้ทุน แรงงาน หรือบริการในอัตราสูง หรือกิจการที่ใช้ผลผลิตทางการเกษตรหรือทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่ากิจการนั้นยังไม่มีในราชอาณาจักร หรือมีแต่ไม่เพียงพอหรือกรรมวิธีผลิตยังไม่ทันสมัย

ให้คณะกรรมการประกาศกำหนดประเภทและขนาดของกิจการที่จะให้การส่งเสริมการลงทุน โดยจะกำหนดเงื่อนไขในการให้การส่งเสริม ไว้ด้วยก็ได้ และจะแก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกเงื่อนไขดังกล่าวในเวลาได้”

ซึ่งรัฐวิธีมีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องการนำของเสียกลับมาใช้ใหม่ไม่ว่าจะเป็นกิจการที่นำของเสียมาทำเป็นวัตถุคิบ หรือใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ รวมทั้งการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องจัดซื้อผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนประกอบจากวัสดุประรูปกลับมาใช้ใหม่และวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีระเบียบหรือกฎหมายดังกล่าวออกมารองรับ⁵²

กฎกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับที่ 15 พ.ศ. 2544 ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติ โรงงาน พ.ศ. 2535 กำหนดให้โรงงานประกอบกิจการเกี่ยวกับการคัดแยก หรือฝังกลบสิ่งปฏิกูล หรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วที่มีลักษณะ และคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ. 2535⁵³ และโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับนำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ไม่ใช้แล้วหรือของเสียจากโรงงานมาผลิตเป็นวัตถุคิบหรือผลิตภัณฑ์ใหม่โดยผ่านกรรมวิธี การผลิตทางอุตสาหกรรมเป็นโรงงานจำพวกที่ 3 ลำดับที่ 105 และ 106 ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวง

ตามพระราชบัญญัติ โรงงาน พ.ศ. 2535 มาตรา 7(3) นี้ ได้กำหนดให้โรงงานจำพวกที่ 3 ดังกล่าว ได้แก่ โรงงานประเภท ชนิดและขนาดที่การตั้ง โรงงานจะต้องได้รับใบอนุญาต ก่อนจึงจะดำเนินการได้ และเพื่อประโยชน์ในการควบคุมการประกอบกิจการ โรงงานให้รัฐมนตรีมีอำนาจขอออกกฎกระทรวงให้ต้องปฏิบัติตาม ซึ่งจะสามารถกำหนดลักษณะ ประเภท หรือชนิด เครื่องจักร เครื่องมืออุปกรณ์หรือสิ่งที่ต้องนำมาใช้ในการประกอบกิจการ โรงงาน ตามมาตรา 8(2)

ปัจจุบันการจัดการของเสียขั้นตราชากແหลงชุมชนที่เป็นรูปธรรม มีเพียง กรุงเทพมหานครเท่านั้น โดยได้จัดภาคบุนเดส์รองรับและกำหนดควันเก็บขยะมูลฝอยดังกล่าว โดยตรง จึงต้องดำเนินการเช่นเดียวกับขยะมูลฝอยชุมชนทั่วไป ส่วนการนำมูลฝอยอันตราย

⁵² กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (ม.ป.ป.). รายงานหลักการจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินงานตามแผนแม่บทขยะมูลฝอยแห่งชาติ. หน้า 3-18.

⁵³ กฎกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2535 นี้ใช้เพื่อควบคุมการประกอบกิจการ โรงงานและการนำมูลฝอยกำจัดของเสีย ซึ่งมีสาระสำคัญในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ

1. ที่ตั้งสภาพแวดล้อม ลักษณะอาคารและลักษณะภายในของโรงงาน
2. เครื่องจักร เครื่องมืออุปกรณ์หรือสิ่งที่นำมาใช้ในโรงงาน
3. คุณภาพประจำโรงงาน
4. การควบคุมการปล่อยของเสีย มลพิษ หรือสิ่งใดๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
5. ความปลอดภัยในการทำงาน

หมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่นั้นยังไม่แพร่หลาย เนื่องจากขาดแคลนเทคโนโลยีหรือเทคโนโลยีดังกล่าว มีราคาแพง อีกทั้งขาดการสนับสนุนจากภาครัฐบาลอีกด้วย⁵⁴

มาตรการในการนำของเสียอันตรายเวียนกลับมาใช้ใหม่นี้ เป็นไปตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 20(3) โดยในปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้อาศัยอำนาจตามกฎหมายดังกล่าว ออกข้อกำหนดกรุงเทพมหานคร เรื่อง วิธีการเก็บขยะ และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย หรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใดๆ ปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ ตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ และตามมาตรา 20(6) ให้กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ ซึ่งจะเห็นได้ว่า มาตรา 20(3) ข้างต้นนี้มิได้กล่าวถึงอำนาจกรุงเทพมหานครในการออกข้อกำหนดในการหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ไว้อย่างชัดเจน

นอกจากนี้ ข้อบังคับกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยหลักเกณฑ์การจัดการมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลของอาคารสถานที่ และสถานบริการสาธารณสุข พ.ศ. 2545 ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2538 ประกอบกับข้อ 7 และ 14 แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย พ.ศ. 2544 กำหนดว่าเมื่อผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครประกาศกำหนดพื้นที่สำหรับอาคารหรือสถานที่ประเภทใดหรือทุกประเภทที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ต้องแยกมูลฝอยแล้ว ในการกำหนดให้มูลฝอยตั้งกล่าวกรุงเทพมหานครอาจกำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครอง หรือสถานที่ ดำเนินการแยกมูลฝอยออกเป็นมูลฝอยที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้⁵⁵

ตามข้อบังคับกรุงเทพมหานคร ข้อ 6 ได้กล่าวถึง มูลฝอยที่ต้องนำมาหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ โดยให้อำนาจผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครออกประกาศกำหนดบริเวณพื้นที่ดําหรับอาคารหรือสถานที่ประเภทใด หรือทุกประเภทที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ ต้องแยกมูลฝอยออกเป็นมูลฝอยที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้⁵⁶ ก่อนที่เจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานครหรือเอกชนผู้ได้รับอนุญาตมาดำเนินการเก็บ ขน แต่อํ่าง ไรก็ตาม ไม่มีกฎหมายบัญญัติให้มีการนำมูลฝอยมาหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ย่างชัดเจนแต่อย่างใด

⁵⁴ สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. รายงานหลักการและเหตุผลโครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการขยะมูลฝอยชุมชนและขยะมูลฝอยอันตรายชุมชนระดับประเทศ. หน้า 2-11.

⁵⁵ กฎหมายอ่อนนະชาติ. (2549). มาตรการทางกฎหมายในการจัดการมูลฝอยในเขตกรุงเทพมหานคร. หน้า 62.

⁵⁶ แหล่งเดิม.

3.1.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและการจัดการสาธารณนต์

3.1.4.1 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษ

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษ มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริมนรุ้วักษ์ และพื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การจัดการการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนและการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม⁵⁷ และอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมและจัดการมลพิษจากเชื้อมูลฝอยอันตรายและของเสียอันตรายจากชุมชน โดยได้มีการแต่งตั้ง “คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ”⁵⁸ และ “คณะกรรมการควบคุมมลพิษ”⁵⁹ ขึ้น ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำหนดมาตรการวิจัย ประสานงาน ให้ความรู้ และความสัมพันธ์กับชุมชน และในปี พ.ศ. 2546 คณะกรรมการมีมติในการประชุมเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2546 มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานหลักในการจัดทำแผนการจัดการมูลฝอยแห่งชาติ ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มอบหมายให้กรมควบคุมมลพิษเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผน ซึ่งกรมควบคุมมลพิษได้เสนอแผนดังกล่าวให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2546⁶⁰ ซึ่งกรมควบคุมมลพิษได้ทำการยกร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดการของเสียอันตรายจากผลิตภัณฑ์ที่ใช้แล้ว พ.ศ. ... รวมทั้งได้มีการดำเนินการศึกษาจัดตั้งศูนย์กำจัดของเสียอันตรายจากชุมชน และคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการกำจัดของเสียจากชุมชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคกลาง ผ่าน 18 จังหวัด⁶¹

⁵⁷ พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มาตรา 22 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ประจำ ณ วันที่ 2 ตุลาคม 2545

⁵⁸ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 12

⁵⁹ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 52

⁶⁰ กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. รายงานหลักการจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินงานตามแผนแม่บทยามมูลฝอยแห่งชาติ. หน้า 1-1.

⁶¹ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2547). รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม. หน้า 99.

3.1.4.2 กระทรวงสาธารณสุข

กระทรวงสาธารณสุข มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างเสริมสุขภาพอนามัย การป้องกัน ควบคุม และรักษาโรคภัย การพื้นฟูสมรรถภาพของประชาชน และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงสาธารณสุขหรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงสาธารณสุข⁶² ดังนั้น จึงมีหน้าที่ในการจัดการของเสียทั่วไป ของเสียอันตราย และของเสียติดเชื้อ จากแหล่งชุมชน โดยมีกรมอนามัยเป็นส่วนราชการหนึ่งของกระทรวงสาธารณสุข⁶³ ซึ่งมีภารกิจหลักเกี่ยวกับการส่งเสริมให้ประชาชนมีสุขภาพดี รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการศึกษา วิจัย พัฒนาและถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยี ด้านการสร้างเสริมคุณภาพและการจัดการสุภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการมีสุขภาพดี การกำหนดและพัฒนาคุณภาพมาตรฐานการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพ การส่งเสริมสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน มีส่วนร่วมในการสร้างเสริมสุขภาพและการจัดการสุภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ และปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะกรรมการรัฐมนตรีมอบหมาย⁶⁴

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 9⁶⁵ ได้กำหนดให้อธิบดีกรมอนามัยเป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการสาธารณสุข และให้คณะกรรมการสาธารณสุขมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแล ให้คำปรึกษาแนะนำแก่ราชการส่วนท้องถิ่น เจ้าพนักงานท้องถิ่น และเจ้าพนักงานสาธารณสุข เพื่อให้มีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 รวมทั้งมีบทบาทหน้าที่ในการเสนอแนะความเห็นต่อรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ ปัจจุบัน ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เพื่อการออก

⁶² พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มาตรา 42 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ประกาณ วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2545

⁶³ พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มาตรา 43 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ประกาณ วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2545

⁶⁴ กฎหมายเบ่งส่วนราชการกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2545

⁶⁵ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 9 ให้มีคณะกรรมการคณะกรรมการอนามัย ที่มีอำนาจหน้าที่เรียกว่า “คณะกรรมการสาธารณสุข” ประกอบด้วยปลัดกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมการแพทย์ อธิบดีกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ อธิบดีกรมควบคุมโรคติดต่อ เลขาธิการคณะกรรมการอาหารและยา อธิบดีกรมการปศุสัตว์ อธิบดีกรมตำรวจน้ำ อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม อธิบดีกรมวิชาการเกษตร เลขาธิการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปลัดกรุงเทพมหานคร และผู้ทรงคุณวุฒิ อิอกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถทางวิชาชีพ สถาบันการศึกษา หรือประสบการณ์ในการสาธารณสุข เป็นกรรมการและอธิบดีกรมอนามัยเป็นกรรมการและเลขานุการ

กฎกระทรวง ประกาศกระทรวงเกี่ยวกับหลักเกณฑ์มาตรฐานทางด้านสาธารณสุขสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการกำหนดนโยบาย แผนงาน มาตรการด้านสาธารณสุข และการอนุมัติให้ท้องถิ่นใช้ ข้อกำหนดท้องถิ่น ที่ขัดแย้งกับกฎกระทรวงได้ ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535⁶⁶

3.1.4.3 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น⁶⁷ เป็นหน่วยงานหลักที่ต้องรับผิดชอบการจัดการ ขยะมูลฝอยอันตรายชุมชน โดยเริ่มตั้งแต่การคัดแยกที่แหล่งกำเนิด การเก็บรวบรวม และการขนส่ง แต่ปัญหาหลักที่พบคือหน่วยงานเหล่านี้ยังขาดความรู้ความเข้าใจ รวมถึงขาดเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่จำเป็นต้องใช้ในการจัดการดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาในการบริหารจัดการไม่ถูกต้อง เช่น ขยะมูลฝอยอันตรายยังถูกเก็บรวบรวมไปกับขยะมูลฝอยชุมชนทั่วไป อีกทั้งยังไม่มีศูนย์จัดการขยะมูลฝอย อันตรายชุมชนที่ถูกต้องทำให้ต้องดำเนินการนำบดและกำจัดร่วมกับขยะมูลฝอยชุมชนทั่วไป⁶⁸

⁶⁶ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 10 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในการกำหนดนโยบาย แผนงานและมาตรการเกี่ยวกับการ สาธารณสุข และพิจารณาให้ความเห็นในเรื่องใดๆ เกี่ยวกับการสาธารณสุขตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย
- (2) ศึกษา วิเคราะห์และให้ความเห็นต่อรัฐมนตรีในการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และ คำสั่งเกี่ยวกับการสาธารณสุข
- (3) ให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง และต่อราชการส่วนท้องถิ่นในการออก ข้อกำหนดของท้องถิ่น

- (4) ให้คำปรึกษาแนะนำแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
- (5) กำหนดโครงการและประสานงานระหว่างส่วนราชการและราชการส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อ ดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้
- (6) ควบคุม สอดส่องการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการที่มีอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติการตาม กฎหมายเกี่ยวกับการสาธารณสุขเพื่อรายงานต่อรัฐมนตรี
- (7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด ไว้ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ

⁶⁷ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นหน่วยงานระดับท้องถิ่น ซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งหน่วยงานของตนเอง ได้แก่ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น ท้องถิ่นที่ไม่เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจและหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อมขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น และประเภทรายได้ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการ กระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

⁶⁸ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม. (ม.ป.ป.) รายงานหลักการและเหตุผลของการศึกษาการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการ ขยะมูลฝอยชุมชนและขยะมูลฝอยอันตรายชุมชนระดับประเทศ. หน้า 2-11.

การจัดการขยะมูลฝอยอันตรายชุมชนของกรุงเทพมหานคร ได้จัดภาระพิเศษ รองรับและกำหนดค่าวันเก็บขยะมูลฝอยอันตรายชุมชน โดยเฉพาะ แต่เนื่องจากการที่ไม่มีสถานที่ กำจัดขยะมูลฝอยดังกล่าว โดยตรง จึงต้องดำเนินการ เช่นเดียวกับขยะมูลฝอยชุมชนทั่วไป ส่วนการ นำขยะมูลฝอยอันตรายกลับมาใช้ประโยชน์นั้นยังไม่แพร่หลาย เนื่องจากขาดแคลนเทคโนโลยีหรือ เทคโนโลยีดังกล่าวมีราคาแพง อีกทั้งยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐบาลอีกด้วย⁶⁹

องค์กรส่วนบุคคลองมีหน้าที่ในการจัดการของเสียอันตรายที่เป็นรูปธรรมมีพิยงที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น โดยใน ส่วนกรุงเทพมหานคร ของเสียอันตรายจากชุมชนจะถูกเก็บรวบรวมไว้ที่สถานที่ขันถ่ายยะทั้ง 3 แห่ง ของกรุงเทพมหานคร ก่อนจะถูกส่งไปกำจัดด้วยวิธีปรับเปลี่ยนและฟังกลบในหลุมฟังกลบ ภาคของเสียอันตรายของบริษัทบริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จำกัด (มหาชน) หรือ ที่เรียกว่า “ Jen Gö” ส่วนเทศบาลอื่นๆ ยังไม่มีการจัดการ ในเรื่องนี้อย่างจริงจัง คือยังไม่ได้มี มาตรการชัดเจนในการบังคับให้แยกทิ้งของเสียอันตรายในชุมชน ออกจากของเสียหรือขยะทั่วไป ทำให้ของเสียอันตรายเหล่านี้มีการปนเปื้อนสู่สิ่งแวดล้อมอย่างมาก⁷⁰

3.1.5 มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษ

มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้ที่ทำการฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวกับการขัดการซาก รถyn ต์ มิไทยทางอาญาอันได้แก่ โทษปรับและจำคุก

มาตรการต่างๆ เหล่านี้เป็นมาตรการที่เมื่อมีความเสียหายได้เกิดขึ้นแล้วจะชดใช้เยียวยา ความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายอย่างไรเพื่อให้เกิดความยุติธรรมและเพียงพอ กับความเสียหายที่เกิดขึ้น

กฎหมายต่างๆ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 73/1 ผู้ใด ฝ่าฝืนข้อกำหนดของท้องถิ่นซึ่งออกตามความในมาตรา 20⁷¹ (1) (2) (3) หรือ (6) ในกรณีเกี่ยวกับมูล

⁶⁹ แหล่งเดิม.

⁷⁰ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม. (2547). รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม. หน้า 99.

⁷¹ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและ การจัดระเบียบในการเก็บ ขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนด ท้องถิ่นดังต่อไปนี้

(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำใหม่ขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยนอกจากในที่ ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้

(2) กำหนดให้มีที่ร่องรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน

(3) กำหนดวิธีการเก็บ ขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เข้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือสถานที่ใดๆ ปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้นๆ

ฝอยที่เป็นอันตรายจากชุมชน ต้องระวังไทยปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และมาตรา 73/2 ผู้รับอนุญาต ผู้ได้ฝ่าฝืนข้อกำหนดของท้องถิ่นซึ่งออกตามความในมาตรา 20 (5) (มาตรา 20 (5) กำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยเพื่อให้ผู้รับ ใบอนุญาตตามมาตรา 19⁷² ปฏิบัติ...) ในกรณีเกี่ยวกับมูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายจากชุมชนต้อง ระวังไทยจำกัดไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

พระราชบัญญัติรักษาระบัคความสะอาดและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 56 ผู้ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 18 ต้องระวังไทยปรับไม่เกินห้าพันบาท จะเห็นมาตรา 18 นั้น เมื่อผู้กระทำผิดทิ้ง วาง หรือกองซากyanยนต์บนถนนหรือสถานสาธารณะ ก็จะมีไทยปรับไม่เกินห้าพันบาท

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ออกกฎหมายระดับประเทศโดยอาศัยมาตรา 8 มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานในการควบคุม การดำเนินกิจการของโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะมาตรฐานและวิธีการควบคุมการกำจัดของ เสียงลดพิษหรือสารปนเปื้อนซึ่งเกิดจากกิจการของโรงงานที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยออก กฎหมายระดับที่ 3 พ.ศ. 2535 กำหนดให้โรงงานที่มีผลกระทบรุนแรงต่อสิ่งแวดล้อมตามที่ รัฐมนตรีกำหนด ต้องจัดทำรายงานการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบป้องกันสิ่งแวดล้อมตามที่ เป็นพิษ การวิเคราะห์ปริมาณสารมลพิษในระบบป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นพิษและการตรวจสอบ สภาพสิ่งแวดล้อม ผู้ที่ทำการฝ่าฝืนจะถูกปรับไม่เกิน 100,000 บาท

3.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการชารณณ์ของต่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าทั่วโลกต่างประจักษ์ถึงความสำคัญของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และการป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการผลิต การใช้และการทำลายสิ่นค้าอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่นค้าประเภทyanยนต์ โดยประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศต่างพยายามกันออกกฎหมายในด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อควบคุม การใช้สารอันตรายบางชนิดในyanยนต์ และกำหนดให้มี การรับผิดชอบและการบริหารจัดการ ซากสิ่นค้าที่หมดอายุมากขึ้นเรื่อยๆ

(4) ...

(5) ...

(6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อกู้ต้องด้วยสุขลักษณะ

⁷² พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ได้ดำเนินกิจการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูล หรือมูลฝอย โดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโภชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่านบริการ เว้นแต่ จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น

3.2.1 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการราชการภูมิที่ในระบบกฎหมายไทยลักษณะอักขระ (Civil Law)

จะเห็นว่าด้วยยานยนต์ที่หมวดอายุของสหภาพยุโรป ที่ได้มีผลบังใช้ครอบทุกรายการ ระบุยานยนต์ที่หมวดอายุรวมถึงมาตรการใหม่ๆ ที่สหภาพยุโรปพยายามนำเสนอมาใช้ ถือเป็น แม่แบบของการออกกฎหมายสินค้ารักษ์สิ่งแวดล้อมในประเทศอื่นๆ ทั่วโลก เช่น ในประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ เป็นต้น ซึ่งประเทศเหล่านี้ได้ให้ความสำคัญต่อการจัดการราชการภูมิที่โดยการออกระเบียบและกฎหมายมาใช้บังคับในการจัดการราชการภูมิที่

3.2.1.1 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการราชการภูมิที่สหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปหรือประชาชนได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2501 โดยการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเดียวกัน 6 ประเทศ เริ่มจากการร่วมมือทางเศรษฐกิจ เพื่อยกระดับ ความเป็นอยู่ของประชาชนภายในกลุ่มให้ดีขึ้น ปัจจุบันมีสมาชิก 25 ประเทศ ประกอบด้วย เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ ลักเซมเบอร์ก ฝรั่งเศส เยอรมนี อิตาลี สาธารณรัฐเชก เอสโตเนีย ชั้นการี แลทเวีย ลิทัวเนีย มอลตา โปแลนด์ สาธารณรัฐสโล伐เกีย และสโลวาเกีย การรวมกลุ่ม ทำให้ สหภาพยุโรปทั้ง 25 ประเทศคล้ายเป็นตลาดเดียวสามารถเคลื่อนย้ายประชากรสินค้า บริการและ เงินทุนระหว่างประเทศสมาชิก ได้อย่างเสรี มีการปรับปรุงประสานกฎหมาย ระบุยน ข้อบังคับ และ โกรงสร้างภาษี ให้สอดคล้องกัน และมีการใช้เงินตราสกุลเดียวกัน (ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปที่ ใช้เงินสกุลยูโร ได้แก่ เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ ลักเซมเบอร์ก ฝรั่งเศส เยอรมนี อิตาลี ไอร์แลนด์ กรีซ สเปน โปรตุเกส ออสเตรีย และฟินแลนด์⁷³)

กลุ่มประเทศในยุโรปถือเป็นตลาดสินค้าที่ใหญ่และสำคัญแห่งหนึ่งของโลก และ ในปัจจุบันกลุ่มประเทศในยุโรป ได้มีการดำเนินถึงสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ซึ่งประเทศในกลุ่มนี้เป็น ประเทศที่มีขนาดเล็กทำให้มีพื้นที่ไม่มากในการรองรับของเสีย อีกทั้งพบว่า ปริมาณของเสียที่ เพิ่มขึ้นมีสัดส่วนมากกว่าการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยในปี ก.ศ. 1995 – ก.ศ. 2000 ยุโรปมีการ เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 10 แต่มีของเสียเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 15 โดยที่ร้อยละ 20 ของของเสีย เป็นของเสียที่ถูกนำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ บรรจุภัณฑ์ ชาติผลิตภัณฑ์ และสินค้าที่ใช้ อุปกรณ์บริโภค ด้วยเหตุนี้กลุ่มประเทศในยุโรปจึงกำหนดกฎหมายเบียบเกี่ยวข้องกับการจัดการของ เสียและชาติผลิตภัณฑ์ขึ้นหลายประการที่ประกาศใช้แล้ว⁷⁴ เช่น

⁷³ รายงานภาพรวมนโยบายการค้าของสหภาพยุโรป. หน้า 1.

⁷⁴ ข้อมูลมาตรฐาน ELV ในประเทศต่างๆ. สืบค้นเมื่อ 18 มีนาคม 2553, จาก

Directive on End of Life Vehicles (ELV) ว่าด้วยเรื่องยานยนต์ที่หมดอายุหรือ
ชาภผลิตภัณฑ์ยานยนต์

Directive on Packaging and Packaging Waste ว่าด้วยเรื่อง บรรจุภัณฑ์และชาภ
บรรจุภัณฑ์

Directive on Waste Electrical and Electronic Equipment (WEEE) ว่าด้วยเรื่อง
ชาภสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

สภาพยุโรปมีขยะจากยานยนต์ที่หมดอายุปีละกว่า 9 ล้านตัน ก่อให้เกิดปัญหา
สิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องมีมาตรการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยกว่าร้อยละ 90 ของชิ้นส่วนและวัสดุใน
ขยะยานยนต์ที่ถูกนำมารีไซเคิลกลับมาใช้ประโยชน์ได้อ่ายไม่ถูกต้อง ทำให้เกิดการจะนำวัสดุกลับคืนจาก
ขยะในสัดส่วนที่สูงระดับนี้ได้โดยไม่ก่อภาระให้กับสิ่งแวดล้อมและสังคม จำเป็นต้องมีมาตรการ
ทางบริหารมาระดับสูงให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีในพิษทางที่เหมาะสม และกำหนดกลไกที่เอื้อต่อ
การบริหารจัดการชาภอย่างคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยในวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000)
สภาพยุโรปได้ประกาศใช้ระเบียบเรื่อง “ยานยนต์ที่หมดอายุ” (End of life Vehicles Directive)
หรือ ระเบียบ ELV และมีผลบังคับใช้ไปแล้วตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 (ค.ศ. 2003) เพื่อลด
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อยานยนต์หมดอายุการใช้งาน และให้ผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบที่จะจัดให้
มีระบบเก็บคืนชาภกรณ์ของตนเอง โดยไม่ให้เป็นภาระแก่ผู้บริโภคและห้องถัง โดยบังคับให้มี
การนำบัดชาภกรณ์ที่หมดอายุกลับมาใช้ประโยชน์ให้ได้ตามสัดส่วนที่กำหนด และเพื่อพัฒนาสมรรถนะทางสิ่งแวดล้อมในทุกธุรกิจในวัฎจักรชีวิตของยานยนต์
โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้นำบัดชาภกรณ์⁷⁵

ระเบียบ ELV ใช้หลักการผู้ผลิตต้องเป็นผู้รับผิดชอบ โดยภาพรวมแล้วระเบียบ
ELV ส่งผลต่อผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ใน 3 เรื่องใหญ่ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการจัดการชาภ ผู้ผลิต⁷⁶ ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย “ส่วนใหญ่”
ในการเก็บคืนชาภกรณ์ที่นำเข้าตลาดก่อน กรกฎาคม 2545 และภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดสำหรับ

⁷⁵ ระเบียบ 2000/53/EC ของสภายุโรปและของคณะกรรมการตุรุป มาตรา 1 วัตถุประสงค์ (Objectives) ระเบียบนี้มีจุดมุ่งหมายสำคัญเพื่อป้องกันของเสียจากยานยนต์ และเพื่อการใช้ช้า การรีไซเคิล และการดึงกลับชาภกรณ์และชิ้นส่วนในรูปแบบอื่นๆ เพื่อลดการทิ้งของเสียรวมถึงเพื่อปรับปรุงสมรรถนะด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ปฏิบัติทุกส่วนที่เกี่ยวข้องในวัฏจักรชีวิต (life cycle) ของยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ปฏิบัติที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการนำบัดชาภของเสียยานยนต์

⁷⁶ ระเบียบ 2000/53/EC ของสภายุโรปและของคณะกรรมการตุรุป เรื่องยานยนต์ที่หมดอายุ มาตรา 2 “ผู้ผลิต” (Producer) หมายถึง ผู้ผลิตยานยนต์หรือผู้นำเข้าอาชีพที่นำยานยนต์เข้าไปในประเทศไทย

ชาภยานยนต์ที่เกิดหลังปี พ.ศ. 2550 ไม่ว่ายานยนต์จะผ่านการบริการ/การซ่อม การตกแต่งเพิ่มเติม หรือมีการเปลี่ยนชิ้นส่วน/อะไหล่ในระหว่างการใช้งานมาอย่างไรก็ตาม

2. เป้าหมายการรีไซเคิล ระเบียบ ELV ตั้งเป้าหมายการดึงทรัพยากรกลับคืนและ การรีไซเคิลดังนี้

- สัดส่วนการใช้ช้ำ/การดึงทรัพยากรคืน ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 85 โดยน้ำหนัก และการใช้ช้ำ/การรีไซเคิลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 โดยน้ำหนัก ภายในปี 2005

- สัดส่วนการใช้ช้ำ/การดึงทรัพยากรคืน ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 95 โดยน้ำหนัก และการใช้ช้ำ/การรีไซเคิลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85 โดยน้ำหนัก ภายในปี 2015

3. การห้ามใช้โลหะหนัก 4 ชนิด ยานยนต์และอะไหล่สำหรับยานยนต์ที่ นำเข้าตลาดหลัง 1 กรกฎาคม 2546 ต้องปราศจาก ตะกั่ว (Pb) ปรอท (Hg) แ砧เมียม (Cd) และ โกรเมียมເສກະຫວາເລນ໌ (Cr-VI) ไม่ว่าจะอยู่ในรูปใด ยกเว้นการใช้งานเฉพาะบางอย่างที่ระบุให้เป็น ข้อยกเว้น

อนึ่ง ระเบียบ ELV ใช้เงื่อนไขตามมาตรา 175 ของสนธิสัญญาจัดตั้งสหภาพ ยุโรป ซึ่งให้อำนาจประเทศสมาชิกดำเนินการเพื่อออกกฎหมายในประเทศเองโดยประเทศสมาชิก สามารถออกข้อบังคับในประเทศที่เข้มงวดกว่าที่กำหนดในระเบียบ ELV ได้แต่ต้องไม่ก่อให้เกิด อุปสรรคต่อการค้าเสรีทั่วสหภาพ⁷⁷

1) ความหมายของชาภยานยนต์

ซึ่งระเบียบ ELV นี้ เป็นระเบียบว่าด้วยยานยนต์ที่หมดอายุ เป็นระเบียบ ออกแบบการชาภยานยนต์โดยทั่วไป จึงต้องศึกษาความหมายของชาภยานยนต์ตามระเบียบ ดังกล่าว มาตรา 2 ของระเบียบ ELV นี้ ได้ให้คำจำกัดความ (Definitions) ไว้ดังนี้

ยานยนต์ (Vehicle) หมายถึง ยานยนต์ใดๆ ที่อยู่ในกลุ่ม M1 หรือ N1 ตามที่ ระบุในเอกสารแนบ II A ของระเบียบ 70/156/EC และยานยนต์ 3 ล้อตามที่ระบุในระเบียบ 92/61/EEC แต่ไม่รวมจักรยาน 3 ล้อเครื่อง

ชาภยานยนต์ (End of life vehicle) หมายถึง ยานยนต์ที่เป็นของเสียตาม ความหมายของมาตรา 1 (a) ในระเบียบ 75/442/EEC

ซึ่งจะเห็นว่าประเภทยานยนต์ที่ระเบียบ ELV ครอบคลุม

ระเบียบ ELV ครอบคลุมเฉพาะรถใหม่และรถที่หมดอายุ ซึ่งรวมถึงชิ้นส่วน และวัสดุที่ใช้ในรถที่ถูกควบคุม ได้แก่

⁷⁷ นุ Jurin Thor รามัญกุล. ระเบียบ ELV. หน้า 4. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2553, จาก

(1) รถในพิกัด M1 รถยกตั้งส่วนบุคคลตั้งแต่ 4 ล้อขึ้นไป มีที่นั่งไม่เกิน 8 ที่นั่ง (ไม่รวมที่นั่งคนขับ)

(2) รถในพิกัด N1 รถชนต์ตั้งแต่ 4 ล้อขึ้นไป ใช้สำหรับบรรทุกที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน

(3) ຮອຍນີ້ສາມລູ້ ແຕ່ໄມ່ຮ່ວມຈັກຍານຍິນນີ້ສາມລູ້ (ກວບຄຸມເນັພະກາເກີບຮ່ວມຮ່ວມ ແລະການນຳບັດໜັກ)

(4) รถใช้ในการพิเศษ เช่น รถค่าวาาน และรถพยาบาล เป็นต้น
(ไม่ควบคุมในเรื่องการรีไซเคิล)

ระเบียบ ELV ไม่ควบคุมรถโดยสาร ซึ่งมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ หรือรถที่มีค่าต่อองค์กรสะสม หรือสำหรับพิธีภัยที่

ระเบียบ ELV ครอบคลุมยานยนต์และซากยานยนต์รวมถึงส่วนประกอบและวัสดุสำหรับยานยนต์ ใช้ได้ไม่ว่ายานยนต์จะถูกบริการหรือซ่อมแซมอย่างไรในระหว่างใช้งาน และไม่ว่ายานยนต์นั้นจะมีส่วนประกอบที่ใส่ให้โดยผู้ผลิตหรือไม่ หรือมีส่วนประกอบอื่นที่ติดอยู่ในรูปของไอล์ฟรีชินส่วนทดแทน (มาตรา 3)

คำจำกัดความของยานยนต์ที่หมดอายุ ELV คือระเบียบยานยนต์ที่หมดอายุ เป็นระเบียบสหภาพยูโรปเพื่อลดของเสียจากยานยนต์ โดยแบ่งคับให้มีการนำบัคชากรายนต์ต่ออย่างถูกวิธี และให้นำชิ้นส่วน/วัสดุกลับมาใช้ประโยชน์ให้ได้ตามสัดส่วนที่กำหนดและเพื่อพัฒนาสมรรถนะทางลิ่งแวดล้อมในทุกธุรกิจในวัฏจักรยานยนต์โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้นำบัคชากรายนต์

2) มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและลดการเกิดของเสียอันตรายของชาgar
รถบินต์

ตามระเบียบ ELV มีข้อกำหนดหลัก 6 ข้อ ได้แก่ การป้องกันการก่อของเสีย การเก็บคืนชากรถยนต์ การนำบัดชาก เป้าหมายการใช้ซ้ำและการดึงทรัพยากรกลับ (Reuse and Recovery) การทำเครื่องหมายและสัญลักษณ์บนชิ้นส่วน การให้ข้อมูล และการรายงาน

2.1) มาตรการป้องกัน⁷⁸ การก่อของเสีย (Waste Prevention) ระเบียบ ELV กำหนดว่า

⁷⁸ ระเบียบ 200/53/EC ของสภាឦุโรปและของคณะกรรมการตีบัญญัติเรื่องยานยนต์ที่หมวดอาชญากรรม มาตรา 2 “การป้องกัน” (Prevention) หมายถึง มาตรการที่มุ่งหวังเพื่อลดปริมาณและความเสี่ยงหายต่ออัคคีภัยจากวัสดุ วัตถุ และซาก จำกันยนต์

(1) ผู้ผลิตต้องจำกัดการใช้สารอันตรายในยานยนต์ใหม่ เพื่อลดการปล่อยสารพิษลงสู่สิ่งแวดล้อม ช่วยให้รีไซเคิลชิ้นส่วนและวัสดุได้สะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น และลดความจำเป็นในการทิ้งของเสียอันตราย

(2) ผู้ผลิตต้องพิจารณาการออกแบบและผลิตยานยนต์ใหม่ที่เอื้อต่อการแยกชิ้นส่วน การใช้ช้า การดึงทรัพยากรถลับ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการรีไซเคิลยานยนต์และชิ้นส่วนรวมถึงวัสดุจากซากยานยนต์

(3) ผู้ผลิตต้องพิจารณาการออกแบบและการเพิ่มปริมาณการใช้วัสดุรีไซเคิลในยานยนต์ และสินค้าอื่นเพื่อสร้างตลาดให้กับธุรกิจการรีไซเคิล

(4) ยานยนต์และอะไหล่สำหรับยานยนต์ที่นำเข้าตลาดหลังวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 (ค.ศ.2003) ต้องปราศจากตะกั่ว (Pb) ปรอท (Hg) แคดเมียม (Cd) และโครเมียมเชิงๆาเวนซ์ (Dr) ไม่ว่าจะอยู่ในรูปใด ยกเว้นการใช้งานเฉพาะอย่างที่ระบุให้เป็นข้อยกเว้น ระเบียบ COM 2002/525/EC แก้ไขเพิ่มเติมเอกสารแนบ II ของระเบียบ ELV กำหนดหลักเกณฑ์ดังนี้

- ยอมให้มี ตะกั่ว โครเมียมเชิงๆาเวนซ์ และปรอท ปนเปื้อนได้ไม่เกิน 0.1% (1000ppm) โดยนำหนักวัสดุเนื้อดียะกัน⁷⁹ (Homogeneous materials) และยอมให้มี แคดเมียม ได้ไม่เกิน 0.01% (100ppm) โดยนำหนักวัสดุเนื้อดียะกัน โดยที่สารเหล่านี้ไม่ได้ถูกนำใส่โดยเจตนา⁸⁰

- ยอมรับค่าความเข้มข้นตะกั่วในอัลูมิเนียมที่มีอยู่โดยไม่เจตนา สูงสุด 0.4% โดยนำหนัก จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2550 (2007)
- ยอมรับค่าความเข้มข้นตะกั่วในทองแดงที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสารเสียดทาน (Friction materials) ในผ้าเบรก (Brake linings) ที่มีอยู่โดยไม่เจตนา สูงสุด 0.4% โดยนำหนัก จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2550 (2007)

⁷⁹ “วัสดุเนื้อดียะกัน” (Homogeneous material) ตามความหมายของระเบียบ ELV หมายถึง วัสดุที่ไม่สามารถแยกให้เป็นวัสดุชนิดย่อยได้อีกโดยวิธีกล (‘a material that cannot be mechanically broken down into different materials’)

“เนื้อดียะกัน” (Homogeneous) หมายถึง มีส่วนผสมที่สม่ำเสมอและเหมือนกันทั่วทั้งชิ้น (of uniform composition throughout)

⁸⁰ “ใส่โดยเจตนา” (Intentionally introduced) หมายถึง จงใจใช้เป็นส่วนผสมของวัสดุหรือชิ้นส่วนโดยที่ต้องการให้มีสารเหล่านี้อยู่ในผลิตภัณฑ์ขึ้นสุดท้ายเพื่อให้เกิดลักษณะ รูปลักษณ์ หรือคุณภาพที่เฉพาะเจาะจงการใช้วัสดุรีไซเคิล เป็นวัตถุคิบ (Feedstock) สำหรับผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ โดยบางส่วนของวัสดุรีไซเคิลนี้อาจมีโลหะหนักที่ถูกควบคุมประปนอยู่ ไม่ถือเป็นการใส่โดยเจตนา

- ขอมให้มีการใช้ชิ้นส่วนของยานยนต์ที่มีอยู่ในตลาดอยู่แล้ว ณ วัน หมวดเขตการยกเว้นโดยไม่มีข้อจำกัด (เนื่องจากมาตราการ 4(2) (a) ไม่ครอบคลุมประเด็นนี้)

- ชิ้นส่วนใหม่ที่มีจุดประสงค์เพื่อซ่อม⁸¹ ชิ้นส่วนของยานยนต์ที่ได้รับ การยกเว้นตามที่กำหนดในมาตรา 4(2) (a) ได้รับการยกเว้นเดียวกัน จนถึง วันที่ 1 กรกฎาคม 2550 (2007) (หมายเหตุ มาตรา 4(2) (a) คือ ประเทศไทยต้องดำเนินการเพื่อให้มั่นใจได้ว่า วัสดุ และส่วนประกอบของยานยนต์ที่นำเข้าตลาดหลังวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 (2003) ปราศจาก ตะกั่ว ปรอท แคลดเมียม หรือโกรเมียมເສກະຫວາດນซ์ เว้นแต่เฉพาะกรณีที่ได้รับการยกเว้นตาม รายการในเอกสารแนบ II ภายใต้เงื่อนไขที่ระบุ)

2.2) กลไกการเก็บคืนชากรถยนต์ (Collection)

(1) ผู้ประกอบการต้องมีระบบรองรับการจัดเก็บและการขนส่ง ELV ของชิ้นส่วนอะไหล่ที่ออกเปลี่ยนระหว่างการซ่อมบำรุงไปยังสถานบำบัด โดยผู้ผลิตต้องเป็น ผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และต้องไม่คิดค่าใช้จ่ายจากผู้ถือครองรายสุดท้าย ยกเว้นกรณีที่หาก รถยนต์ขาดชิ้นส่วนสำคัญหรือมีของเสียใส่เพิ่ม

(2) จัดระบบการออก “ใบรับรองการทำลาย” (Certification of Destruction: COD) ให้กับผู้ถือครองรายสุดท้าย เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญประกอบการลงทะเบียน

2.3) การบำบัด⁸² ชากร (Treatment)

(1) สถานที่ และการดำเนินการเกี่ยวกับการเก็บรักษาและการบำบัดชากร ยานยนต์ รวมถึงการกำจัดมลพิษ การแยกชิ้นส่วน การบดตัด การนำกลับคืน และการทิ้ง ซึ่งต้อง คำนึงถึงความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของลิ่งแวร์ล็อก โดยชิ้นส่วนที่แยกไว้ต้องมีการปิด ฉลากแสดงชนิดของวัสดุเพื่อความสะดวกในการจัดการต่อไป โดยสถานที่และการดำเนินการที่ เกี่ยวกับการเก็บรักษาและการบำบัดชากรยานยนต์ต้องได้ตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดในเอกสาร แนบของระเบียบ ELV

(2) การบำบัดชากร ทำโดยผู้ได้รับใบอนุญาตเท่านั้น

⁸¹ “จุดประสงค์เพื่อซ่อม” หมายถึง ชิ้นส่วนที่ใช้แทนชิ้นส่วนที่เสีย (Replacement parts) ซึ่งไม่รวม องค์ประกอบ (Components) ที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการบริการตามปกติ และไม่รวมตัวถ่วงล้อ แบร์กถ่วง สำหรับ มอเตอร์ไฟฟ้าและผ้าเบรก (Brake linings)

⁸² ระเบียบ 200/53/EC ของสหภาพยุโรปและของคณะกรรมการตราชูญยุโรป เรื่องยานยนต์ที่หมดอายุ มาตรา 2 “การ บำบัด” (Treatment) หมายถึง กิจกรรมใดๆ หลังจากที่ชากรยานยนต์ถูกส่งไปยังสถานที่หนึ่งเพื่อทำการลดมลพิษ แยกชิ้นส่วน เสื่อน (Shearing) ตัด (Shredding) นำทรัพยากรกลับ หรือเตรียมการเพื่อทิ้งของเสียจากการตัด (Shredder wastes) และการปฏิบัติใดๆ ที่ทำเพื่อการนำกลับ และ/หรือทิ้งชากรและชิ้นส่วนยานยนต์

2.4) การใช้ช้าและนำทรัพยากรกลับคืน (Reuse and Recovery) ได้แก่ การใช้ช้าและการนำกลับคืน โดยมีการกำหนดเป้าหมายในสัดส่วนนำหัวนักต่อยานยนต์ ดังนี้

ตารางที่ 3.1 เป้าหมายในการใช้ช้าและการนำกลับคืน

เป้าหมายในการใช้ช้าและการนำกลับคืน

ช่วงเวลา	Reuse/Recovery (ร้อยละ โภชน์นำหัว)	Reuse/Recycle (ร้อยละ โภชน์นำหัว)
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2549	มากกว่าร้อยละ 85	มากกว่าร้อยละ 80
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558	มากกว่าร้อยละ 95	มากกว่าร้อยละ 85
ยานยนต์ที่ผลิตก่อนวันที่ 1 มกราคม 2523	มากกว่าร้อยละ 75	มากกว่าร้อยละ 70
หลังปี พ.ศ. 2558	สถาณและคณานุรีกำหนดเป้าหมายใหม่ ภายใน 31 ธันวาคม 2548	

ที่มา: นุ Jurintri รามัญกุล

ยานยนต์ใหม่ที่จะนำเข้าสู่ตลาดสหภาพยุโรปจะมีการตรวจสอบสัดส่วนการใช้ช้าและการนำทรัพยากรกลับคืนในขั้นตอนการอนุมัติชนิด (Type – approval) ในระเบียบการอนุมัติชนิด (Directive 70/156/EEC) ซึ่งสหภาพยุโรปได้เพิ่มขั้นตอนการประเมินและวิธีการคำนวณแสดงสัดส่วนดังกล่าวตาม Directive 2005/64/EC และ โดยคำนวณตามมาตรฐาน Recyclability and Recoverability – calculation Method ISO22628: 2002

2.5) การใช้รหัสมาตรฐานและข้อมูลการถอดชิ้นส่วน (Coding Standards/Dismantling Information) มีการกำหนดมาตรฐานสำหรับติดคลาสชิ้นส่วนและวัสดุ เพื่อการนำกลับมาใช้ใหม่และการใช้ช้า โดยผู้ผลิตต้องให้ข้อมูลวิธีแยกส่วนยานยนต์ของตนภายใน 6 เดือน หลังจากมีการจำหน่าย เพื่อแสดงว่าที่มีสารอันตรายเป็นส่วนประกอบด้วย โดยผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนต้องบ่งชี้วัสดุโดยใช้รหัสมาตรฐาน ISO เพื่อช่วยให้สามารถแยกประเภทชิ้นส่วนจากหากได้ง่ายขึ้น เช่น

(1) ชิ้นส่วนพลาสติกที่มีน้ำหนักเกิน 100 กรัม ให้เป็นไปตามมาตรฐาน

ISO 1043 – 1, ISO 1043 – 2, ISO 11469

(2) ชิ้นส่วนและวัสดุประเททายาง (Elastomer) ที่มีน้ำหนักเกิน 200 กรัม ยกเว้นยางรถยนต์ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน ISO 1629

(3) อนุญาตให้ใช้ “[” และ “[” แทนสัญลักษณ์ “<” และ “>” ที่ใช้ในมาตรฐาน ISO ได้

2.6) การรายงานและการให้ข้อมูล (Reporting and Information) ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต้องให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่ประเทศไทยเพื่อเป็นข้อมูลประกอบรายงานผลการดำเนินการของโครงการ ELV ทุก 3 ปี ต่อสมาคมสหภาพยูโรป (EU Commission) โดยเน้นประเด็นดังต่อไปนี้

(1) การเปลี่ยนการออกแบบยานยนต์ เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ การใช้ซ้ำ และการนำกลับคืนได้ง่ายขึ้น

(2) การลดปริมาณของเสียที่ทิ้งในที่ฟังก์บ

(3) วิธีการนำบัคชากรถยนต์ออกจากถังขยะตามหลักสิ่งแวดล้อม

(4) การพัฒนาและแนวทางการใช้ชิ้นส่วนซ้ำและการรีไซเคิลจากรถยนต์อย่างคุ้มค่า

ชิ้นรายงานดังกล่าวต้องเปิดเผยต่อสาธารณะรวมถึงผู้ซื้อรถด้วย ผู้ผลิตรถยนต์มีหน้าที่รวบรวมข้อมูลเหล่านี้ในเอกสารสนับสนุนการขายที่ใช้ในการทำตลาดรถยนต์รุ่นใหม่ นอกจากนี้ผู้ผลิตรถยนต์มีหน้าที่ให้ข้อมูลเหล่านี้แก่ผู้ที่คิดจะซื้อรถ และต้องรวบรวมข้อมูลเหล่านี้ในเอกสารสนับสนุนการขายที่ใช้ในการทำตลาดรถยนต์รุ่นใหม่

3) เกณฑ์การคิดสัดส่วน Reuse/Recovery และ Reuse/Recycle

ตามเป้าหมายการใช้ซ้ำและการดึงทรัพยากรกลับ สหภาพยูโรปกำหนดระเบียบเกี่ยวกับการอนุมัติชนิดนับใหม่ ให้คำนวณสัดส่วนการใช้รีไซเคิลและการดึงทรัพยากรกลับคืน (Recyclability and Recoverability Rates) ตามมาตรฐาน Recyclability and Recoverability – calculation Method ดังต่อไปนี้

3.1) กำจัดความตามมาตรฐาน ISO 22628: 2002

(1) การใช้ซ้ำ⁸³ (Reuse) หมายถึง การดำเนินการที่ทำให้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่หมดอายุถูกนำไปใช้ใหม่ด้วยวัตถุประสงค์เดิม

(2) การรีไซเคิล⁸⁴ (Recycling) หมายถึง กระบวนการแปรรูปของเสียในลักษณะกระบวนการผลิต เพื่อได้วัสดุเพื่อวัตถุประสงค์เดิม หรือวัตถุประสงค์ใหม่ แต่ไม่รวมกระบวนการเพื่อการผลิตพลังงาน

(3) การดึงทรัพยากรกลับคืน (Recovery) หมายถึง กระบวนการแปรรูปของเสียในลักษณะกระบวนการผลิตให้ได้วัสดุเพื่อวัตถุประสงค์เดิมหรือวัตถุประสงค์ใหม่ รวมถึงกระบวนการเพื่อการผลิตพลังงาน

(4) ความสามารถในการแยกชิ้นส่วน (Dismantlability) หมายถึง ความสามารถในการแยกชิ้นส่วนออกจากยานยนต์

(5) สัดส่วนความสามารถในการรีไซเคิล (Recyclability Rate; Relyc) หมายถึง ร้อยละ โดยนำหนักของยานยนต์ใหม่ที่มีความเป็นไปได้ในการนำมารีไซเคิล ใช้ซ้ำ หรือทิ้งสอง

(6) สัดส่วนความสามารถในการดึงทรัพยากรกลับคืน (Recoverability Rate; RCDV) หมายถึง ร้อยละ โดยนำหนักของยานยนต์ใหม่ที่มีความเป็นไปได้ในการดึงทรัพยากรกลับคืนใช้ซ้ำ หรือทิ้งสอง

4) การพิจารณาสารต้องห้ามและการวัดคุณภาพชิ้นส่วนที่ยกเว้นในชิ้นส่วนยานยนต์

⁸³ ระเบียบ 200/53/EC ของสภามุ่งไว้เพื่อแก้ไขและขยายขอบเขตของมาตรฐานตราชีวิเคราะห์ เรื่องยานยนต์ที่หมดอายุ มาตรา 2 “การใช้ซ้ำ” (Reuse) หมายถึง การปฏิบัติใดๆ ที่ทำให้องค์ประกอบของชากรถยนต์ถูกนำกลับมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์เดิม

⁸⁴ ระเบียบ 200/53/EC ของสภามุ่งไว้เพื่อแก้ไขและขยายขอบเขตของมาตรฐานตราชีวิเคราะห์ เรื่องยานยนต์ที่หมดอายุ มาตรา 2 “การรีไซเคิล” (Recycle) หมายถึง การนำวัสดุที่เป็นของเสียมาผ่านกระบวนการในลักษณะกระบวนการผลิตเพื่อวัตถุประสงค์เดิมหรือวัตถุประสงค์ใหม่ แต่ไม่รวมการคืนพลังงานการคืนพลังงาน (Energy recovery) หมายถึงการใช้ของเสียที่ติดไฟได้เพื่อผลิตพลังงานโดยผ่านการเผาร่วมหรือไม่ร่วมกับของเสียอื่น แต่มีการนำความร้อนกลับคืน

5) การบำบัดชากรถยนต์ตามระเบียบ ELV⁸⁵

สถานที่ที่ทำการบำบัดชากรถยนต์นั้นต้องได้รับการอนุญาตและมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

5.1) สถานที่เก็บ (รวมถึงการเก็บชั่วคราว) ชากรถยนต์ก่อนถูกบำบัด

- พื้นที่ที่เหมาะสมที่มีพื้นปูดทึบห้ามผ่านไม่ได้ พร้อมสถานที่เก็บรวบรวมสารที่อาจไหลหลอก และเครื่องถ่ายของเหลว (Decanter) เครื่องล้าง – กำจัดไขมัน (Degreaser)

- เครื่องมือบำบัดน้ำ รวมถึงน้ำฝน ที่เป็นไปตามกฎระเบียบด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม

5.2) สถานที่บำบัดชากรถยนต์

- พื้นที่ที่เหมาะสมที่มีพื้นผิวทึบห้ามผ่านไม่ได้ พร้อมสถานที่เก็บรวบรวมสารที่อาจไหลหลอกและเครื่องถ่ายของเหลว (Decanter) เครื่องล้าง – กำจัดไขมัน (Degreaser)

- สถานที่เก็บอะไหล่ถอดประกอบที่เหมาะสม รวมถึงพื้นที่ที่มีพื้นผิวทึบห้ามผ่านไม่ได้สำหรับเก็บขึ้นส่วนอะไหล่ที่เป็นน้ำมัน

- ภาชนะสำหรับเก็บแบบเตอร์ (มีการทำสะเทิน (Neutralization) อิเล็กโทรไลท์ในสถานที่บำบัดชากรถยนต์ที่อื่น) ฟิลเตอร์และตัวเก็บประจุที่มีสาร PCB/PCT

- ถังเก็บที่เหมาะสมสำหรับเก็บรวบรวมของเหลวจากชากรถยนต์น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ น้ำมันระบบส่งถ่ายกำลัง (Transmission oil) น้ำหล่อลื่น น้ำยาป้องกันการเป็นน้ำแข็ง น้ำมันเบรค กรณีจากการระบายของเหลวในระบบปรับอากาศ และของเหลวอื่นที่อยู่ในชากรถยนต์

- เครื่องมือสำหรับบำบัดน้ำ รวมถึงน้ำฝน ที่เป็นไปตามกฎระเบียบด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม

- พื้นที่เหมาะสมสำหรับจัดเก็บยางรถยนต์ รวมถึงการป้องกันอันตรายจากไฟไหม้และการสูญเสียของยางรถยนต์มากเกินไป

5.3) การปฏิบัติการบำบัดเพื่อลดผลกระทบของชากรถยนต์

- ถอดแบบเตอร์จากถังน้ำมัน

- ถอดหรือปลดชนวน (Neutralize) ขึ้นส่วนที่อาจระเบิดได้ (เช่นถุงลมนิรภัย)

⁸⁵ สถานบันยานยนต์. ระเบียบว่าด้วยบันยานยนต์ที่หมดอายุ สืบสานเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2553, จาก

- ถอดและแยกเก็บ น้ำมันเชื้อเพลิงน้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ น้ำมันระบบส่งถ่ายกำลัง น้ำมันไฮดรอลิก น้ำหล่อลื่น นำยาป้องกันการเป็นน้ำแข็ง น้ำมันเบรค รถจากแบบเดอร์ ของเหลวในระบบปรับอากาศและของเหลวอื่นที่อยู่ในชากรถยนต์ ยกเว้นกรณีที่จำเป็นต้องใช้ของเหลวเหล่านี้ สำหรับการใช้ชิ้นส่วนซึ่งที่เกี่ยวข้อง

- ถอดชิ้นส่วนทั้งหมดที่ระบุว่ามีสารprotoให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

5.4) การปฏิบัติการนำบัดเพื่อส่งเสริมการรีไซเคิล

- ถอดคงคลีส (Catalyst)

- ถอดชิ้นส่วนโลหะที่มีทองแดง อลูมิเนียม และแมงกานีส หากโลหะเหล่านี้ไม่ถูกแยกในกระบวนการการตัด

- ถอดยางรถยนต์ และชิ้นส่วนพลาสติกขนาดใหญ่ (กันชน Dashboard ลังของเหลว เป็นต้น) หากวัสดุเหล่านี้ไม่ถูกแยกในกระบวนการการตัดในลักษณะที่ทำให้สามารถรีไซเคิลเป็นวัสดุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ถอดกระจก

5.5) ในการเก็บ ต้องหลีกเลี่ยงการทำให้ชิ้นส่วนที่มีของเหลว หรือชิ้นส่วน และอะไหล่ที่คงกลับมาใช้ใหม่ได้เสียหาย

6) การทดสอบปริมาณสารต้องห้าม

ระเบียบ ELV ไม่ได้กำหนดวิธีการตรวจสอบ แต่ให้อำนาจประเทศไทยสามารถ เป็นผู้ออกแบบเบี่ยงเพื่อตรวจสอบเอง ซึ่งโดยทั่วไป ยานยนต์และชิ้นส่วน ที่จะวางตลาดได้ต้องผ่าน ขั้นตอนการรับรองแบบรถยนต์ (Type approval) ในขั้นนี้ผู้ประเมินสามารถตรวจสอบเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับผลการทดสอบและการควบคุมประมาณการปนเปื้อนในชิ้นส่วน/วัสดุได้ และหากมี ข้อสงสัย ประเทศไทยอาจเก็บตัวอย่างจากตลาดเพื่อนำไปพิสูจน์ในห้องปฏิบัติการ ได้

วิธีการทดสอบสารปนเปื้อนในชิ้นส่วนและวัสดุยานยนต์ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ การทดสอบเบื้องต้น (Screening Tests) และการทดสอบเพื่อยืนยัน (Verification Tests) ซึ่ง เทคนิค และวิธีการที่ใช้ทดสอบขึ้นแตกต่างกันตามชนิดของวัสดุที่จะทดสอบ แต่ไม่ว่าจะทดสอบ วัสดุชนิดไหน หรือการทดสอบประเภทใด วัสดุที่ทดสอบต้องเป็นวัสดุเนื้อเดียวกัน

6.1) การตรวจสอบเบื้องต้น (Screening Tests)

เทคนิคที่นิยมใช้สำหรับการทดสอบเบื้องต้นได้แก่ เทคนิค Energy Dispersive X-Ray Spectroscopy หรือ ED-XRF เนื่องจากให้ผลรวดเร็ว สามารถวิเคราะห์ธาตุได้ หลายชนิดพร้อมกัน และแทนจะไม่จำเป็นต้องเตรียมตัวอย่าง อย่างไรก็ได้ ค่าที่ได้จาก ED-XRF

ก่อนข้างไวต่อการเปลี่ยนแปลงชนิดและโครงสร้างของวัสดุที่วัด จึงต้องให้ความระมัดระวังในการปรับตั้งเครื่องมือและแปลผลที่ได้จากการวัดเป็นพิเศษเทคนิคนี้จึงได้รับการยอมรับเฉพาะกับงานตรวจสารปนเปื้อนหรือการตรวจสอบโดยประมาณ เท่านั้น

6.2) การตรวจสอบเพื่อยืนยันปริมาณ (Verification Tests)

เทคนิคที่นิยมใช้วิเคราะห์ปริมาณ Cd, Pb, Hg และ Cr(Cr⁺⁶) ในวัสดุ วิศวกรรม ได้แก่ เทคนิด Inductively Coupled Plasma-Atomic Emission Spectrometry (ICP-AES), Inductively Coupled Plasma-Mass Spectrometry (ICP-MS), Atomic Absorption Spectrometry (AAS), และ Atomic Fluorescence Spectroscopy (AFS) โดยทั่วไปเทคนิคเหล่านี้สามารถตรวจวัดสารปนเปื้อนในปริมาณต่ำมากถึงหนึ่งในพันล้านส่วน (ppb) ได้อย่างไรก็ได้เทคนิคเหล่านี้มีข้อจำกัดที่สำคัญหลายประการดังนี้

(1) ข้อจำกัดด้านการเตรียมตัวอย่าง ตัวอย่างที่จะทำการวิเคราะห์ในเกือบทุกเทคนิคที่กล่าวมาต้องอยู่ในรูปสารละลายของเหลว หรือแก๊ส ทำให้ต้องมีขั้นตอนการเตรียมตัวอย่าง เพื่อปรับสภาพตัวอย่างซึ่งอาจมีความซับซ้อนมากหรือน้อย ขึ้นกับชนิดและองค์ประกอบทางเคมีของตัวอย่างข้างต้นในระหว่างการปรับสภาพนี้ สารปนเปื้อนเป้าหมายที่ต้องวิเคราะห์อาจเปลี่ยนสภาพและเลือดลอดออกจากตัวอย่าง หรืออาจมีการปนเปื้อนเพิ่มเติมในระหว่างการเตรียมตัวอย่าง ทำให้ผลทดสอบผิดพลาด สำหรับ ELV Compliance Test ขั้นตอนการเตรียมตัวอย่างเป็นขั้นตอนที่มีความไม่แน่นอนในการวัดสูงที่จำกัดขึ้นจากค่าของวิธีการวัด (Method Detection Limit) อยู่ในระดับหนึ่งในล้านส่วน (ppm)

(2) การรบกวน (Interference) จากชาตุอื่น เทคนิคการวิเคราะห์ปริมาณชาตุ โดยละเอียดส่วนใหญ่อาศัยหลักการวัดสัญญาณที่เป็นผลจากการกระตุ้นตัวอย่าง ซึ่งแต่ละชาตุจะให้สัญญาณที่มีลักษณะเฉพาะตัว ในทางปฏิบัติ สัญญาณเหล่านี้อาจมีบางส่วนที่ทับซ้อนกัน หรืออาจมีสัญญาณจากชาตุอื่นในตัวอย่างที่ส่งอิทธิพลเหนือสัญญาณจากชาตุที่ต้องการวัด ทำให้แปลผลวิเคราะห์ผิดพลาดได้ การวิเคราะห์สารปนเปื้อนโดยละเอียดจะมีความแม่นยำมากหรือน้อย ขึ้นกับชาตุอื่นที่ผสมอยู่ในตัวอย่าง และทักษะความชำนาญของผู้วิเคราะห์เป็นสำคัญ

(3) ความซับซ้อนของเทคนิค เครื่องมือวิเคราะห์สารปนเปื้อนโดยละเอียด ส่วนใหญ่มีราคาค่อนข้างแพง และมีความละเอียดอ่อน ต้องได้รับการดูแลรักษาอย่างดี นอกจากนี้ยังต้องมีการควบคุม ดูแลรักษาและดูแลในห้องปฏิบัติการรวมทั้งวัสดุ อุปกรณ์ทุกชนิดที่เกี่ยวข้องหรือมีโอกาสสัมผัสตัวอย่างเพื่อความคุณภาพปนเปื้อน หรือการเลือดลอดของสารปนเปื้อนในระหว่างการวัด การวิเคราะห์ปริมาณสารปนเปื้อนในระหว่างการวัด ดังนั้นการวิเคราะห์สารปนเปื้อนโดยละเอียดจึงมีต้นทุนสูง

การวิเคราะห์ปริมาณสารปนเปื้อนในชิ้นส่วนและวัสดุ ในระดับที่กำหนดในระเบียน ELV มีความละเอียดอ่อนและมีประเด็นต้องพิจารณาตามลักษณะของชิ้นงาน และการทดสอบจะยังชี้ช่องเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณหากตัวอย่างไม่เป็น “วัสดุเนื้อดียกัน” ดังนั้นเพื่อความมั่นใจ ผู้ประกอบการควรปรึกษาเทคนิค และวิธีจากห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ทดสอบที่เชี่ยวชาญในด้านนี้โดยเฉพาะ

3.2.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการขยะรถยนต์ประทศญี่ปุ่น

ประทศญี่ปุ่นเป็นประทศหนึ่งที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่และทรัพยากรในประเทศ ขณะที่การพัฒนาประทศมุ่งไปสู่อุตสาหกรรมและการส่งออก ดังนั้น จึงต้องให้ความสำคัญและปรับตัวอยู่เสมอ กับการจัดการสิ่งแวดล้อมภายในประเทศและการผลิตสินค้าที่เป็นไปตามกฎหมายที่หรือข้อกำหนดของประทศคู่ค้าและสังคมโลก

กฎหมายของประทศญี่ปุ่นที่เกี่ยวกับการจัดการของเสียงมีหลายฉบับ เริ่มจากแนวคิดพื้นฐานด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม ที่จะทำให้มนุษย์ได้รับประโยชน์จากสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาที่สำคัญของเศรษฐกิจญี่ปุ่นในศตวรรษที่ 21 คือ ข้อจำกัดด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม จึงต้องเน้นนโยบายการนำองเสียงกลับมาใช้ใหม่หรือการรีไซเคิล⁸⁶

กระทรวงสิ่งแวดล้อมและกระทรวงเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรมหรือ METI ของญี่ปุ่นร่วมกันออกกฎหมายรีไซเคิลชากระดับภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน (End of Life Vehicle Recycling Law) ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับ ELV ของสหภาพยุโรป กฎหมายนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2548 โดยกฎหมายรีไซเคิลชากระดับภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน มีรายละเอียดดังนี้

- 1) ผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบสำหรับการรีไซเคิล 3 รายการหลักๆ คือ
 - ชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการตัดแยกแล้ว ASR (Automobile Shredder Residue)
 - ถุงลมนิรภัย
 - สารฟลูออโรคาร์บอน (Fluorocarbon)
- 2) การจ่ายค่าวัสดุสำหรับค่ารีไซเคิล
 - รถใหม่ ณ เวลาที่การซื้อ
 - รถที่ใช้งาน ณ เวลาที่ตรวจสอบตามระยะที่กำหนด
- 3) แสดงรายการของค่ารีไซเคิล
 - แสดงรายการรีไซเคิลของจากราคากล่อง

⁸⁶ สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ กฎหมาย ระเบียน และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของประทศญี่ปุ่น. สืบคืบเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2553, จาก www.thaieei.com/download/PR/std/std-country/std328-30.pdf

ตารางที่ 3.2 ตัวอย่างของค่ารีไซเคิล

ตัวอย่างของค่ารีไซเคิล

		หน่วย : เยน (Yen)
โตโยต้า โคโรล่า (ปี 2000)	ฟลูออโรคาร์บอน	2,050
	ถุงลมนิรภัย	1,950
	ชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการตัดแยกแล้ว	5,840
	Administration Fee	510
	รวม	10,350

ที่มา: กฎหมาย ระเบียบ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยญี่ปุ่น

4) ข้อมูลการจัดการด้านยานยนต์ที่หมดอายุ

ระบบในการจัดการข้อมูลผ่านระบบคอมพิวเตอร์ และอินเตอร์เน็ต

5) การเชื่อมโยงข้อมูลการจดทะเบียนด้านรีไซเคิล

ระบบการรีไซเคิลนี้ได้เชื่อมโยงกับข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์

6) สนับสนุนโดยการบริหารจัดการในส่วนท้องถิ่น

ช่วยในการจัดการกับรถในภาวะเล็กๆ ที่ห่างไกลด้วย

7) บริหารครบทั่วจร โดย Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC) ในด้าน

- การบริการจัดการด้านการเงิน

- การบริหารจัดการด้านข้อมูล

- การสนับสนุนด้านการบริหารส่วนท้องถิ่น

โดยตั้งเป้าหมายให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยญี่ปุ่นมีอัตราการรีไซเคิลร้อยละ 95 ในปี 2558 ซึ่งในปัจจุบันอัตราการรีไซเคิลรถยนต์และชิ้นส่วนของญี่ปุ่นอยู่ที่ร้อยละ 80 ภายใต้กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบการรีไซเคิลชิ้นส่วนรถยนต์ 3 รายการหลัก ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ตัดแยกแล้ว ASR (Automobile Shredder Residu)⁸⁷

⁸⁷ ในประเทศไทยญี่ปุ่นมีชิ้นส่วนยานยนต์และของเหลือใช้ที่เป็น ASR ประมาณ 180 กิโลกรัมต่อรถยนต์ หนึ่งคัน ส่วนใหญ่ประกอบด้วยพลาสติก กระเจき เหล็ก ทองแดง อลูมิเนียม และของเสียที่เป็นพิษ เช่น ตะกั่ว

ถุงลมนิรภัยและสารฟลูออโรคาร์บอน⁸⁸ (Fluorocarbon) โดยผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ใหม่จะต้องฝากรถในจำนวนหนึ่งประมาณ 8,000-18,000 เยน/คัน ไว้กับ Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC) เพื่อใช้จ่ายในการรีไซเคิล ซึ่งผู้ดำเนินการจะได้รับเงินค่าใช้จ่ายหลังจากนำเอกสารแสดงหลักฐานการรีไซเคิลมาขอรับเงินค่าใช้จ่ายนี้ มาตรการการรีไซเคิลรถยนต์นี้ได้ผลดีกับผู้บริโภคญี่ปุ่น เนื่องจากการใช้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานหลายปีจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงทึ่งค่าใช้จ่ายในด้านภาษี และค่าใช้จ่ายในการคุ้มครอง ตรวจสอบผลกระทบและค่าแสตนด์บีดิรถเพื่อแสดงว่ารถได้ผ่านการตรวจสอบแล้ว จึงทำให้ผู้บริโภคชาวญี่ปุ่นนิยมใช้รถยนต์ใหม่ ดังนั้นอายุการใช้งานรถยนต์ในญี่ปุ่นจึงสั้นกว่าประเทศอื่นๆ จึงทำให้การ Reuse และ Recycle ในประเทศญี่ปุ่นประสบความสำเร็จ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการซากรถยนต์ในญี่ปุ่นมีสมาคมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนร่วมมือกันสนับสนุนให้ ELV ในญี่ปุ่นประสบความสำเร็จ เช่น Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) เป็นหน่วยงานหลักมีหน้าที่ในการพัฒนาและสนับสนุนให้มีการรีไซเคิลในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของญี่ปุ่น และ Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC) ซึ่งทำหน้าที่บริหารจัดการกระบวนการรีไซเคิลอย่างครบวงจร โดยให้บริการจัดการค้านการเงิน ด้านข้อมูล และสนับสนุนการบริหารงานในส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

ภายใต้กฎหมาย End of Life Vehicle (ELV) ของสหภาพยุโรปมีข้อกำหนดเกี่ยวกับรายการสารต้องห้ามและรายการวัสดุและชิ้นส่วนที่ยกเว้นในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับ End of Life Vehicle Recycling Law ของญี่ปุ่นที่กำหนดรายการสารต้องห้าม การจำกัดปริมาณสารระเหยต้องห้าม (VOC) และการจำกัดสารต้องห้าม (โลหะหนัก) (Substances of concern: SOCs) โดยข้อกำหนดเกี่ยวกับปริมาณโลหะหนักได้แก่ ตะกั่ว proto สารโครเมียมและกาลอนต์ และแคดเมียมของญี่ปุ่นได้พัฒนามาจากมาตรฐาน ELV ของสหภาพยุโรป โดยข้อกำหนดดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในญี่ปุ่นช้ากว่าของสหภาพยุโรปแต่มีแนวโน้มของปริมาณการใช้ลดลงอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะตะกั่วและproto ในขณะที่สารโครเมียมและกาลอนต์และแคดเมียมมีการประกาศห้ามใช้ตั้งแต่ มกราคม 2551 และมกราคม 2550 เป็นต้นมา⁸⁹

โครเมียมและกาลอนต์ เสนอต่อโครเมียม และแคดเมียม โดยญี่ปุ่นตั้งเป้าหมายที่จะทำการรีไซเคิลชิ้นส่วน ASR ในปี 2558 ไว้ร้อยละ 70.

⁸⁸ เป็นกําชีประเกหหนึ่งในกลุ่ม Green House Gas ที่ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อน.

⁸⁹ เกรียงไกร เตชะานันท์. (2552). แนวโน้มมาตรการ NTMs ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่น. หน้า 8-10.

ตารางที่ 3.3 รายการสารต้องห้ามในประเทศไทยปีปัจุบัน

รายการสารต้องห้ามในประเทศไทยปีปัจุบัน

Values for Indoor Concentration Levels of VOCs as established by Japan's Ministry of Health, Labor and Welfare		
Substance	Target Value for Indoor Concentration Level	Principal Sources
Formaldehyde	100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.08ppm)	Adhesives for plywood, wallpaper, etc.
Toluene	260 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.07ppm)	Paint solvents and adhesives for interior finishing materials, furniture, etc.
Xylene	870 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.20ppm)	
Paradichlorobenzene	240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.04ppm)	Moth repellents, bathroom air fresheners
Ethylbenzene	3800 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.88ppm)	Paint solvents, adhesives for plywood, furniture, etc.
Styrene	220 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.05ppm)	Insulation materials, bathroom units, tatami mat core materials
Chlorpyrifos	1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.07ppb) For children: 0.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.007ppb)	Multi-purpose insecticides
Di-n-butyl phthalate	220 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.02ppm)	Paints, pigments, adhesives
Tetradecan	330 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.04ppm)	Kerosene, paints
Di (2-ethylhexyl) phthalate	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (7.6ppb)	Wallpaper, flooring materials, electric wire covers
Diazinon	0.29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.02ppb)	Pesticides
Acetaldehyde	48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.03ppm)	Adhesives for construction materials, wallpaper, etc.
Fenobucarb	33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (3.8ppb)	Insecticides (esp. for termites)

ที่มา: <http://data.thaiauto.or.th/UserFiles/File/ELV/LESSON2.doc>

ในปัจจุบันสารต้องห้ามดังกล่าวได้มีการใช้กับรถบันต์ส่วนบุคคลไปแล้ว และจะมาใช้กับรถบรรทุก และรถบัสในปี พ.ศ. 2551 (ค.ศ. 2008)

3.2.1.3 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์ประเภทเก่าหลีใต้

สาธารณรัฐเกาหลี (Republic of Korea) หรือ เกาหลีใต้ (South Korea) เป็นประเทศในเอเชียตะวันออก

สำหรับประเทศไทย กระทรวงสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ได้ออกร่างรัฐบัญญัติแห่งชาติของเกาหลีฉบับแรกเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2548 (2005) และฉบับที่ 2 เมื่อกุมภาพันธ์ 2549 (2006) และได้มีการแจ้งต่อคณะกรรมการ TBT (TBT ย่อมาจาก Technical Barriers to Trade กือ อุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้าระหว่างประเทศโดยทั่วไป ได้แก่ การกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับทางเทคนิค มาตรฐานและระบบใบรับรองสำหรับสินค้าส่งออกและนำเข้า ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศได้) ขององค์การการค้าโลกหรือ WTO ไปแล้วตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2549 (2005) (G/TBT/N/KOR/105) โดยเนื้อหาในกฎหมายฉบับสุดท้ายที่ผ่านความเห็นชอบจากรัฐสภาเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2550 (2007) จะเป็นกลางมากกว่าฉบับร่างและมีข้อกำหนดใหม่ๆ ที่น่าจะเป็นผลมาจากการทบทวนในการบังคับใช้กฎหมายของสหภาพยุโรป⁹⁰

เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2550 (April 2, 2007) รัฐสภาเกาหลีผ่านกฎหมายการจัดการทรัพยากรถยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ (Act for Resource Recycling of EEE and Vehicles) หรือ Korea RoHS/WEEE/ELV และจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 (January 1, 2008) เป็นต้นไป กฎหมายการจัดการทรัพยากรถยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ดังกล่าวมีลักษณะเป็นการวางแผนและแนวทางในการออกกฎหมายลูกหรือมาตรการบังคับใช้ ที่เป็นกฎหมายในระดับกฎหมายที่ออกโดยประธานาธิบดี (Presidential Decree) ซึ่งกฎหมายที่เกาหลีจะออกในวาระต่อๆ ไป⁹¹ กฎหมายดังกล่าวมุ่งเน้นการออกแบบเพื่อสิ่งแวดล้อมโดยให้มีการออกแบบที่มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยใช้เทคโนโลยีด้านการรีไซเคิลผลิตภัณฑ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลในเชิงเศรษฐกิจ และเพื่อสนับสนุนให้เห็นถึงภาพความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจ⁹²

⁹⁰ Thairohs.org. Korea RoHS/WEEE/ELV คลอดเดี้ยง. Retrieved March 3, 2010, from http://www.thairohs.org/index.php?option=com_content&task=view&id=224&Itemid=138

⁹¹ แหล่งเดิม.

⁹² Thaihelpdesk (ศูนย์ให้คำปรึกษาด้านกฎหมายเบียบสิ่งแวดล้อมและพัฒนาแก่ผู้ประกอบการ). Korea RoHS/WEEE/ELV. สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2553, จาก <http://thaihelpdesk2eu.net>

กฎหมายการจัดการทรัพยากรและการรีไซเคิล เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ (Act for Resource Recycling of EEE and Vehicles) หรือ Korea RoHS/WEEE/ELV⁹³

มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการรีไซเคิลการออกแบบเพื่อลิงแวดล้อมและข้อจำกัดของสารอันตรายในผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์และการเก็บของเสียที่เหมาะสม พระราชบัญญัติดังกล่าวมีส่วนร่วมในการรักษาลิงแวดล้อมและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศผ่านสถานประกอบการ การลดทรัพยากรและระบบรีไซเคิลนำมาใช้ใหม่สำหรับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรา 1

คำจำกัดความตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 2)

“ยานยนต์” หมายความว่ารถ (รวมถึงทั้งตัวบริภัณฑ์ และชิ้นส่วนและวัสดุที่เป็นส่วนประกอบ) เป็นที่ระบุไว้ในข้อ 2 มาตรา 1 ของพระราชบัญญัติการบริหารรถยนต์

“ยานยนต์ที่หมดอายุการใช้งานแล้ว” (End of Life Vehicle) หมายความว่ารถซึ่งถูกจัดเป็นของเสีย ตามข้อ 2 มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารรถยนต์

“รักษา” หมายความว่าการรักษาภายนอกและกำจัดขั้นสุดท้ายตามข้อ 2 มาตรา 5 ของพระราชบัญญัติการจัดการของเสีย

“รีไซเคิล” หมายความว่าการนำมาใช้ใหม่หรือการรีไซเคิลของเสียไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์และยานพาหนะที่หมดอายุการใช้งานแล้วหรือการแปลงชาติไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์และยานพาหนะที่หมดอายุการใช้งานซึ่งอยู่ในสภาพที่นำมาใช้ช้าและรีไซเคิล

หน้าที่ของภาคอุตสาหกรรม (มาตรา 5) กำหนดให้ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าต้องดำเนินการเพื่อทำให้รีไซเคิลง่าย ได้ง่ายขึ้น โดยการลดการใช้สารอันตราย โดยการออกแบบให้มีโครงสร้างที่รีไซเคิลได้ง่าย (หรือนำเข้าสินค้ารักษ์ลิงแวดล้อม) และให้ความร่วมมือโดยการปฏิบัติตามมาตรการที่องค์กรกลางและห้องคู่ส่วนท้องถิ่นกำหนด

Technical Guidance ในการปรับปรุงวัสดุและโครงสร้าง (มาตรา 10)

1) ผู้ผลิตและผู้นำเข้าสินค้า EEE ต้องปฏิบัติตาม Technical Guidance ในการปรับปรุงวัสดุและโครงสร้าง ที่กระทรวงสิ่งแวดล้อมและกระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรมและพัฒงาน ร่วมกันกำหนด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรีไซเคิล

⁹³ Jun-sik YUN, In-sung PARK. Act for Resource Recycling of EEE and Vehicles. Retrieved

January 26, 2011, from http://www.ecofrontier.com/eng/business/Korean_RoHS_April_2007_Rev2.pdf

2) ผู้ผลิตและผู้นำเข้าสินค้ายานยนต์ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่อง อัตราการรีไซเคิลได้รายปี ที่กำหนดในกฎหมาย โดยการดำเนินมาตรการต่างๆ เช่น การใช้วัสดุที่รีไซเคิลได้ง่าย การลดความซับซ้อนของวัสดุ การทำเครื่องหมาย และการออกแบบให้ผลประกอบและแยกวัสดุออกได้ง่าย เป็นต้น

3) กรณีที่พนักงานฝ่ายนิเทศและตรวจประเมิน อาจสั่งให้ผู้ผลิตและผู้นำเข้าสินค้า EEE ปฏิบัติตาม Technical Guidance ตามที่กำหนดในข้อ 1 ได้

4) ให้กระทรวงสิ่งแวดล้อมและกระทรวงพาณิชย์ - อุตสาหกรรมและพลังงาน ร่วมกันประเมินและเผยแพร่ วิธีการประเมินอัตราการรีไซเคิลได้

รายการสารอันตรายและปัจจัยสำคัญ (มาตรา 9) (การจำกัดการใช้สารอันตรายใน EEE และยานยนต์) กำหนดให้สินค้า EEE และยานยนต์ ที่อยู่ในขอบเขต มีปริมาณสารอันตราย ประเภทโลหะหนักและสารหน่วงการติดไฟ ที่กำหนดไม่เกินปีละกัด ที่กำหนดในกฎหมาย (ทั้งชนิดและปีละกัด) คาดว่ารายการสารอันตรายและปัจจัยสำคัญสำหรับสินค้า EEE จะเหมือนกับ EU-RoHS เกือบทุกประการ อาจมีข้อกำหนดด้านสารหน่วงการติดไฟ ในยานยนต์และชิ้นส่วนได้ (EU-ELV ไม่ได้บังคับ)

ข้อยกเว้น (มาตรา 9) กำหนดให้สินค้าที่อยู่ในขอบเขตต้อง ปราศจากสารอันตรายตามที่กำหนด ยกเว้นกรณีต่อไปนี้

1) การจำกัดสารอันตรายตามที่กำหนด ทำได้ยากมากเนื่องจาก ลักษณะเฉพาะของสินค้าที่เกี่ยวข้อง

2) ไม่สามารถหาสารทดแทนได้

3) กรณีที่ใช้สำหรับการวิจัยและพัฒนา

4) กรณีที่ผลิตเพื่อการส่งออก

การวิเคราะห์ปริมาณสารต้องห้าม (มาตรา 9 วรรค 2) ให้กระทรวงสิ่งแวดล้อม และกระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรมและพลังงาน ร่วมกันประเมินและเผยแพร่ วิธีการวิเคราะห์ปริมาณสารต้องห้าม (ที่จะใช้)

การจำแนก การปลดสารต้องห้าม (มาตรา 11) ผู้ผลิตและผู้นำเข้าสินค้า EEE และยานยนต์ ต้องจำแนกตนเอง (Self-Declaration) ว่าสินค้าของตนมีปริมาณสารต้องห้ามไม่เกินปีละกัด และจำแนกอัตราการรีไซเคิลยานยนต์ต่อปี ตามรูปแบบที่กฎหมายกำหนด

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้ข้อมูล (มาตรา 12)

1) กรณีที่ผู้ใช้เคลือบ (Waste Recycler) ต้องการข้อมูลเกี่ยวกับส่วนผสมของวัสดุ หรือวิธีการรีไซเคิล (เรียกรวมว่าข้อมูลการรีไซเคิล) เพื่อช่วยในการรีไซเคิล EEE หรือยานยนต์ ผู้ผลิตและผู้นำเข้า EEE หรือยานยนต์ ต้อง ให้ข้อมูลการรีไซเคิล ตามรูปแบบที่กำหนดในกฎหมาย ทราบเท่าที่ไม่เป็นการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับทางธุรกิจ

2) ผู้ใช้เคลือบ อาจเสนอแนวทางต่อกระทรวงสิ่งแวดล้อมหรือกระทรวงพาณิชย์ - อุตสาหกรรมและพลังงาน ในการปรับปรุงวัสดุและโครงสร้างของสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ใน การรีไซเคิลชา ก EEE และยานยนต์ (นั่นคือ บังคับให้ผู้ผลิตต้องรับฟังความคิดเห็นของผู้ใช้เคลือบ)

3) เมื่อได้รับข้อเสนอแนะจากผู้ใช้เคลือบตามที่กล่าวข้างต้น กระทรวงสิ่งแวดล้อมและกระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรมและพลังงาน ต้องศึกษาความเป็นไปได้ของข้อเสนอที่ได้รับ โดยพิจารณาในประเด็น ความปลอดภัยของสินค้า ผลดีต่อเศรษฐกิจ และสถานะทางเทคโนโลยีของประเทศ ผ่านการทบทวนโดยคณะกรรมการ กรณีที่มีมิติเห็นชอบต่อข้อเสนอของผู้ใช้เคลือบ กระทรวงสิ่งแวดล้อมและกระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรมและพลังงาน อาจสั่งให้ผู้ผลิตและผู้นำเข้าสินค้า EEE และยานยนต์ ต้องปฏิบัติตามข้อเสนอนี้

ประเด็นเกี่ยวกับความปลอดภัยและความเชื่อถือ ได้ของสินค้า กับการปรับปรุงวัสดุและโครงสร้างของสินค้า (มาตรา 14)

1) ในการปรับปรุงวัสดุหรือโครงสร้างของสินค้า ผู้ผลิต/ผู้นำเข้าต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ (Reliability) ของสินค้า เพื่อป้องกันผู้ใช้ไม่ได้รับอันตรายระหว่างการใช้งานสินค้า

2) ผู้ผลิต/ผู้นำเข้า ต้องดำเนินการเพื่อลดสารอันตรายและปรับปรุงการรีไซเคิลได้ เพื่อเปลี่ยนชา กเครื่องใช้ไฟฟ้า และยานยนต์ เป็นวัสดุที่นำมาใช้ซ้ำได้

การปฏิบัติตามอัตราการรีไซเคิลชา กยานยนต์ (มาตรา 25)

ผู้ผลิต และหรือผู้นำเข้า ผู้ผลดประกอบชา ก ผู้ตัด (Shredder) และรีไซเคิลชา กยานยนต์ ผู้ใช้เคลือบส่วนตกลง (Residue) จากการตัดและการรีไซเคิลชา กยานยนต์ และผู้ใช้เคลือบ แก๊สที่เกิดจากการทิ้งชา กยานยนต์ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่อง อันตรายการรีไซเคิล ตามที่กำหนดในกฎหมาย

วิธีการรีไซเคิล (มาตรา 26)

ผู้ที่เกี่ยวข้องตามมาตรา 25 ต้องรีไซเคิลชา กยานยนต์หรือออกแบบยานยนต์ ในลักษณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามวิธีการรีไซเคิล และมาตรฐานสำหรับชา กยานยนต์ ตามที่กำหนดในกฎหมาย

หน่วยงานที่มีหน้าที่คุ้มครองการดำเนินการและให้คำปรึกษาตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 8) คือคณะกรรมการทบทวนการประกันสิ่งแวดล้อม (Eco-Assurance Review Committee) ให้กระทรวงสิ่งแวดล้อม จัดตั้งและคุ้มครองการดำเนินการ คณะกรรมการทบทวนการประกันสิ่งแวดล้อมขึ้นเพื่อทบทวนและให้คำปรึกษาในประเด็นต่อไปนี้

- 1) รายการสินค้า EEE และยานยนต์ ที่จะกำหนดให้อยู่ภายใต้การควบคุมการใช้สารอันตราย
- 2) รายการสารอันตรายที่จะจำกัดการใช้และขีดจำกัดความเข้มข้นของสารต้องห้าม
- 3) Technical Guidance สำหรับการปรับปรุงวัสดุและโครงสร้างของ EEE (ที่ผู้ผลิตต้องปฏิบัติตามในมาตรา 10)
- 4) การกำหนดอัตราการรีไซเคิลต่อปี สำหรับยานยนต์
- 5) ข้อเสนอในการปรับปรุง วัสดุและโครงสร้างของ EEE และยานยนต์
- 6) ข้อกำหนดอัตราการรีไซเคิล EEE และการประเมินอัตราการรีไซเคิลได้ของยานยนต์
- 7) ประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการรีไซเคิลตามที่กำหนดในกฎหมาย

มาตรการเสริมการเก็บบันทึก (มาตรา 36) และการรายงานและการตรวจสอบ (มาตรา 37)

ผู้ที่เกี่ยวข้องตามรัฐบัญญัตินี้ ต้องจัดทำบันทึกและถอนมรภยาการขึ้นทะเบียนบัญชีตามที่กำหนดในกฎหมาย กระทรวงสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ อุตสาหกรรม และพลังงาน (เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวกับผู้ผลิต/ผู้นำเข้า EEE และยานยนต์) หรือกระทรวงโภชนาคม (เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวกับผู้รีไซเคิล) อาจสั่งให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง รายงานหรือส่งข้อมูลตามที่กำหนดในกฎหมายให้เจ้าหน้าที่เข้าถึง โรงงานหรือสถานประกอบการ เพื่อตรวจสอบเอกสาร สถานประกอบการ เครื่องมือ เป็นต้นที่เกี่ยวข้อง โดยเจ้าหน้าที่อาจแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบก่อนล่วงหน้า 7 วัน เว้นแต่มีเหตุให้ไม่สามารถแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบกำหนดการล่วงหน้าได้ด้วยเหตุผล เช่น การทำลายหลักฐาน เป็นต้น

บทลงโทษ

โทษทางอาญา (มาตรา 43)

ผู้ที่ยื่นรายงานเท็จ หรือฝ่าฝืนข้อกำหนดด้านข้อมูล และผู้ที่ปฏิเสธ ขัดขวาง หรือเลี้ยงการเข้าและตรวจสอบ ต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน (ประมาณ 0.35 ล้านบาท)

ความรับผิดชอบ (มาตรา 44)

กรณีที่ผู้ทำผิดเป็นบุคคล เช่นตัวแทนหรือพนักงาน ตัวองค์กรเอง หรือลูกจ้าง หรือเจ้าขององค์กร นอกจากที่จะต้องได้รับโทษรายบุคคลแล้ว องค์กรหรือเจ้าของต้องได้รับโทษ เช่นกัน

ค่าปรับ (มาตรา 45)

1) ผู้ที่กระจายสินค้าที่มีสารอันตรายเกินขีดจำกัด ต้องถูกปรับไม่เกิน 30 ล้านวอน (ประมาณ 1 ล้านบาท)

2) ผู้ที่ทำผิดตามข้อหาต่อไปนี้ ต้องได้รับโทษปรับไม่เกิน 20 ล้านวอน

2.1) กระจายสินค้าที่ไม่ได้ตามข้อกำหนดกับสัดส่วนการรีไซเคิลได้

2.2) ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องการเก็บคืนชาภ

2.3) ไม่สามารถรีไซเคิลชาภได้ตามที่กำหนด

2.4) ไม่รีไซเคิลตามวิธีหรือมาตรฐานการรีไซเคิลที่กำหนด

2.5) ทำการรีไซเคิลโดยไม่ได้ขึ้นทะเบียน

2.6) ทำการในขณะที่ใบอนุญาตหมดอายุ

3) ผู้ที่ทำผิดตามข้อหาต่อไปนี้ ต้องได้รับโทษปรับไม่เกิน 10 ล้านวอน

3.1) กระจายสินค้าโดยไม่ประเมินสัดส่วนวัสดุที่รีไซเคิลได้ หรือไม่ได้

ยืนยันการปลดสารต้องห้าม

3.2) ไม่ให้ข้อมูลการรีไซเคิล

3.3) ไม่แยกและจัดเก็บสารที่ก่อการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ

3.4) ไม่แยกและทิ้งจากการตัด (Shredding residues)

4) ผู้ที่ทำผิดตามข้อหาต่อไปนี้ ต้องได้รับโทษปรับไม่เกิน 3 ล้านวอน

4.1) ไม่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขายในด้านการรับคืนชาภ

4.2) ไม่แจ้งการเข้าร่วม/การมอบหมายผู้รีไซเคิล

5) ผู้ที่ทำผิดตามข้อหาต่อไปนี้ ต้องได้รับโทษปรับไม่เกิน 1 ล้านวอน

5.1) ไม่เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องการสำแดง สัดส่วนวัสดุที่รีไซเคิลได้ หรือการห้ามใช้สารอันตราย หรือการสำแดงเท็จ

5.2) ไม่ส่งรายงาน

5.3) ไม่ส่งแผนการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการรีไซเคิล หรือไม่รายงานผลการดำเนินการ

5.4) ใช้ช้ากสินค้า หรือจัดจ้างรีไซเคิล โดยไม่แจ้งชนิดและปริมาณซากสินค้าที่รีไซเคิล รวมถึงชื่อ ที่อยู่ และตัวแทนผู้รีไซเคิล ที่รับจ้างรีไซเคิล

5.5) ไม่กำหนดศูนย์รับคืนซาก หรือไม่แจ้งร้านค้าให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับศูนย์รับคืนซาก

5.6) ไม่ส่งรายการสมมติฐานในการรีไซเคิล หรือรายงานเกี่ยวกับผลการรีไซเคิล การคืนพลังงาน หรือกระบวนการ

5.7) ไม่เก็บและรักษาทะเบียน

5.8) ไม่ทำและไม่ส่งรายงานตามที่กำหนดในมาตรา 37

5.9) ไม่ทำหรือไม่ส่ง Manifest⁹⁴

3.2.2 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากกรณฑ์ในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)

สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) สหรัฐอเมริกาไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการซากกรณฑ์โดยเฉพาะจึงต้องใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการขยะที่เป็นของเสียและของเลี้ยงอันตราย

3.2.2.1 มาตรการทางกฎหมายในการจัดการซากกรณฑ์ประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกายังไม่มีกฎหมายสิ่งแวดล้อมในพัฒนาณท์โดยตรง ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของสหรัฐอเมริกามาตรฐานส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของมาตรฐานสินค้า เช่น มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานไอเสีย เป็นต้น และมาตรฐานที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม⁹⁵ ดังนั้น จึงต้องนำเอากฎหมายที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการขยะ

1) มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและลดการเกิดของเสียอันตรายจากซากกรณฑ์

⁹⁴ Thairohs.org. Korea RoHS/WEEE/ELV คลอดแล้ว. Retrieved February 5, 2010, from

http://www.thairohs.org/index.php?option=com_content&task=view&id=224&Itemid=138

⁹⁵ เกรียงไกร เตชะานนท์. (2552). แนวโน้มมาตรการ NTMs ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่น. หน้า 4.

กฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการขยะของประเทศไทยสหรัฐอเมริกาในระดับสหรัฐ^{๙๖} คือ The Resource Conservation and Recovery Act of 1976 หรือ RCRA การบริหารจัดการขยะอันตราย SUBCHAPTER III กำหนดเรื่องแผนการกำจัดขยะอันตราย (Hazardous Waste Management) โดยกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการกำจัดขยะอันตรายดังต่อไปนี้ ขั้นตอนการผลิต การขนส่ง การทำลายขยะอันตรายดังกล่าว โดย EPA จะกำหนดว่าขยะใดจัดเป็นขยะอันตราย ซึ่งผู้ผลิต ต้องได้รับอนุญาต (Hazardous Waste Permit) ในการกำจัดขยะอันตรายดังกล่าว และกำหนดหน้าที่ผู้ครอบครองขยะอันตรายต้องดำเนินการในขั้นตอนต่างๆ เช่น การขนส่ง การนำบัด การเก็บรักษา และการกำจัดขยะอันตราย

มลรัฐที่ต้องการกำกับดูแลเรื่องดังกล่าวเองหรือที่เรียกว่าเป็น “Authorised State” ต้องทำแผนเพื่อเสนอความเห็นชอบมาษัง EPA เพื่อขอเป็นผู้กำกับดูแลในอนุญาตในการบริหารขยะอันตรายภายในมลรัฐเอง มลรัฐมีหน้าที่ต้องยื่นเอกสาร ดังต่อไปนี้

- 1) หนังสือขอเป็นผู้กำกับดูแลการจัดการวัสดุอันตรายจากผู้ว่าการรัฐ
 - 2) รายละเอียดเกี่ยวกับแผนการกำกับดูแลของอันตรายของมลรัฐ
 - 3) หนังสือรับรองของทนายความประจำมลรัฐถึงข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการขยะอันตรายในรัฐ
 - 4) บันทึกข้อตกลงว่ามลรัฐจะดำเนินการตาม Subchapter III Hazardous Waste Regulation
 - 5) สำเนาเอกสารหนาๆที่เกี่ยวข้อง

6) เอกสารแสดงการมีส่วนรวมของประชาชน
ซึ่งหาก EPA ตรวจสอบแล้วพบว่ามีลักษณะดังกล่าวสามารถครับผิดชอบ
ดำเนินการแทนสหรัฐใน Subchapter III ได้ก็จะให้มีลักษณ์นี้เป็นผู้กำกับดูแลเรื่องขยะอันตราย
Subchapter III ต่อไปเรียกว่า Final Authorization แต่หากมีลักษณะดังไม่มีความพร้อม EPA อาจให้มี
ลักษณ์นี้เป็นพิจัย Interim Authorization โดยมีลักษณะสามารถกำกับดูแลเบะยอันตรายภายใต้ในมีลักษณ์ได้ไป
พลางก่อนแต่เมื่อลักษณ์มีหน้าที่ต้องปรับปรุงแก้ไขแผนการบริหารจัดการขยะอันตรายให้เป็นไปตาม
มาตรฐานที่กฎหมายระดับสหรัฐกำหนดต่อไป

กฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการขยะของประเทศไทยรัฐอเมริกา (Resource Conservation and Recovery Act: RCRA)⁹⁷ เป็นกฎหมายหลักเกี่ยวกับการควบคุมของเสีย โดยมีมาตรการในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดการและกำจัดของเสียอย่างชัดเจน และยังกำหนดการ

⁹⁶ สำนักงานกฤษฎีกา ค้นหาเพิ่มเติมได้ที่ www.lawreform.go.th

⁹⁷ Kevin A. Reilly. (1998). **Understanding Environmental Law.** pp. 241-333.

จัดทำข้อมูลรายการของเสียตั้งแต่ต้นกำเนิดจนจบกระบวนการกรรมตลดอดลึงการเคลื่อนย้ายของเสียงด้วย โดยใช้วิธีมัดจำ – ไอล์คีน (Deposit Refund System) เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบ กล่าวคือ การจัดเก็บมัดจำน้ำหนักกระทำได้ตั้งแต่วัตถุใดๆ เข้าโรงงานหรือเก็บระหว่างกระบวนการผลิต การจัดจำหน่าย หรือการขาย วิธีนี้จะชูใจให้โรงงานต้องปฏิบัติตามกฎหมายการจัดการของเสีย และห้ามขัดของเสียลง รวมทั้งป้องกัน การสูญเสียที่เกิดขึ้น ในระหว่างการผลิตด้วย โดยรัฐทำหน้าที่เพียง ตรวจสอบว่า เงินมัดจำน้ำหนักที่เก็บได้ครบถ้วนหรือไม่ และของเสียกลับคืนสู่โรงงานเพื่อรับมัดจำคืน ครบถ้วนหรือไม่

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่ากฎหมายนี้ได้กำหนดมาตรฐานการจัดการและกำจัดของเสียทุกชนิด โดยเฉพาะที่ฝังกลบขยะซึ่งชุมชนและกำหนดการจัดการผลิต ขนส่ง นำบัดเก็บสะสมและกำจัดของเสียอันตราย ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้มีสูญเสียจากการของเสียอันตรายที่ผิดกฎหมายและเป็นอันตรายในอนาคต โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

กฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการของประเทศสหรัฐอเมริกา (Resource Conservation and Recovery Act: RCRA) ประกาศให้เมื่อปี 1976 เป็นกฎหมายหลักในการจัดการของเสียอันตราย โดยจัดการตั้งแต่เริ่มจนจบกระบวนการ การกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อลดการรั่วไหลของเสียอันตรายและการกำจัดที่ไม่เหมาะสม มีกฎหมาย EPCRA ช่วยเสริมในด้านแผนโถตอบกรณีฉุกเฉิน การรั่วไหล การเผยแพร่ข้อมูล และกิจกรรมที่ต้องทำที่เกี่ยวข้องกับสารอันตราย

- 1) จัดทำระบบการติดตามการเคลื่อนไหวของของเสียอันตรายตั้งแต่ต้นจนจบ
- 2) ป้องกันการรั่วไหลของของเสียอันตราย และให้ความมั่นใจว่ามีการกำจัดอย่างถูกต้อง
- 3) กำหนดระบบติดตาม เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด ระบบติดตาม การนำบัด การเก็บรักษา และการกำจัด ตลอดจนกลไกการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

ของเสียอันตรายตามกฎหมาย RCRA คือของเสียจัดเป็นของเสียอันตรายได้ถ้าเป็นเหตุหรือนำไปสู่การตายเพิ่มขึ้นหรือการเจ็บป่วย หรือพิการที่ไม่สามารถทำให้กลับเป็นเหมือนเดิมได้ หรือแสดงลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือสิ่งแวดล้อม เมื่อมีการนำบัด เก็บรักษาและรูป กำจัดหรือจัดการอย่างไม่ถูกต้อง

EPA ได้ทำรายชื่อของเสียอันตราย และต้องควบคุมตามกฎหมาย RCRA แต่ของเสียบางอย่างที่ไม่มีอยู่ในรายชื่อก็เป็นของเสียอันตรายได้ ถ้ามีคุณสมบัติดังนี้

- ติดไฟได้ โดยที่จุดนานไฟต่ำกว่า 140 F

- กัดกร่อน โดย $pH < 2$ หรือ > 12.5
- เกิดปฏิกิริยา คือ มีความไม่เสถียร อาจจะจุดระเบิดถ้าโดยความร้อน หรือ สัมผัสกับน้ำ หรือผสมกับน้ำเกิดสารพิษ
 - มีลักษณะเป็นพิษ
 - มีส่วนประกอบของสารที่เป็นพิษ ก่อมะเร็ง เกิดความผิดปกติของเซลล์ หรือทำให้เด็กในครรภ์มีสภาพผิดปกติ

ของเสียที่ไม่อันตรายที่ประปันกับของเสียอันตราย ให้อ้วว่าเป็นของเสีย อันตราย โดยไม่คำนึงถึงปริมาณสัดส่วนของเสียอันตรายที่ผสมอยู่ อย่างไรก็ตามวัสดุที่ถูกยกเว้นไม่ จัดเป็นของเสีย ก็ไม่จัดเป็นของเสียอันตรายด้วย ได้แก่ ของเสียจากส้วมตามบ้านเรือน วัสดุในน้ำ คลองชลประทานที่ย้อนกลับมา น้ำทิ้งที่ถูกควบคุมโดยกฎหมาย CWA อย่างไรก็ตามการนำบัด น้ำเสียหรือการเก็บน้ำเสียที่ทำในโรงงาน การตะกอนจากการบำบัดน้ำเสียอุตสาหกรรมจัดเป็นของเสียตามกฎหมาย RCRA วัสดุกัมมันตรังสีที่ควบคุมโดยกฎหมาย Atomic Energy Act

นอกจากนี้ EPA ได้ยกเว้นของเสียจากบ้านเรือน ไม่ใช่ของเสียอันตราย รวมทั้งขี้ถ้าจากเตาเผาจะชุมชน ซึ่งบางครั้งอาจมีอันตราย อย่างไรก็ตาม ของเสียจากบ้านเรือนแม้ จะได้รับยกเว้นจากกฎหมาย RCRA แต่ยังคงถูกควบคุมตามกฎหมาย CERCLA ในความรับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายการที่ฟื้นฟูทำความสะอาด

ผู้ผลิต ผู้ผลิต หมายถึง บุคคลหรือสถานประกอบการที่ให้กำเนิดของเสีย อันตราย ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกในกระบวนการจัดการของเสียตั้งแต่ต้นกำเนิดจนจบ กฎหมาย RCRA กำหนดความรับผิดชอบของผู้ผลิต รวมทั้งเกณฑ์ในการเก็บรักษาข้อมูลการติดต่อ ใช้ภาษา ที่เหมาะสม และการเตรียมข้อมูลส่วนประกอบทางเคมีของของเสียให้แก่ผู้คนส่งและโรงงานบำบัด เก็บรักษาและกำจัดของเสีย ผู้ผลิตจะอ้างว่าไม่รู้ว่าของเสียของเขานี้เป็นของเสียอันตรายไม่ได้ ที่สำคัญที่สุดคือ ผู้ผลิตต้องสรุปเอกสารกำกับของเสีย เพื่อติดตามของเสียและกล่าวอ้างกับผู้ที่ เกี่ยวข้องกับของเสียอันตรายผู้ผลิตต้องจัดทำแผนการลดของเสียด้วย

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมของเสียอันตราย

1. ระบบการติดตามของเสีย

ระบบการติดตามของเสียของกฎหมาย RCRA ต้องให้มีเอกสารกำกับของเสียอยู่ที่ของเสียตลอดทุกขั้นตอน ซึ่งเมื่อสูญรับกำจัดที่รับของเสียแล้ว ต้องลงนามในเอกสาร กำกับของเสียและส่งกลับมายังผู้ผลิต เพื่อเก็บรักษาไว้อย่างน้อย 3 ปี

1.1) ผู้ผลิต

ผู้ผลิตที่ทำการนำบัด เก็บรักษา และกำจัดของเสีย ต้องทำตามข้อกำหนดในการนำบัด เก็บรักษา และกำจัดของกุญแจ RCRA ผู้ผลิตที่มีการเก็บรักษาของเสียอันตรายเกิน 90 วันถือว่าเป็นโรงงานเก็บรักษาของเสียด้วย

ผู้ผลิตของเสียอันตรายที่มีปริมาณน้อยกว่า 100 kg/เดือน จะได้รับการยกเว้นตามข้อบังคับที่กล่าวถึงในตอนต้น อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้ผลิตของเสียอันตรายเฉียบพลันจำนวนเกิน 1 kg/เดือน ผู้ผลิตต้องมีการกำจัด ณ ที่ทำงาน หรือศูนย์กำจัดที่ได้รับการยอมรับ

1.2) ผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งส่วนมากถูกความคุ้ม โดยกฎหมาย Hazardous Materials Transportation Act โดย Department of Transportation อย่างไรก็ตาม กุญแจ RCRA จัดให้เอกสารกำกับ ฉลาก และเกณฑ์ในการเก็บรักษาข้อมูล ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบที่ต้องส่งของเสียอันตรายไปสู่สถานที่นำบัด เก็บสะสมและกำจัดตามที่เอกสารกำกับระบุไว้ โดยที่สถานที่นำบัดเก็บสะสมและกำจัดต้องมีใบอนุญาตถูกต้องด้วย ผู้ขนส่งและผู้รับของเสียอันตราย ต้องลงนามในเอกสารกำกับของเสีย ต้องเก็บรักษาสำเนาเอกสารกำกับการขนส่งไว้ 3 ปี หากเกิดการหกร้าว ไฟลุก ระหว่างการขนส่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบดำเนินการอย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันสุขภาพของประชาชนและสิ่งแวดล้อมรวมทั้งการทำความสะอาดพื้นที่

1.3) สถานที่นำบัด เก็บสะสม และกำจัดของเสีย

สถานที่นำบัด เก็บสะสม และกำจัดของเสียต้องมีใบอนุญาตการประกอบกิจการ ครอบคลุมตลอดอายุการใช้งาน การปิดใช้งาน และหลังการปิดใช้งาน ผู้ขอใบอนุญาตต้องจัดเตรียมข้อมูลที่ตั้ง ประเมินศักยภาพของเสียอันตรายหากมีการร้าว ไฟลุก ผลกระทบที่มีต่อชุมชนจากการดำเนินงาน การอุบัติเหตุร้าว ไฟลุกจะต้องดำเนินการอย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันสุขภาพของประชาชนและสิ่งแวดล้อมรวมทั้งการทำความสะอาดพื้นที่

1.4) มาตรฐานสถานที่นำบัด เก็บสะสม และกำจัดของเสีย

สถานที่นำบัด เก็บสะสมและกำจัดของเสียต้องจัดเตรียมเอกสารแจ้งเตือนเมื่อมีการรับของเสียอันตรายจากผู้ขนส่งตามข้อกำหนดเอกสารกำกับของเสีย และหาข้อมูลรายละเอียดทั้งทางเคมีและกายภาพของเสียอันตรายเพิ่มเติมทุกครั้งที่มีความเปลี่ยนแปลงที่ตั้งสถานที่กำจัด ต้องไม่อยู่ในเขตแผ่นดิน ให้หรือนำทั่วไป มีการจำกัดบุคคลเข้าออกสถานที่เพื่อความปลอดภัย มีการตรวจสอบอุปกรณ์เครื่องมือตรวจติดตาม กรณีนุกเจน และอุปกรณ์เครื่องมือความปลอดภัยเป็นระยะให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ได้ตลอดเวลา การฝึกอบรมพนักงานกรณีนุกเจนและวิธีปฏิบัติงาน ต้องมีการนำบัด เก็บสะสมหรือกำจัดในลักษณะที่ถูกต้อง เพื่อป้องกันการเกิดปฏิกิริยาหรือติดไฟ โครงสร้างอาหารนำบัดต้องถูกสุขาภิบาล ป้องกันการร้าว ไฟลุก ต้องมีการ

ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นในกรณีฉุกเฉินห้ามใช้พื้นที่บางแห่ง เนื่องจากการปนเปื้อนน้ำได้ดิน ห้ามการกำจัดของเสียอันตรายที่ไม่ได้บรรจุเรียบร้อย หรือมีของเหลวบรรจุอยู่ในของเสียอันตรายในการฝังกลบ กฎหมาย RCRA ห้ามการฝังกลบของเสียบางชนิดยกเว้นว่า EPA เห็นว่าไม่ก่อให้เกิดผลต่อสุขภาพมนุษย์หรือสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจต้องทำการบำบัดก่อนการกำจัดต้องมีหลักเกณฑ์การป้องกันและการตรวจสอบน้ำได้ดิน เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากน้ำชาของเสีย ต้องมีการเก็บตัวอย่างเพื่อติดตามตรวจสอบเป็นระยะ ต้องมีการทำบ่อดูดตัวอย่างจากสถานที่ฯ ซึ่งสารอันตรายรั่วไหล ถ้าหากน้ำได้ดินมีค่าเกินมาตรฐานต้องทำการแก้ไขกฎหมาย RCRA กำหนดให้สถานที่ฯ ต้องมีเงินค่าประกันความรับผิดชอบ

1.5) ข้อกำหนดการหดใช้งานสถานที่บำบัด เก็บสะสม และกำจัดของเสียหลังการหดใช้งาน

ทุกสถานที่ต้องปฏิบัติตามรายละเอียดและข้อตกลงในการหดใช้งานและหลังการหดใช้งาน ต้องมีแผนการหดใช้งานและหลังการหดใช้งานให้ EPA อนุมัติแจ้งหน่วยงานท้องถิ่นเกี่ยวกับการใช้และข้อจำกัดพื้นที่หลังการหดใช้งานในช่วงระยะเวลาหลังการหดใช้งาน ต้องมีการบำรุงรักษาและตรวจสอบการปนเปื้อนน้ำได้ดิน

1.6) การตรวจสอบ การรายงานและการตรวจติดตาม

ข้อมูลส่วนใหญ่สามารถได้จากระบบเอกสารกำกับของเสียอย่างไรก็ตาม EPA และหน่วยงานมารัฐบัญชคงมีอำนาจในการหาข้อมูลเพิ่มเติม ผู้ผลิต ผู้ขนส่งหรือสถานที่ฯ ต้องส่งมอบข้อมูลเกี่ยวกับของเสียอันตรายให้แก่เจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้ง บางครั้ง EPA อาจเรียกร้องข้อมูลอื่นๆ นอกเหนือจากของเสีย เช่น ข้อมูลการเงินหรือหลักประกันอื่นๆ EPA หรือหน่วยงานท้องถิ่นต้องทำการตรวจสอบสถานที่บำบัดทุกๆ 2 ปี ข้อมูลต่างๆ จะถูกเปิดเผยต่อสาธารณะ ยกเว้นข้อมูลเกี่ยวกับการค้า สถานที่ของมารัฐอาจต้องถูกตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่าปฏิบัติตามกฎหมายด้วย

1.7) การมอบอำนาจให้แก่มารัฐ

ใบอนุญาตและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย RCRA นี้ EPA อาจมอบให้แก่มารัฐที่มีคุณสมบัติเหมาะสม มารัฐที่ต้องการดำเนินการเกี่ยวกับของเสียอันตรายสามารถยื่นข้อเสนอให้ EPA อนุมัติ หลังจากที่มีการแจ้งและการทำประชุมพิจารณาซึ่งการดำเนินงานของมารัฐ ต้องมีมาตรฐานเทียบเท่ากับที่รัฐบาลกลางเป็นผู้ดำเนินการดังนั้นถ้าคณะกรรมการของมารัฐผ่านการ

อนุมัติ จะมีผลบังคับใช้เทียบเท่ากับของ EPA ถ้าข้อเสนอของมารัฐไม่ผ่านการอนุมัติ EPA จะต้องแจ้งให้มารัฐทราบ และให้โอกาสปรับปรุงแก้ไข หรืออาจเพิกถอนการอนุมัติ⁹⁸



⁹⁸ นัตรชัย ศักดิ์ชัยเจริญกุล. (ม.ป.ป.). มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการทิ้งทำลายชาကสินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์. หน้า 80-85.

บทที่ 4

ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการจัดการซากรถยนต์

จากการศึกษาครการทางกฎหมายในปัจจุบันมีบทบัญญัติในเรื่องการจัดการขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะมูลฝอยที่เป็นอันตราย และได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การจัดการซากผลิตภัณฑ์ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ไว้ แต่ในชารถยนต์ไม่มีมาตรการทางกฎหมายหรือแผนงานใดเลย ทั้งที่ชารถยนต์ก็เป็นซากผลิตภัณฑ์อย่างหนึ่งที่ต้องให้ความสำคัญ เพราะชารถยนต์ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนเหมือนกัน ทั้งในปัจจุบันประชาชนใช้รถยนต์เป็นจำนวนมากมาก และรถยนต์ก็เป็นปัจจัยที่ห้าແລ້ວ เมื่อรถยนต์เพิ่มจำนวนมาก ชารถยนต์ก็มีเป็นจำนวนมากไปด้วย ต่อไปอนาคตชารถยนต์อาจถูกตัดออกจากราชฎาต์ อาจเป็นปัญหาเหมือนกับต่างประเทศได้ถ้าไม่มีมาตรการทางกฎหมายเข้ามาจัดการชารถยนต์ ดังนั้นจากการศึกษากฎหมายต่างๆ แล้วปัจจุบันกฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความของคำว่า “ชารถยนต์”

ประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่ได้ให้คำจำกัดความหรือความหมายของคำว่า “ชารถยนต์” ไว้ในกฎหมายโดยเฉพาะ จึงต้องพิจารณาจากพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถานและกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 พระราชบัญญัติราชฎาต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรักษาระบบนิเวศและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้นิยามศัพท์คำว่า “ชารถยนต์” หมายความว่า รถยนต์ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้และหมายความถึงชิ้นส่วนของรถ จะเห็นว่า ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวให้คำจำกัดความที่แคน กล่าวคือหมายความถึงเฉพาะรถยนต์ที่เสื่อมสภาพไม่อาจใช้การได้เท่านั้น ไม่รวมถึงรถยนต์ใหม่ รถยนต์ที่ถูกบริการหรือซ่อมแซมในระหว่างใช้งาน และรถยนต์นั้นจะมีส่วนประกอบที่ใส่ให้โดยผู้ผลิตหรือไม่ หรือมีส่วนประกอบอื่นที่ติดอยู่ในรูปของไอล์ฟรีชินส่วนทดสอบ ซึ่งจะเห็นได้ว่าระบุว่าคัวยานยนต์ที่หมดอายุ (End of life Vehicles Directive) ของกลุ่มสหภาพยุโรป ได้ให้คำจำกัดความหรือความหมายของคำว่า “ชารถยนต์” ไว้ค่อนข้างชัดเจนครอบคลุมทั้งนี้เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องรับผิดชอบต่อชารถยนต์ของตนด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าคำจำกัดความของไทยยังไม่ครอบคลุมถึงเรื่องต่างๆ เหล่านี้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยาม คำว่า “ชากรถยนต์” ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 โดยให้หมายความว่า “รถยนต์ที่เป็นของเสียอันตราย รถยนต์ใหม่ รถยนต์ที่ถูกบริการหรือซ่อมแซมในระหว่างใช้งาน และรถยนต์นั้นจะมีส่วนประกอบที่ใส่ให้โดยผู้ผลิตหรือไม่ หรือมีส่วนประกอบอื่นที่ติดอยู่ในรูปอะไหล่หรือชิ้นส่วนทดแทนและรถยนต์ที่เสื่อมสภาพการใช้งานแล้ว ซึ่งรวมถึงชิ้นส่วนและวัสดุที่ใช้ในรถยนต์” ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนทดแทนเข้ามาร่วมรับผิดชอบต่อชากรถยนต์ที่ตนผลิตด้วย

4.2 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้เกี่ยวข้องกับชากรถยนต์

รถยนต์เมื่อถูกนำไปใช้เป็นชากรถยนต์แล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับชากรถยนต์ อันได้แก่ ผู้บริโภค ผู้ประกอบธุรกิจ และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับชากรถยนต์จะต้องมีหน้าที่จัดการและรับผิดชอบต่อชากรถยนต์ โดยแยกพิจารณาดังนี้

4.2.1 ผู้บริโภค

ผู้บริโภคในที่นี้หมายถึงผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ รถยนต์ดังกล่าวเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้บริโภค สำหรับผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์เป็นระยะเวลานานประมาณ 10 - 15 ปี จะมีผลทำให้รถยนต์รวมถึงชิ้นส่วนต่างๆ ของรถยนต์ต้องเปลี่ยนบ่อย และถ้าไม่สามารถซ่อมได้หรือรถยนต์อยู่ในสภาพที่ใช้งานไม่ได้แล้ว ผู้บริโภคเมื่อานาจจัดการชากรถยนต์ของตนเองตามหลักว่าด้วยกรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สิน มาตรา 1336 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่การจัดการชากรถยนต์ดังกล่าวก็ต้องไม่ผิดกฎหมายด้วย ปัจจุบันผู้บริโภคบางรายทำผิดกฎหมายตามมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 เช่น ผู้บริโภคบางรายนำชากรถยนต์มาทิ้งไว้ที่ถนนสาธารณะ แม่น้ำ ลำคลอง ซึ่งการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะเป็นพื้นดิน พื้นน้ำ และอากาศ ทำให้ประชาชนล้มป่วยจากการได้รับสารพิษ ดังกล่าวเข้าสู่ร่างกายสะสมเป็นระยะเวลาและก่อให้ความเสียหายต่างๆ นอกจากนี้การกระทำความผิดดังกล่าวก็ไม่อาจเรียกว่าความเสียหายจากใจได้ เพราะผู้บริโภคที่กระทำผิดก็อาจอ้างว่าตนได้สละกรรมสิทธิ์ในชากรถยนต์ของตนแล้ว กล่าวคือเมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุจนไม่สามารถใช้งานได้หรือซ่อมได้แล้ว หรือรถยนต์ที่ไม่สามารถใช้ได้แล้ว ผู้บริโภคดังกล่าวก็จะแจ้งยกเลิกทะเบียนรถยนต์ ทำให้รถยนต์ดังกล่าวกลายเป็นชากรถยนต์ที่ไม่มีเจ้าของ หรือในกรณีที่นำไปซ่อมที่อู่ซ่อมรถถ้าซ่อมไม่ได้หรือจะต้องมีการซ่อมมากไม่คุ้มกับราคารถยนต์ ผู้บริโภคจะตกลงขายให้กับอู่ซ่อมรถยนต์ หรือขายให้กับโรงงานที่รับซื้อของเก่า ซึ่งจะเป็นปัญหาในการจัดการหาก

รถยนต์ของอู่ซ่อมรถหรือโรงงานรับซื้อของเก่าต่อไป โดยอู่ซ่อมรถหรือโรงงานรับซื้อของเก่าก็จะแยกจะไห่ลที่สามารถนำกลับมาใช้ได้อีกนำไปขายต่อเป็นอะไหล่รถยนต์มือสองต่อไป

จากการศึกษาภูมายการจัดการชากรถยนต์หรือ ELV ของประเทศไทยปัจจุบัน ดังกล่าวกำหนดให้ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ใหม่จะต้องฝากรถเงินจำนวนหนึ่งประมาณ 8,000-18,000 เยน/คัน ไว้กับ Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC) เพื่อไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการรีไซเคิล ซึ่งผู้ดำเนินการจะได้รับเงินค่าใช้จ่ายหลังจากนำเอกสารแสดงหลักฐานการรีไซเคิลมาขอรับเงินค่าใช้จ่ายนี้ มาตรการการรีไซเคิลรถยนต์นี้ใช้ได้ผลดีกับผู้บริโภคญี่ปุ่น เนื่องจากการใช้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานหลายปีจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงทั้งค่าใช้จ่ายในด้านภาษี และค่าใช้จ่ายในการดูแล ตรวจสอบและค่าแสตนด์บายเพื่อแสดงว่ารถได้ผ่านการตรวจสอบแล้ว จึงทำให้ผู้บริโภคชาวญี่ปุ่นนิยมใช้รถยนต์ใหม่ ดังนั้นอายุการใช้งานรถยนต์ในญี่ปุ่นจึงสั้นกว่าประเทศอื่นๆ จึงทำให้การ Reuse และ Recycle ในประเทศไทยญี่ปุ่นประสบความสำเร็จ

จากการศึกษาภูมายการรีไซเคิลชากรถพลิกภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน (ELV) ของญี่ปุ่น ประกอบกับการมีจิตสำนึกรักษาสิ่งแวดล้อมของประชาชนชาวญี่ปุ่นแล้ว พบว่าประชาชนของเขามีจิตสำนึกรักษาสิ่งแวดล้อมมากกว่าประเทศไทย ดังนั้นเพื่อสร้างจิตสำนึกรักษาสิ่งแวดล้อมให้กับผู้บริโภคในประเทศไทยจึงจำเป็นต้องนำหลักการที่กำหนดให้ผู้บริโภคต้องฝากรถเงินจำนวนหนึ่งไว้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้ในการรีไซเคิลชากรถยนต์ดังกล่าว มาใช้กับผู้บริโภคในประเทศไทย ด้วยทั้งนี้เพื่อให้ปัญหาการทิ้งชากรถยนต์ การทิ้งขยะและลิ่งปฏิกูลในที่สาธารณะ การทำลายป่าไม้ การทิ้งสารอันตรายจากโรงงานหรือโรงงานเลี้ยงสัตว์ปล่อยบน้ำเสียหรือมูลสัตว์ลงในแม่น้ำ ได้ลดน้อยลง จนถึงหมดไป

4.2.2 ผู้ประกอบธุรกิจ

ผู้ประกอบธุรกิจอู่ซ่อมรถยนต์ โรงงานรับซื้อของเก่า ศูนย์บริการรถยนต์ ผู้ประกอบธุรกิจเหล่านี้ มีหน้าที่ในการจัดการชากรถยนต์โดยการนำเอาอะไหล่ที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ขายต่อเป็นอะไหล่มือสอง ปัจจุบันได้แก่เชียงกง บ้านหม้อ ส่วนที่ไม่สามารถขายต่อเป็นอะไหล่มือสอง ได้นั้น ผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวไม่สามารถที่จะจัดการอย่างไร ส่วนมากก็วางแผนไว้เป็นสุสานรถยนต์หรือนำไปทิ้งในแม่น้ำ ทะเล โดยไม่มีการจัดการชากรถยนต์แต่อย่างใด

สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ ก็คือผู้ประกอบรถยนต์และชิ้นส่วน ผู้นำเข้ารถยนต์ เมื่อผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์ได้ขายรถยนต์ให้แก่ผู้บริโภคไปแล้วย่อมเป็นการซื้อขายเสร็จเด็ดขาด โดยที่ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์ไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ต่อรถยนต์ที่ตนผลิตเมื่อกลายเป็นชากรถยนต์ ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์มุ่งหวังแต่เพียงทำอย่างไรที่จะทำให้รถยนต์ที่ตนผลิตขายได้จำนวนมากและการออกแบบรถยนต์ให้เป็นที่นิยมของประชาชนโดยทั่วไป ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจ

ผลิตภัณฑ์ภาคจิตสำนึกที่จะรักษาสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน และการออกแบบรถ妍ต์ไม่ได้คำนึงถึงการจัดการซากรถ妍ต์ ให้สามารถนำทรัพยากรกลับมาใช้ใหม่ การใช้ซ้ำและการลดปริมาณของเสีย กล่าวคือ การรีไซเคิลซากรถ妍ต์กระทำได้ยากและซึ่งส่วนรถ妍ต์ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถนำกลับมาใช้ได้แต่ใช้ได้น้อย

จากการศึกษาระเบียนว่าด้วยยานยนต์ที่หมดอายุของสภาพญูโรป กำหนดให้ผู้ผลิตรถ妍ต์ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการซากรถ妍ต์ กล่าวคือผู้ผลิตรถ妍ต์ต้องรับผิดชอบร่วมกันกับผู้บริโภครถ妍ต์ในการจัดการซากรถ妍ต์ โดยให้ผู้ผลิตรับผิดชอบในการนำกลับมาใช้ใหม่ 3 รายการหลัก คือ ชิ้นส่วนรถ妍ต์ที่มีการตัดแยกแล้ว ถุงลมนิรภัยและสารฟลูออโรคาร์บอน ส่วนผู้บริโภครถ妍ต์กำหนดให้ต้องฝากเงินจำนวนหนึ่งไว้กับ Japan Automobile Recycling Promotion Center หรือ JARC เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าดังกล่าวกลับมาใช้ใหม่ โลหะหนัก ได้แก่ proto ตะกั่ว แคนเดเมียมและโครเมียมเอกสารดาวเด่นชี้

จากการศึกษากฎหมายริใช้เคลิชาคพลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน (End of Life Vehicle Recycling Law) ของประเทศไทยปุ่น กฏหมายดังกล่าวกำหนดให้ผู้ผลิตรถ妍ต์ต้องรับผิดชอบร่วมกันกับผู้บริโภครถ妍ต์ในการจัดการซากรถ妍ต์ โดยให้ผู้ผลิตรับผิดชอบในการนำกลับมาใช้ใหม่ 3 รายการหลัก คือ ชิ้นส่วนรถ妍ต์ที่มีการตัดแยกแล้ว ถุงลมนิรภัยและสารฟลูออโรคาร์บอน ส่วนผู้บริโภครถ妍ต์กำหนดให้ต้องฝากเงินจำนวนหนึ่งไว้กับ Japan Automobile Recycling Promotion Center หรือ JARC เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าดังกล่าวกลับมาใช้ใหม่

จากการศึกษากฎหมายการจัดการทรัพยากรและารริใช้เคลิ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ (Act for Resource Recycling of EEE and Vehicles) หรือ Korea RohS/WEEE/ELV ของประเทศไทยได้กำหนดให้ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถ妍ต์ต้องจำกัดการใช้สารอันตราย คือ proto ตะกั่ว แคนเดเมียม โครเมียมเอกสารดาวเด่นชี้ การปรับปรุงวัสดุและโครงสร้างในผลิตภัณฑ์รถ妍ต์เพื่อให้การนำกลับมาใช้ใหม่ได้ง่ายขึ้น และการออกแบบรถ妍ต์เพื่อทำการรีไซเคิล ถอนวัสดุและส่วนประกอบสามารถทำได้ง่าย ใน การจัดการซากรถ妍ต์ดังกล่าวผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถ妍ต์ต้องจัดทำโรงเก็บซากรถ妍ต์ การเก็บซากรถ妍ต์ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถ妍ต์จัดเก็บและนำกลับมาใช้ใหม่เป็นเอกเทศรวมถึงการข้ามผู้ทำการริใช้เคลิในซากรถ妍ต์ของผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า จะเห็นว่ากฏหมายของภาครัฐได้ให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบในการจัดการซากรถ妍ต์

จากการศึกษากฎหมายด้านประเทศไทยเห็นได้ว่า กฏหมายการจัดการทรัพยากรและารริใช้เคลิยานยนต์ (Korea ELV) ของภาครัฐได้และระเบียนว่าด้วยยานยนต์ที่หมดอายุ (ELV) ของสภาพญูโรป มีความคล้ายคลึงกัน แต่กฏหมายริใช้เคลิชาคพลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน (ELV) ของปุ่นกำหนดให้ผู้บริโภค มีส่วนร่วมในกระบวนการริใช้เคลิยานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งแตกต่างจากสภาพญูโรปและกฏหมายการจัดการทรัพยากรและารริใช้เคลิยานยนต์ (ELV) ของภาครัฐได้ที่กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของผู้ผลิตเพียงฝ่ายเดียวในการรับผิดชอบซากรถ妍ต์ จะเห็นได้ว่า

การให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตภัณฑ์และชิ้นส่วนต้องรับผิดชอบด้วยเป็นการกระตุ้นให้มีการออกแบบภัณฑ์ที่อี๊ดแก่การจัดการชากรัณฑ์และการนำส่วนประกอบ วัสดุและชิ้นส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้มากที่สุด และการที่ผู้ประกอบธุรกิจผลิตภัณฑ์และชิ้นส่วนมีความรับผิดชอบในการจัดการชากรัณฑ์ดังกล่าวనี่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจมีจิตสำนึกที่จะใช้ส่วนประกอบหรืออะไหล่รัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ส่วนผู้บริโภคทำให้มีจิตสำนึกที่จะรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการเลือกที่จะซื้อรัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่ารูปักษณ์ภายนอก

4.2.3 ຮັບ

รัฐในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์มีสิทธิจัดการซากรถชนต์โดยการนำไปขายทอดตลาดตาม
ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 ข้อ 157 คือตาม และในกรณีที่ซากรถชนต์ไม่
มีเจ้าของหรือซากรถชนต์เกิดจากการกระทำผิดกฎหมายมีการนำมาทิ้งบนถนนสาธารณะหรือ
สถานที่สาธารณะ หรือจากการกระทำความผิดอื่นๆ ไม่ว่าจากการกระทำความผิดอาญา หรือทาง
แพ่ง โดยการจดไว้ที่สถานที่ราชการ ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลรถชนต์ตาม
พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 ให้ตกเป็นของแผ่นดินตามมาตรา
48¹ มาตรา 49² รถชนต์ดังกล่าวไม่มีหน่วยงานใดมาดูแล จอดไว้นาน เพราะในการฟ้องร้อง
ดำเนินคดีหรือขึ้นตอนการดำเนินงานของราชการต้องใช้เวลานาน ทำให้รถชนต์ไม่สามารถใช้งาน
ได้หรือเสื่อมสภาพการใช้งานแล้ว เป็นดัง

จากการศึกษาภูมายต่างๆ มนุษย์ไม่มีภูมายต้านได้หรือมีมาตรการทางภูมายติดของรัฐเข้ามาควบคุมและจัดการซ้ำกรดยนต์โดยเฉพาะ แม่ปัจจุบันมีกระบวนการในการกำจัดแบบเดอเริร์ดยนต์ ย่างรดยนต์ นำมันหล่อลื่นรดยนต์ที่ใช้แล้ว ซึ่งมีระบบการจัดเก็บ รวบรวม และรับซื้อเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ก็ตาม แต่กระบวนการดังกล่าวที่มีอยู่นั้นยังไม่มีภูมายต้านควบคุมการจัดการซ้ำกรดยนต์ทั้งกระบวนการ และปัจจุบันมีกฎหมายศาสตร์การจัดการซากผลิตภัณฑ์

¹ พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 มาตรา 48 ในการตรวจสอบรายงาน
และข้อมูลเกี่ยวกับการทำธุรกรรมหากมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอาจมีการโอน จำหน่าย ยักย้าย ปกปิด หรือซ่อนเร็ว
ทรัพย์สินได ที่เป็นทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการกระทำความผิด ให้คณะกรรมการธุรกรรมมีอำนาจสั่งยึดหรือ
อายัดทรัพย์สินนั้นไว้ชั่วคราวมีกำหนดไม่เกินเก้าสิบวัน

² พระราชบััญถีป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 มาตรา 49 ภายใต้บังคับมาตรา 48 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่ปรากฏหลักฐานเป็นที่เชื่อได้ว่าทรัพย์สินใดเป็นทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดให้เลขานุการส่งเรื่องให้พนักงานอัยการพิจารณาเพื่อยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นของแผ่นดินโดยเร็ว

เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ท่านนี้ ยังไม่มีแผนหรือยุทธศาสตร์ในการจัดการซากရถยนต์แต่อย่างใด

จากศึกษาภูมายของประเทศต่างๆ รัฐของประเทศเหล่านี้ได้ให้ความสำคัญในการจัดการซากรถยนต์เป็นอันมากและมีการออกระเบียบและกฎหมายมาจัดการซากรถยนต์อย่างเป็นระบบทั้งกระบวนการ ไม่ว่าจะเป็นประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปได้ออกระเบียบว่าด้วยยานยนต์ที่หมดอายุการใช้งาน Directive on End of Life Vehicles หรือระเบียบ ELV และประเทศญี่ปุ่นได้ออกกฎหมายว่าด้วยการจัดการซากรถยนต์และชิ้นส่วน End of Life Vehicle Recycling Law หรือกฎหมาย ELV และประเทศเกาหลีได้ได้ออกกฎหมายการจัดการทรัพยากรและการรีไซเคิล เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ Act for Resource Recycling of EEE and Vehicles หรือ Korea RohS/WEEE/ELV ประเทศต่างๆ เหล่านี้ออกกฎหมายและกฏหมายในการจัดการซากรถยนต์เพื่อไม่ให้ซากรถยนต์ในประเทศของตนล้นประเทศและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน ไม่ว่าในประเทศของตนและประเทศต่างๆ ทั่วโลก

ดังนั้นจากปัญหาการจัดการและความรับผิดชอบต่อซากรถยนต์ของผู้บริโภค ผู้ประกอบธุรกิจ และรัฐดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายกำหนดความรับผิดชอบผู้ประกอบธุรกิจ พลิตรถยนต์และชิ้นส่วน และให้รัฐเข้ามาร่วมกุมการจัดการซากรถยนต์ของผู้ประกอบธุรกิจ พลิตรถยนต์และชิ้นส่วน โดยกำหนดหลักเกณฑ์และการควบคุมในการจัดการซากรถยนต์ที่เป็นระบบทั้งกระบวนการจัดการซากรถยนต์และต้องมีระบบทะเบียนซากรถยนต์โดยเชื่อมโยงกับระบบทะเบียนรถยนต์ โดยในการจัดการซากรถยนต์ดังกล่าวต้องจัดการโดยระบบคอมพิวเตอร์และอินเตอร์เน็ต

4.3 ปัญหาทางกฎหมายในการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากซากรถยนต์

ของเสียอันตรายที่เกิดจากซากรถยนต์ ได้แก่ แบตเตอรี่ ฟิลเตอร์ และตัวเก็บประจุที่มีสาร PCB/PCT ชิ้นส่วนอะไหล่ที่เป็นน้ำมัน ของเหลวจากซากรถยนต์ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ น้ำมันระบบส่งค่าข García น้ำหล่อเย็น น้ำยาป้องกันการเป็นน้ำแข็ง น้ำมันเบรค กรดจากสารน้ำ ของเหลวในระบบปรับอากาศและของเหลวอื่นที่อยู่ในซากรถยนต์ ยางรถยนต์ ถุงลมนิรภัย ชิ้นส่วนพลาสติกขนาดใหญ่ เช่น กันชน Dashboard ลังของเหลว ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์/ชิ้นส่วนโลหะต่างๆ เช่น ทองแดง อะลูминียม และแมงกานีส

ของเสียอันตรายจากซากรถยนต์เหล่านี้ ยังไม่มีกฎหมายใดบัญญัติเกี่ยวกับการจัดการของเสียอันตรายจากซากรถยนต์ไว้โดยเฉพาะ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้มาตรการทางกฎหมายตาม

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาบังคับโดยกำหนดให้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษออกกฎหมายกระทรวงกำหนดชนิด และประเภทของเสียงอันตรายที่เกิดจากช่างรถยนต์ และกฎหมายกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการจัดการบำบัด การกำจัดของเสียงอันตรายที่เกิดจากช่างรถยนต์ด้วยวิธีการที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาที่เกี่ยวข้องด้วย

4.3.1 ปัญหาทางกฎหมายในการลดมลพิษจากแหล่งกำเนิด

ศูนย์บริการรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นศูนย์บริการรถยนต์ของโตโยต้า ฮอนด้า อีซูซุ และฟอร์ด เป็นต้น อู่ซ่อมรถยนต์ ปั๊มน้ำมันต่างๆ โรงงานผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ไม่ว่าเป็นการผลิตเองหรือการนำเข้าจากต่างประเทศ เหล่านี้เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่สำคัญ โดยในปัจจุบันรัฐมีมาตรการส่งเสริมให้มีการผลิตสินค้าที่สะอาดทั้งนี้เพื่อประสิทธิภาพในเชิงนิเวศน์เศรษฐกิจในภาคการผลิต ซึ่งได้กำหนดไว้ในแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการผลิตที่สะอาดของกรมควบคุมมลพิษและแผนนโยบายด้านเทคโนโลยีการผลิตที่สะอาดสำหรับอุตสาหกรรม โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรมโดยมีพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายหลัก ในการกำกับดูแล และกำหนดให้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมมีอำนาจออกกฎหมายกระทรวง โดยอาศัยมาตรา 8 (5) แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มีสองฉบับ ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (2535) กำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการปล่อยของเสียงโดยกำหนดให้ผู้ประกอบการแยกเก็บสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว และกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (2535) กำหนดให้โรงงานที่มีผลกระทบบูรุณแรงต่อสิ่งแวดล้อมต้องจัดทำรายงานตรวจสอบประเมิน วิเคราะห์ สภาพสิ่งแวดล้อม

จะเห็นว่ากฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นกฎหมายที่ควบคุมการเกิดของเสียงอันตรายจากโรงงานอุตสาหกรรมและสถานประกอบการเท่านั้น แต่ในการจัดการของเสียงอันตรายจากช่างรถยนต์จากแหล่งชุมชนหรือศูนย์บริการรถยนต์ อู่ซ่อมรถยนต์ ยังไม่มีกฎหมายออกมายกเว้นของเสียงอันตรายแต่อย่างใด

จากการศึกษาระเบียน ELV ของประเทศไทยในกลุ่มสหภพยุโรป ในส่วนที่เป็นมาตรการป้องกันการก่อของเสียงโดยกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องจำกัดการใช้สารอันตรายในรถยนต์ใหม่ ต้องออกแบบและผลิตรถยนต์ใหม่ที่เอื้อต่อการแยกชิ้นส่วน การใช้ช้า การดึงทรัพยากรกลับ ต้องออกแบบและการเพิ่มปริมาณการใช้วัสดุรีไซเคิลในรถยนต์ และรถยนต์และอะไหล่ต้องปราศจากสารตะกั่ว ปรอท แคนเดเมียม โครเมียมและชาวนาเลนซ์

จากการศึกษากฎหมาย ELV ของประเทศไทยนี้ ได้กำหนดรายการสารต้องห้าม การจำกัด ปริมาณการระเหยต้องห้ามและการจำกัดสารต้องห้าม ได้แก่ ตะกั่ว ปรอท แคนเดเมียม โครเมียมและชาวนาเลนซ์

จากการศึกษาภูมาย ELV เก่าหลีได้ กำหนดให้จำกัดการใช้สารอันตรายโดยกำหนดให้รดินต์ที่อยู่ในขอบเขตมีปริมาณสารอันตรายประเภทโลหะหนักและสารหน่วงการติดไฟที่กำหนดไม่เกินปีดจำกัด จะเห็นว่าสารอันตรายประเภทโลหะหนักก็เหมือนระเบียน ELV ของสหภาพยุโรปและภูมาย ELV ของญี่ปุ่น แต่ภูมาย ELV ของเก่าหลีได้เพิ่มสารหน่วงการติดไฟด้วย

จากการศึกษาภูมายการจัดการของเสียอันตรายของสหรัฐอเมริกา หรือ RCRA ได้กำหนดการควบคุมการจัดการของเสียและของเสียอันตรายไว้โดยเฉพาะ ภูมายดังกล่าวเป็นการควบคุมตั้งแต่ต้นกำเนิดจนกระบวนการและการเคลื่อนย้ายของเสียอันตรายด้วย เป็นภูมายที่ควบคุมของเสียอันตรายได้เป็นอย่างดี

จากการศึกษาภูมายของประเทศต่างๆ จะเห็นว่าประเทศไทยล่า�ีกำหนดการห้ามใช้สารอันตรายประเภทโลหะหนัก และควบคุมของเสียอันตรายตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ ดังนี้ ประเทศไทยจำเป็นต้องกำหนดการใช้สารอันตรายประเภทโลหะหนักด้วย และมาตรการทางภูมายที่จะนำความคุณให้มีการนำเทคโนโลยีสะอาดมาใช้ในการลดปริมาณของเสียอันตรายที่เกิดขึ้นตั้งแต่กระบวนการผลิต อาจจะกระทำได้โดยการนำเทคโนโลยีสะอาดมาเป็นแนวทางการพิจารณาประกอบการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ โรงงานในกรณีที่เป็นโรงงานตั้งใหม่ หรือต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการ โรงงานในกรณีเป็นโรงงานที่ได้รับใบอนุญาตอยู่แล้ว ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามบทบัญญัติใน มาตรา 32 ของพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีผู้รักษากิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม มีอำนาจออกประกาศตามความในมาตรา 32 (1)

4.3.2 ปัญหาทางภูมายในการนำของเสียอันตรายเวียนกลับมาใช้ใหม่

เนื่องจากยังไม่มีภูมายหรือภูมายเรียบใดๆ ที่บัญญัติให้มีการนำของเสียอันตรายจากชากรดินต์กลับมาใช้ใหม่ ดังนั้นต้องอาศัยภูมายฉบับต่างๆ ที่ใช้ในการจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ได้แก่ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 และภูมายซึ่งกำหนดจำนวนหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละประเภท ในปัจจุบันมีการนำชากรดินต์มาจัดเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ อาทิ เช่น แบบเตอร์รอนต์ที่ใช้แล้ว นำมันหล่อเลื่อนที่ใช้แล้ว ย่างรดินต์ใช้แล้ว จะเห็นว่าการนำขั้นชากรดินต์กลับมาใช้ใหม่ได้จากการจัดการชากรดินต์ทั้งกระบวนการแต่เป็นการจัดการชากรดินต์เพียงบางส่วน

จากการศึกษาภูมายนานั้น ไม่มีภูมายใดบัญญัติให้มีการนำชากรดินต์นำกลับมาใช้ใหม่อย่างชัดเจนและการศึกษาของภูมายต่างประเทศ ระเบียน ELV ของสหภาพยุโรป ได้กำหนดหลักเกณฑ์การเก็บคืนชากรดินต์ โดยผู้ประกอบการต้องมีระบบรองรับการจัดเก็บและ

บนส่างชากรถยนต์ โดยผู้ผลิตต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และผู้ผลิตต้องจัดระบบการออกใบรับรองการทำลายให้กับผู้ถือครองชากรถยนต์รายสุดท้าย เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการประกอบการลงโทษเบียนรถยนต์ การกำหนดการนำบัตรถายนต์ต้องมีสถานที่นำบัตรโดยต้องได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้และเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตการนำบัตรถายนต์เท่านั้น การกำหนดการใช้ช้าและนำทรัพยากรกลับคืนให้ได้มากที่สุด โดยการตั้งเป้าหมายโดยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2549 ตั้งเป้าหมายการใช้ช้ามากกว่าร้อยละ 85 และการรีไซเคิลมากกว่าร้อยละ 80 และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ตั้งเป้าหมายการใช้ช้ามากกว่าร้อยละ 95 และการรีไซเคิลมากกว่าร้อยละ 85 ระเบียบ ELV ของสหภาพยุโรป ได้กำหนดการใช้รหัสมาตรฐานและข้อมูลการออกซิ่นส่วน โดยได้กำหนดมาตรฐานสำหรับคิดคลาชีนส่วนและวัสดุ เพื่อช่วยให้สามารถแยกประเภทชีนส่วนจากซากได้ง่ายขึ้น การนำกลับมาใช้ใหม่และการใช้ช้าโดยผู้ผลิตต้องให้ข้อมูลวิธีแยกส่วนยานยนต์ของตนภายใน 6 เดือน หลังจากมีการจำหน่าย เพื่อแสดงจุดที่มีสารอันตรายเป็นส่วนประกอบด้วย โดยผู้ผลิตรถยนต์และซิ่นส่วนต้องบ่งชี้วัสดุโดยใช้รหัสมาตรฐาน ISO เพื่อให้สามารถแยกประเภทชีนส่วนชากรถยนต์ได้ง่ายขึ้น

จากการศึกษาภูมาย ELV ของญี่ปุ่น กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบในการรีไซเคิลซิ่นส่วนรถยนต์และกำหนดให้ผู้บริโภครถยนต์จ่ายค่ารีไซเคิลร่วงหน้าสำหรับการรีไซเคิลชากรถยนต์ของตนโดยรถยนต์ใหม่ ณ เวลาที่มีการซื้อ และรถยนต์ที่ใช้งานแล้ว ณ เวลาที่ตรวจสอบตามระบบที่กฏหมายกำหนดราคาค่ารีไซเคิล การจัดการข้อมูลผ่านระบบคอมพิวเตอร์และอินเตอร์เน็ต และการรีไซเคิลชากรถยนต์เชื่อมโยงกับข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์ และตั้งเป้าหมายในการรีไซเคิลไว้ จะเห็นได้ว่าการรีไซเคิลชากรถยนต์ของญี่ปุ่นประสบความสำเร็จมาก

จากการศึกษาภูมาย ELV ของเกาหลีใต้ ไม่ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการรีไซเคิลชากรถยนต์ไว้อย่างชัดเจนไว้ในกฏหมายดังกล่าวแต่จะมีการกำหนดไว้ในกฎหมายการออกซิ่นที่หนึ่ง โดยมาตรา 25 กำหนดให้ผู้ผลิตรีไซเคิล ผู้ประกอบชากรถยนต์ ผู้ตัด และผู้รีไซเคิลรถยนต์ ผู้รีไซเคิล ส่วนตกค้างจากการตัดและการรีไซเคิลชากรถยนต์ และผู้รีไซเคิลแก๊สที่เกิดจากการพิ่งชากรถยนต์ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องอัตราการรีไซเคิล และตามมาตรา 26 กำหนดวิธีการรีไซเคิลชากรถยนต์ไว้โดยกำหนดค่าผู้ที่เกี่ยวข้องตามมาตรา 25 ต้องรีไซเคิลชากรถยนต์และออกแบบยานยนต์ ในลักษณะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามวิธีการรีไซเคิลและมาตรฐานสำหรับชากรถยนต์

จากการศึกษาภูมายของประเทศต่างๆ จะเห็นว่า ระเบียบ ELV ของสหภาพยุโรป และกฏหมาย ELV ประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดกระบวนการรีไซเคิลได้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในการจัดการชากรถยนต์ โดยการกำหนดเป้าหมายในการใช้ช้า และการรีไซเคิลให้สามารถนำกลับมาใช้ช้าและรีไซเคิลให้ได้มากที่สุดและการกำหนดให้มีการออกแบบรถยนต์ที่ง่ายแก่การรี

ใช้เคลื่อนไหวอุปกรณ์น้ำกลับมาใช้ใหม่หรือใช้ซ้ำ ลดปริมาณสารอันตราย โดยกำหนดเป็นมาตรฐานสำหรับติดตั้งส่วนและวัสดุรถยนต์ ดังนั้นจึงเป็นต้องมีมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบกิจการรถยนต์นำวัสดุที่สามารถแปรรูปกลับมาใช้ใหม่มาเป็นวัตถุคุณภาพในการผลิต โดยให้เงื่อนไขสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรกับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์โดยอาศัยบทบัญญัติในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

ดังนั้น จากปัญหาทางกฎหมายในการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากชากรถยนต์จึงจำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายในการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากชากรถยนต์จากแหล่งชุมชนไว้ในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

4.4 ปัญหาน่าวางใจที่เกี่ยวข้องในการจัดการชากรถยนต์

ปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดสนับสนุนให้มีการจัดการชากรถยนต์ หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดการชากรถยนต์ในปัจจุบันได้แก่ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมและจัดการมลพิษจากขยะมูลฝอยอันตรายและของเสียอันตรายจากชุมชน โดยอาศัยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะกรรมการควบคุมมลพิษ กำหนดนโยบาย มาตรการการวิจัย ประสานงาน ให้ความรู้และความตั้งใจกับชุมชนในเรื่องขยะมูลฝอยอันตรายและของเสียอันตราย กระทรวงสาธารณสุข มีหน้าที่ในการจัดการของเสียทั่วไป ของเสียอันตราย และของเสียติดเชื้อจากแหล่งชุมชน โดยอาศัยพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มีคณะกรรมการการสาธารณสุขกำหนดการกำกับดูแลให้คำปรึกษาแนะนำแก่ราชการส่วนท้องถิ่น เจ้าพนักงานท้องถิ่น และเจ้าพนักงานสาธารณสุข เพื่อให้มีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ในการจัดการของเสียทั่วไป ของเสียอันตราย และของเสียติดเชื้อจากแหล่งชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักที่ต้องรับผิดชอบการจัดการขยะมูลฝอยอันตรายชุมชน

จะเห็นว่ามีหน่วยงานต่างๆ หลายหน่วยงานร่วมกันในการจัดการชากรถยนต์ ซึ่งการกระจัดกระจาดของกฎหมายที่มีอยู่หลายหน่วยงานก่อให้เกิดความซ้ำซ้อนขาดเอกสารในการบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริง ขาดการจัดการที่เหมาะสมสมตั้งแต่ขั้นตอนการผลิตจนถึงการกำจัดชากรถยนต์

จากการศึกษากฎหมาย ELV ของประเทศญี่ปุ่นมีสมาคมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เช่น มี Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) เป็นหน่วยงานหลักมีหน้าที่ในการพัฒนาและสนับสนุนให้มีการรีไซเคิลในอุตสาหกรรมยานยนต์

และชิ้นส่วนของญี่ปุ่น และ Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC) ซึ่งทำหน้าที่บริหารจัดการกระบวนการรีไซเคิลอย่างครบวงจร โดยให้บริการจัดการค้านการเงิน ด้านข้อมูล และสนับสนุนการบริหารงานในส่วนท้องถิ่น เป็นต้น จะเห็นว่าหน่วยงานดังกล่าวร่วมมือกันสนับสนุนให้การจัดการชากรถยนต์ของญี่ปุ่นโดยเฉพาะและประสบความสำเร็จ

จากการศึกษาภูมาย ELV ของเกาหลีใต้ กำหนดให้กระทรวงสั่งแวดล้อมจัดตั้งคณะกรรมการทบทวนการประกันสิ่งแวดล้อมและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและการดำเนินการของคณะกรรมการดังกล่าวคณะกรรมการทบทวนการประกันสิ่งแวดล้อมทำหน้าที่ทบทวนและให้คำปรึกษาในเรื่องรายการขานยนต์ที่จะกำหนดให้อยู่ภายใต้การควบคุมการใช้สารอันตราย รายการสารอันตรายที่จะจำกัดการใช้และขีดจำกัดความเข้มข้นของสารต้องห้าม การกำหนดอัตราการรีไซเคิลต่อปี สำหรับขานยนต์ข้อเสนอในการปรับปรุง วัสดุและโครงสร้างของขานยนต์ การประเมินอัตราการรีไซเคิลได้ของขานยนต์และประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการรีไซเคิลตามที่กำหนดในกฎหมาย

จะเห็นว่าภูมาย ELV ของญี่ปุ่นและภูมาย ELV ของเกาหลีใต้ ได้กำหนดหน่วยงานที่ชัดเจนในการควบคุมคุ้มครองและบริหารการจัดการชากรถยนต์ รวมทั้งมีการพัฒนาและส่งเสริมการรีไซเคิลรถยนต์อย่างเป็นระบบ ให้เป็นมาตรฐานและสามารถบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริง

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดให้มีองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐมาควบคุม คุ้มครอง ตรวจสอบ พัฒนาและวิจัยการรีไซเคิลชากรถยนต์และชิ้นส่วน บริหารจัดการกระบวนการรีไซเคิลอย่างครบวงจรและจัดการชากรถยนต์ไว้โดยเฉพาะ

4.5 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษ

พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ได้กำหนดหน้าที่และกำหนดความผิดของผู้ที่ก่อให้เกิดความไม่สะอาดและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของสภาพบ้านเมือง ไว้หลายประการรวมทั้งการใช้ทางสาธารณะและถนนสาธารณะ ไว้ ดังนี้ในมาตรา 56 เมื่อมีผู้กระทำความผิดตามมาตรา 18 กล่าวคือ เมื่อมีการทิ้ง วาง หรือกองของซากขยะบนถนนหรือสถานสาธารณะ เจ้าพนักงานท้องถิ่นก็จะลงโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท บทลงโทษดังกล่าวมีเฉพาะไทยปรับเท่านั้น เพราะในการจัดการชากรถยนต์ที่ทิ้งไว้ตามถนนสาธารณะหรือสถานสาธารณะ ในการจัดการก็มีค่าใช้จ่ายในการนำไปเก็บเพื่อขายหรือทำลายชากรถยนต์ดังกล่าว รัฐต้องออกค่าใช้จ่ายเองในส่วนนี้

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 73/1 ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดท้องถิ่นในเรื่องการเก็บ ขนและกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในกรณีเกี่ยวกับมูลฝอยที่เป็นอันตรายจากชุมชน

ต้องระวังไทยปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และมาตรา 73/2 ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดของห้องถินในกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่ง ปฏิกูลหรือมูลฝอยในกรณี เกี่ยวกับมูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายจากชุมชน ต้องระวังไทยจำกัดไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จะเห็นว่าไทยสำหรับการที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดห้องถินนั้นมีโทษปรับที่น้อยมาก

กฎกระทรวงที่ออกโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมออกกฎกระทรวงโดยอาศัยมาตรา 8 กฎกระทรวงฉบับที่ 3 (2535) กำหนดให้โรงงานที่มีผลการทบทวนแรงต่อสิ่งแวดล้อมตามที่รัฐมนตรีกำหนด ต้องจัดทำรายงานการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบป้องกันสิ่งแวดล้อม เป็นพิษ การวิเคราะห์ปริมาณสารมลพิษในระบบป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นพิษและการตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อม ผู้ที่ทำการฝ่าฝืนจะถูกปรับไม่เกิน 100,000 บาท จะเห็นว่าโรงงานเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่สำคัญถ้าไม่มีการควบคุม ตรวจสอบจากหน่วยงานของรัฐที่เข้มงวดแล้วก็ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง เมื่อเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าวแล้วโรงงานดังกล่าวก็แค่ถูกปรับสูงสุดไม่เกินหนึ่งแสนบาทเท่านั้น ซึ่งจะเห็นว่าความเสียหายของสิ่งแวดล้อมมีปริมาณที่มากและรุนแรงและกลับคืนสู่สภาพเดิมเป็นไปได้ยากและใช้เวลานานมาก

จะเห็นว่าไทยตามพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นไทยที่เน้นมากเมื่อเทียบกับการกระทำความผิด ทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวที่จะกระทำความผิดต่อไป จึงเป็นที่จะต้องมีมาตรการทางกฎหมายควบคุมการจัดการซากရถynต์และมีบลง ไทยผู้ฝ่าฝืนโดยเพิ่มโทษให้หนักกว่านี้เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวไทยดังกล่าวด้วย ดังนั้นจึงต้องมีบลง ไทยทั้งทางอาญาและทางแพ่ง

บลง ไทยทางอาญาต้องมีบลง ไทยที่หนักกว่านี้เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว

บลง ไทยทางแพ่ง กล่าวคือเป็นการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลง ไทย ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำโดย恣ะเมิดของผู้ที่ไม่ได้จัดการซากရถynต์โดยถูกต้องตามกฎหมายและเหมาะสมในการรักษาสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน โดยแบ่งค่าสิน ใหม่ทดแทนออกเป็น

1. ค่าจัดการซากရถynต์และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ค่าความเสียหายที่เกิดจากซากရถynต์ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม และต่อประชาชน
3. ค่าเสียหายต่างๆ ในอนาคต

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ประเทศไทยมีการใช้รัฐยนต์จำนวนมากเมื่อใช้เป็นเวลานานก็ก่อให้เกิดชากรถยนต์เป็นจำนวนมากและก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามมาหลายอย่าง ได้แก่ สารเคมีหรือวัตถุอันตรายจากชากรถยนต์ที่ยังมีอยู่ ซึ่งสามารถคงอยู่ในสิ่งแวดล้อมได้นาน และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน หากไม่มีการควบคุมหรือจัดการอย่างถูกต้อง ของเสียอันตรายจากชากรถยนต์ที่นำไปฝังกลบ เพาหรือปล่อยทิ้งไว้ตามถนนหรือสถานที่ต่างๆ จะทำให้ของเสียอันตรายร้ายกาจ แหล่งลงสู่แหล่งน้ำได้ดินนอกรากน้ำ multiplicating อาการที่เกิดขึ้นจากการร้ายกาจ การบำบัดหรือกำจัดของเสียอันตรายและการปนเปื้อนของสารอันตรายในน้ำ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพเมื่อเข้าสู่ร่างกายมนุษย์

ในปัจจุบันประเทศไทยใช้รถยนต์เป็นจำนวนมากและถือว่ารถยนต์เป็นปัจจัยที่ห้ามีรถยนต์เพิ่มจำนวนมาก ชากรถยนต์ก็มีเป็นจำนวนมากไปด้วย ต่อไปอนาคตชากรถยนต์อาจล้นประเทศไทยก็ได้ ถ้าเราซึ่งไม่มีมาตรการทางกฎหมายเข้ามาจัดการชากรถยนต์ที่เป็นระบบทั้งกระบวนการให้มีความถูกต้องตามหลักการรีไซเคิล

จากการศึกษากฎหมายต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ในส่วนการจัดการชากรถยนต์ยังไม่มี มาตรการทางกฎหมายที่เพียงพอและไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะในการจัดการชากรถยนต์ ดังนั้น กฎหมายต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ดังต่อไปนี้

5.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความ คำว่า “ชากรถยนต์”

คำจำกัดความ คำว่า “ชากรถยนต์” ยังไม่มีการให้คำจำกัดความ ความหมายของคำว่า “ชากรถยนต์” ไว้ในกฎหมายโดยเฉพาะ กล่าวคือคำจำกัดความของคำว่า “ชากรถยนต์” หมายความว่า รถยนต์ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้ และหมายความถึงชิ้นส่วนของรถชนิดนั้น ด้วย จะเห็นว่าคำจำกัดความคำว่า “ชากรถยนต์” เป็นคำจำกัดความที่แคบ เนพารถยนต์ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้เท่านั้น

5.1.2 ปัญหาความรับผิดชอบผู้เกี่ยวข้องกับช้ากรถยนต์

ผู้เกี่ยวข้องกับช้ากรถยนต์ได้แก่ ผู้บริโภค ผู้ประกอบการ และรัฐ กล่าวคือผู้บริโภคที่พึงช้ากรถยนต์ของตนต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 แต่ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์ไม่ต้องรับผิดชอบต่อช้ากรถยนต์ของตนที่ตนผลิตรวมถึงการออกแบบผลิตภัณฑ์รถยนต์ก็ไม่ได้คำนึงถึงการนำทรัพยากรถลับมาใช้ใหม่ การใช้ซ้ำ และการลดปริมาณของเสีย ปัจจุบันรัฐยังไม่มีกฎหมายควบคุมการจัดการช้ากรถยนต์ของผู้บริโภคและผู้ประกอบธุรกิจไว้โดยเฉพาะ

5.1.3 ปัญหาทางกฎหมายในการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากช้ากรถยนต์

5.1.3.1 ปัญหาทางกฎหมายในการลดผลกระทบพิษจากแหล่งกำเนิด จากการศึกษาที่พบว่า ปัจจุบันกฎหมายในการควบคุมการลดผลกระทบพิษจากของเสียอันตรายจากช้ากรถยนต์จากแหล่งกำเนิด จะมีเฉพาะการควบคุมจากแหล่งกำเนิดประเภทโรงงานอุตสาหกรรมและสถานประกอบการเท่านั้น ในส่วนของเสียอันตรายจากช้ากรถยนต์จากแหล่งชุมชนยังไม่มีกฎหมายในการควบคุมของเสียอันตรายเต็อมาก

5.1.3.2 ปัญหาทางกฎหมายในการนำของเสียอันตรายเวียนกลับมาใช้ใหม่ จากการศึกษาที่พบว่าปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายหรือกฎระเบียบใดๆ ที่บัญญัติให้มีการนำของเสียอันตรายจากช้ากรถยนต์กลับมาใช้ใหม่ จะมีก็แต่การที่อู่ซ่อมรถยนต์หรือโรงงานรับซื้อของเก่าที่ได้ซื้อช้ากรถยนต์มาแล้วก็จะทำการถอดอะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์ออกในส่วนที่ยังใช้งานได้อู่หรือโรงงานดังกล่าวก็จะนำไปจำหน่ายเป็นอะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์มือสองต่อ ในส่วนที่ใช้งานไม่ได้ก็จะนำไปขายหรือนำกลับไปใช้ใหม่ และการผลิตของผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนต่างๆ ไม่น่าวัดคุณภาพที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ ประกอบการออกแบบผลิตภัณฑ์รถยนต์ก็ไม่สามารถที่ริใช้เคลื่อนไหวง่าย ปัจจุบันมีการกำหนดมาตรฐานต่อรัฐยนต์ ยางรถยนต์ น้ำมันหล่อลื่นรถยนต์ที่ใช้แล้วก็ตาม แต่การกำหนดคังกล่าวยังไม่ทั้งคันหรือทั้งกระบวนการ

ดังนั้นจะเห็นว่าการจัดการกับช้ากรถยนต์ดังกล่าวไม่มีกฎหมายควบคุมดูแลโดยเฉพาะ

5.1.4 ปัญหาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการช้ากรถยนต์

จากการศึกษาหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดสนับสนุนให้มีการจัดการช้ากรถยนต์โดยตรง หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดการช้ากรถยนต์ จะเห็นการหน่วยงานหลายหน่วยงานร่วมกันจัดการช้ากรถยนต์ การกระจายของกฎหมายที่มีอยู่หลายหน่วยงานก่อให้เกิดความซ้ำซ้อนขาดเอกสารในการบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริง ขาดการจัดการที่เหมาะสมสมตั้งแต่ขั้นตอนการผลิตจนถึงการกำจัดช้ากรถยนต์

5.1.5 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษ

จากการศึกษาภูมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการชากรถยนต์ ก็จะเห็นว่า บทลงโทษผู้ที่กระทำการผิดซึ่งมีเฉพาะไทยทางอาญาที่มีโทษที่เบามากเมื่อเทียบกับการกระทำความผิดและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชน

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษามาตรฐานกฎหมายในการจัดการชากรถยนต์โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ ก็พบว่ายังไม่มีกฎหมายของไทยที่เพียงพอและไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะสำหรับควบคุมการจัดการชากรถยนต์และของเสียอันตรายจากชากรถยนต์แต่อย่างใด จากเหตุผลดังกล่าว ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย ดังต่อไปนี้

5.2.1 จำจำกัดความคำว่า “ชากรถยนต์”

เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามคำว่า “ชากรถยนต์” ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 โดยให้มายความว่า รถยนต์ที่เป็นของเสียอันตราย รถยนต์ใหม่ รถยนต์ที่ถูกบริการหรือซ่อมแซมในระหว่างใช้งาน และรถยนต์นั้นจะมีส่วนประกอบที่ໄส้ให้โดยผู้ผลิตรึไม่ หรือมีส่วนประกอบอื่นที่ติดอยู่ในรูปอะไรแล้วหรือชิ้นส่วนทดแทนและรถยนต์ที่เสื่อมสภาพการใช้งานแล้ว ซึ่งรวมถึงชิ้นส่วนและวัสดุที่ใช้ในรถยนต์ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์เข้ามาร่วมรับผิดชอบต่อชากรถยนต์คนที่ตนผลิตด้วย

5.2.2 ผู้เกี่ยวข้องกับชากรถยนต์

เห็นควรออกกฎหมายว่าด้วยการจัดการชากรถยนต์ขึ้นมาโดยเฉพาะ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนต้องรับผิดชอบในการจัดการชากรถยนต์และในการจัดการชากรถยนต์ดังกล่าวนั้นเห็นควรให้มีหน่วยงานของรัฐเข้ามาควบคุม รวมถึงกำหนดให้มีหลักเกณฑ์รายละเอียดต่างๆ ในการจัดการชากรถยนต์ โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

5.2.2.1 กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน มีการเก็บคืนชากรถยนต์ กล่าวคือ มีระบบรองรับการจัดเก็บและการบนส่งชากรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ถูกเปลี่ยนระหว่างการซ่อมบำรุง ไปยังสถานบำบัด โดยผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และต้องไม่คิดค่าใช้จ่ายจากผู้ถือครองรถยนต์นั้นรายสุดท้าย ยกเว้นกรณีที่ชากรถยนต์ขาดชิ้นส่วนสำคัญหรือมีของเสียใส่เพิ่ม และออกใบรับรองการทำลายให้กับผู้ถือครองรายสุดท้าย เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญประกอบการลงทะเบียน

5.2.2.2 กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน หรือผู้ทำการริใช้เกิดต้องทำการบำบัดชากรถยนต์ กล่าวคือ ต้องมีสถานที่ และการดำเนินการเกี่ยวกับการเก็บรักษาและ

การนำบัดชากรถยนต์ รวมถึงการกำจัดมลพิษ การแยกชิ้นส่วน การบดตัด การนำกลับคืน และการทิ้ง สถานที่นำบัดชากรถยนต์ดังกล่าวต้องได้มาตรฐานด้วยและกระทำได้เฉพาะโรงงานที่ใบอนุญาตเท่านั้น

สำหรับสถานที่นำบัดชากรถยนต์ดังกล่าว เห็นควรกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ไม่ต้องทำการนำบัดชากรถยนต์เองแต่สามารถที่จะส่งชากรถยนต์ของตนให้แก่ผู้ทำการรีไซเคิล ทำการนำบัดชากรถยนต์ก็ได้ การกำหนดให้มีผู้ทำการรีไซเคิลดังกล่าวเพื่อสนับสนุนส่งเสริมให้มีธุรกิจรีไซเคิลให้มากขึ้นนั้นเอง

5.2.2.3 กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ใช้รหัสมาตรฐานและข้อมูลการจดชิ้นส่วนมีการกำหนดมาตรฐานสำหรับคิดกลางชิ้นส่วนและวัสดุ เพื่อการนำกลับมาใช้ใหม่ และการใช้ซ้ำ โดยผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนต้องให้ข้อมูลวิธีแยกส่วนรถยนต์ของตนหลังจากมีการจำหน่าย เพื่อแสดงจุดที่มีสารอันตรายเป็นส่วนประกอบด้วย โดยผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนต้องบ่งชี้วัสดุโดยใช้รหัสมาตรฐาน ISO เพื่อช่วยให้สามารถแยกประเภทชิ้นส่วนจากหากได้ย่างเข็น

5.2.2.4 กำหนดให้การจัดการชากรถยนต์ดังกล่าวต้องจัดการโดยระบบคอมพิวเตอร์และอินเตอร์เน็ต และมีการเชื่อมโยงระบบทะเบียนรถยนต์ด้วย

5.2.2.5 กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน รีไซเคิลชากรถยนต์และออกแบบรถยนต์และชิ้นส่วน ในลักษณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามวิธีการรีไซเคิลและมาตรฐานสำหรับชากรถยนต์ตามที่ได้กำหนด

5.2.2.6 กำหนดบทลงโทษทางกฎหมายทั้งทางอาญา และทางแพ่ง ซึ่งบทลงโทษทางอาญาได้แก่ โทษจำคุกและโทษปรับ สำหรับผู้ทำการฝ่าฝืนตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว และโทษทางแพ่ง ได้แก่ การชดใช้ค่าเสื่อมทดแทนในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนหรือผู้ทำการรีไซเคิล กระทำการจัดการชากรถยนต์ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน

5.2.2.7 สำหรับผู้บริโภค กำหนดให้จำกัดการซื้อรถยนต์ กล่าวคือ ครอบครัวหนึ่งสามารถซื้อรถยนต์ได้หนึ่งคัน เว้นแต่ มีความจำเป็นอย่างยิ่งแต่ไม่เกินสองคัน ข้อยกเว้นดังกล่าวกำหนดให้ข้อมูลต่อกรรมการขนส่งเป็นรายเฉพาะกรณีไป

5.2.3 มาตรการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากชากรถยนต์

มาตรการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากชากรถยนต์โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น

5.2.3.1 มาตรการป้องกันและลดของเสียอันตรายจากแหล่งกำเนิด เห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มีรายละเอียดสำคัญดังนี้

(1) กำหนดการใช้สารอันตรายประเภทโลหะหนักอันได้แก่ proto ตะกั่ว แคดเมียม โคโรเมียมและชาวนาเลนซ์ และมีข้อยกเว้นการใช้สารอันตรายไว้ในกฎกระทรวง

(2) กำหนดการควบคุมให้มีการนำเทคโนโลยีสะอาดมาใช้ในการลดปริมาณของเสียอันตรายที่เกิดขึ้นตั้งแต่กระบวนการผลิต อาจจะกระทำได้โดยการนำเทคโนโลยีสะอาดมาเป็นแนวทางการพิจารณาประกอบการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ โรงงานในกรณีที่เป็นโรงงานตั้งใหม่ หรือต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการ โรงงานในกรณีเคยเป็นโรงงานที่ได้รับใบอนุญาตอยู่แล้ว ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามบทบัญญัติใน มาตรา 32 ของพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมมีอำนาจออกประกาศตามความในมาตรา 32 (1) ของพระราชบัญญัติโรงงาน กำหนดให้โรงงานที่กำหนดไว้ในประกาศดังกล่าวเป็นโรงงานจำพวกที่ 3 ด้วย

5.2.3.2 มาตรการป้องกันและลดของเสียอันตรายเวียนกลับมาใช้ใหม่

เห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 โดยกำหนดให้มีมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบกิจการรถยนต์นำวัสดุที่สามารถแปรรูปกลับมาใช้ใหม่มาเป็นวัตถุคุณภาพในการผลิต โดยให้เงื่อนไขสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรกับผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์โดยอาศัยบทบัญญัติในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้

5.2.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการชา กรณต์

เห็นควรให้มีองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวคือ กรมควบคุมมลพิษ เข้ามายควบคุม ดูแล ตรวจสอบ พัฒนาและวิจัยการรีไซเคิลชา กรณต์และชิ้นส่วน บริหารจัดการกระบวนการรีไซเคิลอุปกรณ์ครัวเรือนและจัดการชา กรณต์ไว้โดยเฉพาะ

5.2.5 บทลงโทษทางกฎหมาย

เห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 โดยมีรายละเอียด สาระสำคัญดังต่อไปนี้

5.2.5.1 แก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 เป็นดังนี้

(1) ในมาตรา 56 เมื่อมีผู้กระทำความผิดตามมาตรา 18 ต้องระวังโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) ในการจัดการเก็บชา กรณต์ที่มีการกระทำความผิดตามมาตรา 18 ดังกล่าว เจ้าพนักงานองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต้องมีค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บชา กรณต์และการกำจัด

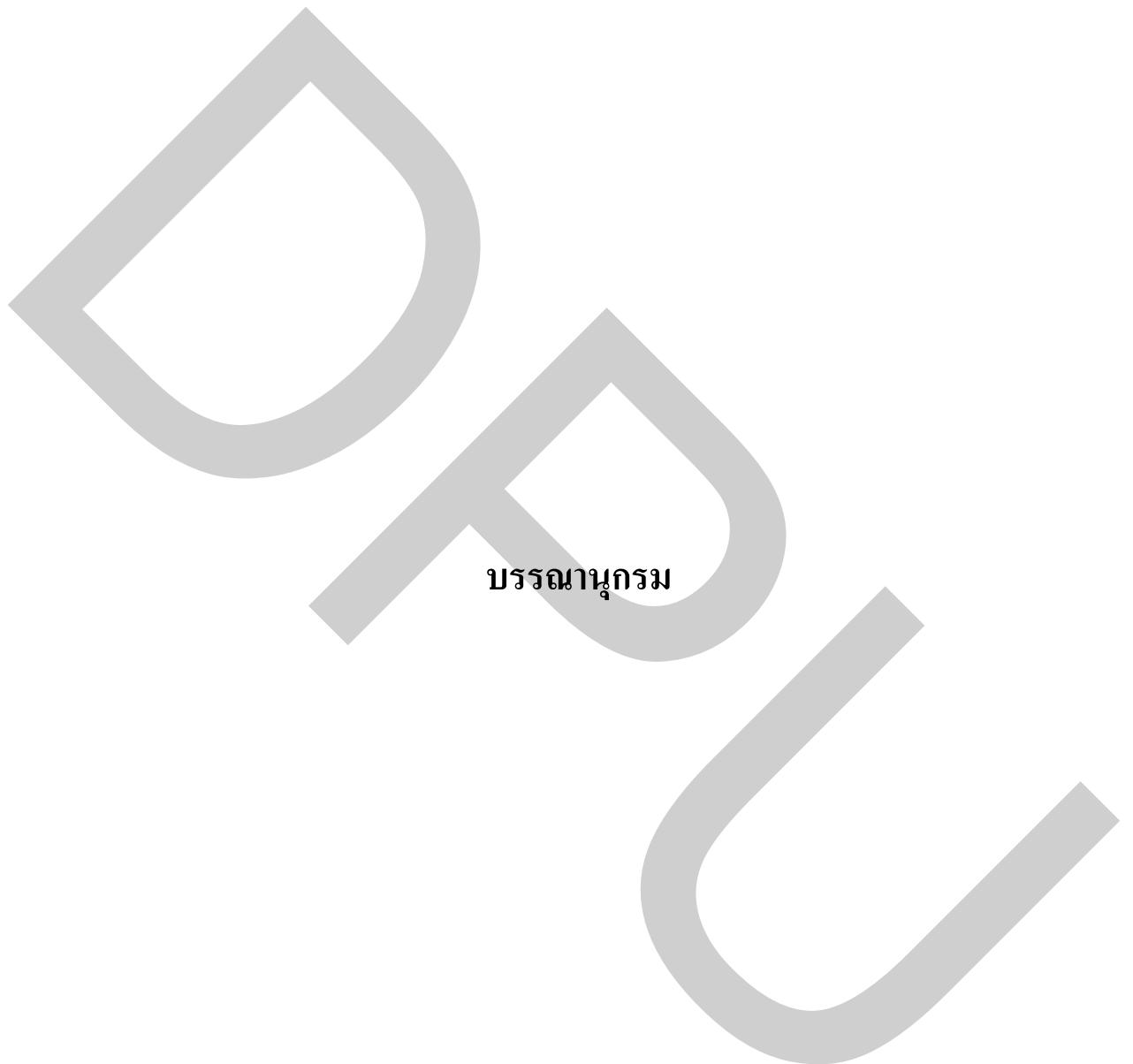
ทำลายดังนั้นในมาตรฐานดังกล่าวต้องมีการบัญญัติมาตราเพิ่มเติมกำหนดให้ผู้ที่กระทำการผิดดังกล่าวชดใช้ค่าจัดการราชการณ์และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

5.2.5.2 แก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 เป็นดังนี้

(1) มาตรา 73/1 มาตรา 73/2 ให้มีบทลงโทษทางอาญาเพิ่มขึ้น มาตรา 73/1 ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดห้องถิน...ต้องระวังไทยปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท มาตรา 73/2 ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อกำหนดของห้องถิน...ต้องระวังไทยจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(2) กำหนดให้มีการบัญญัติมาตราเพิ่มเติมในส่วนที่มีกระทำการผิดตามพระราชบัญญัตินี้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชน ต้องได้รับการชดใช้เยียวยาค่าเสียหายจากการกระทำการดังกล่าว การเพิ่มเติมในส่วนนี้เป็นการกำหนดค่าสินไหempten ในเชิงลงโทษโดยแบ่งออกเป็น

- (2.1) ค่าจัดการราชการณ์และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (2.2) ค่าความเสียหายที่เกิดจากราชการณ์ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมและต่อประชาชน
- (2.3) ค่าเสียหายต่างๆ ในอนาคต



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- ทัศนีย์ ดิลกมล. (2549). การจัดการขยะและการเป็นพิษ. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- นุ่มนิธิ รำมัญกุล. (2548). ระเบียบ ELV. กรุงเทพฯ: ไทยอे�ฟเฟคพรินติ้ง จำกัด.
- ประชุม โนนมา. (2551). กฏหมายเอกสารเปลี่ยนเส้นทาง : จารีตโบราณและแองโกลแซกซอน. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและสารานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ประมูล สุวรรณศร. (2545). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1-4 ว่าด้วยทรัพย์.
- เรืองเดช ศรีวรรณนະ. (2531). เศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม หลัก พฤทธิ์ และปัญหาสิ่งแวดล้อมไทย. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วิริยะ นามศิริพงศ์พันธุ์. (2545). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยทรัพย์สินบรรพ 4. กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.
- วิษณุ เครืองาม. (2528). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.
- ไสวณ รัตนกร. (2539). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหุ้นส่วนบริษัท. กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.
- _____. (2541). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหุ้นส่วนบริษัท. กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.
- อำนาจ วงศ์บัณฑิต. (2545). กฏหมายสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: วิญญาณ.
- _____. (2550). กฏหมายสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: วิญญาณ.

บทความ

- เกรียงไกร เตชกานนท์. (2552). แนวโน้มมาตรการ NTMs ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่น. ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 8-10.

ทีมที่ปรึกษาทางด้าน LCA และ ECODESIGN ECO GROUP (THAILAND) CO., LTD. (2550, กันยายน). Engineering Today, 5, 57. หน้า 65-66.

นุจринทร์ รามัญกุล. (ม.ป.ป.). ระเบียบสหภาพยุโรปเรื่อง “ยานยนต์ที่หมดอายุ” End of life Vehicles. ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี. หน้า 4

ปนente m โนนมัยวิบูล. (2552). อะไรมะ? อีพีอาร์? ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิต.

พรรรตันน์ เพชรภักดีและกฤญา จันทรเสน. (2551). การรีไซเคิล แบตเตอรี่รถยนต์. สถาบันสิ่งแวดล้อมอุดสาหกรรม สถาบันอุดสาหกรรมแห่งประเทศไทย. หน้า 4-5.

อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์. (ม.ป.ป.). มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยเพื่อป้องกันการควบคุมและกำจัดขยะเทคโนโลยี. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

วิทยานิพนธ์

รติก แสงสวัสดิ์. (2551). มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมขยะอิเล็กทรอนิกส์จากโทรศัพท์มือถือและแบตเตอรี่. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิลาสินี อินทรพรอุดม. (2549). มาตรการทางกฎหมายในการจัดการของเสียอันตรายจากผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กฤษภักดิ์ ออนไลน์. (2549). มาตรการทางกฎหมายในการจัดการมูลฝอยในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

นัตรชัย ศักดิ์ชัยเจริญกุล. (ม.ป.ป.). มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการทิ้งทำลายชาကสินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

รายงานการวิจัย

- กรรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2548). โครงการจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินงานตามแผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติ. รายงานฉบับสมบูรณ์.
- _____. (2548). รายงานหลักการจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินงานตามแผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติ.
- _____. (ม.ป.ป.). รายงานหลักการจัดทำร่างกฎหมายรองรับการดำเนินงานตามแผนแม่บทขยะมูลฝอยแห่งชาติ.
- ปนente m โนนนัยวินิจฉัยและคณ. (2552). หลักการขยายความรับผิดชอบของผู้ผลิตในบริบทของประเทศไทยกำลังพัฒนา การจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย.
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2548). รายงานหลักการและเหตุผลโครงการศึกษาการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการขยะมูลฝอยชุมชนและขยะมูลฝอยอันตรายชุมชนระดับประเทศ. เล่มที่ 1/3.
- _____. (ม.ป.ป.). รายงานหลักการและเหตุผลโครงการศึกษาการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการขยะมูลฝอยชุมชนและขยะมูลฝอยอันตรายชุมชนระดับประเทศ.
- _____. (2547). รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม.

เอกสารอื่นๆ

- กัลยา ตัณศิริ. คำบรรยายวิชา LA 702. คณานิตศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อคิราภ์พร แก้วมณี. (2551). แนวทางแก้ไขปัญหาจากผลกระทบของระบบนิเวียนยานยนต์ที่หมุดอายุของสหภาพยูโรปต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ กรณีศึกษา บริษัท อัทสูมิเท็ค (ประเทศไทย) จำกัด. สารนิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

สถิติกรรมการuhnส่งทางบก. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554, จาก

http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html

กรมควบคุมมลพิษ ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดการซากผลิตภัณฑ์ที่ใช้แล้ว พ.ศ. สืบค้น เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553, จาก

[http://www.pcd.go.th/download/regulation.cfm?task=s10.](http://www.pcd.go.th/download/regulation.cfm?task=s10)

กรมโรงงานอุตสาหกรรม. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2553, จาก <http://www.diw.go.th.ctu> กองคุล รายงานคร. การจัดทำกฎหมายเพื่อจัดการกับของเสียอันตราย การกำจัดขยะหลังสมัยใหม่ ไม่ใช่เรื่องหมูๆ. สืบค้นเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553 จาก

<http://www.midnightuniv.org/midnight2545/document9729.html>

ลักษณา พบร่วมเย็น. การจัดการพื้นที่สูงของประเทศไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2553, จาก

<http://gotoknow.org/blog/highland-management-in-thailand/307118>

สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์. กฎหมาย ระบุนิยน และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ปัจจุบัน. สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2553, จาก

<http://www.thaieei.com/download/PR/std/std-country/std328-30.pdf>

สถาบันยานยนต์. ข้อมูลมาตรฐาน ELV ในประเทศต่างๆ. สืบค้นเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2253, จาก

<http://www.thaiauto.or.th/UserFiles/File/ELV/part4.doc>

_____. ระบุนิยนว่าด้วยยานยนต์ที่หมดอายุ. สืบค้นเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2253, จาก

<http://www.thaiauto.or.th/UserFiles/File/ELV/part4.doc>

สิทธิชุมชน. สืบค้นเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553, จาก

<http://www.comright.net/index.php?mo=3&art=387362>

สำนักงานกฤษฎีกา. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2553 จาก <http://www.lawreform.go.th> ศูนย์ให้คำปรึกษาด้านกฎหมายและพัฒนาแก่ผู้ประกอบการ. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2553, จาก <http://Thaihalpesk2eu.net>.

Niti6r2. ประวัติเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน. สืบค้นเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2552, จาก

http://www.niti6r2.com/images/introc_1159080383/property.doc

Thairohs.org. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2553, จาก

http://thairohs.org/index.php?option=com_content&task=view&id=224&Itemid

ភ្លុយមាយ

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2545.

กฎกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2535.

กฎกระทรวงอุดสาหกรรม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2535.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

ประมวลกฎหมายอาญา.

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550.

พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545.

พระราชบัญญัติตรถินต์ พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520.

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535.

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

Kevin A. Reilly. (1998). **Understanding Environmental Law** (Philip Weinberg: Matthew Bender.

William L.Burdick. (1938). **The Principles of Roman Law and Their Relation to Modern Law** (New York: The Lawyers Co-operative).

ARTICLES

In-Suk KIM. A Comparison of ELV system –Japan and Korea-. February 26 2007.

ELECTRONICS RESEARCH

Frontier. Retrieved March 5, 2010, from www.Eco-Frontier.com.

Jun-sik YUN, In-sung PARK. Act for Resource Recycling of EEE and Vehicles. Retrieved January 26, 2011, from

http://www.ecofrontier.com/eng/business/Korean_RoHS_April_2007_Rev2.pdf

RESEARCH

Sirirat akaraj. End of life vehicles directive and evaluation of potential management of thai automotive industry. M.Sc.(Appropriate technology for resources and Environmental development) Mahidol University. 2008.

LAWS

Act Resource Conservation and Recovery 1976

Act for Resource Recycling of Electrical and Electronic Equipment and Vehicles.

End of Life Vehicle Directive 2000/53/EC.

End-of-Life Vehicle Recycling Law

Commission Decision of 27 June 2002 amending Annex I of Directive 2000/53/EC.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

รัชนี สุขสวัสดิ์

วันเดือนปีเกิด

วันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2522

គុណិតការសីកម្មា

นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2545

เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 57

สำนักอบรมศึกษาภูมายั่งยืนบัณฑิตยสภา พ.ศ. 2548

ประกาศนียบัตรวิชาชีพนายนายความ รุ่นที่ 21

สำนักอบรมวิชาว่าความ สภานายความ

ประสบการณ์ทำงาน

นิติกรอัยการ สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีอาญา 7 พ.ศ. 2551-พ.ศ. 2552

ปัจจุบัน