

บทที่ 4

วิเคราะห์ข้อกำหนดเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศที่เกี่ยวข้อง ฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ

4.1 ปัญหาข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย พ.ศ. 2535

4.1.1 ปัญหาของช่องว่างทางกฎหมาย

มาตรการการตรวจสอบและควบคุมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 มาตรา 32 การกำหนดมาตรฐานคุณภาพในชั้นบรรยากาศ และยังให้อำนาจคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติสามารถกำหนดมาตรการคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สูงกว่ามาตรฐานได้อีก สำหรับในเขตอนุรักษ์หรือเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 มาตรา 45 หรือเขตควบคุมพิเศษตามมาตรา 59 ซึ่งเป็นบทบัญญัติให้เจ้าของและผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศทำรายงานสรุปผลการทำงานของระบบ อุปกรณ์ เครื่องมือควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียเสนอเจ้าพนักงานท้องถิ่นที่แหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศตั้งอยู่เพื่อทำความเข้าใจแก่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษตามมาตรา 80 นั้น อาจยังไม่ส่งผลบังคับในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง เพราะยังไม่มีกฎกระทรวงกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบในการบันทึกสถิติข้อมูลดังกล่าว

4.1.2 ปัญหาความซ้ำซ้อนของกฎหมายหน่วยงานและการขาดความเป็นเอกภาพในการควบคุม

กฎหมายสิ่งแวดล้อมของไทยมีหลายฉบับซึ่งได้ให้อำนาจแก่หน่วยงานต่างๆ ซ้ำๆ กัน ทำให้เกิดปัญหาการทำงาน โดยขาดการประสานงาน พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะพยายามสร้างความเป็นเอกภาพในการควบคุมมลพิษทางอากาศ แต่แนวการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมซึ่งมีกรมควบคุมมลพิษเป็นหน่วยงานหลักในการควบคุมมลพิษก็มีข้อจำกัดเรื่องบุคลากร จำเป็นต้องอาศัยบุคลากรจากหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งมีได้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมควบคุมมลพิษ อีกครั้ง ยังมีข้อจำกัดเรื่องอำนาจ เช่น ในการตรวจสอบควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษประเภทโรงงานอุตสาหกรรม มาตรา 82 ให้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษแจ้งเจ้าพนักงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานดำเนินการก่อน

จึงจะตั้งตามมาตรานี้ได้ ในทางปฏิบัติเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจึงมักใช้อำนาจ การตรวจสอบ ควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษประเภทโรงงานอุตสาหกรรมเมื่อมีการร้องเรียนเท่านั้น

4.1.3 ปัญหาการลงโทษพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

ปัญหาการลงโทษพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มิได้มีบทลงโทษกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษทางอากาศไม่ยอมติดตั้ง ระบบควบคุมจำกัดหรือลดปริมาณมลพิษ จึงอาจมีผลให้มาตรา 68 วรรคสองและวรรคสาม อาจไม่มีผลบังคับแท้จริง นอกจากนั้นการลงโทษผู้ฝ่าฝืนเพียงบทลงโทษและมีอัตราโทษเบา อีกทั้งมิได้ เป็นบทลงโทษผู้ใช้งานพาหนะที่ก่อมลพิษเกินกว่ามาตรฐานทันที แต่บทบัญญัติให้ใช้มาตรการสั่ง ห้ามใช้งานพาหนะก่อน เมื่อมีการฝ่าฝืนจึงมีบทโทษปรับ ซึ่งหากผู้บังคับใช้กฎหมายนี้ได้ใช้ มาตรการสั่งห้ามใช้งานพาหนะอย่างจริงจัง ก็อาจยังคงมีการใช้งานพาหนะซึ่งก่อมลพิษอยู่ต่อไป การบังคับใช้กฎหมายญี่ปุ่นเรียบง่ายไม่มีรายละเอียดในเรื่องกฎเกณฑ์และการบริหาร เพื่อป้องกัน คุณภาพสิ่งแวดล้อมมากกว่าที่จะใช้วิธีการลงโทษ และการปกครองส่วนท้องถิ่นก็เช่นกันมักจะใช้ แนวทางในการบริหารอย่างเต็มที่ การบังคับตามระเบียบกฎหมายสิ่งแวดล้อม ด้วยเหตุว่าแนวทาง ในการบริหารง่ายที่จะผิดพลาดในการบังคับใช้ ปรากฏจากพื้นฐานของกฎหมายได้รับแรง สนับสนุนจากมหาชน อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นนโยบายในการพัฒนาประเทศจึงควรนำเรื่องกฎหมาย สิ่งแวดล้อมที่เราปรับแนวคิดสิ่งแวดล้อมมาบังคับใช้เป็นพระราชบัญญัติภายในประเทศอยู่ เพื่อนำ แนวทางที่ดีต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นเป้าหมายในการรักษาสุขภาพอนามัยของ ประชากร

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศจากรถยนต์

จากการวิเคราะห์ของปัญหามลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศจากรถยนต์ที่ได้ จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 จำนวน 38,308,763 คัน โดยเป็นรถตามกฎหมายว่า ด้วยรถยนต์จำนวน 37,059,245 คัน และจากจำนวนรถที่จดทะเบียนทั้งหมด เป็นรถจักรยานยนต์ 20,501,439 คัน หรือร้อยละ 55.31 ของรถยนต์ยนต์ทั้งหมดรวมทั้งข้างต้น รถยนต์ทั้งหมด หากมี ส่วนก่อให้เกิดมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ คือ การระเหยของก๊าซส่วนต่างๆของรถยนต์ เช่นการระเหยของไฮโดรคาร์บอนจากถังน้ำมันและคาร์บูเรเตอร์ การระเหยของไนโตรเจนคาร์บอน ของรถยนต์ใช้เครื่องเบนซิน 2 จังหวะและ 4 จังหวะ และ เป็นการระเหยของก๊าซจากห้องเพลลาข้อ เหวียง (Crankcase) ที่มีการดันลูกสูบอัดอากาศสำหรับเตรียมจุดระเบิดจะมีไอดีบางส่วนลอดผ่าน ลูกสูบออกมาอย่างน้ำมันเครื่องเป็นก๊าซไฮโดรคาร์บอน ของไนโตรเจนทั้งหมดที่ระเหยจาก

รถยนต์ เป็นการระบายอากาศเสียจากระบบไอเสียรถยนต์ ซึ่งเป็นวิธีการของเสียปกติที่มีปริมาณของเสียมากที่สุด และประกอบด้วยสารอันตรายมากกว่าวิธีการระบายอย่างอื่นกฎหมายควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและรถยนต์ส่วนบุคคลกรุงโตเกียวประเทศญี่ปุ่นมีการบันทึกปริมาณ $PM_{2.5}$ และ PM_{10} มากกว่า 30 ปี ต่อเนื่องการทำให้ปัญหาและนโยบายที่นำไปใช้ควบคุม ได้ตรงเป้าหมาย มาตรฐานการควบคุมเรื่องการปล่อยก๊าซพิษเครื่องยนต์ เช่น การจำกัดเวลา การควบคุมรถยนต์ที่ใช้ น้ำมันดีเซลเข้าเมือง เบื้องต้นมีการตรวจสภาพ เครื่องยนต์อย่างเข้มงวด กลับตั้งสถานีบันทึกปริมาณฝุ่นละอองเนื่องจากทำให้เมืองที่มีพื้นที่ประชากรหนาแน่นมากที่สุดในโลกยังคงรักษาสภาพแวดล้อมและควบคุมมลพิษในระดับที่ไม่เป็นอันตราย วัตถุประสงค์นี้จะสำเร็จได้โดย สร้างสังคมที่มีความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ โดยต้องให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนอนุรักษ์สภาพสิ่งแวดล้อม ในเชิงบวกมาตรา 16 มาตรฐานสิ่งแวดล้อมมาตรา 18 การส่งความสำเร็จในโครงการควบคุมมลภาวะสิ่งแวดล้อมและระดับภูมิภาค กฎหมายสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและแผน สิ่งแวดล้อมพื้นฐาน

4.3 การควบคุมมลพิษฝุ่นละอองจากแหล่งกำเนิดยังไม่ควบคุมถึงสารบางชนิด

เมื่อพิจารณาในขั้นตอนการผลิตเครื่องยนต์ กฎหมายไทยกำหนดให้มีการควบคุมการปล่อยชนิดของมลสารคล้ายมาตรฐานของญี่ปุ่นซึ่ง ได้แก่ คาร์บอนมอนอกไซด์ไฮโดรคาร์บอนบอมมีเทนไฮโดรคาร์บอนออกไซด์ของไนโตรเจน และสารมลพิษอนุภาคหรือฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ แต่อาจมีความแตกต่างกันบ้างในอัตราการปล่อยมลสารแต่ละชนิด เมื่อพิจารณาขั้นตอนการจดทะเบียนรถยนต์ การตรวจสอบรถยนต์ตามเวลากำหนด และการสุ่มตรวจขางรถยนต์ข้างถนนแล้ว เจ้าหน้าที่ที่ทำตามกฎหมายไทยจะตรวจสอบการปล่อยมลสารบางตัวเท่านั้น คือ การตรวจก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอน สำหรับเครื่องยนต์ที่ใช้ น้ำมันเบนซินหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และจะตรวจสอบค่าวันค่าจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ไม่ได้มีการตรวจสอบการปล่อยออกไซด์ของไนโตรเจนและสารมลพิษอนุภาค เช่น ด้านกฎหมายท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่นมีบทบาทการปกครองท้องถิ่น เช่น มณฑล เมือง เทศบาลอื่นๆ สามารถออกกฎหมายภายใต้ขอบเขตอำนาจของกฎหมายแห่งชาติ และข้อบังคับดังกล่าวให้บทบัญญัตินี้มาภายใต้ข้อสันนิษฐานที่ว่าบัญญัติขึ้นโดยรัฐบาลกลางเห็นชอบด้วย โดยถือว่าเจ้าหน้าที่การปกครองท้องถิ่นท้องถิ่น ถือว่าเป็นผู้อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายของรัฐบาลกลาง ขณะที่สารทั้งสองนี้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสารมลพิษอนุภาคขนาด PM_{10} และ $PM_{2.5}$ ที่นโยบายและแผนเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยให้ความสนใจมากขึ้นในการควบคุม ดังนั้น จึงเสนอให้มีการตรวจสอบการปล่อยสารทั้งสองนี้ด้วย

4.4 ควรเพิ่ม ขีด จำกัดกำหนดพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7 อายุการใช้งานของรถยนต์

กฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานและแผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน ของประเทศญี่ปุ่น เป็นการตรากฎหมายเกี่ยวกับนโยบายในการวางแผนพัฒนาประเทศและการควบคุมมลพิษทางอากาศ จากการปล่อยก๊าซเสียจากรถยนต์ กฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานของประเทศญี่ปุ่นกำหนดพื้นฐานสำหรับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบของแต่ละภาคส่วนของสังคมรวมถึงรัฐบาลและระดับชาติการแก้ไขบางส่วนของข้อจำกัดที่อนุญาตการปล่อยไอเสียรถยนต์ วันที่ 21 มิถุนายน 2548 ข้อจำกัดที่อนุญาตสำหรับการปล่อยไอเสียรถยนต์กฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศ และการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลและน้ำมันเชื้อเพลิงเบนซินของประเทศญี่ปุ่น แนะนำเป็นสิ่งสำคัญในการปรับปรุงมาตรฐานในก๊าซไอเสียรถยนต์นโยบายอนาคตในการปล่อยก๊าซยานพาหนะ การกำหนดมาตรฐานการปล่อยและวิธีการวัดอัตราการปล่อยมลพิษสารอาจแตกต่างกันได้ เช่น หากเป็นรถยนต์ขนาดเล็ก อัตราการปล่อยมลพิษจะวัดเป็นหน่วยน้ำหนักระยะทาง คือกรัมต่อกิโลกรัม (g/km) หากเป็นรถยนต์ขนาดใหญ่หน่วยการวัดจะเป็นหน่วยน้ำหนักต่อหน่วยการใช้พลังงาน คือกรัมต่อกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง (g/kWh) ซึ่งเป็นการนำระบบของญี่ปุ่นมาใช้ในขณะที่การรับจดทะเบียน การตรวจสอบสภาพรถยนต์ตามกำหนดเวลาและการคุ้มครองรถยนต์ข้างถนนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7 เพื่อเป็น ขีด จำกัด กำหนดนโยบายให้หน่วยงานการวัดเป็นร้อยละของปริมาณค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ จะต้องไม่เกิน ร้อยละ 0.5 โดยปริมาตรและค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอนต้องไม่เกิน 100 ส่วนในล้านส่วน เป็นต้น การตรวจสอบการปล่อยอากาศเสียจากรถยนต์ทั้ง 2 ระบบมาใช้กับรถยนต์คันเดียวกันย่อมทำให้มีความซ้ำซ้อนในการทำงานให้เป็นเอกภาพในการทำงานของหน่วยงาน ผู้เขียนเสนอแนะในการควบคุมการใช้งานและอายุการใช้งานของรถยนต์ 15 ปี เท่านั้น เพื่อเป็นการลดการจราจรแออัดหนาแน่นซึ่งมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชากรในด้านฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศและเพิ่มมาตรการการกำหนดภาษีการปล่อยอากาศเสียจากรถยนต์ การตรากฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานก่อนจะมีการออกกฎหมายนโยบายสิ่งแวดล้อมของประเทศญี่ปุ่นมีพื้นฐานของกฎหมาย ในการควบคุมมลพิษทางอากาศ และมีมาตรการในการเก็บภาษีจากการปล่อยก๊าซมลพิษทางอากาศ

4.5 พระราชบัญญัติค่าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาตรา 25 ควรกำหนดขีด จำกัดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิง

กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรเจนคาร์บอน จากท่อไอเสียของรถยนต์ กำหนดมาตรฐานคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำไปใช้กับ

เครื่องยนต์ มีความสำคัญเพราะจะมีผลต่ออากาศเสียที่ถูกปล่อยออกจากเครื่องยนต์ เนื่องจากประเทศไทยมีกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่แล้วซึ่งรับแนวความคิดของประเทศญี่ปุ่นมาใช้แต่มาตรฐานยังไม่มีความเข้มข้นเท่ากับประเทศญี่ปุ่นในการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงเบนซินและดีเซล โดยเฉพาะอย่างยิ่งปริมาณของกำมะถันที่มีอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยที่มีความสูงกว่ามาตรฐานของน้ำมันเชื้อเพลิงญี่ปุ่น ในเบื้องต้นประเทศญี่ปุ่นมีการควบคุมที่เข้มข้นมากกว่าประเทศไทย ในการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและการควบคุมการปล่อยอากาศเสียจากยานพาหนะในการใช้งานจริงของประเทศญี่ปุ่น มีการจดทะเบียนกับการตรวจสอบยานพาหนะเมื่อมีการใช้งานจริง และการกำหนด การปล่อยมลพิษจากเครื่องยนต์ภายใต้กฎหมายสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและแผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน ซึ่งแก้ไขปรับปรุงโดยกฎหมายท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่นและกฎหมายกำหนดนโยบาย (Basic Law for Environmental Protection Control) ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายในประเทศ หลังจากการจดทะเบียนยานพาหนะมีการใช้งานจริงจะต้องมีการตรวจสอบยานพาหนะตามกำหนด กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการสุ่มตรวจข้างถนน กฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศ (Air Pollution Control Law) การตรวจสอบยานพาหนะตามกำหนดเวลาอยู่ภายใต้กฎหมายควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและรถยนต์ส่วนบุคคลและพิธีสารเกียวโต ในการควบคุมมาตรฐานการปล่อยมลพิษทางอากาศ จากเครื่องยนต์

4.6 กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายของประเทศญี่ปุ่น

กฎหมายพื้นฐานเพื่อควบคุมภาวะมลพิษในสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดอย่างชัดเจนในเรื่องหลักการอันเป็นพื้นฐานและการระบุนโยบายรับผิดชอบของรัฐบาลการปกครองส่วนท้องถิ่น มาตรา 1 ซึ่งให้นิยามในอำนาจในการจัดการควบคุมมลพิษทางอากาศ เขม่า คาร์บอน และนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อควบคู่ไปกับสิ่งแวดล้อม กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นมีจำแนกการควบคุมมลพิษ โดยกำหนดมาตรฐานมาตรการในกฎหมายฉบับต่างๆซึ่งให้ความสำคัญสะดวกแก่การพิจารณาและการควบคุม เพราะสามารถทราบ ได้ถึงความมุ่งหมายและปัจจัยที่ใช้บังคับ เช่นกฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศ กฎหมายนิติบัญญัติโดยวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสุขภาพอันดีของประชาชนและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในการดำรงชีวิตของประชาชนใน ประเทศญี่ปุ่น เพื่อเป็นมาตรฐาน การกำหนด ขีด จำกัด กฎเกณฑ์ ในการบังคับใช้กฎหมาย และเบื้องต้นพิธีสารเกียวโต เป็นหลักในการควบคุม ปล่อยก๊าซมลพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ ของประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจและมีผลบังคับใช้ได้อย่างยั่งยืนและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ ในเบื้องต้นนำมากำหนดนโยบายภายในประเทศไทย ในการบังคับแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการบังคับใช้รถยนต์ภายในประเทศในการควบคุมมลพิษทางอากาศ

วิเคราะห์เพื่อวัตถุประสงค์ในการมีบทบาทสำคัญในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาตรา 25 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7 ข้อขีด จำกัด กฎเกณฑ์ ซึ่งจะช่วยให้เครื่องยนต์ปล่อยอากาศเสียเป็นไปตามมาตรฐานและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงจะส่งผลต่อสิ่งที่ถูกปล่อยจากท่อไอเสียเครื่องยนต์ในเรื่องนี้ว่าการวางแผนจะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวภายในกี่ปี

รถยนต์ทั้งหมดตามมีส่วนก่อให้เกิดมลพิษ ฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ จากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ ถ้าเป็นการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ก็ให้น้ำและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ซึ่งไม่เป็นอันตรายต่อมนุษย์ แต่ถ้าในทางปฏิบัติการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ไม่สมบูรณ์ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศจากสารเหล่านี้ คือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ออกไซด์ของไนโตรเจน โอโซน ไฮโดรคาร์บอน หรือสารมลพิษอนุภาค เนื่องจากในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการวินิจฉัยว่ามีโรคหลายชนิดที่เกิดขึ้นจากท่อไอเสียรถยนต์ เช่น โรคหอบหืด โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ โรคหลอดเลือดหัวใจ และโรคมะเร็งปอด และเด็กที่อยู่ในครรภ์มีน้ำหนักต่ำกว่ามาตรฐาน เพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ ผู้เขียนวิเคราะห์เห็นว่าควรมีการส่งเสริมมาตรการลดภายในอุตสาหกรรมและการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่ช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ และเพิ่มมาตรการการเก็บภาษีจากรถเก่าที่มีอายุใช้งานเกิน 15 ปี ในการปล่อยอากาศเสียจากรถยนต์ และควรกำหนดมาตรฐานขององค์กรอนามัยโลกด้านมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศเพื่อให้เป็นค่ามาตรฐานในการกำหนดภาวะอากาศภายในประเทศเพื่อปกป้องและดูแลสุขภาพชีวิตของประชาชนภายในประเทศ และเป็นการลดงบประมาณด้านการรักษาพยาบาลเพื่อเป็นเป้าหมายในการพัฒนาประเทศต่อไป