

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาครั้งนี้ ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการบังคับกฎหมายสิ่งแวดล้อมในกรณีควบคุมมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ ซึ่งมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน และการควบคุมการบังคับใช้กฎหมาย ในการควบคุมมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ

เมื่อพบว่าปัญหามลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศจากท่อไอเสียรถยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการควบคุมคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ ข้อกำหนดค่ามาตรฐานขององค์การอนามัยโลก Air Quality Guideline AQG เกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจาก มลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศหรือ PM_{2.5} ให้เท่ากับมาตรฐานองค์การอนามัยโลก เพื่อหาทางแก้ไขปัญหาก็อาจจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎหมายบางเรื่อง โดยเฉพาะเรื่องการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายลำดับรองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายในการแก้ไข เช่น การกำหนดมาตรฐานการปล่อยมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศจากรถยนต์ส่วนบุคคล และมาตรฐานของน้ำมันเชื้อเพลิงให้สูงเท่ากับมาตรฐานของประเทศญี่ปุ่นปรับปรุงให้มาตรฐานที่ออกภายใต้กฎหมายแต่ละฉบับเป็นระดับเดียวกัน และมีการประสานระบบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมรถยนต์ส่วนบุคคลอายุการใช้งานไม่เกิน 15 ปี เพิ่มมาตรการการเก็บภาษีจากการปล่อยอากาศเสียจากรถยนต์ เพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 7 เพื่อเป็น ขีด จำกัด กำหนดนโยบายในการใช้รถโดยนำรูปแบบของประเทศญี่ปุ่นเป็นมาตรฐานในการควบคุมการใช้รถยนต์ภายในประเทศในการแก้ไขมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ เนื่องจากพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 มาตรา 25 กำหนดมาตรฐานคุณภาพ ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำไปใช้กับเครื่องยนต์ก็มีความสำคัญเพราะมีผลต่ออากาศเสียที่ถูกปล่อยจากเครื่องยนต์ ประเทศไทยมีกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งรับแนวความคิดของประเทศญี่ปุ่นมาใช้ แต่มาตรฐานยังไม่มีความเข้มงวดเท่ากับประเทศญี่ปุ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปริมาณของกำมะถันที่มีอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิง ควรเพิ่มเติม ขีด กำหนด กฎเกณฑ์ในการควบคุมมาตรฐาน และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 10 ทวิ (1) เรื่องการใช้งานอายุเครื่องยนต์ไม่เกิน 15 ปี เพื่อเป็นขีด กฎเกณฑ์ กำหนดนโยบายในการใช้รถรถยนต์ ให้เท่ามาตรฐาน

ญี่ปุ่นในเรื่องการปล่อยอากาศเสียในการควบคุม ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอน และเพิ่มเติมกำหนดมาตรการทางภาษีการปล่อยอากาศเสียมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาภายในประเทศและเป็นการลดการจราจรที่แออัดหนาแน่นและรักษาสุขภาพจิตใจของประชากรในการเดินทาง

ในภาพรวมนั้นประเทศไทยมีกฎหมายระดับพระราชบัญญัติเพียงพอในการจัดการปัญหาการปล่อยอากาศเสียฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศจากรถยนต์ส่วนบุคคลแต่เมื่อพิจารณารายละเอียดของกฎหมายดังกล่าวและกฎหมายลำดับรอง โดยนำไปเปรียบเทียบกับกฎหมายญี่ปุ่นและการกำหนดค่ามาตรฐานของน้ำมันเชื้อเพลิง ในการควบคุมการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงเบนซินและน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลแล้วยังมีปัญหาหลายประการที่ควรได้รับการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในการควบคุมมลพิษทางอากาศนั้นพบว่า มีปัญหาในทางกฎหมายหลายประการ 1 ปัญหาช่องว่างของกฎหมาย 2 ปัญหาความซ้ำซ้อนของกฎหมาย หน่วยงานและขาดการความเป็นเอกภาพในการควบคุม 3 ปัญหาเกี่ยวกับการลงโทษและการบังคับใช้

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. การออกกฎหมายหรือการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายลำดับรองภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7 พระราชบัญญัติการค่าน้ำมัน พ.ศ. 2543 มาตรา 25 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เพื่อให้มีการควบคุมการปล่อยประเภทมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะให้เทียบเท่ากับประเภทที่อยู่ในมาตรฐานของประเทศญี่ปุ่นหรือมาตรฐานของพระราชบัญญัติการผลิตภัณฑอุตสาหกรรมพ. ศ. 2511 เช่น การควบคุมการปล่อยมลพิษอนุภาค

2. ควรออกกฎหมายลำดับรองภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดอัตราการปล่อยมลพิษแต่ละประเภทให้มีความเข้มงวดเช่นเดียวกับมาตรฐานของประเทศญี่ปุ่น รวมถึงการกำหนดมาตรฐานคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้เท่าเทียมกับมาตรฐานของประเทศญี่ปุ่นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปริมาณกำมะถันและน้ำมันเชื้อเพลิง

3. ควรปรับปรุงมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะที่ออกมาโดยกฎหมายลำดับรองตามพระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้เป็นระบบเดียวกันเพื่อไม่ให้เกิดความยุ่งยากสับสนแก่ผู้ผลิตและเจ้าของยานพาหนะ

4. ควรมีการทำข้อตกลงประสานงานการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กรมขนส่งทางบกตกลงกับหน่วยงานอื่นว่าด้วยยานพาหนะโคปล้อมลพิษไม่เป็นไปตามมาตรฐานของหน่วยงานอื่น เมื่อได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าว กรมขนส่งทางบกจะไม่พิจารณาปรับจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนให้ จนกว่ายานพาหนะนั้นจะมีการแก้ไขปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน ขณะเดียวกัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดเป้าหมายในการสุ่มตรวจยานพาหนะข้างถนนรวมกันในแต่ละปีโดยมีการตกลงแบ่งหน้าที่กัน ดำเนินงานอย่างชัดเจนเพื่อลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

5. ควรแก้ไขนิยามคำว่า “ยานพาหนะ” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้หมายความรวมถึงตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและบังคับใช้รถยนต์ให้มีอายุเพียงแค่ 15 ปีวิ่งบนท้องถนนเท่านั้น โดยให้ทางรัฐมีมาตรการควบคุม ในการบังคับใช้และรองรับรถยนต์ที่วิ่งบนถนน

6. เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นในการบังคับควบคุมผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และน้ำมันเชื้อเพลิงที่ประเทศไทยมีกฎหมายกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งรับแนวความคิดของประเทศญี่ปุ่นมาใช้ แต่ยังไม่มีความชัดเจนของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปริมาณกำมะถันที่มีอยู่ในน้ำมัน เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนะมาตรการลดภาษีในอุตสาหกรรมและการผลิตรถไฟฟ้าที่ช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ เครื่องยนต์ที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน 15 ปี เพื่อเป็นขีด ทัศนคติ กำหนดนโยบายในการใช้รถยนต์ให้เท่ามาตรฐานญี่ปุ่นในเรื่องการปล่อยอากาศเสีย และเพิ่มมาตรการกำหนดการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนในการเพิ่มมาตรการทางภาษีในการควบคุมรถยนต์เก่า

7. โดยนำมาตรการของกฎหมายต่างประเทศที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนำมาใช้บังคับในประเทศ และมีมาตรการลดภาษีอุตสาหกรรมการผลิตไฟฟ้าที่ช่วยลดปัญหาหมอกควันมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศเพื่อเป็นแรงจูงใจในการแก้ปัญหาหมอกควันมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศของภาคอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์รถยนต์ โดยนำมาตรการของประเทศญี่ปุ่นมากำหนดมาตรฐานภายในประเทศไทยในการปล่อยอากาศเสียจากท่อไอเสียรถยนต์มาเป็นต้นแบบในการควบคุมมาตรฐานการปล่อยก๊าซอากาศเสียเป็นมาตรฐานในการควบคุม เพื่อเติมมาตรฐานการกำหนดมาตรการเก็บภาษีการปล่อยอากาศเสียจากรถยนต์ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาหมอกควันมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศนำมาตรฐานการปล่อยอากาศเสียของประเทศญี่ปุ่นมากำหนดในอัตราภาษีก้าวหน้า

จากการวิเคราะห์ ต้นทุน-ผลประโยชน์ โครงการปรับปรุงมาตรฐานรถยนต์และการควบคุมมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศของนานาชาติ เช่น ในการควบคุมตามพระราชบัญญัติอากาศสะอาดของสหรัฐอเมริกาเป็นการคำนวณสูตรมาตรฐานในการวิเคราะห์คำนวณ ผลเสียและต้นทุน

ในการลดต้นทุนและผลประโยชน์ที่จะได้รับจึงมีความเห็นในการควบคุมบังคับใช้รถยนต์ส่วนบุคคลภายในประเทศ และกำหนดค่ามาตรฐานขององค์กรอนามัยโลกด้านมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ เพื่อให้มีค่ามาตรฐานในการดูแลรักษาชีวิตของประชากรภายในประเทศ และคำนวณต้นทุนในการลงทุน จากการรักษาพยาบาลของประชาชนและการสูญเสียน้ำมันปิโตรเลียมจากการจราจรแน่นหนา ในการเสียบประมาณด้านน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศเพื่อเป็นแนวทางและเป้าหมายในการพัฒนาประเทศต่อไป