

บทที่ 3

กฎหมายเกี่ยวกับมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ

3.1 กฎหมายที่ใช้บังคับในกรณีฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ

3.1.1 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้วางหลักการในการควบคุมปัญหาหมอกพิษทางอากาศไว้อย่างเป็นระบบ โดยในมาตรา 32 ได้ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงมาตรฐานคุณภาพอากาศ ซึ่งจะต้องอาศัยทั้งทางหลักวิชาการ วิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในทางเศรษฐกิจในมาตรา 33 ได้ให้อำนาจคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สูงกว่ามาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในมาตรา 32 เป็นพิเศษสำหรับในเขตอนุรักษ์ หรือ เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 หรือเขตพื้นที่ตามมาตรา 45 หรือเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 การกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ก็เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมกล่าวคือ เป็นการกำหนดยานพาหนะเพื่อบรรลุปเป้าหมายว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ประสงค์ ซึ่งรวมถึงคุณภาพอากาศนั้น มีมาตรฐานระดับใด และจะมีการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือคุณภาพอากาศได้มาตรฐานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้¹

3.1.1.1 การควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดอำนาจมาตรฐานการควบคุมมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดไว้ในมาตรา 55 ซึ่งได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิด เพื่อที่จะรักษา

¹ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535. มาตรา 32, มาตรา 33, มาตรา 43, มาตรา 45, มาตรา 49.

คุณภาพสิ่งแวดล้อมทางด้านอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้กำหนดไว้²

3.1.1.2 การกำหนดมาตรฐานการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อมโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่น มาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้

1) หากมาตรฐานที่กำหนดไว้ตามกฎหมายอื่นไม่ต่ำกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้มาตรฐานที่กำหนดไว้ตามกฎหมายอื่นนั้นมีผลใช้บังคับต่อไปได้

2) หากมาตรฐานที่กำหนดไว้ตามกฎหมายอื่นต่ำกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดตาม มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้ส่วนราชการที่มีอำนาจตามกฎหมายนั้นแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดซึ่งออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

อนึ่ง หากส่วนราชการที่มีอำนาจตามกฎหมายอื่นนั้นมีอุปสรรคไม่อาจดำเนินการแก้ไข ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นผู้ชี้ขาด และให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามคำชี้ขาดนั้น

3.1.1.3 การกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดแทนหน่วยงานอื่น ในกรณีที่กฎหมายอื่นให้อำนาจส่วนราชการใดกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดใดไว้แต่ส่วนราชการนั้นไม่ใช้อำนาจ มาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษและ โดยความเห็นของของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดในเรื่องนั้นได้และให้ถือว่าเป็นมาตรฐานตามกฎหมายในเรื่องนั้น³

3.1.1.4 การควบคุมมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดในเขตควบคุมมลพิษ การควบคุมมลพิษในเขตนี้จะกำหนดไว้สูงกว่าปรกติย่อมเป็นการเพิ่มหน้าที่ความรับผิดชอบให้แก่ผู้อยู่ในเขตนี้ ทั้งนี้เป็นไปตาม มาตรา 59 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 เช่น

² พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535. มาตรา 55, มาตรา 56.

³ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535. มาตรา 57.

ตำบลหน้าพระลาน อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี ได้ประกาศให้เป็นเขตควบคุมมลพิษ โดยคณะกรรมการควบคุมมลพิษแห่งชาติ⁴

3.1.2 การควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ

3.1.2.1 การกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศซึ่งเกิดมาจากยานพาหนะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ออกประกาศกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะไว้ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้ภายในที่มีการจุดระเบิดด้วยประกายไฟและใช้น้ำมันปิโตรเลียมเป็นเชื้อเพลิง ประกาศ ณ วันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2560

ข้อ 4 กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนของรถยนต์นั่งลักษณะกึ่งไม่เกิน 7 คน ที่ใช้ในทาง ซึ่งจดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2536 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2549 ไม่ว่าจะรถยนต์ดังกล่าวจะจดทะเบียนเป็นประเภทใดไว้ดังต่อไปนี้

(1) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ต้องไม่เกินร้อยละ 1.5 โดยปริมาตรที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ

(2) ค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอน ต้องไม่เกิน 200 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ

ข้อ 5 กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนของรถยนต์ที่ใช้ในทาง นอกจากข้อ 3 และข้อ 4 ที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 1 มกราคม 2550 ไม่ว่าจะรถยนต์ ดังกล่าวจะจดทะเบียนเป็นประเภทใดไว้ ดังต่อไปนี้

(1) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ต้องไม่เกินร้อยละ 4.5 โดยปริมาตรที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ

(2) ค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอน ต้องไม่เกิน 600 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ

ข้อ 6 กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอน

⁴ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535. มาตรา 59.

ของรถยนต์ที่ใช้ในทาง ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2550 ไม่ว่ารถยนต์ดังกล่าวจะจดทะเบียนเป็นประเภทใดไว้ดังต่อไปนี้

(1) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ต้องไม่เกินร้อยละ 0.5 โดยปริมาตรที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ

(2) ค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอน ต้องไม่เกิน 100 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ

ข้อ 7 วิธีตรวจวัดค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนของรถยนต์ให้ทำตามขั้นตอน ดังนี้

(1) ปรับเทียบ (Calibrate) เครื่องมือด้วยก๊าซมาตรฐาน (Standard Gas) ตามคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตเครื่องมือ

(2) เดินเครื่องยนต์ให้อยู่ในอุณหภูมิใช้งานตามปกติ

(3) ขณะที่เครื่องยนต์เดินเบา ให้สอดหัววัด (Probe) ของเครื่องมือเข้าไปในท่อไอเสียให้ลึกที่สุดตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องมือในกรณีที่ไม่สามารถสอดหัววัดของเครื่องมือเข้าไปในท่อไอเสียได้ เพราะติดอุปกรณ์ระงับเสียงให้ใช้ท่อพิเศษต่อที่ปลายท่อไอเสียแล้วจึงสอดหัววัดของเครื่องมือเข้าไปในท่อพิเศษที่เสริมต่อจากปลายท่อไอเสียนั้น

(4)ให้อ่านค่าปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนเมื่อเครื่องมือแสดงผลคงที่ ในกรณีที่เครื่องมือแสดงผลไม่คงที่ ให้ใช้ค่าเฉลี่ยของค่าที่อ่านได้ระหว่างค่าสูงสุดและค่าต่ำสุดของการวัดครั้งนั้น

3.1.3 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด ประกาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2562

ข้อ 3 มาตรฐานค่าวันค่าจากรถยนต์เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือตรวจวัดควันดำระบบวัดความทึบแสง

(1) ขณะเครื่องยนต์ไม่มีภาระ ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 45 ที่ระยะความยาวของทางเดินแสงมาตรฐานและระยะความยาวคลื่นแสงมาตรฐาน

(2) ขณะเครื่องยนต์มีภาระ ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 35 ที่ระยะความยาวของทางเดินแสงมาตรฐานและระยะความยาวคลื่นแสงมาตรฐาน

ข้อ 4 มาตรฐานค่าวันค่าจากรถยนต์เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือตรวจวัดควันดำระบบกระดาศกรอง ให้ใช้ได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(1) ขณะเครื่องยนต์ไม่มีภาระ ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 50

(2) ขณะเครื่องยนต์มีภาระ ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ 40

ข้อ 5 วิธีการตรวจวัดค่าควันดำของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดขณะเครื่องยนต์ไม่มีภาระ และขณะเครื่องยนต์มีภาระและอยู่บนเครื่องทดสอบ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกท้ายประกาศนี้

ข้อ 6 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป⁵

3.1.3.1 การควบคุมและการตรวจสอบเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการควบคุมมลพิษทางอากาศซึ่งเกิดจากยานพาหนะ

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ได้กำหนดบทบัญญัติข้อกำหนดดังต่อไปนี้

มาตรา 64 ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55

มาตรา 65 ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตามมาตรา 64 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้น โดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะมีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55

มาตรา 66 ใน การออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา 65 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งทำเครื่องหมายให้เห็นปรากฏเด่นชัดเป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมายอื่นใดซึ่งเป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชนโดยทั่วไปว่ามีความหมายอย่างเดียวกันไว้ ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะนั้นด้วยการทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง หรือการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง⁶

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 66 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่ง การทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ พ.ศ. 2550 มีข้อสาระสำคัญว่า

⁵ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนด มาตรฐานการควบคุมการปล่อยทิ้งก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอนของรถยนต์ ที่ใช้เครื่องยนต์เผาไหม้ภายในที่มีการจุดระเบิดด้วยประกายไฟและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปิโตรเลียม เป็นเชื้อเพลิง ประกาศวันที่ 17 ตุลาคม 2560.

⁶ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535. มาตรา 64, มาตรา 65, มาตรา 66.

1) ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่ามีการใช้ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา ๕๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและทำเครื่องหมาย“ห้ามใช้ชั่วคราว” ไว้ที่ยานพาหนะนั้น

2) เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวต้องแก้ไขปรับปรุงยานพาหนะมิให้ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามดังกล่าวข้างต้นและนำยานพาหนะดังกล่าวไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกำหนดเวลาสามสิบวันนับแต่วันที่มิคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว

3) ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวได้แก้ไขปรับปรุงและนำยานพาหนะดังกล่าวไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกำหนดเวลา และพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแล้วพบว่ายานพาหนะนั้นยังคงก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะอาจนำยานพาหนะดังกล่าวไปแก้ไขปรับปรุงและนำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้อีกจนกว่ากำหนดเวลาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

4) ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบแล้วพบว่า ยานพาหนะที่นำไปแก้ไขปรับปรุงตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและเอาเครื่องหมาย“ห้ามใช้ชั่วคราว” ออกจากยานพาหนะนั้น

หากพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งดำเนินการตามวรรคสามมิใช่ผู้ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวแจ้งการยกเลิกคำสั่งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ยกเลิกคำสั่งและเอาเครื่องหมาย“ห้ามใช้ชั่วคราว” ออก

5) เมื่อพ้นกำหนดเวลา 30 วัน หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะได้นำยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวไปใช้โดยไม่นำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบพบที่ใดและปรากฏว่ายานพาหนะนั้นได้แก้ไขปรับปรุงจนไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามที่รัฐมนตรีประกาศไว้แล้วให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและเอาเครื่องหมาย“ห้ามใช้ชั่วคราว” ออกจากยานพาหนะนั้น แต่ทั้งนี้ไม่เป็นการลบล้างความผิดในการฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวที่ได้กระทำไปแล้ว

6) เมื่อพ้นกำหนดเวลา 30 วัน ยานพาหนะใดที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวตามข้อ ๒ ยังไม่สามารถแก้ไขสภาพที่ก่อให้เกิดมลพิษดังกล่าวได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ไว้ที่ยานพาหนะนั้นแทนเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ทั้งนี้ ไม่ว่าพนักงานเจ้าหน้าที่จะตรวจสอบพบที่ใด

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวไม่นำยานพาหนะนั้นมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบจนพ้นกำหนดเวลา 30 วัน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานต่ออธิบดีกรมควบคุมมลพิษหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมควบคุมมลพิษมอบหมายเพื่อแจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แล้วแต่กรณี ทราบต่อไป

7) ห้ามเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะใช้ยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำยานพาหนะนั้นไปแก้ไขปรับปรุงและให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบ ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เคลื่อนย้ายยานพาหนะออกจากสถานที่ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ภายในหกชั่วโมง นับแต่เวลาที่ได้รับอนุญาตให้เคลื่อนย้ายยานพาหนะเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำยานพาหนะนั้นไปแก้ไขปรับปรุง หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้เคลื่อนย้ายยานพาหนะโดยวิธีการลากจูงหรือ โดยวิธีการอื่นที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

8) ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดได้แก้ไขปรับปรุงยานพาหนะแล้ว มีความประสงค์จะใช้ยานพาหนะนั้นต่อไป ให้ยื่นคำร้องต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ใดเพื่อขอให้ทำการตรวจสอบก็ได้

การตรวจสอบยานพาหนะตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะนำยานพาหนะนั้น ไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบยังสถานที่ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบแล้วพบว่า ยานพาหนะที่นำไปแก้ไขปรับปรุงตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ออกจากยานพาหนะนั้น ทั้งนี้ ให้นำความในข้อ ๔ วรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

9) แบบเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” แบบเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” และการติดเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมควบคุมมลพิษกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และต้องเป็นเครื่องหมายที่เห็นปรากฏเด่นชัดเป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ “ห้ามใช้เด็ดขาด”

10) คำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อ 2 ข้อ 4 ข้อ 5 ข้อ 6 การอนุญาตตามข้อ 7 และคำร้องขอให้ทำการตรวจสอบและคำสั่งตามข้อ 8 ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีกรมควบคุมมลพิษกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

11) ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว หรือคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือยกเลิกคำสั่งและเครื่องหมายดังกล่าวแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานต่ออธิบดีกรมควบคุมมลพิษหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมควบคุมมลพิษมอบหมายเพื่อแจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แล้วแต่กรณีทราบต่อไป

12) คำร้อง คำสั่ง หรือเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ที่ได้ยื่น สั่งการ หรือดำเนินการตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้ถือว่าเป็นคำร้องที่ยื่นตามกฎหมายนี้หรือใช้บังคับต่อไปได้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายนี้⁷

3.1.3.2 มาตรการการลงโทษ

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2535 ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะของเจ้าพนักงานตามมาตรา 65 นั้น มาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัตินี้ กำหนดระวางโทษปรับไม่เกิน 5000 บาท ส่วนมาตรา 103 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 67 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหามลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศจากท่อไอเสียรถยนต์ส่วนบุคคล

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดมาตรการในการควบคุมมลพิษทางอากาศไว้ในภาพรวม แต่ก็ยังมีกฎหมายอีกหลายฉบับ ที่มีบทบัญญัติเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยมีหลายหน่วยงานเข้ามาเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย

⁷ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้อาศัยอำนาจตาม มาตรา 66. แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ,ออกกฎกระทรวงกำหนด หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่ง การกระทำและการยกเลิกเครื่องหมายใช้ยานพาหนะ การใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมาย ห้ามใช้ยานพาหนะ พ.ศ. 2550.

3.2.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีความมุ่งหมายในการควบคุมการใช้รถยนต์ โดย มาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยามไว้ดังนี้ “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนและผู้ตรวจการ กับออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว เช่น โคม เครื่องมอง หลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องบังคับน้ำฝนและเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็นมาตรา 7 รถที่จะจดทะเบียนได้ต้อง

(2) เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ

(3) ผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ของจดทะเบียนแล้ว

เพื่อเป็นการควบคุมปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กซึ่งเป็นมลพิษทางอากาศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดมาตรฐานหรือเงื่อนไขสำหรับรถที่จะจดทะเบียนได้ โดยเฉพาะกำหนดการตรวจที่เกี่ยข้องกับการตรวจสภาพรถยนต์หรือท่อไอเสีย⁸

3.2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีความมุ่งหมายเพื่อจัดการจราจรทางบก ควบคุมดูแลสภาพรถ และวางหลักเกณฑ์การใช้รถยนต์ และมีส่วนเกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางอากาศ

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 10 ทวิ [1] ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คิววัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

⁸ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 4, มาตรา 5, มาตรา 7.

มาตรา 20 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่องกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อ เหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

หากผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษตามมาตรา 148 คือระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท และมาตรา 152 ระวางโทษปรับไม่เกิน 1000 บาท⁹

3.2.3 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีความมุ่งหมายเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกซึ่งได้มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกซึ่งมีอำนาจในการวางมาตรการต่างๆ เช่นการตรวจสภาพ รถยนต์ ตลอดจนมาตรการในการอนุญาตและเพิกถอนใบอนุญาตในการประกอบกิจการขนส่งทาง บก แต่ก็มีข้อยกเว้นในมาตรา 5 คือ การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่า

ด้วยรถยนต์ทหารและการขนส่งโดย รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุก ผู้โดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ตลอดจนรถยนต์ นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคนและรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพัน หกหรือยี่โลกรัมตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างและ รถสามล้อ รถจักรยานยนต์และรถแทรกเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับ ปัญหามลพิษทางอากาศที่เกี่ยวกับฝุ่นละอองขนาดเล็กมีดังต่อไปนี้

มาตรา 71 รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตามมาตรา 85 แล้ว

กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 7 และ มาตรา 71 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการ ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้¹⁰

(ญ) เครื่องกำเนิดพลังงาน ที่สามารถขับเคลื่อนรถในขณะที่มีน้ำหนัก เต็มอัตราบรรทุกได้ ด้วยความเร็วเหมาะสมและในสภาพใช้งานตามปกติ ซึ่งต้องไม่เกิน เกณฑ์กำลังที่กรมการขนส่ง ทางบกประกาศกำหนดเครื่องกำเนิดพลังงานจะต้องไม่ทำให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละอองเคมี และเสียง

⁹ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 6, มาตรา 10 ทวิ [1], มาตรา 5, มาตรา 77, มาตรา 73, มาตรา 85.

¹⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 5, มาตรา 71, มาตรา 13, มาตรา 85.

เกินเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้มีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงานขนาดปิดเครื่องได้สนิท และสามารถเก็บเสียงได้ ตามความเหมาะสม

(ฎ) ระบบไอเสีย ที่มีเครื่องระงับเสียงและมีการบังหรือกั้นท่อไอเสีย มิให้สัมผัสกับวัสดุติดไฟง่าย อันเป็นส่วนประกอบของรถ ส่วนปลายของท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและตรงออกท้ายรถ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีทางขึ้นลงด้านท้ายรถส่วน ปลายท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและเบนออกตรงมุมท้ายรถด้านขวา 15 รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 1 ลักษณะ 2 ลักษณะ 3 ลักษณะ 4 ลักษณะ 5 และลักษณะ 9 จะต้องมีการอุปกรณ์และส่วนควบ ดังต่อไปนี้

(ญ) เครื่องกำเนิดพลังงาน ที่สามารถขับเคลื่อนรถด้วยความเร็วที่ เหมาะสมและในสภาพใช้งานตามปกติซึ่งต้องไม่เกินเกณฑ์กำลังที่กรมการขนส่งทางบก ประกาศกำหนด และเครื่องกำเนิดพลังงานจะต้องไม่ทำให้เกิดก๊าซ ผุ่น คับัน ละออง เคมี่ และเสียงเกินเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบก ประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้มีฝาครอบเครื่องกำเนิด พลังงานขนาดปิดเครื่องได้สนิทและสามารถเก็บเสียงได้ตามความเหมาะสม

(ฉ) ระบบไอเสียที่มีเครื่องระงับเสียงมีการบังหรือกั้นท่อไอเสียมิให้ สัมผัสกับวัสดุติดไฟง่าย อันเป็นส่วนประกอบของรถ ส่วนปลายของท่อไอเสียต้อง ขนานกับผิวทางและตรงไปตามความยาวของรถ

มาตรา 73 เมื่อนายทะเบียนเห็นว่าพนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตได้ตรวจสภาพรถถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 71 และมาตรา 72 แล้วให้รับจดทะเบียนและออกหนังสือแสดงการจดทะเบียน พร้อมกับแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคันนั้นให้โดยไม่ชักช้า¹¹

*[มาตรา 73 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523]

มาตรา 83 เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคง แข็งแรง หรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่งจัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพ หรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด

¹¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 9 พ.ศ. 2524 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 และมาตรา 71 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวง.

เมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้ จนกว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป

การฝ่าฝืนตามบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น จะถูกลงโทษ ตามมาตรา 148 คือปรับไม่เกิน 50,000 บาท¹²

3.2.4 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมดูแลกิจการสาธารณสุข และการอนามัยสิ่งแวดล้อม โดยมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องมลพิษทางอากาศต่อไปนี้

มาตรา 25 ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ

“(3) อาคารอันเป็นที่อยู่ของคนหรือสัตว์ โรงงานหรือสถานที่ประกอบการใดไม่มีการระบายอากาศ การระบายน้ำ การกำจัดสิ่งปฏิกูล หรือการควบคุมสารเป็นพิษหรือมีแต่ไม่มีการควบคุมให้ปราศจากกลิ่นเหม็นหรือละอองสารเป็นพิษอย่างพอเพียงจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(4) การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสีเสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เขม่า เถ้า หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ”

มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วย ตลอดจนทำการดูแล ปรับปรุง บำรุงรักษาบรรดาถนน ทางบกทางน้ำ รางระบายน้ำ คูคลอง และสถานที่ต่าง ๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ ในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัด และควบคุมเหตุรำคาญต่างๆได้¹³

3.2.5 พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543

พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาตรา 25 อธิบติกรมธุรกิจพลังงานในการประกาศกำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง จึงมีประกาศคุณภาพน้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันไบโอดีเซลเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมัน น้ำมันไบโอดีเซลสำหรับเครื่องยนต์ การเกษตร ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ ปิโตรเลียมเหลว ไบโอดีเซลสำหรับยานยนต์ แต่ในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลเพื่อนำไปเปรียบเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศญี่ปุ่น

¹² พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523 (แก้ไขเพิ่มเติม). มาตรา 73.

¹³ พระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. 2535. มาตรา 25, มาตรา 26.

น้ำมันเบนซินต้องมีตะกั่ว ไม่สูงกว่า 0.005 กรัม/ลิตร กำมะถันไม่สูงกว่าร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนัก ฟอสฟอรัสไม่สูงกว่า 0.0013 กรัม/ลิตร เบนซินไม่สูงเกินร้อยละ 1.0 โดยปริมาตร อะโรมาติก ไม่สูงกว่าร้อยละ 35 โดยปริมาตร โอลิฟินไม่สูงกว่าร้อยละ 18 โดยปริมาตร

ส่วนน้ำมันดีเซลนั้นต้องมีกำมะถันไม่สูงกว่าร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนักสำหรับน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ไม่สูงกว่าร้อยละ 1.5 โดยน้ำหนักสำหรับน้ำมันดีเซลหมุนช้า ไบโอดีเซลประเภทเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมัน ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.5 และไม่สูงกว่าร้อยละ 7 โดยปริมาตร สำหรับน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

เว้นแต่มาตรฐานการควบคุมปริมาณกำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิง เบนซินและดีเซลของประเทศญี่ปุ่นสูงกว่า มีมาตรฐานการควบคุมสูงกว่าประเทศไทย จึงทำให้การบริหารจัดการปริมาณกำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงของญี่ปุ่นมีปริมาณต่ำกว่า น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าประเทศไทย ซึ่งเห็นควรปรับ ชิด กำหนด กฎเกณฑ์ ปริมาณ กำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยให้มีมาตรฐานเท่ากับประเทศญี่ปุ่น¹⁴

3.3 กฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องในการควบคุมมลพิษในประเทศไทย

3.3.1 กฎหมายสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและแผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน

กฎหมายสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและแผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานถูกตราขึ้นในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2537 ตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานซึ่งกำหนดทิศทางโดยทั่วไปของนโยบายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ได้รับการออกแบบเพื่อให้บุคคลทุกภาคส่วนของสังคมร่วมมือกันเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมแผนดังกล่าวทำแผนที่แนวทางพื้นฐานของนโยบายสิ่งแวดล้อมกับศตวรรษที่ 21 ในมุมมองและระบบวัตถุประสงค์ระยะยาว 4 ประการ นอกจากนี้ยังกำหนดทิศทางของมาตรการที่กำหนดการในช่วงศตวรรษที่ 21 เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เหล่านั้น ตามมาตรา 36 ของการกำหนดนโยบายของรัฐบาลท้องถิ่น¹⁵

1) การตรากฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน ก่อนที่จะมีการออกกฎหมายนโยบายสิ่งแวดล้อมของญี่ปุ่นมีพื้นฐานจากกฎหมายพื้นฐานสองข้อ: กฎหมายพื้นฐานสำหรับการควบคุมมลพิษอากาศใช้ในปี 1967 และกฎหมายอนุรักษ์ธรรมชาติตราสามดวงในปี 1972 กฎหมายเหล่านี้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อต่อสู้กับมลพิษทางอุตสาหกรรม เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติได้ทำงานค่อนข้างประสบความสำเร็จ อย่างไรก็ตามเนื่องจากระบบเศรษฐกิจและสังคมและวิถีชีวิตของเรามีการ

¹⁴ พระราชบัญญัติการค้าน้ำมัน พ.ศ. 2543. มาตรา 25.

¹⁵ ยงศักดิ์ จจรคุดงกิตติ. (2560). “กฎหมายสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและแผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานของญี่ปุ่น”. *วารสารเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา*, 1(2). หน้า 35-40.

ดำเนินการมากขึ้นตามธรรมชาติของการผลิตจำนวนมากการบริโภคจำนวนมาก และการจำกัดจำนวนมากที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งทำขึ้นโดยอาศัยข้อจำกัดจึงไม่สามารถรับมือกับความซ้ำซ้อนกับปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น มลพิษในเมืองและในประเทศและปัญหาสิ่งแวดล้อมโลก ดังนั้นในเดือนพฤศจิกายน 1993 กฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานจึงถูกสร้างขึ้นเพื่อกำหนดทิศทางใหม่สำหรับนโยบายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานของญี่ปุ่น วัตถุประสงค์หลักของกฎหมายสิ่งแวดล้อมคือการปกป้องสิ่งแวดล้อม โดยตระหนักว่ามันเป็นระบบการช่วยชีวิตที่จำเป็นของเราที่จะส่งต่อไปยังลูกหลานในอนาคต วัตถุประสงค์นี้จะสำเร็จได้โดยสร้างสังคมที่มีความยั่งยืนทางเศรษฐกิจโดยต้องให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนอนุรักษ์สภาพแวดล้อมโลกในเชิงบวก (มาตรา 16) มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม (มาตรา 18) การส่งเสริมความสำเร็จของโครงการการควบคุมมลภาวะสิ่งแวดล้อมระดับภูมิภาค

2) กฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานกำหนดสามหลักพื้นฐานสำหรับอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบของแต่ละภาคส่วนของสังคม รวมถึงรัฐบาล ระดับชาติ และระดับท้องถิ่น บริษัทและประชาชนในการดำรงชีวิตตามหลักการเหล่านี้ แสดงรายงานนโยบายขึ้นพื้นฐานสำหรับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมถึงการกำหนดแผนสิ่งแวดล้อมขึ้นพื้นฐานส่งเสริมการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามนโยบายใหม่ เช่น มาตรการด้านเศรษฐกิจอุปสรรคจากการปฏิบัติด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและมาตรการเพื่อจัดการกับสิ่งแวดล้อมโลกกับปัญหาที่เกิดขึ้น กำหนดสภาพที่จำเป็นในการพัฒนาโยบายที่ระบุไว้ในสภาพสิ่งแวดล้อมกลางติดตามความคืบหน้าของแผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำแผนไปใช้อย่างต่อเนื่องมีการได้สวนสาธารณะในสถานที่ต่างๆ ในญี่ปุ่นเพื่อสะท้อนมุมมองและความคิดเห็นของประชาชนในรายงานของตนต่อรัฐบาลแห่งชาติ สภาพแวดล้อมกลางนำเสนอรายงานการทบทวนปฏิบัติงานครั้งที่ 3 ของแผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานในเดือนสิงหาคม 2541 ในรายการมีการประชุมสำคัญ 3 ประการ :1) การอนุรักษ์สภาพสิ่งแวดล้อมในชั้นบรรยากาศและการอนุรักษ์คุณภาพแวดล้อม ทางน้ำ ภาคสังคม ข้อเสนอแนะอื่นๆของรายงานรวมถึง: 2) แผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานควรมีบทบาทนำ ในการแสดงภาพที่ชัดเจนของระบบเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืนและวิธีการตระหนักถึง:3) มาตรการส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมการดำเนินการควบคุมและเป็นระบบ

3) แผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานระบุว่าควรมีบททบทวนในประมาณอีก 5 ปีหลังจากที่รัฐมนตรีเห็นมติในแผนปัจจุบันควรได้รับการทบทวนในปี 2541 นายกรัฐมนตรีขอให้สภาพแวดล้อมตรวจสอบเริ่มขึ้นทันทีในโครงการของแผนสิ่งแวดล้อม ข้อ 32 การร่วมมือระหว่างประเทศเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโลก มาตรา 33 การสร้างความมั่นใจความร่วมมือระหว่างประเทศในการติดต่อ

ตามตรวจสอบและอื่นๆตาม มาตรา 34 มาตรการส่งเสริมกิจกรรมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และองค์กรเอกชน มาตรา 35 การพิจารณาในการดำเนินงานการร่วมมือระหว่างประเทศและอื่นๆ

4) การแก้ไขบางส่วนของข้อจำกัดที่อนุญาตของการปล่อยไอเสียรถยนต์ กระทรวงสิ่งแวดล้อมแนะนำเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมก๊าซไอเสียจากยานยนต์พิเศษ ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลและการควบคุมก๊าซไอเสียใหม่สำหรับรถยนต์พิเศษที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเชื้อเพลิง วันที่ 21 มิถุนายน 2548 ข้อจำกัดที่อนุญาตสำหรับการปล่อยไอเสียรถยนต์ “กฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศ” บริการแก้ไขการปล่อยไอเสียรถยนต์จากยานยนต์พิเศษดีเซลขับเคลื่อนสามารถลด 25 - 43% สำหรับ NO_x และ 15-50% สำหรับ PM เมื่อเทียบกับระเบียบปัจจุบันในพื้นที่ที่มีมลภาวะทางอากาศที่เกิดขึ้นจากไนโตรเจนออกไซด์ NO₂ ปัญหาฝุ่นแขวงลอย (SPM) ยังมีปัญหาร้ายแรง สำหรับรถยนต์พิเศษที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลนั้นควบคุมไอเสียได้ถูกนำมาใช้ตั้งแต่ตุลาคม 2546 ด้วยการปรับปรุงกฎเกณฑ์สำหรับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลและเบนซิน/LNG ที่ดำเนินการติดตั้ง ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2548 มีส่วนร่วมในการปล่อยไอเสียจากยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศกำลังค่อนข้างสูงและไม่ควรละเลย อย่างไรก็ตามดังนั้น สภาพสิ่งแวดล้อมกลางแนะนำว่ามันเป็นสิ่งสำคัญในการปรับปรุงมาตรฐานในการลดก๊าซไอเสียจากยานพาหนะ นโยบายอนาคต สำหรับการปล่อย ไอเสียจากยานพาหนะฉบับที่ 6 ในเดือนมิถุนายน 2003¹⁶

1) รถยนต์ใหม่ ภาคผนวก 1) สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่พิเศษที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเบาการควบคุมก๊าซไอเสียบนไฮโดรคาร์บอน (NC), ไนโตรเจนออกไซด์ (NO x) อนุภาคฝุ่นละออง (PM) และควันดำจะต้องได้รับ เสริมกำลังด้วยข้อจำกัด ที่อนุญาต จำกัดปริมาณไอเสียที่ปล่อยจากรถยนต์ใหม่หนึ่งคัน สำหรับยานพาหนะพิเศษขนาดใหญ่ที่ขับเคลื่อนโดยน้ำมันเบนซิน/LNG จะต้องมีการกำหนด ชิด จำกัด ใบอนุญาตให้เริ่มการควบคุมก๊าซไอเสียบนคาร์บอนไดออกไซด์ (CO), HC และ NO x

2) (ภาคผนวก1-2) สำหรับยานพาหนะพิเศษที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเบาการควบคุมไอเสียบน HC, NO x, PM, และควันดำจะเสริมด้วยการ ชิด กำหนด ที่อนุญาต (กฎระเบียบค่าเฉลี่ย: ค่าเฉลี่ยของยานพาหนะอุปกรณ์ประเภทเดียวกันซึ่งใช้การแต่ละพิมพ์) สำหรับยานพาหนะพิเศษที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเบนซิน/ LNG จะต้องมีการกำหนดชิด จำกัด ใบอนุญาตให้เริ่มการควบคุมก๊าซไอเสียบนคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), HC, NO x¹⁷

3) ยานพาหนะที่ใช้งาน (ภาคผนวก 2) สำหรับยานพาหนะพิเศษที่ขับเคลื่อนโดยน้ำมันเบนซิน/ LMG จะต้องมีการตั้งค่าชิด จำกัด ใบบที่จะอนุญาตสำหรับการปล่อย CO, HC, ในช่วงที่ไม่

¹⁶ กระทรวงสิ่งแวดล้อมญี่ปุ่น . (2559). *กรมควบคุมยานยนต์พิเศษที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล*. Godochoha 5,1-2-2 KasumigasekiChiyoda: Tokyo. หน้า. 100.

¹⁷ ยานพาหนะได้ข้อบังคับ 2549 เป็นรถยนต์ที่มีกำลังขับมากกว่า 130 kw และน้อยกว่า 560 kw.

ทำงานสำหรับยานพาหนะพิเศษที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมัน ไฟจะต้องเพิ่ม จี๊ดจำกัด ที่อนุญาตสำหรับการปล่อยควันดำในระหว่างการเร่งความเร็วที่ไม่ใช้โหลด¹⁸

กำหนดการที่จะเกิดขึ้นสอดคล้องกับการแก้ไขข้อ จำกัด ที่จะอนุญาตการปล่อยไอเสียยานยนต์ กระทรวงสิ่งแวดล้อม โครงการพื้นฐานและการขนส่ง มีกำหนดที่แก้ไข “ประกาศสำหรับรายละเอียดของกฎความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะบนถนน” การควบคุมครั้งนี้ต้องดำเนินการตามวรรค 3 มาตรา 19 ของกฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศจะมีการจำกัด การปล่อยไอเสียจากยานพาหนะพิเศษที่ระบุ ของรัฐบาลจะกำหนดมาตรการทางเทคนิคที่จำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอเสียจากยานพาหนะพิเศษนอกเส้นทาง¹⁹

3.3.2 กฎหมายท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่น

บทบาทของการปกครองท้องถิ่น มีบทบาทการปกครองท้องถิ่นใด การพัฒนา นโยบายทางสิ่งแวดล้อมของประเทศญี่ปุ่นนั้นจะอยู่ภายใต้กฎหมายที่ปฏิบัติต่อกันมาเป็นประเพณี คือ รัฐบาลกลางจะมีอำนาจควบคุมเหนือการปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งรัฐธรรมนูญ ประเทศญี่ปุ่นระบุว่า การปกครองท้องถิ่นอย่างเช่น มณฑลเมืองหรือ เทศบาลอื่นๆ สามารถออกกฎหมายภายใต้ขอบเขตแห่งอำนาจของกฎหมายแห่งชาติ และข้อบังคับดังกล่าวให้ บัญญัติขึ้นภายใต้ข้อสันนิษฐานที่ว่า บัญญัติขึ้นโดยรัฐบาลกลาง เห็นชอบด้วย อีกทั้งเจ้าหน้าที่การปกครองส่วนท้องถิ่นที่ถูกถือว่าเป็นผู้ที่อยู่ภายใต้บังคับบัญชาของรัฐบาลกลาง ยกเว้นกรณีที่ไม่โดยหลักการแล้วเป็นกิจกรรมที่ตระหนักการกระทำเพื่อส่งเสริมสนับสนุนประชาชนที่อยู่อาศัยในท้องถิ่น โดยแท้ เท่านั้น²⁰

การเริ่มต้นของปัญหาสิ่งแวดล้อมทำให้เห็นว่าได้เกิดมีการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ในระบบกฎหมายดังกล่าว เนื่องจากการปกครองท้องถิ่นเป็นผู้เผชิญหน้ากับปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรงโดยตรง และพวกเขาก็พบว่าระเบียบกฎเกณฑ์ของรัฐบาลกลางยังห่างกับความเหมาะสมของปัญหาที่มีอยู่มาก พอบางกฎเกณฑ์ที่รัฐบาลการออกมาใช้เป็นส่วนสิ่งแวดล้อมในบางพื้นที่เท่านั้น พวกเขาเห็นกันว่าเป็นกฎหมายที่ผ่อนผันมากเกินไป ด้วยเหตุนี้ แม้จะเป็นการเสี่ยงต่อการทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบกฎหมายอันมีแต่ดั้งเดิม การปกครองส่วนท้องถิ่นก็จำเป็นต้องออกระเบียบเพื่อควบคุมมลพิษตนเอง เนื่องจากจำนวนผู้เสียหายได้เกิดขึ้นอย่างมากมายในท้องถิ่น ประกอบกับ โรคภัยทั้งหลายเพิ่มมากขึ้น ฉะนั้นเจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นจึงจัดการแก้ไขปัญหามลพิษเองโดยถือ เป็นหลักสำคัญอย่างหนึ่งของแนวนโยบายส่วนท้องถิ่นเลยทีเดียว แม้ว่าจะมีความ

¹⁸ ยานพาหนะได้บังคับปี 2550 เป็นรถที่ใช้กำลังมากกว่า 19 Kw และไม่มากกว่า 37 kw และไม่น้อยกว่า 130 kw

¹⁹ กฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศจะมีการจำกัด การปล่อยไอเสียจากยานยนต์ มาตรา 19 วรรค 3 รัฐบาลกำหนดมาตรฐานเทคนิคที่จำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยควบคุมไอเสียยานยนต์พิเศษนอกเส้นทาง.

²⁰ ยงศักดิ์ ขจรผดุงกิตติ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 15. หน้า 35-40.

ยุ่งยากมากอยู่พอสมควรในเรื่องกฎหมายก็ตาม ในการนี้ได้มีการอ้างความจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ในการควบคุมมลพิษทางสิ่งแวดล้อมว่าเป็นบทบาทหน้าที่ขั้นต่ำอย่างแท้จริงของการปกครองส่วนท้องถิ่น ด้วยเหตุและผล การใช้อำนาจหน้าที่เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและสุขภาพของผู้อยู่อาศัยในท้องถิ่น โดยแท้เป็นความพยายามที่หลีกเลี่ยงที่จะเผชิญหน้าโดยตรงต่อรัฐบาลกลางเท่าที่สามารถกระทำได้นั้นเอง อย่างไรก็ตามกฎข้อบังคับเหล่านี้ก็จะตกอยู่ในอำนาจทางความคิดเห็นของสาธารณชนซึ่งยอมรับนับถือข้อบังคับดังกล่าวอย่างแท้จริงอีกด้วย ในส่วนกฎหมายการควบคุมมลพิษทางสิ่งแวดล้อมเฉพาะเรื่อง ก็ได้ถูกพัฒนาปรับปรุงแก้ไข เพื่อขยายขอบเขตของสิทธิและอำนาจของการปกครองส่วนท้องถิ่นให้กว้างขวางขึ้น เพื่อประโยชน์ที่จะใช้บังคับควบคุมกับปัญหามลพิษ กฎหมายส่วนท้องถิ่น โดยแท้ก็ถูกพิจารณาแก้ไขใหม่ด้วย ซึ่งในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่า การควบคุมมลพิษและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ต่างก็อยู่ภายใต้ขอบอำนาจของการปกครองส่วนท้องถิ่นเช่นกัน เป็นผลกระทบที่สำคัญอย่างมากต่อระบบกฎหมายแห่งชาติที่มีมาแต่ดั้งเดิม²¹

อาจกล่าวได้ว่า นโยบายและกฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศญี่ปุ่นในปัจจุบันได้ดำเนินมาถึงจุดหักเหจากจุดแรก ที่ซึ่งมุ่งจะปกป้องผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษอันถือเป็นเรื่องหลักที่สำคัญอย่างมากมาถึงจุดที่สองซึ่งจุดความผาสุกในชีวิตได้กลายมาเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดนโยบาย ทั้งนี้ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดก็ตามความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นเครื่องแสดงให้เห็นว่ามาตรการทางกฎหมายได้ถูกยอมรับว่ามีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการควบคุมแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ซึ่งก็อาจจะเป็นด้วยเหตุที่ว่ากรอบของกฎหมายที่นั้นสามารถที่จะนำมารวบรวมสรุปความต้องการทั้งหลายเหล่านั้นได้นั่นเอง

3.3.3 กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายของประเทศญี่ปุ่น

กฎหมายที่รัฐได้ผลักดันออกมาเพื่อใช้เป็นหลักในการควบคุมแก้ไขปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อมก็คือ “กฎหมายพื้นฐานเพื่อควบคุมภาวะมลพิษในสิ่งแวดล้อม” (Basic Law for Environmental Protection Control)²² ซึ่งกฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะมุ่งส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจอย่างเป็นระบบในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความมั่นใจในสุขภาพอันดีและการดำรงชีวิตอยู่อย่างมีความสุขของคนในชาติทั้งทั้งในปัจจุบันและอนาคตรวมถึงเพื่อให้เกิดสวัสดิภาพอันดีแก่มวลมนุษยชาติ โดยกำหนดอย่างชัดเจนในเรื่องของหลักการอันเป็นพื้นฐานและระบุมารับผิดชอบของรัฐการปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรมทั้งหลายตลอดจน

²¹ Akio Morishima. (1981). *Japanese Environmental Policy and Law in Environmental Law and Policy in the Pacific Basin Area*. Japan: University of Tokyo Press . pp. 77-84.

²² Basic Law for Environmental protection Control. (1967). Law No 132 of 1967 Amended by Law no 132 1970 and 88 of 1971 and no 111 of 1973 and No 1974 and Amended in 1993.

ปวงประชาชน ทั้งกำหนดนโยบายหลักของรัฐเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย มาตรา 1 นอกจากนั้นในกฎหมายฉบับนี้ยังให้กำหนดถึงความรับผิดชอบของกิจกรรมทางธุรกิจไว้อย่างชัดเจน ด้วยว่า กิจกรรมทางธุรกิจควรมีความรับผิดชอบต่อในการจัดการให้มีมาตรการต่างๆ อันจำเป็นสำหรับการป้องกันภาวะมลพิษในสิ่งแวดล้อม อย่างเช่น การบำบัดหรือขจัดควั่น เหม่า น้ำเสีย หรือกากของเสียอันตรายเป็นผลที่เกิดจากการดำเนินกิจการทางอุตสาหกรรม อีกทั้งจะต้องให้ความร่วมมือกับรัฐหรือสภาพปกครองท้องถิ่น ในการปฏิบัติการดังกล่าว เพื่อป้องกันปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อม นอกจากนั้นกิจกรรมธุรกิจต่างๆ ควรจะพยายามจัดการให้มีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อความระมัดระวังป้องกันไม่ให้เกิดมลพิษในสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นผลมาจากกระบวนการผลิตและการใช้เครื่องจักรในการผลิตต่างๆด้วยตามมาตรา 3²³

อาจกล่าวได้ว่าท่าทีของรัฐในการดำเนินนโยบายได้ตอบสนองต่อปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นนั้นมีลักษณะหรือมีแนวทางในการวางระเบียบกฎเกณฑ์ทางสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการใช้อำนาจของรัฐในทางบริหารด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์ข้อบังคับทางสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นแนวทางในทางปฏิบัติทั้งหลาย โดยใช้แนวทางในการบริหารเป็นเครื่องมือมากกว่าที่รัฐจะใช้มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งโดยมากก็เป็นไปตามเรื่องของการกำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการทางธุรกิจให้มีการใช้มาตรการอันจำเป็น สำหรับการป้องกันมลพิษที่เกิดกับสิ่งแวดล้อม ที่เป็นผลจากกระบวนการผลิตและการใช้เครื่องจักรที่ถือว่าเป็นความต้องการขั้นมูลฐานสำหรับใช้ควบคุมภาวะมลพิษดังกล่าว เพื่อส่งเสริมต่อนโยบายได้ตอบสนองต่อปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อม ดังที่ได้เห็นจากวัตถุประสงค์ของ “กฎหมายพื้นฐานเพื่อควบคุมภาวะมลพิษในสิ่งแวดล้อม” แม้ว่าประเทศญี่ปุ่นจะได้บัญญัติกฎหมายควบคุมภาวะมลพิษในสิ่งแวดล้อมออกมามากมายและกำหนดให้มีการใช้มาตรการทางอาญาต่อกรณีปัญหาด้วยก็ตาม ทั้งนี้ก็ด้วยความเชื่อมั่นในเรื่องการป้องกันสิ่งแวดล้อมนี้ผู้ประกอบกิจการอุตสาหกรรมต่างๆพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในอันที่จะปฏิบัติตามแนวทางในการบริหารยิ่งกว่าที่จะใช้วิธีการลงโทษเป็นบทบังคับ ที่สำคัญก็ด้วยเหตุผลที่ว่ารัฐบาลญี่ปุ่นเองยังคงมีแนวนโยบายที่เด่นชัดที่จะมุ่งพัฒนาทางเศรษฐกิจอยู่ โดยเฉพาะในด้านอุตสาหกรรม ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้มาตรการบังคับทางกฎหมายกับผู้ประกอบ กิจการอุตสาหกรรมดังกล่าว

จากเหตุผลที่กล่าวมานี้ทำให้พิเคราะห์ได้ว่าแนวทางของประเทศญี่ปุ่นในการควบคุมมลพิษทางสิ่งแวดล้อมยังคงกล่าวไม่ได้ว่ามีวัตถุประสงค์ที่จะใช้มาตรการทางอาญาเป็นเครื่องมือเพื่อควบคุมแก้ไขปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง หากแต่มุ่งที่

²³ Akio Morishima. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 21. หน้า 77-84.

จะกำหนดให้มีการปฏิบัติตามระเบียบ กฎเกณฑ์ตามแนวทางในการ บริหารซึ่งเน้นในด้านการจัดการให้ มีมาตรการต่างๆอันเป็นความจำเป็นพื้นฐานในการควบคุมมลพิษในสิ่งแวดล้อม เป็นเรื่องสำคัญหรือ เป็นประเด็นหลักเสียมากกว่าโดยรัฐเชื่อว่าวิธีการเช่นนี้จะมีผลดียิ่งกว่า แต่สามารถส่งเสริมนโยบาย ควบคุมแก้ไขปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อมของรัฐ ให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง²⁴

3.3.4 กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม

กฎหมายที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศญี่ปุ่น นั้นมีการจำแนกการ ควบคุมมลพิษไว้เฉพาะเรื่องโดยกำหนดมาตรฐานและมาตรการไว้ในกฎหมายฉบับต่างๆ โดยเฉพาะ ซึ่งทำให้สะดวกแก่การพิจารณาและนำมาควบคุม เพราะสามารถทราบได้ถึงความมุ่งหมายและปัจจัยที่ ใช้บังคับ การให้เป็นไปตามมาตรฐานเหล่านั้นด้วย ซึ่งอาจแยกศึกษาที่ใช้ควบคุมสิ่งแวดล้อมดังนี้²⁵

3.3.4.1 กฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศ (Air Pollution Control Law)

กฎหมายนี้บัญญัติขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสุขภาพอันดีของประชาชน และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่จำเป็นในการดำรงชีวิต โดยคำนึงถึงมลพิษทางอากาศ ด้วยการกำหนด ระเบียบกฎเกณฑ์ การแพร่ หรือปล่อยเขม่า และควัน เพื่งปล่อยออกจากโรงงานอุตสาหกรรมหรือ กิจกรรมธุรกิจใดๆอันเป็นผลจากการดำเนินกิจการอุตสาหกรรมนั้นและนำมากำหนดขีดจำกัดสูงสุด ในการปล่อยไอเสียของเครื่องยนต์อีกด้วย (มาตรา 1)

กฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐานกำหนดสามหลักพื้นฐานสำหรับอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบของแต่ละภาคส่วนของสังคมรวมถึงรัฐบาลระดับชาติและระดับท้องถิ่น บริษัท และประชาชนในการดำเนินชีวิตตามหลักการเหล่านี้สองแสดงรายงานนโยบายขึ้นพื้นฐานสำหรับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมถึงการกำหนดแผนสิ่งแวดล้อมขึ้นพื้นฐานการส่งเสริมการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการนโยบายใหม่ เช่น มาตรการทางด้านเศรษฐกิจจัดอุปสรรคจากการ ปฏิบัติด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและมาตรการเพื่อจัดการกับสิ่งแวดล้อมโลกปัญหาที่เกิดขึ้น กำหนด สภาที่จำเป็นในการพัฒนานโยบายที่ระบุไว้สภาพสิ่งแวดล้อมกลางติดตามความคืบหน้าของแผน สิ่งแวดล้อมพื้นฐานทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำไปใช้อย่างต่อเนื่องมีการไต่สวนสาธารณะใน สถานต่างๆ ในญี่ปุ่นเพื่อสะท้อนมุมมองและความคิดเห็นของประชาชนในรายงานของตนต่อ รัฐบาลแห่งชาติ สภาพสิ่งแวดล้อมการนำเสนอรายงานการทบทวนปฏิบัติงานครั้งที่สามของแผน สิ่งแวดล้อมพื้นฐานในเดือนสิงหาคม 2541 ในรายงานมีการระบุธุรกิจสำคัญ 3 ประการ: (1)การ อนุรักษ์สภาพแวดล้อมในชั้นบรรยากาศการอนุรักษ์สภาพแวดล้อม ทางน้ำ ภาคสังคม ข้อเสนอแนะ

²⁴ Akio Morishima. อังแล้วเชิงอรรถที่ 21. หน้า 77-84.

²⁵ ยงศักดิ์ ขจรผดุงกิตติ. อังแล้วเชิงอรรถที่ 15. หน้า 35-40.

อื่นๆของรายงานรวมถึง (2) แผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานควรมีบทบาทนำในการแสดงภาพที่ชัดเจนของระบบเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืนและวิธีการตระหนักถึงและ (3) มาตรการส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมการดำเนินการควบคุมและเป็นระบบ²⁶

แผนสิ่งแวดล้อมพื้นฐานระบุว่าควรมีการทบทวนในอีกประมาณห้าปีหลังจากที่คณะรัฐมนตรีเห็นมติในแผนปัจจุบันควรได้รับการทบทวนในปี 2541 นายกรัฐมนตรีขอให้สภาสิ่งแวดล้อมตรวจสอบเริ่มขึ้นทันทีโครงการของแผนสิ่งแวดล้อม ข้อ 32 การร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโลก มาตรา 33 การสร้างความมั่นใจความร่วมมือระหว่างประเทศในการติดต่อตามตรวจสอบและอื่นๆ มาตรา 34 มาตรการส่งเสริมกิจกรรมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและองค์กรเอกชน มาตรา 35 การพิจารณาในการดำเนินงานความร่วมมือระหว่างประเทศและอื่นๆ บริษัทเองก็คิดเทคโนโลยีใหม่ๆออกมาตลอดไม่ว่าจะรถยนต์พลังงานไฮโดรเจน Toyota Mirai รถไฟฟ้า Nissan Leaf หรือ Tesla เหล่านี้กำลังเติบโตและน่าจะมาแทนรถน้ำมันเชื้อเพลิงคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), HC, และ NOx²⁷ กำหนดการที่จะเกิดขึ้นสอดคล้องกับการแก้ไขปัญหามลพิษที่จำกัด ที่จะอนุญาตการปล่อยไอเสียยานยนต์ กระทรวงสิ่งแวดล้อมโครงการพื้นฐานและการขนส่ง มีกำหนดที่แก้ไข “ประกาศสำหรับรายละเอียดของกฎความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะบนถนน” การควบคุมครั้งนี้ต้องดำเนินการ ตามวรรค 3 มาตรา 19 ของกฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศจะมีการจำกัด การปล่อยไอเสียจากยานพาหนะพิเศษที่ระบุ ของรัฐบาลจะกำหนดมาตรการทางเทคนิคที่จำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอเสียจากยานพาหนะพิเศษนอกเส้นทาง²⁸

3.3.4.2 กฎหมายควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและรถยนต์ส่วนบุคคล

กรุงโตเกียวประเทศญี่ปุ่นมีการบันทึกปริมาณ PM_{2.5} และ PM₁₀ มานานกว่า 30 ปีต่อเนื่องกันทำให้สามารถติดตามปัญหาและนโยบายที่นำไปใช้ควบคุมว่าทำได้ตรงเป้าหมายหรือไม่ จากผลวิจัย PM_{2.5} ในกรุงโตเกียวพบว่าปริมาณน้อยกว่าเมื่อ 20 ปีที่แล้ว สาเหตุหลักในความสำเร็จของกรุงโตเกียว คือ 1. มาตรการคุมเข้มเรื่องปล่อยก๊าซพิษจากเครื่องยนต์ เช่น การจำกัดเวลา และจำกัดพื้นที่การใช้รถบรรทุกที่ใช้เครื่องยนต์เซลเข้าเมือง และ และปรับหนักกับรถยนต์ที่ปล่อยควันดำ 2. การ

²⁶ ยงศักดิ์ ขจรผดุงกิตติ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 15. หน้า 35-40.

²⁷ ยานพาหนะภายใต้ข้อบังคับปี 2550 เป็นรถยนต์ที่มีกำลังขับมากกว่า 19kw และมากกว่า 37kw และมากกว่า 75kw และน้อยกว่า 130 kw.

²⁸ กระทรวงสิ่งแวดล้อมรัฐบาลญี่ปุ่น กฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศจะมีการจำกัดการปล่อยไอเสียจากยานยนต์ มาตรา 19 วรรค 3 รัฐบาลกำหนดมาตรฐานเทคนิคที่จำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมไอเสียยานยนต์พิเศษนอกเส้นทาง

พัฒนาเทคโนโลยีด้านเครื่องยนต์ให้มีการเผาไหม้สมบูรณ์ ลดการปล่อยก๊าซพิษขณะที่มีกำลังสมรรถนะดีขึ้น 3. การพัฒนาอุปกรณ์กรองฝุ่นและกรองอากาศพิษที่ท่อไอเสียให้ใช้อย่างแพร่หลาย 4. กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถยนต์ทุกปีอย่างเข้มงวดและ 5. บริการการจราจรให้มีประสิทธิภาพขึ้น บรรเทาปัญหาจราจรติดในเมือง จากมาตรการ²⁹ 5 ด้านของกรุงโตเกียวผนวกกับตั้งสถานีบันทึกปริมาณฝุ่นละอองต่อเนื่องทำให้เมืองที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุดในโลกยังคงรักษาสภาพแวดล้อมและควบคุมมลพิษในระดับที่ไม่เป็นอันตรายได้³⁰

3.3.5 พิธีสารเกียวโต

พิธีสารเกียวโต ได้กำหนดพันธกรณีและกรณียืดหยุ่น (Flexibility Mechanism) เพื่อที่จะทำให้วัตถุประสงค์ของกรอบอนุสัญญาบรรลุผลในการปฏิบัติ ดังนี้³¹

ข้อ 3 ของพิธีสารเกียวโตได้กำหนดให้กลุ่มประเทศสมาชิกในภาคผนวก 1 (Annex I) ซึ่งก็คือกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมหรือประเทศที่พัฒนาแล้ว มีพันธกรณีที่ต้องลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยรวมแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 จากระดับการปล่อยก๊าซโดยรวมของกลุ่มประเทศภาคีใน Annex I ในปี พ.ศ. 2533 ทั้งนี้ในช่วงปี พ.ศ. 2551- 2555 โดยปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของแต่ละประเทศในกลุ่ม Annex I จะแตกต่างกัน เช่นกลุ่มประเทศประชาคมยุโรปจะต้องมีปริมาณลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 8 ของปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในปี พ.ศ. 2533 ส่วนญี่ปุ่น จะต้องมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 6 เป็นต้น ดังนั้น แต่ละประเทศในกลุ่ม Annex I ซึ่งได้รับจัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหรืออีกนัยหนึ่งคือ มีสิทธิ์ในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณที่แตกต่างกัน

ส่วนกลุ่มประเทศภาคีซึ่งมิได้อยู่ในภาคผนวก 1 (Non-Annex I) ซึ่งก็คือกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา เช่นประเทศไทย พิธีสารเกียวโตไม่ได้กำหนดให้มีพันธกรณีที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ดังนั้น ประเทศไทยอยู่ในกลุ่มนี้จึงมีแต่พันธกรณีทั่วไปที่ประเทศภาคีคือประเทศจะต้องปฏิบัติ กล่าวคือ ต้องจัดทำรายงานบัญชีแห่งชาติ แสดงปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในแต่ละปี ตลอดจนมาตรการนโยบายต่างๆที่ดำเนินการบรรเทาปัญหาหรือรับมือกับผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ³²

²⁹ ยงศักดิ์ ขจรผดุงกิตติ. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 15. หน้า 35-40.

³⁰ Akio Morishima. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 21. หน้า 77-84.

³¹ ปวีณา ศรีวินิชย์. (2549). “กลไกการพัฒนาที่สะอาดและคาร์บอนเครดิต .ภายใต้พิธีสารเกียวโต: ทำอย่างไรไม่ให้ใครเสียประโยชน์”. *วารสารกฎหมายคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 25(3). หน้า 50.

³² เรื่องเดียวกัน, หน้า 52.

ภาคผนวก A (Annex A) ได้กำหนดชนิดของของก๊าซเรือนกระจก เครื่องควบคุมภายใต้พิธีสารเกียวโตไว้ 6 ชนิด คือ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มีเทน (CH₂O) ไนตรัสออกไซด์ (N₂ O) ไฮโดรฟลูออโรบอน (HFCs) เพอร์ฟลูออโรคาร์บอน (PFXs) และซัลเฟอร์เฮกซะฟลูออไรด์ (SF₆)

พิธีสารเกียวโตได้กำหนด “กลไกยืดหยุ่น” (Flexibility Mechanism) ขึ้น 3 กลไก ดังต่อไปนี้ เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประเทศภาคีในกลุ่ม Annex I

1) กลไกการทำโครงการร่วม (Joint Implementation JI) ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 ซึ่งกำหนดให้ ประเทศกลุ่ม Annex I หรือประเทศพัฒนาแล้ว สามารถดำเนินโครงการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกร่วมกันระหว่างประเทศในกลุ่ม Annex I สามารถนำ ERUs ที่ได้รับนี้ไปคำนวณเพื่อคิดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมทั้งหมดของประเทศได้

2) กลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanisms, CDM) ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 12 ซึ่งกำหนดให้ประเทศในกลุ่ม Annex I สามารถร่วมมือกับประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศในกลุ่ม Non-Annex I ด้วยการลงทุนดำเนินการ โครงการที่มีผลให้เกิดการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในพื้นที่ของประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศในกลุ่ม Non-Annex I เช่น โครงการ พลังงานสะอาดหรือพลังงานทดแทนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงหรือโครงการพัฒนาประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น ทั้งนี้ ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดลงได้จะต้องผ่านการรับรองจึงเรียกว่า CERs (Certified Emission Reductions) ประเทศภาคีในกลุ่ม Annex I สามารถนำ CERs นี้ไปคำนวณเพื่อคิดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมทั้งหมดของประเทศได้³³

3) กลไกการซื้อขายสิทธิ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Trading, ET) ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 17 ซึ่งกำหนดให้ประเทศในกลุ่ม Annex I ที่ไม่สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในประเทศได้ตามที่กำหนดไว้สามารถซื้อสิทธิ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากประเทศในกลุ่ม Annex I ด้วยตัวเอง ที่มีสิทธิ์การปล่อยเหลือ (อาจเป็นเครดิตที่เหลือจากการทำโครงการ JI และ CDM หรือ สิทธิ์การปล่อยที่เหลือเนื่องจากระบบเศรษฐกิจทำให้ปริมาณการปล่อยในปัจจุบันน้อยกว่าปริมาณการปล่อยเมื่อปี ค.ศ.1990 (พ.ศ.2533) จึงมีสิทธิ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเหลือพอที่จะขายได้) เลือกสิทธิ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่จะซื้อขายกันว่า AAUs (Assigned Amount Units)³⁴

กลุ่มที่ 1 เป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมมาตรฐานการผลิตยานพาหนะเครื่องยนต์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับ การปล่อยมลพิษจากยานพาหนะที่ผลิตขึ้นได้มาตรฐานดังกล่าวได้นำมาจากมาตรฐานที่ใช้ในสหภาพยุโรปในอดีต แต่โดย

³³ ปวีณา ศรีวนิชย์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 31. หน้า 52.

³⁴ Kyoto Protocol. (1970). Law for the Punishment of Crimes Relating to the Environmental Pollution Which Adversely Affects the Health of Persons Law No.142. Artie 25.

ที่สหภาพยุโรปได้พัฒนาไปแล้ว ประกาศใช้มาตรการใหม่แล้วทำให้มาตรฐานในเรื่องดังกล่าวของประเทศไทยมีความเข้มงวดน้อยกว่ามาตรฐานมาตรฐานของสหภาพยุโรปในปัจจุบัน³⁵

กลุ่มที่ 2 เกี่ยวกับกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำไปใช้กับเครื่องยนต์ก็มีความสำคัญเพราะมีผลต่ออากาศเสียที่ถูกปล่อยออกจากเครื่องยนต์ ประเทศไทยมีกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันซึ่งรับแนวความคิดของสหภาพยุโรปมาใช้ แต่มาตรฐานยังไม่มีมีความเข้มงวดเท่ากับของสหภาพยุโรปโดยเฉพาะอย่างยิ่งปริมาณของกำมะถันที่มีอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิง³⁶

กลุ่มที่ 3 ของประเทศไทยใช้ควบคุมยานพาหนะที่จะนำ มาจดทะเบียนต่อหรือกำลังใช้อยู่บนถนน โดยกำหนดมาตรฐานการปล่อยอากาศเสีย หากยานพาหนะใดไม่ผ่านมาตรฐานดังกล่าวก็จะไม่สามารถจดทะเบียนได้ จนกว่าจะมีการแก้ไขปรับปรุงพร้อมกันนี้ กฎหมายบางฉบับในกลุ่มนี้มีลักษณะของการฝ่าฝืนมาตรฐานดังกล่าวด้วยแนวความคิดข้างต้นปรากฏอยู่บนกฎหมายสหภาพยุโรปเช่นกัน เพียงแต่กฎหมายสหภาพยุโรปกำหนดมาตรฐานการปล่อยอากาศเสียที่เข้มงวดมากกว่ามาตรฐานของประเทศไทยในบางเรื่อง³⁷

กลุ่มที่ 4 วิจัยฉบับนี้มีจุดประสงค์เสนอแนะการเก็บภาษีจากรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานเกิน 15 ปี ในจากการปล่อยก๊าซไอเสียจากรถยนต์ โดยนำมาตราการของกฎหมายต่างประเทศที่กล่าวมาแล้วข้างต้นมาใช้บังคับภายในประเทศ และมาตรการภาษีอุตสาหกรรมการผลิตไฟฟ้าที่ช่วยลดปัญหามลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ ในการลดมาตรการภาษีในการผลิตเพื่อเป็นแรงจูงใจในการแก้ปัญหามลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ และ ควรเพิ่มมาตรฐานพระราชบัญญัติค่าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542³⁸ มาตรา 6 ให้มาตรฐานค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงให้เท่ากับสหภาพยุโรป และเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7³⁹ เรื่อง การใช้งานอายุเครื่องยนต์ไม่เกิน 15 ปีเพื่อเป็นขีด จำกัด กำหนดนโยบายในการใช้รถยนต์ และควรเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 10 ทวิ (1)⁴⁰ ให้เท่ามาตรฐานของญี่ปุ่นในเรื่องการปล่อยอากาศเสียในการควบคุมมาตรฐาน เพื่อเติมมาตรฐานการกำหนดมาตรการทางภาษีการปล่อยอากาศเสีย เป็นการ

³⁵ อานาจ วงศ์บัณฑิต. (2562). “มาตรฐานทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะทางบก”. *วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 48(1). หน้า 42.

³⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 42.

³⁷ อานาจ วงศ์บัณฑิต. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 35. หน้า 42.

³⁸ พระราชบัญญัติค่าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543. มาตรา 4 (7) วรรค 3.

³⁹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 7.

⁴⁰ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 10 ทวิ (1)

แก้ปัญหามลพิษฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ นำมาตรฐานการปล่อยอากาศเสียของประเทศญี่ปุ่น
มากำหนดในอัตราภาษีก้าวหน้า