

### บทที่ 3

## ปัญหากฎหมายในการควบคุมมลพิษ จากยานพาหนะทางบก

ในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากยานพาหนะทางบกมีอยู่เป็นจำนวนมากหลายฉบับ กระจัดกระจายอยู่ตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2518 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 เป็นต้น ซึ่งกฎหมายต่างๆ เหล่านี้ มีองค์ประกอบอันอาจขัดแย้งกันอยู่บ้าง อย่างไรก็ดี ถึงแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายและองค์ประกอบอันอาจขัดแย้งกันเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะทางบกอยู่แล้วก็ตาม แต่การแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ ไม่สามารถปฏิบัติให้สำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากประสบปัญหาทางกฎหมายมากมายหลายประการ เช่น การขาดการจัดการอย่างเป็นระบบของกฎหมาย ขาดกฎหมายให้อำนาจองค์กรเจ้าหน้าที่เพื่อการบริหารจัดการตามกฎหมาย เป็นต้น ถึงแม้รัฐบาลได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขไว้ในรูปแบบต่างๆ ไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2501 เป็นต้นมาก็ตาม การแก้ไขปัญหามลพิษก็ยังไม่สำเร็จลุล่วงไปได้ ในการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะทางบกจึงจำเป็นต้องศึกษาถึงแนวโน้มนโยบายของรัฐในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะทางบกในปัจจุบัน ตลอดจนปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้ได้มาตรการที่ถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมากที่สุด

### นโยบายเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะในอดีต

ในแง่ของด้านนโยบาย ในเรื่องเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศ นับแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2505-2509) เป็นต้นมา ปรากฏว่ารัฐบาลในอดีตให้ความสนใจปัญหามลพิษทางอากาศมากขึ้นเป็นลำดับต่อไป

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ไม่ได้มีการกล่าวเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมไว้แต่อย่างใดเลย อาจจะเป็นเพราะบ้านเมืองในสมัยนั้นยังไม่ค่อยมีความเจริญ จำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีไม่ถึง 1 แสนคัน ประชากรในกรุงเทพมหานครสมัยนั้นประมาณไม่เกิน 500,000 คน ฉะนั้นปัญหาในเรื่องของสิ่งแวดล้อมหรือมลพิษจึงไม่ค่อยมีแต่อย่างใด รัฐบาลในสมัยนั้น จึงได้ถือเป็นเรื่องนโยบายหลักที่จะต้องนำมากล่าวไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514) ยุคนี้เริ่มมีการกล่าว



ถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมบ้างเล็กน้อย แต่เป็นการเน้นในเรื่องของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งการป้องกันรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม เพื่อเก็บไว้ให้อนุชนรุ่นหลังเป็นส่วนใหญ่ ไม่ได้มีการพูดถึงการดำเนินการป้องกันหรือแก้ไขมลพิษต่าง ๆ ที่เริ่มก่อตัวออกมาทำลายสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด ทั้งนี้เป็นเพราะบ้านเมืองเพิ่งเริ่มจะเข้าสู่ความเจริญ แต่ก็ยังไม่มีการมีประชาธิปไตย มีรัฐธรรมนูญออกมาใช้แต่อย่างใด ฉะนั้น วัฒนธรรมทางการเมืองของประชาชนในสมัยนั้นจะเป็นไปในแบบไพร่ฟ้า (Subjective) คือเริ่มมีความเข้าใจกลไกของระบบการเมืองมากขึ้น แต่ยังไม่รู้จักการ Demana เนื่องจากระบบการปกครองประเทศสมัยนั้นยังไม่เอื้ออำนวยให้ประชาชนมีสิทธิมีเสียงเรียกร้องความต้องการใด ๆ ได้

อย่างไรก็ตาม ในช่วงต่อระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 คือ ในปลายปี 2514 คณะปฏิวัติในสมัยนั้นได้เล็งเห็นภัยที่จะเกิดจากมลพิษจากยานพาหนะที่เกิดจากเสียงและความของรถยนต์ และเรือยนต์ จึงได้ออกประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2514 ขึ้นมา ใช้บังคับแก่ผู้นำรถที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยมาใช้ในทางที่เป็นการกำหนดนโยบายลักษณะ Policy Entrepreneurs คือ ผู้ประกอบการนโยบายได้แก่คณะปฏิวัติในสมัยนั้นได้ผลักดันนโยบายออกมาด้วยตัวเอง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พศ. 2515-2519) ช่วงนั้นนโยบายยังคงเป็นไปในแบบเดิม ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลงใหม่อาจจะเป็นเพราะเป็นช่วงของการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองการปกครองในทางการเมืองครั้งใหญ่คือเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2516 และวันที่ 6 ตุลาคม 2519 บ้านเมืองในยุคนั้นระส่ำระสายทั้งซ้ายพิฆาตขวา ขวาพิฆาตซ้าย สืบสวนวายกันตลอดทั้งยุค รัฐบาลต้องคอยประคับประคองเสถียรภาพของตัวเองตลอดเวลา รัฐบาลที่บริหารประเทศทำหน้าที่ได้ไม่นานก็ต้องเปลี่ยนรัฐบาลใหม่ ด้วยเหตุนี้ปัญหาในเรื่องมลพิษทางอากาศจึงถูกลืมโดยสิ้นเชิง ทั้ง ๆ ที่ปัญหาเริ่มก่อตัวมากขึ้นแล้ว ในช่วงท้ายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจในยุคนั้นประชาธิปไตยเบ่งบานก็ได้มีการตรา พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พศ. 2518 และได้มีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติขึ้นรับผิดชอบ แต่ยังมีได้มีแผนรองรับปฏิบัติอย่างจริงจัง เนื่องจากปัญหาเสถียรภาพทางการเมืองสมัยนั้นยังไม่มั่นคง นโยบายที่ออกมาจึงเป็นเพียงกฎหมายที่ตราไว้ลอย ๆ ไม่มีผลในทางปฏิบัติแต่อย่างใด

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พศ. 2520-2524) ช่วงนี้รัฐบาลเริ่มมีเสถียรภาพมากขึ้น ปัญหาสิ่งแวดล้อมจึงถูกหยิบยกกลับมาพิจารณาอีกครั้ง ฉะนั้นในแผนพัฒนาฉบับที่ 4 จึงได้มีการบรรจุแนวนโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมไว้ภายใต้หัวข้อว่า "การพัฒนาและการอนุรักษ์ทรัพยากรสำคัญทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม" ซึ่งเป็นการกล่าวรวม ๆ ทั้งในเรื่องการใช้ที่ดิน แหล่งน้ำ ป่าไม้ พลังงาน และแร่ธาตุต่าง ๆ แต่ยังไม่ได้นับในเรื่องของมลภาวะที่เป็นพิษแต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตามในยุคนั้นได้มีการปรับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พศ. 2518 ซึ่งได้ตราบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2518 แต่ยังมีปัญหาในทางปฏิบัติอยู่บางประการ ฉะนั้น พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 พศ. 2521 จึงได้ถูกตราออกมาใช้บังคับ ในกฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดให้มีการ



จัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการพัฒนาของรัฐบาลและเอกชน เพื่อให้รัฐบาลพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน นอกจากนั้นการที่ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง เพื่อแก้ไขปัญหาคุณภาพสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ทำให้ได้มีการกำหนดนโยบายและมาตรฐานการพัฒนาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยต่อเนื่องนโยบายที่ชัดเจนได้ถูกกำหนดขึ้นในปี พศ.2524 โดยคณะรัฐมนตรีกำหนดไว้เป็นนโยบายและมาตรการการพัฒนาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีเนื้อหาสาระดังนี้

นโยบายที่ 1 อากาศเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่จะต้องมีการอนุรักษ์

นโยบายที่ 2 ป้องกันและควบคุมคุณภาพให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ และทรัพย์สินรวมทั้งก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจ และสังคม

มาตราการ 10 ประการ ได้แก่

1. เร่งรัดให้มีการปรับปรุงกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ประกาศและระเบียบข้อบังคับ เพื่อเป็นหลักในการป้องกันและควบคุม

2. เร่งรัดให้หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการควบคุมคุณภาพทางอากาศดำเนินการตามกฎหมายที่มีอยู่แล้วโดยเคร่งครัด

3. ปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องไม่ซ้ำซ้อนกัน

4. กำหนดให้มีและบังคับให้มาตรฐานคุณภาพทางอากาศ

5. จัดให้มีการสำรวจและตรวจสอบคุณภาพอากาศตามแหล่งกำเนิดและย่านต่าง ๆ เป็น

ประจำ

6. กำหนด แก้ไข ปรับปรุงมาตรฐานและวิธีการตรวจสอบคุณภาพอากาศให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมและกาลเวลา

7. ควบคุมการเพิ่มจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลและสนับสนุน โครงการระบบขนส่งมวลชน

8. สนับสนุนให้บริษัทเอกชนซึ่งเป็นส่วนราชการที่เกี่ยวข้องรับรองว่า มีความสามารถและมีเครื่องมือที่ทันสมัยดำเนินการในการตรวจสอบวันเสียจากยานพาหนะ

9. เสนอแนะการป้องกันมลพิษทางอากาศ เนื่องจากก่อสร้างอาคาร

10. สนับสนุน ส่งเสริมให้มีการศึกษา วิจัย และประชุมสัมมนาเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศ รวมทั้งการเผยแพร่ความรู้ดังกล่าวให้กับประชาชนด้วย

การปฏิบัติในเรื่องการกวดขันจับกุมคดีบ้างประปราย ตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในเวลานั้น ได้แก่ พ.ร.บ.จราจรทางบก พศ.2522 พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พศ.2522 ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2514 ซึ่งกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ มีบทลงโทษแก่ผู้ใช้รถที่มีก๊าซหรือควันดำเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ซึ่งเกณฑ์ในการวัดก๊าซหรือควันดำนั้นเป็นไปตามเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าควันดำ และค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ฉบับลงวันที่ 14



ธันวาคม 2522 ซึ่งทางกรมตำรวจได้ออกประกาศเจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจอาญาจักร ฉบับลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2533 เรื่องการใช้เครื่องวัดควันและเสียงดังจากรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ รองรับแล้ว

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พศ.2525 - 2529) ได้ให้ความสำคัญในเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยเฉพาะนโยบายในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างและกระจายบริการทางสังคมได้มีการกล่าวถึงมาตรการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้อย่างละเอียดทำให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติมากยิ่งขึ้น ซึ่งแนวนโยบายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 มีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ลงทุนพัฒนาสิ่งแวดล้อมของรัฐ โดยให้ความสำคัญแก่การแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อทรัพยากรหลักของประเทศและคุณภาพชีวิตมนุษย์ และมุ่งที่จะให้การลงทุนพัฒนาสิ่งแวดล้อมบังเกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมมากที่สุด

ข้อ 2 สนับสนุนให้เอกชนมีส่วนร่วมมากขึ้นในการพัฒนาสิ่งแวดล้อม ทั้งในส่วนที่เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของภาครัฐบาล และในส่วนที่เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของภาคเอกชนเอง ตลอดจนส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ในการพัฒนาสิ่งแวดล้อม

ข้อ 3 สนับสนุนให้หน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ของรัฐและเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรงงาน รัฐวิสาหกิจ ดำเนินการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ให้เน้นในด้านประหยัด เงินทุน และทรัพยากรธรรมชาติ และในด้านการนำของเสียมาใช้ประโยชน์ รวมทั้งในสิ่งจูงใจแก่ภาคเอกชนเพื่อลงทุนในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม

#### มาตรการการพัฒนา

##### ควบคุมคุณภาพของสิ่งแวดล้อม

ข้อ 1 พัฒนาระบบการติดตาม ควบคุมการดำเนินการแก้ไขปัญหา สิ่งแวดล้อมทั้งของภาครัฐบาล และภาคเอกชนให้เหมาะสมรัดกุมยิ่งขึ้น

##### การปรับปรุงระบบบริหาร

ข้อ 1 ปรับปรุงระบบบริหารสิ่งแวดล้อมของประเทศ ให้การดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ สอดคล้องผสมผสานกันยิ่งขึ้น โดยมีสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นแกนกลาง



ข้อ 2 ปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับปัญ

หา

### การปรับปรุงด้านกฎหมาย

ข้อ 1 ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ มีอยู่ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต และให้มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง ทั้งนี้ กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่เป็นพื้นฐานของปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้ที่ดิน ผังเมือง การควบคุมอาหาร การรักษาความสะอาด การจราจร การใช้ป่าไม้ การถือครองครองที่ดิน ฯลฯ

ข้อ 2 ออกกฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ ๆ เพื่อจูงใจให้เอกชนมีส่วนร่วมกับภาครัฐบาลมากยิ่งขึ้นในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในการนำเอานโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องกำหนดมาตรฐาน และวิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากท่อไอเสียรถยนต์ โดยประกาศกำหนดมาตรฐานค่าควันดำ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ยินยอมให้ระบายออกจากท่อไอเสียรถยนต์ได้กำหนดโครงการ "โครงการศึกษาสำรวจคุณภาพอากาศและระดับเสียง" เพื่อการสำรวจและศึกษาลักษณะและชนิดของสารพิษใหม่ ๆ ที่อาจจะเป็นส่วนสำคัญของสภาพมลพิษในบรรยากาศในเมือง เพื่อการวางแผนป้องกันและแก้ไขที่มีเหตุผลและประสิทธิภาพ เพื่อกำหนดมาตรฐานค่าคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ออกไซด์ของไนโตรเจน สำหรับรถยนต์ใช้งานทั่วไป ตลอดจนการปรับปรุงวิธีการตรวจวัดให้ถูกต้องง่ายแก่การปฏิบัติ เพื่อเป็นแนวทางในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากจะมีแผนปฏิบัติแล้ว ในส่วนของวิธีการปฏิบัตินั้นก็ไม่มีปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจวัดควันดำและเสียงดังของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ฉบับลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2524 ในส่วนของกรมการขนส่งทางบกนั้น ได้มีประกาศของกรมการขนส่งทางบก ฉบับวันที่ 49/2525 เรื่อง เกณฑ์ของก๊าซและควันที่เกิดจากเครื่องยนต์พลังงานรถ ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2525 นอกจากนี้ในสมัยที่ นพ. บุญเทียม เขมาภิรัตน์ เป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ก็ไม่มีการจัดตั้งโครงการอาสาสมัครชนจัดอาสาสมัครออกไปร่วมทำการตรวจวัดควันดำกับทางเจ้าหน้าที่ นับเป็นจุดเริ่มต้นของภาคเอกชนที่เข้ามาช่วยแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศเป็นครั้งแรก แต่มาตรการในการกวาดล้างว่าคงยังคงปฏิบัติตามปกติไม่ได้มีการเน้นเป็นพิเศษแต่อย่างใด

จะเห็นได้ว่า รูปแบบของการกำหนดนโยบายในอดีตที่ผ่านมาเป็นไปในลักษณะที่ไม่สมเหตุผล (Non-Rational Model) เนื่องจาก มีข้อจำกัดในเรื่องข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์ผลตอบแทนและต้นทุน (Cost-Benefit Analysys) จึงไม่สามารถกำหนดนโยบายในลักษณะที่มีเหตุผล (Rational



Model) ได้เพราะผลลัพธ์ (Outcome) ที่ตั้งเป้าหมายไว้สำหรับนโยบายนี้ ได้แก่ ความสะดวกสบาย การมีสุขภาพอนามัยที่ดีของประชาชนในทางปฏิบัติคำนวณออกมาเป็นค่าตัวเลขยาก

ฉะนั้น นโยบายที่ออกมาในอดีตจึงเป็นไปในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป (Incremental Decision Making) คือ ใช้นโยบายที่ใช้อยู่เดิมเป็นหลัก และค่อย ๆ ปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมรายละเอียด บางประการลงไปเท่านั้น และนโยบายที่ออกมาส่วนใหญ่ ถ้าออกมาก่อนช่วง 14 ตุลาคม 2516 จะมาจาก Elite Model แต่ถ้าออกมาภายหลังจากนั้นนโยบายที่ออกมานั้นจะออกมาจาก Group Model ฉะนั้นนโยบายที่ออกมาในระยะหลัง ๆ จึงเป็นไปตามความต้องการของกลุ่มที่มีอิทธิพลอยู่ในขณะนั้น

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้กำหนดแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขปัญหา ดังนี้

เป้าหมายระยะสั้น เพื่อควบคุมให้การระบายอากาศเสียจากแหล่งกำเนิด คือยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานครให้อยู่ในระดับค่ามาตรฐานที่กำหนดภายในระยะเวลา 3 ปี

เป้าหมายระยะยาว เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงในเขตกรุงเทพมหานคร และเขตชุมชนของประเทศ ให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ตามที่ได้กำหนดหรือปรับปรุงไว้

แผนการดำเนินงานระยะสั้น (3ปี) เพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ปัญหาที่ 1 เรื่องค่ามาตรฐานอากาศเสียที่ยอมให้ระบายออกจากรถยนต์
- ปัญหาที่ 2 เรื่องการตรวจสภาพและการตรวจจับรถยนต์
- ปัญหาที่ 3 เรื่องเกี่ยวกับกฎหมาย
- ปัญหาที่ 4 การประสานงานในการดำเนินการ
- ปัญหาที่ 5 บุคลากรและงบประมาณสนับสนุน
- ปัญหาที่ 6 การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปตระหนักถึงปัญหา

ปัญหาที่ 1 เรื่องค่ามาตรฐานอากาศเสียที่ยอมให้ระบายออกจากรถยนต์

กำหนดแนวทางในการปฏิบัติไว้ ดังนี้

- (ก) การกำหนดค่ามาตรฐานควันทันและวิธีการตรวจวัดให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาเห็นว่า การแก้ปัญหาคควันทันนั้นจำ



เป็นต้องมีการกำหนดค่ามาตรฐานควันดำ และวิธีการตรวจวัดอย่างละเอียดและถูกต้องควบคู่กันไป และสำนักงานฯ ได้มีประกาศเรื่อง "กำหนดค่าควันดำและค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ยินยอมให้ระบายจากท่อไอเสียรถยนต์ได้" ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 14 ธันวาคม 2522

แผนปฏิบัติการที่ (1) เพื่อให้มาตรฐานค่าควันดำและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ยินยอมให้ระบายออกจากท่อไอเสียรถยนต์ได้มีผลบังคับใช้ตามกฎหมายโดยเร็วจึงให้

(1) กรมตำรวจนำค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในประกาศของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง "การกำหนดมาตรฐานค่าควันดำและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ยินยอมให้ระบายออกจากท่อไอเสียรถยนต์ได้" ประกาศ ณ วันที่ 14 ธันวาคม 2522 ไปประกาศเป็นกฎหมายบังคับใช้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน นับตั้งแต่แผนปฏิบัติการนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

(2) ในการกำหนดวิธีการในการตรวจวัดค่าควันดำ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จะต้องกระทำควบคู่กับค่ามาตรฐานในข้อ (1) นั้น ให้ยึดถือวิธีการตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน เรื่อง "กำหนดวิธีการวัดไอเสียจากท่อไอเสียของรถยนต์" ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2523"

#### แผนปฏิบัติการที่ (2)

เพื่อให้ขบวนการในการตรวจสภาพรถและตรวจจับมี ส่วนในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ เนื่องจากยานยนต์ทางบกได้ จึงเห็นสมควรให้

(1) กรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบก กำหนดเป็นนโยบายที่แนบชัดโดยให้ถือว่างานตรวจสภาพรถในด้านการระบายอากาศเสีย และการตรวจจับเป็นงานสำคัญที่จะต้องปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

#### (2) ในส่วนของกรมตำรวจ

##### 2.1) กองทะเบียน

ก. ทำการตรวจสอบค่าการระบายไอเสีย ทั้งค่าควันดำและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ของรถยนต์ทุกคันให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดขึ้นใหม่

ข. ให้กองทะเบียนกรมตำรวจพิจารณาในการอนุญาต ให้สถาบันหรือเอกชนเป็นผู้ตรวจสภาพรถยนต์ได้ เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระหน้าที่ของกองทะเบียน โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายทะเบียนมีอำนาจตาม พ.ร.บ. รถยนต์มาตรา 7 ที่จะแก้ไขให้เอกชนเป็นผู้ตรวจสภาพแทนได้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้ว



เสร็จภายในระยะเวลา 6 เดือน นับตั้งแต่แผนปฏิบัติการ นี้ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

## 2.2) กองบังคับการตำรวจจราจร

ให้มีการตรวจการระบายอากาศเสียจากรถยนต์ ตามท้องถนนอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการปรับแต่งเครื่องยนต์และท่อไอเสียของรถยนต์ที่ได้ผ่านการตรวจสอบแล้ว

### (3) ในส่วนของกรมการขนส่งทางบก

ให้มีการตรวจวัด การระบายอากาศเสียจากรถยนต์ในความรับผิดชอบตามท้องถนน โดยสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการปรับแต่งเครื่องยนต์และท่อไอเสียของรถยนต์ที่ได้ผ่านการตรวจสอบแล้ว

### (4) ในส่วนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

สำหรับรถยนต์ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีจำนวนทั้งสิ้น 10,112 คัน (สถิติเมื่อเดือนตุลาคม 2529) ซึ่งเป็นรถยนต์ประเภทเครื่องยนต์ดีเซลนั้น มีปัญหาในการปล่อยควันดำ จึงสมควรให้ ขสมก. เป็นผู้รับผิดชอบทั้งนี้ให้รวมถึงรถยนต์ประเภทรถเช่าและรถร่วมบริการของ ขสมก. ด้วย และให้ดำเนินการ ดังนี้

ก) จัดตั้งศูนย์ตรวจสอบสภาพรถยนต์ เพื่อให้บริการแก่รถยนต์ในความรับผิดชอบของ ขสมก. เพื่อดูแลในด้านความปลอดภัย ความแข็งแรง รวมทั้งการปล่อยควันดำและระดับเสียง โดยให้ยึดหลักเกณฑ์และมาตรฐานในการตรวจสอบตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดขึ้น หรือ

ข) หาก ขสมก. ยังคงให้เอกชนรับเหมาซ่อมเครื่องยนต์ และการให้รถยนต์จากบริษัทเอกชนซึ่งมิได้ระดับมาตรฐานควันดำ (และคาร์บอนมอนอกไซด์) ไว้ ก็ให้รับดำเนินการแก้ไขสัญญา

ค) ขสมก. ระมัดระวังและเข้มงวดโดยไม่รับรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ของ ขสมก. หรือรถเช่า หรือรถร่วมบริการมาให้บริการ

### แผนปฏิบัติการที่ (3)

เพื่อให้การจัดซื้อเครื่องมือสำหรับตรวจวัดอากาศเสียเป็นไปโดยสะดวก และเพื่อให้การตรวจจับในกรณีรถควันดำและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าสูงเกินกำหนดเป็นไปโดยยุติธรรม จึงให้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอข้อมูลและเหตุผลเกี่ยวกับการขออนุมัติ เครื่องมือที่จะต้องจัดซื้อ ซึ่งควรจะได้รับสิทธิพิเศษทางด้านภาษีอากรแก่คณะกรรมการพิจารณาเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ ที่ประหยัดพลังงานและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอกระทรวงการคลังพิจารณาต่อไป



#### แผนปฏิบัติที่ (4)

เพื่อให้การประสานงานในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ก. ให้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทำหน้าที่ประสานงานจัดการอบรม และให้คำแนะนำทางวิชาการแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์แก่การปฏิบัติงาน

ข. ให้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อประสานงานในการปฏิบัติตามแผนชั้นคณะหนึ่งภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีผู้แทนระดับสูงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการร่วม และให้มีหน้าที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหา และอุปสรรคอันเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน รวมทั้งการติดตามผล

#### แผนปฏิบัติที่ (5)

เพื่อให้การจัดสรรด้านบุคลากรและงบประมาณเพื่อดำเนินการตามแผนปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึง

1) ให้จัดสรรตำแหน่งบุคลากรตามหน่วยงานมีความจำเป็นต้องมีเพิ่มเติม

2) ให้มีการจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ ตามที่หน่วยงานมีความจำเป็นต้องใช้เพื่อสามารถดำเนินการตามแผนปฏิบัติได้

โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.) เป็นต้น เป็นผู้ดำเนินการให้ความสนับสนุน

#### แผนปฏิบัติที่ (6)

เมื่อแผนปฏิบัตินี้เป็นมติคณะรัฐมนตรีแล้ว กรมประชาสัมพันธ์และองค์การสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย (อสมท.) จะเป็นผู้นำข้อมูลซึ่งกองสนเทศและส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจะเป็นผู้ประสานงานเพื่อนำไปเผยแพร่แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป

#### แผนการดำเนินงานระยะยาว

เนื่องจากแผนปฏิบัตินี้มีเป้าหมายเพื่อการควบคุมการระบายอากาศเสีย จากยานยนต์ทางบกให้อยู่ในค่ามาตรฐานที่กำหนดซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการแก้ปัญหาอากาศเสีย อันมีแหล่งกำเนิดจากรถยนต์ให้ลดลงระดับหนึ่ง แต่ปัญหามลพิษทางอากาศนั้นยังมีแหล่งกำเนิดและองค์ประกอบอื่นที่ควรได้รับการพิจารณาควบคุมแก้ไขอย่างจริงจังพร้อมกันไป ซึ่งบางเรื่องอาจต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ เพราะมีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบายที่หน่วยงานของรัฐอื่นได้กำหนดขึ้น และถือปฏิบัติซึ่งอาจต้องมีการปรับปรุงหรือกำหนดขึ้นใหม่ มาตรการประกอบนั้นถือเป็นสิ่งสำคัญในการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศในระยะยาวให้ประสบความสำเร็จ จึงเป็นการสมควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการคือ



ลำดับ	ประเภทของมาตรการ	เป้าหมาย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1	การแก้ปัญหาจราจร	เพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัดให้เบาบางลงในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองหลัก	กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงคมนาคม
2	การจัดระบบผังเมือง	เพื่อการบังคับใช้ผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองหลัก	กระทรวงมหาดไทย
3	การกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อการควบคุมรถยนต์ใหม่	เพื่อควบคุมรถยนต์ผลิตใหม่ให้อยู่ในมาตรฐานที่กำหนดเกี่ยวกับการระบายอากาศเสีย	กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงาน คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ
4	การประกาศให้มาตรฐานท่อไอเสียจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นมาตรฐานบังคับ	เพื่อให้การควบคุมการผลิตท่อไอเสีย	สำนักงานมาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

สำหรับสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้เสนอแผนปฏิบัติการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะทางบกและทางน้ำ เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2530 โดยกำหนดให้มีมาตรการการตรวจสอบ ตรวจจับ ลดภาษีเครื่องยนต์ตรวจสอบ ให้ออกชันตรวจสอบมลพิษจากยานพาหนะเร่งรัดตรวจสอบจับกุมอย่างจริงจัง พร้อมอนุมัติในหลักการให้มีการจัดสรรกำลังคน เครื่องมือให้กรมตำรวจกรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่าและสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้ กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายทั้งหมด ภายใน 3 ปี ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยให้รายงานความก้าวหน้าทุก 6 เดือน ต่อคณะรัฐมนตรีทราบ

ต่อมา สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เสนอรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 1 ต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2530 หลังจากดำเนินการได้ระยะหนึ่ง จากการตรวจสอบคุณภาพอากาศ โดยเฉพาะชุมชนกรุงเทพมหานคร สภาพไม่ดีขึ้น และได้เสนอรายงาน ครั้งที่ 2 ซึ่งสรุปปัญหาและสาเหตุได้ ดังนี้



1. ปัญหาคันด้า ยังคงสภาพเดิม คือ ฝุ่นละอองในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร อยู่ในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร อยู่ในระดับที่สูงเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเฉพาะบริเวณริมถนน ทั้งนี้ การตรวจสอบสภาพและตรวจจับยานพาหนะที่มีคันด้ายังปฏิบัติไม่สม่ำเสมอ สาเหตุขาดกำลังคนและอุปกรณ์ เครื่องมือและมาตรฐานคันด้าและวิธีตรวจสอบ ไม่เหมือนกับของกรมตำรวจ และกรมการขนส่งทางบก โดยกรมตำรวจยังคงใช้วิธีเดิมของประกาศเจ้าพนักงานจราจร ในขณะที่กรมการขนส่งทางบกใช้วิธีการและค่ามาตรฐานของสำนักงาน นอกจากนี้ มีสาเหตุจากการขาดความร่วมมือจากประชาชนและผู้ประกอบการขนส่ง โดยเฉพาะการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด

2. ปัญหาคันขาวจากจักรยานยนต์ หรือก๊าซไฮโดรคาร์บอน

ซึ่งเกิดจากผู้ที่ใช้ปรับส่วนผสมให้น้ำมันเครื่องมากเกินไป ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานเป็นเกณฑ์ การตรวจสอบ จึงต้องความมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้อจักรยานยนต์ เข้าใจและให้ความร่วมมือ

3. ปัญหาฝุ่นละอองจากถนนและสิ่งก่อสร้าง

จากการสำรวจพบว่าในบรรยากาศของกรุงเทพมหานครมีฝุ่นที่มีขนาดใหญ่ เป็นดิน เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งที่มีฝุ่นจากสินค้าที่กระจายออกมาตามถนน ประมาณครึ่งหนึ่งของฝุ่นที่มีในอากาศทั้งหมด

4. ปัญหาก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

ซึ่งเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่ใช้ น้ำมันเบนซิน เป็นเชื้อเพลิง มีระดับเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ แต่หน่วยงานปฏิบัติ คือ กรมตำรวจยังมีได้ประกาศวิธีการตรวจวัดและค่ามาตรฐานสำหรับก๊าซนี้ที่ปล่อยจากรถยนต์แต่อย่างใด ส่วนกรมการขนส่งทางบกได้ประกาศใช้มาตรฐานควบคุมก๊าซนี้แล้ว นอกจากนี้ หน่วยงานปฏิบัติยังขาดบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ ตลอดจนปัญหาการติดขัดของการจราจรที่มีมากขึ้น ทำให้แนวโน้มของปัญหาที่เกิดจากก๊าซนี้สูงขึ้น

คณะรัฐมนตรี ได้มีมติ เห็นชอบ ในหลักการ เกี่ยวกับแผนปฏิบัติการ ในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ และเสียง จากยานพาหนะทางบกตามที่สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังนี้

1. ให้กำหนดค่ามาตรฐานและวิธีการตรวจวัดให้สอดคล้องกับทุกหน่วยงาน ในแผนปฏิบัติฯ (17



มีนาคม 2530) ได้ระบุให้กรมตำรวจ กรมการขนส่งทางบกและกรมเจ้าท่า ประกาศกำหนดค่ามาตรฐาน และวิธีตรวจวัด โดยยึดถือประกาศมาตรฐานของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นหลัก จึงเห็นควร ให้ดำเนินการตามนี้ เพื่อลดปัญหาการร้องเรียนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติในการตรวจสอบและตรวจจับ รวมทั้งให้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดำเนินการกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อบังคับใช้ภายใน 1 เดือน หลังจากประกาศของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2. ให้สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.) และสำนักงานประมง ให้การสนับสนุนกำลังคนและอุปกรณ์เครื่องมือแก่หน่วยงานปฏิบัติ โดยให้กรมตำรวจกรมการขนส่งทางบกจัดทำโครงการเสนอ (รวม 78 อัตรา และเครื่องมือ 66 ชิ้น สำหรับหน่วยงานปฏิบัติ 3 กรม) ให้ทันปีงบประมาณ 2533 เพื่อลดปัญหาพื้นฐานของการปฏิบัติให้การตรวจสอบและตรวจจับ ส่วนงานทะเบียนรถยนต์ที่กรมการขนส่งทางบกรับโอนจากกรมตำรวจนั้น ให้กรมการขนส่งทางบกรับการขอจัดสรรอุปกรณ์ เครื่องมือแทนกองทะเบียนกรมตำรวจที่ขอไว้เดิมหรือพิจารณาใหม่ตามความเหมาะสม โดยให้ดำเนินการแล้วเสร็จทันปีงบประมาณ 2533 เช่นเดียวกัน

3. ให้กรมการขนส่งทางบกและกรมตำรวจ ทำการตรวจสอบหรือตรวจจับยานพาหนะตามอำนาจหน้าที่ เรื่องมลพิษอย่างสม่ำเสมอ และถือเป็นงานที่มีลำดับความสำคัญสูงตามแผนปฏิบัติ ที่ได้กำหนดไว้

4. ให้กรมการขนส่งทางบกและกรมตำรวจ เข้มงวดเรื่องรถยนต์บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด

5. ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ระมัดระวัง เข้มงวด และปรับปรุงสภาพรถยนต์ ห้ามมิให้รถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน ด้านมลพิษมาใช้รับโดยสารเด็ดขาด ไม่ว่าจะเป็นรถขององค์การฯ รถร่วม หรือรถเช่า ตามแผนปฏิบัติ ที่ระบุไว้

6. ให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ประกาศกำหนดค่ามาตรฐานบังคับสำหรับการผลิตและจำหน่ายยานพาหนะภายในประเทศ โดยใช้ค่ามาตรฐานควันดำร้อยละ 50 และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ร้อยละ 6 และวิธีการตรวจวัดตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน

7. ให้กรุงเทพมหานครและหน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้องที่ตั้งอยู่ในเขตปริมณฑลดำเนินการ เข้มงวดเรื่องฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและการขนส่งสินค้า ที่เข้ามาใช้เขตชุมชนตามอำนาจหน้าที่

8. ให้หน่วยงานทุกหน่วยของทางราชการดำเนินการปรับปรุง เข้มงวดรถยนต์ของทางราชการ ให้มี ควันดำ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดขึ้น



9. ให้กรมประชาสัมพันธ์ อสมท. กรุงเทพมหานคร และสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เร่งประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนถึงพิษภัยของมลพิษและวิธีแก้ไข ตลอดจนการดำเนินการต่าง ๆ ในการที่จะให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา

นอกจากแผนปฏิบัติการในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะ ซึ่ง กรม. ได้มีมติให้หน่วยงานต่าง ๆ ร่วมมือกับสำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์แล้ว ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พศ.2529 - 2534) แก้ไขเพิ่มเติมปี พศ.2531 ก็ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพอากาศในเขตเมืองหลวงไว้อีก โดยแผนพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่สำคัญไว้ 4 ประการ คือ

1.1 สนับสนุนให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.2 สนับสนุนการประสานการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบครบวงจร

1.3 สนับสนุนให้องค์กรในระดับภูมิภาค และท้องถิ่น มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการบริหารทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยอาศัยระบบการบริหารองค์กรในการพัฒนาชนบท

1.4 สนับสนุนให้มีการจัดทำเครื่องมือ เพื่อการประสานการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ข้อมูล แผนที่ เป็นต้น ให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน เพื่อเป็นประโยชน์ในการดำเนินงานบริหาร และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมขององค์กรในระดับเดียวกัน

แนวทางการปรับปรุง

เพื่อให้แผนพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายตลอดจนมีความสอดคล้องกับภาวะการณปัจจุบัน จึงได้กำหนดแนวทางการปรับปรุงแผนพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในช่วงครึ่งหลังแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 โดยเน้นเพียงการขยายความสำร่สำคัญในประเด็นต่าง ๆ และเน้นหลักการให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

1. การเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งที่เป็นองค์กรหรือหน่วยงานของราชการและของประชาชน ให้มากยิ่งขึ้น

2. การเน้นการดำเนินการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ครอบคลุมทั้งระบบ

3. การจัดและสร้างระบบการประสานงานที่เป็นระบบอีกทั้งอันเดียวกัน



#### 4. การเสนอแนะทางปฏิบัติเพิ่มเติม

##### สาระสำคัญของการปรับปรุง

การปรับปรุงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้แยกประเภทของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมออกเป็น 4 ประเภทเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการในข้อ 4 คือ

- ก. ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่เขตอนุรักษ์
- ข. ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่นอกเขตอนุรักษ์
- ค. สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม
- ง. มลพิษ

##### แผนการจัดการมลพิษ

การปรับปรุงแผนการจัดการมลพิษ แยกออกเป็น 4 เรื่อง คือ

1. มลพิษทางน้ำ
2. มลพิษทางอากาศและเสียง
3. มลฝอยและสิ่งปฏิกูล
4. สารพิษ

ซึ่งสาระสำคัญในเรื่องมลพิษทางอากาศ ปรากฏดังต่อไปนี้

1. ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งจัดโครงการหรือดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะทางบกและทางน้ำ สำหรับกรุงเทพมหานครตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2530 ตลอดจนให้มีการตรวจสอบ ตรวจจับยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานมลพิษ โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน

2. กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ด้านมลพิษทางอากาศ โดยเน้นการแก้ไขที่ประชาชนส่วนร่วมได้

3. ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ จากอุตสาหกรรม และการขนถ่ายวัตถุดิบ และผลิตภัณฑ์สำหรับประเทศ

ซึ่งแนวนโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติส่วนใหญ่ ยึดถือหลักการเดียวกับหลักการของแผนปฏิบัติการในการแก้ไขปัญหามลพิษของสำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง ครม. ได้มีมติไปเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2530 เพียงแต่ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 นั้นกำหนดแนวนโยบายไว้กว้าง ๆ และย้ำว่าจะต้องปฏิบัติให้ได้ผลตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในแผนนั้น ซึ่งภายหลังจากที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ออกมาแล้วพร้อม ๆ กับแผนการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศของสำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วในส่วน



ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการตรวจจับรถที่มึควัน หรือก๊าซเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ก็ได้มีการออกแผนปฏิบัติการรองรับแผนหลักของสำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดังกล่าว โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจจับ ได้แก่ กรมตำรวจ และกรมการขนส่งทางบก โดยทางกรมตำรวจนั้นมียานางตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทั้งปวงไม่ว่าจะเป็น พรบ.จราจรทางบก พรบ.รถยนต์ พรบ.การขนส่งทางบกตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ส่วนกรมการขนส่งทางบกนั้นมียานางเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พร.บ. การขนส่งทางบกเพียงฉบับเดียวเท่านั้น

### กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมมลพิษทางอากาศจากรถยนต์

ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายสำหรับป้องกันและควบคุมมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ที่เป็นระบบโดยตรง มีเพียงกฎหมายที่ผลมาจากความพยายามในการควบคุมสถานการณ์ร้ายแรงของมลพิษทางอากาศจากรถยนต์เฉพาะกรณี ซึ่งบทบัญญัติของกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน เหล่านี้เป็นเพียงกฎหมายใกล้เคียงที่พอจะอนุโลมหรือป้องกันมลพิษทางอากาศได้เท่านั้น ประชาชนส่วนใหญ่จึงไม่เข้าใจถึงสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายที่อยู่ ซึ่งอาจจะเป็นกฎหมายเกี่ยวกับเหตุเดือดร้อนรำคาญ ระคายเคืองต่อสภาวะแวดล้อมหรืออาจจะเป็นหลักในทางเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งกฎหมายต่างๆ เหล่านี้อาจจะแทรกตัวอยู่ในกฎหมายต่างๆ ดังนี้

1. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2521 มีการกำหนดภาระหน้าที่ในการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมไว้ในหมวด 5 เรื่องแนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 65 ดังนี้

"รัฐพึงบำรุงรักษาความสมดุลของสภาวะแวดล้อมและพึงจัดสิ่งเป็นพิษที่ทำลายสุขภาพและอนามัยของประชาชน"

จากบทบัญญัติดังกล่าวในรัฐธรรมนูญได้กลายมาเป็นแรงผลักดันให้รัฐบาลดำเนินการในด้านต่าง ๆ เพื่อบำรุงรักษาสิ่งแวดล้อม ดังจะเห็นได้จากคำแถลงนโยบายของรัฐบาลที่พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2523 โดยระบุว่า "จะพัฒนาเมือง ชุมชน และชนบทให้อยู่ในขนาดที่เหมาะสมและสัมพันธ์กับการขยายบริการทางสังคม โดยคำนึงถึงความเหมาะสมในการใช้และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม พลังงาน ... ฯลฯ" และเมื่อก้าวเข้าสู่รัฐบาลภายใต้การนำของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นโยบายในการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมได้ปรากฏบทบาทชัดเจน ดังจะเห็นได้จากคำแถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2534 ที่ครอบคลุมปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างกว้างขวาง และส่งเสริมให้มีการนำหลักวิชาการต่าง ๆ เข้ามาปรับใช้เพื่อป้องกันและแก้ไขความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นกระบวนการที่เหมาะสมยิ่งขึ้น โดยระบุไว้ในข้อ 4 เรื่องนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี พลังงานและสิ่งแวดล้อมว่า "... สำหรับการแก้ไขปัญหา



สิ่งแวดล้อมอันเกิดจากภาวะมลพิษต่าง ๆ นั้น รัฐบาลได้ให้ความสำคัญเร่งด่วนต่อการแก้ปัญหาภาวะมลพิษทางอากาศที่เกิดจากการจราจรติดขัด ภาวะฝนกรด มลพิษทางน้ำที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมและกากของเสียที่เป็นพิษ โดยมีเป้าหมายที่จะลดซัลเฟอร์ไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ และสารตะกั่วในน้ำมันเชื้อเพลิง ให้อยู่ในมาตรฐานที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ตลอดทั้งการปรับปรุงวิธีใช้ถ่านหินลิกไนต์ ในกระบวนการผลิตไฟฟ้า เพื่อป้องกันการเกิดภาวะฝนกรดควบคู่ไปกับการกวดขันให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในการควบคุมมลพิษอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในเรื่องการจัดสารพิษจากยานพาหนะทุกชนิด..."

ในสมัยรัฐบาลของพลเอกชาติชายฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพิจารณา กำหนดนโยบายและแนวทางแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำ อากาศ และเสียงในประเทศไทย มีปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและการพลังงาน เป็นประธานกรรมการ เพื่อพิจารณาเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำ อากาศ และเสียงในประเทศไทยในระดับนโยบายและมาตรการที่ชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้ ต่อมากระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน ได้เสนอนโยบาย และมาตรการเร่งด่วนในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำ อากาศ และเสียงในประเทศไทย และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2533 รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ กับมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายชวน หลีกภัย) เป็นเจ้าของเรื่องดูแลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแนวทางที่คณะกรรมการเฉพาะกิจกำหนดไว้ ซึ่งมีแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติในเรื่องมลพิษจากรถยนต์ ดังนี้

1. ให้มีการใช้กฎหมาย พระราชบัญญัติ ประกาศกระทรวง และระเบียบปฏิบัติที่มีอยู่อย่างเคร่งครัดในการวางแผน และควบคุมการะมลพิษควบคู่ไปกับการพัฒนา ตลอดจนควบคุมการใช้ที่ดิน และโครงการต่าง ๆ อย่างเหมาะสม
2. ให้มีระบบการติดตามตรวจสอบ การควบคุมให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามเงื่อนไขของโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ให้มีการลดปริมาณมลพิษทางน้ำ อากาศ เสียง ณ แหล่งกำเนิด โดยการจัดทำแผนหลักการจัดการ และการลงทุนก่อสร้างระบบบำบัด พร้อมทั้งดำเนินการให้การลดปริมาณมลพิษให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้ง และมาตรฐานคุณภาพอากาศและเสียงประเภทต่าง ๆ ที่กำหนดไว้
4. ให้มีการใช้มาตรการทางการเงินและการคลังของประเทศเพื่อสนับสนุนการลงทุนของรัฐ ในด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษให้มากขึ้น รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิด



บรรยากาศในการลงทุนของภาคเอกชนหรือการร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลและเอกชนเกี่ยวกับระบบการป้องกันปัญหาภาวะมลพิษ

5. ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ยังมีมาตรการเร่งด่วนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังนี้

#### มาตรการระยะสั้น

1. มาตรการทางกฎหมาย โดยให้กรมการขนส่งทางบกและกรมตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบ

1.1 แก้กฎหมายมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจจับกุมรถ (ขนาดเล็ก)

1.2 ให้กำหนดมาตรฐานควันดำ เสียงดัง และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และวิธีการตรวจวัดมลพิษจากยานพาหนะของหน่วยงานเป็นมาตรฐานเดียวกัน

2. มาตรการด้านการลงทุน โดยให้ติดตั้งสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศพร้อมจอแสดงผลริมเส้นทางจราจร 4 แห่ง ของกรุงเทพมหานคร และให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นผู้รับผิดชอบ

3. มาตรการด้านการจัดการและอื่น ๆ โดยให้สำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานประมาศ ส่วนราชการทุกแห่ง รัฐวิสาหกิจทุกแห่ง โดยเฉพาะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัทขนส่ง จำกัด สมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ กรมการขนส่งทางบก กรมตำรวจ กรมเจ้าท่า สมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ ภาคเอกชนโดยรัฐบาลให้ความสนับสนุนและสิ่งจูงใจ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม กรุงเทพมหานคร ส่วนราชการท้องถิ่น กรมทางหลวง การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบ

3.1 การตรวจสภาพ การตรวจจับไม่ให้มีมลพิษทางอากาศและเสียง เกินมาตรฐาน

3.2 สนับสนุนให้บริการตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเสียงตามมาตรฐานโดยภาคเอกชน

3.3 ดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับ ข้อบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการรักษาสิ่งแวดล้อมทางอากาศ และเสียง โดยเฉพาะเกี่ยวกับความเดือดร้อนรำคาญ



4. มาตรการด้านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ โดยการจัดส่ง เจ้าหน้าที่ไปให้ความรู้แก่เจ้าของยานพาหนะ โรงงาน จัดอบรมด้านมลพิษทางอากาศและเสียง และให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นผู้รับผิดชอบ

#### มาตรการระยะยาว

1. มาตรการด้านการจัดการและอื่น ๆ โดยให้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรมอนามัย กรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานนายกรัฐมนตรี คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สำนักงานนายกรัฐมนตรี) และกำหนดให้เป็นนโยบายสำคัญของรัฐ

- 1.1 การติดตาม ตรวจสอบคุณภาพอากาศและเสียงในสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง และประเมินผลการแก้ไข
- 1.2 การจำกัดการใช้ยานพาหนะที่มีปัญหามลพิษมากและสนับสนุนให้มีการใช้ยานพาหนะที่มีมลพิษน้อย
- 1.3 การใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีมลพิษน้อย การใช้บีเอสเลน การสร้างทาง และมาตรการอื่น ๆ เพื่อลดปริมาณความติดขัดของการจราจร
- 1.4 จัดตั้งระบบขนถ่ายสินค้าขานเมือง
- 1.5 ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อลดมลพิษ

2. มาตรการด้านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ โดยจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ในระยะยาว โดยเน้นถึงปัญหาค้นคว้า การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ เพื่อลดคาร์บอนมอนอกไซด์ และเสียงดัง โดยให้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กรุงเทพมหานคร สำนักงานนายกรัฐมนตรี เป็นผู้รับผิดชอบ

ต่อมา มีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2535 ขึ้น ใช้แทนรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2521 ซึ่งในรัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าวได้กำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อมไว้ในหมวด 4 หน้าที่ของชนชาวไทย และหมวด 5 แนวนโยบายแห่งรัฐ ซึ่งมีเนื้อหาสาระที่พอสรุปได้ว่าในการตรากฎหมายและกำหนดนโยบาย รัฐจะต้องบำรุงรักษาความสมดุลของสภาพแวดล้อมและจัดภาวะมลพิษให้หมดไป(ปรากฏในมาตรา 72) และรัฐจะต้องมีการวางนโยบายให้เหมาะสมกับทรัพยากรของชาติ ภาวะทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาการ (ปรากฏในมาตรา 76) แต่การกำหนดให้รัฐต้องมีการตรากฎหมายและกำหนดนโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติไว้โดยชัดเจนว่า ไม่ก่อให้เกิดสิทธิในการ



ฟ้องร้องรัฐหากมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว(ปรากฏในมาตรา 59) นอกจากนั้นแล้ว ยังกำหนดให้ประชาชนชาวไทยมีหน้าที่รักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม(ปรากฏในมาตรา 58) ให้อยู่ในภาวะที่มีความสมดุลย์ต่อระบบนิเวศน์วิทยาก็ด้วย

เราจะเห็นได้ว่าในกฎหมายรัฐธรรมนูญทุกฉบับจะมีการกำหนดเรื่องการบำรุงรักษาสิ่งแวดล้อมไว้ในหมวดแนวนโยบายแห่งรัฐ เพื่อให้รัฐได้มีการกำหนดแนวทางในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไว้ในแนวนโยบายที่รัฐจะต้องเป็นผู้ดำเนินการเมื่อเข้ามาบริหารประเทศแล้ว แต่ในการกำหนดแนวนโยบายต่างๆ เหล่านี้ ไม่มีผลทางกฎหมายใดๆ ที่บังคับให้รัฐจะต้องปฏิบัติตามแนวนโยบายที่กำหนดไว้

2. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2518 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2521 และ พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นเนื่องจากปัญหาความเสื่อมโทรมของคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ทวีความรุนแรงขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของประชากรการหลงไหลจากชนบทมาสู่ตัวเมืองใหญ่ ๆ การใช้ทรัพยากรธรรมชาติโดยไม่ถูกต้อง การสร้างเสริมระบบอุตสาหกรรม ตลอดจนการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้โดยปราศจากการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความเสื่อมโทรมที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยกำหนดหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไว้ดังนี้

"มาตรา 12...

(5) รับเรื่องราวร้องทุกข์ที่บุคคลหนึ่งบุคคลใดได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายเนื่องมาจากการกระทำอันมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาพิจารณาหาทางแก้ไข..."

"มาตรา 20 เมื่อมีเหตุฉุกเฉินอันเนื่องมาจากสภาวะแวดล้อมเป็นพิษซึ่งหากปล่อยไว้เช่นนั้นจะเป็นอันตรายต่อชีวิตร่างกายของประชาชน หรือก่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชนหรือของรัฐให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งบุคคล ซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายหรือบุคคลซึ่งอาจได้รับอันตราย หรือความเสียหายดังกล่าวไม่ให้กระทำการใดอันจะมีผลเป็นการระงับ หรือลดความรุนแรงแก่สภาวะสิ่งแวดล้อม เป็นพิษที่เกิดขึ้นในระหว่างที่มีเหตุดังกล่าว

อำนาจในการสั่งความวระกหนึ่ง นายกรัฐมนตรีจะมอบอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดปฏิบัติราชการภายในเขตจังหวัดแทนนายกรัฐมนตรีได้ โดยให้ทำเป็นคำสั่งและประกาศในราชกิจจานุเบกษา



เมื่อนายกรัฐมนตรีได้สั่งตามวรรคหนึ่งหรือผู้ว่าราชการจังหวัดหรือในการปฏิบัติราชการ แทนนายกรัฐมนตรีได้สั่งความวรรคสองแล้ว ให้ประกาศคำสั่งดังกล่าวในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ ได้ กำหนดระวางโทษได้ไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ในกรณีที่ฝ่าฝืนคำสั่ง นายกรัฐมนตรีในการระงับปัญหาสภาวะมลพิษ และเพิ่มระวางโทษเป็นจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกิน ห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับเมื่อเกิดอันตรายหรือความเสียหายร้ายแรง ตามมาตรา 26

"มาตรา 17 ให้นายกรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมี อำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนด

1. ....

2. มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมอันมิใช่เป็น เรื่องที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของส่วน ราชการใดโดยเฉพาะ

3. วิธีการที่จะใช้ในการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม "

ต่อมากระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม- แห่งชาติ ได้อาศัยความในมาตรา 17 (3) แห่งพระราชบัญญัตินี้ออกประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน กำหนดวิธีการวัดไอเสียจากท่อไอเสียรถยนต์ มีสาระสำคัญดังนี้

"ข้อ 1 ในประกาศนี้

"รถยนต์" หมายความว่า รถซึ่งเดิมด้วยกำลังเครื่องจักรเครื่องกล เว้นแต่ที่เดินบนราง

"ความเร็วรอบสูงสุด" หมายความว่า ความเร็วของเครื่องยนต์ขณะที่เร่ง เครื่องสูงสุด โดยลิ้นอากาศเปิดเต็มที่ และระบบถ่ายกำลังจากเครื่องยนต์ไปยังล้อรถยนต์อยู่ในสภาพไม่ทำงาน

"สภาพภาระสูงสุด" หมายความว่า สภาพของเครื่องยนต์ขณะที่เร่งกำลังสูงสุดโดยลิ้น- อากาศเปิดเต็มที่ และอยู่ในเครื่องทดสอบ

"เครื่องวัดระบบบอช (BOSCH)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบควันดำ โดยวัดค่า ของแสงที่สะท้อนจากกระดาษกรอง ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ



"เครื่องวัดระบบฮาร์ทริจ (HARTRIDGE)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบคัน  
 ด้าโดยวัดค่าของแสงที่ทะลุผ่านคันด้าที่ถูกสอดเข้าไปในเครื่องวัด ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"เครื่องวัดระบบนินดิสเปร์ซีฟ อินฟราเรด ดีเทคชั่น (NON-DISPERSIVE INFRARED  
 DETECTION) หมายความว่า เครื่องตรวจก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ โดยใช้แสงอินฟราเรด ซึ่งวัดค่าเป็น  
 หน่วยร้อยละ

ข้อ 2 ในการตรวจสอบคันด้าของรถยนต์ด้วยเครื่องวัดระบบบอช หรือเครื่องวัดระบบ  
 ฮาร์ทริจ ให้กระทำโดยการวัดจากท่อไอเสียของรถยนต์และกระทำได้ 3 วิธี คือ

- (1) เมื่อรถยนต์จอดอยู่กับที่
- (2) เมื่อรถยนต์อยู่ในเครื่องทดสอบ หรือ
- (3) เมื่อรถยนต์แล่นอยู่บนทางเดินรถ

ข้อ 3 ในการตรวจสอบคันด้าตามข้อ 2 (1) ให้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- (1) ให้จอดรถยนต์อยู่กับที่และเดินเครื่องยนต์ไม่น้อยกว่าห้านาทีก่อนทำการวัด
- (2) ให้สอดหัวเก็บตัวอย่าง (Probe) ของเครื่องวัดเข้าไปในท่อไอเสียของรถยนต์ที่  
 จะวัดคันด้า
- (3) เร่งเครื่องยนต์ให้มีความเร็วสามในสี่ส่วนของความเร็วรอบสูงสุด
- (4) ให้วัดค่าคันด้าสองครั้ง และให้ถือเอาค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นค่าคันด้าของรถยนต์

ข้อ 4 ในการตรวจสอบคันด้าตามข้อ 2 (2) ให้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- (1) ให้จอดรถยนต์อยู่กับที่และเดินเครื่องยนต์ไม่น้อยกว่าห้านาทีก่อนทำการวัด
- (2) ให้สอดหัวเก็บตัวอย่างของเครื่องวัดเข้าไปในท่อไอเสียของรถยนต์ที่จะวัดคันด้า
- (3) จัดให้ล้อส่งกำลังของรถยนต์ที่จะวัดคันด้าอยู่บนลูกกลิ้ง (Roller Unit) ของ  
 เครื่องทดสอบ
- (4) ให้เดินเครื่องยนต์เพื่อขับเคลื่อนไปตามปกติ และให้เร่งเครื่องยนต์เต็มที่เพื่อให้  
 เครื่องยนต์อยู่ในสภาวะการะสูงสุด
- (5) หลังจากนั้นให้ลดความเร็วของรอบเครื่องยนต์ลงมาเหลือร้อยละหกสิบและให้วัด  
 ค่าคันด้าสองครั้งหลังจากที่คงความเร็วของเครื่องยนต์ในระดับนั้นไว้แล้วไม่น้อย  
 กว่าห้าวินาที



(6) ให้นำค่าวันตาม (5) มาคำนวณเพื่อหาค่าเฉลี่ย

ข้อ 5 ในการตรวจสอบควันดำตามข้อ 2 (3) ให้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- (1) ให้จอดรถยนต์อยู่กับที่
- (2) ให้สอดหัวเก็บตัวอย่างของเครื่องวัดเข้าไปในท่อไอเสียของรถยนต์ที่จอดควันดำ
- (3) เร่งเครื่องยนต์โดยเร็วจนสุดคันเร่งพร้อมกับควันดำในขณะกดคันเร่ง
- (4) ให้นำค่าควันดำสองครั้ง และให้ถือเอาค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นค่าควันดำของรถยนต์

ข้อ 6 ในการตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ด้วยเครื่องวัดระบบนินดีส์เปอร์ซีฟ อินฟรา-เรด ดีเทคชั่น ให้กระทำโดยการวัดจากท่อไอเสียของรถยนต์และกระทำได้ 2 วิธี คือ

- (1) เมื่อรถยนต์จอดอยู่กับที่ หรือ
- (2) เมื่อรถยนต์แล่นอยู่บนทางเดินรถ

ข้อ 7 ในการตรวจก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ตามข้อ 6 (1) ให้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้

- (1) ให้จอดรถยนต์อยู่กับที่และเดินเครื่องยนต์ด้วยเครื่องยนต์ไม่น้อยกว่าห้านาทีก่อนทำการวัด
- (2) ให้สอดหัวเก็บตัวอย่างของเครื่องวัดเข้าไปในท่อไอเสียของรถยนต์ที่จอดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์
- (3) ให้นำค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์สองครั้ง ในขณะที่เครื่องยนต์เดินเบาตามปกติโดยไม่เร่งเครื่องยนต์ และนำค่าวัดได้ทั้งสองครั้งมาคำนวณเพื่อหาค่าเฉลี่ย

ข้อ 8 ในการตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ตามข้อ 6 (2) ให้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้



- (1) ให้จอctrกยณต้อยกับทที่
- (2) ให้สอตทว เกบตวอยางของเครื่องวัด ฐา ไปในทอ ไอเสยของรกยณตที่จววัดกัช คาร์บอนมอนอกไซด์
- (3) ให้วัดค่ากัชคาร์บอนมอนอกไซด์สองครั้ง ในขณะท่เครื่องยณตเดินเบาตามปกติโดย เร่งเครื่องยณต และนำค่าทววัดได้ทงสองครั้งมาคำนวณเพือหาค่าเฉลี่ย

ข้อ 9 การให้เครื่องวัดตามข้อ 3 ข้อ 4 ข้อ 5 ข้อ 7 และข้อ 8 ให้ทาความสะอาดทวเกบ ตวอยางของเครื่องวัด และปรับเครื่องวัดให้ถูกต้องก่อนทาการตรวจสอบทงครั้ง

การออกประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงานฉบับดังกล่าวมี ความสำคัญอย่างยิ่ง ในส่วนของกฎหมายที่เกยข้องกับการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม เนื่องจากประกาศ ฉบับดังกล่าวเป็นรากฐานของกฎหมายในการตรวจสอบมลพิษจากรกยณต ซึ่งกรมการขนส่งทางบก และ กรมตำรวจ โดยกองบังคับการตำรวจจราจรได้ใช้เป็นมาตรฐานในการกำหนดวิธีการตรวจสอบมลพิษของ เจ้าหนาทที่เกยข้องให้มีแนวทางปฏิบัติไปในแนวทางเดียวกัน

กล่าวโดยสรุปแล้ว พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2518 เป็นกฎหมายที่กำหนดอำนาจหนาทให้สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีหนาทหลัก คือ เป็น หน่วยงานในการดำเนินการรับผิดชอบเพือให้มีการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยมีคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นแกนนำในการกำหนดนโยบายและแนวทางในด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การรับเรื่องราว ร้องทกษ ในเรื่องสิ่งแวดล้อม กำหนดมาตรฐาน คุณภาพสิ่งแวดล้อม วิธีการที่จะใช้ในการตรวจสอบคุณภาพ- สิ่งแวดล้อม ซึ่งได้กำหนดวิธีการวัด ไอเสยจากทอ ไอเสयरกยณตไว้ในประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

3. พระราชบัญญัติสาธารณสุข พุทธศักราช 2484 พระราชบัญญัติฉบับนี้มีหลักการเป็นการ มอบอำนาจการควบคุมกิจการต่าง ๆ ให้แก่ราชการส่วนท้องถิ่น คือ เทศบาล และสวากิบาลไว้โดยชัดเจน เพือมิให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ได้แก่ การควบคุมการจัดการสวากิบาลในเรื่องขยะ มูลฝอย การค้าซึ่งเป็นที่เรยงหรืออาจเป็นอันตรายแก่สุขภาพ สถานที่ผลิตสวาลักษณะ เหวราคาญ ตลอดจน การควบคุมเรื่องน้ำ การค้าอาหารในตลาดสด แผงลอย การแต่งผม สัตวซึ่งเป็นที่เรยงหรืออาจ เป็นอันตรายแก่ประชาชน ซึ่งบทบัญญัติในส่วนที่เกยข้องกับการควบคุมพิษทางอากาศจากรกยณตมีดังนี้

"มาตรา 19 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีหนาทจัดการ ก้าจัด ห้าม และขจัดเหวราคาญในที่ สาธารณะหรือที่เอกชน ซึ่งก่อให้เสียมหรืออาจเป็นอันตรายแก่สุขภาพ ความปลอดภัยหรือสิทธิและเสรีภาพ



ของประชาชน กับทั้งให้ดูแลรักษาบรรดาถนน ทางบก ทางน้ำ คู คลอง และที่ต่าง ๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตรำคาญ

เพื่อความประสงค์แห่งพระราชบัญญัตินี้ เหตรำคาญ ได้แก่

.....

(8) เตาไฟที่ใส่ไฟ หรือปล่องซึ่งพ่นควันหรือวัตถุเชื้อเพลิงไหม้ไม่หมดเป็นปริมาณมากจนเป็นที่เดือดร้อนแก่ผู้อยู่ใกล้เคียง หรือเป็นเหตุเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายแก่สุขภาพ

(10) กลิ่น เสียง ความกระเทือน ฝุ่นละออง เขม่า เถ้า อันเป็นที่เดือดร้อนแก่ผู้อยู่ใกล้เคียง หรือเป็นเหตุเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายแก่สุขภาพ

มาตรา 20 เมื่อปรากฏว่ามีเหตรำคาญให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือไปยังบุคคลซึ่งเป็นผู้กระทำหรือละเลยหรือปล่อยให้เหตรำคาญนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นอยู่ต่อไปให้ระงับเหตรำคาญนั้นเสีย ภายในเวลาอันสมควรที่ระบุไว้ในคำสั่งและถ้าเห็นสมควรจะให้ทำการสิ่งใดโดยวิธีใดตามจำเป็นเพื่อความประสงค์นั้นให้ส่งไปด้วย

ในคำสั่งนั้น เจ้าพนักงานท้องถิ่นอาจสั่งให้จัดการตามที่จำเป็น เพื่อป้องกันมิให้เหตรำคาญนั้นเกิดขึ้นอีกด้วยก็ได้ และแม้ได้ออกคำสั่งระงับเหตรำคาญไปแล้วถ้าเห็นว่าเหตรำคาญนั้นอาจจะเกิดขึ้นในสถานที่แห่งนั้น เจ้าพนักงานท้องถิ่นจะสั่งเป็นหนังสือให้จัดการป้องกันในเวลาใดก็ได้

มาตรา 22 ถ้าหาตัวผู้ก่อเหตรำคาญไม่ได้และปรากฏชัดว่าเหตรำคาญนั้นมีได้เกิดขึ้นโดยการกระทำ การละเลย หรือยินยอมของผู้พำนักหรือเจ้าของแห่งสถานที่ซึ่งมีเหตรำคาญนั้น เจ้าพนักงานท้องถิ่นอาจระงับเหตรำคาญนั้นได้เอง และอาจจัดการตามความจำเป็น เพื่อป้องกันมิให้เหตรำคาญนั้นเกิดขึ้นอีก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตรา 23 ในกรณีศาลได้ออกคำสั่งเรื่องเหตรำคาญตามมาตรา 74 วรรคสอง คำสั่งนั้นจะเป็นคำสั่งระงับหรือคำสั่งห้ามหรือคำสั่งปิดอย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่างก็ได้

ในคำสั่งระงับศาลมีอำนาจกำหนดให้คำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นทั้งหมด หรือให้ระงับเหตรำคาญโดยประกาศอันใดภายในเวลาที่ระบุไว้



ในคำสั่งห้าม ศาลมีอำนาจห้ามมิให้ก่อเหตุร้ายคาถุนั้นขึ้นอีกหรือกำหนดให้ทำการใด เพื่อป้องกันมิให้ก่อเหตุร้ายคาถุนั้นเกิดขึ้นอีก

ในคำสั่งปิด ศาลมีอำนาจห้ามมิให้ใช้เคหะเป็นที่คนอยู่

มาตรา 24 ในคำสั่งระงับหรือคำสั่งห้ามนั้นถ้าผู้บังคับส่งสัยและขอทราบหรือถ้าศาลเห็นสมควรก็ให้ระงับการซึ่งบุคคลนั้นจักต้องทำเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุร้ายคาถุนั้นให้เกิดขึ้นอีก

มาตรา 27 ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับคำสั่งศาลตามมาตรา 5 หรือมาตรา 24 ไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง เจ้าพนักงานท้องถิ่นอาจเข้าไปในสถานที่เกี่ยวข้องกับคำสั่งนั้น และอาจระงับเหตุร้ายคาถุนั้นหรือจัดการอื่นใดตามที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งศาล ส่วนค่าใช้จ่ายในการนี้ให้ศาลสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนชดใช้จนเต็ม

มาตรา 54 เจ้าพนักงานท้องถิ่น เจ้าพนักงานสาธารณสุข หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานดังกล่าวมาแล้ว อาจเข้าไปในสถานที่เอกชนอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในมาตรา 53 ระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก เพื่อขอดูใบอนุญาตและตรวจการประกอบการค้ามิให้ผู้ฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

เจ้าพนักงานท้องถิ่น เจ้าพนักงานสาธารณสุขหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจเข้าไปตรวจในสถานที่เอกชนเพื่อประโยชน์ดังต่อไปนี้

(3) ตรวจเหตุร้ายคาถุนั้นที่บัญญัติไว้ในหมวด 1 ส่วนที่ 5 หรือการปฏิบัติตามคำสั่งให้จำกัด ห้ามและระงับเหตุร้ายคาถุนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 27

มาตรา 67 ผู้ใดฝ่าฝืนเทศบัญญัติหรือข้อบังคับซึ่งได้ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าสิบบาท

มาตรา 74 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 20 หรือมาตรา 21 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าสิบบาท

ส่วนเรื่องเหตุร้ายคาถุนั้นให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ปฏิบัติตามมาตรา 23 โดยไม่ต้องคำนึงว่ามีบุคคลถูกลงโทษตามมาตรานี้หรือไม่

ในพระราชบัญญัติสาธารณสุขนี้ได้กำหนดขั้นตอนในการห้าม และระงับเหตุร้ายคาถุนั้นไว้โดย



ละเอียดยับยั้งแต่การปฏิบัติของเจ้าพนักงานท้องถิ่น การดำเนินคดีและการดำเนินการบังคับคดี และให้ศาลมีอำนาจสั่งระงับ สั่งห้าม หรือสั่งให้กระทำตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่น และกำหนดโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม เพื่อให้องค์กรส่วนท้องถิ่นใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษ โดยที่เจ้าพนักงานจะมีคำสั่งเป็นหนังสือไปยังผู้ก่อให้เกิดปัญหาให้แก้ไขหรือระงับเหตุนั้นเสีย หากมีการฝ่าฝืนให้เจ้าพนักงานเข้าดำเนินการได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น และเรียกให้ผู้ฝ่าฝืนชดเชยค่าเสียหายในการแก้ไขปัญหานั้น และให้ดำเนินการเปรียบเทียบปรับแก่ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม อันเป็นการลงโทษเพื่อมิให้มีการกระทำผิดดังกล่าวอีก

4. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นบทบัญญัติที่ใช้ควบคุมจัดระเบียบการขนส่ง โดยรถให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งในพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวเนื่องกับการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์ดังนี้

"มาตรา 71 รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์ และส่วนลดควบคู่กันตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตามมาตรา 85 แล้ว

รถที่ใช้ในการขนส่งที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษียกเว้นตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 72 รถที่จะนำมาจดทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสอบสภาพจากพนักงานตรวจสอบสภาพ หรือจากสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา 74 เว้นแต่รถประเภทหรือชนิดใดที่สมควรได้รับการยกเว้นการตรวจสอบสภาพเป็นครั้งคราวที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ปรากฏว่ารถที่นำมารับการตรวจสอบสภาพนั้นมีสภาพมั่นคงแข็งแรงมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคู่กันตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว ในพนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับการอนุญาตออกใบรับรองให้

ใบรับรองการตรวจสอบสภาพให้ทำตามแบบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 73 เมื่อนายทะเบียนเห็นว่า พนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับการอนุญาต ได้ตรวจสอบสภาพถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 71 และมาตรา 72 แล้ว ให้รับจดทะเบียน และออกหนังสือแสดงการจดทะเบียนและออกหนังสือแสดงการจดทะเบียนพร้อมทั้งแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคันนั้นให้โดยไม่มีค่าใช้จ่าย



มาตรา 74 ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 75 ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 76 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา 74 ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถนั้นได้

ให้นิยามมาตรา 47 มาตรา 48 และมาตรา 49 มาใช้บังคับแก่การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตโดยอนุโลม

มาตรา 78 ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพ เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง วันแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

มาตรา 83 เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในสี่สิบสี่ชั่วโมง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่ง จัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด

เมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จน



กว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป

มาตรา 84 เมื่อพนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตเห็นว่ารถที่นำมาให้ตรวจสอบตามมาตรา 83 สมควรจะต้องซ่อมแซม ปรับปรุง เพื่อให้รถกลับมีสภาพมั่นคงแข็งแรงหรือจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้แจ้งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดำเนินการซ่อมแซม ปรับปรุง หรือแก้ไข เปลี่ยนแปลงให้ถูกต้อง แล้วให้พนักงานตรวจสอบสภาพ หรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความถูกต้อง และรายงานให้นายทะเบียนทราบ

เมื่อพิจารณาเห็นสมควรตามรายงานของพนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งให้นายทะเบียนอนุญาตให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถคันนั้นต่อไปได้

มาตรา 140 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 42 หรือมาตรา 47 ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา 70 หรือ มาตรา 76 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 148 ผู้ใดใช้รถโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรา 71 หรือฝ่าฝืนคำสั่งของผู้ตรวจการหรือนายทะเบียนตามมาตรา 83 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา 149 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 มาตรา 81 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 82 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

.....  
 มาตรา 158 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถผู้ใดโดยทุจริต หรือจงใจออกใบรับรองตรวจสอบสภาพรถโดยไม่ตรงตามความเป็นจริง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท และนายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถนั้นเสียได้

.....  
 มาตรา 162 ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ท้าย หรือทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายหรือสิ่งอื่นใดที่ทางราชการได้ทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการขนส่งต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 163 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา



ถ้าผู้ต้องหา ไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้ว ไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป"

จากบทบัญญัติข้างต้นพบว่ารถที่นำมาใช้ในการขนส่งจดทะเบียนเสียภาษีต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ.2524) ดังนี้

"ข้อ 1 รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 มาตรฐาน 6 มาตรฐาน 7 และรถขนาดเล็ก จะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบดังต่อไปนี้

.....

(ฎ) เครื่องกำเนิดพลังงานที่สามารถขับเคลื่อนรถในขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุก ได้ด้วยความเร็วเหมาะสมและในสภาพใช้งานตามปกติซึ่งต้องไม่เกินเกณฑ์กำลังที่กรมการขนส่งทางบก ประกาศกำหนดและเครื่องกำเนิดพลังงานจะต้องไม่เกิดก๊าซ ฝุ่น คาร์บอน ละอองเคมี และเสียง เกินเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้มีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงานขณะปิดเครื่องได้สนิท และสามารถเก็บเสียงได้ตามความเหมาะสม

(ง) ระบบไอเสีย ที่มีเครื่องระงับเสียงและมีการบังหรือกั้นท่อไอเสียมิให้สัมผัสกับวัสดุติดไฟง่าย อันเป็นส่วนประกอบของรถ ส่วนปลายของท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและตรงออกท้าย

.....

ข้อ 15 รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 1 ลักษณะ 2 ลักษณะ 3 ลักษณะ 4 ลักษณะ 5 และลักษณะ 9 จะต้องมีเครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบ ดังต่อไปนี้

(ฎ) เครื่องกำเนิดพลังงานที่สามารถขับเคลื่อนรถด้วยความเร็วที่เหมาะสมและในสภาพใช้งานตามปกติซึ่งต้องไม่เกินเกณฑ์กำลังที่กรมขนส่งประกาศกำหนดและเครื่องกำเนิดพลังงานจะต้องไม่ทำให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คาร์บอน ละอองเคมี และเสียงเกินเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้มีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงานขนาดปิดเครื่องได้สนิท และสามารถเก็บเสียงได้ตามความเหมาะสม

(ง) ระบบไอเสียที่มีเครื่องระงับเสียง มีการบังหรือกั้นท่อไอเสียมิให้สัมผัสกับวัสดุติดไฟง่าย อันเป็นส่วนประกอบของรถ ส่วนปลายของท่อไอเสียต้องขนาดกั้นกับผิวทางและตรงไปตามความยาวของรถ"



จากกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พศ.2524) กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศกรมการขนส่งกำหนดเกณฑ์ของก๊าซและควันที่เกิดจากเครื่องยนต์พลังงานของรถมีสาระสำคัญดังนี้ :-

" ข้อ 2 ในประกาศนี้

"รถ" หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 มาตรฐาน 6 มาตรฐาน 7 และรถขนาดเล็ก และรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์ หรือสิ่งของลักษณะ 1 ลักษณะ 2 ลักษณะ 3 ลักษณะ 4 ลักษณะ 5 และลักษณะ 9 ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พศ. 2524) ออกตามความในมาตรา 7 มาตรา 23 วรรคสอง และมาตรา 28 วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พศ.2522

"เครื่องวัดระบบนดิสเพอร์ซีฟ อินฟราเรด ดีเทคชั่น (NON-DISPERSIVE INFRARED DETECTION)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ โดยใช้แสงอินฟราเรด ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"เครื่องวัดระบบบอช (BOSCH)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบควันดำโดยวัดค่าของแสงที่สะท้อนจากกระดาษกรอง ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"เครื่องวัดระบบฮาร์ทริดจ์ (HARTRIDGE)" หมายความว่า เครื่องตรวจสอบควันดำโดยวัดค่าของแสงที่ทะลุผ่านควันดำที่ดูดเข้าไปในเครื่องวัด ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

ข้อ 3 ค่าควันดำของรถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงต้อง

(1) ไม่เกินร้อยละห้าสิบของเครื่องวัดระบบบอช เมื่อวัดขณะจอดอยู่กับที่ หรือเมื่อวัดขณะรถแล่นอยู่บนทางเดินรถ หรือ

(2) ไม่เกินร้อยละสี่สิบของเครื่องวัดระบบบอช หรือไม่เกินร้อยละห้าสิบสองของเครื่องวัดระบบฮาร์ทริดจ์ เมื่อวัดขณะรถอยู่ในเครื่องทดสอบ

ข้อ 4 ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ของรถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง ต้องไม่เกินร้อยละ 6 ของเครื่องวัดระบบนดิสเพอร์ซีฟ อินฟราเรด ดีเทคชั่น



ข้อ 5 การวัดค่าวันตาและค่ากำลังการบวมของไฮดรอลิกจากท่อไอเสียของรถให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการพลังงาน เรื่องกำหนดวิธีการวัดไอเสียจากรถยนต์

สำหรับ ในส่วนของเสียงรบกวนส่งทางบก ได้ออกประกาศกรมขนส่งทางบก เรื่อง เกณฑ์ของระดับเสียงที่เกิดจากเครื่องยนต์พลังงานของรถมีสาระสำคัญดังนี้ :-

" ข้อ 2 ในประกาศนี้

"ความเร็วของรอบสูงสุด" หมายความว่า ความเร็วรอบของเครื่องยนต์ดีเซลในขณะที่เร่งเครื่องสูงสุดโดยลิ้นอากาศเปิดเต็มที่ หรือความเร็วรอบของเครื่องยนต์เบนซินในขณะที่เครื่องยนต์สามารถให้กำลังสูงสุดตามที่ผลิตระบุไว้ ทั้งนี้ เครื่องยนต์ดังกล่าวต้องอยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง

"มาตรวัดระดับเสียง" หมายความว่า เครื่องวัดระดับเสียงตามมาตรฐานของคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยเทคนิคไฟฟ้า ซึ่งเรียกโดยย่อว่า "ไอ อี ซี" (International Electrotechnical Commission, IEC) หรือเครื่องวัดระดับเสียงอื่นที่มีมาตรฐานเทียบเท่า

ข้อ 3 ค่าระดับเสียงของรถในขณะที่เดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมเสียงแทรกสัญญาณต้องไม่เกินดังนี้ :-

(1) 85 เดซิเบล เอ เมื่อทำการตรวจสอบค่าระดับเสียงโดยไมโครโฟนของมาตรวัดระดับเสียงอยู่ห่างจากปลายท่อไอเสียของรถ 7.5 เมตร และวิธีการตรวจสอบเป็นไปตามข้อ 4 หรือ

(2) 100 เดซิเบล เอ เมื่อทำการตรวจสอบค่าระดับเสียงโดยไมโครโฟนของมาตรวัดระดับเสียงอยู่ห่างจากปลายท่อไอเสียของรถ 0.5 เมตร และวิธีการตรวจสอบเป็นไปตามข้อ 5

การตรวจสอบค่าระดับเสียงของรถจะทำการตรวจสอบเพียงค่าใดค่าหนึ่งใน (1) หรือ (2) ก็ได้

ข้อ 4 การตรวจสอบค่าระดับเสียงของรถตามข้อ 3(1) ให้กระทำตามวิธีดังต่อไปนี้

(1) ตรวจสอบความเที่ยงตรงของมาตรวัดระดับเสียง โดยเทียบกับเครื่องกำเนิด



เสียงมาตรฐาน เช่น พิสตันโฟน (Piston Phone) หรืออะคูสติก คาลิเบรเตอร์ (Acoustic Calibrator) หรือตรวจสอบตามวิธีการที่ผลิตมาตรวัดระดับเสียงระบุ

(2) ปรับวงจรถ่วงน้ำหนักของมาตรวัดระดับเสียงไว้ที่ "A" (Weighting Network "A") และปรับความไวต่อรับเสียงไว้ที่ "Fast" (Dynamic Characteristics "Fast")

(3) ให้จอดรถอยู่กับที่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง

(4) ติดตั้งไมโครโฟนของมาตรวัดระดับเสียงสูงจากพื้น 1.2 เมตร และห่างจากปลายท่อไอเสียของรถ 7.5 เมตร แกนความไวสูงสุดของไมโครโฟนขนานกับพื้นและหันเข้าหาปลายท่อไอเสียของรถ

(5) ติดเครื่องยนต์และเร่งเครื่องยนต์ให้มีความเร็วรอบเท่ากับความเร็วรอบสูงสุดในกรณีที่เป็นเครื่องยนต์ดีเซล หรือเท่ากับสามในสี่ของความเร็วรอบสูงสุดในกรณีที่เป็นเครื่องยนต์เบนซิน แล้วจึงอ่านค่าระดับเสียงจากมาตรวัดระดับเสียง

(6) ทำการตรวจสอบค่าระดับเสียงตามวิธีการข้างต้นรวม 2 ครั้ง และถือเอาค่าสูงสุดที่ตรวจสอบได้เป็นค่าระดับเสียงของรถที่ทำการตรวจสอบ

ถ้าค่าระดับเสียงที่ตรวจสอบทั้ง 2 ครั้ง แตกต่างกันเกินกว่า 2 เดซิเบล เอ ให้ตรวจสอบค่าระดับเสียงโดยเริ่มต้นใหม่

ข้อ 5 การตรวจสอบค่าระดับเสียงของรถตามข้อ 3(2) ให้กระทำเช่นเดียวกันกับวิธีการในข้อ 4 เว้นแต่ตำแหน่งและทิศทางของไมโครโฟนของมาตรวัดระดับเสียงให้เป็นดังนี้

(1) กรณีที่รถที่จะทำการตรวจสอบค่าระดับเสียงมีปลายท่อไอเสียแต่ต้องสูงไม่น้อยกว่า 0.2 เมตร และห่างจากปลายท่อไอเสีย 0.5 เมตร หันไมโครโฟนเข้าหาปลายท่อไอเสีย โดยให้แกนความไวสูงสุดของไมโครโฟนขนานกับพื้นและห่าง 45 องศาจากทิศทางออกของไอเสีย

(2) กรณีที่รถที่จะทำการตรวจสอบค่าระดับเสียงมีท่อไอเสียอยู่ในแนวตั้งชี้ขึ้นข้างบนให้วางไมโครโฟนอยู่ในระดับความสูงเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย แกนความไวสูงสุดของไมโครโฟนอยู่ในแนวตั้งชี้ขึ้นข้างบนและอยู่ห่าง 0.5 เมตร จากแนวริมนอกสุดของตัวถังรถด้านเดียวกับปลายท่อไอเสีย ณ ตำแหน่งที่อยู่ใกล้ปลายท่อไอเสียมากที่สุด



ข้อ 6 การตรวจสอบค่าระดับเสียงตามข้อ 4 และข้อ 5 ให้ตรวจสอบค่าระดับเสียงของสภาพแวดล้อมและลม ณ สถานที่ใช้ในการตรวจสอบค่าระดับเสียงของรถก่อน ถ้าค่าระดับเสียงของสภาพแวดล้อมที่ตรวจสอบได้เกินกว่า 75 เดซิเบล เอ และ 90 เดซิเบล เอ ตามลำดับ ให้เปลี่ยนสถานที่ตรวจสอบค่าระดับเสียงของรถใหม่

ข้อ 7 การตรวจสอบค่าระดับเสียงทุกครั้ง ขณะอ่านค่าระดับเสียงต้องไม่มีสิ่งกีดขวางอยู่ระหว่างปลายท่อไอเสียกับไมโครโฟนของมาตรวัดระดับเสียง และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางอยู่ภายในบริเวณ 0.5 เมตร จากไมโครโฟนของมาตรวัดระดับเสียง

นอกจากนี้แล้ว ในพระราชบัญญัติดังกล่าวยังให้อำนาจนายทะเบียนกลาง ในการอนุญาตให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน เพื่อแบ่งเบาภาระของหน่วยราชการและให้การตรวจสภาพรถเป็นไปอย่างทั่วถึงและละเอียดรอบคอบ โดยกรมการขนส่งทางบกในฐานะรัฐผู้ใช้อำนาจจะเป็นผู้อนุญาตและควบคุมให้สถานตรวจสภาพดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ.2524) โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ :-

"ข้อ 2 สถานตรวจสภาพรถที่อยู่ในเกณฑ์จะได้รับอนุญาตให้จัดตั้งจะต้องมีลักษณะเหมาะสมสำหรับตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อย และความเหมาะสมของสภาพรถที่จะนำมาใช้ในการขนส่ง ซึ่งอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย

(2) เครื่องตรวจสภาพรถ ซึ่งประกอบด้วย

(จ) เครื่องวัดควันดำ

(ฉ) เครื่องวัดระดับเสียง

(ช) เครื่องวิเคราะห์ก๊าซ

(ซ) เครื่องและอุปกรณ์ตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด"

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตโดยถือเป็นการลงโทษผู้ได้รับอนุญาตและเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือร่วมมือระหว่างเจ้าของรถกับสถานตรวจสภาพ และยังกำหนดไม่ให้เกิดการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดไปจากที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2524) ดังนี้ :-



"เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถดังต่อไปนี้ จะแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพให้ผิด  
แผกแตกต่างในสาระสำคัญไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน คือ

- .....
- (5) เครื่องกำเนิดพลังงาน"

ในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายได้ให้อำนาจอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือนายทะเบียน  
อำนาจตรวจสอบเพื่อทราบข้อเท็จจริง และตรวจสอบเอกสารตลอดจนเรียกผู้ที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำหรือชี้  
แจงข้อเท็จจริง หรือมอบหมายอำนาจให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสอบสภาพทำแทนได้ และสำหรับ  
ในส่วนของอำนาจผู้ตรวจการ พระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจผู้ตรวจการในการเรียกให้หยุดเพื่อตรวจสอบ  
จับกุม เปรียบเทียบปรับตามความผิดที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ โดยมีบทบัญญัติต่าง ๆ ดังนี้

"มาตรา 48 ให้อธิบดี หรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการ  
ขนส่งให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ดังกล่าว ให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจ

(1) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งในระหว่างเวลาทำ  
งานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชี และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบ  
การขนส่ง

(2) เรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้จัดการและพนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาต  
ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นบุคคลมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามต้องการ

ในการปฏิบัติตาม (1) ให้อธิบดีมีอำนาจมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสอบสภาพทำ  
การแทนได้

ในการปฏิบัติภารกิจของอธิบดี นายทะเบียน ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสอบสภาพตามมาตรา  
นี้ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานทันทนอำนาจความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

.....

มาตรา 50 ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจเรียกให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่า  
มีการกระทำความผิดเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้น ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจจัดคุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่ง  
ให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไป



บทบัญญัติในวรรคหนึ่ง ไม่ลบล้างอำนาจจับกุมของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

มาตรา 51 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 49 และมาตรา 50 ให้ผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสอบสภาพแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง

บัตรประจำตัวผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสอบสภาพให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีกำหนด  
.....

มาตรา 109 ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถไถดำผืน หรือ ไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายในหมวดนี้ ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถของผู้นั้น และส่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้น ไปรายงานคนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดสิบสองชั่วโมง คำสั่งนั้นให้ถือว่าเป็นใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาดังกล่าว

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตนั้น ได้ ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวันหรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นเสียก็ได้"

ในปัจจุบันแนวทางการปฏิบัติในการตรวจจับรถที่มีควันดำผู้ตรวจการจะใช้อำนาจตามมาตรา 71 มาตรา 83 และมาตรา 162 กล่าวคือ เมื่อผู้ตรวจการพบรถที่มีควันดำผู้ตรวจการจะทำการพ่นเครื่องหมายห้ามใช้ที่บริเวณกระจกหน้ารถด้วยสีแดง และยึดใบอนุญาตผู้ขับขี่พร้อมทั้งออกคำสั่งผู้ตรวจการระงับการให้รถคันดังกล่าว และให้นำรถไปซ่อมแซมแก้ไข โดยคำสั่งผู้ตรวจการสามารถใช้แทนใบอนุญาตได้เป็นเวลา 72 ชั่วโมง และผู้ขับขี่ต้องไปรายงานตัวภายในเวลาดังกล่าว เมื่อรถคันดังกล่าวได้รับการซ่อมแซมและตรวจสอบสภาพแล้ว เจ้าพนักงานตรวจสอบสภาพจะลบเครื่องหมายห้ามใช้ ผู้ตรวจการจะดำเนินการปรับและคืนใบอนุญาตให้แก่ผู้ขับขี่ ซึ่งการยึดใบอนุญาตของผู้ขับขี่ผู้ตรวจการจะใช้อำนาจยึดตามมาตรา 109



5. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นบทบัญญัติที่ใช้ในการควบคุมรถยนต์ เจ้าของรถยนต์ผู้ขับขี่ ซึ่งในบทบัญญัตินี้มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางอากาศ ดังนี้

"มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนกับออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประ



เกณฑ์ต่าง ๆ เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถสำหรับรถประเภทดังกล่าว และการแก้ไขเพิ่มเติมทะเบียนรถและใบคู่มือจดทะเบียนรถที่ได้เปลี่ยนแปลงแล้ว

(2) เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว เช่น โคม เครื่องมองหลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องน้ำฝน และเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็น

.....

#### มาตรา 7 รถที่จะจดทะเบียนได้ต้อง

(1) เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และ

(2) ผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่จดทะเบียนแล้ว

ในกรณีที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ หรือรถยนต์บริการที่สาธารณะนั้นต้องมีลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ และของรถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และผู้จดทะเบียนต้องแจ้งสถานที่เก็บรถยนต์สาธารณะ หรือรถยนต์บริการซึ่งมีลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

.....

มาตรา 12 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว หากปรากฏในภายหลังว่ารถนั้นมีส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถนั้นจนกว่าจะจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกแล้ว

ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่าเจ้าของรถไม่อาจจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกได้ ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถนั้น

เจ้าของรถมีสิทธิอุทธรณ์เป็นหนังสือต่ออธิบดีได้ภายในสิบห้าวัน นับแต่วันที่มิคำสั่งของนายทะเบียน



คำวินิจฉัยของอธิบดีให้ เป็นที่สุด

.....

มาตรา 15 ในกรณีที่นายทะเบียนหรือเจ้าพนักงานซึ่งอธิบดีแต่งตั้งเห็นว่ารถใดในขณะนี้มีลักษณะที่เห็นได้ว่าน่าจะ ไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ เจ้าของรถนำรถนั้น ไปให้นายทะเบียน หรือสถานตรวจสภาพได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกตรวจสภาพภายในเวลาที่กำหนดไว้

มาตรา 15 ทวิ การตรวจสอบสภาพรถตามมาตรา 7 (2) มาตรา 14 วรรคสอง มาตรา 15 หรือมาตรา 36 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

.....

มาตรา 58 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงออกตามมาตรา 5 (2) (3) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (14) (15) หรือ (16) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

.....

มาตรา 60 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคสอง และวรรคสาม มาตรา 11 มาตรา 12 วรรคหนึ่ง มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 14 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง มาตรา 18 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 21 มาตรา 22 วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 หรือมาตรา 57 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา 61 ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 15 มาตรา 28 หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของของนายทะเบียนตามมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

.....

มาตรา 67 ทวิ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดี เลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ถ้าผู้ต้องหา ไม่ยินยอมตามที่ เปรียบ เทียบหรือ มียินยอมแล้ว ไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป



ในพระราชบัญญัติกำหนดให้รถที่จะจดทะเบียนต้องมีส่วนควบและอุปกรณ์ถูกต้องตรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พศ.2524) กฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พศ.2525) และกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พศ.2525) ซึ่งกำหนดส่วนที่เกี่ยวข้องไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 10 ดังนี้

"ข้อ 1 รถยนต์ต้องมีและใช้เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ดังต่อไปนี้

.....

(9) ท่อไอเสียพร้อมด้วยเครื่องระงับเสียง

.....

ข้อ 3 รถจักรยานยนต์ ต้องมีและใช้เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ดังต่อไปนี้ :-

.....

(7) ท่อไอเสียพร้อมด้วยเครื่องระงับเสียง"

และได้กำหนดการตรวจสอบรถไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พศ.2531) ดังนี้ :-

"ข้อ 2 การตรวจสอบสภาพรถที่จะจดทะเบียนตามมาตรา 7 (2) ให้ตรวจตามรายการดัง

ต่อไปนี้

.....

(3) ความมั่นคงแข็งแรงของรถและความปลอดภัยสำหรับการใช้รถ

.....

(7) ระบบไอเสีย

(8) ระบบระงับเสียง"

นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบก ได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสถานและวิธีการตรวจสอบค่าควันดำและค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ออกจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มีสาระสำคัญดังนี้ :-

ข้อ 1 ในประกาศนี้

"เครื่องวัดระบบบอช (BOSCH)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบควันดำโดยวัดค่าของ



แสงที่สะท้อนจากกระดาษกรอง ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"เครื่องวัดระบบนินดิสเปอร์ซีฟ อินฟราเรด ดีเทคชั่น (NON-DISPERSIVE INFRARED DETECTION)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ โดยใช้แสงอินฟราเรด ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

ข้อ 2 ค่าควันทันทีออกจากท่อไอเสียของรถยนต์และรถยนต์สำหรับลากจูงที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ซึ่งใช้น้ำมันดีเซล ต้องไม่เกินร้อยละ 50 ของเครื่องวัดระบบเบอซ์ เมื่อตรวจสอบขณะรถจอดอยู่กับที่ตามวิธีการในข้อ 4

ข้อ 3 ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ซึ่งใช้น้ำมันเบนซิน ต้องไม่เกินร้อยละ 6 ของเครื่องวัดระบบนินดิสเปอร์ซีฟ อินฟราเรด ดีเทคชั่น เมื่อตรวจสอบขณะรถจอดอยู่กับที่ตามวิธีการในข้อ 5

ข้อ 4 วิธีการตรวจสอบค่าควันทันทีขณะรถจอดอยู่กับที่ ให้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้ :-

- (1) ให้จอดรถอยู่กับที่และเดินเครื่องยนต์ ไม่น้อยกว่าห้านาที
- (2) ให้สอดหัวเก็บตัวอย่าง (PROBE) ของเครื่องวัดเข้าไปในท่อไอเสียของรถ
- (3) เร่งเครื่องยนต์โดยเร็วจนสุดคันเร่งพร้อมกับวัดค่าควันทันทีในขณะกดคันเร่ง
- (4) ให้วัดค่าควันทันทีสองครั้ง และให้ถือเอาค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นค่าควันทันทีของรถ

ข้อ 5 วิธีการตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ของรถ ให้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- (1) ให้จอดรถอยู่กับที่และเดินเครื่องยนต์ ไม่น้อยกว่าห้านาที
- (2) ให้สอดหัวเก็บตัวอย่างของเครื่องวัดเข้าไปในท่อไอเสียของรถ
- (3) ให้วัดค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์สองครั้ง ในขณะที่เครื่องยนต์เดินเบาตามปกติโดยไม่เร่งเครื่องยนต์ และให้ถือเอาค่าเฉลี่ยที่วัดได้เป็นค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ของรถ

ข้อ 6 ในการใช้เครื่องวัดตามข้อ 4 และข้อ 5 ให้ทำความสะอาดหัวเก็บตัวอย่างของเครื่องวัด และปรับความเที่ยงตรงของเครื่องวัดให้ถูกต้องก่อนทำการตรวจสอบทุกครั้ง



ข้อ 7 บรรดาประกาศ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือคำสั่งอื่นใดที่กำหนดไว้แล้วในประกาศนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ ให้ใช้ประกาศนี้แทน"

จากพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พอสรุปได้ว่ารถที่นำมาจดทะเบียนได้จะต้องเป็นรถ ที่ส่วนควบและอุปกรณ์ตามที่กำหนดกระทรวง ในกรณีพบรถที่เห็นว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือ จิตใจของบุคคลอื่นภายหลังจากจดทะเบียนแล้ว ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้นำรถคันดังกล่าว ไปตรวจสอบสภาพโดยใช้หลักเกณฑ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่ไม้อาจแก้ไขให้ถูกต้องให้นายทะเบียน สั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถคันดังกล่าวเสีย

6. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการจัดระเบียบการคมนาคม และการจราจรทางบก ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษ ดังนี้ :-

" มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมาย ว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่ง และวิธีการทดสอบ ให้เป็น ไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

.....  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ใดฝ่าฝืนหรือ ไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่หรือออก ใบสั่ง ให้ผู้ขับขี่ ไปยังสถานีตำรวจหรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจรก็ได้ ยกเว้นความผิดที่กำหนดโทษไว้ ในมาตรา 160 มิให้ว่ากล่าวตักเตือน ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็ให้ตักใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

ในการออกใบสั่ง ให้ผู้ขับขี่ ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงาน จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บ ใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราว โดยออกใบรับแทนใบอนุญาต



ญาติชั้นที่ก็ได้ แต่พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับเอาใบอนุญาตชั้นที่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบให้แก่เจ้าพนักงานตามมาตรา 145 ภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกไปส่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตชั้นที่ที่ออกให้ตามวรรคสอง ให้ใช้แทนใบอนุญาตชั้นที่ที่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคสองได้กล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตชั้นที่ทันที เว้นแต่เป็นกรณีที่จะดำเนินการเพื่อส่งยึดตามมาตรา 161 ก็ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบแทนใบอนุญาตชั้นที่ที่ไม่เกินสี่ห้าวัน

ใบสั่งและ ใบรับแทนใบอนุญาตชั้นที่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา 141 ให้ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 ไปรายงานตัว ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งนั้นภายในเจ็ดวันนับแต่เวลาที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งได้ลงพื้น ไปแล้วแปดชั่วโมง

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้น ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ฯ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 142 (2) ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่ามีอาการเมาสุราหรือไม่ก็ได้

วิธีการทดสอบตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 143 ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ไปใช้ในทางนอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัติอื่น ๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา 144 เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งตามมาตรา 143 แล้ว ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง



การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

.....

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือ วรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 99 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 338 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 ปรับไม่เกิน 500 บาท

.....

มาตรา 154 ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 138 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 142 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง หรือ

(2) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งหรือประกาศตามมาตรา 139

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 155 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 156 ผู้ใดนำรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้สั่งให้ "เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา 153 ไปใช้ในทาง โดยยังมีได้รับใบตรวจรับรองตามมาตรา 144 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือปรับเป็นรายวันอันกว่าวันละห้าสิบบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง" ในพระราชบัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรจับภรรยาที่มีคว้นคำ ผ่นละออง หรือเสียงที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพโดยถือว่าเป็นรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงอาจเกิดอันตรายหรือเสื่อมเสียสุขภาพอนามัยของประชาชน และยึดใบอนุญาตผู้ขับขี่ เปรียบเทียบปรับพร้อมทั้งสั่งให้นำไปแก้ไข ซ่อมแซมให้ถูกต้อง โดยกำหนดให้การตรวจรับรองรถดังกล่าวเป็นไปตามกฎกระทรวงฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2522) ดังนี้

" ข้อ 1 เมื่อผู้ขับขี่ได้รับหนังสือสั่งตามมาตรา 143 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.



2522 ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่หรือแก่ใครก็ได้ที่อยู่ในสภาพตามที่ส่ง แล้วนำรถพร้อมหนังสือส่งให้เจ้าพนักงานจราจรในเขตท้องที่ซึ่งได้ออกหนังสือส่งนั้นตรวจรับรอง

ข้อ 2 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรตามข้อ 1 ได้รับรถพร้อมหนังสือส่งแล้วให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่เป็นการตรวจรับรองที่ไม่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบให้ดำเนินการตรวจทันที เมื่อตรวจแล้วเห็นว่าถูกต้องตามหนังสือส่ง ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือส่งนั้นว่า "ตรวจแล้วเรียบร้อย" พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

(2) ในกรณีที่เป็นการตรวจรับรองที่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบให้เจ้าพนักงานจราจรรับส่งรถพร้อมหนังสือส่งให้ผู้ถือบัตรแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจ เมื่อตรวจแล้วเห็นว่าถูกต้องตามหนังสือส่งให้ปฏิบัติตาม (1)

7. ประกาศคณะปฏิบัติฉบับที่ 16 เป็นกฎหมายโดยตรงเพียงฉบับเดียวที่ใช้ในการควบคุมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และเครื่องยนต์ที่ควั่น หรือระดับเสียงเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ออเนมัย หรือก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญปรากฏรายละเอียดดังนี้

"ข้อ 1 เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันใช้บังคับประกาศของเจ้าพนักงานจราจรหรืออธิบดีกรมเจ้าท่าตามข้อ 2 แล้วแต่กรณี ห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองใช้หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ในทางหรือแม่น้ำลำคลอง ซึ่งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือเรือกลที่มีควั่นอันเป็นอันตรายหรือเสื่อมเสียออเนมัยแก่ประชาชน หรือมีระดับเสียงอันเป็นการเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชน ตามที่กำหนดไว้ในประกาศของเจ้าพนักงานจราจรหรืออธิบดีกรมเจ้าท่าซึ่งได้ประกาศตามข้อ 2

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้ยินยอมให้ใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือเรือกลตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขับหรือนายท้ายเรือดังกล่าวเป็นผู้ครอบครองซึ่งใช้รถหรือเรือนั้น

ข้อ 2 ให้เจ้าพนักงานจราจรโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและอธิบดีกรมเจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดเครื่องวัดควั่น และลักษณะควั่นที่เป็นอันตรายหรือเสื่อมเสียออเนมัยแก่ประชาชน และเครื่องวัดเสียงและระดับเสียงอันเป็นการเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนแล้วแต่กรณี

ข้อ 3 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 1 ต้องระวางโทษปรับห้าร้อยบาทสำหรับรถยนต์ สองร้อยบาทสำหรับเรือกล หรือหนึ่งร้อยบาทสำหรับรถจักรยานยนต์ และให้เจ้าพนักงานจราจรหรืออธิบดีกรมเจ้าท่าหรือผู้



ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมายสั่งยึดหรือห้ามใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือเรือกลนั้น แล้วแต่กรณี จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะได้แก้ไขรถหรือเรือดังกล่าวให้มีควันหรือระดับเสียงตามประกาศข้อ 2 และเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจสั่งห้ามได้มีหนังสืออนุญาตให้นำไปใช้ในทางหรือแม่น้ำลำคลองได้ และให้เจ้าพนักงานดังกล่าวมีอำนาจกำหนดมาตรการควบคุมรถหรือเรือที่ถูกห้ามใช้ด้วย

ข้อ 4 ผู้ใดนำรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือเรือกลที่เจ้าพนักงานตามข้อ 2 ได้สั่งห้ามใช้ตามข้อ 3 ไปใช้ในทางหรือแม่น้ำลำคลอง โดยไม่มีหนังสืออนุญาตต้องระวางโทษปรับสองพันบาท"

ในกฎหมายฉบับกำหนดห้ามใช้รถที่มีควันอันเป็นอันตรายหรือเสื่อมเสียนามียแก่ประชาชนหรือมีระดับเสียงอันเป็นการเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชน โดยให้เจ้าพนักงานจรรยากำหนดเกณฑ์แห่งความเดือดร้อนรำคาญโดยจัดทำเป็นประกาศเจ้าพนักงานทั่วราชอาณาจักร ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการวัด และระดับเสียงหรือควันที่เป็นอันตรายดังนี้

"2. ในประกาศนี้

"รถยนต์" หมายความว่า รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

"รถจักรยานยนต์" หมายความว่า รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

"ทาง" หมายความว่า ทางตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

"เครื่องวัดระบบบอช" (BOSCH) หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบควันดำโดยวัดค่าของแสงที่สะท้อนจากกระดาษกรอง ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"เครื่องวัดระบบฮาร์ทริดจ์" (HARTRIDGE) หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบควันดำโดยวัดค่าของแสงที่ทะลุผ่านควันที่กักตุนไว้ในเครื่องวัด ซึ่งอ่านค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"เครื่องวัดระบบนินดิสเปิร์ซอิฟ อินฟราเรด ดีเทคชั่น" (NON-DISPERSIVE INFRARED DETECTION) หมายความว่า เครื่องมือตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์โดยใช้แสงอินฟราเรด ซึ่งค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"มาตราวัดระดับเสียง" หมายความว่า เครื่องวัดระดับเสียงตามมาตรฐานของคณะกรรมการระหว่างประเทศ ว่าด้วยเทคนิคไฟฟ้า ซึ่งเรียกโดยย่อว่า "ไอ อี ซี" (INTERNATIONAL ELECTROTECHNICAL COMMISSION, IEC) หรือเครื่องวัดระดับเสียงอื่นที่มาตรฐานเท่าเทียมกัน

ข้อ 3 ลักษณะควันของรถยนต์ที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ที่ใช้ น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงมี



ลักษณะคว้านไม้ เกินร้อยละห้าสิบเมื่อวัดด้วยเครื่องวัดระบบบอส (BOSCH) ในขณะที่รถยกยนต์หรือยกยนต์ที่ หรือในขณะที่แล่นอยู่บนทางเดินรถ หรือไม้ เกินร้อยละสี่สิบเมื่อวัดด้วยเครื่องวัดระบบบอส (BOSCH) หรือไม้ เกินร้อยละห้าสิบสองเมื่อวัดด้วยเครื่องวัดระบบฮาร์ทริดจ์ (HARTRIDGE) ในขณะที่รถยกยนต์อยู่ในเครื่อง ทดสอบ

ข้อ 4 ลักษณะคว้านของรถยกยนต์หรือรถจักรยายนต์ที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ที่ใช้ น้ำมัน เบนซินเป็นเชื้อเพลิงที่มีลักษณะคว้าน โดยมีกำลังการบดนอกใช้ร้อยละ 6 ของเครื่องวัดระบบนี้สี่- เเปอร์ที่พี อินฟราเรด ดีเทคชั่น

วิธีการวัดลักษณะคว้านตามข้อ 3 และข้อ 4 ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และพลังงาน เรื่องกำหนดวิธีการวัดไอเสียจากท่อไอเสียของรถยกยนต์

ข้อ 5 ระดับเสียงของรถยกยนต์และรถจักรยายนต์ในขณะที่เดินเครื่องยนต์ยกยนต์ที่โดยไม่ รวมเสียงแตรสัญญาณจะต้องมีระดับเสียงไม่เกิน 85 เดซิเบล เอ เมื่อตรวจสอบค่าระดับเสียงด้วยมาตร วัดระดับเสียงในระยะจากรถยกยนต์หรือรถจักรยายนต์ 7.5 เมตร หรือไม่เกิน 100 เดซิเบล เอ เมื่อ ตรวจสอบค่าระดับเสียงด้วยมาตรวัดระดับเสียงในระยะห่างจากรถยกยนต์หรือรถจักรยายนต์ 0.5 เมตร

วิธีการตรวจสอบระดับเสียงให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และ การพลังงาน เรื่อง กำหนดวิธีการตรวจสอบระดับเสียงของรถยกยนต์

ในประกาศเจ้าพนักงานจรรยาบรรณนี้ กรมตำรวจได้มีการแก้ไขหลักเกณฑ์ในการตรวจวัดให้ สอดคล้องกับประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน เพื่อให้แนวทางปฏิบัติเป็นไปใน แนวทางเดียวกัน ซึ่งในประกาศเจ้าพนักงานจรรยาบรรณนี้ เดิมมีแนวทางที่ขัดแย้งกันอยู่

8. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีที่หมกษและอันตรายเนื่องจากมลพิษจากอากาศผู้ เสียหายมีสิทธิที่จะดำเนินการฟ้องเป็นคดีต่อศาล เพื่อให้ศาลมีคำสั่งระงับ ยับยั้งการกระทำอันเป็นเหตุชนวน และเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตน หรือทรัพย์สิน โดยถือหลักกฎหมายตามความในมาตรา 420 มาปรับ ใช้ดังนี้

"ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งก็ดี ท่านผู้กระทำละเมิด จำต้อง ใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น"



นอกจากนี้แล้วยังปรากฏในมาตรา 421 และมาตรา 1337 ดังนี้

"มาตรา 421 การใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ท่านว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย"

"มาตรา 1337 บุคคลใดใช้สิทธิของตนเป็นเหตุให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ได้รับความเสียหายหรือเดือดร้อนเกินที่ควรคิดหรือคาดหมายได้ว่าจะ เป็นไปตามปกติและเหตุอันควรในเมื่อเอาสภาพและตำแหน่งที่อยู่แห่งทรัพย์สินนั้นมาค้ำประกันประกอบไว้ ท่านว่าเจ้าของอสังหาริมทรัพย์มีสิทธิจะปฏิบัติการเพื่อยกความเสียหาย หรือเดือดร้อนนั้นให้สิ้นไป ทั้งนี้ไม่ลบล้างสิทธิที่จะเรียกเอาค่าทดแทน

9. พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511 เป็นข้อบังคับให้ผู้ผลิตสินค้าต้องผลิตสินค้าให้มีคุณภาพไม่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนด ซึ่งมีบทบัญญัติในกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

"มาตรา 4 ให้จัดตั้งสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมขึ้นในกระทรวงอุตสาหกรรม และให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(2) ตรวจสอบและควบคุมการทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตามที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตให้ทำตามมาตรา 20 ทวิ

(3) ตรวจสอบและควบคุมผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ขนานเข้ามาเพื่อจำหน่ายในราชอาณาจักรตามที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา 21 ทวิ

มาตรา 8 คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) พิจารณากำหนด แก๊ส และยกเลิกมาตรฐานเพื่อเสนอรัฐมนตรี
- (2) อนุญาตให้ใช้เครื่องหมายมาตรฐาน
- (3) อนุญาตให้ทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตาม

มาตรฐาน

- (4) อนุญาตให้นำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตาม



มาตรฐานเข้ามาเพื่อจำหน่ายในราชอาณาจักร

(4 ทวิ) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการให้ทำหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ตามมาตรฐานของต่างประเทศหรือตามมาตรฐานระหว่างประเทศตามมาตรา 20 ทวิ และมาตรา 21 ทวิ เพื่อเสนอรัฐมนตรี

มาตรา 17 เพื่อความปลอดภัย หรือป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่ประชาชนหรือแก่กิจการอุตสาหกรรม หรือเศรษฐกิจของประเทศจะกำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมชนิดใดต้องเป็นไปตามมาตรฐานก็ได้

การกำหนดตามวรรคหนึ่งให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา และระบุวันเริ่มใช้บังคับไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 20 ผู้ใดทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ และได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการ

การขออนุญาต การตรวจสอบ และการออกใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกระทรวง

มาตรา 20 ทวิ เพื่อประโยชน์ในการส่งออกหรือเมื่อมีความจำเป็นต้องทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่แตกต่างไปจากมาตรฐานที่กำหนดเพื่อใช้ในราชอาณาจักรเป็นครั้งคราว รัฐมนตรีจะอนุญาตเป็นการเฉพาะคราวให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 20 ทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ตามมาตรฐานของต่างประเทศ หรือมาตรฐานระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะต่ำกว่าหรือสูงกว่ามาตรฐานตามพระราชบัญญัติก็ได้

มาตรา 21 ผู้ใดนำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานเข้ามาเพื่อจำหน่ายในราชอาณาจักร ต้องแสดงหลักฐานให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการ

การขออนุญาต การตรวจสอบ และการออกใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 29 ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 20 หรือมาตรา 21 ต้องทำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้นให้เป็นไปตามมาตรฐาน หรือนำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่เป็นไปตามมาตรฐานเข้ามา แล้วแต่กรณี



มาตรา 36 ห้ามมิให้ผู้ใดโฆษณาจำหน่าย หรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยรู้ว่าไม่เป็นไปตามมาตรา 16 มาตรา 20 มาตรา 20 ทวิ มาตรา 21 มาตรา 21 ทวิ มาตรา 29 หรือมาตรา 33 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือโดยรู้ว่าเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้หรือแสดงเครื่องหมายมาตรฐาน อันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 31 มาตรา 32 หรือมาตรา 35

มาตรา 39 คณะกรรมการมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเมื่อปรากฏว่าผู้รับ ใบอนุญาตเคยถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตแล้วมากระทำผิดในเหตุอย่างเดียวกันอีกภายในห้าปี

มาตรา 48 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 20 หรือมาตรา 21 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 48 ทวิ ผู้ใดได้รับอนุญาตให้ทำหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ตามมาตรา 10 ทวิวรรคหนึ่ง หรือมาตรา 21 ทวิวรรคหนึ่งแล้วฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา 20 ทวิ วรรคสอง หรือมาตรา 21 ทวิ วรรคสอง แล้วแต่กรณีหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากนี้ยังมีประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม (พศ.2528) ออกตามความในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พศ.2511 เรื่องยกเลิกมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ระบบท่อไอเสียรถยนต์และกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมท่อไอเสียรถยนต์ โดยกำหนดวัตถุประสงค์และความเรียบร้อย คุณสมบัติที่ต้องการ เครื่องหมายและฉลาก การจัดตัวอย่างและเกณฑ์ตัดสินและการทดสอบท่อไอเสียรถยนต์ของรถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสาร และรถยนต์บรรทุก และมีระดับเสียงสูงสุดที่ออกจากท่อไอเสียในขณะที่ยานพาหนะอยู่กับที่ ต้องไม่เกิน 100 เดซิเบล เอ สำหรับในส่วนของรถยนต์นั้น ยังไม่มีการกำหนดมาตรฐานไว้แต่ประการใด

10. พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะทางบกในพระราชบัญญัตินี้คือการควบคุมคุณภาพน้ำมันที่นำมาใช้กับยานพาหนะ กล่าวคือ

"มาตรา 13 รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใด ๆ ได้ตามที่เห็นสมควร โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา



วันเริ่มมีผลใช้บังคับประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้นำความในมาตรา 10 มาใช้บังคับโดยอนุโลม ห้ามจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพต่ำกว่าคุณภาพที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เว้นแต่รัฐมนตรีจะผ่อนผันให้เป็นการชั่วคราว

มาตรา 13 จัตวา เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้รัฐมนตรีที่มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 และผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 13 ทวิ ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) ให้เก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงในการประกอบกิจการของตนเพื่อส่งมอบให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด ทั้งนี้ ภายในช่วงระยะเวลาที่รัฐมนตรีกำหนดตามความจำเป็นเพื่อการตรวจสอบเป็นครั้งคราว

(2) ให้ทำการพิสูจน์คุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่พนักงานเจ้าหน้าที่จัดส่งให้พร้อมทั้งรายงานผลให้แก่ทางราชการตามปริมาณ หลักเกณฑ์ วิธีการ และภายในระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุดที่ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 และผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 13 ทวิ มีหน้าที่พิสูจน์ตาม (2) ให้รัฐมนตรีกำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันและผู้ขนส่งน้ำมันตามความจำเป็นอย่างอื่น

ในกรณีที่ผู้ค้าน้ำมันหรือผู้ขนส่งน้ำมันใดไม่สามารถดำเนินการตาม (2) ได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบคุณภาพตามความจำเป็นเป็นครั้งคราวตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ การเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

มาตรา 15 คณะกรรมการน้ำมันเชื้อเพลิงมีหน้าที่ให้คำปรึกษา ให้ความเห็นและให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในเรื่องดังต่อไปนี้

(5) การกำหนดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 13"

#### ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษ

ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับว่าปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง เป็นปัญหาที่สำคัญยิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างบรรลุผล และมีประสิทธิภาพ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากากรใช้กฎหมายมีอยู่หลายประการ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจาก



ตัวกฎหมายเอง หรือเป็นปัญหาแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อความคุ้มครองและแก้ไขปัญหามลพิษ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่ ให้ใช้บังคับได้อย่างบรรลผลและมีประสิทธิภาพ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษากฎหมายต่างๆ ที่เกิดขึ้นให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ เพื่อให้การปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายดำเนินไปด้วยความเหมาะสม

## ปัญหาในเนื้อหาของกฎหมาย

ปัญหา ในเนื้อหาของกฎหมายเป็นปัญหาที่มีสาเหตุเนื่องมาจากตัวบทกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมแก้ไขปัญหานั้นเอง แยกศึกษาเป็นกรณีได้ดังนี้

### 1. ปัญหาในด้านการจัดการจัดการอย่างเป็นระบบของกฎหมาย

จากการศึกษากฎหมายที่ใช้ในการควบคุม และแก้ไขปัญหามลพิษพบว่า กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นกฎหมายที่สอดคล้องกันอยู่ในกฎหมายอื่นๆ กระจัดกระจายออกไปตามส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้ มิได้เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุม และแก้ไขปัญหามลพิษโดยตรง เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมยานพาหนะทางบกโดยตรง ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติใดที่กล่าวถึงการควบคุมสารพิษที่ปล่อยออกมาจากรถยนต์แต่ประการใด คงมีแต่เพียงกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ซึ่งพอที่จะนำมาอนุโลมใช้ในการแก้ไขปัญหามลพิษได้ โดยการออกกฎกระทรวงมารับ กฎหมายที่ถือว่าเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมมลพิษทางอากาศและเสียงโดยตรงคือ ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ที่ออกมาเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษเฉพาะจุด กล่าวคือ เป็นกฎหมายที่ออกมาเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษที่สกปรก หมอกควัน หรือสารพิษที่ระบายนอกจากท่อไอเสีย ที่รัฐมองเห็นว่าเป็นอันตรายต่อประชาชนเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษเฉพาะหน้าที่เกิดขึ้น และเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษที่ปลายเหตุ โดยไม่พิจารณาถึงสาเหตุและองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขและจัดการอย่างเป็นระบบ ซึ่งการแก้ไขปัญหามลพิษเฉพาะจุดในลักษณะนี้ บ่อยครั้งที่เราพบว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหามลพิษต่างๆ ได้ดีเท่าที่ควร และอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคมเพิ่มมากขึ้น

เราจะเห็นว่ากฎหมายที่ใช้ในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะทางบกมีอยู่อย่างมากมายหลายฉบับ และอยู่กระจัดกระจายกันออกไปในรูปแบบของพระราชบัญญัติต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งถือเป็นจุดบกพร่องอย่างหนึ่ง เพราะการที่กฎหมายอยู่กระจัดกระจายออกไปนั้น ทำให้กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมขาดความต่อเนื่อง และเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ การออกกฎหมายเพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายต้อง



อาศัยกฎหมายแม่บทที่แตกต่างกันไป ส่งผลให้การจัดการสิ่งแวดล้อมไม่สามารถบรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพ การขาดการจัดการอย่างเป็นระบบแยกศึกษาได้ดังนี้

1.1 กฎหมายกำหนดนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อม ถือเป็นกฎหมายแม่บทหรือกฎหมายพื้นฐานในการปรับปรุงและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม กฎหมายฉบับนี้บัญญัติอยู่ในมาตรา 65 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2521 ซึ่งกำหนดแนวนโยบายไว้ในลักษณะกว้างๆ และไม่มีการระบุขั้นตอนไว้อย่างชัดเจน ว่าควรมีการเริ่มต้นที่จุดใดและมีการพัฒนาไปยังจุดใด เพื่อให้การดำเนินการของกฎหมายเป็นไปอย่างครบวงจร ส่งผลให้การนำกฎหมายนโยบายไปใช้ในทางปฏิบัติไม่สำเร็จบรรลุผลลงได้ การปฏิบัติจึงขึ้นอยู่กับข้อกำหนดนโยบายของรัฐบาลในแต่ละยุคที่จะให้มีการดำเนินการมากน้อยเพียงใด กฎหมายดังกล่าวจึงไม่เอื้ออำนวยต่อการนำไปใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างจริงจัง

1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับองค์กรประสานงานในการจัดการสิ่งแวดล้อม ถือเป็นกฎหมายแม่บทหรือกฎหมายพื้นฐานอีกฉบับหนึ่ง ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีสาระสำคัญในลักษณะของการกำหนดนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การให้คำปรึกษาแก่รัฐบาลเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทบทวน พร้อมกับกำหนดองค์กรกลางของรัฐ คือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนที่แต่งตั้งขึ้นจากรัฐราชการ และภาคเอกชน และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งคณะกรรมการ จึงจัดให้มีสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยจะเป็นองค์กรกลางที่ทำหน้าที่เสนอแนะความเห็นและประสานงานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ชีตจำกัดของอำนาจสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติคือ ไม่สามารถลงมือกระทำการแก้ไขสิ่งแวดล้อมด้วยตัวเองได้ เป็นเพียงผู้กำหนดนโยบายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามเท่านั้น

1.3 กฎหมายลักษณะเฉพาะเรื่อง เป็นกฎหมายที่กำหนดเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ สำหรับกรณีของการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะทางบก กฎหมายลักษณะเฉพาะเรื่องคือ ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังปรากฏแทรกอยู่ในประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งกฎหมายเหล่านี้จะมีลักษณะซ้ำซ้อนกันอยู่และกระจัดกระจายอยู่ในกฎหมายคนละฉบับ การบังคับใช้กฎหมายจึงเป็นไปได้ยาก

1.4 มาตราการทางกฎหมายที่ใช้ในการสนับสนุน เนื่องจากกฎหมายหลักแต่เพียงอย่าง



เดียว ไม่สามารถแก้ไข้ปัญหาให้สำเร็จลุล่วงได้ จำเป็นต้องมีมาตรการอื่น ๆ ที่ให้การสนับสนุน เช่น การออกกฎกระทรวง ประกาศ คำสั่งต่างๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบังคับการตามกฎหมาย เป็นไปอย่างบรรลุผลและมีประสิทธิภาพ ในการควบคุมและแก้ไข้ปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากยานพาหนะ ทางบกที่มีมาตรการสนับสนุน ดังนี้

1.4.1 มาตรการในการป้องกัน(preventive implementation) เป็น มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม ซึ่งได้แก่กฎหมายที่กำหนดมาตรฐานมลพิษที่ สามารถปลดปล่อยได้ เช่น ประกาศสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดค่า มาตรฐานควันทา และค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่อนุญาตให้ระบายออกมาจากท่อไอเสีย ประกาศเจ้า พนักงานจราจรตำรวจอาสาจักร เรื่อง กำหนดเครื่องวัดควันทาและลักษณะควันทาที่เป็นอันตรายหรือเสื่อม เสียอนามัยแก่ประชาชน และเครื่องวัดเสียงและระดับเสียงอันเป็นการเคื้อรื้อนราคาถูแก่ประชาชนของ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่นำมาใช้ในทางเป็นต้น

1.4.2 มาตรการในการบังคับให้ปฏิบัติตาม (enforcement implementation) เป็น กฎหมายที่มีลักษณะบังคับไม่ให้มีการก่อความเสียหาย พบได้ในประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ยังมีบทกำหนดโทษสำหรับผู้ก่อให้เกิดมลพิษ ซึ่งถือเป็นมาตรการในการบังคับ ให้ปฏิบัติตามอย่างหนึ่งด้วย

จากการศึกษากฎหมายต่างๆ แล้วพบว่า กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและแก้ไข้ปัญหาในปัจจุบัน ยังขาดความสัมพันธ์ต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ กฎหมายที่เป็นกฎหมายพื้นฐานหรือกฎหมายแม่บท กฎหมาย ลักษณะเฉพาะเรื่อง และกฎหมายที่ใช้ในการดำเนินการสนับสนุน แยกกันอยู่อย่างไม่เป็นระบบ ส่งผลให้การ ควบคุมและแก้ไข้ปัญหาไม่บรรลุผล องค์กรณ์ใช้อำนาจตามกฎหมายแต่ละฉบับแยกต่างหากขาดความสัมพันธ์กัน ดัง เช่นการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยสำนัก- งานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นผู้กำหนดนโยบาย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ และถือ ปฏิบัติ ปัญหาที่ตามมาสำหรับการขาดการจัดการอย่างเป็นระบบของกฎหมายสิ่งแวดล้อมคือ องค์กรณ์กำหนด นโยบายไม่เข้าใจถึงปัญหาและแนวทางปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในบางครั้งนโยบายที่กำหนดลงไป ไม่ ถูกต้องตรงตามความเป็นจริงหรือตรงตามที่กฎหมายกำหนด เกิดปัญหาไม่สามารถปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนด ได้ หรือในบางครั้งนโยบายที่กำหนดไว้กลับกลายมาเป็นอุปสรรคต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การตรวจตรา จับกุม แก้ไข้ปัญหามลพิษ ไม่สำเร็จตรงตามเป้าหมายที่กำหนด นอกจากนี้แล้ว การที่องค์กรณ์กำหนดนโยบาย และองค์กรณ์ปฏิบัติตามนโยบายเป็นคนละหน่วยงาน และยึดถือกฎหมายคนละฉบับ ส่งผลให้การติดตาม วัตถุประสงค์ ในนโยบายที่กำหนดไว้ ไม่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นระบบ



## 2. ปัญหาในด้านความซ้ำซ้อนของกฎหมาย

เราพบว่ากฎหมายเฉพาะเรื่องที่ใช้ในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษมีอยู่หลายฉบับ ซึ่งในแต่ละฉบับจะบัญญัติถึงการห้ามใช้รถที่ก่อให้เกิดมลพิษไว้ในลักษณะที่แตกต่างกัน เช่น ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์ จะบัญญัติไว้ในลักษณะของเครื่องกำเนิดพลังงานและท่อไอเสีย ส่วนในพระราชบัญญัติจราจรทางบกจะบัญญัติในลักษณะของรถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสื่อมเสียต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน และในกรณีของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ได้บัญญัติไว้โดยตรงว่า รถที่ก่อให้เกิดควัน ฝุ่นละออง เคมี่ และเสียงเกินเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด ซึ่งในกฎหมายแต่ละฉบับ ได้ให้อำนาจองค์กรต่าง ๆ กำหนดมาตรฐานค่ามลพิษที่ออกมาจากยานพาหนะตามแต่ดุลพินิจขององค์กรผู้ใช้อำนาจที่เห็นเหมาะสม และสมควร ดังนั้น การใช้อำนาจตามกฎหมายจึงแตกต่างกันออกไปตามกฎหมายและนโยบายขององค์กรผู้ใช้อำนาจ ผลกระทบที่เกิดขึ้นคือ ประชาชนกระทบที่เกิดตามมาก็คือ ประชาชนได้รับการปฏิบัติจากรัฐในความผิดเดียวกันในลักษณะที่ไม่เท่าเทียมกันขึ้นอยู่กับว่า ได้มีการนำเอากฎหมายใดมาใช้บังคับแก่ผู้กระทำผิด ดังเช่นในปี พ.ศ. 2514 อธิบดีกรมตำรวจ ได้มีประกาศเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร เรื่อง การใช้เครื่องวัดควันและเสียงของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งต่อมาในปี พ.ศ. 2523 ได้มีประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการพลังงาน ในเรื่องเดียวกันไว้แตกต่างกัน ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับการตรวจจับรถที่ก่อให้เกิดมลพิษ ผลที่ได้รับคือรถที่ถูกจับกุมโดยเจ้าพนักงานจราจรอาจจะไม่ถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เนื่องจากเจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดให้รถที่มีควันดำเกินกว่า 40 % เป็นความผิด แต่ในส่วนของการขนส่งทางบก ซึ่งถือประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการพลังงาน ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ถึง 50 % ก่อให้เกิดความสับสนในทางปฏิบัติ ประชาชนไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้ นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดข้อโต้แย้งอันเนื่องจากการได้รับการปฏิบัติจากรัฐในลักษณะที่ไม่เท่าเทียมกันในสังคม นอกจากนี้แล้วความซ้ำซ้อนของกฎหมายยังก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติขององค์กรผู้ใช้อำนาจ ดังเห็นได้จากกรณีเจ้าพนักงานจราจรซึ่งมีอำนาจในการตรวจตรา จับกุม รถที่ก่อให้เกิดมลพิษตามกฎหมายทุกฉบับมักประสบปัญหาความสับสนในการใช้อำนาจ เจ้าหน้าที่ไม่รู้ว่าจะใช้กฎหมายใดในการลงโทษผู้กระทำความผิด เพราะในกฎหมายแต่ละฉบับมีบทกำหนดโทษไว้แตกต่างกัน เช่น ในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 กำหนดโทษปรับสำหรับรถยนต์ 500 บาท และรถจักรยานยนต์ 100 บาท ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบกกำหนดโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกกำหนดโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท หากใช้กฎหมายที่มีบทลงโทษค่า ผู้กระทำความผิดก็ไม่เกิดความชัดเจน และยังก่อให้เกิดการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานที่เลือกปฏิบัติต่อประชาชนในลักษณะที่ไม่เท่าเทียมกัน ก่อให้เกิดการใช้อำนาจตามอำเภอใจหรือบิดเบือนอำนาจรัฐ ประชาชนจะไม่ได้รับการรับรองคุ้มครองในสิทธิ และเสรีภาพภายใต้หลักนิติรัฐ หรือในกรณีขององค์กรเจ้าหน้าที่ของรัฐมิได้มีเจตนาที่จะใช้อำนาจตามอำเภอใจหรือมีการบิดเบือนอำนาจ ก็อาจถูกกล่าวหาว่าปฏิบัติหน้าที่มิชอบ หรือบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ได้เนื่องจากความสับสนในกฎหมายที่นำมาใช้ลงโทษผู้กระทำผิด ในกรณีที่มีการกระทำความผิดกรรมเดียว



แต่ผิดกฎหมายหลายบท ซึ่งตามหลักกฎหมายแล้ว เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้ใช้อำนาจตามกฎหมายต้องใช้กฎหมายบทหนักที่สุดสำหรับการพิจารณาเปรียบเทียบปรับ เพื่อลงโทษผู้กระทำผิด ในบางครั้งเจ้าหน้าที่อาจไม่เข้าใจในหลักกฎหมายดังกล่าว หรืออาจไม่ทราบว่ากฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนดโทษไว้ จึงลงโทษผู้กระทำผิดตามกฎหมายที่ตนรู้หรือเข้าใจว่ามีอยู่เพียงฉบับเดียว ผลที่ได้รับกลับกลายเป็นความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการ ทำให้เจ้าหน้าที่เกรงกลัวต่อการใช้อำนาจตามกฎหมาย ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ละเลย หรือหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎหมาย นอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบต่อกระบวนการยุติธรรม เนื่องจากผู้พิพากษาเกิดความสับสนในการนำกฎหมายมาลงโทษแก่ผู้กระทำผิด โดยไม่เข้าใจว่าจะนำกฎหมายฉบับใดมาลงโทษ จึงลงโทษโดยใช้บทกฎหมายที่มีบทลงโทษต่ำสุด ส่งผลให้ผู้กระทำผิดไม่หลบจำ และยังคงกระทำความผิดต่อไป

### 3. ปัญหาในบทบัญญัติของกฎหมาย

เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากการขาดองค์ประกอบส่วนใดส่วนหนึ่งของบทบัญญัติในกฎหมาย เช่น ขาดบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและป้องกัน ขาดบทบัญญัติของกฎหมายในส่วนขององค์การผู้มีอำนาจตามกฎหมาย เป็นต้น ส่งผลให้การควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างสำเร็จลุล่วงและมีประสิทธิภาพ ปรากฏเป็นกรณีต่าง ๆ ดังนี้

3.1 กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและป้องกัน หมายถึงกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมหยุดยั้ง หรือลดการกระทำให้เกิดมลพิษ รวมถึงการตระเตรียมการล่วงหน้าเพื่อป้องกันการก่อให้เกิดมลพิษ ในบรรดากฎหมายที่ใช้ในการควบคุมมลพิษทั้งหมดที่มีอยู่ มีเพียงประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ฉบับเดียวเท่านั้นที่บัญญัติถึงการแก้ไขปัญหามลพิษจากรถยนต์ไว้โดยตรง สำหรับกฎหมายอื่น ๆ เป็นเพียงกฎหมายที่นำมาใช้บังคับโดยอ้อม ซึ่งหากพิจารณาในเนื้อหาสาระของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 พบว่าบทบัญญัติต่าง ๆ ที่กำหนดไว้เป็นเพียงบทบัญญัติ ในลักษณะห้ามกระทำการ แต่ไม่ได้กำหนดวิธีการและมาตรการในการควบคุมและป้องกันมลพิษไว้ เป็นการกำหนดกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหที่ปลายเหตุ การแก้ไขปัญหามลพิษจึงไม่สำเร็จลุล่วงไปได้ เนื่องจากขาดกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและป้องกันอันเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษ มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่ดีที่สุด คือ การออกมาตรการควบคุมและแก้ไขปัญหที่ต้นเหตุ ซึ่งมักจะประสบความสำเร็จมากกว่ามาตรการติดตาม จับกุมภายหลังจากที่มีการก่อให้เกิดมลพิษแล้ว ดังเช่นกรณีประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ดังนั้น การขาดกฎหมายควบคุมและป้องกันมลพิษจากรถยนต์ทางบก ถือได้ว่าเป็นปัญหาอย่างหนึ่ง ซึ่งแยกศึกษาได้ดังนี้

3.1.1 ขาดกฎหมายที่กำหนดลักษณะส่วนควบหรืออุปกรณ์ของเครื่องยนต์ที่จะนำมาใช้ในทาง ในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายกำหนดลักษณะมาตรฐานเครื่องยนต์ หรือมีการตรวจสอบ



คุณภาพของเครื่องยนต์ก่อนที่จะนำมาใช้ในทาง เพื่อการควบคุมมลพิษทางอากาศแต่ประการใด ถึงแม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์จะกำหนดเรื่องเครื่องกำเนิดพลังงาน อันเป็นส่วนควบ อุปกรณ์ของรถยนต์ซึ่งเป็นต้นเหตุก่อให้เกิดมลพิษไว้ก็ตาม แต่ก็ไม่ได้กำหนดรายละเอียดของเครื่องยนต์ที่มีลักษณะเหมาะสมที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ การแก้ไขปัญหามลพิษทางรถยนต์ในปัจจุบันจึงไม่สำเร็จผลไปได้ เนื่องจากต้องรอให้มีมลพิษเกิดขึ้นเสียก่อนถึงจะมีการใช้มาตรการทางกฎหมายได้ และเมื่อมีมลพิษเกิดขึ้นแล้วการแก้ไขให้กลับคืนสู่สภาวะเดิมเป็นได้ยาก ปัญหามลพิษจึงคงมีอยู่ตลอดไปไม่สามารถแก้ไขหรือเยียวยาให้อยู่ในสภาพที่ดีได้

กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมมลพิษทางอากาศจากรถยนต์มักจะทำให้อยู่ในระบบการตรวจสภาพก่อนจดทะเบียนในครั้งแรก และจะอยู่ในระบบการขออนุญาตประกอบหรือผลิตเครื่องยนต์ใหม่ ในประเทศไทยเรายังไม่มีกฎหมายใดที่กำหนดถึงเรื่องการขออนุญาตผลิตเครื่องยนต์ใหม่ สำหรับในส่วนของ การตรวจสภาพรถยนต์ก่อนจดทะเบียนก็มิได้มีการตรวจสอบถึงลักษณะของรถยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษแต่ประการใด คงมีแต่เพียงการตรวจสอบความถูกต้องของหมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถังและสภาพความมั่นคงแข็งแรงของรถเท่านั้น ถึงแม้จะมีกฎกระทรวงหรือประกาศกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวกับเรื่องมลพิษที่ปล่อยออกมาจากรถยนต์ก็ตามแต่ก็เป็นไปในลักษณะการติดตาม สอดส่อง ดูแลรถยนต์ภายหลังที่ได้มีการจดทะเบียนแล้ว ในประเทศญี่ปุ่นผู้ผลิตต้องเสนอเอกสารรายละเอียดของแบบก่อนการผลิตให้กับฝ่ายรัฐพิจารณา พร้อมทั้งสร้างเครื่องยนต์ต้นแบบ เพื่อการทดสอบภายในโรงงาน ก่อนที่จะนำมาทดสอบอย่างเป็นทางการกับหน่วยงานผู้ควบคุม ซึ่งข้อกำหนดด้านมาตรฐานมลพิษที่ระบายออกมาจะเป็นส่วนหนึ่งของการทดสอบ และเมื่อผ่านการทดสอบแล้วรัฐบาลจะออกเอกสารอนุญาตการผลิตให้แก่ผู้ผลิต และก่อนที่จะนำรถต่าง ๆ มาจดทะเบียน รถที่ได้รับเอกสารอนุญาตให้มีการผลิตได้จะต้องตรวจสอบมลพิษที่ระบายออกมาอีกครั้งหนึ่ง<sup>1</sup> เช่นเดียวกับในสหรัฐอเมริกาซึ่งใช้ระบบเดียวกัน โดยถือหลักการพิจารณาอย่างรอบคอบก่อนที่จะมีการอนุญาตให้ผลิต และกระบวนการติดตามผลการออกแบบเครื่องยนต์ของผู้ผลิตเครื่องยนต์ในสหรัฐอเมริกา จะต้องคำนึงถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อกำหนดในการจดทะเบียนและกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เช่น clean air act และ federal register เมื่อผู้ผลิตมีการทดสอบภายในโรงงานของตนเองแล้ว จึงส่งไปตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง ณ สถาบันป้องกันสภาวะแวดล้อมแห่งสหรัฐอเมริกา (US.EPA) แล้วจึงผลิตออกจำหน่ายแก่ประชาชน หลังจากนั้นจะมีการติดตามตรวจสอบในลักษณะการสุ่ม สักรวจตาม dealer ที่มีการกลับมาปรับแต่งในช่วงเวลาที่กำหนด<sup>2</sup>

1. Environment Agency. Environmental laws and regulation in Japan (Japan:Environment Agency, 1976) P.35

2. สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, รายงานอากาศเสียจากรถยนต์ใหม่ (กรุงเทพมหานคร : กองมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม, 2530) หน้า 17



สำหรับประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปได้มีข้อตกลงระหว่างประเทศในกลุ่มตลาดร่วมยุโรป (EEC) กำหนดขั้นตอนก่อนการผลิตจะต้องเสนอรายละเอียดเพื่อให้ประเทศสมาชิกรับรู้ โดยมีหลักเกณฑ์ ดังนี้<sup>3</sup>

1. ขั้นตอนการเสนอเพื่อพิจารณา ผู้ผลิตจะต้องสำรายละเอียดตามที่กฎหมายกำหนดให้หน่วยงานของแต่ละประเทศที่รับผิดชอบ เพื่อพิจารณาผ่านทางสำนักงานกลางในยุโรปหรือสาขา
2. ขั้นตอนการทดสอบ หน่วยงานที่รับผิดชอบจะกำหนดหน่วยงานกลางที่มีห้องปฏิบัติการเพื่อทดสอบตามรายละเอียดที่เสนอมาพิจารณา โดยหน่วยงานกลางและผู้ผลิตจะเป็นผู้ดำเนินการทดสอบร่วมกัน
3. ขั้นตอนการรายงานผลการทดสอบและออกเอกสารรับรอง หน่วยงานกลางที่ทำการทดสอบจะรวบรวมผลการทดสอบส่งไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ แล้วจึงพิจารณาออกเอกสารรับรองแล้วส่งไปยังประเทศสมาชิกที่ใช้หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอย่างเดียวกัน

เราพบว่าในประเทศต่าง ๆ ที่มีการควบคุมการผลิตรถยนต์เหล่านี้เคยเป็นประเทศที่ประสบปัญหาด้านมลพิษมาแล้วทั้งสิ้น ในปัจจุบันปัญหาต่าง ๆ ได้คลี่คลายลงจนอาจกล่าวได้ว่าความพยายามของรัฐในการแก้ไขปัญหามลพิษประสบผลสำเร็จแล้วด้วยดี ในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในกำหนดถึงการขออนุญาต และการทดสอบสภาพของรถยนต์ก่อนที่จะมีการผลิต เพื่อนำออกจำหน่ายแก่ประชาชน ประกอบกับการตรวจสอบสภาพรถยนต์เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษก่อนที่จะมีการจดทะเบียนก็ยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง ปัญหามลพิษในประเทศไทยจึงเป็นปัญหาเรื้อรังที่ไม่สามารถแก้ไขให้สำเร็จลงได้ เนื่องจากขาดกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมต้นเหตุที่ก่อให้เกิดมลพิษซึ่งเป็นกฎหมายที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

3.1.2 ขาดกฎหมายที่กำหนดคุณภาพน้ำมันดีเซล ในปัจจุบันกฎหมายควบคุมคุณภาพน้ำมันดีเซลที่นำออกจำหน่ายให้แก่ประชาชนในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 ให้อำนาจรัฐมนตรีในการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ได้ก็ตาม น้ำมันดีเซลที่จำหน่ายอยู่ในปัจจุบันมีการกลั่นในอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสม กล่าวคือในปัจจุบันมีการ

3. Ibid., P.18



กลั่นน้ำมันดีเซลในอุณหภูมิที่ 370 องศาเซลเซียส ซึ่งเป็นการเพิ่มอุณหภูมิของการกลั่นทำให้สามารถผลิตน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นประมาณ 7-8 % แต่ในขณะเดียวกันน้ำมันที่ผลิตได้จะเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความค้ำ ซึ่งอุณหภูมิที่เหมาะสมในการกลั่นน้ำมันให้มีความปลอดภัยคือ อุณหภูมิกลั่นที่ 357 องศาเซลเซียส ดังนั้น การขาดกฎหมายกำหนดอุณหภูมิของการกลั่นน้ำมันดีเซลซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ ไม่สัมฤทธิ์ผล

3.2 ขาดกฎหมายที่ใช้ในการประเมินผล ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมกำหนดให้สำนักงาน ฯ ทำรายงานเสนอนายกรัฐมนตรี เพื่อกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมและให้นายกรัฐมนตรีสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตาม แต่ในการกำหนดแผนต่าง ๆ เหล่านี้ สำนักงาน ฯ ไม่ได้มีการติดตามประเมินผลในโครงการที่กำหนดว่ามีการปฏิบัติตามหรือไม่ เพียงใดและผลที่ได้รับถูกต้องตรงตามวัตถุประสงค์หรือไม่ เพียงใด เป็นผลให้หน่วยงานที่ต้องถือปฏิบัติละเอียดต่อการปฏิบัติตาม การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมจึงไม่สัมฤทธิ์ผลลงได้ ดังจะเห็นได้จากนโยบายและมาตรการเร่งด่วน เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำ อากาศ และเสียงในประเทศไทยที่เสนอ โดยกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการพลังงาน และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2533 รับทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ ในส่วนของการแก้ไขมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะทางบกได้กำหนดให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจจับกุมรถตามกฎหมายดังกล่าว ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้มีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีแต่ต่อมา เมื่อมีกฎหมายดังกล่าวเท่าที่ประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ทดงชนภายหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐบาลภายหลังการปฏิวัติ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 ปรากฏว่าได้มีการสั่งการให้นำกฎหมายดังกล่าวไปแก้ไขไว้ ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งไม่สามารถดำเนินการในทางปฏิบัติได้และในปัจจุบันก็ยังไม่มีกำหนดให้เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจจับกุมรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์แต่ประการใด นโยบายที่กำหนดไว้จึงไม่สามารถปฏิบัติให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ได้

3.3 ขาดกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์การที่ใช้อำนาจ กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ดีและมีคุณภาพนั้น จำเป็นต้องมีมาตรการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ในระหว่างการพัฒนา จำเป็นต้องมีกฎหมายกำหนดให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่หรือองค์กรของรัฐในการควบคุม สอดส่อง ดูแล ตรวจสอบ บังคับการให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างถูกต้องและบรรลุผลตามเจตนารมณ์หรือวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่บัญญัติไว้ แต่ในพระราชบัญญัติรถยนต์ที่ใช้ในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษไม่ปรากฏกฎหมายให้อำนาจเจ้าหน้าที่เพื่อควบคุม สอดส่อง ดูแล ตรวจสอบ บังคับการให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎหมายที่มีอยู่จึงไม่สามารถปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมายได้ ประชาชนมักจะละเอียดต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย เนื่องจากไม่มีผู้คอยสอดส่อง ติดตาม จับกุม ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายมา



ลงโทษ ถึงแม้เจ้าพนักงานจรรยาจะมีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ฉบับดังกล่าวโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดให้เจ้าพนักงานจรรยาหรือเจ้าหน้าที่มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวกับรถก็ตาม การนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษก็ไม่ได้รับการปฏิบัติให้สำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากพระราชบัญญัติรถยนต์ ไม่ได้เป็นกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบโดยตรงของกรมตำรวจ เจ้าพนักงานจรรยาจึงเป็นผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย ตลอดจนขาดการเอาใจใส่ในการจับกุมผู้กระทำความผิดที่ได้รับต่อการละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายให้บรรลุผล

ในปลายปี พ.ศ. 2535 กรมการขนส่งทางบกได้มีการเสนอแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจการของกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจจับกุมรถที่กระทำความผิดกฎหมายรถยนต์ดังกล่าว และได้เสนอให้มีการกำหนดห้ามใช้รถที่มีควัน ก๊าซ ละอองเคมีและเสียงเกินเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด ซึ่งเป็นการแก้ไขให้มีการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษโดยตรง พร้อมทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่เจ้าหน้าที่ตรวจการในการติดตาม จับกุมผู้กระทำความผิด มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายและสั่งระงับการใช้รถ เพื่อให้มีการแก้ไขก่อนที่จะนำรถออกมาใช้ในทางได้อันเป็นการแก้ไขสาเหตุที่ก่อให้เกิดมลพิษ แต่เมื่อร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกฤษฎีกาและเสนอต่อคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งมีท่านรองนายกฯ มีชัย ฤชุพันธุ์ เป็นประธาน ปรากฏว่ามีการสั่งการให้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวไปใส่ไว้ในพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 เท่ากับว่าให้เจ้าหน้าที่ตรวจการไปมีอำนาจติดตามจับกุมรถที่ทำความผิดกฎหมายจรรยาเป็นหลัก ซึ่งเจ้าหน้าที่ตรวจการควรที่จะมีอำนาจติดตาม จับกุม ตามกฎหมายรถยนต์มากกว่า และเป็นการให้เจ้าหน้าที่ตรวจการเข้าไปก้าวล่วงอำนาจของเจ้าพนักงานจรรยา ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติที่ไม่สามารถดำเนินการได้ การแก้ไขให้เจ้าหน้าที่ตรวจการมีอำนาจจับกุมรถที่กระทำความผิดตามกฎหมายรถยนต์จึงไม่ได้รับการแก้ไข และร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวก็ยังมีได้มีการกำหนดให้มีผลในทางรูปธรรมแต่ประการใด

3.4 ขาดกฎหมายที่กำหนดค่ามาตรฐานสิ่งแวดล้อม (Ambien Standard) กฎหมายที่กำหนดค่ามาตรฐานนี้ถือเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างยิ่งในการควบคุม และป้องกันสภาวะแวดล้อม เพราะเป็นตัวบ่งชี้ถึงระดับคุณภาพของสภาวะแวดล้อมที่ความเหมาะสมต่อการดำรงชีพของมนุษย์ การจัดทำสิ่งแวดล้อมดีมีสภาพเสื่อมโทรมลงจนอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพได้นั้น จำเป็นต้องมีกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เพียงพอต่อการดำรงชีพของมนุษย์อย่างปลอดภัยและปกติสภาวะที่สภาพแวดล้อมมีสภาพเสื่อมโทรมลงอาจจะเกิดขึ้น เนื่องจากการฝ่าฝืนหรือละเมิดกฎหมายที่กำหนดค่ามาตรฐานสารพิษที่ระบายออกมา แต่ในบางครั้งถึงแม้ว่าค่าของสารพิษจะระบายออกมาไม่เกิดจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่การที่มีการรวมตัวของแหล่งกำเนิดสารพิษในบริเวณเดียวกันเป็นจำนวนมากย่อมก่อให้เกิดสภาพเสื่อมโทรมของสภาวะแวดล้อมเช่นเดียวกัน ดังนั้นกฎหมายที่



กำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมนอกจากจะมีความสำคัญในการบ่งชี้ระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว กฎหมายดังกล่าวยังมีความสำคัญต่อการกำหนดค่ามาตรฐานที่ยินยอมให้สารพิษระบายได้อีกด้วย การกำหนดค่ามาตรฐานที่ยินยอมให้สารพิษระบายออกมาได้จะต้องมีความสอดคล้องกับค่ามาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดค่ามาตรฐานที่ระบายออกมาเมื่อรวมตัวอยู่ในบรรยากาศในสภาวะต่าง ๆ แล้วจะต้องมีค่าสูงไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้

ในปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมจะเป็นผู้ดำเนินการยกร่างเกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพอากาศและเสียงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประกอบการกำหนดกฎหมายแต่ก็ไม่ได้มีข้อผูกพันให้ส่วนราชการอื่นต้องปฏิบัติตามสถานะของค่ามาตรฐานเป็นเพียงข้อเสนอแนะทางวิชาการเท่านั้น

### ปัญหาการบริหารและการบังคับใช้กฎหมาย

ในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษแม้จะมีกฎหมายกำหนดไว้อย่างครบถ้วนก็ตาม แต่หากไม่ได้รับการปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จลุล่วงอย่างจริงจัง ปัญหามลพิษก็ไม่สามารถแก้ไขให้สำเร็จลุล่วงไปได้ เนื่องจากการขาดการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมายปรากฏดังนี้

1. การสั่งห้ามใช้รถ ในปัจจุบันยังไม่การถือปฏิบัติในกรณีนี้อย่างเข้มงวดแต่ประการใด คงมีเพียงกรมการขนส่งทางบกเท่านั้นที่มีการถือปฏิบัติอย่างจริงจัง เนื่องจากการออกคำสั่งยึดและห้ามใช้รถอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชน ประกอบกับสถานที่ราชการยังไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน นอกจากนี้การออกคำสั่งห้ามใช้รถยังประสบปัญหาในทางปฏิบัติดังนี้

1.1 การเคลื่อนย้ายรถหลังจากมีคำสั่งห้ามใช้ เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐมีคำสั่งห้ามใช้รถคำสั่งจะมีผลบังคับทันที เจ้าของรถไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถไปไหนได้ ก่อให้เกิดปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรความปลอดภัยในการเก็บรักษารถเป็นภาระแก่เจ้าของรถที่จะต้องนำรถยกมายกรรถเพื่อเคลื่อนย้ายไปยังสถานที่เก็บที่เหมาะสมและทำการซ่อมแซมต่อไป

1.2 การซ่อมแซมรถหลังจากมีคำสั่งห้ามใช้รถ เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐมีคำสั่งห้ามใช้รถเจ้าของรถต้องนำรถคันดังกล่าวไปซ่อมแซมภายในเวลาที่กำหนด ซึ่งถ้าเป็นคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรจะมีกำหนดระยะเวลาภายใน 7 วัน ตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือภายในระยะเวลา 3 วัน ในกรณีที่คำสั่งของผู้ตรวจการกรมการขนส่งทางบก ปัญหาคือคิดตามมาก็กรณีที่เจ้าของรถไม่มีทุนทรัพย์หรือเวลาเพียงพอที่จะซ่อมแซมรถให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานตามปกติได้ ทั้ง ๆ ที่ในระยะเวลา หรือ



ภายหลังระยะเวลาดังกล่าวก็มิได้มีการใช้รถคันดังกล่าวแต่ประการใด ซึ่งเป็นการสร้างภาระให้แก่เจ้าของรถในอันที่จะต้องขนขายหาหนทรัพย์มาใช้จ่าย ซึ่งอาจจะต้องทำการกู้ยืมจากบุคคลภายนอก เพื่อให้การซ่อมแซมเสร็จทันในเวลาหรืออาจจะต้องลงทะเบียนที่บางอย่างซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายได้

1.3 การควบคุมรถที่ถกสั่งห้ามใช้เป็นการยากที่จะเข้าควบคุมรถที่ถกสั่งห้ามใช้ไม่นำมาใช้ในทางอันก่อให้เกิดความเสียหายกับสภาวะแวดล้อมอีก เนื่องจากยังไม่มีเครื่องหมายที่แสดงให้เห็นเด่นชัด ถึงแม้ว่ากรมการขนส่งทางบกจะมีวิสัยปฏิบัติโดยการพ่นสีแดงไว้ที่บริเวณกระจกหน้ารถด้วยคำว่า "ห้ามใช้" ก็ตาม เจ้าของรถก็สามารถทำลายเครื่องหมายและนำรถคันดังกล่าวไปใช้ได้อีกโดยง่าย และเมื่อมีการนำออกมาใช้แล้วก็เป็นการยากที่เจ้าหน้าที่จะทราบได้ว่ารถคันดังกล่าวอยู่ในระหว่างมีคำสั่งห้ามใช้ จึงมีผู้ฝ่าฝืนเป็นจำนวนมากทะเล่เลยไม่นำรถไปแก้ไขและยังคงมีการใช้รถที่ปล่อยสารพิษต่อไป

2. อุปกรณ์และเครื่องมือในการตรวจสอบ ในการจับกุมผู้กระทำความผิดเจ้าพนักงานต้องมีเครื่องวัดตามที่กฎหมายกำหนด ปัญหาที่ติดขัดมากคือเมื่อพบรถที่สงสัยว่าปล่อยสารพิษ หรือเสียงเกินเกณฑ์ทางราชการกำหนด เจ้าหน้าที่ต้องทำการวัดหรือทดสอบว่ารถคันดังกล่าวปล่อยสารพิษหรือเสียงเกินเกณฑ์ทางราชการกำหนดเสียก่อนถึงจะทำการจับกุมผู้กระทำความผิดได้ แต่เครื่องมือดังกล่าวเป็นเครื่องมือที่มีขนาดใหญ่และมีราคาแพงไม่สามารถจัดหาและนำติดตัวไปได้ การจับกุมผู้กระทำความผิดทำได้โดยทันที จะกระทำได้อีกต่อเมื่อเจ้าหน้าที่มีการตั้งจุดตรวจเท่านั้น นอกจากนั้นแล้วเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องยังขาดความรู้ในการใช้เครื่องวัดต่าง ๆ เช่น การทราบข้อมูลจำเพาะของรอบความเร็วสูงสุดในเครื่องยนต์แต่ละชนิด ต้องมีเครื่องวัดรอบเครื่องยนต์ทุกครั้งที่มีการวัด เป็นต้น

ในปัจจุบัน เครื่องวัดค่าควันดำที่มีอยู่ทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 44 เครื่อง โดยแบ่งเป็นทรัพย์สินของกรมการขนส่งทางบก จำนวน 14 เครื่อง กรมตำรวจ 20 เครื่อง และสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 10 เครื่อง สำหรับเครื่องวัดค่าคาร์บอนมอนอกไซด์มีเพียงกรมตำรวจเท่านั้นที่มีเครื่องมือดังกล่าว โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 4 เครื่อง แต่ไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ เนื่องจากเป็นเครื่องที่ต้องใช้ไฟฟ้าเป็นพลังงาน แต่ในการตรวจวัดที่กระทำบริเวณเส้นทางจราจร ไม่สามารถนำไฟฟ้ามาใช้เป็นพลังงานได้ เครื่องมือดังกล่าวจึงไม่มีการนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์แต่ประการใด

สำหรับในส่วนของเครื่องมือตรวจวัดค่ามลพิษทางเสียงนั้น พบว่าในเขตกรุงเทพมหานครมีอยู่ทั้งสิ้นประมาณ 25 - 35 เครื่อง โดยกรมการขนส่งทางบกจำนวน 5 เครื่อง และกรมตำรวจประมาณ 20 - 30 เครื่อง แต่การใช้เครื่องมือดังกล่าวต้องประสบปัญหาไม่สามารถดำเนินการได้



เนื่องจากจะต้องมีเครื่องวัดรอบเครื่องยนต์ใช้ร่วมกันตลอดเวลาของการวัด ซึ่งเครื่องมือวัดรอบนี้  
กรรมการขนส่งทางบกมีจำนวนเพียง 1 เครื่อง และกรมตำรวจมีจำนวน 2 - 3 เครื่อง ซึ่งไม่เพียงพอ  
ต่อการใช้งานในแต่ละครั้ง การวัดค่ามลพิษทางเสียงจึงไม่มีการดำเนินการแต่ประการใด

3. การตรวจสอบสภาพรถ ในปัจจุบันกรรมการขนส่งทางบกไม่สามารถตรวจสอบสภาพรถที่นำมา  
ใช้ในทางได้ทุกปี เนื่องจากรถในปัจจุบันมีจำนวนมาก สถานตรวจสอบสภาพที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน  
ตลอดจนอัตราเจ้าหน้าที่มีจำนวนน้อย การตรวจสอบสภาพรถประจำปีในช่วงระยะเวลาการเสียภาษีจึงไม่  
สามารถกระทำได้คงทำได้เพียงการตรวจรถที่นำมาจดทะเบียนหรือมีการเปลี่ยนแปลงจำหน่ายโอน  
เท่านั้น หากกำหนดให้รถทุกคันต้องผ่านการตรวจสอบสภาพทุกปี จำเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ประชาชนที่ต้อง  
เสียเวลาในการรอ การตรวจสอบสภาพเป็นเวลานานเนื่องจากขาดสถานที่และอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ในการ  
ปฏิบัติงาน

4. จำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ในปัจจุบันการจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอที่  
จะตรวจตราจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ  
เท่าที่ควร จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายใน  
เขตกรุงเทพมหานครที่มีพื้นที่กว้างขวางและมีรถเป็นจำนวนมาก ในขณะที่เจ้าหน้าที่กำลังตรวจตราและ  
จับกุมผู้กระทำความผิด ณ บริเวณหนึ่งการใช้รถที่ก่อให้เกิดมลพิษก็อาจเกิดขึ้นในบริเวณอื่นได้ การจับกุมคิด  
ตามผลผู้กระทำความผิดในเรื่องการแก้ไขปัญหามลพิษจึงไม่ประสบผลสำเร็จมากนัก

5. ความประพฤติกของเจ้าหน้าที่ ปัญหาในด้านนี้ไม่ว่าจะเป็นการขาดการเอาใจใส่ใน  
การปฏิบัติหน้าที่ราชการหรือการทุจริตต่อหน้าที่ เป็นปัญหาเรื้อรังที่ยืดเยื้อมาเป็นเวลานาน ถึง  
แม้กฎหมายจะสมบูรณ์เพียงใดหากขาดการปฏิบัติจากผู้รักษากฎหมายแล้ว กฎหมายนั้นก็ไม่สามารถสำเร็จ  
ลุล่วงลงได้ ในกรณีที่พบเห็นผู้กระทำความผิดและไม่มีการจับกุม ผู้กระทำความผิดก็คงกระทำต่อไปโดยไม่มี  
ความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม ปัญหามลพิษยังคงดำเนินต่อไป นอกจากนี้แล้ว  
การทุจริตของเจ้าหน้าที่ที่รับเงินจากผู้กระทำความผิดส่งผลให้ไม่มีการปรับปรุงรถให้อยู่ในสภาพดี ขาด  
ความหลายใจในการกระทำความผิด เป็นผลให้กฎหมายไม่สัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์

6. การเรียกร้องค่าเสียหายคดีสิ่งแวดล้อม ในการเรียกร้องค่าเสียหายคดีมลพิษ  
ในสภาพแวดล้อมของไทยอาศัยหลักกฎหมายในเรื่องละเมิด ตามบทบัญญัติตามมาตรา 420 แห่ง  
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งมักประสบปัญหากรณีหน้าที่ของโจทก์ที่จะต้องรับภาระการพิสูจน์  
ความผิดของจำเลยว่าจำเลยกระทำความครบถ้วนทั้งองค์ประกอบทางการกระทำและองค์ประกอบทาง  
จิตใจ เช่น มีการกระทำโดยรู้สำนึกถึงผลหรือความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตนหรือที่ทาง  
กฎหมายเรียกว่า "การกระทำโดยจงใจ" หรือไม่ หรือไม่พฤติการณ์ที่มีลักษณะเข้าข่ายเป็นประมาท



เล่นเล่ห์หรือไม่ ซึ่งการกระทำในลักษณะนี้กระทำได้ยากลำบากเพราะการที่บุคคลใดปล่อยมลพิษสู่สภาวะแวดล้อม โดยสามัญสำนึกของบุคคลส่วนใหญ่มักจะคิดว่าผู้กระทำไม่ได้ตั้งใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายแก่บุคคลอื่น ดังเช่นกรณีคดีพิษจากสารปรอท หรือที่รู้จักในนามโรคมินามาตะ ในประเทศญี่ปุ่นระหว่างปี 2496 - 2503 จำเลยคือเจ้าของโรงงานกระทำโดยไม่รู้สำนึกถึงผลหรือความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตนและยอมไม่ประสงค์ที่จะให้เกิดมลพิษรุนแรงเช่นนั้น เพราะผลที่เกิดขึ้นย่อมกระทบกระเทือนถึงสถานะของโรงงานผลของการกระทำที่ปรากฏขึ้นจึงเป็นผลมาจากการกระทำโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์มากกว่า ส่วนปัญหาว่าการกระทำของจำเลยเป็นการกระทำโดยประมาทเล่นเล่ห์หรือไม่ ก็เป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่าเทคโนโลยีชนิดใดที่จะนำมาใช้ได้อย่างเหมาะสมต่อการแก้ไขปัญหามลพิษมากที่สุด

ในกรณีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและความเสียหายซึ่งเป็นผลแห่งการกระทำ โจทก์กล่าวอ้างมีการะ ในการพิสูจน์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลให้ ได้รับความอย่างเด่นชัดว่าข้อเท็จจริงที่ได้กล่าวไว้แล้วนั้นเป็นความจริงและผลเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเป็นผลที่เกิดขึ้นโดยตรงอันเนื่องมาจากการกระทำของจำเลยและเป็นเหตุการณ์ที่ใกล้ชิดกับเหตุแห่งความเสียหายคือ ไม่ห่างไกลไปจากความคิดของคนธรรมดาที่สามารถคาดหมายได้ ซึ่งเป็นการระทึยยากแก่การพิสูจน์อย่างยิ่ง ผลที่ผู้กระทำต้องรับผิดชอบจำกัันอยู่ในวงแคบที่ผู้กระทำควร ได้คาดเห็นได้เท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริงแล้วอาจมีความเสียหายที่เป็นผล โดยตรงจากการกระทำของจำเลยแต่จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบ เช่นกรณี รถยนต์ของจำเลยปล่อยสารพิษ ในอากาศในปริมาณที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายในทันทีแต่จะ เข้า ไปสะสมอยู่ในบรรยากาศร่วมกับสารพิษที่ระบายนอกจากรถยนต์คันอื่นและก่อให้เกิดผล ในภายหลังการกระทำของจำเลยจึงเป็นการยากที่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นผลจากการกระทำของจำเลยโดยตรงหรือใกล้ชิดกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ผู้เสียหายจึงต้องรับเคราะห์ โดยไม่ได้รับการเยียวยาแต่ประการใด

ดังนั้น เมื่อการได้รับชด ใช้ความเสียหายของผู้เสียหาย ไม่อาจได้รับการดำเนินการในทางแพ่งได้ จึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องยื่นมือ เข้ามาช่วยเหลือให้ประชาชนได้รับการชด ใช้ ชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยรัฐจะต้องเป็นตัวกลางประสานระหว่าง เอกชนต่อ เอกชนในการชด ใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากสิ่งแวดลอม เป็นพิษ

7. ทัศนคติของประชาชน ในการบังคับใช้กฎหมายจะ ได้ผลหรือไม่นั้น ทัศนคติของประชาชนถือเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากกฎหมายจะบรรลุวัตถุประสงค์ได้ต้อง ได้รับความร่วมมือจากประชาชนซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดมลพิษ โดยตรง และยังเป็นผู้ใกล้ชิดเหตุการณ์อีกด้วย หากประชาชนไม่ให้ความร่วมมือหรือมีจิตสำนึก ในการแก้ไขปัญหามลพิษแล้วปัญหามลพิษก็ยังคงมีอยู่ตลอด ไป อาทิเช่น ประชาชนที่ขาดจิตสำนึก ในเรื่องสิ่งแวดล้อมที่ จะไม่สนใจปรับปรุงรถยนต์ให้อยู่ ในสภาพที่ดีไม่ก่อให้เกิดมลพิษ ในปัจจุบันประชาชนยังไม่สนใจที่จะบำรุงรักษารถยนต์ให้อยู่ ในสภาพที่ดี เนื่องจากยังไม่มองเห็น



ถึงความสำเร็จในเรื่องนี้ นอกจากนั้นยังเห็นว่าการตั้งด่านตรวจบัตรที่ปล่อยสารพิษเป็นการสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน สูญเสียเวลาโดยเปล่าประโยชน์ ก่อให้เกิดการต่อต้าน ในกรณีที่ประชาชนพบเห็นการกระทำผิดและแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบ แต่เจ้าหน้าที่ไม่มีการดำเนินการแต่ประการใด ก่อให้เกิดความท้อถอยในการที่จะช่วยส่วนราชการแก้ไขปัญหาดังกล่าว



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย