

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร¹

กรณ์แก้ว จิตตรีheim²

มลพิษทางอากาศนับว่าเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญของประเทศไทย ซึ่งสังเกตได้จากระดับมลพิษในฝุ่นละอองขนาดเล็กมากขนาด 2.5 ไมครอน (PM 2.5) เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ซึ่งถือว่ามีความเข้มข้นเกินค่ามาตรฐานตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO guideline) และยิ่งเกินค่ามาตรฐานของประเทศไทยที่อนุญาตให้ระดับมลพิษสูงกว่าค่ามาตรฐานขององค์การอนามัยโลกถึง 2 เท่า แม้ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อมอยู่หลายฉบับ นอกจากรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 ซึ่งให้สิทธิแก่บุคคลที่จะร่วมกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์ บำรุงรักษา ตลอดจนใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมแล้ว ยังมีในกฎหมายระดับพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น แต่ปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครยังคงเป็นปัญหาอยู่

จากข้อเท็จจริงและปัญหาดังกล่าว มีประเด็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานครดังนี้

ปัญหาที่ 1 ปัญหามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมตรวจสอบรถยนต์ที่ปล่อยควันพิษในเขตกรุงเทพมหานคร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติการห้ามนำรถมาใช้โดยห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 6 และห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คาร์บอน ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด มาใช้ในทางเดินรถ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 10 ทวิ ให้อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ คือเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร

² ผู้เขียน นักศึกษาปริญญาโท คณะนิติศาสตร์ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ภาคพิเศษ) มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติบางนา.

ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง และ เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง การตรวจรับรองรถแล้ว ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 144 แม้บทบัญญัติในส่วนนี้ถือว่าเป็นบทบัญญัติที่ดีในการป้องกันและควบคุมการปล่อยควันของรถได้ แต่อย่างไรก็ดีจะเห็นว่า โทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังน้อยเกินไปโดย บทกำหนดโทษพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีกรณีที่ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 148 คือได้รับโทษเพราะฝ่าฝืนข้อห้ามนำรถมาใช้โดยห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในการเดินทางเดินรถ ส่วนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 10 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท มาตรา 152 คือได้รับโทษเพราะฝ่าฝืนข้อห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กำหนด มาใช้ในการเดินทางเดินรถอัตราโทษปรับต่ำเพียง 500 บาทและ 1,000 บาทเท่านั้น เมื่อเทียบกับมลพิษที่ประชาชนทั่วกรุงเทพมหานครได้รับ สัดส่วนความรับผิดชอบมีจำนวนมากเมื่อเทียบกับความเสียหายที่ประชาชนได้รับที่มีจำนวนกว่ามากเพราะจำนวนในกรุงเทพเป็นจำนวนมากกล่าวคือมีการสำรวจ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2561 ระบุว่ากรุงเทพมหานครนั้น มีรถยนต์ 4,200,000 คัน และมีรถจักรยานยนต์ จำนวน 3,500,000 คัน เมื่อกรุงเทพมหานครมีรถจำนวนมาก จึงเกิดปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์ ที่เล่นไปด้วยพลังงานการเผาไหม้ของน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซลในเครื่องยนต์ จะปล่อยสารพิษ ไอควัน ก๊าซต่าง ๆ หลายชนิดออกมาทางท่อไอเสีย สู่อากาศในอัตราสูงเป็นอันดับหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถยนต์ เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดอากาศเสีย อันสำคัญ และควบคุมแก้ไขได้ยากยิ่ง ผลกระทบของการที่ประชาชนได้รับจากไอเสีย เขม่า ขางเหนียว ควันดำ อันประกอบด้วยสารพิษต่างๆ เข้าสู่ร่างกาย

ผู้เขียนเสนอให้แก้ไขปัญหานี้ ดังนี้

ข้อ 1 แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

เพิ่มค่าปรับรถส่วนบุคคลและรถสาธารณะและเพิ่มค่าปรับเชิงลงโทษไปด้วย

จากการที่ปัญหาด้านอากาศเสียในกรุงเทพมหานคร เกิดมาจากปัญหา รถเก่าปล่อยควันดำจากรถยนต์ทั่วไปและรถจักรยานยนต์ขาดการปรับปรุงสภาพรถ ที่มีค่าปรับเพียง 500 บาทหรือ 1,000 บาท ถือว่ามีอัตราต่ำมาก เจ้าของรถย่อมจะต้องยอมจ่ายค่าปรับเพราะคุ้มกว่าต้องไปเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นการขาดความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวม เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน เมื่อเทียบกับมลพิษที่ประชาชนทั่วกรุงเทพมหานครได้รับ สัดส่วนความรับผิดชอบมีจำนวนมากเมื่อเทียบกับความเสียหายที่ประชาชนได้รับที่มี

จำนวนกว่ามาก ผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มค่าปรับให้สูงขึ้นหากรถปล่อยควันเกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด โดยอาจแก้ไขเพิ่มโดยแบ่งค่าปรับออกเป็นรถส่วนบุคคลที่เป็นรถยนต์และจักรยานส่วนบุคคลและรับจ้าง กับรถเมล์ที่เป็นรถร่วมบริการให้มีการอัตราค่าปรับที่แตกต่างกันเพราะรถร่วมดำเนินการในเชิงธุรกิจมีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่กว่า

ข้อ 2 ปรับปรุงหลักเกณฑ์การได้รับสัมปทานรถร่วมบริการใหม่

กล่าวคือ นอกจากรถยนต์หรือจักรยานยนต์แล้ว ยังมีปัญหาธุรกิจแบบผูกขาดที่ได้ สัมปทาน รถร่วมบริการคือรถประจำทางซึ่งมีจำนวนมากทั่วกรุงเทพมหานคร และมีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่กว่ารถโดยทั่วไป ขาดการปรับปรุงสภาพรถ รถมีสภาพเครื่องยนต์เก่าปล่อยควันดำ การที่นำรถที่สภาพสภาพดังกล่าวออกมาใช้แล้วปล่อยควันเกินค่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดเสียค่าปรับอัตราค่ามาก เจ้าของรถย่อมจะต้องยอมจ่ายค่าปรับเพราะคุ้มกว่าต้องไปเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลเครื่องยนต์ ดังนั้น การที่รัฐจะสัมปทานนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรจะกำหนดหลักเกณฑ์การได้รับสัมปทานในข้อดังต่อไปนี้เพิ่มเข้าไปด้วย ดังนี้

1. กำหนดให้มีการแข่งขันสัมปทานแบบไม่ผูกขาด โปร่งใส เพื่อแข่งขันกันเป็นธรรม
2. กำหนดให้ผู้เสนอราคาประมูล ต้องเสนอแนวคิดในการลดปัญหาค่าวันพิษจากรถร่วมบริการในการเสนอประมูลขอรับบริการในสัมปทานรถร่วมด้วย เพื่อจะได้ผู้ได้รับสัมปทานที่มีความคิดริเริ่มในการป้องกันมลพิษทางอากาศมีจิตใจที่ต้องการจะปกป้องสุขภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อ 3 สนับสนุนให้ใช้พลังงานทดแทน

ควรเตรียมความพร้อมในการใช้รถที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (Electric vehicle: EV) โดยลงทุนโครงสร้างพื้นฐานรองรับ เช่น ระบบชาร์จไฟฟ้า เป็นต้น และปรับลดอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ EV ให้สามารถแข่งขันได้กับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันขับเคลื่อน โดยสนับสนุนให้มีการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าส่วนบุคคลที่ก่อมลพิษโดยอาจจะออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนให้ต่างประเทศเข้ามาผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย โดยให้เก็บภาษีในอัตราต่ำสำหรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยทำให้รถยนต์ไฟฟ้ามีราคาถูกลงประชาชนสามารถซื้อมาใช้ได้ นอกจากนี้ยังสามารถจูงใจโดยลดอัตราภาษีในการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าให้ประชาชนด้วยเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนหันมาซื้อรถยนต์ไฟฟ้ากันมากขึ้น จากนั้นก็ส่งเสริมสถานีบริการชาร์จไฟสำหรับรถไฟฟ้าเพื่อให้ประชาชนมีความสะดวกในการชาร์จไฟสำหรับรถไฟฟ้าได้ง่าย

ข้อ 4 ลดมลพิษจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงในรถยนต์

ควรเคร่งครัดการตรวจควันดำและการดัดแปลงเครื่องยนต์ในรถทุกชนิด การต่อทะเบียนรถยนต์ใหม่ทุกครั้งต้องเข้มงวดให้มากเรื่องการตรวจสภาพรถซึ่งต้องทำให้ต่อเนื่องและปรับจริงหากพบการละเมิด

ข้อ 5 เสนอให้มีการแก้ไข ระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554 ข้อ 13 ให้มีการกำหนดหากรถยนต์ที่มาขอต่อ

ใบอนุญาตมีประวัติเคยถูกตรวจจับวันค่า จะได้รับการต่อใบอนุญาตต่อเมื่อได้ดำเนินการแก้ไขเรื่องวันค่าให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน และต้องเสียค่าปรับเชิงลงโทษเป็นจำนวน 5 เท่า ของค่าธรรมเนียมการต่อทะเบียนรถยนต์ ซึ่งจะถือว่าเป็นมาตรการในการควบคุมการปล่อยวันค่าอย่างเพียงพอทำให้เจ้าของรถเกิดความเกรงกลัว และมีสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมมิให้เกิดขึ้นต่อชุมชนต่อไป โดยให้กรมควบคุมมลพิษร่วมกับตำรวจทำการตรวจวัดวันค่า และส่งผลตรวจทางออนไลน์ไปที่สำนักงานขนส่งแต่ละจังหวัด เพื่อเป็นฐานข้อมูลประกอบการขอต่อใบอนุญาตรถโดยแก้ไขเพิ่มเติมข้อ 13 โดยเพิ่มเป็นวรรคสอง ดังต่อไปนี้

“ข้อ 13 กำหนดว่า การต่ออายุทะเบียนและชำระภาษีรถให้ยื่นต่อนายทะเบียน ณ สำนักงานขนส่งที่รถนั้นจดทะเบียน เว้นแต่รถที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งส่วนบุคคล ให้ยื่นต่อนายทะเบียน ณ สำนักงานขนส่งที่รถนั้นจดทะเบียนหรือสำนักงานขนส่งอื่นก็ได้”

ถ้าผู้ขอต่อใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งเคยถูกตรวจจับวันค่าในปีที่ผ่านมา จะได้รับการต่อใบอนุญาตต่อเมื่อได้ดำเนินการแก้ไขเรื่องวันค่าให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานและต้องเสียค่าธรรมเนียม เป็นจำนวน 5 เท่า ของค่าธรรมเนียมการต่อทะเบียนรถยนต์”

และเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554 ในเรื่องของหลักฐานการขอต่อทะเบียนรถว่า จะต้องมิใบตรวจสภาพรถที่ระบุสถานที่ตรวจสภาพรถให้ชัดเจนว่ารถที่นำมาขอต่อทะเบียนได้รับการตรวจสภาพจากสถานตรวจสภาพรถของเอกชนรายใด โดยอาจแก้ไขเพิ่มเติมได้ดังนี้

“ข้อ 14 เมื่อได้รับเรื่องขอต่ออายุทะเบียนและชำระภาษีรถตามข้อ 13 แล้ว ให้ดำเนินการ ดังนี้

(1) ตรวจสอบหลักฐานประกอบการขอชำระภาษีรถ เช่น หลักฐานแสดงว่าผ่านการตรวจที่ต้องระบุสถานที่ตรวจสภาพรถ สภาพรถ หลักฐานการจัดให้มีประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เอกสาร หรือหนังสือรับรองอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

(2) จัดเก็บภาษีรถประจำปี สำหรับการรับชำระภาษีรถประจำปีแทนนายทะเบียนสำนักงานขนส่งอื่น ให้บันทึก ในระบบงานว่ารับชำระภาษีแทนนายทะเบียนสำนักงานขนส่งใด และจัดพิมพ์รายงานการรับชำระภาษี รถคันดังกล่าว เพื่อจัดเก็บไว้เป็นหลักฐานในการตรวจสอบ

นอกจากนี้ผู้เขียนยังเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงการขอรับใบอนุญาตการออกใบอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ พ.ศ. 2555 เนื่องจากเห็นว่า ยังไม่มีมาตรการควบคุมให้สถานที่ตรวจสภาพรถยนต์ทำการตรวจวัดวันค่าอย่างจริงจัง เพียงแต่กำหนดไว้ใน ข้อ 13 แต่เพียงว่า ผู้รับใบอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้หรือตามอธิบดีประกาศกำหนดให้นายทะเบียนกลาง มีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตนายทะเบียนกลางพิจารณาแล้วเห็นว่ามิใช่กรณีก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงและผู้รับใบอนุญาตสามารถแก้ไขให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามที่อธิบดีประกาศกำหนดตามกฎหมายนี้ได้ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจตัดเดือนหรือสั่งระงับการดำเนินการตรวจสอบสภาพรถเป็นการชั่วคราวได้ตามควรแก่กรณี” เท่านั้น แต่ไม่มีมาตรการชัดเจนควบคุมลงไปว่า อย่างไรถึงจะเรียกว่าไม่ผู้รับใบอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้หรือ อย่างไรที่เรียกว่า มิใช่กรณีก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงและผู้รับใบอนุญาตสามารถแก้ไขให้ครบถ้วน

ผู้เขียนเสนอให้แก้กฎกระทรวงการขอรับใบอนุญาตการออกใบอนุญาตและการขอต่ออายุใบอนุญาต จัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถพ.ศ 2555 เป็นข้อ 13/1 โดยอาจแก้ไขเพิ่มเติมได้ ดังนี้

ข้อ 13/ 1 รถที่ผู้รับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้มีประวัติการถูกตรวจจับวันดำในปีที่ผ่านมาจำนวนตั้งแต่ 20 คัน ขึ้นไป ถือว่าผู้รับใบอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้หรือตามที่อธิบดีประกาศกำหนดให้นายทะเบียนกลาง มีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตตามข้อ 13 วรรคหนึ่ง

รถที่ผู้รับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้มีประวัติการถูกตรวจจับวันดำในปีที่ผ่านมา จำนวนตั้งแต่ 10 คัน ขึ้นไปแต่ไม่เกิน 20 คัน ถือว่ามีประวัติก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงและผู้รับใบอนุญาตสามารถแก้ไขให้ครบถ้วนตามข้อ 13 วรรคสอง

ปัญหาที่ 2 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ในเขตกรุงเทพมหานคร

จำนวนโรงงานและจำนวนคนงานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในจังหวัดใกล้เคียงมีจำนวนโรงงาน 45,733 โรงงาน และมีจำนวนคนงาน 2,283,364 คนแม้กิจการโรงงานดังกล่าวจะผลดีต่อการสร้างงาน ประชาชนมีงานทำเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 2,283,364 คน อันเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ ก็ตาม แต่จำนวนโรงงานเฉพาะสิ้นสุดปี 2557 มีจำนวนโรงงาน 45,733 โรง

งาน หากโรงงานเหล่านี้ปล่อยควันพิษออกจากโรงงานด้วยกันทั้งหมดย่อมกระทบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงได้ สารมลพิษทางอากาศ ที่ประชาชนได้รับเข้าไปจากการสูดดมควันเสียจากโรงงานนั้น ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ก็เกิดการเจ็บป่วยหรือการตายที่เป็นแบบเฉียบพลัน (acute sickness or death) มีสาเหตุมาจากการที่ได้สัมผัสโดยการหายใจเอามลพิษทางอากาศที่ความเข้มข้นสูงเข้าสู่ปอด และในบรรดาผู้ที่เจ็บป่วยและตายนั้นมักจะเป็นพวกผู้สูงอายุ เด็ก และผู้ที่ป่วยด้วยโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจหรือโรคเกี่ยวกับหัวใจอยู่แล้วมากกว่าคนกลุ่มอื่น ๆ

จากข้อเท็จจริงที่มีผลกระทบต่อประชาชนดังกล่าว สาเหตุเนื่องจากปัญหาที่พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 ในส่วนว่าด้วยสภาพบังคับของกฎหมายในกรณีผู้ประกอบการโรงงาน ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออก ตามมาตรา 8 (5) หรือ (7) แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มีมาตรการควบคุมโรงงานเกี่ยวกับการปล่อยควันซึ่งเป็นผลเสียต่อสภาพมลภาวะทางอากาศใช้มาตรการเดียวกันระหว่างโรงงานในกรุงเทพมหานครและโรงงานที่ตั้งอยู่ต่างจังหวัด ซึ่งเห็นว่าเป็นการไม่เหมาะสมเนื่องจากโรงงานในกรุงเทพมหานครมีประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นกว่า ประชาชนได้รับผลกระทบจากมลพิษโดยตรงมากกว่าในต่างจังหวัด ดังนั้น โรงงานในกรุงเทพมหานครจึงต้องมีมาตรการควบคุมที่เข้มข้นและมากกว่าโรงงานที่อยู่อ่ต่างจังหวัดและไม่ควรให้ตั้งโรงงานขึ้นมาใหม่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดผังเมืองห้ามตั้งโรงงานขึ้นมาใหม่ในเขตกรุงเทพมหานคร แต่ให้ไปตั้งโรงงานนอกเขตกรุงเทพมหานครแทน

ปัญหาอีกประการคือ พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 ในส่วนว่าด้วยสภาพบังคับของกฎหมายในกรณีผู้ประกอบการโรงงาน ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออก ตามมาตรา 8 (5) หรือ (7) แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มาตรา 45 และมาตรา 46 บัญญัติเรือไทยเอาไว้โดย มาตรา 45 บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 (1) (2) (๓) (4) (5) หรือ (8) หรือประกาศของรัฐมนตรีที่ออกตามกฎกระทรวงดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา 46 บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 (6) หรือ (7) หรือประกาศของรัฐมนตรีที่ออกตามกฎกระทรวงดังกล่าวต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

จะเห็นได้ว่า การกำหนดโทษไว้ว่าปรับไม่เกินสองแสนบาทหรือปรับไม่ เกินสองหมื่นบาท แล้วแต่กรณี อาจไม่เพียงพอ ต่อการที่จะทำให้ผู้ประกอบการ โรงงานซึ่งส่วนมากเป็นนิติบุคคลเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้า ฝ่าฝืนกฎหมาย เพราะนิติบุคคลมักจะมีทุนทรัพย์มาก การถูกปรับเพียงสองหมื่นบาทหรือสองแสนบาท มีผลกระทบสถานะทางการเงินของผู้ ประกอบกิจการโรงงานซึ่งเป็นนิติบุคคลเพียงเล็กน้อย จึงควรพิจารณาเพิ่มอัตราโทษปรับในกรณีดังกล่าวเพื่อให้เหมาะสมกับค่าของเงินในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ยังปัญหาเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการ คุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะเห็นได้ว่า แผนปฏิบัติการเพื่อลดและขจัดมลพิษในเขตควบคุมมลพิษของเจ้าพนักงาน ท้องถิ่นและแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการ คุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดไม่ใช่ กฎหมาย แต่เป็นแผนสำหรับการปฏิบัติงานของ เจ้าพนักงานท้องถิ่นและผู้ว่าราชการจังหวัดแห่ง ท้องที่ที่ถูกประกาศกำหนดให้เป็นเขตควบคุม มลพิษเท่านั้น ดังนั้น ในกรณีที่แผนปฏิบัติการดังกล่าวมีข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการโรงงาน ในท้องที่นั้นปฏิบัติการใด ๆ ถ้าผู้ประกอบการ โรงงาน ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดใน แผนปฏิบัติการดังกล่าว ก็ไม่มีความผิดหรือ จะต้องถูกลงโทษแต่อย่างใด แต่เป็นเรื่องที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นและผู้ว่าราชการจังหวัดแห่ง ท้องที่นั้นต้องใช้มาตรการทางปกครองและ

ศิลปะทางปกครองขอความร่วมมือจากเอกชนซึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการโรงงานในท้องถิ่น ผู้เขียนเห็นว่า เพื่อให้ การลดและขจัดมลพิษในเขตควบคุมมลพิษมี ประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลดียิ่งขึ้น ควรแก้ไข เพิ่มเติมกฎหมายให้มีผลให้ข้อกำหนดในแผนปฏิบัติการดังกล่าวมีสภาพบังคับตามกฎหมายด้วย มิใช่ให้เป็นเพียงแผนปฏิบัติการของผู้บริหารในระดับจังหวัดหรือระดับท้องถิ่น เท่านั้น

ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหามลพิษจากโรงงานปัญหามลพิษทางอากาศ ใน กรุงเทพมหานครอันเกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมดังต่อไปนี้

ข้อ 1 แก้ไขเพิ่มพระราชบัญญัติ โรงงาน พ.ศ. 2535 โดยเพิ่มเติมโทษ ควรแก้ไขเพิ่มเติม บทบัญญัติในมาตรา 45 ดังนี้

มาตรา 45 เดิมบัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 (1) (2) (3) (4) (5) หรือ (8) หรือประกาศของรัฐมนตรีที่ออก ตามกฎกระทรวงดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท” แก้ไขเป็น “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 (1) (2) (3) (4) (5) หรือ (8) หรือประกาศของรัฐมนตรีที่ออก ตามกฎกระทรวงดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่แสนบาท และในการดำเนินคดี ให้พนักงานอัยการมีคำขอให้ศาลสั่งให้ใช้วิธีการเพื่อความปลอดภัยแก่จำเลยด้วย ตามสมควรแก่กรณี”

ข้อ 2 เพื่อให้การใช้บังคับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่ว่าด้วยการลดและขจัดมลพิษในเขตควบคุมมลพิษมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลดียิ่งขึ้น ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ ในวรรคสามของมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้มีสถานะเป็นกฎหมายด้วย

ข้อ 3 แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายผังเมืองและพระราชบัญญัติ โรงงาน พ.ศ. 2535 โดย ห้ามตั้งโรงงานใหม่ ในเขต กรุงเทพมหานครอีกต่อไป โดยให้จัดโซนไปตั้งบริเวณจังหวัดรอบนอกกรุงเทพมหานคร ส่วน โรงงานเดิมที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครอยู่แล้วก็ให้คงอยู่ต่อไป แต่ควรมีมาตรการในการควบคุมให้มากขึ้น และมีประสิทธิภาพในการป้องกันอากาศเป็นพิษสูง เพราะมีประชาชนอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวนมาก

ปัญหาที่ 3 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมตรวจสอบ การเผาขยะและเผาปณสถานที่ ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพที่เกิดจากการเผาขยะ ขยะหรือขยะมูลฝอย ขยะหรือของเสีย แบ่งเป็น มูลฝอยธรรมดาทั่วไป ได้แก่ มูลฝอยสด เศษอาหาร กระดาษ โฟม พลาสติก ขวด แก้ว โลหะ ฯลฯ และของเสียอันตราย ได้แก่ มูลฝอยติดเชื้อจากโรงพยาบาล กากสารเคมี สารเคมีกำจัดแมลง กากน้ำมัน หลอดฟลูออเรสเซนต์ แบตเตอรี่ใช้แล้ว แหล่งกำเนิดของเสียที่สำคัญ ได้แก่ ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม และพื้นที่เกษตรกรรมทุกวันนี้คนไทยกว่า 60 ล้านคน สามารถสร้างขยะได้มากถึง 14 ล้านตันต่อปี แต่

ความสามารถในการจัดเก็บขยะกลับมีไม่ถึง 70 % ของขยะที่เกิดขึ้น จึงทำให้เกิดปริมาณมูลฝอยตกค้าง ตามสถานที่ต่าง ๆ หรือมีการนำไปกำจัดโดยวิธีกองบนพื้นซึ่งไม่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม คือ อากาศเสีย เกิดจากการเผามูลฝอยกลางแจ้งทำให้เกิดควันและสารมลพิษทางอากาศ ระยะเวลาที่ขยะแต่ละชนิดย่อยสลายตามธรรมชาติ นั้นมีระยะเวลาแตกต่างกัน เช่น เศษกระดาษระยะเวลาย่อยสลายตามธรรมชาติ 2-5 เดือน เปลือกส้ม ระยะเวลาย่อยสลายตามธรรมชาติ 6 เดือน ถ้วยกระดาษเคลือบ ระยะเวลาย่อยสลายตามธรรมชาติ 5 ปี ก้นกรองบุหรี่ ระยะเวลาย่อยสลายตามธรรมชาติ 12 ปี รองเท้าหนัง ระยะเวลาย่อยสลายตามธรรมชาติ 25-40 ปี กระป๋องอะลูมิเนียม ระยะเวลาย่อยสลายตามธรรมชาติ 80-100 ปี ถุงพลาสติก ระยะเวลาย่อยสลายตามธรรมชาติ 450 ปี ส่วนโฟมไม่ย่อยสลายควรหลีกเลี่ยงการใช้ ที่ผู้เขียนนำข้อมูลดังกล่าวมาเพื่อจะได้ศึกษาระยะเวลาการย่อยตามธรรมชาติกันจึงไม่ควรใช้หรือนำกลับมาใช้ใหม่ แต่ปัจจุบันกลับใช้วิธีเผาทำลายทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ของเสียอันตรายจากชุมชน ซึ่งของเสียอันตรายเหล่านี้ส่วนใหญ่ถูกทิ้งร่วมกับมูลฝอยทั่วไป โดยไม่ผ่านการบำบัดและกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการเช่นการนำไปเผา ก่อให้เกิดการปนเปื้อนและแพร่กระจายของสารอันตรายสู่สิ่งแวดล้อมเข้าสู่ห่วงโซ่อาหารและเกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้

ผลกระทบต่อสุขภาพอันเนื่องมาจากการเผาขยะและพลาสติกในเขตที่อยู่อาศัย มลภาวะอันเกิดจากการเผาไหม้จะลอยอยู่ในชั้นบรรยากาศรอบบ้านหรือชุมชนโดยไม่มีการกรอง และในที่สุดก็ตกลงสู่พื้นดินหรือแหล่งน้ำเกิดการสะสมในสิ่งแวดล้อมโดยทั่วไปในชุมชน อันตรายที่สุดของการแพร่กระจายของสารเคมีจากกระบวนการเผาไหม้คือ การเผาพลาสติกจำพวก พีวีซี ซึ่งในขณะที่มีการเผาไหม้จะก่อให้เกิดสารไดออกซิน ซึ่งเป็นสารประกอบทางเคมีที่อันตรายที่สุดและสามารถทำลายระบบต่างๆในร่างกาย อีกทั้งยังสะสมในไขมันในร่างกายและสามารถส่งต่อจากแม่ถึงลูกในครรภ์ได้ผ่านทางสายรก นอกจากนี้สารไดออกซินยังสามารถสะสมอยู่ในผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและแหล่งน้ำซึ่งสุดท้ายแล้วจะสามารถเข้าสู่ร่างกายของมนุษย์ได้ มลภาวะอันเกิดจากการเผาพลาสติกจะสามารถส่งผลกระทบต่อสุขภาพได้ คนส่วนใหญ่ที่เผาพลาสติกมักไม่เข้าใจถึงอันตรายที่มีต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม จากการวิจัยที่ผ่านมามีพบว่ามีมลพิษอันเกิดจากการเผาขยะในพื้นที่บ้านส่งผลอย่างมหาศาลต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัย โดยก่อให้เกิดความเสี่ยงของโรคหัวใจ ระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหืด หอบ โรคภูมิแพ้ ปวดหัว ทำลายระบบประสาท ไต และปอด นอกจากนี้การเผาสารจำพวกโพลีไทรอิน โพลีเมอร์ เช่นบรรจุภัณฑ์จากโฟม กล่องบรรจุเนื้อสัตว์ ลังไข่ ขวดนม โยเกิร์ต สารสไตรีนที่ได้จะสามารถผ่านเข้าสู่ผิวหนังและปอด ในปริมาณที่สูงสารเหล่านี้สามารถทำลายตาและระบบประสาทอันส่งผลต่อการเกิดการปวดศีรษะ เหนื่อยง่ายและอ่อนเพลีย ซึ่งผลอันเกิดจากการเผาไม่เพียงส่งผลต่อผู้เผาเท่านั้นแต่ยังส่งผลต่อเด็ก คนในครอบครัว และเพื่อนบ้าน ซึ่งวิธีการคัดแยกขยะเป็นวิธีการที่ดีที่สุดโดยพระราชบัญญัติการสาธารณสุข 2535 บัญญัติให้อำนาจกรุงเทพมหานครออกข้อบัญญัติเรื่องการคัดแยกและกำจัดขยะได้ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีข้อบัญญัติที่มีสถานะเป็น กฎ ของ กรุงเทพมหานคร ออกมาใช้

บังคับให้มีการคัดแยกขยะเพื่อลดปริมาณขยะและไม่ได้ออกข้อบัญญัติห้ามเผาขยะและมูลฝอยต่างๆทั้งที่พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 20 ให้อำนาจในการออกข้อบัญญัติเอาไว้ แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพมหานครไม่ได้สนใจด้านคัดแยกขยะเพื่อลดปริมาณขยะและไม่ได้สนใจออกข้อบัญญัติห้ามเผาขยะและมูลฝอยต่างๆอันเป็นสาเหตุของมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครแต่อย่างใด

ส่วนปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพที่เกิดจากการเผาปณสถาน เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติสุสานและฌาปนสถาน พ.ศ. 2528 จะเห็นได้ว่า สามารถจัดตั้งสุสานและฌาปนสถานสาธารณะหรือสุสานและฌาปนสถานเอกชนที่ใดก็ได้ เพียงแต่ต้องได้รับ ใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นเท่านั้นตาม แต่ผู้เขียนเห็นว่า การเผาศพ คำนวณจากการเผาศพที่ลอยขึ้นสู่อากาศ เป็นมลพิษอย่างหนึ่งและเป็นมลพิษชนิดพิเศษที่ไม่มีบุคคลใดพึงประสงค์จะสูดดมควันจากการเผาศพเข้าไป คำนวณจากการเผาศพนอกจากจะส่งผลเสียต่อสุขภาพของบุคคลแล้วยังส่งผลกระทบต่อสภาพจิตของบุคคลที่สูดดมเข้าไปด้วย โดยพิธีกรรมการฌาปนกิจหรือเผาศพนั้น เป็นพิธีกรรมที่อยู่คู่คนไทยมาช้านาน และยังมีอีกหลายประเทศที่มีความเชื่อการส่งวิญญาณผู้ตายสู่สุคติด้วยการเลือกที่จะเผาร่างอันไร้ลมหายใจนั้น นี่เองที่ทำให้หลายต่อหลายวัดในกรุงเทพมหานครและตลอดทั่วประเทศไทย จำต้องมีเมรุเผาศพเพื่อประกอบพิธีกรรมดังกล่าว แต่สิ่งที่มีอีกหลายคนยังไม่รู้จักคือ ในการเผาศพแต่ละครั้งนั้น ก่อให้เกิดสารพิษจากการเผาไหม้ที่มีอันตรายถึงชีวิตเลยทีเดียว จากบทความเรื่อง “ควันเผาศพ” มลพิษและความตายอันน่ากลัว โดยดร.นิคม ไวยรัชพานิช ผู้อำนวยการสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร และดร.จารุพงษ์ บุญหลง ผู้ประสานงานโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติประจำประเทศไทย ได้ให้ความเห็นว่า สารพิษตัวสำคัญที่มีผลร้ายแรงต่อร่างกาย อันเนื่องมาจากการเผาศพว่า ที่น่ากลัวที่สุดก็คือ “ไดออกซิน/ฟิวแรนส์” (Dioxins / Furans) ซึ่งเป็นสารเคมีอันเป็นผลผลิตที่ไม่ได้ตั้งใจหรือที่เรียกว่า Unintentional Product ซึ่งเกิดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ (ในช่วงอุณหภูมิ 200-650 เซลเซียส) “สาเหตุของการเกิดไดออกซิน/ฟิวแรนส์ ที่มาจากการเผาศพก็เพราะประการแรก นอกจากศพที่ส่งเข้าเตาเผาแล้ว ยังมีวัสดุอื่นๆ ที่ถูกส่งเข้าไปยังเตาเผาด้วย เช่น อุปกรณ์ตกแต่งโรงศพที่เป็นวัสดุพลาสติก พวงหรีด กระดาษเงินกระดาษทอง เทพพนม หรือพลาสติกที่ห่อศพติดเชื้อจากโรงพยาบาล อย่างศพผู้ป่วยเอดส์ ก็จะส่งเข้าเตาเผาทั้งพลาสติกแบบนั้นเลย ไดออกซิน/ฟิวแรนส์จะเกิดขึ้นจะเกิดจากการเผาของดังกล่าว โดยการเผาจะเป็นการเผาที่ไม่สมบูรณ์ในช่วงอุณหภูมิ 200-650 เซลเซียส” ไดออกซิน/ฟิวแรนส์ ว่าเพียงแค่ 0.000000001 กรัม ก็มีผลต่อร่างกายมนุษย์แล้ว และหากได้รับพิษของมันสะสมเข้าไปในร่างกายเป็นระยะเวลานานก็อาจจะส่งผลออกมาในรูปของ น้ำหนักลด โรคผิวหนัง เป็นสิ่วแบบคลอแอกเน่ ตับอักเสบ ระบบภูมิคุ้มกันบกพร่อง อันจะมีรูปร่างผิดปกติ การสร้างอสุจิลดลง ตัวอ่อนหรือทารกผิดปกติ ก่อให้เกิดโรคมะเร็ง เป็นต้น

ข้อเสนอแนะเรื่องปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพที่เกิดจากการเผาขยะและฌาปนสถาน นั้นผู้เขียนเสนอให้ดำเนินการดังนี้

ข้อ 1 ควรมีการใช้มาตรการควบคุมมลพิษทางอากาศและมลพิษอื่น ๆ โดยใช้มาตรการห้ามเผาในที่โล่งแจ้ง โดยออกเป็นประกาศของกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงที่หากมีการเผาขยะและเศษวัสดุต่าง ๆ มีโอกาสที่จะส่งผลกระทบต่อกรุงเทพมหานคร

ข้อ 2 ออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครให้มีการคัดแยกขยะ

โดยวิธีการคัดแยกเพื่อนำกลับไปใช้ใหม่ (Reuse/Reclaim) เป็นการกำจัดของเสียอันตรายบางประเภทที่สามารถรีไซเคิลวัสดุมาใช้ในกระบวนการผลิตได้ และในปัจจุบันยังไม่มีข้อบัญญัติที่มีสถานะเป็นกฎ ของ กรุงเทพมหานคร ออกมาใช้บังคับให้มีการคัดแยกขยะเพื่อลดปริมาณขยะและไม่ได้ออกข้อบัญญัติห้ามเผาขยะและมูลฝอยต่างๆด้วย

ข้อ 3 การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพที่เกิดจากการการเผาพในฉาปนสถาน นั้น เสนอให้มีการออกกฎกระทรวงให้มีการใช้การเผาพแบบไร้มลพิษ ไม่ให้ควันจากการเผาพมีผลกระทบต่อประชาชน

ข้อ 4 เสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 มาตรา 18 เป็นวรรคสี่ ดังนี้ “มาตรา 18 บัญญัติว่า “การเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่นอื่นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงร่วมกันก็ได้ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อ ประโยชน์สาธารณะ โดยส่วนรวม รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงโดยคำแนะนำของ คณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการร่วมกันได้

ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตาม วรรคหนึ่งแทน ภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้

ในการดำเนินการกำจัดขยะของบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากราชการส่วนท้องถิ่นหรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ตามวรรคสาม ให้บุคคลดังกล่าวดำเนินการกำจัดขยะโดยไม่ใช้วิธีการในการเผาขยะ”

เอกสารอ้างอิง

ปิยวรรณ แสงสว่าง.มนุษย์กับสิ่งแวดล้อม.กรุงเทพมหานคร : สมาคมสถาบัน อุดมศึกษา

เอกชนแห่งประเทศไทย, 2550.

ปานทิพย์ อัฒนาวิช.การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์

มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2554.

มงคล ราชะนาคร.หมอกควันและมลพิษทางอากาศในจังหวัดเชียงใหม่. (เชียงใหม่ :

ลือคอินดีไซน์เวิร์ค, 2553.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิชาส่งเสริมการเกษตรและสหกรณ์. เอกสารการ

สอนชุดวิชาพื้นฐานความรู้สิ่งแวดล้อม เล่ม 2. นนทบุรี : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมมาธิราช,
2547.

อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์.กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: วิญญชน, 2554.