มาตรการทางกฎหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบก
LEGAL MEASURES ON THE REDUCTION OF GREENHOUSE GAS EMISSION FROM THE LAND TRANSPORTATION

วยุวรรณ ไชยะเดชะ*
Vayuwan Chaiyadecha

บทคัดย่อ

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบกควรมีมาตรการควบคุมทางกฎหมาย แต่ในปัจจุบันมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีมาตรการควบคุมโดยกำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะ ควบคุมปริมาณก๊าซเรือนกระจกในสิ่งแวดล้อม กำหนดรูปแบบการใช้เชื้อเพลิง รวมไปถึงส่งเสริมมาตรฐานการบริการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นมาตรการที่สามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม

คำสำคัญ

ก๊าซเรือนกระจก, มลพิษทางอากาศ, การขนส่งทางบก

ABSTRACT

The greenhouse gas emission from land transportation should be governed by legal measures. However, nowadays, Thailand's legal measures are not sufficient for solving such problem compared to the United States of America. The United States of America has control measures by providing a limit of greenhouse gas emission from vehicles, controlling greenhouse gas volume in environment, determining fuel utilization approaches, and promoting environmentally friendly transportation service standard, which can be appropriately applied for Thailand.

* นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ : vayuwan@hotmail.com

Keywords

Greenhouse Gas, Air pollution, Land transportation

บทนำ

ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศหรือภาวะโลกร้อน นับเป็นวิกฤตการณ์ทางสิ่งแวดล้อมที่สำคัญประการหนึ่งที่นานาประเทศต่างให้ความสนใจ โดยเฉพาะเมื่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเริ่มปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกที่เพิ่มสูงขึ้น การละลายของน้ำแข็งบริเวณขั้วโลก ความแปรปรวนของสภาพอากาศ การเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างรุนแรงซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทุกชนิดบนโลก ปัญหาดังกล่าวมีปัจจัยสำคัญประการหนึ่งมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณก๊าซเรือนกระจกในบรรยากาศ ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการผลิต การบริโภค และการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของมนุษย์[1] โดยการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของมนุษย์ซึ่งถือเป็นแหล่งกำเนิดก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญแหล่งหนึ่ง ได้แก่ ภาคการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งในรูปแบบของการขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ หรือ การขนส่งทางบกทั้งในรูปแบบของการขนส่งทางถนนและทางราง[2] โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางบกในรูปแบบของการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นการขนส่งที่มีอัตราใช้พลังงานเชื้อเพลิงและปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สูงมาก นอกจากนี้ ภาคการขนส่งยังเป็นแหล่งกำเนิดก๊าซเรือนกระจกหนึ่งที่ภาครัฐให้ความสำคัญเนื่องจากการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งนี้จะช่วยให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกตามแผนสนับสนุนในระดับประเทศอย่างมุ่งมั่น (Nationally Determined Contributions: NDCs) ซึ่งเป็นแผนที่แสดงถึงเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกลงภายใต้ความตกลงปารีสที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคี[3] โดยในปัจจุบันมีการกำหนดแนวนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เพื่อควบคุมจัดการกับปัญหาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบกปรากฏอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ไม่มีมาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งกำเนิดดังกล่าวนี้โดยตรง ซึ่งภาครัฐควรให้ความสำคัญ และมีมาตรการทั้งมาตรการเชิงบังคับควบคู่กันไปกับมาตรการส่งเสริมเพื่อให้สามารถควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งกำเนิดนี้ได้อย่างรอบด้าน

---

[1] กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อนุสัญญาระหว่างประเทศ 3 ฉบับ, (กรุงเทพมหานคร : สหมิตรพริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2551), น.5.

[2] ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558), น.1.

[3] ผู้จัดการ Online, “นายกรัฐมนตรีเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปารีส ให้สัตยาบันลดโลกร้อน,” สืบค้นเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2560, จาก http://www.manager.co.th/qol/ViewNews.aspx?NewsID=9590000095380.

บทความจึงเป็นการนำเสนอถึงมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบก โดยมุ่งเน้นที่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะประเภทรถบรรทุกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยศึกษาทั้งปัญหาและปัจจัยที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกโดยเฉพาะอย่างยิ่งก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกที่มีปริมาณการปล่อยจากแหล่งกำเนิดดังกล่าวสูงที่สุด ประกอบกับแนวนโยบายและมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางปรับปรุงมาตรการที่มีอยู่เดิมโดยการเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากเป็นประเทศที่มีมาตรการด้านการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบกโดยตรง และเป็นมาตรการที่ได้รับการยอมรับจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง จึงส่งผลให้การดำเนินมาตรการสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้จริง โดยเริ่มจากการกำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงประเภท ลักษณะ และขนาดของยานพาหนะเป็นเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะทั้งที่ผลิต จำหน่าย และนำมาใช้งานเพื่อการขนส่งทางบกภายในประเทศ[4] และกำหนดปริมาณและรูปแบบการใช้เชื้อเพลิงของยานพาหนะจากการขนส่งทางบก เพื่อให้มีการนำพลังงานทดแทนซึ่งมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำกว่าเชื้อเพลิงประเภทฟอสซิลมาใช้เพิ่มมากขึ้น โดยการกำหนดให้มีการผสมเชื้อเพลิงทดแทนชนิดต่าง ๆ ลงไปในเชื้อเพลิงประเภทฟอสซิลที่จะนำมาจำหน่ายและใช้กับการขนส่งทางบกเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการนำมาตรการส่งเสริมมาใช้ควบคู่กันไปผ่านทางการดำเนินโครงการ SmartWay Transport Partnership โดยให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบขนส่งในการพัฒนาศักยภาพการประกอบกิจการซึ่งนอกจากจะช่วยส่งเสริมระบบการขนส่งให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพแล้วยังส่งผลให้ปริมาณการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมถึงมลพิษทางอากาศต่าง ๆ ลดลงได้อีกด้วย

เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการขนส่งทางบกของประเทศไทย พบว่า ยังขาดบทบัญญัติที่กล่าวถึงการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ทั้งการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม การควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งกำเนิด การควบคุมจากปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดก๊าซเรือนกระจกอย่างการใช้เชื้อเพลิง หรือกระทั่งการส่งเสริม

[4] U.S. Environmental Protection Agency, “Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses,” Retrieved on February 1, 2016, from https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks.

เพื่อให้การลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบกเป็นไปอย่างสมัครใจ ดังนั้น จึงควรมีการแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย โดยนำมาตรการทางกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกามาพิจารณาเป็นแนวทางเพื่อให้การควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบกเป็นไปอย่างครอบคลุม ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 4 มาตรการหลัก ๆ ดังต่อไปนี้

1. ควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะ

ซึ่งจะช่วยควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ตั้งแต่แหล่งกำเนิด โดยควบคุมจากตัวยานพาหนะที่จะนำมาใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งสามารถดำเนินการได้ 2 ส่วน คือ ควบคุมมาตรฐานของยานพาหนะที่ผลิตและนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ ผ่านทางการควบคุมมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมประเภทรถยนต์ ซึ่งในปัจจุบันกำหนดมาตรฐานโดยพิจารณาจากคุณลักษณะ เครื่องหมายและฉลาก การชักตัวอย่างและเกณฑ์การทดสอบรถยนต์ประเภทต่าง ๆ โดยครอบคลุมเฉพาะด้านความปลอดภัย เกี่ยวกับปริมาณสารมลพิษที่จะถูกปล่อยจากเครื่องยนต์ ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอนก๊าซมีเทน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ให้มีปริมาณไม่เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้[5] เท่านั้น ซึ่งหากมีการกำหนดเพิ่มเติมให้ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเครื่องยนต์เป็นมาตรฐานอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างหนึ่ง โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511[6] ก็จะทำให้สามารถควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะที่ครอบคลุมถึงยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางบกทั้งที่ได้ผลิต และนำเข้ามาจำหน่ายภายในประเทศ ได้ประกอบกับควบคุมมาตรฐานของยานพาหนะที่จะนำมาใช้ในการขนส่งทางบกผ่านทางการควบคุมยานพาหนะที่จะนำมาจดทะเบียนเพื่อใช้ในกิจการขนส่ง โดยในปัจจุบันมีการกำหนดให้ยานพาหนะที่จะอนุญาตให้นำมาใช้ในการขนส่งทางบกได้ต้องมีสภาพ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบที่ครบถ้วนได้มาตรฐาน และไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ[7] ซึ่งควรมีการกำหนดเพิ่มเติมให้ยานพาหนะที่จะนำมาใช้ในการขนส่งทางบกได้ ต้องมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐาน โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็จะช่วยให้การควบคุมปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะ ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดก๊าซเรือนกระจกการขนส่งทางบกเป็นไปได้อย่างครอบคลุมยิ่งขึ้นในลักษณะเดียวกับการควบคุมมาตรฐานยานพาหนะของประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำหนดให้ปริมาณการปล่อยมลพิษและก๊าซเรือนกระจก

---

[5] สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, “ผลิตภัณฑ์ที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน”, สืบค้นเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2558, จากhttp://app.tisi.go.th/standard/comp_tha.html.

[6] พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 มาตรา 8

[7] พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71 วรรคหนึ่ง

จากเครื่องยนต์เป็นมาตรฐานยานพาหนะที่ผลิต จำหน่ายและนำมาใช้เพื่อการขนส่งทางบกภายในประเทศ

2. ควบคุมปริมาณการปนเปื้อนของก๊าซเรือนกระจกในสิ่งแวดล้อม

โดยการปรับปรุงเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมซึ่งในปัจจุบันเป็นการกำหนดควบคุมปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซซึ่งเป็นมลพิษทางอากาศชนิดต่าง ๆ ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ก๊าซโอโซน ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และค่าเฉลี่ยของสารชนิดต่าง ๆ ได้แก่ ตะกั่ว และฝุ่นละอองในบรรยากาศ โดยคิดคำนวณในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งจะต้องมีปริมาณไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด[8] ประกอบกับกำหนดควบคุมการปล่อยมลพิษทางอากาศข้างต้น จากแหล่งกำเนิดเช่นยานพาหนะ[9] เพื่อลดปริมาณและความเข้มข้นของมลพิษที่ระบายจากแหล่งกำเนิดมลพิษออกสู่สิ่งแวดล้อม ให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวให้มีมาตรการควบคุมปริมาณการปนเปื้อนหรือสะสมของก๊าซเรือนกระจกในบรรยากาศแยกออกมาโดยเพิ่มเติมหมวดหมู่ใหม่ที่บทบัญญัติถึงการควบคุมก๊าซเรือนกระจกโดยเฉพาะ ในลักษณะเดียวกันกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยกำหนดระดับความเข้มข้นของปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่สะสมในบรรยากาศ และเพื่อให้สามารถรักษาระดับความเข้มข้นได้ก็จะต้องเพิ่มเติมบทบัญญัติมาควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งกำเนิดต่าง ๆ ซึ่งยานพาหนะก็เป็นแหล่งกำเนิดก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญแหล่งหนึ่งที่ต้องถูกควบคุมภายใต้มาตรการนี้ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เนื่องจากเป็นกฎหมายหลักที่วางกรอบทั่วไปในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยจึงสามารถนำมาใช้ควบคุมและจัดการกับปัญหาก๊าซเรือนกระจกเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้ เช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีการควบคุมมาตรฐานและปริมาณการปนเปื้อนของก๊าซเรือนกระจกไว้ต่างหากอย่างชัดเจนในมาตรการด้านการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากมีการกำหนดมาตรการดังกล่าวเพิ่มเติมโดยปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ยังส่งผลต่อการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามมาได้อีกมากมาย ทั้งการควบคุมมาตรฐานยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และการควบคุมมาตรฐานยานพาหนะที่จะนำมาใช้บนทางเดินรถ โดยอาศัยมาตรการ

[8] พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 32

[9] พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 55

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งต่างอาศัยหลักเกณฑ์และอ้างอิงถึงการควบคุมมาตรฐานตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น

3. ควบคุมลักษณะและรูปแบบการใช้เชื้อเพลิงในยานพาหนะสำหรับการขนส่งทางบก

เป็นมาตรการที่จะช่วยควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้เนื่องจากลักษณะการใช้และชนิดของเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบก[10] โดยสถานการณ์การขนส่งทางบกของประเทศไทยในปัจจุบันใช้เชื้อเพลิงประเภทน้ำมันดีเซล ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่มีอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากที่สุดเป็นแหล่งพลังงานหลัก[11] จึงควรมีการควบคุมโดยนำพลังงานทดแทนมาใช้ในยานพาหนะสำหรับการขนส่งทางบกให้มากขึ้น ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยอาศัยอำนาจของคณะกรรมการนโยบายแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ในการกำหนดนโยบายและแผนการบริหารและพัฒนาการใช้พลังงานของประเทศ เพื่อออกมาตรการกำหนดเพิ่มปริมาณและสัดส่วนการนำพลังงานทดแทนมาใช้ในแต่ละภาคเศรษฐกิจให้มากขึ้น โดยกำหนดให้ต้องมีการผลิตและนำพลังงานทดแทนมาผสมลงในเชื้อเพลิงประเภทฟอสซิล เช่น น้ำมันเบนซิน หรือน้ำมันดีเซลที่จะนำออกจำหน่ายภายในประเทศ โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้และกำลังการผลิตพลังงานทดแทนเพื่อนำมาใช้ตามความเหมาะสม อย่างประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีการกำหนดสัดส่วนปริมาณการนำเชื้อเพลิงทดแทนต่าง ๆ มาผสมลงไปในเชื้อเพลิงฟอสซิล เพื่อใช้สำหรับการขนส่งทางบกภายในประเทศ

4. ส่งเสริมมาตรฐานบริการการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป็นมาตรการสำคัญอีกลักษณะหนึ่งที่จะช่วยให้การลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมาตรการส่งเสริมเป็นมาตรการที่สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วเมื่อเทียบกับการออกมาตรการทางกฎหมายซึ่งเป็นมาตรการเชิงบังคับให้ต้องดำเนินการ อีกทั้งยังเป็นมาตรการที่ดำเนินการด้วยความสมัครใจของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จึงได้ผลดีกว่าโดยที่ผ่านมากรมการขนส่งทางบกมีการออกมาตรการ

---

[10] สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, “การจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2560, จาก www.undp.org/content/dam/thailand/.../SNC%20Vol%201_GHG%20Inventory.pdf.

[11] กรมการขนส่งทางบก, “รายงานประจำปี 2559,” สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560, จาก https://www.dlt.go.th/th/annual-report.

รับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก[12] ซึ่งเป็นมาตรการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งได้พัฒนาศักยภาพการประกอบกิจการ ให้สอดคล้องตามหลักการบริหารจัดการที่ดีโดยมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความเจริญก้าวหน้า และมีประสิทธิภาพรวมทั้งเป็นที่ยอมรับจากผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป โดยจะเห็นได้ว่าเป็นการดำเนินมาตรการที่มุ่งเน้นไปยังการเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่ง แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีมาตรการที่กำหนดมาตรฐานการจัดการด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการขนส่งอยู่ด้วย ผ่านทางการกำหนดปริมาณการ ใช้เชื้อเพลิงรวมถึงปริมาณการปล่อยมลพิษทางทางอากาศชนิดต่าง ๆ ที่เกิดจากการขนส่งให้เป็นมาตรฐานอย่างหนึ่ง แต่ยังคงขาดมาตรการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งโดยตรง ในขณะที่มาตรการของประเทศสหรัฐอเมริกา นอกจากจะเป็นการส่งเสริมศักยภาพการให้บริการขนส่งแล้ว ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งเสริมมาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์พลังงานสำหรับการขนส่งสินค้า ภายใต้การดำเนินโครงการที่เรียกว่า SmartWay Transport Partnership ซึ่งการดำเนินโครงการทำโดยการประเมินประสิทธิภาพการขนส่งตามเกณฑ์มาตรฐาน และแสดงผลสรุปให้เห็นถึงระดับความสามารถในการลดการปล่อยมลภาวะต่าง ๆ ซึ่งเป็นตัวบ่งบอกประสิทธิภาพกองยานพาหนะของผู้ประกอบการขนส่ง พร้อมแสดงผลการคำนวณต้นทุน และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทั้งกำไร ผลประโยชน์ที่ได้รับระยะเวลาในการคืนทุนโดยมีการนำปัจจัยด้านแนวโน้มค่าเชื้อเพลิงซึ่งอาจเพิ่มขึ้นในอนาคตมาพิจารณาประกอบไปด้วย และนำไปสู่การให้คำแนะนำแก่ผู้ประกอบการขนส่งในการดำเนินการเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งให้ได้มาตรฐาน โดยจะมีการให้คำแนะนำในด้านต่าง ๆ อย่างครอบคลุม ทั้งทางด้านกลยุทธ์การประหยัดเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายจากการขนส่ง การให้ความช่วยเหลือด้านเทคโนโลยีการขนส่ง รวมทั้งการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการให้ความช่วยเหลือส่งเสริมกิจการให้มีการบริการ และการตลาดที่ดีตามเป้าหมายเพื่อเป็นแนวทางแก่ผู้ประกอบการในการวางแผนธุรกิจต่อไป ซึ่งช่วยลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้แก่ระบบขนส่ง ในขณะเดียวกันก็ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานเชื้อเพลิงไปพร้อมกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมทั้งมลพิษทางอากาศต่าง ๆ ที่เกิดจากการขนส่งทางบก[13] ดังนั้นหากมีการเพิ่มเติมข้อกำหนดโดยคำนึงปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งให้เป็นมาตรฐานอย่างหนึ่ง

[12] ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก พ.ศ. 2557

[13] The U.S. Environmental Protection Agency, “SmartWay Transport Overview,” Retrieved on January 15, 2016, from http://www3.epa.gov/smartway/about/documents/basics/420f15033.pdf.

รวมถึงเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้คำแนะนำและให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการในการปรับปรุงระบบการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานลงไปในประกาศกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกแล้วก็จะทำให้การควบคุมปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

โดยสรุปจึงอาจกล่าวได้ว่า แม้ในปัจจุบันมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยที่มีใช้บังคับอยู่จะไม่มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงการจำกัดและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก แต่ด้วยลักษณะของมาตรการ สามารถนำมาพัฒนา และปรับปรุงเพื่อใช้เป็นมาตรการทางกฎหมายในการจำกัดและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางบกได้ ทั้งควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานพาหนะควบคุมปริมาณการปนเปื้อนของก๊าซเรือนกระจกในสิ่งแวดล้อม ควบคุมลักษณะ และรูปแบบการใช้เชื้อเพลิงในยานพาหนะสำหรับการขนส่งทางบก รวมถึงการส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งนอกจากจะส่งผลต่อการลดลงของปริมาณก๊าซเรือนกระจกโดยรวมของประเทศยังเป็นการดำเนินการอย่างสอดคล้องกับมาตรการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศซึ่งกำหนดให้ประเทศภาคีมีมาตรการเพื่อบรรเทาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากแหล่งกำเนิดจากการกระทำของมนุษย์ และทำให้สามารถดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกลงได้ตามเจตจำนงที่ประเทศไทยได้แสดงต่อนานาประเทศตามความตกลงปารีสอีกด้วย

บรรณานุกรม

หนังสือ

กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อนุสัญญาระหว่างประเทศ 3 ฉบับ. กรุงเทพมหานคร : สหมิตรพริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2551. น.5.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายกฎหมายรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558. น.1.

เว็บไซต์

ผู้จัดการ Online, “นายกรัฐมนตรีเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปารีส ให้สัตยาบันลดโลกร้อน,”http://www.manager.co.th/qol/ViewNews.aspx?NewsID=9590000095380. 5 พฤษภาคม 2560.

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, “ผลิตภัณฑ์ที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน,” http://app.tisi.go.th/standard/comp_tha.html, 18 กรกฎาคม 2558.

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, “การจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย,” www.undp.org/content/dam/thailand/.../SNC%20Vol%201_GHG%20Inventory.pdf,18 เมษายน 2560.

กรมการขนส่งทางบก. “รายงานประจำปี 2559," https://www.dlt.go.th/th/annual-report.31 มีนาคม 2560.

The U.S. Environmental Protection Agency. “SmartWay Transport Overview,” http://www3.epa.gov/smartway/about/documents/basics/420f15033.pdf. January 15, 2016.

———————————— . “Regulations for Greenhouse Gas Emissions from Commercial Trucks & Buses,”https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-greenhouse-gas-emissions-commercial-trucks. February 1, 2016.