

รายงานการประชุม
คณะกรรมการควบคุมมลพิษ
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒
วันจันทร์ที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
ณ ห้องประชุม ๒๐๒ ชั้น ๒ กรมควบคุมมลพิษ

ผู้มาประชุม

- | | |
|--|---------------|
| ๑. นายวิจารณ์ สิมฉายา | ประธานกรรมการ |
| ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| ๒. นายดนัย ธีวันดา | กรรมการ |
| รองอธิบดีกรมอนามัย | |
| แทนอธิบดีกรมอนามัย | |
| ๓. นายชัยยา เจริญธรรม | กรรมการ |
| ผู้อำนวยการกองควบคุมการก่อสร้าง | |
| แทนอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง | |
| ๔. นางอนงค์ ชานะมูล | กรรมการ |
| ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม | |
| แทนอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม | |
| ๕. นางจินดา เตชะศรีรินทร์ | กรรมการ |
| นักวิทยาศาสตร์เชี่ยวชาญ กองส่งเสริมเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมโรงงาน | |
| แทนอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม | |
| ๖. นายอิศรพันธ์ กาญจนเรชา | กรรมการ |
| ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านระบบประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม | |
| แทนเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| ๗. นางสาวพนิตนาฏ ธนาอภินันท์ | กรรมการ |
| รองผู้อำนวยการสำนักสิ่งแวดล้อม | |
| แทนปลัดกรุงเทพมหานคร | |
| ๘. นายมานพ คล้ายบัณฑิตย์ | กรรมการ |
| หัวหน้ากลุ่มพลังงานและสิ่งแวดล้อม | |
| แทนอธิบดีกรมการขนส่งทางบก | |
| ๙. นายอรณวัฒน์ วัฒนวรรณ | กรรมการ |
| นักวิชาสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ | |
| แทนอธิบดีกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ | |

- | | |
|--|---------------------|
| ๑๐. พันตำรวจโท รัฐฉัตร พันธุ์สุข | กรรมการ |
| สารวัตรงานตรวจพิสูจน์มลภาวะ กองบังคับการตำรวจจราจร | |
| แทนผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ | |
| ๑๑. นายวิมล อินคล้าย | กรรมการ |
| เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการ | |
| แทนอธิบดีกรมการปกครอง | |
| ๑๒. นายไพบูลย์ พานทอง | กรรมการ |
| นักวิทยาศาสตร์ชำนาญการ | |
| แทนอธิบดีกรมเจ้าท่า | |
| ๑๓. นายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา | กรรมการ |
| ผู้ทรงคุณวุฒิ | |
| ๑๔. นายธเรศ ศรีสถิตย์ | กรรมการ |
| ผู้ทรงคุณวุฒิ | |
| ๑๕. นายขวลิต รัตนธรรมสกุล | กรรมการ |
| ผู้ทรงคุณวุฒิ | |
| ๑๖. นายธันวา จิตต์สงวน | กรรมการ |
| ผู้ทรงคุณวุฒิ | |
| ๑๗. นายประลอง ดำรงค์ไทย | กรรมการและเลขานุการ |
| อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ | |

ผู้ไม่มาประชุม (เนื่องจากติดภารกิจอื่น)

- | | |
|--------------------------|---------|
| ๑. อธิบดีกรมวิชาการเกษตร | กรรมการ |
| ๒. นายอำนาจ วงศ์บัณฑิต | กรรมการ |
| กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ | |

ผู้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| ๑. นายสมชาย ทรงประกอบ | รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ |
| ๒. นายเถลิงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ | รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ |
| ๓. นางสาวมัททิพย์ รอดทิม | กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ |
| ๔. นายเอกชัย ชัยเดช | กรมอนามัย |
| ๕. นางสาวรัชิกา สองหมู่ | กรมอนามัย |
| ๖. นางสาวเพชรรา ชวนะพันธุ์ | กรมอนามัย |
| ๗. นางสาวมลฤดี ตรีวัย | กรมอนามัย |
| ๘. นายจารุพงศ์ เพ็งเกลี้ยง | กรุงเทพมหานคร |
| ๙. นางอรอุมา เกิดศรีเหล็ก | กรุงเทพมหานคร |

๑๐. นางสาววรรณวิมล เสดานานนท์	สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑. นางสาวพรศรี สุทธนารักษ์	กรมควบคุมมลพิษ
๑๒. นายพันศักดิ์ ถิรมงคล	กรมควบคุมมลพิษ
๑๓. นางกัญชลี นาวิกภูมิ	กรมควบคุมมลพิษ
๑๔. นางสาวผาณิต รัตสุข	กรมควบคุมมลพิษ
๑๖. นายเสกสรร แสงดาว	กรมควบคุมมลพิษ
๑๗. นางสาวกาญจนา สวยสม	กรมควบคุมมลพิษ
๑๘. นางสาวนุชจริยา อรัญศรี	กรมควบคุมมลพิษ
๑๙. นางนิภาภรณ์ ใจแสน	กรมควบคุมมลพิษ
๒๐. นายธีระพล ดิษยาธิคม	กรมควบคุมมลพิษ
๒๑. นางสาวชมพูนุท โลหิตานนท์	กรมควบคุมมลพิษ
๒๒.- ๓๑. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ จำนวน ๑๐ คน	

เริ่มประชุม เวลา ๙.๓๐ น.

วาระที่ ๑ เรื่องประธานแจ้งต่อที่ประชุม

นายวิจารณ์ สิมายา ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประธานกรรมการแจ้งต่อที่ประชุมว่า มีวาระสำคัญที่จะพิจารณาในวันนี้ โดยเฉพาะเรื่องการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) จะขับเคลื่อนอย่างไร และขอขอบคุณ ดร.สุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่ทำหน้าที่เป็นประธานการเสวนาเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการการจัดการปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) ที่จะนำไปผนวกในการยกร่างแผนการดำเนินงานที่จะนำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๒

ประธานกรรมการแจ้งว่า ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เวียนรายงานการประชุมคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๒ ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีผู้แทนกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ นายชวลิต รัตนธรรมสกุล กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้แทนกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และกรุงเทพมหานคร ขอแก้ไขรายงานการประชุม ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ ได้แก้ไขเรียบร้อยแล้ว จึงเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๒ ตามที่แก้ไข

วาระที่ ๓ เรื่องสืบเนื่องเพื่อพิจารณา

๓.๑ การยกเลิกวิธีการตรวจวัดควันดำด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาษกรอง

ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมดังนี้

๑. กรมควบคุมมลพิษได้เสนอขอยกเลิกวิธีการตรวจวัดควันดำด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาษกรองเป็นเครื่องวัดความทึบแสง ในการประชุมคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๐ ซึ่งคณะกรรมการฯ มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับกรมควบคุมมลพิษ จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นกรณีความพร้อมของสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.)

๒. กรมควบคุมมลพิษร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ได้จัดประชุมรับฟังความเห็นรายภูมิภาค รวม ๔ ครั้ง มีผู้เข้าร่วมประชุม ๑,๐๕๒ คน (ตรอ. ๘๘๙ คน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๑๕๓ คน) โดยผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ไม่ขัดข้องที่จะใช้เครื่องมือระบบวัดความทึบแสงแทนในอนาคต โดยให้พิจารณาระยะเวลาที่เหมาะสมในการเปลี่ยนทดแทนภายใน ๕ - ๑๐ ปี หรือน้อยกว่าหากเครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาษกรองเดิมเสื่อมสภาพจนไม่สามารถใช้งานได้ และเห็นควรให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ ตรอ. ที่จัดตั้งใหม่หรือจดทะเบียนใหม่ หรือ ตรอ. ที่ต้องการจะซื้อเครื่องมือวัดควันดำใหม่ทดแทนเครื่องเดิม จะต้องซื้อเครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสงเท่านั้น

๓. ผลการประเมินความคุ้มค่าจากการซื้อเครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสง เพื่อศึกษาระยะเวลาที่เหมาะสมในการเปลี่ยนเครื่องมือฯ โดยใช้เกณฑ์ค่าเสื่อมราคาตามแนวทางของกระทรวงการคลัง ซึ่งพบว่าจะคุ้มทุนในปีที่ ๘ แต่หากมีการร่นระยะเวลาการตรวจสภาพรถยนต์จากเดิม ๗ ปี เหลือ ๕ ปี พร้อมทั้งกำหนดค่าตรวจสภาพรถเพิ่มขึ้นจาก ๒๐๐ บาท เป็น ๒๕๐ บาท จะคุ้มทุนในปีที่ ๕ เพื่อให้ ตรอ. มีรายได้เพียงพอที่จะลงทุนซื้อเครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสง

นายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าการตรวจวัดควันดำโดยใช้เครื่องมือระบบวัดความทึบแสง จะส่งสัญญาณเป็นดิจิตอลรายงานผลออนไลน์ไปยังกรมการขนส่งทางบก ทำให้สามารถติดตาม และกำกับการดำเนินงานของ ตรอ. ได้ ดังนั้น จึงเห็นควรให้ยกเลิกการใช้เครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาษกรอง และใช้เครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสงทดแทนในการตรวจสภาพรถภายใน ๕ ปี คือ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๘ และเนื่องจากสถานการณ์ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) ขอให้พิจารณาด้วยว่าสามารถจะร่นระยะเวลาใช้เครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสงทดแทนให้เร็วกว่า ๕ ปี ได้หรือไม่

ที่ประชุมมีความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑. จากปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) ที่ผ่านมา ขอให้กรมควบคุมมลพิษหารือร่วมกับกรมการขนส่งทางบกว่าสามารถจะร่นระยะเวลาการใช้เครื่องมือตรวจวัดควันดำด้วยระบบวัดความทึบแสงให้เร็วขึ้นได้หรือไม่ โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๒. ให้กรมควบคุมมลพิษปรับแก้ไขร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กำหนดมาตรฐานค่าควันดำและวิธีการตรวจวัดควันดำด้วยเครื่องวัดความทึบแสง โดยจัดทำเป็นประกาศกระทรวงฉบับใหม่ ใส่เหตุผลความจำเป็นและสถานการณ์ของปัญหาที่ทำให้ต้องมีการออกประกาศฉบับนี้

มติที่ประชุม

๑. เห็นชอบให้ยกเลิกการใช้เครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาชกรอง และใช้เครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสงทดแทนในการตรวจสภาพรถ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๘

๒. ให้กรมควบคุมมลพิษหารือร่วมกับกรมการขนส่งทางบกสามารถร่นระยะเวลาการใช้เครื่องมือตรวจวัดควันดำด้วยระบบวัดความทึบแสงให้เร็วกว่า ๕ ปีได้หรือไม่ โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๓. ให้กรมควบคุมมลพิษยกเลิกประกาศกระทรวงฯ ฉบับเดิมและให้จัดทำร่างประกาศกระทรวงฯ ฉบับใหม่กำหนดมาตรฐานค่าควันดำและวิธีการตรวจวัดควันดำด้วยเครื่องวัดความทึบแสง โดยให้ใส่เหตุผลความจำเป็นและสถานการณ์ของปัญหาที่ทำให้ต้องมีการออกประกาศฉบับนี้ และเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษทราบ

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

๔.๑ แนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) ในกรุงเทพมหานคร/ปริมณฑล และในพื้นที่จังหวัดต่างๆ

๑. ประธานกรรมการแจ้งต่อที่ประชุมว่า เนื่องจากสถานการณ์ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) ที่ผ่านมา รัฐบาลได้ให้ความสำคัญโดยมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ กำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ ที่ผ่านมารวมควบคุมมลพิษได้จัดทำกรอบแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) ในกรุงเทพมหานคร/ปริมณฑล และในพื้นที่จังหวัดอื่นๆ เสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ (นัดพิเศษ) เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ให้นำความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปปรับปรุงมาตรการระยะกลางและระยะยาว และเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษพิจารณาในรายละเอียด พร้อมทั้งประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

๒. เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้จัดเสวนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) ในกรุงเทพมหานคร/ปริมณฑล และในพื้นที่จังหวัดอื่นๆ และการสื่อสารสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน โดยมีนายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เป็นประธานการเสวนา โดยมีข้อสรุปจากการเสวนาดังนี้

๒.๑ การเตรียมการในช่วงปี ๒๕๖๒ เพื่อรองรับการดำเนินการในช่วงวิกฤต

๑) ทบทวน วิเคราะห์ข้อมูล และประเมินผลสถานการณ์ PM_{2.5} ที่เกิดขึ้นและการดำเนินงานที่ผ่านมา

๒) ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉิน (ช่วงก่อน ระหว่าง และภายหลังช่วงวิกฤต) ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น โครงสร้างการบริหารจัดการ แผนฉุกเฉิน (Emergency Response Plan) สำหรับการดำเนินการในช่วงวิกฤต และมาตรการตอบโต้ (Response measures) ในแต่ละช่วงระดับของ AQI

๓) ให้ ขสมก. เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเก่า เป็นรถ NGV ให้ครบ ๔๘๙ คัน ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒ (ปัจจุบันเปลี่ยนแล้ว ๓๐๐ คัน)

๔) วางระบบการเดินทางร่วมกันของเจ้าหน้าที่ในหน่วยราชการต่างๆ (Car Pooling หรือ Ride Sharing)

๕) จัดทำระเบียบและระบบเพื่อรองรับการทำงานจากระยะไกล (Work from remote) สำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐ และดำเนินโครงการนำร่อง สำหรับการขยายผลในวงกว้างต่อไป และให้ประสานสำนักงาน กพ. เพื่อดำเนินการรองรับเรื่องนี้ให้ชัดเจน

๖) บังคับใช้เครื่องมือตรวจวัดควันดำแบบความทึบแสงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสภาพรถประจำปี โดยให้หน่วยงานตรวจสภาพรถยนต์ที่มีการจัดซื้อเครื่องมือวัดควันดำใหม่ หรือผู้ประกอบการที่ขออนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถยนต์ขึ้นใหม่ จะต้องจัดซื้อเครื่องมือวัดควันดำระบบความทึบแสงเท่านั้น ทั้งนี้ เร่งรัดให้ใช้เครื่องมือวัดความทึบแสงในการตรวจวัดและตรวจสภาพรถทั้งหมดในปี ๒๕๖๕

๗) ออกกฎกระทรวง ตามมาตรา ๑๔๔ ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อกำหนดวิธีการตรวจรับรองรถที่ถูกสั่งให้ระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวและให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขให้ถูกต้อง ตามมาตรา ๑๔๓ ทวิ เนื่องจากมีควันดำเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ตามมาตรา ๑๐ ทวิ

๒.๒ มาตรการในช่วงวิกฤต

๑) ดำเนินการตามแผนการดำเนินการในช่วงวิกฤตที่ได้จัดเตรียมไว้

๒) นำน้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm มาจำหน่าย (โดยเฉพาะพื้นที่ กทม. และปริมณฑล) ให้มากที่สุด โดยให้นำมาใช้ในรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. และรถราชการ

๓) บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับรถและเรือที่มีควันดำและห้ามใช้ชั่วคราวจนกว่าจะได้รับการซ่อมหรือแก้ไขให้ถูกต้องและผ่านการตรวจรับรองจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายแล้ว

๔) ขยายเขตพื้นที่ในการจำกัดเวลารถบรรทุกขนาดใหญ่เข้ามาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จากวงแหวนรัชดาไปเป็นวงแหวนกาญจนาภิเษก

๕) ห้ามจอดรถบนถนนสายหลักและสายรองตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๖) คืบพื้นที่ผิวจราจรจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ต่างๆ เช่น การก่อสร้างรถไฟฟ้า การก่อสร้างถนนและทางพิเศษ เป็นต้น

๗) หน่วยงานราชการต่างๆ ดำเนินการระบบการเดินทางร่วมกันของเจ้าหน้าที่ (Car Pooling หรือ Ride Sharing)

๘) ให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณาให้เจ้าหน้าที่ทำงานจากระยะไกล (Work From Remote) โดยไม่ต้องเดินทางเข้ามาที่สำนักงานในกรุงเทพมหานคร และขอความร่วมมือจากบริษัทเอกชนให้พนักงานทำงานจากระยะไกลเช่นกัน

๙) ห้ามการเผาในที่โล่งโดยเด็ดขาด ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดอื่นๆ โดยให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้รับผิดชอบ (Single Command)

๑๐) ควบคุมฝุ่นจากโครงการก่อสร้างต่างๆ เช่น การก่อสร้างรถไฟฟ้า การก่อสร้างถนน และทางพิเศษ การก่อสร้างอาคาร เป็นต้น

๑๑) ตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายกับโรงงานอุตสาหกรรมและหม้อไอน้ำในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลอย่างเข้มงวด

๑๒) ขอความร่วมมือโรงงานอุตสาหกรรมหยุดหรือลดกำลังการผลิต

๑๓) เข้มงวดตรวจสอบเตาเผาศพ/เตาเผาขยะ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๑๔) ปฏิบัติการทำฝนหลวงภายใต้เงื่อนไขภาวะอากาศที่เอื้ออำนวย

๑๕) ติดตามตรวจสอบและพยากรณ์คุณภาพอากาศล่วงหน้า โดยเฉพาะ PM_{2.5} และรายงานผลให้ประชาชนทราบเป็นประจำทุกวันอย่างต่อเนื่อง

๑๖) ติดตามเฝ้าระวังผลกระทบด้านสุขภาพอนามัยและการเจ็บป่วยที่อาจเกิดจากมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะ PM_{2.5} และรายงานผลพร้อมคำแนะนำในการปฏิบัติตนให้ประชาชนทราบเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง

๒.๓ มาตรการระยะกลาง (ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔) และมาตรการระยะยาว (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)

กำหนดมาตรการจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ได้แก่ ยานพาหนะ การเผาในที่โล่ง การก่อสร้าง และผังเมือง อุตสาหกรรม ภาคครัวเรือน และการบริหารจัดการ ดังนี้

มาตรการ	ระยะกลาง ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔	ระยะยาว ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗
การควบคุมและลดการระบายมลพิษจากยานพาหนะ		
๑. บังคับใช้มาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงมีกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm ภายในปี ๒๕๖๕ และใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อส่งเสริมให้มีการนำมาจำหน่าย/ใช้โดยเร็ว		/
๒. บังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่ Euro 6 สำหรับรถขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖		/
๓. เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ทั้งหมด ให้เป็นรถที่มีมลพิษต่ำ (รถไฟฟ้า/NGV/มาตรฐาน Euro VI)		/
๔. เพิ่มทางเลือกในการเดินทางสัญจรให้ประชาชนที่สะดวกและปลอดภัย เช่น การทำทางจักรยาน ระบบ Bike Sharing การทำทางเดินเท้าให้สะดวกและปลอดภัย เป็นต้น	/	
๕. พัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะให้เชื่อมโยงทั้งระบบหลักและระบบรองให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ	/	/
๖. ควบคุมการนำรถยนต์ที่ใช้แล้วในต่างประเทศ (ใช้ส่วนตัว) เข้ามาในประเทศไทย ต้องเป็นไปตามมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศสำหรับรถผลิตใหม่ที่ประเทศไทยบังคับใช้อยู่ ณ เวลานั้นนำเข้า	/	
๗. ควบคุมการนำเข้าเครื่องยนต์เก่าใช้แล้ว (ทั้งรถและเรือ) ต้องเป็นไปตามมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศสำหรับรถผลิตใหม่ที่ประเทศไทยบังคับใช้อยู่ ณ เวลาที่นำเข้า และมีอายุไม่เกิน ๕ ปี	/	
๘. ดำเนินโครงการนำร่องเพื่อทดสอบความเป็นไปได้ในการติดตั้งอุปกรณ์กรองฝุ่น (Diesel Particulate Filter, DPF) ในรถที่ใช้ทำงานอยู่	/	
๙. ปรับปรุงมาตรฐานและวิธีการตรวจวัดการระบายมลพิษทางอากาศและปรับลดอายุรถ สำหรับการตรวจสภาพรถประจำปี	/	
๑๐. ใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสนับสนุนส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้า	/	

มาตรการ	ระยะกลาง ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔	ระยะยาว ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗
๑๑. ชื้อทดแทนรถราชการด้วยรถยนต์ไฟฟ้า	/	
๑๒. การจัดการคมนาคมขนส่งด้าน Demand Side Management	/	/
๑๓. กำหนดพื้นที่และมาตรการในการจำกัดจำนวนรถเข้าในเขตใจกลางเมือง	/	
๑๔. ให้มีการติดตั้งระบบควบคุมโอระเหยน้ำมันที่หัวจ่ายน้ำมันในสถานบริการน้ำมันในสถานบริการน้ำมัน ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล	/	
๑๕. ศึกษาความเหมาะสมในการจำกัดอายุการใช้งานรถยนต์และระบบการจัดการซากรถยนต์ที่หมดอายุการใช้งาน	/	
๑๖. ส่งเสริม/สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า และการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ		/
๑๗. เพิ่มภาษีรถยนต์เก่า		/
๑๘. ห้ามนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วทุกประเภท		/
๑๙. พิจารณาการย้ายท่าเรือคลองเตยออกจากพื้นที่กรุงเทพมหานคร		/
๒๐. ควบคุมการระบายมลพิษทางอากาศจาก Non-road Engine เช่น เครื่องจักรกล (ดีเซล) ที่ใช้ในการก่อสร้าง/การเกษตร อุปกรณ์ภาคพื้นสนามบิน รถไฟ เป็นต้น		/
ควบคุมฝุ่นละอองจากการเผาในที่โล่ง		
๑. จัดการเศษวัสดุจากการทำเกษตรประเภทต่างๆ โดยให้มีการนำมาใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อไม่ให้เกิดการเผาในที่โล่ง	/	/
๒. ห้ามไม่ให้เกิดการเผาในที่โล่งและเผาขยะโดยเด็ดขาด โดยผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	/	/
๓. ป้องกันการเกิดไฟป่าและการไฟป่าอย่างมีประสิทธิภาพ	/	/
ควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างและผังเมือง		
๑. กำหนดกฎระเบียบกำหนดมาตรการและเกณฑ์ปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ เช่น การก่อสร้างอาคาร การก่อสร้างถนนและทางพิเศษ การก่อสร้างรถไฟฟ้า	/	
๒. กำหนดให้การจัดทำผังเมืองและการก่อสร้างสิ่งก่อสร้างต่างๆ ต้องคำนึงถึงปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการแพร่กระจายและการสะสมของมลพิษทางอากาศ	/	
๓. เพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตเมือง ให้ได้ตามมาตรฐานสากล	/	/
ควบคุมมลพิษทางอากาศจากอุตสาหกรรม		
๑. กำหนดมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศในรูปแบบ Loading โดยคำนึงถึงความสามารถหรือศักยภาพในการรองรับมลพิษทางอากาศของพื้นที่	/	
๒. ให้มีการติดตั้งระบบตรวจสอบการระบายมลพิษทางอากาศแบบอัตโนมัติต่อเนื่องที่ปล่องของโรงงานอุตสาหกรรม จำพวก ๓ เตาเผาเชื้อเพลิงและหม้อไอน้ำที่มีขนาดตามที่กำหนด และรายงานผลผ่านระบบ on-line ไปยังกระทรวงอุตสาหกรรม	/	
๓. จัดทำทะเบียนการปลดปล่อยและเคลื่อนย้ายมลพิษ (Pollutant Release and Transfer Register)	/	
๔. ทบทวนและปรับปรุงมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรมให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล		/
๕. ปรับปรุงการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในภาคอุตสาหกรรม		/
๖. เพิ่มการใช้พลังงานหมุนเวียนและพลังงานทางเลือกในการผลิตไฟฟ้า		/

มาตรการ	ระยะกลาง ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔	ระยะยาว ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗
๗. ควบคุมการระบายฝุ่นจากการขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือและจากเรือสู่เรือ		/
ภาคครัวเรือน		
๑. สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดในครัวเรือน		/
๒. พัฒนาและส่งเสริมการใช้เตาหุงต้มและเตาปิ้งย่างปลอดมลพิษ		/
๓. พัฒนาและส่งเสริมการใช้เตาเผาอิฐและถ่านปลอดมลพิษ		/
การบริหารจัดการ		
๑. ขยายเครือข่ายการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	/	
๒. พัฒนาศักยภาพของท้องถิ่นในการดำเนินการติดตามการตรวจสอบคุณภาพอากาศในพื้นที่ที่รับผิดชอบ	/	
๓. จัดทำบัญชีการระบายมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดเป็นระยะ ๆ	/	
๔. พัฒนาระบบเฝ้าระวังผลกระทบต่อสุขภาพที่เกิดจากมลพิษทางอากาศ และการรายงานผล	/	
๕. ปรับค่ามาตรฐาน PM _{2.5} ในบรรยากาศเฉลี่ยรายปีให้เป็นไปตามเป้าหมายระยะที่ ๓ ขององค์การอนามัยโลก (WHO IT-3) (๑๕ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร)	/	
๖. ปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการมลพิษทางอากาศ รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมเรื่องกฎหมายอากาศสะอาด (Clean Air Act)	/	
๗. พิจารณาความเหมาะสมในการปรับค่ามาตรฐาน PM _{2.5} ในบรรยากาศเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง ให้เป็นไปตามเป้าหมายระยะที่ ๓ ขององค์การอนามัยโลก (WHO IT-3) (๓๗.๕ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร)		/
๘. ปรับปรุงการจัดการปุ๋ยไนโตรเจน		/
๙. ปรับปรุงการจัดการมูลสัตว์ในภาคปศุสัตว์		/
๑๐. ศึกษาความเหมาะสมในการสร้าง/ติดตั้งหอคอยฟอกอากาศขนาดใหญ่		/

๓. ประธานกรรมการ แจ้งต่อที่ประชุมว่า กระทรวงพลังงานได้มีการประชุมหารือกับบริษัทผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ซึ่งที่ประชุมมีข้อสรุปว่าจะขอขยายระยะเวลาในการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm เป็นภายในปี ๒๕๖๖ โดยในระหว่างปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๕ จะนำน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำมาจำหน่ายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลก่อน

ที่ประชุมมีความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑. ให้ปรับปรุงแบบการนำเสนอแนวทางและมาตรการ โดยทำเป็นตารางนำเสนอข้อมูลรายละเอียดการดำเนินงานของมาตรการระยะสั้น (ช่วงวิกฤต) ระยะกลาง และระยะยาว เพิ่มหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุน ขยายรายละเอียดการดำเนินการระยะวิกฤตระดับ ๒ และระดับ ๓

๒. ให้กำหนดมาตรการส่งเสริมทางการเกษตรในการจัดการเศษวัสดุทางการเกษตรทดแทนการเผา

๓. ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) ในแต่ละพื้นที่มีแหล่งกำเนิดมลพิษที่แตกต่างกัน เช่น จังหวัดสมุทรสาคร มีแหล่งกำเนิดจากการใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงในโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ควรจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{2.5}) แยกเป็นรายพื้นที่ที่มีปัญหาล้ำกัน

๔. ควรสื่อสารให้ข้อมูลเพื่อให้ประชาชนมีความเข้าใจปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) มากยิ่งขึ้น

๕. ให้กรมควบคุมมลพิษทำหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อขอความร่วมมือให้จัดซื้อรถเมล์ไฟฟ้าหรือรถที่ใช้ก๊าซแทนรถดีเซล เพื่อช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$)

มติที่ประชุม

ให้กรมควบคุมมลพิษนำแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) ที่ได้จากการเสวนาเมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ไปผนวกรวมกับกรอบแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) ในกรุงเทพมหานคร/ปริมณฑล และในพื้นที่จังหวัดต่างๆ จัดทำหรือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรับความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการควบคุมมลพิษไปประกอบการดำเนินงาน ก่อนนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

๔.๒ (ร่าง) กรอบนโยบายและแผนปฏิบัติการตามกรอบนโยบายการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบิน

ประธานกรรมการมีความเห็นว่า หากจะดำเนินการจัดทำเป็นกรอบนโยบายและแผนปฏิบัติการจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามรูปแบบและองค์ประกอบตามที่สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด จึงขอให้ฝ่ายเลขานุการฯ ปรับแก้ไขเอกสารข้อเสนอใน ๒ ส่วน คือ กรอบนโยบายและแผนปฏิบัติการให้เป็นกรอบแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบิน

มติที่ประชุม

ให้จัดทำเป็นกรอบแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบิน และให้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป ก่อนเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

๔.๓ (ร่าง) มาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากโรงงานผลิตยาง

ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมดังนี้

๑. สืบเนื่องจากปัญหาการร้องเรียนเรื่องกลิ่นจากโรงงานผลิตยางธรรมชาติ แม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการได้มีการกำกับดูแลและดำเนินการแก้ไขปัญหามาตลอด แต่ยังไม่มีความชัดเจนจากโรงงานผลิตยางเป็นการเฉพาะ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากโรงงานผลิตยาง ทั้งมาตรฐานค่าความเข้มข้นจากปล่องและบริเวณริมรั้วโรงงาน เพื่อควบคุมไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและลดความขัดแย้งระหว่างโรงงานและชุมชนที่อยู่โดยรอบ

๒. คำสั่งคณะกรรมการควบคุมมลพิษที่ ๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๐ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมค่าความเข้มข้นจากโรงงานยางพารา เพื่อเสนอแนะนโยบาย มาตรการ และแนวทางในการป้องกัน แก้ไข และควบคุมมลพิษจากโรงงานยางพารา เสนอแนะมาตรฐานควบคุมค่าความเข้มข้นจากโรงงานยางพาราและวิธีการตรวจสอบมลพิษจากโรงงานยางพาราให้เหมาะสมกับสถานการณ์ด้าน เศรษฐศาสตร์ และเทคโนโลยี เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยมีอธิบดีกรมควบคุมมลพิษเป็นประธานอนุกรรมการ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ทรงคุณวุฒิจากสถาบันการศึกษา ร่วมเป็นอนุกรรมการ

๓. กรมควบคุมมลพิษได้วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ โรงงานยางพาราในประเทศไทย แหล่งกำเนิดกลิ่น เทคโนโลยีที่ใช้ในการบำบัดกลิ่น ผลการตรวจวัดกลิ่นด้วยวิธีการดม และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีข้อสรุปการกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจาก โรงงานผลิตยาง ดังนี้ ๑) ที่บริเวณรั้วหรือขอบเขตแหล่งกำเนิดมลพิษ ไม่เกิน ๓๐ หน่วย และ ๒) ที่ปล่อยระบาย อากาศเสียของแหล่งกำเนิดมลพิษ ไม่เกิน ๒,๕๐๐ หน่วย โดยคณะอนุกรรมการฯ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๑ ให้ความเห็นชอบกับมาตรฐานควบคุมค่าความเข้มข้นจากโรงงานผลิตยางตามที่ กรมควบคุมมลพิษเสนอ

๔. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือขอความอนุเคราะห์ช่วยบรรเทาความเดือดร้อน อันเนื่องมาจากร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากโรงงานผลิตยาง โรงงานลำดับที่ ๕๒ โดยให้ความเห็นว่าร่างประกาศดังกล่าว ไม่ควรบังคับใช้กับโรงงานลำดับที่ ๕๒ (๔) และเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ กรมควบคุมมลพิษได้จัดประชุม เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจกับประธานกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่มีข้อ ท้วงติงและขอให้พิจารณาทบทวนการกำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจาก โรงงานผลิตยาง ซึ่งเป็นโรงงานลำดับที่ ๕๒ ไม่ให้ครอบคลุมการประกอบกิจการของโรงงานลำดับที่ ๕๒ (๔) การทำผลิตภัณฑ์ยางธรรมชาติ หรือยางสังเคราะห์ เนื่องจากเห็นว่ากระบวนการผลิตของโรงงานดังกล่าวมี ความเข้มข้นในระดับต่ำ ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชน ในการประชุมดังกล่าวประธานกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง รับทราบ และไม่มีข้อท้วงติงในประเด็นดังกล่าวแล้ว

๕. กรมควบคุมมลพิษได้ยกร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อยทิ้งจากโรงงานผลิตยาง โดยประกาศฉบับนี้จะมีผล บังคับใช้เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบกับการกำหนดมาตรฐานควบคุมค่าความเข้มข้นจากโรงงานผลิตยาง และร่างประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าความเข้มข้นของอากาศเสียที่ปล่อย ทิ้งจากโรงงานผลิตยางตามที่กรมควบคุมมลพิษเสนอ และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

๔.๔ (ร่าง) มาตรฐานระดับเสียงของรถยนต์

ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมดังนี้

๑. กรมการขนส่งทางบกได้ประสานกรมควบคุมมลพิษเกี่ยวกับแนวทางการตรวจวัดระดับเสียง สำหรับรถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด เนื่องจากในปี ๒๕๖๑ จะเป็นปีที่รถยนต์ไฮบริดที่ผลิต/นำเข้า ครบกำหนดระยะเวลาที่จะต้องเข้ารับการตรวจสภาพเพื่อต่อทะเบียนประจำปี จึงทำให้สถานตรวจสภาพรถ เอกชน (ตรอ.) มีข้อติดขัดในการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๘ ว่าการตรวจวัดระดับเสียงของรถยนต์ ไฮบริดและรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริดตามสภาพการทำงานปกติของรถยนต์ไฮบริด ณ เวลาทดสอบโดยไม่ต้องปรับการ

ทำงานเป็น maintenance mode (เครื่องยนต์ทำงานก็ตรวจวัด เครื่องยนต์ไม่ทำงานก็ไม่ต้องตรวจวัด) ชัดต่อประกาศกระทรวงดังกล่าวหรือไม่

๒. กรมควบคุมมลพิษได้จัดการประชุมหารือเพื่อปรับปรุงมาตรฐานระดับเสียงรบกวนใช้งาน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๑ ที่ประชุมเห็นชอบให้กำหนดวิธีการทดสอบระดับเสียงของรถยนต์ไฮบริดไฟฟ้า โดยให้ทำการทดสอบตามประกาศ ฉบับเดิม โดยการเร่งเครื่องยนต์เพื่อทดสอบให้ใช้ความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่สามารถทำได้ในขณะทดสอบ และให้นำประเด็นของรถยนต์ไฮบริดไฟฟ้าไปพิจารณาจัดทำประกาศกระทรวงฯ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของรถยนต์ไฮบริดไฟฟ้าแยกออกจากประกาศกระทรวงฯ ของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในเพียงชนิดเดียว

๓. กรมควบคุมมลพิษมีความเห็นว่าสามารถแก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามและวิธีการเร่งเครื่องยนต์ในประกาศกระทรวงฯ ฉบับเดิม ก็จะสามารถใช้ตรวจวัดรถยนต์ไฮบริดไฟฟ้าที่ครบกำหนดจะต้องตรวจสอบเพื่อต่อทะเบียนได้ทันที รายละเอียดตามร่างประกาศกระทรวงฯ (ฉบับที่ ๒)

ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนและความยุ่งยากในการนำประกาศกระทรวงฯ ไปใช้ในการปฏิบัติ ควรจัดทำเป็นประกาศฉบับใหม่ โดยแยกเป็นประกาศสำหรับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิง และรถยนต์ไฮบริดที่ขับเคลื่อนด้วยแหล่งพลังงานอื่น

มติที่ประชุม

๑. ให้จัดทำเป็นร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของรถยนต์เฉพาะรถยนต์ไฮบริด และนำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษเพื่อทราบ

๒.ให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป

๔.๕ การคัดค้านคำสั่งเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษของนิติบุคคลอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ

ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมดังนี้

๑. กรมควบคุมมลพิษได้ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ตามที่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน ผลการตรวจสอบปรากฏว่ามีค่าสารแขวนลอย เท่ากับ ๓๙ มิลลิกรัมต่อลิตร และค่าทีเคเอ็น เท่ากับ ๔๘.๒ มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งที่กำหนด (ค่าสารแขวนลอยไม่เกิน ๓๐ มิลลิกรัมต่อลิตร ค่าทีเคเอ็นไม่เกิน ๓๕ มิลลิกรัมต่อลิตร) กรมควบคุมมลพิษได้แจ้งผลตรวจสอบและแจ้งสิทธิในการโต้แย้งและแสดงพยานหลักฐาน ซึ่งนิติบุคคลอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ได้ใช้สิทธิโต้แย้งใน ๓ ประเด็น โดยกรมควบคุมมลพิษพิจารณาแล้วเห็นว่าข้อโต้แย้งใน ๓ ประเด็นดังกล่าวขาดเหตุผลที่เพียงพอ ดังนี้

๑.๑ อ้างว่ามีการเก็บตัวอย่างน้ำช่วง ๓ เดือนที่ผ่านมา โดยผลการตรวจตัวอย่างน้ำทิ้งในบ่อพักน้ำทิ้งที่จะระบายออกสู่ภายนอกมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่งนิติบุคคลอาคารชุดอาคารชุดไม่สามารถแสดงเอกสารหลักฐานการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำที่ย้อนหลังไป ๓ เดือน ก่อนวันที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษเข้าตรวจสอบได้

๑.๒ ขอรบวิธีเก็บตัวอย่างและการรักษาสภาพตัวอย่างน้ำทิ้งของกรมควบคุมมลพิษว่าเป็นไปอย่างเหมาะสมหรือไม่ และหากวิธีการเก็บตัวอย่างและการรักษาสภาพตัวอย่างเป็นไปโดยไม่เหมาะสมจะมีผลทำให้ผลที่ได้เป็นไปโดยไม่ถูกต้องหรือไม่ เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและรักษา

สภาพตัวอย่างน้ำทั้งเป็นไปตามคู่มือวิธีปฏิบัติสำหรับการเก็บตัวอย่างน้ำทั้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษของกรมควบคุมมลพิษครบถ้วนทุกประการ

๑.๓ ได้แย้งว่าน้ำทั้งที่มีการจัดเก็บไปไม่น่าจะใช้น้ำทั้งที่เป็นตัวแทนน้ำของอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ กรมควบคุมมลพิษขอชี้แจงว่าจุดที่เก็บตัวอย่างในบ่อพักน้ำทั้งเป็นบ่อสุดท้ายของระบบบำบัดน้ำเสียตามแบบแปลน และอยู่ในพื้นที่ของอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ไม่พบท่อหรือสิ่งซึ่งว่ามีน้ำจากภายนอกไหลมาลงบ่อพักน้ำทั้ง จุดเก็บตัวอย่างดังกล่าวจึงมีความเหมาะสมและสามารถเป็นตัวแทนน้ำทั้งของอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ที่ระบายออกสู่ภายนอกได้

๒. กรมควบคุมมลพิษจึงได้มีคำสั่งให้นิติบุคคลอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ จัดการแก้ไขเปลี่ยนแปลง ปรับปรุง หรือซ่อมแซมระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งตามที่กฎหมายกำหนด ให้แล้วเสร็จภายใน ๙๐ วันนับถัดจากวันที่ได้รับแจ้งคำสั่งดังกล่าว และแจ้งสิทธิร้องคัดค้านโดยทำเป็นหนังสือระบุข้อโต้แย้งและข้อเท็จจริงหรือข้อกฎหมายอ้างอิงยื่นต่อคณะกรรมการควบคุมมลพิษภายใน ๓๐ วันนับถัดจากวันที่ได้แจ้งคำสั่ง

๓. นิติบุคคลอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ได้ใช้สิทธิร้องคัดค้านคำสั่ง โดยให้เหตุผลประกอบการคัดค้านว่า ได้ส่งตัวอย่างน้ำทั้งให้ศูนย์ห้องปฏิบัติการกรมอนามัยวิเคราะห์ แต่ผลการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำทั้งที่นำมาเสนอปรากฏว่า ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ ๓๘.๕๖ มิลลิกรัมต่อลิตร ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน ๓๕ มิลลิกรัมต่อลิตร) ดังนั้น กรมควบคุมมลพิษจึงขอยืนยันคำสั่งของเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษโดยเห็นควรให้ยกคำร้องคัดค้าน และให้นิติบุคคลอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ปฏิบัติตามคำสั่งจัดการแก้ไขเปลี่ยนแปลง ปรับปรุง หรือซ่อมแซมระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ให้มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งตามที่กฎหมายกำหนด ภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันที่ได้รับคำสั่ง

มติที่ประชุม

๑ ให้ยกคำร้องคัดค้าน และให้นิติบุคคลอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษภายในระยะเวลาที่กำหนด

๒ มอบหมายให้กรมควบคุมมลพิษแจ้งตอบคำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมมลพิษให้กับนิติบุคคลอาคารชุดพระราม ๖ แมนชั่น เอ (ผู้ร้องคัดค้าน) ทราบต่อไป

๔.๖ การแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางน้ำ ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมดังนี้

๑. คณะกรรมการควบคุมมลพิษ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางน้ำ โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจัดการมลพิษทางน้ำในคณะกรรมการควบคุมมลพิษเป็นประธาน ต่อมาผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าวครบวาระการดำรงตำแหน่งผู้ทรงคุณวุฒิ ส่งผลให้องค์ประกอบของคณะอนุกรรมการฯ ไม่ครบถ้วน

๒. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๒

๓. กรมควบคุมมลพิษยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางน้ำ (ฉบับใหม่) โดยปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และให้มีอำนาจหน้าที่คงเดิม ดังนี้

๑) ปรับรองประธานอนุกรรมการ เป็น “รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ”

๒) ปรับชื่อตำแหน่งอนุกรรมการ เป็น “ผู้อำนวยการสถาบันน้ำและสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืน” เนื่องจากสภาอุตสาหกรรมฯ มีการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่

๓) เปลี่ยนแปลงอนุกรรมการ เป็น “ผู้แทนสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย” เนื่องจากสมาคมองค์กรบริหารท้องถิ่นแห่งประเทศไทยไม่มีที่ตั้งที่ชัดเจน ทำให้ไม่มีความคล่องตัวในการประสานงาน

๔) เพิ่มเติมผู้แทนจากหน่วยงานภายในกรมควบคุมมลพิษเสนอ ๒ หน่วยงาน ได้แก่ กองตรวจมลพิษ และกองกฎหมาย เพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับข้อกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมาย

ที่ประชุมมีความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑. ปรับแก้ไขเหตุผลในการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ โดยไม่ต้องอ้างชื่อประธานอนุกรรมการฯ และการหมดวาระในคำสั่งแต่งตั้ง

๒. ให้ปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการฯ โดยให้แต่งตั้งเป็นผู้แทนจากหน่วยงาน

๓. ให้เพิ่มผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมืองเป็นองค์ประกอบในคณะกรรมการฯ เนื่องจากกรมโยธาธิการและผังเมืองมีหน้าที่ในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางน้ำจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

มติที่ประชุม

๑. เห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ที่ ๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางน้ำ

๒. เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางน้ำ โดยให้ปรับแก้ไขเพิ่มเติม (ร่าง) คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ตามความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และให้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษเพื่อทราบในการประชุมครั้งต่อไป

๔.๗ การแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ

ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมดังนี้

๑. คณะกรรมการควบคุมมลพิษแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจัดการคุณภาพอากาศเป็นประธานอนุกรรมการ ในปี ๒๕๕๙ มีการปรับปรุงคำสั่งคณะกรรมการฯ โดยเพิ่ม ๓ หน่วยงานเป็นอนุกรรมการ คือ ๑) สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ๒) สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย และ ๓) กลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้สามารถแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมายได้

๒. เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ ประธานอนุกรรมการได้ครบวาระการดำรงตำแหน่งผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ต่อมาเมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๒ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษชุดใหม่

๓. กรมควบคุมมลพิษได้ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ โดยปรับองค์ประกอบอนุกรรมการจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นกองบังคับการตำรวจจราจร และปรับปรุงอำนาจหน้าที่ให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

ที่ประชุมมีความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑. ปรับแก้ไขเหตุผลในการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ โดยไม่ต้องอ้างชื่อประธานอนุกรรมการฯ และการหมดวาระในคำสั่งแต่งตั้ง

๒. ให้ปรับอำนาจหน้าที่โดยให้นำคำว่ามาตรฐานขึ้นมาเขียนเป็นลำดับต้น

มติที่ประชุม

๑. เห็นชอบให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ที่ ๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ คำสั่งที่ ๒/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ และคำสั่งที่ ๓/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ

๒. เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ โดยให้ปรับแก้ไข (ร่าง) คำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ ตามความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และให้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษเพื่อทราบในการประชุมครั้งต่อไป

วาระที่ ๕ เรื่องเพื่อทราบ

เนื่องจากเวลาได้ล่วงเลยมาพอสมควร ประธานกรรมการขอให้คณะกรรมการควบคุมมลพิษรับทราบเรื่องเพื่อทราบ ๒ เรื่อง คือ ปฏิทินการประชุมคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ปี ๒๕๖๒ และรายงานผลการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการควบคุมมลพิษ หากมีความเห็นหรือข้อเสนอแนะให้แจ้งฝ่ายเลขานุการฯ ทราบ

วาระที่ ๖ เรื่องอื่นๆ

ไม่มี

เลิกประชุม เวลา ๑๑.๕๖ น.

นางกัญชลี นาวิกภูมิ
นางสาวชมพูนุท โลหิตานนท์
นางเกวลิณ วงศ์เศรษฐศิริ
ผู้บันทึกรายงานการประชุม
นายประลอง ดำรงค์ไทย
ผู้ตรวจรายงานการประชุม