

7แนวทางลด'ฝุ่นPM2.5'

ผู้มีส่วนได้-เสียร่วมแก้ไข

● กรุงเทพธุรกิจ

นักวิชาการวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล นำเสนอผลงานวิจัยผลกระทบต่อสุขภาพและต้นทุนทางสุขภาพของฝุ่นละอองขนาดเล็กจากภาคขนส่งทางถนน ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ว่าค่าเฉลี่ยรายปีของฝุ่น PM 2.5 ประเทศไทย เทียบกับค่ามาตรฐานประเทศไทย 25 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มคก./ลบ.ม.) และค่าตามคำแนะนำจากองค์การอนามัยโลกสำหรับปี 2564 คือ 5 มคก./ลบ.ม.

โดยแหล่งกำเนิดของฝุ่น PM2.5 ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลพบว่า 54% มาจากการขนส่งทางถนน 22% ภาคอุตสาหกรรม 11% ภาคครัวเรือน 10% ภาคขนส่งอื่นๆ และ 1% จากภาคเกษตร ภาคพลังงาน และการจัดการขยะ

การขนส่งทางถนน พบว่า รถปิคอัพ 20% รถบรรทุก 17% รถบัส 17% รถยนต์ 6% และ รถจักรยานยนต์ 1%

ทั้งนี้ แบบจำลอง 1.บังคับใช้เชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ น้อยกว่า 10ppm 2.รถไฟฟ้ามีสัดส่วน 50% ของรถจดทะเบียนใหม่ ตั้งแต่ปี 2024 3.เปลี่ยนรถประจำทาง ขสมก.ทั้งหมดเป็นรถไฟฟ้า 4.ปรับมาตรฐานรถเป็น EUR05 ในปี 2021 และ EUR06 ในปี 2022

5. ห้ามรถยนต์นั่งส่วนบุคคลดีเซลวิ่งในพื้นที่กรุงเทพ 6.ห้ามรถบรรทุกวิ่งในพื้นที่กรุงเทพฯ 7.ห้ามรถที่มีอายุมากกว่า 20 ปี วิ่งในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล 8. ติดตั้ง DPF (Diesel Particulate Filter) อุปกรณ์ดักจับฝุ่นหรือเขม่าขนาดเล็ก ให้กับรถดีเซลทุกประเภท ที่มีมาตรฐานตั้งแต่ EUR03 ลงไป 9.ติดตั้ง DPF พร้อมทั้งมีการบังคับใช้เชื้อเพลิงกำมะถันต่ำน้อยกว่า 10ppm และ 10.รวมการปฏิบัติของทุกแนวทาง

รศ.ดร.ตระการ ประภัสพงษา อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล อธิบายว่า **แนวทางที่ 1 กำหนดมาตรฐานการปล่อยมลพิษ** ซึ่งคาดว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ในปี 2572 มีมูลค่า 8,935 ล้านบาท และมีจำนวนปีสุขภาพที่สูญเสียที่ลดลง 13,540 ปี ซึ่งสามารถปรับลดอัตราภาษี

สรรพสามิตรถยนต์ และสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหรือผู้ประกอบการหันมาใช้เครื่องยนต์ ยูโร 5 และลดค่าใช้จ่ายในการนำรถมาปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์

แนวทางที่ 2 มาตรการการเปลี่ยนหรือปรับปรุงคุณภาพรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานสูง ผู้ออกนโยบายควรคำนึงถึงเรื่องการเพิ่มภาษีและค่าธรรมเนียมในการต่อทะเบียนรถเก่า โดยอาจต้องดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไป ไม่ปรับอัตราภาษีแบบก้าวกระโดด โดยระยะแรกกำหนดอัตราภาษีคงที่ให้เท่าเดิมตั้งแต่ปีแรก และยกเลิกการลดอัตราภาษีสำหรับรถที่ใช้งานเกิน 5 ปี ระยะที่ สอง (ระยะ 3-5 ปี) ค่อยปรับเพิ่มอัตราภาษีรถเก่า โดยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า และไม่ควรบังคับใช้ย้อนหลัง

แนวทางที่ 3 แนวทางการติดตั้งอุปกรณ์กรองเขม่าในเครื่องยนต์ดีเซล โดยผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ในปี 2572 มีมูลค่า 6,168 ล้านบาท และมีจำนวนปีสุขภาพที่สูญเสียลดลง 9,347 ปี โดยแนวปฏิบัติกระบวนการดำเนินโครงการนำร่องเพื่อทดสอบความเป็นไปได้ในการติดตั้ง DPF มีการติดตั้ง PDF ในรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่ผู้ผลิตไม่ได้ออกแบบมา กับกลุ่มประเภทรถที่ควบคุมได้ เช่น รถโดยสาร หรือรถใหญ่ๆ เป็นต้น

แนวทางที่ 4 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันต่ำกว่า 10 ppm สามารถนำไปประยุกต์ใช้ ผลักดันมาตรการด้านภาษีเพื่อเร่งรัดให้เกิดการผลิตและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันต่ำกว่า 10 ppm ให้เกิดขึ้นตามแผนที่ตั้งไว้ **แนวทางที่ 5** การกำหนดเขตพื้นที่การปล่อยมลพิษต่ำ โดยมีการศึกษาเพื่อหาความคุ้มค่าของการประกาศใช้นโยบายว่าต้องสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สุขภาพและด้านอื่นๆ ต่อประชาชนอย่างเพียงพอ รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และสร้างความเข้าใจความร่วมมือของภาคประชาชน ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด

แนวทางที่ 6 การสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ในปี 2572 มีมูลค่า 1,911 ล้านบาท และมีจำนวนปีสุขภาพที่สูญเสียลดลง 2,896 ปี ซึ่งจะมีมาตรการสนับสนุน 2แนวทางหลักคือลดภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าจากต่างประเทศ และตั้งกองทุนเพื่อ

แนวทางที่ 7 การใช้รถโดยสารประจำทางพลังไฟฟ้าผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ในปี 2572 มีมูลค่า 306 ล้านบาท และมีจำนวนปีสุขภาพที่สูญเสียลดลง 463ปี ควรมีนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐและทุกภาคส่วน ต้องมีการบูรณาการร่วมกัน ขสมก.มีแผนที่จะเข้ารถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า 2,511 คัน พร้อมไปกับรถที่จ้างของเอกชนอีก 1,500 คัน