

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ความรับผิดชอบต่อสังคม (Social Responsibility) เป็นสิ่งที่องค์กรมีเงื่อนไขที่พึงปฏิบัติต่อสังคม เพื่อธำรงรักษาสังคมไว้และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้แก่คนในสังคมนั้น ๆ โดยจะเป็นการดำเนินการต่าง ๆ นอกเหนือจากการดำเนินการตามหน้าที่ปกติเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายขององค์กร ซึ่งจะต้องได้รับความร่วมมือกันเป็นอย่างดีกับผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายด้วยกัน เช่น ผู้บริหาร พนักงาน ลูกค้า รัฐบาล สื่อมวลชน สังคม ชุมชน เป็นต้น ที่จะต้องเข้าไปมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อที่จะให้ได้ทราบถึงสังคมคาดหวังในด้านใด อย่างไร กับองค์กรธุรกิจที่พึงมีให้แก่สังคม โดยความรับผิดชอบต่อสังคมจะต้องอยู่ในความยุติธรรม มีความเป็นธรรมและจริยธรรม ซึ่งนำมาถึงความพอใจร่วมกันของทุกฝ่าย (มนตรี เลิศสกุลเจริญ, 2547) ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นการบริหารจัดการที่มีการปกป้องและปรับปรุงสวัสดิการสังคมโดยรวมและขององค์กร ผู้นำหรือผู้บริหารองค์กรจึงควรแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมที่มีต่อส่วนรวมด้วยการดำเนินการอย่างมีจริยธรรมและการบำเพ็ญตนเป็นพลเมืองดี ควรเป็นแบบอย่างที่ดีในการให้ความสำคัญกับจริยธรรมทางธุรกิจและให้ความสำคัญกับการป้องกันปัญหาด้านสาธารณสุข ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม โดยองค์กรจะต้องคาดการณ์ถึงผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นจากกระบวนการผลิต การกระจายผลิตภัณฑ์ การขนส่ง การใช้ผลิตภัณฑ์ และการกำจัดผลิตภัณฑ์ การวางแผนที่มีประสิทธิภาพในเรื่องเหล่านี้จะทำให้องค์กรสามารถป้องกันมิให้เกิดปัญหาตั้งแต่แรกเริ่มดำเนินการได้อย่างพร้อมเพรียง เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นทำให้สังคมหรือชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสาร รวมถึงให้การสนับสนุนในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้สังคมหรือชุมชนมีความตระหนักในเรื่องเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ให้มีความปลอดภัย และให้มีความมั่นใจต่อองค์กร (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี น่าน, <http://www.nan.rmutl.ac.th>)

ผู้นำหรือผู้บริหารองค์กร จึงต้องคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งนำหลักจริยธรรมมาใช้ปฏิบัติควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคมหลักที่จะคงไว้ซึ่งคุณภาพ ความห่วงใยต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม โดยต้องมุ่งเน้นในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเหมาะสมและให้มีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากการใส่ใจในผลิตภัณฑ์เพื่อให้มีคุณภาพสูงสุดแล้ว การป้องกันด้านสุขภาพ สุขอนามัย ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมตามหลักมาตรฐานสากล อีกทั้งกฎ

ระเบียบปฏิบัติทั่วไป ซึ่งต้องคำนึงถึงและปฏิบัติตามเพื่อเป็นการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงอันตรายและความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อคุณภาพของผลิตภัณฑ์ สุขอนามัยและสิ่งแวดล้อม แต่ในปัจจุบันยังคงมีองค์ธุรกิจมากมาย ที่ไม่ให้ความสำคัญและใส่ใจในเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งเป็นสิ่งที่ทุกองค์กรควรมีและพึงปฏิบัติต่อสังคม เพื่อเป็นการตอบสนองกลับคืนแก่สังคมในทางที่ดี อำนวยรักษาสังคมไว้และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้แก่คนในสังคม แต่กลับมุ่งเน้นที่จะสร้างกำไรจากธุรกิจเพียงอย่างเดียว จะเห็นได้จากปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีอยู่ในขณะนี้ ส่วนหนึ่งเกิดมาจากการดำเนินธุรกิจขององค์กรที่ไม่มีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้น อันส่งผลกระทบต่อชุมชนรอบข้างและสังคมโดยรวม โดยเฉพาะปัญหามลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร อันเกิดจากการขนส่งและยานพาหนะ ที่มีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงมากขึ้น

มลพิษทางอากาศเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ.2539 - 2540 พบว่า ปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานคร มีความรุนแรงกว่าพื้นที่ต่างจังหวัดและบริเวณริมถนน จะมีปริมาณมลพิษสูงกว่าบริเวณพื้นที่ทั่วไปที่เป็นที่พักอาศัย (กรมควบคุมมลพิษ, 2544) ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาสุขภาพของประชากร ในปี พ.ศ.2527 ผู้ป่วยและเสียชีวิตเนื่องจากมลพิษทางอากาศเขตกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจาก 675 ล้านบาท เป็น 2,459 ล้านบาทในปี พ.ศ.2536 (Tiwari, 1997) ปัญหามลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ โดยเฉพาะบริเวณริมเส้นทางจราจรย่านชุมชนต่าง ๆ และจากรถบรรทุกติดวัสดุก่อสร้างหรือสินค้าอื่นที่มีฝุ่นละออง รวมทั้งฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารหรือถนนต่าง ๆ ซึ่งฝุ่นละอองเหล่านี้จะรวมกับฝุ่นละอองจากยานพาหนะทำให้เพิ่มปัญหาฝุ่นละออง ปัจจุบันปัญหาฝุ่นละอองยังไม่มีแนวโน้มที่จะลดลง โดยฝุ่นพิษในบรรยากาศทั่วไปพบว่าสูงเกินกว่าค่ามาตรฐานและประมาณกันว่าทำให้คนกรุงเทพฯ ป่วยและหยุดงาน เนื่องจากฝุ่นพิษและตายด้วยสาเหตุฝุ่นพิษถึงปีละ 1,400 คน (สุธิดา ตูลยเสถียร และคณะ, 2544)

แหล่งที่มาของฝุ่นละอองส่วนหนึ่งมาจากยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนท้องถนนภายในกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 40 ของทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งควันดำจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลอันเกิดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์ ปัจจุบันมีการพยายามแก้ไขและควบคุมปัญหามลพิษทางอากาศเพื่อจะควบคุมปริมาณควันดำจากรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่ไม่เกินมาตรฐาน โดยใช้มาตรการตรวจจับรถยนต์ที่มีควันดำ ซึ่งมีหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย ประกอบด้วย กองบังคับการตำรวจจราจร กรมการขนส่งทางบก กรมควบคุมมลพิษ และกรุงเทพมหานคร กองบังคับการตำรวจจราจรในฐานะเป็นเจ้าพนักงานจราจร และพนักงาน

เจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 16 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2514 ได้มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการดูแลควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ คือ งานตรวจพิสูจน์มลภาวะ กองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร

กองบังคับการตำรวจจราจร ได้ดำเนินการตามมาตรการทางกฎหมาย กวดขันจับกุมรถยนต์ที่มีควันดำมาตลอด แต่ปัญหามลพิษทางอากาศก็ยังมีอยู่เพราะเป็นเพียงการแก้ไขปัญหาละเลาะเลี้ยวจึงได้มีการปรับนโยบายแก้ปัญหาค้นหาต้นเหตุ โดยมีการผ่อนผันการตรวจจับรถยนต์ที่มีควันดำให้โอกาสผู้ประกอบการนำรถยนต์ไปปรับปรุงแก้ไขปัญหาค้นหาต้นเหตุ โดยให้เวลา 1 เดือนนับแต่วันจับกุมต้องไปปรับปรุงแก้ไขให้เรียบร้อย หากครบกำหนด 1 เดือนแล้วยังไม่ได้ดำเนินการแก้ไขจะถูกจับกุมอีก ซึ่งหลังจากดำเนินการตามนโยบายผ่อนผันการจับกุมมาได้ระยะหนึ่ง พบว่ารถยนต์ประเภทต่าง ๆ ยังคงปล่อยควันดำและทำให้เกิดปัญหามลพิษของกรุงเทพมหานครอยู่ และเป็นปัญหาเรื้อรามาอย่างต่อเนื่องยากต่อการแก้ไขให้หมดสิ้นไป ซึ่งจะเห็นได้จากสถิติการจับกุมรถประเภทต่าง ๆ ที่มีควันดำเกินมาตรฐาน ประจำปี 2548 – 2549

ตารางที่ 1.1

สถิติการจับกุมรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ที่มีควันดำ
เกินมาตรฐาน ปี 2548 - 2549

เดือน	ผลการจับกุมรถประเภทต่าง ๆ ที่มีควันดำ ปี 2548 - 2549							
	2548				2549			
	รถยนต์	รวม	ขสมก	บรรทุก	รถยนต์	รวม	ขสมก	บรรทุก
มกราคม	725 (8.4)	598 (19.8)	29 (5.1)	14,907 (11.5)	395 (7.4)	171 (18.9)	28 (24.5)	12,697 (13.2)
กุมภาพันธ์	501 (5.9)	451 (15.0)	50 (8.8)	11,927 (9.2)	618 (11.5)	89 (9.9)	7 (6.1)	10,830 (11.2)
มีนาคม	770 (9.0)	490 (16.3)	31 (5.4)	15,693 (12.1)	481 (8.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	6,855 (7.1)

ตารางที่ 1.1 (ต่อ)

เดือน	ผลการจับกุมรถประเภทต่าง ๆ ที่มีวันดำ ปี 2548 - 2549							
	2548				2549			
	รถยนต์	รวม	ขสมก	บรรทุก	รถยนต์	รวม	ขสมก	บรรทุก
เมษายน	305 (3.6)	305 (10.2)	32 (5.6)	7,580 (5.8)	66 (1.2)	234 (25.8)	24 (21.1)	2,412 (2.5)
พฤษภาคม	496 (5.8)	424 (14.1)	146 (25.7)	13,967 (10.8)	824 (15.3)	129 (14.2)	10 (8.8)	10,871 (11.3)
มิถุนายน	1,772 (20.6)	156 (5.2)	29 (5.1)	14,041 (10.8)	662 (12.3)	58 (6.5)	13 (11.4)	10,463 (10.9)
กรกฎาคม	830 (9.7)	229 (7.7)	7 (1.2)	10,634 (8.2)	609 (11.3)	72 (7.9)	17 (14.9)	11,787 (12.2)
สิงหาคม	1,137 (13.2)	188 (6.3)	8 (1.4)	15,295 (11.8)	927 (17.2)	64 (7.0)	10 (8.8)	12,579 (13.0)
กันยายน	1,420 (16.5)	33 (1.1)	208 (36.6)	13,717 (10.5)	494 (9.2)	9 (1.0)	0 (0.0)	8,142 (8.5)
ตุลาคม	626 (7.3)	128 (4.3)	29 (5.1)	12,127 (9.3)	308 (5.7)	80 (8.8)	5 (4.4)	9,712 (10.1)
รวมทั้งสิ้น	8,582 (100)	3,002 (100)	569 (100)	129,888 (100)	5,384 (100)	906 (100)	114 (100)	96,348 (100)

หมายเหตุ ตัวเลขใน () แทนค่าร้อยละ

ที่มา: งานตรวจพิสูจน์มลภาวะ กองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร, 2549

จากสถิติการจับกุมรถประเภทต่าง ๆ ที่มีวันดำเกินมาตรฐาน จะเห็นได้ว่า แม้ว่าจะมีนโยบายผ่อนผันและให้โอกาสแก้ไขสภาพเครื่องยนต์แล้วก็ตาม แต่รถประเภทต่าง ๆ ก็ยังคงถูกตรวจจับเป็นจำนวนมากและอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถบรรทุกถูกจับกุมในปี 2548 และ 2549 มีจำนวนถึง 129,888 และ 96,348 คัน ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการรถประเภทต่าง ๆ

ไม่ให้ความร่วมมือและขาดความใส่ใจที่จะปรับปรุงแก้ไขสภาพเครื่องยนต์ของตนอย่างจริงจัง ถือได้ว่ามีส่วนทำให้การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดจากยานพาหนะไม่บรรลุผลตามที่คาดไว้ ทำให้ปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพฯ ยังคงมีอยู่และทวีความรุนแรงมากขึ้น ส่วนหนึ่งมาจากผู้ประกอบการไม่มีความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปรับปรุงเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์และไม่ก่อให้เกิดมลพิษ อีกทั้งยังไม่ปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องควบคุมดูแลยานพาหนะของตน ให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ แข็งแรง และไม่ก่อให้เกิดมลพิษ จึงจะสามารถนำมาดำเนินธุรกิจได้

ที่ผ่านมาการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากยานพาหนะของ กรุงเทพมหานคร ได้มีหลายฝ่ายเข้ามาส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้แก่ ภาครัฐ ได้ดำเนินการตรวจจัปรถยนต์ที่มีควันดำเกินมาตรฐาน และจะติดเครื่องหมายดใช้ชั่วคราว หากไม่ปรับปรุงเครื่องยนต์ภายใน 30 วันจะถูกสั่งห้ามใช้ ผู้ใดฝ่าฝืนลบเครื่องหมายห้ามใช้ที่พื้นไว้หน้ารถ ออก จัปรูปไม่เกิน 10,000 บาท และหากฝ่าฝืนนำรถออกมาใช้ จัปรูปไม่เกิน 50,000 บาท สำหรับผู้ประกอบการมีส่วนร่วมโดยการตรวจสอบสภาพรถของตนเองให้อยู่ในสภาพที่ดีปลอดภัย และไม่ก่อมลพิษ และการเข้มงวดต่อการดูแลผู้ขับขี่ ส่วนผู้ขับขี่ก็มีส่วนร่วมโดยการแจ้งต่อผู้ประกอบการเกี่ยวกับสภาพความสมบูรณ์ของรถที่ประกอบการ แต่ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของ กรุงเทพมหานคร ยังคงไม่บรรเทาเบาบางลงแต่อย่างใด แสดงให้เห็นว่า การจะแก้ปัญหามลพิษ สิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานครได้นั้นจะใช้มาตรการทางกฎหมายเพียงอย่างเดียวไม่ได้ แต่ต้องอาศัยมาตรการทางสังคมเข้ามาช่วยในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงจะประสบผลสำเร็จ ซึ่งมาตรการทางสังคมที่สำคัญ คือ การมีส่วนร่วมโดยอาศัยความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับปัญหามลพิษจากยานพาหนะโดยตรง และเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจในการปรับปรุงแก้ไขเครื่องยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษในความดูแลของตนให้มีสภาพที่สมบูรณ์และมีความปลอดภัย ซึ่งการจะได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการเพื่อการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะอย่างจริงจัง ทั้งนี้ก็ต้องขึ้นอยู่กับจิตสำนึกต่อเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีที่มีการดำเนินธุรกิจแล้วก่อให้เกิดปัญหามลพิษ จนเกิดความเสียหายและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของผู้อื่น ของผู้ประกอบการแต่ละคนว่าจะมีมาน้อยเพียงใด เพื่อพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้วจึงตัดสินใจในลักษณะที่เป็นประโยชน์ต่อบุคคลส่วนมาก โดยให้ความยุติธรรมกับกลุ่มต่าง ๆ ในสังคมให้มากที่สุด อันเป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมของผู้ประกอบการนั่นเอง

การมีความรับผิดชอบต่อสังคมนั้นเป็นสิ่งที่พึงปฏิบัติต่อสังคม เป็นบทบาทหน้าที่หรือข้อผูกพันของบุคคลหรือองค์กร ซึ่งต้องตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจขององค์กร โดยไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม ต้องพยายามหลีกเลี่ยงไม่กระทำการใด ๆ ให้บุคคลอื่นและสังคมต้องเสียหายด้วย รวมทั้งปกป้องและยังผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวมเพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย อันจะนำมาถึงความพอใจร่วมกันของทุกฝ่าย ผู้ประกอบการจึงควรมีความรับผิดชอบต่อสังคม ตระหนักถึงปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจของตน และต้องเข้าใจว่าการดำเนินธุรกิจของตนมีส่วนก่อให้เกิดปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม จึงต้องดำเนินธุรกิจโดยไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงต้องมีการแก้ไขปัญหา มลพิษสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วย อันจะเป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมของผู้ประกอบการต่อการแก้ไขปัญหา มลพิษสิ่งแวดล้อมอย่างดียิ่ง หากผู้ประกอบการไม่ใส่ใจที่จะปรับปรุงแก้ไขเรื่องคว้นดำของรถยนต์ และยังคงใช้รถยนต์ที่ก่อให้เกิดคว้นดำอยู่อย่างปกติ ก็ถือได้ว่าไม่มีความรับผิดชอบต่อสังคม อันไม่เป็นการยุติธรรมต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คือ ตนเองประกอบธุรกิจมีกำไร แต่รถยนต์ของตนเองก่อให้เกิดปัญหามลพิษขึ้นจนเป็นอันตรายต่อผู้อื่น สังคมและสิ่งแวดล้อม กลับไม่สนใจที่จะแก้ไขปัญหาที่เกิดจากตนเอง ที่ถือได้ว่าเป็นการตอบแทนคืนต่อสังคมและเป็นสิ่งที่สังคมควรจะได้รับเพื่อประโยชน์ของบุคคลส่วนมาก

ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงมีส่วนสำคัญมากในการร่วมกันแก้ไขปัญหามลพิษในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะปัญหามลพิษที่เกิดจากรถประจำทางที่เป็นรถร่วมบริการ ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ในปริมาณที่มากและยังคงออกวิ่งดำเนินกิจการขนส่งมวลชนอยู่อย่างปกติ โดยส่วนใหญ่มีสภาพเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ จึงก่อให้เกิดคว้นดำและเป็นปัญหามลพิษในกรุงเทพมหานครอยู่ในขณะนี้ ทั้งยังทำให้ประชาชนทั่วไปและผู้ใช้ถนนหนทาง ยังมีโอกาสได้รับเอามลพิษที่เกิดจากรถร่วมบริการเข้าสู่ร่างกายมากขึ้นอีกด้วย อันจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนโดยตรง มลพิษจากรถร่วมบริการจึงยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้ปัญหามลพิษในกรุงเทพมหานครยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งนายพิจิตร รัตตกุล กรรมการอำนวยการป้องกันคว้นพิษและพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเปิดเผยว่า ขณะนี้สถานการณ์ปัญหามลพิษทางอากาศใน กทม. กลับมามีปัญหาคุณภาพอากาศของ กทม. อีกครั้ง สาเหตุสำคัญมาจากรถเก่าขนาดใหญ่และเล็กที่ใช้น้ำมันดีเซล จำนวนกว่า 3.5 แสนคัน ไม่ใส่ใจดูแลเครื่องยนต์ เช่น รถร่วมบริการของ ขสมก. ที่มีกว่าร้อยละ 60 ของรถเมล์ที่วิ่งทั้งหมด จำนวนกว่า 4,000 คัน ที่เปิดให้บริษัทเอกชนรับสัมปทานในเส้นทางต่าง ๆ กว่า 30 บริษัท จำนวน 64 เส้นทาง เพราะรถดังกล่าวส่วนหนึ่งได้ซื้อรถเมล์เก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 10 ปี มาจาก ขสมก. มาอีกทอดหนึ่งนั่นเอง (ไทยรัฐ, 2545, น. 11)

ส่วนนายอภิชัย ชวเจริญพันธุ์ อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ (คพ.) เปิดเผยว่า จากการส่งเจ้าหน้าที่ไปร่วมตรวจสอบมลพิษจากรถโดยสารบนถนนสายต่าง ๆ ทั้งในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พบว่ารถ ขสมก.ส่วนใหญ่เกินร้อยละ 80 สภาพเครื่องยนต์อยู่ในมาตรฐาน ไม่มีปัญหาเรื่องก่อมลพิษ ที่มีปัญหาคือรถร่วมบริการ และรถมินิบัส พบว่ามากกว่าร้อยละ 60 มีปัญหามาก และไม่ยอมแก้ปัญหาร้างมลพิษบนท้องถนนอย่างมาก (ไทยรัฐ, 2549, น. 15)

หากผู้ประกอบการรถร่วมบริการ ตระหนักถึงปัญหามลพิษและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร ต้องรู้ถึงความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม รู้ถึงลักษณะการดำเนินธุรกิจที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม และพยายามดำเนินธุรกิจที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจังภายใต้ความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งต้องเกี่ยวข้องและมีส่วนร่วมต่อสวัสดิภาพของสังคมที่ตนดำรงอยู่ ก็จะมีส่วนช่วยให้การแก้ไขปัญหามลพิษประสบผลสำเร็จตามที่ทุกคนคาดหวังไว้ได้อย่างไม่ยากนัก

มูลเหตุจูงใจในการศึกษา

ปัจจุบันรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร มีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นองค์กรหลักในการให้บริการขนส่งมวลชน ได้แบ่งออกเป็น 8 เขตการเดินรถ มีการจัดแบ่งเส้นทางออกเป็นกองเดินรถต่าง ๆ และมีบริษัทรถเอกชนร่วมบริการ อีกจำนวน 62 บริษัท เข้ามาร่วมดำเนินการขนส่งมวลชนกรุงเทพด้วย โดยมีรถร่วมบริการรวม 127 สาย แบ่งเป็นรถโดยสารปรับอากาศ (รถ ปอ.) จำนวน 50 สาย รวม 944 คัน และรถโดยสารธรรมดา จำนวน 79 สาย รวม 2,556 คัน รวมทั้งหมด 3,500 คัน โดยมีการแบ่งออกเป็น 8 เขตการเดินรถ และมีการจัดแบ่งเส้นทางออกเป็นกองเดินรถต่าง ๆ เช่นกัน

รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ที่มาร่วมดำเนินการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนมากเป็นรถที่มีควันดำและก่อให้เกิดปัญหามลพิษ เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่นำรถที่ได้จากการประมูลจากหน่วยงานที่ไม่ต้องการใช้งานอีกต่อไป ซึ่งมีเครื่องยนต์อยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์มาปรับปรุงดัดแปลงเป็นรถร่วมบริการนำมาเข้าร่วมดำเนินการกับ ขสมก. รถร่วมบริการเหล่านี้จึงมีปัญหาเรื่องควันดำจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์และก่อให้เกิดเป็นมลพิษทางอากาศ อีกทั้งรถร่วมบริการในปัจจุบันมีปริมาณมากเมื่อเทียบกับรถประจำทางที่ให้บริการขนส่งมวลชนทั้งหมด และยังคงต้องร่วมดำเนินการกับ ขสมก. ให้บริการขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง ปัญหาควันดำที่เกิดจากรถร่วมบริการทำให้เกิดเป็นปัญหา

มลพิษของกรุงเทพมหานครอยู่ในขณะนี้ และเป็นปัญหาเรื้อรามาอย่างต่อเนื่องต่อการแก้ไขให้หมดสิ้นไป ซึ่ง
จะเห็นได้จากสถิติการจับกุมรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ของงานตรวจพิสูจน์มลภาวะ กองกำกับ
การ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร ประจำปี 2548 – 2549

ตารางที่ 1.2
สถิติการจับกุมรถประจำทางในกรุงเทพฯ ที่มีควันดำ
เกินมาตรฐาน ปี 2548 - 2549

เดือน	ผลการจับกุมรถประจำทางที่มีควันดำ ปี 2548 - 2549					
	2548			2549		
	รถร่วม	รถ ขสมก.	รวม	รถร่วม	รถ ขสมก.	รวม
มกราคม	598 (19.2)	29 (5.1)	627 (17.5)	171 (18.9)	28 (24.5)	199 (15.9)
กุมภาพันธ์	451 (15.0)	50 (8.8)	501 (14.0)	89 (9.8)	7 (6.1)	96 (9.4)
มีนาคม	490 (16.3)	31 (5.4)	521 (14.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
เมษายน	305 (10.1)	32 (5.6)	337 (9.4)	234 (25.9)	24 (21.1)	258 (25.3)
พฤษภาคม	424 (14.1)	146 (25.7)	570 (16.0)	129 (14.2)	10 (8.8)	139 (13.6)
มิถุนายน	156 (5.2)	29 (5.1)	185 (5.1)	58 (6.4)	13 (11.4)	71 (7.0)
กรกฎาคม	229 (7.6)	7 (1.2)	246 (6.9)	72 (7.9)	17 (14.9)	89 (8.7)
สิงหาคม	188 (6.7)	8 (1.4)	196 (5.5)	64 (7.1)	10 (8.8)	74 (7.3)
กันยายน	33 (1.1)	208 (36.6)	241 (6.7)	9 (1.0)	0 (0.0)	9 (0.9)

ตารางที่ 1.2 (ต่อ)

เดือน	ผลการจับกุมรถประจำทางที่มีควันดำ ปี 2548 - 2549					
	2548			2549		
	รถร่วม	รถ ขสมก.	รวม	รถร่วม	รถ ขสมก.	รวม
ตุลาคม	128 (4.7)	29 (5.1)	157 (4.4)	80 (8.8)	5 (4.4)	85 (8.3)
รวมทั้งสิ้น	3,002 (100.0)	569 (100.0)	3,571 (100.0)	906 (100.0)	114 (100)	1,020 (100.0)
ค่าร้อยละ	84.07	15.93	100.0	88.82	11.18	100.0

หมายเหตุ ตัวเลขใน () แทนค่าร้อยละ

ที่มา: งานตรวจพิสูจน์มลภาวะ กองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร, 2549

จากสถิติการจับกุมรถเอกชนร่วมบริการที่ก่อให้เกิดควันดำข้างต้น จะเห็นได้ว่า มีรถเอกชนร่วมบริการถูกจับกุมเป็นจำนวนมากในแต่ละเดือน เมื่อรวมทั้งปี 2549 มีถึง 906 คัน คิดเป็นร้อยละ 88.82 ของรถประจำทางทั้งหมดที่ถูกจับกุม ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่มากเมื่อเทียบกับรถขสมก.ที่ถูกจับกุมในช่วงเวลาเดียวกัน ทั้งปีมีเพียง 114 คัน คิดเป็นร้อยละ 11.18 เท่านั้น แสดงให้เห็นว่า แม้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จะมีระเบียบออกมากำกับดูแลมาตรฐานรถร่วมบริการเกี่ยวกับการก่อให้เกิดปัญหามลพิษก็ตาม ทั้งเรื่องเกี่ยวกับรถโดยสารที่จะนำเข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. จะต้องมีสภาพรถแข็งแรงมั่นคง ปลอดภัยต่อผู้โดยสารหรือไม่ชำรุดทรุดโทรม และสภาพเครื่องยนต์ไม่ก่อให้เกิดควันดำหรือเสียงดังเกินมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งกำหนดอยู่ใน หมวด 1 มาตรฐานการให้บริการ ข้อ 5(1) ของระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยมาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.2547 นอกจากนี้ยังได้กำหนดการลงโทษกรณีฝ่าฝืนการปฏิบัติของผู้เข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก.เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง กรณีมีเครื่องอุปกรณ์และ/หรือส่วนควบไม่ครบตามสาระสำคัญที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรการกำกับดูแลการลงโทษรถเอกชนร่วมบริการ ข้อ 1.3 (ก) ของระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยมาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) พ.ศ.2548 แต่สถิติการจับกุมรถเอกชนร่วมบริการที่ก่อให้เกิดควันดำไม่ได้ลดลงไปแต่อย่างใด และมีสถิติการจับกุมอยู่ตลอด จน

ถือได้ว่าคว้นดำรงการร่วมบริการ มีส่วนทำให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันนี้

ที่ผ่านมา กองบังคับการตำรวจจราจร นอกจากจะดำเนินการตามมาตรการทางกฎหมายโดยตรวจจับรถเอกชนร่วมบริการที่มีควันดำอย่างต่อเนื่องแล้ว ยังได้พยายามหาแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษจากรถเอกชนร่วมบริการ โดยมุ่งการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ คือการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์รถเอกชนร่วมบริการให้มีสภาพที่สมบูรณ์ ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ เดือนมีนาคม 2549 จึงได้จัดโครงการตรวจบริการวัดมลพิษรถเอกชนร่วมบริการ ชสมก.ขึ้น มีวัตถุประสงค์เพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ มีความรู้ถึงวิธีการบำรุงรักษาเครื่องยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบอย่างถูกต้องและไม่ก่อมลพิษทางอากาศเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปมีความรู้ความเข้าใจปัญหาและผลกระทบจากมลพิษที่มีแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะในสถานการณ์ปัจจุบันและรู้จักวิธีป้องกัน และเพื่อให้ผู้ประกอบการได้ทราบถึงสภาพเครื่องยนต์ของรถร่วมบริการของตนว่าอยู่ในสภาพที่ก่อให้เกิดมลพิษหรือไม่ จะได้ดูแลบำรุงรักษาสภาพเครื่องยนต์ได้อย่างถูกต้อง อันจะเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษที่ต้นเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด รวมทั้งให้โอกาสผู้ประกอบการนำรถร่วมของตนเองไปปรับปรุงแก้ไขสภาพเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ได้มาตรฐานและไม่ก่อให้เกิดมลพิษอีก โดยจะไม่มี การตรวจจับจากเจ้าหน้าที่ในช่วงที่เวลาดำเนินโครงการฯ แต่ต่อมาเดือนเมษายน 2549 ซึ่งสิ้นสุดระยะเวลาตามโครงการฯ แล้ว พบว่า สถิติผลการถูกจับกุมรถร่วมบริการที่มีควันดำไม่ได้ลดลงเลย กลับมีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่าอีกเท่าตัวจากเดือนกุมภาพันธ์ 2549 ก่อนเริ่มโครงการฯ ที่ถูกจับกุม 89 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 234 คัน ในเดือนเมษายน 2549 หลังสิ้นสุดโครงการฯ และในเดือนอื่นต่อมาอีกยังคงมีผลการจับกุมที่มากอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ไม่ได้ให้ความสำคัญและใส่ใจที่จะปรับปรุงแก้ไขสภาพเครื่องยนต์ของตนเองอย่างจริงจัง เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาคว้นดำอันเป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใดเลย และยังคงนำรถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์และก่อให้เกิดมลพิษมาร่วมดำเนินการกับ ชสมก. เป็นปกติอยู่จำนวนมาก แสดงว่าผู้ประกอบการรถร่วมบริการไม่ได้มีความรับผิดชอบต่อสังคม ที่จะร่วมรับผิดชอบต่อผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของผู้อื่น อันเกิดจากการดำเนินธุรกิจรถร่วมบริการของตนเองเลย

การจะแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร อันเกิดจากคว้นดำของรถร่วมบริการ จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือและการมีส่วนร่วมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ภาครัฐต้องจริงจังกับการดำเนินการตามมาตรการทางกฎหมาย กวดขันจับกุมและห้ามใช้รถร่วมบริการที่มีคว้นดำอย่างเคร่งครัด ซึ่งการจะแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากคว้นดำของรถร่วมบริการใน

กรุงเทพมหานคร จะอาศัยเพียงมาตรการทางกฎหมายเพียงอย่างเดียวไม่ได้ แต่จำเป็นต้องใช้ มาตรการทางสังคม คือ การมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจากผู้ที่เกี่ยวข้องควบคู่กันไปด้วยจึงจะ ประสบความสำเร็จ โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมจากผู้ประกอบการร่วมบริการในการแก้ไขปรับปรุง สภาพรถให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ ปลอดภัย และไม่ก่อมลพิษอย่างจริงจัง ซึ่งความร่วมมือในเรื่อง ดังกล่าวจากผู้ประกอบการร่วมบริการนั้น ขึ้นอยู่กับความมีสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมและ ตระหนักถึงปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการดำเนินธุรกิจร่วมบริการที่สร้างความ เดือดร้อนและส่งผลเสียหายแก่ผู้อื่น สังคมและสิ่งแวดล้อม ของผู้ประกอบการแต่ละคนว่าจะมีมาก น้อยเพียงใด เพื่อพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้วจึงตัดสินใจกระทำในสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อ บุคคลส่วนมาก โดยให้ความยุติธรรมกับกลุ่มต่าง ๆ ในสังคมให้มากที่สุด อันเป็นการแสดงถึงการมี ความรับผิดชอบต่อสังคม ผู้ประกอบการร่วมบริการจึงควรมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหามลพิษ สิ่งแวดล้อมที่ตนเองได้มีส่วนก่อให้เกิดขึ้น อันเป็นการแสดงถึงการมีความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อ เป็นการตอบแทนคืนต่อสังคม และเป็นสิ่งที่สังคมควรจะได้รับเพื่อประโยชน์ของบุคคลส่วนมาก โดยควรมีความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม คือ ดำเนินถึงผลกระทบ จากการดำเนินธุรกิจของตนที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง มีการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ รวมถึงตระหนักถึงการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติด้วย

ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาถึงความรับผิดชอบต่อสังคมด้านการแก้ไขปัญหามลพิษ สิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกซนร่วมบริการ ขสมก. โดยสนใจที่จะศึกษาว่าผู้ประกอบการ รถเอกซนร่วมบริการ ขสมก. ในปัจจุบันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องแนวคิดความรับผิดชอบต่อ สังคมด้านสิ่งแวดล้อมหรือไม่ เพียงใด และมีลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหาม ลพิษสิ่งแวดล้อมหรือไม่ อย่างไร รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจ และมีความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมว่ามี อย่างไรบ้าง สิ่งเหล่านี้เป็นการแสดงถึงการมีความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมที่ ผู้ประกอบการควรจะมีอยู่ เพราะถือได้ว่ามีส่วนสำคัญต่อการช่วยปกป้องชีวิตมนุษย์ให้พ้นจาก โรคภัยต่าง ๆ ที่เกิดจากมลพิษทางอากาศ เพื่อการมีสุขภาพอนามัยที่ดีและมีชีวิตเป็นปกติสุข อัน เป็นสวัสดิการของประชาชนที่ควรจะได้รับ เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของมนุษย์ และเป็นสิทธิมนุษยชน ประการหนึ่งที่มนุษย์พึงได้รับ รวมถึงเป็นการสร้างเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น และ เป็นการสร้างความสุขให้แก่สาธารณชนโดยรวมอย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม
2. เพื่อศึกษาลักษณะการดำเนินธุรกิจรถร่วม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม
3. เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรถร่วม
4. เพื่อศึกษาความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

ขอบเขตในการศึกษา

ขอบเขตในด้านเนื้อหา

การศึกษาศึกษาความรับผิดชอบต่อสังคมด้านการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม และลักษณะการดำเนินธุรกิจรถร่วม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรถร่วม รวมถึงเพื่อให้ทราบความต้องการ การสนับสนุนเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

ขอบเขตด้านประชากร

ศึกษาจากผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 62 บริษัท ซึ่งมีทั้งผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของบริษัทแต่เพียงผู้เดียว และผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถร่วมบริการ และนำรถของแต่ละคนมาร่วมดำเนินธุรกิจในรูปของบริษัท

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม หมายถึง ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อม ที่มีผลกระทบต่อสังคมในแง่ลบ อันเป็นที่มาซึ่งปรารถนา ซึ่งผลกระทบดังกล่าวควรมี

การกระทำบางอย่างเพื่อหาทางแก้ไขปรับปรุงให้ดีขึ้น โดยการวิจัยครั้งนี้ เน้นถึงปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศเท่านั้น

ความรับผิดชอบต่อสังคม หมายถึง บทบาทหน้าที่หรือข้อผูกพันของบุคคลหรือองค์กร ซึ่งต้องตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจขององค์กร โดยไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม ต้องพยายามหลีกเลี่ยงไม่กระทำการใด ๆ ใ้บุคคลอื่นและสังคมต้องเสียหายด้วย รวมทั้งปกป้องและยังผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวมเพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง ความเชื่อ ความคิดที่ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม อันประกอบด้วย การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การอนุรักษ์และสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม หมายถึง การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการรถร่วม ซึ่งมีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม โดยมีการดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ และมีการปฏิบัติในลักษณะดังต่อไปนี้ คือ มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ มีการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ มีการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ มีการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และมีการอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจร่วม หมายถึง ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกวิธี การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ

ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม หมายถึง ความต้องการของผู้ประกอบการรถร่วม ที่จะได้รับการสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม ในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การ

พัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไข
 ปัญหามลพิษ สนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ ส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและ
 บำรุงรักษายานพาหนะ ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ และการเสริมสร้างความรับผิดชอบ
 ต่อสังคมในการแก้ไขปัญหาพิษ

ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. หมายถึง ผู้ที่ประกอบธุรกิจ โดยจัดการนำ
 รถเอกชนมาร่วมดำเนินการขนส่งมวลชนกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในเขต
 กรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ได้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ต่อแนวคิด
 ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม
2. ได้ทราบถึงลักษณะการดำเนินธุรกิจรถร่วม ที่เป็นการแก้ไขปัญหาพิษสิ่งแวดล้อม
3. ได้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรถร่วมของผู้ประกอบการ
4. ได้ทราบถึงความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม
 กรณีการแก้ไขปัญหาพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.