

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยานพาหนะ

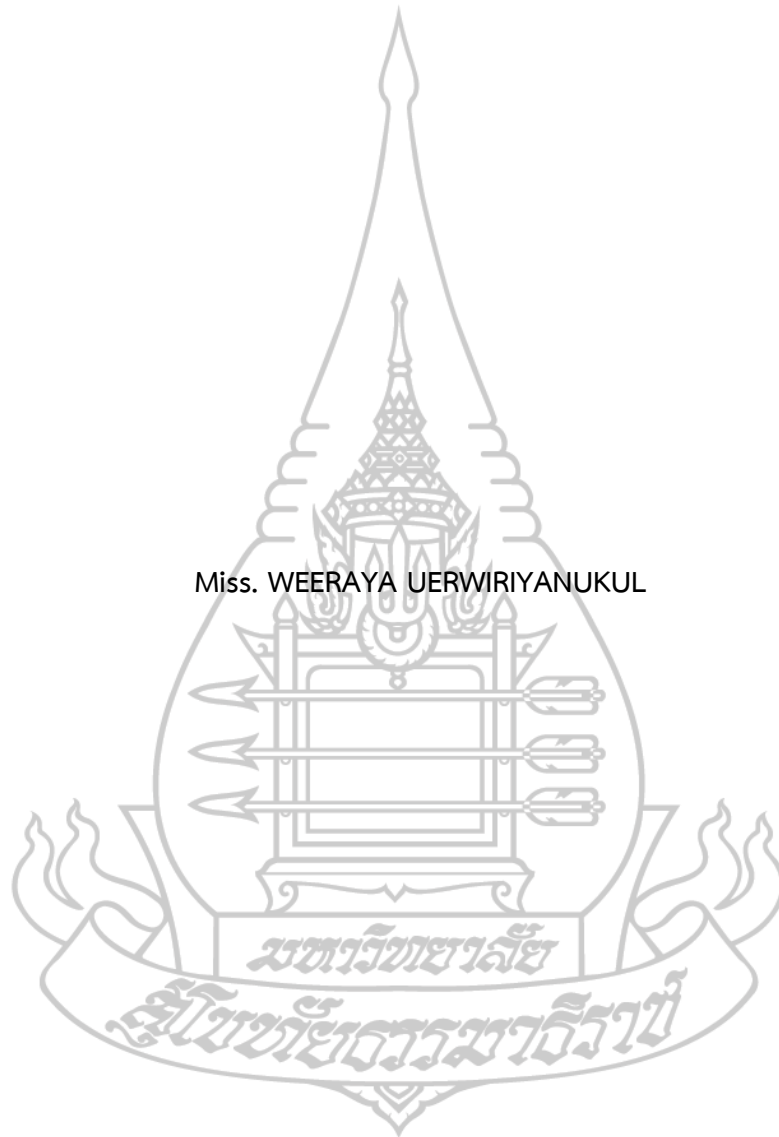


นางสาววิรยา เอื้อวิริยานุกุล

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิตนิติศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกกฎหมายธุรกิจ
สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2566

Legal Problems Regarding Noise Pollution Caused by Vehicles



Miss. WEERAYA UERWIRIYANUKUL

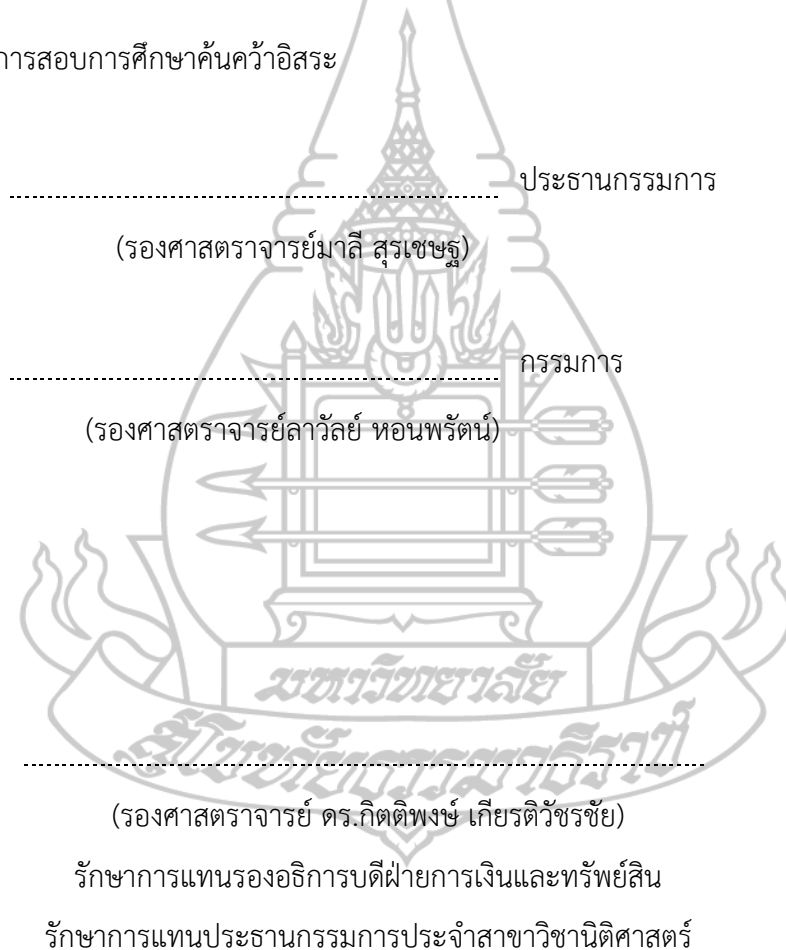
An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Business Law
School of Law Sukhothai Thammathirat Open University

2023

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ	ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยานพาหนะ
ชื่อและนามสกุล	นางสาววีรยา เอื้อวิริยานุกุล
แขนงวิชา / วิชาเอก	กฎหมายธุรกิจ
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2563

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



ชื่อการศึกษา คำนคว่าอิสระ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยานพาหนะ

ผู้ศึกษา นางสาววีรยา เอื้อวิริยานุกูล รหัสนักศึกษา 2594002806

ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์มาลี สุระเชษฐ ปีการศึกษา 2566

บทคัดย่อ

การศึกษาคำนคว่าอิสระเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ(1)ศึกษาความเป็นมาและแนวคิด บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียง(2)ศึกษามาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมในประเทศไทยและอังกฤษและแคนาดา(3)วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดจากมลพิษทางเสียง(4)หาแนวทางในการบังคับใช้และแก้ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมซึ่งจะศึกษาตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ 2535

การศึกษาคำนคว่าอิสระนี้เป็นการศึกษาด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีการวิจัยทางเอกสาร ด้วยการค้นคว้าเอกสารหนังสือ ตำราวิชาการต่างๆ บทความ วิทยานิพนธ์ เอกสารราชการที่เกี่ยวข้อง ประกาศ รวมทั้งสื่อต่าง ๆ ทั้งในประเทศไทย อังกฤษและแคนาดา เกี่ยวกับปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อมาวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ปัญหาที่มีประสิทธิภาพต่อไป

ผลการศึกษาพบว่า (1)ได้ทราบถึงแนวคิดทฤษฎีของปัญหาสิ่งแวดล้อมและนำมาใช้แก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม (2) ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ อังกฤษและแคนาดา (3) จึงมีการควบคุมระดับเสียงที่ใช้สำหรับบริเวณที่อยู่อาศัยและกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยาน เพื่อบำรุงรักษาความสมดุลของสภาพแวดล้อมและสิ่งมีชีวิตที่เป็นพิษที่ทำลายสุขภาพได้(4) โดยให้มีการแก้ไขกฎหมายโดยเสนอเพิ่มโทษปรับตามมาตรา 65 และในมาตรา 68ให้สูงขึ้น พร้อมทั้งกำหนดแนวทางแก้ปัญหาระยะยาว โดยให้มีหน่วยงานเฉพาะเฉพาะเพื่อควบคุม ตรวจสอบ ดูแลการก่อมลพิษทางเสียงและมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ ปัญหากฎหมาย มลพิษทางเสียง ยานพาหนะ

Independent Study title: “Legal Problems Regarding Noise Pollution Caused by Vehicles”

Author: “Miss. WEERAYA UERWIRIYANUKUL”; ID: “2594002806”;

Degree: Master of Laws

Independent Study Advisor: Associate Professor MALEE SURACHET; Academic year: 2023

Abstract

This independent study aims to (1) Study the background and concepts of the provisions of laws regarding noise pollution, (2) study the environmental legal measures in Thailand, England and Canada, (3) analyze the problems caused by noise pollution, and (4) to enforce and solve environmental legal problems, which studied in accordance with the Environmental Quality Promotion and Conservation Act B.E. 2535.

This independent study is a qualitative study using documentary research methods by searching for documents, books, academic textbooks, articles, theses, related official documents, announcements, and various media in Thailand, England, and Canada about environmental pollution problems and the opinions of experts in order to analyze and find effective solutions.

The results of the study found that (1) informed of the theoretical concepts of environmental problems and applied them to solve environmental problems; (2) Gain knowledge about Thai law compared to foreign laws in England and Canada; (3) Therefore, there are noise control measures for residential areas and laws to control noise from aircraft in order to maintain the balance of the environment and eliminate toxic substances that are harmful to health.; (4) By amending the law by proposing to increase the fines under Section 65 and Section 68, and setting a long-term solution by creating a specific agency to control, inspect, and supervise noise pollution and to enforce the law effectively.

Keywords : Legal issues noise pollution vehicles

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จลงได้โดยได้รับความกรุณาเป็นอย่างสูงจาก รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้เมตตาสละเวลาถ่ายทอดความรู้ เพื่อให้ คำแนะนำและข้อคิดเห็นในการปรับปรุงรูปแบบและเนื้อหาของการค้นคว้าอิสระฉบับนี้ให้มีความ ถูกต้องและสมบูรณ์ จนทำให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ข้าพเจ้าจึงขอกราบขอบพระคุณในความรักและ ความเมตตาที่ท่านอาจารย์มิให้ไว้ ณ ที่นี้

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ลาวัลย์ หอนพรัตน์ กรรมการสอบ กรรมการสอบที่ได้ให้ข้อคิดเห็น คำแนะนำ ตลอดจนถึงข้อท้วงติง และเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ใน การปรับปรุงการค้นคว้าอิสระ ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทั้งขอรำลึกถึงพระคุณของครูบาอาจารย์ทุก ท่านที่ได้เมตตาถ่ายทอดวิชาความรู้ให้แก่ข้าพเจ้าจนถึงวันนี้

สุดท้ายนี้ข้าพเจ้าหวังเป็นอย่างยิ่งว่า การค้นคว้าอิสระเล่มนี้ หากมีคุณค่า และเป็น ประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้าในศาสตร์ความรู้ใดแล้ว ข้าพเจ้าขอมอบเป็นกตเวทิตาแก่บิดามารดา และญาติพี่น้อง ตลอดจนครูบาอาจารย์ทุกท่าน แต่หากมีข้อบกพร่องไม่ว่ามากหรือน้อยประการ ใด ข้าพเจ้ากราบขออภัยไว้ ณ ที่นี้



นางสาววีรยา เอื้อวิริยานุกุล

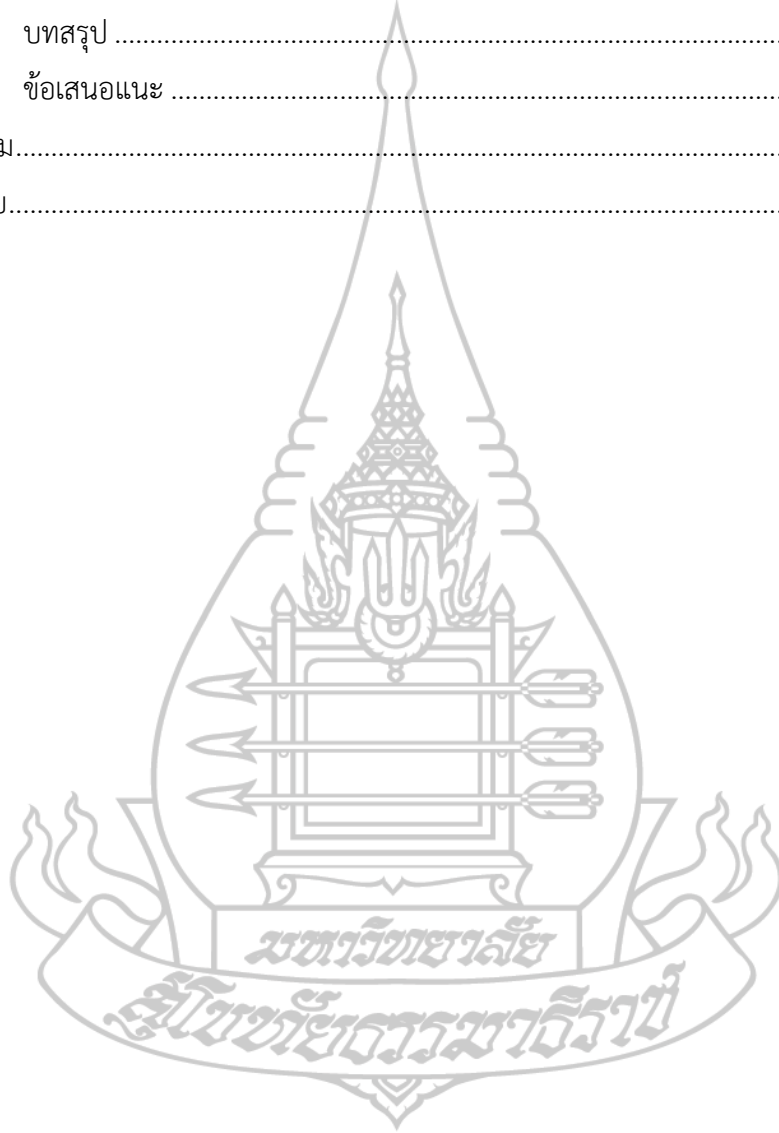
สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง.....	ณ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1. สภาพปัญหาทั่วไปของมลพิษทางเสียง.....	1
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
3. ขอบเขตการศึกษา.....	4
4. วิธีดำเนินการศึกษา	4
5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 ความเป็นมาของปัญหามลพิษทางเสียง.....	6
1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม	6
2. หลักการของกฎหมายสิ่งแวดล้อม 2 หลัก.....	26
3. ความหมายของมลพิษทางเสียงตามกฎหมายไทย.....	27
4. ผลกระทบของมลพิษทางเสียง.....	28
บทที่ 3 กฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงของไทยและต่างประเทศ	31
1. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535	31
2. การควบคุมมลพิษทางเสียงตามกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	40
3. การควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	45
4. กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายต่างประเทศ.....	51
บทที่ 4 ปัญหาที่เกี่ยวกับมลพิษทางเสียง	60
1. ประเด็นปัญหาตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยานพาหนะ	60
2. หลักการของกฎหมายสิ่งแวดล้อม.....	62

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	65
1. บทสรุป	65
2. ข้อเสนอแนะ	68
บรรณานุกรม.....	69
ประวัติผู้วิจัย.....	72



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในประเทศไทย ปี 2554 – 2564	3
ตารางที่ 3.1 ระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน	47



บทที่ 1

บทนำ

1. สภาพปัญหาทั่วไปของมลพิษทางเสียง

โดยปกติแล้วเสียงอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ชนิด คือ 1) เสียงธรรมดาทั่วไป (general sound) ซึ่งหมายถึงเสียงที่เมื่อได้ยินแล้วไม่รู้สึกรบกวน เช่น เสียงคนพูดคุยกันตามธรรมดา และ 2) เสียงรบกวน (noise/unwanted sound) ซึ่งหมายถึงเสียงที่เมื่อได้ยินแล้วมิใช่เพียงแต่ก่อความเดือดร้อนรำคาญให้แก่ผู้ฟังเท่านั้น แต่ยังมีผลกระทบต่อร่างกาย จิตใจ และประสิทธิภาพในการทำงาน หรือหมายถึงเสียงที่ไม่พึงปรารถนาหรือเกินขีดความสามารถของโสตประสาทจะรับได้¹

ดังนั้น เสียงนอกจากจะมีประโยชน์แล้ว ยังอาจก่อให้เกิดปัญหามลพิษอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้เทคโนโลยีที่ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วในการคิดสร้างเครื่องจักร เครื่องยนต์ และกลไกต่าง ๆ มาใช้เพื่อประโยชน์ในการเร่งรัดพัฒนาประเทศ อุตสาหกรรม ตลอดจนเพื่อความสะดวกสบายในชีวิตประจำวันของมนุษย์ และเสียงที่เกิดจากเครื่องจักร เครื่องยนต์ และกลไกเหล่านี้ นี้เองที่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียง ซึ่งนับวันทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น

ปัญหามลพิษทางเสียง มักเกิดขึ้นในเขตชุมชนเมือง และพื้นที่พัฒนาต่าง ๆ ที่มีการขยายตัวของอาคารคมนาคมขนส่ง และอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองในต่างจังหวัดซึ่งเป็นศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค โดยมีแหล่งกำเนิดสำคัญของมลพิษทางเสียง คือยานพาหนะซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ตลอดจนโรงงานอุตสาหกรรม และสถานประกอบการต่าง ๆ

ทั้งนี้จากผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยใช้สถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทยอย่างต่อเนื่องตลอดปี พ.ศ. 2564 พบว่า²

ระดับเสียงในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พื้นที่ริมถนน ใน พ.ศ. 2564 พบว่า มีค่าเฉลี่ยของระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง เท่ากับ 69.2 เดซิเบลเอ (ค่ามาตรฐาน 70 เดซิเบล)

¹ พัฒนา มุลพฤษ์ การป้องกันและการควบคุมมลพิษ กรุงเทพมหานคร บริษัทชิคม่าดีไซน์กราฟฟิก จำกัด 2545 หน้า 2 -1

² กรมควบคุมมลพิษ รายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงของประเทศไทย ปี 2564 สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หน้า 32.36

เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2563 ที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 69.0 เดซิเบลเอ เนื่องจากมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน เมื่อพิจารณาในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ริมถนนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ (กรมควบคุมมลพิษ, 2565) และพื้นที่ทั่วไป ใน พ.ศ. 2564 พบว่า มีค่าเฉลี่ยของระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง พ.ศ. 2564 เท่ากับ 55.9 เดซิเบลเอ (ค่ามาตรฐาน 70 เดซิเบล) ลดลงจาก พ.ศ. 2563 ที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.7 เดซิเบลเอ บริเวณที่ตรวจวัดส่วนใหญ่มีระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน เมื่อพิจารณาในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมงบริเวณพื้นที่ทั่วไปในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ (กรมควบคุมมลพิษ, 2564, น. 32)

ระดับเสียงในพื้นที่ต่างจังหวัด พื้นที่ริมถนนใน พ.ศ. 2564 มีค่าเฉลี่ยของระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง พ.ศ. 2564 เท่ากับ 62.4 เดซิเบลเอ (ค่ามาตรฐาน 70 เดซิเบล) ลดลงจาก พ.ศ. 2563 ที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 62.8 เดซิเบลเอ เมื่อพิจารณาในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ริมถนนในต่างจังหวัดมีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ และพื้นที่ทั่วไป ใน พ.ศ. 2564 มีค่าเฉลี่ยของระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง พ.ศ. 2564 เท่ากับ 55.1 เดซิเบลเอ (ค่ามาตรฐาน 70 เดซิเบล) ลดลงจาก พ.ศ. 2563 ที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.0 เดซิเบลเอ พื้นที่ส่วนใหญ่มีระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (กรมควบคุมมลพิษ, 2564, น. 36)

ระดับเสียงรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติแห่งนี้มีทางขึ้นลง 2 ทางวิ่ง รองรับจำนวนเที่ยวบิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง จากการตรวจวัดก่อนเปิดดำเนินการพบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะห่างไปทางทิศเหนือและทิศใต้ 10 กิโลเมตร รวมทั้งพื้นที่ 124 ตารางกิโลเมตร พบว่ามีจุดตรวจวัดที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน (70 เดซิเบลเอ) คือ บริเวณทางเข้านิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังมีค่าระดับเสียงเท่ากับ 74.6 เดซิเบลเอ และบริเวณชุมชนเคหะนคร มีค่าระดับเสียงเท่ากับ 71.1 เดซิเบลเอ

สำหรับสถานการณ์ระดับเสียงของประเทศไทยปี พ.ศ. 2564 ยังคงพบว่าการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมโดยสถานีแบบอัตโนมัติต่อเนื่องตลอดทั้งปี บริเวณพื้นที่ริมถนนและพื้นที่ทั่วไป ใน 13 จังหวัด 27 สถานี และบริเวณพื้นที่ริมถนนในเขตกรุงเทพมหานครแบบจุดตรวจวัดชั่วคราว รวม 27 จุด เพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของปัญหามลพิษทางเสียง ใน พ.ศ. 2564 พบว่า การจราจรเป็นแหล่งกำเนิดเสียงหลัก โดยบริเวณริมถนนในเมืองขนาดใหญ่ที่มีการจราจรหนาแน่นจะมีระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน ระดับเสียงอยู่ระหว่าง 45.0-84.5 เดซิเบลเอ และมีระดับเสียงเฉลี่ยลดลงจากปีที่ผ่านมา กรมควบคุมมลพิษ (2565, น. 32)

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในประเทศไทย ปี 2554 – 2564

พื้นที่	หน่วยนับ	ปี 2563	ปี 2564	ค่าความต่าง
ระดับเสียงบริเวณพื้นที่ริมถนน				
ในกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล (SOE65)	เดซิเบลเอ	69	69	0.2
ระดับเสียงบริเวณพื้นที่ทั่วไปใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (SOE65)	เดซิเบลเอ	57	56	-0.8
ระดับเสียงบริเวณพื้นที่ริมถนน ในต่างจังหวัด (SOE65)	เดซิเบลเอ	63	62	-0.4
ระดับเสียงบริเวณพื้นที่ทั่วไปใน ต่างจังหวัด (SOE65)	เดซิเบลเอ	56	55	-0.9

หมายเหตุ * การเปลี่ยนแปลง ร้อยละ คำนวณได้จาก = $(\text{ข้อมูลปัจจุบัน} - \text{ข้อมูลปีก่อนหน้า}) \times 100$
/ ข้อมูลปีก่อนหน้า

ที่มา: รายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทยปี 2566 กรมควบคุมมลพิษ

ส่วนระดับเสียงรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ภายหลังเปิดให้บริการในเดือนกันยายน พ.ศ. 2549 โดยมีจำนวนเที่ยวบิน 700 เที่ยวบิน/วัน ส่งผลให้เกิดมลพิษทางเสียงซึ่งมีสาเหตุจากลักษณะการบิน เส้นทางบิน จำนวนเที่ยวบินและเวลาการบิน ผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 4 – 10 ตุลาคม พ.ศ. 2549 พบว่ามีค่าระดับเฉลี่ย 24 ชั่วโมง สูงขึ้นกว่าระดับเสียงก่อนเปิดใช้ท่าอากาศยาน 3 – 20 เดซิเบลเอ โดยทุกจุดตรวจวัดมีระดับการรบกวนเกินมาตรฐานเสียงรบกวน (10 เดซิเบลเอ) และจากการวิเคราะห์ตัวอย่างระดับเสียงสูงสุดของเครื่องบินขณะผ่านจุดตรวจวัดระดับเสียงทางทิศเหนือและทิศใต้ของท่าอากาศยาน ที่ระยะห่างจากทางวิ่ง 2.2-7.6 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวไม่ได้แก้ปัญหามลพิษทางเสียงอย่างแท้จริง ผู้เขียนเห็นว่าควรมีมาตรการทางกฎหมายหรือ มาตรการอื่นที่แก้ปัญหามลพิษทางเสียงเพื่อไม่ให้กระทบความเป็นอยู่ของประชาชน พบว่ามีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป คือ ระหว่าง 76.4 – 99.7 เดซิเบลเอ เป็นเหตุให้มีการร้องเรียนไปยังกรมควบคุมมลพิษ และเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตาม มาตรการเพื่อลดมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน โดยการกำหนดการบินขึ้น – ลง การปรับเปลี่ยน

เส้นทางการบินให้กระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด ตลอดจนการกำหนดประเภทของอากาศยานที่จะใช้ สนามบินให้มีระดับเสียงไม่เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ฯลฯ³

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 2.1 เพื่อศึกษาความเป็นมาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อมและสิทธิในสิ่งแวดล้อม
- 2.2 ศึกษาและสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับมลพิษทางเสียงทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ
- 2.3 วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดจากมลพิษทางเสียงและเป็นผลให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมทางเสียง
- 2.4 หาแนวทางในการบังคับใช้ และแนวทางในการแก้ไขปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางเสียง

3. ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาหลักเกณฑ์ปัญหาที่เกี่ยวกับมลพิษทางเสียงของ พรบ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎหมายทั้งประเทศอังกฤษและประเทศแคนาดาทั้งที่ใช้แบบกฎหมาย Common Law และกฎหมาย Civil Law

4. วิธีการดำเนินการศึกษา

เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ด้วยการค้นคว้าเอกสารหนังสือ ตำราวิชาการต่างๆ บทความ วิทยานิพนธ์ เอกสารราชการที่เกี่ยวข้อง ประกาศ รวมทั้งสื่อต่าง ๆ ทั้งในประเทศ ต่างประเทศ เกี่ยวกับปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อมาวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ปัญหา

³ กรมควบคุมมลพิษ (2549) รายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทยปี 2549 กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หน้า 1 -33 ถึง 1-34

บทที่ 2

ความเป็นมาของปัญหาสิทธิทางเสียง

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

แนวคิดทางด้านสิ่งแวดล้อมเริ่มเกิดขึ้นเมื่อสภาวะแวดล้อมของโลกได้ถูกทำลายลงไปจนทำให้มนุษย์เกิดความรู้สึกว่าสิ่งแวดล้อมอาจถูกทำลายไปหมดสิ้น จนมนุษย์ไม่สามารถที่จะมีชีวิตอยู่ต่อไปได้ความรู้สึกเช่นนี้ทำให้มนุษย์เกิดความรักและห่วงใยในสิ่งแวดล้อมเพื่อให้คงอยู่คู่กับโลกนาน ๆ และจากกรณีดังกล่าวนี้เอง จึงเป็นที่มาของแนวคิดที่ว่า สิ่งแวดล้อมเป็นสมบัติของทุกคน เพราะฉะนั้นมนุษย์ทุกคนน่าจะมีสิทธิในการรักษาสภาพแวดล้อมของโลกให้ดำรงอยู่เพื่อมวลมนุษยชาติต่อไป รวมตลอดถึงการเรียกร้องมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดมาทำลายสภาวะแวดล้อมให้เสียไป แนวคิดนี้กล่าวกันว่า พัฒนามาจากหลักสิทธิมนุษยชน ซึ่งถือกันว่าเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานอย่างหนึ่ง (Fundamental Right)⁴

1.1 สิทธิในสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากคำว่า “สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ไม่มีการกำหนดนิยามหรือความหมายของคำไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจนว่ามีความหมายอย่างไร และขอบเขตของสิทธิครอบคลุมไปถึงในเรื่องใดบ้าง เพื่อที่จะกำหนดขอบเขตความหมายของคำว่า “สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ซึ่งประกอบด้วยคำ 2 คำ คือคำว่า “สิทธิ” และคำว่า “สิ่งแวดล้อม” ผู้เขียนจึงจะขอกล่าวถึงความหมายคำว่า “สิทธิ”(right) และคำว่า “สิ่งแวดล้อม” เพื่อให้เกิดความเข้าใจความหมายของคำว่าสิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนขึ้นดังนี้

1.1.1 ความหมาย

ศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย ได้สรุปความหมายของคำว่า “สิทธิ” เป็น 2 ความหมาย คือ⁵

⁴ วิจิต มันทาภรณ์ สิทธิมนุษยชนและสิทธิปวงชน แสงสว่างจากความชุ่มมัว วารสารคณะนิติศาสตร์ ฉบับที่ 2 กรกฎาคม 2530 หน้า 139 อ้างใน ไกรสร เลี้ยงสมบูรณ์ การระงับข้อพิพาทสิ่งแวดล้อมโดยอนุญาโตตุลาการ วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2537

⁵ หยุด แสงอุทัย ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป กรุงเทพฯ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2523 หน้า 187

ความเห็นประการที่ 1 เห็นว่า สิทธิ หมายถึง “อำนาจที่กฎหมายให้แก่บุคคล ในอันที่จะมีเจตจำนง” (willensmacht) เช่น ในการที่บุคคลใดมีกรรมสิทธิ์เหนือทรัพย์ บุคคลนั้นย่อม มีอำนาจที่จะครอบครองที่จะใช้สอย หรือที่จะจำหน่ายทรัพย์นั้น โดยเขาจะใช้อำนาจนั้นหรือไม่ก็ได้ หรือใช้อำนาจดังกล่าวแต่เพียงบางประการก็ได้ แล้วแต่เจตจำนง (will) ของเขา ผู้ที่มีความเห็น ประการแรกเห็นว่าความสำคัญอยู่ที่ “อำนาจ” (macht) ซึ่งกฎหมายให้แก่บุคคล ความเห็นนี้วินด์ไฮต์ (Windscheid) นักกฎหมายเยอรมันเป็นผู้คิดขึ้น

ความเห็นประการที่ 2 เห็นว่า สิทธิ คือ “ประโยชน์ที่กฎหมายคุ้มครองให้” ความเห็นนี้ เยียร์ริง (Jhering) นักกฎหมายเยอรมันเป็นผู้คิดขึ้น ผู้ที่มีความเห็นประการที่ 2 เน้นไปที่ จุดประสงค์ (Zweck) ของสิทธิ กล่าวคือ การที่กฎหมายให้อำนาจแก่บุคคลที่เจตจำนง (willensmacht) ก็เพื่อประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งบุคคลมุ่งประสงค์ ฉะนั้น จึงควรจะถือว่าสิทธิ เป็น “ประโยชน์” ที่กำหนดคุ้มครองมากกว่าจะเป็น “อำนาจ”

ศาลไทยก็เคยกล่าวถึงความหมายของสิทธิไว้เช่นกัน โดยจะเห็นได้จากคำ พิพากษาฎีกาที่ 124/2487 ซึ่งได้กล่าวถึงสิทธิไว้ว่า “หากจะกล่าวโดยย่อและรวบรัดแล้วก็ให้แก่ ประโยชน์อันบุคคลมีอยู่แต่ประโยชน์จะเป็นสิทธิหรือไม่ก็ต้องแล้วแต่บุคคลอื่นมีหน้าที่ต้องเคารพ หรือไม่ ถ้าบุคคลอื่นมีหน้าที่ต้องเคารพประโยชน์นั้นก็เป็สิทธิ กล่าวคือ ได้รับการรับรองและ คุ้มครองของกฎหมาย”

ส่วนความหมายของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” นั้น มีความสำคัญมาก เนื่องจากจะ เป็นสิ่งที่ชี้ให้เห็นถึงกรอบหรือขอบเขตแห่งปัญหาสิ่งแวดล้อมว่า ได้ครอบคลุมไปในเรื่องอะไรบ้าง เพราะฉะนั้นกฎหมายสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศส่วนใหญ่จะให้คำนิยามของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” เอาไว้ด้วยเพื่อที่จะบ่งบอกให้รู้ว่าเนื้อหาทางกฎหมายใช้บังคับกับสิ่งแวดล้อมในเรื่องใด ซึ่งบางประเทศ ที่มีกฎหมายสิ่งแวดล้อมเฉพาะด้าน เช่น กฎหมายว่าด้วยมลพิษทางอากาศ หรือกฎหมายมลพิษทาง น้ำ ฯลฯ ก็จะมีการให้ความหมายไว้เฉพาะตามขอบเขตและวัตถุประสงค์ของกฎหมายนั้น ๆ และบาง ประเทศที่มีกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่มีลักษณะเป็นกฎหมายสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน หรือกฎหมาย สิ่งแวดล้อมเบ็ดเสร็จ (Comprehensive) ที่รวมเอาปัญหาสิ่งแวดล้อมด้าน ต่าง ๆ เข้าไว้ในฉบับ เดียว ก็จะต้องมีคำนิยามความหมายของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” เอาไว้ให้ชัดเจน เพื่อบ่งบอกถึงขอบเขต ของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่กฎหมายฉบับนั้นมุ่งจะบังคับใช้

สำหรับความหมายของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” นั้นมีตัวอย่างกฎหมายสิ่งแวดล้อม ของบางประเทศที่น่าจะได้ทราบ ดังเช่น

The Canadian Environmental Protection Act, 1988 ได้ให้ความหมาย ของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” คือ ส่วนประกอบของโลกและรวมถึง อากาศ พื้นดินและน้ำ บรรยากาศทุก

ชั้น อินทรีย์ และอนินทรีย์สารและสิ่งมีชีวิตทั้งหลาย และระบบทางธรรมชาติที่รวมส่วนประกอบของสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวเข้ากันได้ด้วย

ความหมายของ “สิ่งแวดล้อม” ตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมของแคนาดานั้นครอบคลุมไปถึงทุกสิ่งทุกอย่างที่มีลักษณะเป็นการให้ความหมายอย่างกว้าง

The Environmental Protection Act, 1974 ของประเทศออสเตรเลียได้ให้ความหมายของ “สิ่งแวดล้อม” หมายถึง ทุกสิ่งที่อยู่ล้อมรอบมนุษย์ ไม่ว่าจะส่งผลกระทบต่อมนุษย์แต่ละบุคคลหรือต่อกลุ่มคนที่อยู่รวมกันในสังคมหรือไม่ก็ตาม

ความหมายที่ปรากฏในกฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศออสเตรเลีย มีลักษณะการให้ความหมายที่ชัดเจนมากขึ้น โดยคำนึงไปถึงผลกระทบที่มนุษย์จะได้รับจากสิ่งแวดล้อมด้วย The Environmental Quality Act, 1974 ของประเทศมาเลเซีย ให้คำนิยาม “สิ่งแวดล้อม” หมายถึง ปัจจัยทางกายภาพของสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัวมนุษย์ ประกอบด้วย ดิน น้ำ บรรยากาศ อากาศ เสียง กลิ่น รส และปัจจัยทางชีวภาพของความสวยงาม

เมื่อเปรียบเทียบกับความหมายของ 2 ประเทศที่กล่าวมาแล้ว ความหมายของกฎหมายสิ่งแวดล้อมมาเลเซียจะครอบคลุมกว้างขวางกว่า เพราะได้รวมเอาทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบตัวมนุษย์ ซึ่งเป็นทั้งที่เป็นนามธรรมและรูปธรรม

สหภาพยุโรป (EU) ได้นิยามคำว่า “สิ่งแวดล้อม”⁶ ไว้ว่า หมายถึง “องค์รวมของภาวะปัจจัยทั้งหมดที่มีสหสัมพันธ์ระหว่างกันอย่างสลับซับซ้อนก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมและสภาวะชีวิตของปัจเจกบุคคลและสังคมตามที่เป็นอยู่หรือตามที่รู้สึกได้ว่าเป็นอยู่เช่นนั้น” (The combination of elements whose complex interrelationships make up the settings) the surroundings and the conditions of life of the individual and of society, as they are or as they are felt)

ในส่วนของประเทศไทย พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ให้ความหมายคำว่า “สิ่งแวดล้อม”⁷ หมายถึง “สิ่งต่าง ๆ ทั้งทางธรรมชาติและทางสังคมที่อยู่รอบ ๆ มนุษย์มีทั้งดีและไม่ดี”

ส่วนกฎหมายที่ใช้บังคับเพื่อการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมโดยตรง คือพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ให้นิยามความหมายของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” ไว้ในมาตรา 4 ว่า “สิ่งแวดล้อม” หมายความว่า สิ่งต่าง ๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพ

⁶ พันธ์ ทศนียนนท์ “แนวคิดพื้นฐานของกฎหมายสิ่งแวดล้อม” ใน เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม หน่วยที่ 1 นนทบุรี สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช 2552 หน้า 1-10

⁷ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ศ.2542 กรุงเทพฯ นานมีบุ๊คพับลิเคชัน 2546 หน้า 1191

และชีวภาพที่อยู่รอบตัวมนุษย์ ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์ได้ทำขึ้น จึงอาจกล่าวได้ว่า สิ่งแวดล้อมนั้นแยกออกเป็นประเภทต่าง ๆ ได้ 2 ประเภท คือ

1) *สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ไม่ได้สร้างขึ้น* (Nature Environment) หมายความว่า รวมถึง สิ่งมีชีวิตและสิ่งไม่มีชีวิตที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ

2) *สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น* (Man-made Environment) หมายความว่า ถึง สิ่งประดิษฐ์ และสิ่งก่อสร้างที่มนุษย์สร้างขึ้นมา ซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ รวมถึงสิ่งแวดล้อมที่เป็นชีวภาพ เช่น การผสมพันธุ์พืชพันธุ์สัตว์ให้เป็นพันธุ์ใหม่แตกต่างไปจากพันธุ์เดิม

จึงกล่าวได้ว่า สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งมีชีวิตและสิ่งไม่มีชีวิตทั้งที่เป็นรูปธรรม (จับต้องและมองเห็นได้) และนามธรรม (วัฒนธรรม แบบแผน ประเพณี ความเชื่อ) ทั้งที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น⁸

1.1.2 แนวคิดเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อม

ความพยายามในการควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้มีวิวัฒนาการมาอย่างยาวนาน ตั้งแต่ยุคก่อนคริสตกาล โดยปรากฏหลักฐานอยู่ในบัญญัติสิบประการของโมเสส ที่บัญญัติถึงกฎเกณฑ์ในการใช้สอยทรัพย์สินและการก่อความสกปรกของประชาชน ต่อมาในสมัยของกษัตริย์ฮัมมูราบีแห่งอาณาจักรโรมันได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้สอยและรักษาความสะอาดในบ้านเรือนของชาวโรมันไว้ในประมวลกฎหมายฮัมมูราบี (Hammurabi Code) พร้อมทั้งกำหนดโทษไว้ด้วย อนึ่งกฎหมายฉบับนี้ยังได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการใช้ที่ดินที่ว่า จะต้องใช้ด้วยความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของการใช้สอยและผู้ที่จะมาใช้ที่ดินในภายหลังอีกด้วย เป็นที่น่าสังเกตว่า กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมในยุคนี้มีวัตถุประสงค์มุ่งที่จะคุ้มครองมนุษย์รวมทั้งผลประโยชน์ของมนุษย์โดยตรง มากกว่าที่จะคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม แต่อย่างไรก็ตามกฎเกณฑ์เหล่านี้ นับได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อการจัดการคุณภาพของสิ่งแวดล้อมในยุคดังกล่าวได้ในระดับหนึ่ง

ในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ซึ่งเป็นยุคของการปฏิวัติอุตสาหกรรม ปัญหาฝุ่นควันและอากาศเป็นพิษที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมได้ปรากฏให้เห็นอยู่โดยทั่วไป อาทิเช่น ในอังกฤษและประเทศส่วนใหญ่ในทวีปยุโรป ปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเสียหายและความเดือดร้อนรำคาญต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ในยุคนั้นเป็นอันมาก ดังนั้น จึงได้มีความพยายามในการออกกฎหมายเพื่อควบคุมการปล่อยฝุ่นควันและของเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น นอกจากนี้ในยุคนั้นเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับที่มีการปฏิวัติทางการแพทย์ ซึ่งได้มีการค้นพบที่สำคัญทางการแพทย์อย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดขบวนการรณรงค์ด้านสุขภาพอนามัยของมนุษย์อย่างกว้างขวาง ดังนั้น จึงได้มีการ

⁸ มาลี สุระเชษฐ ใน เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม หน่วยที่ 1-7 นนทบุรี สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช 2533 หน้า 5

ออกกฎหมายเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อโรครวมทั้งการควบคุมและจัดระเบียบเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยของมนุษย์และสุขลักษณะในเคหสถานมากขึ้น ในยุคนี้กฎเกณฑ์และระเบียบต่าง ๆ ยังคงมุ่งไปที่การคุ้มครองสุขภาพอนามัยของมนุษย์โดยตรง อันได้แก่ ปัญหาความเดือดร้อนรำคาญ และแพร่ระบาดของโรคต่าง ๆ มากกว่าที่จะคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกับในยุคก่อนดังที่กล่าวแล้ว⁹

แนวความคิดเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อม (Right to the Environment) ได้ปรากฏขึ้นพร้อมกับพัฒนาการด้านสิทธิมนุษยชน ซึ่งมีวิวัฒนาการเมื่อไม่นานมานี้ อันเป็นผลมาจากความวิตกกังวลของมนุษยชาติต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ว่าอาจจะต้องสูญสลายลงไปเนื่องจากการกระทำของมนุษย์ ประกอบกับการที่โลกได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้สร้างความเสียหายให้กับมนุษย์และสิ่งแวดล้อมอย่างใหญ่หลวง ด้วยเหตุดังกล่าวจึงเป็นที่มาของแนวความคิดที่ว่า “สิ่งแวดล้อมควรถือเป็นสมบัติร่วมกันของมนุษยชาติ” (Common Heritage of Mankind) และถือเป็นหน้าที่ของทุก ๆ คน ที่จะต้องร่วมมือกันอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมนี้ไว้ให้ดำรงอยู่คู่กับมนุษย์ตลอดไป ทั้งนี้ เพื่อที่มนุษย์จะได้ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติดังกล่าวนี้ได้อย่างยั่งยืน และสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีและเหมาะสมทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีอันเป็นผลจากการพัฒนา ก่อให้เกิดปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อมรอบตัวเรา เช่น อากาศเสีย น้ำเสีย และเสียงเป็นพิษ เป็นต้น ตลอดจนก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการใช้ที่ดินและวางผังเมือง ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากปัญหามลพิษจึงมีการฟ้องร้องต่อศาลเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากภาวะมลพิษนั้น นักนิติศาสตร์ในบางประเทศจึงยอมรับรู้และรับรองสิทธิในสิ่งแวดล้อม

ในเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อมนี้ ศาสตราจารย์ ดร.สุนีย์ มัลลิกะมาลย์ นักกฎหมายสิ่งแวดล้อมผู้มีชื่อเสียงของไทยได้กล่าวถึงแนวความคิดในเรื่องดังกล่าวของนานาประเทศไว้อย่างน่าสนใจดังนี้¹⁰

รัฐธรรมนูญของประเทศญี่ปุ่นมีบทบัญญัติอยู่ 2 มาตรา ที่รับรองเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อมของพลเมืองญี่ปุ่นไว้ ดังนี้

มาตรา 13 ประชาชนทั้งหลายต้องเคารพในสิทธิส่วนบุคคลซึ่งกันและกัน รวมทั้งสิทธิในชีวิต เสรีภาพ และสิทธิในการแสวงหาความสุขด้วยการประกอบกิจการใด ๆ ของประชาชน ต้องอยู่ในขอบเขตเท่าที่ไม่เป็นการรบกวน หรือขัดต่อสวัสดิภาพสูงสุดของสาธารณชน

⁹ อุดมศักดิ์ สิทธิพงษ์ กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม กรุงเทพฯ วิทยุชน หน้า 25

¹⁰ สุนีย์ มัลลิกะมาลย์ การบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อม หน้า 37-40

การบัญญัติกฎหมายรวมถึงการดำเนินงานอื่น ๆ ทั้งหลายของรัฐ ต้องคำนึงถึงความมีอยู่และความ เป็นอยู่ของสิทธิดังกล่าวข้างต้นนี้เป็นเกณฑ์แห่งการพิจารณาเช่นเดียวกัน

มาตรา 25 ประชาชนทั้งหลายมีสิทธิที่จะดำรงไว้ซึ่งมาตรฐานขั้นต่ำแห่ง สุขภาพ ความเป็นอยู่ในชีวิต และการมีชีวิตอยู่ในวัฒนธรรมร่วมกัน

ในทุกวิถีทางแห่งการดำรงชีวิตอยู่ของประชาชน รัฐจักต้องดำเนินการด้วยความพยายาม ในอันที่จะส่งเสริมและขยายออกไปอย่างทั่วถึง ซึ่งสวัสดิการสังคมและความมั่นคง ปลอดภัย รวมตลอดถึงการสาธารณสุขแห่งสังคม

บทบัญญัติทั้งสองมาตราข้างต้นนี้ เป็นการยืนยันได้ว่า ประชาชนญี่ปุ่นมีสิทธิ ในชีวิต เสรีภาพและการแสวงหาความสุข โดยถือเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องให้หลักประกันแก่ ประชาชนและคุ้มครองสิทธิดังกล่าวนั้น หลักการดังกล่าวถือเป็นที่มาของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการ รบกวนต่อสาธารณะ (The Fundamental Law to Prevent Public Nuisance. 1967) ของ ญี่ปุ่นในเวลาต่อมา

ในกลุ่มของประเทศแอฟริกา แนวคิดเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อม ได้ถูกระบุไว้ใน “กฎบัตรแอฟริกาว่าด้วยสิทธิมนุษยชนและสิทธิของปวงชน” (African Charter on Human and People’s Right, 1981) โดยระบุถึงสิทธิในสิ่งแวดล้อมไว้ในข้อที่ 24 ของกฎบัตรดังกล่าวว่า “ประชาชนย่อมมีสิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดีอันเอื้อต่อการพัฒนาของตน”

ในประเทศสหรัฐอเมริกา แนวความคิดเรื่อง “สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ปรากฏอยู่ใน Public Trust Doctrines โดยแนวความคิดดังกล่าวนี้ถือว่าประชาชนทุกคนมีสิทธิโดยชอบที่จะ ดำรงชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี และมีโอกาสได้ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่าโดย เท่าเทียมกัน โดยถือเป็นหน้าที่ของรัฐในการคุ้มครอง และดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาตินั้นให้อยู่ใน สภาพที่ดีอยู่เสมอ ซึ่งเป็นที่มาของการจัดทำกฎหมายสิ่งแวดล้อม The National Environmental Policy Act ของสหรัฐอเมริกาในเวลาต่อมา

1.1.3 ทฤษฎีสิทธิในสิ่งแวดล้อม

“ทฤษฎีสิทธิในสิ่งแวดล้อม” (The Environmental Right Theory) ทฤษฎีนี้ มีหลักเกณฑ์สำคัญว่า “สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับชีวิตความเป็นอยู่ของมนุษย์ และบุคคลแต่ละ คนเป็นผู้ทรงสิทธิที่จะสงวนรักษาและควบคุมคุณภาพของสิ่งแวดล้อม เพื่อความสุขสบายของตนเอง ได้ เมื่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมถูกคุกคาม เนื่องจากมลพิษ ก็สามารถบังคับตามวัตถุประสงค์แห่งสิทธินี้ได้โดยไม่

จำต้องคำนึงถึงว่าได้เกิดความเสียหายหรือ ภัยอันตรายขึ้นแก่ชีวิต ทรัพย์สิน และสุขภาพอนามัยของผู้
นั้นมากน้อยเพียงใดหรือไม่¹¹

1.2 สิทธิในสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายไทย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยหลายฉบับ เช่น รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร
ไทยฉบับ ปี พ.ศ. 2521 กำหนดให้รัฐมีหน้าที่ต้องบำรุงรักษาสิ่งแวดล้อม เหล่านี้ย่อมส่งผลให้
แนวความคิดเกี่ยวกับการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมถูกจำกัดรอบว่าเป็นพันธกรณีของ “รัฐ” แต่เพียงฝ่าย
เดียว บทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะเช่นนี้ ผลต่อจิตสำนึกทำให้ประชาชนทั่วไปคิดว่า
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นสาธารณะสมบัติของแผ่นดิน ที่รัฐต้องพึงดูแล มีหน้าที่ของ
ประชาชนแต่อย่างใด ประชาชนในฐานะปัจเจกชนจึงมุ่งแสวงหาประโยชน์จากการบริโภค
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกันอย่างเต็มที่ โดยไม่เกิดความคิดที่จะบำรุงรักษาไว้จนเป็นผลให้
เกิดความเสื่อมโทรม และการปนเปื้อนของมลพิษในระบบสิ่งแวดล้อมจนถึงขั้นรุนแรงและส่งผลร้าย
ต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยและทรัพย์สินของประชาชนในเวลาต่อ ๆ มา จนกระทั่งมีการรณรงค์เรียกร้อง
และขอความร่วมมือสนับสนุนจากประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยกลไกทางระหว่างประเทศ เช่น การ
ประชุมนานาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและมนุษย์ จนได้มาซึ่งปฏิญญาสากลชื่อ Stockholm
Declaration ค.ศ. 1972 ที่เรียกร้องให้ทุกประเทศหันมาให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมและสิ่งแวดล้อม
เป็นของทุกคน ในที่สุดทั้งภาครัฐและภาคประชาชนต่างเริ่มตระหนักว่า การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมนั้นหา
ใช่เป็นภาระหน้าที่ของรัฐแต่เพียงฝ่ายเดียวไม่ หากแต่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องมีหน้าที่ร่วมมือกัน การ
ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในระยะเวลาดังกล่าว จึงได้กำหนดบทบาทของประชาชนต่อการพิทักษ์
สิ่งแวดล้อมไว้อย่างชัดเจน และเป็นรูปธรรมมากขึ้น มีการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมการเข้า
ไปดูแลจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แนวความคิดเรื่องความเป็นเจ้าของ
ทรัพยากรธรรมชาติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายในอดีตก็ค่อย ๆ เปลี่ยนไปจากที่
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นของรัฐฝ่ายเดียว เอกชนใดที่จะมีสิทธิใช้ประโยชน์ใน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐก่อนในรูปแบบที่แตกต่างกัน เช่น
การได้รับอนุญาตหรือการได้รับสัมปทาน เป็นต้น ไปสู่แนวความคิดที่ว่าประชาชนทุกคนต่างก็
เป็นเจ้าของร่วมกันในทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพราะฉะนั้นหากมีการดำเนินโครงการหรือ
กิจการใดที่มีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประชาชนก็น่าจะเข้า
ไปมีส่วนร่วมในการให้ความคิดเห็น ว่าสมควรจะให้โครงการหรือกิจการนั้น ๆ หรือไม่ ยกตัวอย่าง
เช่น โครงการที่กฎหมายกำหนดให้ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Report

¹¹ ดนัยศ ศรลัมพ์ คำพิพากษาในกรณีสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชา
นิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2525 หน้า 135

of Environmental Impact Assessment: EIA) ก่อนเพื่อประกอบการพิจารณาว่า หากโครงการนั้น ๆ เกิดขึ้นมาแล้ว จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมใดบ้าง ความรุนแรงของผลกระทบเป็นอย่างไร

1.2.1 สิทธิในสิ่งแวดล้อมตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้มีบทบัญญัติรับรอง “สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ของประชาชนไว้ เช่นเดียวกัน โดยมีการนำเอาหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญตั้งแต่ฉบับปี พ.ศ. 2517 เป็นต้นมา และเป็นรัฐธรรมนูญฉบับแรกของประเทศไทยที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยรัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าวได้บัญญัติไว้ในหมวด 5 แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 77 และมาตรา 93 ดังนี้

“มาตรา 77 รัฐพึงบำรุงรักษาความสมดุลของสภาพแวดล้อมและความงามทางธรรมชาติรวมทั้งป่าไม้ ต้นน้ำ ลำธารและน่านน้ำ”

มาตรา 93 รัฐพึงรักษาสิ่งแวดล้อมให้สะอาดและพึงจัดสิ่งเป็นพิษที่ทำลายสุขภาพและอนามัยของประชาชน”

บทบัญญัติดังกล่าวถือเป็นแบบอย่างในการบัญญัติเรื่องสิ่งแวดล้อมไว้ในรัฐธรรมนูญฉบับต่อ ๆ มา

ต่อมาเมื่อมีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2521 ก็ได้มีการบัญญัติเรื่องสิ่งแวดล้อมไว้ในหมวด 5 แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 65 ดังนี้

“ต่อมา 65 รัฐพึงบำรุงรักษาความสมดุลของสภาพแวดล้อมและพึงจัดสิ่งที่เป็นพิษที่ทำลายสุขภาพและอนามัยของประชาชน”

และในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2535 ได้บัญญัติในเรื่องสิ่งแวดล้อมไว้เช่นกันในหมวด 5 แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา 74 ความว่า

“มาตรา 74 รัฐพึงบำรุงรักษาสภาพแวดล้อม และความสมดุลของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งทดแทนและพึงป้องกันและขจัดมลพิษ และวางแผนการใช้ดินและน้ำให้เหมาะสม

แม้ว่ารัฐธรรมนูญทั้ง 3 ฉบับ ดังกล่าวข้างต้น จะมีได้ยอมรับสิทธิในสิ่งแวดล้อมให้เป็นสิทธิของปวงชนชาวไทย เป็นเพียงการกำหนดหน้าที่การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเท่านั้น แต่ก็ยังเป็นจุดเริ่มต้นในการเห็นถึงความสำคัญของปัญหาสิ่งแวดล้อมอันนำไปสู่การยอมรับสิทธิในสิ่งแวดล้อม ซึ่งต่อมาได้บัญญัติรับรองไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 46 มาตรา 56 และมาตรา 59 มีใจความดังนี้

มาตรา 46 “บุคคลซึ่งรวมกันเป็นชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม ย่อมมีสิทธิอนุรักษ์หรือฟื้นฟูจารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปะหรือวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่นและของชาติและมี

ส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษาและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน ทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ”

มาตรา 56 “สิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐและชุมชนในการบำรุงรักษาและการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและ ความหลากหลายทางชีวภาพ และในการคุ้มครองส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติสุขและต่อเนื่องในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพหรือคุณภาพชีวิตของตน ย่อมได้รับความคุ้มครอง ทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ

การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมรวมทั้งได้ให้แจ้งการอิสระซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นประกอบก่อนมีการดำเนินการดังกล่าว ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ

สิทธิของบุคคลที่จะฟ้องหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐ เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ย่อมได้รับความคุ้มครอง”

“มาตรา 59 บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล ชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาตหรือดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับตน หรือชุมชนท้องถิ่นและมีสิทธิแสดงความคิดเห็นของตนในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามที่กำหนดโดยกฎหมาย”¹²

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 46 และมาตรา 56 ได้บัญญัติรับรองสิทธิการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการและคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งในลักษณะของปัจเจกสิทธิ (สิทธิของประชาชนแต่ละคน) หรือ Individual Right และคณะสิทธิ (สิทธิของกลุ่มบุคคล (Collective Right))¹³ โดยมาตรา 46 เป็นการบัญญัติรับรองในลักษณะของคณะสิทธิ

¹² อรรถพรณ ญ บางช้าง อิทธิพล ศรีเสาวลักษณ์ รายงานวิจัยโครงการศึกษาแนวทางการประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนกระบวนการยุติธรรม หน้า 2-3-2-5

¹³ พันธ ทัตนิยานนท์ และโสภณชาติบุษย์จารุ ใน เอกสารการสอบชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม หน่วยที่ 2 นนทบุรี สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช 2552 หน้า 2-20-2-21

มาตรา 56 บัญญัติรับรอง สิทธิของการมีส่วนร่วมของประชาชนในลักษณะปัจเจกสิทธิ โดยประชาชนแต่ละคนมีสิทธิเข้าร่วมกับรัฐ และในวรรคท้าย ยังบัญญัติรับรองสิทธิของปัจเจกชนหรือประชาชนแต่ละคนให้มีสิทธิฟ้องหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐเป็นคดีต่อศาลเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 56 สิทธิของปัจเจกชนดังกล่าวเป็นสิทธิที่รัฐธรรมนูญได้บัญญัติรับรองไว้อย่างชัดเจน และถือว่าเป็นบททั่วไปของการรับรองสิทธิของการมีส่วนร่วมของประชาชนชาวไทยทุกคน ซึ่งเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญ และเป็นสิทธิตามหลักการที่ประกาศไว้ ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ก็ได้มีบทบัญญัติรับรองสิทธิในสิ่งแวดล้อมไว้เช่นเดียวกัน โดยได้รับอิทธิพลมาจากแนวคิดในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 นั้นเอง บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย มาตรา 57 มาตรา 66 และมาตรา 67 มีใจความดังนี้

“มาตรา 57 บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจงและเหตุผลจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาต หรือการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิตหรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดที่เกี่ยวกับตนหรือชุมชนท้องถิ่น หรือมีสิทธิแสดงความคิดเห็นของตนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในเรื่องดังกล่าว

การวางแผนพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์การวางผังเมือง การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และการออกกฎที่อาจมีผลกระทบต่อส่วนได้เสียสำคัญของประชาชน ให้รัฐจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างทั่วถึงก่อนดำเนินการ”

“มาตรา 66 บุคคลซึ่งรวมกันเป็นชุมชน ชุมชนท้องถิ่น หรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม ย่อมมีสิทธิอนุรักษ์หรือฟื้นฟูจารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่นและของชาติ และมีส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม รวมทั้งความหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุลและยั่งยืน”

“มาตรา 67 สิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์ บำรุงรักษาและการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ และความหลากหลายทางชีวภาพ และในการคุ้มครองส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติ และต่อเนื่องในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ หรือคุณภาพชีวิตของตน ย่อมได้รับความคุ้มครองตามเหมาะสม

การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้าน คุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้

ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน และได้จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียก่อน รวมทั้งได้ให้องค์การอิสระซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพ และผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือด้านสุขภาพให้ความเห็นประกอบก่อนมีการดำเนินการดังกล่าว

สิทธิของชุมชนที่จะฟ้องหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนี้ย่อมได้รับความคุ้มครอง” รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ปี 2560 มีบัญญัติใน มาตรา 56 ถึง มาตรา 61 มีใจความดังนี้

“มาตรา 56 รัฐต้องจัดหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึงตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนโครงสร้างหรือโครงข่ายขั้นพื้นฐานของกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของรัฐอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน

“มาตรา 57 บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยงานราชการ หน่วยงาน ของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาตหรือการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใด ที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใด ที่เกี่ยวกับตนหรือชุมชนท้องถิ่นและมีสิทธิแสดงความคิดเห็นของตนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในเรื่องดังกล่าว

“มาตรา 58 การดำเนินการใดของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียส่วนใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างสำคัญอื่นรัฐต้องเร่งดำเนินการ ให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการหรืออนุญาตตามที่กฎหมายบัญญัติ

“มาตรา 59 รัฐต้องเปิดเผยข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยงานของรัฐที่มีใช้ข้อมูลเกี่ยวกับความมั่นคงของรัฐหรือเป็นความลับของทางราชการตามที่กฎหมายบัญญัติและต้องจัดให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลหรือข่าวสารดังกล่าวได้โดยสะดวก

“มาตรา 60 รัฐต้องรักษาไว้ซึ่งคลื่นความถี่และสิทธิในการเข้าใช้วงโคจรดาวเทียมอันเป็นสมบัติของชาติเพื่อใช้ให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชน

ความในวรรคหนึ่ง วรรคสอง มาตรา 60 รัฐต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันมิให้มีการแสวงหาประโยชน์จากผู้บริโภคโดยไม่เป็นธรรมหรือสร้างภาระแก่ผู้บริโภคเกินความจำเป็น

รวมทั้งป้องกันการกระทำที่มีผลเป็นการขัดขวางเสรีภาพในการรับรู้หรือปิดกั้นการรับรู้ข้อมูลหรือข่าวสารที่ถูกต้องตามความเป็นจริงของประชาชนตามที่กฎหมายบัญญัติ

“มาตรา 61 รัฐต้องจัดให้มีมาตรการหรือกลไกที่มีประสิทธิภาพในการคุ้มครองและพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภคด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการรู้ข้อมูลที่เป็นจริง ด้านความปลอดภัยด้านความเป็นธรรมในการทำสัญญา หรือด้านอื่นใดอันเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค

จึงอาจสรุปได้ว่า บทบัญญัติกฎหมายรัฐธรรมนูญตั้งแต่อดีตจนถึงฉบับปัจจุบันเป็นบทบัญญัติที่แสดงอย่างชัดเจนถึงการรับรองสิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดี โดยบุคคลทุกคนย่อมมีสิทธิในการดำรงชีวิตอยู่อย่างปกติภายใต้สิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ อนามัย สวัสดิภาพ หรือคุณภาพชีวิตของตน หากมีบุคคลใดก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมขึ้น การกระทำของบุคคลนั้นถือว่าเป็นการละเมิดสิทธิของผู้อื่นในการที่อยู่ภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ดี นอกจากนี้ประชาชนยังมีสิทธิที่จะฟ้องหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่นหรือองค์กรอื่นของรัฐ เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ โดยที่มาตรา 67 วรรคแรกเป็นการบัญญัติรับรองสิทธิของปัจเจกชนไว้ตามเดิมเช่นเดียวกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 แต่บทบัญญัติดังกล่าวก็อยู่ในส่วนที่ 12 ซึ่งเป็นส่วนที่ว่าด้วยสิทธิชุมชนอันเป็นสิทธิของประชาชนในลักษณะคณะสิทธิซึ่งแตกต่างกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 56 วรรคท้ายซึ่งบัญญัติให้การฟ้องคดีในเรื่องดังกล่าวเป็นสิทธิของประชาชนแต่ละคนอย่างชัดเจน

1.2.2 สิทธิในสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมของไทย

กฎหมายสิ่งแวดล้อมของไทย คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีหลักการและเหตุผลดังต่อไปนี้คือ

1) ส่งเสริมประชาชนและองค์กรเอกชนให้มีส่วนร่วมในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2) จัดระบบการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามหลักการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม

3) กำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และราชการส่วนท้องถิ่นให้เกิดการประสานงาน และมีหน้าที่ร่วมกันในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และกำหนดแนวทางปฏิบัติในส่วนที่ไม่มีหน่วยงานได้รับผิดชอบโดยตรง

4) กำหนดมาตรการควบคุมมลพิษด้วยการจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดของเสีย และเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับมลพิษ

5) กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้อง กับการก่อให้เกิดมลพิษให้
เป็นไปโดยชัดเจน

6) กำหนดให้มีมาตรการส่งเสริมด้านกองทุนและความช่วยเหลือด้านต่าง ๆ
เพื่อเป็นการจูงใจให้มีการยอมรับที่จะปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม¹⁴

ประชาชนในประเทศไทยได้ให้ความสำคัญและความสนใจต่อปัญหา
สิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้นทุกขณะ ทั้งนี้ อาจเป็นผลมาจากประสิทธิภาพของสื่อสารมวลชนที่ได้เผยแพร่
ข่าวสารในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้สภาพความเป็นมา และความรุนแรงของปัญหา
สิ่งแวดล้อมที่ได้อุบัติขึ้นมาเป็นรูปธรรมแล้ว เช่น น้ำเน่าเสียในแม่น้ำลำคลองอากาศเป็นพิษที่ส่งผลร้าย
ต่อสุขภาพอนามัยและทรัพย์สินของประชาชน เหล่านี้ย่อมเป็นแรงกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักถึงภัย
ที่จะได้รับ เท้ากับเป็นการสร้างจิตสำนึกและความต้องการที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการพิทักษ์
สิ่งแวดล้อม ตามสถานภาพของแต่ละบุคคล ซึ่งรัฐบาลจะนั่งนอนใจไม่ยอมรับในสิทธิที่ประชาชนจะพึง
จะได้มีชีวิตอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อไปอีกไม่ได้ ประกอบกับปัญหาการจัดการสิ่งแวดล้อมนั้นเป็นเรื่อง
ใหญ่ที่จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกันทุกฝ่าย การดำเนินการในอดีต ภาครัฐฝ่ายเดียวเป็นผู้เข้าไป
ดูแลจัดการสิ่งแวดล้อมนั้นพิสูจน์มาแล้วว่าไม่ประสบความสำเร็จ ปัญหาสิ่งแวดล้อมก็ยังคงมีอยู่ใน
ประเทศในลักษณะของความรุนแรงที่มีแต่จะทวีมากขึ้นทุกวัน ดังนั้น กฎหมายสิ่งแวดล้อมฉบับนี้จึงมี
บทบัญญัติที่เปิดโอกาส โดยให้สิทธิแก่ประชาชนเข้ามามีบทบาทในการพิทักษ์สิ่งแวดล้อม

ในส่วนของสิทธิในสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มาตรา 6 ได้กำหนด
ไว้ว่า “บุคคลอาจมีสิทธิและหน้าที่ดังต่อไปนี้

1) การได้รับทราบข้อมูลและข่าวสารจากทางราชการในเรื่องเกี่ยวกับการ
ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เว้นแต่ข้อมูลหรือข่าวสารที่ทางราชการถือว่า เป็นความลับ
เกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงแห่งชาติ เป็นความลับเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคลหรือสิทธิในทางการค้า
หรือกิจการบุคคลใดที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

2) การได้รับชดเชยค่าเสียหายหรือทดแทนจากรัฐ ในกรณีที่ได้รับ ความ
เสียหายจากอันตรายที่เกิดจากการแพร่กระจายมลพิษหรือภาวะมลพิษ อันมีสาเหตุมาจากกิจการ
หรือโครงการใดที่ริเริ่มสนับสนุน หรือดำเนินการโดยส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ

3) การร้องเรียนกล่าวโทษผู้กระทำความผิดต่อเจ้าพนักงานในกรณีที่ได้พบเห็นการ
กระทำใด ๆ อันเป็นการละเมิด หรือฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษหรือการอนุรักษ์
ทรัพยากรธรรมชาติ”

¹⁴ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ รายงานการประชุมพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

จากบทบัญญัติมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้สามารถแยกพิจารณาถึง สิทธิในด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

ก. สิทธิในการได้รับทราบข่าวสารและข้อมูล

สาเหตุอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาหมกพิฆาตจากสิ่งแวดล้อมก็คือ การที่ ประชาชนไม่ได้รับการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง โดยเฉพาะข้อมูลและข่าวสารจากทางราชการ ซึ่งนับว่าเป็นแหล่งข้อมูลที่สำคัญและครบถ้วนที่สุด ทั้งนี้เพราะเหตุว่ามีกฎหมายซึ่งควบคุมการเปิดเผย ข้อมูล ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้เก็บรักษาไว้ การที่จะเปิดเผยข้อมูลทำให้เจ้าหน้าที่เกิดความเกรงกลัว ว่าตนจะถูกฟ้องร้องดำเนินคดีอาญา โดยเฉพาะข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ของภาคเอกชนมักจะถูกฟ้องร้องดำเนินคดีในเรื่องละเมิดเสมอ ประกอบกับกฎหมายดังกล่าวมิได้ จำกัดขอบเขตของความลับไว้ ทำให้เกิดปัญหาขึ้นว่า ข้อมูลข่าวสารใดจะเป็นความลับหรือข้อมูล ข่าวสารใดที่สามารถเปิดเผยได้ ดังนั้นเจ้าพนักงานจึงมักจะป้องกันด้วยการไม่เปิดเผยข้อมูลใด ๆ ซึ่ง ตนได้รับมาจากการปฏิบัติหน้าที่ โดยถือว่าเป็นความลับของทางราชการทั้งหมดทั้ง ๆ ที่ข้อมูลบาง ประการจะช่วยให้ประชาชนตื่นตัวในการปฏิบัติตามกฎหมายหรือรักษาสิทธิของตนเองมากยิ่งขึ้น

พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้หาทางแก้ปัญหาดังกล่าว โดยการรับรอง สิทธิของประชาชนให้มีสิทธิได้รับข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายก็ได้จำกัดขอบเขตของการได้รับทราบข่าวสาร ใน กรณีเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงแห่งชาติหรือเป็นความลับเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคล อันได้แก่เรื่อง ของครอบครัว สถานภาพในครอบครัว สิทธิในทรัพย์สิน เช่น เรื่องปริมาณการถือหุ้นในตลาด หลักทรัพย์ การถือครองโฉนดที่ดินสิทธิในทางการค้า เช่น ความลับในเรื่องสิทธิบัตร ประดิษฐ์กรรม หรือกิจการของบุคคลใดที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย นอกจากกฎหมายได้กำหนดขอบเขตของ การให้ข้อมูลดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น กฎหมายในเรื่องของการรับรองสิทธิในการรับทราบข้อมูลได้เปิด โอกาสให้เจ้าพนักงานใช้ดุลพินิจที่จะพิจารณาว่าข้อมูลประเภทใดเป็นความลับซึ่งไม่อาจเปิดเผยได้

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า สิทธิของประชาชนในการได้รับทราบข่าวสารและ ข้อมูลตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ แม้จะมีสิทธิในการได้รับทราบข่าวสารและข้อมูลมากกว่าในอดีตก็ ตาม แต่การเปิดเผยข้อมูลและข่าวสารแก่ประชาชนตามกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ ยังมีข้อจำกัดอยู่ บางประการ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น ทำให้สิทธิของประชาชนในการได้รับทราบข่าวสารและ ข้อมูลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเจ้าพนักงานของรัฐก็สามารถปฏิเสธในการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน นอกจากนี้เจ้าพนักงานอาจจะอ้างว่าข้อมูลข่าวสารดังกล่าวเป็นความลับทางราชการซึ่ง ไม่อาจเปิดเผยได้ และแม้ว่าเจ้าพนักงานจะไม่ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน ก็ไม่มีบทลงโทษโดยตรง แก่เจ้าพนักงาน

ข. สิทธิในการได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย

สิทธิดังกล่าวนี้พัฒนามาจากสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิด โดยสามารถแยกพิจารณาออกได้เป็นสองส่วนด้วยกัน คือ

ก) สิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากภาคเอกชน

การรับรองสิทธิดังกล่าวนี้ เดิมปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิดและเหตุเดือดร้อนรำคาญตามมาตรา 420 และมาตรา 1337 กล่าวโดยสรุปก็คือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้เสียหายย่อมมีสิทธิฟ้องร้องต่อศาลเพื่อให้ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายหรือความเดือดร้อนรำคาญนั้นยุติพฤติกรรมดังกล่าวและชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอีกด้วย แต่การพิสูจน์ในคดีเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เห็นว่าบุคคลผู้ถูกฟ้องเป็นจำเลยเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย กระทำได้โดยยากลำบาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพิสูจน์ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของผู้ก่อให้เกิดมลพิษและผลเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะเหตุว่ามลพิษจากสิ่งแวดล้อมอาจมิได้เกิดจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นผู้กระทำเพียงผู้เดียว แต่อาจเกิดจากหลายสาเหตุ อาทิ การปล่อยของเสียของโรงงานอุตสาหกรรมหลายแห่งซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียง ระยะเวลาในการก่อตัวของมลพิษจากสิ่งแวดล้อม ความไม่สมดุลของระบบนิเวศน์ ดังนั้น การที่จะพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าผู้ป่วยซึ่งเกิดจากการสะสมของสารพิษซึ่งแพร่กระจายมาจากโรงงานใดโรงงานหนึ่งโดยเฉพาะพิสูจน์ได้ยากด้วยเหตุนี้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จึงได้นำเอา “ข้อสันนิษฐานทางกฎหมาย” มาใช้กับคดีสิ่งแวดล้อม โดยวางหลักเกณฑ์ไว้ว่าผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครองครองแหล่งกำเนิดมลพิษซึ่งเป็นที่มาของการกระจายมลพิษ ไม่ว่าจะทำให้กระจายเพราะการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือค่าเสียหายจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำนั้น¹⁵

ค่าเสียหายที่ต้องชดใช้ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ในมาตรา 96 และมาตรา 97 ได้แก่ ค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่จะต้องจ่ายไปเพื่อทดแทนความเสียหายและค่าใช้จ่ายใด ๆ เพื่อแก้ไขความเสียหายที่อาจแก้ไขให้กลับไปสู่สภาพเดิมมากที่สุดค่าใช้จ่ายคดีสิ่งแวดล้อม อาทิ ค่ารักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน ค่าขาดอุปการะ ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้รับรองสิทธิในการเรียกร้องค่าชดเชยว่า รวมถึง “ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้น” ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวย่อมจะทำให้หน่วยราชการสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ก่อมลพิษได้โดยตรง และยังถือได้ว่าเป็น

¹⁵ ไชยยศ เหมะรัชตะ พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แนวคิดและหลักการใหม่ทางกฎหมาย ในวารสารอัยการ 13 183 มีนาคม 2536 หน้า 23

มาตรการที่สำคัญยิ่งอีกประการหนึ่งที่จะป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายมลพิษอีกด้วย เนื่องจากผู้ก่อมลพิษจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนมาก

นอกจากค่าเสียหายซึ่งสามารถเรียกร้องได้ตั้งที่ยกขึ้นมาแล้ว พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังได้ขยายความออกไปได้อีก โดยให้ผู้กระทำหรือละเว้นกระทำอันเป็นเหตุให้ ทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเป็นทั้งของรัฐหรือสาธารณสมบัติของแผ่นดินเสียหายหรือสูญหาย จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่รัฐตามมูลค่าทั้งหมดของทรัพยากรธรรมชาติอีกด้วยตามมาตรา 97 แต่ในทางปฏิบัติยังมีข้อจำกัดอยู่บางประการ อาทิ หลักเกณฑ์ที่ถือว่า ทรัพยากรธรรมชาตินั้นสูญหายหรือถูกทำลายนั้นมีขีดชั้นอย่างไร ตัวอย่างเช่น การที่สัตว์ชนิดใดชนิดหนึ่งสูญพันธุ์ไปจะถือว่าเป็นเสียหายหรือไม่ หากเป็นสิ่งมีชีวิตเล็ก ๆ การพิสูจน์ถึงความสำคัญของสัตว์นั้น ๆ จะยึดถือหลักเกณฑ์อย่างไร เป็นต้น นอกจากนี้ก็จะต้องพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ในเรื่องการตีมูลค่าความเสียหาย ซึ่งจะต้องนำเอาหลักเกณฑ์ทางเศรษฐศาสตร์มาปรับใช้ในขณะทีวิธีการคำนวณทางเศรษฐศาสตร์จะพิจารณาได้เฉพาะทรัพย์สินที่มีมูลค่าในเชิงพาณิชย์เท่านั้น จึงย่อมไม่สามารถปรับใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ยังไม่อาจตีมูลค่าในเชิงพาณิชย์ แม้ว่าทรัพยากรธรรมชาตินั้น ๆ จะมีความสำคัญเพียงใดก็ตาม

สำหรับข้อยกเว้นความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้ครอบครอง แหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีอยู่ 3 กรณีด้วยกัน ก็คือ

กรณีที่ 1 เป็นเหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม ซึ่งบุคคลดังกล่าวไม่สามารถระวังป้องกันได้

กรณีที่ 2 เป็นกรณีที่เกิดจากคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ เพราะองค์การหรือบุคคลดังกล่าวมีหน้าที่จะต้องดูแลความสงบสุขของประชาชนอยู่แล้ว จึงย่อมจะต้องพิจารณากระทำการด้วยความรอบรอบและคำนึงถึงประโยชน์สุขของประชาชนเป็นสำคัญ ดังนั้น เมื่อได้กระทำการตามคำสั่งแล้วผู้กระทำจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

กรณีที่ 3 การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้เสียหายหรือของบุคคลอื่นซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อมในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น เพราะเหตุว่าเมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษได้ทำหน้าที่ที่ดีที่สุด ในการป้องกันการแพร่กระจายของมลพิษแล้ว แต่ผู้รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อมกลับไม่กระทำตามหน้าที่เป็นเหตุให้เกิดการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษออกไปแล้ว และบุคคลดังกล่าวข้างต้นก็ยังได้รับความเสียหาย ย่อมถือว่าเป็นความผิดของผู้เสียหายเอง เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษจึงได้รับข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายดังกล่าว ส่วนในกรณีที่ผู้รับผิดชอบในการป้องกันการรั่วไหลหรือแพร่กระจายมลพิษไม่ได้ทำหน้าที่ของตน ย่อมจะถือว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้รับผิดชอบในการป้องกันการรั่วไหลหรือแพร่กระจายโดยตรง เจ้าของหรือผู้ครอบครองจึงไม่มีความรับผิดชอบดังกล่าว อย่างไรก็ตามเจ้าของหรือผู้ครอบครองดังกล่าว จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายอื่นใด

อีกหรือไม่นั้นจะต้องพิจารณาต่อไป อาทิความรับผิดชอบในฐานะนายจ้าง ในฐานะผู้ปกครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ข) สิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากภาครัฐ

การรับรองสิทธิในเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในมาตรา 6 โดยให้สิทธิแก่ผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายอันมีเหตุมาจากกิจการหรือโครงการที่ริเริ่ม สนับสนุน หรือดำเนินการโดยส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ในความเป็นจริงสิทธิดังกล่าวนี้อาจถือได้ว่าได้รับการรับรองอยู่แล้ว ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับการได้รับค่าสินไหมทดแทนจากภาคเอกชน แต่เพื่อให้เกิดความชัดเจนจึงได้บัญญัติรับรองสิทธินี้ขึ้นอีกในพระราชบัญญัติฉบับนี้ กล่าวโดยสรุปพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติรับรองสิทธิในการร้องเรียกค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจากกรณีสิ่งแวดล้อมเป็นพิษต่อศาลปกครอง แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

(1) กรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายจากการแพร่กระจายของมลพิษที่เกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษฟ้องร้องเรียกให้หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่เกิดการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษรับผิดชอบในจำนวนค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น

(2) กรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษที่เกิดจากกิจการหรือโครงการที่ริเริ่ม สนับสนุน หรือดำเนินการโดยส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจฟ้องร้องเรียกให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจเจ้าของกิจการหรือโครงการนั้นรับผิดชอบในจำนวนค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ดี แม้หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ได้รับความเสียหายจากกรณีสิ่งแวดล้อม จะสามารถอ้างสิทธิตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวข้างต้น ในการฟ้องเรียกค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ก็ตาม แต่การอ้างสิทธิดังกล่าวก็จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

ค) สิทธิในการร้องเรียนกล่าวโทษผู้กระทำผิดต่อเจ้าพนักงาน

ตามปกติแล้วผู้มีสิทธิกล่าวโทษผู้กระทำผิดต่อเจ้าพนักงานจะต้องเป็นผู้เสียหายโดยนิตินัยเท่านั้น กล่าวคือเป็นผู้เสียหายที่แท้จริงและไม่มีส่วนร่วมในการกระทำผิด ดังนั้น ในคดีสิ่งแวดล้อมประชาชนโดยทั่วไปซึ่งมิใช่ผู้เสียหาย จึงไม่สามารถกล่าวโทษผู้กระทำผิดในคดีสิ่งแวดล้อมได้ เพราะมิใช่ผู้เสียหายที่แท้จริง กฎหมายสิ่งแวดล้อมฉบับดังกล่าวนี้จึงได้บัญญัติรับรองสิทธิดังกล่าวไว้

เมื่อพิจารณาถึงสิทธิตามบทบัญญัติมาตรา 6 แล้ว จะเห็นได้ว่า กฎหมายฉบับนี้ได้ให้การรับรองสิทธิของประชาชน ทั้งด้านการให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การได้รับการชดเชยค่าเสียหายรวมถึงสิทธิในการร้องเรียน กล่าวโทษ แต่อย่างไรก็ตาม การรับรองสิทธิดังกล่าวนี้ยังอยู่ภายใต้ข้อจำกัดของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้วางเกณฑ์ในการใช้สิทธิดังกล่าวไว้ และอยู่ภายใต้แนวคำวินิจฉัยของศาลอีกด้วย

3) หน้าที่ของประชาชนตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมของไทย

นอกจากสิทธิทั้งสามประการซึ่งถือได้ว่าเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนในเรื่องสิ่งแวดล้อมแล้ว พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 6 ยังได้บัญญัติถึงหน้าที่ขั้นพื้นฐานของประชาชนในเรื่องสิ่งแวดล้อมไว้อีกสองประการ คือ

ก. การให้ความร่วมมือและช่วยเหลือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด

ข. การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยเคร่งครัด

บทบัญญัติในเรื่องหน้าที่ขั้นพื้นฐานของประชาชนดังกล่าวไม่มีสภาพบังคับ กล่าวคือไม่มีบทลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม จึงเป็นเพียงการบัญญัติไว้เพื่อก่อให้เกิดจิตใต้สำนึกและเป็นแนวจารีตประเพณีอันพึงต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัดเท่านั้น

1.3 สิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดี

สิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดีเป็นสิทธิที่มีความเกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชน โดยเป็นสิทธิในการเรียกร้องให้รัฐดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อเป็นหลักประกันขั้นต่ำของประชาชนที่จะดำรงชีวิตอยู่ในสังคมด้วยความสงบสุข หลักเกณฑ์ที่สำคัญของสิทธิในสิ่งแวดล้อม คือสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของมนุษย์ เมื่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมถูกคุกคามเนื่องจากมลพิษบุคคลทุกคนย่อมผู้ทรงสิทธิที่จะสงวน รักษา และควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อความสุขสบายของตน จึงย่อมมีสิทธิที่จะบังคับการตามวัตถุประสงค์แห่งสิทธิได้โดยไม่คำนึงว่ามลพิษที่เกิดขึ้นมานั้น ได้ทำลายหรือทำให้เกิดความเสียหายหรือเป็นอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัย และทรัพย์สินมากน้อยเพียงใดหรือไม่¹⁶

แนวความคิดเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดีนี้ได้ปรากฏขึ้นพร้อมกับการพัฒนาด้านสิทธิมนุษยชน อันเป็นผลมาจากความวิตกกังวลของมนุษยชาติต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม

¹⁶ สุณีย์ มัลลิกะมาลย์ ทางเลือกหนึ่งในการเยียวยาผู้เสียหายจากปัญหามลพิษ ใน ดุลพาห 43 1 หน้า 99

ว่าอาจจะต้องสูญสลายลงเนื่องจากการกระทำของมนุษย์ โดยสิทธิมนุษยชนเป็นที่ยอมรับกันเป็นสากล ซึ่งที่ประชุมนานาชาติได้นำไปประบู่ไว้ในปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights) และประเทศไทยได้ลงนามในปฏิญญาสากล ฉบับนี้ด้วย¹⁷ ดังนั้น สิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดี จึงเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐจะต้องให้แก่ประชาชนทุกคน กล่าวคือ รัฐโดยรัฐธรรมนูญ ก่อตั้ง โดยกฎหมายก็ดี ย่อมผูกพันตนเพื่อประโยชน์ของประชาชนทุกคนในการดำรงชีวิตภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ดี และหากมีการก่อให้เกิดความเสียหายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมขึ้นในสังคม การกระทำนั้น ย่อมเป็นการกระทบต่อสิทธิในสิ่งแวดล้อมของคนในสังคม ซึ่งบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำนั้นย่อมมีสิทธิในการเรียกร้องให้ผู้ก่อความเสียหายรับผิดชอบในการเยียวยาฟื้นฟูสภาพแวดล้อมนั้น รวมทั้งให้ชดใช้ค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนได้

อย่างไรก็ตาม การที่ประชาชนจะอ้างสิทธิในสิ่งแวดล้อมได้นั้น รัฐจำเป็นต้องต้องมีการบัญญัติรับรองสิทธิขั้นนี้ไว้ในกฎหมาย ซึ่งในอดีตสิทธิในสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายของประเทศไทย ยังไม่เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางนัก แม้ว่าในรัฐธรรมนูญจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็ตาม โดยจะเห็นได้ว่าเมื่อประชาชนได้รับความเสียหายเนื่องจากมลพิษหรือจากการทำลายสิ่งแวดล้อม ประชาชนที่ได้รับผลกระทบมักจะไม่ได้รับการชดใช้หรือการเยียวยาความเสียหายอย่างเหมาะสม เนื่องจากตามหลักกฎหมายไทยกำหนดให้เฉพาะผู้เสียหายที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกทำให้เสียหาย หรือถูกทำลายเท่านั้น จึงจะมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้

1.4 หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ

คำว่า “ประโยชน์สาธารณะ” (Public Interest) นั้น ตาม Black’s Law Dictionary¹⁸ หมายถึง สิ่งที่เกี่ยวข้องกับสังคมโดยรวม อาจจะเป็นผลประโยชน์ทางการเงินหรือผลประโยชน์อื่นใด ที่ทำให้สิทธิหรือความรับผิดชอบทางกฎหมายของประชาชนส่วนใหญ่ถูกระทบ แต่มิได้หมายความว่าสิ่งใดก็ตามที่มีความหมายอย่างแคบเพียงแค่ว่าความสงสัยใคร่รู้หรือเป็นเพียงผลประโยชน์ของท้องถิ่นใด ซึ่งถูกระทบจากเรื่องราวที่พิพาทอยู่เท่านั้น ประโยชน์สาธารณะนับเป็นผลประโยชน์ร่วมกันของประชาชนโดยรวมในกิจการของรัฐบาลระดับท้องถิ่น มลรัฐหรือระดับชาติ

¹⁷ น้ำแท้ มีบุญสร้าง การดำเนินคดีแบบกลุ่มและการนำรูปแบบการดำเนินคดีแบบกลุ่มมาใช้ในคดีสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย กรุงเทพมหานคร นิติธรรม 2550 หน้า 62

¹⁸ Henry Campbell, Black’s Law Dictionary with Pronunciations, six edition (MN: West Publishing Co., 1990), p.1229 อ้างในพันวิวัฒน์ โรจนตันติ การประสานประโยชน์สาธารณะกับสิทธิเสรีภาพของปัจเจกชนในการตรากฎหมาย วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2545 หน้า 4-5

ส่วนหลักประโยชน์สาธารณะตามความเห็นของศาสตราจารย์ ดร.บวรศักดิ์ อุวรรณโณ เห็นว่าประโยชน์สาธารณะเป็นวัตถุประสงค์ของการดำเนินการของรัฐเพื่อตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่¹⁹

จะเห็นได้ว่า หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ²⁰ เป็นหลักการในทางกฎหมายที่เรียกร้องให้การกระทำทั้งหลายทั้งปวงขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะกล่าวคือ ต้องเป็นการกระทำที่มีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคลในสังคม โดยส่วนใหญ่ หรือเพื่อให้สมาชิกในสังคมได้ประโยชน์จากการกระทำดังกล่าว หรือได้รับประโยชน์จากกิจการที่รัฐดำเนินการ แต่อย่างไรก็ตาม การกระทำขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองดังกล่าวไม่จำเป็นต้องเป็นการกระทำที่สร้างความพึงพอใจให้แก่ทุกคนในสังคม เพียงแต่ต้องเป็นการกระทำที่สอดคล้องกับความต้องการส่วนใหญ่ในสังคม และไม่ได้เป็นไปเพื่อความต้องการขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองที่เป็นผู้ดำเนินการจัดทำกิจการนั้น ๆ หรือเป็นการจงใจเพื่อประโยชน์ของบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง นอกจากนี้ ยังต้องพิจารณาถึงความต้องการของคนในสังคมที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา เช่น ในอดีต การเดินทางโดยใช้รถลากเป็นยานพาหนะ ก็ต้องการถนนที่ทำด้วยดินก็เพียงพอ แต่ต่อมาความต้องการเปลี่ยนแปลงไป จากการใช้รถลากเป็นพาหนะในการเดินทางก็เปลี่ยนมาเป็นรถยนต์ รถไฟ ถนนดินเหล่านั้นก็ไม่สามารถตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปได้ จึงต้องมีการสร้างถนนลาดยาง ทางรถไฟ หรือถนนคอนกรีตขึ้นมาแทน ดังนั้น หากรัฐเพิกเฉยไม่ตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปก็อาจกลายเป็นว่าไม่สามารถตอบสนองความต้องการของสาธารณชนได้²¹

หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะสามารถอธิบายได้จากการยอมรับการปกครองในระบอบประชาธิปไตย ซึ่งในระบอบประชาธิปไตยการกระทำทั้งหลายขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองย่อมจะต้องเป็นไปเพื่อประชาชนทั้งปวง เพื่อสันติสุขและความดีงามร่วมกัน หลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะย่อมเป็นหลักสำคัญในการใช้กฎหมายและการตีความกฎหมาย ดังนั้น หากองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองออกคำสั่งทางปกครองให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งได้รับประโยชน์โดยไม่ปรากฏว่าสาธารณะจะได้ประโยชน์ใด ๆ ทั้งสิ้น คำสั่งทางปกครองดังกล่าวย่อมเป็นคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เช่น องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองออกคำสั่งให้มีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์โดยอาศัย

¹⁹ บวรศักดิ์ อุวรรณโณ กฎหมายมหาชน เล่ม 3 ที่มาและนิติวิธี กรุงเทพมหานคร นิติธรรม 2538 หน้า 333

²⁰ วรเจตน์ ภาคีรัตน์ ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายปกครอง: หลักการพื้นฐานของกฎหมายปกครอง พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานครวิญญูชน 2546 หน้า 44

²¹ พันวิษณ์ โรจนตันติ เรื่องกันหน้า 7-8 อ้างใน รัตนลักษณ์ นาถนิตธาดา การไต่ถามคดีปกครอง โดยศาลปกครอง วิทยานิพนธ์ มหاسبถิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2551

อำนาจตามกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ หากปรากฏชัดว่าการเวนคืนดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์คนใดคนหนึ่งได้ประโยชน์ แต่ไม่ปรากฏว่า สาธารณะจะได้ประโยชน์ใด ๆ ทั้งสิ้น คำสั่งเวนคืนอสังหาริมทรัพย์นั้นย่อมเป็นคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายการกระทำทางปกครองที่มุ่งประโยชน์สาธารณะนั้น อาจเป็นการกระทำของตนเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างไร

เนื่องจากหลักการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะกำหนดให้การกระทำขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ จึงส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองถูกผูกพันอยู่กับประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นประโยชน์สาธารณะจึงเป็นตัวแปรที่องค์กรฝ่ายปกครองต้องพิจารณาและให้ความสำคัญอยู่ตลอดเวลา ว่าการกระทำของตนเองนั้นเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์สาธารณะ

ประโยชน์สาธารณะในฐานะที่ใช้ตรวจสอบการใช้อำนาจขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองว่าเป็นการใช้อำนาจเกินขอบเขตหรือผิดวัตถุประสงค์หรือไม่ ก็เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการใช้อำนาจผิดวัตถุประสงค์หรือการใช้อำนาจโดยบิดผัน (détournement de pouvoir) ซึ่งในกรณีนี้ศาลปกครองเป็นองค์กรที่มีหน้าที่ในการควบคุมและตรวจสอบไม่ให้เกิดการกระทำทางปกครองออกนอกกรอบของประโยชน์สาธารณะ กล่าวคือ หากการใช้อำนาจมาหาชนตามกฎหมายขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ส่วนตัว มิได้เป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะแล้ว ย่อมเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งศาลปกครองพิพากษาเพิกถอนการกระทำดังกล่าวได้ ทั้งนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเพิกเฉยต่อหน้าที่ที่ต้องดำเนินการเพื่อประโยชน์สาธารณะ

2. หลักการของกฎหมายสิ่งแวดล้อม 2 หลัก

2.1. หลักการป้องกันล่วงหน้า

หลักการป้องกันล่วงหน้า คือกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมในกรณีที่ยังไม่มีความชัดเจนแน่นอนเกี่ยวกับหลักฐานและผลการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ว่ามีภัยอันตรายต่อมนุษยชาติและสิ่งแวดล้อมแล้วหรือไม่ ตามหลักการนี้หลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการเกิดภัยอันตรายตามความเหมาะสมและความจำเป็นตามสถานการณ์ไว้ก่อนโดยไม่จำเป็นต้องรอให้มีผลพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์โดยสมบูรณ์ว่ามีปัญหาเช่นนั้นเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่นปัญหาโลกร้อน ซึ่ง

องค์การสหประชาชาติได้ริเริ่มให้มีข้อตกลงนานาชาติเพื่อการป้องกันไว้ก่อนภายในกรอบอนุสัญญาการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลก²²

2.2 หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เป็นหลักเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมซึ่งองค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา เสนอให้นำมาใช้เป็นหลักการพื้นฐานสำหรับการป้องกันแก้ไขปัญหา มลพิษโดยมีสาระสำคัญคือการกำหนดให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษมีหน้าที่แบกรับภาระการลงทุนและออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษที่เกิดจากการประกอบการหรือการดำเนินกิจกรรมของตนรวมทั้งมีหน้าที่ชดเชยค่าใช้จ่ายในการขจัดมลพิษทั้งหมดที่รัฐต้องดำเนินการไปเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและหากเกิดความเสียหายดังกล่าวให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย²³

3. ความหมายของมลพิษทางเสียงตามกฎหมายไทย

มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดความหมายของมลพิษไว้ดังนี้

“มลพิษ” หมายความว่า ของเสีย วัตถุอันตราย และมลสารอื่น ๆ รวมทั้งกากตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้น ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือ ภาวะที่เป็นพิษภัยอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ และให้หมายความรวมถึง รังสีความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่น ๆ ที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย

“แหล่งกำเนิดมลพิษ” หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคารสิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใด ๆ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยและอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ²⁴

จึงกล่าวได้ว่ามลพิษทางเสียงตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จึงมีความหมายว่า เสียงรบกวนที่ไม่เป็นที่พึงปรารถนาที่เกิดขึ้นจนเกินขีดจำกัด และนานพอที่จะทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของมนุษย์ได้ โดยพิจารณาจากประเภท

²² พันัส ทัศนียานนท์ “แนวคิดพื้นฐานของกฎหมายสิ่งแวดล้อม” ใน แนวการศึกษาชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม เล่ม 1 หน้าที่ 1, นนทบุรี: สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2556, หน้า 1-23

²³ เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน

²⁴ มาตรา 4, พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535.

ขนาด และความหนักเบาของเสียง อาทิเช่น เสียงที่ตั้งเป็นระยะไม่ต่อเนื่อง เสียงของเครื่องบินหรือ ยานพาหนะในท้องถนน และเสียงที่ตั้งอย่างต่อเนื่อง อาทิเช่น เสียงจากเครื่องจักรในโรงงาน อุตสาหกรรม เสียงเครื่องสูบน้ำ เสียงจากการก่อสร้าง และเสียงรบกวนอื่น ๆ มลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนนี้จะมีคามรุนแรงเพียงใดขึ้นอยู่กับสภาพ ลักษณะ และระดับความดังของเสียงที่ บุคคลสัมผัส ประกอบกับระยะเวลาในการสัมผัสเสียงและความสั่นสะเทือนซึ่งจะต้องนานพอที่จะเป็น ผลให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยต่อบุคคลนั้น ²⁵

4. ผลกระทบของมลพิษทางเสียง

มลพิษทางเสียงอาจก่อให้เกิดผลกระทบ ซึ่งอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประการ คือ ผลกระทบต่อการได้ยิน และผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต

4.1 ผลกระทบต่อการได้ยิน

หูของมนุษย์สามารถได้ยิน ในช่วงความถี่ของเสียงตั้งแต่ประมาณ 20 – 20,000 เฮิรตซ์ (Hertz) และสามารถได้ยินในระดับความดังของเสียงตั้งแต่ 0 – 120 เดซิเบลเอ มนุษย์จึงมีความสามารถในการรับฟังเสียงในขอบเขตที่จำกัด กล่าวคือ หากระดับเสียงเบาเกินไปก็จะได้ยิน แต่หากระดับเสียงดังเกินไปก็จะเป็นผลเสียต่อระบบการได้ยินได้ 2 กรณี ได้แก่ 1) เกิดผลเสียชั่วคราว คือ มีอาการเสียงกระดิงร่วอยู่ภายในหูหรือมีการได้ยินลดน้อยลง ซึ่งก็จะหายเป็นปกติในเวลาไม่นานนัก หรือ 2) เกิดผลเสียถาวร คือ สูญเสียการได้ยินทั้งหมดและไม่สามารถจะแก้ไขให้สามารถรับ ฟังได้ตามปกติ ทั้งนี้ผลกระทบของเสียงดังรบกวนต่อระบบการได้ยินจะมากน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับ ระดับของเสียงดังรบกวน ความถี่ของเสียง และระยะเวลาที่สัมผัสระดับเสียงดังกล่าว องค์การพิทักษ์ สิ่งแวดล้อมแห่งสหรัฐอเมริกา เชื่อว่าการได้รับเสียงดังเกินกว่า 70 เดซิเบลเอ อย่างต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง จะทำให้หูตึงได้ ส่วน National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) มีข้อกำหนดว่า สามารถรับฟังเสียงดังรบกวนสูงสุดได้ไม่เกิน 85 เดซิเบลเอ เป็นเวลานานไม่เกิน 8 ชั่วโมง การรับฟังเสียงดังเกินกว่า 85 เดซิเบลเอ ที่ทุกความถี่ ตลอดเวลา อาจสูญเสียการได้ยินได้ ถ้าเสียงดังเกินกว่า 110 เดซิเบลเอ ระยะเวลาที่สัมผัสระดับเสียงดังกล่าวไม่ควรเกินกว่า 1 นาที 29 วินาที และเสียงดังรบกวนเกินกว่า 140 เดซิเบลเอ สามารถทำลายระบบการได้ยินได้ แม้สัมผัสเพียง ครั้งเดียว

²⁵ อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549), หน้า 341.

4.2 ผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต

เสียงดังมีผลกระทบต่อระยะเวลาและคุณภาพของการนอนหลับ และหากนอนหลับไม่เพียงพอก็ย่อมส่งผลให้สุขภาพร่างกายทรุดโทรม ผลการวิจัยพบว่า เสียงดังจากการกระแทกหรือเสียงระเบิดทันที จะรบกวนมากกว่าเสียงดังต่อเนื่องสม่ำเสมอ และเสียงสูงจะรบกวนมากกว่าเสียงต่ำ และเพื่อมิให้รบกวนการนอนหลับ เสียงในอาคารระหว่างเวลาการคืนควรมีระดับเฉลี่ย 35 เดซิเบลเอ

เสียงดังยังอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิต กล่าวคือ ก่อให้เกิดความรำคาญ หงุดหงิด รบกวนประสิทธิภาพในการทำงานและส่งผลกระทบต่อสุขภาพกาย กล่าวคือ ทำให้รู้สึกเหนื่อย อ่อนเพลียง่ายกว่าปกติ เครียดและร่างกายหลั่งสารอะดรีนาลีน (adrenalin) เพิ่มขึ้น ทำให้ความดันโลหิตสูง อัตราการเต้นของหัวใจเพิ่มขึ้น

4.2.1 มาตรการการลงโทษตาม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ดังบทมลพิษทางเสียง บัญญัติในมาตรา 65 บัญญัติว่า “ในกรณีที่พนักงาน เจ้าหน้าที่ ตรวจพบว่าได้มียานพาหนะที่มีมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดที่เกินกำหนดให้พนักงาน เจ้าหน้าที่ มีอำนาจสั่งห้ามการใช้ยานพาหนะนั้น หรือจนกว่าจะมีการปรับปรุงแก้ไขตามมาตรฐานกำหนดตามมาตรา 55 การควบคุมมลพิษทางเสียง ได้กำหนดโทษดังกล่าวข้างต้นระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท เป็นโทษที่ไม่รุนแรงทำให้อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงไม่ชัดเจนหลายครั้งจะมีโทษหนักขึ้นทำให้เกรงกลัวบทลงโทษของกฎหมายเพื่อผู้กระทำผิดจะได้เกรงกลัว

4.2.2. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ไม่ได้บัญญัติโทษกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่มีหน้าที่ติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบอุปกรณ์หรือเครื่องมือสำหรับการควบคุมมลพิษหรือการก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน ตามมาตรา 68 วรรคสองและสาม ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่ต้องติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสียง อุปกรณ์ หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัดลด หรือขจัดลดพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด เว้นแต่จะได้มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าว ซึ่งพนักงานควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจสอบสภาพ และทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้อยู่แล้ว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสียง อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วยก็ได้

ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษที่ปล่อยหรือก่อให้เกิดเสียงหรือความสั่นสะเทือนเกินกว่าระดับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 ด้วยโดยอนุโลม”

ความในวรรคสองและวรรคสามของมาตรา 68 ดังกล่าว ได้กำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองสถานประกอบการ ซึ่งมีประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กำหนดไว้ให้เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน มีหน้าที่ติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือสำหรับการควบคุม กำจัด หรือลดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนตามที่ เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ²⁶ กำหนด

แต่ในกรณีที่มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวอยู่แล้ว ซึ่งพนักงาน ควบคุมมลพิษตรวจสอบสภาพและทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้งานได้ เจ้าขอหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิด มลพิษนั้น ก็ต้องจัดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานของระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือ นั้น ตามที่พนักงาน ควบคุมมลพิษกำหนด

สำหรับมาตรการลงโทษกรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษทาง เสียงและความสั่นสะเทือนละเว้นไม่ใช้ระบบ อุปกรณ์ และเครื่องมือที่มีอยู่แล้วสำหรับควบคุมมลพิษ ทางเสียงและความสั่นสะเทือนมิให้ออกสู่สิ่งแวดล้อมภายนอกเขตแหล่งกำเนิดมลพิษของตน นั้น มาตรา 92 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดให้ ต้องเสียค่าปรับรายวันในอัตราสี่เท่าของจำนวนเงินค่าใช้จ่ายประจำวัน สำหรับการเปิดเดินเครื่อง ทำงานของอุปกรณ์ เครื่องมือ หรือระบบควบคุมมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนของตน ตลอดเวลาที่ดำเนินการเช่นนั้น

อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มิได้มีบทบัญญัติกำหนดมาตรการลงโทษสำหรับเจ้าของหรือผู้ ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนซึ่งมิได้ติดตั้งหรือจัดไว้ให้มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือควบคุมมลพิษดังกล่าวแต่อย่างใด ซึ่งอาจเป็นผลให้บทบัญญัติมาตรา 68 วรรค สองและสามนั้น ไม่มีสภาพบังคับที่แท้จริง²⁷

โดยสรุปแล้วองค์ประกอบที่จะทำให้เกิด “มลพิษทางเสียง” ต้องมี สภาวะแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อม ที่มีเสียงดังรบกวนที่เกินกว่าที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ประกอบด้วยการสร้างความรำคาญและก่อความรบกวน ทำให้เกิดความเครียดต่อร่างกาย จิตใจ จนเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์

²⁶ “เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมแต่งตั้งให้อำนาจปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

²⁷ อำนาจ วงศ์บัณฑิต กฎหมายสิ่งแวดล้อม หน้า 296

บทที่ 3

กฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงของไทยและต่างประเทศ

1. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้วางมาตรการในการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงไว้ในภาพรวมอย่างเป็นระบบ โดยเริ่มจากการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป และการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดมาตรการในการควบคุมตรวจสอบมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดดังกล่าว ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 32 ได้ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปดังกล่าว จะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐานและจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย

กรณีนี้ก็ตาม ในกรณีที่เห็นสมควร มาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้อำนาจคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปให้สูงกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่กำหนดตามมาตรา 32 ข้างต้นเป็นพิเศษ สำหรับในเขตอนุรักษ์ หรือเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 หรือเขตพื้นที่ตามมาตรา 45 หรือเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59

ทั้งนี้ มาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ให้อำนาจคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่ได้กำหนดไว้แล้วให้เหมาะสมตามความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและความเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอีกด้วย

การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปดังกล่าว ก็เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ เป็นการกำหนดเป้าหมายว่าระดับเสียงที่ประสงค์นั้นมีมาตรฐานในระดับใด ต่อจากนั้นจึงดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อทำให้ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมได้มาตรฐานตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติข้างต้น ออกประกาศกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป เช่น ประกาศฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่องการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ซึ่งหมายถึงระดับเสียงที่เกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่มีคนอยู่หรืออาศัยอยู่ให้มีค่าระดับเสียงสูงสุด²⁸ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ หรือ dB (A) และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ

นอกจากนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติยังได้ออกประกาศฉบับที่ 17 (พ.ศ. 2543) เรื่องค่าระดับเสียงรบกวน วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2543 กำหนดให้ระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดขณะมีการรบกวน ซึ่งมีระดับเสียงสูงกว่าระดับเสียงพื้นฐาน²⁹เกินกว่า 10 เดซิเบลเอ ถือว่าเป็นเสียงรบกวน

1.2 การควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิด

เมื่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปแล้ว มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ยังได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิด ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งที่จะรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางด้านเสียงให้เป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้กำหนดไว้

ส่วนการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดตามกฎหมายอื่น และการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดแทนหน่วยงานอื่น ตลอดจนการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดในเขตควบคุมมลพิษ

อนึ่ง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิด ซึ่งอาจจำแนกออกได้เป็น 2 ส่วน คือ การควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะ และ การควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากสถานประกอบการโดยมีรายละเอียดของหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

²⁸ หมายถึง ค่าระดับเสียงสูงสุดที่เกิดขึ้นในขณะใดขณะหนึ่งระหว่างการตรวจวัดระดับเสียง

²⁹ หมายถึง ระดับเสียงที่ตรวจวัดในสิ่งแวดล้อมเดิมขณะยังไม่มีเสียงรบกวนจากแหล่งกำเนิดเป็นระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L90)

2.1 การควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะ

2.1.1 การกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะ รัฐมนตรีว่าด้วยการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ออกประกาศกระทรวงกำหนดมาตรฐานควบคุมระดับเสียงของยานพาหนะ³⁰ ไว้ ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดระดับเสียงของรถยนต์ ลงวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ข้อ 3 ได้กำหนดระดับเสียงของรถยนต์ที่ใช้อยู่ในทางขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมเสียงแตรสัญญาณว่า ต้องไม่เกิน

(1) 85 เดซิเบลเอ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากรถยนต์ 7.5 เมตร

(2) 100 เดซิเบลเอ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากรถยนต์ 0.5 เมตร

2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดระดับเสียงของรถจักรยานยนต์ ลงวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ข้อ 2 ได้กำหนดระดับเสียงของรถจักรยานยนต์ที่ใช้อยู่ในทางขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ โดยไม่รวมเสียงแตรสัญญาณว่า ต้องไม่เกิน 95 เดซิเบลเอ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากรถจักรยานยนต์ 0.5 เมตร

3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ข้อ 3 ได้กำหนดระดับเสียงของเรือกลที่ใช้ในน่านน้ำไทย ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ โดยไม่รวมเสียงแตรสัญญาณว่า ต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากท่อไปเสียของเรือกลหรือกราบเรือกล 0.5 เมตร

2.1.2 การควบคุมและตรวจสอบเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะดังกล่าว

มาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 บัญญัติว่ายานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ได้กำหนดไว้

หากพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ตรวจพบว่าได้มีการใช้

³⁰มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้นิยามคำว่า “ยานพาหนะ” ว่าหมายถึง รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือ ตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนมาตรา 64 ข้างต้น มาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาด หรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55

การออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา 65 นั้น มาตรา 66 บัญญัติให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งทำเครื่องหมายให้เห็นปรากฏเด่นชัดเป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ เครื่องหมายอื่นใดที่เป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชน โดยทั่วไปว่ามีเครื่องหมายอย่างเดียวกันไว้ ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะนั้นด้วย

โดยที่มาตรา 66 วรรคสอง บัญญัติให้การทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ หรือการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายดังกล่าวต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจึงได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 66 วรรคสองดังกล่าว ออกกฎกระทรวงเรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่ง การทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ ลงวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2550 มีใจความสำคัญว่า

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบที่มีการใช้ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามที่รัฐมนตรีกำหนดตามมาตรา 55 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ไว้ที่ยานพาหนะนั้น เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะดังกล่าวต้องแก้ไขปรับปรุงยานพาหนะมิให้ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด และยานพาหนะดังกล่าวไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่คำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวได้แก้ไขปรับปรุงและนำยานพาหนะดังกล่าวไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกำหนดเวลา และพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแล้วพบว่ายานพาหนะนั้นยังคงก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะอาจนำยานพาหนะดังกล่าวไปแก้ไขปรับปรุงและนำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้อีกจนกว่ากำหนดเวลาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

หากพนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบแล้วพบว่า ยานพาหนะที่นำไปแก้ไขปรับปรุงแล้วนั้น ไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ออกจากยานพาหนะนั้น และในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งดำเนินการยกเลิกคำสั่งมิใช่ผู้ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวแจ้งการยกเลิกคำสั่งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้

ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้ยกเลิกคำสั่งและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ออก

เมื่อพ้นกำหนดเวลา 30 วัน นับแต่วันที่มิคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะได้นำยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวไปใช้ โดยไม่นำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบพบที่ใดและปรากฏว่า ยานพาหนะนั้นได้แก้ไขปรับปรุงจนไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ออกจากยานพาหนะนั้น แต่ทั้งนี้ไม่เป็นการลบล้างความผิดในการฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวที่ได้กระทำไปแล้ว

แต่หากยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ชั่วคราวยังไม่สามารถแก้ไขสภาพที่ก่อให้เกิดมลพิษดังกล่าวได้ ภายในกำหนดเวลา ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ไว้ที่ยานพาหนะนั้นแทนเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ทั้งนี้ ไม่ว่าพนักงานเจ้าหน้าที่จะตรวจสอบพบที่ใด

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวไม่นำยานพาหนะนั้นมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบจนพ้นกำหนดเวลา ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานต่ออธิบดีกรมควบคุมมลพิษหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมควบคุมมลพิษมอบหมายเพื่อแจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แล้วแต่กรณี ทราบเพื่อประกอบการพิจารณาคำขอต่อทะเบียนต่อไป

ห้ามเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะใช้ยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำยานพาหนะนั้นไปแก้ไขปรับปรุงและให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบ ทั้งนี้ โดยต้องเคลื่อนย้ายยานพาหนะออกจากสถานที่ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ภายใน 6 ชั่วโมง นับแต่เวลาที่ได้รับอนุญาตให้เคลื่อนย้ายยานพาหนะโดยวิธีการลากจูงหรือโดยวิธีการอื่นที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดได้แก้ไขปรับปรุงยานพาหนะแล้ว มีความประสงค์จะใช้ยานพาหนะนั้นต่อไป ให้ยื่นคำร้องต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ใดเพื่อขอให้ทำการตรวจสอบก็ได้ โดยให้นำยานพาหนะนั้นไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบยังสถานที่ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบแล้วพบว่า ยานพาหนะที่จะนำไปแก้ไขปรับปรุงไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ให้พนักงาน

เจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ออกจากยานพาหนะนั้น

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว หรือคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือยกเลิกคำสั่งและเครื่องหมายดังกล่าว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานต่ออธิบดีกรมควบคุมมลพิษหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมควบคุมมลพิษมอบหมายเพื่อแจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย ทั้งนี้ เพื่อให้นายทะเบียนทราบและนำไปประกอบการพิจารณาคำขอต่อทะเบียนต่อไป ซึ่งหากเป็นการควบคุมการใช้ยานพาหนะดังกล่าวให้เคร่งครัดยิ่งขึ้น

อนึ่ง หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว

2.2 การควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากสถานประกอบการ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น มาตรา 67 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ ดังนี้ คือสั่งให้ยานพาหนะหยุดเพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในยานพาหนะ หรือกระทำการใด ๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้น

สำหรับมาตรการลงโทษ ผู้ที่ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น มาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัตินี้ กำหนดระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ส่วนผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งให้ยานพาหนะหยุดเพื่อทำการตรวจสอบระดับเสียงของยานพาหนะตามมาตรา 67 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

2.2.1 การกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากสถานประกอบการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ออกประกาศกระทรวงเรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากการทำเหมืองหิน ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ไว้ ดังนี้

- 1) ค่าระดับเสียงสูงสุด โดยใช้มาตรฐานระดับเสียงตรวจวัดระดับเสียงเป็นค่า SPL (Sound Pressure Level) ในขณะระเบิดหิน ต้องไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ
- 2) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง โดยใช้มาตรฐานระดับเสียงตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา 8 ชั่วโมงที่มีการไม่ บด และย่อยหิน ต้องไม่เกิน 75 เดซิเบลเอ
- 3) ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง โดยใช้มาตรฐานระดับเสียงตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา 24 ชั่วโมง ต้องไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ได้กำหนดวิธีการตรวจวัดระดับเสียงจากการทำเหมืองหินว่า การตั้งไมโครโฟนของมาตรฐานระดับเสียงให้ตั้งในบริเวณขอบของเขตประทานบัตรหรือเขตประกอบการ หรือขอบด้านนอกของเขตกันชน (Buffer Zone) และในเขตที่มีการร้องเรียน ตามวิธีการที่องค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน (International Organization for Standardization) กำหนดไว้ตาม ISO Recommendation R 1996 ซึ่งมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

นอกจากนั้น ยังได้กำหนดมาตรฐานควบคุมความสั่นสะเทือนจากการทำเหมืองหินไว้ ดังตัวอย่างเช่น

- 1) ความถี่ 1 เฮิร์ตซ์ ความเร็วของอนุภาคไม่เกิน 4.7 มิลลิเมตรต่อวินาที และการขจัดไม่เกิน 0.75 มิลลิเมตร
- 2) ความถี่ 2 เฮิร์ตซ์ ความเร็วของอนุภาคไม่เกิน 9.4 มิลลิเมตรต่อวินาที และการขจัดไม่เกิน 0.75 มิลลิเมตร
- 3) ความถี่ 40 เฮิร์ตซ์ ความเร็วของอนุภาคไม่เกิน 50.8 มิลลิเมตรต่อวินาที และการขจัดไม่เกิน 0.20 มิลลิเมตร เป็นต้น

ส่วนวิธีการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนจากการทำเหมืองหินให้ทำในบริเวณขอบเขตของประทานบัตรหรือเขตประกอบการ หรือขอบด้านนอกของเขตกันชน (Buffer Zone) โดยใช้มาตรฐานความสั่นสะเทือนตามมาตรฐานองค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน (International Organization for Standardization) ที่ ISO 4866 โดยการตรวจวัดความสั่นสะเทือนให้เป็นไปตามมาตรฐาน DIN 4150 ซึ่งมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ท้ายประกาศนี้

อนึ่ง ในการกำหนดประเภทของสถานประกอบการให้เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือนให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือนดังกล่าวข้างต้นนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 68 วรรคแรก แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ออกประกาศเรื่อง กำหนดให้เหมืองหินเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือน ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 กำหนดให้เหมือง ซึ่งหมายถึงกิจการระเบิดและย่อยหิน ตามกฎหมายว่าด้วยแร่หรือกิจการโรงงานเกี่ยวกับการโม่ บดหรือย่อยหิน ตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือน และห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเหมืองหินดังกล่าวก่อให้เกิดระดับเสียงและความสั่นสะเทือนออกสู่สิ่งแวดล้อมเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนที่ได้กำหนดไว้

2.2.2 การควบคุมและตรวจสอบเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษทางเสียงซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากสถานประกอบการดังกล่าว เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 68 วรรคแรก ออกประกาศกำหนดประเภทของสถานประกอบการให้เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงที่จะต้องถูกควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 แล้ว พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้ เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานประกอบการซึ่งได้มีประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดให้เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงมีหน้าที่ ดังนี้

1) หน้าที่ติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบ อุปกรณ์หรือเครื่องมือสำหรับการควบคุมมลพิษหรือการก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน ตามมาตรา 68 วรรคสองและสาม ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่ต้องติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสียง อุปกรณ์ หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลด หรือขจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด เว้นแต่จะได้มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าว ซึ่งพนักงานควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจสอบ และทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้อยู่แล้ว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสียง อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วยก็ได้

ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษที่ปล่อยหรือก่อให้เกิดเสียงหรือความสั่นสะเทือนเกินกว่าระดับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 ด้วยโดยอนุโลม”

ความในวรรคสองและสามของมาตรา 68 ดังกล่าว ได้กำหนดให้ เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานประกอบการ ซึ่งมีประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนดไว้ให้เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน มีหน้าที่ติดตั้ง หรือจัด

ให้มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือสำหรับการควบคุม กำจัด หรือลดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ³¹กำหนด

แต่ในกรณีที่มิมีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวอยู่แล้ว ซึ่งพนักงานควบคุมมลพิษตรวจสภาพและทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้ เจ้าขอหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น ก็ต้องจัดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานของระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือ นั้นตามที่พนักงานควบคุมมลพิษกำหนด

อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มิได้มีบทบัญญัติกำหนดมาตรการลงโทษสำหรับเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนซึ่งมิได้ติดตั้งหรือจัดไว้ให้มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือควบคุมมลพิษดังกล่าวแต่อย่างใด ซึ่งอาจเป็นผลให้บทบัญญัติมาตรา 68 วรรคสองและสามนั้น ไม่มีสภาพบังคับที่แท้จริง³²

2) หน้าที่เก็บสถิติ และข้อมูลซึ่งแสดงผลการทำงานของระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือสำหรับควบคุมการก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน ตามมาตรา 80 ซึ่งบัญญัติว่า

“เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษ ซึ่งมีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือสำหรับควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสีย หรือมลพิษอื่นตามมาตรา 68 เป็นของตนเอง มีหน้าที่ต้องเก็บสถิติ และข้อมูลซึ่งแสดงผลการทำงานของระบบอุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวในแต่ละวัน และจัดทำบันทึกรายละเอียดเป็นหลักฐานไว้ ณ สถานที่ตั้งแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น และจะต้องจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานของระบบ อุปกรณ์หรือเครื่องมือดังกล่าวเสนอต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น³³แห่งท้องที่ที่แหล่งกำเนิดมลพิษนั้นตั้งอยู่ อย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง

³¹ “เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแต่งตั้งให้อำนาจปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

³² อำนาจ วงศ์บัณฑิต กฎหมายสิ่งแวดล้อม หน้า 296

³³ “เจ้าพนักงานท้องถิ่น” หมายความว่า

- (1) นายกเทศมนตรี สำหรับในเขตเทศบาล
- (2) ประธานสุขาภิบาล สำหรับในเขตสุขาภิบาล
- (3) ผู้ว่าราชการจังหวัด สำหรับในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด
- (4) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร สำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร
- (5) ปลัดเมืองพัทยา สำหรับในเขตเมืองพัทยา

การเก็บสถิติ ข้อมูล การจัดทำบันทึกรายละเอียดและรายงาน ให้ทำตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ระบบ หรืออุปกรณ์ และเครื่องมือดังกล่าวในวรรคหนึ่งจะต้องมี ผู้ควบคุมตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด ให้ผู้ควบคุมมีหน้าที่ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งแทนเจ้าของหรือผู้ครอบครอง”

เมื่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นได้รับรายงานตามมาตรา 80 แล้ว มาตรา 81 กำหนดให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นรวบรวมรายงานที่ได้ยื่น ส่งไปให้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในเขตท้องถิ่นนั้นเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง และจะทำความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ เสนอไปพร้อมกับรายงานที่รวบรวมส่งไปนั้นด้วยก็ได้

สำหรับมาตรการลงโทษ หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองแห่งกำเนิดมลพิษ หรือผู้ควบคุม ฝ่าฝืนไม่จัดเก็บสถิติ ข้อมูล หรือไม่จัดทำบันทึกหรือรายงานตามมาตรา 80 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 106

อนึ่งในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษทางเสียง เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษมีอำนาจ ตามมาตรา 82 (1)(2)(3) และ(5) และมาตรา 83 (1) ซึ่งได้กล่าวไว้แล้ว

2. การควบคุมมลพิษทางเสียงตามกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ดังได้กล่าวแล้วว่า พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้นเป็นกฎหมายที่วางกรอบ มาตรการในการควบคุมมลพิษทางเสียงไว้อย่างเป็นระบบในภาพรวม แต่กระนั้นก็ยังคงมีกฎหมายอื่น ๆ อีกหลายฉบับซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่มีบทบัญญัติบางมาตราเกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์กับการควบคุมมลพิษทางเสียง ทั้งนี้ โดยอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานหรือผู้มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายเหล่านั้นโดยเฉพาะ ดังจะได้พิจารณาต่อไป

(6) หัวหน้าผู้บริหารท้องถิ่นขององค์การปกครองท้องถิ่นอย่างอื่น นอกเหนือจาก (1) ถึง (5) ที่ได้รับการประกาศกำหนดให้เป็นราชการส่วนท้องถิ่นตามกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการนั้น สำหรับในเขตราชการส่วนท้องถิ่นนั้น

2.1 การควบคุมมลพิษทางเสียงจากยานพาหนะ

2.1.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัตินี้ ได้บัญญัติเกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงไว้ ดังนี้
 “มาตรา 122 ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟ หรือเรือกลไฟเล็กที่ทอดสมออยู่กึ่งที่ หรือกำลังเดินทางอยู่กึ่งที่ เป่าแตรหวีดนอจากเฉพาะสำหรับความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรือคนอื่น และเสียงแตรที่เป่าขึ้นนั้น ห้ามมิให้เป่านานเกินกว่าสมควร ข้อบังคับที่วางนี้ ให้ใช้ได้สำหรับแตรเรือยนต์เหมือนกัน

มาตรา 123 ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้เรือลำใดใช้แตรที่มีเสียงห้าว หรือเสียงครางครวญ เว้นไว้แต่เรือมาจากต่างประเทศที่ไม่มีแตรอย่างอื่นนอกจากนั้น

มาตรา 124 ภายในเขตกรุงเทพฯ นอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดยิงปืนจากเรือกำปั่น หรือเรือเล็กลำใดเป็นอันขาด เว้นไว้แต่สำหรับเป็นเครื่องสัญญาณว่ามีเหตุร้ายเกิดขึ้นบนเรือ

มาตรา 125 ภายในเขตกรุงเทพฯ นอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดตีกลอง ตีฆ้อง ปลุ่ยหรือจุดดอกไม้เพลิงในระหว่างเวลาตั้งแต่ 4 ทุ่ม ถึงเวลาย่ำรุ่งเป็นอันขาด”

บทบัญญัติดังกล่าว ห้ามก่อให้เกิดเสียงดัง อันอาจเป็นเหตุให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือความตื่นตระหนกแก่ประชาชน หากผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท ตามมาตรา 126

นอกจากนั้น ยังมีประกาศกรมเจ้าท่า ฉบับที่ 38 (พ.ศ. 2515) เรื่อง การใช้เครื่องวัดคว้นและเสียงดังของเรือกล บัญญัติกำหนดระดับเสียงของเรือกลซึ่งก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญไว้ อันได้แก่

“ข้อ 2 ระดับเสียงอันเกิดจากเครื่องยนต์และส่วนประกอบส่วนหนึ่งส่วนใดของเรือกลเมื่อผูกอยู่กับที่และเร่งเครื่องยนต์ประมาณ 2 ใน 3 ของอัตรารอบสูงสุดของเครื่องนั้น ได้เกินกว่า 85 เดซิเบลเอ โดยใช้เครื่องวัดระดับเสียงและวิธีการวัดตามมาตรฐานสากลในระหว่าง 7.50 เมตร โดยรวมเรือกลนั้น”

2.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2522

พระราชบัญญัตินี้ มุ่งควบคุมการใช้รถยนต์ ซึ่งนิยามไว้ในมาตรา 4 ว่า หมายถึงรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ไว้โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดมาตรฐานหรือเงื่อนไขสำหรับรถที่จะจดทะเบียนได้ เช่น กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พุทธศักราช

2531) ซึ่งกำหนดรายละเอียดการตรวจสภาพรถยนต์ที่จะจดทะเบียนได้ รวมทั้งการตรวจระบบเครื่อง ระวังเสียง

2.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522

พระราชบัญญัตินี้ มุ่งจัดการจราจรทางบก ควบคุมดูแลสภาพรถ ตลอดจนวาง หลักเกณฑ์การใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถบรรทุกอื่น ๆ โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับการ ควบคุมมลพิษทางเสียง ดังนี้

“มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรือ อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และหรือส่วน ควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายที่ว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสียงสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่ง และวิธีการทดสอบ ให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

“มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึง หรือมีเสียงลากูไปบนทางเดินรถมา ใช้ในทางเดินรถ”

“มาตรา 10 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดี³⁴ กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ”

“มาตรา 13 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้สัญญาณแสงสว่าง เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนก หรือเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกิน สมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจ หรือรถอื่นใช้ ไฟสัญญาณสว่าง หรือใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นได้ ในการนี้อธิบดีจะ กำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณรวมทั้งกำหนดเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะ ของรถดังกล่าวด้วยก็ได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

“มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกัน อุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

เสียงสัญญาณของรถหรือการกำหนดเงื่อนไขในการใช้เสียงสัญญาณในเขตหรือท้องที่ ใด ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

“มาตรา 99 ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่

³⁴ ปัจจุบัน คือ ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(1) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา

(2) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น”

บทบัญญัติข้างต้น เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากรถโดยมาตรา 6 ให้ทางราชการมีอำนาจออกกฎกระทรวง กำหนดสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพของประชาชน และห้ามมิให้นำรถที่มีสภาพดังกล่าวมาใช้ในทางเดินรถ หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ตามมาตรา 148 ส่วนมาตรา 9 ห้ามมิให้นำรถที่มีเสียงดังซึ่งอาจทำให้ประชาชนทั่วไปเดือดร้อนรำคาญมาใช้ในทางเดินรถ ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตามมาตรา 148 เช่นกัน สำหรับมาตรา 10 ทวิ ให้อำนาจผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติออกประกาศกำหนดเกณฑ์เสียงที่เกิดจากเครื่องยนต์ของรถ และห้ามนำวัตถุที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงเกินเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้ในทางเดินรถ ผู้ที่ฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทตามมาตรา 152 นอกจากนี้ ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้เสียงสัญญาณต่าง ๆ ของรถ ไว้ในมาตรา 13,14 และ 99

2.4 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522

พระราชบัญญัตินี้ มุ่งควบคุมการขนส่งทางบก โดยมีมาตรการต่าง ๆ เช่น การตรวจสภาพรถ มาตรการในการอนุญาตหรือเพิกถอนการอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบก แต่พระราชบัญญัตินี้ มิได้ใช้บังคับกับการขนส่งบางประเภทตามมาตรา 5 คือ การขนส่งโดยรถยนต์ทหาร ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร การขนส่งโดยรถยนต์รับจ้างที่บรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินสี่คน รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันห้าร้อยกิโลกรัม รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ตลอดจนการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

พระราชบัญญัติดังกล่าว มีบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากการใช้รถเพื่อการขนส่ง ดังนี้

“มาตรา 71 รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง กับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตามมาตรา 75 แล้ว”

ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 71 ข้างต้น ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พุทธศักราช 2524) เรื่องสภาพ เครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก โดยกำหนดสภาพเครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบของรถ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากการใช้รถเพื่อการขนส่ง ดังนี้

“ข้อ 1 รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 มาตรฐาน 5 มาตรฐาน 6 มาตรฐาน 7 และรถขนาดเล็ก จะต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบ ดังต่อไปนี้

(ญ) เครื่องกำเนิดพลังงาน ที่สามารถขับเคลื่อนรถในขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ด้วยความเร็วเหมาะสมและในสภาพใช้งานตามปกติ ซึ่งต้องไม่เกินเกณฑ์กำลังที่กรรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด และเครื่องกำเนิดพลังงานจะต้องไม่ทำให้เกิดเสียงเกินเกณฑ์ที่กรรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้มีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงานขนาดปิดเครื่องได้สนิท และสามารถเก็บเสียงได้ตามความเหมาะสม

(ฎ) ระบบไอเสีย ที่มีเครื่องระงับเสียง”

“ข้อ 15 รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 1 ลักษณะ 2 ลักษณะ 3 ลักษณะ 4 ลักษณะ 5 จะต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบ ดังต่อไปนี้

(ญ) เครื่องกำเนิดพลังงาน ที่สามารถขับเคลื่อนรถด้วยความเร็วที่เหมาะสมและในสภาพใช้งานตามปกติซึ่งต้องไม่เกินเกณฑ์กำลังที่กรรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด และเครื่องกำเนิดพลังงานจะต้องไม่ทำให้เกิดเสียงเกินเกณฑ์ที่กรรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ทั้งนี้ ให้มีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงานขนาดปิดเครื่องได้สนิทและสามารถเก็บเสียงได้ตามความเหมาะสม

(ฎ) ระบบไอเสีย ที่มีเครื่องระงับเสียง

(ฅ) แตรสัญญาณชนิดไฟฟ้าเสียงเดียวดังพอสมควร ความดังของเสียงแตรจะต้องอยู่ในเกณฑ์ที่กรรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด แตรสัญญาณอย่างอื่นนอกจากแตรไฟฟ้าหากจะนำมาใช้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรรมการขนส่งทางบก ห้ามนำแตรสัญญาณที่มีเสียงทำให้เกิดความรำคาญหรือรบกวนสาธารณชนมาใช้”

“มาตรา 73 รถที่นำมาจดทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถจากพนักงานตรวจสอบสภาพ หรือจากสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาต เว้นแต่รถประเภทหรือชนิดใดที่สมควรได้รับการยกเว้นการตรวจสอบสภาพเป็นครั้งคราวให้กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ปรากฏว่ารถที่นำมาตรวจสอบสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว ให้พนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตออกไปรับรองให้

“มาตรา 83 เมื่อผู้ตรวจการพบว่า รถคันใดมีสภาพไม่แข็งแรง หรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้ชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในสี่สิบสี่ชั่วโมง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่งจัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด

เมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จนกว่านายทะเบียนมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป”

บทบัญญัติดังกล่าว วางหลักเกณฑ์ว่า ผู้ที่นำรถมาใช้โดยไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 71 ข้างต้น นอกจากจะต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทตามมาตรา 148 แล้ว ยังไม่อาจนำรถดังกล่าวไปจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนได้ตามมาตรา 73 สำหรับรถที่นำไปจดทะเบียนแล้ว ต่อมาผู้ตรวจการพบว่ามีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ผู้ตรวจการและนายทะเบียนมีอำนาจสั่งตามมาตรา 83 หากผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าวต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทตามมาตรา 148

3. การควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.1 พระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2535

พระราชบัญญัตินี้ มุ่งควบคุมที่ตั้งและการประกอบกิจการโรงงาน เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ และการรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสุขภาพอนามัยของประชาชน โดยมาตรา 8 ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมออกกฎกระทรวงเพื่อควบคุมการประกอบกิจการโรงงาน ซึ่งปรากฏว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้อาศัยอำนาจดังกล่าวออกกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงดังเช่น

กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พุทธศักราช 2535)

“ข้อ 5 โรงงานต้องตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสม และมีบริเวณเพียงพอที่จะประกอบกิจการอุตสาหกรรมตามขนาด ประเภท หรือชนิดของโรงงานโดยไม่อาจก่อให้เกิดอันตราย เหตุรำคาญ หรือความเสียหายต่อบุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น

ข้อ 6 เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ หรือสิ่งที้นำมาใช้ในโรงงานต้องเป็นดังนี้

(1) ใช้เครื่องจักรที่มีความปลอดภัย และไม่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เสียงหรือคลื่นวิทยุ รบกวน ผู้อยู่อาศัยใกล้เคียง

“ข้อ 17 เสียงดังที่เกิดจากการประกอบกิจการต้องไม่เกินกว่าค่ามาตรฐานที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

ในการนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกระทรวง อุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดค่าระดับเสียงการรบกวนแบบระดับเสียงที่เกิดจากการประกอบกิจการ โรงงาน ลงวันที่ 27 ธันวาคม พุทธศักราช 2548 โดยกำหนดไว้ ดังนี้

ค่าระดับเสียงรบกวน ซึ่งหมายถึง ระดับความแตกต่างของระดับเสียงขณะมี การรบกวนกับระดับเสียงพื้นฐานที่เกิดจากการประกอบกิจการโรงงานต้องไม่เกิน 10 เดซิเบลเอ

ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่เกิดจากการประกอบกิจการโรงงาน ต้องไม่ เกิน 70 เดซิเบลเอ

ค่าระดับเสียงสูงสุดที่เกิดจากการประกอบกิจการโรงงาน ต้องไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ โดยวิธีการตรวจสอบให้เป็นไปตามที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมกำหนด

นอกจากนั้น ยังมีประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 4 (พุทธศักราช 2514) ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2512 และพระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2535 บัญญัติให้ยังคงมีผลบังคับใช้ได้ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงานซึ่ง เกี่ยวข้องกับมลพิษทางเสียงไว้ ดังนี้

“ข้อ 39 ต้องจัดให้ทุกคนที่อยู่ในบริเวณงานที่มีเสียงดังเกินกว่า 80 เดซิเบลเอ หรือเสียงดังอันอาจจะเป็นอันตรายต่อแก้วหู อุดหูด้วยที่อุดหู (ear plugs) ที่มีประสิทธิภาพ”

ข้อ 75 ต้องทำการกำจัดคลื่น เสียง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เขม่า เถ้า ถ่านที่เกิดขึ้นจากโรงงานมิให้เป็นที่เป็นที่เดือดร้อน หรือเป็นเหตุเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของ ผู้ อาศัยใกล้เคียง”

“ข้อ 76 ต้องดูแลรักษาระบบเก็บเสียง ท่อไอเสีย หม้อพักของเครื่องต้นกำลัง ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย ตลอดเวลา”

หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งออกตาม กฎกระทรวงดังกล่าวต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 200,000 บาท ตามมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติ โรงงาน พงศ. 2535

3.2 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พุทธศักราช 2541

พระราชบัญญัตินี้ มุ่งคุ้มครองผู้ใช้แรงงานในเรื่องต่าง ๆ รวมถึงเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษทางเสียง รวมอยู่ในความคุ้มครองเรื่องดังกล่าวด้วย โดยพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ตั้งคณะกรรมการ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานขึ้น และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- 1) เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบาย แผนงาน หรือมาตรการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและการพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง
- 2) เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบ เพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้
- 3) ให้ความเห็นแก่หน่วยงานของรัฐเกี่ยวกับหลักการส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง
- 4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นบัญญัติให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

ทั้งนี้มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติข้างต้นได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานออกกฎกระทรวงได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานซึ่งนายจ้างจะต้องจัดให้แก่ลูกจ้าง ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานได้อาศัยอำนาจดังกล่าวออกกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2549 โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงนั้นได้กำหนดให้นายจ้างมีหน้าที่ควบคุมระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวันมิให้เกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ คือ

ตารางที่ 3.1 ระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงานในแต่ละวัน

เวลาการทำงานที่ได้รับเสียงใน 1 วัน (ชั่วโมง)	ระดับเสียงเฉลี่ยตลอดระยะเวลา การทำงานไม่เกิน (เดซิเบลเอ)
12	87
8	90
7	91
6	92
5	93
4	95
3	97
2	100

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

เวลาการทำงานที่ได้รับเสียงใน 1 วัน (ชั่วโมง)	ระดับเสียงเฉลี่ยตลอดระยะเวลา การทำงานไม่เกิน (เดซิเบลเอ)
1 ½	102
1	105
½	110
¼	115

ทั้งนี้ กฎกระทรวงดังกล่าวยังได้กำหนดไว้ในข้อ 10 ว่า หากภายในสถานประกอบการที่สภาวะการทำงานมีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ ให้นายจ้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขสิ่งที่เป็นต้นกำเนิดของเสียงหรือทางผ่านของเสียง หรือบริหารจัดการเพื่อให้ระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับอยู่ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนด

ในกรณียังดำเนินการปรับปรุงหรือแก้ไขตามวรรคหนึ่งไม่ได้ นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เช่น ปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) หรือครอบหูลดเสียง (Ear Muffs)

ในบริเวณที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน นายจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายเตือนให้ใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลติดไว้ให้ลูกจ้างเห็นได้โดยชัดเจนตามข้อ 11

นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจวัดและวิเคราะห์สภาวะการทำงานเกี่ยวกับระดับเสียงภายในสถานประกอบการตามข้อ 15 เก็บไว้ ณ สถานประกอบการเพื่อให้พนักงานตรวจแรงงานตรวจสอบได้ตลอดเวลาทำการ พร้อมทั้งส่งรายงานคู่มือข้อปฏิบัติหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ทำการตรวจวัดตามข้อ 16 อีกทั้งกำหนดในข้อ 20 ให้นายจ้างจัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพของลูกจ้างที่ทำงานในสภาวะการทำงานที่อาจได้รับอันตรายจากเสียง หากพบว่าลูกจ้างผิดปกติหรือเจ็บป่วย ข้อ 22 กำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างได้รับการรักษาพยาบาลในทันที และทำการตรวจสอบหรือหาสาเหตุของความผิดปกติหรือเจ็บป่วย พร้อมทั้งส่งผลการตรวจสอบสุขภาพของลูกจ้างที่ผิดปกติหรือเจ็บป่วย การให้การรักษาพยาบาลและการป้องกันแก้ไขต่อพนักงานตรวจแรงงานภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ทราบความผิดปกติหรือเจ็บป่วย

หากนายจ้างผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 103 นี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พุทธศักราช 2541

3.3 พระราชบัญญัติควบคุมการโฆษณาโดยใช้เครื่องขยายเสียง พุทธศักราช 2493

พระราชบัญญัตินี้ มุ่งควบคุมการโฆษณา อันหมายถึง การบอกกล่าว แจ้งความ ชี้แจง แนะนำ หรือแสดงความคิดเห็นแก่ประชาชน³⁵ โดยใช้เครื่องขยายเสียง มิให้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือรบกวนความสงบสุขของประชาชน ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียง ดังนี้

“มาตรา 4 ผู้ที่จะทำการโฆษณาโดยใช้เครื่องขยายเสียงด้วยกำลังไฟฟ้า จะต้องขอรับอนุญาตต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อน เมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงทำการโฆษณาได้

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาต และให้มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขลงในใบอนุญาตว่าด้วยเวลา สถานที่ และเครื่องอุปกรณ์ขยายเสียง และผู้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดนั้น

มาตรา 5 ใบอนุญาตที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกให้แก่ผู้ทำการโฆษณาตามความในพระราชบัญญัตินี้ หุ้มครองถึงผู้ใช้เสียง และผู้ควบคุมเครื่องขยายเสียงในการโฆษณา และบุคคลเช่นว่านี้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตด้วย

มาตรา 6 พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มีอำนาจผู้ใช้เสียงหรือ(ควบคุมเครื่องขยายเสียงให้ลดเสียงลงได้ เมื่อปรากฏว่าเสียงที่โฆษณานั้นก่อนความรำคาญแก่ประชาชน

ถ้าการโฆษณาทำผิดเงื่อนไขในใบอนุญาต หรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานที่สั่งตามความในวรรคก่อน ให้เจ้าพนักงานดังกล่าวมีอำนาจสั่งให้หยุดโฆษณาได้”

บทบัญญัติข้างต้น บังคับให้ผู้โฆษณาโดยใช้เครื่องขยายเสียงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดในใบอนุญาตและถ้าเสียงที่โฆษณาก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชน เจ้าพนักงานตามมาตรา 6 มีอำนาจสั่งให้ลดเสียงลงได้ แต่ถ้าไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวหรือโฆษณาโดยผิดเงื่อนไขในใบอนุญาต เจ้าพนักงานตามมาตรา 6 มีอำนาจสั่งให้หยุดโฆษณาได้ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 4 ,5 และ 6 ข้างต้น ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท นอกจากนี้ ยังให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตได้ตามมาตรา 9

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่การโฆษณาคำสอนในทางศาสนา การโฆษณาของหน่วยงานของรัฐการโฆษณาหาเสียงเพื่อประโยชน์ในการเลือกตั้งหรือในกิจการของสมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาผู้แทน สมาชิกสภาจังหวัดหรือสมาชิกสภาเทศบาล ซึ่งโฆษณาเป็นภาษาไทย การโฆษณากิจการเกี่ยวกับการมหรสพเฉพาะในโรงมหรสพและในระหว่างเวลาที่แสดง

³⁵ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมการโฆษณาโดยใช้เครื่องขยายเสียง พ.ศ. 2493

มหรสพ ตลอดจนการโฆษณากิจการของนิติบุคคลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อสาธารณกุศล ซึ่งนิติบุคคลนั้น โฆษณาเป็นภาษาไทย

3.4 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พุทธศักราช 2535

พระราชบัญญัตินี้ มุ่งควบคุมดูแลกิจการสาธารณสุขและการอนามัยสิ่งแวดล้อม โดยในหมวดว่าด้วยเหตุรำคาญมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน ดังนี้

“มาตรา 25 ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงหรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ

(4) การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดเสียงความสั่นสะเทือนจนเป็นเหตุให้เสื่อมอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วย ตลอดทั้งการดูแล ปรับปรุง บำรุงรักษาบรรดาถนน ทางบก ทางน้ำ รางระบายน้ำ คู คลอง และสถานที่ต่าง ๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ ในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัด และควบคุมเหตุรำคาญต่าง ๆ ได้”

บทบัญญัติมาตรา 25 (4) ข้างต้น กำหนดว่าการกระทำใดที่ถือว่าเป็นเหตุรำคาญซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน และได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานท้องถิ่นมีในการระงับ กำจัด และควบคุมเหตุรำคาญดังกล่าวไว้ในมาตรา 26 นอกจากนั้น ยังให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญนี้ ระงับหรือป้องกันเหตุดังกล่าวตามมาตรา 27 และ 28 หากผู้นั้นขัดขืนโดยไม่มีเหตุแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 74

3.5 ประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายอาญานี้ มุ่งรักษาความปลอดภัยของประชาชน และความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง โดยในภาคความผิดลหุโทษมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน ดังนี้

“มาตรา 370 ผู้ใดส่งเสียง ทำให้เกิดเสียงหรือกระทำความอื้ออึง โดยไม่มีเหตุสมเหตุสมควร จนทำให้ประชาชนตกใจหรือเดือดร้อน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งร้อยบาท”

“มาตรา 372 ผู้ใดทะเลาะกันอย่างอื้ออึงในทางสาธารณะหรือสาธารณสุขสถาน หรือกระทำให้ประการอื่นใดให้เสียงความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณะหรือสาธารณสุขสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

“มาตรา 376 ผู้ใดยิงปืนซึ่งใช้ดินระเบิดโดยใช้เหตุ ในเมือง หมู่บ้านหรือที่ชุมชน ต้องระวางโทษจำ

4. กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายต่างประเทศ

4.1 ประเทศอังกฤษ

การควบคุมระดับเสียงที่ใช้กับทางเดินอากาศ

ประเทศอังกฤษมีกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยาน ซึ่งได้แก่ Civil Aviation Act 1982 Chapter 16 Part III – regulation of Civil Aviation โดยมีรายละเอียดดังนี้
มาตรา 60 การให้อนุสัญญาชिकाโกมีผลใช้บังคับในเรื่องการเดินอากาศดังนี้

1. นอกจากที่กำหนดใน Section 11 (7) ภายใต้มาตรานี้ (พระราชบัญญัติการเดินอากาศ) โดยในอนุ (2) และ (3) ใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวกับการบินฉบับอื่นด้วย

2. กฎหมายการเดินอากาศถูกบัญญัติขึ้นเป็นพระราชบัญญัติตั้งที่ปรากฏเพื่อประโยชน์ดังนี้

(1) นอกจากที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาชिकाโกและในภาคผนวกที่ต้องปฏิบัติตามหลักมาตรฐานอย่างที่น่าานาชาติให้การยอมรับ (เช่นการนำ ภาคผนวกมาใช้ตามที่ตกลงไว้ในอนุสัญญา) ในทุก ๆ ครั้งที่มีการปรับปรุง แก้ไขของอนุสัญญา หรือการแก้ไขภาคผนวกในอนุสัญญาหรือ

(2) กฎหมายทั่วไปที่เกี่ยวกับการเดินอากาศ

3. นอกจากที่ได้บัญญัติไว้ในอนุมาตรา (2) หรือมาตราอื่นในกฎหมายฉบับนี้ กฎหมายการเดินอากาศต้องมีการบัญญัติเนื้อหา ดังนี้

(1) การลงทะเบียนของอากาศยานในอังกฤษ

(2) สำหรับข้อห้ามของอากาศยานที่ทำการบิน อย่างน้อยต้องได้รับใบอนุญาตสมควรเดินอากาศที่ออกให้หรือการมีผลใช้บังคับภายใต้การยอมรับและเว้นแต่การร่วมมือตามเงื่อนไขการซ่อมบำรุง หรือให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

(3) สำหรับใบอนุญาตตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของท่าอากาศยาน เพื่อให้เป็นที่ยอมรับของท่าอากาศยานที่ได้ทำการลงจอดไม่ว่าจะที่ใด เพื่อทำให้โรงงานที่ผลิตอากาศยานให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับให้สัมพันธ์ตามวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้เข้าข้อห้ามหรือกฎหมายที่ใช้กับการไม่มีใบอนุญาต

กฎหมายการเดินทางอากาศของประเทศอังกฤษนั้นได้ยอมรับในการนำหลักเกณฑ์ที่ใช้เกี่ยวกับระดับเสียงรบกวนที่มาจากอากาศยานตาม Annex 16 ของ Chicago Convention ในเรื่อง Environmental Protection Volume I Aircraft Noise มาปรับใช้และหากไม่มีกำหนดไว้ใน Chicago Convention ก็ให้ออกกฎหมายภายในมาบังคับใช้ได้ อีกทั้งยังมีมาตรการต่าง ๆ เพื่อรองรับกรณีปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเช่น ความเสียหายที่เกิดแก่หลังคาบ้าน หรือปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน ท่าอากาศยาน Heathrow จึงได้จัดตั้งวิธีค้นหาอากาศยานที่บินผ่านซึ่งสามารถค้นหาได้ว่าเป็นอากาศยาน ชนิดใด เที่ยวบินอะไร บินอยู่ที่ความสูงเท่าไร เพื่อสามารถระบุให้ชัดเจนว่าสายการบินใดบ้างที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน มาตรการดังกล่าวเรียกว่า Web Trak อีกทั้งยังมีมาตรการที่ใช้แก้ไขปัญหาโดยมีชื่อว่า Heathrow blight and noise assistance schemes โดยแบ่งเป็นอีก 4 มาตรการ ซึ่งสองมาตรการแรกใช้กับกลุ่มที่ได้รับความเดือดร้อนจากมลพิษทางเสียงไม่รุนแรง ได้แก่ Property Market Support Bond และ Home Owners Support Scheme ส่วนอีกสองมาตรการใช้กับผู้ได้รับความเดือดร้อนจากมลพิษทางเสียงในระดับสูงซึ่งได้แก่ Assist eligible residents with relocation costs และ Noise insulation in community Building ขึ้นมาเพื่อรองรับปัญหาที่เกิดขึ้น

คดีตัวอย่างของอังกฤษ

Baggs V. United Kingdom

European Commission on Human Rights 1987

ผู้ร้องเป็นชาวอังกฤษ คำร้องมีเนื้อหาเกี่ยวกับความรำคาญอันเกิดจากเสียง อันเป็นผลมาจากสนามบิน Heathrow โดยผู้ร้องเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ขนาด 1.4 acres ซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยและประกอบธุรกิจทำสวนและเลี้ยงสัตว์ปีกในภายหลังได้มีบังกะโลให้เช่า โดยอสังหาริมทรัพย์นี้ตั้งอยู่ห่างออกไป 400 เมตร ทางฝั่งตะวันตกของรันเวย์ทิศใต้ของสนามบิน Heathrow ซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งอสังหาริมทรัพย์ของผู้ร้องมีอากาศยานบินผ่าน 50 เปอร์เซ็นต์ของอากาศยานที่ขึ้นลงในระหว่างวันและกลางคืนนับแต่รันเวย์ทางทิศใต้ได้เปิดใช้สำหรับเที่ยวบินกลางคืน โดยมีระดับเสียงที่ได้ยินในระดับ 72.5 dBA ผู้ร้องจึงร้องเรียนเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงที่มาจากอากาศยาน โดยมีการตรวจวัดและเก็บข้อมูลจากนักวิทยาศาสตร์ที่เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งแสดงระดับเสียงที่สามารถผ่านไม่ได้ตั้งแต่ 83 - 127 เดซิเบล ผู้ร้องได้รับเงินช่วยเหลือเพื่อปรับสภาพอสังหาริมทรัพย์โดยติดกระจกที่กันเสียง แต่ก็ไม่สามารถลดเสียงที่เกิดขึ้นได้ทั้งหมด ผู้ร้องจึงคิดที่จะขายอสังหาริมทรัพย์แต่ต้องได้ราคาที่เหมาะสมเหตุผลเพื่อที่จะสามารถซื้อที่ดินใหม่ได้แต่เขาได้รับการปฏิเสธและต้องเผชิญกับการพัฒนาของท่าอากาศยานโดยไม่คำนึงถึงความรับผิดชอบต่ออสังหาริมทรัพย์ในบริเวณใกล้เคียง

ต่อมาศาลได้ยกคำร้องอุทธรณ์ของ Mr”Baggs ในวันที่ 28 กันยายน 1981 ทำให้ Mr.Baggs และครอบครัวของเขาต้องอดทนกับสถานการณ์ที่ไม่ดีต่อไปและการที่ Mr.Baggs เกิดอาศัย และทำงานในพื้นที่อยู่ใกล้กับรันเวย์ที่คืบได้ ทำให้เขาต้องพยายามอย่างหนักที่จะไม่สนใจเสียงมลพิษ และปัจจัยอย่างอื่นที่ก่อให้เกิดความเสียหายอันเกิดจากอากาศยาน ผู้ร้องได้สรุปรายงานเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยาน Heathrow โดย Mr.Graham Eyre และตีพิมพ์ในเดือน ธันวาคม 1984 ไว้ว่า ท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่อยู่รอบ ๆ ที่อยู่อาศัย ของ Baggs ทำให้เขาและครอบครัวต้องถูกบังคับโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงและจำต้องอดทนจากมลพิษทางเสียงโดยปราศจากการบรรเทาหรือแก้ไข ผลกระทบที่เกิดขึ้น วิธีที่ลดผลกระทบคือต้องมีการติดตั้งฉนวนป้องกันเสียงแก่ที่พักอาศัย แต่ Baggs ไม่ต้องการอาศัยอยู่ภายใต้ภาวะที่สุดจะทนนี้ได้ ตั้งแต่เริ่มมีเสียงรบกวนจากอากาศยานโดยไม่สามารถจำกัดเสียงรบกวนไปได้ทั้งหมด ทำให้ไม่มีใครต้องการซื้อที่ดินของเขา

การอุทธรณ์นี้มีสถิติการใช้อากาศยานจากผู้ร้องและไม่มีข้อโต้แย้งหรือการตอบรับ จากฝ่ายรัฐ ซึ่งมีเที่ยวบินในเวลากลางวันประมาณวันละ 700 -900 เที่ยวบิน ท่าอากาศยาน Heathrow เป็นท่าอากาศยานชั้นนำของอังกฤษที่มีมูลค่าในการขนส่งทางอากาศอย่างมหาศาลและ ในปี 1983 การขนส่งทางอากาศมีมูลค่าถึง 16.6 พันล้านปอนด์ ซึ่ง 4 พันล้านปอนด์เป็นมูลค่าจากการขนส่งภายในอังกฤษและนอกนั้นเป็นการขนส่งของระหว่างประเทศ ผู้โดยสารมากกว่า 20 เปอร์เซนต์ของจำนวนผู้โดยสารทั้งปีที่มาใช้ท่าอากาศยาน Heathrow เป็นจุดศูนย์กลางในการต่ออากาศยานเพื่อไปยังจุดหมายต่อไป

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ ค.ศ. 1982 ไม่มีการระบุวิธีแก้ไขที่ชัดเจนแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงของอากาศยานในมาตรา 76 และได้กล่าวว่าจะไม่มีการดำเนินการใด ๆ ในกรณีที่มีการละเมิดจากการได้รับความรำคาญ เว้นแต่เหตุอื่นอันเกิดจากอากาศยานที่บินเหนือทรัพย์สินที่มีผลมาจาก ลม อากาศและอื่น ๆ หรือเหตุอื่นเกิดจากเที่ยวบินนั้น มาตรา 176 ของพระราชบัญญัตินี้มีขึ้นเพื่อกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดชอบเด็ดขาด (ความรับผิดชอบที่ไม่ต้องมีการพิสูจน์) ในกรณีที่มีความเสียหาย หรือสูญหายอันเกิดแก่บุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นดินหรือพื้นน้ำที่เกิดจากเครื่องบินรวมถึง วัตถุที่ตกจากเครื่องบิน

ค่าสินไหมทดแทนเพื่อทดแทนความเสียหายของบ้านและที่ดินซึ่งเกิดจากมลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานได้ถูกกำหนดขึ้นไว้ในพระราชบัญญัติความเสียหายต่อพื้นดิน ปี 1973 การที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนผู้ร้องต้องแสดงให้เห็นว่าถูกรบกวนจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน และมาตรา 77 (2) ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ค.ศ. 1982 ได้ขยายความคุ้มครองไปถึงการดำเนินงานของท่าอากาศยาน Heathrow ด้วย

ผู้ร้องร้องทุกในเรื่องเสียงและความเสียหายอันเกิดจากการเดินอากาศที่ท่าอากาศยาน Heathrow และมาตรา 76 ของกฎหมายการเดินอากาศ ปี ค.ศ. 1982 ที่ช่วยปกป้องคุ้มครองผู้ร้องในเบื้องต้นก่อนการฟ้องต่อศาล

เคยมีการนำคดี Arrondelle v. United Kingdom (1983) ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกันนี้ ขึ้นสู่ศาลแล้วโดยคำตัดสินของศาลคืออังกฤษต้องอยู่ภายใต้กฎหมายในเรื่องมลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานในอังกฤษเพราะการท่าอากาศยานแห่งประเทศอังกฤษเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับกิจการของท่าอากาศยานและอยู่ภายใต้กฎหมายการเดินอากาศปี 1982

ผู้ร้องยังร้องเรียนในส่วนของการที่ไม่มีระบุหนทางเยียวยาและการแก้ไขไว้ภายใต้กฎหมาย

คณะกรรมการที่ได้รับมอบหมายได้ทำการตรวจสอบข้อมูลและเป็นไปในทางที่ว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นของผู้ร้องที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ตั้งอยู่ทางใต้ของรันเวย์อยู่ทางด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน Heathrow มีเส้นระดับเสียงอยู่ที่ 72.5 dBa ลักษณะอากาศเป็นตัวเพิ่มความดังของเสียง ฉะนั้นรายงานในเรื่องเสียงที่อากาศยาน Heathrow ที่ได้พูดถึง Mr. and Mrs. Baggs พร้อมทั้งครอบครัวไว้อย่างน่าเป็นห่วงว่าพวกเขาต้องอดทนกับเสียงโดยปราศจากการบรรเทาและแก้ไขให้ถูกต้อง คณะกรรมการได้พิจารณาว่าข้อยุติทางกฎหมายและข้อเท็จจริงจะต้องขึ้นอยู่กับพฤติการณ์อันสมควร ในคำร้องนี้ไม่อาจกล่าวได้ว่ามีพฤติการณ์อันสมควรและรับไว้พิจารณา ทำให้ไม่มีความผิดเว้นแต่กฎหมายจะมีกำหนดไว้

ผู้ร้องได้กล่าวว่าในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ 1982 ไม่ได้รวมการละเมิดจากเสียงรบกวนของเครื่องบินที่บินเหนือทรัพย์สินหรือเสียงรบกวนที่มากจากการทำกิจกรรมทางการบินภายใต้ มาตรา 76 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว รัฐจึงปฏิเสธสิทธิในการฟ้องร้องต่อศาลได้ แต่สิทธิบางส่วนก็ยังคงมีอยู่ภายใต้มาตรา 76 ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศไม่ได้เปรียบเทียบอันตรายที่ต้องรับผิดชอบจากการทำละเมิด และไม่รวมถึงทุกการกระทำในเรื่องการละเมิดหรือรบกวน โดยมีสาเหตุจากเสียงของอากาศยาน

ดังนั้น ภายใต้ของวัตถุประสงค์ของมาตรา 76 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศที่ไม่สามารถชดเชยในกรณีละเมิดแล้วก่อให้เกิดความรำคาญ รบกวน เว้นแต่เหตุอื่นอันเกิดจากอากาศยานที่บินเหนือทรัพย์สินที่มีผลมาจาก ลม อากาศและอื่น ๆ หรือเหตุอันเกิดจากเที่ยวบินนั้นศาลจึงปฏิเสธคำอุทธรณ์ของผู้ร้อง ผู้ร้องจึงไม่สามารถอุทธรณ์ภายใต้กฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องสิทธิในการขอค่าชดเชยสำหรับการละเมิดจากเสียงรบกวนได้

4.2 ประเทศแคนาดา

การควบคุมระดับเสียงที่ใช้สำหรับบริเวณที่อยู่อาศัย

ประเทศแคนาดามีกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยานซึ่งได้แก่ Canadian Aviation Regulation (CARs) Part V-Airworthiness, Airworthiness Manual Chapter 516 – Aircraft Emissions, Subchapter a aircraft noise โดยมีรายละเอียดดังนี้

มาตรา 516.1 บททั่วไป (General)

(a) บทนี้ได้กำหนดมาตรฐานของระดับเสียงรบกวนสำหรับอากาศยานไอพ่นความเร็วต่ำกว่าเสียง อากาศยานใบพัดและเฮลิคอปเตอร์

(b) อากาศยานแต่ละชนิดต้องปฏิบัติตามวิธีการที่กำหนดในกฎการบินพลเรือนแคนาดาที่ใช้สำหรับใบอนุญาตแต่ละประเภทหรือการปรับปรุงเพื่อให้อากาศยานชนิดนั้นได้รับการอนุญาตเพื่อเป็นอากาศยานแบบใหม่ หรือการควบคุมเสียงที่เปลี่ยนแปลงไปจากอากาศยานต้องให้ความร่วมมือให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 516.3 คำอธิบาย (Interpretation) ในบทนี้

(a) “ภาคผนวกที่ 16, เล่มที่ 1” หมายถึง ภาคผนวกที่ 16 ของอนุสัญญาชิคาโก (อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน) ในหัวข้อ “การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม” เรื่องเสียงรบกวนจากอากาศยาน จัดพิมพ์โดยองค์การการบินระหว่างประเทศ (ICAO)

(b) คำว่า “ใบอนุญาตแต่ละประเภท” เป็นคำย่อมาจากคำว่า “ใบอนุญาตแต่ละประเภทตามมาตรฐานทางการบินสำหรับเครื่องบิน” ไม่ว่าจะอย่างไรก็ตามต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่ได้ประกาศไว้ในมาตรา 516.5 และ 516.7

มาตรา 516.5 ระดับเสียงรบกวนของอากาศยานในระดับมาตรฐาน

อากาศยานที่แตกต่างตามประเภทในมาตรา 516.3 (b) ให้มีมาตรฐานระดับเสียงรบกวนของอากาศยานที่ปล่อยออกมาโดยเป็นไปตามภาคผนวกที่ 16, เล่มที่ 1, ส่วนที่ 2 ดังนี้

(a) บทที่ 2 ในเรื่อง “อากาศยานไอพ่นความเร็วต่ำกว่าเสียงที่มีเครื่องยนต์แบบซึ่งได้รับใบอนุญาตสมควรเดินอากาศก่อนวันที่ 6 ตุลาคม 1977”

(b) บทที่ 3 ในเรื่อง

1. “อากาศยานไอพ่นความเร็วต่ำกว่าเสียงที่มีเครื่องยนต์แบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม 1977 ถึงก่อนวันที่ 1 มกราคม 2006”

2. “อากาศยานใบพัดน้ำหนักเกินกว่า 5,700 กิโลกรัมที่มีเครื่องยนต์แบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 1985 ถึงก่อนวันที่ 17 พฤศจิกายน 1988”

3. “อากาศยานใบพัดน้ำหนักเกินกว่า 8,618 กิโลกรัมที่มีเครื่องยนต์แบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 1988 ถึงก่อนวันที่ 1 มกราคม 2006”

(c) บทที่ 4 ในเรื่อง

1. “อากาศยานไอพ่นความเร็วต่ำกว่าเสียงที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2006”
2. “อากาศยานใบพัดน้ำหนักรวมเกินกว่า 8,618 กิโลกรัมที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 1985”

(d) บทที่ 5 ในเรื่อง “อากาศยานใบพัดน้ำหนักรวมเกินกว่า 5,700 กิโลกรัม ที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศก่อนวันที่ 1 มกราคม 1985”

(e) บทที่ 6 ในเรื่อง “อากาศยานใบพัดน้ำหนักรวมเกินกว่า 8,618 กิโลกรัมที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศก่อนวันที่ 17 พฤศจิกายน 1988”

มาตรา 516.7 วิธีการประเมินระดับเสียงรบกวน

อากาศยานแต่ละประเภทตามที่ระบุไว้ในมาตรา 516.3 (b) วิธีการประเมินระดับเสียงรบกวนของอากาศยานให้เป็นไปตาม Appendices ของภาคผนวกที่ 16 เล่ม 1 ได้แก่

(a) APPENDIX 1 ในเรื่อง “วิธีการประเมินเพื่อการออกใบรับรองเสียงรบกวนของอากาศยานไอพ่นความเร็วต่ำกว่าเสียงที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศก่อนวันที่ 6 ตุลาคม 1977”

(b) APPENDIX 2 ในเรื่อง “วิธีการประเมินเพื่อการออกใบรับรองเสียงรบกวนของอากาศยานดังต่อไปนี้

1. “อากาศยานไอพ่นความเร็วต่ำกว่าเสียงที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่ 6 ตุลาคม 1977”
2. “อากาศยานใบพัดน้ำหนักรวมเกินกว่า 5,400 กิโลกรัมที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 1985 ถึงก่อนวันที่ 17 พฤศจิกายน 1988”
3. “อากาศยานใบพัดน้ำหนักรวมเกินกว่า 8,618 กิโลกรัมที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบอนุญาตสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 1988”

“เฮลิคอปเตอร์”

(c) APPENDIX 3 ในเรื่อง “วิธีการประเมินเพื่อการออกใบรับรองเสียงรบกวนของอากาศยานเพื่อการออกใบรับรองเสียงรบกวนของอากาศยานใบพัดน้ำหนักรวมไม่เกินกว่า 8,618 กิโลกรัมที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 1988”

(e) APPENDIX 2 ในเรื่อง “วิธีการประเมินเพื่อการออกใบรับรองเสียงรบกวนของอากาศยานเพื่อออกใบรับรองเสียงรบกวนของอากาศยานใบพัดน้ำหนักรวมไม่เกินกว่า 8,618 กิโลกรัม ที่มีเครื่องต้นแบบซึ่งได้รับใบสมควรเดินอากาศตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 1988”

กฎหมายการเดินอากาศของประเทศแคนาดาที่กำหนดระดับเสียงรบกวนมีต้นแบบมาจาก Annex 16 ของ Chicago Convention ในเรื่อง Environmental Protection Volume I Aircraft Noise เพราะระดับเสียงรบกวนตามที่ Chicago Convention กำหนดไว้มีมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศทั่วโลกที่ยอมรับไปปรับใช้ด้วยเช่นกัน ดังนั้นกฎหมายการเดินอากาศของประเทศแคนาดาจึงได้นำมาประยุกต์เพื่อควบคุมระดับเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นเช่นกัน

คดีตัวอย่างของแคนาดา

Toronto Airways Ltd.v.Markham (Town)

Toronto Airways Ltd.v. Town Markham

Ontario Municipal Board

Brooks Member, Smith Member

Judgment: March 20, 1975

Button ville Airport เป็นหนึ่งในท่าอากาศยานหลักของแคนาดา รวมทั้งมีการพัฒนา การฝึกฝนวิธีการบินของนักเรียนการบินอีกด้วย เจ้าของพื้นที่ท่าอากาศยานได้แก่ Toronto Airways Limited และ Jonquil Limited มีเหตุผลสำคัญ 5 ประการที่ต้องการขยายพื้นที่ runway ดังนี้

1. เพื่อเพิ่มวิธีการในการลดเสียงของอากาศยาน
2. เพื่อเพิ่มความปลอดภัย
3. เพื่อจัดให้มีการพัฒนาให้เกิดความสมดุลของพื้นที่
4. เพื่อเพิ่มความคล่องตัว
5. เพื่อให้ runway ใช้งานดีขึ้นเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น

เพื่อในอนาคตจะได้รองรับการสร้างอาคาร 7 อาคารสำหรับสำนักงานและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการของอุตสาหกรรมการบิน ในแผนการจัดการได้ออกแบบให้ตั้งอยู่แถบชานเมือง ในการเตรียมการ 2 ปัจจัยพื้นฐานที่ต้องนำมาพิจารณาเพื่อประเมินผลกระทบปัจจุบันและในอนาคตเกี่ยวกับชุมชนรอบ ๆ คือ ระดับของเสียงและความเติบโตของเสียงในอนาคต ในการพิจารณาอีกด้วย เพราะอาจทำให้เกิดผลกระทบของผู้อาศัยในระแวกนั้น การประเมินนี้มีลักษณะพิเศษเพื่อพยายามวิเคราะห์ผลกระทบของเสียงเกี่ยวกับกิจการการบินที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. (NEF มีค่าประมาณ -35 dBa เช่น NEF 40 = 75 dBa) สำหรับการประเมินในครั้งนี้ได้ตกลงว่าการใช้อากาศยานในท่าอากาศยานและสิ่งทีอาจจะเกี่ยวข้องในอนาคตกับท่าอากาศยานถูกกำหนดเป็น 5 ประเภท ซึ่งตัวแทนของแต่ละประเภทจะถูกเลือกและใช้ในพื้นที่นั้นเพื่อเป็นตัวอย่างของประเภทนั้น ๆ ตัวแทนแต่ละประเภทจะถูกแบ่งแยกตามลักษณะเสียงที่เกิดขึ้นใน 1 วัน ซึ่งการพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. จะคำนวณระดับเสียงตามแนวราบของท่าอากาศยานและสิ่งแวดล้อม

แต่การศึกษาในครั้งนี้อาจไม่ได้รวมลักษณะเสียงอื่นที่เกิดจากรอบ ๆ ท่าอากาศยานและสิ่งแวดลอม แต่การศึกษาในครั้งนี้อาจไม่ได้รวมลักษณะเสียงอื่นที่เกิดจากรอบ ๆ ท่าอากาศยานและไม่ให้นำระดับเสียงที่เกิดจากเฮลิคอปเตอร์ มาคำนวณอีกด้วย ซึ่งการพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. นั้นจะมีความคลาดเคลื่อนประมาณ 5 dBa โดยจะแสดงผลออกมาในรูปแบบของกราฟ ในปี 1980 Buttonville Airport มีการใช้ท่าอากาศยาน 260,000 เที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปี 1973 ประมาณ 80,000 เที่ยวบิน การใช้ท่าอากาศยานทั้งการขึ้นหรือลงของอากาศยานถึง 260,000 เที่ยวบิน เป็นการแสดงให้เห็นว่ารันเวย์สามารถรองรับอากาศยานที่มีจำนวนหลายเครื่องได้มากกว่า 14,0000 เที่ยวบิน และเพิ่มขึ้นถึง 20,000 เที่ยวบินหากท่าอากาศยานขยายตัวสมบูรณ์แบบ หลักฐานที่เกี่ยวข้องชี้ว่าการเปลี่ยนแปลงของชนิดอากาศยานจะมีเฉพาะระดับเสียงเท่านั้น การพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. ได้กำหนด 25 รูปแบบระหว่าง 800 ฟุต ถึง 1200 ฟุต จากบ้านใน Button Ville และอีก 25 รูปแบบของ N.E.F. เป็นบริเวณที่เป็นที่สาธารณะ ดังนั้นอาจมีผลกระทบเกิดขึ้นหากมีการขยายพื้นที่ของรันเวย์กับบริเวณรอบ ๆ ท่าอากาศยาน รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมและการสื่อสารใช้ระบบการพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. และมีผลตามกฎหมายในการวางแผนและการวัดระดับเสียงที่เกิดขึ้นกับชุมชนรอบ ๆ ท่าอากาศยาน รัฐมนตรียังมองว่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่เป็นตัวชี้ระดับของเสียง และหวังว่าในอนาคตวิธีการนี้สามารถ พิสูจน์การอ้างอิงระดับเสียงในท่าอากาศยานได้ โดยวิศวกรด้านการบินที่ถนัดทางด้านการวิเคราะห์ผลกระทบจากเสียงจากท่าอากาศยานเชื่อว่าประโยชน์ของการพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. เป็นระบบอย่างในการวางแผนรอบท่าอากาศยานและรวมถึงเพื่อรองรับการขยายตัวของท่าอากาศยานในอนาคต แต่ไม่เหมาะที่จะใช้ในกรณีของท่าอากาศยาน Button Ville เนื่องจากระบบ

1. การพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. ไม่มีนโยบายที่ชัดเจนแน่นอน
2. การพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. ใช้กับเฉพาะเครื่องบินไม่รวมถึงพาหนะทางการบินอื่น เช่น เฮลิคอปเตอร์

3. การพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. ไม่ได้รวมคำนวณตัวแปรอื่นด้วย

อย่างไรก็ตามการคำนวณระดับเสียงแบบธรรมดาได้รวมตัวแปรอย่างอื่น เช่น สภาพอากาศ ลม อุณหภูมิ และสิ่งที่ใช้ชีวิตอื่น ๆ คำนวณออกมาเป็นผลลัพธ์

จึงควรใช้วิธีการประเมินเสียงของอากาศยาน ได้แก่ การคำนวณมลภาวะทางเสียง Local noise pollution (Lnp) ซึ่งใช้ระบบ V/S.T.O.L systems (Vertical and short take-off and landing) คือ การเอาผลกระทบจากเสียงที่เกิดขึ้นรวมกับเสียงอื่นที่เกิดขึ้น สรุปว่าการคำนวณมลภาวะทางเสียงจะแตกต่างกันมากหากนำมาประยุกต์ใช้กับสถานการณ์ที่ Button ville ผลสรุปของระบบ V/S.T.O.L systems แตกต่างจากผลสรุปหลัก (N.E.F.) เพราะผลสรุประบบ V/S.T.O.L systems มีกระบวนการบางอย่างไม่ถูกต้อง อย่างไรก็ตามไม่มีการศึกษาตำแหน่งของสถานที่ การ

พยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. จึงเป็นเครื่องมืออย่างเดี่ยวและมีประสิทธิภาพเพียงพอ มันยังคงเป็นอันตรายอยู่หากยังคงปฏิบัติตามระบบ V/S.T.O.L systems อยู่การได้รับการยอมรับจากรัฐมนตรีคมนาคมและการสื่อสารมีอำนาจในการพิจารณาเสียงที่เกิดจากอากาศยานและสามารถสรุปได้ว่าผลลัพธ์จะสำเร็จได้ต้องมากจากวิธีการที่ถูกต้อง อีกทั้งรันเวย์จะถูกขยายโดยที่ไม่มีผลกระทบต่อชุมชน และมี 2 ประเด็นหลักที่ประชาชนให้ความเห็นเพิ่มเติม อย่างแรกก็คือพวกเขาเน้นถึงการใช้และระบบการทำงานของท่าอากาศยานในปัจจุบันอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของทรัพย์สินต่าง ๆ อย่างที่สองคือ การเจริญเติบโตของท่าอากาศยานควบคู่ไปกับความหวาดกลัวของสังคม หากว่าการขยายรันเวย์ได้รับอนุญาต สำหรับการบรรเทา และการลดลงในการเกิดเสียงและของเขตของความปลอดภัยในท่าอากาศยานที่จะถูกปรับปรุง ลักษณะทางด้านลบเกี่ยวกับเครื่องจักร เครื่องยนต์ของอากาศยานจะมีผลเพิ่มมากขึ้นซึ่งถูกกล่าวถึงและมีผลกระทบต่อพื้นที่เพียงเล็กน้อย การได้ยินเสียงเครื่องบินโดยตลอดจะไม่มีผลกระทบมาก ซึ่งได้รับการตรวจสอบโดยสำนักงานจากกระทรวงคมนาคมและการสื่อสาร การดำเนินงานของท่าอากาศยานจะมากขึ้นซึ่งมันถูกคาดหวังว่าจะมีการควบคุมที่มากขึ้นและเข้มงวดขึ้นเกี่ยวกับการเกิดเสียงซึ่งจะถูกกำหนดเอาไว้ ซึ่งทั้งหมดนี้จะเป็นประโยชน์ของพลเมืองใน Button Ville ในอนาคต ดังนั้นการพยากรณ์เสียงในหน่วย N.E.F. จึงถูกจัดเตรียมเพื่อให้กระทรวงคมนาคมและการสื่อสารจะได้ยอมรับเพื่อที่จะจัดหาข้อสันนิษฐานที่ยังเป็นข้อสงสัยและจะเป็นที่พอใจในการพิจารณาของคณะกรรมการ

ดังนั้นเท่ากับสามารถสรุปได้ว่ารัฐบาล (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและการสื่อสาร) เป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาตัดสินการจัดหาพื้นที่สำหรับการขยายรันเวย์ ทำให้เมื่อในอนาคตหากเกิดปัญหาเสียงรบกวนที่มาจากอากาศยานแล้วนั้น ย่อมมาจากการคิดและตัดสินใจของรัฐบาล เนื่องจากก่อนทำการสร้างท่าอากาศยานนั้นได้ทำการทดสอบเพื่อวัดระดับเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นเป็นอย่างดีแล้ว และเมื่อปัญหาที่เกิดขึ้นมากจากในเรื่องที่ได้มีการพิจารณาไว้แล้วจะไม่มีปัญหาเรื่องเสียงรบกวนเกิดขึ้นจึงมีการขยายรันเวย์ออกไป แต่เมื่อเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นได้ก่อความเสียหายต่อชีวิตจิตใจ ทรัพย์สินหรือกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน Button Ville รัฐบาลจึงต้องเป็นผู้รับผิดชอบในปัญหาที่เกิดขึ้นด้วย

บทที่ 4

ปัญหาที่เกี่ยวกับมลพิษทางเสียง

1. ประเด็นปัญหาตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยานพาหนะ

คำว่า “มลพิษทางเสียง” (noise pollution) นั้น มีผู้อธิบายความหมายไว้ว่า หมายถึง ภาวะแวดล้อมที่มีเสียงที่ไม่พึงปรารถนา รบกวนโสตประสาทจนเป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์

นอกจากนั้น ยังมีผู้ให้ความหมายไว้คล้ายคลึงกันว่า หมายถึง สภาพแวดล้อมที่มีเสียงอันก่อนให้เกิดความรำคาญสร้างความรบกวน ทำให้เกิดความเครียดทั้งทางร่างกายและจิตใจ และอาจถึงขั้นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยได้

ส่วนหน่วยงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของรัฐวิคตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย (Environmental Protection Authority : EPA) อธิบายว่า มลพิษทางเสียง หมายถึงสภาวะที่มีเสียงซึ่งรบกวนการทำงาน สมาธิ การผ่อนคลายอารมณ์และการนอนหลับ อันอาจก่อให้เกิดความตึงเครียดหรือปัญหาสุขภาพ เช่น ความดันโลหิตสูง อ่อนเพลียเรื้อรัง และโรคหัวใจ

จากนิยามความหมายข้างต้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า มลพิษทางเสียง หมายถึงสภาวะที่สิ่งแวดล้อมมีเสียงรบกวนซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนาที่เกิดขึ้นจนเกินขีดจำกัด และนานพอที่จะทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของมนุษย์ได้ โดยมลพิษทางเสียงจะมีความรุนแรงเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับสภาพ ลักษณะ และระดับความดังของเสียงที่บุคคลสัมผัส ประกอบกับระยะเวลาในการสัมผัส เสียงนั้นจะต้องนานพอที่จะเป็นผลให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของบุคคลได้

ปัญหามลพิษทางเสียงส่วนใหญ่แล้วเกิดขึ้นในชุมชนเมืองมากกว่าชานเมืองและชนบท โดยมีแหล่งกำเนิดมาจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ซึ่งจำแนกได้ดังนี้

1. แหล่งกำเนิดจากยานพาหนะ

มลพิษทางเสียงที่มีแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะต่าง ๆ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ นั้น เกิดขึ้นจากเสียงของเครื่องยนต์ เสียงท่อไอเสียของรถยนต์ เสียงจากการปะทะของลม รวมทั้งเสียงล้อรถยนต์กระทบกับถนน หรือเสียงจากการสั่นสะเทือนเนื่องจากสภาพถนน ทั้งนี้ รถยนต์ส่วนบุคคลจะมีระดับเสียงประมาณ 74.8 – 91.8 เดซิเบลเอ รถยนต์โดยสารประจำทาง ขสมก. มีระดับเสียงประมาณ 88.6 – 108.2 เดซิเบลเอ

รถบรรทุกมีระดับเสียงประมาณ 90.4 – 113.5 เดซิเบลเอ และรถจักรยานยนต์มีระดับเสียงประมาณ 79.7 – 105 เดซิเบลเอ

นอกจากนั้น แหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงจากยานพาหนะนี้ ยังรวมถึงเสียงดังจากเครื่องบินขณะขึ้นลงซึ่งจะมีระดับเสียงประมาณ 120 – 140 เดซิเบลเอ และเสียงจากการเคลื่อนตัวของรถไฟ ซึ่งอาจจะมีระดับเสียงถึงประมาณ 138 – 140 เดซิเบลเอ ตลอดจนเสียงจากเรือยนต์ ซึ่งมีระดับเสียงประมาณ 85 – 115 เดซิเบลเอ ด้วย

2. แหล่งกำเนิดจากโรงงานอุตสาหกรรม

มลพิษทางเสียงที่มีแหล่งกำเนิดจากโรงงานอุตสาหกรรมนั้น เกิดขึ้นจากเสียงของเครื่องจักรอุตสาหกรรมในขณะที่เดินเครื่องทำงาน ซึ่งจะมีเสียงดังอยู่ในระหว่าง 60 -120 เดซิเบลเอ โดยระดับความดังของเสียงจะต่างกันขึ้นอยู่กับเครื่องจักรอุตสาหกรรมที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมแต่ละประเภท เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้าจะทำให้เกิดเสียงดังประมาณ 95 – 120 เดซิเบลเอ ขณะที่เครื่องกรวดฝ้ายมีเสียงดังประมาณ 82 – 95 เดซิเบลเอ เสียงเครื่องจักรภายในอาคารโรงงานอุตสาหกรรมนี้ นอกจากจะมีผลกระทบต่อคนงานซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพจนถึงขั้นสูญเสียการได้ยินแล้ว เสียงดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อชุมชนอีกด้วย

3. แหล่งกำเนิดจากอาคารที่พักอาศัย

เสียงจากเครื่องใช้สอยต่าง ๆ ภายในอาคารที่พักอาศัย อาจเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงได้ เช่น เสียงดนตรีจากเครื่องเล่นสเตอริโอ วัดความดังสูงสุดได้ถึง 112 เดซิเบลเอ หรือเครื่องดูดฝุ่นก็อาจก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนถึง 90 เดซิเบลเอ นอกจากนี้ เครื่องมือในการทำสวน เครื่องตัดหญ้า เสียงจากเครื่องใช้และเครื่องมือต่างๆ อาจมีเสียงรบกวนถึง 130 เดซิเบลเอ ซึ่งสามารถเป็นอันตรายต่อการได้ยินของผู้ใช้งานได้

4. แหล่งกำเนิดจากกิจกรรมอื่น ๆ ของมนุษย์

มลพิษทางเสียงยังอาจเกิดจากกิจกรรมอื่น ๆ ของมนุษย์ เช่นการก่อสร้าง ซึ่งอาจมีเสียงดังรบกวนจากการตอกเสาเข็ม การใช้เครื่องจักรกลอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการก่อสร้าง หรือเสียงจากสถานบันเทิง สถานประกอบการกิจการต่าง ๆ

อนึ่ง เมื่อพิจารณาความหมายของ “แหล่งกำเนิดมลพิษ” ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แล้ว อาจจำแนกแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1) แหล่งกำเนิดที่เคลื่อนที่ได้ (mobile sources) ได้แก่ “ยานพาหนะ” ซึ่งมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้นิยามไว้ว่า หมายถึง รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

2) แหล่งกำเนิดที่เคลื่อนที่ไม่ได้ (stationary sources) ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม สถานบันเทิง และสถานประกอบกิจการใด ๆ อันเป็นแหล่งที่มาของมลพิษทางเสียง เช่น ตู้ตัดแปลง หรือซอมรยนต์หรือรถจักรยานยนต์

ปัญหาคือ ตามตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ใน มาตรา 65 ที่ได้บัญญัติว่า พนักงาน เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาด หรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดเกินที่ กำหนดโทษปรับ มีการกำหนดโทษปรับไว้เพียง 5,000 บาท เป็นโทษที่ไม่รุนแรงทำให้ผู้ก่อมลพิษ ทางเสียงไม่เข็ดหลาบและไม่เกรงกลัว

2. หลักการของกฎหมายสิ่งแวดล้อม

2.1 หลักการป้องกันล่วงหน้า

หลักการป้องกันล่วงหน้า คือกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมในกรณี ที่ยังไม่มีความชัดเจนแน่นอนเกี่ยวกับหลักฐานและผลการศึกษาวิจัยทางวิทยาศาสตร์ว่ามีอันตราย ต่อมนุษย์ชาติและสิ่งแวดล้อมแล้วหรือไม่ ตามหลักการนี้หลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย ตามความเหมาะสมและความจำเป็นตามสถานการณ์ไว้ก่อนโดยไม่จำเป็นต้องรอให้มีผลพิสูจน์ทาง วิทยาศาสตร์ โดยสมบูรณ์ว่ามีปัญหาเช่นนั้นเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น ปัญหาโลกร้อน ซึ่งองค์การ สหประชาชาติได้ริเริ่มให้มีข้อตกลงนานาชาติ เพื่อการป้องกันไว้ก่อนภายในกรอบอนุสัญญาการ เปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลก

2.2 หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เป็นหลักเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมซึ่งองค์การความร่วมมือ ทางเศรษฐกิจและการพัฒนา เสนอให้นำมาใช้เป็นหลักการพื้นฐานสำหรับการป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษโดยมีสาระสำคัญคือ การกำหนดให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษมีหน้าที่แบกรับภาระการลงทุนและออกค่า ใช้จ่ายทั้งหมดในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษที่เกิดจากการประกอบการหรือการดำเนินกิจกรรม ของตนรวมทั้งมีหน้าที่ชดเชยค่าใช้จ่ายในการขจัดมลพิษทั้งหมดที่รัฐต้องดำเนินการไปเพื่อแก้ไขปัญหานั้น ที่เกิดขึ้นและหากเกิดความเสียหาย

2.3 มาตรการลงโทษเกี่ยวกับมลพิษทางเสียง

2.3.1 ในพระราชบัญญัติโรงงาน พุทธศักราช 2535 กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พุทธศักราช 2535) ข้อ 39 ต้องจัดให้ทุกคนที่อยู่ในบริเวณงานที่มีเสียงดังเกินกว่า 80 เดซิเบลเอ หรือ เสียงดังอันอาจจะเป็นอันตรายต่อแก้วหู อุดหูด้วยที่อุดหู (ear plugs) ที่มีประสิทธิภาพ” ข้อ 75 ต้อง

ทำการกำจัดกลิ่น เสียง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เขม่า เถ้าถ่านที่เกิดขึ้นจากโรงงานมิให้เป็นที่เดือดร้อน หรือเป็นเหตุเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของ ผู้อาศัยใกล้เคียง” และข้อ 76 ต้องดูแลรักษาระบบเก็บเสียง ท่อไอเสีย หม้อพักของเครื่องต้นกำลังให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย ตลอดเวลา” บทลงโทษ หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งออกตามกฎหมายกระทรวงดังกล่าวต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 200,000 บาท ตามมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติโรงงาน พงศ. 2535

2.3.2. พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พุทธศักราช 2541 มุ่งคุ้มครองผู้ใช้แรงงานในเรื่องต่างๆ รวมถึงเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียง ในมาตรา 103 ตามกฎหมายแรงงาน ตามข้อที่ 15, 16, 20 และ 22 นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจวัดและวิเคราะห์สภาวะการทำงานเกี่ยวกับระดับเสียงภายในสถานประกอบกิจการ จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพของลูกจ้างที่ทำงานในสภาวะการทำงานที่อาจได้รับอันตรายจากเสียง หากพบว่าลูกจ้างผิดปกติหรือเจ็บป่วย นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างได้รับการรักษาพยาบาลในทันที และทำการตรวจสอบหรือหาสาเหตุของความผิดปกติหรือเจ็บป่วย พร้อมทั้งส่งผลการตรวจสุขภาพของลูกจ้างที่ผิดปกติหรือเจ็บป่วย การให้การรักษาพยาบาลและการป้องกันแก้ไขต่อพนักงานตรวจแรงงานภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ทราบความผิดปกติหรือเจ็บป่วย บทลงโทษ หากนายจ้างผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ออกตามมาตรา 103 นี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 148 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พุทธศักราช 2541

2.3.3 พระราชบัญญัติควบคุมการโฆษณาโดยใช้เครื่องขยายเสียง พุทธศักราช 2493 มุ่งควบคุมการโฆษณา ในมาตรา 6 พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มีอำนาจควบคุมเครื่องขยายเสียงให้ลดเสียงลงได้ เมื่อปรากฏว่าเสียงที่โฆษณานั้นก่อนความรำคาญแก่ประชาชน บทลงโทษ ถ้าการโฆษณาทำผิดเงื่อนไขในใบอนุญาต หรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานที่สั่งตามความในวรรคก่อน ให้เจ้าพนักงานดังกล่าวมีอำนาจสั่งให้หยุดโฆษณาได้ บทบัญญัตินี้ บังคับให้ผู้โฆษณาโดยใช้เครื่องขยายเสียงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดในใบอนุญาตและถ้าเสียงที่โฆษณาก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชน เจ้าพนักงาน มีอำนาจสั่งให้ลดเสียงลงได้ แต่ถ้าไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวหรือโฆษณาโดยผิดเงื่อนไขในใบอนุญาต เจ้าพนักงาน มีอำนาจสั่งให้หยุดโฆษณาได้ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 4 ,5 และ 6 ข้างต้น ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท นอกจากนั้น ยังให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตได้ตามมาตรา 9

2.3.4 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พุทธศักราช 2535 มุ่งควบคุมดูแลกิจการสาธารณสุขและการอนามัยสิ่งแวดล้อม ในมาตรา 25 และ 26 การกระทำใดที่ถือว่าเป็นเหตุรำคาญซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน และได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานท้องถิ่นในการระงับ กำจัด และควบคุมเหตุรำคาญ มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญนั้น ระงับ หรือป้องกันเหตุดังกล่าวตามมาตรา 27 และ 28 หากผู้นั้นขัดขืนโดยไม่มีเหตุแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 74

2.3.5 ประมวลกฎหมายอาญา มุ่งรักษาความปลอดภัยของประชาชน และความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง ในมาตรา 370 ผู้ใดส่งเสียง ทำให้เกิดเสียงหรือกระทำความอื้ออึง โดยไม่มีเหตุสมเหตุสมควร จนทำให้ประชาชนตกใจหรือเดือดร้อน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งร้อยบาท มาตรา 372 ผู้ใดทะเลาะกันอย่างอื้ออึงในทางสาธารณะหรือสาธารณสุขสถาน หรือกระทำให้โดยการอื่นใดให้เสียงความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณะหรือสาธารณสุขสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท และมาตรา 376 ผู้ใดยิงปืนซึ่งใช้ดินระเบิดโดยใช่เหตุ ในเมือง หมู่บ้านหรือที่ชุมชน ต้องระวางโทษจำ

2.4 ข้อเสนอแนะ

สมควรปรับปรุงมาตรา 68 เนื่องจากในมาตรา 68 กำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยอากาศเสีย รั้วสี หรือ มลพิษอื่นใดที่อยู่ในสภาพเป็นควัน ไอ ก๊าซ เขม่า ฝุ่นละออง ฝ้าถ่านหรือมลพิษอากาศในรูปแบบใด ออกสู่บรรยากาศไม่เกิน มาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดโดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดดังกล่าว ต้องติดตั้งหรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลดหรือขจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ ตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด ในกรณีนี้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดดังกล่าวที่ละเว้นไม่ใช้อุปกรณ์และเครื่องมือ ที่มีอยู่ สำหรับการควบคุมมลพิษทางอากาศ และลักลอบปล่อยทิ้งอากาศเสียออกสู่บรรยากาศ ต้องเสียค่าปรับ ดังนั้น ควรมีการปรับปรุงการกำหนดโทษ ในมาตรา 68 โดยการกำหนดควบคุมมลพิษอาจกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวโดยผู้ควบคุมจะต้องได้รับใบอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น มิฉะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 105) และเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่จ้างบุคคลที่ถูกเพิกถอนเป็นผู้ควบคุม แล้วให้ควบคุมการทำงานของระบบ บำบัดอากาศเสีย ต้องระวางโทษปรับขั้นต่ำ 50,000 บาท

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

ระดับเสียงในประเทศไทยพบว่าบริเวณพื้นที่ริมถนน มีระดับเสียงที่สูงกว่าบริเวณพื้นที่ในทั่วไป โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ และส่วนปริมาตรมีระดับเสียงสูงกว่าพื้นที่ต่างจังหวัด

มลพิษทางเสียงตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หมายถึง เสียงรบกวนที่เกิดขึ้นจนเป็นอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของมนุษย์ได้ เช่น เสียงยานพาหนะบนท้องถนน เสียงเครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรม และเสียงรบกวนอื่นๆ ซึ่งจะมีความรุนแรงเพียงใดขึ้นอยู่กับ สภาพ ลักษณะ และระดับความดังของเสียงประกอบกับระยะเวลาในการสัมผัสเสียง(มาตรการระดับเสียงโดยทั่วไปเฉลี่ยใน 24 ชั่วโมงไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ)

มลพิษทางเสียงอาจก่อให้เกิดผลกระทบได้ 2 ประการ คือ

1. ผลกระทบต่อการได้ยิน

หูของมนุษย์สามารถได้ยิน ในช่วงความถี่ของเสียงตั้งแต่ประมาณ 20 – 20,000 เฮิรตซ์ (Hertz) และสามารถได้ยินในระดับความดังของเสียงตั้งแต่ 0 – 120 เดซิเบลเอ มนุษย์จึงมีความสามารถในการรับฟังเสียงในขอบเขตที่จำกัด กล่าวคือ หากระดับเสียงเบาเกินไปก็จะได้ยิน แต่หากระดับเสียงดังเกินไปก็จะเป็นผลเสียต่อระบบการได้ยินได้ 2 กรณี ได้แก่ 1) เกิดผลเสียชั่วคราว คือ มีอาการเสียงกระดิ่งรบกวนอยู่ในหูหรือมีการได้ยินลดน้อยลง ซึ่งก็จะหายเป็นปกติในเวลาไม่นานนัก หรือ 2) เกิดผลเสียถาวร คือ สูญเสียการได้ยินทั้งหมดและไม่สามารถจะแก้ไขให้สามารถรับฟังได้ตามปกติ ทั้งนี้ผลกระทบของเสียงดังรบกวนต่อระบบการได้ยินจะมากน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับระดับของเสียงดังรบกวน ความถี่ของเสียง และระยะเวลาที่สัมผัสระดับเสียงดังกล่าว องค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมแห่งสหรัฐอเมริกา เชื่อว่าการได้รับเสียงดังเกินกว่า 70 เดซิเบลเอ อย่างต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง จะทำให้หูตึงได้ ส่วน National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) มีข้อกำหนดว่า สามารถรับฟังเสียงดังรบกวนสูงสุดได้ไม่เกิน 85 เดซิเบลเอ เป็นเวลานานไม่เกิน 8 ชั่วโมง การรับฟังเสียงดังเกินกว่า 85 เดซิเบลเอ ที่ทุกความถี่ ตลอดเวลา อาจสูญเสียการได้ยินได้ ถ้าเสียงดังเกินกว่า 110 เดซิเบลเอ ระยะเวลาที่สัมผัสระดับเสียงดังกล่าวไม่ควรเกินกว่า 1 นาที 29 วินาที และเสียงดังรบกวนเกินกว่า 140 เดซิเบลเอ สามารถทำลายระบบการได้ยินได้ แม้สัมผัสเพียงครั้งเดียว

2. ผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิต

เสียงดังมีผลกระทบต่อระยะเวลาและคุณภาพของการนอนหลับ และหากนอนหลับไม่เพียงพอก็ย่อมส่งผลให้สุขภาพร่างกายทรุดโทรม ผลการวิจัยพบว่า เสียงดังจากการกระแทกหรือเสียงระเบิดทันที จะรบกวนมากกว่าเสียงดังต่อเนื่องสม่ำเสมอ และเสียงสูงจะรบกวนมากกว่าเสียงต่ำ และเพื่อมิให้รบกวนการนอนหลับ เสียงในอาคารระหว่างเวลาการคืนควรมีระดับเฉลี่ย 35 เดซิเบลเอ

เสียงดังยังอาจส่งผลต่อสุขภาพจิต กล่าวคือ ก่อให้เกิดความรำคาญ หงุดหงิด รบกวนประสิทธิภาพในการทำงานและส่งผลต่อสุขภาพกาย กล่าวคือ ทำให้รู้สึกเหนื่อย อ่อนเพลียง่ายกว่าปกติ เครียด และร่างกายหลั่งสารอะดรีนาลิน (adrenalin) เพิ่มขึ้น ทำให้ความดันโลหิตสูง อัตราการเต้นของหัวใจเพิ่มขึ้น ในต่างประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษได้มีกฎหมายคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในเรื่องมลพิษทางเสียงโดยบัญญัติให้มีการควบคุมระดับเสียงที่ใช้สำหรับบริเวณที่อยู่อาศัยและกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยาน ประเทศแคนาดาบัญญัติให้ผู้อยู่อาศัยและกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยาน ประเทศแคนาดาบัญญัติให้ผู้อยู่อาศัยและกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยาน ประเทศแคนาดาบัญญัติให้ผู้อยู่อาศัยและกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยาน ประเทศแคนาดาบัญญัติให้ผู้อยู่อาศัยและกฎหมายที่ใช้ควบคุมเสียงจากอากาศยาน

ประเทศไทยมีบัญญัติใน มาตรา 65 ดังนี้ “รัฐพึงบำรุงรักษาความสมดุลของสภาพแวดล้อมและพึงจัดสิ่งที่เป็นพิษที่ทำลายสุขภาพและอนามัยของประชาชน ” และมาตรา 68 ในวรรคสองและสาม ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่ต้องติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลด หรือขจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด เว้นแต่จะได้มีระบบ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าว ซึ่งพนักงานควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจสอบ และทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้อยู่แล้ว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วยก็ได้

ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษที่ปล่อยหรือก่อให้เกิดเสียงหรือความสั่นสะเทือนเกินกว่าระดับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 ด้วยโดยอนุโลม”

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีปัญหาทางกฎหมายอยู่ 2 ประการ ดังนี้

(1) การกำหนดโทษ

ในมาตรา 65 มีการกำหนดโทษไว้ว่า “ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตามมาตรา 64 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้

ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 ”

มาตรการลงโทษ ผู้ที่ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น มาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัตินี้ กำหนดระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

(2) ไม่ได้มีการกำหนดโทษไว้

ไม่ได้มีการกำหนดโทษไว้ ในมาตรา 68 คือ ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุม การปล่อยอากาศเสีย รั่วสี หรือมลพิษอื่นใดที่อยู่ในสภาพเป็นควัน ไอ ก๊าซ เขม่า ฝุ่น ละออง เถ้าถ่าน หรือมลพิษอากาศ ในรูปแบบใดออกสู่บรรยากาศไม่เกินมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58

เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่ต้องติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลด หรือขจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด เว้นแต่จะได้มีระบบ อุปกรณ์หรือเครื่องมือดังกล่าว ซึ่งเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจสอบสภาพและทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้อยู่แล้ว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วยก็ได้

ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษที่ปล่อยหรือก่อให้เกิดเสียงหรือความสั่นสะเทือนเกินกว่าระดับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 ด้วยโดยอนุโลม ”

(2) การกำหนดโทษ

ในมาตรา 68 ให้รัฐมนตรี มีอำนาจกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยอากาศเสีย รั่วสี หรือ มลพิษอื่นใดที่อยู่ในสภาพเป็นควัน ไอ ก๊าซ เขม่า ฝุ่นละอองเถ้าถ่านหรือมลพิษอากาศในรูปแบบใด ออกสู่บรรยากาศไม่เกิน มาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดโดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดดังกล่าว ต้องติดตั้งหรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลดหรือขจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ ตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนด หรือได้ทำการ

ตรวจสอบสภาพและทดลอง แล้วเห็นใช้การได้ ในกรณีนี้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดดังกล่าวที่ละเว้นไม่ใช้อุปกรณ์และเครื่องมือ ที่มีอยู่สำหรับการควบคุมมลพิษทางอากาศ และลักลอบปล่อยทิ้งอากาศเสียออกสู่บรรยากาศ ต้องเสียค่าปรับรายวันในอัตรา 4 เท่า ของจำนวนเงินค่าใช้จ่ายประจำวันสำหรับการเปิดเครื่องทำงานของอุปกรณ์ และเครื่องมือดังกล่าวตลอดเวลาที่ดำเนินการเช่นว่านั้นเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษอาจกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวโดยผู้ควบคุมจะต้องได้รับใบอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น มิฉะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 105) และเจ้าของหรือผู้ครอบ ครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่จ้างบุคคลที่ถูกเพิกถอนเป็นผู้ควบคุม แล้วให้ควบคุมการทำงานของระบบ บำบัดอากาศเสีย ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

2. ข้อเสนอแนะ

2.1 เพิ่มโทษปรับตามมาตรา 65 จาก 5,000 บาทเป็น 10,000 บาท เช่น ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดมาใช้ โดยให้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ยานพาหนะหยุด เพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้น และมีอำนาจสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานโดยการทำเครื่องหมาย ให้เห็นปรากฏเด่นชัด "ห้ามใช้เด็ดขาด" หรือ "ห้ามใช้ชั่วคราว" ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยาน พาหนะผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่ง ห้ามใช้ยานพาหนะของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท (มาตรา 102) บาท เป็น 10,000 บาท โดยเปรียบเทียบจากสถานะเศรษฐกิจและตามกฎหมายต่างประเทศ ตามมาตรา 65 และมาตรา 105

2.2 ควรมีการกำหนดโทษ ในมาตรา 68 โดยการกำหนดควบคุมมลพิษอาจกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวโดยผู้ควบคุมจะต้องได้รับใบอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น มิฉะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 105) และเจ้าของหรือผู้ครอบ ครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่จ้างบุคคลที่ถูกเพิกถอนเป็นผู้ควบคุม แล้วให้ควบคุมการทำงานของระบบ บำบัดอากาศเสีย ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท เปลี่ยนแปลงเป็นโทษปรับขั้นต่ำ 50,000 บาท

2.3 แนวทางการแก้ปัญหาระยะยาว ควรให้มีหน่วยงานเฉพาะเพื่อควบคุม ตรวจสอบ ดูแล การก่อมลพิษทางเสียงและมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ



บรรณานุกรม

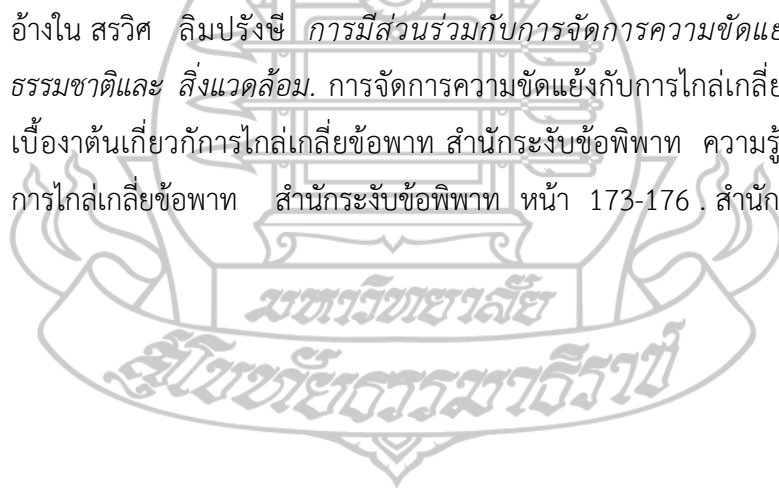
มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์

สุโขทัยวิทยาเขตราชภัฏวชิรเวศน์

บรรณานุกรม

- จิตติ ดิงศภัทย์. (2519). *คำบรรยายวิชาหลักวิชาชีววิทยา*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิตรรา เพียงล้ำเลิศ. (2552). ใน *เอกสารการการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม*. หน่วยที่ 6. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- โชติช่วง ท้าววงศ์. (2550). “การไกล่เกลี่ยข้อพิพาทในศาล” ใน *การการจัดการความขัดแย้งกับการไกล่เกลี่ยข้อพิพาท ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับไกล่เกลี่ยข้อพิพาท สำนักกระงับข้อพิพาท สำนักงานศาลยุติธรรม*. กรุงเทพฯ: ธนาเพลส.
- ณรงค์ ใจหาญ. (2552). “มาตรการในหารเยียวยาความเสียหายในคดีสิ่งแวดล้อม,” ใน *เอกสารการสอนชุด วิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม*. หน่วยที่ 8-15. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- นิตา ว่องเจริญ. (2537). *การดำเนินคดีแพ่งของผู้เสียหายจำนวนมาก*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย คณະนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พนัส ทศนียนนท์ และโสภณ ชาตบุษย์จารุ. (2552). ใน *เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม*. หน่วยที่ 2. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- พิเชษฐ เมลลานนท์. (2533). “บทบาทของกฎหมายในการควบคุมและจัดระเบียบสิ่งแวดล้อม” ใน *เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม*. หน่วยที่ 1. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (2552). ใน *เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม*. หน่วยที่ 8-15 หน้า 15-30. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- มาลี สุรเชษฐ. (2533). ใน *เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม*. หน่วยที่ 1-7. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- วรินทร์ ชยวิฑฒ. (2554). *การไกล่เกลี่ยข้อพิพาทคดีสิ่งแวดล้อมในศาลปกครอง*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- วิริยะ ว่องวานิช. (2546). *วิธีพิจารณาคดีสิ่งแวดล้อมของศาลปกครอง*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณະนิติศาสตร์ ไม่ได้ตีพิมพ์). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ฤทัย หงส์ศิริ. (2545). *ศาลปกครองและการดำเนินคดีในศาลปกครอง*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน.
- สุณีย์ มัลลิกะมาลย์. (2542). *การบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

- เสถียรนันท์ วิชฺรวานิชย์. (2551). *ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับมลพิษทางเสียงจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ ไม้ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ.
- อังคณา เสางทอง. (2550). *สิทธิการฟ้องคดีสิ่งแวดล้อมในศาลปกครอง*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต ไม้ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อุดมศักดิ์ สิทธิพงษ์. (2554). *กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- อำนาจ วงศ์บัณฑิต. (2550). *กฎหมายสิ่งแวดล้อม*. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.
- Karl Macki, David Miles, William March, Tony Allen, *The ADR Practice Guide Commercial Dispute Resolution*, 2nd (London : Butterworth, 2000), pp. 10-19 อ้างใน ประพจน์ คล้ายสุบรรณ *การระงับข้อพิพาททางสิ่งแวดล้อมในศาลปกครอง*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทชั้นบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ไม้ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Thomas C.Beierle et al, *Dispute Resolution as a Method of Public Participation, in The Promise And PERFORMANCE OF ENVIRONMENTAL CONFLICT RESOLUTION* (Rosemary O' Leary and Lisa B.Bingham, editors) p.54 อ้างใน สรวิต ลิ้มปริงชี *การมีส่วนร่วมกับการจัดการความขัดแย้งทางทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม*. การจัดการความขัดแย้งกับการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการไกล่เกลี่ยข้อพิพาท สำนักกระงับข้อพิพาท ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการไกล่เกลี่ยข้อพิพาท สำนักกระงับข้อพิพาท หน้า 173-176 . สำนักงานศาลยุติธรรม.



ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อสกุล	นางสาววีรยา เอื้อวิริยานุกุล
วัน เดือน ปี เกิด	14 กันยายน 2510
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
ที่อยู่ปัจจุบัน	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	สังคมสงเคราะห์ศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2533 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมิกราช พ.ศ. 2547 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2551
ประวัติการทำงาน	ฝ่ายขาย บริษัทรุ่งทรัพย์ ฮอลิเดย์ จำกัด กรุงเทพฯ

