



คดีหมายเลขดำที่ ฟ. ๑๙/๒๕๕๐
คดีหมายเลขแดงที่ ฟ.๑๓/๒๕๕๒

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

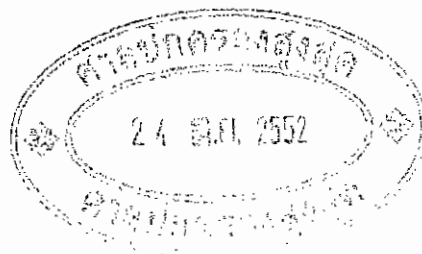
ศาลปกครองสูงสุด

วันที่ ๒๔ เดือน มิถุนายน พุทธศักราช ๒๕๕๒

ระหว่าง { นางประภา เอี่ยมอร่ามศรี ที่ ๑ ผู้ฟ้องคดี
นางอารีญา ปอมหาธรรมกิจ ที่ ๒
นางลดาวัลย์ เทศราพรรณ ที่ ๓
คณะรัฐมนตรี ผู้ถูกฟ้องคดี

เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายของกฎที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีหรือ
โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

คดีนี้ผู้ฟ้องคดีทั้งสามฟ้องและแก้ไขเพิ่มเติมคำฟ้องว่า เดิมผู้ถูกฟ้องคดีมีมติ
เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ กำหนดมาตรการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบจาก
มลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปรากฏตามหนังสือสำนักเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๔๐๑๖ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เรื่อง
การแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเรื่อง การจัดการปัญหา
มลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ ข้อ ๒ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม
ดำเนินการ ดังต่อไปนี้ ๒.๑ เร่งรัดให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



/เจรจา...

เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงในระดับเสียงตั้งแต่ NEF ๔๐ ขึ้นไป ตามผลการสำรวจเบื้องต้นในเดือนตุลาคม ๒๕๔๙ ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว หรือในกรณีที่ไม่ประสงค์จะขาย ให้เจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ทั้งนี้ โดยใช้เงินของบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๒.๒ ร่วมกับกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สำรวจและจัดทำฐานข้อมูลผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม ในกรณีที่มีการขึ้น – ลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ เพื่อให้ทราบจำนวนผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนที่ถูกต้อง ครอบคลุม ๒.๓ เมื่อได้จำนวนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงตามผลสำรวจจากข้อ ๒.๒ แล้ว ให้เร่งรัดบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างสำหรับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสียงตั้งแต่ NEF ๔๐ ขึ้นไป หรือในกรณีที่ไม่ประสงค์จะขาย ให้เจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง พร้อมทั้งเจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง หรือซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสียงต่ำกว่า NEF ๔๐ ถึง NEF ๓๐ ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว ทั้งนี้ โดยใช้เงินของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๒.๔ เร่งรัดให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อจัดหาพื้นที่ที่จะรองรับการโยกย้ายผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงในกรณีที่ผู้ได้รับผลกระทบไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่ได้ ต่อมา ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบายการดำเนินงานกิจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ วันอังคารที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคารที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ ปรากฏตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีด่วนมาก ที่ นร ๐๕๐๖/ว (ล) ๘๗๑๗ ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๐ เรื่อง การแก้ไขปัญหา



ในการ...

ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และหนังสือสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๑๐๘/(คนท)/๑๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง การแก้ไขปัญหาในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ข้อ ๓.๑ โดยเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังนี้ (๑) พื้นที่บริเวณ NEF มากกว่า ๔๐ ให้เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนและปรับปรุง หรือติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง (๒) พื้นที่ในเขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ให้สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยทำการตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L๕๐) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L๕๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) (๓) ประกาศเส้นเสียงกรณีเลวร้ายที่สุดที่เป็นไปได้ คือ กรณีที่ใช้ทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ เพิ่มความสามารถสูงสุดของทางวิ่งจำนวน ๗๖ เทียวบินต่อชั่วโมง เฉพาะการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือ ร้อยละ ๕๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด และการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือ ร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด (๔) ใช้หลักเกณฑ์การประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีการหักค่าเสื่อมราคาและบวกเพิ่มค่าการตลาด ดังนี้ (๔.๑) บ้านที่ไม่ใช่หมู่บ้านจัดสรรให้บวกค่าการตลาดอยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ ๑๐ - ๒๐ (๔.๒) บ้านที่เป็นหมู่บ้านจัดสรรให้บวกค่าการตลาดอยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ผู้ฟ้องคดีทั้งสามเห็นว่า มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาค่าความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยไม่ชอบธรรม โดยในข้อ (๒) กรณีพื้นที่ในเขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ จะต้องเป็นไปตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ข้อ ๒.๓ ในข้อ (๓) จะต้องเป็นกรณีที่ใช้ทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ เพิ่มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งจำนวน ๗๖ เทียวบินต่อชั่วโมง เฉพาะการบินขึ้น - ลง ร้อยละ ๑๐๐ ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ และในข้อ (๔) จะต้องไม่ให้ประชาชนเป็นผู้รับภาระภาษีด้วย เนื่องจากเป็นกรณีที่ได้รับผลกระทบทางเสียง นอกจากนั้น มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ

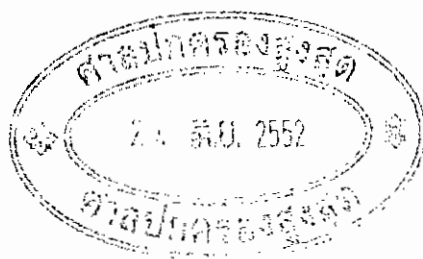


/และคุณภาพชีวิต...

และคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อยู่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เป็นมติที่ชอบธรรมและชอบด้วยกฎหมายสิ่งแวดล้อม ซึ่งประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายได้เรียกร้องให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปฏิบัติตามมติดังกล่าวมาโดยตลอด

ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งให้เพิกถอนมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้ถูกฟ้องคดีให้การว่า ผู้ถูกฟ้องคดีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ โดยให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังนี้ (๑) การชดเชยกรณีพื้นที่ในเส้นเสียงระดับ NEF มากกว่า ๔๐ ขึ้นไป ให้ดำเนินการเจรจาซื้อที่ดินหากไม่ประสงค์ขายให้ดำเนินการปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียง (๒) การชดเชย กรณีพื้นที่ในเส้นเสียงระดับ NEF ตั้งแต่ ๓๐ - ๔๐ ให้ดำเนินการปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียงเท่านั้น (๓) ให้จัดทำฐานข้อมูลในภาพรวมของอสังหาริมทรัพย์ที่สร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔ และหลังปี พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง (๔) การประกาศเส้นเสียงให้ใช้ตามสถานการณ์จริง โดยใช้เกณฑ์สัดส่วน ๘๐ : ๒๐ คือ โดยใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือร้อยละ ๘๐ ทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือร้อยละ ๒๐ สำหรับการบินลง และใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศใต้ร้อยละ ๘๐ และทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศใต้ร้อยละ ๒๐ สำหรับการบินขึ้น (๕) ในการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ไม่มีการหักค่าเสื่อมราคา ในกรณีบ้านที่ไม่ใช่หมู่บ้านจัดสรร ใช้ค่าการตลาดในช่วงร้อยละ ๑๐ - ๒๐ และกรณีเป็นหมู่บ้านจัดสรรให้เจรจาลดใช้



/ค่าการตลาด...

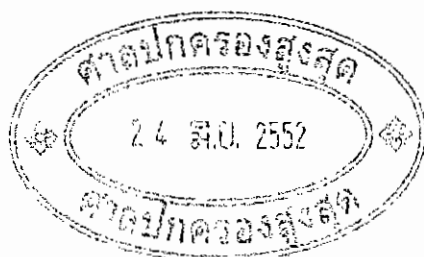
ค่าการตลาดจากในช่วงร้อยละ ๒๐ - ๕๐ ลงมาในช่วงร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นการประเมินตามลำดับความรุนแรงของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ได้รับผลกระทบจากเส้นเสียงตามความเป็นจริง ถูกต้องตามแนวทางการใช้ที่ดินที่สอดคล้องกับเสียงที่เกิดจากสนามบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และกำหนดมาตรการบำบัดความเดือดร้อนหรือเสียหายให้แก่ประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงตามประกาศเส้นเสียงตามกรณีเลวร้ายที่สุดที่เป็นไปได้ที่สอดคล้องกับสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยชดเชยให้ตามที่จำเป็นและสมควรตามความร้ายแรงของผลกระทบทางเสียง โดยสอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมาย

มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ข้อ ๒.๓ ที่ให้เจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง หรือซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียงต่ำกว่า NEF ๔๐ ถึง NEF ๓๐ ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว โดยใช้เงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นมติที่ผิดพลาดตลาดเคลื่อน เนื่องจากกำหนดการชดเชยผลกระทบด้านเสียงดังกล่าวให้โดยไม่จำเป็นโดยที่รัฐไม่มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายที่จะต้องชดเชยถึงเพียงนั้น อันเป็นมติที่ขัดต่อแนวทางการใช้ที่ดินที่สอดคล้องกับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของสนามบินที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และขัดต่อแนวทางการชดเชยผลกระทบเรื่องเสียงที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติเห็นชอบด้วยกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวและนำเสนอผู้ถูกฟ้องคดีพิจารณาแล้ว มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ข้อนี้จึงเป็นมติที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เป็นมติที่แก้ไขมติดังกล่าวให้ถูกต้องตามข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย โดยมีหลักการและเหตุผล คือ ตามหลักวิชาการที่ยึดถือโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ



ได้กำหนด...

ได้กำหนดการคาดการณ์ผลกระทบด้านการรบกวนจากกิจกรรมของสนามบินที่จะเกิดขึ้น โดยใช้แผนที่เส้นเสียงที่ระบุเป็นค่า NEF (Noise Exposure Forecast) ซึ่งเป็นค่าที่คำนวณมาจากจำนวนเที่ยวบินในช่วงกลางวันและกลางคืน ทางวิ่งและเส้นทางขึ้นลงของเครื่องบิน และชนิดของเครื่องบิน NEF จะถูกจัดทำเป็นเส้นเท่าระดับเสียง (Noise Contour) บริเวณโดยรอบสนามบินเพื่อประเมินว่าบริเวณใดโดยรอบสนามบินจะได้รับผลกระทบทางเสียง ซึ่งกรมควบคุมมลพิษได้จัดทำแผนที่เส้นเสียงในการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมของสนามบิน โดยทำการรวบรวมข้อมูลสถานการณ์การใช้สนามบินของสายการบินต่าง ๆ ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานข้อมูล ได้แก่ จำนวนเที่ยวบิน ทางวิ่งและเส้นทางขึ้นลงของเครื่องบิน และชนิดของเครื่องบิน แล้วทำการปรับเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและประเภทเครื่องบิน ถึงจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่สนามบินสุวรรณภูมิรองรับได้ (๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง) จากนั้นนำข้อมูลที่ปรับเพิ่มนี้เข้าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Integrated Noise Model : Version ๖.๒ (INM ๖.๒) เพื่อทำนายพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงของเครื่องบิน โดยพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิบริเวณที่มีค่าเส้นเสียง NEF มากกว่า ๔๐ เป็นพื้นที่ที่ไม่ควรใช้เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารสำหรับการดำเนินกิจการต่างๆ เว้นแต่จะปรับปรุงหรือติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง ส่วนพื้นที่บริเวณที่มีค่าเส้นเสียง NEF ต่ำกว่า ๔๐ ถึง NEF ๓๐ ยังสามารถใช้เป็นที่อยู่อาศัย โรงแรม โมเต็ล สำนักงาน อาคารสาธารณะ อาคารพาณิชย์กรรมอุตสาหกรรมได้ แต่สมควรวัดระดับเสียงรบกวน (L_{50}) หากเกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) ก็สามารถปรับปรุงอาคารเพื่อลดมิให้มีระดับเสียงรบกวนได้ ทั้งนี้ เป็นไปตามแนวทางการใช้ที่ดินที่สอดคล้องกับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของสนามบินที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และความเหมาะสมในการใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่ในเส้น NEF ต่างๆ ในเอกสารวิชาการด้านเสียง ซึ่งแปลจาก Baryl, M. (๑๙๗๘). Handbook of Noise Assessment. New York. Van Nostrand Reinhold Company มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ในข้อ (๒) ที่เห็นชอบให้สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ในเขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ โดยทำการตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L_{50}) หากพบว่า



/โครงการ...

โครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L๙๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) เป็นมิติที่สอดคล้องกับค่ามาตรฐานระดับเสียงที่เป็นเกณฑ์ประเมินว่าเสียงของกิจกรรมใดเป็นเสียงรบกวนหรือไม่ คือ ๑๐ เดซิเบล (เอ) ตามมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ซึ่งประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ ๒๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๐ ก็ได้กำหนดไว้ว่าหากระดับการรบกวนที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าระดับเสียงรบกวน ๑๐ เดซิเบล (เอ) ให้ถือว่าเป็นเสียงรบกวน ดังนั้น หากพื้นที่ในเขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ มีค่าประเมินระดับเสียงรบกวนไม่เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) แล้ว ก็ถือว่าเป็นพื้นที่ที่สามารถอยู่อาศัยได้โดยปราศจากการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินและกิจกรรมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยรัฐไม่มีหน้าที่หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายที่จะต้องชดเชยไม่ว่าโดยวิธีการใด ๆ ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งไม่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากมลพิษทางเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การที่ผู้ถูกฟ้องคดีเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียงในพื้นที่เส้นเสียงระดับ NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ตามมติข้อ (๒) ดังกล่าว เป็นไปตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๔๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๔๘ ที่เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) ของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ซึ่งได้ผลสรุปรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในส่วนนี้ (The Summary of Environmental Impacts, Environmental Mitigation and Monitoring Measures for Suvarnabhumi Airport Project หัวข้อ ๑๓ ช่อง Mitigation Measure เรื่อง Operation Phase ข้อย่อย ๒ พร้อมคำแปลภาษาไทย) ว่า พื้นที่บริเวณ NEF มากกว่า ๔๐ จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ ให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) (ปัจจุบันคือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างสถานศึกษา โรงพยาบาล ฯลฯ (ซึ่งสร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔) ที่อยู่ในพื้นที่ กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย บทม. ต้องสนับสนุนและปรับปรุง หรือติดตั้งวัสดุ



/อุปกรณ์...

อุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียงและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่จะได้รับ และ บทม. ต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้อนุญาตว่าพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงและไม่สามารถอยู่อาศัยได้ โดย บทม. ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเปิดดำเนินการไม่น้อยกว่า ๕ เดือน กรณีโรงงาน บทม. ต้องสนับสนุนด้านค่าใช้จ่ายในการจัดซื้ออุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง เช่น Ear Plug ให้พนักงาน พื้นที่ในเขต NEF ๓๕ ถึง NEF ๔๐ จ่ายค่าชดเชยโดยการตรวจวัดระดับเสียงทุกเดือนหลังจากเริ่มดำเนินการ หากโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L๙๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) บทม. ต้องดำเนินการจ่ายค่าชดเชย (คือค่าใช้จ่ายในการตรวจวัดระดับเสียงเท่านั้น) โดยเร็ว และจ่ายค่าชดเชยให้เฉพาะบ้านพักและอาคารที่สร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔ (เนื่องจากอาคารที่สร้างหลังปี พ.ศ. ๒๕๔๔ สมัครงใจเข้ารับผลกระทบทางเสียงเพราะรู้อยู่แล้วว่าจะสร้างและเปิดดำเนินการทำอากาศยานสุวรรณภูมิในบริเวณดังกล่าว) บทม. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น บทม. พิจารณาให้การชดเชยในรูปแบบอื่นๆ เช่น สร้างสวนสาธารณะ รั้วการปลูกต้นไม้ในวัด โรงเรียน และสถานพยาบาล ฯลฯ สํารวจเพิ่มเติมเกี่ยวกับจำนวนและสภาพบ้านพักอาศัยและอาคารที่ตั้งอยู่ในเขต NEF ๓๕ ถึง NEF ๔๐ ดังนั้น ข้อกล่าวหาตามคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสามที่ว่า มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ไม่ชอบธรรมหรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย จะต้องใช้มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ที่มีมติให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เจรจายจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง หรือซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียงต่ำกว่า NEF ๔๐ ถึง NEF ๓๐ ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เป็นการฟ้องเรียกร้องให้รัฐกำหนดมาตรการชดเชยมากเกินไปกว่าความเสียหายที่ผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงในระดับเส้นเสียงดังกล่าวได้รับ ซึ่งรัฐไม่มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายที่จะต้องรับภาระถึงเพียงนั้น และโดยเฉพาะประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ระดับเสียงรบกวนจากสนามบินไม่ถึง ๑๐ เดซิเบล (เอ) ก็มิได้รับผลกระทบทางเสียงให้เกิดความเดือดร้อนหรือ



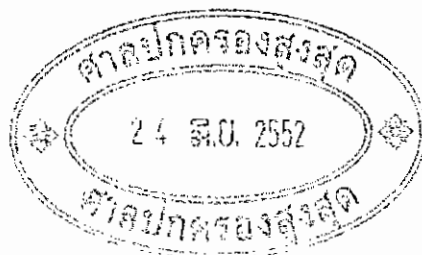
/เสียหาย...

เสียหายใดๆ เลย ทั้งรัฐได้กำหนดการชดเชยแก่ผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสียง NEF ๔๐ ถึง NEF ๓๐ ไว้ในมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ โดยให้สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยทำการตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L๙๐) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวนเกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) อันเป็นการกำหนดการชดเชยผลกระทบทางเสียงให้แก่ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวโดยสมควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงของความเดือดร้อนเสียหายที่ได้รับโดยชอบด้วยมาตรา ๔๒๐ ประกอบด้วยมาตรา ๔๓๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และสามารถทำให้ความเดือดร้อนหรือเสียหายจากมลพิษทางเสียงหมดสิ้นไปได้ ข้อเรียกร้องตามคำฟ้องและคำขอของผู้ฟ้องคดีทั้งสามในประเด็นนี้ จึงเป็นข้อเรียกร้องที่อ้างเหตุกล่าวหาและเรียกร้องโดยปราศจากมูลอันจะอ้างกฎหมายได้

มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ข้อ ๒.๒ ที่ระบุว่าให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สำรวจและจัดทำฐานข้อมูลผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม ในกรณีที่มีการขึ้น - ลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ เพื่อให้ทราบจำนวนผู้ได้รับความเดือดร้อนที่ถูกต้อง ครบถ้วน นั้น ปรากฏในเนื้อความแห่งมติข้อนี้โดยชัดเจนแล้วว่ามีได้กำหนดให้ประกาศเส้นเสียงโดยถือกรณีที่มีการขึ้น - ลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ ซึ่งเป็นสถานการณ์สมมุติ เพียงแต่ให้ถือเป็นมูลฐานเบื้องต้นในการสำรวจและจัดทำข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม เพื่อทราบจำนวนผู้ได้รับผลกระทบและได้รับความเดือดร้อนที่ถูกต้อง ครบถ้วนเท่านั้น ซึ่งการที่จะสำรวจและจัดทำข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน จึงต้องเป็นไปตามสถานการณ์การบินที่เกิดขึ้นจริงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งรวมถึงจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่บินขึ้น - ลงตามความเป็นจริง เพื่อที่จะได้รับทราบผลกระทบทางเสียงที่แท้จริงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ต่างๆ โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ โดยที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกอบด้วยทางวิ่ง

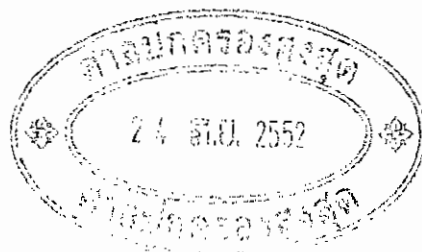


๒ ทางวิ่ง วางในแนวทิศเหนือ - ใต้ โดยทางวิ่งทั้งสองอยู่ในแนวขนานกัน ห่างกันประมาณ ๒,๒๐๐ เมตร แต่ละทางวิ่งกว้าง ๖๐ เมตร ยาว ๓,๗๐๐ เมตร และ ๔,๐๐๐ เมตร ซึ่งสามารถให้บริการเที่ยวบินสูงสุดได้ ๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง การจัดการให้ทางวิ่งทั้งสองสามารถรองรับเครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถกำหนดจำนวนของเครื่องบินที่ใช้ทางวิ่งได้ โดยแบ่งทางวิ่งหนึ่งสำหรับการบินลงเป็นหลักและอีกทางวิ่งหนึ่งสำหรับการวิ่งขึ้นเป็นหลัก ซึ่งเมื่อสำรวจการบินขึ้น - ลงของเครื่องบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว การใช้ทางวิ่ง ร้อยละ ๑๐๐ ในแต่ละทางวิ่งตั้งที่กล่าวในมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ว่าเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ นั้น ไม่สามารถปฏิบัติได้ ในสถานการณ์การบินจริงตามปกติประจำของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะเป็นการสมมุติ ว่ามีเครื่องบินขึ้น - ลงทั้งสองปลายทางวิ่งของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ และใช้ทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ ร้อยละ ๑๐๐ ทั้งสองทางพร้อมกันซึ่งเป็นไปไม่ได้ เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ออกแบบให้เครื่องบินสามารถขึ้น - ลงได้สองทางวิ่งพร้อมกัน การกำหนดให้ใช้ทางวิ่งแต่ละทางวิ่งเต็มขีดความสามารถสูงสุด คือ ร้อยละ ๑๐๐ ย่อมจะทำให้ทางวิ่งที่เหลือไม่ได้ใช้งาน และส่งผลต่อความสามารถในการรองรับโดยรวมของท่าอากาศยาน และการใช้ทางวิ่งของเครื่องบินสามารถใช้ในการวิ่งขึ้นหรือวิ่งลงได้ครั้งละ ๑ ลำต่อ ๑ ทางวิ่ง จึงมีความจำเป็นต้องแบ่งทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นและทางวิ่งสำหรับการบินลง มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ จึงกำหนดกรณีที่เป็นสถานการณ์สมมุติที่ไม่สามารถปฏิบัติได้และไม่อาจเกิดขึ้นได้ในความเป็นจริง และโดยที่ทิศทางลมของประเทศไทยส่วนใหญ่มาจากทางทิศใต้ไปทางทิศเหนือ การขึ้น - ลงของเครื่องบินต้องแปรเปลี่ยนไปตามกระแสและทิศทางลม (บินลงทวนกระแสลมและบินขึ้นตามกระแสลม) ซึ่งปรากฏข้อเท็จจริงในปัจจุบันว่า ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเครื่องบินได้บินลงที่ทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือ (๑๙R) ร้อยละ ๘๐ และที่ทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือ (๑๙L) ร้อยละ ๒๐ และบินขึ้นที่ทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศใต้ (๐๑R) ร้อยละ ๘๐ และที่ทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศใต้ (๐๑L) ร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด โดยพิจารณาสถิติในวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นเวลาหลังจากที่



/ได้ย้าย...

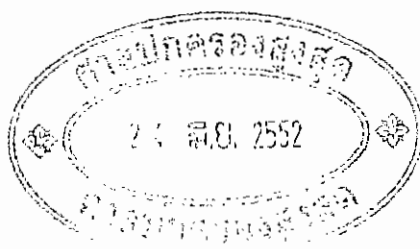
ได้ย้ายสายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศไปที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) แล้ว และมีสถิติที่ใกล้เคียงกับวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๙ ซึ่งเป็นวันที่มีเที่ยวบินสูงสุด คณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ จึงมีมติในข้อ ๔ ว่า การประกาศเส้นเสียงให้ใช้สถานการณ์จริงโดยใช้เกณฑ์สัดส่วน ๘๐ : ๒๐ คือ โดยใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือร้อยละ ๘๐ และทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือ ร้อยละ ๒๐ สำหรับการบินลง และใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศใต้ร้อยละ ๘๐ และทางวิ่ง ฝั่งตะวันตกด้านทิศใต้ร้อยละ ๒๐ สำหรับการบินขึ้น ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ที่ให้ความเห็นชอบแนวทางการชดเชยผลกระทบต่อด้านเสียงโดยให้ใช้สถานการณ์การบินจริง เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๙ ตามผลการประเมินของกรมควบคุมมลพิษและกรมส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นสถานการณ์การบินจริงที่เกิดขึ้นมากที่สุดตั้งแต่เริ่มเปิดใช้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนั้น หลักเกณฑ์ข้อนี้ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ จึงเป็นไปตามมูลฐานของสถานการณ์การบินจริง จึงถูกต้องตามกฎหมาย นอกจากนั้น ในปัจจุบันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในหนึ่งวันจะมีเที่ยวบินขึ้น - ลงเต็มที่ไม่เกิน ๓ - ๔ ชั่วโมง และจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในแต่ละชั่วโมงไม่เกิน ๕๔ เที่ยวบิน เนื่องจาก ได้ย้ายสายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศไปที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) แล้ว ทำให้จำนวนเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีจำนวนประมาณวันละ ๔๐๐ เที่ยวบิน (บินขึ้นและบินลง) ลดลงไปวันละ ๘๒ เที่ยวบิน คิดเป็นอัตราร้อยละ ๒๐.๕ ทั้งยังได้ปรับเปลี่ยน วิธีการขึ้น - ลงของเครื่องบินที่ทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ ทำให้ผลกระทบทางเสียงที่กระจายตัว ออกไปจากสนามบินลดน้อยลงอีกด้วย มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ที่อนุมัติให้ใช้หลักเกณฑ์การประกาศเส้นเสียงตามสถานการณ์จริง จึงสอดคล้องกับ สถานการณ์การบินที่มีอยู่จริงในปัจจุบันอันเป็นการเปลี่ยนแปลงแก้ไขมติของผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ซึ่งให้ใช้กรณีสถานการณ์สมมุติว่ามีเครื่องบินขึ้น - ลง



/เต็มขีด...

เดิมขีดความสามารถที่ทางวังที่ ๑ และที่ ๒ คือ มีเครื่องบินขึ้น - ลง ๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ตลอดเวลาทั้งกลางวันกลางคืนซึ่งไม่เป็นความจริง หากนำกรณีสถานการณ์สมมุติตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ มาเป็นฐานในการสำรวจและจัดทำข้อมูล ผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจะส่งผลให้เกิดการประกาศเส้นเสียงสมมุติโดยที่ไม่มีเสียงจากกิจกรรมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบรุนแรงมากถึงขนาดตามที่สมมุติ ซึ่งขัดต่อความเป็นจริง ทำให้รัฐต้องชดเชยผลกระทบเกินกว่าความเดือดร้อนหรือเสียหายของผู้ที่อยู่ในพื้นที่และยังต้องชดเชยให้แก่ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่ไม่ได้รับผลกระทบทางเสียงด้วย ซึ่งรัฐไม่มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชอบชดเชยความเสียหายที่เกินจริงหรือไม่อยู่จริงตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๔๒๐ ประกอบกับมาตรา ๔๓๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้น มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสามเรียกร้องขอรับผลตามมตินี้ จึงเป็นมติที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย และได้ถูกเปลี่ยนแปลงแก้ไขแล้วโดยมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นมติที่ชอบด้วยกฎหมาย

มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ได้อนุมัติให้ใช้หลักเกณฑ์การประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงโดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคาและบวกค่าการตลาดให้ร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ของราคาอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งนับได้ว่ารัฐได้ให้การชดเชยในการซื้อที่ดินจากผู้ที่อยู่ในพื้นที่ในระดับเส้นเสียงเกินกว่า NEF ๔๐ โดยให้ราคาสูงกว่าราคาจริงเพราะบวกค่าประโยชน์เชิงธุรกิจให้ด้วย ทั้งที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่เสื่อมราคาไปตามสภาพแล้วและใช้เป็นที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ และเป็นราคาที่ใช้เกณฑ์สูงกว่าเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ทั้งตามพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งเป็นกฎหมายกลางวางมาตรฐานในการเวนคืนและจ่ายค่าทดแทนที่ถูกต้องเป็นธรรม รวมทั้งกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ก็ไม่เคยบัญญัติให้หน่วยงานของรัฐที่เวนคืนจะต้องรับภาระภาษีในค่าเวนคืนแทนเจ้าของอสังหาริมทรัพย์



/ที่ถูกเวนคืน...

ที่ถูกเวนคืนด้วย ข้อเรียกร้องประเด็นนี้ของผู้ฟ้องคดีทั้งสามจึงเป็นการเรียกร้องโดยปราศจาก มูลอันจะอ้างกฎหมายได้ และเป็นการให้รัฐเลือกปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้ที่ถูกเวนคืน อสังหาริมทรัพย์หรือถูกรอนสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ตามกฎหมายต่าง ๆ จึงเป็นข้อเรียกร้อง ที่ขัดต่อกฎหมายและความเป็นธรรม ภาวะภาษีที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสามกล่าวอ้างในคำฟ้องเป็น ภาวะที่มีอยู่ตามกฎหมาย มิใช่ภาวะที่ก่อให้เกิดโดยมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เนื่องจากมติดังกล่าวมิได้มีเนื้อความใดที่มีผลทำให้ผู้ฟ้องคดีทั้งสาม ต้องรับภาวะภาษีในจำนวนเงินชดเชยผลกระทบทางเสียงที่ได้รับ ผู้ฟ้องคดีทั้งสามจึงไม่มีสิทธิ ตามกฎหมายที่จะยกเหตุนอกมติดังกล่าวมาเป็นเหตุฟ้องคดี นอกจากนี้ ผู้ฟ้องคดีทั้งสาม มิใช่ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เนื่องจากผู้ฟ้องคดีที่ ๑ มีที่อยู่อาศัยที่หมู่บ้านลาดกระบังการ์เด้นท์ ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร อยู่ห่างจากขอบท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ๖๒๐ เมตร ซึ่งตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเมินว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ อยู่ในพื้นที่ NEF ๓๕ - ๔๐ แต่ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองฉบับประเมินให้ เป็นคนแก่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ โดยประเมินให้ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ อยู่ในเขต NEF มากกว่า ๔๐ และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ตกลงซื้อที่อยู่อาศัยของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ โดยได้ ประเมินราคาเรียบร้อยแล้ว ส่วนผู้ฟ้องคดีที่ ๒ มีที่อยู่อาศัยที่หมู่บ้านเคหะนคร ๒ ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ห่างจากขอบท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ๓๕๐ เมตร แต่หมู่บ้านไม่ได้อยู่ตามแนวชั้น - ลงของเครื่องบินจึงอยู่ในเขต เส้นเสียง NEF ๓๕ ถึง ๔๐ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยได้ หากผลการตรวจวัดระดับเสียง ครอบคลุมเกินกว่า ๑๐ เดซิเบล (เอ) ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ก็มีสิทธิได้รับการปรับปรุงและติดตั้ง อุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียงอยู่แล้วตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ สำหรับผู้ฟ้องคดีที่ ๓ มีที่อยู่อาศัยที่หมู่บ้านประภาวรรณโฮม ๑ ถนนสุขุมวิท แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร อยู่ห่างจากขอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึง ๙,๕๐๐ เมตร อยู่นอกเส้นเสียงและไม่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



/ผู้ฟ้องคดีทั้งสาม...

ผู้ฟ้องคดีทั้งสามจึงไม่มีสิทธิฟ้องคดีนี้ตามมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครอง และวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๕๒ ขอให้ศาลปกครองสูงสุดพิพากษายกฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสาม

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ คัดค้านคำให้การว่า มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ และเอกสารตามคำชี้แจงของกรมควบคุมมลพิษระบุให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการเจรจาซื้ออาหาริมทรัพย์ในเขตพื้นที่ NEF มากกว่า ๔๐ ก่อนที่สนามบินจะเปิดใช้ ๕ เดือน และมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ก็ระบุให้เร่งดำเนินการโดยเร็ว แต่ปรากฏว่าขณะนี้ได้มีการเปิดใช้สนามบินมาเป็นเวลา ๑ ปี ๒ เดือนแล้ว ก็ยังมีได้มีการดำเนินการแต่อย่างใด ทั้งที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ได้แจ้งให้ทำการปรับปรุงอาคารเพื่อลดระดับเสียงไปแล้ว การที่บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยังไม่ดำเนินการใด ๆ ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองฉบับก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ เป็นอย่างมาก ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ จึงเป็นผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐

ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ และผู้ฟ้องคดีที่ ๓ คัดค้านคำให้การว่า มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เป็นมติที่ชอบด้วยกฎหมายและคำนึงถึงความเสียหายที่ผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงได้รับทั้งที่เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เนื่องจากเป็นที่แน่นอนแล้วว่าในอนาคตจะมีการขยายขีดความสามารถของสนามบินสุวรรณภูมิจาก ๒ ทางวิ่ง เป็น ๔ ทางวิ่ง ซึ่งสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินสูงสุด ๑๑๒ เที่ยวบินต่อชั่วโมง เมื่อวิเคราะห์ผลที่จะเกิดขึ้นในอนาคตแล้วผู้ถูกฟ้องคดีย่อมทราบได้ว่าพื้นที่ใกล้เคียงทำอากาศยานสุวรรณภูมิที่ในปัจจุบันอาจจะไม่ได้รับผลกระทบย่อมได้รับผลกระทบอย่างแน่นอน จึงดำเนินการแก้ไขเยียวยาไปในคราวเดียวกันหรือสามารถนำมติดังกล่าวไปปฏิบัติในอนาคตได้ ส่วนมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ก็เป็นมติที่ชอบด้วยกฎหมายเช่นกัน แต่เป็นเพียงมติที่แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วและพิจารณาข้อเท็จจริงไปตามเงื่อนไขข้อจำกัดเรื่องเวลาและงบประมาณที่จะ



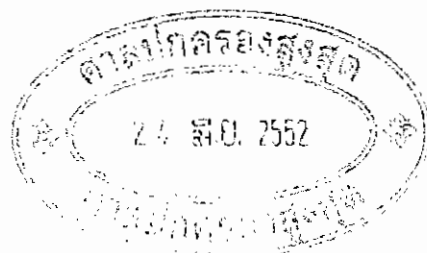
/ชดเชยให้กับ...

ชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงเท่านั้น ไม่ได้มีมาตรการแก้ไขปัญหาในอนาคต ซึ่งพื้นที่ที่ไม่ได้รับผลกระทบในขณะนี้จะได้รับผลกระทบในภายหลังและพื้นที่ในระดับที่ต่ำกว่า NEF ๓๐ ก็จะเป็น NEF ที่สูงขึ้นแต่อย่างใด ผู้ฟ้องคดีทั้งสามจึงฟ้องคดีต่อศาลปกครองสูงสุดเพื่อต้องการให้เพิกถอนมติดังกล่าวเฉพาะที่ขัดแย้ง แก้ไข หรือลบลสิทธิที่พึงมีพึงได้ของผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เท่านั้น เช่น การกำหนดค่าชดเชยให้เฉพาะอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่สร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ให้สิทธิรับพิจารณากับสิ่งปลูกสร้างที่สร้างแล้วและอนุญาตให้สร้างจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๔๙ เพราะหากชดเชยให้เฉพาะอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่สร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ย่อมเกิดความไม่เป็นธรรมกับเจ้าของกรรมสิทธิ์สิ่งปลูกสร้างภายหลังจากปี พ.ศ. ๒๕๔๔ เนื่องจากการปลูกสร้างโดยได้รับอนุญาตจากส่วนราชการ และเป็นนโยบายที่ไม่ชัดเจนในการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิทำให้ประชาชนในชุมชนใกล้เคียงเลือกซื้อหรือเช่าที่ดินและปลูกสร้างบ้านพักอาศัยในบริเวณใกล้เคียงกับที่ดินที่ก่อสร้างสนามบิน การที่ผู้ถูกฟ้องคดีจะผลักรวบรวมความเสียหายให้กับประชาชนย่อมเป็นการไม่ถูกต้องและเป็นธรรม การที่ผู้ถูกฟ้องคดีอ้างว่ามติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสามเรียกร้องรับผลตามมตินี้เป็นมติที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายและได้ถูกเปลี่ยนแปลงแก้ไขแล้วโดยมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นมติที่ชอบด้วยกฎหมาย จึงไม่ชอบด้วยเหตุผล เมื่อผู้ถูกฟ้องคดีมีฐานะเป็นองค์กรที่มีหน้าที่ปกป้อง คุ้มครอง รักษาทรัพยากรธรรมชาติ อากาศ แขนงมหาชน ย่อมให้เกิดมลพิษทางเสียงในอากาศ ตามหลักกฎหมายมหาชนเป็นความรับผิดชอบของรัฐคือผู้ถูกฟ้องคดีที่จะต้องดำเนินการให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงดำเนินการเยียวยา ชดเชย โดยไม่ผ่านขั้นตอนของศาลได้ การที่ผู้ถูกฟ้องคดีจะออกมติจึงต้องมีความชัดเจน ครอบคลุมปัญหา เพื่อให้ผู้ที่ก่อให้เกิดมลพิษเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย การที่ผู้ถูกฟ้องคดีให้การปฏิเสธว่าไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นและตามที่กฎหมายกำหนดไว้ จึงเป็นการกล่าวอ้างที่ไม่มีเหตุผล บัดความรับผิดชอบ



/ผู้ฟ้องคดีที่ ๒...

ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ยอมรับว่ามีที่อยู่อาศัยที่หมู่บ้านเกษนนคร ๒ ซึ่งอยู่ห่างจาก
 ขอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๓๕๐ เมตร อยู่ในพื้นที่ระดับเส้นเสียง NEF ๓๕ ถึง ๔๐
 ซึ่งมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย
 จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุง
 สิ่งปลูกสร้างหากไม่ประสงค์จะขาย เมื่อผู้ถูกฟ้องคดีกลับออกมามีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม
 ๒๕๕๐ โดยให้สิทธิเพียงที่จะรับเงินค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างให้สามารถ
 ลดผลกระทบด้านเสียงลงเท่านั้น ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ จึงได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบ
 โดยตรงจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ส่วนผู้ฟ้องคดีที่ ๓ ยอมรับว่า
 มีที่อยู่อาศัยที่หมู่บ้านประภาวรรณโฮม ๑ และอยู่ห่างจากขอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 ๙,๕๐๐ เมตร ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ที่พิจารณา
 บนพื้นฐานที่มีทางวิ่ง ๒ ทางวิ่ง และใช้เกณฑ์สัดส่วน ๑๐๐ : ๑๐๐ คือ โดยใช้ทางวิ่งฝั่ง
 ตะวันตกด้านทิศเหนือร้อยละ ๑๐๐ และทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือร้อยละ ๑๐๐
 ทำให้บ้านพักอาศัยของผู้ฟ้องคดีที่ ๓ อยู่ในเส้นเสียง NEF ๓๕ ถึง NEF ๔๐ หากสนามบิน
 สุวรรณภูมิมีการขยายทางวิ่งเป็น ๔ ทางวิ่ง รองรับจำนวนเที่ยวบินสูงสุด ๑๑๒ เที่ยวบินต่อชั่วโมง
 และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๑๐๐ ล้านคน โดยมีการเปิดใช้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ พื้นที่
 บ้านพักอาศัยของผู้ฟ้องคดีที่ ๓ ย่อมอยู่ในเส้นเสียงมากกว่า NEF ๔๐ แน่นนอน แต่เมื่อ
 ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ โดยพิจารณาบนพื้นฐานที่มีทางวิ่ง
 ๒ ทางวิ่ง และใช้เกณฑ์สัดส่วน ๘๐ : ๒๐ คือ โดยใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือ
 ร้อยละ ๘๐ และทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือร้อยละ ๒๐ โดยใช้สถิติที่ใกล้เคียงกับวันที่
 ๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๙ ซึ่งเป็นวันที่มีเที่ยวบินสูงสุด ทำให้ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของผู้ฟ้องคดี
 ที่ ๓ ไม่ได้อยู่ในแนวเขตพื้นที่เส้นเสียง NEF มากกว่า ๓๐ ขึ้นไป มติดังกล่าวทำให้ผู้ฟ้องคดี
 ที่ ๓ ไม่ได้ได้รับความช่วยเหลือหรือชดเชยความเดือดร้อนเสียหายหรืออาจจะเดือดร้อน
 เสียหายในอนาคต ผู้ฟ้องคดีทั้งสองจึงเป็นผู้เดือดร้อนหรือเสียหายหรืออาจจะเดือดร้อน
 หรือเสียหายโดยมีอาจหลีกเลี่ยงได้ที่มีอำนาจฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีเป็นคดีนี้ ขอให้ศาลปกครองสูงสุด

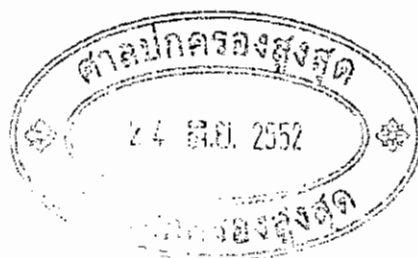


/มีคำสั่งให้...

มีคำสั่งให้เป็นไปตามฟ้องและคำขอท้ายฟ้องของผู้ฟ้องคดีว่า มติของผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ยังคงมีผลบังคับอยู่ต่อไป ส่วนมติของผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ข้อหนึ่งข้อใดที่ขัดหรือแย้งกับมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ให้ถือว่าไม่มีผลบังคับใช้ และมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการให้เป็นไปตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เป็นกรณีเร่งด่วนภายใน ๓๐ วันนับแต่ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งบังคับด้วย

ผู้ถูกฟ้องคดีให้การเพิ่มเติมว่า คำคัดค้านคำให้การของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ที่ว่า บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ละเลยล่าช้าไม่ดำเนินการปรับปรุงที่อยู่อาศัย เพื่อลดผลกระทบทางเสียงให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ตามที่ได้แสดงความประสงค์ไว้ เป็นการคัดค้านคำให้การโดยเพิ่มเติมประเด็นขึ้นใหม่จากคำฟ้องซึ่งฟ้องขอให้ศาลปกครองสูงสุด พิพากษาให้เพิกถอนมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงเป็นคำคัดค้านคำให้การที่ไม่ชอบด้วยข้อ ๔๘ แห่งระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการใน ศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๓ ขอให้ศาลปกครองสูงสุด มีคำสั่งไม่รับประเด็นที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ยกขึ้นใหม่ไว้พิจารณา

มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ได้ให้ความเห็นชอบตาม มติคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยาน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ วาระที่ ๓.๑ ข้อ ๑ การชดเชยกรณีพื้นที่ในเส้นเสียงระดับ NEF มากกว่า ๔๐ ขึ้นไป ให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเจรจาซื้อ หากไม่ประสงค์จะขายให้ดำเนินการปรับปรุงและติดตั้ง อุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียง ข้อ ๒ การชดเชยกรณีพื้นที่ในเส้นเสียง NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์ เพื่อลดผลกระทบทางเสียงเท่านั้น ซึ่งหลักเกณฑ์ตามข้อ ๒ นี้ สอดคล้องกับหลักการตาม ตารางแสดงความเหมาะสมในการใช้ที่ดินตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือน



/ระหว่างประเทศ...

ระหว่างประเทศ โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงในระดับ NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ มิได้มีข้อห้ามหรือข้อแนะนำว่าไม่ควรใช้เป็นที่อยู่อาศัย เพียงแต่ไม่ควรสร้างอาคารที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางเสียง เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ฯลฯ แต่ก็ยังก่อสร้างอาคารเหล่านี้ในพื้นที่ดังกล่าวได้โดยออกแบบให้มีวัสดุอุปกรณ์สำหรับลดและควบคุมเสียง และสอดคล้องกับรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฉบับเพิ่มเติม ซึ่งระบุว่า ให้ตรวจวัดระดับเสียงทุกเดือนหากโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวนเกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) ก็ให้สนับสนุนการป้องกันเสียงโดยการติดตั้งกันเสียงผนวกกับการใช้เครื่องปรับอากาศเท่านั้น ไม่มีข้อแนะนำว่าให้รัฐต้องซื้ออาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง เนื่องจากยังใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นที่พักอาศัยได้ และหากวัดระดับเสียงอันเกิดจากเครื่องบินได้ไม่เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) (จากระดับเสียงปกติในสิ่งแวดล้อมทั่วไป) ก็ถือว่าไม่ได้รับเสียงรบกวนจากสนามบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยที่หลักเกณฑ์ทั้งข้อ ๑ และข้อ ๒ ตามที่มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ให้ความเห็นชอบ เป็นหลักเกณฑ์ที่ต้องและแน่นอนใช้ได้ตลอดไปในอนาคต แม้ว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจะมีค่าระดับเสียง NEF เพิ่มมากขึ้นหรือขยายพื้นที่ออกไป ซึ่งในการประเมินผลกระทบในอนาคตที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ขยายศักยภาพถึงขีดความสามารถรองรับสูงสุด ก็ยังคงถือหลักเกณฑ์การชดเชยผลกระทบในระดับเสียง NEF มากกว่า ๔๐ และ NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ จึงมิใช่หลักเกณฑ์ที่ไม่มีมาตรการแก้ไขปัญหาในอนาคต และมติดังกล่าวก็มีได้มีข้อจำกัดห้ามมิให้มีการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเพื่อชดเชยให้ตามหลักเกณฑ์ในมติของผู้ถูกฟ้องคดีฉบับนี้แต่อย่างใด แต่การที่จะเรียกร้องให้ชดเชยผลกระทบล่วงหน้าโดยคาดหมายผลกระทบในอนาคตเอาเองโดยที่ท่าอากาศยานยังมีได้ดำเนินการเต็มศักยภาพหรือขยายศักยภาพและยังไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบเพิ่มขึ้น ย่อมเป็นการเรียกร้องที่ปราศจากมูลอันจะอ้างกฎหมายได้



/มติของ...

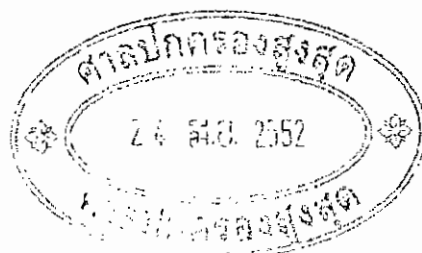
มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ที่เห็นชอบตามมติของ คณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ วาระที่ ๓.๑ ข้อ ๓ ที่ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไปจัดทำฐานข้อมูลในภาพรวมของอสังหาริมทรัพย์ ที่สร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔ และหลังปี พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณา อีกครั้งหนึ่ง ยังไม่ได้เป็นการวางหลักเกณฑ์ว่าจะดำเนินการชดเชยให้ผู้ได้รับผลกระทบ ทางเสียงที่เกิดจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและได้เข้ามาก่อสร้างที่พักอาศัย หรือสิ่งปลูกสร้างอยู่โดยรอบท่าอากาศยานภายหลังปี พ.ศ. ๒๕๔๔ หรือไม่ แต่เป็นเพียงการให้ สํารวจเพื่อเปรียบเทียบข้อมูลเพื่อที่จะได้นำเสนอผู้ถูกฟ้องคดีพิจารณาต่อไปเท่านั้น มติดังกล่าวจึงมิได้ทำให้ผู้ที่เข้ามาก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอยู่โดยรอบท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิหลังปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ต้องถูกตัดสิทธิไม่ได้รับการชดเชยผลกระทบทางเสียงที่เกิด จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแต่อย่างใด คำฟ้องในประเด็นนี้จึงไม่มีมูล และโดยที่การ ก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นนโยบายของรัฐบาลในอดีตที่จะก่อสร้างสนามบิน นานาชาติแห่งที่สองขึ้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เดิมใช้ชื่อโครงการว่า โครงการท่าอากาศยานหนองงูเห่า (ต่อมาได้รับพระราชทานนามว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ออกประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๑๖ กำหนดสนามบิน อนุญาตเพิ่มเติมคือสนามบิน ณ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และประกาศกำหนด เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ณ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเขตปลอดภัย ในการเดินอากาศ มีอาณาบริเวณเป็นพื้นที่วงกลมรัศมี ๗.๐ กิโลเมตร โดยรอบบริเวณสนามบิน ณ อำเภอบางพลีดังกล่าว ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๑๖ ต่อมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๓๕ กำหนดให้ขยายเขตปลอดภัยในการเดินอากาศออกไปครอบคลุมท้องที่ เขตมีนบุรี เขตหนองจอก เขตบึงกุ่ม เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และ



/อำเภอบางพลี...

อำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ พร้อมทั้งได้ออกคำเตือนห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกไม้ยืนต้น ภายในบริเวณเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งต่อมารัฐบาลได้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตเวเนคืนและพระราชบัญญัติเวเนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างสนามบินดังกล่าว และได้จ่ายค่าทดแทนไปแล้วเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่ประชาชนรู้จักกันทั่วไป ดังนั้น ผู้ที่เข้ามาก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอยู่ในพื้นที่ภายในบริเวณเขตปลอดภัยในการเดินอากาศหลังวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๑๖ จึงอยู่ในฐานะที่เข้ามาโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามกฎหมายและอาจถูกพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้รื้อถอนออกไปได้ ไม่ว่าจะปลูกสร้างก่อนหรือหลังปี พ.ศ. ๒๕๔๔ อันเป็นปีที่ลงมือก่อสร้างท่าอากาศยาน จึงไม่ใช่ผู้เสียหายโดยนิติบัญญัติที่จะเรียกร้องให้รัฐชดเชยผลกระทบทางเสียงให้ตามกฎหมายและความพอใจของตนได้ คงมีสิทธิได้รับการชดเชยตามที่เหมาะสมตามหลักวิชาภายใต้ข้อจำกัดของงบประมาณและตามนโยบายที่ผู้ถูกฟ้องคดีจะมีมติวางหลักเกณฑ์ชดเชยเพื่อเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหายให้เบาบางลงเท่านั้น

เมื่อผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ยอมรับว่าอยู่ในพื้นที่ระดับเส้นเสียง NEF ๓๕ ถึง NEF ๔๐ จึงมีสิทธิเพียงได้รับการปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียงเท่านั้น การที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ คัดค้านคำให้การเพื่อขอรับผลตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ โดยให้รัฐซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง จึงเป็นการเรียกร้องให้รัฐชดเชยผลกระทบโดยแสวงหาประโยชน์จากรัฐโดยมิชอบด้วยกฎหมายโดยมิได้เดือดร้อนหรือเสียหายจริง อันจะต้องเยียวยามากถึงเพียงนั้น ส่วนผู้ฟ้องคดีที่ ๓ อยู่ในพื้นที่นอกเส้นเสียง ซึ่งห่างจากขอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึง ๙,๕๐๐ เมตร จึงไม่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกินกว่าเสียงปกติในสิ่งแวดล้อม ผู้ฟ้องคดีที่ ๓ อ้างว่าอยู่ในพื้นที่ระดับเสียง NEF ๓๕ ถึง NEF ๔๐ โดยไม่ได้อ้างอิงหลักฐานการสำรวจของหน่วยงานใด และแยกแยะไม่ได้ว่าอยู่ในช่วง NEF ๓๐ - ๓๕ หรือ NEF ๓๕ - ๔๐ จึงเป็นการอ้างอิงเลื่อนลอย การที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๓ อ้างว่าหากมีการขยายศักยภาพสนามบินจะทำให้พื้นที่อยู่อาศัยของ



/ผู้ฟ้องคดีที่ ๓...

ผู้ฟ้องคดีที่ ๓ อยู่ในเส้นเสียง NEF มากกว่า ๔๐ ก็เป็นเรื่องสมมุติและคาดเดาเหตุการณ์ ในอนาคตตามใจชอบ ผู้ฟ้องคดีที่ ๓ จึงไม่มีสิทธิฟ้องคดีนี้ นอกจากนั้น การที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสอง มีคำขอในคำคัดค้านคำให้การโดยขอให้ศาลมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการให้เป็นไปตาม มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เป็นกรณีเร่งด่วนภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งบังคับ ก็เป็นการกำหนดคำขอขึ้นใหม่นอกจากคำขอเดิมในคำฟ้อง จึงเป็นการคัดค้านคำให้การที่ขัดต่อข้อ ๔๘ แห่งระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการใน ศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๓

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ชี้แจงเพิ่มเติมว่า คำคัดค้านคำให้การของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ไม่ได้เป็นการเพิ่มเติมประเด็นแต่อย่างใด แต่เป็นการชี้ให้เห็นว่าการที่บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ดำเนินการตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ แล้วยังดำเนินการให้มีมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ทำให้ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ได้รับความเดือดร้อนอย่างแสนสาหัสจวบจนทุกวันนี้

ศาลปกครองสูงสุดออกนั่งพิจารณาคดี โดยได้รับฟังสรุปข้อเท็จจริงของ ตุลาการเจ้าของสำนวน และคำชี้แจงด้วยวาจาประกอบคำแถลงการณ์ของตุลาการผู้แถลงคดีด้วยแล้ว

ศาลปกครองสูงสุดได้ตรวจพิจารณาเอกสารทั้งหมดในสำนวนคดี กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ฯลฯ ที่เกี่ยวข้องประกอบแล้ว

ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า เดิมผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ กำหนดมาตรการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยปรากฏตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๔๐๑๖ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เรื่อง การแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณทำอากาศยาน สุวรรณภูมิ และเรื่อง การจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ ข้อ ๒ ว่า มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการ ดังต่อไปนี้ ๒.๑ เร่งรัดให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เจรจาชื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง ในระดับเสียงตั้งแต่ NEF ๔๐ ขึ้นไป ตามผลการสำรวจเบื้องต้นในเดือนตุลาคม ๒๕๔๙



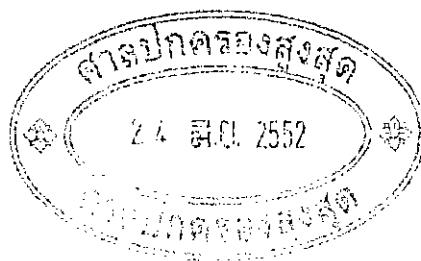
/ของกระทรวง...

ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว หรือในกรณีที่ไม่ประสงค์จะขายให้เจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ทั้งนี้ โดยใช้เงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๒.๒ ร่วมกับกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สํารวจและจัดทำฐานข้อมูลผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม ในกรณีที่มีการขึ้น - ลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ เพื่อให้ทราบจำนวนผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนที่ถูกต้อง ครบถ้วน ๒.๓ เมื่อได้จำนวนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงตามผลสำรวจจากข้อ ๒.๒ แล้ว ให้เร่งรัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียงตั้งแต่ NEF ๔๐ ขึ้นไป หรือในกรณีที่ไม่ประสงค์จะขายให้เจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง พร้อมทั้งเจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง หรือซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียงต่ำกว่า NEF ๔๐ ถึง NEF ๓๐ ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว ทั้งนี้ โดยใช้เงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๒.๔ เร่งรัดให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อจัดหาพื้นที่ที่จะรองรับการโยกย้ายผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงในกรณีที่ผู้ได้รับผลกระทบไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่ได้ ต่อมา ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ วันอังคารที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ ปรากฏตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร ๐๕๐๖/ว (ล) ๘๗๑๘ ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๐ เรื่อง การแก้ไขปัญหาในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และหนังสือสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๑๐๙/(คนท)/๑๕ ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง การแก้ไขปัญหา



/ในการ...

ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ข้อ ๓.๑ โดยเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังนี้ (๑) พื้นที่บริเวณ NEF มากกว่า ๔๐ ให้เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนและปรับปรุง หรือติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง (๒) พื้นที่ในเขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ให้สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยทำการตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L๙๐) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L๙๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) (๓) ประกาศเส้นเสียงกรณีเลวร้ายที่สุดที่เป็นไปได้ คือ กรณีที่ใช้ทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ ได้มีความสามารถสูงสุดของทางวิ่งจำนวน ๗๖ เทียบบินต่อชั่วโมง เฉพาะการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือร้อยละ ๘๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด และการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด (๔) ใช้หลักเกณฑ์การประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีการหักค่าเสื่อมราคาและบวกเพิ่มค่าการตลาด ดังนี้ (๔.๑) บ้านที่ไม่ใช่หมู่บ้านจัดสรรให้บวกค่าการตลาดอยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ ๑๐ - ๒๐ (๔.๒) บ้านที่เป็นหมู่บ้านจัดสรรให้บวกค่าการตลาดอยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ผู้ฟ้องคดีทั้งสามเห็นว่า มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาค่าความเดือดร้อนของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยไม่ชอบธรรมและไม่ครอบคลุมปัญหาที่เกิดขึ้นเหมือนมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ โดยกรณีพื้นที่ในเขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ตาม (๒) ของมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ จะต้องเป็นไปตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ข้อ ๒.๓ คือ ต้องจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง หรือซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว การประกาศเส้นเสียงตาม (๓) ของมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ต้องเป็นกรณีที่มีการขึ้น - ลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ จำนวน ๗๖ เทียบบินต่อชั่วโมงเฉพาะการบินร้อยละ ๑๐๐ ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ข้อ ๒.๒ และในการจ่ายค่าชดเชย



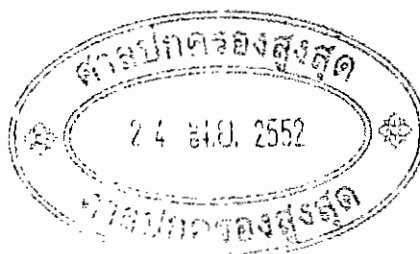
/ต้องไม่ให้...

ต้องไม่ให้ประชาชนเป็นผู้รับภาระภาษีด้วยเนื่องจากเป็นกรณีที่ได้รับผลกระทบทางเสียง
จึงนำคดีมาฟ้องต่อศาลปกครองสูงสุด ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งให้เพิกถอนมติของ
ผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัย
ของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โดยที่ผู้ถูกฟ้องคดีโต้แย้งว่า ผู้ฟ้องคดีทั้งสามมิใช่ผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือ
เสียหายจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ที่จะมียกฟ้องคดีนี้ตาม
มาตรา ๔๒ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง
พ.ศ. ๒๕๔๒ คดีจึงมีประเด็นที่ต้องวินิจฉัย ๒ ประเด็น คือ ประเด็นที่หนึ่ง ผู้ฟ้องคดีทั้งสาม
เป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีนี้หรือไม่ และประเด็นที่สอง การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙
พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม
๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียง
ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ เป็นการกระทำ
ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่

ประเด็นที่หนึ่ง ผู้ฟ้องคดีทั้งสามเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีนี้หรือไม่

พิเคราะห์แล้วเห็นว่า มาตรา ๔๒ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้ง
ศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒ บัญญัติว่า ผู้ใดได้รับความเดือดร้อน
หรือเสียหายหรืออาจจะเดือดร้อนหรือเสียหายโดยมีอาจหลีกเลี่ยงได้อันเนื่องจากการกระทำ
หรือการงดเว้นการกระทำของหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือมีข้อโต้แย้ง
เกี่ยวกับสัญญาทางปกครอง หรือกรณีอื่นใดที่อยู่ในเขตอำนาจศาลปกครองตามมาตรา ๔
และการแก้ไขหรือบรรเทาความเดือดร้อนหรือความเสียหายหรือยุติข้อโต้แย้งนั้น ต้องมี
คำบังคับตามที่กำหนดในมาตรา ๗๒ ผู้นั้นมีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครอง บทบัญญัติ
แห่งกฎหมายดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ผู้ที่จะมีสิทธิฟ้องคดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงาน
ทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นการออกกฎ



/คำสั่ง...

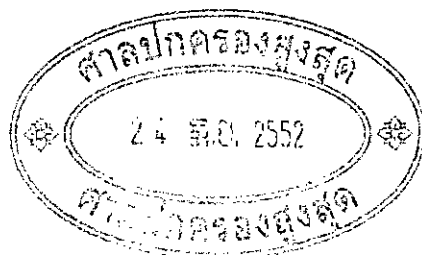
คำสั่ง หรือการกระทำอื่นใด ไม่ใช่บุคคลใดก็ได้ที่เห็นว่ากฎ คำสั่ง หรือการกระทำนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย แม้ผู้ที่จะมีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครองว่าหน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐออกกฎ คำสั่ง หรือการกระทำอื่นใด โดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย และขอให้ศาลปกครองเพิกถอนกฎ คำสั่ง หรือห้ามการกระทำนั้น ไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลที่สิทธิของตนถูกระทบกระเทือนหรืออาจถูกระทบกระเทือนโดยมีอาจหลีกเลี่ยงได้จากกฎ คำสั่ง หรือการกระทำนั้น แต่ผู้ที่จะมีสิทธิฟ้องคดีพิพาทดังกล่าวอย่างน้อยต้องเป็นบุคคลที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายหรืออาจจะได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายโดยตรงและเป็นการเฉพาะตัวจากกฎ คำสั่ง หรือการกระทำที่เป็นเหตุแห่งการฟ้องคดี กรณีจึงมีปัญหาที่ต้องพิจารณาว่า มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคารที่พักอาศัยของผู้ได้รับความเสียหายหรืออาจจะได้รับความเสียหายหรืออาจจะก่อความเดือดร้อนหรือเสียหายแก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสามโดยตรงและเป็นการเฉพาะตัวอันจะทำให้ผู้ฟ้องคดีทั้งสามเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีนี้ต่อศาลปกครองหรือไม่

พิเคราะห์แล้วเห็นว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ มีบ้านพักอาศัยอยู่ที่หมู่บ้านลาดกระบังการ์เด้นท์ ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ห่างจากขอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๖๒๐ เมตร ไม่ว่าจะทำการประเมินตามหลักเกณฑ์ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ หรือตามหลักเกณฑ์ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ก็ตาม บ้านพักอาศัยของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ก็อยู่ในเขตเส้นเสียง NEF มากกว่า ๔๐ และได้รับประโยชน์ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองฉบับดังกล่าวเช่นเดียวกัน ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ จึงมิใช่ผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายหรืออาจจะได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายโดยตรงและเป็นการเฉพาะตัวจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ส่วนที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ อ้างว่ายังไม่มีการดำเนินการใดๆ ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองฉบับเป็นเหตุให้ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากผลกระทบทางเสียงนั้น แม้จะเป็นความจริงดังที่อ้าง แต่ความเดือดร้อนหรือเสียหายดังกล่าวไม่ใช่ผลโดยตรงจากมติของผู้ถูกฟ้องคดี



/เมื่อวันที่...

เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ที่เป็นเหตุแห่งการฟ้องคดีนี้ แต่เป็นผลมาจากความล่าช้าในการดำเนินการตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองฉบับ อันมิใช่ข้อพิพาทในคดีนี้ ซึ่งเป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายของกฎ ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ จึงมิใช่ผู้มีสิทธิฟ้องคดีนี้ ส่วนผู้ฟ้องคดีที่ ๒ มีบ้านพักอาศัยอยู่ที่หมู่บ้านเคหะนคร ๒ ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร โดยอยู่ห่างจากขอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๓๕๐ เมตร แต่ไม่ได้อยู่ในแนวชั้น - ลงของเครื่องบิน จึงอยู่ในพื้นที่ระดับเส้นเสียง NEF ๓๕ ถึง NEF ๔๐ เมื่อมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ กำหนดให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เจริญจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างหรือซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงในระดับเสียงตั้งแต่ NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว แต่มติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙-พฤษภาคม ๒๕๕๐ ให้สิทธิแก่ผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงในระดับเสียงตั้งแต่ NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ เพียงได้รับการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างหากมีระดับเสียงรบกวน (L๙๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) เท่านั้น กรณีจึงเห็นได้ว่าผู้ฟ้องคดีที่ ๒ เป็นผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายหรืออาจจะได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายโดยตรงและเป็นการเฉพาะตัวจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ โดยมีพักต้องสงสัย สำหรับผู้ฟ้องคดีที่ ๓ มีบ้านพักอาศัยอยู่ที่หมู่บ้านประภาวรรณโฮม ๑ ถนนสุขุมวิท แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร ซึ่งแม้จะอยู่ห่างจากขอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึง ๙,๕๐๐ เมตรก็ตาม แต่ก็อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ณ อำเภอบางพลี ในท้องที่เขตมีนบุรี เขตหนองจอก เขตบึงกุ่ม เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๕ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๓๕ และจากคำชี้แจงข้อมูลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามเอกสารท้ายคำให้การหมายเลข ๗ ก็ระบุว่าการประเมินตามหลักเกณฑ์ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ประเมินให้บ้านพักอาศัยของผู้ฟ้องคดีที่ ๓ อยู่ในเขตเส้นเสียง NEF

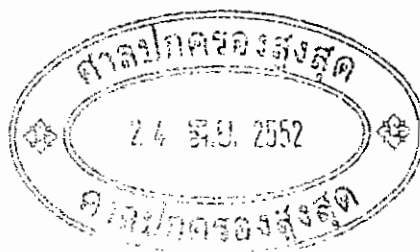


/๓๐ ถึง NEF ๓๕...

๓๐ ถึง NEF ๓๕ ซึ่งมีสิทธิได้รับค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างหรือซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง แต่เมื่อทำการประเมินตามหลักเกณฑ์ตามมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ บ้านพักอาศัยของผู้ฟ้องคดีที่ ๓อยู่นอกเขตเส้นเสียง (NEF น้อยกว่า ๓๐) ซึ่งไม่มีสิทธิได้รับค่าชดเชย กรณีจึงเห็นได้ว่าผู้ฟ้องคดีที่ ๓ เป็นผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายหรืออาจจะได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายโดยตรงและเป็นการเฉพาะตัวจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เช่นเดียวกัน ที่ผู้ถูกฟ้องคดีอ้างว่าผู้ฟ้องคดีที่ ๒ และผู้ฟ้องคดีที่ ๓ มิใช่ผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ที่จะมียกฟ้องคดีนี้ตามมาตรา ๔๒ วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๕๒ จึงฟังไม่ขึ้น

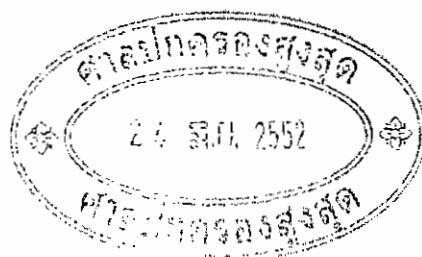
ประเด็นที่สอง การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่องหลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ นั้น มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยในประการแรกว่า การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการสนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในพื้นที่เขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ โดยทำการตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L๙๐) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L๙๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่

พิเคราะห์แล้วเห็นว่า มาตรา ๔๖ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ บัญญัติว่า เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการ



/ของส่วนราชการ...

ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบตามมาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ และตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๓๕ กำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ซึ่งจะดำเนินโครงการหรือกิจการ หรือจะดำเนินการขยายโครงการหรือกิจการสนามบินพาณิชย์ทุกขนาด (ตามลำดับที่ ๓ ในบัญชีท้ายประกาศดังกล่าว) ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อดำเนินการให้ความเห็นตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทั้งนี้ รวมทั้งโครงการหรือกิจการที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และโครงการหรือกิจการซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการตามกฎหมาย ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) ของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (ปัจจุบันคือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๔๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๔๘ ได้กำหนดการคาดการณ์ผลกระทบด้านการรบกวนจากกิจกรรมของสนามบินสุวรรณภูมิที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตโดยใช้แผนที่เส้นเสียงที่ระบุเป็นค่า NEF (Noise Exposure Forecast) ซึ่งเป็นค่าที่คำนวณมาจากจำนวนเที่ยวบินในช่วงกลางวันและช่วงกลางคืน ทางวิ่งและเส้นทางขึ้น - ลงของเครื่องบิน และชนิดของเครื่องบิน โดยระบุว่าในเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงที่ระดับ NEF มากกว่า ๔๐ จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ ให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง สถานศึกษา โรงพยาบาล ฯลฯ (ซึ่งสร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔) ที่อยู่ในพื้นที่ กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่



/จำกัด...

จำกัด ต้องสนับสนุนและปรับปรุงหรือติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียงและ
 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบ
 ที่จะได้รับ และบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ต้องแจ้งหน่วยงาน
 ที่เกี่ยวข้องกับการให้อนุญาตว่าพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงและไม่
 สามารถอยู่อาศัยได้ ฯลฯ ในเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงที่ระดับ NEF ๓๕ ถึง NEF ๔๐
 ให้จ่ายค่าชดเชยโดยการตรวจวัดระดับเสียงทุกเดือนหลังจากเริ่มดำเนินการ หากโครงการทำให้
 มีระดับเสียงรบกวน (L๙๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด
 ต้องดำเนินการจ่ายค่าชดเชยโดยเร็ว ฯลฯ และตามแนวทางการใช้ที่ดินที่สอดคล้องกับเสียง
 ที่เกิดจากกิจกรรมของสนามบินที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
 (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กรมควบคุมมลพิษได้แปลจากเอกสาร
 วิชาการด้านเสียง (Baryl,M.(๑๙๗๘). Handbook of Noise Assessment. New York. Van
 Nostrand Reinhold Company) เป็นตารางแสดงความเหมาะสมในการใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่
 ในเส้น NEF ต่างๆ ตามเอกสารท้ายคำให้การหมายเลข ๓ ระบุว่า พื้นที่ NEF มากกว่า ๔๐
 เป็นพื้นที่ที่ไม่ควรใช้เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารสำหรับการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เว้นแต่ใช้
 เพื่อการพาณิชย์กรรมหรืออุตสาหกรรมซึ่งจะต้องปรับปรุงติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบ
 ด้านเสียง ส่วนพื้นที่ NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ไม่มีข้อแนะนำว่าไม่สามารถใช้เป็นที่อยู่อาศัยได้
 และยังสามารถก่อสร้างอาคารโรงแรม สำนักงาน อาคารสาธารณะ การพาณิชย์กรรมหรือ
 อุตสาหกรรมได้ แต่ไม่ควรก่อสร้างอาคารประเภทโรงเรียน โรงพยาบาล โบสถ์ โรงมหรสพ
 ในอาคาร ห้องประชุม ฯลฯ และไม่ควรถูกสร้างที่อยู่อาศัยใหม่เท่านั้น และโดยที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสาม
 ก็มีได้โต้แย้งหรือคัดค้านรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยาน
 สุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) และแนวทาง
 การใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่ในเส้น NEF ต่างๆ ตามเอกสารวิชาการดังกล่าวแต่อย่างใด การที่
 ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ กำหนดมาตรการชดเชยผู้ที่ได้รับ
 ผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย



/จำกัด (มหาชน)...

จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ที่ได้รับผลกระทบในระดับเส้นเสียง NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ ด้วย จึงเป็นการกำหนดมาตรการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระดับที่เกินไปจากมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) และแนวทางการใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่ในเส้น NEF ต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น และดังนั้น จึงเป็นการกำหนดมาตรการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระดับเส้นเสียง NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ เกินความจำเป็นแก่การบรรเทาความเสียหายที่ผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับหรืออาจจะได้รับ เมื่อมาตรา ๓๒ วรรคหนึ่ง (๕) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ บัญญัติว่า เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป และวรรคสอง บัญญัติว่า การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งจะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๗ (พ.ศ. ๒๕๔๓) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน ลงวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๔๓ โดยข้อ ๒ กำหนดว่า ให้กำหนดค่าระดับเสียงรบกวนไว้ที่ ๑๐ เดซิเบล (เอ) หากระดับการรบกวนที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าระดับเสียงรบกวนดังกล่าว ให้ถือว่าเป็นเสียงรบกวน และต่อมาได้มีประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ ๒๔ (พ.ศ. ๒๕๕๐) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน ลงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๐ โดยข้อ ๒ กำหนดว่า ให้กำหนดระดับเสียงรบกวนเท่ากับ ๑๐ เดซิเบล (เอ) หากระดับการรบกวนที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าระดับเสียงรบกวนดังกล่าว ให้ถือว่าเป็นเสียงรบกวน ซึ่งเป็นการยืนยันการกำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงรบกวนให้เหมาะสมกับกฎเกณฑ์และหลักฐาน



/ทางวิทยาศาสตร์...

ทางวิทยาศาสตร์ โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้เชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ตามความในมาตรา ๓๔ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ โดยเห็นชอบให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ในพื้นที่ในเขต NEF ๓๐ ถึง NEF ๔๐ โดยทำการตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L๙๐) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L๙๐) เกิน ๑๐ เดซิเบล (เอ) จึงสอดคล้องกับการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงในระดับเส้นเสียงดังกล่าวตามที่ระบุในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่อง จากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) และแนวทางการใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่ ในเส้น NEF ต่างๆ รวมทั้งค่าระดับเสียงรบกวนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดังกล่าวข้างต้น และดังนั้น จึงมิใช่การใช้ดุลพินิจโดยมิชอบอันจะถือได้ว่าเป็นการกระทำ ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายแต่อย่างใด ข้ออ้างของผู้ฟ้องคดีทั้งสามข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยประการต่อไปมีว่า การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบ ทางเสียงของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เห็นชอบให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกาศเส้นเสียงกรณีเลวร้ายที่สุดที่เป็นไปได้ คือ กรณีที่ใช้ทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ เต็ม ความสามารถสูงสุดของทางวิ่งจำนวน ๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง เฉพาะการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่ง ตะวันตกด้านทิศเหนือร้อยละ ๘๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด และการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่ง ตะวันออกด้านทิศเหนือร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วย กฎหมายหรือไม่

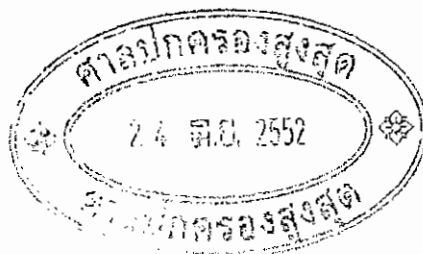
พิเคราะห์แล้วเห็นว่า ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีทางวิ่ง ๒ ทางวิ่ง ซึ่งสามารถให้บริการแก่อากาศยานขึ้น - ลงพร้อมกันทั้งสองทางวิ่งได้ และสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินสูงสุดได้ ๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในการบริหารจัดการของ ทางวิ่งให้สามารถรองรับจำนวนเครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถกำหนดจำนวน



/ของเครื่องบิน...

ของเครื่องบินที่ใช้ทางวิ่งได้ โดยแบ่งทางวิ่งหนึ่งสำหรับการบินลงเป็นหลักและอีกทางวิ่งหนึ่งสำหรับการวิ่งขึ้นเป็นหลัก การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ เห็นชอบให้มีการสำรวจและจัดทำฐานข้อมูลผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม ในกรณีที่มีการขึ้น - ลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ คือ ร้อยละ ๑๐๐ ของทั้งสองทางวิ่ง ย่อมเป็นสถานการณ์การบินที่ไม่มีโอกาสเกิดขึ้นจริงในการให้บริการตามปกติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะการกำหนดให้ใช้ทางวิ่งใดทางวิ่งหนึ่งร้อยละ ๑๐๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด ย่อมทำให้ทางวิ่งที่เหลือไม่ได้ใช้งานและส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับจำนวนเครื่องบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า สถานการณ์การบินจริงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเครื่องบินได้บินลงที่ทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือร้อยละ ๘๐ และที่ทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด และบินขึ้นที่ทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศใต้ร้อยละ ๘๐ และที่ทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศใต้ร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกาศเส้นเสียงกรณีเลวร้ายที่สุดที่เป็นไปได้ คือ กรณีที่ใช้ทางวิ่งที่ ๑ และที่ ๒ เต็มความสามารถสูงสุดของทางวิ่งจำนวน ๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง เฉพาะการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือร้อยละ ๘๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด และการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินทั้งหมด ซึ่งยังคงใช้ปริมาณของจำนวนเที่ยวบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะรองรับได้คือ ๗๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง และสอดคล้องกับสถานการณ์การบินจริงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงมิใช่การใช้ดุลพินิจโดยมิชอบอันจะถือได้ว่าเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายแต่อย่างใด ข้ออ้างของผู้ฟ้องคดีทั้งสามข้อนี้ฟังไม่ขึ้นเช่นกัน

ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยประการสุดท้ายมีว่า การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคารที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีได้กำหนดให้เงินค่าชดเชยผลกระทบทางเสียง



/จากท่าอากาศยาน...

จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเงินได้พึงประเมินที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่

พิเคราะห์แล้วเห็นว่า เงินค่าชดเชยผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นเงินได้พึงประเมินหรือไม่ หรือเป็นเงินได้พึงประเมินที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้หรือไม่ ย่อมเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในประมวลรัษฎากร ภาระภาษีจากเงินได้ค่าชดเชยผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงมิได้เป็นภาระภาษีที่เกิดจากมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ และมติของผู้ถูกฟ้องคดีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ซึ่งผู้ฟ้องคดีทั้งสามเรียกร้องให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าวก็มิได้กำหนดเรื่องภาระภาษีจากเงินได้ค่าชดเชยผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้แต่อย่างใด นอกจากนั้น การที่จะกำหนดให้เงินได้พึงประเมินประเภทใดได้รับยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้เพิ่มเติมจากที่ประมวลรัษฎากรกำหนดไว้ ตามมาตรา ๔๒ (๑๗) แห่งประมวลรัษฎากร ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖ ก็บัญญัติให้กำหนดยกเว้นโดยกฎกระทรวง การที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีได้กำหนดให้เงินค่าชดเชยผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเงินได้พึงประเมินที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ จึงมิใช่การกระทำที่สร้างภาระให้เกิดกับประชาชนเกินสมควรหรือเป็นการใช้ดุลพินิจโดยมิชอบ อันจะถือได้ว่าเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายแต่อย่างใด ข้ออ้างของผู้ฟ้องคดีทั้งสามข้อนี้ไม่อาจรับฟังได้

เมื่อการที่ผู้ถูกฟ้องคดีมีมติเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติตามมติคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



/ตามที่...

ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ มิใช่การกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายดังที่
วินิจฉัยมาแล้วข้างต้น มติของผู้ถูกฟ้องคดีดังกล่าวจึงชอบด้วยกฎหมายแล้ว

พิพากษายกฟ้อง

นายวรพจน์ วิศวตพิชญ์
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด



ตุลาการเจ้าของสำนวน

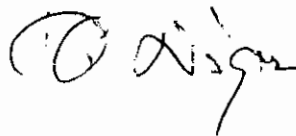
นายดำริ วัฒนสิงหะ
ตุลาการหัวหน้าคณะศาลปกครองสูงสุด

นายชาญชัย แสงศักดิ์
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด



นายวิษณุ วรรณัญญ
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด

นายวรารุช ศิริยุทธวัฒนา
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด



ตุลาการผู้แถลงคดี : นายธีรรัฐ อร่ามทวีทอง

