

○ คำพิพากษา  
(อุทธรณ์)



(ต. ๒๒)

คดีหมายเลขดำที่ อ. ๙๑๔ - ๙๑๗/๒๕๕๙  
คดีหมายเลขแดงที่ ๑.๑๑ - ๑๔ /๒๕ ๕๗

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ศาลปกครองสูงสุด

วันที่ ๖ เดือน กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๕๗

คดีหมายเลขดำที่ อ. ๙๑๔/๒๕๕๙  
คดีหมายเลขแดงที่ ๑.๑๑ /๒๕ ๕๗

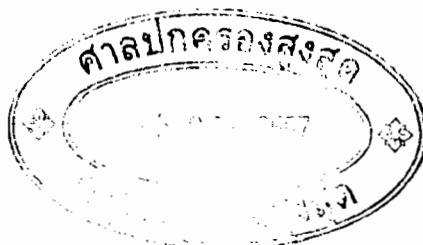
ระหว่าง { มูลนิธิป้องกันควันพิษและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ผู้ฟ้องคดี  
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องคดี

เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ (อุทธรณ์คำพิพากษา)

คดีหมายเลขดำที่ อ. ๙๑๕/๒๕๕๙  
คดีหมายเลขแดงที่ ๑.๑๒ /๒๕ ๕๗

ระหว่าง { มูลนิธิป้องกันควันพิษและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ผู้ฟ้องคดี  
กรมควบคุมมลพิษ ผู้ถูกฟ้องคดี

เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ (อุทธรณ์คำพิพากษา)



/คดีหมายเลขดำ...

คดีหมายเลขดำที่ อ. ๙๑๖/๒๕๔๙  
คดีหมายเลขแดงที่ ๑.๑๓ /๒๕ ๕๗

ระหว่าง	{	นายป๊อก แซ่เจีย ที่ ๑	ผู้ฟ้องคดี
		นายทวี ทองโต ที่ ๒	
		นางลัดดา ทิสานนท์ ที่ ๓	
		กรมควบคุมมลพิษ	ผู้ถูกฟ้องคดี

เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ (อุทธรณ์คำพิพากษา)

คดีหมายเลขดำที่ อ. ๙๑๗/๒๕๔๙  
คดีหมายเลขแดงที่ ๑.๑๕ /๒๕ ๕๗

ระหว่าง	{	นายป๊อก แซ่เจีย ที่ ๑	ผู้ฟ้องคดี
		นายทวี ทองโต ที่ ๒	
		นางลัดดา ทิสานนท์ ที่ ๓	
		องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ผู้ถูกฟ้องคดี

เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ (อุทธรณ์คำพิพากษา)

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษา  
ในคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๕/๒๕๔๕ หมายเลขแดงที่ ๑๗๖๕/๒๕๔๙ คดีหมายเลขดำที่  
๒๐๒๖/๒๕๔๕ หมายเลขแดงที่ ๑๗๖๖/๒๕๔๙ คดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๗/๒๕๔๕

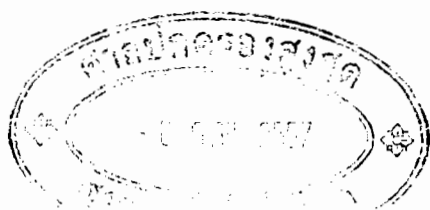
/หมายเลขแดงที่...



หมายเลขแดงที่ ๑๗๖๓/๒๕๔๘ และคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๘/๒๕๔๘ หมายเลขแดง  
ที่ ๑๗๖๔/๒๕๔๘ ของศาลปกครองชั้นต้น (ศาลปกครองกลาง)

คดีทั้งสี่สำนวนนี้ ศาลปกครองชั้นต้นได้สั่งรวมคดีเข้าด้วยกันเพื่อความสะดวก  
แก่การพิจารณา โดยให้เรียกผู้ฟ้องคดีในคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๗/๒๕๔๘ และคดีหมายเลขดำ  
ที่ ๒๐๒๘/๒๕๔๘ ว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ให้เรียกผู้ฟ้องคดีในคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๘/๒๕๔๘  
และคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๖/๒๕๔๘ ว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ผู้ฟ้องคดีที่ ๓ และผู้ฟ้องคดีที่ ๔  
ตามลำดับ ให้เรียกผู้ถูกฟ้องคดีในคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๖/๒๕๔๘ และคดีหมายเลขดำ  
ที่ ๒๐๒๗/๒๕๔๘ ว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และให้เรียกผู้ถูกฟ้องคดีในคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๘/๒๕๔๘  
และคดีหมายเลขดำที่ ๒๐๒๘/๒๕๔๘ ว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒

คดีนี้ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ ฟ้องว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ เป็นองค์กรนิติบุคคล  
สาธารณประโยชน์ จดทะเบียนจัดตั้งเป็นมูลนิธิต่อนายทะเบียนมูลนิธิกรุงเทพมหานคร  
ตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย ทะเบียนเลขที่ กท ๑๘๓ ลงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๓๙  
มีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการปรับปรุงและปกป้องรักษา  
คุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและต่างจังหวัด อันเกิดจากน้ำเสีย  
ขยะเหลือค้าง อากาศเป็นพิษ และดำเนินการอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา  
คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามใบอนุญาตจัดตั้งและจดทะเบียนเป็นองค์กร  
เอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์  
เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ทะเบียนเลขที่ ๓๑/๒๕๓๖ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๖ ผู้ฟ้องคดีที่ ๒  
ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ เป็นผู้มิมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผู้ฟ้องคดีทั้งสี่  
ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มิได้ดำเนินการสั่งการ ควบคุม กำกับ  
ดูแล และวางแผนการเดินทางของตนหรือในสังกัดของตนและไม่จัดระบบการเดินทางของ  
เอกชนที่ร่วมบริการ ในฐานะเป็นผู้รับสัมปทานการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและ  
ปริมณฑลตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้อยู่ใน  
สภาพที่ปลอดภัยไร้มลพิษและควันดำ หรือไม่ให้เกินมาตรฐานการปล่อยมลพิษจากท่อไอเสีย  
ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด ตามคำให้สัมภาษณ์ของอธิบดีและ  
รองอธิบดีของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในหนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน ฉบับวันที่ ๒๑ มกราคม  
๒๕๔๕ วันที่ ๑๔ ถึง ๑๕ กันยายน ๒๕๔๕ หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ฉบับวันที่ ๙ กรกฎาคม  
๒๕๔๕ และวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๔๕ สรุปได้ว่า สาเหตุหลักประการหนึ่งที่เกิด



/มลพิษ...

มลพิษทางอากาศเกิดจากรถโดยสารประจำทางทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนหรือสาธารณชน ดังข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในหนังสือพิมพ์สยามรัฐ ฉบับวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๕ ที่ระบุว่า กลุ่มโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดคือ กลุ่มโรคทางเดินหายใจ มีจำนวนร้อยละ ๓๙.๖ ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มิได้ดำเนินการควบคุมมลพิษทางอากาศไม่ให้เกินมาตรฐานตามอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ตาม มาตรา ๓ (๓) และ (๖) แห่งพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ และมาตรา ๕๓ (๘) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง ดังนี้

๑. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเข้มงวด และเพียงพอในการจัดการป้องกันแก้ไขปัญหาและกำหนดมาตรการต่าง ๆ ไม่ให้รถของตน และรถเอกชนร่วมบริการทุกบริษัทเกิดควันดำเกินมาตรฐาน

๒. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเข้มงวดและเพียงพอในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลดมลพิษทางอากาศ และต้องดำเนินการต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กำหนด

ทั้งนี้ ภายในระยะเวลา ๖๐ วัน หรือตามที่ศาลปกครองกำหนด โดยให้แจ้งความคืบหน้าให้ผู้ฟ้องคดีและสาธารณชนทราบเป็นลายลักษณ์อักษรทุก ๆ สัปดาห์

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้การว่า ผู้ฟ้องคดีทั้งสี่ไม่มีอำนาจฟ้องคดีนี้ เพราะรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการทุกคันมีหน่วยงานราชการควบคุมอยู่แล้ว โดยก่อนเสียภาษีประจำปีตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รถทุกคันจะต้องผ่านการตรวจสภาพเครื่องยนต์และท่อไอเสีย ระหว่างวิ่งดำเนินการก็มีผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นผู้คอยตรวจสอบตลอดเวลา ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ต้องรายงานต่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทุก ๆ เดือน ดังนั้น หน้าที่ควบคุมมลพิษจึงมิได้เกี่ยวข้องกับผู้ฟ้องคดีทั้งสี่และผู้ฟ้องคดีทั้งสี่ก็มิได้มี ภูมิลำเนาอยู่ในย่านที่ทางราชการได้ทำการสำรวจว่ามีมลพิษสูงเกินมาตรฐาน เช่น ถนนราชปรารภ หรือถนนสีลม ที่จะทำให้ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ ป่วยเป็นโรคทางเดินหายใจ จึงมิได้เป็นการโต้แย้งสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายต่อผู้ฟ้องคดีทั้งสี่แต่อย่างใด นอกจากนี้ คำฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสี่ไม่ชัดเจนหรือไม่อาจเข้าใจได้ว่า รถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ หรือรถร่วมบริการคันใด ได้ปล่อยควันดำจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานหรือไม่ เพียงใด

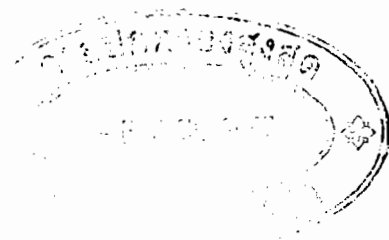
/และมีปริมาณ...



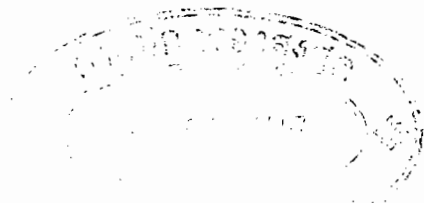
และมีปริมาณมากพอที่จะทำให้บรรยากาศเป็นมลพิษส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนหรือสาธารณสุขหรือไม่ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีรถในสังกัดของตนและรถร่วมบริการรวมกันทั้งหมดเพียง ๑๔,๗๐๐ คัน มีอัตราส่วนน้อยเมื่อเทียบกับรถที่วิ่งไปมาหลายล้านคันในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง คำฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสองจึงเป็นการกล่าวอ้างลอยๆ โดยเป็นการคาดการณืขึ้นเองทั้งหมด จึงเป็นการฟ้องที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ก็ไม่ได้ละเลยในการควบคุมมิให้รถปล่อยควันดำ โดยได้ซื้อเครื่องมือตรวจวัดควันดำและเสียงจำนวน ๓๓ เครื่อง ใช้ประจำทุก ๆ อยู่ รถของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นรถยนต์ปรับอากาศใช้เครื่องยนต์มาตรฐานไอเสียไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และใช้ก๊าซธรรมชาติ “เอ็นจีวี” ไม่มีควันดำจากท่อไอเสีย ส่วนรถยนต์โดยสารธรรมดาได้กำหนดมาตรการตรวจควันดำและเสียงรถทุก ๑๕ วัน หากพบว่ารถคันใดมีค่าควันดำสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานร้อยละ ๕๐ จะนำไปปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ใหม่ให้มีค่ามาตรฐานไอเสียทันที ส่วนรถเอกชนร่วมบริการได้เชิญผู้ประกอบการทุกบริษัทมาประชุมร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ถึง ๒ ครั้ง เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๔๕ ที่กระทรวงคมนาคม และเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๔๕ ที่สำนักงานใหญ่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เพื่อให้ผู้ประกอบการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ไม่ให้มีปัญหาเรื่องควันดำและลดปัญหามลพิษจากควันดำ ตามนโยบายของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนิกร จำนง) และได้รายงานกระทรวงคมนาคมและผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทราบทุกเดือน ดังนั้น รถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการจึงไม่ก่อภาวะมลพิษตามฟ้องแต่อย่างใด ขอให้ศาลพิจารณาพิพากษายกฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ให้การว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้กำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพราะกรมการขนส่งทางบกได้อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ (๑) (ญ) และข้อ ๑๕ (๑) (ญ) ของกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ออกประกาศกำหนดเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้ว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ กับรถยนต์ซึ่งไม่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ทั้งนี้ ตามนัย

/หนังสือของ...

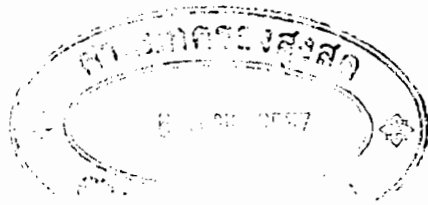


หนังสือของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๖๐๑/๒๘๓ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๑ ที่ว่า "...แม้ว่ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและ สิ่งแวดล้อม สามารถอาศัยอำนาจตามมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดมาตรฐานปริมาณสารมลพิษจากรถยนต์ ที่ผลิตขึ้นใหม่ทั้งที่เป็นรถยนต์จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ก็ตาม แต่พนักงานเจ้าหน้าที่ของ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ก็ไม่มีอำนาจดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ กับรถยนต์ซึ่งไม่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒..." ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียงได้ดำเนินการตรวจสอบมลพิษ ทางอากาศจากรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๓ จนถึง ปัจจุบัน ปรากฏว่ารถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ระบายมลพิษทางอากาศมีจำนวน ลดลง นอกจากนี้ ยังได้ให้บริการตรวจสอบการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสาร ร่วมบริการเอกชนในสังกัดสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารประจำทางจำนวน ๑๖ บริษัท ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๙ จนถึงปัจจุบัน โดยหากสำรวจพบว่ารถยนต์โดยสารมีการระบาย มลพิษเกินมาตรฐานก็ได้แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องทราบอย่างเป็นทางการเพื่อให้ดำเนินการปรับปรุง ก่อนนำออกวิ่งให้บริการต่อไป รวมทั้งได้ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศทั้งในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและพื้นที่ต่างจังหวัดอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๙ จนถึง ปัจจุบัน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบจากปัญหามลพิษทางอากาศ ในภาพรวมคุณภาพ อากาศบริเวณพื้นที่ทั่วไปและบริเวณริมถนนมีแนวโน้มลดลงตามลำดับ ร้อยละของข้อมูล ที่เกินมาตรฐานก็มีแนวโน้มลดลงด้วย อีกทั้งธนาคารโลกยังได้รายงานการติดตามสถานการณ์ สิ่งแวดล้อม ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ สรุปได้ว่า คุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการปรับปรุงที่ดีขึ้น ระดับมลพิษทางอากาศมีแนวโน้มลดลง ร้อยละของข้อมูลที่เกิน มาตรฐานก็มีแนวโน้มลดลงด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ยังได้นำเสนอปัญหา มลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารประจำทางของรถร่วมบริการเอกชน เพื่อให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากรถยนต์โดยสาร ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๔ ที่ประชุมได้มีมติให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑



/เสนอรายละเอียด...

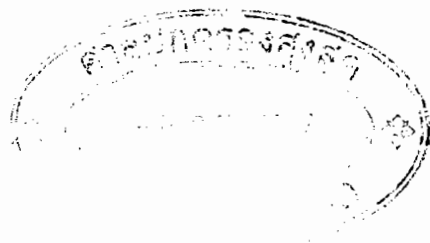
เสนอรายละเอียดของแผนปฏิบัติการในการประชุมคราวต่อไป แผนปฏิบัติการดังกล่าวอยู่ในระหว่างการพิจารณาปรับปรุงให้สมบูรณ์ และได้เสนอความเห็นต่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เกี่ยวกับการขายรถโดยสารปรับอากาศปลดระวางว่า หากมีความจำเป็นต้องจำหน่ายรถดังกล่าว เห็นควรเพิ่มข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการที่ซื้อรถต้องเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ที่มีมาตรฐานตามที่ทางราชการกำหนดทุกคัน แต่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยังไม่ได้แจ้งผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการขายรถดังกล่าวให้ทราบ นอกจากนี้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ยังได้เสนอแนวทางเพื่อประกอบการจัดทำกรอบนโยบายและแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปัญหา ขณะนี้อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้จัดทำโครงการประสิทธิผลของการปรับแต่งและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถยนต์โดยสารประจำทางร่วมบริการเอกชนเพื่อลดมลพิษและประหยัดพลังงาน โดยได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๓๙ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๓๙ เห็นชอบกับข้อเสนอของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ที่เสนอให้กำหนดมาตรฐานไอเสียจากรถยนต์ดีเซลใหม่ขนาดใหญ่ระดับที่ ๓ (อ้างอิงมาตรฐาน EURO II) ให้มีมาตรฐานการระบายมลพิษที่เข้มงวดมากขึ้น สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ได้นำไปประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ.ศ. ๒๕๔๒ รวมทั้งได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๓๙ เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๓๙ เห็นชอบกับข้อเสนอของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ที่เสนอให้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่จะซื้อใหม่หรือเครื่องยนต์ที่จะนำมาเปลี่ยนในรถโดยสารประจำทางที่ใช้งานอยู่ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๐ เป็นต้นไปต้องมีมาตรฐานไอเสียตามมาตรฐาน EURO II และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้กำหนดมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาเพื่อลดปริมาณการระบายมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะออกสู่บรรยากาศ เช่น การกำหนดมาตรฐานไอเสียจากยานพาหนะทั้งรถยนต์ที่ผลิตขึ้นใหม่และรถยนต์ใช้งาน การตรวจสภาพยานพาหนะประจำปี การตรวจจับยานพาหนะริมเส้นทางจราจร การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง และการควบคุมไอระเหยจากน้ำมันเบนซิน เป็นต้น นอกจากนี้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยฝ่ายตรวจและบังคับการ ได้ร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และกรุงเทพมหานคร ตรวจสอบและตรวจจับรถยนต์ขนาดใหญ่ เช่น



/รถบรรทุกทุก...

รถบรรทุก รถยนต์โดยสารประจำทาง รวมทั้งรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการที่มีมลพิษเกินมาตรฐานตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๑ รวมทั้งจัดทำมาตรการต่าง ๆ เพื่อป้องกันหรือแก้ไขปัญหามลพิษอันเกิดจากรถยนต์รวมถึงรถของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการของเอกชนโดยให้มีการร้องเรียนปัญหาารถโดยสารประจำทางปล่อยควันดำ จัดเสวนาระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เกี่ยวกับมลพิษจากยานพาหนะจัดประชุมหารือแนวทางในการควบคุมรถยนต์โดยสารประจำทางปล่อยควันดำ จัดให้มีการฝึกอบรมเรื่องการปรับแต่งเครื่องยนต์ดีเซลเพื่อลดควันดำให้แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐและภาคเอกชน จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการตรวจวัดมลพิษจากยานพาหนะ

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ คัดค้านคำให้การของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ เป็นองค์กรเอกชนสาธารณประโยชน์ จดทะเบียนถูกต้องตามมาตรา ๑๓๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๒๙ มาตรา ๔๕ และมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ มาตรา ๗ และมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๓๖) มีวัตถุประสงค์และขอบเขตการทำงานทั่วประเทศ ทั้งในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและต่างจังหวัด ส่วนผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ผู้ฟ้องคดีที่ ๓ และผู้ฟ้องคดีที่ ๔ เป็นประชาชนที่มีสิทธิและหน้าที่ตามมาตรา ๖๗ และมาตรา ๖๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ มีเชื้อชาติไทย สัญชาติไทย และมีภูมิลำเนาเป็นหลักแหล่งไม่เคยถูกราชการสั่งห้ามประกอบอาชีพหรือห้ามเดินทางไป ณ สถานที่ใด ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ จึงมีสิทธิหน้าที่และอำนาจสมบูรณ์ในการยื่นฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ต่อศาลปกครอง ตามมาตรา ๕๖ และมาตรา ๖๒ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ มาตรา ๖ และมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นรัฐวิสาหกิจ จัดตั้งโดยพระราชกฤษฎีกา สังกัดกระทรวงคมนาคม มีวัตถุประสงค์เดินรถยนต์โดยสารประจำทางให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวม ๖ จังหวัด และให้เอกชนเข้ามาจัดทำสัมปทานเดินรถในเส้นทางต่าง ๆ ตามประกาศและเงื่อนไขของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ โดยนำรถยนต์โดยสารของตนเข้าร่วมบริการด้วย รถบริการร่วมเอกชนทุกคันต้องอยู่ในการกำกับ ควบคุมดูแลของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ผู้ฟ้องคดีทั้งสองรวมทั้งประชาชนทั่วไปได้รับความเดือดร้อนเนื่องจากการปล่อยมลพิษควันดำเกินมาตรฐานรถยนต์โดยสารของ



/ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑...



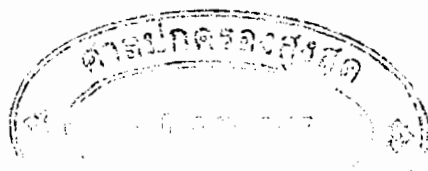
ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการ ในขณะที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองต้องเดินทางไปบนถนน  
สาธารณะ ทำให้เจ็บป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจ แม้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก  
พ.ศ. ๒๕๒๒ จะกำหนดให้รถโดยสารทุกคันต้องผ่านการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และ  
ท่อไอเสียก่อนเสียภาษีประจำปีทุกครั้งแล้วก็ตาม แต่สิ่งที่เกิดขึ้นจริงตามรูปถ่ายและวิดีโอที่  
ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ ได้ร่วมกันถ่ายและบันทึกไว้เป็นหลักฐานที่ส่งมาพร้อมกับ  
คำฟ้องเห็นได้อย่างชัดเจนด้วยตาเปล่าหรือแม้แต่วิญญาณทั่วไปเห็นก็ประจักษ์ชัดว่า รถของ  
ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการมีมลพิษควันดำเกินมาตรฐานจริง โดยไม่จำเป็นต้องใช้  
เครื่องมือตรวจวัด แสดงถึงการละเลยหรือไม่เอาใจใส่ เมื่อผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ได้ร้องขอความ  
ร่วมมือให้กองบังคับการตำรวจจราจร สังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจ  
แห่งชาติ ทำการตรวจสอบมลพิษควันดำของรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑  
และรถร่วมบริการ ตามหนังสือกองบังคับการตำรวจจราจร ที่ ตช ๐๐๑๑.(จร.)๖๑/๔๗๗  
ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖ และหนังสือของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ  
จราจรผ่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนิกร จำนง) โดยกรมการขนส่งทางบก  
เป็นผู้ตรวจสอบ ตามหนังสือ ที่ คค ๐๘๐๔.๒/๐๑๗๕ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๔๖ ซึ่งชี้ชัดว่า  
รถโดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการเอกชนมีมลพิษควันดำเกินมาตรฐานจริง  
แม้ถูกปล่อยออกมาเกินมาตรฐานเพียงคันเดียว ก็สามารถทำให้ประชาชนที่ได้สัมผัสหรือ  
สูดดมสารพิษเหล่านั้นเกิดอาการผิดปกติขึ้นได้กับระบบต่างๆ ภายในร่างกายทั้งชนิด  
เฉียบพลันหรือเรื้อรัง เช่น โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ โรคปอด โรคภูมิแพ้ โรคมะเร็ง ฯลฯ  
ขึ้นอยู่กับปริมาณและระยะเวลาของการได้รับสารมลพิษ รถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑  
มีจำนวนประมาณ ๑๔,๗๐๐ คัน แต่มีเครื่องมือตรวจวัดควันดำเพียง ๓๓ เครื่อง ย่อมไม่เพียงพอ  
ต่อการตรวจสอบมลพิษควันดำ ส่วนรถยนต์โดยสารของเอกชนร่วมบริการภายใต้การให้  
สัมปทานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีจำนวน ๑๐,๘๘๘ คัน (ณ วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๕)  
ประกอบด้วยรถธรรมดาสชนิด ครีม - แดง ๔๑๑ คัน ชนิด ขาว - เขียว ๑,๘๕๐ คัน รถปรับอากาศ  
ชนิดปรับอากาศธรรมดา ๓๐๑ คัน ชนิด ฟ้า - ขาว ๓๓๓ คัน รถมินิบัส ๑,๑๗๕ คัน รถในซอย  
๒,๒๑๘ คัน รถตู้ ๔,๑๖๐ คัน (ที่ถูกต้องคือ ๔,๖๑๐ คัน) ไม่มีเครื่องมือตรวจวัดควันดำประจำอยู่  
จึงทำให้สถิติของการตรวจวัดควันดำที่เกินมาตรฐานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปี ๒๕๔๔  
ที่ตรวจวัดรถตู้โดยสารร่วมบริการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีมากถึง ร้อยละ ๗๐.๒๗ รถมินิบัส  
ร้อยละ ๖๗.๓๘ รถยนต์โดยสารร่วมบริการ ร้อยละ ๔๐.๘๗ รถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑



/เท่ากับร้อยละ...

เท่ากับร้อยละ ๑๗.๑๖ และสถิติของรถโดยสารร่วมบริการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่มีมลพิษเกินมาตรฐานรายงานโดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ก็ประจักษ์ชัดว่า มีมากขึ้นตามลำดับนับตั้งแต่ปี ๒๕๔๓ เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน จากร้อยละ ๓๕.๒ (ที่ถูกคือ ๓๕.๑๒) ในปี ๒๕๔๓ มาเป็นร้อยละ ๔๐.๘๗ ในปี ๒๕๔๔ และร้อยละ ๖๐.๕๔ ในปี ๒๕๔๕ ตามลำดับ บ่งบอกถึงการละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเพียงพอ สำหรับคำชี้แจงของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ว่า ได้เชิญผู้ประกอบการเอกชนให้มาประชุมร่วมกันถึง ๒ ครั้ง นั้น ก็ถือเป็นการเรียกประชุมปกติธรรมดาเท่านั้น ไม่ได้มีวาระพิเศษใดๆ ที่จะแสดงให้เห็นว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ไม่ได้ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ ขอให้ศาลพิจารณาพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ นำรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการทุกคันที่ปล่อยควันดำเกินมาตรฐานออกไปจากท้องถนน และห้ามนำกลับให้บริการอีกในพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไม่ว่าจะในรูปแบบใด ๆ ภายใน ๖๐ วัน หรือแล้วแต่ศาลจะพิจารณาเห็นสมควร

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ คัดค้านคำให้การของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ว่า ปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกิดจากการละเลยหรือไม่มีการควบคุมอย่างเพียงพอ เพื่อไม่ให้เกิดมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดต่างๆ เช่น จากท่อไอเสียของยานพาหนะ ปล่องควันของโรงงานอุตสาหกรรม การแพร่กระจายของฝุ่นละอองในกระบวนการของการก่อสร้าง การเผาขยะ ฯลฯ ดังคำให้สัมภาษณ์ยอมรับข้อเท็จจริงของปัญหาดังกล่าวของอธิบดี รองอธิบดี ผู้อำนวยการ พนักงานเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปรากฏเป็นข่าวทางเอกสารสิ่งพิมพ์และในสื่อสารมวลชนต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งในเอกสารประกอบการสัมมนาเชิงบูรณาการ เพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เรื่อง ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแนวทางในการแก้ไขปัญหาของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ก็ยอมรับและระบุไว้อย่างชัดเจนว่า ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประสบปัญหาภาวะมลพิษทางอากาศค่อนข้างรุนแรง โดยเฉพาะฝุ่นละออง จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณริมเส้นทางการจราจร โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๔ พบว่าฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า ๑๐ ไมครอนเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง สูงเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดถึงร้อยละ ๑๐ ของจำนวนครั้งที่ตรวจวัดทั้งหมด และค่าความเข้มข้นเฉลี่ยรายปีสูงเกินเกณฑ์มาตรฐานที่ ๕๐ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ประมาณ ๑๘ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร หรือร้อยละ ๓๖ ฝุ่นละอองขนาดเล็กเหล่านี้



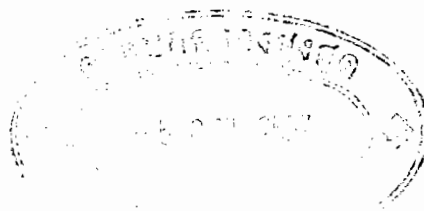
/เป็นอันตรราย...

เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ สามารถเข้าถึงระบบทางเดินหายใจและส่งผลให้เกิดการเจ็บป่วยด้วยโรคที่เกี่ยวข้องกับระบบทางเดินหายใจ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นหน่วยงานของรัฐจัดตั้งตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ มีอำนาจหน้าที่หลายประการด้านการควบคุมมลพิษ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีหน่วยงานภายในระดับกอง คือ กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง) และกองประสานการจัดการมลพิษ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสำนักประสานการจัดการมลพิษ) มีเจ้าหน้าที่บุคลากรในการติดตามตรวจสอบและควบคุมมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นผู้กำหนดหรือเสนอให้กำหนด เมื่อพิจารณาจากนิยามคำว่า “มลพิษ” และ “แหล่งกำเนิดมลพิษ” ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จึงเป็นหน่วยงานของรัฐ มีเจ้าหน้าที่บุคลากร งบประมาณ และอำนาจหน้าที่โดยตรงในการที่จะต้องดำเนินการ “ควบคุมมลพิษ” อีกทั้งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็น “พนักงานเจ้าหน้าที่” ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม (เดิม) ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๓๖ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๐ ตอนที่ ๙๓ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๓๖) ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ มาตรา ๖๗ และมาตรา ๑๐๒ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ รวมทั้งเป็น “พนักงานควบคุมมลพิษ” ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม (เดิม) ฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๓๗ ต้องปฏิบัติตามการเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่ราชอาณาจักร ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๓๗ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๑ ตอนที่ ๗๖ ง วันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๗) นอกจากนั้น อธิบดีของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ และมาตรา ๕๗ ด้วย การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปฏิเสธว่าไม่ได้กำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แม้มิได้กำหนดเองก็ต้องใช้อำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ในการควบคุม ดูแล แหล่งกำเนิดมลพิษทุกชนิดทุกประเภทอยู่แล้ว ไม่ใช่ประเด็นหลักตามนัยการฟ้องคดีต่อศาลของผู้ฟ้องคดี เพราะไม่ว่ามลพิษทางอากาศจะมาจากแหล่งกำเนิดมลพิษใด ๆ



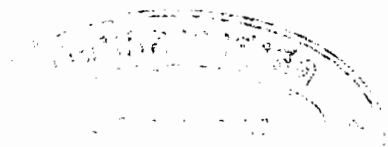
/จนทำให้...

จนทำให้ค่าตรวจวัดมลพิษทางอากาศเกินมาตรฐานในบรรยากาศ และเกินมาตรฐานในแหล่งกำเนิดต่าง ๆ ตามหลักฐานการให้สัมภาษณ์ของพนักงานเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ต้องใช้อำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ตามกฎหมาย ในการควบคุมไม่ให้เกิดมลพิษทางอากาศเกินมาตรฐาน รถโดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการ เป็นเพียงแหล่งกำเนิดมลพิษ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีหน้าที่ในการตรวจสอบ ดูแล ควบคุม แหล่งกำเนิดมลพิษทั้งหมดที่มีอยู่และก่อปัญหา ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กล่าวอ้างว่ามีการตรวจสอบมลพิษทางอากาศจากรถโดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นประจำ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ นั้น ข้อเท็จจริงปรากฏว่า รถยนต์โดยสารที่เป็นของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ทั้งรถยนต์โดยสารธรรมดาและรถยนต์โดยสารปรับอากาศมีมากกว่า ๒,๘๕๘ คัน (รวมรถร่วมบริการมีประมาณ ๑๔,๗๐๐ คัน) แต่เมื่อเทียบกับจำนวนรถยนต์โดยสารที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไปดำเนินการตรวจวัดตามเอกสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เห็นได้ว่า มีเพียงจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น กล่าวคือจากรายงานการตรวจวัดครั้งที่ ๑ ประจำปี ๒๕๔๒ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๔๓ ตรวจวัดจำนวน ๓๘๘ คัน ครั้งที่ ๒ ประจำปี ๒๕๔๕ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๔๕ จำนวน ๔๔๐ คันเท่านั้น ส่วนกรณีที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ อ้างว่าได้ดำเนินการตรวจสอบควันดำของรถร่วมบริการในสังกัดสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารประจำทางจำนวน ๑๖ บริษัท นั้น ไม่ครบถ้วนตามจำนวนรถยนต์โดยสารที่มีอยู่ทั้งหมดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่มีผู้รับสัมปทานเดินรถยนต์โดยสารร่วมบริการอยู่มากกว่า ๕๔ บริษัท ทำให้รถโดยสารของรถร่วมบริการอื่น ๆ ที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้ตรวจสอบ มีโอกาสปล่อยมลพิษควันดำเกินมาตรฐาน ดังรายงานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ที่ได้ยื่นต่อศาล ตามเอกสาร เรื่อง กราฟแสดงแนวโน้มการระบายมลพิษทางอากาศและเสียงจากรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี ๒๕๓๙ ถึงปี ๒๕๔๕ ว่า แนวโน้มของการระบายมลพิษที่ออกมาจากรถยนต์โดยสารของรถร่วมบริการต่าง ๆ มีแนวโน้มสูงมากขึ้น ตั้งแต่ปี ๒๕๔๓ เป็นต้นมา อีกทั้งยังไม่มีบันทึกหรือรายงานที่ชัดเจนว่า รถที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ตรวจพบว่ามีควันดำเกินมาตรฐานจริงนั้น จะนำไปปรับแต่ง ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ก่อนนำมาวิ่งให้บริการต่อไปได้ หนังสือของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ที่มีถึงผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ก็เป็นเพียงการขอความร่วมมือธรรมดา ไม่ได้เป็นการใช้อำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ในฐานะเจ้าพนักงาน หรือเจ้าหน้าที่ควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ มาตรา ๖๗ และหรือกฎหมายอื่นที่ให้อำนาจ



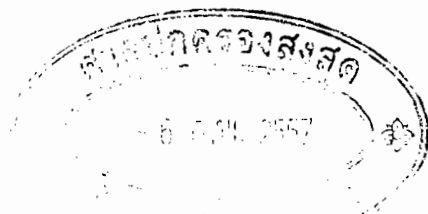
/จัดการได้...

จัดการได้ทันทีตามขั้นตอน การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศทั้งในกรุงเทพมหานคร  
ปริมณฑลและพื้นที่ต่างจังหวัด เป็นหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ต้องดำเนินการอย่าง  
ต่อเนื่อง คำให้การของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ตรงกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นตามรายงานสถิติ  
ข้อมูล กราฟ ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และการให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนทุกประเภทที่มีรายงาน  
แม้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะอ้างข้อมูลจากรายงานของธนาคารโลก ก็เป็นข้อมูลที่มาจาก  
กรุงเทพมหานคร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้สำรวจ ติดตามและตรวจวัดเอง ข้อมูลทั้งหมด  
ในรายงานของธนาคารโลกดังกล่าวเป็นการเก็บข้อมูลมาตั้งแต่ก่อนหน้าปี ๒๕๔๓ เป็นช่วงที่  
กรุงเทพมหานครมีโครงการรณรงค์การป้องกัน ควบคุม และจัดการปัญหามลพิษทางอากาศ  
อย่างเอาจริงเอาจัง เช่น โครงการปลูกต้นไม้ ๔ แสนต้น โครงการถนนปลอดฝุ่น โครงการ  
ถนนคลุมผ้าใบรถบรรทุก กลุ่มตึกก่อสร้าง โครงการถนนห้ามซูด ๑๐ ปี โครงการขับขี่  
คนเดียวรถควันดำห้ามเข้าถนนบางสาย เป็นต้น การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กล่าวอ้างถึง  
การนำเสนอปัญหามลพิษทางอากาศ เพื่อให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จัดทำแผนปฏิบัติการต่อ  
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตั้งแต่วันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๔๔ นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒  
ปล่อยให้เวลาของการทำแผนและปฏิบัติล่วงเลยมาเกือบ ๓ ปี แต่ยังไม่ประสบความสำเร็จ  
เป็นรูปธรรม ส่วนที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เสนอความเห็นต่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เกี่ยวกับการขาย  
รถยนต์โดยสารปรับอากาศเก่าที่ปลดระวาง นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีเจตนาละเว้นการปฏิบัติ  
หน้าที่อย่างชัดเจน เนื่องจากมีมติของคณะกรรมการควบคุมมลพิษเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม  
๒๕๔๔ เรื่อง ห้ามผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จำหน่ายรถยนต์โดยสารที่หมดสภาพให้บริษัทเอกชน  
ร่วมบริการ เป็นเหตุให้รถหมดสภาพทั้ง ๕๐๐ คันดังกล่าวถูกจำหน่ายให้กับบริษัทเอกชน  
ร่วมบริการไป และมีการนำกลับเข้ามาวิ่งบริการ การดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ก็ไม่  
ปรากฏว่าได้บังคับให้บริษัทเอกชนที่ซื้อรถหมดสภาพไปปรับปรุงเปลี่ยนเครื่องใหม่หรือไม่  
ในขณะที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ก็ยังละเลยต่อการดำเนินการดังกล่าวตามอำนาจหน้าที่ ไม่มีการ  
ติดตามตรวจสอบใดๆ ส่วนข้อเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อประกอบการจัดทำ  
กรอบนโยบายและแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร  
และปริมณฑลของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ นั้น เป็นข้อเสนอที่ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๔  
จนปัจจุบันได้ล่วงเลยระยะเวลาอันยาวนานแล้วยังไม่คืบหน้าเป็นรูปธรรม พิสูจน์ได้จากข่าวสาร  
ที่รายงานผ่านสื่อมวลชนและจากการที่นายกรัฐมนตรีเดินทางมาตรวจราชการเพื่อให้  
นโยบายแก่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เมื่อต้นปี ๒๕๔๖ ที่ผ่านมา กลับไม่มีรายงานหรือมีการกล่าวถึง



/มาตรการ...

มาตรการในการควบคุมตรวจสอบหรือดูแลปัญหามลพิษทางอากาศที่เกินมาตรฐานที่มีแหล่งกำเนิดหลักมาจากรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการ มีแต่การกล่าวถึงประโยชน์และความคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจเท่านั้น ส่วนการจัดทำโครงการวิจัยประสิทธิผลของการปรับแต่งและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถยนต์โดยสารประจำทางร่วมบริการเอกชนเพื่อลดมลพิษและประหยัดพลังงานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นการกล่าวอ้างลอยๆ ไม่มีมาตรการหรือขั้นตอนที่เป็นรูปธรรม และการวิจัยดังกล่าวไม่ใช่เรื่องใหม่ที่ผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถยนต์โดยสารสาธารณะโดยทั่วไปจะไม่รู้ เพียงแต่ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยที่จะใช้มาตรการที่เด็ดขาดบังคับ สำหรับกรณีมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่เสนอโดยปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม (เดิม) ในฐานะกรรมการและเลขานุการ เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๓๙ เรื่อง ให้อำนาจโดยสภารประจำทางปรับอากาศของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่จะซื้อใหม่หรือเครื่องยนต์ใหม่ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน EURO II นั้น เป็นเรื่องที่ดี แต่ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ที่จะจัดการ ควบคุม ติดตาม ตรวจสอบรถยนต์โดยสารเก่าของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ซื้อมาก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๐ ประมาณ ๑๔,๗๐๐ คัน ไม่ให้ปล่อยมลพิษควันดำเกินมาตรฐาน จากหลักฐานรายงานจำนวนผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุการป่วยของศูนย์บริการสาธารณสุขและโรงพยาบาลสังกัดสำนักงานการแพทย์ของกรุงเทพมหานคร ปีงบประมาณ ๒๕๔๔ ในเอกสารสถิติ ๒๕๔๕ กรุงเทพมหานคร มีผู้ป่วยด้วยโรกระบบทางเดินหายใจ เป็นอันดับที่ ๑ มีสาเหตุหลักมาจากการสูดดมมลพิษควันดำที่มีมากเกินมาตรฐานในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร และไม่ได้รับการควบคุม ป้องกัน และแก้ไขที่ดีอย่างเพียงพอจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรง ส่วนการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กล่าวอ้างว่าได้ร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ของรัฐ ในการตรวจจับ ตรวจสอบรถยนต์ทุกประเภทตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๐ จนถึงปัจจุบันนั้น เป็นแผนงานที่ไม่มีรูปธรรมที่เห็นผลอันเด่นชัด หากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ข้างต้นอย่างเข้มงวดจริง ก็ไม่มีความจำเป็นที่ต้องออกมาปฏิเสธว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้เป็นผู้กำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงไม่มีอำนาจดำเนินงานตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพราะสามารถประสานงานในการร่วมกันจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ ยานพาหนะที่เป็น



/แหล่งกำเนิด...

แหล่งกำเนิดมลพิษเกินมาตรฐานได้ทุกประเภท คณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นเพียงหน่วยงานให้ความเห็นในทางกฎหมาย ไม่ใช่เป็นผู้ตัดสินเด็ดขาดในบทบัญญัติหรือถ้อยคำในตัวของกฎหมายแทนศาล และคณะกรรมการกฤษฎีกาก็ไม่ได้ชี้ชัดว่าเป็นบทบาท ภารกิจ หรือหน้าที่ของหน่วยงานใดโดยเฉพาะ แต่เสนอให้ร่วมมือกันดำเนินการ ส่วนการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีกองนิติการและเรื่องราวร้องทุกข์ แต่หลังจากที่ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนว่าพบเห็นรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีควันดำเกินมาตรฐาน ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ต้องรีบเข้าไปดำเนินการตรวจสอบ ตรวจวัด ตรวจจับทันทีในช่วงระยะเวลาที่ไม่นานเกินควรตามอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ เพราะมีเครื่องมือตรวจสอบ บุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญชำนาญการอยู่แล้ว แต่กลับทำหนังสือขอความร่วมมือไปให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นผู้ดำเนินการเอง ซึ่งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ก็ทำหนังสือไปถึงบริษัทหรือเจ้าของรถยนต์โดยสารคันดังกล่าว พร้อมกับขอความร่วมมือในการตรวจสอบเครื่องยนต์ไม่ให้มีควันดำอีกตามที่ประชาชนร้องเรียน แต่เจ้าของหรือบริษัทรถยนต์โดยสารที่ประชาชนร้องเรียนจะดำเนินการตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงหรือไม่ ก็ไม่มีคำชี้แจงที่เป็นรูปธรรม ไม่มีหลักฐานอันน่าเชื่อได้ว่ามีการดำเนินการจริงตามหนังสือดังกล่าว ส่วนการกล่าวอ้างของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่มีหนังสือแจ้งมายังผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ว่ามีแผนปฏิบัติการตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารเอกชนร่วมบริการ ตามตารางกำหนดการต่าง ๆ นั้น ไม่สามารถพิสูจน์หรือมีหลักฐานว่าได้มีการตรวจวัดควันดำรถยนต์โดยสารแต่ละคัน ค่าควันดำตามมาตรฐานการตรวจวัดจำนวนเท่าใดก็เปอร์เซ็นต์ของค่าควันดำ เอกสารดังกล่าวเป็นเพียงถ้อยคำที่มีอยู่เฉพาะในกระดาษ ส่วนการจัดเสวนา การประชุม การฝึกอบรมต่าง ๆ เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษควันดำนั้นก็ยังไม่ครอบคลุมแหล่งมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดอื่น ๆ อีกมาก เช่น ควันดำจากปล่องควันของโรงงาน การแพร่กระจายของฝุ่นละอองจากการก่อสร้างอาคารหรือสาธารณูปโภค การรั่วไหลของฝุ่นละอองจากรถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุ อิฐ หิน ดิน ทราย มลพิษควันดำจากการเผาขยะ ขลข การอ้างการจัดเสวนา การประชุม หรือการฝึกอบรม เป็นเพียงการรับรู้ในทางทฤษฎีเท่านั้น ไม่เคยปรากฏผลเป็นรูปธรรมให้เห็นว่า มีการปฏิบัติกันอย่างเป็นรูปธรรม ขอให้ศาลพิจารณาพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปฏิบัติหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่อย่างเข้มงวด โดยดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการลดมลพิษทางอากาศที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กำหนด เพื่อให้มลพิษทางอากาศลดลงไม่เกินมาตรฐาน

/โดยต้องรายงาน...



โดยต้องรายงานความคืบหน้าในการดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมให้ผู้ฟ้องคดีและสาธารณชนทราบทุก ๆ ๖๐ วัน จนกว่ามลพิษทางอากาศจะมีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้การเพิ่มเติมว่า การที่รถยนต์โดยสารออกวิ่งบริการประชาชนคนโดยสารทุกวันก็ย่อมมีความสึกหรอของเครื่องยนต์ทำให้เกิดควันดำบ้างเป็นบางครั้ง เมื่อตรวจพบ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ก็ได้ดำเนินการแก้ไขทันที มิได้มีการละเลยหรือละเว้นการกระทำใดๆ ตามที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองกล่าวหา อย่างไรก็ตาม การที่รถพ่นควันดำก็เป็นความผิดต่อกฎหมาย หากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยไม่แก้ไขก็ต้องถูกเจ้าพนักงานตำรวจเปรียบเทียบปรับซึ่งเป็นสภาพบังคับโดยตรงให้ต้องกระทำอยู่แล้ว ความผิดเช่นนี้จึงเป็นความผิดต่อรัฐมีหน่วยราชการเป็นผู้ควบคุม หากละเลยหน่วยงานของรัฐก็มีอำนาจฟ้องคดีได้เพียงผู้เดียว ส่วนกรณีของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง ข้อเท็จจริงมิได้ปรากฏว่าถูกรถโดยสารพ่นควันดำถูกตัวหรือที่พักอาศัยแต่อย่างใด จึงเป็นเรื่องไกลเกินกว่าเหตุ เนื่องจากมิได้รับความเสียหายโดยเฉพาะเจาะจง คำฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสองจึงไม่เป็นสาระแก่คดีอันควรได้รับการวินิจฉัยของศาล ส่วนเอกสารผลการสำรวจรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร เกิดจากรถยนต์ทุกประเภทจำนวนหลายล้านคันต่อวัน มิได้เป็นผลโดยตรงของรถโดยสารฝ่ายเดียว จึงไม่อาจนำมาใช้อ้างปรกปรำผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้ การที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองอ้างว่า ไอเสียจากรถสามารถทำให้ประชาชนสัมผัสหรือสูดดมสารมลพิษเหล่านั้นเข้าไปในร่างกายก่อให้เกิดอาการผิดปกติขึ้นได้กับระบบต่าง ๆ ภายในร่างกายทั้งชนิดเฉียบพลันหรือเรื้อรัง นั้น เป็นการกล่าวอ้างโดยมุ่งร้ายต่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ โดยไม่มีมูลความจริงและไม่มีพยานบุคคลคนใดที่เจ็บป่วยด้วยโรคดังกล่าวมาแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแต่อย่างใด แม้แต่พนักงานช่างของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ทำหน้าที่ตรวจสอบควันดำทุกวันเป็นเวลาสิบ ๆ ปี ยังไม่มีอาการดังกล่าว ข้ออ้างของผู้ฟ้องคดีทั้งสองจึงเป็นการวิตกเกินกว่าเหตุรับฟังไม่ได้ ส่วนรถร่วมเอกชนนั้น ตามสัญญาแล้วเป็นการเข้าร่วมประกอบการเดินรถในเส้นทางต่าง ๆ เท่านั้น ส่วนตัวรถยนต์โดยสารผู้ประกอบการรถร่วมต้องจัดหามาและดูแลรักษาตนเอง มิได้เกี่ยวข้องกับสัญญาร่วมเดินรถแต่อย่างใด แต่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ก็ได้ละเลยต่อความรับผิดชอบต่อสังคมโดยได้ขอความร่วมมือให้ผู้ประกอบการรถร่วมดำเนินการแก้ไขปรับปรุงเครื่องยนต์มิให้เกิดควันดำตลอดเวลา อีกทั้งมีหน่วยงานราชการเป็นผู้ตรวจสอบจับเปรียบเทียบปรับ ถือเป็นสภาพบังคับที่จะต้องกระทำเป็นสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนดอยู่แล้ว



/ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒...



ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ให้การเพิ่มเติมว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้ละเลยต่อหน้าที่ที่จะต้องควบคุมป้องกันแก้ไขและติดตามตรวจสอบภาวะมลพิษทางอากาศของกรุงเทพมหานคร แต่ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่อย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดเพื่อแก้ไขปัญหาที่สะสมและมีระดับที่เกินค่ามาตรฐานมาตั้งแต่ก่อนที่จะมีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งกรมควบคุมมลพิษในปี ๒๕๓๕ ถึงแม้ว่าในขณะนี้ยังไม่สามารถทำให้คุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานครอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่สามารถทำให้ระดับความเข้มข้นของมลพิษในกรุงเทพมหานครลดลง เป็นต้นว่า ในปี ๒๕๓๕ ฝุ่นรวมบริเวณริมถนนมีค่าเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง สูงสุดถึง ๓.๓ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกินมาตรฐาน ๙ เท่า และมีจำนวนการตรวจวัดที่เกินมาตรฐานร้อยละ ๖๗.๙ สำหรับในปี ๒๕๔๕ มีค่าสูงสุดลดลงเหลือเพียง ๐.๕๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกินมาตรฐานเพียง ๑.๕ เท่า และมีจำนวนการตรวจวัดที่เกินมาตรฐานลดลงเหลือเพียงร้อยละ ๔.๓ หรือในปี ๒๕๓๙ ฝุ่นขนาดเล็กกว่า ๑๐ ไมครอนบริเวณริมถนนมีค่าเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง สูงสุดถึง ๔๑๖ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกินมาตรฐาน ๒.๕ เท่า และมีจำนวนการตรวจวัดที่เกินมาตรฐานร้อยละ ๑๑.๑ แต่จากการตรวจวัดล่าสุดในปี ๒๕๔๕ พบค่าสูงสุดลดลงเหลือเพียง ๒๖๙ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และมีจำนวนการตรวจวัดที่เกินมาตรฐานลดลงเหลือเพียงร้อยละ ๓.๙ นอกจากนี้ การใช้มาตรการลดสารตะกั่วในน้ำมันเบนซิน และได้ยกเลิกการใช้ น้ำมันเบนซินที่มีสารตะกั่วโดยสิ้นเชิงมาตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. ๒๕๓๙ เป็นต้นมา ยังส่งผลให้ระดับตะกั่วในบรรยากาศลดลง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ค่าเฉลี่ยรายปีของระดับตะกั่วในบรรยากาศลดลงจาก ๒.๑๖ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ในปี ๒๕๓๒ เหลือเพียง ๐.๐๙ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร หรือลดลงถึงร้อยละ ๙๕.๘ ในปี ๒๕๔๓ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้ปฏิเสธที่จะดำเนินการกับรถยนต์ทุกประเภทไม่ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะเป็นผู้กำหนดมาตรฐานค่าควันดำหรือไม่ก็ตาม สาเหตุที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่สามารถตรวจสอบหรือตรวจจัปรถยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ เนื่องจากพนักงานเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจดำเนินการตามมาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา อย่างไรก็ตามผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้อาศัยอำนาจหน้าที่ในเชิงการบริหารเข้ามาจัดการกับรถยนต์จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นต้นว่า ประสานกับกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติใน



/การร่วมตรวจสอบ...

การร่วมตรวจสอบหรือตรวจจําปรยนต์จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้กำหนดมาตรฐานไอเสียจากรยนต์ดีเซลใหม่ขนาดใหญ่ระดับที่ ๓ (อ้างอิงมาตรฐาน EURO II) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ได้นำข้อเสนอดังกล่าวไปประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ.ศ. ๒๕๔๒ เสนอให้ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล รยนต์จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ส่วนใหญ่ก็ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล เสนอให้มีการควบคุมไอระเหยจากน้ำมันเบนซิน และเสนอให้กำหนดมาตรฐานไอเสียจากยานพาหนะทั้งรยนต์ที่ผลิตขึ้นใหม่และรยนต์ใช้งาน ดำเนินการติดตามตรวจสอบแหล่งกำเนิดมลพิษจําพวกโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและกิจการที่มีลักษณะคล้ายกัน ตลอดจนถึงติดตามตรวจสอบและแก้ไขปัญหาเรื่องร้องทุกข์ด้านมลพิษจากประชาชนในทุกพื้นที่ ในปี ๒๕๔๕ ได้ดำเนินการตรวจสอบและเสนอแนะการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องทุกข์ด้านมลพิษถึง ๒,๓๕๐ ราย โดยประเด็นปัญหาหลักในการร้องทุกข์ ได้แก่ ปัญหามลพิษทางอากาศประกอบด้วยปัญหากลิ่นเหม็น ปัญหาเขม่าควันและฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดังและความสั่นสะเทือนคิดเป็นร้อยละ ๖๗ ของจำนวนเรื่องร้องทุกข์ทั้งหมด โดยได้ดำเนินการใน ๒ ลักษณะ คือการดำเนินการเอง และการประสานกับราชการส่วนท้องถิ่นให้ดำเนินการในกรณีที่เป็นเรื่องร้องทุกข์ที่ไม่ซับซ้อนหรือมีผลกระทบไม่รุนแรง และราชการส่วนท้องถิ่นนั้นๆ มีศักยภาพเพียงพอในการดำเนินการด้วยตนเองได้ โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาแนะนำอย่างไรก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ไม่ได้ให้อำนาจผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ที่จะดำเนินการกับแหล่งกำเนิดมลพิษจําพวกโรงงานอุตสาหกรรม ฉะนั้น เมื่อผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเรื่องราวร้องทุกข์เป็นอย่างไร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ก็จะประสานกับหน่วยงานที่ควบคุมดูแลตามกฎหมายเพื่อดำเนินการต่อไป นอกจากนี้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ยังได้ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษจากแหล่งกำเนิดอื่นๆ เป็นต้นว่า เสนอให้กำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากเตาเผามูลฝอย เสนอให้มีการกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมการระบายสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์จากโรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้น้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิง เสนอปรับปรุงหน่วยค่ามาตรฐานการระบายสารไดออกซินจากเตาเผามูลฝอย เสนอให้กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากเตาเผา มูลฝอยสำหรับสารปรอท เสนอให้กำหนดมาตรฐานความทึบแสงของเขม่าควันจากเตา

/เผาศพ...



เผาศพ จัดทำหลักเกณฑ์ทางวิชาการและแนวทางปฏิบัติสำหรับเตาเผาศพ เสนอให้กำหนด
 มาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศจากเตาเผามูลฝอยติดเชื้อ และเสนอให้กำหนดมาตรฐาน
 เพื่อควบคุมมลพิษจากโรงไฟฟ้าพระนครเหนือและพระนครใต้ นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการ
 ตามมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๔๔ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน
 ๒๕๔๔ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้เสนอให้
 กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบก เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบยานพาหนะ
 ประจำปีด้านมลพิษจากไอเสีย และในการดำเนินการประเมินผลการดำเนินงานของสถาน
 ตรวจสอบสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงระบบการตรวจสอบสภาพของเอกชน
 ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบ
 กับข้อเสนอของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่างกรมการขนส่งทางบกพิจารณาของบประมาณ
 ปี ๒๕๔๗ เพื่อดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว ข้อที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวหาว่า การตรวจสอบ
 มลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีจำนวนน้อยมาก
 เมื่อเทียบกับจำนวนรถของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ทั้งหมด และการตรวจวัดค่าควันดำของรถร่วมบริการ
 ก็ดำเนินการเพียงเล็กน้อยไม่ครบถ้วนทุกๆ ผู้รับสัมปทาน นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจ
 ดำเนินการกับรถยนต์โดยสารประจำทางซึ่งจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่ง
 ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์มลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ
 ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ขอความร่วมมือไปยังผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เพื่อสุ่มตรวจมลพิษจากรถยนต์
 โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และให้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงรถยนต์โดยสารที่มีมลพิษ
 เกินมาตรฐาน สำหรับรถร่วมบริการนั้น สมาคมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารร่วมบริการ
 ได้ขอความร่วมมือจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในการตรวจรถยนต์โดยสารของรถร่วมบริการ
 ที่ขึ้นกับสมาคม ข้อที่ผู้ฟ้องคดีอ้างว่า สาเหตุที่ทำให้คุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานคร
 และปริมณฑลมีการปรับปรุงที่ดีขึ้นมาจากผลการดำเนินงานของผู้บริหารกรุงเทพมหานคร
 ไม่ใช่มาจากการดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ชี้แจงว่า ส่วนหนึ่ง
 ของการดำเนินการของกรุงเทพมหานคร เป็นการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการเร่งด่วน
 เพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในกรุงเทพมหานคร ผลักดันโดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และยังมีหน่วยงาน
 อื่นที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมดำเนินการภายใต้โครงการดังกล่าวข้างต้นด้วย โดยเฉพาะด้าน
 การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ ข้อที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวหาว่า
 ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปล่อยให้ระยะเวลาในการทำแผนปฏิบัติการล่วงเลยมาเกือบ ๓ ปี โดยไม่มี

/การเร่งรัด...



การเร่งรัดกำหนดกรอบของระยะเวลาที่ชัดเจนแน่นอน นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการ กล่าวคือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในคราวการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๔๔ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๔๔ ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เสนอรายละเอียดเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้มีหนังสือที่ ขสมก. ๑๔๐๔/๒๕๔๔ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๔๔ เสนอแผนปฏิบัติการให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จึงได้จัดการประชุมปรึกษาหารือ เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร สมาคมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารประจำทาง สถาบันการศึกษา บริษัทผู้ผลิตรถต่างๆ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย เพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการดังกล่าว ที่ประชุมมีมติให้ปรับปรุงเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการตามข้อเสนอของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้มีหนังสือที่ ขสมก. ๒๕๐๘/๒๕๔๔ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๔ จัดส่งแผนปฏิบัติการที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมตามมติที่ประชุม เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ เสนอให้คณะกรรมการควบคุมมลพิษ พิจารณาในการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๔๔ เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๔ คณะกรรมการควบคุมมลพิษได้มีมติให้นำความเห็นของที่ประชุมไปปรับปรุงเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการ และให้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษเพื่อพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป คือ เพิ่มเติมแผนการปรับปรุงคุณภาพอากาศภายในรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ เพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไขระบบระบายอากาศมิให้เกิดการสะสมของเชื้อโรคและฝุ่นละอองภายในรถ กำหนดมาตรการในการตรวจสอบและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทางของบริษัทร่วมบริการเอกชนและรถมินิบัสให้เป็นมาตรฐานเดียวกับรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ระบุเป้าหมายในการลดปริมาณการระบายมลพิษจากรถยนต์โดยสารประจำทาง รถร่วมบริการเอกชนและรถมินิบัส เพื่อเป็นเหตุผลในการสนับสนุนขอรับงบประมาณในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงจากรถยนต์โดยสารประจำทาง เพิ่มเติมแผนการนำรถยนต์โดยสารที่มีคุณภาพที่ดีมาใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในเพื่อลดความรุนแรงของปัญหามลพิษทางอากาศ โดยให้ประสานงานกับกรุงเทพมหานครในการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว ตลอดจนเพิ่มเติมรายละเอียดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์โดยสารประจำทาง และให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เพิ่มรายละเอียดค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการแก้ไขและจัดการปัญหามลพิษ



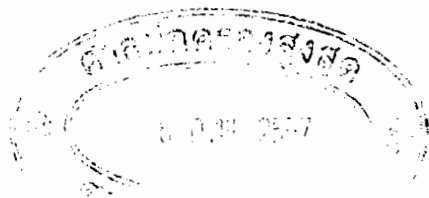
/ทางอากาศ...

ทางอากาศจากรถยนต์โดยสารประจำทางเพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสมต่อไป ต่อมาผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้มีหนังสือ ที่ ขสมก. ๗๐๗/๒๕๔๕ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๔๕ รายงานความคืบหน้าในการดำเนินการตามมติคณะกรรมการควบคุมมลพิษดังกล่าว โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๓/๔๘๘๕ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๔๕ ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปรับปรุงเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการให้สอดคล้องกับมติคณะกรรมการควบคุมมลพิษเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๔ ต่อมา คณะกรรมการควบคุมมลพิษได้มีมติในการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๔๕ เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๔๕ เห็นชอบให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ นำความเห็นของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และความเห็นของคณะกรรมการควบคุมมลพิษไปพิจารณาปรับปรุงแผนปฏิบัติการ โดยให้ประสานกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันปรับปรุงแผนปฏิบัติการให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนก่อนนำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษพิจารณา ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ทำการสำรวจความเห็นของประชาชนและจัดสัมมนาสาธารณะเพื่อนำผลมาใช้ประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีหนังสือ ที่ ทส ๐๓๐๖/๐๔๗๒ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๔๖ ขอให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ในการดำเนินการปรับปรุงเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการให้สอดคล้องกับมติคณะกรรมการควบคุมมลพิษดังกล่าวและผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ประชุมหารือกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๔๖ เพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการ ที่ประชุมได้มีมติให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ประสานกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เพื่อพิจารณาปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดบางประการในแผนปฏิบัติการให้ชัดเจนขึ้น และให้นำเสนอแผนปฏิบัติการที่ปรับปรุงแล้วในคราวการประชุมคณะกรรมการควบคุมมลพิษครั้งต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการประสานงานกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เพื่อปรับปรุงร่างแผนปฏิบัติการ ข้อที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวหาว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีเจตนาละเว้นการปฏิบัติหน้าที่อย่างชัดเจนเกี่ยวกับการขายรถยนต์โดยสารปรับอากาศเก่าที่ปลดระวางแล้วจำนวน ๕๐๐ คัน นั้น ข้อเสนอของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ตามหนังสือของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ที่ วว ๐๓๐๓/๔๘๘๕ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๔๕ ไม่ได้เป็นการอนุญาตให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ขายรถที่ปลดระวางแล้ว เป็นเพียงแต่เสนอความเห็นให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ พิจารณา หากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีความเห็นอย่างไร ก็ต้องแจ้งความเห็นดังกล่าวให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทราบ เพื่อที่จะได้นำเสนอให้คณะกรรมการควบคุมมลพิษพิจารณาต่อไป คณะกรรมการควบคุมมลพิษอาจจะเห็นด้วยหรือไม่ก็ได้ ฉะนั้น การที่



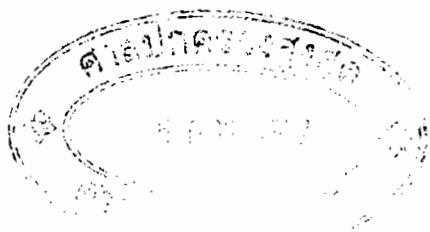
/ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑...

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ไม่ได้แจ้งผลการพิจารณาให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทราบ และได้ดำเนินการขายรถดังกล่าว จะถือว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่หาได้ไม่ ข้อที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวหาว่า ข้อเสนอกเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อประกอบการจัดทำกรอบนโยบายและแนวทางไม่อาจทำให้มีการควบคุมมลพิษไม่ให้เกินมาตรฐานได้ตามอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นการละเลยหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ที่ชัดเจน นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ชี้แจงว่า การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เป็นการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ตามกฎหมาย เมื่อกระทรวงคมนาคมไม่ได้นำข้อเสนอของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไปใช้ จะถือว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ไม่ได้ เนื่องจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจในการกำกับและสั่งการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการแต่อย่างใด ข้อที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวหาว่า การจัดทำโครงการวิจัยประสิทธิผลของการปรับแต่งและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถยนต์โดยสารประจำทางร่วมบริการเอกชนเป็นการกล่าวอ้างลอยๆ โดยไม่มีมาตรการหรือขั้นตอนเป็นรูปธรรม นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ชี้แจงว่า การแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะจำเป็นต้องมีการดำเนินการหลายๆ ด้านพร้อมกัน ไม่ว่าจะเป็นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย มาตรการบริหารจัดการ มาตรการส่งเสริมต่างๆ ตลอดจนมาตรการการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องรวมถึงผู้ก่อมลพิษ ซึ่งเป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมณูญ เนื่องจากสาเหตุหลักของรถยนต์โดยสารร่วมบริการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ระบายมลพิษเกินมาตรฐาน คือ การขาดการดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่ถูกต้องและสม่ำเสมอ การศึกษาวิจัยโครงการประสิทธิผล เป็นการศึกษาวิจัย เพื่อแสดงให้เห็นให้บริษัทเอกชนร่วมบริการเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการศึกษาวิจัย เพื่อให้ผู้ก่อมลพิษเล็งเห็นประโยชน์ของการดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่ชัดเจน ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อมและทางด้านการเงิน เป็นการกระตุ้นให้บริษัทเอกชนหันมาให้ความสำคัญในการดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่ถูกต้องสม่ำเสมอ และมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหามลพิษจากรถยนต์โดยสารของตนเองโดยสมัครใจ ทั้งนี้ หากดำเนินการวิจัยแล้วเสร็จ ขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ สนับสนุนและส่งเสริมให้บริษัทเอกชนร่วมบริการอื่น ดำเนินการดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่ถูกต้องอย่างสม่ำเสมอทั้งทางด้านวิชาการและทางเทคนิค การให้ผู้ก่อมลพิษเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการศึกษาวิจัยจะทำให้ผู้ก่อมลพิษเห็นถึงปัญหาและมีส่วนร่วมกับการแก้ไขปัญหาจากรถยนต์โดยสารด้วยตนเอง ถือเป็นมาตรการเสริมทำให้เกิดการแก้ไขปัญหา



/มลพิษได้...

มลพิษได้อย่างยั่งยืน นอกเหนือจากมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน ข้อที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวหาว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยหรือละเว้นไม่ดำเนินการ จัดการควบคุม ติดตามตรวจสอบท่อไอเสียจากรถยนต์หรือยานยนต์เก่าทั้งหลาย นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ชี้แจงว่า ไม่ได้ละเลยหรือละเว้นในการดำเนินการดังกล่าว การควบคุมดูแลยานพาหนะที่นำมาใช้ในทางนั้นมีกฎหมายบังคับใช้หลายฉบับและมีหน่วยงานที่มีอำนาจในการดำเนินการหลายหน่วยงานเช่นกัน ฉะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนและสร้างภาระกับผู้ปฏิบัติงานและประชาชน ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ สามารถดำเนินการได้เฉพาะรถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงต้องใช้การประสานงานเพื่อร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรมการขนส่งทางบกและกรุงเทพมหานคร ตรวจสอบหรือตรวจจับรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเกินมาตรฐานในพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานคร ตามแผนปฏิบัติการร่วม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีแผนปฏิบัติการตั้งจุดตรวจจับยานพาหนะก่อมลพิษทางอากาศและเสียง (ควั่นดำ - เสียงดัง) ดำเนินการตรวจสอบตรวจจับรถยนต์ทุกประเภท เริ่มดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ปัจจุบันมีชุดปฏิบัติการประจำ จำนวน ๑๒ ชุด และชุดปฏิบัติการเคลื่อนที่ จำนวน ๖ ชุด แต่ละชุดจะตรวจสอบ ตรวจจับ ๒ จุดต่อวัน ดังนั้น ในแต่ละวันจะมีจุดตรวจจับทั้งหมด ๓๖ จุดทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร ผลการดำเนินการตรวจสอบตรวจจับปรากฏว่ารถยนต์ทุกประเภทที่เรียกตรวจวัดค่าควั่นดำในปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๔๕ มีจำนวน ๕๔,๑๑๖ คัน (มิถุนายน - ธันวาคม) ๑๗๖,๑๐๓ คัน ๒๑๑,๐๔๖ คัน ๒๑๐,๙๐๗ คัน และ ๒๒๓,๓๑๖ คัน ตามลำดับ และถูกปรับฐานมีควั่นดำเกินมาตรฐาน จำนวน ๓๘,๐๒๗ คัน ๑๐๐,๑๔๗ คัน ๑๐๙,๙๒๔ คัน ๘๘,๖๔๒ คัน และ ๑๑๘,๓๐๔ คัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๐, ๕๗, ๕๒, ๔๒ และ ๕๓ ตามลำดับ จากข้อมูลโดยรวมดังกล่าวจะเห็นได้ว่าจำนวนรถยนต์ที่ถูกเรียกตรวจมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี และแผนปฏิบัติการร่วมระหว่างกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีแผนการตรวจสอบและจับกุมยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน (ควั่นดำ) ดำเนินการตรวจสอบตรวจจับรถยนต์ขนาดใหญ่ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก อาทิ รถยนต์โดยสารประจำทาง รถบรรทุก เริ่มดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๑ กำหนดจุดตรวจสอบตรวจจับบริเวณพื้นที่ชั้นนอกของกรุงเทพมหานครทุกวันเว้นวันหยุดราชการ ผลการดำเนินการตรวจสอบจับในปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ปรากฏว่า รถยนต์ที่เรียกตรวจวัดควั่นดำ มีจำนวน ๖,๒๐๗ คัน และ ๓,๙๑๒ คัน ตามลำดับ และรถยนต์ถูกปรับฐาน



/มีควั่นดำ...

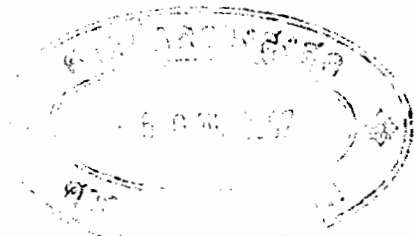
มีวันดำเนินมาตรฐานจำนวน ๘๓๑ คัน และ ๖๑๘ คัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๓ และ ๑๖ ตามลำดับ นอกจากนี้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร กรมการขนส่งทางบก และกรุงเทพมหานคร ในวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๖ เพื่อประเมินผล ดำเนินการและหารือแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบ ตรวจจับรถยนต์ ที่ปล่อยมลพิษเกินมาตรฐาน ที่ประชุมมีมติร่วมกันโดยเห็นสมควรให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตรวจสอบ ตรวจจับหรือระงับการใช้รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกโดยเคร่งครัด พร้อมทั้งขยายพื้นที่การตรวจสอบตรวจจับให้ครอบคลุมทั่ว กรุงเทพมหานคร โดยเป็นผู้รับผิดชอบหลักตามที่กฎหมายกำหนด ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยกองบังคับการตำรวจจราจร เร่งรัดการประกาศกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการทดสอบสภาพรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย และประกาศเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร เรื่อง กำหนดวิธีการห้ามใช้รถชั่วคราวของรถที่มีค่ามลพิษทางอากาศ หรือเสียงเกินมาตรฐาน และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่แก้ไขรถให้ถูกต้อง และในระหว่างรอการประกาศ ให้ร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ใช้อำนาจในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดำเนินการเพิ่มเติมกับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐาน โดยแต่งตั้งหัวหน้าชุดปฏิบัติการตรวจสอบตรวจจับเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวเพิ่มเติมให้กรุงเทพมหานครสนับสนุนงบประมาณในการจัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการตรวจจับรถยนต์ที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน โดยใช้งบประมาณในส่วนของเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ซึ่งกองบังคับการตำรวจจราจรจัดส่งให้กรุงเทพมหานคร ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัล พ.ศ. ๒๕๓๗ และให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ สนับสนุนสถานที่และเจ้าหน้าที่ในการตรวจปล่อยยานพาหนะที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขแล้ว และให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยสำนักจัดการคุณภาพอากาศตรวจวัดคุณภาพอากาศและประเมินผลการปฏิบัติงาน สำหรับข้อมูลการป่วยที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวอ้างนั้น ไม่ได้ระบุว่าการป่วยเกิดจากการสูดดมมลพิษควันดำ สาเหตุของการป่วยอาจจะเกิดจากสาเหตุใดก็ได้ นอกจากนี้ ยังมีหลักฐานแสดงให้เห็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ตามกฎหมายเพื่อควบคุม ป้องกัน และแก้ไขปัญหามลพิษในบรรยากาศให้เป็นไปในแนวทางที่ดีขึ้นนั่นก็คือ ผลการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่าการใช้มาตรการ



/ลดสารตะกั่ว...



ลดสารตะกั่วในน้ำมันเบนซินส่งผลให้ระดับตะกั่วในบรรยากาศลดลงโดยเฉพาะในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยค่าเฉลี่ยรายปีของระดับตะกั่วในบรรยากาศลดลงจาก ๒.๑๖ ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ในปี ๒๕๓๒ เหลือเพียง ๐.๐๙ ในปี ๒๕๔๓ ส่งผลให้ระดับตะกั่วในเลือดของตำรวจจราจรลดลงจาก ๒๘.๑๔ ไมโครกรัมต่อเดซิลิตร ในปี ๒๕๓๑ เหลือเพียง ๕.๘๖ ไมโครกรัมต่อเดซิลิตร ในปี ๒๕๔๓ และระดับตะกั่วในเลือดของเด็กนักเรียนลดลงจาก ๘.๕๖ ไมโครกรัมต่อเดซิลิตร ในปี ๒๕๓๖ เหลือ ๕.๕๘ ไมโครกรัมต่อเดซิลิตร ในปี ๒๕๔๓ สำหรับข้อกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ตามความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา นั้น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้แจ้งความเห็นดังกล่าวให้เลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบด้วยแล้ว เลขาธิการคณะรัฐมนตรีก็ไม่ได้โต้แย้งความเห็นดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในฐานะหน่วยงานของรัฐบาล จึงต้องดำเนินการและปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวหาว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีหน่วยงานภายใต้สังกัดที่ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องราวร้องทุกข์ แต่เมื่อมีผู้ร้องเรียนกลับทำหนังสือขอความร่วมมือให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นผู้ดำเนินการ นั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ซึ่งแจ้งว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจในการกำกับดูแลรถยนต์โดยสารประจำทางจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนั้น เมื่อมีประชาชนร้องเรียนเกี่ยวกับควันดำจากรถยนต์โดยสาร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จึงต้องแจ้งไปยังกรมการขนส่งทางบก เพื่อกำกับดูแลตามอำนาจหน้าที่ และมีหนังสือแจ้งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เช่น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ หรือราชการส่วนท้องถิ่น เพื่อให้มีการกำกับดูแลเพิ่มขึ้นอีกทางหนึ่ง ที่ผ่านมานักหน่วยงานดังกล่าวก็ได้มีหนังสือตอบกลับรายงานผลการดำเนินการหรือมาตรการแก้ไขปัญหาคันดำจากรถยนต์โดยสารประจำทางมาโดยตลอด เช่น กรมการขนส่งทางบกได้ทำการจับกุมและออกคำสั่งระงับการใช้รถชั่วคราวแก่รถยนต์โดยสารประจำทางร่วมบริการที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐาน เส้นทางสายที่ ๓๐ สนามหลวง-นนทบุรี หมายเลขทะเบียน ๑๒ - ๐๐๔๖ กรุงเทพมหานคร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ร่วมกับสำนักงานเขตคันนายาวจัดทำแนวทางการแก้ไขปฏิบัติแก่ท่าพัก (อุสวันสยาม) รถยนต์โดยสารประจำทาง สาย ๖๐ และสาย ๗๐ หลังจากการดำเนินการ ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เคียงบริเวณอุสวันสยามได้ร่วมชมการตรวจวัดควันดำและเสียงภายในอุสวันสยาม และได้รับความพึงพอใจจากประชาชนพอสมควร ส่วนสำนักงานเทศบาลนครนนทบุรี ได้อาศัยอำนาจเจ้าพนักงานท้องถิ่นออกคำสั่งแจ้งให้บริษัท กิตติสุนทร จำกัด ระงับเหตุรำคาญจากการ

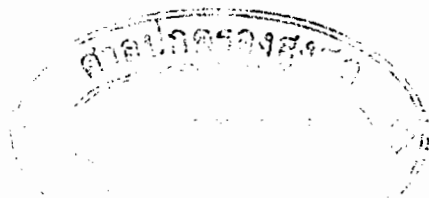


/ปล่อยควัน...

ปล่อยควันและกลิ่นเหม็นจากท่อไอเสียรถยนต์บริเวณท่ารถประจำทางร่วมบริการและ  
 ประสานงานสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี เพื่อตรวจเช็คสภาพรถยนต์และควันดำจาก  
 ท่อไอเสียของรถยนต์ พร้อมทั้งหามาตรการในการควบคุมป้องกันการปล่อยควันดำจาก  
 รถยนต์โดยสาร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ขอยืนยันว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้ละเลยหรือละเว้น  
 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายแต่อย่างใด เพราะตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒  
 ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ตามกฎหมายทุกอย่างเพื่อแก้ปัญหาหมอกพิษ  
 ทางอากาศ แต่เนื่องจากปัญหาหมอกพิษทางอากาศของกรุงเทพมหานครสะสมมานานมีความ  
 ยุ่งยากและสลับซับซ้อนในการแก้ไขปัญหา ประกอบกับกรุงเทพมหานครเป็นเมืองขนาด  
 ใหญ่ระดับมหานคร จึงต้องใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหา นอกจากนี้ การแก้ไขปัญหา  
 หมอกพิษทางอากาศของกรุงเทพมหานครเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มี  
 อำนาจที่จะไปสั่งการหน่วยงานต่าง ๆ ได้ จึงจำเป็นต้องใช้การประสานงานในเชิงบูรณาการ  
 ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ผลจากการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการเพื่อแก้ไขมลพิษ  
 ทางอากาศมาโดยตลอดอย่างต่อเนื่อง ทำให้กรุงเทพมหานครมีคุณภาพอากาศที่ดีขึ้น  
 เป็นลำดับ และเหลือปัญหาที่จะต้องดำเนินการไม่มากนัก ซึ่งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ร่วมกับ  
 ผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชนและประชาชน เชื่อว่าหากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือ  
 ในการแก้ไขปัญหา ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ คาดว่าไม่เกิน ๕ ปี จะสามารถทำให้คุณภาพอากาศ  
 ของกรุงเทพมหานครอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานได้

ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาแล้วเห็นว่า คดีมีประเด็นที่จะต้องวินิจฉัย ดังนี้

ประเด็นแรก ผู้ฟ้องคดีทั้งสองเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีปกครองหรือไม่ ศาลปกครองชั้นต้น  
 พิจารณาแล้วเห็นว่า คดีนี้เป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑  
 ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ  
 พ.ศ. ๒๕๑๙ และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นส่วนราชการในระดับกรมเป็นหน่วยงานทางปกครอง  
 ตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒  
 โดยมีข้อหาว่า ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองไม่ควบคุมดูแลรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการเอกชน  
 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ปล่อยควันดำทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ  
 เป็นอันตรายต่อสุขภาพของสาธารณชน เป็นการละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้  
 ต้องปฏิบัติ ผู้ฟ้องคดีมีคำขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย กรณีจึง  
 เป็นคดีพิพาทตามมาตรา ๙ วรรคหนึ่ง (๒) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและ

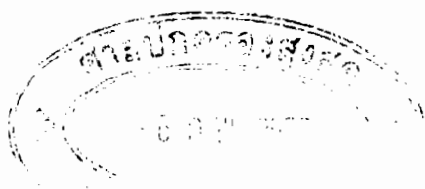


วิธีพิจารณา...

วิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒ ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ เป็นนิติบุคคลมีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการปรับปรุงและปกป้องรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและต่างจังหวัด อันเกิดจากน้ำเสีย ขยะเหลือค้างและอากาศเป็นพิษ ตลอดจนดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้จดทะเบียนเป็นองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว เมื่อมีเหตุอันเกิดจากการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมอยู่ในวัตถุประสงค์หลักของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ดังนั้น ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ จึงเป็นผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสอง ส่วนผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ เป็นบุคคลมีสิทธิและหน้าที่ในการมีส่วนร่วมทั้งกับรัฐและชุมชนในการคุ้มครอง ส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และได้รับความคุ้มครองตามมาตรา ๕๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ จึงเป็นผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสอง ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ จึงเป็นผู้มีสิทธิฟ้องคดีนี้ตามมาตรา ๔๒ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒

ประเด็นที่สอง คำฟ้องนี้เป็นคำฟ้องที่ชัดเจนหรือไม่ ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาแล้วเห็นว่า ถึงแม้คำฟ้องมิได้บรรยายละเอียดว่ามีการปล่อยมลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารคันใด ในปริมาณเท่าใดเป็นการเฉพาะ แต่ก็เป็นคำฟ้องคดีพิพาทเกี่ยวกับการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งกรณีเข้าใจได้ว่าเป็นคำฟ้องที่มีข้อหาในเรื่องการละเลยต่อหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอันอยู่ในขอบอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสอง สารของคำฟ้องจึงเป็นที่เข้าใจได้และมีรายการครบถ้วนถูกต้องตามมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๒ แล้ว

ประเด็นที่สาม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ กรณีปล่อยให้รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐาน



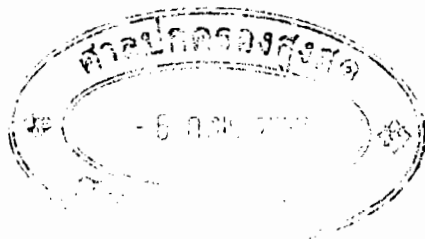
/ที่กฎหมาย...

ที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ในการควบคุมมลพิษทางอากาศตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในกรณีดังกล่าวหรือไม่ ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาแล้วเห็นว่า มาตรา ๖ (๑) และ (๒) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๙ กำหนดให้ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีวัตถุประสงค์ในการประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร และประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล มาตรา ๗ (๒) (๓) (๔) (๖) (๑๐) และ (๑๑) แห่งพระราชกฤษฎีกาฉบับดังกล่าว กำหนดว่า เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวในมาตรา ๖ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีอำนาจรวมถึงการให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งในเรื่องยานพาหนะ อุปกรณ์ยานพาหนะ เครื่องใช้และเครื่องบริการต่างๆ เช่น อยู่ โรงซ่อม ทำ คลังสินค้า สถานที่พัก ว่าจ้างหรือรับจ้างทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล กำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการ และค่าภาระในกิจการต่างๆ ทำการค้าส่ง และรับทำการส่งเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งยานพาหนะ เครื่องจักรกล อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัตถุดิบเพื่อใช้ในกิจการตามวัตถุประสงค์ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แห่งกิจการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ รวมทั้งการเข้าเป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือนิติบุคคลโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี และกระทำการอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ดังนั้น การดำเนินการในส่วนการประกอบการขนส่งบุคคล ทั้งที่เป็นดำเนินการเอง หรือร่วมกิจการกับบุคคลหรือมอบหมายให้บุคคลดำเนินการแทน จึงเป็นบริการสาธารณะที่อยู่ในอำนาจหน้าที่โดยตรงของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ สำหรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสภาพของรถยนต์โดยสารนั้น มาตรา ๗๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติว่า รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา ๗๓ และเสียภาษีตามมาตรา ๘๕ แล้ว ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับสภาพของรถ มาตรา ๘๓ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติฉบับเดียวกัน บัญญัติว่า เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงาน



/ให้นายทะเบียน...

ให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง วรรคสอง บัญญัติว่าให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่ง จัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด และวรรคสาม บัญญัติว่าเมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จนกว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป นอกจากนี้ มาตรา ๘๔ บัญญัติว่าเมื่อพนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตเห็นว่ารรถที่นำมาให้ตรวจตามมาตรา ๘๓ สมควรจะต้องซ่อมแซม ปรับปรุง เพื่อให้รถกลับมีสภาพมั่นคงแข็งแรง หรือจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้แจ้งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดำเนินการซ่อมแซม ปรับปรุงหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้ถูกต้อง แล้วให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความถูกต้องและรายงานให้นายทะเบียนทราบ นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ วรรคสอง บัญญัติว่า รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลากหรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ง และใช้การได้ดี และวรรคสาม บัญญัติว่า สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่ง และวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง จากบทบัญญัติของกฎหมายดังที่ปรากฏข้างต้น เมื่อการประกอบการขนส่งของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ทั้งโดยดำเนินการด้วยตนเองหรือโดยร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคล หรือโดยมอบหมายให้บุคคลอื่นดำเนินการแทน ถือเป็นบริการสาธารณะที่เป็นอำนาจหน้าที่โดยตรงของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ การดำเนินบริการสาธารณะของหน่วยงานทางปกครองย่อมต้องมีความหมายด้วยว่า จะต้องเป็นการดำเนินบริการสาธารณะที่เป็นไปตามกฎหมายและไม่ฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติของกฎหมาย ในกรณีที่เกี่ยวข้องสภาพของรถ นั้น ย่อมหมายถึงว่า จะต้องเป็นรถที่มีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง ไม่อยู่ในสภาพ



/ที่อาจทำให้...

ที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีรถในสังกัดตน และรถร่วมบริการรวมกันทั้งหมด ๑๔,๗๐๐ คัน มีเครื่องมือตรวจวัดควันดำและเสียง จำนวน ๓๓ เครื่อง ใช้ประจำทุกๆ อยู่ โดยกำหนดมาตรฐานการตรวจควันดำและเสียงรถทุก ๑๕ วัน หากพบว่ารถคันใดมีค่าควันดำสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานร้อยละ ๕๐ จะหยุดรถนำรถกลับไปปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ใหม่ให้มีค่ามาตรฐานไอเสีย และได้เชิญผู้ประกอบการรถร่วมบริการทุกบริษัทมาประชุมร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เพื่อแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ไม่ให้เกิดปัญหาเรื่องควันดำ แต่ก็ปรากฏว่า รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการยังมีการปล่อยควันดำ ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เห็นได้อย่างแจ่มชัดและเป็นข้อเท็จจริงที่ปรากฏตั้งแต่ในขณะผู้ฟ้องคดีได้ยื่นฟ้องต่อศาลและยังคงสามารถพบเห็นได้ในขณะศาลพิจารณาคดีปรากฏตามภาพถ่ายและวีดิทัศน์ตามเอกสารท้ายคำฟ้อง อีกทั้งปรากฏข้อเท็จจริงด้วยว่า การตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งของรถร่วมบริการยังมีปริมาณที่น้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนรถทั้งหมด ทำให้พบเห็นรถที่ปล่อยควันดำในการวิ่งประกอบการ ตามที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ยอมรับในคำชี้แจงต่อศาล กรณีจึงถือได้ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ

สำหรับกรณีของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ นั้น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๔ วรรคเจ็ด บัญญัติว่า แหล่งกำเนิดมลพิษ หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใดๆ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ วรรคสิบห้า บัญญัติว่า ยานพาหนะ หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ มาตรา ๕๕ บัญญัติว่า ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษและโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสียหรือมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ มาตรา ๖๔ บัญญัติว่า ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา ๕๕ มาตรา ๖๕ บัญญัติว่า ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตาม



/มาตรา ๖๔...

มาตรา ๖๔ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาด หรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ที่กำหนดตามมาตรา ๕๕ มาตรา ๖๖ บัญญัติว่า ในการออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะ ตามมาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งทำเครื่องหมายให้เห็นปรากฏเด่นชัด เป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมายอื่นใด ซึ่งเป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชนโดยทั่วไปว่ามีความหมายอย่างเดียวกันไว้ ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะนั้นด้วย วรรคสอง บัญญัติว่า การทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ ตามวรรคหนึ่ง หรือการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง และมาตรา ๖๗ บัญญัติว่า ในการ ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจสั่งให้ยานพาหนะหยุด เพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในยานพาหนะหรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบ เครื่องยนต์และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้นได้ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุม มลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๕ ข้อ ๑ กำหนดว่า ให้กรมควบคุมมลพิษ มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล อำนวยการ ประสานงาน ติดตามและ ประเมินผลเกี่ยวกับการฟื้นฟู คุ้มครองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (๑) เสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบาย และแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ (๒) เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพ สิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด (๓) จัดทำแผนจัดการคุณภาพ สิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจาก ภาวะมลพิษ (๔) ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ (๕) พัฒนาระบบ รูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ใ นการจัดการกากของเสีย สารอันตราย คุณภาพน้ำ อากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน (๖) ประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟู หรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษใน พื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม (๗) ให้ความ ช่วยเหลือและคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ (๘) ประสานความร่วมมือกับ ต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษ (๙) ดำเนินการเกี่ยวกับ เรื่องร้องทุกข์ด้านมลพิษ (๑๐) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง



/(๑๑) ปฏิบัติการ...

(๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวข้างต้น เห็นได้ว่า กรณีรถยนต์โดยสารประจำทางปล่อยควันดำเกินมาตรฐานก่อให้เกิดปัญหาภาวะมลพิษทางอากาศ นั้น แม้ว่าเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ก็ตาม แต่การใช้อำนาจตามมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ไม่ครอบคลุมถึงรถยนต์โดยสารประจำทางที่เป็นมูลเหตุแห่งการฟ้องคดี เนื่องจากยานพาหนะตามมาตรา ๔ วรรคสิบห้า แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ บัญญัติว่า ยานพาหนะ หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ฯลฯ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๔ วรรคเจ็ด บัญญัติว่า แหล่งกำเนิดมลพิษ หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใด ๆ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ วรรคสิบห้า บัญญัติว่า ยานพาหนะ หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เว้นแต่ตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ มาตรา ๕๕ บัญญัติว่า ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษและโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสียหรือมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ มาตรา ๖๔ บัญญัติว่า ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา ๕๕ มาตรา ๖๕ บัญญัติว่า ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตามมาตรา ๖๔ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา ๕๕ มาตรา ๖๖ บัญญัติว่า ในการออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา ๖๔ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งทำเครื่องหมายให้เห็นปรากฏเด่นชัดเป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมายอื่นใดซึ่งเป็นที่ยุ้และเข้าใจของประชาชนโดยทั่วไปว่ามีความหมาย



/อย่างเดียวกันไว้...

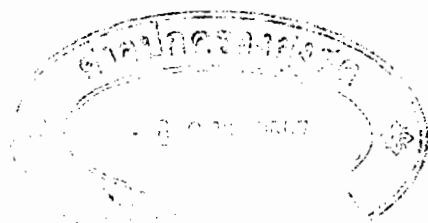


อย่างเดียวกันไว้ ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะนั้นด้วย วรรคสอง บัญญัติว่า การทำและ การยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ตามวรรคสอง หรือการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมาย ดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง และมาตรา ๖๗ บัญญัติว่า ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ ยานพาหนะหยุดเพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในยานพาหนะหรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็น เพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้นได้ ดังนั้น เมื่อในทางกฎหมาย ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดำเนินการกับรถยนต์โดยสารประจำทางที่เป็น มูลเหตุแห่งการฟ้องคดีที่นำมาใช้และก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษได้ จึงไม่มีกรณีที่จะต้องวินิจฉัยว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ ต้องปฏิบัติในส่วนดังกล่าวหรือไม่ ส่วนอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ตามกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้แก่ การเสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบาย และแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ พัฒนาระบบ รูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการ คุณภาพอากาศ ประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟู หรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตราย จากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ ดำเนินการเกี่ยวกับ เรื่องร้องทุกข์ด้านมลพิษ ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในส่วนนี้ ฟังได้ว่า กรณีรถยนต์โดยสารประจำทางปล่อยควันดำเกินมาตรฐานก่อให้เกิดปัญหาภาวะ มลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ปฏิบัติหน้าที่ เฝ้าระวังผลกระทบจากมลพิษทางอากาศที่อาจเกิดขึ้นกับสุขภาพอนามัยของประชาชน มาอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์แนวโน้มคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ ทั่วไปและบริเวณริมเส้นทางจราจรมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๒ จนถึงปัจจุบัน และในปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้เสนอปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารเอกชนร่วมบริการ



/ต่อคณะกรรมการ...

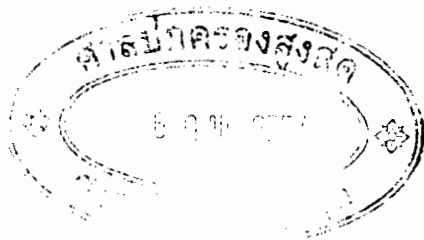
ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จัดทำแผนปฏิบัติการ ในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากรถยนต์โดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติในการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๔๔ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๔๔ ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เสนอรายละเอียด แผนปฏิบัติการในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ และเสียงจากรถยนต์โดยสาร ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ต่อมาเมื่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้รับ หนังสือร้องเรียนจากประชาชนว่ารถยนต์โดยสารเอกชนร่วมบริการปล่อยควันดำ สร้างความเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน จึงมีหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๐๗๖๔ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๔๕ แจ้งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้กำกับดูแล รถยนต์โดยสารประจำทางในสังกัดไม่ให้ก่อควันดำสร้างความเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน มีหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๐๗๖๒ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๔๕ แจ้งนายกเทศมนตรีนครนนทบุรี ให้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ควบคุมดูแลไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางและรถเอกชนร่วมบริการปล่อยควันดำสร้างความเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน และมีหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๐๗๖๓ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๔๕ แจ้งผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี ให้อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ควบคุมดูแลไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทาง และรถเอกชนร่วมบริการปล่อยควันดำสร้างความเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อ สุขภาพอนามัยของประชาชน ต่อมา มีหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๖๗๔๒ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๔๕ และหนังสือ ที่ ทส ๐๓๐๗/๐๔๐๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๕ แจ้งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้ควบคุมดูแลไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางและรถยนต์โดยสารเอกชนร่วมบริการ ปล่อยควันดำสร้างความเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน กรณีจึงเห็นได้ว่า การดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการกำกับ ดูแล อำนาจการ ประสานงานติดตามและประเมินผลเกี่ยวกับการฟื้นฟู คุ้มครองและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมตามอำนาจหน้าที่ที่กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๕ กำหนดให้ต้องปฏิบัติแล้ว จึงถือ ไม่ได้ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในส่วน ดังกล่าวแต่อย่างใด



/ศาลปกครองชั้นต้น...

ศาลปกครองชั้นต้นพิพากษาว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติโดยปล่อยให้มลพิษโดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ หรือรถร่วมบริการเอกชนออกวิ่งโดยปล่อยมลพิษจากไอเสียเกินมาตรฐาน และกำหนดค่าบังคับให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ทั้งที่เป็นรถประจำทางที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เติมน้ำมันและรถประจำทางที่ร่วมบริการก่อให้เกิดมลพิษจากไอเสียเกินมาตรฐานอีก และให้รายงานผลการตรวจวัดไอเสียของรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการเอกชนต่อศาลทุก ๓ เดือน เป็นเวลา ๑ ปีนับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ให้ยกฟ้อง

ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ อุทธรณ์ว่า ตามคำฟ้องผู้ฟ้องคดีไม่ได้ประสงค์จะฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เฉพาะกรณีการละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ กรณีกำกับดูแลและตรวจสอบรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถยนต์โดยสารประจำทางเอกชนร่วมบริการ ไม่ให้ออกมาวิ่งบนทางสาธารณะโดยปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานควบคุมมลพิษแต่อย่างใด แต่มีความประสงค์จะฟ้องว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เป็นเหตุให้พื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีปัญหามลพิษทางอากาศเกินมาตรฐาน เนื่องจากเดิมพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๓ (๓) (๔) กำหนดให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ ติดตาม ตรวจสอบ ภาวะมลพิษดังกล่าวไม่ให้เกินมาตรฐาน มาตรา ๓ (๖) กำหนดให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านการควบคุมมลพิษ และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ หมวด ๔ ว่าด้วยการควบคุมมลพิษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรา ๕๓ (๘) บัญญัติให้คณะกรรมการควบคุมมลพิษ อันมีอธิบดีของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและเอกชน เพื่อควบคุม ป้องกัน ลด หรือขจัดมลพิษ และยังคงปฏิบัติหน้าที่ในส่วนที่ ๔ มลพิษทางอากาศและเสียง มาตรา ๖๔ ถึงมาตรา ๖๘



/กำหนดให้...

กำหนดให้ต้องทำการตรวจยานพาหนะต่าง ๆ ที่เจ้าของหรือผู้ควบคุมนำออกมาใช้ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ถูกกำหนด ต่อมากฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๕ กำหนดให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ (๑) เสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบาย และแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ (๒) เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด (๓) จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ (๔) ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ (๕) พัฒนาระบบ รูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบต่าง ๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการกากของเสีย สารอันตราย คุณภาพน้ำ อากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน (๖) ประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟู หรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม (๗) ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ (๘) ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษ (๙) ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องทุกข์ด้านมลพิษ (๑๐) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในฐานะหน่วยงานทางปกครองจะต้องปฏิบัติทั้ง ๑๑ ข้อ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะข้อ ๑๐ ระบุชัดเจนว่าต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ กฎหมายดังกล่าวหมายถึงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑



/พระราชบัญญัติ...

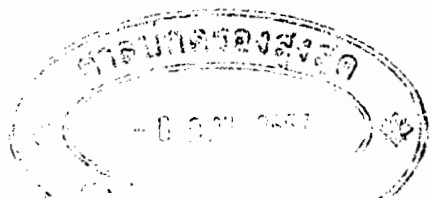
พระราชบัญญัติปีโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ พระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๔๒ พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ ฯลฯ กฎหมายดังกล่าวแม้ว่าจะมีหน่วยงานของรัฐรับผิดชอบโดยตรงก็ตาม แต่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีเจตนารมณ์ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการควบคุมมลพิษโดยเฉพาะเพื่อเอื้อประโยชน์ สนับสนุน และผลักดันการดำเนินการของหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่เดิม และอุดช่องว่างในกรณีไม่มีกฎหมายใดบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในฐานะเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษมีอำนาจเข้าไปทำการตรวจสอบแหล่งกำเนิดมลพิษต่างๆ ได้ทุกชนิด ทุกประเภท ทุกเหตุการณ์ หากพบว่ามีมลพิษหรือฝ่าฝืนกฎหมาย สามารถดำเนินการตามกฎหมายได้ทันทีตามระเบียบหรือขั้นตอนที่กำหนดไว้ และเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษสามารถแจ้งให้เจ้าพนักงานซึ่งมีอำนาจหน้าที่โดยตรงตามกฎหมายนั้น เข้ามาร่วมดำเนินการจัดการตามกฎหมาย หากเจ้าพนักงานไม่ดำเนินการแก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ฝ่าฝืนภายในเวลาอันควร เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษมีอำนาจดำเนินการตามกฎหมายได้อีกชั้นหนึ่ง ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จึงมีบทบาท ภารกิจ หน้าที่โดยตรง และโดยอ้อมในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการควบคุมมลพิษ ข้อเท็จจริงที่ผ่านมาผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ดังกล่าวให้ครบถ้วนเพียงพอ รวมทั้งละเลยต่อหน้าที่ไม่ดำเนินการตรวจสอบยานพาหนะต่างๆ ที่ฝ่าฝืน ภายในอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวล่าช้าเกินสมควรทำให้มีมลพิษทางอากาศฟุ้งกระจายทั่วไปเกินมาตรฐานที่กำหนดทั้งในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และชุมชนเมืองใหญ่ ในต่างจังหวัด ทำให้ประชาชนเจ็บป่วยทั้งทางร่างกายและจิตใจ อันเกิดจากมลพิษทางอากาศ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงในการดูแล ควบคุม ตรวจสอบไม่ให้แหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ อาทิ รถยนต์ หรือยานยนต์ต่างๆ เรือโดยสาร อากาศยาน ฯลฯ ปล่องยมลพิษออกมาเกินมาตรฐานที่กำหนด ในการแก้ปัญหาที่ผ่านมาผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เคยร่วมมือและมีข้อตกลงกับกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยราชการส่วนท้องถิ่น ในการออกตรวจสอบยานยนต์ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย และกรุงเทพมหานครได้มีการพิมพ์สติ๊กเกอร์ “ห้ามใช้ชั่วคราว” และ “ห้ามใช้เด็ดขาด” ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เพื่อใช้ในการดำเนินการตามภารกิจที่กำหนดในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ

/กระทรวงทรัพยากร...



กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๕ ข้อ ๑ (๖) เกี่ยวกับการประสานงานและดำเนินการฟื้นฟู หรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ ฯลฯ ในท้องที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล แต่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้นำสถิติเกอร์ดังกล่าว มาใช้เพื่อแก้ปัญหายานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ถือว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ ตามที่กฎหมายกำหนดให้ปฏิบัติ ขอให้ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ด้านการควบคุม มลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอและเคร่งครัดโดยมีการกำหนดแผน มาตรการ วิธีการและโครงสร้างการปฏิบัติงานที่เป็นรูปธรรมในการควบคุมแหล่งกำเนิด มลพิษต่าง ๆ ที่ผู้ฟ้องคดีและประชาชนสามารถตรวจสอบได้พร้อมมีเจ้าพนักงานควบคุม มลพิษฝ่ายปฏิบัติการที่เพียงพอต่อการดำเนินงานตามแผนมาตรการดังกล่าว และให้ ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองจัดตั้งฝ่ายหรือหน่วยปฏิบัติราชการที่มีจำนวนมากเพียงพอ สั่งการให้ ดำเนินการตรวจวัดและหรือตรวจสอบยานพาหนะตลอดจนแหล่งมลพิษต่าง ๆ ตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ เรือไทย อากาศยาน กฎหมายว่าด้วยการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่น ที่เกี่ยวข้อง ตามอำนาจหน้าที่อย่างเคร่งครัด และแจ้งให้ผู้ฟ้องคดี สาธารณชน ทราบ ทุกๆ ๖ เดือน เป็นเวลา ๕ ปี หรือตามที่ศาลปกครองสูงสุดเห็นสมควรกำหนด

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ อุทธรณ์ว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับสภาพของรถยนต์โดยสารที่ใช้ ในการขนส่งนั้น มาตรา ๗๑ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติว่า รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้อง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา ๗๓ และเสียภาษีตามมาตรา ๘๕ แล้ว โดยปกติแล้วรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการผ่านการตรวจสอบสภาพรถ ประจำปีและเสียภาษีถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดในมาตรา ๗๓ และมาตรา ๘๕ แล้ว จึงออกมาวิ่งบริการผู้โดยสารได้และรถที่นำออกวิ่งทุกคันของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ไม่มีเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๘๓ สั่งให้ระงับการใช้ไว้เป็นการชั่วคราวเพื่อดำเนินการซ่อมแซม ปรับปรุงให้รถ กลับมีสภาพมั่นคงแข็งแรงแต่อย่างใด การตรวจสอบสภาพรถตามความของมาตรา ๗๑ นั้น หมายถึงการตรวจสอบสภาพห้ามล้อ ระบบไฟ ตัวถังรถ เป็นสำคัญ ส่วนพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖ วรรคหนึ่ง ตามที่ศาลปกครองชั้นต้นกล่าวอ้างมิได้ใช้ บังคับกับรถยนต์โดยสารที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เช่น รถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการ ส่วนค่าควันดำจากท่อไอเสีย กฎหมาย



/ไม่ได้ห้าม...

ไม่ได้ห้ามมิให้มีการนำรถที่มีควันดำออกวิ่งโดยเด็ดขาด แต่ให้อยู่ในเกณฑ์ที่ยินยอมให้นำมาใช้ในทางเดินรถได้โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประกาศลงวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๔๑ โดยมีกองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติกับกรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ตรวจจับ เมื่อตรวจพบรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ หรือรถร่วมบริการปล่อยควันดำเกินมาตรฐานกำหนดร้อยละ ๕๐ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดวิธีการในการดำเนินการกับรถยนต์ที่ฝ่าฝืนปล่อยควันดำเกินมาตรฐานว่า หากพบรถยนต์โดยสารดังกล่าวจะพ่นข้อความห้ามใช้รถที่กระจกหน้ารถ เพื่อให้เจ้าของรถซ่อมแซมปรับปรุงและนำมาให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบใหม่เมื่อผ่านเกณฑ์มาตรฐาน จึงจะนำรถมาวิ่งในเส้นทางได้ ดังนั้นหน้าที่ตามกฎหมายในการควบคุมดูแลห้ามมิให้รถที่มีควันดำเกินมาตรฐานกำหนดออกมาวิ่งบนท้องถนนเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ไม่มีอำนาจตามกฎหมายแต่อย่างใด รถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการที่ออกวิ่งบริการผู้โดยสารในเส้นทางก็ได้มีการตรวจสอบประจำปีก่อนเสียภาษีแล้ว มีควันดำไม่เกินกำหนด แต่รถบางคันอาจมีควันดำบ้างอันเนื่องมาจากการใช้งาน หากเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกตรวจสอบพบควันดำเกินกว่าที่มาตรฐานกำหนด ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ หรือผู้ประกอบการรถร่วมบริการก็จะถูกเปรียบเทียบปรับเป็นเงินคันละ ๒๐๐ บาท และไม่มีการฝ่าฝืนนำรถดังกล่าวออกวิ่งให้บริการอีกตามที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองกล่าวอ้าง รถคันที่ถูกตรวจสอบว่ามีควันดำเกินมาตรฐาน ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จะนำมาซ่อมแซมแก้ไขควันดำจากท่อไอเสียแล้วส่งให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบอีกครั้งเมื่อผ่านการตรวจสอบแล้ว จึงจะนำมาวิ่งใหม่ได้ การจะชี้ขาดว่ารถยนต์โดยสารคันไหนปล่อยควันดำเกินมาตรฐานกำหนดต้องเป็นการตรวจสอบจากเครื่องมือของเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกเท่านั้น การตรวจสอบของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นเพียงตรวจสอบเบื้องต้นเท่านั้น การที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองกล่าวอ้างว่ารถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการปล่อยมลพิษควันดำเกินมาตรฐาน โดยดูจากรูปถ่ายและวิดีโอที่ตนนำรถของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการมีมลพิษควันดำเกินมาตรฐานจริงโดยไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องมือตรวจวัด เป็นการไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เนื่องจากการตรวจสอบว่ารถคันใดปล่อยควันดำเกินมาตรฐานต้องมีผลการตรวจจากเจ้าหน้าที่ของ



/กรมการขนส่ง...

กรมการขนส่งทางบก ส่วนประเด็นที่ว่าจำนวนรถยนต์โดยสารที่มีการตรวจวัดควันดำของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการมีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนรถทั้งหมดทำให้พบเห็นรถที่ปล่อยควันดำวิ่งประกอบการบนท้องถนนนั้น เนื่องจากการตรวจสอบของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นการตรวจสอบเบื้องต้นเท่านั้น และไม่จำเป็นต้องตรวจทุกคันจะตรวจเฉพาะรถคันที่มีควันดำมากกว่าปกติเท่านั้น คำวินิจฉัยของศาลปกครองชั้นต้นที่ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติโดยปล่อยให้มียอดรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ หรือรถร่วมบริการเอกชนออกวิ่งโดยปล่อยมลพิษจากไอเสียเกินมาตรฐานกำหนด จึงไม่ชอบด้วยกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยเรื่องกำหนดเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าควันดำจากรถไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ลงวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๔๑ จึงขอให้ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองชั้นต้น เป็นยกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ แก้อุทธรณ์และแก้อุทธรณ์เพิ่มเติมของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ว่า ข้อเท็จจริงที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดมิได้เคยกล่าวมาก่อนโดยชอบในศาลปกครองชั้นต้น กล่าวคือ จากคำฟ้องและคำคัดค้านคำให้การของผู้ฟ้องคดีทั้งสองนั้น ผู้ฟ้องคดีทั้งสองต้องการให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ร่วมรับผิดชอบการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามกฎหมายในการควบคุมการปล่อยมลพิษจากรถยนต์โดยสารประจำทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ โดยผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ได้ยกตัวอย่างกรณีมลพิษอื่นๆ ประกอบด้วยแต่เพียงเพื่อให้มีน้ำหนักเพิ่มขึ้นว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีการละเลยการกระทำหน้าที่ดังกล่าว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ทำคำให้การและคำให้การเพิ่มเติม ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากรถยนต์โดยสารตามคำฟ้องและคำคัดค้านคำให้การของผู้ฟ้องคดีมาโดยตลอด ต่อมาศาลปกครองชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยเห็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดำเนินการกับรถประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่นำมาใช้และก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษได้ จึงไม่มีกรณีที่จะต้องวินิจฉัยว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในส่วนดังกล่าว การที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒



/หยิบยกปัญหา...

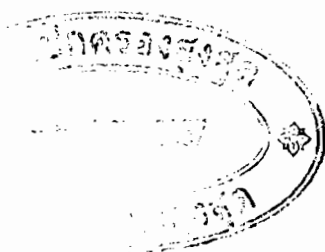


หยิบยกปัญหามลพิษจากรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศมากล่าวอ้างในชั้นอุทธรณ์ เป็นข้อเท็จจริงที่ไม่ได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วโดยชอบในศาลปกครองชั้นต้น ถึงแม้ว่าผู้ฟ้องคดีจะกล่าวอ้างว่า คำขอของผู้ฟ้องคดีเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะร่วมกัน แต่การยกปัญหาเกี่ยวกับมลพิษจากยานพาหนะอื่นมากล่าวอ้างในชั้นอุทธรณ์เป็นประเด็นต่างหากจากประเด็นเกี่ยวกับมลพิษจากรถยนต์โดยสารประจำทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ยกขึ้นกล่าวอ้างกันในศาลปกครองชั้นต้น จึงไม่เข้าข้อยกเว้นตามนัยระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๓ ข้อ ๑๐๑ วรรคสอง ขอให้ศาลปกครองสูงสุดวินิจฉัยประเด็นข้อกฎหมายดังกล่าวในเบื้องต้นและพิพากษายกฟ้อง ทั้งนี้ ตามนัยคำสั่งศาลปกครองสูงสุดที่ ๗/๒๕๔๔ คำสั่งศาลปกครองสูงสุดที่ ๕๖๔/๒๕๔๖ คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ อ. ๕๗/๒๕๔๗ คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ อ. ๓๔/๒๕๔๗ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการอย่างเต็มความสามารถในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะโดยมิได้ละเลยต่อหน้าที่อย่างใด กล่าวคือ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยฝ่ายตรวจและบังคับการ หน่วยงานในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร และกรุงเทพมหานคร ตรวจสอบตรวจจับและออกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์หรือยานพาหนะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ที่ระบายควันดำออกจากท่อไอเสียเกินกว่ามาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดในพื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง มีรถยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราวไปแล้วกว่า ๒๕,๐๐๐ คัน และมีรถยนต์ที่ได้แก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามค่ามาตรฐานควันดำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ได้มาขอให้อยกเลิกคำสั่งห้ามชั่วคราวประมาณ ๒๐,๐๐๐ คัน ปี พ.ศ. ๒๕๔๗ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยฝ่ายตรวจและบังคับการ ได้ร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร ตรวจสอบตรวจจับรถยนต์โดยสารประจำทางที่ระบายควันดำออกจากท่อไอเสียเกินกว่ามาตรฐานกำหนด ในวันหยุดราชการ (วันเสาร์) ณ บริเวณถนนพหลโยธิน หน้าสถานีโทรทัศน์กองทัพบกช่อง ๕ อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ จนกระทั่งถึงปัจจุบัน เนื่องจากถนนสายดังกล่าวเป็นถนนที่มีประชาชนร้องเรียนเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางมีควันดำมากเส้นทางหนึ่ง มีรถยนต์โดยสารถูกจับปรับประมาณ ๔๖๐ คัน แต่เนื่องจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจในการดำเนินการตามกฎหมายกับรถยนต์โดยสาร จึงได้มีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบไปให้กรมการขนส่งทางบก และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ดำเนินการกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนตามกฎหมาย



/และตามข้อ...

และตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานแล้วแต่กรณี ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยฝ่ายตรวจและบังคับการ ได้ร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร และกรุงเทพมหานคร ตรวจสอบจับรถยนต์ที่ระบายควันดำหรือมีระดับเสียงเกินกว่ามาตรฐานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มีสถิติการจับกุม ประมาณ ๑๙๐,๐๐๐ คัน สำหรับประเด็นที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองกล่าวอ้างว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่โดยตรงในการดูแล ควบคุม ตรวจสอบ ยานพาหนะหรือรถยนต์ หรือยานยนต์ทั้งหมดทั่วประเทศที่มีกว่า ๒๕ ล้านคัน (ในกรุงเทพมหานคร กว่า ๖ ล้านคัน และในส่วนภูมิภาค กว่า ๑๙ ล้านคัน) เพื่อไม่ให้ปล่อยมลพิษออกมาเกินมาตรฐานที่กำหนด ในทางสาธารณะและหรือในบรรยากาศ ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๕ ข้อ ๑ (๖) ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เห็นว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ย่อมรู้อยู่แล้วว่าเป็นไปไม่ได้ที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ซึ่งเป็นหน่วยงานขนาดเล็กเพียงหน่วยงานเดียวจะรับผิดชอบในการตรวจสอบมลพิษ จากยานพาหนะทั้งหมดทั่วประเทศ เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวมีหน่วยงานอื่นร่วม รับผิดชอบอยู่ด้วยหลายหน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมขนส่งทางอากาศ และกฎกระทรวงแบ่งส่วน ราชการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นเพียงการกำหนดอำนาจหน้าที่ทั่วไปของส่วนราชการใน ระดับกรม แต่การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในกฎกระทรวงดังกล่าว ครบถ้วนเพียงใดจะต้องอาศัยปัจจัยอื่นประกอบด้วย โดยเฉพาะปัจจัยด้านงบประมาณ ทั้งนี้ ตามนัยคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดที่ ๒๔/๒๕๔๗ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการ ติดตามตรวจสอบมลพิษจากยานพาหนะใช้งานในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ ถึง ๒๕๔๙ ในปี ๒๕๔๘ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการตรวจวัด ในเขตพื้นที่เมืองหลักอื่นๆ ที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ จำนวน ๑๒ พื้นที่ ได้แก่ เชียงใหม่ ลำพูน พิษณุโลก สระบุรี นนทบุรี สมุทรปราการ สงขลา ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี นครราชสีมา ชลบุรี และขอนแก่น ผลที่ได้จากการติดตามตรวจสอบดังกล่าว จะนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดมาตรการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษให้ เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น โดยแบ่งยานพาหนะที่ติดตามตรวจสอบ ออกเป็นประเภทใหญ่ๆ คือ รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน ได้แก่ รถยนต์เบนซินส่วนบุคคล รถยนต์เบนซินรับจ้าง รถยนต์สี่ล้อเล็ก รถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์ เป็นต้นเหตุ



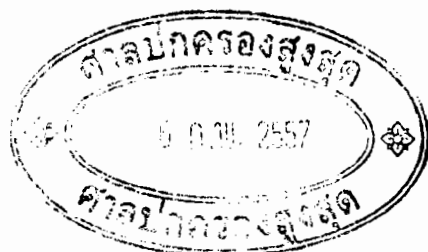
/ของการ...

ของการก่อให้เกิดมลพิษประเภทก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) และเสียงดัง และรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ได้แก่ รถตู้ รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ) รถโดยสารมินิบัส รถโดยสารประจำทาง ขสมก. รถโดยสารร่วมบริการ ขสมก. รถโดยสารระหว่างจังหวัด รถโดยสารไม่ประจำทาง และรถบรรทุก เป็นต้นเหตุของการก่อให้เกิดมลพิษประเภทควันดำ และเสียงดัง ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการตรวจสอบมลพิษจากยานพาหนะใช้งานในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งสิ้น ๒,๕๓๘ คัน แบ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน ๑,๐๕๔ คัน และรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล จำนวน ๑,๔๘๔ คัน พบว่า ร้อยละ ๓๙ ของจำนวนรถที่ตรวจวัดมีมลพิษทางอากาศเกินมาตรฐานที่กำหนด พบว่ารถยนต์สี่ล้อเล็กจะมีมลพิษทางอากาศมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๙๑ รองลงมา ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง (มินิบัส) ร้อยละ ๘๔ รถยนต์เบนซินรับจ้างที่ติดตั้ง Catalytic Converter ร้อยละ ๗๐ รถตู้ ร้อยละ ๖๖ รถยนต์เบนซินส่วนบุคคลที่ไม่ติดตั้ง Catalytic Converter ร้อยละ ๖๓ และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ) ร้อยละ ๕๗ สำหรับรถที่มีมลพิษทางเสียงเกินมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ ๒๓ ของจำนวนรถที่ตรวจวัด รถยนต์โดยสารระหว่างจังหวัด ร้อยละ ๗๖ รถยนต์สี่ล้อเล็ก ร้อยละ ๓๕ รถยนต์โดยสารประจำทาง ขสมก. ร้อยละ ๓๕ และรถตู้ ร้อยละ ๓๒ ของรถยนต์แต่ละประเภทที่ทำการตรวจวัด การดำเนินการเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากเรือ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจวัดควันจากยานพาหนะทางน้ำของประเทศ อาทิ เช่น สหรัฐอเมริกา ฮองกงและบังคลาเทศ เพื่อนำมาใช้ปรับปรุงค่ามาตรฐานในเรื่องนี้ ตรวจวัดค่าควันดำจากเรือประเภทต่างๆ ระหว่างวันที่ ๑๑ ถึง ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๔๗ โดยใช้เครื่องมือระบบกระดาษกรองและระบบความทึบแสงแบบไหลผ่านทั้งหมดในขณะที่เรือไม่มีภาระ โดยวิธีการเร่งเครื่องยนต์อย่างรวดเร็ว จนสุดคันเร่ง และวิธีการเร่งเครื่องยนต์ ๒ ใน ๓ ของคันเร่งสูงสุด ตรวจค่าความทึบแสงของเขม่าควันจากเรือกล ซึ่งรวมถึงเรือประมงชายฝั่ง ดำเนินการยกร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันจากท่อไอเสียของเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์จุดระเบิดด้วยการอัด ร่วมกับสมาคมเรือไทย สานิตวิธีการวัดค่าควันดำจากท่อไอเสียของเรือกล การดำเนินการเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินนานาชาติโดยวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๔๖ เสนอให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานทางด้านเทคนิค ประกอบด้วยผู้แทนจาก ๑๐ หน่วยงาน คือ กรมการขนส่งทางอากาศ กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ



/และสิ่งแวดล้อม...

และสิ่งแวดล้อม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษทางอากาศ และเสียงจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพื่อจัดทำมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินนานาชาติ และได้เสนอร่างมาตรการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงจากท่าอากาศยานให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๔๗ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ถึง พ.ศ. ๒๕๔๙ ได้มีการนำร่างมาตรการดังกล่าวมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อที่จะนำไปใช้กับสนามบินนานาชาติ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ร่วมกับกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตรวจวัดระดับเสียงโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งก่อนและหลังเปิดใช้สนามบิน รวมทั้งได้ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งในระยะเร่งด่วน และระยะยาว ยก่างมาตรฐานการระบายสารมลพิษจากยานพาหนะใหม่ ปรับปรุงมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะใช้งาน และการเสนอให้มีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง จัดประชุมหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กรมธุรกิจพลังงาน กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กรมการขนส่งทางบก ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เป็นต้น เพื่อพิจารณาค่ามาตรฐานการระบายสารมลพิษจากยานพาหนะใช้งาน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการระบายสารมลพิษจากยานพาหนะใหม่ประเภทต่างๆ และเวลาที่จะใช้บังคับ ได้แก่ มาตรฐานการระบายมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลขนาดเล็ก รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ และรถจักรยานยนต์ เสนอต่อคณะอนุกรรมการประสานการจัดการสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปรับปรุงค่ามาตรฐานการระบายสารมลพิษจากยานพาหนะใช้งาน โดยจัดประชุมหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กรมธุรกิจพลังงาน กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เป็นต้น เพื่อปรับปรุงค่ามาตรฐานการระบายสาร



/มลพิษจาก...

มลพิษจากยานพาหนะใช้งาน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการระบายสารมลพิษจากยานพาหนะใหม่ที่ได้มีการจัดทำขึ้นใหม่เสนอต่อคณะกรรมการประสานการจัดการสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ การเสนอความเห็นและผลักดันให้กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้สอดคล้องกับมาตรฐานการระบายสารมลพิษจากยานพาหนะใหม่ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๔๙ เห็นชอบกับการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต ตามมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิง EURO ๔ โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๕ การเสนอความเห็นและการผลักดันทางนโยบายของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ดังกล่าว ส่งผลให้กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ออกประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเบนซิน พ.ศ. ๒๕๔๙ ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พ.ศ. ๒๕๔๙ ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล พ.ศ. ๒๕๔๙ การดำเนินการเพื่อให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการสำหรับการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขมลพิษทางอากาศและเสียงจากรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เสนอต่อกระทรวงคมนาคม ขอให้กระทรวงคมนาคม แก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (ควันดำ) จากรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ด้วยการใช่วิธีการบำรุงรักษารถยนต์โดยสารในเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) การเปลี่ยนรถโดยสารหรือเครื่องยนต์ของรถโดยสารที่ใช้มาตรฐาน EURO I และมาตรฐานที่ต่ำกว่า EURO I โดยให้ใช้รถยนต์และเครื่องยนต์ที่มีมาตรฐานสูงกว่า พร้อมกับเสนอให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบกับมาตรการดังกล่าว กระทรวงคมนาคมเห็นชอบตามแผนที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เสนอและมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบกและผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ พิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการดังกล่าว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหามลพิษจากรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณานำเสนอต่อที่ประชุมร่วมระหว่างกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกับกระทรวงคมนาคม โดยมีรองนายกรัฐมนตรี ม.ร.ว. ประดิษฐาทร เทวกุล เป็นประธาน เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๔๙ ประธานของที่ประชุมได้มอบหมายให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒

/รวบรวม...



รวบรวมประเด็นที่จะหารือ ขณะนี้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้รวบรวมประเด็นเพื่อใช้หารือกับ  
 กระทรวงคมนาคมเสร็จแล้ว และอยู่ระหว่างการประสานงานเพื่อขอเข้าพบและหารือกับ  
 ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม การดำเนินการและการจัดทำแผนปฏิบัติเพื่อแก้ไข  
 ปัญหามลพิษจากเรือ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงริมคลอง  
 ในกรุงเทพมหานคร มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยร่วมมือกับกรมการขนส่ง  
 ทางน้ำและพาณิชย์ จัดกิจกรรม “สัปดาห์รณรงค์ลดมลพิษทางเสียง : รวมไทย รวมใจ  
 ด้านภัยเสียง” ในกรุงเทพมหานคร ตรวจวัดระดับเสียงของเรือโดยสารที่ให้บริการในคลอง  
 แสนแสบและคลองพระโขนง ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้มีแผนงานร่วมกับกรุงเทพมหานคร  
 ดำเนินกิจกรรมตรวจสอบและติดตามเฝ้าระวังมลพิษทางเสียงของเรือโดยสาร ทั่วพื้นที่  
 กรุงเทพมหานคร ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร  
 ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ประสานงานกับกรุงเทพมหานคร ในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่  
 เฉพาะที่มีปริมาณฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน เช่น พื้นที่ที่มีการก่อสร้างถนน สะพานข้ามทางแยก  
 และพื้นที่ที่มีการก่อสร้างขนาดใหญ่ การปลูกต้นไม้เพิ่มพื้นที่สีเขียวริมถนน เป็นต้น  
 การดำเนินการเพื่อให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ สำหรับการ  
 แก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศที่จะนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหามลพิษในพื้นที่อื่นนอกเขต  
 กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการจัดการปัญหามลพิษ  
 ทางเสียงจากยานพาหนะทางบก ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่  
 กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก กรมส่งเสริมคุณภาพ  
 สิ่งแวดล้อม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย  
 ร่วมกันจัดทำมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากรถจักรยานยนต์ขึ้น เพื่อเป็นการ  
 กำหนดแนวทางและวิธีการประสานงาน รวมทั้งติดตามประเมินผลการดำเนินงานตาม  
 มาตรการที่ได้มีการกำหนดไว้ นำเสนอแนวทางการดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวให้  
 คณะกรรมการควบคุมมลพิษ รับทราบในคราวการประชุม ครั้งที่ ๕/๒๕๔๖ เมื่อวันที่ ๘  
 ตุลาคม ๒๕๔๖ การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจาก  
 รถจักรยานยนต์ประกอบด้วย การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับมลพิษ  
 ทางเสียงจากยานพาหนะและการบังคับใช้กฎหมาย มีผลการดำเนินงานตามมาตรการต่างๆ  
 ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ภายใต้โครงการรณรงค์การใช้รถจักรยานยนต์ที่มีระดับเสียงอยู่ในเกณฑ์  
 มาตรฐาน ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ได้ใช้ชื่อว่า โครงการสำรวจระดับเสียงและส่งเสริมการใช้ท่อไอเสีย



/มาตรฐาน...

มาตรฐานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีแผนงานที่จะดำเนินโครงการส่งเสริมการลดเสียงดังจากยานพาหนะ การดำเนินงานเพื่อพัฒนาปรับปรุงและกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมมลพิษทางเสียงจากแหล่งกำเนิดประเภทยานพาหนะ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการเสนอให้มีการปรับปรุงมาตรฐานระดับเสียงรถจักรยานยนต์ (รถใช้งาน) โดยได้ประสานงานกับกรมการขนส่งทางบกให้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดระดับเสียงและวิธีการวัดระดับเสียงของรถจักรยานยนต์ ฉบับลงวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๔๘ เพื่อให้ปรับปรุงค่ามาตรฐานระดับเสียงรถจักรยานยนต์จากเดิมต้องไม่เกิน ๑๐๐ เดซิเบลเอ โดยให้ลดลงเหลือไม่เกิน ๙๕ เดซิเบลเอ เพื่อที่สถานตรวจสภาพรถเอกชนทั่วประเทศจะได้ปฏิบัติไปในแนวทางเดียวกัน มาตรฐานระดับเสียงรถยนต์ (รถใช้งาน) ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ อยู่ระหว่างการสำรวจข้อมูลเพิ่มเติมและประชุมหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานระดับเสียงรถขณะวิ่ง (รถใหม่) ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีส่วนผลักดันให้มีการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงรถใหม่ขึ้น คณะกรรมการควบคุมมลพิษมีมติเห็นชอบในหลักการ ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงรถยนต์ใหม่ขณะวิ่งและวิธีการตรวจวัด ในคราวประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๔๖ เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๔๖ การนำเสนอร่างมาตรฐานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ดังกล่าวมีผลทำให้กรมการขนส่งทางบกต้องดำเนินการปรับปรุงตามมาตรฐานระดับเสียงรถจักรยานยนต์ขณะวิ่ง โดยอ้างอิงมาตรฐาน ECE R ๔๑ - ๐๓ และแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๒ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ส่งผลให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เสนอให้มีการออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ ๓๕๓๓ (พ.ศ. ๒๕๔๙) เรื่อง กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยานยนต์ตั้งแต่ ๔ ล้อขึ้นไป มาตรฐานเลขที่ มอก. ๒๒๖๔ - ๒๕๔๙ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๔๙ โดยให้นำมาตรฐานระหว่างประเทศตาม ECE R ๕๑ - ๐๒ มาใช้ ขณะนี้อยู่ระหว่างการประกาศลงราชกิจจานุเบกษา เพื่อให้ใช้เป็นมาตรฐานทั่วไป และยังมีแผนจะยกร่างมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยใช้มาตรฐานระหว่างประเทศมาใช้ตาม ECE R ๔๑ - ๐๓ เป็นมาตรฐานทั่วไป อีกด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อลดมลพิษทางเสียงที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการมาแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ นี้ โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนเครื่องยนต์ ๒ จังหวะ เป็น ๔ จังหวะ และติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงในรถสามล้อเครื่องใช้งานเพื่อให้เจ้าของรถสามล้อเครื่องใช้งานพิจารณาดำเนินการเปลี่ยนเครื่องยนต์ของรถสามล้อเครื่องใช้งานที่ใช้เชื้อเพลิง



/ประเภท...

ประเภท LPG จาก ๒ จังหวัด เป็น ๔ จังหวัด รวมทั้งติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงที่มีประสิทธิภาพ ในรถสามล้อเครื่องใช้งาน ขณะนี้อยู่ระหว่างการสรุปผลการศึกษา โครงการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานผิวดนหนัดใหม่ซึ่งอยู่ระหว่างรวบรวมศึกษาข้อมูลเพื่อที่จะได้จัดประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ร่วมมือกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สํารวจระดับเสียงของเรือทั่วประเทศ พร้อมกับจัดทำคู่มือเพื่อเผยแพร่วิธีการตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการปฏิบัติเพื่อให้การควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เพื่อให้มีการปรับปรุงการระบายสารมลพิษ และเสียงจากยานพาหนะใหม่ โดยกำหนดให้มีการบังคับใช้มาตรฐานไอเสียจากรถยนต์เบนซินให้เป็นไปตามมาตรฐาน EURO ๔ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ กำหนดให้มีการบังคับใช้มาตรฐานไอเสียจากรถยนต์ดีเซลขนาดเล็กให้เป็นไปตามมาตรฐาน EURO ๔ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ กำหนดให้มีการบังคับใช้มาตรฐานไอเสียจากรถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน EURO ๓ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดให้มีการบังคับใช้มาตรฐานไอเสียจากรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน EURO ๓ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ และ EURO ๔ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ กำหนดมาตรฐานอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์ดีเซลขนาดเล็กและรถยนต์เบนซินภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยกำหนดให้เป็นมาตรฐานทั่วไปเพื่อสนับสนุนและสร้างแรงจูงใจให้ผู้ผลิตพัฒนาเครื่องยนต์ให้มีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรฐาน การดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เพื่อให้มีการปรับปรุงมาตรฐานมลพิษอากาศและเสียงจากยานพาหนะใช้งาน โดยปรับปรุงมาตรฐานมลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะใช้งานให้เข้มงวดและสอดคล้องกับเทคโนโลยียานยนต์ที่พัฒนาขึ้น ได้แก่ การปรับปรุงมาตรฐานค่าควันดำจากรถยนต์ดีเซล และมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีนและรถจักรยานยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน EURO ๓ ปรับปรุงมาตรฐานค่าควันดำจากเรือกลให้มีความเข้มงวดขึ้นจากเดิม ปรับปรุงมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เป็นเชื้อเพลิง ปรับปรุงมาตรฐานระดับเสียงจากรถประเภทต่างๆ การดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงคุณลักษณะน้ำมันเบนซินหรือแก๊สโซฮอลล์



/ให้มีความ...

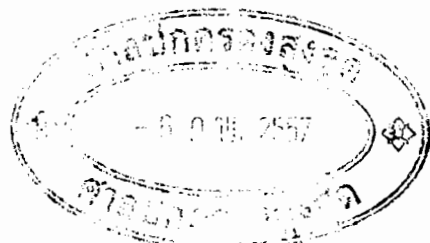


ให้มีความเข้มงวดมากขึ้น ได้แก่ การกำหนดค่าออกเทนโดยวิธีมอดเตอร์ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๕ ปริมาณกำมะถันไม่เกิน ๕๐ ส่วนในล้านส่วน ปริมาณสารเบนซิน ไม่เกินร้อยละ ๑ โดยปริมาตร ปริมาณสารตะกั่วไม่เกิน ๐.๐๐๕ กรัมต่อลิตร และเสนอให้มีการกำหนดคุณลักษณะน้ำมันเบนซินหรือแก๊สโซฮอล์รุ่นใหม่ โดยจะต้องมีปริมาณโอเลฟิน ไม่เกินร้อยละ ๑๘ โดยปริมาตร รวมทั้งเสนอให้มีการบังคับใช้คุณลักษณะน้ำมันดังกล่าวภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ปรับปรุงคุณลักษณะน้ำมันดีเซลให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยได้เสนอให้มีการกำหนดค่าซีเทน ไม่ต่ำกว่า ๕๐ หน่วย ปริมาณกำมะถัน ไม่เกิน ๕๐ ส่วนในล้านส่วน และได้เสนอให้มีการกำหนดคุณลักษณะของน้ำมันดีเซลรุ่นใหม่ โดยจะต้องมีปริมาณสาร PAH ไม่เกินร้อยละ ๑๑ โดยน้ำหนัก รวมทั้งเสนอให้มีการบังคับใช้คุณลักษณะน้ำมันดังกล่าวในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เสนอให้มีการบังคับใช้มาตรฐานก๊าซธรรมชาติที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงของยานพาหนะ โดยขอให้ใช้บังคับภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ การดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในการตรวจสอบ ตรวจจับยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน โดยจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับเทคนิควิธีการตรวจวัดมลพิษจากรถยนต์อย่างถูกต้องแก่เจ้าหน้าที่ด้านการตรวจสอบ ตรวจจับด้านมลพิษเป็นประจำ รวมทั้งเผยแพร่ความรู้ด้านกฎ ระเบียบและแนวทางปฏิบัติในการตรวจสอบ ตรวจจับยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐานให้แก่ผู้ขับขี่และเจ้าของรถ องค์กร ประชาสัมพันธ์สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและเจ้าของรถให้มีความตระหนักถึงความสำคัญของการดูแลบำรุงรักษาและปรับแต่งเครื่องยนต์ของรถให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างสม่ำเสมอ สนับสนุนการศึกษา วิจัย และพัฒนาการผลิตเครื่องมือตรวจวัดมลพิษจากยานพาหนะ เพื่อเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการในประเทศให้มีความสามารถผลิตเครื่องมือที่มีคุณภาพ ตามมาตรฐานสากล และลดการนำเข้าเครื่องมือจากต่างประเทศด้วยเหตุผลตามที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้กล่าวอ้างมาข้างต้น เห็นได้ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มิได้ละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ต้องปฏิบัติ แต่อย่างไรก็ตามประเด็นที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองกล่าวอ้างว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทั้งสิ้น ๑๑ ข้อ เห็นว่าอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ตามกฎกระทรวงดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นอำนาจหน้าที่ในการเสนอความเห็น การให้ข้อเสนอแนะ การจัดทำแผนการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ การพัฒนาระบบรูปแบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษ การประสานงานซึ่งเป็นงานทางด้านวิชาการ มีเฉพาะในข้อ ๙ และข้อ ๑๐ ในฐานะผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับ



/การตรวจสอบ...

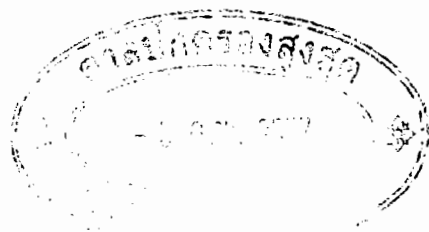
การตรวจสอบเรื่องราวร้องทุกข์ และการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ การดำเนินการดังกล่าวผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะต้องกระทำผ่านเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่แล้วแต่กรณี ดังนั้น เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ และพนักงานเจ้าหน้าที่ในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ เท่านั้น ไม่อาจใช้อำนาจตามกฎหมายฉบับอื่นที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ กล่าวอ้าง เพราะถ้าหากเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ย่อมถูกฟ้องเป็นจำเลยทั้งในคดีอาญาและคดีปกครองว่ากระทำโดยไม่มีอำนาจหน้าที่ หากก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอกเพราะการกระทำโดยไม่มีอำนาจหน้าที่ดังกล่าว ต้องรับผิดชอบในความเสียหายเป็นการเฉพาะตัว ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙ และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๘๒ (๒) และ (๓) ได้บัญญัติเงื่อนไขบังคับก่อนไว้ว่า ถ้าหากแหล่งกำเนิดมลพิษดังกล่าวเป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะต้องประสานงานไปยังเจ้าพนักงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานก่อน หากเจ้าพนักงานดังกล่าวไม่ดำเนินการ เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจึงจะใช้อำนาจตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในการออกคำสั่งทางปกครองหรือสั่งปรับผู้กระทำความผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการตามที่กฎหมายบัญญัติไว้มาโดยตลอด การกล่าวอ้างเพียงว่าพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีเจตนารมณ์จะให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการควบคุมมลพิษโดยเฉพาะ เพื่อเอื้อประโยชน์ สนับสนุน และผลักดันการดำเนินการของหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่เดิม และอุดช่องว่างในกรณีที่ไม่มีกฎหมายใดบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้คำนึงว่าหากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กระทำการโดยไม่มีกฎหมายให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้ง ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้รับความเสียหายจากการดำเนินการดังกล่าวเช่นใด การกล่าวอ้างว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาใดๆ ทั้งที่มีผู้ร้องทุกข์ด้านมลพิษมายังผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เฉลี่ยปีละเกือบ ๑,๐๐๐ เรื่อง เป็นกรณีที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ นำข้อมูลในรายงานสถานการณ์มลพิษที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำ หรือจากรายงานประจำปีผลการ



/ดำเนินงาน...

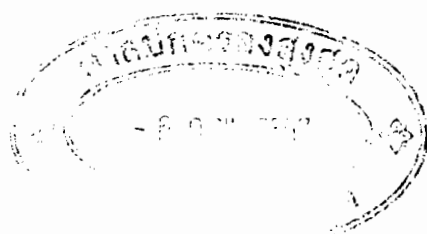
ดำเนินงานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มากกล่าวอ้างโดยมิได้มีการพิจารณาข้อเท็จจริงให้ต้องแก้ไขก่อนว่าข้อมูลสถิติดังกล่าวเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการร้องทุกข์ด้านมลพิษทั่วๆ ไปของทั้งประเทศหรือเป็นข้อมูลที่ยังมิได้มีการแยกว่าเป็นการร้องทุกข์ที่เกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ แล้วแต่กรณี หากเป็นเรื่องร้องทุกข์หรือเป็นกรณีการดำเนินการตรวจสอบแหล่งกำเนิดมลพิษที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ แล้วผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ อย่างเต็มความสามารถและตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้โดยมิได้มีการหลีกเลี่ยงแต่อย่างใด หากเรื่องร้องเรียนดังกล่าวมิใช่เกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ต้องประสานงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการแทน พร้อมกับให้คำแนะนำไม่เช่นนั้นเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ อาจจะต้องถูกฟ้องเป็นคดีอาญาหรือคดีปกครอง แล้วแต่กรณี ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ตระหนักถึงปัญหาและอุปสรรคในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี จึงได้ดำเนินการยกวางระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการประสานงานเพื่อบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ... ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ เพื่อใช้เป็นมาตรการทางปกครองควบคุมให้หน่วยงานที่ได้รับการประสานงานจะต้องรับผิดชอบตามอำนาจหน้าที่ของตนอีกชั้นหนึ่ง หากไม่ทำตามร่างระเบียบดังกล่าว ย่อมจะถือได้ว่าเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามระเบียบแบบแผนของทางราชการเป็นความผิดทางวินัยของทางราชการอีกส่วนหนึ่งด้วย ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบกับร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ดังกล่าวตามร่างระเบียบนี้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้รับการมอบหมายให้ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานคดีด้านสิ่งแวดล้อมอีกหน้าที่หนึ่ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอนายกรัฐมนตรีพิจารณาลงนามขอให้ศาลปกครองสูงสุดพิพากษายกฟ้อง

ผู้ฟ้องคดีทั้งสี่แก้อุทธรณ์ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ว่า ตามที่ศาลปกครองชั้นต้นได้มีคำพิพากษาว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ปฏิบัติโดยปล่อยให้มึรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการเอกชนที่ออกวิ่งให้บริการปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานบนถนนสาธารณะว่าเป็นการละเลยต่อหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๖ (๑) และ (๒) มาตรา ๗ (๒) (๓) (๔) (๖) (๑๐) และ (๑๑) ประกอบพระราชบัญญัติการขนส่ง



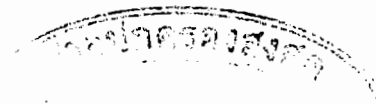
/ทางบก...

ทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๗๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๓ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๔ มาตรา ๘๕ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖ วรรคหนึ่ง วรรคสอง และวรรคสาม นั้น ผู้ฟ้องคดีทั้งสองเห็นว่านอกจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จะละเลยต่อหน้าที่ตามบทบัญญัติ แห่งกฎหมายดังกล่าวแล้ว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยังละเลยต่อหน้าที่ตามพระราชบัญญัติ การสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๒๕ (๔) มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๗ ซึ่งเป็นบทบัญญัติ เกี่ยวกับเหตุเดือดร้อนรำคาญ กล่าวคือ ส่วนที่เกี่ยวกับเหตุรำคาญ นั้น หมายถึงว่าสภาพรถ และการดำเนินบริการสาธารณะ ต้องไม่เป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เขม่า เถ้า หรือกรณีอื่นใดจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตราย ต่อสุขภาพของประชาชน ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา รถยนต์โดยสารภายใต้การควบคุม ดูแลของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จำนวนมากที่ออกมาวิ่งบริการได้ปล่อยมลพิษจากท่อไอเสีย เกินมาตรฐาน ทำลายสุขภาพอนามัยของประชาชนเป็นจำนวนมากรวมทั้งผู้ฟ้องคดีทั้งสอง นับตั้งแต่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ฟ้องคดีต่อศาลปกครองตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ถึงปัจจุบัน การละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยังคงเกิดขึ้นอยู่เช่นเดิม รถยนต์โดยสาร ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการ ยังคงมีการปล่อยควันดำหรือไอเสียเกินมาตรฐาน อยู่เต็มท้องถนนสาธารณะ เป็นข่าวตามสื่อมวลชนทั่วไป รวมทั้งในงานวิจัยต่างๆ ก็ระบุไว้ชัดเจน ถึงผลของการละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ซึ่งประชาชนหรือชาวบ้าน ผู้เดือดร้อนที่ไม่มีความรู้ทางการตรวจวัด ตามมาตรฐานของทางราชการก็สามารถมองเห็น ได้ด้วยตาเปล่า ว่ารถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการ ปล่อยควันดำหรือ ไอเสียออกมาเป็นอันตรายแก่สุขภาพอนามัยของชาวบ้านเกินมาตรฐานมากน้อยเพียงใด ศาลปกครองสูงสุดสามารถเผชิญสืบและวินิจฉัยได้ว่าความจริงเป็นเช่นสถิติกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่อดีตที่ได้มีการรวบรวมไว้ในหนังสือสถิติกรุงเทพมหานครทุกๆ ปี จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ว่าจำนวนผู้ป่วยที่เป็นโรคจากระบบทางเดินหายใจมีสาเหตุประการหนึ่งมาจากมลพิษ ควันดำและไอเสียจากยานยนต์เป็นอันดับหนึ่งมาโดยตลอดทุกปี การกล่าวอ้างของ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ว่ารถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการได้ผ่านการตรวจ สภาพแล้วทุกครั้งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ นั้นย่อมไม่มีน้ำหนักที่ ผู้ฟ้องคดีทั้งสองจะยอมรับได้ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกทำการตรวจสอบสภาพรถ ประจำปี จะตรวจสอบแต่เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับระบบห้ามล้อ ระบบไฟ ตัวถังรถ เป็นหลัก ว่ามีความมั่นคงแข็งแรงเพียงพอหรือไม่ ส่วนการตรวจวัดการระบายมลพิษควันดำหรือไอเสีย



ไม่ให้เกิน...

ไม่ให้เกินมาตรฐานนั้นมักไม่มีการตรวจวัดหรือบางครั้งถ้าหากว่ามีการตรวจวัดก็ไม่ได้ เครื่องวัดหรือตรวจสอบอย่างจริงจัง รถยนต์โดยสารเอกชนร่วมบริการส่วนใหญ่เป็นรถเก่ามาก ที่รับซื้อต่อมาจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ปลดระวางแล้ว แม้จะมีการเปลี่ยนเครื่องยนต์ก็จะใช้เฉพาะแต่เครื่องยนต์มือสอง ความแรงของการขับเคลื่อนจึงถดถอย มักมีการปรับจูนเครื่อง ให้น้ำมันเชื้อเพลิงสามารถสูบฉีดเข้าไปในห้องเผาไหม้ให้ได้มากกว่าปกติ รถจึงจะมีกำลังแรงขึ้นได้ แต่มีผลเสียตามมานั้นคือ จะเกิดควันดำมาก เพราะการเผาไหม้ในห้องเครื่อง ที่มีอัตราผสมระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงและอากาศไม่สมดุลกัน จึงเผาไหม้ไม่หมด ควันดำ จึงถูกปล่อยออกมาทางท่อไอเสียมากกว่าปกติเกินมาตรฐานเสมอ ศาลปกครองสูงสุด สามารถเผชิญสืบข้อเท็จจริงดังกล่าวได้จากพนักงานผู้ขับขี่ โดยเฉพาะพนักงานของ รถร่วมบริการเอกชน หรือช่างซ่อมในอุ้งรถต่างๆ การกล่าวอ้างของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ว่ารถของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการเอกชนได้ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วทุกครั้ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ นั้นยอมไม่สะท้อนข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ส่วนข้ออ้างว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มิได้ใช้บังคับกับรถยนต์โดยสารที่ จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ย่อมมี หน้าที่ในการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ รถของตนและรถร่วมบริการไม่ให้ฝ่าฝืนกฎหมายต่างๆ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบสูงสุดที่หน่วยงานทางปกครองต้องพึงมีต่อสาธารณะหรือ ประชาชน หากพบว่ารถยนต์โดยสารคันใดมีปัญหาปล่อยควันดำออกมามากเกินมาตรฐาน ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ ก็ให้อำนาจผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ในการที่จะจัดซื้อ จัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ต่างๆ หรือแม้แต่การจัดจ้างบุคคลหรือหน่วยงาน อื่นดำเนินการปรับปรุง ซ่อมแซม แกะไขรถยนต์โดยสารภายใต้การควบคุมดูแลได้ก่อนเสมอ อยู่แล้ว อีกทั้งหน่วยงานของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีรถโดยสารของตนและรถโดยสารเอกชน ที่จะต้องควบคุมดูแลตรวจสอบเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นที่จะต้องมีวัสดุ อุปกรณ์ อะไหล่ หรือเครื่องมือตรวจวัดไอเสียและตรวจวัดเสียงให้เพียงพอต่อการตรวจสอบควบคุมรถยนต์ โดยสารของตนให้อยู่ในมาตรฐานก่อนปล่อยให้ออกมาวิ่งบริการ การกล่าวอ้างว่ามี หน่วยงานรัฐอื่นๆ คอยตรวจสอบ เช่น ตำรวจจราจร ฝ่ายตรวจการขนส่ง คอยตรวจสอบให้ อยู่แล้วหากฝ่าฝืนก็就会被เปรียบเทียบปรับเป็นเงินคันละ ๒๐๐ บาท ตามที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ กล่าวอ้างนั้นเป็นการกล่าวอ้างที่ไม่แสดงถึงความรับผิดชอบที่องค์กรทางปกครองของรัฐ ต้องพึงมีต่อสาธารณะหรือประชาชน ไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการ



/แผ่นดิน...

แผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๕ มาตรา ๓/๑ และมาตรา ๗๑/๑๐ (๕) โดยมีพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๖ มาตรา ๗ มาตรา ๘ (๔) มาตรา ๙ (๔) และมาตรา ๕๓ นอกจากนี้ การตรวจสอบรับรองความเป็นไปตามมาตรฐานของเครื่องมือตรวจวัดไอเสียและเสียงนั้น ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ จะเป็นหน่วยงานหลักของรัฐที่มีหน้าที่ตรวจสอบและรับรองมาตรฐานตามที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนด ดังนั้น การละเลยหรือละเว้นหรือเพิกเฉยต่อการปฏิบัติหน้าที่เพื่อป้องกันมลพิษจากควันดำของรถยนต์โดยสารทั้งรถโดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการตามที่กฎหมายกำหนดจึงเป็นเหตุผลที่ศาลปกครองสูงสุดจะวินิจฉัยและพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชนและสาธารณะ โดยไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ทั้งที่เป็นรถประจำทางที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เติมน้ำมันและรถประจำทางร่วมบริการทั้งหมด ไม่ให้ก่อมลพิษหรือควันดำหรือปล่อยไอเสียออกมาเกินมาตรฐาน และหากรถยนต์ใดมีสภาพของการปล่อยไอเสียเกินมาตรฐานอยู่เสมอต้องปลดระวางออกเสีย ส่วนรถประจำทางร่วมบริการของเอกชน หากบริษัทใดละเลยหรือฝ่าฝืนหรือปล่อยไอเสียออกมาเกินมาตรฐานเสมอ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ต้องยกเลิกสัมปทานบริษัทและเส้นทางเดินรถเหล่านั้น และให้รายงานผลการตรวจวัดไอเสียของรถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการเอกชนทุกคันต่อศาลและผู้ฟ้องคดีทุก ๓ เดือน เป็นระยะไม่น้อยกว่า ๓ ปี นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด

ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ไม่ได้ทำคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒

ศาลปกครองสูงสุดออกนั่งพิจารณาคดี โดยได้รับฟังสรุปข้อเท็จจริงของตุลาการเจ้าของสำนวน และคำชี้แจงด้วยวาจาประกอบคำแถลงการณ์ของตุลาการผู้แถลงคดี

ศาลปกครองสูงสุดได้ตรวจพิจารณาเอกสารทั้งหมดในสำนวนคดี กฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ฯลฯ ที่เกี่ยวข้องประกอบแล้ว

ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ เป็นองค์กรนิติบุคคลสาธารณประโยชน์ จดทะเบียนจัดตั้งเป็นมูลนิธิต่อนายทะเบียนมูลนิธิกรุงเทพมหานคร ตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย ทะเบียนเลขที่ กท ๑๘๓ ลงวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๓๕ มีวัตถุประสงค์



/เพื่อร่วมมือ...

เพื่อร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการปรับปรุงและปกป้องรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและต่างจังหวัด อันเกิดจากน้ำเสีย ขยะเหลือค้าง อากาศเป็นพิษ และดำเนินการอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามใบอนุญาตจัดตั้งและจดทะเบียนเป็นองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ทะเบียนเลขที่ ๓๑/๒๕๓๖ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๖ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ถึงผู้ฟ้องคดีที่ ๔ ได้ยื่นฟ้องโดยมีข้อกล่าวอ้างว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มิได้ดำเนินการสั่งการควบคุม กำกับดูแล และวางแผนการเดินทางของตนและไม่จัดระบบการเดินทางของเอกชนที่ร่วมบริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่ให้มีการปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด โดยมีเครื่องมือตรวจวัดควันดำเพียง ๓๓ เครื่อง ซึ่งไม่เพียงพอกับปริมาณรถ ทำให้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยของสาธารณชน ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ มิได้ดำเนินการควบคุมมลพิษทางอากาศไม่ให้เกินมาตรฐานตามอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ตามกฎหมาย จึงเป็นการละเลยหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้แย้งว่า ก่อนเสียภาษีประจำปีตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รถโดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการทุกคน จะต้องผ่านการตรวจสภาพเครื่องยนต์และท่อไอเสียก่อน จึงจะนำออกวิ่งบริการประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง โดยผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ต้องรายงานผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทุกเดือน ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีรถและรถร่วมบริการรวมกันทั้งหมด ๑๔,๗๐๐ คัน มีเครื่องมือตรวจวัดควันดำและเสียง จำนวน ๓๓ เครื่อง ใช้ประจำทุกๆ อยู่ โดยกำหนดมาตรฐานตรวจควันดำและเสียงรถทุก ๑๕ วัน หากพบว่ารถคันใดมีค่าควันดำสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานร้อยละ ๕๐ จะหยุดรถนำรถกลับไปปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ใหม่ให้มีค่ามาตรฐานไอเสียทันที และได้เชิญผู้ประกอบการรถร่วมบริการทุกบริษัทมาประชุมร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๔๕ และวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๔๕ เพื่อให้แก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ไม่ให้มีปัญหาเรื่องควันดำ โดยได้รายงานกระทรวงคมนาคมและผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ทุกเดือน อีกทั้งกรณีปัญหาหารถควันดำ จะมีเจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้ตรวจจับหรือเปรียบเทียบปรับเรียบร้อยแล้ว ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่ได้กำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลซึ่งจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพราะกรมการขนส่งทางบกได้อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๑ (๑) (ญ) และข้อ ๑๕ (๑) (ญ) ของกฎกระทรวง ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความ



/ในพระราชบัญญัติ...

ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ออกประกาศกำหนดเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วและผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ไม่มีอำนาจดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ กับรถยนต์ซึ่งไม่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ตามหนังสือของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๖๐๑/๒๕๓ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๔๑ แต่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ดำเนินการต่างๆ เช่น ตรวจสอบมลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๓ ตรวจสอบการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารร่วมบริการเอกชน จำนวน ๑๖ บริษัท ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๙ จนถึงปัจจุบัน โดยได้แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อให้ดำเนินการปรับปรุงรถยนต์โดยสารให้มีมลพิษเกินมาตรฐานก่อนนำออกวิ่งให้บริการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและพื้นที่ต่างจังหวัดตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๙ จนถึงปัจจุบัน นำเสนอปัญหามลพิษทางอากาศให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จัดทำแผนปฏิบัติการต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอความเห็นต่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เกี่ยวกับการขายรถยนต์โดยสารปรับอากาศปลดระวางโดยเห็นควรให้เพิ่มข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการที่ซื้อรถต้องเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ที่มีมาตรฐานตามที่ทางราชการกำหนดทุกคัน เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหามลพิษทางรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา จัดทำโครงการประสิทธิผลของการปรับแต่งและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถยนต์โดยสารประจำทางร่วมบริการเอกชนเพื่อลดมลพิษและประหยัดพลังงาน เสนอให้กำหนดมาตรฐานไอเสียจากรถยนต์ดีเซลใหม่ขนาดใหญ่ระดับที่ ๓ (อ้างอิงมาตรฐาน EURO II) มีมาตรฐานการระบายมลพิษที่เข้มงวดมากขึ้น ซึ่งสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ได้นำไปประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลต้องเป็นไปตามมาตรฐาน พ.ศ. ๒๕๔๒ เสนอให้รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่จะซื้อใหม่หรือเครื่องยนต์ที่จะนำมาเปลี่ยนในรถยนต์โดยสารประจำทางที่ใช้งานอยู่ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๐ เป็นต้นไป ต้องมีมาตรฐานไอเสียตามมาตรฐาน EURO II กำหนดมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาเพื่อลดปริมาณการระบายมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะออกสู่บรรยากาศ เช่น การกำหนดมาตรฐานไอเสียจากยานพาหนะทั้งรถยนต์ที่ผลิตขึ้นใหม่และรถยนต์ใช้งาน



/การตรวจสภาพ...



การตรวจสภาพยานพาหนะประจำปี การตรวจจับยานพาหนะริมเส้นทางจราจร การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง และการควบคุมไอระเหยจากน้ำมันเบนซิน เป็นต้น และได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบและตรวจจับรถยนต์ขนาดใหญ่ที่มีมลพิษเกินมาตรฐานตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๑ รวมทั้งให้มีการร้องเรียนปัญหารถยนต์โดยสารประจำทางปล่อยควันดำ จัดเสวนาระดมความคิดเห็น จัดประชุมหรือแนวทางในการควบคุมรถยนต์โดยสารประจำทางปล่อยควันดำ จัดให้มีการฝึกอบรมเรื่องการปรับแต่งเครื่องยนต์ดีเซลเพื่อลดควันดำให้แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐและภาคเอกชน จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการตรวจวัดมลพิษจากยานพาหนะ และเสนอให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบกเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสภาพยานพาหนะประจำปีด้านมลพิษจากไอเสีย และร่วมกับกระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบกดำเนินการประเมินผลการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงระบบการตรวจสภาพรถของเอกชนให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบ โดยอยู่ระหว่างกรมการขนส่งทางบกพิจารณาขอจัดตั้งงบประมาณปี ๒๕๔๗ เพื่อดำเนินการ นอกจากนี้ ยังได้จัดการประชุมปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ ได้แก่ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร สมาคมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง สถาบันการศึกษา บริษัทผู้ผลิตรถต่างๆ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย เพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการดังกล่าว ซึ่งที่ประชุมมีมติให้ปรับปรุงเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการตามข้อเสนอของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ได้มีมติให้เพิ่มเติมแผนการปรับปรุงคุณภาพอากาศภายในรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ เพื่อเป็นการปรับปรุงแก้ไขระบบระบายอากาศมิให้เกิดการสะสมของเชื้อโรคและฝุ่นละอองภายในรถ กำหนดมาตรการในการตรวจสอบและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทางของบริษัทร่วมบริการเอกชนและรถมินิบัสให้เป็นมาตรฐานเดียวกับรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้ระบุเป้าหมายในการลดปริมาณการระบายมลพิษจากรถยนต์โดยสารประจำทาง รถร่วมบริการเอกชนและรถมินิบัส เพื่อเป็นเหตุผลในการสนับสนุนขอรับงบประมาณในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงจากรถยนต์โดยสารประจำทางเพิ่มเติมแผนการนำรถยนต์โดยสารที่มีคุณภาพที่ดีมาใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน เพื่อลดความรุนแรงของปัญหามลพิษทางอากาศ โดยให้ประสานงานกับกรุงเทพมหานครในการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว ตลอดจนเพิ่มเติมรายละเอียดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์โดยสารประจำทาง และให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เพิ่มรายละเอียด



/คำชี้แจง...

ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการแก้ไขและจัดการปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารประจำทาง เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสมต่อไป และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้ประชุมหารือกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงร่างแผนปฏิบัติการฯ ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น และได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร กรมการขนส่งทางบก และกรุงเทพมหานคร ในวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๔๖ เพื่อประเมินผลดำเนินการและหาวิธีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบ ตรวจจับรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเกินมาตรฐาน ซึ่งที่ประชุมมีมติร่วมกัน โดยเห็นสมควรให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตรวจสอบ ตรวจจับหรือระงับการใช้รถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกโดยเคร่งครัด พร้อมทั้งขยายพื้นที่การตรวจสอบ ตรวจจับให้ครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานคร โดยเป็นผู้รับผิดชอบหลักตามที่กฎหมายกำหนด ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยกองบังคับการตำรวจจราจร เเร่งรัดการประกาศกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย และประกาศเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร เรื่อง กำหนดวิธีการห้ามใช้รถชั่วคราว ของรถที่มีค่ามลพิษทางอากาศหรือเสียงเกินมาตรฐาน และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่แก้ไขรถ ให้ถูกต้อง และในระหว่างรอการประกาศ ให้ร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ใช้อำนาจในฐานะ พนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดำเนินการเพิ่มเติมกับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่มีค่าควันดำ เกินมาตรฐาน โดยแต่งตั้งหัวหน้าชุดปฏิบัติการตรวจสอบตรวจจับเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัตินี้เพิ่มเติม ให้กรุงเทพมหานครสนับสนุนงบประมาณในการจัดซื้อ เครื่องมืออุปกรณ์ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการตรวจจับรถยนต์ที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน โดยใช้งบประมาณในส่วนของเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ซึ่งกองบังคับการตำรวจจราจรจัดส่งให้ กรุงเทพมหานคร ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัล พ.ศ. ๒๕๓๗ และให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ สนับสนุนสถานที่และเจ้าหน้าที่ในการตรวจปล่อยยานพาหนะที่ ได้รับการปรับปรุงแก้ไขแล้ว และให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ โดยสำนักจัดการคุณภาพอากาศ ตรวจวัดคุณภาพอากาศและประเมินผลการปฏิบัติงาน

คดีมีประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่โดยปล่อยให้รถ ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และของเอกชนที่ร่วมบริการในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด



/หรือไม...

หรือไม่ และผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในกรณีดังกล่าว หรือไม่

พิเคราะห์แล้วเห็นว่า ประเด็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่โดยปล่อยให้รถยนต์ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และของเอกชนที่ร่วมบริการในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปลอมมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หรือไม่ นั้น ตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๙๖ บัญญัติว่า เมื่อรัฐบาลเห็นเป็นการสมควรจะจัดตั้งองค์การเพื่อดำเนินกิจการอันเป็นสาธารณประโยชน์ หรือเพื่อประโยชน์ในการเศรษฐกิจ หรือช่วยเหลือในการครองชีพ หรืออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน โดยใช้เงินทุนจากงบประมาณแผ่นดินก็ได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว โดยการตราพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ และมาตรา ๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว บัญญัติให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ (๑) ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร (๒) ประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล และมาตรา ๗ แห่งพระราชกฤษฎีกาฉบับดังกล่าว บัญญัติว่า เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวในมาตรา ๖ ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีอำนาจรวมถึง (๑) ถือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง มีทรัพย์สินต่าง ๆ สร้าง เชื้อ ขยาย เช่า ให้เช่า ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน โอน และรับโอนด้วยประการใดๆ ซึ่งทรัพย์สินหรือสิทธิใดๆ และรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ (๒) ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งในรถยนต์ยานพาหนะ อุปกรณ์ยานพาหนะ เครื่องใช้และเครื่องบริการต่างๆ เช่น ตู้ โรงซ่อม ท่า คลังสินค้า สถานที่พัก (๓) ว่าจ้างหรือรับจ้างทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล ... (๑๐) ร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แห่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งการเข้าเป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือนิติบุคคลโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี (๑๑) กระทำกิจการอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จึงเป็นหน่วยงานทางปกครองที่กฎหมายกำหนดให้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการเอง หรือร่วมกิจการกับบุคคลอื่น อันเป็นการจัดทำบริการสาธารณะ ในการจัดทำบริการสาธารณะดังกล่าว นอกจากจะต้องดำเนินการ



/ให้บรรลุ...

ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของการจัดทำบริการสาธารณะในเรื่องการจัดให้มีรถยนต์โดยสารสำหรับขนส่งบุคคลอย่างเพียงพอแก่ความต้องการของประชาชนอันเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนแล้ว ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ยังต้องดูแลบำรุงรักษารถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการจัดทำบริการสาธารณะดังกล่าวให้อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดีและผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ในฐานะหน่วยงานของรัฐซึ่งกระทำการแทนรัฐต้องประกอบการขนส่งบุคคลและประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญที่กำหนดให้องค์กรของรัฐทุกองค์กรใช้อำนาจโดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพของประชาชน โดยเฉพาะการคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อมตลอดจนควบคุมและกำจัดภาวะมลพิษที่มีผลต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ และคุณภาพชีวิตของประชาชน ในส่วนหลักเกณฑ์ วิธีการและมาตรฐานของรถโดยสารที่จะใช้ประกอบการขนส่งบุคคล มาตรา ๖ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ ย่อมหมายถึงว่า สภาพของรถยนต์โดยสารขนส่งบุคคลจะต้องเป็นรถที่มีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง ไม่อยู่ในสภาพที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยเมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการเอกชนรวมกันทั้งหมด ๑๔,๗๐๐ คัน มีเครื่องมือตรวจวัดควันดำและเสียงจำนวน ๓๓ เครื่อง ใช้ประจำทุกๆ คัน โดยกำหนดมาตรฐานตรวจวัดควันดำและเสียงรถ ทุก ๑๕ วัน หากพบว่ารถคันใดมีค่าควันดำสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานร้อยละ ๕๐ จะหยุดรถนำรถกลับไปปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ใหม่ให้มีค่ามาตรฐานไอเสีย หลังจากได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับการปล่อยควันดำจากรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการ แม้ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ได้เชิญผู้ประกอบการรถร่วมบริการทุกบริษัทมาประชุมร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เพื่อแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ไม่ให้มีปัญหาเรื่องควันดำ แต่เมื่อข้อเท็จจริงยังปรากฏว่า รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการยังมีการปล่อยควันดำทำให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เห็นได้อย่างแจ่มชัดและการตรวจวัดควันดำของรถโดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ โดยเฉพาะอย่างยิ่งของรถร่วมบริการยังมีปริมาณที่น้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนรถทั้งหมด ทำให้พบเห็นรถที่ปล่อยควันดำในการวิ่งประกอบการประกอบกับการที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปล่อยให้ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเอกชนคู่สัญญาตามสัญญาจ้างขนส่งบุคคลนำรถยนต์โดยสารเอกชนร่วมบริการที่มีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดควันดำที่มีผลทำให้เสื่อมเสียต่อสุขภาพอนามัยแก่ประชาชนมาใช้ในทางเดินรถมาโดยตลอดจนกระทั่ง



/ปัจจุบัน...

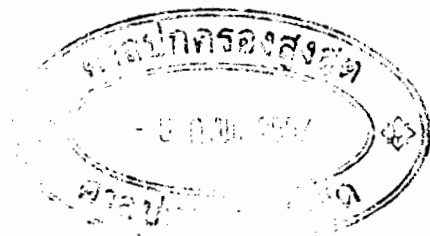
ปัจจุบัน โดยการขายรถโดยสารเก่าที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปลดระวางแล้วให้แก่ผู้ประกอบการรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ และเมื่อผู้ประกอบการรถโดยสารเอกชนร่วมบริการนำรถที่มีสภาพทรุดโทรมเข้ามาร่วมเดินรถให้บริการประชาชน อันขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ในฐานะหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลการขนส่งบุคคลกลับเฟิกเฉย ไม่ดำเนินการให้เอกชนผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างประกอบการขนส่งบุคคลดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษทางอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติตลอดจนไม่ควบคุมและกำจัดภาวะมลพิษที่มีผลต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชนตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ดังนั้น เมื่อผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีหน้าที่จะต้องจัดให้รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนทุกคันให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้การได้สภาพของรถต้องมั่นคงแข็งแรงและไม่ก่อมลพิษอันอาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยของผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปลดปล่อยให้มีรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการออกวิ่งปล่อยควันดำจากท่อไอเสียอันเป็นมลพิษทางอากาศเกินมาตรฐาน นั้น ถือได้ว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ในการจัดทำบริการสาธารณะเกี่ยวกับการขนส่งบุคคลตามอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ที่ศาลปกครองชั้นต้นมีคำพิพากษาว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติโดยปล่อยให้มียานยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการออกวิ่งปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานและกำหนดค่าบังคับให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมายโดยไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางและรถร่วมบริการก่อให้เกิดมลพิษจากไอเสียเกินมาตรฐานอีก และให้รายงานผลการตรวจวัดไอเสียของรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการต่อศาลทุก ๓ เดือน เป็นเวลา ๑ ปี นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ศาลปกครองสูงสุดเห็นพ้องด้วยอุทธรณ์ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ฟังไม่ขึ้น

ส่วนประเด็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในกรณีดังกล่าวหรือไม่ นั้น เห็นว่า เดิม มาตรา ๓ แห่งพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดว่า ให้กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ ... (๓) จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมและมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ... (๖) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ ต่อมา



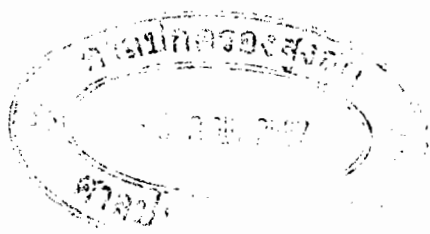
/มีกฎกระทรวง...

มีกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๔๕ ข้อ ๑ กำหนดว่า ให้กรมควบคุมมลพิษ มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล อำนวยการ ประสานงาน ติดตามและประเมินผลเกี่ยวกับการฟื้นฟู คุ้มครองและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) เสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบาย และแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ (๒) เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด (๓) จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไข ปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ (๔) ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ (๕) พัฒนาระบบ รูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสม สำหรับระบบต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการกากของเสีย สารอันตราย คุณภาพน้ำ อากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน (๖) ประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟู หรือระงับเหตุ ที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหาย ต่อสิ่งแวดล้อม (๗) ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ (๘) ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษ (๙) ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องทุกข์ด้านมลพิษ (๑๐) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วย การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่น ที่เกี่ยวข้อง (๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย และมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ บัญญัติว่า ในพระราชบัญญัตินี้ มลพิษ หมายความว่า ของเสีย วัตถุอันตราย และมลสารอื่นๆ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้างจาก สิ่งเหล่านั้น ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นพิษภัย อันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ และให้หมายความรวมถึง รังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่นๆ ที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิด มลพิษด้วย ภาวะมลพิษ หมายความว่า สภาวะที่สิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือปนเปื้อน โดยมลพิษซึ่งทำให้คุณภาพของสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลง เช่น มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ มลพิษในดิน แหล่งกำเนิดมลพิษ หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใดๆ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ ของเสีย หมายความว่า ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย อากาศเสีย มลสาร หรือวัตถุอันตรายอื่นใด



/ซึ่งถูกปล่อยทิ้ง...

ซึ่งถูกปล่อยทิ้งหรือมีที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้น ที่อยู่ในสภาพของแข็ง ของเหลวหรือก๊าซ อากาศเสีย หมายความว่า ของเสียที่อยู่ในสภาพเป็นไอเสีย กลิ่นควัน ก๊าซ เขม่า ฝุ่นละออง เถ้าถ่าน หรือมลสารอื่นที่มีสภาพละเอียดบางเบาจนสามารถรวมตัวอยู่ในบรรยากาศได้ ยานพาหนะ หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยและอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ด้านการควบคุมมลพิษ มีภาระหน้าที่หลักในการกำกับ ดูแล อำนาจการ ประสานงาน ติดตามและประเมินผลเกี่ยวกับการฟื้นฟู คุ้มครองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะเป็นการเสนอความเห็น การให้ข้อเสนอแนะ การจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ การติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ การพัฒนาระบบรูปแบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษ ประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟู หรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม การประสานงานกับส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ในการจัดการมลพิษ นอกจากนี้ ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๓๗) เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ แต่งตั้งให้อธิบดีของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และข้าราชการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ระดับ ๔ ขึ้นไป เป็นเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษ ปฏิบัติการเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทัวราชอาณาจักร และอธิบดีของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา ๕๓ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในการควบคุม ป้องกัน ลดหรือขจัดมลพิษด้วย คดีนี้แม้ว่ารถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ จะไม่อยู่ในความหมายของคำว่า ยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่หมายถึงเฉพาะรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ แต่ตามมาตรา ๔ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่บัญญัติว่า รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล วรรคสาม บัญญัติว่า รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า



/(๑) รถยนต์...

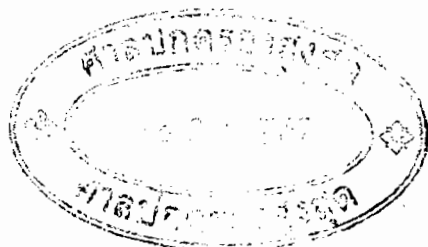
(๑) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัดโดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด (๒) รถยนต์รับจ้างซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ และเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ จึงไม่มีอำนาจหน้าที่เข้าไปดำเนินการตามมาตรา ๖๔ ถึงมาตรา ๖๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษทางอากาศอันเกิดจากรถยนต์โดยสารประจำทางและรถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปลอมมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดได้ แต่อย่างไรก็ตาม ความจกท่อไอเสียของรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ถือว่าเป็นของเสียที่เป็นมลพิษอย่างหนึ่ง ดังนั้น รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ถือได้ว่าเป็นสิ่งอื่นใดซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ จึงเป็นแหล่งมลพิษอย่างหนึ่งตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ข้อเท็จจริงในคดีนี้รับฟังได้ว่าเมื่อมีกรณีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปลอมมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ได้มีหนังสือประสานไปยังผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายต่าง ๆ ตามหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๐๗๖๔ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๔๕ แจ้งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้กำกับดูแลรถยนต์โดยสารประจำทางในสังกัดไม่ให้ก่อวันดำสร้างความสะดวกเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ตามหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๐๗๖๒ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๔๕ แจ้งนายกเทศมนตรีนครนนทบุรี ให้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ควบคุมดูแลไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางและรถเอกชนร่วมบริการปล่อยวันดำสร้างความสะดวกเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน และตามหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๐๗๖๓ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๔๕ แจ้งผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี ให้อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ควบคุมดูแลไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางและรถเอกชนร่วมบริการปล่อยวันดำสร้างความสะดวกเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของ



/ประชาชน...



ประชาชน และมีหนังสือ ที่ วว ๐๓๐๑(๑)/๖๗๔๒ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๔๕ และหนังสือ  
 ที่ ทส ๐๓๐๗/๐๔๐๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๕ แจ้งผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ให้ควบคุมดูแล  
 ไม่ให้รถยนต์โดยสารประจำทางและรถยนต์โดยสารเอกชนร่วมบริการปล่อยควันดำ  
 สร้างความเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนอื่น เห็นว่า  
 การดำเนินการของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ดังกล่าวเป็นเพียงการดำเนินการประสานงานไปยังหน่วยงาน  
 ที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เมื่อมีกรณีร้องเรียนว่ารถยนต์โดยสารและ  
 รถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑  
 ปล่อยมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด เท่านั้น เมื่อศาลได้มีคำวินิจฉัย  
 แล้วว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ มีหน้าที่จะต้องจัดให้รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชน  
 ทุกคนให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้การได้สภาพของรถต้องมั่นคงแข็งแรง และไม่ก่อมลพิษ  
 อันอาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยของผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป การที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑  
 ปล่อยให้รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการออกวิ่งปล่อยควันดำจากท่อไอเสียอันเป็นมลพิษ  
 ทางอากาศเกินมาตรฐาน ถือได้ว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมาย  
 กำหนดให้ต้องปฏิบัติ ในการจัดทำบริการสาธารณะเกี่ยวกับการขนส่งบุคคลตามอำนาจ  
 หน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ดังนั้น ในส่วนของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ที่มีอำนาจหน้าที่ในการ  
 กำกับ ดูแล อำนาจการ ประสานงาน ติดตามและประเมินผลเกี่ยวกับการฟื้นฟู คุ้มครองและ  
 รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ ได้ปล่อยปละละเลย  
 ไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแล ประเมินผล ประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟู หรือระงับ  
 เหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษ กรณีผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ละเลยปล่อยรถยนต์โดยสารและ  
 รถร่วมบริการของเอกชนที่มีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดควันดำอันเป็นมลพิษหรือปล่อยรถที่มีสภาพ  
 ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายอันอาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยของผู้โดยสาร  
 และประชาชนทั่วไป มาวิ้งให้บริการแก่ประชาชน เป็นเหตุให้รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการ  
 ของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปล่อยควันดำ  
 อันเป็นมลพิษจากท่อไอเสียเกินมาตรฐานอันเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน  
 จึงถือได้ว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในกรณี  
 ดังกล่าวด้วย นอกจากนี้อธิบดีของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ในฐานะกรรมการและเลขานุการของ  
 คณะกรรมการควบคุมมลพิษ มีอำนาจหน้าที่เสนอคำแนะนำให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง  
 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๕๓ (๖) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและ  
 รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่บัญญัติว่าให้คณะกรรมการควบคุมมลพิษให้



/คำแนะนำ...

คำแนะนำแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในการกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องปฏิบัติตามมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติฉบับเดียวกัน เพื่อให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมใช้อำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดให้รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในสังกัดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียออกสู่บรรยากาศไม่เกินมาตรฐาน ทั้งนี้ เพื่อให้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษมีอำนาจหน้าที่เข้าไปควบคุมดูแลไม่ให้รถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนดังกล่าวปล่อยควันดำเกินมาตรฐานที่กำหนดอันเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนตามมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่ไม่ได้มีการดำเนินการตามบทบัญญัติดังกล่าว จึงเป็นการละเลยต่อหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเช่นกัน อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดีฟ้องขึ้น ส่วนประเด็นที่ผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ อุทธรณ์ว่า คำฟ้องไม่ได้ประสงค์จะฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ เฉพาะกรณีการละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ กรณีกำกับดูแลและตรวจสอบรถยนต์โดยสารประจำทางของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟูหรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษแต่เพียงอย่างเดียว แต่มีความประสงค์จะฟ้องว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติในด้านอื่นๆ ด้วย ไม่ว่าจะ เป็นหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นเหตุให้พื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีปัญหามลพิษทางอากาศเกินมาตรฐานนั้น ศาลปกครองสูงสุดพิเคราะห์แล้ว เห็นว่า คำอุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดีที่ ๑ และผู้ฟ้องคดีที่ ๒ ในส่วนนี้ เป็นข้อที่มีได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วโดยชอบในศาลปกครองชั้นต้น และมีได้เป็นปัญหาอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ตามนัยข้อ ๑๐๑ วรรคสอง แห่งระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. ๒๕๔๓ ศาลปกครองสูงสุดจึงไม่รับวินิจฉัยในประเด็นดังกล่าว

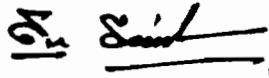
พิพากษาแก้คำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้น เป็นให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ กำหนดแผนปฏิบัติการในการกำกับดูแล ติดตาม ควบคุมเพื่อมิให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ ปล่อยรถยนต์โดยสารและรถร่วมบริการของเอกชนออกวิ่งโดยปล่อยควันดำเกินมาตรฐาน และรายงาน



/ผลการปฏิบัติการ...

ผลการปฏิบัติการตามแผนดังกล่าวต่อศาลทุก ๓ เดือน เป็นเวลา ๑ ปี นับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา และให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๒ พิจารณาดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อประกาศ กำหนดให้รถยนต์โดยสารของผู้ถูกฟ้องคดีที่ ๑ และรถร่วมบริการของเอกชนต้องถูกควบคุม การปล่อยอากาศเสีย ตามมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ นอกจากนี้ก็แก้ไขเป็นไปตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้น

นายสุเมธ รอยกุลเจริญ  
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด



ตุลาการเจ้าของสำนวน

นายไพบุลย์ เสียงก้อง  
ตุลาการหัวหน้าคณะศาลปกครองสูงสุด



นายสุชาติ มงคลเลิศพล  
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด



นายพรชัย มั่นศิริเพ็ญ  
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด

นางมณีวรรณ พรหมน้อย  
ตุลาการศาลปกครองสูงสุด



ตุลาการผู้แถลงคดี : นายวิจิตร รักถิ่น

