



## รัฐบัญญัติควบคุมเสียงรบกวน (Noise Control Act: NCA) ของสหรัฐอเมริกา\*

ภรภัทร ปัญญวานิช\*\*

### บทนำ

รัฐบัญญัติควบคุมเสียงรบกวน พ.ศ. ๒๕๑๕ (Noise Control Act: NCA) เป็นกฎหมายที่กำหนดให้รัฐบาลกลางมีบทบาทในการเข้ามาเพื่อจัดการกับแหล่งที่มาของเสียงรบกวน รวมถึงยานยนต์ เครื่องจักร เครื่องใช้ไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์เชิงพาณิชย์อื่น ๆ และให้อำนาจสำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (Environmental Protection Agency: EPA) ในการออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการปล่อยเสียงรบกวนจากแหล่งต่าง ๆ โดยกฎระเบียบเหล่านี้กำหนดระดับการลดเสียงรบกวนโดยคำนึงถึงเทคโนโลยีที่ดีที่สุดที่มีอยู่ในขณะนั้น ซึ่งผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ที่อยู่ในการกำกับดูแลรายใหม่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของ EPA สำหรับผลิตภัณฑ์เชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับ NCA

ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ สภาคองเกรสลงมติให้ยุติการระดมทุนสำหรับสำนักงานควบคุมเสียงรบกวนของ EPA (Office of Noise Abatement and Control: ONAC) ซึ่งมีหน้าที่หลักในการดำเนินการตามรัฐดังกล่าว

โดยสภาคองเกรสประกาศว่า NCA เป็นนโยบายของสหรัฐอเมริกาที่จะส่งเสริมสภาพแวดล้อมสำหรับชาวอเมริกันทุกคนให้ปราศจากเสียงรบกวนที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือสวัสดิภาพของพวกเขา ด้วยเหตุนี้ กฎหมายฉบับนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดให้มีการประสานงานที่มีประสิทธิภาพของรัฐบาลกลางในการควบคุมเสียง เพื่อกำหนดมาตรฐานการปล่อยเสียงรบกวนของรัฐบาลกลางสำหรับแหล่งกำเนิดเสียงที่ใช้ในเชิงพาณิชย์และเพื่อให้ข้อมูลแก่สาธารณชน

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ หน้าที่ในการควบคุมเสียงรบกวนได้เปลี่ยนกลับไปเป็นหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานท้องถิ่น ในขณะเดียวกัน มาตรฐานการปล่อยเสียงรบกวนของรัฐบาลกลางที่ออกให้กับแหล่งที่มาของเสียงต่าง ๆ ก่อนที่หน่วยงานจะเข้ามาควบคุมยังคงมีผลใช้บังคับต่อไป

### ที่มาและความสำคัญ

สภาคองเกรสผ่านร่าง NCA ในปี ค.ศ. ๑๙๗๒ (พ.ศ. ๒๕๑๕) ในขณะนั้นพรรค Democrat ถูกล้มล้างมากในทั้งสองสภา โดยฝ่ายบริหารของประธานาธิบดี Richard Nixon จากพรรค Republican ยื่น

\* บทความประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๗

\*\* บุคลากรจัดทำฐานข้อมูลกฎหมาย ฝ่ายค้นคว้าและเปรียบเทียบกฎหมาย กองกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา



เสนอร่างกฎหมายดังกล่าวโดยเป็นหนึ่งในข้อเสนอนโยบายสิ่งแวดล้อมที่มีหลายชุดด้วยกัน ซึ่งประธานาธิบดี Richard ได้ลงนามในร่างกฎหมายฉบับนี้เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๕

ในขณะที่รัฐบาลท้องถิ่นในบางรัฐได้ออกมาเคลื่อนไหวเพื่อควบคุมระดับเสียงรบกวนที่เพิ่มขึ้นในสหรัฐฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในใจกลางเมืองใหญ่หลายแห่ง โดยเมืองใหญ่อันเป็นแหล่งที่มาของเสียงรบกวนหลายแห่งเคลื่อนไหวต่อการค้าในระหว่างรัฐ แต่ก็สามารถควบคุมได้ในระดับรัฐบาลกลางเท่านั้น ซึ่ง NCA จะช่วยให้หน่วยงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมสามารถกำหนดขีดจำกัดของปริมาณเสียงทั้งจากรถบรรทุก รถประจำทาง และรถไฟที่ใช้ดำเนินการในเชิงพาณิชย์ระหว่างรัฐ และจากเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่หลากหลาย เช่น ค้อนทุบและเครื่องจักรกล รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถเคลื่อนบนหิมะ มอเตอร์และเครื่องยนต์

ภายใต้ NCA สำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้รับอนุญาตให้ประสานงานกับรัฐบาลกลางเกี่ยวกับการควบคุมการปล่อยเสียงรบกวน และออกกฎระเบียบที่กำหนดให้แหล่งกำเนิดเสียงต่าง ๆ เป็นไปตามมาตรฐานของรัฐบาลกลาง

## สาระสำคัญของ NCA

### ๑) ระดับเสียงรบกวน

ในปี พ.ศ. ๒๕๑๗ สำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (EPA) เผยแพร่ข้อมูลระดับเสียงที่มีผลต่อสุขภาพของประชาชนภายใต้รัฐบัญญัตินี้ เพื่อเป็นแนวทางสำหรับรัฐและรัฐบาลท้องถิ่นในการกำหนดมาตรฐาน EPA โดยกำหนดระดับการได้ยินเสียง ๗๐ เดซิเบลเป็นเวลา ๒๔ ชั่วโมง เป็นระดับที่ได้รับการคุ้มครองมิให้บุคคลใดสูญเสียการได้ยินไปตลอดชีวิต นอกจากนี้ EPA ยังกำหนดระดับความดังภายนอกอาคารไว้ที่ ๕๕ เดซิเบล และระดับความดังในอาคาร ๔๕ เดซิเบล ซึ่งเป็นระดับที่บุคคลจะไม่ประสบกับความรำคาญหรือการถูกรบกวนในกิจกรรมต่าง ๆ

### ๒) การติดฉลากบนผลิตภัณฑ์ที่ปล่อยเสียงรบกวน

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ EPA ได้ออกกฎระเบียบที่กำหนดให้ผู้ผลิตต้องติดฉลากบนผลิตภัณฑ์อันเป็นแหล่งกำเนิดเสียงตามระดับเสียงรบกวนที่ปล่อยออกมาจากผลิตภัณฑ์ นอกจากนี้ ฉลากยังต้องระบุจำนวนเดซิเบลที่ปล่อยออกมาจากผลิตภัณฑ์ชนิดเดียวกันจากผู้ผลิตรายอื่นด้วย และแต่ละผลิตภัณฑ์จำเป็นต้องมีระดับการลดเสียงรบกวน ยิ่งระดับคะแนนสูงเท่าใด ผลิตภัณฑ์ก็ยิ่งมีประสิทธิภาพในการลดเสียงรบกวนมากขึ้นเท่านั้น ตามข้อมูลของ EPA



### ๓) ผู้ให้บริการยานยนต์ระหว่างรัฐ

NCA ให้อำนาจ EPA ในการพัฒนามาตรฐานการปล่อยเสียงรบกวนสำหรับผู้ให้บริการยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างรัฐ และให้กระทรวงคมนาคม (Federal Highway Administration) บังคับใช้มาตรฐานดังกล่าวได้ โดยมาตรฐานเสียงสำหรับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ทุกคันที่มีน้ำหนักมากกว่า ๑๐,๐๐๐ ปอนด์ อยู่ที่ระหว่าง ๘๑ เดซิเบลถึง ๙๓ เดซิเบลสำหรับการสัญจรบนทางหลวง และ ๘๓ เดซิเบลถึง ๙๑ เดซิเบลสำหรับการขนส่งตามสถานี แต่ไซเรนและแตรที่ใช้เป็นอุปกรณ์สำหรับการเตือนได้รับการยกเว้นเป็นพิเศษ

### ๔) ผู้ให้บริการทางรถไฟระหว่างรัฐ

NCA ให้อำนาจ EPA ในการพัฒนามาตรฐานการปล่อยเสียงรบกวนสำหรับรถไฟและสถานีรถไฟที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างรัฐ และให้การรถไฟ (Federal Railroad Administration) บังคับใช้มาตรฐานดังกล่าวได้ โดยสำหรับตู้รถไฟที่สร้างขึ้นก่อนปี ค.ศ. ๑๙๘๐ EPA ระบุว่าเสียงรบกวนจะต้องไม่เกิน ๗๓ เดซิเบลเมื่อทำงานอยู่กับที่ และไม่เกิน ๙๖ เดซิเบลในขณะเคลื่อนที่ สำหรับตู้รถไฟที่สร้างขึ้นหลังปี ค.ศ. ๑๙๗๙ เสียงรบกวนจะถูกจำกัดไว้ที่ ๗๐ เดซิเบลเมื่อทำงานอยู่กับที่และ ๙๐ เดซิเบลในขณะเคลื่อนที่ และสำหรับรถไฟฟ้า เสียงรบกวนจะถูกจำกัดไว้ที่ ๘๘ เดซิเบลสำหรับการเดินทางด้วยความเร็ว ๔๕ ไมล์ต่อชั่วโมงหรือน้อยกว่า และ ๙๓ เดซิเบลสำหรับการเดินทางด้วยความเร็วที่มากกว่านั้น

### ๕) แหล่งกำเนิดเสียงรบกวนที่มีการควบคุมอื่น ๆ

NCA ให้อำนาจ EPA ในการพัฒนามาตรฐานการปล่อยเสียงรบกวนสำหรับการขนส่ง การก่อสร้างและอุปกรณ์ไฟฟ้า รวมถึงมอเตอร์หรือเครื่องยนต์

### ๖) บทบาทของรัฐบาลของรัฐและหน่วยงานท้องถิ่น

ก่อนปี ค.ศ. ๑๙๘๑ (พ.ศ.๒๕๒๔) ONAC ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งใน EPA พยายามในการควบคุมเสียงรบกวนของรัฐบาลกลางทั้งหมด แต่ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ สภาคองเกรสลงมติไม่ให้ทุนสนับสนุน ONAC อีกต่อไป และรัฐบาลกลางได้เปลี่ยนความรับผิดชอบด้านกฎระเบียบส่วนใหญ่ให้กับรัฐบาลของรัฐและหน่วยงานท้องถิ่นแทน<sup>๑</sup>

<sup>๑</sup>Ballotpedia. “Noise Control Act of 1972” . สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๗, จาก

[https://ballotpedia.org/Noise\\_Control\\_Act\\_of\\_1972](https://ballotpedia.org/Noise_Control_Act_of_1972)



# LAW for ASEAN

by the Office of the Council of State of Thailand



\*\*\*\*\*