

บันทึก

เรื่อง คณะกรรมการควบคุมอาคารจะนิยาม “ทางสาธารณะ” ในร่างกฎกระทรวง
ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.๒๕๒๒
มาตรา ๘ (๑) (๗) และ (๘) ได้หรือไม่ เพียงใด

กระทรวงมหาดไทยมีหนังสือ ด่วนมาก ที่ มท ๐๙๑๓/๗๔๓๘ ลงวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๓๑ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า กระทรวงมหาดไทยได้รับรายงานจากกรมโยธาธิการว่า ในการประชุมคณะกรรมการควบคุมอาคารเมื่อวันศุกร์ที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๓๑ ที่ประชุมได้พิจารณาบทนิยามศัพท์คำว่า “ทางสาธารณะ” ในร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๘^๑ (๑) (๗) และ (๘) แล้ว มีความเห็นไม่ตรงกันซึ่งไม่อาจหาข้อยุติได้ กระทรวงมหาดไทยจึงหารือเกี่ยวกับนิยามศัพท์ “ทางสาธารณะ” ดังนี้

๑. ทางในโฉนดที่ดินซึ่งเปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ผ่านเป็นทางสัญจรอย่างมีเงื่อนไข จะถือเป็น “ทางสาธารณะ” ตามคำนิยามศัพท์ของร่างกฎกระทรวงฯ หรือไม่

๒. ทางในโฉนดที่ดินที่เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้สัญจร แต่มีการยกเลิกเป็นครั้งคราว เช่น ถนนพัฒนพงษ์ ถนนภายในสยามสแคว์ จะถือเป็น “ทางสาธารณะ” ตามคำนิยามศัพท์หรือไม่

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) ได้พิจารณาปัญหาดังกล่าว โดยได้ฟังคำชี้แจงข้อเท็จจริงจากผู้แทนกระทรวงมหาดไทย (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมโยธาธิการ) และผู้แทนกรุงเทพมหานคร แล้ว ข้อเท็จจริงของเรื่องนี้ปรากฏว่า คณะกรรมการควบคุมอาคารได้พิจารณาร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๘ (๑) (๗) และ (๘) ซึ่งมีหลักเกณฑ์เป็น

^๑ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๘ เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัยการป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร ตลอดจนการอื่นที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนด

(๑) ลักษณะ แบบ รูปทรง สัดส่วน เนื้อที่ และที่ตั้งของอาคาร

ฯลฯ

ฯลฯ

(๗) ลักษณะ ระดับ เนื้อที่ช่องที่ว่างภายนอกอาคาร หรือแนวอาคาร

(๘) ระยะหรือระดับระหว่างอาคารกับอาคารหรือเขตที่ดินของผู้อื่นหรือระหว่างอาคารกับ

ถนน ตรอก ซอย ทางเท้า หรือที่สาธารณะ

ฯลฯ

ฯลฯ

การกำหนดลักษณะ แบบ รูปทรงสัดส่วน เนื้อที่ ที่ตั้งของอาคาร ระดับ เนื้อที่ของที่ว่างภายนอกอาคารหรือแนวอาคารและระยะหรือระดับระหว่างอาคารหรือเขตที่ดินของผู้อื่น หรือระหว่างอาคารกับถนนตรอก ซอย ทางเท้า หรือที่สาธารณะแล้ว ที่ประชุมมีความเข้าใจในความหมายของบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ”^๒ ในร่างข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวงดังกล่าวไม่ตรงกัน^๓ โดยฝ่ายที่หนึ่งมีความเห็นว่า บทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ตามร่างกฎกระทรวงนี้จะทำให้เจ้าของที่ดินไม่สามารถพัฒนาที่ดินของตนได้อย่างเต็มที่เพราะอาคารที่อยู่ใกล้ถนนจะต้องร่นแนวอาคารตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในร่างกฎกระทรวงนี้ และในบางกรณีก็ไม่อาจกำหนดขอบเขตของทางสาธารณะได้อีกทั้งในปัจจุบันทางบางแห่งที่อยู่ในความหมายของคำว่า “ทางสาธารณะ” ตามร่างนี้ก็มีการยินยอมให้ประชาชนใช้เป็นทางคมนาคมได้โดยมีเงื่อนไข จึงมีปัญหาว่กรณีดังกล่าวนี้จะเหมาะสมต่อการควบคุมเพียงใด และจะมีปัญหาในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่หรือไม่ นอกจากนั้น ปัจจุบันความหมายของคำว่า “ทางสาธารณะ” นั้น กรุงเทพมหานครได้ถือตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^๔ และถนนหรือทางของเอกชนที่กรุงเทพมหานครเข้าไปดำเนินการปรับปรุงนั้น ปรากฏในการพิจารณาของคณะกรรมการควบคุมอาคาร ในการประชุมครั้งที่ ๓๔๓/๑๑/๒๕๓๑ เมื่อวันศุกร์ ที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๓๑ ว่าได้เข้าไปปรับปรุงโดยความยินยอมของเจ้าของที่ดิน ฝ่ายที่หนึ่งจึงเห็นว่าไม่ควรให้ร่างกฎกระทรวงฉบับนี้เข้าไปควบคุมทางหรือถนนส่วนบุคคลที่เจ้าของที่ดินมีสิทธิจะพัฒนาที่ดินได้ตามสิทธิของตน ฝ่ายที่สองเห็นว่า บทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ตามร่างกฎกระทรวงนี้ เลียนแบบมาจากบทนิยามคำว่า “ที่สาธารณะ”^๕ ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ เพียงแต่เปลี่ยนคำว่า “ที่” เป็น

^๒ ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ. ...) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

ฯลฯ

ฯลฯ

“ทางสาธารณะ” หมายความว่า ทางซึ่งประชาชนมีสิทธิใช้เป็นทางคมนาคมได้หรือทางซึ่งเปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ผ่านเป็นทางสัญจรได้ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าตอบแทนหรือไม่

ฯลฯ

ฯลฯ

^๓ รายงานการประชุมคณะกรรมการควบคุมอาคาร ครั้งที่ ๓๔๓/๑๑/๒๕๓๑ เมื่อวันศุกร์ ที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๓๑

^๔ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๑๓๐๔ สาธารณสมบัติของแผ่นดินนั้น รวมทรัพย์สินทุกชนิดของแผ่นดินซึ่งใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกัน เช่น

ฯลฯ

ฯลฯ

(๒) ทรัพย์สินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน เป็นต้นว่า ที่ชายตลิ่ง ทางน้ำทางหลวง ทะเลสาบ

ฯลฯ

ฯลฯ

^๕ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

ฯลฯ

ฯลฯ

“ที่สาธารณะ” หมายความว่า ที่ซึ่งเปิดหรือยินยอมให้ประชาชนเข้าไปหรือใช้เป็นทางสัญจร

“ทาง” เท่านั้น และเห็นว่าสมควรที่จะเข้าควบคุมทางหรือถนนส่วนบุคคลด้วย เพราะถ้าไม่ควบคุม แล้วอาจทำให้การก่อสร้างอาคารริมทางหรือถนนส่วนบุคคลเป็นไปโดยไม่ระเบียบ ส่วนฝ่ายที่สามเห็นว่า คำว่า “ทางสาธารณะ” ตามร่างกฎกระทรวงนี้มีสองลักษณะ คือ ทางสาธารณะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และทางหรือถนนส่วนบุคคล ซึ่งหากได้พิจารณาแล้วว่าสมควรจะเข้าไปควบคุมการก่อสร้างอาคารริมทางหรือถนนส่วนบุคคลแล้วก็จำเป็นต้องมีบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ไว้ในร่างกฎกระทรวงฉบับนี้ เมื่อที่ประชุมไม่อาจหาข้อยุติได้ว่าทางในโฉนดที่ดินซึ่งเปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ผ่านเป็นทางสัญจรอย่างมีเงื่อนไขจะถือเป็น “ทางสาธารณะ” หรือไม่ และทางสาธารณะตามความหมายในนิยามศัพท์จะต้องเป็น “ทางสาธารณะ” ตลอดไปหรือไม่ จะยกเลิก“ทางสาธารณะ” นี้ในภายหลังได้หรือไม่ ที่ประชุมจึงมีมติให้หารือคณะกรรมการกฤษฎีกา

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) มีความเห็นว่า บทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ในร่างกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา ๘ (๑) (๗) และ (๘) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ได้ให้ความหมายว่า “ทางซึ่งประชาชนมีสิทธิใช้เป็นทางคมนาคมได้ หรือทางซึ่งเปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ผ่านเป็นทางสัญจรได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าตอบแทนหรือไม่” นั้น หาได้คำนึงถึงเรื่องกรรมสิทธิ์แต่อย่างใดไม่ แต่ได้เน้นถึงลักษณะการใช้ทาง ดังนั้น ทางที่มีลักษณะการใช้ตามที่บัญญัติไว้ในบทนิยามดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ใดก็ย่อมอยู่ในความหมายของบทนิยามดังกล่าวด้วย แต่คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) เห็นว่า การบัญญัติบทนิยามดังกล่าวให้มีความหมายเช่นนั้น จะเป็นการไม่คำนึงถึงหลักเรื่องภาระจำยอมแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และไม่เป็นไปตามแนวคำพิพากษากฎีกา^๖ ที่พิพากษาว่า ในกรณีที่เป็นทางของเอกชนนั้นแม้จะได้ยินยอมให้ใช้สัญจรได้มาเป็นเวลา ๑๐ ปีแล้วก็ตาม แต่ถ้าเจ้าของยังสงวนสิทธิปิดเปิดให้คนเดินได้ตามควรแก่เวลา ก็ยังถือว่าเป็นทางของเอกชน มิใช่เป็นทาง

ได้ ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าตอบแทนหรือไม่

ฯลฯ

ฯลฯ

^๖ คำพิพากษากฎีกาที่ ๓๒๐/๒๔๗๖

ทางเดินซึ่งเดิมเป็นที่ของเอกชนทำขึ้นเพื่อประโยชน์ให้คนเดินเข้าออกตลาดและห้องแถวของเขา และมีประตูปิดเปิดให้คนเดินได้ตามควรแก่เวลา แม้จะเปิดให้เดินมาตั้ง ๑๐ ปีแล้วก็ดี ก็ไม่นับว่าทางนี้เป็นทางสาธารณะ เมื่อจำเลยปิดกั้นทางนี้ยังไม่มีผิดตามกฎหมายลักษณะอาญา มาตรา ๓๓๖

คำพิพากษากฎีกาที่ ๔๔๑๕/๒๕๒๔

การที่มีป้ายปิดไว้ ณ ที่พิพาทว่าเป็นทางส่วนตัว ผลดังกล่าวเป็นเพียงการสงวนไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์ในที่พิพาทมิให้ต้องตกเป็นทางสาธารณะอันจะกลายเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินเท่านั้น มิใช่มีผลเลยไปถึงว่า ที่แปลงนี้ปลอดจากภาระติดพันใด ๆ ทั้งสิ้น

โจทก์และบริวารได้ใช้ที่พิพาทเป็นทางสัญจรเข้าออกมาสู่ถนนสาธารณะเป็นเวลากว่า ๑๐ ปีแล้ว โดยที่เจ้าของเดิมมิได้ห้ามปรามหรือขัดขวางแต่ประการใดทั้งตามพฤติการณ์ไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรื่องโจทก์และบริวารใช้เส้นทางพิพาทโดยการถือวิสาสะ โจทก์ย่อมได้สิทธิในทางภาระจำยอมโดยอายุความแล้ว จำเลยซึ่งเป็นผู้รับโอนต่อมาจึงมีความผูกพันที่จะต้องงดเว้นจากการกระทำใด ๆ อันเป็นการละเมิดสิทธิของโจทก์

สาธารณะ

อนึ่ง คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) ใคร่ขอเรียนเป็นข้อสังเกตว่า บทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ที่ยกร่างขึ้นใหม่นี้ อาจทำให้เกิดปัญหาว่าเป็นการขยายความในบทนิยามคำว่า “ที่สาธารณะ” ตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ หรือไม่ เพราะบทนิยามคำว่า “ที่สาธารณะ” ตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ หมายความว่า “ที่ซึ่งเปิดหรือยินยอมให้ประชาชนเข้าไปหรือใช้เป็นทางสัญจรได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าตอบแทนหรือไม่” นั้น ก็มีความหมายรวมถึง “ทางสาธารณะ” ตามความต้องการของผู้ร่างกฎกระทรวงฉบับนี้อยู่ในตัวแล้ว การที่กระทรวงมหาดไทยร่างบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ขึ้นใหม่นี้ก็ได้คัดลอกความหมายมาจากคำว่า “ที่สาธารณะ” นั้นเอง แต่ได้ขยายความออกไปอีก โดยให้หมายความถึงทางที่ประชาชนมีสิทธิใช้เป็นทางคมนาคมได้ด้วย ซึ่งการขยายความออกไปเช่นนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) เกรงว่าอาจทำให้กระทบกระเทือนต่อสิทธิของประชาชนตามกฎหมายอื่นได้ กล่าวคือตามบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ในมาตรา ๑ แห่งประมวลกฎหมายอาญา บัญญัติว่า “หมายความว่า ทางบกหรือทางน้ำสำหรับประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางรถไฟและทางรถรางที่มีรถเดินสำหรับประชาชนโดยสารด้วย” และในกรณีเกี่ยวกับทางสาธารณะนั้นประมวลกฎหมายอาญาได้บัญญัติถึงกรณีที่เป็นความผิดและมีโทษทางอาญา เช่น มาตรา ๓๘๕^๗ มาตรา ๓๘๖^๘ และมาตรา ๓๘๗^๙ ซึ่งหากมีการขยายความในบทนิยามดังกล่าวออกไป อาจทำให้เกิดปัญหาว่ากรณีดังกล่าวจะทำให้เจ้าของที่ดินต้องรับผิดทางอาญาตามมาตรา ๓๘๕ มาตรา ๓๘๖ หรือมาตรา ๓๘๗ หรือไม่ด้วย และยิ่งไปกว่านั้นบทนิยามดังกล่าวนี้ก็จะทำให้เกิดความสับสนและขัดต่อความรู้สึกและความเข้าใจของคนทั่วไปอีกด้วย

อย่างไรก็ดี เนื่องจากตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารได้มีบทนิยามคำว่า “ที่สาธารณะ” อยู่แล้ว การที่จะบัญญัติบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ไว้ในกฎกระทรวงอีก โดยมีความหมายเป็นการขยายความของคำว่า “ที่สาธารณะ” แล้วคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) ก็เกรงว่าการขยายความดังกล่าวนี้จะเป็นการออกกฎกระทรวงเกินอำนาจจากกฎหมายอันเป็นแม่บท ซึ่งอาจจะเป็นเหตุให้กฎกระทรวงไม่มีผลบังคับได้ แต่ถ้าหาก

^๗ ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๓๘๕ ผู้ใดโดยไม่ได้รับอนุญาตอันชอบด้วยกฎหมายกีดขวางทางสาธารณะจนอาจเป็นอุปสรรคต่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรโดยวาง หรือทอดทิ้งสิ่งของ หรือโดยกระทำการด้วยประการอื่นใด ถ้าการกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยไม่จำเป็น ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

^๘ ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๓๘๖ ผู้ใดขุดหลุมหรือวาง หรือปลูกปักหรือวางสิ่งของเกะกะไว้ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตอันชอบด้วยกฎหมาย หรือทำได้โดยชอบด้วยกฎหมาย แต่ละเลยไม่แสดงสัญญาณตามสมควร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

^๙ ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๓๘๗ ผู้ใดแขวน ติดตั้งหรือวางสิ่งใดไว้โดยประการที่น่าจะตกหรือพังลง ซึ่งจะเป็นเหตุอันตราย เปรอะเปื้อนหรือเดือดร้อนแก่ผู้สัญจรในทางสาธารณะ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

จำต้องมีการบัญญัติกฎหมายให้มีความหมายกว้างขวางเช่นที่บัญญัติไว้ในบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” แล้ว คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) ก็มีความเห็นว่าสมควรดำเนินการโดยการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๑ มาตรา ๓๓^{๑๐} ที่บัญญัติว่า “สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครองขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นว่านี้ ย่อมเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย”

โดยสรุปแล้ว คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) จึงมีความเห็นว่า ในเมื่อบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ได้คัดลอกความหมายมาจากบทนิยามคำว่า “ที่สาธารณะ” ตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๖๒ และอันที่จริงแล้วคำว่า “ทางสาธารณะ” ก็อยู่ในความหมายของคำว่า “ที่สาธารณะ” อยู่แล้ว ดังนั้น ในกรณีนี้จึงน่าจะไม่มี ความจำเป็นที่กระทรวงมหาดไทยจะต้องเพิ่มบทนิยามคำว่า “ทางสาธารณะ” ขึ้นใหม่ในร่างกฎหมายกระทรวงดังกล่าว และเมื่อคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๓) มีความเห็นเช่นนี้แล้ว จึงไม่มีประเด็นที่จะต้องตอบข้อหารือของกระทรวงมหาดไทยทั้งสองประการที่กล่าวข้างต้น

(ลงชื่อ) อมร จันทสมบุรณ์

(นายอมร จันทสมบุรณ์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

^{๑๐} รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๑

มาตรา ๓๓ สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครองขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นว่านี้ ย่อมเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

การสืบทอดย่อมได้รับความคุ้มครอง สิทธิของบุคคลในการสืบทอดย่อมเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคหรือการอันจำเป็นในการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อการผังเมืองหรือเพื่อการพัฒนาการเกษตรหรือการอุตสาหกรรม หรือเพื่อการปฏิรูปที่ดิน หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น และต้องชดเชยค่าทดแทนภายในเวลาอันควรแก่เจ้าของตลอดจนผู้ทรงสิทธิบรรดาที่ได้รับความเสียหายในการเวนคืนนั้น ทั้งนี้ ตามที่ระบุไว้ในกฎหมาย

การกำหนดค่าทดแทนตามวรรคสามให้คำนึงถึงการได้มา สภาพ และที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ ประกอบกับเหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืนเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่สังคม

อสังหาริมทรัพย์ที่ได้มาโดยการเวนคืนเพื่อการใด ถ้ามิได้ใช้เพื่อการนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนดในกฎหมาย ต้องคืนให้แก่เจ้าของเดิมหรือทายาท เว้นแต่จะนำไปใช้เพื่อการอื่นตามวรรคสามและโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

การคืนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่เจ้าของเดิมหรือทายาทตามวรรคห้า และการเรียกคืนค่าทดแทนที่ชดเชยไป ให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
กันยายน ๒๕๓๑