

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษากฎหมายว่าด้วยอาคารชุดดังกล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่ารูปแบบการถือกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเดียวกัน โดยบุคคลหลายคนแต่เดิม คือ รูปแบบการถือกรรมสิทธิ์รวมตามกฎหมายแพ่ง ซึ่งลักษณะของกรรมสิทธิ์รวมนั้น เจ้าของรวมทุกคนต่างก็เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทศส่วนของทรัพย์สินรวม รูปแบบการถือกรรมสิทธิ์ดังกล่าวจึงไม่เปิดช่องให้มีการถือกรรมสิทธิ์ในอาคารหลายชั้น คือ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการแบ่งแยกกรรมสิทธิ์ในอาคารออกเป็นสัดส่วนได้ นักนิติศาสตร์จึงได้คิดค้นหลักกฎหมายขึ้นมาใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการดังกล่าว นั่นคือหลักกรรมสิทธิ์แยกส่วนในอาคาร ซึ่งเป็นแนวคิดและที่มาของรูปแบบการถือกรรมสิทธิ์ในอาคารชุด หลักการดังกล่าวได้พัฒนาเรื่อยมาจนกระทั่งได้มีบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด ซึ่งในต่างประเทศได้บัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะมาเป็นเวลานานแล้ว

กฎหมายว่าด้วยอาคารชุดมีหลักการที่สำคัญ ซึ่งแตกต่างไปจากกรรมสิทธิ์รวมตามกฎหมายแพ่ง คือ การกำหนดให้มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินเป็น 2 ส่วน ได้แก่ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของรวมแต่ละคนถือกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนนี้แยกต่างหากออกจากกันเป็นเอกเทศ และกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินกลาง ซึ่งเจ้าของรวมถือกรรมสิทธิ์ร่วมกันในทรัพย์สินกลางตามอัตราส่วนของทรัพย์สินส่วนบุคคลของแต่ละคน ซึ่งอาจคิดคำนวณตามฐานของราคาหรือขนาดพื้นที่ หรือวิธีการอื่นใดที่ขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายอาคารชุดของแต่ละประเทศ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งสองส่วนนี้จะต้องอยู่ควบคู่กันเสมอ ไม่อาจแยกออกจากกันได้ หากแยกออกจากกันก็ไม่อาจคงสภาพกรรมสิทธิ์ในอาคารชุดไว้ได้ เจ้าของรวมแต่ละคนจะถือเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์แยกออกจากกันเป็นเอกเทศ เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ดังกล่าวจะระบุกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคลและอัตราส่วนกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินกลาง ซึ่งเจ้าของรวมแต่ละคนสามารถนำไปเป็นหลักฐานในการจำหน่าย จ่าย โอน หรือก่อภาระติดพันใด ๆ ได้เป็นอิสระ นอกจากนั้นกรรมสิทธิ์ในอาคารชุดยังได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ ตลอดจนข้อจำกัดสิทธิของเจ้าของรวมไว้อย่างละเอียดและชัดเจน ซึ่งเป็นประโยชน์และสอดคล้องแก่การอยู่ร่วมกันในอาคารชุดมากกว่ากรรมสิทธิ์รวมตามกฎหมายแพ่งที่ใช้อยู่แต่เดิม

ประเทศไทยได้บัญญัติกฎหมายว่าด้วยอาคารชุดขึ้นในปี 2522 ซึ่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานพอสมควร และมีการแก้ไขเพิ่มเติมถึง 3 ครั้ง แต่ก็ยังมีปัญหาเป็นอันมาก จากการศึกษาของผู้วิจัย

โดยเปรียบเทียบกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ พบว่ากฎหมายว่าด้วยอาคารชุดของไทยยังมีปัญหาที่จอร์จยอนต์ของอาคารชุด เป็นปัญหาโดยทั่วไปที่อาคารชุดเกือบทุกแห่งมีที่จอร์จยอนต์ไม่เพียงพอ ก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องอื่นๆ เช่น เป็นปัญหาการเกิดข้อพิพาทในการแย่งที่จอร์จยอนต์ การนำรถยนต์ไปจอดข้างทางสัญจรในตรอกซอยต่างๆ ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ปัญหาการถูกโจรกรรมหรือสูญหาย เป็นต้น นอกจากนี้ยังไม่ได้กำหนดให้มีที่จอร์จยอนต์ไฟฟ้าและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับใช้รถยนต์ไฟฟ้า เพื่อรองรับเทคโนโลยีในอนาคตที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วอีกด้วย

ในปัจจุบันประเทศไทยเริ่มมีการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าภายในประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องส่งเสริมให้มีที่จอดประจูปริมาณไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ที่เลือกใช้รถยนต์ไฟฟ้าและเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในปัจจุบันนั้นอาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม กฎหมายเกี่ยวกับคอนโดมิเนียมจึงจำเป็นต้องสอดคล้องไปกับเหตุการณ์ในปัจจุบัน

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 การแก้ไขปัญหาที่จอร์จยอนต์ของอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม

1) ปัญหาที่จอร์จยอนต์ไม่เพียงพอ

ดังที่กล่าวมาแล้วว่าอาคารชุดส่วนใหญ่พื้นที่ของห้องชุดแต่ละห้องชุดมีขนาดไม่ถึง 60 ตารางเมตร จึงไม่ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่ต้องจัดให้มีที่จอร์จยอนต์ 1 คันต่อ 1 ครอบครั หรือ 1 คันต่อ 2 ครอบครัแล้วแต่กรณีตามพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2522 และกรณีนำที่จอร์จยอนต์ไปใช้ประกอบกิจการอื่น ๆ ทำให้เกิดปัญหาที่จอร์จยอนต์ไม่เพียงพอ ผู้วิจัยจึงเห็นว่า ควรแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2522 มาตรา 8 วรรคสอง จากกำหนดให้ใช้บังคับกับอาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละห้องชุดตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป เป็นให้ใช้บังคับกับอาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละห้องชุดตั้งแต่ 30 ตารางเมตรขึ้นไป เพื่อให้อาคารชุดระดับปานกลางอยู่ในการใช้บังคับของกฎหมายดังกล่าว แต่ไม่กระทบต่ออาคารชุดระดับล่างที่มีพื้นที่ห้องชุดไม่ถึง 30 ตารางเมตร ซึ่งผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ไม่มีรถยนต์ใช้ โดยแก้ไขดังข้อความต่อไปนี้

ข้อ 2 (3) “อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละห้องชุดตั้งแต่ 30 ตารางเมตรขึ้นไป”

และผู้วิจัยเห็นสมควรให้มีการจัดการพื้นที่จอดรถโดยการสร้างอาคารจอดรถไว้ โดยเฉพาะ เหมือนเช่นประเทศสิงคโปร์ที่ได้จัดการให้มีอาคารจอดรถที่เพียงพอตามที่ได้วิเคราะห์ในบทที่ 4

สำหรับกรณีผู้ประกอบการนำพื้นที่ जोดรอยนต์ไปใช้ประกอบกิจการอื่น หรือเก็บค่าบริการจากทั้งเจ้าของห้องชุดและบุคคลภายนอกนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าควรแก้ไข กล่าวคือ ห้ามเก็บค่าเช่าหรือค่าบริการจ่อรอยนต์จากเจ้าของห้องชุด การจัดสรรที่จ่อรอยนต์ต้องจัดลำดับความสำคัญให้กับเจ้าของห้องชุดก่อน และห้ามนำที่จ่อรอยนต์ไปประกอบกิจการหรือใช้ประโยชน์อย่างอื่น โดยเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ. 2522 มาตรา 17/2 ดังข้อความต่อไปนี้

“มาตรา 17/2 ห้ามเก็บค่าบริการจ่อรอยนต์จากเจ้าของร่วมในพื้นที่จ่อรอยนต์ของอาคารชุด และห้ามนำพื้นที่จ่อรอยนต์ของอาคารชุดไปประกอบกิจการหรือใช้ประโยชน์อย่างอื่น เว้นแต่จะได้รับอนุมัติโดยมติของที่ประชุมเจ้าของร่วมก่อน”

2) ปัญหาที่จ่อรอยนต์สำหรับชาร์จรอยนต์ไฟฟ้า

กฎหมายอาคารชุดไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรอยนต์ไฟฟ้าให้มีแท่นชาร์จ ผู้วิจัยจึงเห็นว่า เพื่อเป็นการดูแลและให้ความสะดวกแก่ผู้พักอาศัยในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมาย โดยกำหนดให้อาคารชุดต้องมีที่จ่อรอยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับใช้รอยนต์ไฟฟ้า โดยเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ. 2522 มาตรา 17/3 ดังข้อความต่อไปนี้

“มาตรา 17/3 ให้มีพื้นที่สำหรับจ่อรอยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับชาร์จรอยนต์ไฟฟ้า”

5.2.2 ปัญหาการสนับสนุนของรัฐในการจัดหาที่ชาร์จรอยนต์ไฟฟ้าในพื้นที่สาธารณะ

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยเริ่มมีการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าภายในประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรอยนต์ไฟฟ้าเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ที่เลือกใช้รอยนต์ไฟฟ้าและเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในปัจจุบันนั้นอาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม กฎหมายเกี่ยวกับคอนโดมิเนียมจึงจำเป็นต้องสอดคล้องไปกับเหตุการณ์ในปัจจุบัน เช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ แม้ว่าในประเทศสิงคโปร์ยังไม่ได้มีกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าที่จ่อภายในคอนโดมิเนียมต้องมีชาร์จไฟจัดเตรียมไว้สำหรับผู้อยู่อาศัย แต่ได้มีการจัดตั้งสถานีชาร์จไฟจัดเตรียมไว้ในบริเวณใกล้เคียงที่พักรถ และสถานที่สำคัญในประเทศ โดยประเทศสิงคโปร์มีนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้า ภาครัฐยังยื่นมือเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหา เนื่องจากอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมส่วนใหญ่กว่า 80% เป็นของภาครัฐ ทำให้ปัญหาเรื่องพื้นที่จ่อรอยนต์ในประเทศสิงคโปร์ลดลง และยังมีการส่งเสริมจัดทำสถานีชาร์จรอยนต์ไฟฟ้าเพื่อรองรับประชาชนที่มีรอยนต์ไฟฟ้า ทำให้ประเทศสิงคโปร์มีนโยบายในการส่งเสริมการใช้รอยนต์ไฟฟ้าได้ง่ายกว่าประเทศไทย

จากการศึกษารูปแบบของการเติบโตยานยนต์ไฟฟ้าในสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งชี้ให้เห็นถึงขั้นตอนการพัฒนา รวมถึงแนวทางที่จะผลักดันให้ยานยนต์ไฟฟ้าเติบโตได้ตามเป้าหมายซึ่งระยะ

เริ่มต้นของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าพบว่าสถานีอัดประจุไฟฟ้าและยานยนต์ไฟฟ้ามีย่อยโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการรองรับยังมีไม่เพียงพอ ทำให้ต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในด้านต่างๆ เช่น การสนับสนุนทางด้านกฎหมาย ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เอื้อต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า การสนับสนุนจากภาครัฐนำร่องใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้งาน รวมทั้งการสนับสนุนทางด้านเงินทุนซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในระยะเริ่มต้น เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับผู้สนใจยานยนต์ไฟฟ้า เช่น การให้ส่วนลดหรือการให้ส่วนลดภาษีสำหรับเครื่องอัดประจุไฟฟ้าภายในที่อยู่อาศัย เนื่องจากพฤติกรรมการใช้ยานยนต์ในต่างประเทศพบว่า ผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าจะกลับมาอัดประจุไฟฟ้าภายในที่อยู่อาศัย

ดังนั้นเพื่อรองรับเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้นภาครัฐของประเทศไทยจึงจำเป็นต้องแก้ไขส่งเสริม สนับสนุน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของกฎหมาย สิ่งอำนวยความสะดวก การช่วยเหลือของภาครัฐ เทคโนโลยี เพื่อให้ทันต่อยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป