

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาในการจัดให้มีพื้นที่และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าตามกฎหมายอาคารชุดและอาคารขนาดใหญ่

จากการที่ได้ศึกษากฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีพื้นที่และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ดังที่ได้กล่าวมาในบทที่ 3 ปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้น ถึงแม้จะมีพระราชบัญญัติอาคารชุด หรือแม้กระทั่งมีพระราชบัญญัติควบคุมอาคารมากำหนดในเรื่องพื้นที่จอดรถแล้วก็ตาม แต่ปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอก็ยังไม่หมดไป และยังคงเป็นปัญหาต่อเนื่องที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ที่จอดรถก็ยังเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่ทุกอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมต้องจัดให้มีเพื่อความเป็นอยู่ของผู้พักอาศัย ซึ่งที่จอดรถในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมโดยทั่วไปมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนห้องชุด จึงทำให้มีความจำเป็นต้องมีการจัดระเบียบการใช้เพื่อไม่ให้เกิดการขัดแย้งหรือปัญหาขึ้น นอกจากนี้พื้นที่จอดรถควรได้รับการดูแลและรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดีและมีความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลาอีกด้วย จึงได้วิเคราะห์ปัญหาในการจัดให้มีพื้นที่และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แบ่งเป็น 3 ส่วน ในส่วนแรกจะวิเคราะห์ถึงปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมไม่เพียงพอ ซึ่งในส่วนนี้ชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนที่สองจะวิเคราะห์ถึงปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพของพื้นที่จอดรถให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้พักอาศัย ซึ่งในส่วนนี้ชี้ให้เห็นถึงปัญหาพื้นที่จอดรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งมีได้กำหนดไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันและในอนาคต ส่วนที่ 3 จะวิเคราะห์ถึงปัญหาด้านการบริหารจัดการพื้นที่จอดรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งชี้ให้เห็นถึงนโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทย

4.1 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมไม่เพียงพอ

ปัญหาที่เกิดขึ้นนี้เป็นปัญหาสำคัญที่มีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของเจ้าของอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมในปัจจุบัน ซึ่งไม่มีกฎหมายที่เข้ามามีบทบาทในการแก้ไขปัญหาระยะพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ จึงเกิดปัญหาที่ทำให้มีผลกระทบต่อชีวิตคนเมือง ในปัจจุบันประเทศไทยมีรถที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก กว่า 37 ล้านคัน ในจำนวนนี้มีถึง 10.4 ล้านคันที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ปัญหาอยู่ที่ผู้คนส่วนมากในกรุงเทพมหานครอาศัยอยู่ในอาคารชุดหรือ

คอนโดมิเนียม แต่ละคนก็จะมีรถยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับตนเองจึงทำให้ที่จอดรถภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมมีไม่พอ เป็นปัญหาซึ่งโดยส่วนมากผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมราคาในระดับกลางไปจนถึงระดับล่างที่ต้องเจออยู่เสมอ สัดส่วนที่จอดรถในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมราคาในระดับกลางส่วนใหญ่อยู่ที่ประมาณ 30-40 เปอร์เซ็นต์ ของจำนวนห้องทั้งหมดเท่านั้น ตัวอย่างเช่น หากมีห้องทั้งหมด 100 ห้อง จะมีที่จอดรถให้ 30-40 คัน หรือ 3 ห้องต่อ 1 คัน เท่ากับว่าคอนโดสามห้องมีสิทธิได้ใช้ที่จอดรถเพียงหนึ่งช่องจอดรถจึงไม่เพียงพอต่อความต้องการและทำให้เกิดปัญหามากมาย

4.1.1 ปัญหาที่จอดรถภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมไม่เพียงพอ

ปัจจุบันปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอพบเห็นได้โดยทั่วไปในกรุงเทพมหานคร จากการที่ผู้วิจัยได้มีประสบการณ์พักอาศัยภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม ทำให้สังเกตเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นมากมาย จึงสรุปได้ดังนี้

1) ปัญหาผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมมีรถยนต์มากกว่า 1 คัน

ที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมมีที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพออยู่แล้ว แต่เจ้าของอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมอาจมีรถมากกว่า 1 คัน เพราะด้วยสามีหรือภรรยาที่อยู่ด้วยกันเป็นครอบครัว หรือ อาจจะมีเหตุผลบางอย่างทำให้ต้องมีรถเป็นของตัวเองมากกว่า 1 คัน สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดปัญหาที่ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมต้องเจอและทำให้เกิดการกระทบกระทั่งกัน นิติบุคคลในหลาย ๆ แห่งนำระบบคีย์การ์ดในการเข้าออกโครงการมาใช้ โดยจะให้ผู้อยู่อาศัยห้องละ 1 ใบ หรือ 2 ใบ ขึ้นอยู่กับขนาดของห้อง หรือ นิติบุคคลในบางคอนโดก็นำระบบสติ๊กเกอร์จอดรถยนต์มาใช้บังคับ แต่ก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมให้เพียงพอต่อความต้องการได้

2) ปัญหาจอดรถยนต์หลายเดือน

ในกรุงเทพมหานครซึ่งมีรถติดเป็นลำดับต้น ๆ ของโลก ผู้อยู่อาศัยอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมมักจะเลือกวิธีการเดินทางด้วยทางอื่น เช่น รถไฟฟ้าBTS รถไฟฟ้าใต้ดินMRT หรือระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆหรือการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ผู้อยู่อาศัยหลายคนมักมีรถยนต์เป็นของตัวเอง แต่นิยมเดินทางด้วยทางอื่นมากกว่า เพราะสะดวกกว่าการขับรถอีกทั้งประหยัดเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่าย ส่วนจะใช้รถยนต์ก็ต่อเมื่อต้องเดินทางระยะไกลเท่านั้น ทำให้เจ้าของร่วมคนอื่นเสียสิทธิในการใช้ที่จอดรถยนต์

3) ปัญหาที่จอดรถของผู้มาเยี่ยม

ปัญหาที่จอดรถของผู้มาเยี่ยม แม้ว่าจะมีการกำหนดอัตราค่าจอดรถเอาไว้แต่อย่างไรก็ตาม มักมีข้อยกเว้นค่าจอดรถ ตัวอย่างเช่น "มีแอสคัมป์ของผู้อยู่อาศัย สามารถจอดรถได้ฟรี 3 ชั่วโมงแรก" วิธีนี้เป็นการกำหนดให้ผู้มาเยี่ยมเยือนไม่ควรอยู่เยี่ยมเยียนนานเกินจำเป็นแต่ข้อกำหนดนี้เป็นการรบกวนการใช้สิทธิของเจ้าของรวมคนอื่น

4) ปัญหาการจอดซ้อนคันและการเกี่ยวชน

การจอดซ้อนคัน พื้นที่ที่ใช้ในการเดินรถถูกนำไปใช้ ทำให้พื้นที่เดินรถแคบลงจนเกินอุบัติเหตุเกี่ยวชนได้ง่าย แม้จะมีกล้องวงจรปิดแต่ก็ไม่ได้ช่วยป้องกันความเสียหาย อีกทั้งสร้างความเดือนร้อนรำคาญใจ แก่ผู้อยู่อาศัยร่วมกัน แม้ส่วนใหญ่จะมีพนักงานรักษาความปลอดภัยแต่ก็มิได้มีหน้าที่ในการดูแลรักษารถยนต์ของผู้พักอาศัยภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม แต่มีหน้าที่เฉพาะดูแลทรัพย์สินส่วนกลางเท่านั้น ปัญหาทั้งหมดทั้งมวลนี้เกิดจากพื้นที่จอดรถมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้พักอาศัยในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมนั่นเอง

5) กรณีผู้ประกอบการนำพื้นที่จอดรถยนต์ไปใช้ประกอบกิจการอื่น หรือเก็บค่าบริการที่จอดรถ

สำหรับกรณีผู้ประกอบการนำพื้นที่จอดรถยนต์ไปใช้ประกอบกิจการอื่น หรือเก็บค่าบริการจากทั้งเจ้าของห้องชุดและบุคคลภายนอกนั้น ทำให้ผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมมีความไม่สะดวกในการใช้ทรัพย์สินส่วนกลาง เป็นการรบกวนเจ้าของอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมคนอื่น ๆ ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนกลาง จึงเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้ที่จอดรถมีไม่เพียงพอ

4.1.2 ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม

โดยจากการที่ได้ศึกษาข้อมูลมาข้างต้นตามพระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ. 2522 มิได้มีบทบัญญัติในเรื่องที่จอดรถยนต์ไว้เป็นการเฉพาะ แต่มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2522 ซึ่งได้บัญญัติเกี่ยวกับอาคารที่ต้องมีที่จอดรถ จำนวนที่จอดรถ ขนาดของที่จอดรถไว้ โดยมาตรา 4 บัญญัติคำว่า

“อาคาร” หมายความว่า ตึก บ้าน เรือน โรง ร้าน แพ คลังสินค้า สำนักงาน และสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นซึ่งบุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้ และหมายความรวมถึง

- 1) อัฒจันทร์หรือสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นเพื่อใช้เป็นที่ชุมนุมของประชาชน
- 2) เขื่อน สะพาน อุโมงค์ ทางหรือท่อระบายน้ำ อู่เรือ คานเรือ ทำน้ำ ทำจอดเรือ รั้ว กำแพง หรือประตู ที่สร้างขึ้นติดต่อกันหรือใกล้เคียงกับที่สาธารณะ หรือสิ่งที่สร้างขึ้นให้บุคคลทั่วไปใช้สอย
- 3) ป้ายหรือสิ่งที่สร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้าย

3.1) ที่ติดหรือตั้งไว้เหนือที่สาธารณะและมีขนาดเกินหนึ่งตารางเมตร หรือมีน้ำหนัก

รวมทั้งโครงสร้างเกินสิบกิโลกรัม

3.2) ที่ติดหรือตั้งไว้ในระยะห่างจากที่สาธารณะซึ่งเมื่อวัดในทางราบแล้ว ระยะห่างจากที่สาธารณะมีน้อยกว่าความสูงของป้ายนั้นเมื่อวัดจากพื้นดิน และมีขนาดหรือมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

4) พื้นหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กั๊บรถ และทางเข้าออกของรถสำหรับอาคารที่กำหนดตามมาตรา 8 (9)

5) สิ่งก่อสร้างขึ้นอย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ ให้หมายความรวมถึงส่วนต่าง ๆ ของอาคารด้วย

“อาคารขนาดใหญ่พิเศษ” หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้พื้นที่อาคารหรือส่วนใดของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวหรือหลายประเภท โดยมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันตั้งแต่หนึ่งหมื่นตารางเมตรขึ้นไป

ความหมายของอาคารชุดตามกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคารพุทธศักราช 2479 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคารพุทธศักราช 2479 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 192 ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้ได้ให้ความหมายไว้ดังนี้

“อาคารชุด” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่พักอาศัยหลายครอบครัว โดยแต่ละครอบครัวมีห้องนอน ครัวไฟ ห้องส้วม และห้องน้ำเป็นอิสระ และมีทางเดินและบันไดขึ้นชั้นบนหรือลิฟต์ใช้ร่วมกัน

จะเห็นได้ว่าการกำหนดความหมายของอาคารชุดโดยใช้คำว่าแต่ละครอบครัวนั้น ไม่ทันต่อสภาพการณ์ในปัจจุบันและมีความหมายที่เข้าใจยาก จึงต้องเปลี่ยนมาใช้คำว่า ห้องชุดแทน จึงมีความหมายที่ชัดเจน

“อาคารขนาดใหญ่” หมายความว่า อาคารที่สร้างขึ้นเพื่อใช้อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคาร เป็นที่ประกอบกิจการประเภทเดียวหรือหลายประเภท โดยมีความสูงจากระดับถนนตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไปและมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังคาเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังคาเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร

การกำหนดประเภทของอาคารซึ่งต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กั๊บรถ และทางเข้าออกรถยนต์ไว้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ในข้อที่ 2

อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป ซึ่งจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันห้องชุดในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมโดยทั่วไปส่วนใหญ่มีขนาดห้องประมาณ 30 – 35 ตารางเมตร จึงไม่อยู่ในบังคับของกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ในข้อที่ 2 (3)

การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ในข้อที่ 3

1) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เฉพาะในเขตเทศบาลนครหลวง

(ค) อาคารชุด ให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อ 1 ครอบครัวยุ

2) ในเขตเทศบาลทุกแห่ง

(ค) อาคารชุด ให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อ 2 ครอบครัวยุ เศษของครอบครัวยุ ให้คิดเป็น 2 ครอบครัวยุ

ในปัจจุบันห้องชุดในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมโดยทั่วไปส่วนใหญ่มีขนาดห้องประมาณ 30 – 35 ตารางเมตร จึงไม่อยู่ในบังคับของกฎหมายฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ในข้อที่ 2 (3) ทำให้การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ตามกฎหมายฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ในข้อที่ 3 (1) (ค) ไม่อยู่ในบังคับต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อ 1 ครอบครัวยุ ในข้อที่ 3 (2) (ค)และไม่อยู่ในบังคับต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อ 2 ครอบครัวยุ ตามข้อบังคับดังกล่าว ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดจากการกำหนดประเภทของอาคารตามกฎหมายฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ในข้อที่ 2 (3) ที่กำหนดให้อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวยุตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป

อาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมในปัจจุบันจึงจัดอยู่ในประเภทของอาคารขนาดใหญ่ ตามกฎหมายแล้วกำหนดให้อาคารขนาดใหญ่ต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กลับรถยนต์ และทางเข้าออกรถยนต์ ตามกฎหมายฉบับที่ 7 (พุทธศักราช 2517) ในข้อที่ 2 (7) ซึ่งในข้อ 3 กำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ไว้ดังนี้แบ่งออกเป็น 2 กรณี

(1) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เฉพาะในเขตเทศบาลนครหลวง

(ข) อาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่จอดรถยนต์ตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทของอาคารที่ใช้เป็นที่ประกอบกิจการในอาคารขนาดใหญ่ นั้นรวมกันหรือให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร เศษของ 120 ตารางเมตร ให้คิดเป็น 120 ตารางเมตร ทั้งนี้ให้ถือที่จอดรถยนต์จำนวนที่มากกว่าเป็นเกณฑ์

ซึ่งจะคำนวณตามพื้นที่ใช้สอย จะมีที่จอดรถอย่างน้อย 1 คันต่อพื้นที่ 60 ตารางเมตร หรือจะมีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 120 ตารางเมตร ในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อคิดทั้งสองกรณีแล้วให้ก่อสร้างตามกรณีที่ได้จำนวนมากที่สุด

(2) ในเขตเทศบาลทุกแห่ง

(ข) อาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่จอดรถยนต์ตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทของอาคารที่ใช้เป็นที่ประกอบกิจการในอาคารขนาดใหญ่ นั้นรวมกันหรือให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อย

กว่า 1 คัน ต่อพื้นที่อาคาร 240 ตารางเมตร เศษของ 240 ตารางเมตร ให้คิดเป็น 240 ตารางเมตร ทั้งนี้ ให้ถือที่จอดรถยนต์จำนวนที่มากกว่าเป็นเกณฑ์

ซึ่งจะคำนวณตามพื้นที่ใช้สอย ที่จะมีที่จอดรถอย่างน้อย 1 คันต่อพื้นที่ 60 ตารางเมตร หรือ จะมีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 240 ตารางเมตร ในเขตเทศบาลทุกแห่ง เมื่อคิดทั้งสองกรณีแล้วให้ก่อสร้างตามกรณีที่ได้จำนวนมากที่สุด

แม้จะมีมาตรการตามบทบัญญัติดังกล่าว แต่ปัญหาที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอก็ยังเป็นปัญหาใหญ่ของอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมเกือบทุกแห่ง โดยเฉพาะอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมในระดับราคาปานกลางถึงระดับราคาต่ำ ซึ่งเกิดจากสาเหตุสำคัญ ๆ ดังต่อไปนี้

(1) อาคารชุดส่วนใหญ่ พื้นที่ของห้องชุดแต่ละห้องชุดมีขนาดไม่ถึง 60 ตารางเมตร ปัจจุบันพื้นที่ของห้องชุดในระดับกลางจะมีพื้นที่ 30-35 ตารางเมตรต่อหนึ่งห้อง จึงไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ที่ต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์ 1 คันต่อ 1 ครอบครั้ว หรือ 1 คันต่อ 2 ครอบครั้ว แล้วแต่กรณี ตามบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว

(2) ตามแผนผังในขณะจดทะเบียนอาคารชุดมีพื้นที่จอดรถยนต์ตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายแต่ต่อมาผู้ประกอบการอาคารชุดนั้นนำพื้นที่ไปใช้ประกอบกิจการอื่น ๆ เช่น ทำเป็นตลาดนัด ให้เช่าเป็นที่ประกอบกิจการต่าง ๆ หรือยังเป็นพื้นที่จอดรถยนต์ แต่เก็บค่าบริการจากทั้งเจ้าของห้องชุดและบุคคลภายนอก เป็นต้น

ปัญหาที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอดังกล่าว ก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น เกิดข้อพิพาทในการแย่งที่จอดรถยนต์ในระหว่างเจ้าของห้องชุด หรือเจ้าของห้องชุดต้องนำรถยนต์ไปจอดข้างทางสัญจรในตรอกซอยต่าง ๆ ทำให้เกิดปัญหาการจราจร สร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งเกิดปัญหาจอดรถยนต์ถูกเฉี่ยวชนเสียหาย ถูกโจรกรรมทรัพย์สินหรือสูญหาย เป็นต้น

จากการศึกษาเพิ่มเติมจากกฎหมายประเทศสิงคโปร์นั้น บ้านเป็นทรัพย์สินของสังคม (Housing as a Social Asset) ประชาชนกว่าร้อยละ 90 ของสิงคโปร์เช่าที่อยู่อาศัยของรัฐภายใต้เงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งมีทั้งข้อดีและปฏิเสธไม่ได้ว่าก็มีข้อเสียอยู่บ้างเหมือนกัน และรัฐบาลสิงคโปร์ยังมีกฎหมายที่เอื้อให้สามารถควบคุมการใช้พื้นที่ให้เป็นไปตามผังเมืองได้เบ็ดเสร็จ อีกสิงคโปร์ทำได้สำเร็จคือ การทำให้ชุมชนแนวตั้งไม่ตัดขาดกับพื้นที่เมืองโดยรอบ ในปัจจุบันเมืองสิงคโปร์จัดพื้นที่ส่วนกลางของเมืองเพื่อให้ผู้อยู่อาศัยเข้ามาใช้บริการ มีสวนสาธารณะ มีระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกสบาย มีสถานที่เดินเล่น วิ่งออกกำลังกาย ทำให้อาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมไม่จำเป็นต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก (Facility) เป็นของตัวเองอย่างอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมในประเทศไทย และผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมก็ไม่จำเป็นต้องแบกรับภาระค่า

ส่วนกลาง เรื่องการออกแบบพื้นที่ส่วนกลางจากรัฐเป็นสิ่งที่ประชาชนต้องส่งความเห็น ไปหาหน่วยงานรัฐต่างๆ และรัฐก็มีหน้าที่จัดพื้นที่สำหรับประชาชนที่สามารถใช้งานได้จริง เพื่อพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ในระยะยาว ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมไม่เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจัดสรรพื้นที่ส่วนกลาง และปัญหาในพื้นที่จอดรถจึงไม่เกิดขึ้นเนื่องจากรัฐบาลมีการจัดสรรพื้นที่ไว้ให้อาศัย เช่น สระว่ายน้ำ พื้นที่จอดรถ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่จอดรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

ซึ่งเห็นได้ว่าในประเทศสิงคโปร์มักไม่เกิดปัญหาพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้อยู่อาศัย เนื่องจากรัฐบาลยื่นมือเข้ามาช่วยแก้ปัญหาโดยการสร้างตึกอาคารที่จอดรถยนต์ให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาได้เป็นอย่างดี

4.2 วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถยนต์ไฟฟ้าให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้อาศัย

รถยนต์ไฟฟ้า EV มีชื่อเรียกแบบเต็มๆ ว่า Electric Vehicle แปลว่ารถไฟฟ้า ได้เปลี่ยนจากการใช้เครื่องยนต์ดีเซลหรือเครื่องยนต์เบนซิน ซึ่งพัฒนาเป็นมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการขับเคลื่อนและมีแบตเตอรี่ซึ่งเก็บประจุไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นพลังงานทำให้รถยนต์ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประหยัดพลังงานมากขึ้น และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพราะไม่ปล่อยมลพิษ เหมาะสมกับสภาพเมืองใหญ่ในปัจจุบันที่เต็มไปด้วยฝุ่นควันพิษที่ส่วนหนึ่งเกิดจากการใช้รถยนต์เป็นจำนวนมาก รถไฟฟ้าที่ไม่มีฝุ่นควันพิษที่เกิดจากการสันดาปจุดระเบิดและเผาไหม้ ทำให้รถยนต์ไฟฟ้าเป็นยานพาหนะที่จะเข้ามาแทนที่ในอีกไม่นานนับต่อจากนี้ แม้ว่าจะยังมีการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลและเบนซินอยู่ก็ตาม แต่ทิศทางของรถยนต์ไฟฟ้า EV ก็เติบโตมากขึ้นเช่นกัน

4.2.1 การทำงานของรถยนต์ไฟฟ้า EV

รถยนต์ไฟฟ้า EV คือยานพาหนะที่ขับเคลื่อนโดยมอเตอร์ไฟฟ้าแทนการใช้เครื่องยนต์ที่มีการเผาไหม้แบบสันดาป โดยจะใช้พลังงานจากไฟฟ้าแทนการใช้มันน้ำหรือพลังงานอื่นๆ โดยระบบรถยนต์ไฟฟ้าจะเก็บพลังงานเอาไว้ในแบตเตอรี่ที่สามารถชาร์จได้ และแปลงพลังงานจากแบตเตอรี่มาใช้ในการขับเคลื่อนรถยนต์ไฟฟ้า EV ไม่ต้องมีกลไกอะไรที่มากเหมือนขับเคลื่อนอย่างเช่นรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน ซึ่งต้องใช้การจุดระเบิดเผาไหม้ในการขับเคลื่อน ทำให้เครื่องยนต์เงียบ และไม่มีไอเสียจากการเผาผลาญพลังงาน รถยนต์ไฟฟ้าสามารถแบ่งได้หลายประเภทตามชื่อเรียก และกลุ่มของการใช้พลังงานในการขับเคลื่อน ตั้งแต่การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพียงอย่างเดียว จนถึงการใช้ระบบ

ไฟฟ้าเพียงอย่างเดียวในการขับเคลื่อน และยังมีรถยนต์ชนิด Fuel Cell Vehicles (FCV) ซึ่งขับเคลื่อนด้วยไฮโดรเจนอีกด้วย ในปัจจุบันรถยนต์ EV สามารถแบ่งตามเทคโนโลยีออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) รถยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle : HEV) เป็นรถยนต์ที่ใช้พลังงานผสมผสานระหว่าง เชื้อเพลิงทั่วไป และพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ รถยนต์ประเภทนี้จะมีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำกว่าแบบใช้เครื่องยนต์เพียงอย่างเดียว เนื่องจากเมื่อมีการเหยียบเบรกรถบางส่วนของพลังงานจะถูกจัดเก็บไว้ในแบตเตอรี่ และพลังงานที่เก็บไว้สามารถใช้ในภายหลังเพื่อการขับเคลื่อนมอเตอร์ไฟฟ้าพร้อมกับการทำงานของเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้

2) รถยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊ก-อิน ไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle : PHEV) รถยนต์ประเภทนี้มีระบบ น้ำมันเชื้อเพลิง และระบบไฟฟ้าเช่นเดียวกับรถยนต์ไฮบริด แต่สามารถเสียบปลั๊กชาร์จไฟได้จากภายนอก หรือ Plug-in ทำให้เมื่อเสียบชาร์จพลังงานแล้วรถก็สามารถวิ่งไปได้ในระยะเวลาที่มากกว่าระบบไฮบริดแบบเดิม และแบตเตอรี่ที่ใช้ยังสามารถชาร์จไฟเพิ่มเพื่อกักเก็บประจุได้ตามต้องการ และเมื่อแบตเตอรี่หมดลงรถจะทำงานคล้ายกับระบบแบบไฮบริด (HEV)

3) รถยนต์ไฟฟ้าแบบใช้แหล่งพลังงานไฟฟ้าอย่างเดียวในการขับเคลื่อน (Plug-in Electric Vehicles : PEVs) รถยนต์ไฟฟ้าประเภทนี้จะคล้ายคลึงกับรถยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊ก-อิน ไฮบริด (PHEV) เพียงแต่จะมีแบตเตอรี่ขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นแหล่งพลังงานหลักเพียงอย่างเดียว เมื่อแบตเตอรี่หมดลงจะต้องเสียบปลั๊กเพื่อชาร์จประจุใหม่ สามารถแยกตามการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้าประเภทนี้ได้ดังนี้

3.1) รถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้วิ่งในระยะสั้น หรือในละแวกใกล้เคียง มีช่วงการขับขี่ต่ำและทำงานที่ความเร็วต่ำ ตัวอย่างเช่น GEM Electric Motorcar

3.2) รถยนต์ไฟฟ้าประเภท Battery Electric Vehicle (BEV) รถยนต์ประเภทนี้ขับเคลื่อนโดยใช้พลังงาน ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ 100% จึงต้องมีแบตเตอรี่ขนาดใหญ่ และสามารถวิ่งได้ระยะทางไกลต่อการชาร์จต่อหนึ่งครั้ง ทั้งนี้รถยนต์(Plug-in Electric Vehicles : PEVs) จะใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่เพียงอย่างเดียว โดยไม่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในจึงไม่ทำให้เกิดสารก่อมลพิษในขณะที่ขับเคลื่อนหรือที่เรียกว่า Zero Emission แต่มีข้อเสียอยู่ที่มีระยะทางการวิ่งจำกัด โดยระยะทางในการขับขี่จะขึ้นอยู่กับขนาดของแบตเตอรี่ และปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ ในการใช้งานและเส้นทางวิ่ง

3.3) รถยนต์ไฟฟ้าแบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Electric Vehicle – FCEV) เป็นรถยนต์ไฟฟ้าที่ขับเคลื่อน และใช้พลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจากเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell) โดยเป็นเชื้อเพลิงไฮโดรเจนจากการเติมเชื้อเพลิงภายนอก โดยไม่มีการปล่อยมลพิษ และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

จากรถยนต์โดยตรง จะมีเพียงการปลดปล่อยน้ำเท่านั้น ในปัจจุบันรถยนต์แบบ FCEV มีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น และคาดว่าจะมีการเติบโต รวมถึงเข้าสู่ตลาดได้กันในเร็ววัน

4.2.2 ข้อดีของรถยนต์ไฟฟ้า

1) ความประหยัด ความประหยัดของรถยนต์ไฟฟ้า ค่าเฉลี่ยของเงินที่ต้องจ่ายในการเดินทางเทียบเป็นกิโลเมตร รถยนต์ไฟฟ้า EV สามารถไปได้กว่าเมื่อเทียบกับรถที่ใช้เครื่องยนต์ในค่าใช้จ่ายที่เท่ากัน ในอนาคตอาจจะมีปั้มน้ำมัน แต่จะกลายเป็นสถานีชาร์จไฟ

2) ไม่มีมลภาวะ เมื่อไม่มีการเผาไหม้ มลภาวะก็ไม่มี” คนเมืองจึงสูดอากาศบริสุทธิ์ได้อย่างเต็มทีเมื่อทุกคนหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้า แม้จะไม่ใช้ในระยะเวลาอันสั้นที่จะถึงนี้ แต่ก็คงไม่นานเกินที่จะเป็นไปได้ จากความนิยมและตื่นตัวเรื่องมลพิษ ทำให้ผลิตรถไฟฟ้าเต็มรูปแบบออกขายและได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี

3) การซ่อมบำรุงถูกกว่า เครื่องยนต์แบบเดิมๆที่ต้องมีการเผาไหม้ การซ่อมบำรุงชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่างๆ ที่ทำการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ เช่น หัวเทียน สายไฟ หัวฉีด น้ำมันเครื่อง หม้อน้ำ สายพาน เป็นต้น ที่จะต้องเสียหายจากการสึกหรอตามกาลเวลา หรือเมื่อถึงระยะเปลี่ยนถ่ายเมื่อรถใช้งานไปสักระยะ แต่รถยนต์ไฟฟ้าจะมีชิ้นส่วนในการทำงานที่น้อยกว่า โดยการขับเคลื่อนก็มีแค่มอเตอร์ไฟฟ้ากับแบตเตอรี่ ระบบเบรกที่ใช้มอเตอร์ช่วยเพิ่มแรงเสียดทานขณะเบรคก็ทำให้ชิ้นส่วนต่างๆ ของระบบทำงานน้อยลง สึกหรอน้อยกว่าและค่าบำรุงรักษาที่ถูกกว่าด้วยเช่นกัน

4) มลพิษทางเสียงน้อยกว่ารถยนต์เครื่องสันดาปมีการจุดระเบิด เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในห้องเครื่องและปล่อยไอเสียออกทางท่อไอเสียทำให้เกิดเสียงดังจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงทำให้เกิดเสียงดัง รำคาญ ซึ่งเทียบกับรถยนต์ไฟฟ้า EV แล้ว การทำงานมีเพียงมอเตอร์ไฟฟ้าที่หมุนขับเคลื่อนล้อ แม้หมุนด้วยความเร็วสูงก็ไม่เกิดเสียงดังจนน่ารำคาญ จึงทำให้รถยนต์ไฟฟ้า EV ที่มีมอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนทำได้เงียบกว่า

จากงานวิจัยของ Bloomberg เรื่อง New Energy Finance ซึ่งให้เห็นว่า ต้นทุนราคาของแบตเตอรี่ไฟฟ้ามียุคแนวโน้มลดลง ซึ่งก็มีผลทำให้ในอนาคตราคารถยนต์ไฟฟ้า ในสหรัฐอเมริกาและโซนยุโรปจะมีราคาถูกกว่ารถยนต์ที่ใช้ใช้น้ำมันแบบเดิมๆ และแบตเตอรี่เหล่านี้ก็ถูกออกแบบมาให้มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน

4.2.3 ข้อจำกัดของรถยนต์ไฟฟ้า

1) ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในปัจจุบันคนเมืองมักอาศัยอยู่ในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมเป็นจำนวนมาก ซึ่งการใช้รถยนต์ไฟฟ้าจำเป็นจะต้องมีการชาร์จไฟฟ้าเข้าสู่แบตเตอรี่เพื่อกักเก็บเป็นพลังงานใช้ขับเคลื่อนในวันถัดไป ซึ่งปัญหาที่สำคัญหนึ่งคือปัญหาที่จอดรถยนต์ไฟฟ้าภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมและให้มีอุปกรณ์ชาร์จไฟฟ้า เป็นอุปสรรคที่สำคัญ

ในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า เพราะไม่มีกฎหมายกำหนดไว้ในเรื่องนี้โดยเฉพาะ ปัญหาสำคัญอีกอย่างหนึ่งสำหรับผู้ซื้อรถไฟฟ้าคือการหาที่ชาร์จไฟเมื่อต้องเดินทางออกนอกเมืองคือการเดินทางไกลจึงต้องวางแผนให้รอบคอบและกลายเป็นความท้าทาย เพราะต้องลุ้นว่าจะมีสถานีให้ชาร์จหรือไม่

2) ระยะเวลาในการชาร์จไฟฟ้าโดยเฉลี่ยการชาร์จให้เต็ม 1 ครั้งจะใช้เวลาอยู่ที่ประมาณ 4 ชั่วโมงกับอีก 30 นาที เท่ากับว่าผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะต้องกลับมาชาร์จไฟฟ้าในเวลากลางคืนเท่านั้น หากใช้ผิดแปลกไปจากนี้อาจจะทำให้เกิดปัญหากับการใช้งานได้ ดังนั้น การชาร์ตไฟฟ้าจำเป็นจะต้องมีที่จอดรถยนต์ไฟฟ้าและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับชาร์ตไฟฟ้าภายในบ้านที่พักอาศัย หรือภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม

3) ปัญหาระยะทางที่ใช้จริงไม่สอดคล้องกับระยะทางที่ผู้ผลิตกำหนด รถไฟฟ้าทุกคันมีระยะการขับเคลื่อน ซึ่งกำหนดโดยผู้ผลิต แต่ปัญหาก็คือ ตัวเลขดังกล่าวเป็นจริงได้ยากในสภาพแวดล้อมการใช้งานจริง ช่วงระยะการขับเคลื่อนที่กำหนดดังกล่าวมาจากนักขับที่มีประสบการณ์กับความอดทนอย่างสูง และในสภาวะแวดล้อมที่เอื้ออำนวย ซึ่งไม่ใช่สิ่งที่จะผู้ใช้จะได้พบเจอในการใช้งานจริง ตัวอย่างเช่น สภาพอากาศที่มีบทบาทอย่างมากกับระยะทางขับเคลื่อน กล่าวคือถ้าอากาศหนาวเย็น ระยะขับเคลื่อนอาจลดลงถึง 40% ดังนั้น รถยนต์ไฟฟ้าอีวีจึงอาจไม่ใช่ตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับสภาพอากาศหนาวเย็น นอกจากนี้รถไฟฟ้ายังทำงานอย่างมีประสิทธิภาพหากขับด้วยความนุ่มนวล

4) ระยะทางที่จำกัด แม้ระยะขับเคลื่อนที่ดีที่สุดในรถยนต์ไฟฟ้าคือ 335 ไมล์ (539 กิโลเมตร) ที่นำเสนอโดยเทสลา โมเดลเอส แต่ยิ่งถือว่า ห่างไกลจากระยะขับเคลื่อนรวมของรถที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน 4 สูบซึ่งมีระยะขับเคลื่อนรวมเฉลี่ย 370 ไมล์ (595 กิโลเมตร) โดยประมาณจากน้ำมันเต็มถัง นอกจากเทสลาแล้ว รถไฟฟ้าอื่นๆ ส่วนใหญ่มีระยะขับเคลื่อนรวมแค่ 100-278 ไมล์ (160-447 กิโลเมตร) จากการชาร์จไฟเต็ม การขับรถไฟฟ้าจึงอาจทำให้กิจกรรมประจำวันกลายเป็นภารกิจท้าทายและสร้างปัญหา อย่างไรก็ตาม คนส่วนใหญ่อาจไม่ต้องการระยะขับเคลื่อนมากนัก เนื่องจากเฉลี่ยแล้วคนเราจะเดินทางวันละประมาณ 30 ไมล์ (48 กิโลเมตร) เท่านั้น

5) ราคาแพง ราคารถไฟฟ้ายังแพงกว่ารถใช้น้ำมันมาก แม้หลายประเทศเสนอมาตรการจูงใจทางภาษีและส่วนลดต่างๆแก่ผู้ใช้ แต่ราคาเริ่มต้นเฉลี่ยของรถยนต์ไฟฟ้าก็ยังถือว่าเกินเอื้อมสำหรับคนธรรมดาทั่วไปอยู่ดี

6) มีผู้ผลิตน้อยราย ในปัจจุบันแม้ว่ารถยนต์พลังงานไฟฟ้าจะส่งผลดีต่อโลก แต่ก็ยังมีการผลิตออกมาไม่มากนัก ทำให้มีตัวเลือกให้ผู้บริโภคเลือกใช้งานได้น้อยมาก อีกประเด็นคือรถยนต์ไฟฟ้าส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์รุ่นเล็ก สำหรับใช้ในเมืองระยะสั้น ๆ และด้วยข้อจำกัดของ

พลังงานแบตเตอรี่ รวมไปถึงสถานที่ให้บริการชาร์จไฟที่ยังมีน้อยมาก ทำให้ไม่สามารถขับออกต่างจังหวัดไกล ๆ ได้

ข้อดีข้อเสียที่กล่าวมานี้ทำให้เห็นถึงข้อจำกัดของการรถยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบัน ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่จะต้องช่วยกันแก้ไขกฎหมาย เพื่อให้รองรับกับความเป็นอยู่ สภาพการใช้งาน สังคมที่เปลี่ยนแปลงไป และเทคโนโลยีที่พัฒนาอย่างก้าวกระโดด ซึ่งแน่นอนที่สุดว่าการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งหมายความว่าความได้ว่าการใช้รถยนต์ไฟฟ้าช่วยลดมลพิษทางอากาศ ทำให้ชีวิตคนเมืองรอดพ้นจากฝุ่น PM 2.5 อีกด้วย ภาครัฐจึงจำเป็นต้องมีมาตรการเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของคนเมือง เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นในหลายๆด้าน อาทิเช่น เพิ่มเครื่องอัดประจุรถยนต์ไฟฟ้าภายในอาคารที่พักอาศัย หรือภายในอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม ช่วยลดภาษีสนับสนุนการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า มีมาตรการรัฐในการช่วยเหลือเพื่อกระตุ้นให้เกิดการซื้อขายรถยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยเริ่มมีการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าภายในประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องส่งเสริมให้มีเครื่องอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ที่เลือกใช้รถยนต์ไฟฟ้าและเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในปัจจุบันนั้นอาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม กฎหมายเกี่ยวกับคอนโดมิเนียมจึงจำเป็นต้องสอดคล้องไปกับเหตุการณ์ในปัจจุบัน เช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ แม้ว่าในประเทศสิงคโปร์ยังไม่ได้มีกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าที่จอดรถในคอนโดมิเนียมต้องมีที่ชาร์จไฟจัดเตรียมไว้สำหรับผู้อยู่อาศัย แต่ได้มีการจัดตั้งสถานีชาร์จไฟจัดเตรียมไว้ในบริเวณใกล้เคียงที่พักอาศัย และสถานที่สำคัญในประเทศโดยประเทศสิงคโปร์มีนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าซึ่งต่างจากกฎหมายอาคารชุดของประเทศไทยที่ระบุไว้ว่าการจัดสรรพื้นที่ส่วนกลางของคอนโดมิเนียมต้องดูแลและจัดการโดยนิติบุคคลของของอาคารโดยภาครัฐไม่ได้มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือและดูแลในส่วนของพื้นที่ส่วนกลาง ทำให้เกิดปัญหาที่ตามมามากมาย เช่น พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการ ถึงแม้จะมีกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมพื้นที่จอดรถออกมาก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาในส่วนนี้ได้และเนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นทำให้การพัฒนาในอนาคตเกี่ยวกับเครื่องอัดประจुरถยนต์ไฟฟ้าเป็นไปได้ยาก ต่างจากการบริหารทรัพย์สินส่วนกลางของประเทศสิงคโปร์ที่นอกเหนือจากบริษัทบริหารงานของอาคารชุดนั้นๆจะเป็นผู้บริหารทรัพย์สินส่วนกลางแล้ว ภาครัฐยังยื่นมือเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาเนื่องจากอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมส่วนใหญ่กว่า80%เป็นของภาครัฐ ทำให้ปัญหาเรื่องพื้นที่จอดรถในประเทศสิงคโปร์ลดลง และยังมีการส่งเสริมจัดทำสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อรองรับประชาชนที่มีรถยนต์ไฟฟ้า ทำให้ประเทศสิงคโปร์มีนโยบายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าได้ง่ายกว่าประเทศไทย

ดังนั้นเพื่อรองรับเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้นจึงจำเป็นต้องแก้ไข ส่งเสริม สนับสนุน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของกฎหมาย สิ่งอำนวยความสะดวก การช่วยเหลือของภาครัฐ เทคโนโลยี เพื่อให้ทันต่อยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป

4.3 วิเคราะห์ปัญหาด้านการบริหารเกี่ยวกับพื้นที่จ่อรถยนต์ไฟฟ้า

ในปัจจุบันประเทศไทยมีมาตรการผลักดันยานยนต์ไฟฟ้า(Electric Vehicle)เพื่อขับเคลื่อนให้ประเทศไทยกลายเป็นสมาร์ทซิตี้ (Smart City) ภายในปีพุทธศักราช 2579 โดยตั้งเป้าหมายว่าประเทศไทยจะต้องมีรถยนต์ไฟฟ้า 1.2 ล้านคัน ซึ่งมีเป้าหมายในการกำหนดโครงสร้างพื้นฐานในการส่งเสริมจัดให้มีสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้เกิดการกระตุ้นการใช้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า

จากการศึกษารูปแบบของการเติบโตยานยนต์ไฟฟ้าในสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งให้เห็นถึงขั้นตอนการพัฒนารวมถึงแนวทางที่จะผลักดันให้ยานยนต์ไฟฟ้าเติบโตได้ตามเป้าหมายดังนี้

1. ระยะเริ่มต้นของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

โดยพบว่าสถานีอัดประจุไฟฟ้าและยานยนต์ไฟฟ้ามีย่อย โครงสร้างพื้นฐานสำหรับการรองรับยังมีไม่เพียงพอทำให้ต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในด้านต่างๆ เช่น การสนับสนุนทางด้านกฎหมาย ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เอื้อต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า การสนับสนุนจากภาครัฐนำร่องใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้งาน

2. ยานยนต์ไฟฟ้าเริ่มเป็นที่ยอมรับ

มีการเพิ่มขึ้นของยานยนต์ไฟฟ้าและสถานีอัดประจุไฟฟ้ายังไม่เพียงพอ ทำให้ต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชนในการผลักดันเพื่อให้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การสนับสนุนด้านการเงินเชิงนโยบายจากภาครัฐ เช่น การให้ส่วนลดสำหรับการซื้อเครื่องอัดประจุไฟฟ้าที่บ้าน

3. ระยะการขยายตัวยานยนต์ไฟฟ้า

เป็นระยะที่มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นและเริ่มมีสถานีอัดประจุไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการสนับสนุนจากภาครัฐจะลดบทบาทลง

4. ระยะยานยนต์ไฟฟ้าสมบูรณ์

เป็นระยะที่การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าเกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย มีสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่เพียงพอผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าสามารถอัดประจุไฟฟ้าได้ตามสถานีทั่วไปโดยไม่มีข้อจำกัด ซึ่งจะทำให้เกิดการแข่งขันโดยสมบูรณ์ ภาครัฐทำหน้าที่เพียงดูแลตามกฎหมายและระเบียบที่กำหนดไว้

4.3.1 การสนับสนุนด้านกฎหมาย

การติดตั้งเครื่องอัดประจุไฟฟ้าตามที่พักอาศัยเป็นเทคโนโลยีใหม่ ทำให้กฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับอาจยังไม่ครอบคลุม ดังนั้นจึงควรปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ เพื่อให้รองรับสนับสนุน ส่งเสริมการติดตั้งเครื่องอัดประจุไฟฟ้าหรือสถานีอัดประจุไฟฟ้าสาธารณะ รวมถึงการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้ามีความมั่นใจซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็น การกำหนดกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับนั้นยังไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจน ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมในการตัดสินใจในการเลือกซื้อยานยนต์ไฟฟ้า

4.3.2 การสนับสนุนด้านการเงิน

เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับระยะเริ่มต้น เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งนโยบายมีได้หลายรูปแบบ เช่น การให้ส่วนลด หรือ ส่วนลดภาษีสำหรับเครื่องอัดประจุไฟฟ้าภายในที่อยู่อาศัย เนื่องจากการศึกษาพฤติกรรมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในต่างประเทศพบว่า ร้อยละ 80 ของผู้ใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าจะอัดประจุไฟฟ้าภายในที่พักอาศัย ดังนั้นการให้ส่วนลดจึงเป็นการสนับสนุนเพื่อให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานของยานยนต์ไฟฟ้า