

## บทที่ 4

### วิเคราะห์การจัดให้มีที่จอดรถในอาคารชุดศึกษากรณีเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดรถในอาคารชุดนั้น ซึ่งในปัจจุบันพบว่ายังข้อจำกัดในเรื่องของที่จอดรถในอาคารชุด ส่งผลให้ผู้พักอาศัยหลีกเลี่ยงการใช้บริการรถสาธารณะ แต่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเพราะไม่มีสถานที่จอดรถในอาคารชุดทำให้เกิดปัญหาการติดและมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ในบทนี้จึงได้วิเคราะห์ประเด็นปัญหาดังนี้ทั้งสิ้น 3 ประเด็นปัญหา ซึ่ง ประกอบด้วย

- 1) ปัญหาเกี่ยวกับส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด
- 2) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร
- 3) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจการลงโทษของคณะกรรมการควบคุมอาคารในกรณีฝ่าฝืนการสร้างที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร

#### 4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด

จากการศึกษา พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 8 ประกอบกับกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 มีการส่งเสริมให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด โดยมีข้อกำหนดให้คิดพื้นที่จอดรถยนต์ตามพื้นที่พักอาศัย 60 ตารางเมตร กำหนดให้มีพื้นที่จอดรถจำนวน 1 คัน

ปัญหาคือจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดนั้นไม่เพียงพอกับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบัน ในด้านของขนาดห้อง โดยส่วนมากห้องพักภายในอาคารชุดมีขนาดที่ต่ำกว่า 60 ตารางเมตร และเจ้าของห้องชุด ๆ ย่อมที่รถยนต์ส่วนตัวกันเกือบทุกห้อง จึงทำให้พื้นที่จอดรถยนต์ที่กำหนดไว้เพียง 60 ตารางเมตร ไม่มีความเพียงพอ ในทางกลับกันอาคารชุดส่วนน้อยที่มีขนาดมากกว่าหรือเท่ากับ 60 ตารางเมตร จะเป็นอาคารชุดประเภทที่ราคาสูง เหมาะสำหรับผู้คนบางกลุ่ม โดยมากแล้วจะมีการขายพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนตัวเพิ่มเติมหรือแถมไปกับห้องพักที่มีขนาดใหญ่ ๆ จึงทำให้อาคารชุดที่มีราคาสูง เกิดปัญหาในการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ จึงทำให้เกิดมลภาวะทางสังคม มีการก่อให้เกิดมลพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ภายในบริเวณรอบ ๆ อาคารหรือลานจอดรถยนต์ภายใน

อาคารชุดและยังคงตามมาด้วยปัญหาการติดบริเวณด้านหน้าทางเข้าออกอาคารชุดทำให้เกิดความไม่สะดวกกับผู้อยู่อาศัย

จากสภาพปัญหาดังกล่าววิเคราะห์ได้ว่า กฎหมายของประเทศไทยนั้นมีการกำหนดขั้นต่ำของพื้นที่จอดรถยนต์ไว้จำนวนไม่เพียงพอโดยกำหนดไว้ใน กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ในส่วนของอาคารชุดนั้น กำหนดไว้ 1 รอบครัว (พื้นที่ 60 ตารางเมตร) ต้องมีพื้นที่จอดรถยนต์ 1 คัน ถือว่าเป็นจำนวนที่น้อยกว่าความต้องการของผู้เข้าพักอาศัย โดยต่างประเทศมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา เป็นกฎหมายของ รัฐลอสแอนเจลิส มีการบริหารจัดการให้มีพื้นที่จอดรถยนต์โดยการระดมเงินแบบแปลนการก่อสร้างเพื่อให้เห็นว่าการสร้างอาคารชุดหลังหนึ่งนั้นมีจำนวนห้องมากเพียงใด พื้นที่จอดรถยนต์ต้องมีมากเพียงพอต่อทุกห้องชุด มีการกำหนดขั้นต่ำของพื้นที่จอดรถยนต์ไว้ 1 คัน ต่อ 1 ห้องชุด และในประเทศแคนาดา ในรัฐสแคตเชวัน มีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถยนต์ไว้เช่นเดียวกัน โดยก็ต้องมีการส่งแบบแปลนในการสร้างอาคารชุดเพื่อให้ทราบถึงจำนวนที่จอดรถยนต์และจำนวนขั้นต่ำของที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดนั้นอย่างน้อย 1 คันต่อ 1 ห้องชุด จึงเห็นได้ว่ามาตรการการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ของประเทศไทยนั้นยังไม่มากพอเท่ามาตรการของต่างประเทศ เนื่องจากหากเพิ่มจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ให้มีจำนวน 1 คัน ต่อ 1 ห้องชุด นั้นสามารถช่วยลดมลพิษในด้านต่าง ๆ ได้ โดยต้องมีการส่งเสริมให้ผู้คนที่พักอาศัยภายในอาคารชุดนั้นหันมาใช้รถไฟฟ้าสาธารณะหรือรถสาธารณะในการเดินทางทั้งไปทำงานหรือไปติดต่องานต่าง ๆ โดยนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนนั้นจอดไว้ในพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุด จะสามารถทำให้ประหยัดเวลาและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงได้อย่างมากซึ่งในอนาคตระบบรถไฟฟ้าสาธารณะจะมีความครอบคลุมไปยังอาคารชุดต่าง ๆ ในทั่วบริเวณกรุงเทพ หากผู้คนที่พักอาศัยในอาคารชุดเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสาธารณะจำนวนมากขึ้นก็จะทำให้การจราจรที่ติดขัดเป็นจำนวนมากได้ติดขัดน้อยลง ทั้งยังช่วยลดมลพิษทางอากาศที่เกิดจากท่อไอเสียจากรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ได้อีกด้วย การออกแบบลักษณะพื้นที่จอดรถยนต์นั้นมิได้มีกฎหมายบัญญัติไว้ มีเพียงระบุจำนวนที่จอดรถยนต์ ดังนั้นอาคารชุดสามารถเพิ่มช่องจอดรถยนต์ในลักษณะการจอดซ้อนคันได้ทำให้เพิ่มจำนวนช่องจอดรถยนต์ให้มากขึ้นได้อีก เมื่อมีช่องจอดรถยนต์เพิ่มขึ้นนั้นมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้ออาคารชุดของลูกค้านั้นในหลากหลายกลุ่มเนื่องจากชอบความสะดวกสบายในการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้ให้ของอาคารชุดนั้น ๆ โครงการอาคารชุดบางโครงการมีการจัดการในส่วนของ การเพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์โดยการจัดให้มีอาคารจอดรถยนต์ระบบอัตโนมัติที่สามารถเพิ่มจำนวนช่องจอดรถยนต์ได้มากมายเป็นการประหยัดพื้นที่ในการจอดรถยนต์ได้เป็นอย่างดี ใช้พื้นที่ได้อย่างคุ้มค่าสามารถประหยัดเวลาและประหยัดพลังงานได้ แต่ทั้งนี้ยังมีแนวคิดของผู้ประกอบการบางกลุ่มที่จะลดต้นทุน

ของคุณเพื่อที่จะได้รับกำไรในการประกอบธุรกิจอาคารชุดโดยเสนอให้ยกเลิกที่จอดรถยนต์ในอาคารกลางเมืองเนื่องจากที่ดินมีมูลค่าสูงมาก ๆ ราคาซื้อขายที่ดินย่านดังกล่าวปัจจุบันอยู่ระหว่าง 700,000-800,000 บาทต่อตารางวา ให้ลดปริมาณที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดเพื่อให้บุคคลที่พักอาศัยภายในอาคารชุดนั้นหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการขับรถยนต์โดย นายวสันต์ คงจันทร์ กรรมการผู้จัดการ บริษัทโมเดิร์นพร็อพเพอร์ตี้คอนซัลแตนท์ จำกัด กล่าวว่า ในการปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับใหม่ ได้เสนอให้การพัฒนาโครงการภายในพื้นที่ระยะ 500-800 เมตรรอบสถานีรถไฟฟ้า ไม่ต้องมีพื้นที่จอดรถ จากเดิมที่บังคับให้ต้องสร้าง เพื่อให้ราคาขายห้องชุดมีราคาถูกลง เป็นราคาที่ผู้มีรายได้น้อย และต้องการที่พักอาศัยในเมืองสามารถเข้าถึงได้ ตามนโยบายของ นายกรัฐมนตรี ซึ่งต้องการให้ผู้มีรายได้น้อยในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดี เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย<sup>1</sup> แต่อย่างไรก็ตาม ผู้คนที่มีความต้องการซื้ออาคารชุดก็ย่อมต้องการความสะดวกสบายในด้านต่าง ๆ และรถยนต์ก็เป็นสิ่งสำคัญในการเดินทาง สามารถไปได้ในทุก ๆ ที่ที่ต้องการ และสถานที่จอดรถยนต์ยังเป็นสิ่งสำคัญมากกับภาคธุรกิจหากไม่มีสถานที่จอดรถยนต์ไว้บริการลูกค้าหรือผู้ใช้บริการอาจไม่เลือกใช้นี้เนื่องจากขาดความสะดวกหากจอดรถบริเวณข้างถนน ก็จะก่อให้เกิดความอันตราย และไม่มีความปลอดภัยกับทรัพย์สินได้ โดยภาครัฐต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามหลักการมีส่วนร่วม (Participation) ทำให้มีการรับรู้ ร่วมคิด หรือ ร่วมตัดสินใจกันในทุกภาคส่วน จึงจะสามารถรับรู้สาเหตุที่แท้จริงได้ และสามารถหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกันในปัญหาพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดให้ทุกฝ่ายได้รับผลประโยชน์สูงสุดทั้งฝ่ายผู้ประกอบการอาคารชุดหรือผู้พักอาศัยหรือเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนตัวและทรัพย์สินส่วนกลางนั้น ๆ โดยภาครัฐควรจัดตั้งการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้ประกอบการ โดยการจัดเวทีสาธารณะเพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องร่วมปฏิบัติหรือเสนอแนะแนวทางหาทางออกร่วมกันว่าควรเพิ่มเติมหรือตัดในสิ่งใดที่ขาดอย่างไร และควรมีการลงมติในประเด็นสาธารณะเสนอความคิดเห็นของคุณหรือของประชาชนให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐได้รับทราบในเรื่องปัญหาพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด

โดยสภาพปัจจุบันนี้การเดินทางไปยังสถานที่ทำงานหรือเดินทางไปติดต่อธุระทั้งภาครัฐและภาคเอกชน วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนยุคปัจจุบันที่เข้ามาพักอาศัยในอาคารชุดไม่ว่าจะเป็นการเช่าหรือซื้อเป็นชื่อของคนที่ตามโดยส่วนมากแล้วจะไม่ใช้พื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยกำเนิดจะเป็นผู้ที่เดินทางจากต่างจังหวัดเข้ามาประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพในกรุงเทพมหานคร ด้วยราคา

<sup>1</sup> Property insight. (2561). *ส่องมาตรการ ลด-เลิก ที่จอดรถ คอนโดฯ กลางเมือง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.propertyinsight.co/Daily+Update/%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%88%E0%B8%AD%E0%B8%94%E0%B8%A3%E0%B8%96/>. [2564, 12 กันยายน].

ของอาคารชุดนั้นมีความหลากหลายกันแตกต่างออกไปตอบ โจทย์ผู้มีรายได้ทุกประเภทสามารถมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองได้ทำให้มีความหนาแน่นของผู้คนเป็นจำนวนมากและรูปแบบหรือการจ้างงานในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครมีสัดส่วนการจ้างงานมากกว่าพื้นที่ตามต่างจังหวัดและมีความหลากหลายในงานแต่ละประเภทสามารถเลือกประกอบอาชีพได้ตามที่วุฒิการศึกษาหรือความถนัดของตนเมื่อมีงานจำนวนมากผู้คนที่ยอมมากตามไปด้วย โดยวิถีชีวิตของผู้คนในกรุงเทพฯส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ส่วนตัวกันเกือบทุกคน เนื่องจากการสัญจรในรูปแบบรถไฟฟ้าสาธารณะ หรือ ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่รัฐบาลอยากให้ทุกคนได้ใช้ มีความไม่ครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานครทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง ผู้คนจึงหันมาใช้รถยนต์ส่วนบุคคลกันมากกว่า ดังนั้นจึงควรจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์เพิ่มขึ้นจากเดิมให้มาก ๆ ผู้คนที่พักอาศัยในอาคารชุดจะได้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น มีผู้คนบางกลุ่มอาจไม่มีความต้องการใช้รถยนต์ในช่วงเวลาการทำงาน แต่เนื่องจากเดินทางมาทำงานจากต่างจังหวัดเมื่อมีวันหยุดก็จะนำรถยนต์ของตนเองที่จอดไว้ภายในอาคารชุดนั้นใช้เดินทางกลับไปยังภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลหรือในช่วงที่มีเหตุฉุกเฉินเนื่องจากว่าระบบขนส่งมวลชนของรัฐบาลมีความล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็นตัวอย่างเช่น รถปรับอากาศโดยสารจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคอีสาน หรือ ภาคเหนือ อย่างน้อยใช้เวลามากกว่า 6-8 ชั่วโมง แต่หากเทียบกับรถยนต์ส่วนบุคคลแล้วนั้นอาจจะใช้เวลาเพียง 3-5 ชั่วโมงซึ่งแล้วแต่สถานที่ เมื่อโดยสารไปถึงภูมิลำเนาแล้วก็จำเป็นต้องต่อรถอีกครั้งหนึ่งเพื่อไปยังอำเภอของตนและซึ่งเกิดความไม่สะดวกเป็นอย่างมาก ผู้คนส่วนใหญ่จึงมีรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อที่จะเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ของตนได้เมื่อรัฐบาลมีนโยบายให้ใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะก็ควรมีมาตรการแก้ไขเพิ่มเติมจำนวนที่จอดรถยนต์ให้มีมากพอกับจำนวนเจ้าของร่วมทุกคนทุกห้องชุดและภาครัฐก็ควรปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในปัจจุบันนั้นรถเมล์ของขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ขสมก.) บางสายที่วิ่งใช้มากกว่า 30 ปีไม่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งที่ในต่างประเทศมีแม้แต่บอเวลาเข้าออกป้ายและตรงเวลาเป็นอย่างมาก ดังนั้นภาครัฐต้องการให้ประชาชนทุกคนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะควรมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขให้ทันสมัยเสียก่อนจึงจะสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนได้ เนื่องด้วยพฤติกรรมการใช้ชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนที่พักอาศัยในอาคารชุดนั้นมีความเป็นอยู่แบบแข่งขันกับเวลาตลอด ช่วงเช้าที่เป็นช่วงเร่งด่วน ระหว่างเวลา 07.00-09.00 น. จะเป็นช่วงที่เร่งรีบเพื่อไปทำงานกันโดยจะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลของตนนั้นออกจากอาคารชุดไปและกลับมาจอดเมื่อเลิกงานกลับมาอยู่ที่พักช่วงเวลา 16.00-19.00 น. บุคคลบางกลุ่มเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสาธารณะหรือระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ก็มี ดังนั้นพื้นที่จอดรถยนต์ควรมีความเพียงพอกับผู้พักอาศัยภายในอาคารชุดทุกท่านจะได้ไม่เกิดผลภาวะในการหาพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดอีกประการหนึ่งด้วย

โดยการมีพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดจำนวนมากเพียงพอสำหรับผู้พักอาศัยหรือเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมนั้นทำให้ตอบสนองความต้องการของมนุษย์ตามทฤษฎีการจูงใจ ในด้านโครงสร้างพื้นฐานและมีความต้องการความมั่นคงและแข็งแรงของพื้นที่พักอาศัยรวมถึงพื้นที่จอดรถยนต์ที่มีมากพอ ซึ่งนั่นทำให้เกิดแรงจูงใจในการซื้ออาคารชุด อีกปัจจัยหนึ่งพื้นที่จอดรถยนต์เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างมากในการเดินทางยุคปัจจุบัน อีกประการหนึ่งกฎหมาย พระราชบัญญัติควบคุมอาคารนั้นไม่ได้กำหนดรูปแบบของลักษณะพื้นที่จอดรถยนต์ไว้ว่าต้องมีแบบหรือลักษณะอย่างไรบ้างการเพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์ทำได้หลายวิธีการ เพิ่มช่องจอดรถยนต์โดยการสร้างช่องจอดรถยนต์ในลักษณะการจอดซ้อนคันก็สามารถกระทำได้ หรือสามารถเพิ่มเติมอาคารจอดรถยนต์ในรูปแบบลิฟท์จอดรถยนต์อัตโนมัติก็สามารถกระทำได้เช่นเดียวกัน โดยช่องจอดรถยนต์นั้นไม่ได้มีการกำหนดว่าช่องจอดรถยนต์ดังกล่าวนี้เป็นช่องจอดรถยนต์ของห้องพักห้องใดห้องหนึ่งก็สอดคล้องกับหลักการเกี่ยวกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ โดยสามารถใช้งานทรัพยากรนั้น ๆ ได้อย่างเหมาะสมและมีคุณค่าโดยไม่ปล่อยให้เปล่าประโยชน์โดยผู้ถือกรรมสิทธิ์ร่วมหรือผู้พักอาศัยคนใดมีความประสงค์จะใช้พื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดก็สามารถเข้าใช้ได้เลยไม่มีการหวงหรือกันไว้ หากผู้ประกอบการจะมีข้ออ้างในแนวคิดของผู้ประกอบการอาคารชุดว่าต้องการทำราคาให้ถูกลงโดยไม่มีการเพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์ให้เพียงพอซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบัน หากอาคารชุดใดมีพื้นที่จอดรถยนต์จำนวนมากก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ลูกค้ามีความสนใจในการตัดสินใจเลือกซื้อตามแนวคิดของผู้ซื้ออาคารชุดอีกด้วย ในปัจจุบันที่จอดนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ธุรกิจในปัจจุบันต้องมีพื้นที่จอดรถยนต์ไว้คอยบริการให้กับลูกค้าที่มาใช้บริการ หากไม่มีพื้นที่จอดรถยนต์อาจจะเป็นเหตุปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความไม่สะดวกและไม่เลือกใช้บริการได้

ดังนั้น จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด

#### 4.2 ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร

จากการศึกษามาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจหน้าที่เพียงว่าให้คำแนะนำให้ความเห็นชอบรวมถึงให้คำปรึกษา กำกับดูแลตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานท้องถิ่น

ประเด็นปัญหาคือ มาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจของคณะกรรมการควบคุมอาคารในเรื่องของการตรวจสอบและส่งเสริม

จำนวนที่จ่อครถภายในอาคารชุด จึงทำให้ผู้ประกอบการบางรายไม่ได้ใส่ใจเพิ่มจำนวนในเรื่องช่องจ่อครถยนต์ภายในอาคารชุด

จากสภาพปัญหาวิเคราะห์ได้ว่าจำนวนพื้นที่จ่อครถยนต์ภายในอาคารชุดนั้นเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งกับผู้พักอาศัยและถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของทางอาคารชุดนั้น ๆ เมื่อกฎหมายมิได้ระบุให้คณะกรรมการควบคุมอาคาร ซึ่งประกอบด้วย อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมทางหลวง<sup>2</sup> และผู้แทนบางส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี<sup>3</sup> ซึ่งในมาตราที่ 18 นั้นไม่มีการบัญญัติว่าให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จ่อครถยนต์ภายในอาคารชุด ในปัจจุบันนั้นผู้ประกอบการพึงแต่หวังได้กำไรมากที่สุดในการประกอบกิจการไม่มีความสนใจในการที่ต้องกระทำตามกฎหมายเพียงใดเนื่องจากการสร้างอาคารชุดขึ้นมาโครงการหนึ่งนั้นอาจจะเน้นจุดเด่นด้านใดด้านหนึ่งเป็นสำคัญเช่นพื้นที่อยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าหรือพื้นที่อาคารชุด โครงการดังกล่าวนี้อยู่ใกล้ห้างสรรพสินค้าทำให้มีการเน้นขายจุดเด่นของตนอย่างเดียวจึงอาจลืมไปได้ว่ามีกฎหมายบัญญัติให้มีพื้นที่จ่อครถยนต์เอาไว้ ซึ่งก็มีเพียงอาคารชุดบางโครงการที่เน้นจุดเด่นในด้านการจัดให้มีพื้นที่จ่อครถยนต์ภายในอาคารชุด โดยอาคารชุดที่มีพื้นที่จ่อครถยนต์ร้อยละ 100 นั้นมีจำนวนน้อยมาก อาทิเช่น (ข้อมูล ณ วันที่ 25 ธันวาคม 2563)

- 1) เมฆอง การ์เด็น ซอยแจ้งวัฒนะ 10 แยก 9-1-8 (ซอยมีสุข 4/1) ถนนแจ้งวัฒนะ
- 2) ดับเบิ้ล เลค คอนโดมิเนียม (เมืองทองธานี) ถนนเมืองทองธานี ตำบลบ้านใหม่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
- 3) เดอะ นิซโมโน พิค บางนา ถนนบางนา-ตราด เขตบางนา
- 4) โกรว รัตนาธิเบศร์ ถนนรัตนาธิเบศร์ ตำบลไทรมา อำเภอมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี
- 5) สุภาลัย โอเรียนทัล สุขุมวิท 39 ซอยสุขุมวิท 39 ถนนสุขุมวิท
- 6) สตาร์วิว คอนโดมิเนียม ถนนพระราม 3 บางโคล่
- 7) อัลติจูด ดิฟายน์ ถนนสีพระยา สีพระยา
- 8) ดิ เอส อโศก ถนนอโศกมนตรี
- 9) คลาส สารสิน ราชดำริ ซอยข้างอาคารปาร์คเพลส
- 10) เดอะ ลอฟท์ อโศก ถนนอโศกมนตรี

ที่กล่าวมาข้างต้นมีจำนวนที่น้อยมาก ๆ ที่อาคารชุดจะมีพื้นที่จ่อครถครบจำนวนของห้องพัก หากเทียบกับโครงการอาคารชุดที่ปลูกสร้างอยู่ในกรุงเทพมหานครนับหลายพันโครงการอาคารชุด

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522. มาตรา 14.

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522. มาตรา 15.

ถือเป็นตัวอย่างที่ดีของผู้ประกอบการอาคารชุดที่คำนึงและใส่ใจถึงรายละเอียดสิ่งอำนวยความสะดวกของลูกค้าหรือผู้เข้าพักอาศัย แต่ถึงอย่างไรรัฐควรกำหนดให้มีหน่วยงานใดมาตรวจสอบโครงการอาคารชุดที่ยังไม่เปิดให้บริการให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนด เนื่องด้วยจากการไม่ได้กำหนดรูปแบบและวิธีการจอดรถยนต์บางอาคารชุดก็ใช้การจอดรถยนต์ในรูปแบบการจอดซ้อนคัน แต่ก็ไม่ได้ผิดกฎหมายแต่อย่างใดซึ่งรถรุ่นใหม่บางรุ่น ตัวอย่างเช่น Mercedes-Benz, BMW เป็นต้น จะสามารถจอดในรูปแบบเข้าช่องจอดได้เพียงอย่างเดียวไม่สามารถจอดซ้อนคันเพื่อให้บุคคลอื่นสามารถเดินเคลื่อนย้ายรถได้ในบางครั้งจึงทำให้เกิดปัญหาทั้งเสียเวลาตามเจ้าของรถที่จอดขวางตนอยู่ หรือมีเหตุในการเกี่ยวชนกันเกิดขึ้นภายในโครงการอาคารชุดโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เร่งด่วน

หากเทียบกับกฎหมายต่างประเทศในบทที่ 3 นั้นพบว่า สหรัฐอเมริกาได้มีข้อกำหนดที่ให้มีการตรวจสอบแบบแปลนที่สร้างขึ้นโดยพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญเสียก่อนในช่วงยื่นขออนุญาตในการก่อสร้างอาคาร และยังมีตรวจสอบเมื่องานก่อสร้างนั้น ๆ เมื่อสร้างเสร็จอีกด้วยหากมีส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารไม่ตรงกับแบบที่แจ้งไว้ก่อนการก่อสร้างจะต้องมีการแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนจึงจะสามารถเปิดใช้อาคารนั้นได้ โดยรัฐจะออกใบรับรองว่าอาคารดังกล่าวนี้ได้ผ่านการตรวจสอบความคงทน ถาวรและมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ อาทิเช่น สร้างอาคารจอดรถยนต์หรือลานจอดรถยนต์ได้ขนาดและพื้นที่จอดรถยนต์ครบสมบูรณ์ตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ ส่วนประเทศแคนาดาในรัฐสแคตเชวัน มีเพียงการส่งแบบแปลนให้ทางเทศบาลเพื่อขออนุญาตในการก่อสร้างเพียงอย่างเดียว หากแบบแปลนดังกล่าวผ่านการพิจารณาแล้วก็สามารถสร้างตามแบบที่กำหนดไว้ได้ แต่ถึงอย่างไรก็ยังข้อกำหนดที่ว่าจำนวนพื้นที่ช่องจอดรถยนต์นั้นเป็นเพียงขั้นต่ำเท่านั้นผู้พักอาศัยสามารถติดต่อหาซื้อหรือเช่าเพิ่มเติมได้อีก

การตรวจสอบและส่งเสริมการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์นั้นเป็นเรื่องที่ดีเนื่องจากภาคเอกชนและภาครัฐควรมีส่วนร่วมในการรักษาผลประโยชน์ของลูกค้าให้เข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานให้ได้มากที่สุด ป้องกันมิให้ลูกค้าหรือผู้พักอาศัยถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบการอาคารชุดที่แสวงหากำไรมากที่สุด

หากคณะกรรมการควบคุมอาคารไม่มีอำนาจในการตรวจสอบหรือส่งเสริมในเรื่องใด ๆ เลยก็น่าจะเกิดปัญหา และเกิดผลกระทบที่ยิ่งใหญ่ตามมา อาทิเช่น ในกรณีอาคารชุดที่มีชื่อว่า Ashton Asoke ตั้งอยู่ในใจกลางย่านเศรษฐกิจประเทศไทยใกล้กับห้างสรรพสินค้าชื่อดัง มีราคาที่ดินที่สูงมากยิ่งเฉพาะมีพื้นที่ติดกับรถไฟฟ้าสาธารณะ 2 สาย อีกด้วยถึงแม้คณะกรรมการจะมีอำนาจตรวจสอบการกระทำผิดของเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นแต่เมื่อไม่ได้ระบุไว้ในมาตราให้มีความชัดเจนทำให้เกิดการพิพาทอีกประการหนึ่งว่าขอบเขตหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารมีหน้าที่ในส่วนใดบ้างจากกรณีดังกล่าวนี้มีการผิดพลาดตั้งแต่ขั้นขออนุญาตก่อสร้างอาคารชุดเนื่องจากพื้นที่

เข้าออกมีความกว้างไม่ได้ขนาดตามกฎหมายกำหนดไว้แต่กลับมีการออกใบอนุญาตให้สามารถก่อสร้างอาคารชุดดังกล่าวได้โดยเจ้าพนักงานท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และภายหลังเกิดข้อพิพาทเรื่องการเช่าทางเข้าออกของอาคารชุดซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยมีผู้คนบริเวณใกล้เคียงและสมาคมที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมยื่นฟ้องหน่วยงานรัฐว่ามีการละเลยในหน้าที่ปล่อยให้มีการสร้างอาคารชุดโครงการดังกล่าวได้

อาคารชุดที่มีพื้นที่จอดรถยนต์ร้อยละ 100 นั้น มีเป็นส่วนน้อยเนื่องจากกฎหมายไม่ได้จำกัดเรื่องพื้นที่จอดรถยนต์ไว้ว่าจำเป็นต้องครบทุกห้องพัก หากมีการควบคุมหรือกำกับดูแลของคณะกรรมการควบคุมอาคาร เป็นไปตามหลักการออกแบบเพื่อให้เกิดความยั่งยืนทางสังคม โดยการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) การพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการในปัจจุบัน โดยที่ไม่สูญเสียโอกาสสำหรับคนรุ่นต่อไป อาจมีการจัดผังของอาคารให้มีการใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และเหมาะสม กับการพักอาศัยและเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในโครงการอาคารชุด เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการมีส่วนร่วมระบบนิเวศภายในที่อยู่อาศัย การจัดวางพื้นที่จอดรถให้ห่างจากบริเวณชุมชน พื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดอาจมีความยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนได้ (Flexibility) ผู้อยู่อาศัยหรือเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมมีส่วนร่วมในการเสนอการออกแบบเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่โดยอาจมีการออกแบบโครงสร้างร่วมกับผู้ประกอบการอาคารชุด อาจมีการสำรองพื้นที่สีเขียวไว้เพื่อขยายพื้นที่อาคารในอนาคต เพื่อการขยายตัวของพื้นที่จอดรถยนต์ที่สร้างขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ และยังประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ของรัฐบาลปัจจุบันที่มีการมุ่งเน้นให้ผู้คนเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสาธารณะหรือระบบสาธารณะระบบอื่นแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งหากมีพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดมากยิ่งขึ้นจะส่งเสริมให้ผู้พักอาศัยภายในอาคารชุดหรือเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมทุกคนหันมาใช้รถไฟฟ้าสาธารณะกันมากขึ้นจะทำให้เกิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจากควันของท่อรถไอเสียได้อีกด้วยพร้อมกับประหยัดพลังงานทางสิ่งแวดล้อมตามหลักการของสิ่งแวดล้อมอีกด้วย โดยรถไฟฟ้า 1 ขบวนที่จอดรับส่งผู้โดยสารนั้นสามารถบรรจุผู้โดยสารได้ครั้งละมาก ๆ สามารถประหยัดพลังงานต่าง ๆ ที่ใช้ในการเดินทางได้ ซึ่งมีความแตกต่างกับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งมีที่นั่งจำนวนจำกัด และอาจก่อมลพิษมากกว่าหรือสิ้นเปลืองพลังงานมากกว่าการใช้ระบบสาธารณะ ควรมีการส่งเสริมและตรวจสอบการก่อสร้างพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดก่อนที่จะมีการเปิดใช้หรือส่งมอบงาน เพื่อให้มีจำนวนเพียงพอกับความต้องการพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดในปัจจุบัน ทางภาครัฐควรเพิ่มหน้าที่ให้กับคณะกรรมการควบคุมอาคาร หากไม่มีการตรวจสอบอาจจะมีผลกระทบต่อการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดที่ไม่ได้รับความสะดวกสบายจากการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด



ดังนั้นหากคณะกรรมการควบคุมอาคารไม่มีการตรวจสอบและส่งเสริมการจัดให้มีการเพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์อาจก่อให้เกิดผลเสียทางธุรกิจได้

#### 4.3 ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจการลงโทษของคณะกรรมการควบคุมอาคารในกรณีที่ฝ่าฝืนการสร้างที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร

ประเด็นปัญหาจากการศึกษามาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 คณะกรรมการควบคุมอาคารไม่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการลงโทษผู้ประกอบการอาคารชุดที่ฝ่าฝืนการสร้างที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด

ปัญหาคือกรรมการควบคุมอาคารไม่มีอำนาจกำหนดบทลงโทษให้กับเจ้าของโครงการที่กระทำผิดซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการขาดความเกรงกลัวและสามารถไม่กระทำตามที่กฎหมายกำหนดได้

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้นเห็นว่าการที่ไม่มีบทลงโทษเกี่ยวกับการกระทำผิดของเจ้าของโครงการนั้นจะทำให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก โดยแนวคิดของผู้ประกอบการนั้นต้องการผลกำไรให้ได้สูงที่สุดการตัดสิ่งใดสิ่งหนึ่งออกเพื่อลดต้นทุนการผลิตนั้นถือเป็นหัวใจของการประกอบธุรกิจด้วยเช่นกันแต่สำหรับในมุมมองของผู้พักอาศัยในอาคารชุดหรือผู้บริโภคก็ตามย่อมที่จะต้องได้ในสิ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ได้มากที่สุด คู่ค้ามากที่สุด หากเกิดเหตุการณ์มีการกระทำผิดเกิดขึ้นควรที่จะไม่มีหน่วยงานใดมาตรวจสอบ

โดยทั่ว ๆ ไปตามหลักเกี่ยวกับผู้ประกอบการอาคารชุดนั้นการประกอบกิจการใด ๆ ย่อมหวังผลกำไรจากกิจการนั้น ทางผู้ประกอบการโครงการอาคารชุดนั้นพึงทำตามกฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคารไม่มีข้อกำหนดว่าอาคารชุดจะต้องมีอาคารจอดรถเสมอไป กำหนดแค่เพียงพื้นที่จอดรถยนต์ไว้ในสัดส่วนของห้องชุดว่าจะต้องมีข้อกำหนดในส่วนพักอาศัยจะต้องมีส่วนของพื้นที่จอดรถประมาณกี่คันซึ่งสามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้ แต่บางอาคารชุดอาจมีไม่ครบตามกฎหมายกำหนดก็เป็นไปได้ เนื่องจากไม่มีคณะกรรมการอาคารชุดมาตรวจสอบและลงโทษ ส่วนมากจุดขายของอาคารชุดแต่ละแห่งจะไม่เหมือนกัน อาทิเช่น อาคารชุดที่มีพื้นที่ใกล้รถไฟฟ้าสาธารณะ ก็จะมีการโปรโมทชวนให้ซื้อเนื่องจากการเดินทางสะดวกมีรถไฟฟ้าสามารถเดินเพียงไม่กี่ก้าวก็ถึงรถไฟฟ้า ถึงแม้ว่ามีกฎหมายกำหนดอย่างชัดเจนว่าจะต้องมีพื้นที่จอดรถยนต์ไว้แต่ก็ยังมีอาคารชุดบางอาคารชุดไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด อาทิเช่น โครงการอยู่รวมคอนโดมิเนียม 135 ประกาศเชิญชวนผู้คนมาเข้าชมโครงการและประกาศอย่างชัดเจนว่าไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์แต่มีพื้นที่สำหรับรถมอเตอร์ไซค์ เนื่องจากว่าต้องการทำต้นทุนให้ถูกลงสำหรับผู้คนทุกกลุ่มเข้าถึงอาคารชุดและมีที่พักรถเป็นของตนเอง โดยไม่มีความเกรงกลัว

ต่อกฎหมายที่มีข้อกำหนดในเรื่องที่จ่อครดยนต์ไว้ใน กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ซึ่งก็ไม่มีกลุ่มบุคคลใดหรือหน่วยงานของรัฐเข้ามามีมาตรการในการลงโทษอย่างใดเลยโดยปัจจุบันก็ยังเปิดขายอย่างปกติ ซึ่งทำให้เห็นได้ว่าจะต้องมีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งมาคอยควบคุมตรวจสอบและมีอำนาจในการลงโทษ อาจจะเป็นค่าปรับหรือบังคับให้สร้างพื้นที่จ่อครดยนต์ให้ครบตามจำนวนแต่อาจจะไม่ใช่ภายในบริเวณอาคารชุดก็ได้แต่อย่างไรก็ตามต้องมีพื้นที่จ่อครดยนต์ตามกฎหมายกำหนดถึงจะอยู่ในส่วนใดก็ตาม หรืออาจมีความผิดพลาดตั้งแต่การขออนุญาตหรือมีหน่วยงานใดกระทำการผิดพลาดไป เมื่อไม่กฎหมายไม่สามารถเอาผิดผู้ประกอบการอาคารชุดได้ในเรื่องพื้นที่จ่อครดยนต์ผู้ประกอบการอื่น ๆ ก็ไม่จำเป็นต้องสนใจกฎหมายว่าด้วยการจัดให้มีพื้นที่จ่อครดยนต์ภายในอาคารชุด จึงสามารถประกอบธุรกิจโดยแสวงหากำไรได้โดยสบายใจไม่เกรงกลัวต่อสิ่งใดเนื่องจากไม่มีหน่วยงานที่จะเอาผิดและลงโทษได้ แต่หากมีการเพิกถอนภายหลังจะทำให้มีปัญหาที่ยุ่งยากตามมาอีกหลายประการ โดยหากปล่อยให้อาคารชุดที่ก่อสร้างจำนวนพื้นที่จ่อครดยนต์ไม่ครบตามกฎหมายกำหนดจะทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจ่อครดยนต์ของผู้ติดต่อหรือของผู้มาเยี่ยม (Visitor) โดยในช่วงวันหยุดหรือช่วงวันศุกร์เย็นจะมีการสังสรรค์กันกับเพื่อนฝูงผู้มาติดต่อนี้ถือเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งที่ทำให้ที่จ่อครดยนต์ไม่เพียงพอเข้าไปอีกเนื่องจากเดิมเฉพาะผู้เข้าพักก็ไม่เพียงพออยู่แล้วทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยและความไม่สะดวกสบายในการใช้ทรัพย์สินส่วนกลางของเจ้าของร่วมทุกคน จึงเป็นเรื่องสำคัญที่รัฐต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับคณะกรรมการอาคารชุดมีอำนาจในการลงโทษนี้

ในส่วนเรื่องการลงโทษนั้นหากจะใช้บทบัญญัติในคดีอาญามาบังคับใช้อาจจะไม่เหมาะสมเนื่องจากการลงโทษที่มีความรุนแรงจะก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจได้ควรใช้บทลงโทษเป็นระดับขึ้นไป เช่น หากเกิดการผิดพลาดในครั้งแรกจะต้องมีการตักเตือนให้แก้ไขในส่วนที่ไม่ถูกต้อง หากมีการตักเตือนแล้วยังไม่มีการแก้ไขในขั้นต่อไปอาจมีการถูกปรับพร้อมกับต้องแก้ไขให้เรียบร้อย ในขั้นสุดท้ายหากส่วนหนึ่งใดไม่ถูกต้องจะถูกระงับไว้ไม่สามารถเปิดใช้อาคารได้จนกว่าจะมีการแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนจึงจะเปิดใช้อาคารชุดนั้น ๆ ไม่ควรมีบทบัญญัติโทษที่มีความร้ายแรงเนื่องจากความผิดในเรื่องของ พระราชบัญญัติควบคุมอาคารนี้ ไม่ใช่ความผิดส่วนตัวไม่ควรมีการลงโทษหนักเช่นการจำคุก

ตัวโครงการอาคารชุดที่มีปัญหา คือ อาคารชุดโครงการ Ashton Asoke นั้นมีปัญหาเรื่องการขออนุญาตการจัดตั้งอาคารชุดเกิดข้อผิดพลาดบางประการแต่เมื่อก่อสร้างจนแล้วเสร็จนั้นแต่ไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์ในห้องชุดได้ แต่ภายหลังสามารถโอนกรรมสิทธิ์ได้แล้วถึงกว่าร้อยละ 87 ได้มีคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เพิกถอนใบอนุญาตอาคารชุดดังกล่าว ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากไม่มีกฎหมายบัญญัติให้มีหน้าที่ในการลงโทษกับผู้ประกอบการ

อาคารชุดที่ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย จึงทำให้เกิดปัญหาร้ายแรง ในความคิดเห็นของผู้เขียนมองว่าการลงโทษด้วยวิธีที่ก่อให้เกิดผลเสียทางธุรกิจ เช่น การสั่งเพิกถอนใบอนุญาต และให้รื้อถอนเป็นช่องทางที่ไม่เหมาะสมหากการลงโทษดังกล่าวเป็นการคิดค่าปรับหรือการหยุดการก่อสร้างชั่วคราวเพื่อให้โอกาสผู้ประกอบการอาคารชุดได้ปรับปรุงแก้ไขในส่วนต่าง ๆ ที่ไม่ได้ทำตามกฎหมายโดยแก้ไขให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด จะเป็นการคิดต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก หากมีปัญหาลงโทษการก่อสร้างอาคารในส่วนการก่อสร้างพื้นที่จอดรถยนต์หรือการก่อสร้างอื่น ๆ ภายในอาคารชุด ควรให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจหน้าที่สามารถสั่งลงโทษแก้ไขได้ และหากโครงการ Ashton Asoke อยู่ในความควบคุมดูแลของคณะกรรมการควบคุมอาคารจะไม่เกิดปัญหาดังกล่าวที่ทำให้กระทบกับเศรษฐกิจของสังคมได้ เจตนาที่แท้จริงของการที่ให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจในการลงโทษผู้กระทำผิดในการสร้างที่จอดรถยนต์นั้น ต้องการที่จะคุ้มครองสิทธิที่พึงมีของผู้ซื้ออาคารชุดสอดคล้องกับหลักความเสมอภาคซึ่งอาคารชุดนั้นต้องบริการบริการที่จัดตั้งนั้นจะต้องให้แก่ผู้มาใช้บริการทุกคนอย่างสม่ำเสมอเท่าเทียมกัน ไม่มีการให้สิทธิพิเศษแก่บุคคลหรือกลุ่มคนใดในลักษณะแตกต่างจากกลุ่มคนที่จอดรถยนต์ต้องควรมีให้ครบทุกห้องชุด หากเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมทุกคนมีรถยนต์ส่วนบุคคลมีสิทธินำรถยนต์ของตนมาใช้สถานที่พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดของตนได้ ยังประกอบไปด้วยหลักความสอดคล้องกับความต้องการของบุคคลเป็นส่วนใหญ่คือประโยชน์และ บริการที่องค์การจัดให้นั้น จะต้องตอบสนองความต้องการของบุคคลกรส่วนใหญ่หรือทั้งหมดมิใช่เป็นการจัดการพื้นที่จอดรถยนต์ให้แก่บุคคลกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ

ในมุมมองแนวคิดของผู้พักอาศัยหรือแนวคิดของผู้ซื้ออาคารชุดนั้นหากมีการเพิกถอนใบอนุญาตภายหลังจากที่สร้างอาคารชุดและมีการโอนกรรมสิทธิ์แล้วนั้นถือเป็นการหลอกลวงผู้ที่สนใจซื้ออาคารชุดและทำให้บริษัทที่เป็นเจ้าของโครงการอาคารชุดไม่ได้รับความเชื่อถือจากลูกค้ารวมถึงหากผู้ประกอบการอาคารชุดรายดังกล่าวได้ทำการก่อสร้างอาคารชุดโครงการต่าง ๆ ขึ้นมาอีกในอนาคตอาจไม่ได้รับความสนใจจากผู้ซื้ออาคารชุดรายอื่น ๆ และจะทำให้ธุรกิจโดยรวมของโครงการอาคารชุดนั้นไม่มีผู้สนใจใช้บริการตามไปด้วย

หากเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศในบทที่ 3 แล้วพบว่า เมืองซีแอตเทิล สหรัฐอเมริกามีกฎหมายควบคุมอาคารบังคับให้อยู่ซึ่งบัญญัติให้มีโทษปรับรายวันและมีการเพิ่มโทษปรับให้มากยิ่งขึ้นตามจำนวนวันที่ฝ่าฝืนกฎหมายยิ่งผิดและไม่ยอมแก้ไขยอมเสียค่าปรับในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งโครงการเล็ก ๆ อาจได้ผลกระทบต่อค่าปรับเป็นอย่างมากแต่โครงการใหญ่ๆแล้วนั้นมีเงินทุนจำนวนมากค่าปรับต่าง ๆ กระทบกับธุรกิจเพียงเล็กน้อย

โดยหากรัฐมีการกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจในการลงโทษในเรื่องต่าง ๆ และรวมถึงลงโทษผู้ประกอบการที่ฝ่าฝืนไม่สร้างพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดตามที่กำหนดไว้ย่อมทำให้ผู้ประกอบการนั้นเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้ากระทำผิดเนื่องจากกลัวผลกระทบต่อระยะเวลาการก่อสร้างที่ยาวนานออกไปรวมถึงเงินค่าปรับที่ต้องปรับเป็นรายวันจนกว่าจะมีการแก้ไขซึ่งแนวคิดของผู้ประกอบกิจการอาคารชุดนั้นต้องการใช้พื้นที่ให้มีพื้นที่มากที่สุดและต้องการความตรงต่อเวลาในงานก่อสร้างอาคารชุดที่กำหนดไว้ เนื่องจากราคาที่ดินมีราคาแพงมากทำให้ผู้ประกอบการอาคารชุดต้องตัดสิ่งอำนวยความสะดวกออกบางประการเนื่องจากจะทำให้ต้นทุนของอาคารชุดนั้นสูงมากขึ้นซึ่งแตกต่างจากมุมมองของลูกค้าที่พักอาศัยในอาคารชุด หลักคิดของผู้ที่จะซื้ออาคารชุดย่อมต้องการความสะดวกรวดเร็วหากโครงการเสร็จเร็วเท่าไรก็จะยิ่งดีกับลูกค้า ให้เห็นว่าการส่งมอบงานมีประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการก็เช่นเดียวกันต้องการให้เสร็จทันตามที่กำหนดนัดหมายกับลูกค้าไว้ และต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากที่สุดเท่าที่ผู้ประกอบการอาคารชุดจะมีบริการ โดยปัจจัยด้านการบริการ แนวคิดของผู้ซื้ออาคารชุด ใส่ใจถึงระบบสาธารณูปโภคหรือสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันสามารถทำให้ผู้ซื้อมีความสนใจในอาคารชุดของดังกล่าวมากยิ่งขึ้น และลักษณะการสร้างอาคารที่ได้มาตรฐานก็ย่อมทำให้ผู้ซื้อที่มีการตัดสินใจเลือกซื้ออาคารชุดด้วยเช่นกัน

หากนำหลักการของต่างประเทศมาปรับใช้กับผู้ประกอบการไทยจะเป็นสิ่งที่ดีอย่างยิ่งเนื่องจากผู้ประกอบการอาคารชุดอาจมีการหลีกเลี่ยงไม่กระทำตามกฎหมายกำหนดเรื่องพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด และรัฐต้องเพิ่มอำนาจให้คณะกรรมการอาคารชุดมีอำนาจในการลงโทษผู้ประกอบการอาคารชุดที่ไม่ปฏิบัติตาม หากจะกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจลงโทษตามดุลพินิจก็อาจไม่เห็นผลในการบังคับหรืออาจใช้อำนาจในการลงโทษอย่างรุนแรงเกินกว่าที่ควรจะเป็น โดยดุลพินิจนั้นไม่ใช่อำนาจโดยเด็ดขาดเป็นการที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ตัดสินใจถึงความเหมาะสมในการลงโทษ หรือไม่ลงโทษก็ได้ หากมีการกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจในการลงโทษแล้วนั้นควรกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการลงโทษการฝ่าฝืนนั้น ๆ ด้วย และหากไม่มีกฎหมายให้อำนาจคณะกรรมการควบคุมอาคารในการลงโทษอาจก่อให้เกิดความไม่เชื่อมั่นของนักลงทุนไทยและต่างประเทศที่ต้องการนำเงินจำนวนมากมาลงทุนในประเทศไทย ตัวอย่างที่ยกมา กับ โครงการอาคารชุด Ashton Asoke ศาลมีคำสั่งรื้อถอนในภายหลังทำให้เกิดผลเสียอย่างร้ายแรงต่อนักลงทุนและอาจทำให้กลุ่มนักลงทุนต่างชาติเลือกที่จะไปลงทุนในประเทศอื่น ๆ ที่มีความมั่นคงในเรื่องกฎหมายหรือมีความมั่นคงในเรื่องเศรษฐกิจที่มากกว่าประเทศไทย หากมีการกำหนดอย่างชัดเจนนักลงทุนจะมีความเชื่อมั่นและหันมาลงทุนในกิจการของไทยและอาจทำให้เศรษฐกิจของประเทศนั้นดีขึ้นได้อย่างมาก นายทุนจากต่างประเทศมีเงินทุนที่จะมาลงทุนจำนวนมาก

ทำให้เศรษฐกิจเติบโตไปได้อย่างก้าวกระโดด ดังนั้นรัฐควรกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมอาคาร มีอำนาจหน้าที่ในการลงโทษผู้กระทำผิด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนที่จะเข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย

จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น

หากไม่มีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจคณะกรรมการควบคุมอาคารไว้อย่างชัดเจนจะเป็นช่องทางในการหลีกเลี่ยงให้ผู้ประกอบการอาคารชุดนั้นทำการฝ่าฝืนต่อกฎหมายหากเกิดความผิดพลาดจะทำให้เกิดความเสียหายในด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอีกด้วยและอาจไม่เกรงกลัวในการกระทำความผิดแต่ถึงอย่างไรการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวนี้ย่อมทำให้มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

ดังนั้น ควรปรับแก้ให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจในการลงโทษผู้ประกอบการอาคารชุดที่ไม่ปฏิบัติตามในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร หรือ กฎกระทรวงตั้งไว้ ควรมีการลงโทษเพื่อให้เจ้าของโครงการอาคารชุดนั้น ๆ ให้สร้างตามที่กฎหมายกำหนดอย่างถูกต้อง

สรุปเนื้อหา เมื่อมีการเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศของสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดาแล้วนั้นพบว่าพื้นที่จอดรถในอาคารนั้นแตกต่างกับข้อกำหนดของประเทศไทย คือ กำหนดให้มีพื้นที่จอดรถในอาคารชุดโดยอิงจากจำนวนห้องพัก กล่าวคือ 1 ห้องพัก จะต้องมีส่วนที่จอดรถอย่างน้อย 1 คัน โดยไม่มีการจำกัดขนาดของห้องพักแต่อย่างใด ในส่วนนี้ประเทศไทยควรมีมาตรการเดียวกับทั้งสองประเทศ และในส่วนอำนาจในการตรวจสอบ ส่งเสริม และลงโทษนั้นกฎหมายสหรัฐอเมริกามีการตรวจสอบการก่อสร้างก่อนที่จะส่งมอบพื้นที่และให้เปิดให้บริการและมีบทลงโทษกับผู้ที่ไม่สร้างพื้นที่จอดรถยนต์ตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด ประเทศไทยควรมีการตรวจสอบอาคารชุดก่อนที่จะเปิดให้บริการจะได้ไม่เกิดปัญหาให้ปรับแก้หรือเพิกถอนภายหลัง