

การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีพื้นที่จอดรถของอาคารชุด
ในเมืองใหญ่: ศึกษากรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร

LAW ENFORCEMENT ON PARKING SPACE ARRANGEMENT
IN LARGE CITY: CASE STUDY OF CONDOMINIUM
IN BANGKOK METROPOLIS¹

ว่าที่ร้อยตรีชนารัฐ แก้วพฤกษ์²

1. บทนำ

การคมนาคมในปัจจุบันของประเทศไทยนั้นใช้การคมนาคมทางบกเป็นหลัก การจัดให้มีที่จอดรถถือว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมากโดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครเนื่องจากมีพื้นที่อย่างจำกัด แต่มีจำนวนประชากรจำนวนมาก อีกทั้งจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในทุกปี ดังจะเห็นได้จากสถิติจำนวนการจดทะเบียนสะสมในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 จำนวน 11,144,084 คัน³

การเดินทางสัญจรในกรุงเทพมหานครสามารถทำได้หลากหลายรูปแบบ เช่น ระบบสาธารณะต่าง ๆ ที่รัฐหรือเอกชนจัดขึ้น⁴ อาทิเช่น รถไฟฟ้า BTS (Bangkok Transit System - BTS) รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT (Mass Rapid Transit - MRT) แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ARL (Airport Rail Link - ARL) รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit - BRT) รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ เรือข้ามฟาก เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้คนที่ต้องการเดินทาง แต่เนื่องจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีการแพร่เชื้อกระจายเป็นวงกว้างกระทบต่อธุรกิจในทุกภาคส่วน การติดเชื้อสะสมเพิ่มมากขึ้นทุกวัน โดยมีสถิติข้อมูล ณ วันที่ 22 กรกฎาคม 2564 ยอดติดเชื้อสะสมถึง 453,132 คน การตัดสินใจเดินทางด้วยระบบสาธารณะก็ลดน้อยลงในกลุ่มคนที่มีรถยนต์หรือจักรยานยนต์ส่วนบุคคล เพราะต้องการลดการสัมผัสหรืออยู่รวมกันจำนวนมากในพื้นที่อันจำกัด เมื่อกลุ่มผู้คนที่มียานส่วนบุคคลให้ความสำคัญกับการใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลกันมากขึ้น เนื่องจากมีความสะดวกสบาย สามารถเปลี่ยนเส้นทางได้ในเวลารวดเร็ว ดังนั้น

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากสารนิพนธ์เรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีพื้นที่จอดรถของอาคารชุดในเมืองใหญ่: ศึกษากรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ผ่านการสอบสารนิพนธ์เรียบร้อยแล้ว

² นักศึกษาริทยูนิโท คณะนิติศาสตร์ สาขากฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

³ กองแผนงาน กลุ่มงานสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก. (2564). *จำนวนรถจดทะเบียนสะสม*

กรุงเทพมหานคร. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://web.dlt.go.th/statistics/index.php>. [2564, 22 กรกฎาคม].

⁴ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กระทรวงคมนาคม. (2564). *อำนาจหน้าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.mot.go.th/about.html?id=17#horizontalTab4>. [2564, 22 กรกฎาคม].

พื้นที่จอดรถจึงเป็นสิ่งสำคัญมาก และถือเป็นส่วนประกอบหนึ่งของธุรกิจ เช่น หากกิจการใดไม่มีที่จอดรถให้บริการลูกค้า อาจมีผลต่อการตัดสินใจในการเข้าใช้บริการได้ เป็นต้น

แต่โดยข้อกำหนดของกฎหมายพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ประกอบกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 โดยมีการควบคุมกำกับดูแลเกี่ยวกับที่จอดรถในภายในอาคารชุด โดยกำหนดสรุปดังนี้ (1) ในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ห้องที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป จะต้องมียี่จรถ 1 คัน / 1 ห้อง (2) นอกเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ห้องที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป จะต้องมียี่จรถ 1 คัน / 2 ห้อง⁵ อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อจำกัดของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป การกำหนดให้มีพื้นที่จอดรถดังกล่าวจึงไม่เพียงพอ นอกจากนั้นกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 นั้นเมื่อนับถึงปัจจุบันก็ล่วงเลยมากกว่า 42 ปี สภาพเศรษฐกิจและปัญหาการจราจรแตกต่างกันเป็นอย่างมากและไม่มีการแก้ไขเป็นเวลายาวนานทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้เข้าพักอาศัย ดังนั้น จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น ในการศึกษาจึงมีประเด็นที่ศึกษาดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด

พระราชบัญญัติควบคุมอาคารมาตรา 8 วางหลักไว้ว่า เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกให้แก่การจราจร ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนด⁶ (9) พื้นที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่ยี่จรถ ที่กั้บรถ และทางเข้าออกของรถ สำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท⁷ โดยอาศัยมาตรา 8 (9) ตราบกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ข้อที่ 2 (3) ประกอบกับ ข้อที่ 3 (1) (ค) ซึ่งได้วางหลักไว้ว่า ให้กำหนดประเภทของอาคารซึ่งต้องมีที่ยี่จรถยนต์ ที่กั้บรถยนต์ และทางเข้าออกรถยนต์ไว้ดังต่อไปนี้ อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครั้วตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป⁸ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครให้มีที่ยี่จรถไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อ 1 ครอบครั้ว⁹

จากข้อกำหนดของพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 เห็นได้ว่า มีการกำหนดการจัดให้มีที่ยี่จรถ 1 คันต่อ พื้นที่พักอาศัยจำนวน 60 ตารางเมตร ซึ่งขนาดของอาคารชุดในปัจจุบันมีหลากหลายรูปแบบ เช่น ห้องพักประเภทสตูดิโอ (Studio) ขนาดที่พักโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 20-30 ตารางเมตร หรือห้องพักประเภท 1 ห้องนอน (1 Bedroom) ขนาดที่พักโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 25-40 ตารางเมตร หรือ ห้องพักประเภท 2 ห้องนอน (2 Bedroom) ขนาดที่พักโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 30-50 ตารางเมตร ทั้งนี้ มีความหลากหลายในการเลือกรูปแบบที่พัก ซึ่งแล้วแต่

⁵ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2479. ข้อที่ 3

⁶ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522. มาตรา 8.

⁷ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522. มาตรา 8 (9).

⁸ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2479. ข้อที่ 2 (3).

⁹ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2479. ข้อที่ 3 (1) (ค).

ปัจจัยความต้องการงบประมาณและประโยชน์ใช้สอยของแต่ละบุคคลหากมีมาตรการจัดให้มีที่จอดรถเพิ่มมากขึ้นและเพียงพอภายในอาคารชุด และผู้คนที่พักอาศัยภายในอาคารชุดหันมาใช้ระบบสาธารณะโดยจอดรถไว้ภายในอาคารชุดจะทำให้ปัญหาการจราจรลดน้อยลง ปริมาณรถยนต์บนท้องถนนก็มีปริมาณลดลง พร้อมทั้งลดปริมาณฝุ่น PM 2.5 ช่วยสร้างสิ่งแวดล้อมให้กลับมาดีขึ้น โดยการจัดให้มีพื้นที่จอดรถโดยกำหนด 60 ตารางเมตร/ 1 คัน จึงไม่มีเพียงพอและเหมาะสมเนื่องกับสภาพปัจจุบัน จึงเห็นควรมีการแก้ไขการจัดให้มีพื้นที่จอดรถ 1 ห้อง / 1 คัน โดยไม่จำกัดขนาดและประเภทของห้องพัก

2) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร จากข้อกำหนดของกฎหมายไม่มีบทบัญญัติใดให้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบว่ามีการสร้างพื้นที่จอดรถตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้หรือไม่ และคณะกรรมการควบคุมอาคารควรมีหน้าที่ส่งเสริมการเพิ่มจำนวนที่จอดรถภายในอาคารชุดให้เพียงพอต่อความเป็นอยู่ในปัจจุบัน การที่ไม่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีการสร้างพื้นที่จอดรถทำให้ผู้ประกอบการอาจใช้ช่องทางดังกล่าวนี้ในการหลีกเลี่ยงหรือลดจำนวนพื้นที่จอดรถให้น้อยลง ใช้วิธีการนับจุดจอดรถซ้อนกันโดยนับรวมเป็นพื้นที่จอดรถ ซึ่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มิได้มีข้อกำหนดดังกล่าวไว้ ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับปริมาณรถยนต์ในลานจอดรถยนต์มีความหนาแน่นเป็นอย่างมากอาจก่อให้เกิดอันตรายมีการเฉี่ยวชนกันเกิดขึ้น หรือทำให้รถติดบริเวณที่จอดรถได้ และมีความไม่สะดวกในการใช้รถยนต์เนื่องจากไม่สามารถออกได้หากมีรถจอดขวางในรูปแบบจอดซ้อนกันต้องเสียเวลาในการเคลื่อนย้ายรถคันหน้าออก ถือเป็นภาระเปรียบผู้บริโภครสร้าง ความไม่เชื่อมั่นต่อผู้พักอาศัย หากไม่มีบทบัญญัติใดให้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบว่ามีการสร้างพื้นที่จอดรถตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจระดับประเทศ และขาดความเชื่อมั่นต่อนักลงทุน เปรียบผู้อยู่อาศัยอีกด้วย ดังนั้นควรเพิ่มอำนาจใน มาตรา 18¹⁰ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 เพื่อให้คณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบว่ามีการสร้างพื้นที่จอดรถถูกต้องตามกฎกระทรวง

3) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการลงโทษในกรณีฝ่าฝืนการสร้างที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร จากข้อกำหนดของกฎหมายไม่มีข้อกำหนดให้อำนาจคณะกรรมการลงโทษกับผู้ประกอบการอาคารชุดที่ไม่ปฏิบัติตาม เมื่อไม่มีคณะกรรมการดังกล่าวนี้ที่ทำหน้าที่ลงโทษผู้ประกอบการอาคารชุด จะทำให้ส่งผลกระทบต่อความเสียหายในภาคธุรกิจเป็นอย่างมาก เป็นการลดต้นทุนของผู้ประกอบการ ไม่มีความจริงจังในการประกอบธุรกิจ มีผลกระทบต่อนักลงทุนเป็นอย่างมากเนื่องจากพื้นที่จอดรถเป็นสิ่งสำคัญในอาคาร

¹⁰ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522. มาตรา 18.

ชุด หากมีน้อยกว่าที่กำหนดอาจเป็นปัจจัยหนึ่งในการไม่เลือกลงทุนของนักลงทุนได้เนื่องจากขาดความสะดวกสบายในสิ่งอำนวยความสะดวกคือพื้นที่จอดรถนั่นเอง และก่อให้เกิดปัญหาจราจร ทำให้พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ และปัญหามลพิษตามมาด้วยอีกภายหลัง หากเพิ่มเติมบทลงโทษกับผู้ประกอบการจะทำให้ผู้ประกอบการอาคารชุดเกรงกลัวต่อการกระทำผิดและจะส่งผลดีกับธุรกิจดังกล่าวในอนาคต

ดังนั้น จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการลงโทษกับผู้ประกอบการอาคารชุดในกรณีที่ว่าฝ่าฝืนการสร้างที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร

2. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดรถของอาคารชุดในเมืองใหญ่: ศึกษากรณีของต่างประเทศและของประเทศไทยกรณีศึกษากรุงเทพมหานคร

2.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีที่จอดรถของอาคารชุดในเมืองใหญ่ของต่างประเทศ

2.1.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีที่จอดรถในอาคารชุดของประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกา (United States of America) มีประชากรประมาณ 332 ล้านคน¹¹ แบ่งเป็นสหพันธรัฐประกอบด้วยรัฐ 50 รัฐ และเขตปกครองพิเศษ ระบบกฎหมายมีรัฐธรรมนูญของรัฐบาลกลางเป็นหลักและมีข้อกำหนดของรัฐต่าง ๆ โดยที่รัฐต่าง ๆ มีสิทธิที่จะตรากฎหมายขึ้นมาใช้บังคับภายในรัฐของตนได้ แต่รัฐบาลกลางก็สามารถออกกฎและข้อบังคับให้มลรัฐต่าง ๆ ให้ปฏิบัติตามได้ ซึ่งเขตปกครองพิเศษ District of Columbia สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด ได้มีบัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายทั่วไปของเทศมณฑล ลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย ดังต่อไปนี้

ลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย (Los Angeles County, California)

ประมวลกฎหมายทั่วไปเมืองลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย¹² จัดอยู่ในหัวข้อที่ 22 การวางแผนและการแบ่งเขต ส่วนที่ 6 มาตรฐานการพัฒนา ในบทบัญญัติข้อที่ 22. 112. 050 การอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่งคือพื้นที่จอดรถยนต์¹³ มีการระบุขั้นต่ำของที่จอดรถยนต์ไว้ในบทบัญญัติข้อที่ 22. 112. 070 จำนวนพื้นที่จอดรถ

¹¹ หน่วยข่าวกรองแห่งชาติ ข้อมูลพื้นฐานของต่างประเทศ พ.ศ. 2564

¹² A Codification of the General Ordinances of Los Angeles County, California 1987

¹³ 22.112.050 - Ownership of Required Parking Facilities.

ลักษณะพื้นที่	จำนวนพื้นที่ที่จัดสรรขั้นต่ำ
ท่าจอดเรือใบ	0.75 คัน/เรือ 1 ลำ
ลาน โบว์ลิ่ง	3 คัน/ 1 ลาดโบว์ลิ่ง
โบสถ์ วัด ศาสนสถาน	1 คัน/พื้นที่ความจุจำนวนโบสถ์ 5 คน
สำนักงานทางการแพทย์หรือทันตกรรม	1 คัน/250 ตารางวา
สำนักงานธุรกิจวิชาชีพต่าง ๆ	1คัน/400 ตารางวา
สถานีไฟฟ้าย่อยและสาธารณูปโภค	ไม่จำเป็นต้องมีพื้นที่จัดรถยนต์
สถานดูแลผู้สูงอายุ	1คัน/1 พนักงาน
ศูนย์รับเลี้ยงเด็ก	1คัน/จำนวนพนักงาน 1 คน และ 1 คัน/จำนวนเด็ก 20 คน
ห้องประชุม	1คัน/ ผู้ใช้งาน 3 คน
ห้องรับประทานอาหาร ห้องอาหาร คาเฟ่ ร้านกาแฟ พื้นที่รับประทานอาหารกลางแจ้ง ร้านอาหารและการใช้งานอื่น ๆ ที่คล้ายกัน	1คัน/ผู้ใช้งาน 3 คน
สถานประกอบการด้านคั้ม บาร์ ค็อกเทลลานจ์ไนท์คลับ ร้านเหล้าและการใช้งานอื่น ๆ ที่คล้ายกัน	1คัน/ผู้ใช้งาน 3 คน
ห้องจัดแสดง เวที ห้องรับรอง และการใช้งานอื่น ๆ ที่คล้ายกัน	1คัน/ผู้ใช้งาน 3 คน
โรงละคร หอประชุม ห้องพัก สโมสรกีฬา หรือสถานบันเทิงและสถานบันเทิงอื่น ๆ	1คัน/ผู้ใช้งาน 3 คน
สถานที่จัดการศพ	1คัน/ผู้ใช้งาน 3 คน
ห้องเต็นท์ ลานสเก็ต และ โรงยิม	1คัน/ผู้ใช้งาน 3 คน
สโมสรและศูนย์สุขภาพ	1คัน/ผู้ใช้งาน 3 คน
สนามกอล์ฟ ยกเว้นสนามกอล์ฟขนาดเล็ก	10คัน/จำนวนหลุม
โรงพยาบาลพักฟื้น	เท่ากับจำนวนผู้ป่วยอาศัย
โรงพยาบาล	2คัน/จำนวนเตียงของผู้ป่วย โดยสงวนไว้สำหรับพนักงาน 25% และ 1 ช่องต่อ 250 ตารางฟุต
โรงงานอุตสาหกรรม/การผลิต	1 พื้นที่/พื้นที่ 500 ตารางฟุต
โรงงานการแปรรูปเศษโลหะ การรีไซเคิลรถยนต์และลานเก็บขยะ	1 พื้นที่ต่อ 7,000 ตารางฟุตหรือเศษของพื้นที่ลานกว้างถึง 42,000 ตารางฟุต และ 1 พื้นที่ต่อ 20,000 ตารางฟุตหรือเศษส่วนของพื้นที่หลาที่

ลักษณะพื้นที่	จำนวนพื้นที่จอดรถขั้นต่ำ
	เกิน 42,000 ตารางฟุต ต้องมีช่องว่างอย่างน้อย 10 ช่องสำหรับการใช้งานแต่ละครั้ง
คลังสินค้า	1 คัน/พื้นที่ 1,000 ตารางฟุต สำหรับคลังสินค้า และ 1 คัน/พื้นที่ 400 ตารางฟุต สำหรับสำนักงาน
โรงแรม	1 คัน/ห้องพัก 2 ห้อง และ 1 คันต่อ 1 ห้องชุด
หอพัก	1 คัน/1ห้องพัก
สวนสาธารณะส่วนตัวและสาธารณะ มากกว่า 50 เอเคอร์	1 คัน/พื้นที่ 45 ตารางฟุตในพื้นที่ชุมนุมสาธารณะที่ใหญ่ที่สุดในแต่ละอาคาร
สนามเทนนิส	2คัน/พื้นที่ 1 สนาม
อพาร์ทเมนต์/อาคารชุด	1 คัน/1 หน่วยอาศัย
อพาร์ทเมนต์/อาคารชุด 2 ห้องนอนขึ้นไป	1.5 คัน/1หน่วยอาศัย
ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้สูงอายุและผู้ทุพพลภาพ	0.5 คัน/1 หน่วยอาศัย
ที่พักอาศัยแบบครอบครัวเดี่ยว	2 คัน/ 1 ครอบครัว
โรงเรียน	1 คัน/1 ห้องเรียน
โรงบ่มไวน์	1 คัน/พื้นที่ปิดล้อม 500 ตารางฟุต

โดยพื้นที่จอดรถยนต์ต้องอยู่ในบริเวณไม่ไกลจากที่พักรหรือสถานที่ต่าง ๆ มากโดยกำหนดไว้ไม่ให้พื้นที่จอดรถยนต์ห่างเกินระยะ 500 ฟุต โดยพื้นที่จอดรถต้องมีขนาดตามที่กำหนดไว้ พื้นที่จอดรถต้องมีขนาดมาตรฐานจัดให้มีที่จอดรถอย่างน้อยหนึ่งคันให้กับแต่ละหน่วยที่อยู่อาศัย หากไม่ได้ระบุจำนวนขั้นต่ำของพื้นที่จอดรถยนต์ไว้ให้ผู้จัดการ โครงการอาคารชุดจัดการให้มีพื้นที่จอดรถยนต์อย่างเหมาะสมไม่ทำให้การจราจรติดขัด¹⁴

2.1.2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีที่จอดรถในอาคารชุดของประเทศแคนาดา กฎหมายเกี่ยวกับที่จอดรถรัฐซัสแคตเชวัน (Saskatchewan) ประเทศแคนาดา มีการตราพระราชบัญญัติทรัพย์สินคอนโดมิเนียม ปี ค. ศ. 1993¹⁵ มีการกำหนดเกี่ยวกับสถานที่จอดรถไว้ในภาค 2 การก่อสร้างคอนโดมิเนียม ข้อที่ 11¹⁶ มีใจความสำคัญดังนี้

¹⁴ 22.112.070 B.Uses not specified—Number of spaces required. Where parking requirements for any use are not specified, parking shall be provided in an amount that the Director finds adequate to prevent traffic congestion and excessive on-street parking. Whenever practical, such determination shall be based upon the requirements for the most comparable use specified in this Chapter.

¹⁵ The Condominium Property Act, 1993.

¹⁶ 11 Parking PART II Formation of Condominiums, The Condominium Property Act, 1993

(1) การสร้างอาคารชุดนั้นต้องมีการออกแบบและสัแบบแปลนของอาคารให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาตรวจสอบเพื่ออนุมัติการก่อสร้างโดยมีข้อกำหนดให้จัดให้มีที่จอดรถอย่างน้อยห้อง (ยูนิต) ละ 1 คัน

(2) ไม่บังคับใช้สำหรับเขตปกครองส่วนท้องถิ่นบางแห่งที่ไม่ต้องการที่พื้นที่จอดรถยนต์หรือมีที่จอดรถยนต์เพียงพอมากกว่า 1 คันอยู่แล้ว

(3) พื้นที่ที่กำหนดไว้ใน (1) นั้นให้คงไว้ดังเดิม กล่าวคือ ต้องจัดให้มีพื้นที่จอดรถอย่างน้อย 1 ห้องพักอาศัยต่อที่จอดรถ 1 คัน เว้นแต่ ผู้อยู่อาศัยภายในอาคารชุดนั้น ๆ หรือผู้มีชื่อถือกรรมสิทธิ์ในห้องนั้นให้ความยินยอมโดยทำเป็นหนังสือระบุให้ห้องชุดห้องใดห้องหนึ่งเข้าใช้พื้นที่จอดรถ สามารถกระทำการเช่นนั้นได้

(4) เจ้าของโครงการอาจมีการเก็บค่าพื้นที่จอดรถยนต์เพิ่มเติม เพื่อปฏิบัติตามข้อบัญญัติที่ 1 โดยเคร่งครัด

(1) A condominium plan that is submitted for approval must indicate in the prescribed manner that the developer has designated:

(a) at least one parking space as an exclusive use area for each unit; or

(b) at least one parking unit for each unit

(2) Subsection (1) does not apply where: (a) the zoning requirements of the local authority do not require sufficient parking spaces or parking units for compliance with subsection (1); (b) units shown in the plan are not intended for residential purposes; or (c) a parking area or garage is included as part of a unit.

(2.1) A parking unit designated for a unit pursuant to clause (1)(b) remains with the unit unless: (a) an application, in the prescribed form, to transfer title to the parking unit is submitted to the registrar in the prescribed manner; and (b) the application mentioned in clause (a) is accompanied by an application, in the prescribed form, to transfer title to another parking unit, and that parking unit is to be designated for the unit from which the parking unit mentioned in clause (a) was transferred.

(3) A parking space designated for a unit pursuant to subsection (1) remains with the unit unless: (a) the following persons give written approval in the prescribed form for a redesignation of the parking space to another unit or redesignation as a nonexclusive use area: (i) the owner of the unit; (ii) the holder of a registered interest based on a mortgage of the unit who is first entitled in priority

(c) an interest based on the redesignation in the prescribed form and accompanied by the written approval mentioned in clause (a) is registered against: (i) the title for the unit for which a parking space was designated before the parking space was redesignated; and (ii) if the redesignation is in favour of another unit, the title for the unit that is acquiring the parking space.

(4) The developer may retain any amount received by the developer for providing a parking space, or a parking unit, pursuant to subsection (1).

โดยส่วนมากแล้วประเภทที่จอดรถพร้อมตำแหน่งของที่จอดรถนั้นส่วนมากมักจะมีการจัดไว้ให้ตามกฎข้อบังคับอยู่แล้วแต่จะต้องมีการจ่ายเงินเพิ่ม¹⁷

2.2 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีพื้นที่จอดรถในอาคารชุดเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ของประเทศไทย

ในส่วนของประเทศไทยนั้นมบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ประกอบกับ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ.2517 จากข้อกำหนดตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 นี้ได้สรุปเป็นตารางดังนี้¹⁸

ประเภทอาคาร	หลักเกณฑ์พิจารณา	ขนาดอาคารที่ต้องจัดให้มีที่จอดรถ	จำนวนที่จอดรถกทม.	จำนวนที่จอดรถนอกเขต กทม.
1. โรงมหรสพ	จำนวนที่นั่งของคนดู	500 ที่นั่งขึ้นไป	1 คันต่อ 20 ที่นั่ง	1 คัน ต่อ 40 ที่นั่ง
2. โรงแรม	ห้องโถง	300 ตร. ม. ขึ้นไป	1 คันต่อ 10 ตร. ม.	1 คันต่อ 30 ตร. ม.
	ห้องพัก		1 คันต่อ 20 ตร. ม.	1 คันต่อ 40 ตร. ม.
3. อาคารชุด	ครอบครัวยาาคารชุด	60 ตร. ม ต่อ 1 ครอบครัวยาาคารชุด	1 คันต่อ 1 ครอบครัวยาาคารชุด	1 คันต่อ 2 ครอบครัวยาาคารชุด
4. กัิตาคาร	พื้นที่ตั้งโต๊ะอาหาร	150-750 ตร. ม.	1 คันต่อ 15 ตร. ม.	1 คันต่อ 40 ตร. ม.
		750 ตร. ม. ขึ้นไป	ส่วนเกิน จาก 750 ตร. ม. 1 คันต่อ 30 ตร. ม.	ส่วนเกิน 1 คันต่อ 40 ตร. ม.
5. ห้างสรรพสินค้า	พื้นที่อาคาร	300 ตร. ม. ขึ้นไป	1 คันต่อ 20 ตร. ม.	1 คันต่อ 40 ตร. ม.
6. สำนักงาน	พื้นที่อาคาร	300 ตร. ม. ขึ้นไป	1 คันต่อ 60 ตร. ม.	1 คันต่อ 120 ตร. ม.
7. ห้องโถงกัิตาคาร	พื้นที่อาคาร	ตามชนิดอาคาร	1 คันต่อ 10 ตร. ม.	1 คันต่อ 30 ตร. ม.
8. อาคารขนาดใหญ่	พื้นที่อาคาร	ตามชนิดอาคาร	1 คันต่อ 120 ตร. ม.	1 คันต่อ 240 ตร. ม.

¹⁷ C26.1 (g) a statement that specifies: (i) the number and type of parking spaces and other exclusive use areas that are included in the purchase price; (ii) whether there is to be any additional monthly charge for the use of the parking space or other exclusive use area; (iii) the number and type of parking units that are included in the purchase price; and (iv) whether there are additional parking spaces available or additional parking units for sale;

¹⁸ เรียบเรียงจากกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ.2517

3. วิเคราะห์การจัดให้มีที่จอดรถในอาคารชุดศึกษากรณีเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3.1 ปัญหาเกี่ยวกับการส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด

จากสภาพปัญหาดังกล่าววิเคราะห์ได้ว่า กฎหมายของประเทศไทยนั้นมีการกำหนดขั้นต่ำของพื้นที่จอดรถยนต์ไว้จำนวนไม่เพียงพอโดยกำหนดไว้ใน กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ.2517 ในส่วนของอาคารชุดนั้น กำหนดไว้ 1 ครอบครัวยุ (พื้นที่ 60 ตารางเมตร) ต้องมีพื้นที่จอดรถยนต์ 1 คัน ถือว่าเป็นจำนวนที่น้อยกว่าความต้องการของผู้เข้าพักอาศัย โดยต่างประเทศมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา เป็นกฎหมายของ รัฐลอสแอนเจลิส มีการบริหารจัดการให้มีพื้นที่จอดรถยนต์โดยการระบุงในแบบแปลนการก่อสร้างเพื่อให้เห็นว่าการสร้างอาคารชุดหลังหนึ่งนั้นมีจำนวนห้องมากเพียงใด พื้นที่จอดรถยนต์ต้องมีมากเพียงพอต่อทุกห้องชุด มีการกำหนดขั้นต่ำของพื้นที่จอดรถยนต์ไว้ 1 คัน ต่อ 1 ห้องชุด และในประเทศแคนาดา ในรัฐสแคตเชวัน มีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถยนต์ไว้เช่นเดียวกัน โดยก็ต้องมีการส่งแบบแปลนในการสร้างอาคารชุดเพื่อให้ทราบถึงจำนวนที่จอดรถยนต์และจำนวนขั้นต่ำของที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดนั้นอย่างน้อย 1 คันต่อ 1 ห้องชุด จึงเห็นได้ว่ามาตรการการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ของประเทศไทยนั้นยังไม่มากพอเท่ามาตรฐานของต่างประเทศ เนื่องจากหากเพิ่มจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ให้มีจำนวน 1 คัน ต่อ 1 ห้องชุด นั้นสามารถช่วยลดมลพิษในด้านต่าง ๆ ได้โดยต้องมีการส่งเสริมให้ผู้คนที่พักอาศัยภายในอาคารชุดนั้นหันมาใช้รถไฟฟ้าสาธารณะหรือลดสาธารณะในการเดินทางทั้งไปทำงานหรือไปติดต่องานต่าง ๆ โดยนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนนั้นจอดไว้ในพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุด จะสามารถทำให้ประหยัดเวลาและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงได้อย่างมากซึ่งในอนาคตระบบรถไฟฟ้าสาธารณะจะมีความครอบคลุมไปยังอาคารชุดต่าง ๆ ในทั่วบริเวณกรุงเทพ หากผู้คนที่พักอาศัยในอาคารชุดเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสาธารณะจำนวนมากขึ้นก็จะทำให้การจราจรที่ติดขัดเป็นจำนวนมากได้ติดขัดน้อยลง ทั้งยังช่วยลดมลพิษทางอากาศที่เกิดจากท่อไอเสียจากรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ได้อีกด้วยดังนั้น จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ.2517 ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด

3.2 ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร

จากสภาพปัญหาวิเคราะห์ได้ว่าจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดนั้นเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งกับผู้พักอาศัยและถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของทางอาคารชุดนั้น ๆ เมื่อกฎหมายมิได้ระบุให้คณะกรรมการควบคุมอาคาร ซึ่งประกอบด้วย อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทน

กรมทางหลวง¹⁹ และผู้แทนบางส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี²⁰ ซึ่งในมาตราที่ 18 นั้นไม่มีการบัญญัติว่าให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด ในปัจจุบันนั้นผู้ประกอบการพึงแต่หวังได้กำไรมากที่สุดในการประกอบกิจการไม่มีความสนใจในการที่ต้องกระทำตามกฎหมายเพียงใดหากเทียบกับกฎหมายต่างประเทศในบทที่ 3 นั้นพบว่าประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีข้อกำหนดให้มีการตรวจสอบแบบแปลนที่สร้างขึ้น โดยพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญเสียก่อนในช่วงยื่นขออนุญาตในการก่อสร้างอาคาร และยังมีการตรวจสอบเมื่องานก่อสร้างนั้น ๆ เมื่อสร้างเสร็จอีกด้วยหากมีส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารไม่ตรงกับแบบที่แจ้งไว้ก่อนการก่อสร้างจะต้องมีการแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนจึงจะสามารถเปิดใช้อาคารนั้นได้ โดยรัฐจะออกใบรับรองว่าอาคารดังกล่าวนี้ได้ผ่านการตรวจสอบความคงทนถาวรและมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ อาทิเช่น สร้างอาคารจอดรถยนต์หรือลานจอดรถยนต์ได้ขนาดและพื้นที่จอดรถยนต์ครบสมบูรณ์ตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ ส่วนประเทศแคนาดาในรัฐซัสแคตเชวัน มีเพียงการส่งแบบแปลนให้ทางเทศบาลเพื่อขออนุญาตในการก่อสร้างเพียงอย่างเดียว หากแบบแปลนดังกล่าวผ่านการพิจารณาแล้วก็สามารถสร้างตามแบบที่กำหนดไว้ได้ แต่ถึงอย่างไรก็ยังข้อกำหนดที่ว่าจำนวนพื้นที่ช่องจอดรถยนต์นั้นเป็นเพียงขั้นต่ำเท่านั้นผู้พักอาศัยสามารถติดต่อหาซื้อหรือเช่าเพิ่มเติมได้อีก

การตรวจสอบและส่งเสริมการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์นั้นเป็นเรื่องที่ดีเนื่องจากภาคเอกชนและภาครัฐควรมีส่วนร่วมในการรักษาผลประโยชน์ของลูกค้านำเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานให้ได้มากที่สุด ป้องกันมิให้ลูกค้าหรือผู้พักอาศัยถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบการอาคารชุดที่แสวงหากำไรมากที่สุด

3.3 ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจการลงโทษของคณะกรรมการควบคุมอาคารในกรณีฝ่าฝืนการ สร้างที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้นเห็นว่าการที่ไม่มีบทลงโทษเกี่ยวกับการกระทำผิดของเจ้าของโครงการนั้นจะทำให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมากโดยแนวคิดของผู้ประกอบการนั้นต้องการผลกำไรให้ได้สูงที่สุดการตัดสิ่งใดสิ่งหนึ่งออกเพื่อลดต้นทุนการผลิตนั้นถือเป็นหัวใจของการประกอบธุรกิจด้วยเช่นกันแต่สำหรับในมุมมองของผู้พักอาศัยในอาคารชุดหรือผู้บริโภคก็ตามย่อมที่จะต้องได้ในสิ่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้ได้มากที่สุด คุ่มค่ามากที่สุด หากเกิดเหตุกรณีมีการกระทำผิดเกิดขึ้นควรที่จะไม่มีหน่วยงานใดมาตรวจสอบ หากเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศในบทที่ 3 แล้วพบว่า เมืองซีแอตเทิล ประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายควบคุมอาคารบังคับให้อยู่ซึ่งบัญญัติให้มีโทษปรับรายวันและมีการเพิ่มโทษปรับให้มากยิ่งขึ้นตามจำนวน

¹⁹ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522. มาตรา 14.

²⁰ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522. มาตรา 15.

วันที่ฝ่าฝืนกฎหมายยิ่งผิดและไม่ยอมแก้ไขยอมเสียค่าปรับในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งโครงการเล็ก ๆ อาจได้ผลกระทบต่อค่าปรับเป็นอย่างมากแต่โครงการใหญ่ๆแล้วนั้นมีเงินทุนจำนวนมากค่าปรับต่าง ๆ กระทบกับธุรกิจเพียงเล็กน้อยมีการกำหนดอย่างชัดเจนนักลงทุนจะมีความเชื่อมั่นและหันมาลงในกิจการของไทยและอาจทำให้เศรษฐกิจของประเทศนั้นดีขึ้นได้อย่างมาก นายทุนจากต่างประเทศมีเงินทุนที่จะมาลงจำนวนมากทำให้เศรษฐกิจเติบโตไปได้อย่างก้าวกระโดด ดังนั้นรัฐควรกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจหน้าที่ในการลงโทษผู้กระทำผิด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนที่จะเข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย

4. สรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุป

จากการศึกษา เรื่อง ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดรถในอาคารชุดศึกษากรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร พบว่าประเทศไทยยังไม่มีมาตรการแก้ไขกฎกระทรวงฉบับที่ 7 ในส่วนของอาคารชุดนั้นเป็นเวลานาน ซึ่งกฎกระทรวงฉบับที่ 7 เกิดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2517 และไม่มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจคณะกรรมการอาคารชุดในการตรวจสอบและส่งเสริมการสร้างพื้นที่จอดรถยนต์ รวมถึงไม่มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจคณะกรรมการอาคารชุดให้ลงโทษกับผู้ฝ่าฝืนการสร้างพื้นที่จอดรถยนต์อีกด้วยซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมการเกิดมลพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ที่ต้องวนรถหาที่จอดรถของตนภายในอาคารชุดเนื่องจากอาคารชุดบางแห่งไม่ได้กำหนดช่องจอดรถยนต์ของแต่ละห้องพักไว้จะทำให้ใช้วิธีการว่าผู้พักอาศัยคนใดมาก่อนยอมมีสิทธิที่จะเลือกจอดที่ใดก็ได้ภายในอาคารชุดนั้น และอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่าง ๆ ที่ตามมาอีกด้วย เพื่อให้วัตถุประสงค์แห่งการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย (1) เพื่อศึกษาถึงแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดให้มีพื้นที่จอดรถในอาคารชุดศึกษากรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร (2) เพื่อศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดรถในอาคารชุดของประเทศไทยและต่างประเทศ (3) เพื่อศึกษาถึงการวิเคราะห์การจัดให้มีพื้นที่จอดรถในอาคารชุดศึกษากรณีเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ (4) เพื่อศึกษาถึงแนวทางในการแก้ไขการจัดให้มีพื้นที่จอดรถในอาคารชุดศึกษากรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้มีการกำหนดประเด็นการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาออกเป็น 3 ประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 ปัญหาเกี่ยวกับส่งเสริมจำนวนที่จอดรถในอาคารชุด จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยนั้นการกำหนดพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดนั้นน้อยกว่าในต่างประเทศซึ่งการกำหนดพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารต่าง ๆ นั้นถูกกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ภายหลังจากนั้นกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้ยังไม่มีการแก้ไขจำนวนชั้นต่ำของที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดซึ่งเป็นเวลานานกว่า 47 ปี การคมนาคมและการเติบโตของอาคารชุดเปลี่ยนไปจากเดิม

อย่างมาก โดยการสร้างอาคารจอร์จยอนต์นั้นจำกัดเพียงว่าต้องให้ได้จำนวนชั้นต่ำตามที่กฎกระทรวงกำหนด คือ 60 ตารางเมตรต่อพื้นที่พักอาศัย โดยปัจจุบันนั้นอาคารชุดมีการเล็กลงมาก เนื่องจากพื้นที่บริเวณที่สร้างอาคารชุดนั้นมีราคาแพงมาก ซึ่งหากทำห้องชุดขนาดเล็กลงได้ราคาของห้องชุดนั้นก็ย่อมถูกลงเป็นอย่างมาก ส่วนมากจะมีขนาดประมาณ 25-35 ตารางเมตร

ดังนั้น ถ้าหากมีการส่งเสริมของภาครัฐให้มีการเพิ่มจำนวนจำนวนพื้นที่จอร์จยอนต์ให้เข้ากับสภาวะการปัจจุบัน โดยกำหนดในแบบแปลนก่อสร้างอาคารชุดเพิ่มพื้นที่จอร์จยอนต์โดยอ้างอิงจากจำนวนห้องพักภายในอาคารชุด ตามจำนวนห้องพักที่มีตามแนวทางของต่างประเทศซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก และลดปัญหาในด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ได้

ประเด็นที่ 2 ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอร์จยอนต์ในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร จากการศึกษาพบว่ากฎหมายของประเทศไทยนั้นยังไม่บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารว่ามีหน้าที่ในการตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอร์จยอนต์หรือไม่ ดังนั้นจึงอาจทำให้เจ้าของโครงการละเลยที่จะปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้และอาจเกิดปัญหารอคติภายในบริเวณโครงการเนื่องจากที่จอร์จยอนต์ไม่เพียงพอและอาจก่อให้เกิดมลพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ได้อีกทำให้กระทบการใช้ชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่ไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควรซึ่งพื้นที่จอร์จยอนต์นั้นเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในยุคปัจจุบันนี้ มีผลต่อการเข้าใช้บริการเป็นอย่างมาก และกระทบต่อธุรกิจรอบ ๆ ข้างอีกด้วย

ดังนั้น ภาครัฐควรส่งเสริมให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีหน้าที่ที่จะตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอร์จยอนต์ภายในอาคารชุดให้มีพื้นที่เพียงพอเพื่อป้องกันมิให้ผู้ประกอบการอาคารชุดมาเอาเปรียบลูกค้าในเรื่องพื้นที่จอร์จยอนต์ได้ และต้องมีการปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีให้กับผู้ประกอบการอาชีวะเช่นว่านั้นให้ปฏิบัติตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ โดยกำหนดไว้ในมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

ประเด็นที่ 3 ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจการลงโทษของคณะกรรมการควบคุมอาคารในกรณีที่ฝ่าฝืนการสร้างที่จอร์จยอนต์ในอาคารชุด กรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร จากการศึกษาพบว่า มาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติให้ลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนการสร้างที่จอร์จยอนต์ในอาคารชุด ซึ่งเมื่อไม่มีกฎหมายกำหนดไว้นั้นเจ้าของโครงการอาคารชุดดังกล่าวอาจละเลยและไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ย่อมได้เนื่องจากหากละเมิดไม่ปฏิบัติตามแล้วนั้นก็จะไม่มีหน่วยงานใดหรือกลุ่มบุคคลใดมาตรวจสอบและลงโทษเจ้าของโครงการนั้น ๆ ได้ และอาจเกิดปัญหาเรื่องพื้นที่จอร์จยอนต์ขึ้นมาในภายหลัง

ดังนั้น รัฐควรส่งเสริมให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีหน้าที่ที่จะลงโทษผู้ประกอบการที่ฝ่าฝืนเพื่อยับยั้งการเอาเปรียบของเจ้าของโครงการที่ไม่ยอมปฏิบัติตาม

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวข้องกับการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด ซึ่งได้วิเคราะห์ตามบทที่ 4 โดยปรากฏให้เห็นว่า กฎหมายควบคุมอาคารรวมถึงกฎกระทรวงต่าง ๆ ไม่มีความพอเพียงกับสถานการณ์เศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ประเทศไทยควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายหรือพระราชบัญญัติ โดยเฉพาะแบบกฎหมายต่างประเทศ เพื่อการแก้ไขปัญหาตามประเด็นข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับการส่งเสริมที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด

ประเด็นปัญหานี้คือพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดตามกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 นั้นไม่เพียงพอสำหรับปัจจุบันเนื่องจากผู้พักอาศัยเกือบทุกห้องในอาคารชุดมีรถยนต์หรือจักรยานยนต์ส่วนตัวเกือบทุกห้อง เพราะรถยนต์เป็นสิ่งสำคัญต่อการเดินทางเป็นอย่างมาก จึงนิยมเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่

ดังนั้นจึงควรแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการ แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ในส่วนของการจอดรถยนต์ภายในอาคารชุด โดยกำหนดให้ 1 พื้นที่จอดรถ ต่อ 1 ห้องชุด โดยห้องชุดนั้นจะมีลักษณะหรือขนาดของห้องเพียงใดก็ตามซึ่งจะทำให้ลดปัญหาที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดไม่เพียงพอได้

2) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคาร

ประเด็นปัญหานี้คือกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจคณะกรรมการควบคุมอาคารมีหน้าที่ที่จะตรวจสอบความถูกต้องก่อนที่โครงการจะเสร็จสิ้นเพื่อประโยชน์กับผู้พักอาศัยและเจ้าของร่วมทุกรายภายในโครงการอาคารชุดนั้น ๆ และปิดกั้นการเอาเปรียบของอาคารชุดที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517

ดังนั้นจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมในมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร โดยออกกฎหมายให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบและส่งเสริมจำนวนที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด เพื่อให้เห็นชัดเจนว่าหน้าที่ดังกล่าวนี้เป็นหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานใด ซึ่งจะทำให้ไม่มีปัญหาในเรื่องของพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุดอีกต่อไป

3) ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมอาคารในการลงโทษ

ประเด็นปัญหานี้คือกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจคณะกรรมการควบคุมอาคารมีหน้าที่ที่จะลงโทษผู้ฝ่าฝืนการสร้างพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด หากมีการฝ่าฝืนเกิดขึ้นนั้นกฎหมายมิได้กำหนดให้หน่วยงานใดมีหน้าที่ลงโทษการฝ่าฝืนนั้น ดังนั้นจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมในมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยออกกฎหมายให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจในการลงโทษผู้ประกอบการอาคารชุดที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ในส่วนของพื้นที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชุด เนื่องจากไม่มีการบัญญัติว่าหน่วยงานใดมีอำนาจในการลงโทษในส่วนดังกล่าวนี้ และการลงโทษนั้นควรเป็นแค่ค่าปรับหรือให้ปรับแก้ไข

เพิ่มเติมให้ถูกต้องหากมีการเพิกถอนใบอนุญาตในการก่อสร้างก็จะส่งผลเสียในทางธุรกิจเป็นอย่างมาก

จากการศึกษาค้นคว้าในเรื่องพื้นที่จอร์เจียในอาคารชุด ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครนั้น ปัญหาของพื้นที่จอร์เจียที่ไม่เพียงพอนำไปสู่มลพิษที่ไม่ดีจากท่อไอเสียรถยนต์และปัญหาโรคติดภายในโครงการอาคารชุดที่ตามมา ภาครัฐต้องแก้ไขข้อกำหนดขั้นต่ำของพื้นที่จอร์เจียภายในอาคารชุด พร้อมกับให้คณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจหน้าที่ที่จะส่งเสริมตรวจสอบและมีสิทธิที่จะลงโทษผู้ประกอบการอาคารชุดที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดขั้นต่ำของพื้นที่จอร์เจียในอาคารชุด ผู้เขียนได้ค้นคว้างานวิจัยทั้งไทยและต่างประเทศเพื่อส่งเสริมแรงบันดาลใจให้กับภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันในการส่งเสริมจำนวนที่จอร์เจียภายในอาคารชุดให้มากเพียงพอสำหรับผู้พักอาศัยทุกท่าน และสามารถเดินทางไปประกอบอาชีพหรือไปติดต่อหน่วยงานต่าง ๆ ได้โดยวิธีการโดยสารรถไฟฟ้าสาธารณะ แทนการนำรถยนต์ไป จะช่วยลดมลพิษและประหยัดพลังงานไปอีกด้วย รถยนต์ที่จอดไว้ภายในอาคารชุดจะมีความปลอดภัยสูงและไม่มีความเสี่ยงเนื่องจากไม่ได้ขับขึ้นบนท้องถนน และภาครัฐจะได้ประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการใช้ระบบรถไฟฟ้าสาธารณะของผู้คนที่อาศัยภายในอาคารชุด

อนึ่ง จากการค้นคว้าในเรื่องดังกล่าวนี้เป็นการควบคุมพื้นที่จอร์เจียภายในอาคารชุด พื้นที่เขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น แต่ก็ยังมีปัญหาดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพื้นที่จอร์เจียภายในอาคารชุดในเมืองใหญ่ ๆ ของภาคต่าง ๆ ที่มีอาคารชุดจำนวนมากและเนื้อที่มืออย่างจำกัดสามารถนำไปปรับใช้ได้ ซึ่งแต่ละพื้นที่ลักษณะความหนาแน่นของพื้นที่รอบข้างต่างกัน อาจนำไปศึกษาต่อยอดเพิ่มเติมได้ในพื้นที่ปริมาตร เช่น นนทบุรี สมุทรปราการ ว่ามีแนวทางการจัดการเกี่ยวกับพื้นที่จอร์เจียภายในอาคารชุดได้อย่างไรบ้าง เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศต่อไป

โดยสรุปหากมีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 18 และกฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 จะทำให้เกิดการสร้างเศรษฐกิจที่ดีกับชุมชนบริเวณรอบข้างอาคารชุดเนื่องจากมีพื้นที่จอร์เจียที่เพียงพอ ยังทำให้กิจการสาธารณะของรัฐ โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสาธารณะจะมีผู้คนที่พักอาศัยภายในอาคารชุดจอดรถของตนไว้และมาใช้บริการของรัฐมากขึ้นซึ่งจะมีส่วนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศชาติให้ดีขึ้นอีกทางหนึ่ง และยังคงลดปัญหาการก่อสร้างต่อเติมที่ผิดพลาดลดการเพิกถอนใบอนุญาตต่างๆเกี่ยวกับอาคารชุดอีกด้วย

5. บรรณานุกรม

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2479

A Codification of the General Ordinances of Los Angeles County, California 1987

Supportive Housing

The Condominium Property Act, 1993

กรมโยธาธิการและผังเมือง, สำนักพัฒนามาตรฐาน. (2551). **โครงการศึกษาเพื่อจัดอันดับการพัฒนาเมืองการค้นหาเมืองคุณภาพด้วยมาตรฐานผังเมือง**. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักควบคุมและตรวจสอบอาคาร กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. (2552). **คู่มือกฎหมายควบคุมอาคาร**. กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย.

ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์. (ม.ป.ป.). **สถานการณ์ตลาดที่อยู่อาศัยทั่วประเทศ ไตรมาส 4 ปี 2563 และแนวโน้ม ปี 2564**. กรุงเทพฯ: ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์.

ชุมพล นางษ์. (2559). **ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522**. การศึกษาอิสระหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

กัทธา อวัยวานนท์. (2560). **ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจซื้อคอนโดมิเนียมระดับลักซ์ชวี่ของผู้บริโภคชาวไทยและชาวต่างชาติในเขตกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์หลักสูตรวารสารศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการสื่อสารองค์กร, คณะวารสารศาสตร์และการสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

รุ่งอาทิตย์ บูชาอินทร์. (2559). **การวางแผนองค์การธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ด้านการเลือกทำเลที่ตั้งหมู่บ้านจัดสรรโดยใช้เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี**. ดุษฎีนิพนธ์หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการพัฒนาองค์การและการจัดการสมรรถนะของมนุษย์ วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

วิษณุ ตั้งชูทองชัย. (2562). **การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการอาคารชุดภายใต้แนวคิดความยั่งยืนทางสังคม พื้นที่ลาดพร้าว – โชคชัย 4 กรุงเทพมหานคร**. การศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์, คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี.

บุษกร หวังดี. (2563). **ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการซื้อคอนโดมิเนียมของประชากร ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2563**. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.