

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล Legal Measures for Managing Parking Spaces for Passenger Cars

อักรพงศ์ บุญแท้¹, วีรพงศ์ อ่อนนาคำ²

Akarapong Boontae¹, Weeraphong Onnamkham²

¹สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

²สาขาอาชญวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

¹Bachelor of Laws Program in Laws, Faculty of Law, Ubon Ratchathani Rajabhat University

²Bachelor of Criminology and administration of justice, Faculty of Law, Ubon Ratchathani Rajabhat University

email: keroro355@gmail.com¹, Weera1935@gmail.com²

Received: January 29, 2024; Revised: May 23, 2024; Accepted: May 30, 2024

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 2. เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทย และต่างประเทศ และ 3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยการวิจัยนี้เป็นกระบวนการค้นคว้าในการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้วิธีการวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ เอกสาร ตำรา บทความทางวิชาการ รายงานวิจัย ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา โดยเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทย ได้แก่ กฎหมายเกี่ยวกับใบรับรองว่ามีที่จอดรถ (Shako Shomei Sho) ภายใต้พระราชบัญญัติโรงจอดรถ พ.ศ. 2505 (Garage Act, 1962) และกฎหมายเข้าบิล 31 (House Bill No.31) ของประเทศฟิลิปปินส์

ผลการวิจัยพบว่า ในประเทศไทยไม่ได้มีการให้มีการจัดการที่จอดรถอย่างเพียงพอ มีเพียงกฎหมายเพื่อสร้างรูปแบบหรือวิธีการจอดรถที่ปลอดภัยเท่านั้น โดยมีการกำหนดเป็น พื้นที่ห้ามจอดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีการกล่าวถึงการจัดการพื้นที่จอดรถแต่อย่างใด โดยในประเทศไทยกำหนดให้ผู้ที่ซื้อรถยนต์หรือผู้ที่ต้องการจดทะเบียนรถยนต์

โดยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นทุกคันต้องมีใบรับรองว่ามีที่จอดรถ (Shako shomei sho) เพื่อแสดงให้เห็นว่ารถคันดังกล่าวมีที่จอดรถและประเทศฟิลิปปินส์ กำหนดให้ผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์ที่อาศัยหรือมีธุรกิจอยู่ในเมืองใหญ่ ๆ อย่างเช่น กรุงมะนิลา แองเจลีส ดาเบา จะต้องยื่นเอกสารแสดงหลักฐานว่ามีที่จอดรถแล้ว ยังมีมาตรการเกี่ยวกับการควบคุมพื้นที่จอดรถเมื่อซื้อรถใหม่หรือจดทะเบียนรถยนต์ ก็ยังมีมาตรการในการลงโทษ โดยในประเทศญี่ปุ่นมีการล็อคล้อสำหรับรถยนต์ที่จอดรถไม่เป็นที่และไม่อนุญาตให้จอดหรือต่อทะเบียนรถยนต์ และในประเทศฟิลิปปินส์ มีการตรวจสอบการมีที่จอดรถโดยทะเบียนรถ และหากผู้ใดปลอมแปลงทะเบียนรถยนต์จะถูกระงับไม่ให้จดทะเบียนรถยนต์ในชื่อของตนเองเป็นระยะเวลา 3 ปี และต้องจ่ายค่าปรับ 50,000 เปโซ หรือราว 31,000 บาท

จากการวิจัยผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะให้ 1. ควรมีการกำหนดให้รถทุกคันต้องมีที่จอดรถ โดยต้องมีการรายงานข้อมูลซื้อรถยนต์ใหม่ และต้องรายงานทุกครั้งเมื่อการต่อภาษีรถยนต์ เพื่อตรวจสอบสถานะของที่จอดรถเป็นรายปี และ 2. ควรมีมาตรการโดยให้ภาครัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดวิธีการสำหรับผู้ที่ไม่สามารถจัดหาที่จอดรถ

คำสำคัญ: มาตรการทางกฎหมาย; การจัดการพื้นที่จอดรถ; รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ABSTRACT

This research aims to 1. study the concept Theory regarding the management of parking spaces for personal cars. 2. study and compare legal measures regarding the management of parking spaces for personal cars in Thailand. and abroad and 3. To suggest guidelines for designing legal measures regarding the management of parking spaces for personal cars. This research is a qualitative research paradigm (Qualitative Research) using documentary research methods. By conducting research from books, documents, textbooks, academic articles, research reports, and related electronic information. Both in Thailand include Road Traffic Act 1979 and the Criminal Code By comparing with legal measures regarding the management of parking spaces for passenger cars in Japan, such as the law regarding parking certificates. Under the Parking Garage Act of 1962 and House Bill No. 31 of the Philippines.

The study revealed that Thailand parking is not adequately managed. There is only a law to create a safe parking pattern or method. It is defined as Parking areas are prohibited according to the Land Traffic Act B.E. 2522. There is no mention of parking area management at all. by in Japan Designated for those who will buy a car or who want to register a car. All cars in Japan must have a parking certificate (Shako shomei sho) to show that the vehicle has a parking space and in the Philippines. It requires those wanting to buy a car who live or have business in major cities such as Manila, Angeles, and Davao to submit documents showing proof of parking space, in addition to measures to control parking space. car when buying a new car or registering a car There are still measures to punish. In Japan, there are wheel locks for cars that are not properly parked and there is also a ban on registering or renewing car registrations. and in the Philippines Parking availability is checked by vehicle registration. Anyone who falsifies a vehicle registration will not allow to register from registering a vehicle in their own name for three years and must pay a fine of 50,000 pesos or about 31,000 baht.

The researcher has suggested that 1) It should be determined that every car must have parking space in the new car purchase information must be reported. and must report every time when renewing car tax to check the status of parking spaces annually and 2) Thailand should enact legal measures and sanction on to punish those who do not have parking space This may be in the form of a fine in the case of not having a parking space. And it is not allowed to renew car taxes or renew the Car Act.

Keywords: Legal Measures; Parking Space Management; Passenger Car

บทนำ

ปัจจุบันปัญหาการไม่มีพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ เป็นปัญหาที่มีความสำคัญมาก

ปัญหาหนึ่ง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ มากมายตามมา และจากรายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2565 ของกลุ่มสถิติการขนส่ง

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ระบุว่า ในปี 2565 มีจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจดทะเบียนสะสม รวมทั้งหมด จำนวน 11,790,735 คัน แยกเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จำนวน 11,344,873 คัน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 445,862 คัน และในปี 2564 พบว่า จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจดทะเบียนสะสม รวมทั้งหมด จำนวน 11,294,049 คัน แยกเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จำนวน 10,854,640 คัน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 439,409 คัน จากข้อมูลจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจดทะเบียนสะสม เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ. 2564 กับ พ.ศ. 2565 พบว่า มีการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เพิ่มขึ้น 496,688 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.99 แยกเป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จำนวน 490,233 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.52 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 6,455 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.47 จากสถิติดังกล่าวสามารถสังเกตเห็นได้ว่า จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลนั้นเพิ่มขึ้นมาเรื่อย ๆ อย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มที่จะมากขึ้นไปในอนาคต จากจำนวนรถที่มีแนวโน้มที่มากขึ้นนั้น ทำให้คาดหมายได้ว่า ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถ ไม่เพียงพอจะทวีความรุนแรงมากขึ้น เช่น จอดรถที่ขอบขอบฟุตบาทในพื้นที่ห้ามจอด ไม่ว่าจะเป็นจอดรถบริเวณสถานที่ห้ามจอด

(เส้นขาวแดง) จอดรถบริเวณหยุดรับส่งได้ ระยะเวลาสั้น ๆ แต่ห้ามจอด (เส้นขาวเหลือง) ซึ่งพื้นที่ ซึ่งสีของขอบฟุตบาท (Curb Markings) เป็นเครื่องหมายจราจรบนเส้นขอบทางที่มาในรูปแบบ “แถบสี” ติดตั้งเอาไว้หรือทำให้เห็นในเขตทางหลวงแบบง่ายและชัดเจน ทำให้ผู้คนมีถนนไม่เพียงพอกับปริมาณจราจร ส่งผลให้เกิดการติดขัดของการจราจร ความล่าช้าของการเดินทาง หรือรายได้ไปจนถึงขั้นเกิดอุบัติเหตุทำให้เสียหายซึ่งชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น หรือแม้กระทั่งนำรถไปจอดที่บริเวณด้านหน้าบ้านผู้อื่น ซึ่งทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ยังถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 397 และมีความผิดตามความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 55 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ (1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง (2) บนทางเท้า (3) บนสะพานหรือในอุโมงค์ (4) ในทางร่วมทางแยก (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ (6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ (7) ในเขตปลอดภัย และ (8) ในลักษณะกีดขวางการจราจร (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522) แม้จะมีกฎหมายกำหนดในเรื่องดังกล่าวไว้ แต่ก็ยังไม่สามารถจัดการกับปัญหาเรื่องที่จอดรถให้หมดไปได้ โดยสามารถเห็นข่าว

ต่าง ๆ ในหน้าหนังสือพิมพ์ สื่อออนไลน์ และช่องทางอื่น ๆ อยู่บ่อยครั้ง ทำให้เห็นวากฎหมายที่มีอยู่นั้นไม่สามารถที่จะแก้ปัญหาในเรื่องดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัญหาที่กล่าวมานั้นไม่ได้มีเพียงประเทศไทยเท่านั้นที่ประสบ แต่ในต่างประเทศก็ประสบเช่นเดียวกัน แต่ก็มี การแก้ปัญหาในเรื่องดังกล่าวได้ด้วยมาตรการทางกฎหมายของประเทศนั้น ๆ เช่น ประเทศญี่ปุ่น มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับใบรับรองว่ามีที่จอดรถ (Shako Shomei Sho) ภายใต้พระราชบัญญัติโรงจอดรถ พ.ศ. 2505 (Garage Act, 1962) กำหนดให้ผู้ที่ต้องการจะซื้อรถยนต์ส่วนตัวหรือผู้ที่ เป็นเจ้าของรถยนต์และต้องการย้ายที่อยู่อาศัยจะต้องมีใบรับรองว่ามีที่จอดรถที่ออกโดยสำนักงานตำรวจในท้องถิ่น โดยกฎหมายกำหนดว่าที่จอดรถจะต้องอยู่ภายในระยะทาง 2 กิโลเมตรนับจากที่พักอาศัย ส่วนเอกสารที่จำเป็นสำหรับการขอใบรับรองที่จอดรถก็อย่างเช่น แผนที่ที่จอดรถและสถานที่โดยรอบที่มีตราประทับรับรอง นอกจากนี้ใบรับรองว่ามีที่จอดรถแล้ว หากต้องการจะเช่าหรือซื้อรถยนต์อย่างถูกกฎหมายในญี่ปุ่นก็จำเป็นต้องมีใบขับขี่ของญี่ปุ่นหรือใบขับขี่สากลที่มีอายุเกิน 3 เดือนและได้รับการอนุมัติจากเจ้าหน้าที่ของญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ที่จอดรถที่ได้รับการรับรองไม่จำเป็นว่าผู้ซื้อหรือเจ้าของรถยนต์จะต้องเป็นเจ้าของที่จอดรถนั้น ๆ

จะเป็นที่จอดรถให้เข้าก็ได้ เมื่อได้รับใบรับรองว่ามีที่จอดรถแล้ว จึงจะสามารถนำใบรับรองไปยื่นต่อผู้ขายรถยนต์เพื่อซื้อรถยนต์ได้ ส่วนใหญ่แล้วที่จอดรถในญี่ปุ่นจะต้องเสียค่าเช่าที่เป็นรายเดือน โดยค่าเช่าที่จอดรถจะแตกต่างกันไปในแต่ละสถานที่ ขณะที่ การจอดรถบริเวณริมถนนเป็นไปได้ยากมากที่จะไม่เสียค่าบริการและถูกล็อกล้อ ส่วนการจอดรถซ้อนคันแบบในประเทศไทยเรียกว่าแทบ เป็นไปไม่ได้ ทั้งนี้ ระบบขนส่งสาธารณะของญี่ปุ่นถือว่าครอบคลุมและมีประสิทธิภาพอย่างมากจนการใช้รถยนต์ไม่ได้เป็นวิธีหลักที่คนใช้ในการเดินทาง และกฎหมายของฟิลิปปินส์ก็บาง ที่แม้ตอนนี้จะยังไม่ได้เป็นกฎหมายบังคับใช้จริง แต่ก็อาจเป็นตัวอย่างให้ไทยได้ เพราะมีสภาพการคมนาคมคล้ายกัน ประเทศฟิลิปปินส์เป็นอีกประเทศที่คนใช้รถยนต์เป็นหลักเพราะระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่มีประสิทธิภาพมากพอ จนปริมาณรถยนต์มีมาก และพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ ภาพการจอดรถริมถนนจนกินพื้นที่ถนนเข้ามาที่เราเห็นในกรุงเทพฯ ก็เห็นได้ในฟิลิปปินส์เช่นเดียวกัน รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาระเบิดจอดรถริมถนนและในที่ห้ามจอด เมื่อปีที่แล้ว Lord Allan Velasco สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรของฟิลิปปินส์ได้เสนอร่างกฎหมาย House Bill No.31 หรือ No Garage, No Registration Act ร่างกฎหมายกำหนดให้ผู้ที่ต้องการซื้อ

รถยนต์ที่อาศัย หรือมีธุรกิจอยู่ในเมืองใหญ่ ๆ อย่างเช่น กรุงเทพมหานคร แอ่งเจลีลี ดาเบา จะต้องยื่นเอกสารแสดงหลักฐานว่ามีที่จอดรถ ซึ่งอาจจะเป็นรูปแบบโรงจอดรถหรือพื้นที่จอดรถให้เช่าก็ได้เพื่อซื้อรถยนต์และยื่นขอทะเบียนรถกับกรมการขนส่งทางบกของฟิลิปปินส์ ภายใต้กฎหมาย No Garage, No Registration Act หากผู้ใดปลอมแปลงทะเบียนรถยนต์ จะถูกระงับไม่ให้จดทะเบียนรถยนต์ในชื่อของตนเองเป็นระยะเวลา 3 ปี และต้องจ่ายค่าปรับ 50,000 เปโซหรือราว 31,000 บาท (House of Representatives, 2022) ร่างกฎหมายในลักษณะนี้เคยถูกยื่นต่อรัฐสภาในปี 2016 และ 2019 แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ หลังจากที่มีการยื่นร่างกฎหมาย No Garage, No Registration Act ก็มีเสียงวิพากษ์วิจารณ์จากชาวฟิลิปปินส์ บางคนก็มองว่าร่างกฎหมายนี้ควรได้รับการอนุมัติจากรัฐสภา ขณะที่บางคนมองว่าสาเหตุที่คนอยากจะซื้อรถยนต์ส่วนตัวนั้นก็เพราะระบบขนส่งสาธารณะของฟิลิปปินส์ที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอกรณีของฟิลิปปินส์อาจเหมือนกับสภาพการเดินทางในประเทศไทยมากกว่าญี่ปุ่น เพราะการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพยังขาดแคลนทำให้คนเลือกใช้รถยนต์เป็นหลักเพราะสะดวกกว่า

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการจัดทำมาตรการทางกฎหมาย

เกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยจะเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่มีมาตรการทางกฎหมาย และประสบความสำเร็จในการจัดการปัญหาในเรื่องดังกล่าว อันจะนำไปสู่การวิเคราะห์ เปรียบเทียบ และเสนอแนะแนวทางการออกแบบมาตรการทางกฎหมายในดังกล่าว เพื่อพัฒนามาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยให้พัฒนาและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในภายต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล
2. เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทย และต่างประเทศ
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

การดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้ มุ่งศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทย

ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา โดยเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ กฎหมายเกี่ยวกับใบรับรองว่ามีที่จอดรถ (Shako Shomei Sho) ภายใต้พระราชบัญญัติโรงจอดรถ พ.ศ. 2505 (Garage Act, 1962) และกฎหมายเข้าบิล 31 (House Bill No.31) ของประเทศฟิลิปปินส์

ผลการวิจัย

1. แนวคิดและทฤษฎีการจัดให้มีที่จอดรถ

แรกเริ่มเดิมทีในสมัยก่อนมีความต้องการเพียงปัจจัยสี่ ประกอบไปด้วย อาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค เพื่อใช้ในการดำรงชีวิต (ธนารัฐ แก้วพฤกษ์, 2565) แต่ในปัจจุบันเนื่องจากเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น มีการพัฒนาในเรื่องการสื่อสาร คมนาคม การบริการในส่วนต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ปัจจัยที่มีความสำคัญจึงเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นโทรศัพท์มือถือ สัญญาณอินเทอร์เน็ต และรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น เนื่องจากการคมนาคมในอดีตมีความแตกต่างจากปัจจุบันมาก โดยการสัญจรในอดีตมักใช้การสัญจรทางน้ำโดยใช้เรือเป็นหลัก และ

มีข้อกำหนดของกรมเจ้าท่าในการจอดทอดสมอของเรือ เช่นเดียวกัน เมื่อบริบทของสังคมมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเรือมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จึงควรมีการกำหนดเกี่ยวกับการจอดรถหรือหามาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมการจอดรถเพื่อให้เกิดความเสียหาย เตือนรื้อนราคากับบุคคลอื่น

พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เป็นพื้นที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อธุระ หรือเดินทางในสถานที่ต่าง ๆ โดยมีการจัดให้มีที่จอดบริเวณใกล้เคียงกับระบบสาธารณะของรัฐ เพื่อให้ผู้คนสามารถนำรถยนต์ของตนเองมาจอดไว้ และใช้บริการบริการสาธารณะของรัฐได้จัดขึ้น การจอดที่จอดรถแล้วจรถนั้น ถือเป็นแนวคิดที่มีประโยชน์เนื่องจากเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถลดจำนวนรถยนต์ที่สัญจรบนพื้นถนนได้อย่างมาก เพราะสามารถให้ความสะดวกกับผู้ที่ต้องการใช้บริการสาธารณะไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดิน และเป็นการจัดระเบียบการจอดรถโดยไม่กีดขวางการจราจร (เจตน์ ชุนถนอม, 2559)

2. มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในต่างประเทศ เปรียบเทียบกับสภาพการที่เป็นอยู่ของประเทศไทยในปัจจุบัน

2.1 ประเทศญี่ปุ่น

ในประเทศญี่ปุ่นมีการตรากฎหมาย พระราชบัญญัติโรงจอดรถ พ.ศ. 2505

(Garage Act, 1962) โดยมีใจความสำคัญเกี่ยวกับผู้ที่ซื้อรถยนต์หรือผู้ที่ต้องการจดทะเบียนรถยนต์ โดยรถยนต์ในประเทศไทยทุกคันต้องมีใบรับรองว่ามีที่จอดรถ (Shako shomei sho) เพื่อแสดงให้เห็นว่ารถคันดังกล่าวมีที่จอดรถ เพื่อแก้ปัญหาการจอดรถแล้วสร้างความเดือดร้อนกับประชาชนคนอื่น โดยผู้ที่ต้องการจะซื้อรถยนต์ส่วนตัวหรือผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์และต้องการย้ายที่อยู่อาศัยจะต้องมีใบรับรองว่ามีที่จอดรถที่ออกโดยสำนักงานตำรวจในท้องถิ่น โดยกฎหมายกำหนดว่าที่จอดรถจะต้องอยู่ภายในระยะทาง 2 กิโลเมตรนับจากที่พักอาศัย และในการจดทะเบียนดังกล่าวต้องมีเอกสารที่จำเป็นที่จะต้องใช้ สำหรับการขอใบรับรองที่จอดรถก็อย่างเช่น แผนที่ที่จอดรถและสถานที่โดยรอบที่มีตราประทับรับรอง นอกจากใบรับรองว่ามีที่จอดรถแล้ว หากต้องการจะเช่าหรือซื้อรถยนต์อย่างถูกกฎหมายในญี่ปุ่นก็จำเป็นจะต้องมีใบขับขี่ของญี่ปุ่นหรือใบขับขี่สากลที่มีอายุเกิน 3 เดือนและได้รับการอนุมัติจากเจ้าหน้าที่ของญี่ปุ่น ซึ่งสถานที่จอดรถที่ได้รับการรับรองไม่จำเป็นว่าผู้ซื้อหรือเจ้าของรถยนต์จะต้องเป็นเจ้าของที่จอดรถนั้น ๆ จะเป็นที่จอดรถให้เช่าก็ได้ เมื่อได้รับใบรับรองว่ามีที่จอดรถแล้ว จึงจะสามารถนำใบรับรองไปยื่นต่อผู้ขายรถยนต์เพื่อซื้อรถยนต์ได้ ดังนั้นส่วนใหญ่แล้วที่จอดรถในญี่ปุ่นจะต้องเสีย

ค่าเช่าที่เป็นรายเดือน โดยค่าเช่าที่จอดรถจะแตกต่างกันไปในแต่ละสถานที่ ขณะที่การจอดรถบริเวณริมถนนเป็นไปได้ยากมากที่จะไม่เสียค่าปรับและถูกล็อกล้อ ส่วนการจอดรถซ้อนคันแบบในประเทศไทยเรียกได้ว่าแทบเป็นไปไม่ได้ ทั้งนี้ ระบบขนส่งสาธารณะของญี่ปุ่นถือว่าครอบคลุมและมีประสิทธิภาพอย่างมากจนการใช้รถยนต์ไม่ได้เป็นวิธีหลักที่คนใช้ในการเดินทาง

2.2 ประเทศฟิลิปปินส์

ในประเทศฟิลิปปินส์มีการตรากฎหมายกฎหมายเข้าบิล 31 (House Bill No.31) (House of Representatives, 2022) โดยมีใจความสำคัญให้ผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์ที่อาศัยหรือมีธุรกิจอยู่ในเมืองใหญ่ ๆ อย่างเช่น กรุงมะนิลา แองเจิลีส ดาเบา จะต้องยื่นเอกสารแสดงหลักฐานว่ามีที่จอดรถซึ่งอาจจะเป็นรูปแบบโรงจอดรถหรือพื้นที่จอดรถให้เช่าก็ได้เพื่อซื้อรถยนต์และยื่นขอทะเบียนรถกับกรมการขนส่งทางบกของฟิลิปปินส์ หากผู้ใดปลอมแปลงทะเบียนรถยนต์จะถูกกระจับไม่ให้จดทะเบียนรถยนต์ในชื่อของตนเองเป็นระยะเวลา 3 ปี และต้องจ่ายค่าปรับ 50,000 เปโซหรือราว 31,000 บาท

2.3 ประเทศไทย

ในประเทศไทยไม่ได้มีการให้มีการจัดการที่จอดรถอย่างเพียงพอ มีเพียงกฎหมายเพื่อสร้างรูปแบบหรือวิธีการจอดรถที่

ปลอดภัยเท่านั้น โดยมีการกำหนดเป็น พื้นที่ห้ามจอดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 55 และมาตรา 57 ได้มีการกำหนดพื้นที่ห้ามจอดรถไว้ โดยห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ เช่น ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง, บนทางเท้า, บนสะพานหรือในอุโมงค์, ในทางร่วมทางแยก, ในเขตปลอดภัย และในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522) และตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2562 ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับวิธีการต่อทะเบียนและภาษีรถ ซึ่งมีการกำหนดเพียงรูปแบบและวิธีการในการต่อใบอนุญาตเท่านั้น ไม่ได้มีการกล่าวถึงการจัดการพื้นที่จอดรถแต่อย่างใด

2.4 เปรียบเทียบ

จากข้อมูลข้างต้นที่กล่าวมาแล้วนั้น จะเห็นได้ว่า ประเทศญี่ปุ่นกำหนดให้ผู้ที่จะซื้อรถยนต์หรือผู้ที่ต้องการจดทะเบียนรถยนต์ โดยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นทุกคันต้องมีใบรับรองว่ามีที่จอดรถ (Shako shomei sho) เพื่อแสดงให้เห็นว่ารถคันดังกล่าวมีที่จอดรถและประเทศฟิลิปปินส์กำหนดให้ผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์ที่อาศัยหรือมีธุรกิจอยู่ในเมืองใหญ่ ๆ อย่างเช่น กรุงมะนิลา

แองเจลิส ดาเบา จะต้องยื่นเอกสารแสดงหลักฐานว่ามีที่จอดรถ

นอกจากจะมีมาตรการเกี่ยวกับการควบคุมพื้นที่จอดรถเมื่อซื้อรถใหม่หรือจดทะเบียนรถยนต์ ก็ยังมีมาตรการในการลงโทษ โดยในประเทศญี่ปุ่นมีการล๊อคล้อสำหรับรถยนต์ที่จอดรถไม่เป็นที่และยังมีการกำหนดให้ไม่อนุญาตให้จอดหรือต่อทะเบียนรถยนต์ และในประเทศฟิลิปปินส์ มีการตรวจสอบการมีที่จอดรถโดยทะเบียนรถ และหากผู้ใดปลอมแปลงทะเบียนรถยนต์ จะถูกระงับไม่ให้จดทะเบียนรถในชื่อของตนเองเป็นระยะเวลา 3 ปี และต้องจ่ายค่าปรับ 50,000 เปโซหรือราว 31,000 บาท

ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้สามารถนำผลการวิจัยไปปฏิบัติได้จริง ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ควรมีการกำหนดให้รถทุกคันต้องมีที่จอดรถใน โดยต้องมีการรายงานข้อมูลซื้อรถยนต์ใหม่ และต้องรายงานทุกครั้งเมื่อการต่อภาษีรถยนต์ เพื่อตรวจสอบสถานะของที่จอดรถเป็นรายปี

2. ควรมีมาตรการโดยให้ภาครัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดวิธีการสำหรับผู้ที่ไม่สามารถจัดหาที่จอดรถ

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถโดยสารสาธารณะ
2. ควรศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่จอดรถ

สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายในประเทศที่มีระบบกฎหมายที่แตกต่างกันทั้ง ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) กฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)

เอกสารอ้างอิง

- เจตน์ ชุนถนอม. (2559). แนวทางการพัฒนาพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธนารัฐ แก้วพฤกษ์. (2565). การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีพื้นที่จอดรถของอาคารชุดในเมืองใหญ่: ศึกษากรณีเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร. สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2562. (2562). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 136. ตอนพิเศษ 247. หน้า 1-24.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2522). พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- Garage Act. (1962). *Government Gazette Extraordinary*. No.44. 3-27.
- House of Representatives. (2022). House Bill No.31. Philippines: House of Representatives.