

มาตรการทางกฎหมายในการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า LEGAL MEASURES RELATED TO THE OPERATION OF CHARGING STATIONS FOR ELECTRIC VEHICLES

เชษฐวิทย์ มุสิกะศิริ

Chetthawit Musikasiri

นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ : chetthawit19@gmail.com

Graduate student of Master of Laws Program in Natural Resources and Environmental Law, Faculty
of Law, Thammasat University. Email address : chetthawit19@gmail.com

Received : July 31, 2018

Revised : February 2, 2019

Accepted : March 28, 2019

บทคัดย่อ

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยยังไม่สามารถที่จะเข้ามาจัดการปัญหาที่เกิดจากการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าได้อย่างครอบคลุมและเต็มประสิทธิภาพ จึงเห็นควรปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวเช่นเดียวกับมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา และราชอาณาจักรนอร์เวย์ เพื่อให้การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่จะมีขึ้นในประเทศไทยเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพแก่ผู้ใช้บริการ

คำสำคัญ

สถานีอัดประจุไฟฟ้า, ยานยนต์ไฟฟ้า, มาตรการทางกฎหมาย

ABSTRACT

Thailand legislative measures concerning the operation of charging stations for electric vehicles cannot comprehensively and efficiently solve problems arising from the operation of charging stations for electric vehicles. The legislative measure should be improved as developed countries legislative measures such as USA and Norway. To ensure that the operation of charging stations for electric vehicles Thailand can comply with the measures of standard-compliance, safety, and efficiency for consumer.

Keywords

Charging Station, Electric Vehicle, Legal measure

บทนำ

ปัจจุบันประเทศไทยและทั่วโลกกำลังประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและวิกฤตการณ์ด้านพลังงาน เชื้อเพลิง เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากร การพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมอย่างรวดเร็ว สิ่งสำคัญ คือ การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจไม่ได้กระทำควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จะเห็นได้ว่าปัจจุบันมีปริมาณยานยนต์เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากทำให้มีการใช้เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่พลังงานมีอยู่อย่างจำกัดและขาดแคลน การใช้พลังงานในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการขยายตัวของความต้องการพลังงานในภาคการขนส่งสูงถึง 18,905 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ ซึ่งมีการใช้พลังงานสูงกว่าภาคอุตสาหกรรม 17,180 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ¹ ขณะที่ภาคการขนส่งทางถนนนับเป็นภาคการขนส่งที่มีการใช้พลังงานสูงสุด โดยส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน การเผาไหม้ของเครื่องยนต์ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียง และทางอากาศ รวมถึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ ทรัพยากรถูกทำลาย และส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน กล่าวคือ ยานยนต์ที่ใช้น้ำมันจะมีการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงทำให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หากมีปริมาณมากเกินไปจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เกิดภาวะเรือนกระจก ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้โลกเกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และเกิดวิกฤตโลกร้อน ดังนั้น จึงมีแนวความคิดในการพัฒนาพลังงานทดแทน หรือแนวความคิดที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาอย่างต่อเนื่อง²

เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า เป็นทางเลือกหนึ่งที่สามารถประยุกต์ใช้กับภาคขนส่งทางถนน มีแนวโน้มที่เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าจะขยายตัวในอนาคตอันใกล้³ เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้าเป็นยานยนต์ที่ใช้พลังงานสะอาดมาขับเคลื่อน ทำให้มีการปลดปล่อยมลพิษหรือไอเสียสู่สภาพแวดล้อมใกล้เคียงศูนย์ ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม และยังเป็นหนึ่งในพลังงานทางเลือกที่สามารถรองรับภาวะการขาดแคลนเชื้อเพลิงฟอสซิลในอนาคต จึงเป็นเหตุให้ยานยนต์ไฟฟ้าได้รับความนิยมในหลายประเทศและมีการเติบโตขึ้นต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม การใช้ยานยนต์ไฟฟ้ายังไม่สามารถถูกนำมาแทนที่ยานยนต์ในปัจจุบันที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในได้ในทันที แม้ว่ายานยนต์ไฟฟ้าที่มีจำหน่ายอยู่ในตลาดปัจจุบันมีสมรรถนะเพียงพอที่จะสามารถนำมาใช้งานได้จริงในชีวิตประจำวันแทนยานยนต์ที่ใช้น้ำมันในปัจจุบันได้แล้ว คือ สถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้ามีไม่แพร่หลายนัก⁴ กล่าวคือ สถานีอัดประจุไฟฟ้าเป็นปัจจัยพื้นฐานในการรองรับการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าที่จะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และยังเป็น การเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้งานยานยนต์ทั่วไปที่จะเปลี่ยนมาเลือกใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าอีกด้วย อีกทั้งการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเป็นกิจการที่กำลังได้รับความนิยมในประเทศไทยมากขึ้นในปัจจุบัน อันเป็นผลมาจากรัฐบาลไทยได้มีการส่งเสริม

¹ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน, “สถานการณ์พลังงานของประเทศไทย มกราคม – กรกฎาคม 2560,” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2560, จาก http://www.dede.go.th/download/state_59/sit_7jul_602.pdf

² มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) และศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC), “การศึกษาการพัฒนาของเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าและผลกระทบต่อที่เกิดขึ้นสำหรับประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง 8 ก.พ. 2558),” สืบค้นเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2560, จาก <http://energyforum.kmutt.ac.th/download/รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการยานยนต์ไฟฟ้า.pdf>.

³ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน, “จ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาการเตรียมความพร้อมรองรับการใช้งานยานพาหนะไฟฟ้าในอนาคตสำหรับประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง กันยายน 2558),” สืบค้นเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2560, จาก http://www.eppo.go.th/images/Infomation_service/studyreport/ensol.pdf.

⁴ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) และศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC) *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 2*

อย่างต่อเนื่องให้มีการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและส่งเสริมให้มีการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศไทย

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศ พบว่า มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่หลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 พระราชกฤษฎีกากำหนดประเภท ขนาด กิจการพลังงานที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2552 รวมทั้งกฎหมายในลำดับรองอีกหลายฉบับ เช่น ประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน ระเบียบคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้กฎหมายเหล่านั้นไม่สามารถที่จะเข้ามาจัดการปัญหาที่เกิดจากการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าได้อย่างครอบคลุมและเต็มประสิทธิภาพ โดยวิเคราะห์เปรียบมาตรการทางกฎหมายไทยกับต่างประเทศเกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า ดังนี้

1. มาตรการทางกฎหมายก่อนเริ่มประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า

การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าในประเทศไทย ก่อนเริ่มประกอบกิจการผู้ประกอบกิจการต้องยื่นแบบคำขออนุญาต⁵ ประกอบกิจการและติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 พร้อมทั้งผู้ประกอบกิจการต้องยื่นเอกสารหลักฐานตามระเบียบคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน ว่าด้วยการขอรับใบอนุญาตและการอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2551 ให้แก่สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการ อย่างไรก็ตาม หากการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีขนาดการจำหน่ายไฟฟ้ามียกเว้นต่ำกว่า 1,000 กิโลวัตต์แอมแปร์ เช่น การติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าขนาดเล็กเพื่อใช้ในองค์กร หรือการติดตั้งเครื่องอัดประจุไฟฟ้าภายในบ้านพักอาศัย เป็นต้น เป็นกิจการที่ได้รับยกเว้นตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดประเภท ขนาด และลักษณะของกิจการพลังงานที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2552⁶ กล่าวคือ เป็นกิจการที่ไม่ต้องขออนุญาตการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า แต่ผู้ประกอบกิจการยังคงต้องแจ้งการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน ซึ่งหากพิจารณาแล้วผู้เขียนเห็นว่า ยังเป็นแนวความคิดที่ไม่เหมาะสม โดยผู้เขียนเห็นด้วยสำหรับการขออนุญาตประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีขนาดการจำหน่ายไฟฟ้าตั้งแต่ 1,000 กิโลวัตต์แอมแปร์ เป็นกิจการที่ต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ แต่สำหรับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีขนาดการจำหน่ายไฟฟ้ามียกเว้นต่ำกว่า 1,000 กิโลวัตต์แอมแปร์ เป็นกิจการที่ควรได้รับยกเว้น ไม่ต้องขออนุญาตการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้านั้น ผู้เขียนเห็นว่า เป็นแนวความคิดที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากพลังงานไฟฟ้าของประเทศไทยยังมีปริมาณอยู่อย่างจำกัด และพลังงานไฟฟ้ายังเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความเจริญก้าวหน้าของระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยตรง ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะต้องยกเลิกพระราชกฤษฎีกา กำหนดประเภท ขนาด และลักษณะของกิจการพลังงานที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2552 และแก้ไขพระราชบัญญัติประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 ให้การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าในทุกกรณีเป็นกิจการที่ต้องขออนุญาต

⁵ ระเบียบคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน ว่าด้วยการขอรับใบอนุญาตและการอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2551 ข้อ 6 (1)

⁶ พระราชกฤษฎีกากำหนดประเภท ขนาด และลักษณะของกิจการพลังงานที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2552 มาตรา 3 ประเภท ขนาด และลักษณะของกิจการพลังงานที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตการประกอบกิจการพลังงานมี ดังต่อไปนี้

(3) กิจการจำหน่ายไฟฟ้าที่มีขนาดการจำหน่ายไฟฟ้าต่ำกว่าหนึ่งพันกิโลวัตต์แอมแปร์ โดยผ่านระบบจำหน่ายไฟฟ้า

สำหรับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา มีกฎหมาย Assembly Bill No.1236 Charter 598 และข้อบัญญัติท้องถิ่นเรื่องสถานีอัดประจุไฟฟ้า Local ordinances : electric vehicle charging stations⁷ กำหนดให้การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าผู้ประกอบการจะต้องขออนุญาตประกอบกิจการและติดตั้งติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าต่อเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น⁸ กล่าวคือ การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าทุกกรณีตั้งแต่บ้านพักอาศัยไปจนถึงสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้าในเชิงพาณิชย์ในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา เป็นกิจการที่ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นทั้งสิ้น ซึ่งเป็นแนวความคิดที่ผู้เขียนเห็นด้วย นอกจากนี้ ในการขออนุญาตดังกล่าวเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นต้องแจ้งให้หน่วยงานดับเพลิงท้องถิ่นทราบ⁹ และให้มีสิทธิร่วมพิจารณาค่าขออนุญาตประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าอีกด้วย ผู้เขียนเห็นว่า แนวความคิดดังกล่าว เป็นแนวความคิดที่ดีและควรที่จะนำมาใช้ภายในประเทศไทย เนื่องจากสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเป็นการให้บริการอัดประจุไฟฟ้าใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งการใช้แรงดันไฟฟ้านั้นอาจจะก่อให้เกิดไฟไหม้ขึ้นภายในสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้ ทั้งหน่วยงานดับเพลิงก็มีหน้าที่ป้องกันเหตุไฟไหม้ หากมีปริมาณสถานีอัดประจุไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น หน่วยงานดับเพลิงจะได้ทราบและเตรียมอุปกรณ์ดับไฟไหม้ อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการป้องกันเหตุเพลิงไหม้ให้เพียงพอต่อความต้องการ

สำหรับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในราชอาณาจักรนอร์เวย์มีพระราชบัญญัติพลังงาน ค.ศ. 1990 กำหนดให้การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าจะต้องมีการขออนุญาต¹⁰ ประกอบกิจการคณะกรรมการทรัพยากรน้ำและพลังงานนอร์เวย์¹¹ กล่าวคือ การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าทุกกรณีเป็นกิจการที่ต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการทรัพยากรน้ำและพลังงานนอร์เวย์แล้วเท่านั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นแนวความคิดที่ดีและผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวความคิดดังกล่าว เนื่องจากการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าทุกกรณีมีอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางพลังงานไฟฟ้าได้

2. มาตรการทางกฎหมายขณะประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า

สำหรับประเทศไทย ในขณะที่ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าขึ้น พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 กำหนดมาตรการทางกฎหมายควบคุมไว้หลายกรณี เช่น ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าจะพักหรือหยุดให้บริการอัดประจุไฟฟ้าไม่ได้¹² ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่แจ้งและส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้แก่คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน¹³ ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่แจ้งและส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้แก่คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน¹⁴ ผู้ประกอบกิจการมีหน้าที่ต้องนำอัตราค่าบริการการอัดประจุไฟฟ้าเสนอต่อคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เมื่อคณะกรรมการเห็นชอบอัตราค่าบริการแล้ว ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องประกาศเผยแพร่อัตราค่าบริการตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ¹⁵ ผู้ประกอบกิจการไม่สามารถเรียกเก็บค่าบริการเกินกว่าอัตราค่าบริการที่คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานได้ให้ความเห็นชอบ¹⁶ ไว้แล้ว จากแนวความคิดดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่า

⁷ Assembly Bill No.1236 (Chapter 598), Section 65850.7(a).

⁸ Assembly Bill No.1236 (Chapter 598), Section 65850.7(b).

⁹ Assembly Bill No.1236 (Chapter 598), Section 65850.7(g)(1).

¹⁰ Energy Act 1990 (Chapter 3), Section 3-1.

¹¹ Norwegian Water Resources and Energy Directorate (NVE), "Licensing," Retrieved on April 21 2018, from <https://www.nve.no/licensing/>

¹² พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 58

¹³ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 63

¹⁴ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 63

¹⁵ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 70

¹⁶ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 71

เป็นแนวความคิดที่เหมาะสมกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าแล้ว นอกจากนี้พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 จะได้มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายควบคุมไว้แล้วนั้น ยังมีกฎหมายในลำดับรอง เช่น ประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการพักหรือหยุดให้บริการพลังงาน พ.ศ.2559 ประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจัดทำและส่งข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2561 ประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง การเผยแพร่อัตราค่าบริการ พ.ศ.2556 เป็นต้น ซึ่งมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขไว้เกือบครบถ้วนดีแล้ว อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นควรให้เพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายในบางประเด็นอันจะกล่าวในย่อหน้าถัดไปในส่วนของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา และราชอาณาจักรนอร์เวย์ตามลำดับ

สำหรับมลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้านั้นมีกฎหมาย Assembly Bill No.1236 และ Senate Bill No.454 กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่สำคัญ 4 ประการ ดังนี้

1. ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่จะต้องเปิดเผยข้อมูล¹⁷ เกี่ยวกับสถานที่ตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า อัตราค่าบริการ วิธีการชำระเงิน และอัตราค่าบริการข้ามเขตอัตโนมัติสำหรับผู้ที่ไม่ได้เป็นสมาชิก ให้แก่สถาบันวิจัยพลังงานหมุนเวียนแห่งชาติ ซึ่งแนวความคิดสอดคล้องกับประเทศไทยที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องประกาศเผยแพร่อัตราค่าบริการตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 และประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง การเผยแพร่อัตราค่าบริการ พ.ศ. 2556 กำหนดถึงวิธีการเผยแพร่อัตราค่าบริการไว้ โดยผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องเผยแพร่อัตราค่าบริการในการใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าไว้ที่สถานีอัดประจุไฟฟ้าหรือที่เปิดเผยสามารถเห็นได้ง่าย¹⁸

2. ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องจัดให้มีการชำระค่าบริการผ่านบัตรเครดิต หรือชำระค่าบริการผ่านเทคโนโลยีของโทรศัพท์มือถือ¹⁹ ซึ่งแนวความคิดนี้ผู้เขียนเห็นว่า มีข้อดีคือผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าบริการได้หลายช่องทาง แต่ผู้เขียนเห็นว่า ยังไม่เหมาะที่จะนำมากำหนดเป็นกฎหมายใช้บังคับในประเทศไทย เนื่องจากปริมาณการใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้ายังไม่ได้มีจำนวนมาก ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายเกินควรให้ผู้ประกอบกิจการ

3. ผู้ประกอบกิจการไม่สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสมาชิกในการใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้า²⁰ และต้องยินยอมให้บุคคลที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสามารถเข้าใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ายังคงสามารถเรียกเก็บค่าบริการในการอัดประจุไฟฟ้าได้ตามปริมาณที่ได้มีการอัดประจุไฟฟ้าไปจริงเท่านั้น ซึ่งแนวความคิดนี้ ผู้เขียนเห็นว่า มีข้อดีคือผู้ใช้บริการมีสิทธิเลือกใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้อย่างเสรี โดยไม่มีการกีดกันในการเข้าใช้บริการและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเข้าใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าอีกด้วย ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่า ควรนำแนวความคิดดังกล่าวมาใช้กับประเทศไทยโดยการกำหนดให้เป็นมาตรการทางกฎหมายให้ผู้ประกอบกิจการไม่สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสมาชิกในการใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้า และต้องยินยอมให้บุคคลที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสามารถเข้าใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้ โดยมีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการในการอัดประจุไฟฟ้าได้ตามปริมาณที่ได้มีการอัดประจุไฟฟ้าไปจริงเท่านั้น

4. ผู้ประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่ต้องติดฉลากตามแบบมาตรฐานของระเบียบข้อบังคับของรัฐบาลกลาง (Code of Federal Regulations) (มาตรา 309 เรื่อง Labeling Requirements for Alternative

¹⁷ Senate Bill No.454 (Chapter 8.7), Section 44268.2(b).

¹⁸ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 70

¹⁹ Senate Bill No.454 (Chapter 8.7), Section 44268.(a)(2).

²⁰ Senate Bill No.454 (Chapter 8.7), Section 44268.(a)(1).

Fuels and Alternative Fueled Vehicles)²¹ โดยต้องติดฉลากแสดงว่าเครื่องอัดประจุไฟฟ้ามีขนาดกี่กิโลวัตต์ (kW) เป็นกำลังการผลิตแรงดันไฟฟ้าประเภทใด แบบกระแสสลับ (AC) กระแสตรง (DC) และจำนวนแอมแปร์ รวมทั้งผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องระบุชื่อแหล่งผู้ผลิต หรือชื่อผู้ผลิต และจำนวนกระแสไฟฟ้าไว้ที่ผลิตภัณฑ์ทุกชิ้น หรือข้อกำหนดการขออนุญาตติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า มาตรฐานอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอัดประจุไฟฟ้า หรือข้อกำหนดการควบคุมกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานที่ที่ตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าดังกล่าว²² ซึ่งแนวความคิดนี้ ผู้เขียนเห็นว่า มีข้อดี คือ เพื่อแสดงให้เห็นให้ผู้ใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าเห็นว่า สถานีอัดประจุไฟฟ้าดังกล่าวได้รับอนุญาตในการประกอบกิจการและติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นแล้ว และเพื่อให้ผู้ใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าทราบถึงรายละเอียดและมาตรฐานของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของสถานีอัดประจุไฟฟ้านั้น ๆ ทำให้ผู้ใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าเกิดความเชื่อมั่นในการใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าอีกด้วย ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่า ควรนำแนวความคิดดังกล่าวมาใช้กับประเทศไทยโดยการกำหนดให้เป็นมาตรการทางกฎหมายให้ผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่ต้องติดฉลากแสดงว่าเครื่องอัดประจุไฟฟ้ามีขนาดกี่กิโลวัตต์ (kW) เป็นกำลังการผลิตแรงดันไฟฟ้าประเภทใด และมีจำนวนกี่แอมแปร์ ทั้งต้องระบุชื่อแหล่งผู้ผลิต หรือชื่อผู้ผลิต และจำนวนกระแสไฟฟ้าไว้ที่ผลิตภัณฑ์ทุกชิ้น หรือข้อกำหนดการขออนุญาตติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า มาตรฐานอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอัดประจุไฟฟ้า หรือระเบียบการควบคุมกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าไว้ในสถานที่ที่ตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า

สำหรับราชอาณาจักรนอร์เวย์ พระราชบัญญัติพลังงาน ค.ศ.1990 กำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่สำคัญ 2 ประการ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่ต้องให้บริการการอัดประจุไฟฟ้าโดยการจัดส่งไฟฟ้าที่มีคุณภาพต่อผู้ใช้บริการอัดประจุไฟฟ้า กล่าวคือ ผู้ให้บริการต้องจัดส่งไฟฟ้าให้เป็นไปตามกำลังหรือขนาดของไฟฟ้าที่คณะกรรมการทรัพยากรน้ำและพลังงานนอร์เวย์ได้กำหนดไว้ โดยผู้ประกอบการต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการจัดส่งไฟฟ้าให้แก่คณะกรรมการทรัพยากรน้ำและพลังงานนอร์เวย์²³ ได้ทราบถึงการจัดส่งไฟฟ้าดังกล่าวเพื่อตรวจสอบถึงคุณภาพไฟฟ้า โดยคณะกรรมการทรัพยากรน้ำและพลังงานนอร์เวย์ต้องนำข้อมูลมาใช้ในการวางแผนพลังงานต่อไป²⁴ ซึ่งแนวความคิดนี้ ผู้เขียนเห็นว่า มีข้อดีและสอดคล้องกับประเทศไทย คือ ผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้ายังมีหน้าที่จัดทำและส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้แก่คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน ตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 และประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจัดทำและส่งข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2561 กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ กล่าวคือ ผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องจัดทำและส่งแผนการประกอบกิจการ ผลการประกอบกิจการ ผลการดำเนินงานในการให้บริการ งบการเงินและแผนการลงทุน การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชน การจัดการด้านความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉิน จำนวนสถานีอัดประจุไฟฟ้าต่อคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน

2. ผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าต้องมีการรักษาความปลอดภัย โดยการเตรียมความพร้อมที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรการป้องกันจัดการในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น²⁵ ซึ่งผู้ประกอบการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในสถานีอัดประจุไฟฟ้าอย่างพอต่อความต้องการในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไฟไหม้ ทั้งนี้ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้นภายในสถานีอัดประจุไฟฟ้าผู้ประกอบการต้องยินยอม

²¹ Senate Bill No.454 (Chapter 8.7), Section 44268.2(c).

²² Senate Bill No.454 (Chapter 418), Section 44268.2(c).

²³ Energy Act 1990, Chapter 6 Emergency preparedness, Section 6-3

²⁴ Energy Act 1990, Chapter 7 Energy planning, Section 7-1

²⁵ Energy Act 1990, Chapter 9 Preparedness, Section 9-2

ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเข้าไปในที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างได้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน²⁶ เพื่อให้ความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการเข้าไปยับยั้งเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นได้ในทันที ผู้เขียนเห็นว่ามีข้อดี คือ เป็นการเตรียมการในการป้องกันเหตุฉุกเฉินที่ไม่อาจคาดหมายได้ โดยผู้เขียนเห็นว่า ควรนำมากำหนดเป็นมาตรการทางกฎหมายโดยกำหนดให้สถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องมีอุปกรณ์ดับเพลิงไว้เป็นประจำและเพียงพอต่อความต้องการในกรณีเกิดเหตุไฟไหม้

3. มาตรการทางกฎหมายหลังจากเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า

สำหรับประเทศไทย กรณีที่ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเลิกกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 กำหนดให้ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องทำหนังสือแจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานทราบล่วงหน้า²⁷ แต่ในกรณีที่การเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้านั้นจะกระทบต่อความมั่นคงของระบบพลังงาน และยังมีผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่มีใบอนุญาตรายอื่นเข้ามาดำเนินการแทน คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานมีอำนาจสั่งให้หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเข้าดำเนินการแทนจนกว่าจะมีผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่มีใบอนุญาตรายอื่นเข้าดำเนินการแทนหรือคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานเห็นว่าควรสั่งเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า²⁸ ก็ได้ หรือในกรณีที่หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่เข้าไปดำเนินการกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าแทนผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่ได้เลิกประกอบกิจการไปแล้วนั้น ต้องเป็นการเข้าไปเท่าที่มีความจำเป็น²⁹ เพื่อให้สถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าสามารถให้บริการอัดประจุไฟฟ้าแก่ผู้ใช้บริการต่อไปได้ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้งานสถานีอัดประจุไฟฟ้าของผู้ประกอบการที่ได้เลิกประกอบกิจการไป และควรจะต้องใช้งานสถานีอัดประจุไฟฟ้าอย่างเช่นผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้ารายอื่นพึงกระทำ เพื่อเป็นการรักษาทรัพย์สินของผู้ประกอบการผู้ประกอบการที่ได้เลิกประกอบกิจการไปด้วย จากแนวคิดดังกล่าว มีข้อดีและผู้เขียนเห็นด้วยอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นการแก้ไขปัญหามาตรฐานสถานีอัดประจุไฟฟ้าสามารถดำเนินการต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ในกรณีที่คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานเห็นว่า ควรสั่งเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้านั้น และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการรื้อถอนสถานีอัดประจุไฟฟ้า โดยผู้เขียนจะขอเสนอประเด็นดังกล่าวในส่วนของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา

สำหรับมลรัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา กรณีที่ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเลิกกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีประมวลกฎหมายแพ่ง (Civil Code) บังคับให้ผู้ประกอบการมีหน้าที่ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องแจ้งการหยุดประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้แก่เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นทราบ และผู้ประกอบการต้องชำระบัญชีทางภาษีตามกฎหมายรายได้และการจัดเก็บภาษี (The Revenue and Taxation Code)³⁰ ให้เสร็จสิ้น ซึ่งแนวความคิดดังกล่าวเป็นแนวความคิดที่ดี และสอดคล้องกับประเทศไทยที่กำหนดให้ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องทำหนังสือแจ้งรายละเอียดข้อเท็จจริงของการพักหรือหยุดให้บริการอัดประจุไฟฟ้า ผลกระทบ แผนแก้ไขปรับปรุงสถานีอัดประจุไฟฟ้า รวมถึงแจ้งวันที่จะเริ่มประกอบกิจการได้ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานทราบตามประกาศคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการพักหรือหยุดให้บริการพลังงาน พ.ศ.2559

²⁶ Energy Act 1990, Chapter 9 Preparedness, Section 9-5

²⁷ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 59 วรรคหนึ่ง

²⁸ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 59 วรรคสอง

²⁹ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 59 วรรคสี่

³⁰ Civil Code Chapter 5 Section 4740(c)(1)

2. ผู้ประกอบการต้องชำระค่าไฟฟ้าที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่ค้างชำระทั้งหมด³¹ และค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการรื้อถอนเครื่องอัดประจุไฟฟ้าหรือสถานีอัดประจุไฟฟ้าให้แก่หน่วยงานท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่การเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ายังก่อให้เกิดความเสียหายอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการถูกฟ้องดำเนินคดีทางกฎหมาย³² เป็นต้น ผู้ประกอบการจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวทั้งหมดอีกด้วย สำหรับหรับแนวความคิดนี้ ผู้เขียนเห็นว่าเป็นแนวความคิดที่ดี และควรนำมาใช้บังคับภายในประเทศไทย เนื่องจากเป็นการเรียกเก็บเงินจากผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่เลิกประกอบกิจการแล้วยังก่อภาระให้แก่รัฐ โดยผู้เขียนเห็นว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 มาตรา 59 ในทำนองว่า ในกรณีผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเลิกกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าและคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานเห็นว่าควรสั่งเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้านั้น หากมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่ค้างชำระ หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการรื้อถอนสถานีอัดประจุไฟฟ้า ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าฝ่ายเดียวต้องชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวทั้งหมดให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำหรับราชอาณาจักรนอร์เวย์ กรณีที่ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเลิกกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีพระราชบัญญัติพลังงาน ค.ศ. 1990 กำหนดให้ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีหน้าที่หลายประการ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการต้องแจ้งไปยังคณะกรรมการทรัพยากรน้ำและพลังงานนอร์เวย์ทราบถึงการเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า³³ จากแนวความคิดนี้มีข้อดี คือ เพื่อคณะกรรมการจะได้สั่งให้ระงับการจ่ายไฟฟ้าไปยังสถานีอัดประจุไฟฟ้า และพิจารณาตรวจสอบความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า และแนวความคิดนี้สอดคล้องกับประเทศไทยที่กำหนดผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าประสงค์ที่จะเลิกดำเนินกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องทำหนังสือแจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานทราบล่วงหน้า ตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550

2. กรณีการเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าโดยที่ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าไม่ได้รับการต่อใบอนุญาตการจำหน่ายไฟฟ้าสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี³⁴ นับตั้งแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตในครั้งก่อน รัฐบาลมีสิทธิที่จะเวนคืนสถานีอัดประจุไฟฟ้า สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ภายในสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้ แต่การเวนคืนนั้นต้องเป็นการดำเนินการไปเพื่อประโยชน์ของสาธารณูปโภคด้านพลังงานอื่น ๆ หรือของรัฐ³⁵ จากแนวความคิดนี้สอดคล้องกับกฎหมายหมายไทย คือ พระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน มาตรา 59 กำหนดให้ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องทำหนังสือแจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานทราบล่วงหน้าในกรณีเลิกประกอบกิจการ

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่หลายฉบับ แต่การบังคับใช้กฎหมายเหล่านั้นไม่สามารถที่จะเข้ามาจัดการปัญหาที่เกิดจากการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าได้อย่างครอบคลุมและเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้การประกอบ

³¹ Civil Code Chapter 5 Section 4745(f)(1)(d)

³² Civil Code Chapter 5 Section 4745(k)

³³ Energy Act 1990, Chapter 3 Electrical installations, Section 3-5

³⁴ Energy Act 1990, Chapter 2 Administrative procedures, Section 2-2

³⁵ Energy Act 1990, Chapter 3 Electrical installations, Section 3-6

กิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ รัฐจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า ดังนี้

1. ควรยกเลิกพระราชกฤษฎีกา กำหนดประเภท ขนาด และลักษณะของกิจการพลังงานที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2552 ที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีขนาดการจำหน่ายไฟฟ้ามีขนาดรวมต่ำกว่า 1,000 กิโลวัตต์แอมแปร์ เป็นกิจการที่ไม่ต้องขอรับใบอนุญาตการประกอบกิจการ และแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 โดยกำหนดให้การประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าในทุกกรณีเป็นกิจการที่ต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน และในการขออนุญาตประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานต้องแจ้งให้หน่วยงานดับเพลิงทราบและเข้ามาร่วมพิจารณาค่าขออนุญาตประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า

2. ควรยกเลิกบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ระหว่างคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานกับกระทรวงมหาดไทย ที่กำหนดให้หน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาตให้ก่อสร้าง ต่อเติมหรือดัดแปลงอาคาร เพื่อประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 โดยกำหนดให้การขออนุญาตปลูกสร้าง ต่อเติมหรือดัดแปลงอาคารเพื่อประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าทุกกรณีนั้น ให้ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้ายื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน และให้คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานเป็นผู้พิจารณาอนุญาตการปลูกสร้างหรือดัดแปลงอาคารเพื่อประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าไปในคราวเดียวกันกับการพิจารณาอนุญาตประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้า

3. ควรเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายให้ผู้ประกอบการไม่สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสมาชิกในการใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้า และต้องยินยอมให้บุคคลที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสามารถเข้าใช้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้าได้โดยมีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการในการอัดประจุไฟฟ้าได้ตามปริมาณที่ได้มีการอัดประจุไฟฟ้าไปจริงเท่านั้น

4. ควรเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายโดยกำหนดให้ผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องมีอุปกรณ์ดับเพลิงไว้เป็นประจำและเพียงพอต่อความต้องการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อเป็นการเตรียมการในการป้องกันเหตุฉุกเฉินหรือไฟไหม้ที่ไม่อาจคาดหมายได้

5. ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 มาตรา 59 เป็นว่า ในกรณีผู้ประกอบการสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเลิกกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าและหากคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานเห็นว่าควรสั่งเลิกประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้านั้น ผู้ประกอบการจะต้องชำระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่ค้างชำระทั้งหมดและค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการรื้อถอนเครื่องอัดประจุไฟฟ้าหรือสถานีอัดประจุไฟฟ้า ให้แก่สำนักงานกำกับกิจการพลังงานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

บรรณานุกรม

หนังสือและบทความในหนังสือ

การไฟฟ้านครหลวง. สถานีไฟฟ้ากับคุณภาพสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร, 2552.

คณะกรรมการร่วมการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย. รายงานแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าเพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร, 2559.

สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงศึกษาธิการ. การใช้งานพลังงานไฟฟ้าในชีวิตประจำวัน 3. กรุงเทพมหานคร, 2559.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน. “สถานการณ์พลังงานของประเทศไทย มกราคม – กรกฎาคม 2560.” 16 กันยายน 2560, http://www.dede.go.th/download/state_59/sit_7jul_ผ602.pdf.

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) และศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC). “การศึกษาการพัฒนาของเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าและผลกระทบที่เกิดขึ้นสำหรับประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง 8 ก.พ. 2558).” 25 มกราคม 2560, <http://energyforum.kmutt.ac.th/download/รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการยานยนต์ไฟฟ้า.pdf>.

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. “จ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาการเตรียมความพร้อมรองรับการใช้งานยานพาหนะไฟฟ้าในอนาคตสำหรับประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง กันยายน 2558).” 25 มกราคม 2560, http://www.eppo.go.th/images/Information_service/studyreport/ensol.pdf.

ELECTRONIC MEDIA

California Code of Regulations, [https://govt.westlaw.com/calregs/Index?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)](https://govt.westlaw.com/calregs/Index?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)), March 19, 2018.

Norwegian Water Resources and Energy Directorate (NVE), “Licensing.” <https://www.nve.no/licensing/>, April 21, 2018.

Oslo commune. “EV Charging Points in Oslo – 400 Public Charging Points in 4 Years 2008-2011.” http://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/EVUE/outputs_media/LAP_Electric_vehicle_charging_points_in_Oslo_Final_01.pdf, April 21, 2018.