

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ครั้งนี้ได้ทำการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- 2.1 หลักการวิศวกรรมจราจร
- 2.2 ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach)
- 2.3 วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture)
- 2.4 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจร
- 2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ
 - 2.5.1 ความสำคัญของใบอนุญาตขับรถ
 - 2.5.2 ประเภทของใบอนุญาตขับรถ
- 2.6 คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ
 - 2.6.1 เกณฑ์อายุ
 - 2.6.2 เกณฑ์ความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ
 - 2.6.3 การมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการขับขี่
 - 2.6.4 ระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับรถชั่วคราว
- 2.7 ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย
 - 2.7.1 ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกัน
 - 2.7.2 การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ
 - 2.7.3 การยึดใบอนุญาตขับรถ
 - 2.7.4 การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
- 2.8 การอบรมและการทดสอบ
- 2.9 ระบบใบอนุญาตขับรถ
 - 2.9.1 แบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)
 - 2.9.2 แบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Probationary Driving Licensing System)
 - 2.9.3 ระบบใบอนุญาตขับรถแบบสองระยะ (Two-phase Driving Licensing System)
 - 2.9.4 ระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น (Graduated Driver Licensing System)
- 2.10 ระบบและหลักเกณฑ์ใบอนุญาตขับรถของประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน
 - 2.10.1 ข้อตกลงระหว่างประเทศ
 - 2.10.2 ระบบและหลักเกณฑ์ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายภายใน
 - 2.10.2.1 ประเทศสิงคโปร์ (SINGAPORE)
 - 2.10.2.2 ประเทศมาเลเซีย (MALAYSIA)
 - 2.10.2.3 ประเทศฟิลิปปินส์ (PHILIPPINES)

2.10.2.4 ประเทศอินโดนีเซีย (INDONESIA)

2.10.2.5 ประเทศเมียนมาร์ (MYANMAR)

2.11 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนี้ได้ทำการศึกษาแผนแม่บท ยุทธศาสตร์ และวิธีการจัดการในระดับสากล ต่างประเทศ และประเทศไทย ซึ่งต่างก็เน้นความปลอดภัยในการจราจรหรือสัญจรทางถนนเป็นสำคัญ โดยวิธีการพื้นฐานสำคัญประการหนึ่ง คือ การควบคุมผู้ขับขี่และยานพาหนะในการเข้าถึงระบบจราจรทางถนนโดยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับรถเป็นแนวทางหลักประการหนึ่งในการพัฒนาและดำเนินการโครงการความปลอดภัยทางถนนให้สัมฤทธิ์ผลในงานวิจัยนี้จึงได้นำแนวคิด ทฤษฎี หลักการดังต่อไปนี้มาเป็นศึกษาวิจัย อันได้แก่ แนวคิดอันเป็นหลักการวิศวกรรมจราจร ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safe Culture) แนวคิดหลักการเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ใบอนุญาตขับรถ คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ การอบรมและการทดสอบ ระบบใบอนุญาตขับรถ มาตรการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่

2.1 หลักการวิศวกรรมจราจร

ในแง่วิศวกรรมจราจรมีองค์ประกอบของการจราจร 4 ประการคือ **ผู้ใช้รถใช้ถนน** (road users ซึ่งได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า) **ยานพาหนะ** (vehicle) **ถนน** (road) และ **สภาพแวดล้อม** (environment)

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ของประชาชน ซึ่งสภาพปัญหาหรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากปัจจัยหลักคือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยแรก คือ ผู้ขับขี่ มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ประมาทไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน และที่สำคัญคือการขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเหตุการณ์เฉพาะหน้า ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดหรือแข่งในที่คับขัน ขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน ขับรถไม่ชำนาญทาง การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่ให้ความสำคัญกับการใช้เข็มขัดนิรภัย รวมไปถึงผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายและจิตใจไม่พร้อมหรือไม่เหมาะสมต่อการขับรถซึ่งมักจะเกิดจากการเจ็บป่วยหรือมีภาวะบกพร่อง ฯลฯ

ปัจจัยที่สอง คือ ยานพาหนะ สภาพของรถยนต์รถจักรยานยนต์และรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง และมีการดัดแปลง ด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งส่งผลให้น้ำหนักรวมและความสมดุลของน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิม ซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวจนเกิดเหตุการณ์ หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อลื้ออคไถล เป็นต้น รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ หรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งไม่สามารถใช้

งานได้จริง อาทิเช่น เข็มขัดนิรภัย สภาพอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารสี่ล้อ เช่น ระบบเบรกไม่ทำงาน ยางชำรุด เป็นต้น

ปัจจัยที่สาม คือ ถนนและสิ่งแวดล้อม ลักษณะทางกายภาพของถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ ทางโค้งซึ่งไม่มีป้ายแจ้งเตือน ทางโค้ง ลงเนินที่มีความชันสูงและมีระยะทางยาว ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไหล่ถนน ใช้งานไม่ได้จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนเสื่อมเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนแคบไม่เพียงพอกับปริมาณรถ เป็นต้น นอกเหนือจากถนนแล้ว สภาพแวดล้อมยังเป็นปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก ถนนลื่นทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ ส่วนปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุคือ โครงสร้างของตัวรถและเก้าอี้ ผู้โดยสารที่ไม่มี ความแข็งแรงเพียงพอ การไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ของผู้ใช้รถยนต์การไม่มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารและการไม่ให้ความสำคัญกับการใช้เข็มขัดนิรภัย สำหรับ ผู้โดยสาร นอกจากนี้วัตถุข้างทางยังส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ เช่น เสไฟฟ้า ป้ายข้างทาง และต้นไม้ ข้างทาง เป็นต้น

ในที่นี้ขอเน้นกล่าวถึงผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน 3 ลักษณะคือ สมรรถนะในการขับรถ การตัดสินใจ และมารยาทในการขับรถ (ปิยะ ต๊ะวิชัย, ม.ป.ท.: 1, 17-18)¹ ซึ่งต้องเข้าใจพฤติกรรมทางกายภาพและจิตใจ ชีตความสามารถของผู้ขับขี่ที่แสดงออกหรือ กระทำ และปัจจัยสภาพแวดล้อม วิศวกรรมจราจรเกี่ยวข้องกับการควบคุมจราจรในลักษณะต่างๆ ทั้งนี้นำมาใช้และขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของมนุษย์ ตัวอย่างเช่น เครื่องหมายหรือสัญญาณจราจรย่อมไร้ ความหมายหากกว่าผู้ขับขี่ไม่มอง ไม่ตีความ ไม่สนองตอบ และไม่ปฏิบัติตาม (K.W.Ogden, 1990 : 41-42) ซึ่งจากสถิติและข้อค้นพบในหลายงานศึกษาวิจัยสะท้อนให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ เกิดขึ้นมาจากพฤติกรรมของมนุษย์หรือผู้ขับขี่นั่นเอง ผู้ขับขี่จึงต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในการ ขับรถภายใต้ระบบการจราจรขนส่งทางถนน

ในทางวิศวกรรมจราจรได้ระบุถึง คุณลักษณะที่จำเป็น 3 ประการ ของผู้ขับขี่ คือ การประมวลผลข่าวสารข้อมูล คุณลักษณะการมองเห็น และความต้องการในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ดังจะกล่าวในรายละเอียดดังต่อไปนี้ (กรมทางหลวง, 2549 : 3-10 และ K.W.Ogden, 1990 : 41-46)

ความสามารถของผู้ขับขี่ในการประมวลผลข่าวสารข้อมูล ประการแรก คือ กระบวนการขับรถ (Driving Task) ซึ่งโดยทั่วไปผู้ขับขี่กระทำการใน 3 ประการดังนี้ การนำร่องหรือ วางแผนเส้นทางที่จะเดินทางไป การนำทางหรือขับขี่ไปตามเส้นทางอยู่ในช่องทางที่ปลอดภัยและ สสนองตอบต่อการจราจรรอบข้าง และการควบคุมรถ ทั้งนี้เหตุที่ทำให้เกิดปัญหาในกระบวนการขับรถ นี้ ได้แก่ การได้รับข้อมูลไม่เพียงพอ ยุ่งยากกับข้อมูลที่มากเกินไป ไม่เข้าใจข้อมูลที่ผิดไปจากปกติ ธรรมดา ผู้ขับขี่มีความเครียด เหนื่อยล้า ขาดประสบการณ์ ตื่นเต้น ตื่นตัวช้า เป็นต้น

ประเด็นพิจารณาประการที่สอง คือ การคาดการณ์ได้ (Expectancy) อาศัยความรู้ ประสบการณ์การขับขี่ที่มีมาในอดีตทำให้สามารถคาดการณ์สิ่งที่จะเกิดขึ้นและวางแผนการขับขี่ได้

¹ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ สภาพภูมิประเทศ แสงสว่าง-ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน คิวไฟ ลักษณะการใช้ ที่ดิน สภาพการจราจร การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทาง ป้ายโฆษณา ต้นไม้ แสงไฟที่มนุษย์สร้างขึ้น ฯลฯ

ต่อไป นั่นคือ สามารถลดเวลาการตอบสนองและทำให้ผู้ขับขี่สามารถปรับเปลี่ยนวิธีการขับขี่เตรียมพร้อมสำหรับกระบวนการขับขี่ครั้งใหม่ได้ ทั้งนี้หากไม่สามารถคาดการณ์ได้อาจทำให้ตัดสินใจผิดหรือไม่ก็ใช้เวลาการตอบสนองนานขึ้นกว่าปกติ ตัวอย่างเช่น ในบริเวณทางแยกเล็กๆ นอกเขตชุมชนผู้ขับขี่คาดว่าไม่น่าจะมีรถหรือคนมาตัดหน้าเพราะไม่ค่อยพบเห็นว่าเกิดขึ้นมาก่อนจึงมักจะขับรถเร็วผ่านไปด้วยความมั่นใจ ในการขับขี่สองช่องทางจราจรผู้ขับขี่คาดการณ์ได้ว่ารถที่วิ่งช้าอยู่เลนด้านซ้ายมักจะไม่ค่อยเปลี่ยนหรือเร่งความเร็วกะทันหัน เมื่อผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลในรูปแบบที่คาดการณ์ไว้และเหตุการณ์เกิดขึ้นตามข้อมูลนั้น การขับขี่ของผู้ขับขี่มักจะไม่ค่อยผิดพลาด ไม่ค่อยเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้พอจะสรุปได้ว่าลักษณะการขับขี่มาจากนิสัย ความคุ้นเคย ประสบการณ์ และการคาดการณ์ในการขับขี่ได้

ประเด็นพิจารณาประการที่สาม คือ เวลาตอบสนอง (Reaction Time) ตั้งแต่เมื่อผู้ขับขี่มองเห็นสัญญาณหรือเหตุการณ์ พิสูจน์ทราบและเข้าใจสัญญาณซึ่งเป็นสิ่งกระตุ้น มีปฏิกิริยาหรือตัดสินใจที่จะตอบสนอง ไปจนถึงผู้ขับขี่กระทำตอบสนองต่อสัญญาณนั้น เวลาตอบสนองคือระยะเวลาตั้งแต่เริ่มต้นรับข้อมูลมาแล้วต้องใช้เวลาในการประมวลผลข้อมูลนั้นๆ ไปจนถึงตอบสนอง

ประเด็นพิจารณาประการที่สี่ คือ ความจำ (Memory) ซึ่งแบ่งออกเป็นสามระยะ คือ ความจำชั่วขณะ (sensory memory) ประมาณ 1 วินาที ความจำระยะสั้น (short-term memory) ประมาณ 30 วินาที และความจำระยะยาว (long-term memory) จำได้นานและสามารถเรียกคืนกลับมาได้ ข้อพิจารณาเรื่องความจำนี้นำมาใช้ในด้านวิศวกรรมจราจร เช่น ต้องติดตั้งป้ายเตือนให้ลดความเร็วในจุดที่ผู้ขับขี่ต้องเห็นสภาพทางข้างหน้าที่เป็นทางโค้ง ซึ่งเป็นการเตือนที่ต้องการให้มีการตอบสนองโดยทันที การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วเป็นระยะๆ มุ่งให้ผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลเตือนความจำให้ควบคุมความเร็วเป็นระยะๆ การติดตั้งป้ายจราจรต้องให้มีระยะห่างกันอย่างน้อย 2.5 วินาทีมาจากหลักการที่ว่าข่าวสารข้อมูลที่ผู้ขับขี่ได้รับต้องจำกัดเพื่อให้สามารถประมวลผลข้อมูลและมีเวลาสนองตอบต่อเรื่องหนึ่งก่อนที่จะรับข้อมูลต่อไป

ประเด็นพิจารณาประการที่ห้า คือ ความล่าช้าจากการประมวลผลข้อมูลจำนวนมาก (Hysteresis Effects) เกิดในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลมากไปจนถึงจุดๆ หนึ่ง ทำให้ความสามารถในการประมวลผลข้อมูลลดลง แม้ว่าจะลดปริมาณข้อมูลออกจากจุดนั้นแล้วก็ตาม เช่น มีข้อสังเกตว่าความสามารถในการประมวลผลข้อมูลลดต่ำลงในด้านขาออกจากสี่แยกมากกว่าในด้านขาเข้ามายังสี่แยก ซึ่งอาจจะพออธิบายได้ว่าทำไมจึงมีอัตราการเสียชีวิตของคนเดินเท้าสูงกว่าในบริเวณขาออกหรือขาช่องจากหลายๆ สี่แยก จึงไม่ควรกำหนดทางข้ามถนนสำหรับคนเดินเท้าและป้ายหยุดรถประจำทางบริเวณขาออกหรือขาช่องที่ติดกับสี่แยก

ประการต่อมา คือ **คุณลักษณะการมองเห็น (Visual Characteristics)** เป็นความสามารถของผู้ขับขี่ในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโดยการมองเห็น ไม่ว่าจะเป็นป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง รวมไปถึงการใช้ประสาทสัมผัสอื่นๆ ในการรับรู้กลิ่น การสัมผัส เสียง การโยนตัว ฯลฯ มีหลักบางประการที่ที่น่าสนใจเกี่ยวกับทัศนวิสัยผู้ขับขี่ คือ เมื่อรถวิ่งด้วยความเร็วสูงขึ้น มุมกว้างของการมองเห็นก็ยิ่งแคบลง ดังเช่น ความเร็ว 30 กม./ชม. มุมการมองเห็น 100 องศา แต่เมื่อความเร็ว 100 กม./ชม. มุมการมองเห็นเหลือเพียง 40 องศา คุณลักษณะด้อยในการมองเห็นคือ การมีสายตาดำพร้อง (Visual Disabilities) เช่น ตาบอดสี คือไม่สามารถแยก

ระหว่างสีเขียว สีเหลือง สีแดง (สีของไฟสัญญาณจราจร) หรือการรวมกันของสีเหล่านั้น ตาพร่ามัว คือ มองไม่เห็นชัดเจน ไม่สามารถอ่านป้ายในระยะที่เป็นมาตรฐานได้ การออกแบบสัญญาณและป้ายจราจร เช่น ขนาดและตัวอักษรสีและความเข้มของสีของสัญญาณไฟ ตำแหน่งของสัญญาณไฟแดง ไฟเหลือง ไฟเขียวจึงต้องคำนึงถึงคุณลักษณะทางการมองเห็น และช่วยเหลือผู้ที่อาจมีสายตาบกพร่องได้ด้วย

นอกจากนี้ผู้ขับขี่มีความต้องการในการมองเห็น (Visual Needs) ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่พึงต้องรับทราบและใช้ในการขับขี่ โดยต้องเป็นข้อมูลข่าวสารที่เห็นเด่นชัด (conspicuity) อ่านออกได้ (legibility) เข้าใจได้ (comprehensibility) มีความน่าเชื่อถือ (credibility) การทำเครื่องหมายนำทางให้เห็นเด่นชัด (delineation)

ในการมองเห็นได้เด่นชัดนั้นคือ ทั้งป้ายที่มีขนาดใหญ่ ป้ายที่สว่างสดใส ตัวอักษรใหญ่และเข้ม เส้นตัดของป้าย มีการตัดสีโดยเฉพาะในที่ที่มีแสงสว่างมาก มีความสบายตาจากพื้นหลังธรรมดา ป้ายมีความเอียงน้อยกว่า 6-7 องศาจากแนวสายตา องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ผู้อ่านออกได้คือ มีตัวอักษรขนาดใหญ่และสูงมีมาตรฐานเหมาะสมตามระยะห่างที่ผู้ขับขี่มีโอกาสมองเห็น เช่น ป้ายที่แขวนเหนือศีรษะใช้ตัวอักษรสูง 25 เซนติเมตรสามารถอ่านออกได้ในระยะ 125 เมตร องค์ประกอบของความเข้าใจได้ คือ มีข้อความหรือสัญญาณที่สำคัญ เป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่และสอดคล้องกับความต้องการที่ผู้ขับขี่สามารถนำมาประมวลผลและตัดสินใจในการขับขี่ หรืออาจกล่าวได้ว่าสามารถสื่อให้รับรู้และเข้าใจได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นข้อความหรือสัญญาณ ซึ่งควรเป็นสัญญาณ ข้อความ และรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเท่านั้น โดยมีข้อสังเกตว่าสัญญาณ ข้อความและรูปแบบที่สร้างขึ้นเองในท้องถิ่นดูเหมือนว่าผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่มักจะไม่ค่อยเข้าใจได้ องค์ประกอบของความน่าเชื่อถือ คือ ป้ายจราจรสอดคล้องกับสภาพทางและถูกต้องตามกฎหมายที่ประกาศใช้ หลีกเลี่ยงการใช้ป้ายหรือเครื่องหมายควบคุมการจราจรเกินความจำเป็น ใช้ป้ายให้ทางได้อย่างปลอดภัยมากกว่าการใช้ป้ายบังคับให้หยุดทุกแห่ง ให้มีป้ายจำกัดความเร็วที่ติดตั้งเป็นระยะๆ ป้ายแนะนำทิศทางที่เด่นชัดและสม่ำเสมอ ความเร็วแนะนำต้องเป็นจริงและมีรูปแบบการใช้สม่ำเสมอ เช่น ความเร็วที่แนะนำบนทางโค้งไม่ควรต่ำมากเกินไปกว่าความเร็วในการขับขี่อย่างปลอดภัยบนทางนั้นเพราะมีเช่นนั้นจะทำให้ผู้ขับขี่ไม่สนใจ องค์ประกอบการทำเครื่องหมายนำทางให้เห็นเด่นชัด ทั้งที่เป็นเส้นจราจรที่ตีบนท้องถนนเพื่อบอกทิศทาง แบ่งช่องทาง เส้นขอบทาง สีเครื่องหมายบนทางเท้า ทางข้าม ฯลฯ ทำให้ผู้ขับขี่สามารถระบุตำแหน่งพาหนะบนท้องถนน ขับขี่อยู่ในช่องทางจราจร นำทาง แนะนำ และควบคุมการตัดสินใจ รวมถึงวางแผนกระบวนกรขับขี่ในทางต่อไป ซึ่งเป็นประโยชน์มากในช่วงที่มีสภาพอากาศและทัศนวิสัยไม่ดีหรือการขับขี่ในเวลากลางคืน ก่อให้ความปลอดภัยบนท้องถนน

2.2 ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach)

องค์การสหประชาชาติได้ให้ความสำคัญกับกรอบปฏิญญามอสโกซึ่งกำหนดในปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประเทศต่างๆ (รวมทั้งประเทศไทยด้วย) ได้จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) โดยยึดแนวคิดหลักการเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) เป็นแนวทางหลัก เป้าหมายสำหรับระบบดังกล่าวก็เพื่อที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางถนนที่

สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมไปถึงขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำ โดยยอมรับว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ ดังนั้นอุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ การมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยไว้นั้นจะส่งผลดีในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง (ทวิศศักดิ์ และกระโทก, 2554 : 11)

การมีระบบจราจรที่ปลอดภัยต้องประกอบไปด้วย ระบบจราจรที่ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติเหมาะสม (Qualified Driver) โดยวิธีการควบคุมผู้ขับขี่และยานพาหนะในการเข้าถึงระบบจราจรทางถนนโดยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับรถโดยเน้นถึงความปลอดภัย ระบบถนนที่ปลอดภัย (Safe Road) ยานพาหนะเหมาะสมกับการวิ่งบนถนน (Roadworthy Vehicle) และสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย (Safe Road Environment)

แผนปฏิบัติการทศวรรษตระหนักถึงการกำหนดความรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศและในระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบร่วมมือกันจากหลายหน่วยงาน (Multiple Sectors) กิจกรรมต่างๆที่จะดำเนินการไปเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษจะต้องได้รับการแปลงไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม ทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ โดยมีสาระสำคัญตามแนวทาง 5 เสาหลัก แต่ละประเทศควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางหลัก 5 ด้าน เพื่อประกอบในการวางยุทธศาสตร์ศักยภาพและระบบการจัดการข้อมูลของประเทศ ทั้งนี้ในบางประเทศอาจจะเริ่มอย่างค่อยเป็นค่อยไปในแต่ละด้านจนครบทุกด้านก็ได้ อันได้แก่

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะ ปลอดภัย

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลัง เกิดอุบัติเหตุ

โดยในส่วนของเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users) มุ่งให้พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน โดยภายใต้เสาหลักนี้ได้ระบุถึง ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (กิจกรรมที่ 8) ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

ระบบนี้มุ่งพัฒนาระบบจราจรขนส่งทางถนนที่ดีขึ้นโดยให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการทุกองค์ประกอบนั้นคือ ถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน และสภาพแวดล้อม ให้สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ เเชิญหน้ากับขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำ โอกาสในการรอดชีวิตและการกลับคืนสู่สภาพเดิมของร่างกายและจิตใจ ให้มีการสนองตอบและจัดการที่ดีขึ้นต่อเหตุการณ์การชนกัน เพื่อมิให้ผู้ที่ใช้ถนนที่ประสบเหตุการณ์ต้องเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส ปรับปรุงเครือข่ายทางถนนให้มีสภาพที่ดี มีการจำกัดความเร็วของรถเพื่อปกป้องคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนน หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบโดยตรงและองค์กรอื่นๆ ร่วมกันวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจเพื่อเข้าใจระดับของปัญหา ให้มีการจัดการและลงทุนในโครงการและพื้นที่ที่มีประโยชน์มากที่สุดต่อสังคม

จากที่กล่าวข้างต้นสามารถดำเนินการโดยเปลี่ยนมุมมองให้เป็นความรับผิดชอบของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน (ไม่ว่าจะเป็นผู้จัดการระบบจราจรทางถนน ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ออกแบบระบบที่เกี่ยวข้อง ตำรวจจราจร องค์กรและมูลนิธิด้านความปลอดภัยทางถนน สาธารณภัย กู้ชีพ ฯลฯ) ซึ่งเป็น “ความรับผิดชอบร่วมกัน” トラบใดที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสม การกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบร่วมกันดังกล่าวข้างต้นมากยิ่งขึ้นนี้ทำให้สามารถขับเคลื่อนงานและทรัพยากรด้วยจิตสำนึก มุ่งมั่นตั้งใจร่วมกันในสังคม และส่งผลให้เกิดระบบจราจรขนส่งที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมถึงข้อพิจารณาสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งต้องมีความรับผิดชอบที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

ประเทศสวีเดนได้นำหลักการ แนวคิดนี้ไปทำเป็นโครงการ “Vision Zero” ซึ่งเป็นข้อปฏิบัติทางจริยธรรมเพื่อมุ่งหมายให้ระบบจราจรขนส่งทางถนนปลอดจากการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บสาหัส โดยกำหนดความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างภาครัฐที่จัดให้มีโครงการนี้และผู้ใช้รถใช้ถนน **ประเทศเนเธอร์แลนด์**นำไปทำเป็นโครงการ “Sustainable Safety” ซึ่งมองว่าผู้ใช้รถใช้ถนนเสี่ยงที่จะได้รับอันตรายที่สุด จึงมุ่งจัดการเกิดอุบัติเหตุที่ป้องกันได้ตั้งแต่ระยะเริ่มต้น ให้ความสำคัญกับการประเมินความคุ้มค่าในการกำหนดวิธีการเข้าไปแทรกแซง รวมทั้งต้องพยายามอย่างยิ่งที่จะสร้างและรักษาระบบทางถนนที่ปลอดภัยเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ใช้รถใช้ถนนในอนาคตหรือคนรุ่นต่อไปมิให้ได้รับอันตรายและได้รับความคุ้มครอง โดยหลายมลรัฐในเครือรัฐออสเตรเลียได้นำหลักการระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยนี้ไปทำโครงการที่คล้ายคลึงกัน (OECD and International Transport Forum, 2008 : 108-109)

จากการวิจัยภายใต้โครงการ SUNflower study เพื่อเปรียบเทียบพัฒนาการด้านความปลอดภัยทางถนนพบว่า สามประเทศ คือ สวีเดน สหราชอาณาจักร และเนเธอร์แลนด์มีการปฏิบัติที่โดดเด่น (Best Practices) และประสบผลสำเร็จในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับที่ใกล้เคียงกัน เนื่องจากมีนโยบายหลักที่คล้ายคลึงกัน คือ เข้มงวดการสวมเข็มขัดนิรภัย การงดดื่ม และพาหนะที่ปลอดภัย แต่จะต่างกันในระยะเฉียดของการนำไปประยุกต์ใช้เท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่า สถิติของอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งสามประเทศตั้งแต่ปี 1970 ถึง 2000 นับเป็นสถิติการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ดีที่สุดของยุโรป ซึ่งผลจากการศึกษาวิจัยทั้งหมดจะมีคุณค่าที่จะนำไปประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาให้กับประเทศอื่นต่อไป (Wegmanและคณะ, 2002 อ้างถึงในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. ม.ป.ป. หน้า 2-5)

2.3 วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture)

ในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) ขององค์การสหประชาชาติ นอกจากจะยึดหลักการและแนวทางเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย ยังเน้นถึงความสำคัญของการวางรากฐานด้านวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture) โดยประเทศต่างๆ กำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแนวทางขับเคลื่อนให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยนี้ ซึ่งเป็นสถานะที่ประชาชนและสังคมทั้งหลายใส่ใจ ให้ความสำคัญ มีจิตสำนึก เรียกร้องและคาดหวังการปรับปรุงความปลอดภัยในการจราจรให้ดีขึ้นในระดับที่มากกว่าระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย โดยเฉพาะพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย การพัฒนาให้เป็นผู้ขับขี่ที่

ปลอดภัย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้คนในสังคมและสังคมมีความเชื่อ ทศนคติและเห็นคุณค่าร่วมกัน มีบรรทัดฐานร่วมกันด้านความปลอดภัยในการจราจรขนส่ง ซึ่งหลักการด้านความปลอดภัยพยายาม มุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่มีทัศนคติและจิตสำนึกที่ดี รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อการขับขี่รถและผลที่จะเกิดขึ้น ตามมาต่อส่วนรวม

ดังเช่นการพยายามเปลี่ยนพฤติกรรมของวัยรุ่นผู้ชายที่มักจะขับขี่รถด้วยความเร็ว โดย ปฏิรูปวัฒนธรรมที่มีอยู่ซึ่งจะได้รับการยอมรับและยั่งยืนมากกว่าการนำวัฒนธรรมใหม่ที่แปลกออกไป จากภายนอกมาใช้ ทั้งนี้อาจทำโดยอาศัยคนส่วนใหญ่ซึ่งไม่เห็นด้วยกับการขับขี่ด้วยความเร็วสูงและมี อิทธิพลต่อผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นผู้ชายดังกล่าว (เช่น ครอบครัว เพื่อน หัวหน้าและเพื่อนร่วมงาน) ทำการบูรณาการคนจากหลายๆ กลุ่มในสังคม คนที่เป็นสมาชิกของหลายๆ กลุ่ม แม้กลุ่มที่มีทัศนคติ ตรงกันข้าม การตัดสินใจของคนเหล่านั้นส่งผลไปถึงวัฒนธรรมในหลายๆ กลุ่มดังกล่าว เช่น บูรณาการ การให้การศึกษา การเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เข้ากับวิธีการทางวิศวกรรม การบังคับใช้กฎหมายเพื่อ เปลี่ยนแปลงถนนและพาหนะทางกายภาพ ซึ่งนำไปสู่ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (safe-system approach) กลยุทธ์ที่เข้าใจและเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมใช้ความเร็วที่ปลอดภัยกว่าให้เป็นส่วนหนึ่ง ของอัตลักษณ์ทางสังคมจะทำให้คนทั้งหลาย “ปลอดภัยมากขึ้นโดยธรรมชาติ” เช่นเดียวกับ เป้าหมายของการทำให้การจราจรทางถนนมีอัตราการเสียชีวิตเป็นศูนย์ วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย มุ่งหมายพัฒนากระบวนการเปลี่ยนคุณค่าและทัศนคติของผู้คนเพื่อให้ความปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่ง ของทุกๆ การตัดสินใจเกี่ยวกับการจราจรขนส่งไม่ว่าจะเป็นปัจเจกชนหรือหน่วยงานองค์กร โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐซึ่งมีทั้งอำนาจและทรัพยากร (เช่น องค์กรปกครองท้องถิ่น ตำรวจ) จะ เป็นส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบาย แผนงาน กลยุทธ์ กระบวนการ การดำเนินงานเชิงบูรณาการใน ประเด็นเป้าหมายซึ่งชี้ให้เห็นได้ว่าเข้าขั้นวิกฤติ (เช่น การขับรถเร็วเป็นอันตราย) เพื่อเปลี่ยนแปลงไปสู่ วัฒนธรรมที่ปลอดภัย (ให้มีความปลอดภัยโดยธรรมชาติ) ซึ่งสังคมยอมรับคุณค่าอย่างสูงและปฏิบัติ ตามอย่างเข้มงวด (Nicholas J. Ward, 2014 : 44-46)

วัฒนธรรมนี้เกิดขึ้นได้โดยการอาศัยการรับรู้และสำนึกถึงความรับผิดชอบร่วมกันใน วงกว้างและความโปร่งใสตรวจสอบได้ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นผู้จัดการระบบจราจรทางถนน ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ออกแบบระบบที่เกี่ยวข้อง ตำรวจจราจร องค์กรและมูลนิธิด้านความปลอดภัยทางถนน สาธารณภัย กู้ชีพ ผู้ใช้รถใช้ถนน ฯลฯ เพื่อก่อให้เกิด ความปลอดภัยในการจราจรขนส่งทางถนน ประโยชน์สาธารณะด้านเศรษฐกิจ สาธารณสุข สภาพแวดล้อมทางสังคมที่ปลอดภัย

วิธีการดำเนินการในทางปฏิบัติเพื่อก่อให้เกิดวัฒนธรรมที่ปลอดภัยอาจทำได้โดยระบุ กลุ่มที่ต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ อย่างเช่น ผู้ขับขี่วัยรุ่นและผู้ขับขี่หน้าใหม่ วิศวกรรมความ ปลอดภัย การจัดการความเร็ว การพัฒนาข้อมูลเกี่ยวกับระดับและความสำคัญของประเด็นและ หนทางที่เกี่ยวข้อง นำกลุ่มที่มีส่วนได้เสียทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ ประชาชนเข้ามาร่วมกันในวง กว้างเพื่อพูดคุย ถกเถียง ตรวจสอบ แก้ไข รวมถึงร่วมกันเสนอหนทางเลือกในการเข้าไปแทรกแซงที่ดู เหมือนว่ามีประสิทธิภาพ ในประเด็นและหนทางที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาการ จราจรขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย (Nicholas J. Ward, 2014: 125)

ในสภาวะวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เข้มแข็งสะท้อนให้เห็นได้จากการมีจำนวนและอัตราการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสลดลงอย่างมาก ตรงกันข้ามกับวัฒนธรรมความปลอดภัยที่อ่อนแอซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากการมีจำนวนและอัตราการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสที่ทรงตัวหรือเพิ่มขึ้นตลอดมา รวมทั้งขาดการผลักดันอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปให้เยียวยาในสถานการณ์นี้ และเกิดภาวะยอมจำนนต่อสถานการณ์โดยมองว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ (Nicholas J. Ward, 2014: 111) วัฒนธรรมความปลอดภัยจะเข้มแข็งเพียงใดส่วนสำคัญขึ้นอยู่กับกลไกด้านนโยบาย กฎหมาย และองค์กรที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร

2.4 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ลักษณะความเป็นกฎหมาย คือ ต้องเป็นคำสั่ง กฎ หรือข้อบังคับในการบังคับต่อเรื่องใดๆ โดยเฉพาะและให้มีการปฏิบัติตาม เมื่อประกาศให้มีผลบังคับใช้แล้วก็นำไปสู่การบังคับใช้คำสั่ง กฎ หรือข้อบังคับดังกล่าวได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก เมื่อก้าวถึงกฎหมายจราจร โดยหลักๆ แล้วกฎหมายนี้ครอบคลุมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ทั้งนี้แนวคิด ทฤษฎีของกฎหมายดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานของวิศวกรรมจราจรซึ่งพิจารณาองค์ประกอบ 4 ประการของการจราจร คือ ผู้ใช้รถใช้ถนน (road users) ซึ่งได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า) ยานพาหนะ (vehicle) ถนน (road) และสภาพแวดล้อม (environment) ด้วยเช่นกัน

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับการสัญจรทางบกไปมาบนถนนหลวงที่ใช้รถยนต์ประเภทต่างๆ เป็นพาหนะตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึงการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี หรือไล่ต้อนสัตว์ บทบัญญัติทั้งหลายมุ่งหมายก่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตั้งที่เป็นอยู่ ความผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นความผิดประเภทข้อห้าม (Mala Prohibita) อย่างหนึ่ง ถูกบัญญัติขึ้นโดยมิใช่ด้วยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่โดยเหตุผลทางเทคนิค เช่น กฎหมายที่กำหนดว่าการขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถ กฎหมายเกี่ยวกับทะเบียนราษฎร์ การภาษี จึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) (ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, 2551 : 14) ซึ่งกำหนดกฎเกณฑ์วิธีการที่จะทำอะไรบางอย่างให้เกิดผลตามที่ตั้งใจไว้โดยเฉพาะเจาะจง นั่นคือ ต้องการให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำ ไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ก็ผิด ไม่ใช่เรื่องดีชั่วตัวเอง (สมยศ เชื้อไทย, 2551: ออนไลน์) หรือไม่เป็นความผิดในตัวมันเอง (Mala in se) ซึ่งไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (genuine crime)

การกระทำผิดตามกฎหมายจราจรมีลักษณะของความผิดแบ่งออกเป็นสามประเภท (สารโจน คัมทรัพย์, 2539: 30) คือ ผ่าฝืนกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ความผิดที่เป็นกรก่ออันตราย และความผิดที่เป็นกรกระทำโดยประมาท ประเภทแรกเป็นการกระทำฝ่าฝืนกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ซึ่งมุ่งปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบจากการฝ่าฝืน จนทำให้เกิดความเสียหายที่เกิดขึ้น กฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามดังกล่าวยังมุ่งควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขึ้น

ต่ำ มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครองและการบริหาร มุ่งหมายยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและพักการใช้ความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน

ประเภทที่สอง คือ ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดภาวะอันตราย ใกล้เคียงก่อให้เกิดผล หรือเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย (legal interest หรือ Rechtsgut) ซึ่งจำเป็นต่อการอยู่ร่วมกันของมนุษย์ในสังคม โดยเป็นลักษณะที่กฎหมายต้องการประกันจากการล่วงละเมิด (คณิต ณ นคร, 2556: 130 อ้างถึงในค้ทราวดี สีทองเสื่อ, 2557: 3) คุ้มครองบุคคลอื่นโดยทั่วไป การก่ออันตรายจึง “สมควรให้มีการลงโทษ” อยู่ในตัวเอง โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น ในองค์ประกอบความผิดการกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลเสียหายเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลเสียหายของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขบถยนต์ขณะเมาสุรา ก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขบรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง แม้ว่าผลเป็นเพียงความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้ว กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจร ซึ่งเป็นคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม (ค้ทราวดี สีทองเสื่อ, 2557: 11) ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อลงโทษการกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ก่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

นอกจากนี้ประเภทลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท คือ กระทำโดยไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในฐานะหรือภาวะวิสัยเช่นนั้นสามารถใช้ความระมัดระวัง แต่ไม่ได้ใช้อย่างเพียงพอและสมควร ซึ่งกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบทางอาญาและกำหนดโทษไว้ในบางฐานความผิดเมื่อผู้กระทำได้กระทำโดยประมาทที่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่ ความผิดฐานขบรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขบรถโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 (4) ใช้คำว่า “อันอาจเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท ตัวอย่างเช่น ในคดีที่มีพฤติการณ์ว่าจำเลยขบรถยนต์โดยประมาทโดยขับด้วยความเร็วสูงเกินที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางจนไม่สามารถหยุดหรือลดความเร็วของรถให้ช้าลงพอที่จะหลบหลีกไม่ชนรถคันอื่นหรือสิ่งอื่นใดที่กีดขวางอยู่ข้างหน้าได้ทัน จนนำไปสู่อันตราย จำเลยต้องรับผิดชอบตามกฎหมายจราจรทางบก²

จากลักษณะความผิดของกฎหมายจราจรดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นได้ว่า กฎหมายกำหนดมาตรการหรือวิธีการควบคุมพฤติกรรมรถขบรถ คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขบรถ กระบวนการได้มาซึ่งใบอนุญาตขบรถ และกำหนดโทษไว้สำหรับผู้ฝ่าฝืน ทั้งนี้มุ่งให้เกิดผลตามเป้าหมายสำคัญโดยเฉพาะเจาะจงคือ ความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร

² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7909/2549

2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ

โดยทั่วไปกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการขับรถยนต์ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ³ จึงมีระบบใบอนุญาตขับรถและกระบวนการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถขึ้นมา การออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ขับรถยนต์เกิดขึ้นครั้งแรกใน ปี ค.ศ.1888 โดยหน่วยงาน Grand Ducal แห่งเมืองมานน์เฮม ประเทศเยอรมัน ซึ่งออกให้แก่ผู้ประดิษฐ์รถยนต์สมัยใหม่ชื่อ นายคาร์ล เบนซ์ อันเนื่องมาจากการที่พลเมืองในมานน์เฮมร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงดังรบกวนและกลิ่นเหม็นจากรถยนต์ Motorwagen ของนายคาร์ล เบนซ์ ดังนั้นนายคาร์ล เบนซ์จึงร้องขอและต่อมาได้รับใบอนุญาตให้ขับยานพาหนะในถนนสาธารณะได้ โดยไม่ได้มีการทดสอบความถนัดในการขับรถยนต์ ต่อมาในปี 1903 เมือง Prussia ประเทศเยอรมันเป็นเมืองแรกที่กำหนดให้มีการทดสอบผู้ขับขี่และออกใบอนุญาตขับรถรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อยืนยันความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะได้ปลอดภัยและรับผิดชอบ ปี 1910 รัฐบาลเยอรมันจัดตั้งโครงการให้การศึกษาระดับชาติแก่ผู้ขับขี่และชุดการทดสอบผู้ขับขี่เพื่อเป็นแบบอย่างให้กับชาติอื่นๆ ในปี 1913 มลรัฐนิวเจอร์ซีย์ สหรัฐอเมริกาเป็นมลรัฐแรกที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกคนต้องผ่านการสอบก่อนได้รับใบอนุญาต โดยมีทั้งการสอบข้อเขียนและการสอบขับขี่ปบนถนน ต่อมามีการกำหนดให้ชาวอเมริกันที่ต้องการขับรถในประเทศอื่นต้องได้รับใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ ถึงแม้ว่าจะไม่ได้จัดเตรียมอย่างเพียงพอให้สามารถขับรถในสภาพการจราจรที่ไม่คุ้นเคยในประเทศอื่นๆ (Mark Garrett, 2014: 447)

รัฐใช้อำนาจทางมหาชนในการกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่างๆ ในการยื่นขอและออกใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้กำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่ปรถยนต์ต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนด เนื่องจากรัฐต้องการควบคุมการใช้ยานพาหนะในถนนสาธารณะ ควบคุมการเกิดอุบัติเหตุ และก่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน ทั้งนี้การตรวจสอบความสามารถของผู้ที่จะขับขี่ปรถยนต์ด้วยระบบและวิธีการต่างๆ จึงเป็นการคัดกรองผู้ขับขี่โดยกฎเกณฑ์ที่รัฐตั้งขึ้น (เอกรัตน์ โลหะ, 2553: 13-14) โดยทั่วไปกฎหมายที่ว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับรถซึ่งกำหนดระบบ ขั้นตอน ความยากง่ายในการทดสอบความสามารถในการขับขี่ปตามประเภทรถยนต์แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ

2.5.1 ความสำคัญของใบอนุญาตขับรถ

ใบอนุญาตขับรถเป็นเอกสารราชการที่บางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร แคนาดา เป็นต้น ออกให้และเป็นเอกสารแสดงตนเสมือนบัตรประจำตัวประชาชนประเทศอื่นๆ ส่วนใหญ่แล้วกำหนดให้ใบอนุญาตขับรถเป็นเอกสารราชการหนึ่ง而出ให้เพื่ออนุญาตให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะขับขี่ปรถยนต์ประเภทใดประเภทหนึ่งในถนนสาธารณะและเป็นหลักประกันความสามารถทั้งในด้านความพร้อมทางร่างกาย ความรู้และทักษะในการขับขี่ปรถประเภทต่างๆ (ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้สำหรับรถแต่ละประเภท) ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร นอกจากนี้ใบอนุญาตขับรถยังมีความสำคัญในทางอ้อมคือ ช่วยให้ได้รับพิจารณาเข้าทำงาน โดยเฉพาะงานที่กำหนดว่าต้องมีใบอนุญาตขับรถด้วย

³ นอกจากกฎหมายภายในของแต่ละประเทศแล้ว ข้อ 41 ของอนุสัญญาการจราจรทางถนน ค.ศ.1968 (แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.2011) ยังบัญญัติไว้เช่นเดียวกัน

ใบอนุญาตขับรถหรือ ใบขับขี่ที่มีความสำคัญในแง่ที่ว่า เป็นหลักฐานที่ยืนยันว่า บุคคลเป็นเจ้าของใบอนุญาตและได้รับอนุญาตให้ขับรถประเภทต่างๆ จริง และเจ้าของใบอนุญาตดังกล่าวเป็นผู้มีความรู้ความสามารถในการขับรถประเภทที่กำหนดในใบอนุญาตได้จริง มีคุณสมบัติเหมาะสม และได้ผ่านการทดสอบจากหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้ว ประการสำคัญคือ หากว่าขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถเป็นการกระทำที่ผิดตามกฎหมาย มีโทษทางแพ่ง โทษเปรียบเทียบปรับทางอาญา เพราะหากปล่อยให้บุคคลเหล่านี้สามารถขับยานพาหนะได้แล้วย่อมจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุและอันตรายแก่ผู้อื่นได้มากมาย

ใบอนุญาตขับรถยังมีความสำคัญในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยด้วย คือ ให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายจากประกันภัยต่างๆ ที่ได้ทำเอาไว้ ซึ่งหากไม่มีใบอนุญาตขับรถ บริษัทประกันภัยอาจใช้เป็นข้ออ้างเพื่อการยกเว้นความรับผิดชอบ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ บริษัทประกันจะไม่จ่ายค่าเสียหายให้โดยอ้างว่าผู้เสียหายไม่มีใบอนุญาตขับรถ

ในอดีตก่อนที่พิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยปี พ.ศ.2542 หากผู้ขับขี่รถคันที่ทำประกันภัย ในขณะที่เกิดเหตุไม่มีใบขับขี่ หรือมีใบขับขี่ไม่ตรงกับประเภทของรถคันที่ทำประกันภัย เช่น มีใบขับขี่ส่วนบุคคลแต่รถคันที่ทำประกันภัยเป็นรถรับจ้างสาธารณะ กรณีอย่างนี้เงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกำหนดให้เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของบริษัทที่รับประกันภัย เพราะถือว่าผู้ขับขี่รถคันที่ทำประกันภัยไม่มีความสามารถในการขับอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ต่อมาเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่แก้ไขใหม่ได้ลดบทบาทของใบขับขี่ลง โดยกำหนดให้กรณีขับขี่รถคันที่ทำประกันภัยในขณะที่เกิดเหตุไม่มีใบขับขี่นั้นเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของบริษัทที่รับประกันภัยได้เฉพาะความเสียหายของตัวรถคันที่ทำประกันภัยเท่านั้น แต่ในส่วนความเสียหายของบุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นความเสียหายในส่วนของชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน แม้ผู้ขับขี่รถคันที่ทำประกันภัยในขณะที่เกิดเหตุโดยไม่มีใบขับขี่ บริษัทที่รับประกันภัยรถคันดังกล่าวไว้ยังคงต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกตามความคุ้มครองที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์

อย่างไรก็ตาม ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของบริษัทที่รับประกันภัยภายใต้เงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจซึ่งกำหนดว่า “การขับขี่โดยบุคคลที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับรถใดๆ หรือเคยได้รับแต่ถูกตัดสิทธิตามกฎหมายหรือใช้ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ไปขับขี่รถยนต์” ต้องเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตใดๆ เลย ถ้าหากเคยได้รับใบอนุญาตขับรถแล้วแต่ไม่ได้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถกรณีเช่นนี้ก็ยังคงถือว่าเคยมีใบอนุญาตขับรถ ในคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ อธิบายคำว่าถูกตัดสิทธิตามกฎหมายของผู้ได้รับอนุญาตขับขี่นั้นต้องถึงขนาดที่ต้องถึงขนาดถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ เมื่อเป็นกรณีที่เคยมีใบอนุญาตขับรถและถูกตัดสิทธิที่ไม่ถึงขนาดถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ บริษัทที่รับประกันภัยก็ไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ นอกจากนั้นคำว่าใบอนุญาตขับรถใดๆ ยังให้หมายความรวมถึงการได้รับใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศด้วยโดยให้ถือว่าบุคคลผู้ไม่มีใบอนุญาต ขับรถของประเทศไทยก็ถือว่า มีใบอนุญาตขับรถแล้ว (สยามธุรกิจ, มป.ท. : ออนไลน์)

2.5.2 ประเภทของใบอนุญาตขับรถ

โดยหลักทั่วไปแล้วใบอนุญาตขับรถแบ่งได้เป็นหลายประเภท มีความแตกต่างกันไปตามแต่ละระบบใบอนุญาตขับรถในแต่ละประเทศ ได้แก่ ใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับ ใบอนุญาตชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถ (ฉบับสมบูรณ์) ใบอนุญาตสำหรับคนพิการ ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศฯลฯ รวมทั้งแบ่งชนิดของใบอนุญาตขับรถตามการจำแนก Class ของรถต่างๆ โดยพิจารณาลักษณะต่างๆ ได้แก่ ภายนอกของรถน้ำหนักของยานพาหนะหรือน้ำหนักของยานพาหนะรวมกับน้ำหนักบรรทุกทุกพวง และจำนวนผู้โดยสาร เช่น รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ รถยนต์สาธารณะ รถดัดแปลงสำหรับผู้พิการ รถโดยสารขนาดใหญ่ รถแทรกเตอร์ รถบดถนน รถหัวลาก ฯลฯ

ดังตัวอย่างที่เห็นได้จากใบอนุญาตขับรถสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 10 พ.ศ. 2542 คือ การอนุญาตให้สามารถขับขึ้นเพื่อขนส่งส่วนบุคคล หรือเพื่อโดยสารส่วนตัว และสามารถขับขึ้นส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจส่วนตัวได้ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คนแต่ไม่เกิน 12 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม และต้องเป็นการขนส่งที่ไม่ใช่การรับจ้าง (ขนส่งเพื่อสินค้า)

2.5.2.1 ใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับ (Learner License) เป็นใบอนุญาตเพื่อใช้ในการเรียนและฝึกขับรถยนต์ เช่น ในหลายมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาผู้ขอรับใบอนุญาตฝึกหัดขับรถจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ (15-16 ปี) พร้อมกับมีพ่อแม่หรือผู้ปกครองลงนามอนุญาต โดยในการฝึกหัดขับจะต้องแสดงป้ายผู้ขับฝึกหัดขับ มีผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถที่มีอายุตามเกณฑ์ (ไม่ต่ำกว่า 21 ปี) และมีประสบการณ์ขับไม่น้อยกว่า 1 ปีนี้กำกับดูแลการขับรถด้วยทุกครั้ง โดยจะต้องบันทึกชั่วโมงที่ทำการฝึกหัดขับลงในสมุดบันทึกให้ครบและมีประสบการณ์การขับรถตามหลักเกณฑ์ (เช่น ไม่ต่ำกว่า 30 ชั่วโมง) เป็นระยะเวลา 6 เดือนถึง 1 ปี (เกณฑ์ต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ) และปฏิบัติตามเงื่อนไขการขับรถ (เช่น ห้ามขับในเวลากลางคืน ไม่ให้มีบุคคลอื่นเป็นผู้โดยสารนั่งอยู่ด้วย) (AAA Foundation for Traffic Safety, 2012 : 6-9) จึงจะมีสิทธิยื่นขอใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ใบอนุญาตฝึกหัดขับนี้มีลักษณะเป็นใบอนุญาตแนวดิ่งเพื่อให้เห็นความแตกต่างจากใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นๆ

2.5.2.2 ใบอนุญาตชั่วคราว (Provisional License) เป็นใบอนุญาตขับรถที่ออกให้แก่ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถในครั้งแรก ยกเว้นบางประเทศที่กำหนดให้มีใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับก่อน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการอนุญาตเบื้องต้นว่ามีความรู้ความสามารถในการขับรถในระดับหนึ่ง นั่นคือ ให้แก่ผู้ขับ่มือใหม่ที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม นั่นคือ ตามเกณฑ์อายุขั้นต่ำ 18 ปี (ในบางประเทศอาจต่ำกว่า) ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับกฎจราจร การขับอย่างปลอดภัย มารยาทในการขับรถ ฯลฯ ต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับรถ ซึ่งผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราวนี้สามารถใช้รถในช่วงระยะเวลาหนึ่งตามที่กำหนด ก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถถาวร ในบางประเทศเช่น ประเทศสิงคโปร์ ใบอนุญาตชั่วคราวมีลักษณะคล้ายกับใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับ ซึ่งผู้ขอต้องผ่านการตรวจสายตา การสอบข้อเขียนเบื้องต้น จากนั้นจึงให้มีการฝึกหัดขับหรือเรียนขับรถในถนนหลวงโดยมีครูฝึกนั่งอยู่ด้วยตลอดเวลา แสดงป้ายสัญลักษณ์ว่าเป็นผู้ฝึกหัดขับ ต้องทำประกัน

ความเสียหาย และปฏิบัติตามข้อจำกัดการขับรถหรือเงื่อนไขอื่น ๆ (Ecitizen, 2016 : Online and Hawksford, 2009 : Online)

ในหลายประเทศที่ใช้ระบบใบอนุญาตแบบลำดับขั้นให้ความสำคัญต่อการถือใบอนุญาตชั่วคราว โดยเฉพาะในช่วงแรกๆ ของการได้รับอนุญาตให้ขับรถซึ่งยังคงมีปัจจัยเสี่ยงจากการขับรถกลางคืนช่วงเวลาตีๆ การช่วยเหลือผู้โดยสารในรถที่เป็นเพื่อนวัยรุ่น การไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านการจราจรและความปลอดภัย การใช้โทรศัพท์พูดคุยและส่งข้อความขณะขับรถ ทั้งนี้ยังมุ่งส่งเสริมให้ขับรถโดยอิสระด้วยตนเองได้อย่างปลอดภัย (AAA Foundation for Traffic Safety, 2012 : 9-11)

2.5.2.3 ใบอนุญาตขับรถ (ฉบับสมบูรณ์) เป็นใบอนุญาตที่ออกให้แก่ผู้ที่ผ่านการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติซึ่งพิจารณาได้ว่ามีทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์การขับขี่ตามเกณฑ์คุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้⁴ มีประวัติการขับขี่ที่ดี โดยใบอนุญาตนี้มีอายุในช่วงระยะเวลาที่กำหนด เช่น 5 ปี 8 ปี และสามารถต่ออายุใบอนุญาตไปเรื่อยๆ ได้ โดยอาจต้องผ่านการทดสอบ การตรวจร่างกาย หรืออยู่ภายใต้ระบบตรวจสอบหลังจากได้รับอนุญาต เช่น การตัดแต้ม ประวัติการขับขี่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎเกณฑ์ของแต่ละประเทศ

2.5.2.4 ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ เป็นใบอนุญาตขับรถที่ออกให้ตามชนิดของรถยนต์แก่บุคคลที่ประสงค์จะประกอบอาชีพขับรถรับจ้าง หรือประกอบธุรกิจการขนส่งได้ อาทิ การขนส่งคน การขนส่งสิ่งของ เป็นต้น มักจะกำหนดเกณฑ์อายุไว้สูงกว่าเกณฑ์อายุผู้ขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล โดยทั่วไปมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามเช่นเดียวกับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ต้องผ่านการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รู้จักเส้นทาง ถนนและทางหลวงพอสมควร มีความประพฤติเรียบร้อย รับผิดชอบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารสาธารณะความปลอดภัย สาธารณะ เนื่องจากโดยทั่วไปรถสาธารณะมักจะวิ่งอยู่บนท้องถนนและใช้สิ่งอำนวยความสะดวกหรือโครงสร้างพื้นฐานมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล

2.5.2.5 ใบอนุญาตขับรถรถถนน รถแทรกเตอร์ เป็นใบอนุญาตที่ออกให้แก่ผู้มีทักษะความรู้ความสามารถเฉพาะชนิดของรถ รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง (รถบดถนน) รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดัน หรือฉุดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (รถแทรกเตอร์) บุคคล โดยทั่วไปมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามเช่นเดียวกับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ต้องผ่านการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

⁴ สอดคล้องกับข้อ 41 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 (แก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 2011) ที่ระบุไว้ว่า สามารถออกใบอนุญาตขับรถได้หลังจากที่ผู้ขอฯ ผ่านการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแล้ว ทั้งนี้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของแต่ละประเทศ

2.5.2.6 ใบอนุญาตสำหรับคนพิการ เป็นใบอนุญาตที่ออกให้แก่คนพิการทางร่างกาย โดยหลักๆ คือ พิการทางหู ตา มือ แขน ขา ลำตัว เท้า โดยอ้างอิงใบรับรองแพทย์เฉพาะทางเกี่ยวกับ ลักษณะทุพพลภาพชั่วคราวและทุพพลภาพถาวรโดยไม่คำนึงถึงสาเหตุ และต้องประเมินผลได้ว่าขับรถและควบคุมรถได้อย่างปลอดภัย สำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถก่อนเป็นผู้พิการโดยทั่วไปยังคงได้รับอนุญาตให้ขับรถต่อไป รวมทั้งอนุญาตให้ตัดแปลงอุปกรณ์ในรถให้เหมาะกับสภาพความพิการ ในช่วงระยะเวลาฝึกหัดขับขับรถ (Vic Roads, 2014 : ออนไลน์) กำหนดให้มีข้อจำกัดการใช้รถระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถ เช่น ขับได้เฉพาะเกียร์อัตโนมัติหรือพวงมาลัยพาวเวอร์ และกำหนดให้แสดงเครื่องหมายคนพิการไว้ที่ตัวรถภายใต้หลักการที่ว่าคนพิการกับคนปกติมีสิทธิเท่าเทียมกัน แต่มีระเบียบปฏิบัติที่คนพิการผ่านการทดสอบตามสภาพความพิการ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์บางอย่างมากกว่าคนปกติ เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถขับขี่และควบคุมรถยนต์ได้ดี เช่น เมื่อต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับรถ โดยไม่ต้องสอบข้อเขียน เนื่องจากบางคนได้ใบอนุญาตขับรถไปแล้ว แต่ก็ไม่ได้ขับรถนานอาจไม่สามารถควบคุมรถยนต์และขับขี่ได้เท่าที่ควรจะเป็น อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (ศิริชัย ทรัพย์ศิริ, 2551: ออนไลน์ และ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2542: ออนไลน์)

2.5.2.7 ใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ (International Driving Permit) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า ใบขับขี่สากล เป็นใบอนุญาตที่นานาชาติยอมรับว่า ให้สามารถขับรถในประเทศที่ยอมรับใบอนุญาตฯ นี้ได้ โดยยึดหลักที่ว่าผู้ขับขี่ได้ผ่านการรับรองในประเทศของตนเองว่ามีทักษะความรู้ความสามารถขับขี่รถยนต์ตามเงื่อนไขขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาจากการถือใบอนุญาตขับรถที่ยังคงมีอายุอยู่ซึ่งออกโดยประเทศของตน แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงใบอนุญาตสำหรับผู้ฝึกหัดขับขับรถตามภาคผนวก 6 และ 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ.1968 (แก้ไขเพิ่มเติมปี 2011) โดยหลักทั่วไป โดยใบอนุญาตฯ นี้ออกให้ตามใบอนุญาตขับรถที่ผู้ขอฯ ถืออยู่ และควรต้องใช้ร่วมกับใบอนุญาตขับรถที่สมบูรณ์และมีอายุอยู่ที่ประเทศของตนออกให้แก่ผู้ถือ

อีกส่วนหนึ่งคือ การอนุญาตให้นำใบอนุญาตขับรถซึ่งออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจของแต่ละประเทศต่างๆ ไปใช้ขับรถได้ในประเทศอื่นๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน 10 ประเทศได้เลยโดยไม่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศนั้นเป็นผลมาจากความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศที่ออกโดยกลุ่มประเทศอาเซียน ค.ศ.1985 ได้ ซึ่งมุ่งหมายให้เกิดความสะดวกในการเดินทางด้วยรถยนต์สำหรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เช่น ในอนุญาตขับรถแบบสมาร์ทการ์ดที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกของประเทศไทยซึ่งมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีข้อมูลและภาพถ่ายของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ มีแถบแม่เหล็กเก็บข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มีการบันทึกข้อจำกัดในการใช้ใบอนุญาตขับรถ มีภาพอธิบายประเภทของรถที่ได้รับอนุญาตตามชนิดของใบอนุญาตขับรถ สามารถนำไปใช้ขับรถยนต์ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่าแตกต่างจากใบอนุญาตระหว่างประเทศสำหรับรถยนต์ หรือพาสปอร์ตรถยนต์ ซึ่งเป็นใบอนุญาตที่ออกให้แก่รถยนต์ สำหรับการนำรถยนต์นั้นๆ ไปขับขี่ในต่างประเทศ โดยกำหนดให้มีการติดสติ๊กเกอร์และป้ายทะเบียนภาษาอังกฤษ (กรมการขนส่งทางบก, ข่าวที่ 139, 2557 และ uAsean, ม.ป.ท.: ออนไลน์)

2.6 คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ

ในแง่วิศวกรรมจราจร กฎหมายว่าด้วยจราจรทางถนนหรือทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ผู้ขับขี่ต้องมีคุณสมบัติเหมาะสม (Qualified Driver) ซึ่งเกี่ยวข้องกับคุณลักษณะประจำตัวของบุคคลซึ่งมีมาก่อน ไม่ว่าจะเป็นอายุ เพศ การศึกษา รายได้ วุฒิภาวะ ความรู้และประสบการณ์การขับขี่ ฯลฯ ในการออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ประชาชนภาครัฐจึงยึดตามหลักการที่ว่าผู้ขับขี่ต้องมีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ได้แก่ **เกณฑ์ด้านอายุ มีความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ** เช่น **ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ไม่เป็นโรคประจำตัวที่อาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ไม่ตาบอดสี ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต เป็นต้น มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการขับขี่ ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย** เช่น **ไม่อยู่ระหว่างถูกยึดหรือถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น** ตลอดจนถือครองใบอนุญาตขับรถตามระยะเวลาที่กำหนด ดังนั้นเมื่อผู้ขับรถยนต์ผ่านเกณฑ์คุณสมบัติโดยไม่มีลักษณะต้องห้ามในการขับขี่แล้วย่อมได้รับใบอนุญาตขับรถเป็นการถาวรและส่งผลดีต่อความปลอดภัยบนท้องถนน

2.6.1 เกณฑ์อายุ เป็นการกำหนดอายุขั้นต่ำของการเข้าถึงการขับขี่อย่างถูกกฎหมาย หรืออายุขั้นต่ำของผู้ที่มีสิทธิ์ยื่นขอและรับใบอนุญาตขับรถ ซึ่งเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับความปลอดภัยทางถนน เหตุผลของสำหรับการเข้าถึงหรือยื่นขอใบอนุญาตขับรถได้นั้นมาจากการที่ภาครัฐในแต่ละประเทศย่อมเห็นว่าประชากรของตนในเกณฑ์อายุใดมีวุฒิภาวะมากพอที่จะสามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย รับรู้สถานะอันอาจเป็นอันตรายหรือเป็นอันตรายได้ สามารถตัดสินใจแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้ และมีอายุมากพอที่จะเรียนรู้ เข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้อย่างถูกต้อง

ในหลายรายงานและผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่วัยรุ่นเสี่ยงที่จะขับรถเฉี่ยวชนมากกว่าผู้ขับขี่ที่อายุมากกว่าหรือมีประสบการณ์มากกว่า ทั้งนี้ควรระมัดระวังการขับรถให้แยกต่างหากจากสิทธิ์อื่นของวัยรุ่นเพราะว่าวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องกับการก่อให้เกิดการบาดเจ็บจากการขับรถชนในช่วงแรกของการขับรถโดยที่ไม่มีการควบคุมดูแล (Teresa Senserrick and Michelle Whelan, 2003 : XVII) ตามหลักการการประเมินค่าความเสี่ยงชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับรถที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นมีความเสี่ยงในการขับรถชนมากที่สุดเมื่อประเมินการเดินทางต่อไมล์ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอายุอื่นๆ อุบัติเหตุเฉี่ยวชนและทำให้มีผู้เสียชีวิต โดยมากมักจะมาจากผู้ขับรถหนุ่มสาวซึ่งมักจะควบคุมรถไม่ได้ ขับรถในลักษณะที่สุ่มเสี่ยง ขับรถด้วยความเร็วสูง ตีมอเตอร์ไซด์แอลกอฮอล์ ขาดวุฒิภาวะ ขาดประสบการณ์ ถูกยั่วยุจากผู้โดยสารและลักษณะวิถีชีวิตตามอายุและเพศ โดยวัยรุ่นผู้ชายมักจะประเมินความสามารถในการขับรถของตนสูงเกินไป ประเมินอันตรายของการขับรถยนต์บนท้องถนนต่ำเกินไป (OECD, 2008 : 85)

การจำกัดอายุขั้นต่ำเป็นประโยชน์ต่อการวางมาตรฐานทางกฎหมายในเรื่องความเหมาะสมของอายุผู้ขับขี่ที่ควรจะขับขี่ และทำให้ผู้ขับขี่มีพัฒนาการด้านวุฒิภาวะที่เพียงพอกฎหมายภายในของแต่ละประเทศจึงต้องกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ที่สามารถถือใบอนุญาตขับรถไว้⁵

⁵ ข้อ 41 ของอนุสัญญาการจราจรทางถนน ค.ศ.1968 (แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.2011) บัญญัติไว้เช่นเดียวกัน

เกณฑ์อายุดังกล่าวแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ หรือแม้แต่ในบางประเทศแต่ละมลรัฐยังกำหนดอายุขั้นต่ำไม่เท่ากัน เช่น ในการอนุญาตให้ขับรถยนต์ตามลำพังโดยไม่มีผู้ใหญ่ควบคุมดูแล ผู้ขอใบอนุญาตขับรถในมลรัฐส่วนใหญ่ของประเทศแคนาดาต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปีบริบูรณ์ ในประเทศออสเตรเลีย เกณฑ์อายุของผู้ที่สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้นั้นมีหลากหลาย ตั้งแต่อายุ 16 – 18 ปีบริบูรณ์ เช่นเดียวกับในสหรัฐอเมริกา ขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละรัฐ (แม้บางรัฐจะกำหนดเกณฑ์ขั้นต่ำไว้ 14 ปี) ในประเทศนิวซีแลนด์ กำหนดเกณฑ์อายุไว้ที่ 15 ปี 6 เดือน โดยเป็นไปตามกระบวนการได้มาซึ่งใบอนุญาต ตัวอย่างเช่น ระบบใบอนุญาตแบบลำดับขั้น กำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ขอใบอนุญาตสำหรับผู้เรียนรู้ (Learner Permit) กำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับผู้ขอใบอนุญาตชั่วคราว (Intermediate License) และกำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับผู้ขอใบอนุญาตถาวร (Full License) มีข้อสังเกตว่า การกำหนดเกณฑ์อายุที่ต่ำเกินไปได้ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ คือ การขาดความพร้อมด้านวุฒิภาวะ มีการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่มือใหม่บนท้องถนน ระยะเวลาในการถือครองใบขับขี่ประเภทชั่วคราวที่สั้นจนเกินไป (ทวิคัต, 2553 : 7)

2.6.2 เกณฑ์ความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ ในระบบการออกใบอนุญาตขับรถของทุกประเทศคำนึงถึงหลักการที่ว่าผู้ขับขี่ต้องมีความเหมาะสมที่จะขับขี่รถบนท้องถนนในทุกๆ วัน ได้อย่างปลอดภัย นั่นคือต้องมีความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจที่จะสามารถควบคุมรถยนต์ได้ สามารถมองเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ตัดสินใจใช้ความเร็ว กะเกณฑ์ระยะทางได้ และสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เข้าข่ายเป็นอันตรายได้อย่างปลอดภัย

โดยทั่วไปในภาพรวมกฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถต้องไม่มีโรคประจำตัว อันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจ ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนเพราะบุคคลดังกล่าวไม่อาจควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ ตลอดจนบุคคลมีร่างกายพิการจนเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่หรือจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ซึ่งโรคและปัญหาสุขภาพเหล่านี้รวมถึงปัญหาสุขภาพอื่นๆ เช่น โรคทางจิตเวช (ซึ่งจะกล่าวถึงต่อไปในส่วนวิเคราะห์) จากผลการศึกษาในสหรัฐอเมริกาและยุโรปพบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับแรกคือ เมาส์รา อันดับสองคือโรคหัวใจ อันดับสามคือโรคเบาหวาน และอันดับสี่คือ โรคลมชัก ซึ่งข้อมูลนี้ใกล้เคียงกับประเทศไทยและประเทศอื่นๆทั่วโลก โดยเฉพาะผู้ป่วยโรคลมชักในสหรัฐอเมริกามีอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ ส่วนประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ 2-4 หรือจำนวน 1.2-2.4 ล้านคน (จำนวนประชากรทั้งหมด 65 ล้านคน) ทั้งนี้แพทยสภา เห็นว่ากลุ่มโรคที่ต้องควบคุมเป็นอันดับแรกคือ ผู้ป่วยโรคหัวใจ โรคเบาหวานขั้นรุนแรง และโรคลมชัก (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. 2015: ออนไลน์) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่โดยตรงและเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

นอกจากนี้เมื่อคนส่วนใหญ่ขอทำใบอนุญาตขับขี่ มีสุขภาพแข็งแรงดี ที่ไม่มีโรคประจำตัว แต่เมื่อวันเวลาผ่านไปหลังจากออกใบอนุญาตขับขี่ไปแล้ว บางรายเจ็บป่วย มีปัญหาสุขภาพในภายหลัง ไม่ว่าจะมาสาเหตุจากความเครียด การเสพยาเสพติด หรือดื่มแอลกอฮอล์เรื้อรัง ฯลฯ จึงส่งผลกระทบต่อร่างกายและจิตใจ ทำให้พวกเขาเหล่านั้นมีสภาพไม่พร้อมในการขับขี่ผู้ขับรถได้ต่อไป จากการเจ็บป่วยหรือมีสภาพร่างกายและจิตใจบกพร่อง เสื่อมโทรมลงไป ผลก็คือ นอกจากจะ

ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อตัวผู้ขับรถเองแล้ว ยังเสี่ยงและอาจก่อให้เกิดอันตรายและความเสียหายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ อีกด้วย (NZ Transport Agency, 2009 : 1, Online) ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องมีการตรวจประเมินสภาพร่างกายและจิตใจจนเห็นว่ามีความเหมาะสมต่อการขับรถจริงๆ และตรวจประเมินต่อไปเป็นระยะๆ ตามช่วงเวลาที่กำหนด โดยในการขอใบอนุญาตขับรถในครั้งแรก ไม่ใช่เพียงแค่นี้ให้ผู้ขับร่นำใบรับรองแพทย์ซึ่งรับรองสภาพร่างกายโดยทั่วไป มีสภาพสายตาดีทั้งสี่ที่มองเห็น มุมและระยะการมองเห็นทั้งทางกว้างและทางลึก มีปฏิกริยาของเท้าในการเหยียบเบรคได้ดี แล้วไม่มีการตรวจประเมินดังกล่าวอีกเลย

2.6.3 การมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการขับขี่ สิ่งนี้เป็นคุณสมบัติสำคัญประการหนึ่งของผู้ถือใบอนุญาตขับรถที่ต้องมีความรู้ความเข้าใจ และมีทักษะความสามารถในการขับรถยนต์ประเภทและชนิดที่ขอรับใบอนุญาต มีความรู้ความเข้าใจในข้อบังคับการเดินรถกฎจราจร ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ข้อควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและมารยาทในการขับรถ เทคนิคพื้นฐานทางเทคนิคเกี่ยวกับรถ คนเดินเท้า การรับรู้สภาวะและการจัดการกับอันตรายจากการขับขี่รถ (Road Safety Authority of Ireland, 2008 : 5) นอกจากนี้หลักการด้านความปลอดภัยพยายามมุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่มีทัศนคติและจิตสำนึกที่ดี รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อการขับขี่รถ และผลที่จะเกิดขึ้นตามมาต่อส่วนรวม นอกจากนี้ที่สำคัญ คือ ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ความเข้าใจหรือมีความพร้อมทางร่างกายและจิตใจดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยต้องผ่านกระบวนการอบรมและการทดสอบในสิ่งเหล่านี้ก่อนที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะออกใบอนุญาตขับรถให้

ในแง่วิศวกรรมจราจรให้ความสำคัญกับคุณลักษณะ หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นคุณสมบัติหรือความสามารถพื้นฐานประการหนึ่งของผู้ขับขี่ที่ดังที่ได้กล่าวถึงข้างต้น ซึ่งพอจะสรุปได้คือ ในสภาวะการขับรถยนต์จริงๆ บนท้องถนน ผู้ขับขี่พึงต้องมีความสามารถในการประมวลผลข่าวสารข้อมูล ตั้งแต่การนำร่องหรือวางแผนเส้นทางที่จะเดินทางไป การนำทางหรือขับขี่ไปตามเส้นทางอยู่ในช่องทางที่ปลอดภัย สนองต่อการจราจรรอบข้าง และการควบคุมรถ มีความสามารถในการคาดการณ์สิ่งที่จะเกิดขึ้นและปัจจัยแวดล้อมบนท้องถนนได้ เมื่อผู้ขับขี่มองเห็นสัญญาณหรือเหตุการณ์สามารถปรับเปลี่ยนวิธีการขับขี่เตรียมพร้อมสำหรับกระบวนการขับรถครั้งใหม่ได้ จนนำไปสู่การลดเวลาการตอบสนอง มีปฏิกริยาและตัดสินใจต่อสัญญาณหรือเหตุการณ์นั้นๆ เช่น ไฟสัญญาณจราจร ป้ายจำกัดความเร็ว ตามลักษณะตามธรรมชาติของความจำของผู้ขับขี่ และข้อจำกัดหรือความล่าช้าจากการประมวลผลข้อมูล ซึ่งสัมพันธ์กับทักษะวิสัยผู้ขับขี่ หรือ มุมการมองเห็น การมีสายตาบกพร่อง (Visual Disabilities) เช่น ตาบอดสี มองไม่เห็นชัดเจน ไม่สามารถอ่านป้ายในระยะที่เป็นมาตรฐานได้ ซึ่งโดยหลักแล้วควรต้องเป็นข้อมูล สัญญาณที่เห็นเด่นชัด (conspicuity) อ่านออกได้ (legibility) เข้าใจได้ (comprehensibility) มีความน่าเชื่อถือ (credibility) การทำเครื่องหมายนำทางให้เห็นเด่นชัด (delineation)

มีงานวิจัยชี้ให้เห็นว่าสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากมาจากผู้ขับขี่มือใหม่ (Novice Driver) ที่เป็นวัยรุ่น ยังขาดความรู้ความสามารถ ขาดประสบการณ์ โดยผู้ขับขี่มือใหม่ส่วนมากที่ขับรถจนจนทำให้คนเสียชีวิตไม่มีประวัติหรือการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก่อน จึงไม่อาจทราบหรือระบุได้ว่าเป็นผู้ขับรถยนต์ที่สร้างปัญหาหรือไม่รับผิดชอบหรือไม่ กว่าจะทราบและระบุ

ได้ดังกล่าวข้างต้นก็เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวแล้ว (Teresa Senserrick and Michelle Whelan, 2003 : XVII) ผู้ที่มีประสบการณ์ขับรถมากย่อมมีความเสี่ยงต่อการขับรถเฉี่ยวชนน้อยกว่าผู้ขับรถวัยรุ่นที่ขาดประสบการณ์ มีงานวิจัยสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาถึงโอกาสที่ผู้ขับรถหน้าใหม่จะขับรถเฉี่ยวชน ประสบการณ์ในการขับรถที่มากขึ้นมีความสำคัญมากกว่าอายุที่เพิ่มขึ้น มีข้อสังเกตว่าผู้ขับที่มีมือใหม่ที่เป็นวัยรุ่นอยู่ภายใต้หลายข้อจำกัดตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยและไม่ค่อยเข้าไปอยู่ในภาวะเสี่ยงในการขับรถ (Daniel R. Mayhew, 2003: 6) แต่วัยรุ่นที่มีประสบการณ์ขับรถมาหลายปีกลับเป็นผู้ที่อยู่ในภาวะเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกัน เช่น ในขณะที่ขับรถใช้โทรศัพท์พูดคุย ส่งข้อความ ขับรถด้วยความเร็วในเวลากลางคืน ดื่มสุรา ฯลฯ

2.6.4 ระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับรถชั่วคราว กฎหมายในประเทศต่างๆ ได้กำหนดให้มีระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับรถชั่วคราวประมาณ 6 เดือน – 1 ปี หรือบางประเทศก็กำหนดไว้ 2 ปี เพื่อให้ผู้ขับช้ได้มีโอกาสในการพัฒนาประสบการณ์ในการขับที่ภายใต้สถานการณ์ที่มีความเสี่ยงไม่สูงมากนัก นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันผู้ขับช้ที่ขาดความพร้อมทางด้านทักษะและวุฒิภาวะเลือกที่จะเสี่ยงกับการเดินทางที่เป็นอันตราย โดยกำหนดกระบวนการการออกใบอนุญาตขับรถที่มุ่งเพิ่มพูนประสบการณ์และเป็นการป้องกันพฤติกรรมขับรถที่ไม่ปลอดภัยแต่เน้นๆ ตัวอย่างเช่น ระบบสองระยะในช่วงถือครองใบขับช้ชั่วคราวจะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ เพื่อเพิ่มพูนทักษะในการขับรถ เช่น การขับช้อย่างปลอดภัยในเวลากลางคืน การขับช้บนถนนลื่น การประเมินความปลอดภัยด้วยตนเอง การประเมินสถานการณ์อันตรายในขณะที่ขับช้ (ทวิศักดิ์, 2553: 4) ระบบแบบเป็นลำดับขั้นกำหนดให้มีระยะเวลาเรียนรู้ที่ขยายออกไปก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถถาวรเพื่อให้ฝึกประสบการณ์การขับช้รถได้ในสภาพถนนและสภาวะอากาศที่หลากหลายขณะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแล เช่น ประเทศสวีเดนได้กำหนดระยะเวลาที่ขยายออกไป ประมาณ 120 ชั่วโมง เพื่อฝึกประสบการณ์ขับช้บนท้องถนนจริงโดยมีผู้สอน/ผู้ขับช้ที่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลซึ่งสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนเมื่อขับช้รถในภายหลังได้อย่างมาก (OECD, 2008 : 86)

2.7 ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย

นอกจากต้องมีคุณสมบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้ แล้วผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถจะต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามบางประการที่กฎหมายบัญญัติไว้ มาจากหลักการที่ว่าคุณลักษณะต้องห้ามดังกล่าวเป็นสิ่งสำคัญต่อการอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้ออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ยื่นขอฯ มีกำหนดไว้ว่าการที่บุคคลใดๆ มีคุณลักษณะนั้นไม่สมควรได้รับสิทธิ ไม่สมควรได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทใดประเภทหนึ่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ของแต่ละประเทศที่กำหนดไว้สำหรับรถยนต์แต่ละประเภท เช่น สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล กำหนดไม่ให้มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างยึด หรือพักการใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ไม่ถูกตัดคะแนนเพราะฝ่าฝืนกฎและวินัยจราจรเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ไม่เคยต้องถูกลงโทษในความผิดต่อกฎและวินัยจราจร เช่น ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือสิ่งเสพติดอย่างอื่น ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร ขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน

อัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ผู้ยื่นขอฯ จะต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามข้างต้นก่อนและในช่วงระยะเวลาถือครองใบอนุญาตชั่วคราวอยู่ ก่อนที่จะขอใบอนุญาตขับรถ (ฉบับสมบูรณ์)

ลักษณะต้องห้ามข้างต้นสัมพันธ์กับมาตรการทางกฎหมายจัดได้ว่าเป็นการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นไปในเชิงลงโทษประการหนึ่ง ได้แก่ การตัดคะแนน/ตัดแต้ม และการสะสมแต้มกระทำผิด ซึ่งมีขึ้นเพื่อติดตามตรวจสอบพฤติกรรมกรรมการขับรถ และเป็นการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการขับรถไปพร้อมๆ กัน

สำหรับประเทศที่ใช้มาตรการการตัดแต้ม เมื่อขับรถฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ก็จะถูกตัดคะแนนไปเรื่อยๆ หากมีคะแนนต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ก็จะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมหรืออาจเรียกได้ว่าเข้ารับการอบรมใหม่ ก็จะไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถในลำดับขั้นหรือระยะถัดไป (ภายใต้ระบบใบอนุญาตแบบลำดับขั้น) หรือมีเช่นนั้นหากได้ใบอนุญาตขับรถมาแล้วก็อาจจะถูกพักการใช้ ยึด เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ เช่น ในประเทศสิงคโปร์ ใช้ระบบแต้มปรับปรุงผู้ขับขี่ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการขับที่ปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด กำหนดให้ใช้เกณฑ์การตัดแต้มตามฐานความผิดต่างๆ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2559: 8-37) นอกเหนือไปจากการลงโทษปรับ หรือดำเนินคดีตามกฎหมายเพื่อลงโทษสถานอื่น

สำหรับบางประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น เมื่อได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว ภาครัฐใช้วิธีการสะสมคะแนนเมื่อกระทำผิดฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ เช่น ต้มเหล้าแล้วขับรถพบว่ามึนปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกินเกณฑ์ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น แต่ละแต้มที่ถูกบันทึกจะมีอายุ 3 ปี หากสะสมครบถึงเกณฑ์ที่ถูกลงโทษก็จะถูกพักใช้ และหากมีคะแนนสะสมสูงขึ้นไปถึงเกณฑ์อาจถูกยกเลิกใบอนุญาตขับรถ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2559: 8-15)

สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล กฎหมายได้กำหนดลักษณะต้องห้ามไว้ ที่สำคัญได้แก่

2.7.1 ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกัน คือ การมีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว ในกรณีที่มีการถือใบอนุญาตขับรถอยู่แล้วต้องการยื่นขอมีใบอนุญาตขับรถใหม่ในรถชนิดเดียวกัน ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดๆ เช่น ใบอนุญาตฯ เดิมถูกพักการใช้หรือยึดไปโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อให้มีการหลบเลี่ยงกฎหมาย มิให้เกิดความซ้ำซ้อนกัน แต่สำหรับกรณีถูกทำลาย หรือสูญหายสามารถยื่นขอให้ออกใบอนุญาตฯ ฉบับใหม่ได้บนพื้นฐานของฐานข้อมูลเดิม มีข้อสังเกตว่า ลักษณะต้องห้ามนี้ไม่ใช่กรณีที่ยื่นขอรับใบอนุญาตขับรถรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีใบอนุญาตขับรถประเภทเดียวกันกับที่ขอรับใบอนุญาตซึ่งรัฐบาลของประเทศอื่นออกให้

2.7.2 การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยเป็นมาตรการสถานเบา โดยพักใช้ใบอนุญาตขับรถในระยะเวลาสั้น การกระทำผิดซ้ำๆ นำไปสู่การพักใช้ได้หลายครั้ง โดยทั่วไปยิ่งถูกพักใช้หลายๆ ครั้ง ระยะเวลาการถูกพักใช้ก็จะนานขึ้น เช่น ครั้งที่ 1 ถูกพักใช้ 12 สัปดาห์ ครั้งที่ 3 ถูกพักใช้ 1 ปี เป็นต้น ในระบบใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้นกำหนดให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ฝ่าฝืนเริ่มต้นนับระยะเรียนรู้/ฝึกหัดขับใหม่ และ/หรือขยายระยะเวลาออกไปตามช่วงเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต เรียนรู้/ฝึกหัดขับ

ต้องปลอดภัยจากประวัติการชนและการฝ่าฝืนในช่วงระยะเวลาหนึ่งเพื่อกระตุ้นให้ขับซื้ออย่างปลอดภัย (Daniel R. Mayhew, 2005: 3)

สำหรับประเทศที่ใช้มาตรการการตัดแต้ม ในกรณีที่มีการขับรถฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ที่จะถูกตัดคะแนน หากมีคะแนนต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ หรือสำหรับบางประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่นที่ใช้วิธีการสะสมคะแนนเมื่อกระทำผิดฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ เช่น ต้มเหล้าแล้วขับรถพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกินเกณฑ์ ขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น แต่ละแ่้มที่ถูกบันทึกจะมีอายุ 3 ปี หากสะสมครบถึงเกณฑ์ที่ถูกลงโทษก็จะถูกพักใช้ และหากมีคะแนนสะสมสูงขึ้นไปถึงเกณฑ์อาจถูกยกเลิกใบอนุญาตขับรถ

กฎหมายของมลรัฐเท็กซัส ประเทศสหรัฐอเมริกา (the Texas Transportation Code, Section 521-291-461) โดยทั่วไปให้พักใช้เป็นเวลา 1 ปี ในกรณีที่กระทำผิดดังต่อไปนี้ อาจถูกพักใช้ หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ แล้วแต่กรณี ตัวอย่างเช่น ปฏิเสธที่จะส่งรายงานการตรวจวิเคราะห์ลมหายใจหรือไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือด ไม่จ่ายค่าปรับตามใบสั่งขับรถโดยไม่ทำประกันภัย ขับรถโดยประมาท ต้มเหล้าหรือเสพยาเสพติดแล้วขับรถซึ่งอาจถูกพักใช้ 90 วัน – 2 ปี เป็นต้น (Ken LaMance. 2015: Online)

2.7.3 การยึดใบอนุญาตขับรถ ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การจราจรทางบกและต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิด ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่ กระทำความผิดฐานขับรถในพฤติการณ์อันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน หรือมีผู้กล่าวโทษว่าทำให้เกิดความไม่สงบสุขในหมู่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนโดยชู้เชี่ย ดูหมิ่น รังแก หรือรบกวน ฯลฯ ทั้งนี้การยึดใบอนุญาตขับรถพึงต้องให้มีผลในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ในกฎหมายของมลรัฐเท็กซัส ประเทศสหรัฐอเมริกา (the Texas Transportation Code, Section 521-291-461) บัญญัติให้ทั้งการพักใช้และการเพิกถอนเป็นการยึดสิทธิ์ในการขับรถจากบุคคลหนึ่งทีฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (Ken LaMance. 2015: Online)

2.7.4 การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ สาธารณะกระทำความผิดตามกฎหมายซ้ำในข้อหาเกี่ยวกับความผิดครั้งก่อนหลายครั้งโดยไม่มารายงานตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่มีเหตุสมควร หรือกระทำผิดด้วยพฤติการณ์ที่ร้ายแรงและก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชีวิตและจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ถูกตัดแต้มจนมีแต้มต่ำกว่าเกณฑ์ หรือมีคะแนนสะสมจากการกระทำผิดจนมีคะแนนสูงตามเกณฑ์ของการถูกเพิกถอน โดยเฉพาะความผิดร้ายแรงหลายครั้ง เช่น เมาแล้วขับรถโดยประมาทจนผู้อื่นจนเสียชีวิต ในกฎหมายของมลรัฐเท็กซัส ประเทศสหรัฐอเมริกา (The Texas Transportation Code, Section 521-291-461) ในกรณีที่กระทำผิดดังต่อไปนี้ จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถโดยทันที ตัวอย่างเช่น ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ามีความผิดจากการใช้รถค้ายาเสพติดบางประเภท กระทำความผิดทางเพศ ฆ้อนต่อภาครัฐ เป็นต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจโดยคำนึงถึงเหตุผลทางร่างกายและทางการแพทย์ (Ken LaMance. 2015: Online) ในประเทศสิงคโปร์ ผู้ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะต้องสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ทั้งหมด

2.8 การอบรมและการทดสอบ

หลักการของการจัดให้มีการอบรมและทดสอบมีความสัมพันธ์กับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ โดยเฉพาะการมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการขับขี่ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น การอบรมในประเทศต่างๆ ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติมุ่งหมายให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถได้รับความรู้และให้เข้าใจอย่างแท้จริง เพิ่มทักษะในการขับขี่ ย้ำเตือนให้เห็นความสำคัญในเรื่องของข้อบังคับการเดินรถกฎจราจร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ข้อควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและมารยาทในการขับรถ เทคนิคพื้นฐานเกี่ยวกับรถและการขับขี่รถ เช่น การขับอย่างปลอดภัยในเวลากลางคืน การขับขึ้นบนถนนลื่น เป็นต้น การรับรู้สถานะและการจัดการกับอันตรายจากการขับขี่รถ การประเมินความปลอดภัยด้วยตนเองเพื่อความปลอดภัยสาธารณะทางถนน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้ที่อาจขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ ไม่มีจิตสำนึกหรือวุฒิภาวะที่เพียงพอ และบางส่วนที่อาจผ่านการทดสอบการขอใบอนุญาตขับรถมาก่อน แต่ยังไม่ผ่านการอบรม หรือกรณีขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรและข้อห้ามจะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมก่อนที่จะได้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ เป็นการปฏิบัติเงื่อนไขที่ทันสมัยแล้วแต่กรณี ทั้งนี้การอบรมพึงต้องมีหลักสูตรการอบรมซึ่งมีมาตรฐานอยู่ในระดับเดียวกัน ไม่ว่าจะดำเนินการโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบตามกฎหมาย สถาบันการศึกษา โรงเรียนสอนขับรถ ภาคเอกชนผู้ผลิตรถยนต์ ส่วนจะให้มีการอบรมช่วงระยะเวลาานเพียงใดแล้วแต่กฎเกณฑ์ของแต่ละประเทศ อย่างเช่น หลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่ที่มีมาแต่เดิมในสหรัฐอเมริกา คือ กำหนดให้เข้าอบรม 30 ชั่วโมงในห้องเรียน และ 6 ชั่วโมงบนท้องถนนอาจช่วยลดอัตราการเสียชีวิตต่อผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถราว 5% ในช่วง 6-12 เดือนแรกของการขับรถ รวมถึงผู้ขับขี่วัยรุ่น (Raymond C. Peck, 2011: 1)

การให้การศึกษาเป็นทางการและการฝึกอบรมเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการเรียนรู้การขับรถ รวมทั้งเตรียมตัวเข้ารับการทดสอบทางถนนซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐานความสามารถในการขับรถขั้นต่ำตามกฎหมาย ในหลายหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรมการขับขึ้นมุ่งหมายผลิตผู้ขับขี่ที่ปลอดภัยกว่าเดิม โดยลดการเข้าไปเกี่ยวข้องกับการขับรถ ตั้งแต่เดิมมาเป็นที่เข้าใจกันโดยทั่วไปว่าผู้เข้ารับการสอนเป็นทางการมีอัตราการขับรถชนต่ำกว่าผู้ที่ไม่ได้เข้ารับการสอนดังกล่าวและฝึกหัดขับรถเองแบบไม่เป็นทางการ ทั้งนี้มีข้อกังวลว่าเพียงแค่การจัดให้มีการศึกษาเป็นทางการและการฝึกอบรมเท่านั้นอาจไม่เพียงพอ มีประสิทธิผลได้เท่ากับการใช้กระบวนการใบอนุญาตขับขี่เป็นลำดับขั้นทั้งก่อนและหลังได้รับใบอนุญาตขับรถ ซึ่งยกระดับประสิทธิผลจากการอบรมให้เพิ่มสูงขึ้น (D R Mayhew and H M Simpson. 2002 : Online)

ในการขอใบอนุญาตขับรถ ผู้ยื่นขอฯ ต้องผ่านการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของแต่ละประเทศ ซึ่งการกำหนดให้มีการทดสอบสอดคล้องกับข้อ 41 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 (แก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 2011) การทดสอบก่อนออกใบอนุญาตขับรถมีการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย การทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ซึ่งมีความยากง่ายแตกต่างกันไปและเป็นไปตามกระบวนการขอรับใบอนุญาต ประเภทและชนิดของรถยนต์ ฯลฯ โดยหลักการสำคัญคือ ต้องการให้แน่ใจว่าผู้ที่จะมาถือใบอนุญาตขับรถและขับรถบนท้องถนนสาธารณะได้นั้นต้องมีความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ มีทักษะ ความรู้ความสามารถในการขับรถได้อย่างปลอดภัย

ในส่วนของการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายมักจะประกอบไปด้วย การทดสอบการมองเห็นสีที่จำเป็นในการขับรถ ทดสอบสายตาทางลึก และทางกว้าง ทดสอบปฏิกิริยาเท้า เพื่อวัดความสามารถในการใช้เบรคเท้า

ในส่วนของการทดสอบทางทฤษฎีหรือข้อเขียน โดยกำหนดให้ตอบทุกคำถามในเวลาที่กำหนด และเมื่อตอบได้ถูกต้องตามเกณฑ์จึงจะผ่านการทดสอบนี้ได้ ประเด็นคำถามครอบคลุมเนื้อหาในการอบรมภาคทฤษฎีที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งอาจทำโดยผ่านข้อสอบที่เป็นกระดาษ ผ่านระบบ Electronic Examination (E-exam) จากนั้นจึงเข้าสู่การฝึกหัดขับขับบนถนนจริงในระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ และการขอสอบภาคปฏิบัติต่อไป (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระบบใบอนุญาตขับรถ) นอกจากนี้ในสหราชอาณาจักรยังมีการทดสอบปฏิกิริยาการรับรู้อันตราย โดยให้ดูวิดีโอสั้นแบบ CGI ใหม่ที่ถ่ายจากมุมมองของผู้ขับรถไปยังท้องถนนขณะขับรถ โดยกำหนดให้กดปุ่มที่เมาส์หรือที่จอสัมผัสเมื่อมองเห็นและรับรู้ว่ามีสิ่งที่เป็นอันตรายหรืออาจเป็นอันตราย (Driver and Vehicle Standards Agency, 2014 : Online)

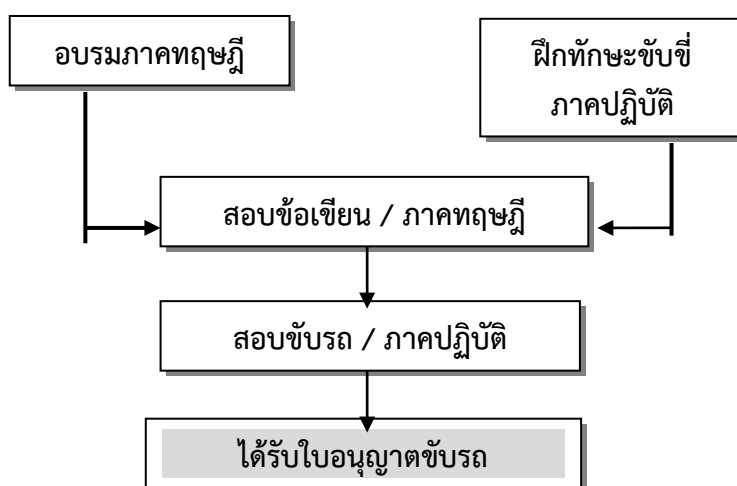
หลังจากผ่านการสอบภาคทฤษฎี การฝึกหัดขับบนถนนจริงตามระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ จึงเข้าสู่การสอบภาคปฏิบัติ (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระบบใบอนุญาตขับรถ) การทดสอบภาคปฏิบัติเป็นการประเมินหรือทดสอบขับรถจริงไม่ว่าจะในสนามสอบ และ/หรือบนท้องถนนจริงขึ้นอยู่กับระบบใบอนุญาตขับรถ ในบางประเทศมีเพียงการทดสอบขับรถจริงในสนามสอบโดยไม่มีผู้ใดนั่งอยู่ในรถด้วย สภาพของสนามสอบเป็นการจำลองถนน ทางและสถานที่ในการขับรถโดยมีลักษณะและพื้นที่ที่แตกต่างกันเพื่อถูกนำมาใช้วัดความสามารถในการขับรถของผู้ขอรับใบอนุญาต โดยให้ผู้ทดสอบปฏิบัติตามท่าที่ใช้ในการทดสอบต่างๆ

บางประเทศมีการทดสอบขับรถจริงบนท้องถนนจริงและต้องมีผู้ทดสอบ/ผู้ประเมินผลนั่งอยู่ในรถด้วย ในระบบของหลายประเทศ อย่างเช่น ในสหราชอาณาจักรผู้ที่ผ่านการทดสอบขับรถเกียร์อัตโนมัติจะได้รับอนุญาตให้ขับรถเกียร์อัตโนมัติเท่านั้น เช่นเดียวกันสำหรับผู้ผ่านการทดสอบขับรถเกียร์ธรรมดาจะได้รับอนุญาตให้ขับรถเกียร์ธรรมดาเท่านั้น (มาตรา 89 ของ Road Traffic Act 1988) ในประเทศที่มีการทดสอบขับรถจริงบนท้องถนนจริงและต้องมีผู้ทดสอบ/ผู้ประเมินผลนั่งอยู่ในรถด้วยในระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อสังเกตและประเมินทักษะความสามารถของผู้ขับรถจากลักษณะการใช้งานอุปกรณ์ต่างๆ ของรถ การขับเคลื่อนรถในลักษณะและทิศทางต่างๆ ตามเกณฑ์ ความสิ้นไหว ความคล่องแคล่ว ความถูกต้อง (โดยผิดพลาดน้อย) การตอบสนอง ทักษะการใช้กลวิธีต่างๆ เช่นสามารถถอยรถหรือแซงขึ้นหน้าได้ในความเร็ว ตำแหน่งและทิศทางที่เหมาะสม โดยไม่หยุดชะงักหรือใช้เวลาคิดนาน ไม่ไปเฉี่ยวชนกับวัตถุอื่นใด สามารถเข้าที่จอดรถในที่ที่เหมาะสมและปลอดภัย สามารถขับเคลื่อนรถยนต์ตามกฎหมาย ไฟสัญญาณ ป้ายจราจร รวมถึงสามารถให้สัญญาณแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ ตามลักษณะของทางต่างๆ (Department of Transport, Driver and Vehicle Services, 2015 : 11-20.) เมื่อผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติแล้ว ผู้ยื่นขอฯ มีสิทธิ์ได้รับใบอนุญาตขับรถฉบับสมบูรณ์ตามประเภทและชนิดของรถที่ขออนุญาตไว้ และขับรถยนต์ดังกล่าวได้โดยอิสระและด้วยตนเอง

2.9 ระบบใบอนุญาตขับรถ

2.9.1 แบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)

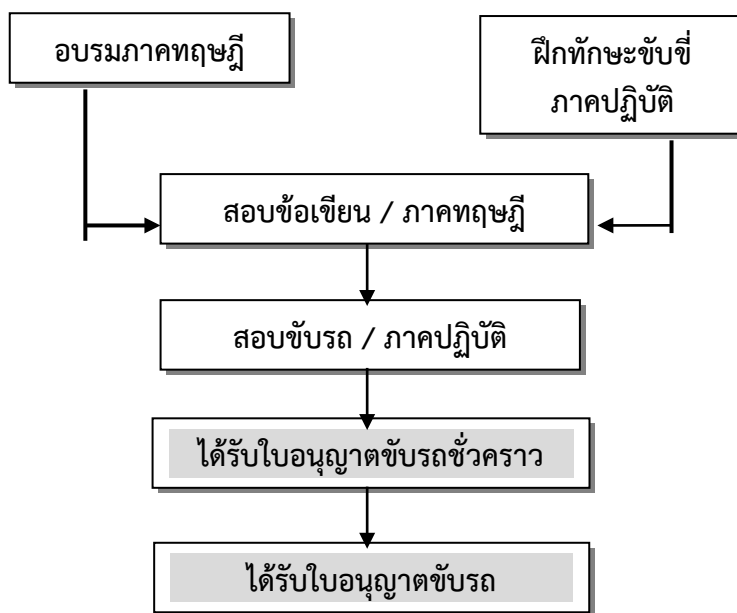
เป็นระบบการออกใบอนุญาตขับรถแบบดั้งเดิมซึ่งซับซ้อนน้อยที่สุด โดยกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ หรือโรงเรียนสอนขับรถ หรือสถานศึกษาที่ได้รับมอบหมาย ดำเนินการอบรมให้ความรู้ภาคทฤษฎีและอาจมีการฝึกทักษะการขับขี่ จากนั้นจึงมีการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เมื่อผ่านการทดสอบข้างต้นจึงจะได้รับใบอนุญาตขับรถ โดยไม่มีเงื่อนไขพิเศษสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันประเทศที่เคยใช้ระบบนี้มาก่อนได้เปลี่ยนแปลงไปสู่การมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวและการตัดคะแนน ดังนี้ผู้ขับขี่หน้าใหม่จึงยังไม่อาจได้ใบอนุญาตขับรถได้อย่างง่ายดายในทันทีที่ผ่านการทดสอบ (European Commission, Licensing Regimes, 2015 : Online และ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2559 : 8-1) ดังแสดงในแผนภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถแบบทั่วไป

2.9.2 แบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Probationary Driving Licensing System)

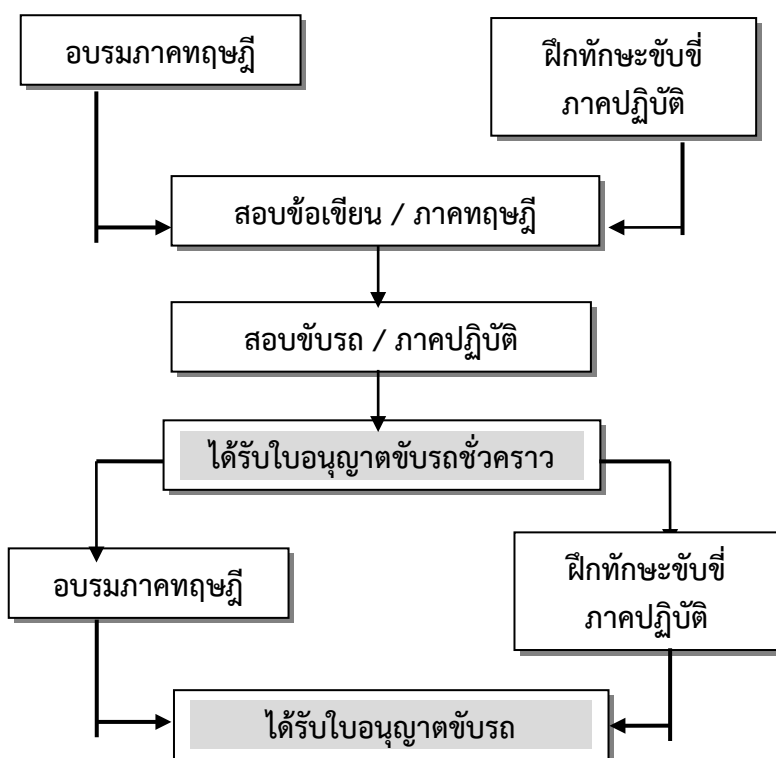
ระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวกำหนดให้มีการทดสอบเช่นเดียวกับการทดสอบแบบทั่วไป เมื่อผ่านการทดสอบแล้วจึงจะได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (provisional/probationary driving license) และกำหนดให้มีการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวในช่วงระยะเวลาหนึ่งอย่างน้อย 1 ปี เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์ขับขี่และติดตามตรวจสอบพฤติกรรมกรรมการขับรถ ก่อนที่จะได้ใบอนุญาตขับรถ เช่น ระบบที่ใช้ในประเทศไทย เขตปกครองพิเศษฮ่องกง เป็นต้น โดยในช่วงของการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ในขณะที่ขับรถจะมีติดตัวอักษร “P” ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ และอยู่ภายใต้เกณฑ์ตัดคะแนนเมื่อขับรถฝ่าฝืนกฎเกณฑ์สำหรับประเทศที่ใช้มาตรการการตัดแต้ม ส่วนประเทศที่ใช้วิธีการสะสมคะแนนเมื่อกระทำผิดฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ เช่น ต้มเหล้าแล้วขับรถพบว่ามึนปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกินเกณฑ์ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น จะต้องมีการเข้ารับการอบรมเพิ่มเติม (European Commission, Licensing Regimes, 2015 : Online, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2559: 8-2 และ GovHK, 2015: Online) ดังแสดงในแผนภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถแบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

2.9.3 ระบบใบอนุญาตขับรถแบบสองระยะ (Two-phase System with Provisional)

ระบบนี้มีลักษณะคล้ายกับระบบที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ เมื่อผ่านการทดสอบในระยะแรกแล้วสามารถถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวโดยสามารถขับรถตามลำพังได้ แต่ในระยะต่อไปต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ เพื่อเพิ่มพูนทักษะระดับสูง เช่น การขับขี่อย่างปลอดภัยในเวลากลางคืน การขับขี่บนถนนลื่น การประเมินความปลอดภัยด้วยตนเอง การประเมินสถานการณ์อันตรายในขณะขับขี่ โดยไม่ต้องเข้ารับการทดสอบอีก จึงจะได้รับใบอนุญาตขับรถ ในระบบนี้ในประเทศออสเตรเลียโรงเรียนสอนขับรถอาจเป็นผู้อบรมเพิ่มเติมข้างต้นโดยคำนึงถึงผู้ขับขี่หน้าใหม่ ซึ่งรวมถึงผู้ที่ขาดประสบการณ์ ผู้ที่มีทัศนคติไม่เหมาะสม อายุ เพศของผู้ยื่นขอ เป็นต้น (European Commission, Licensing Regimes, 2015: Online และ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2559 : 8-2, 8-3) ดังแสดงในแผนภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถแบบสองระยะ

2.9.4 ระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น (Graduated Driver Licensing System)

ระบบ GDL หรือ GLS นี้มีความชัดเจนมากขึ้นประกอบไปด้วยลำดับขั้น 3 ระยะในการออกใบอนุญาตขับรถ นั่นคือ มีระยะเรียนรู้/ฝึกหัดขับ (learner stage) ระยะควบคุมชั่วคราวหรือระยะกลาง (provisional license or intermediate stage) และระยะออกใบอนุญาตขับรถ (โดยสมบูรณ์) (full license stage)

การกำหนดลำดับขั้นดังกล่าวมาจากหลักการพื้นฐานที่ว่า ความสามารถในการเรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์จะมากขึ้นตามระยะเวลาที่ผ่านไปมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการควบคุมดูแลการขับขี่ของผู้ขับขี่ให้ได้รับประสบการณ์ที่สอดคล้องกับทักษะของตนในขณะนั้น ให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่เพิ่มพูนประสบการณ์ในภาวะที่มีความเสี่ยงต่ำ นั่นคือ ขับรถโดยมีผู้ควบคุมดูแลและกำหนดข้อจำกัดให้ปฏิบัติตาม เช่น ห้ามมิให้มีผู้โดยสารนั่งขณะขับรถ ห้ามมิให้ขับรถในเวลาดึก เมื่อมีประสบการณ์มากขึ้นก็จะผ่อนปรนการควบคุมดูแลการขับขี่ให้น้อยลง จนกระทั่งถึงระดับที่ผู้ขับขี่มีทักษะและประสบการณ์เต็มตามที่ตามเกณฑ์จึงอนุญาตให้ถือใบอนุญาตขับรถ

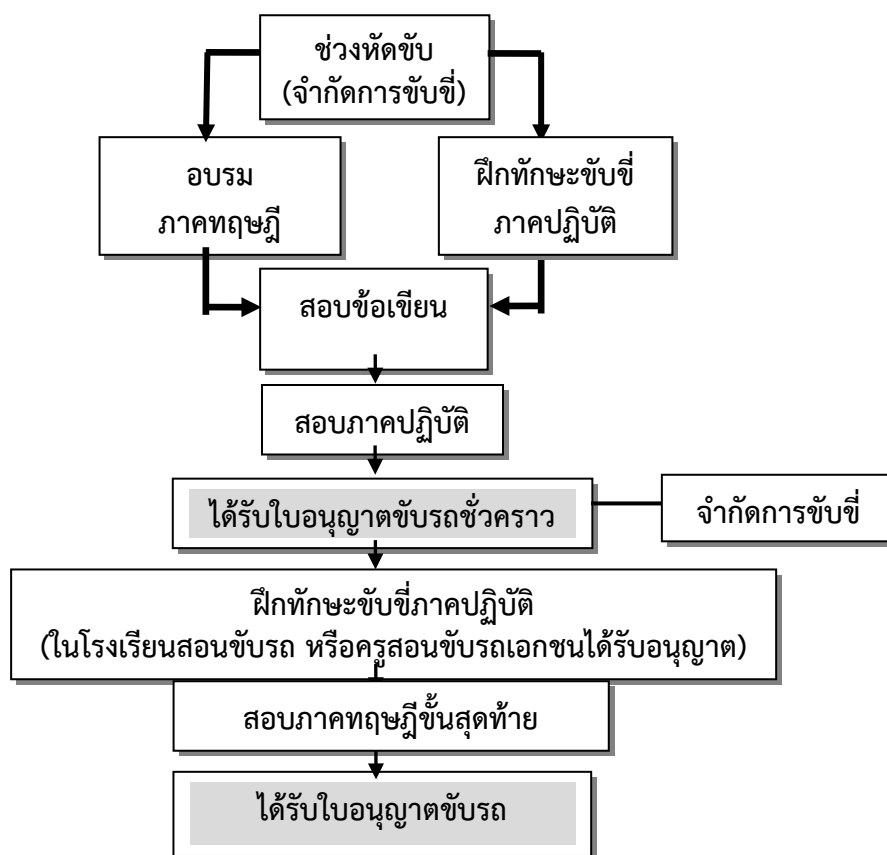
เป็นที่ยอมรับกันทั่วไประบบ GDL หรือ GLS นี้เพิ่มพูนประสบการณ์การขับขี่และลดความเสี่ยง อัตราการชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีงานวิจัยระบุว่าประสบการณ์การขับขี่ที่มากขึ้นสำคัญมากกว่าอายุที่มากขึ้นเหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (ทุกช่วงอายุ) รวมถึงผู้ขับขี่ช่วยเหลือ ซึ่งโดยมากมักชอบเรื่องตื่นเต้น ถูกเพื่อนยั่วยุ ระบบนี้กำหนดให้ผู้ที่อยู่ระหว่างเรียนรู้/ฝึกหัดขับต้องมีอายุตามเกณฑ์ ต้องถือใบอนุญาตตามกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำ เช่น ในช่วงระยะเวลาหลายเดือนนั้นผู้ขับขี่หน้าใหม่สามารถขับรถได้เฉพาะเมื่อผู้ใหญ่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลเท่านั้น ใน

ระยะกลาง กำหนดให้มีข้อจำกัดการขับขี่บนทางหลวงด้วยความเร็วสูง การขับขี่ในเวลาากลางคืนโดยไม่มี การควบคุมดูแล ขับขี่กับผู้โดยสารวัยรุ่น ต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถ ในระยะต่อมาจึงค่อยลดข้อจำกัดลงไปเรื่อยๆ กำหนดให้มีการลงโทษด้วยเกณฑ์ขั้นต่ำกว่าที่ใช้กับการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถ อย่างเช่น ขยายระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถออกไป การลดขั้นผู้ขับขี่ ยึดระยะเวลาการให้สิทธิพิเศษในการขับขี่โดยถือใบอนุญาตขับรถออกไป โดยมุ่งหมายจัดการกับการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย หรือการกระทำผิดอื่นๆ ได้ (Daniel R. Mayhew and Herb M. Simpson, 2003: 3-4)

ระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้นในประเทศสหรัฐอเมริกา มีหลักเกณฑ์ในระยะต่างๆ แตกต่างกันไปบ้างในแต่ละมลรัฐ ในที่นี้จะชี้ให้เห็นโดยสรุปมาจากเกณฑ์ของมลรัฐส่วนใหญ่ (Insurance Institute for Highway Safety, 2015 : Online)

- ระยะเรียนรู้/ฝึกหัดขับ (Learner stage) มลรัฐส่วนใหญ่กำหนดอายุขั้นต่ำไว้ที่ 14-16 ปี บังคับให้ต้องถือใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับไว้ 6-12 เดือน จำนวนชั่วโมงในการขับรถโดยมีผู้ควบคุมดูแลคือ 40-50 ชั่วโมงและ 10 ชั่วโมงในเวลา กลางคืน
- ระยะควบคุมชั่วคราวหรือระยะกลาง (intermediate stage) มลรัฐส่วนใหญ่ กำหนดอายุขั้นต่ำไว้ที่ 15-16 ปี ห้ามขับรถโดยไม่มีผู้ควบคุมดูแลในช่วงเวลาเที่ยงคืนถึง 5-6 นาฬิกาของวันรุ่งขึ้น จำกัดจำนวนผู้โดยสารที่ไม่ใช่บุคคลในครอบครัวเดียวกันไว้ไม่มากไปกว่า 1 คนโดยต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี
- ระยะออกใบอนุญาตขับรถ (full license/unrestricted stage) มลรัฐส่วนใหญ่ จำกัดการขับรถในเวลากลางคืนเป็นระยะเวลา 6-12 เดือนจนถึงอายุ 17-18 ปี จำกัดจำนวนผู้โดยสารเป็นระยะเวลา 6-12 เดือนจนถึงอายุ 17-18 ปีแต่จะมีข้อยกเว้นสำหรับผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถหรือเป็นสมาชิกครอบครัวของผู้ขับรถ และผู้ขับที่ควบคุมดูแลอยู่ในรถด้วย

มีหลายงานศึกษาวิจัยแสดงให้เห็นว่า สามารถพัฒนาสมรรถนะการขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้ขับขี่วัยหนุ่มสาว สามารถลดอัตราการเฉี่ยวชนและผลร้ายจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พัฒนาการดีขึ้นและเกิดผลในเชิงบวกเมื่อเปรียบเทียบกับระบบใบอนุญาตขับรถแบบเก่า โดยประเทศที่ใช้ระบบนี้ เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และหลายประเทศในทวีปยุโรป (European Commission, Licensing Regimes, 2015: Online) รวมถึงมาเลเซีย ดังแสดงในแผนภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น

2.10 ระบบและหลักเกณฑ์ใบอนุญาตขับรถของประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

จากการที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมตัวเข้าเป็นกลุ่มประเทศอาเซียน ภายใต้ ASEAN Declaration มาตั้งแต่ 8 สิงหาคม 2510 (ค.ศ. 1967) จนได้ตกลงกันจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ภายใต้กฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) ซึ่งลงนามผูกพันโดยประเทศสมาชิกเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2550 (ค.ศ. 2007) ซึ่งมุ่งหมายให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมืออย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น ซึ่งเป็นการยกระดับความร่วมมือของอาเซียนเข้าสู่มิติใหม่ในการสร้างประชาคมซึ่งมีประชากรรวมกันราว 600 ล้านคน โดยมีพื้นฐานที่ชัดเจนทางกฎหมายและมีองค์กรรองรับการดำเนินการเข้าสู่เป้าหมายทำให้เป็นกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ เป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมาตั้งแต่ปี 2558 โดยมีการอำนวยความสะดวก การลดและปรับกฎเกณฑ์ในด้านต่างๆ (กระทรวงการต่างประเทศ, 2558) มีการเข้า-ออก เดินทางสัญจร และอยู่อาศัยของคนชาติในอาเซียนเพื่อการท่องเที่ยว ทำธุรกิจ การศึกษา และ วัตถุประสงค์อื่นๆ ในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันเอง ได้แก่ ลาว เมียนมาร์ ไทย กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม

กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงร่วมกันในกฎบัตรอาเซียนให้มีองค์กรระดับรัฐมนตรีอาเซียนเฉพาะสาขา (ASEAN Sectoral Ministerial Bodies) ดำเนินงานด้านการจราจรและขนส่ง โดยผ่านที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ATM) และที่ประชุมเจ้าหน้าที่ขนส่งอาวุโส (STOM)

(ASEAN Secretariat, 2016, The ASEAN Charter, Annex I) ในส่วนของใบอนุญาตขับรถกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนได้กำหนดให้มีการปฏิบัติให้สัมฤทธิ์ผลตามความตกลงระหว่างประเทศยอมรับใบอนุญาตขับรถรถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นให้มีผลและใช้บังคับได้ในประเทศของตน ซึ่งแต่ละประเทศก็มีระบบและหลักเกณฑ์ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายภายในของประเทศตนเอง ดังนี้

2.10.1 ข้อตกลงระหว่างประเทศ ในทางกฎหมายทุกประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนได้เข้าผูกพันในข้อตกลงเพื่อการยอมรับใบอนุญาตขับรถรถยนต์ที่ออกโดยประเทศสมาชิกอื่น โดยมีข้อตกลงที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) อนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ (the Vienna Convention on Road Traffic) ค.ศ. 1968 (แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.2011) มุ่งหมายให้อำนวยความสะดวกในการจราจรระหว่างประเทศและเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดให้มีกฎจราจรที่เป็นมาตรฐาน ส่วนในฉบับแก้ไขเพิ่มเติมนั้นได้เพิ่มเติมกฎเกณฑ์หลักเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ทั้งในส่วนของการอนุญาตขับขี่ภายในประเทศ (ภาคผนวก 6) และการอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ (ภาคผนวก 7) โดยเฉพาะข้อ 41 ซึ่งได้กล่าวถึงข้างต้น

2) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถรถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ.1985 และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมความตกลง (Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses Issued by ASEAN Countries 1985 and its protocols) โดยทั้งนี้ 6 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ทำความตกลงร่วมกันเริ่มแรกเพื่อยอมรับใบอนุญาตขับรถรถยนต์ภายในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียนหนึ่งให้มาใช้ขับรถยนต์ในประเทศของตนตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น และต่อมาในภายหลังเมื่อมีสมาชิกประเทศเพิ่มอีก 4 ประเทศก็ได้มีการลงนามในพิธีสารเพื่อแก้ไขความตกลงฯ เพื่อให้ประเทศสมาชิกใหม่เข้ามาผูกพันปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถรถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียนนี้เช่นกัน

3) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว พ.ศ. 2542 ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งกรณีข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งมีผลทำให้ยานพาหนะของไทยและลาวสามารถเดินทางเข้าไปในดินแดนของอีกฝ่ายได้ หรือผ่านแดนไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับประเทศคู่สัญญาได้ แต่ไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของประเทศภาคีสัญญา และการขนส่งสินค้าอันตรายหรือสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย (ประมวล จันทร์ ชิวะ, 2558 : ออนไลน์) กรมการขนส่งทางบกระบุพาสปอร์ตรถยนต์เป็นความตกลงร่วมกันเฉพาะ ไทย-ลาว สามารถนำพาสปอร์ตที่ใช้กับรถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุกไปใช้ในการขับรถต่างประเทศระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวเท่านั้น โดยไม่สามารถนำไปใช้ได้ในประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน

4) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-border Transport Agreement (GMS CBTA) เป็นความตกลงที่เริ่มต้นจากไทย ลาว และเวียดนามได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศเมื่อปี ค.ศ. 1999 (2542) (Greater Mekong Sub-region Cross-

Border Transport Facilitation Agreement) ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมความตกลงฯ ดังกล่าวในปี 2001 โดยเปิดให้ประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ต่อประเทศสมาชิกฯ ที่เหลือคือ กัมพูชา เมียนมาร์ และจีน ได้เข้ามาร่วมเป็นภาคีความตกลงดังกล่าวนี้ และต่อมาได้ถูกเปลี่ยนชื่อเป็น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-border Transport Agreement (GMS CBTA) ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) และมีผลบังคับใช้โดยการให้สัตยาบันของ 6 ประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเมื่อธันวาคม 2003 (2546) ทำให้การขับรถ การขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสารในการขนส่งข้ามแดนผ่านแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสะดวกมากยิ่งขึ้น รวมถึงการอำนวยความสะดวกในส่วนของการขนส่งเข้าไว้ด้วยกัน (ADB, 2011 : 30, 272 และประมวล จันทร์ชีวะ, 2558 : ออนไลน์) ดังนั้นจึงส่งผลให้ทั้ง 10 ประเทศสมาชิกอาเซียนผูกพันต่อความตกลงฯ นี้

ในข้อ 17 ของความตกลงนี้ระบุให้ ประเทศคู่สัญญาต้องรับรองใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศคู่สัญญาอื่นๆ ทั้งหมดสอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ.1985 (Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses Issued by ASEAN Countries 1985) ต่อมาในปี 2004 ได้มีการแก้ไขถ้อยคำในข้อ 17 เป็น “ประเทศคู่สัญญาต้องรับรองใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศคู่สัญญาร่วมกันสอดคล้องกับภาคผนวก 16”

ภาคผนวก 16 ข้อ 1 ได้ระบุเกณฑ์ของใบอนุญาตขับรถในลักษณะเดียวกัน โดยได้ยกเว้นใบอนุญาตผู้เรียนรู้/ผู้ฝึกหัดขับ ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว และใบอนุญาตขับรถที่ทำทันทีบนไว้ ผู้ที่ขับรถยนต์ที่ทำการขนส่งข้ามพรมแดนต้องถือใบอนุญาตขับรถที่มีอายุอยู่และเหมาะสมซึ่งออกโดยประเทศต้นทางของตน หรือประเทศอื่นที่เป็นคู่สัญญา ทั้งนี้เมื่อเข้าไปในประเทศอื่นใบอนุญาตขับรถต้องยังคงมีอายุเหลืออย่างน้อย 2 เดือน

ภาคผนวก 16 ข้อ 2 และ 3 ได้ระบุให้ผู้ขับต้องถือใบอนุญาตขับรถตลอดเวลาที่อยู่ในประเทศอื่นนั้น และหากว่าจำเป็นให้ถือคำแปลเป็นภาษาอังกฤษของใบอนุญาตขับรถที่ได้รับการรับรองโดยหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตขับรถ โดยใช้ตัวเลขอาราบิกเพื่อให้หน่วยงานที่มีอำนาจทำการตรวจสอบ ต้องมีลักษณะตามที่กำหนด

ภาคผนวก 16 ข้อ 4 ได้ระบุว่า ประเทศคู่สัญญาต้องแจ้งให้ประเทศคู่สัญญาอื่นทราบถึงการเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตขับรถ โดยให้หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตฯ แจ้งเกี่ยวกับรูปแบบ/แบบและการเปลี่ยนแปลงล่าสุดของใบอนุญาตขับรถภายในประเทศของตนให้แก่หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตฯ ของประเทศคู่สัญญาอื่นๆ ทราบ

2.10.2 ระบบและหลักเกณฑ์ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายภายใน แม้จะให้สิทธิตามกฎหมายในการใช้ใบอนุญาตขับรถในประเทศอื่นในกลุ่มประเทศอาเซียนได้ก็ตาม ในแต่ละประเทศอาเซียนมีความแตกต่างโดยทั่วไปในหลายส่วน เช่น สถาปัตยกรรมจราจรที่แตกต่างกัน รถยนต์ที่ขับด้วยพวงมาลัยด้านซ้ายบ้าง ด้านขวาบ้าง ภาษาในป้ายบอกทางและสถานที่ การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยในทางสัญจรรถยนต์ ฯลฯ โดยเฉพาะมีข้อกังวลเกี่ยวกับความแตกต่างกันและมาตรฐานของระบบและหลักเกณฑ์ในการขอและออกใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล

ของแต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ทัศนวิสัยความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลหน้าใหม่ที่ขาดประสบการณ์ ฯลฯ

2.10.2.1 ประเทศสิงคโปร์ (SINGAPORE)

ประเภทของรถยนต์ ในส่วนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลแบ่งเป็น

1) Class 3 รถยนต์ที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน (ไม่รวมคนขับ) และมีน้ำหนักไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม (เช่น รถขนส่งสินค้า น้ำหนักเบา รถบัสขนาดเล็ก รถตู้ขนาดเล็ก) หรือรถแทรกเตอร์และรถประเภทอื่นๆ ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2,500 กิโลกรัม

2) Class 3A รถยนต์ประเภทที่ 3 ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบเกียร์อัตโนมัติ

3) Class 3 C รถยนต์ที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน (ไม่รวมคนขับ) และมีน้ำหนักไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม (ประเภทใหม่เริ่มมีผลบังคับใช้วันที่ 14 มิถุนายน 2558)

4) Class 3 CA รถยนต์ประเภทที่ 3C ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบเกียร์อัตโนมัติ (ประเภทใหม่เริ่มมีผลบังคับใช้วันที่ 14 มิถุนายน 2558)

ประเภทใบอนุญาตขับรถ มี 3 ประเภท ได้แก่

1) ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Provisional Driving License /PDL)
2) ใบอนุญาตขับรถทั่วไป (Qualified Driving License /QDL) มีอายุตลอดชีพ (ในปีแรกได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทคุมประพฤติ (PDL) ก่อน

3) ใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ (Vocational Driving License /VDL) มี 2 ชนิด ได้แก่ รถแท็กซี่ และรถโดยสาร ผู้ยื่นขอจะต้องมีใบอนุญาตประเภท 3 มาไม่น้อยกว่า 1 ปี

คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic (Motor Vehicles Driving Licenses) Rules 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถและกระบวนการขอใบอนุญาตไว้ว่า

1) **เกณฑ์อายุ** ผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล (ประเภท 3 ทั้งหมด) ต้องมีอายุขั้นต่ำ 18 ปี โดยมีสัญชาติสิงคโปร์ หรือมีสถานะเป็นผู้อยู่อาศัยถาวรของสิงคโปร์ (Permanent Residents) หรือเป็นชาวต่างชาติที่พำนักอยู่ในสิงคโปร์เกิน 12 เดือน

2) **เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ**

สำหรับขอใบอนุญาตขับรถสิงคโปร์ ต้องมีใบอนุญาตทำงาน และถือใบอนุญาตประเภท S Pass (ลูกจ้างชำนาญการระดับกลางมีประสบการณ์ที่ได้รับเงินเดือนอย่างน้อย 2,200 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน) มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ และ/หรือมีใบขับขี่สากล หากไม่มีต้องมีคำแปลอย่างเป็นทางการของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ

สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากล แต่ต้องมีคำแปลอย่างเป็นทางการของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ

3) **เกณฑ์สุขภาพร่างกายและจิตใจ** มีความสมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ สามารถมองเห็นและอ่านข้อความได้ในระยะ 25 เมตร สายตาดีไม่บอดสี โดยผู้ยื่นขอฯ ต้องรับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคร้ายแรงอันตรายต่อการขับรถ หากอายุเกิน 65 ปี ผู้ถือใบขับขี่จะต้องได้รับ

การตรวจร่างกายจากแพทย์เพื่อรับรองสมรรถนะในการขับขี่รถยนต์ทุก 3 ปี โดยใบรับรองแพทย์นี้จะถูกส่งไปยังสำนักงานตำรวจจราจร

4) **ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย** ผู้ยื่นขอฯ ต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามได้แก่ ไม่ถูกหักคะแนนความประพฤติมากกว่า 12 คะแนนภายใต้ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับขี่ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับขี่ชนิดใดๆ

5) **ระบบและกระบวนการใบอนุญาตขับขี่** มีระบบการขอและออกใบอนุญาตขับขี่ประเภท Probationary Driving License System

ขั้นแรก – ผู้ยื่นขอฯ ต้องผ่านการสอบภาคทฤษฎีเบื้องต้น (Basic Theory Test) ซึ่งสามารถสอบได้ ณ โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง ภายใต้ the Road Traffic (Driving Instructors and Driving Schools) Rules (R 16) เป็นข้อสอบแบบตัวเลือก 50 นาทีซึ่งจะมีเนื้อหาเกี่ยวกับกฎเกณฑ์พื้นฐานเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ป้าย และสัญญาณต่างๆในการขับขี่ สำหรับการขอเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี่ต่างชาติเป็นใบอนุญาตขับขี่สิงคโปร์ (conversion) สำหรับรถยนต์ประเภท 3C โดยเฉพาะเมื่ออยู่อาศัยในประเทศสิงคโปร์เกินกว่า 12 เดือน ต้องผ่านการสอบภาคทฤษฎีเบื้องต้นเท่านั้น แต่สำหรับรถยนต์ประเภท 3 ต้องผ่านการสอบทั้งภาคทฤษฎีเบื้องต้นและภาคปฏิบัติขับขี่

ขั้นที่สอง -- เมื่อผ่านการสอบภาคทฤษฎีเบื้องต้นแล้ว ผู้ยื่นขอฯ เข้ารับการทดสอบสายตา ก่อน จากนั้นผู้ยื่นขอฯ ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (Provisional Driving License) ซึ่งจะมีอายุ 6 เดือนและสามารถต่ออายุได้จากหน่วยงานตำรวจจราจร อย่างไรก็ตาม ใบอนุญาตขับขี่ประเภทนี้มีข้อพึงปฏิบัติและข้อจำกัด อาทิเช่น ไม่สามารถขับบนทางด่วนหรือถนนที่มีการจราจรคับคั่งได้บางเส้นทางและในบางเวลา ต้องมีผู้สอนขับรถที่ได้รับอนุญาตนั่งอยู่บนรถด้วย มีสัญลักษณ์ “L” ติดหน้าและหลังรถ จะต้องทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น

ขั้นที่สาม – ผู้ยื่นขอฯ นำใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวในการประกอบการเรียนขับรถต่อไป ซึ่งจะต้องเรียนกับผู้สอนที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานตำรวจจราจรเท่านั้นเพื่อเก็บประวัติการเรียนขับรถและชั่วโมงการเรียน ผลการสอบนี้หากผ่านจะมีอายุเพียงสองปี

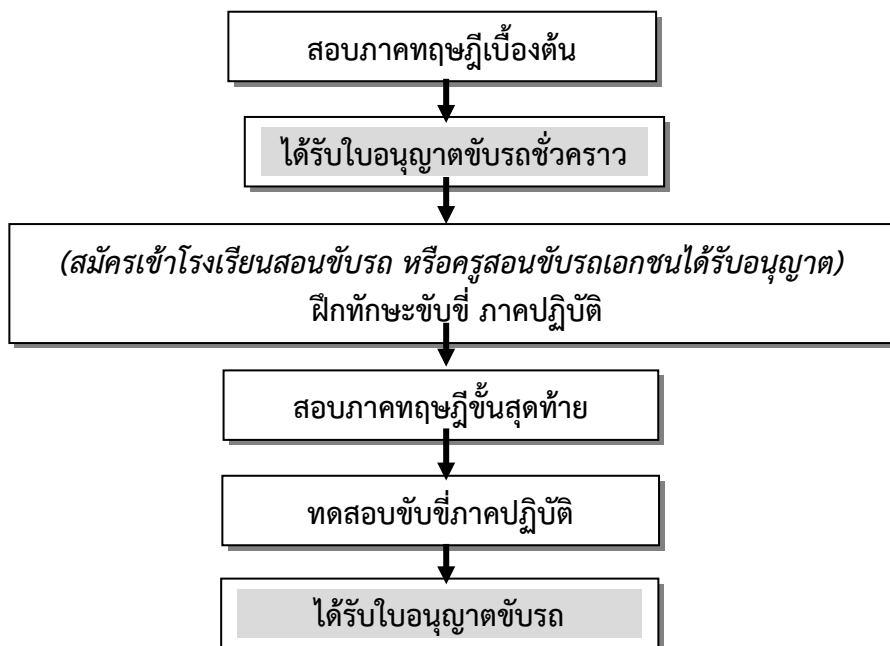
ขั้นที่สี่ -- ในช่วงระหว่างการทดสอบบนถนน ผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องขอ **ทดสอบภาคทฤษฎีขั้นสุดท้าย (Final Driving Theory Test)** ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยและทักษะเทคนิคการขับขี่ต่างๆ และจะต้องผ่านก่อนจึงจะสามารถขออนุญาตสอบขับที่ภาคปฏิบัติได้ โดยกำหนดว่าจะต้องสอบภาคปฏิบัติให้ผ่านภายใน 2 ปี มิฉะนั้นจะต้องกลับไปสอบข้อเขียนภาคทฤษฎีใหม่ตั้งแต่ขั้นแรก

ขั้นสุดท้าย -- ผู้ยื่นขอฯ ต้องผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติในการขับขี่ ซึ่งรับผิดชอบโดยตำรวจจราจร โดยการสอบนี้ต้องเกิดขึ้นไม่เกินสองปีหลังจากผู้สมัครผ่านการสอบภาคทฤษฎีครั้งสุดท้าย มิเช่นนั้นต้องทำการสอบภาคทฤษฎีใหม่ โดยแบ่งการสอบภาคปฏิบัติเป็นสองส่วน คือ สอบในสนามขับรถปิดเพื่อทดสอบทักษะและการตัดสินใจ สอบในถนนจริงเพื่อทดสอบการ

ตัดสินใจและความปลอดภัยในสถานการณ์จริงและทดสอบการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยผู้ยื่นขอฯ ต้องสอบปฏิบัตินี้ให้ผ่านภายในสองปีหลังจากผ่านการสอบข้อเขียนทางทฤษฎีครั้งสุดท้าย

เมื่อผู้ยื่นขอฯ ผ่านการสอบภาคปฏิบัติในการขับรถนี้ ผู้ยื่นขอฯ มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและสามารถขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะซึ่งมีอายุตลอดชีพ โดยชำระค่าธรรมเนียม 50 เหรียญสิงคโปร์ โดยในปีแรกจะได้รับใบอนุญาตขับรถประเภท “คุมประพฤติ” (Probation) ซึ่งหากมีการทำผิดกฎจราจรและมีคะแนนสะสมจากกระทำฝ่าฝืนกฎจราจรเกินกำหนด ใบอนุญาตขับรถจะถูกเพิกถอนทันที

6) ระบบควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ นอกจากการปรับและโทษอาญา การควบคุมผู้ขับขี่ของสิงคโปร์จะใช้ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) โดยเมื่อผู้ถือใบอนุญาตขับรถทำผิดกฎจราจร ผู้ถือใบอนุญาตขับรถจะได้รับคะแนนแล้วแต่ฐานความผิด ตัวอย่างเช่น ได้รับ 3 แต้มหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หุตุรถทับทางม้าลายได้รับ 4 แต้ม ถ้าขับเร็วเกินเกณฑ์ที่กำหนดไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้รับ 6 แต้ม เมื่อผู้ขับขี่ได้คะแนนสะสมถึง 24 คะแนนภายในสองปี ใบอนุญาตขับรถจะถูกพักการใช้ชั่วคราวครั้งแรกเป็นเวลา 3 เดือน และหลังจากระยะเวลาที่พ้นการถูกพักการใช้ชั่วคราวนั้นผู้ขับขี่จะได้รับอนุญาตให้ได้รับคะแนนลบไม่เกิน 12 คะแนนภายในระยะเวลา 1 ปี หากเกินกว่านั้นใบขับขี่จะถูกพักการใช้อีกครั้ง ไม่ว่าจะในกรณีใดก็ตาม การโดนพักการใช้ครั้งที่ 2 เป็นระยะเวลา 6 เดือน ครั้งที่ 3 เป็นระยะเวลา 1 ปี ครั้งที่ 4 เป็นระยะเวลา 2 ปี ครั้งที่ 5 ขึ้นไปจะมีระยะเวลาครั้งละ 3 ปี อย่างไรก็ตามการโดนพักการใช้ใบอนุญาตขับรถเกินกว่า 1 ปี ส่งผลทำให้ใบขับขี่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถโดยอัตโนมัติ โดยผู้ขับขี่ต้องไปเริ่มกระบวนการเรียนและขอใบอนุญาตขับรถใหม่ โดยระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตขับรถจะยังคงอยู่ (Citizen. 2016: Online, Singapore Police Force. 2016: Online, Singapore Statutes Online. 2014: Online, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2016: 8-35 – 8-42, กระทรวงคมนาคม, 2557 (สาธารณรัฐสิงคโปร์): 36-48)



ภาพที่ 2.5 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศสิงคโปร์

2.10.2.2 ประเทศมาเลเซีย (MALAYSIA)

ประเภทของรถยนต์ กฎหมายรถยนต์และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมปี 2013 (Motor Vehicles (Driving License) (Amendment) 2013 แบ่งประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลดังนี้

- 1) Class D รถยนต์ที่บรรทุกผู้โดยสารมีน้ำหนักไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม
- 2) Class DA รถยนต์ที่บรรทุกผู้โดยสารมีน้ำหนักไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม

ขับเคลื่อนด้วยระบบเกียร์อัตโนมัติ

ประเภทใบอนุญาตขับรถ มี 3 ประเภท ได้แก่

1) ใบอนุญาตฝึกหัดขับ (Learner Driving License/LDL) มีอายุ 2 ปี ออกให้แก่ผู้ยื่นขอฯ ที่เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี ผ่านการสอบภาคทฤษฎีแล้ว อาจต่ออายุใบอนุญาตขับขี่นี้ได้ทุก 3 หรือ 6 เดือนจนถึงสูงสุดที่ 2 ปี สำหรับไปฝึกหัดขับรถในภาคปฏิบัติต่อไป หากหลังจากครบ 2 ปีแล้ว ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่อาจจำเป็นต้องเริ่มบทเรียนขับรถใหม่ทั้งกระบวนการเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้หัดขับรถ

2) ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Probationary Driving License/PDL) มีอายุประมาณ 2 ปี ออกให้สำหรับผู้ผ่านการสอบภาคปฏิบัติแล้ว

3) ใบอนุญาตขับรถทั่วไป (Competent Driving License/CDL) จะได้รับอัตโนมัติหลังจากถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราว 2 ปีขึ้นไป โดยไม่โดนหักคะแนนเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด อาจต่ออายุได้หลังจากผ่านไป 1 ปี 2 ปี 3 ปี หรือ 5 ปี

หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง คือ Road Transport Department (RTD)

คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถและกระบวนการขอใบอนุญาตไว้ว่า

1) **เกณฑ์อายุ** ผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลประเภท D ต้องมีอายุขั้นต่ำ 17 ปี ไม่ว่าจะเป็ผู้มีสัญชาติมาเลเซีย หรือเป็นชาวต่างชาติ

2) **เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ**

สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถมาเลเซีย ทำได้เฉพาะใบอนุญาตขับรถชั่วคราวและใบอนุญาตขับรถทั่วไป เฉพาะสำหรับรถยนต์นั่งประเภท D และรถจักรยานยนต์ประเภท B2/B ต้องมีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีค่าแปลของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษพร้อมให้หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตขับรถรับรองหรือให้สถานทูตของประเทศของผู้ถือฯ (ทำข้อตกลงทวิภาคีเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถโดยเฉพาะกับประเทศมาเลเซีย) ในประเทศมาเลเซียรับรอง

สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากล แต่ต้องมีค่าแปลอย่างเป็นทางการของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ โดยใช้ได้ไม่เกิน 1 ปี

3) **เกณฑ์สุขภาพร่างกายและจิตใจ** มีความสมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ สามารถมองเห็นและอ่านข้อความได้ในระยะ 25 เมตร สายตาดีไม่บอดสี โดยผู้ยื่นขอฯ ต้องรับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคร้ายแรงอันตรายต่อการขับรถ

4) **ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย** ผู้ยื่นขอฯ ต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามได้แก่ ไม่ถูกตัดแต้มครบตามเกณฑ์คือ 10 คะแนนสำหรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวและ 15 คะแนนสำหรับใบอนุญาตขับรถทั่วไป ภายใต้ระบบความปลอดภัยทางถนน 15 คะแนน (KEJERA) ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ

5) **ระบบและกระบวนการใบอนุญาตขับรถ** มีระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น Graduated Driving Licensing System

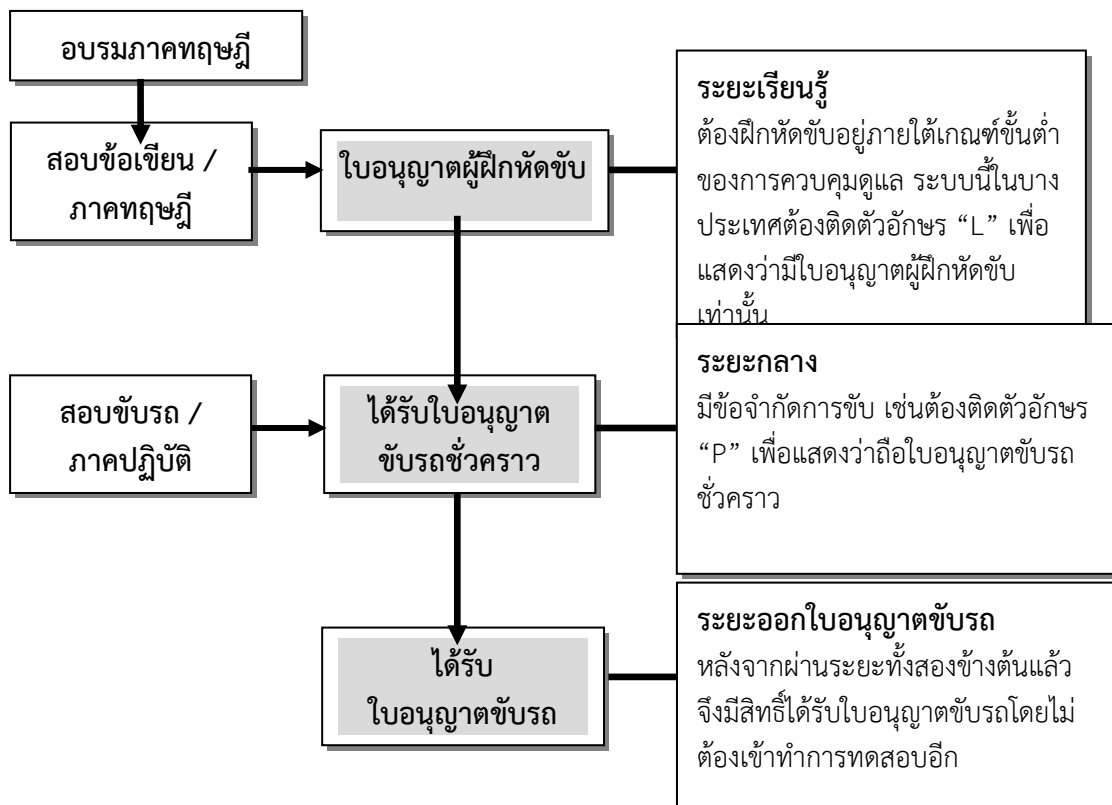
ขั้นแรก - ผู้ยื่นขอฯ ต้องเข้ารับการอบรมภาคทฤษฎีจำนวน 6 ชั่วโมงเกี่ยวกับทฤษฎีการขับรถเพื่อความปลอดภัย (KPP01) ในโรงเรียนสอนขับรถ แล้วจึงเข้าสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางถนนและการขับขี่ปลอดภัยหรือ Part 1 สำหรับผู้ที่สามารถสอบผ่านภาคทฤษฎีนี้ไม่ต้องเข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี (เริ่มใช้มาตั้งแต่กันยายน 2557) เมื่อสอบผ่านภาคทฤษฎีจะได้รับใบอนุญาตฝึกหัดขับ

ขั้นที่สอง - จากนั้นจึงเข้าอบรมภาคปฏิบัติและฝึกหัดขับกับโรงเรียนสอนขับรถ ผู้ที่ถือใบอนุญาตนี้ขับรถโดยมีข้อจำกัด คือ ขับรถที่เป็นของโรงเรียนสอนขับรถอยู่ในการควบคุมดูแลของครูสอนขับรถโดยติดป้ายอักษร “L” ไว้ที่รถยนต์ จากนั้นผู้ยื่นขอฯ จึงเข้ารับการทดสอบภาคปฏิบัติใน Part 2 โดยการขับรถในสนามสอบ ซึ่งต้องขับรถหยุดบนเนิน จอดรถ กลับรถ ในทางแคบ และการทดสอบภาคปฏิบัติใน Part 3 โดยการขับรถในถนนจริง เมื่อผ่านสอบภาคปฏิบัติแล้วจะได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Provisional Driving License) ผู้ขับขี่หน้าใหม่ต้องติด

ป้ายตัวอักษร P สีขาวในกรอบสี่เหลี่ยมพื้นสีแดงที่ด้านหน้าและหลังรถ และอยู่ภายใต้ระบบความปลอดภัยทางถนน 10 คะแนน (KEJERA) ซึ่งเป็นระบบที่ตัดแต้มตามฐานความผิดจากขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร โดยใบอนุญาตขับรถจะถูกเพิกถอนเมื่อถูกตัดคะแนนไป 10 คะแนน ทั้งนี้อาจได้รับใบอนุญาตขับรถทั่วไปได้เมื่อผ่านพ้นไป 2 ปี และให้ช่วงเวลาผ่อนผัน 1 ปีเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถทั่วไปก่อนที่ผู้ถือฯ อาจต้องการเริ่มต้นกระบวนการฝึกหัดขับรถใหม่

ขั้นสุดท้าย -- หลังจาก 2 ปีจะมีสิทธิ์ได้รับใบอนุญาตขับรถทั่วไป ซึ่งต้องอยู่ภายใต้ระบบความปลอดภัยทางถนน 15 คะแนน (KEJERA) ซึ่งหากถูกตัดแต้มถึงเกณฑ์อาจถูกพักการใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และให้ช่วงเวลาผ่อนผัน 3 ปีเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถทั่วไปก่อนที่ผู้ถือฯ อาจต้องการเริ่มต้นกระบวนการฝึกหัดขับรถใหม่

6) ระบบควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ มาเลเซียใช้ระบบความปลอดภัยทางถนน 15 คะแนน (KEJERA) กับทั้งใบอนุญาตขับรถชั่วคราว และใบอนุญาตขับรถทั่วไป เพื่อประกันความปลอดภัยทางถนน ให้ผู้ขับขี่มีวินัย รับผิดชอบ และอดทนต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ โดยเมื่อผู้ถือฯ ทำผิดกฎจราจร ตัวอย่างเช่น เพิกเฉยต่อเครื่องหมายและกฎจราจร ถูกตัด 5 แต้ม ไม่หลีกเลี่ยงให้รถฉุกเฉินรอดับเพลิง รถตำรวจ ถูกตัด 8 แต้ม ขับรถเร็วเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดในช่วง 26-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถูกตัด 8 แต้ม ฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร ถูกตัด 10 แต้ม จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว หากถูกตัดแต้มถึงเกณฑ์ 10 คะแนนหรือ 15 คะแนนอาจถูกพักการใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ (Jabatan Pengangkutan Jalan Malaysia. 2016 : Online, Malaysian Road Transport Department. 2016: Online, กระทรวงคมนาคม, 2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย): 67-70).



ภาพที่ 2.6 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศมาเลเซีย

2.10.2.3 ประเทศฟิลิปปินส์ (PHILIPPINES)

ประเภทของรถยนต์ ตามประมวลกฎหมายขนส่งทางบกและจราจร ปี 1964 (the Land Transportation and Traffic Code 1964 หรือ the Republic Act (RA) 4136) และ Administrative Orders แบ่งประเภทรถยนต์นี้ส่วนบุคคลดังนี้

- 1) Restriction 2 รถยนต์ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 4,500 กิโลกรัม
- 2) Restriction 3 รถยนต์ที่มีน้ำหนักเกิน 4,500 กิโลกรัม
- 3) Restriction 4 รถยนต์ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 4,500 กิโลกรัมขับเคลื่อนด้วยระบบเกียร์อัตโนมัติ
- 4) Restriction 5 รถยนต์ที่มีน้ำหนักเกิน 4,500 กิโลกรัมขับเคลื่อนด้วยระบบเกียร์อัตโนมัติ

ประเภทใบอนุญาตขับรถ มี 3 ประเภท ได้แก่

- 1) ใบอนุญาตฝึกหัดขับ (student permit) ต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบิดามารดาหรือผู้ปกครอง
- 2) ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (non-professional license) ต้องถือใบอนุญาตฝึกหัดขับแล้วอย่างน้อย 30 วันก่อนวันที่ยื่นขอใบอนุญาตนี้ ยื่นขอเฉพาะประเภทรถยนต์ที่มีน้ำหนัก

เกิน 4,500 กิโลกรัมทั้งเกียร์ธรรมดาและเกียร์อัตโนมัติ (Restriction 2, 4) อย่างไรก็ตามใบเสร็จของใบอนุญาตขับรถถือว่าเป็นใบอนุญาตขับรถชั่วคราวได้

3) ใบอนุญาตขับรถทั่วไป (professional license) หลังจากมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวได้ 6 เดือน

4) ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ หรือใบขับขี่สากล มีอายุตามใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยหน่วยงานของประเทศอินโดนีเซีย หรือใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ และต้องใช้ควบคู่กัน

หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง คือ สำนักงานขนส่งทางบก (Land Transportation Office)

คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถ ตามประมวลกฎหมายขนส่งทางบก และจรรยา ปี 1964 (the Land Transportation and Traffic Code 1964 หรือ the Republic Act (RA) 4136) และ Administrative Orders ปี 2015 ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถและกระบวนการขอใบอนุญาตไว้ดังนี้

1) **เกณฑ์อายุ** ผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีอายุขั้นต่ำ 18 ปี ไม่ว่าจะเป็ผู้มีสัญชาติฟิลิปปินส์ หรือเป็นชาวต่างชาติ เว้นแต่ผู้ถือใบอนุญาตฝึกหัดขับซึ่งมีอายุขั้นต่ำ 17 ปีซึ่งมีบุคคลมีใบอนุญาตขับรถนั่งไปด้วย

2) **เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ**

สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถฟิลิปปินส์ ต้องมีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีค่าแปลของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษพร้อมรับรองโดยสถานทูตของประเทศของผู้ถือฯ ใบรับรองแพทย์ออกโดยสถานพยาบาลที่ได้รับการรับรองหรือแพทย์ของภาครัฐ ผลตรวจยาเสพติดซึ่งออกโดยศูนย์ตรวจยาเสพติดของกระทรวงสาธารณสุขหรือโรงพยาบาลของรัฐ หากว่าใบอนุญาตขับรถต่างชาติหมดอายุ หรือขอใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (non-professional license) ผู้ยื่นขอฯ ต้องเข้ารับการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากลและไม่ต้องเข้ารับการทดสอบ แต่ต้องมีคำแปลอย่างเป็นทางการของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ โดยใช้ได้ไม่เกิน 90 วันนับตั้งแต่วันที่เข้าประเทศฟิลิปปินส์

3) **เกณฑ์สุขภาพร่างกายและจิตใจ** มีความสมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ โดยผู้ยื่นขอฯ ต้องรับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคติดต่อร้ายแรง หรือโรคลมชัก โดยการยื่นใบรับรองแพทย์ที่ออกโดยแพทย์ผู้รับรองใบอนุญาตที่ตรวจรักษาในประเทศฟิลิปปินส์ ไม่ใช่ยาเสพติดหรือดื่มเหล้า สามารถมองเห็นและอ่านข้อความภาษาฟิลิปปินส์หรืออังกฤษหรือภาษาท้องถิ่น เมื่อยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ต้องยื่นใบรับรองแพทย์ที่มีลักษณะดังกล่าวข้างต้นด้วย

4) **ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย** ผู้ยื่นขอฯ ต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามได้แก่ ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ เช่น อันเนื่องมาจากการเสพยาหรือสารเสพติดขณะขับรถ ขับรถโดยมีอาการเมาเหล้า มีประวัติอาชญากรรมร้ายแรง

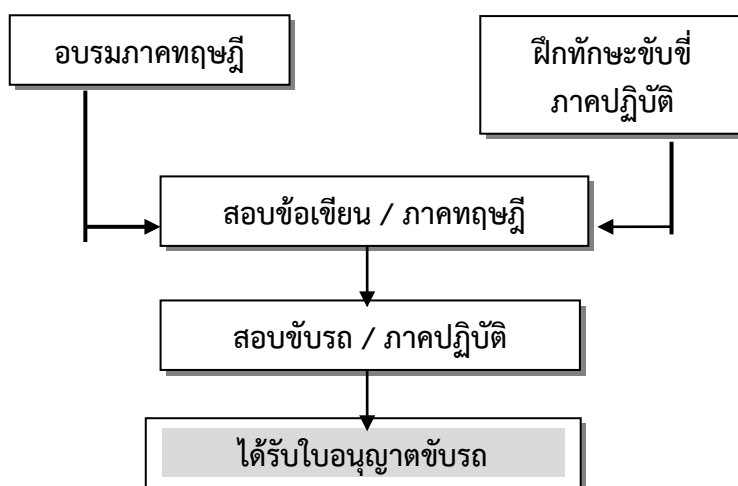
5) ระบบและกระบวนการใบอนุญาตขับรถ มีระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถแบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)

ขั้นแรก – ผู้ยื่นขอฯ ต้องเข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี แล้วจึงเข้าสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางถนนและการขับขี่ปลอดภัย

ขั้นที่สอง – ทดสอบสมรรถนะของร่างกาย ได้แก่ ทดสอบสายตา การได้ยิน โดยอาจถูกประเมินตามเงื่อนไขบางประการเพื่อให้แน่ใจว่าสามารถใช้รถได้อย่างปลอดภัย ตัวอย่างเช่น ทดสอบตาบอดสี ทดสอบสายตาเพื่อประเมินว่าจำเป็นต้องสวมแว่นตาขณะขับรถ (A) เงื่อนไขการขับรถโดยใช้พาหนะโดยเฉพาะ (B) การขับรถที่มีอุปกรณ์สำหรับชาวส่วนบน อุปกรณ์สำหรับชาวส่วนล่าง (C) ขับรถในเวลากลางวันเท่านั้น (D) ขับรถโดยให้ผู้ที่ได้ยินเสียงเป็นปกติ นั่งไปด้วยหรือต้องใช้เครื่องช่วยฟัง (E) เป็นต้น

ขั้นสุดท้าย -- เข้ารับการทดสอบภาคปฏิบัติในวันเดียวกับการสอบภาคทฤษฎี โดยพิจารณาจากทักษะความสามารถในการเลี้ยว การถอย การถอยรถ การจอดรถ การควบคุมความเร็ว การปฏิบัติตามกฎจราจร เมื่อผ่านแล้วจึงได้รับใบอนุญาตขับรถทั่วไปฉบับสมบูรณ์

6) ระบบควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ ประเทศฟิลิปปินส์ใช้โทษปรับทางอาญาเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยการพักการใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่ขับรถโดยดื่มเหล้าหรือเมา เมื่อกระทำผิดครั้งแรกถูกพักการใช้ 2 เดือน เมื่อกระทำผิดครั้งที่ 2 ถูกพักการใช้ 3 เดือน หลังจากกระทำผิดครั้งที่ 3 เป็นต้นไปถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ (GOVPH Official Gazette, “List of Restrictions and Conditions”, 2016: [Online], GOVPH Official Gazette “How to Convert a Foreign License to a Philippine License”, 2016: [Online], Land Transportation Office, 2016: [Online])



ภาพที่ 2.7 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศฟิลิปปินส์

2.10.2.4 ประเทศอินโดนีเซีย (INDONESIA)

ประเภทของรถยนต์ ตามกฎหมายฉบับที่ 22 ว่าด้วยการจราจรและขนส่งทางถนนและ ปี 2009 (the law regarding Traffic and Road Transportation) และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งออกตามกฎหมายดังกล่าว แบ่งประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลดังนี้

1) ประเภท A – รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 4 ล้อบรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้าที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม

2) ประเภท B1 – รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 4 ล้อบรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้าที่มีน้ำหนักเกิน 3,500 กิโลกรัม โดยต้องถือใบอนุญาตขับรถประเภท A มาแล้วอย่างน้อย 12 เดือน

3) ประเภท D – พาหนะพิเศษสำหรับผู้พิการ

ประเภทใบอนุญาตขับรถ (Surat Izin Mengemudi – SIM) ได้แก่

1) ใบอนุญาตขับรถที่ออกตามประเภทของรถข้างต้น มีอายุ 5 ปี ต่ออายุทุกๆ 5 ปี

2) ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ หรือใบขับขี่สากล (SIM International) มีอายุ 1 ปี 5 ปี และ 10 ปี โดยต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยหน่วยงานของประเทศอินโดนีเซียหรือใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ และต้องใช้ควบคู่กัน

หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง คือ Department of Motor Vehicles หรือ Satuan Penerbitan Administrasi SIM (SAT) ในบางพื้นที่ และ the Indonesian National Police (Polri) ในบางพื้นที่

คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายฉบับที่ 22 ว่าด้วยการจราจรและขนส่งทางถนนปี 2009 (the law regarding Traffic and Road Transportation) และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถและกระบวนการขอใบอนุญาตไว้ดังนี้

1) เกณฑ์อายุ ผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ต้องมีอายุขั้นต่ำ 17 ปี สำหรับรถยนต์ประเภท A, C (รถจักรยานยนต์) และ D อายุขั้นต่ำ 20 ปี สำหรับรถยนต์ประเภท B1 ไม่ว่าจะเป็ผู้มีสัญชาติอินโดนีเซีย หรือเป็นชาวต่างชาติ

2) เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ

สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถอินโดนีเซีย ต้องมีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีค่าแปลของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษพร้อมรับรองโดยสถานทูตของประเทศของผู้ถือฯ ยื่นขอได้เฉพาะใบอนุญาตขับรถประเภท A และ C (รถจักรยานยนต์) โดยจะมีอายุ 1 ปี หรืออาจมีอายุตามระยะเวลาของวีซ่าที่ประเทศอินโดนีเซียออกให้

สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากลและไม่ต้องเข้ารับการทดสอบ แต่ต้องมีค่าแปลอย่างเป็นทางการของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ

3) เกณฑ์สุขภาพร่างกายและจิตใจ มีความสมบูรณ์ทางร่างกาย โดยผู้ยื่นขอฯ ยื่นใบรับรองแพทย์ที่ออกโดยแพทย์ผู้รับรองอนุญาต มีความสมบูรณ์ทางจิตใจ โดยผู้ยื่นขอฯ เข้ารับ

การทดสอบทางจิตวิทยา เมื่อยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ต้องยื่นใบรับรองแพทย์ที่มีลักษณะดังกล่าวข้างต้นด้วย

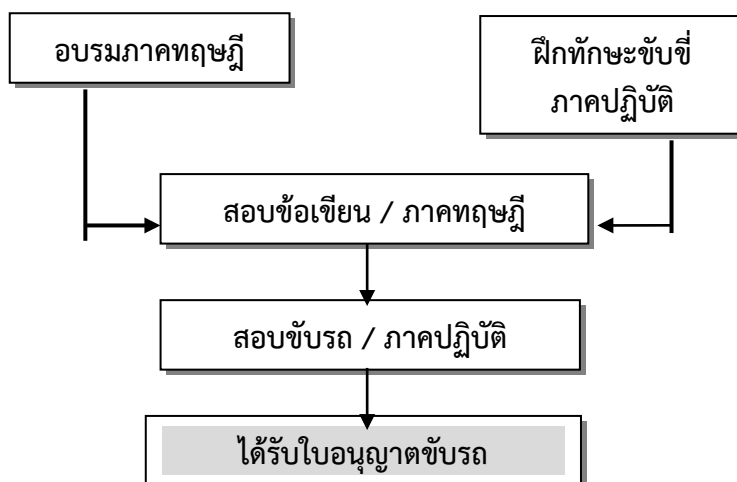
4) **ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย** ผู้ยื่นขอฯ ต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามได้แก่ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ เช่น เสพยา หรือสารเสพติดขณะขับรถ ขับรถโดยมีอาการเมาเหล้า มีประวัติอาชญากรรมร้ายแรง

5) **ระบบและกระบวนการใบอนุญาตขับรถ** มีระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถแบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)

ขั้นแรก – ผู้ยื่นขอฯ ต้องเข้ารับเข้าสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางถนนและการขับขี่ปลอดภัย

ขั้นที่สอง – เข้ารับการทดสอบภาคปฏิบัติในวันเดียวกับการสอบภาคทฤษฎี โดยพิจารณาจากทักษะความสามารถในการเดินทาง การถอยหลัง การจอดรถ การควบคุมความเร็ว การขับซิกแซก การจอดบนสะพาน การปฏิบัติตามกฎจราจร เมื่อผ่านแล้วจึงได้รับใบอนุญาตขับรถทั่วไปฉบับสมบูรณ์

6) **ระบบควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่** ประเทศอินโดนีเซียใช้โทษปรับทางอาญา และจำคุกเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด โดยเฉพาะกำหนดโทษหนักสำหรับการขับรถโดยเสพยาเสพติด ต้มเหล้าหรือมีอาการเมา ซึ่งกฎหมายกำหนดให้การขับรถต้องไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดหรือต้องปริมาณเป็น 0 นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถในระยะเวลาที่กำหนด ตัวอย่างเช่น กระทำผิดตามกฎหมาย No. 14 ปี 1992 มาตรา 70 (1) และ (2) ซึ่งกฎหมายได้กำหนดให้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปีในพฤติการณ์ที่ไม่สามารถขับรถได้อย่างเหมาะสม ขับรถโดยไม่ใส่ใจต่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า ขับรถโดยอาจก่อให้เกิดอันตราย ความปลอดภัยทางการจราจร ความเสียหายต่อถนน สิ่งก่อสร้างบนถนน กรณีที่ขับรถจนเกิดอุบัติเหตุแล้วไม่หยุดรถ ไม่ช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ นั้น ไม่รายงานอุบัติเหตุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ใกล้ที่สุดทราบ นอกจากนี้เมื่อกระทำผิดซ้ำในข้อหาข้างต้นภายใน 1 ปีนับตั้งแต่มีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าผิดและต้องรับโทษ ต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี (Expat Web Site Association, 2015: [Online], Indonesian National Police, 2016: [Online], Wikipedia, 2016 : [Online])



ภาพที่ 2.8 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศอินโดนีเซีย

2.10.2.5 ประเทศเมียนมาร์ (MYANMAR)

กฎหมาย ระเบียบ กฎเกณฑ์ของประเทศเมียนมาร์ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ Motor Vehicle Law 2015 (Union Parliament Law No. 55)

ประเภทของรถยนต์ กฎหมายเมียนมาร์ได้แบ่งประเภทรถยนต์เพื่อการจดทะเบียน ดังนี้ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุกเบา รถบรรทุกหนัก รถประจำทาง รถอื่นๆ รถสองล้อ รถสามล้อ รถที่ใช้เพื่อเกษตรกรรม รถเครื่องจักรกลหนัก

ประเภทใบอนุญาตขับรถ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้แก่

1) ใบอนุญาตขับรถ L สำหรับผู้ฝึกหัดขับ โดยต้องมีผู้ฝึกสอนนั่งไปด้วยขณะขับรถ มีอายุ 1 ปี

2) ใบอนุญาตขับรถ B สำหรับยานพาหนะทั่วไปที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน ยกเว้น ยานพาหนะที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ มีอายุ 5 ปี เมื่อยื่นขอใบอนุญาตฯ นี้ต้องถือใบอนุญาตสำหรับผู้ฝึกหัดขับมาแล้วไม่ต่ำกว่า 3 เดือน

3) ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ หรือใบขับขี่สากล โดยต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยหน่วยงานของประเทศเมียนมาร์ หรือใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ และต้องใช้ควบคู่กัน มีอายุ 1 ปี

หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง คือ กรมการจัดการการขนส่งทางถนน (Road Transport Administration Department หรือ RTAD) กระทรวงการขนส่งทางราง (Ministry of Rail Transportation)

คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถและกระบวนการขอใบอนุญาตไว้ดังนี้

1) เกณฑ์อายุ ผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีอายุขั้นต่ำ 16 ปี สำหรับใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับรถ โดยต้องมีผู้ฝึกสอนนั่งไปด้วยขณะขับรถ ต้องมีอายุขั้นต่ำ 18 ปี สำหรับใบอนุญาตขับรถ B

2) เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ

สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถเมียนมาร์ ต้องมีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีค่าแปลของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษพร้อมรับรอง

สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากลและไม่ต้องเข้ารับการทดสอบ แต่ต้องมีค่าแปลอย่างเป็นทางการของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ

3) เกณฑ์สุขภาพร่างกายและจิตใจ มีความสมบูรณ์ทางร่างกาย และจิตใจ มีสมรรถภาพเหมาะสมกับการขับรถยนต์

4) ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย ผู้ยื่นขอฯ ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ได้แก่ ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ เนื่องจากเห็นว่าไม่เหมาะสมกับการขับรถเพราะเป็นโรคหรือพิการ มีปัญหาทางจิต ต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ ประกอบอาชญากรรม มีประวัติมีพฤติกรรมเป็นอันตราย ศาลสั่งมีให้ออก พักการใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ (บทที่ 5 มาตรา 22)

5) ระบบและกระบวนการใบอนุญาตขับรถ มีระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถแบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)

ขั้นแรก ผู้ยื่นขอฯ ต้องเข้ารับเข้าสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางถนนและการขับขี่ปลอดภัย โดยการทำข้อสอบด้วยคอมพิวเตอร์ ซึ่งในปี 2015 เปลี่ยนมาจากการใช้ข้อสอบที่เป็นเอกสาร

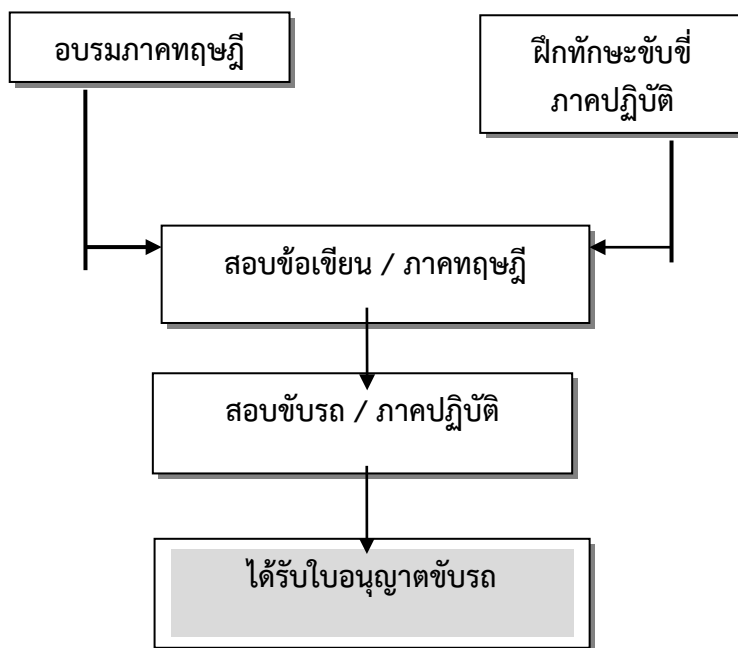
ขั้นที่สอง เข้ารับการทดสอบสายตา ทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย และจิตใจ

ขั้นสุดท้าย เข้ารับการทดสอบภาคปฏิบัติในสนามสอบปิดในวันเดียวกับการสอบภาคทฤษฎี โดยพิจารณาจากความทักษะ ความสามารถในการควบคุมและขับขี่รถยนต์ในทาง

โดยมีหมายเหตุว่า ทางกรมการจัดการขนส่งทางถนนมุ่งหมายให้มีการทดสอบขับรถในถนนจริง แต่ก็ยังไม่ได้เริ่มนำมาปฏิบัติ รวมทั้งในช่วงกลางปี 2015 ได้ปรับเปลี่ยนวิธีการทดสอบโดยการจำลองสถานการณ์เหมือนจริง (simulation test) กับผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปเป็นการทดสอบผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ รถประจำทางและรถบรรทุกแทน

6) ระบบควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ ประเทศเมียนมาร์ใช้โทษปรับทางอาญาและจำคุกเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด โดยตำรวจในเครื่องแบบสามารถจับกุมและยึดใบอนุญาตขับรถได้โดยไม่ต้องมีหมาย (บทที่ 12 มาตรา 70) ตัวอย่างเช่น ต้มเหล้า เสพหรือใช้ยาเสพติดแล้วขับรถ ขับรถโดยประมาทด้วยความเร็วเกินกว่าที่กำหนดและเสี่ยงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ขับรถยนต์ประเภทที่เป็นอันตรายได้ นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยพักการใช้ เพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ในหลายกรณี เช่น เห็นว่าไม่เหมาะสมกับการขับรถเพราะเป็นโรคหรือพิการ มีปัญหาทางจิต ต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ เสพยาเสพติดต้องห้าม ประกอบอาชญากรรม มีประวัติมีพฤติกรรมเป็น

อันตราย รวมถึงระงับใช้ชั่วคราวหรือเพิกถอนทะเบียนรถยนต์ (กระทรวงคมนาคม, 2557: 84-91, สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง เมียนมาร์, 2014: 1, 6, Kyaw Phone Kyaw, 2016 : [Online], Myanmar Law Blog, 2015 : [Online], Road Transportation Administration Department,2012. : [Online], UNESCAP, 2013 : [Online])



ภาพที่ 2.9 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศเมียนมาร์

2.11 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

OECD and International Transport Forum, 2008. ในประเทศสมาชิก OECD มีผู้ขับขี่อายุระหว่าง 15-24 ปีทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเฉี่ยวชนทางถนนมากที่สุด จากสถิติการเสียชีวิตและอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดพบว่าผู้ขับขี่หน้าใหม่วัยรุ่นทำให้มีผู้เสียชีวิตทั้งที่เป็นผู้โดยสารและผู้ขับขี่อื่นในอัตราค่าเฉลี่ย 1.3 คน ซึ่งมักจะเกิดขึ้นในเวลากลางคืน ไม่มีคู่มือ สูญเสียการควบคุมรถ ขับขี่ด้วยความเร็วสูง ต้มสุราขณะขับรถ ทั้งนี้มักจะมาจากการขาดวุฒิภาวะ การขาดประสบการณ์ การชอบเสี่ยง ถูกผู้โดยสารรบกวนสมาธิ รูปแบบการดำเนินชีวิตตามอายุและเพศของผู้ชายมักจะมีความเชื่อมั่นในฝีมือการขับขี่ของตนเองมากเกินไป สำหรับวิถีทางแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากผู้ขับขี่หน้าใหม่วัยรุ่นนั้น ในรายงานของ OECD ระบุว่าไม่มีการวิธีเดียวในการแก้ปัญหา ต้องใช้มาตรการหลายอย่างร่วมกัน ซึ่งได้แก่ กระบวนการออกใบอนุญาตขับรถ วิธีการฝึกอบรม การบังคับใช้ การให้การศึกษาและการสื่อสาร ตลอดจนอาศัยเทคโนโลยี

ทั้งนี้ได้มีการพิสูจน์แล้วว่าระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นนั้นมีประสิทธิผล เพราะว่าเป็นกระบวนการการออกใบอนุญาตขับรถที่สร้างประสบการณ์และดำเนินการกับผู้ขับขี่ได้อย่างก้าวหน้า รวมถึงป้องกันพฤติกรรมขับรถที่ไม่ปลอดภัยแต่เนิ่นๆ ซึ่งระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นอาจใช้วิธีการหลายๆ อย่างด้วยกัน ได้แก่ การห้ามขับขี่ในเวลากลางคืนและมีผู้โดยสารวัยรุ่นนั่งขณะขับรถ ตัดแต้มเมื่อควบคุมความประพฤติ การปลอดจากแอลกอฮอล์ในเลือด ระยะเวลาเรียนรู้ที่ขยายออกไปก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถถาวรเพื่อให้ฝึกขับขี่รถได้ในสภาพถนนและสภาวะอากาศที่หลากหลายขณะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแล ประเทศสวีเดนได้กำหนดระยะเวลาที่ขยายออกไป (ประมาณ 120 ชั่วโมง) เพื่อฝึกประสบการณ์ขับขี่บนท้องถนนจริงโดยมีผู้สอน/ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลก่อให้เกิดประโยชน์มากโดยสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนเมื่อขับขี่รถในภายหลัง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2554) ในแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ระบุว่า กรอบแนวทางสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (A Framework for the Decade of Action) ขององค์การสหประชาชาติ มีหลักการสำคัญในกำหนดทิศทางของแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนนั้น ยึดแนวคิดเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) เป็นแนวทางหลัก เป้าหมายสำหรับระบบดังกล่าวก็เพื่อที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางถนนที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมไปถึงขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำ แนวคิดดังกล่าวยอมรับว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ ดังนั้นอุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ โดยเป้าหมายของการมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยไว้นั้นจะส่งผลดีในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง รวมถึงข้อพิจารณาสำหรับผู้บริโภคใช้ถนนซึ่งต้องมีความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

แผนทศวรรษเข้าใจถึงความจำเป็นของการกำหนดเจ้าภาพรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศและในระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบร่วมมือกันจากหลายหน่วยงาน (Multiple Sectors) กิจกรรมต่างๆ ที่จะดำเนินการไปเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษจะต้องได้รับการเปลี่ยนแปลงไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม และควรมุ่งส่งเสริมการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานในภาคการขนส่ง สุขภาพ ตำรวจ ยุติธรรม การวางผังเมือง เป็นต้นภาคองค์กรที่ไม่ใช่รัฐ ภาคประชาสังคม ภาคเอกชนควรได้รับการดึงเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและการนำไปสู่การปฏิบัติในกิจกรรมเหล่านี้ ทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ โดยมีสาระสำคัญตามแนวทาง 5 เสาหลัก แต่ละประเทศควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางหลัก 5 ด้าน เพื่อประกอบในการวางยุทธศาสตร์ศักยภาพและระบบการจัดการข้อมูลของประเทศ ทั้งนี้ในบางประเทศอาจจะเริ่มอย่างค่อยเป็นค่อยไปในแต่ละด้านจนครบทุกด้านก็ได้ อันได้แก่

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะ ปลอดภัย

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลัง เกิดอุบัติเหตุ

โดยในส่วนของเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users) มุ่งให้พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้

กฎหมายและมาตรฐาน โดยภายใต้เสาหลักนี้ได้ระบุถึง ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (กิจกรรมที่ 8) ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

การกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม ผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

- 1) ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร
- 2) สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 3) ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ที่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมการขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน
- 4) มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและมีดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น
- 5) มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

สรุปรายละเอียดจากการทบทวนการพัฒนาการด้านการจัดการความปลอดภัยในต่างประเทศ มีตัวอย่าง ของประเทศดังต่อไปนี้คือ

ประเทศอังกฤษ มีการอัตราการลดลงของผู้เสียชีวิตประมาณร้อยละ 50 เกิดขึ้นสองครั้งถ้าไม่นับช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 คือช่วงประมาณปี ค.ศ.1966-1991 ลดลงจาก 8,000 เหลือ 4,000 คน และในช่วงที่ 2 อยู่ระหว่างปี 1990-2007 ลดลงจาก 5,000 เหลือ 2,500 คน โดยจะเห็นได้ว่า มาตรการที่ได้ผลคือการกำหนดขีดจำกัดความเร็ว การบังคับใช้กฎหมายความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัย

ประเทศนิวซีแลนด์ สำหรับประเทศนิวซีแลนด์ในช่วงปี ค.ศ.1990-2002 สามารถลดการเสียชีวิตลงได้ จากประมาณ 730 เป็น 400 คนหรือประมาณร้อยละ 45 โดยเน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบมีเป้าหมาย (Targeted Enforcement Resources) การตรวจวัดแอลกอฮอล์ (Compulsory Breath Testing, CBT) การใช้ปืนตรวจจับความเร็ว การรณรงค์ประชาสัมพันธ์การยึดรถเก่าและไม่ปลอดภัย และการจัดรถสายตรวจบนถนนทางหลวง

ประเทศสเปน สำหรับประเทศสเปนสามารถลดอัตราการเสียชีวิตในช่วงปี 2004-2008 ลงได้ จาก 5,399 เป็น 3,100 หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 43 ใน 5 ปี โดยมีมาตรการที่สำคัญคือ การจัดตั้งระบบเฝ้าระวังด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ การจัดทำแผนปืนตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ การกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่ต้องสอนในระบบการศึกษา การกำหนดให้มีระบบตัดแตร การจัดตั้งอัยการด้านความปลอดภัยทางถนน การจัดตั้งระบบสนับสนุนการเปรียบเทียบปรับความเร็ว การปฏิรูปกฎหมายและการลงโทษ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์รถจักรยานยนต์

ในหลายประเทศใช้แนวทางของ Vision Zero ของ**ประเทศสวีเดน** หรือ Safe System ของ**ประเทศออสเตรเลีย** เป็นแนวทางหลักในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยทางถนน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ม.ป.ป.) ใน แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2555 (ฉบับย่อ) ระบุว่า จากการทบทวนการทำงานตามแผนแม่บทฉบับเดิมพบว่ายังมี

เงื่อนไขหลายประการที่สามารถจะพัฒนาหรือปรับปรุงเพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยจากการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็งของการทำงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับเดิมสามารถสรุปถึงปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญและจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไข ดังนี้ คือ ขาดนโยบายสนับสนุนที่มีความเป็นไปได้อย่างชัดเจน มั่นคงและอย่างต่อเนื่องจากภาครัฐ ขาดการผลักดันอย่างแข็งขันและมุ่งมั่นจากรัฐบาล ขาดการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ขาดความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง ความไม่พร้อมของอุปกรณ์ต่างๆ อันเป็นผลเนื่องมาจากงบประมาณในการดำเนินงานที่ค่อนข้างจำกัด พฤติกรรมความสำนึกในการรับผิดชอบและความร่วมมือของประชาชนในประเทศยังมีน้อย* ข้อจำกัดด้านผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ความสามารถสูงในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือ ประยุกต์เทคโนโลยีที่ถ่ายทอดมาจากต่างประเทศให้เหมาะสมกับสภาพของประเทศไทย ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ปัญหาให้สอดคล้องกับเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล หรือตามเป้าหมายที่กำหนดไว้โดยองค์การสหประชาชาติ (UN) อาจสรุปถึงสาระสำคัญ 3 ประการที่เป็นการกำหนดกรอบวิธีคิดและวิธีการทำงาน ซึ่งจะแตกต่างจากแผนแม่บทฯ ฉบับเดิมและต้องใช้เวลาในการเตรียมการให้เกิดผลในทางปฏิบัติดังนี้

1) กำหนดแนวทางในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบซึ่งเน้นในเรื่องของระบบที่เอื้ออำนวยต่อความปลอดภัย (Safe System) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) เป็นผลลัพธ์สูงสุดของแผน (Ultimate Outcome)

2) การเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการแบบคณะกรรมการจาก Top-down Process ภายใต้อำนาจของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเดิมเป็นแบบ Multiple Level คือระดับชาติ ระดับจังหวัด ขณะเดียวกันก็เน้นการบริหารจัดการในเชิงพื้นที่ โดยเน้นการมีส่วนร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และท้องถิ่น

3) เพื่อให้แนวทางในข้อแรกและข้อที่สองสามารถนำไปปฏิบัติจำเป็นต้องได้รับการผลักดันจากรัฐบาลให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระเร่งด่วนของชาติ

โดยมีหลักการในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่ คือ

1) การกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแนวทางขับเคลื่อนของแผนต้องสามารถบูรณาการทั้งในระดับยุทธศาสตร์ชาติกระทรวง กรม และในระดับพื้นที่ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายและแนวทางในการบริหารจัดการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2) ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการวางรากฐานด้านวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) และระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System)

3) เป้าหมายของแผนแม่บทฉบับใหม่ควรยึดกรอบขององค์การสหประชาชาติ และองค์การอนามัยโลก (WHO) เป็นมาตรฐานสากล

4) ยุทธศาสตร์เดิมเป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นด้านเทคนิค ควรกำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการเพื่อการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

5) มีการกำหนดตัวชี้วัดทั้งในระดับยุทธศาสตร์เป้าหมายการให้บริการ และมีกลไกในการติดตาม ประเมินผลที่ทันต่อเวลาและสถานการณ์

6) แนวทางในการจัดทำแผนควรสอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน และแนวทางจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน

โดยมีกลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ คือ การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่ต่อความปลอดภัย การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียน และบุคคลทั่วไป การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อ การจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ฯลฯ

ทวิศกดิ์ เตชะกระโทก, 2553 ในรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ได้สรุประบบและหลักเกณฑ์การขอและออกใบอนุญาตโดยทั่วไปไว้ดังต่อไปนี้

1) General System ผู้ที่จะสอบเข้ารับการอบรมจากโรงเรียนสอนการขับขี่ จากนั้นจึงเข้าทำการทดสอบข้อเขียนเกี่ยวกับความรู้ทางทฤษฎีและการปฏิบัติ และการสอบการขับขี่ ในกรณี que ที่สอบผ่านจะได้รับใบอนุญาตทันที

2) Single-phrase system with Probationary เป็นการทดสอบเช่นเดียวกับการทดสอบแบบทั่วไป แต่จะมีช่วงเวลาในการถือใบอนุญาตชั่วคราวก่อนจะได้ใบอนุญาตชั่วคราวปกติประมาณ 2 ปี โดยในช่วงของการถือใบอนุญาตชั่วคราวจะมีมาตรการในการกำกับดูแลที่เข้มข้นกว่าปกติ หากมีการฝ่าฝืนก็จะถูกตัดคะแนน หากมีคะแนนสะสมในช่วงเวลาดังกล่าวมากเกินไป เกณฑ์ที่กำหนดจะต้องมีการเข้ารับการอบรมเพิ่มเติม ตัวอย่างมาตรการกำกับดูแลที่เข้มข้นได้แก่การกำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 ในช่วงเวลาดังกล่าว หรือการฝ่าฝืนกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยโดยตรงอย่างเช่นการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

3) Two-phase System with Provisional ประเภทนี้มีลักษณะคล้ายกับประเภทก่อนหน้านี้ยกเว้นในช่วงถือครองใบอนุญาตชั่วคราวจะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เพื่อเพิ่มพูนทักษะระดับสูง เช่น การขับขี่อย่างปลอดภัยในเวลาว่าง การขับขี่บนถนนสิ้น การประเมินความปลอดภัยด้วยตนเอง การประเมินสถานการณ์อันตรายในขณะขับขี่

4) Graduated Licensing System GLS หรือ การออกใบอนุญาตชั่วคราวแบบเป็นลำดับขั้น* ประกอบไปด้วย 3 ระดับในการออกใบอนุญาตชั่วคราว โดยจะมีลักษณะใกล้เคียงกับประเภทก่อนหน้านี้ แต่มีความชัดเจนมากขึ้น นั่นคือ มีระดับเรียนรู้ learner stage ระดับควบคุมชั่วคราว provisional license stage และระดับถาวร full license stage การกำหนดระดับดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากความสามารถในการเรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์จะเกิดขึ้นตามระยะเวลาในการได้รับประสบการณ์ในการขับขี่ที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการดูแลการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่ได้รับประสบการณ์ที่สอดคล้องกับทักษะในขณะนั้น เมื่อประสบการณ์เพิ่มขึ้นการควบคุมดูแลก็จะได้รับการผ่อนผันมากขึ้น จนถึงระดับที่จะได้ถูกควบคุมด้วยใบอนุญาตชั่วคราวแบบถาวร ซึ่งอีกนัยหนึ่ง คือ ผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราวแบบถาวรมีสมรรถนะ ความสามารถ ความสามารถรับผิดชอบที่เพียงพอ หากขับขี่ไม่ดีหรือโดยประมาทก็อาจนำไปสู่การถูกลงโทษด้วยวิธีการต่างๆ ได้

โดยรายงานวิจัยมีข้อสรุปให้มีมาตรการควบคุมการขับขี่ในช่วงของการเรียนรู้เพื่อพัฒนาทักษะการขับขี่จนถึงระดับสมรรถนะ (Competency) ที่พึงประสงค์เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดการสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ที่สำคัญก็คือ ระบบการออกใบอนุญาตชั่วคราวแบบเป็นลำดับขั้น เป็นระบบที่ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในต่างประเทศซึ่งต้องการลดอุบัติเหตุในกลุ่มเสี่ยงที่ขาดประสบการณ์และวุฒิภาวะในการขับขี่ที่ปลอดภัย รายงานวิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทย โดยให้มีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบระบบใบอนุญาตชั่วคราวทั้งระบบเพื่อทำหน้าที่ในการบริหารจัดการ บูรณาการการทำงานในแต่ละองค์กร ให้การสนับสนุน วางมาตรฐานหลักสูตร มีการกำกับดูแล และมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่สามารถกำกับ ติดตาม ประเมิน ในการออก พักใช้ ยึด หรือ

เลื่อนประเภทใบอนุญาตขับรถ ที่มีประสิทธิภาพและทันต่อเวลา สนับสนุนกิจกรรมด้านการอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัยให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ขอใบอนุญาตในแต่ละปี

ณัฐกานต์ ไวยเนตรและคณะ, 2553 ศึกษารายงานการสำรวจประวัติการได้ใบอนุญาตขับรถ มีข้อค้นพบที่น่าสนใจเกี่ยวกับผู้ขับขี่หน้าใหม่ คือ การขับขี่ครั้งแรกเมื่ออายุน้อยเป็นความเสี่ยง ในกลุ่มวัยรุ่นขับขี่รถจักรยานยนต์ในถนนแล้วส่วนใหญ่ไม่พบกระบวนการให้ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ข้อบังคับข้อควรปฏิบัติเรื่อง กฎจราจร และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่เป็นรูปแบบในระบบการเรียนการสอนปกติ การได้รับการฝึกหรืออบรมภายหลังจากที่วัยรุ่นมีประสบการณ์มาพอสมควรแล้ว พบว่า มีผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมน้อยมาก มีกลุ่มที่เข้าถึงโรงเรียนฝึกขับขี่หรือผ่านการอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่ได้มาตรฐานจำนวนน้อย ทำให้ไม่พบความสัมพันธ์ที่เป็นข้อยืนยันหนักแน่นว่า การเข้าสู่การฝึกในช่วงอายุใดจะส่งผลดีที่สุด การอบรมและการทดสอบความรู้ด้านกฎหมายว่าด้วยพระราชบัญญัติจราจรทางบกมีผลต่อการรับรู้ แต่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการฝ่าฝืนได้ ภายหลังจากผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์แล้ว พฤติกรรมเสี่ยงต่างๆไม่ลดลง บางอย่างมีเพิ่มขึ้น ครอบครัวพ่อแม่และญาติจะเป็นกลุ่มแรกที่พัฒนาและส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย โรงเรียนที่มีการจัดกิจกรรมการให้ความรู้ และการเพิ่มทักษะของเด็กวัยรุ่นจะมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ การบังคับใช้กฎหมายภายหลังจากได้รับใบอนุญาตขับรถที่เป็นมาตรการขจัดผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือผู้ขับขี่ที่ไม่พร้อมล้มเหลวจากระบบการส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อเสนอการจตุรูปแบบระบบด้านใบอนุญาตขับรถเพื่อสนับสนุนให้เกิดผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีทักษะ ในแผนระยะสั้น คือ พัฒนาระบบการเข้าถึงการอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่ได้มาตรฐานในระดับเดียวกันเพื่อหาข้อยุติว่าควรเข้าสู่กระบวนการเรียนการอบรมเมื่อใดที่จะเกิดผลดีที่สุด สำหรับแผนระยะกลาง คือ มีมาตรการด้านกฎหมายหรือข้อบังคับที่ทำให้ผู้ขับขี่มือใหม่เข้าถึงจำเป็นต้องผ่านการอบรมที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในช่วงอายุเหมาะสม โรงเรียนอบรมขับขี่ปลอดภัยควรเป็นความรับผิดชอบของผู้ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ที่จัดอบรมให้ผู้ซื้อและผู้ใช้โดยภาครัฐสนับสนุนในรูปแบบของการลดหย่อนภาษี พัฒนามาตรการบังคับให้ผู้ปกครองจำเป็นต้องควบคุมให้ผู้ขับขี่ในความรับผิดชอบผ่านกระบวนการฝึกอบรม ทบทวนจัดระเบียบกระบวนการควบคุมภายหลังการได้รับใบอนุญาตให้สามารถนำสู่การปฏิบัติได้ โดยมีแผนระยะยาว คือ จัดกระบวนการให้ความรู้ด้านกฎหมายข้อปฏิบัติข้อบังคับและปลูกฝังสำนึกความปลอดภัยในระบบการเรียนการสอนปกติให้เป็นระบบมากขึ้น

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2557 ผลการศึกษาทบทวนกระบวนการอนุญาตให้ขับขี่รถในปัจจุบันของประเทศไทยพบว่ายังมีปัญหาในหลายส่วน เช่น กระบวนการอบรมยังไม่เพียงพอที่จะให้ผู้ขับขี่ทราบและเข้าใจถึงกฎจราจรเพื่อให้มีความรู้และสามารถการขับขี่อย่างปลอดภัย กระบวนการทดสอบยังมีข้อจำกัดคือ การสอบภาคทฤษฎียังไม่สะท้อนถึงความรู้ต่างๆ ส่วนการสอบภาคปฏิบัติจะต้องในสนามสอบเท่านั้น นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ขับขี่รักษาวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดก็ยังมีปัญหาทั้งเกิดจากข้อจำกัดด้านกฎหมาย อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องยังไม่เพียงพอ อีกทั้งอัตราค่าปรับเจ้าหน้าที่ก็ไม่เพียงพอเช่นกัน การทบทวนในแง่กฎหมายพบว่าระบบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันแยกเป็น 2 กฎหมาย คือ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งครอบคลุมรถที่มีขนาดเล็ก และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งครอบคลุมรถที่มีขนาดใหญ่ ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งต่างๆ ทำให้ระบบใบอนุญาตขับรถมีความซ้ำซ้อนกัน นอกจากนี้ ในกฎหมายแต่ละ

ฉบับมีการวางระบบใบอนุญาตขับรถแตกต่างกัน โดยพิจารณาใน 2 มิติ คือบางกรณีมีการจำแนกใบอนุญาตขับรถตามความสามารถในการขับรถตามกายภาพของรถนั้น แต่ในบางกรณีแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถ ตามลักษณะการใช้งาน เช่น ตามกฎหมายรถยนต์ มีการแบ่งใบอนุญาตขับรถตามกายภาพรถเป็นใบอนุญาตขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถสำหรับรถสามล้อ และใบอนุญาตขับรถสำหรับรถยนต์ แต่ในขณะเดียวกันก็มีการจำแนกใบอนุญาตขับรถสำหรับการขับรถส่วนบุคคล และการขับรถสาธารณะ เช่นเดียวกับตามกฎหมายการขนส่งทางบกที่บางกรณีแยกประเภทใบอนุญาตขับรถตามกายภาพรถ เช่น ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดเล็ก ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดใหญ่ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถพ่วง เป็นต้น แต่ในบางกรณีก็จำแนกตามลักษณะการใช้งาน

ผู้จัดการออนไลน์, 2557 [ออนไลน์] จากพฤติการณ์ในอดีตเหตุทางถนนหลายครั้งและในหลายลักษณะที่ผ่านมาไม่นานมานี้ นายแพทย์โสภณ เมฆธน อธิบดีกรมควบคุมโรคให้ข้อมูลว่า กรมการขนส่งทางบกและแพทยสภาเห็นร่วมกันว่า ควรให้พิจารณาเพิ่มเติมโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถโดยตรง ซึ่งต้องตรวจรับรองโดยแพทย์ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1) ความผิดปกติของสายตา ระบบการมองเห็น ต้อหิน ต้อกระจก จอประสาทตาเสื่อม ทำให้ขับรถในเวลากลางวันแล้วมองไม่ชัด ส่วนคนเป็นต้อหินทำให้มึนสายตาแสบลง มองเห็นภาพส่วนรอบได้ไม่ดี และมองเห็นแสงไฟบอทาง หรือไฟหน้ารถพร่าได้

2) ระบบการได้ยิน

3) ระบบประสาท เช่น โรคลมชัก เมื่อมีอาการชักจะเกร็ง และกระตุกไม่รู้สึกรู้ตัว ทำให้ขับรถไม่ได้

4) ระบบสมอง เช่น โรคหลอดเลือดสมอง อัมพาต อัมพฤกษ์ ทำให้แขนขาไม่มีแรงขับรถเหยียบคันเร่ง เหยียบเบรกหรือเปลี่ยนเกียร์ บางคนมีอาการเกร็งจนขากระตุกเวลาเหยียบคันเร่งหรือเบรก บางคนประสานงานแขนกับขาไม่ดี หรือสมองสั่งให้แขนขาทำงานไม่ได้ดีเหมือนเดิม ความไวของการตอบสนองต่อเหตุการณ์ต่างๆ ลดลง โรคพาร์กินสัน มีอาการแข็งเกร็ง มือสั่น เท้าสั่น มีอาการหลงลืม ขับรถหลงทางในบางครั้ง การตัดสินใจช้าและสมาธิไม่ดี ทำอะไรช้าลง ทำให้ขับรถได้ไม่ดี

5) โรคไขข้อ ข้อเสื่อม ข้ออักเสบต่างๆ ในส่วนแขน มือ เท้า หลัง คอที่มีผลกระทบต่ออาการขับรถ เช่น ข้อเข่าเสื่อมทำให้เหยียบเบรกได้ไม่เต็มที่ ข้อเท้าอักเสบปวดจากโรคเก๊าต์ทำให้ขยับลำบาก โรคกระดูกคอเสื่อมทำให้ปวดคอ เอี้ยวคอดูการจราจรได้ลำบาก หรือมีอาการปวดหลังจากกระดูกหลังเสื่อม ทำให้นั่งขับรถได้ไม่นาน

6) โรคหัวใจ ความดันโลหิตสูง หัวใจเต้นผิดจังหวะ อาจมีอาการแน่นหน้าอก เมื่อขับรถนานๆ เครียดจากรถติด

7) โรคเบาหวานรุนแรง ทำให้มีอาการ หน้ามืด ใจสั่น สมาธิไม่ดี ตาพร่า เมื่อน้ำตาลในเลือดต่ำลง

8) ผลข้างเคียงจากการกินยา ซึ่งบางคนกินยาหลายชนิด บางชนิดมีผลทำให้ง่วงซึม หรือง่วงนอน มีมึนงง สับสนได้เวลาขับรถ ทำให้การตัดสินใจ สมาธิ และความรวดเร็วในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินได้ไม่ดี เช่น ยาใช้รักษาโรคซึมเศร้า รับประทานเพื่อให้หลับสบายขึ้น จะส่งผลให้เกิดอาการง่วงและเบลอ

ในทางการแพทย์ถือว่าโรคเหล่านี้เป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถโดยตรง เพราะเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ จากผลการศึกษาในสหรัฐอเมริกาและยุโรปพบว่าสาเหตุที่ทำให้

ให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับแรกคือ เมาสุรา อันดับสองคือโรคหัวใจ อันดับสามคือโรคเบาหวาน และอันดับสี่คือ โรคลมชัก ซึ่งข้อมูลนี้ใกล้เคียงกับประเทศไทยและประเทศอื่นๆทั่วโลก โดยเฉพาะผู้ป่วยโรคลมชักในสหรัฐอเมริกามีอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ ส่วนประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ 2-4 หรือจำนวน 1.2-2.4 ล้านคน (จำนวนประชากรทั้งหมด 65 ล้านคน) ทั้งนี้ แพทย์สภา เห็นว่ากลุ่มโรคที่ต้องควบคุมเป็นอันดับแรกคือ ผู้ป่วยโรคหัวใจ โรคเบาหวานขั้นรุนแรง และโรคลมชัก

มีการเรียกร้องให้กรมการขนส่งทางบกเพิ่มมาตรการในการตรวจสอบสภาพร่างกายของผู้ขับขี่ว่ามีภาวะไม่ปกติทางร่างกายหรือไม่ มีภาวะทางอารมณ์ที่แปรปรวนไม่ปกติหรือไม่ หรือเป็นผู้สูงอายุที่มีสภาพร่างกายพร้อมจะขับรถยนต์บนถนนกับผู้ใช้รถใช้ถนนกับคนอื่นๆ ได้อย่างปลอดภัยหรือไม่ ก่อนที่จะออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ หรือการต่อใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ให้มีมาตรฐานเหมือนกับต่างประเทศที่นำมาใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการขับขี่รถบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน เพราะหากปล่อยให้คนกลุ่มออกมาขับขี่บนถนนนั้นมีความเสี่ยงมาก ๆ ที่เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา

ถ้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ช่วยกันแก้ไขหรือดำเนินการให้มีมาตรฐานอย่างสมควรเป็น ตำรวจเป็นปลายทางในการแก้ไข ต้นทางคือกรมการขนส่งทางบก ยกตัวอย่างในประเทศสิงคโปร์ หรือสหรัฐอเมริกา การออกใบอนุญาตขับขี่นั้น ยากมากกว่าจะได้ใบขับขี่มาใบหนึ่ง ควรที่จะมีวิธีการปรับให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้นเหมือนระดับสากล ให้มีการตรวจสอบในเรื่องของสภาพจิตใจและการแพทย์ให้มากขึ้น ถ้าหากแพทย์ตรวจสอบแล้วว่าคนๆ นั้นมีสภาวะทางร่างกายปกติ แต่จริงๆ แล้วมีปัญหาทางจิต แพทย์ก็ต้องรับผิดชอบด้วย การทำใบอนุญาตขับขี่สิ่งที่ขาดไม่ได้คือใบรับรองแพทย์ ซึ่งใบรับรองแพทย์จะต้องระบุว่า บุคคลที่แพทย์ให้การรับรองมาจะต้องไม่มีโรคที่เป็นอันตรายในการขับขี่และต้องไม่เป็นโรคที่ระบุไว้ พร้อมทั้งต้องมีการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายและทดสอบตาบอดสี ส่วนบุคคลใดที่จะต่อใบขับขี่ทุกๆ 5 ปี จะต้องมีการรับรองแพทย์ที่อายุไม่เกิน 1 เดือน มาเป็นเอกสารประกอบ สำหรับการตรวจเฉพาะด้านจิตเวชยังไม่มีการกำหนดของกรมการขนส่งทางบก เนื่องจากมองว่าเป็นการสร้างภาระให้กับประชาชนที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นในการตรวจโรคดังกล่าว ซึ่งก่อนหน้านี้กรมการขนส่งทางบกได้เคยร่วมประชุมกับทางสำนักงานเลขาธิการแพทยสภา เพื่อร่วมมือกันปรับปรุงเนื้อหาของโรคต่างๆ ที่จะมีการเพิ่มโรคทางด้านจิตเวชระบุไปในใบรับรองแพทย์ด้วย โดยจะต้องผ่านการกลั่นกรองมาจากแพทย์แล้วในขั้นตอนเบื้องต้นก่อนจะออกใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งหากแพทย์ระบุว่าป่วยเป็นโรคด้านจิตเวช ก็จะถูกยึดใบขับขี่เป็นระยะเวลา 1 ปีทันที

เนชั่นทีวี, 2559 [ออนไลน์] รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบกให้ข้อมูลว่า คนส่วนใหญ่ที่มาต่อใบขับขี่หรือมาทำใบอนุญาตขับขี่ในสภาวะตอนนั้น ส่วนมากยังเป็นคนที่ไม่มีโรคประจำตัว แต่เมื่อออกใบอนุญาตขับขี่ไปแล้ว บางรายมาป่วยในภายหลัง สาเหตุอาจจะเกิดจากความเครียด การเสพยาเสพติด หรือดื่มแอลกอฮอล์เรื้อรัง จึงส่งผลกระทบต่อร่างกาย ทำให้พวกเขาเหล่านั้นมีสภาพไม่พร้อมในการขับขี่ เมื่อคนกลุ่มนี้ขับออกไปบนท้องถนนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้หวังว่าอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นเหล่านี้ จะทำให้หลายหน่วยงานออกโรงมาแก้ปัญหาการจราจรกันใหม่ เพื่อให้การออกใบอนุญาตขับขี่มีมาตรฐานเหมือนกับในหลายประเทศที่ต้องตรวจสภาพร่างกายให้มีความพร้อม โดยเฉพาะการตรวจโรคทางด้านจิตเวชที่เป็นเรื่องสำคัญที่ต้องประกอบในใบรับรองแพทย์ว่าบุคคลๆ นั้น เป็นบุคคลที่พร้อมจะขับออกไปบนท้องถนน เพื่อไม่ให้เกิดอันตรายต่อตัวเองและเพื่อนร่วมทาง ความสูญเสียก็จะไม่เกิดตามมา

กรมการขนส่งทางบก. 2559. รายงานประจำปี 2558 : 44-45 ในส่วนของการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ปรับปรุงกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมเพื่อยกระดับมาตรฐานของผู้ขับรถให้มีคุณภาพและเกิดความปลอดภัย ซึ่งผลจากการศึกษามีเนื้อหาที่สำคัญคือ การปรับปรุงโครงสร้างใบอนุญาตขับรถให้หนึ่งคน มีหนึ่งใบอนุญาตขับรถ โดยการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบเป็นใบอนุญาตขับรถใบเดียว การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตให้เหมาะสม ปรับปรุงวิธีการอบรมทดสอบ ให้สามารถคัดกรองบุคคลเพื่อขับรถบนถนนได้จริง ตลอดจนกำหนดให้ผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกายบางประการแต่ยังสามารถขับรถได้ สามารถขอรับใบอนุญาตขับรถได้ โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขพิเศษที่กำหนดขึ้นเพิ่มเติม ทั้งนี้ ที่ปรึกษาเสนอให้กรมฯ กำหนดแผนเป็น 3 ระยะ คือ

1) แผนระยะสั้น สามารถดำเนินการได้ทันที ได้แก่ การประชาสัมพันธ์เพื่อปรับทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ปรับปรุงการอบรม พัฒนาระบบข้อมูลกลางการเชื่อมโยงฐานข้อมูลตำรวจและทางหลวงรองรับระบบการตัดแต้มคะแนนความประพฤติ ตลอดจนการผลักดันโรงเรียนสอนขับรถให้มีจำนวนเพิ่มขึ้น

2) แผนระยะกลาง เป็นเรื่องการปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย การผลักดันให้มีการเรียนการสอนเรื่องการขับรถในโรงเรียนโดยกำหนดให้เป็นวิชาเอก คาดว่าใช้เวลาดำเนินการ 3-5 ปี

3) แผนระยะยาว เป็นเรื่องการปฏิรูปกฎหมาย การประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งจะใช้ระยะเวลาดำเนินการมากกว่า 5 ปี

สมมุติฐานการวิจัย

ในทางกฎหมายประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน (ยกเว้นประเทศสิงคโปร์) ยังคงมีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ ระบบและหลักเกณฑ์ที่มุ่งเน้นพัฒนาและทดสอบสมรรถนะต่อผู้ประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถหรือผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ไม่อาจเอื้อต่อการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และยังคงด้อยกว่าประเทศที่ใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น แม้ว่าในทางนโยบายพยายามให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยก็ตาม

คำถามการวิจัย

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทยเหมาะสมหรือไม่ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน