

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัยดังนี้

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์หลักการ ยุทธศาสตร์และแนวทางในการดำเนินงานขององค์การสหประชาชาติและของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์กฎหมาย แผนและระบบที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทย และประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกอาเซียน
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในเชิงนโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมทั้งเชิงปริมาณ (Quality method) ประชาชนที่ขอใบอนุญาตขับรถหน้าใหม่ในแต่ละภูมิภาค รวมจำนวนทั้งสิ้น 400 คน โดยใช้วิธีการตัวอย่างการสุ่มแบบสัดส่วน (Quota Sampling) ในการวิจัยในครั้งนี้ ได้ใช้แบบสอบถามซึ่งเป็นแบบสอบถามที่คณะผู้วิจัยพัฒนาขึ้นเอง ซึ่งวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนาและสถิติอ้างอิง รวมถึงวิจัยเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ใช้แบบสัมภาษณ์คำถามปลายเปิดเชิงลึกเกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายต่างๆเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยทำการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและบุคคลที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 คน โดยวิธีเจาะจง และวิจัยเชิงเอกสาร (Document research) โดยมุ่งเน้นการศึกษาเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ระบบและหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยผลการวิจัยสามารถสรุปออกเป็นส่วนต่างๆ ตามประเด็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญ

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยจากการวิจัยเชิงเอกสาร

จากที่ได้พิสูจน์แล้วว่าระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นนั้นมีประสิทธิผล เพราะเป็นกระบวนการการออกใบอนุญาตขับรถที่สร้างประสบการณ์และดำเนินการกับผู้ขับขี่ได้อย่างก้าวหน้า รวมถึงป้องกันพฤติกรรมขับรถที่ไม่ปลอดภัยแต่เนิ่นๆ จากการใช้วิธีการจำกัดการขับรถและการกำหนดช่วงเวลาเรียนรู้และฝึกฝนในแต่ละขั้นเพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์ขับขึ้นสนามฝึกหัดและท้องถนนจริงโดยมีผู้สอน/ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถ ก่อให้เกิดประโยชน์ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถลดอุบัติเหตุและความสูญเสียทางถนนได้อย่างมาก ในหลายๆ ประเทศ อาทิเช่น มาเลเซีย และการใช้ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์และการบังคับใช้ด้านคุณสมบัติอย่างจริงจัง และควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถอย่างเข้มงวดในประเทศสิงคโปร์

จากการเปรียบเทียบระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของ 6 ประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน พบว่ามีระบบใบอนุญาตขับรถทั้งสามระบบคือ ระบบทั่วไปซึ่งมีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียว ระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวซึ่งมีใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราว และระบบลำดับขั้นซึ่งมีใบอนุญาตฝึกหัดขับ โดยมีข้อสังเกตว่าถึงแม้บางประเทศใช้ระบบทั่วไปแต่ก็มีใบอนุญาตฝึกหัดขับด้วย ในส่วนของคุณสมบัติของผู้ยื่นคำขอฯ ส่วนใหญ่แล้วไม่ค่อยมีความแตกต่างกันมากนักเกี่ยวกับเกณฑ์อายุ เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ การทดสอบความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ การอบรม การทดสอบทางทฤษฎี

เมื่อพิจารณาถึงการยอมรับการใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยกับการยอมรับการใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศอื่นๆ ที่เป็นสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียน ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถซึ่งรถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ. 1985 ซึ่งกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงร่วมกันในกฎบัตรอาเซียนปี 2007 ให้มีการปฏิบัติให้สัมฤทธิ์ผลตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถซึ่งรถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ. 1985 (Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses issued by ASEAN countries) นั่นคือ ใบอนุญาตขับรถในกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถนำมาใช้ได้ในประเทศไทย สามารถนำใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศอื่นๆ ที่เป็นสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียนมาใช้ได้ในประเทศไทย ในทางกลับกันสามารถนำใบอนุญาตขับรถหรือใบขับขี่ซึ่งสามารถของไทยไปใช้ได้ทันทีในประเทศอื่นๆ ที่เป็นสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเป็นคนละส่วนกับใบอนุญาตขนส่งทางถนนซึ่งอยู่ภายใต้ความตกลงอื่นๆ

แม้จะให้สิทธิตามกฎหมายแก่คนชาติของประเทศอื่นๆ ที่เป็นสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียนในการใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศเจ้าของสัญชาติของตนได้ก็ตาม โดยทั่วไปในแต่ละประเทศอาเซียนมีความแตกต่างด้านสถาปัตยกรรมจราจรในหลายส่วน โดยเฉพาะมีข้อกังวลเกี่ยวกับความแตกต่างกันและมาตรฐานของระบบและหลักเกณฑ์ในการขอและออกใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน สำหรับประเมินและทดสอบคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล และทักษะความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลหน้าใหม่ซึ่งเป็นผู้ขับขี่ที่ขาดประสบการณ์ ความแตกต่างนี้ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับรถยนต์ส่วนบุคคลและความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะในประเทศไทยหรือประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนก็ตาม นั่นคือ การถือใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศส่วนใหญ่ที่เป็นสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียนไม่อาจทำให้แน่ใจหรือรับประกันความปลอดภัยทางถนนได้ เมื่อนำใบอนุญาตขับรถดังกล่าวไปใช้ในประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกกลุ่มอาเซียน

แผนปฏิบัติการระดับชาติด้านความปลอดภัยทางถนน และแผนปฏิบัติการของกรมการขนส่งทางบกพยายามพัฒนาปรับปรุงเกี่ยวกับมาตรการในการทำใบอนุญาตขับรถ เช่น การอบรม การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย เมื่อยื่นขอครั้งแรกและต่ออายุ เกณฑ์ทดสอบความรู้ทางทฤษฎี ใบบรับรองแพทย์ และอื่นๆ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีคุณสมบัติเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มสมรรถนะให้ผู้ขับรถสามารถขับรถในทางบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัยมากขึ้นดังที่ได้กล่าวข้างต้น แต่ยังคงต้องปรับปรุงเชิงโครงสร้างและระบบใบอนุญาตขับรถให้หนึ่งคนมีเพียง 1 ใบอนุญาตขับรถ โดยการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบ การกำหนด

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตให้เหมาะสม ปรับปรุงวิธีการอบรมทดสอบ ให้สามารถคัดกรองบุคคลเพื่อขับรถบนถนนได้จริง ปรับปรุงเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์เพื่อแสดงความพร้อมทางร่างกายและจิตใจเนื่องจากมีหลายโรคที่เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการขับขี่ เช่น โรคลมชัก โรคหลอดเลือดสมอง โรคหัวใจ อาการง่วงผลข้างเคียงจากการรักษาด้วยยาบางประเภท เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากมายหลายครั้ง การนำระบบตัดแตรัมหรือเพิ่มแตรัมผู้ขับขี่เมื่อกระทำ ความผิดกลับมาใช้เต็มรูปแบบ

ในมุมมองนี้อาจมองได้ว่า ผู้ขับขี่ “ขาดจิตสำนึก” หรืออาจมองได้ว่าการอบรมและทดสอบยังไม่มีประสิทธิภาพครอบคลุมหัวข้อความรู้ที่สำคัญในหลายประเด็นทำให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถขาด ความรู้ความเข้าใจ เช่น ทักษะคติในการขับรถ มารยาทในการขับรถ และการตัดสินใจในสถานการณ์ ฉุกเฉิน ซึ่งอย่างน้อยพึงให้ความสำคัญกับการควบคุมอารมณ์หรือการจัดการกับความโกรธ การเคารพ สิทธิและรับผิดชอบต่อผู้อื่นและส่วนรวมในกรณีถ่ายภาพเหตุการณ์อุบัติเหตุ การช่วยเหลือผู้ประสบ อุบัติเหตุ การเปิดทางให้รถพยาบาล รถกู้ชีพฉุกเฉิน เป็นต้น

ภาครัฐอาจพิจารณาปรับปรุงเข้าสู่วิธีการอบรมหรือสอนแบบ coaching ที่ใช้กันอยู่ในหลาย ประเทศของทวีปยุโรป เทคนิควิธีการนี้ใช้การสื่อสารโดยการถามคำถาม ไม่ใช้การบอกหรือบรรยาย เนื้อหา กระตุ้นให้เกิดความนึกคิด ความล่งรู้และความเข้าใจในสิ่งต่างๆ ด้วยตัวเอง ทำให้ผู้รับการ สอนมีบทบาทเป็นผู้สร้างอย่างกระตือรือร้น ไม่ใช่มีบทบาทเป็นผู้รับเนื้อหาที่สอนแต่ฝ่ายเดียว โดยทั่วไปจะใช้ระยะเวลาสั้นกว่าการบอกหรือบรรยายเนื้อหา ทำให้ผู้รับการสอนกระตือรือร้น มีส่วน ร่วมอย่างจริงจังในกระบวนการเรียนรู้ได้ดีกว่า มีโอกาสเข้าถึงเนื้อหาและนำไปปฏิบัติได้มากกว่า ซึ่ง มุ่งเน้นให้เกิดความล่งรู้และด้วยความสำนึกรับผิดชอบด้วยตัวเองไม่ใช่เพียงเฉพาะมีความรู้เกี่ยวกับกฎ จราจรและข้อปฏิบัติในการขับรถที่ดี จากข้อสังเกตที่ว่าเมื่อเข้าเรียนในโรงเรียนสอนขับรถก็จะเรียน เกี่ยวกับกฎจราจร การใช้เข็มขัดนิรภัย การจำกัดความเร็ว การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ ฯลฯ แต่ หลังจากผ่านการทดสอบและขับรถในชีวิตจริงแล้ว ในทางปฏิบัติมักจะไม่ค่อยนำมาใช้ ขับรถตามใจ ตนเอง สร้างกฎของตนเองในลักษณะเข้าข้างตัวเองเพราะเชื่อมั่นว่าสามารถขับรถได้ปลอดภัย

ระบบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันวางหลักการให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ออกใบอนุญาต ขับรถ โดยยังเปิดโอกาสให้โรงเรียนสอนขับรถเอกชนมีบทบาทน้อย ทำให้กรมการขนส่งทางบก จำเป็นต้องรับภาระในการออกใบอนุญาตขับรถอย่างมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบันที่มี ผู้ต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถเป็นจำนวนมาก และงบประมาณที่กรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรร ทำให้การอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ทั้งนี้ในทุกขั้นตอนของกระบวนการใบอนุญาตขับรถ หากไม่ยกระดับให้มีมาตรฐานมากขึ้น ไม่เข้มงวดในการดำเนินการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง เท่าเทียมกัน สูงขึ้น และไม่มี การบังคับใช้กฎหมายที่ เข้มงวดขึ้นเช่นกัน ย่อมทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่านี้ และไม่ได้ทำให้อัตราการเสียชีวิตบน ท้องถนนของประเทศไทยซึ่งเป็นอันดับ 1 ในกลุ่มประเทศอาเซียนลดลงได้ อย่างไรก็ตามต้องอยู่บน พื้นฐานของความเป็นจริงที่ว่า มีจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ มีผู้ใช้รถใช้ถนนที่ยังคงมีพฤติกรรม การขับขี่ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายอยู่ไม่น้อย ปัจจัยความเสี่ยงในหลายด้านยังคงมีอยู่มาก การที่จะทำให้อุบัติเหตุ ลดลง ทำให้การเสียชีวิตและความสูญเสียทางถนนลดลงในทันทีทันใดนั้นเป็นเรื่องยาก

ผลการศึกษาเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญ

1. การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ที่มาจากจากตัวผู้ขับขี่ มีความประมาท ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถในขณะที่เมาสุรา ฝ่าฝืนกฎจราจร พักผ่อนไม่เพียงพอ ไม่ชำนาญเส้นทาง คึกคะนอง และมีโรคประจำตัว

2. ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างเหมาะสมครอบคลุมแล้ว แต่ยังไม่มีการบังคับที่เคร่งครัดเท่าที่ควร อาจจะเป็นเพิ่มคุณลักษณะคนพิการให้มากขึ้น และควรต้องปรับปรุง/แก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลในการให้เพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการอบรมให้มีชั่วโมงมากขึ้น และโรงเรียนสอนขับรถต้องผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

3. ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกจะปรับชั่วโมงการอบรมเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วน เพิ่มชั่วโมงการฝึกขับปฏิบัติเพื่อให้ผู้ขับขี่มีความชำนาญมากขึ้น และต่อไปในอนาคตโรงเรียนสอนขับรถต้องเป็นหน่วยงานในการจัดการอบรมและสอบปฏิบัติ แต่โรงเรียนสอนขับรถที่สามารถกระทำการได้นั้น ต้องได้รับการอนุญาตจากกรมขนส่งทางบกเท่านั้น

4. การที่ผู้ขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลยืนยันด้วยตนเองว่าตนมีสุขภาพแข็งแรงและไม่มีอุปสรรคต่อการขับรถนั้นมีความเหมาะสมนั้น หากกำหนดให้ยื่นใบรับรองแพทย์จากการตรวจประเมินทางร่างกาย จิตใจ และอาจรวมถึงภาวะทางจิตเวชที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดจะมีความเหมาะสมเพียงใด (ในแง่คุณสมบัติของผู้ขับขี่โดยมีใบอนุญาต) ซึ่งการยืนยันตนเองว่ามีสุขภาพแข็งแรงและไม่มีอุปสรรคในการขับรถยนต์นั้น ส่วนใหญ่เห็นด้วย เพราะแต่ละบุคคลจะรู้ถึงสภาวะร่างกาย จิตใจ อารมณ์ของตนเองเป็นอย่างดี และเห็นด้วยกับการตรวจประเมินร่างกาย จิตใจ และภาวะทางจิตเวช เพราะถือว่าเป็นการคัดกรองเบื้องต้นจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ แต่ต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง บุคลากรทางการแพทย์ด้วยว่ามีเพียงพอหรือไม่ และการตรวจภาวะทางจิตเวชนั้นอาจทำได้ยาก เนื่องจากมีความซับซ้อน

5. การกำหนดมาตรการให้เป็นสากลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และควรมีการอบรมชาวต่างชาติก่อนอนุญาต ให้มีการขับรถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย เนื่องจากพวงมาลัยและเลนการขับซึ่งจะแตกต่างจากประเทศอื่นๆ และให้ความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร สัญลักษณ์ต่างให้ครบถ้วนด้วย และหากคนไทยต้องขับรถยนต์ในต่างประเทศก่อนจะขับได้ ต้องมีการอบรมจากประเทศอื่นๆ เช่นกัน ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องเป็นประเทศที่ทำสัตยาบันกันเท่านั้น เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเท่าเทียมกัน

6. ควรมีการเพิ่มชั่วโมงการอบรม และการฝึกขับบนถนนจริงให้มากกว่าเดิม การสอบภาคทฤษฎีควรเพิ่มข้อเขียน และร้อยละการสอบผ่านให้สูงกว่าเดิม รวมถึงเพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนของวิธีการขับอย่างไรให้ปลอดภัย หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นการปฐมพยาบาลเบื้องต้นต้องทำอะไร อยากให้มีการขออนุญาตฝึกหัดขับในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อเป็นการฝึกฝนการขับรถให้มีความชำนาญก่อนออกใบอนุญาตขับจริง แต่ทั้งนี้ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก ก็กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

7. ควรต้องกำหนดมาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขับขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจในการขับขี่ เมื่อขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล และสิ่งสำคัญของความคิดเห็นส่วนใหญ่คือความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจ ควรมี

การตรวจสมรรถภาพอย่างสม่ำเสมอเนื่องจากร่างกายและจิตใจมีการเปลี่ยนแปลงที่เปลี่ยนแปลงไปตามอายุและการเจ็บป่วย รองลงมาคือพฤติกรรมการขับขี่ ต้องมีการอบรมก่อนเพื่อทดสอบทักษะการขับขี่ และเป็นการทบทวนความรู้ด้านการจราจร จิตสำนึกความปลอดภัย

8. ระบบการตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร แต่ต้องมีระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงได้ดีกับหลายๆ หน่วยงาน และต้องมีการบังคับกฎหมายอย่างเคร่งครัด หากมีการขับขี่ผิดกฎหมายเป็นประจำควรมีการเพิกถอนใบอนุญาตตลอดชีวิต ซึ่งจะส่งผลต่อการขับขี่บนถนนในประเทศไทย เนื่องจากผู้ขับขี่จะได้คำนึงถึงการขับขี่อย่างปลอดภัย และเคารพกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้นด้วย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

โดยในส่วนของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.75 และเพศชาย จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่ มีอายุส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 20 - 30 ปี จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 รองลงมาคือ อายุระหว่าง 31- 40 ปี จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 27.25 อายุระหว่าง 41 - 50 ปี จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.50 อายุ 51 ปี ขึ้นไป จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.50 และอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ จำนวน 371 คน คิดเป็นร้อยละ 92.75 รองลงมาคือศาสนาคริสต์ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00 ศาสนาอิสลาม จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25 และศาสนาอื่นๆ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00 ตามลำดับ ทั้งนี้ส่วนใหญ่สถานภาพโสด จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 52.50 รองลงมาคือสถานภาพสมรส จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 36.25 และสถานภาพหย่า/หม้าย จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 11.25 ตามลำดับ ส่วนระดับการศึกษาส่วนใหญ่ปริญญาตรี จำนวน 211 คน คิดเป็นร้อยละ 52.75 รองลงมาคือ ต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75 และสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.50 ตามลำดับ และอาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานเอกชน จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.75 รองลงมาคือ อาชีพอื่นๆ เช่น พนักงานรัฐวิสาหกิจ ค้าขาย ประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.75 อาชีพรับจ้าง จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 19.75 อาชีพนักเรียน นักศึกษา จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50 และอาชีพรับราชการ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 ตามลำดับ

ในส่วนความคิดเห็นของประชาชนที่ขอใบอนุญาตขับรถหน้าใหม่นั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าเกณฑ์อายุขั้นต่ำของผู้ขอทำใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลควรอยู่ที่อายุ 18 ปี จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42.00 รองลงมาคือ อายุ 20 ปี จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 อายุ 17 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 20.75 และ อายุ 15 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 ตามลำดับ โดยที่ส่วนใหญ่คิดว่าสาเหตุสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่คือ ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความประมาท จำนวน 254 คน คิดเป็นร้อยละ 63.50 รองลงมาคือ มีการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ขับขี่ไม่เข้มงวด ไม่ต่อเนื่อง จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 20.25 ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติไม่เหมาะสม จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 7.50 อบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่น้อยเกินไป จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 และ สาเหตุอื่นๆ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่คิดว่าควรกำหนดระยะเวลาในการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่จำนวน 4 ชั่วโมง มีจำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.25

รองลงมาคือ จำนวน 5 ชั่วโมง มีจำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 21.00 จำนวน 8 ชั่วโมง มีจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.25 อื่นๆ จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.25 และจำนวน 10 ชั่วโมง มีจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าระยะเวลาการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวควรมีระยะเวลาเป็นจำนวน 4 ปี มีจำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 รองลงมาคือ อื่นๆ จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 27.00 จำนวน 1 ปี และ 2 ปี มีจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 19.25 ตามลำดับ และควรมีระยะเวลา 3 ปี มีจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการอบรมทุกครั้งต่ออายุใบอนุญาตขับรถ จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.50 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการอบรมทุกครั้งต่ออายุใบอนุญาตขับรถ จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 49.50 ตามลำดับ ส่วนการกำหนดให้มีใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถช่วงระยะเวลาหนึ่งตามเกณฑ์ที่กำหนดก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่นั้น ส่วนใหญ่เห็นด้วย จำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถช่วงระยะเวลาหนึ่งตามเกณฑ์ที่กำหนดก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 43.75 ตามลำดับ โดยที่ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีประกันภัยสำหรับผู้ฝึกหัดขับ จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 61.75 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีประกันภัยสำหรับผู้ฝึกหัดขับ จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.25 ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการหัดขับขึ้นบนถนนจริง จำนวน 276 คน คิดเป็นร้อยละ 69.00 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการหัดขับขึ้นบนถนนจริง จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.00 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้เพิ่มทำบั้งคับในการทดสอบภาคปฏิบัติและกำหนดให้เข้ารับการทดสอบใหม่เมื่อไม่ผ่านเกณฑ์ จำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 58.50 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้เพิ่มทำบั้งคับในการทดสอบภาคปฏิบัติและกำหนดให้เข้ารับการทดสอบใหม่เมื่อไม่ผ่านเกณฑ์ จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 41.50 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้ทดสอบภาคปฏิบัติบนถนนจริง จำนวน 239 คน คิดเป็นร้อยละ 59.75 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้ทดสอบภาคปฏิบัติบนถนนจริง จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.25 ตามลำดับ โดยที่ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย จำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 66.75 และไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 33.25 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้ระบบตัดแต้มต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 263 คน คิดเป็นร้อยละ 65.75 และไม่เห็นด้วยกับการใช้ระบบตัดแต้มต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 ตามลำดับ

อย่างไรก็ดี ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการให้คนไทยสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถไทยไปใช้ขับรถได้ในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอใบขับขี่สากล จำนวน 305 คน คิดเป็นร้อยละ 76.25 และไม่เห็นด้วยกับการให้คนไทยสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถไทยไปใช้ขับรถได้ในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอใบขับขี่สากล จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 23.75 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการให้ใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศของตนไปใช้ได้ในประเทศอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอหรือมีใบขับขี่สากล จำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72.00 และไม่เห็นด้วยกับการให้ใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศของตนไปใช้ได้ในประเทศอาเซียนอื่นๆ

โดยไม่ต้องขอหรือมีใบขับขี่สากล จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.00 ตามลำดับ โดยที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับการใช้ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันในเรื่องของการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับระบบกฎเกณฑ์จราจรมากที่สุด จำนวน 271 คน คิดเป็นร้อยละ 67.75 รองลงมาคือ การใช้เฉพาะรถยนต์ประเภทที่ได้รับอนุญาต จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 44.75 การมีข้อจำกัดบางประการในการขับรถ จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.25 นำการตัดแต้มมาใช้เพื่อนำไปสู่การพักใช้ใบอนุญาตขับรถต่างชาติในประเทศ จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 26.50 และ อื่นๆ เช่น ก่อนปรับควรว่ากล่าวตักเตือน ควรกำหนดข้อบังคับและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าควรใช้มาตรการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ให้เกิดผลดีมากยิ่งขึ้นในเรื่องของการพักการใช้ใบอนุญาตขับรถมากที่สุด จำนวน 229 คน คิดเป็นร้อยละ 57.25 รองลงมาคือ ยึดและระงับใช้รถชั่วคราว จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 ตักเตือน จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.00 ตัดแต้ม จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 26.50 ปรับ จำคุก จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.50 และอื่นๆ เช่น การเสียค่าปรับ ควบคุมการทำงานของเจ้าหน้าที่ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าควรกำหนดให้ผู้ที่เป็นโรคลมชัก ไม่ควรทำใบอนุญาตขับรถมากที่สุด จำนวน 323 คน คิดเป็นร้อยละ 80.75 รองลงมาคือ โรคหัวใจ และโรคทางจิตเวช จำนวน 220 คน คิดเป็นร้อยละ 55.00 ตามลำดับ โรคพิษสุราเรื้อรัง จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.25 โรคเบาหวาน จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 และ โรคอื่นๆ เช่น ตาบอดสี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าภาครัฐควรมีมาตรการใดเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ขับขี่มีความพร้อมในการขับรถมากที่สุด จำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 51.25 รองลงมาคือออกใบรับรองแพทย์แบบใหม่ครอบคลุมโรคที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการขับรถ จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 41.75 มาตรการที่ใช้อยู่เพียงพอและเหมาะสมแล้ว จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.75 ยื่นใบรับรองแพทย์ทุกครั้งที่ต้องอายุใบอนุญาตขับรถ จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 ใช้แบบทดสอบเพื่อคัดกรองอาการหลับแบบผิดปกติ จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 20.25 และอื่นๆ เช่น ตรวจสอบผู้บังคับใช้กฎหมาย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าควรเพิ่มเนื้อหาในการอบรมในหัวข้อการขับขี่รถในสภาวะไม่ปกติมากที่สุด จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 46.50 รองลงมาคือ การใช้ใบอนุญาตขับรถในประเทศสมาชิกอาเซียน จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 46.25 ข้อสังเกตจากคดีที่เกี่ยวข้องกับอันตรายจากการใช้รถใช้ถนน จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.50 ปัญหาสุขภาพที่มีผลต่อการขับรถ จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 32.50 เทคนิคในการดูแลรักษารถ จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 และ อื่นๆ เช่น บทลงโทษทางกฎหมายการจราจร มารยาทที่ถูกต้องต่อการใช้ถนน(ของสากล) มารยาทบนท้องถนน จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.25 ตามลำดับ และส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าสิ่งใดสำคัญสำหรับผู้ขับขี่เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนยิ่งขึ้นมากที่สุด คือ บังคับใช้กฎจราจรต่อผู้ขับขี่โดยเข้มงวดและต่อเนื่อง จำนวน 294 คน คิดเป็นร้อยละ 73.50 รองลงมาคือ พักการใช้ใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้มีปัญหาสุขภาพร่างกายและจิตใจ จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 ใช้มาตรการเสริม เช่น ติดกล้องจับภาพเหตุการณ์นอกตัวรถอื่นๆ จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.25 กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่ให้

เข้มงวดขึ้น จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 37.25 เข้ารับการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่มากขึ้น จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 33.50 นำระบบตัดคະแนน/แต้มามาใช้จริงจัง จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.50 และ อื่นๆ เช่น การไม่เลือกปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรเข้มงวดกับผู้ใช้ถนน ทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ให้สิทธิพิเศษหรือได้รับการช่วยเหลือจากคนบางกลุ่มจนขาดความยุติธรรม จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

ข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะอื่นๆเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. ควรจัดวิทยากรไปอบรมให้ความรู้ให้กับบริษัท หรือชุมชนต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า
2. ควรตรวจสุขภาพวินิจฉัยโรคเพื่อไม่ให้มีปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่
3. ควรจัดให้ความรู้แก่พนักงาน ประชาชนทั่วไป ที่โรงเรียน และสถานศึกษา
4. ควรใช้ระบบตัดคະแนน เพื่อความจริงจังในการบังคับใช้ขับขี่
5. ปัญหาเรื่องวุฒิภาวะและความไม่พร้อมในขณะที่ขับขี่รถ ควรได้รับการกวดขันเป็นพิเศษ

เนื่องจากอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

อภิปรายผล

ผลการวิจัยมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีดังนี้

นำประเด็นที่สำคัญจากผลการวิจัยเชิงปริมาณมาอภิปรายผลมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้มีแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Global Plan of Action A Decade of Action for Road Safety 2011-2020) จากการเสนอขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงไม่เกิน 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทาง การดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554 : หน้า 1-2) โดยพิจารณาหลักการวิศวกรรมจราจร และ 5 เสาหลักในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ขององค์การสหประชาชาติระบุอย่างชัดเจนว่าครอบคลุมถึง 4 ปัจจัยหลัก ด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนน คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม คณะผู้วิจัยมุ่งเน้นไปที่ปัจจัยผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Users) ตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติซึ่งมีเป้าหมายในเสาหลักที่ 4 ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

จากการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาหรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกือบทุกประเทศ (รวมถึงประเทศไทยด้วย) มาจากผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ประมาทไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร ซึ่งแสดงให้เห็นว่าไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน หรืออีกนัยหนึ่งคือ ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคมซึ่งสอดคล้องกับที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วน

ใหญ่คิดว่าสาเหตุสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่คือ ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความประมาท จำนวน 254 คน คิดเป็นร้อยละ 63.50 ซึ่งสอดคล้องกับสถิติและข้อค้นพบในหลายงานศึกษาวิจัยของ K.W.Ogden (1990) ที่สะท้อนให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากพฤติกรรมของมนุษย์หรือผู้ขับขี่นั่นเอง ผู้ขับขี่จึงต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในการขับรถภายใต้ระบบการจราจรขนส่งทางถนน อันสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ในประเด็นแรกว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ที่มาจากจากตัวผู้ขับขี่เอง และสอดคล้องกับแนวคิดของสาร์จัน คัมทรัพย์ (2539) ว่าการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท คือ กระทำโดยไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในฐานะหรือภาวะวิสัยเช่นนั้นสามารถใช้ความระมัดระวัง แต่ไม่ได้ใช้อย่างเพียงพอและสมควร

ความคิดเห็นของประชาชนที่ขอใบอนุญาตขับรถหน้าใหม่นั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าเกณฑ์อายุขั้นต่ำของผู้ขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลควรอยู่ที่อายุ 18 ปี จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42.00 ซึ่งสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สาธารณรัฐสิงคโปร์) : 36-48) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic (Motor Vehicles Driving Licenses) Rules 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถโดยเกณฑ์อายุของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลต้องมีอายุขั้นต่ำ 18 ปี และสอดคล้องกับ Land Transportation Office (2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามประมวลกฎหมายขนส่งทางบกและจราจร ปี 1964 (the Land Transportation and Traffic Code 1964 หรือ the Republic Act (RA) 4136) และ Administrative Orders ปี 2015 ของประเทศฟิลิปปินส์ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถโดยเกณฑ์อายุของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลต้องมีอายุขั้นต่ำ 18 ปีเช่นเดียวกัน รองลงมาคือ อายุ 20 ปี จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 อันดับสามคือ อายุ 17 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 20.75 ซึ่งสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย) : 67-70) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถโดยเกณฑ์อายุของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลต้องมีอายุขั้นต่ำ 17 ปี และสอดคล้องกับ Indonesian National Police (2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายฉบับที่ 22 ว่าด้วยการจราจรและขนส่งทางถนนปี 2009 (the law regarding Traffic and Road Transportation) และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้บัญญัติคุณสมบัติของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถโดยเกณฑ์อายุของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลต้องมีอายุขั้นต่ำ 17 ปีเช่นเดียวกัน และ อายุ 15 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 ซึ่งสอดคล้องกับ AAA Foundation for Traffic Safety (2012) ได้กล่าวว่าในหลายมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาผู้ขอรับใบอนุญาตฝึกหัดขับรถจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ (15-16 ปี) พร้อมกับมีพ่อแม่หรือผู้ปกครองลงนามอนุญาต โดยในการฝึกหัดขับจะต้องแสดงป้ายผู้ขับขี่ฝึกหัดขับ

ในส่วนเรื่องระยะเวลาในการอบรม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าควรกำหนดระยะเวลาในการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่จำนวน 4 ชั่วโมง มีจำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.25 ซึ่งไม่สอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย) : 67-70) ได้กำหนดกระบวนการใบอนุญาตขับรถ มีระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น Graduated Driving

Licensing System ตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ให้ผู้ยื่นขอฯ ต้องเข้ารับการอบรมภาคทฤษฎีจำนวน 6 ชั่วโมงเกี่ยวกับทฤษฎีการขับรถเพื่อความปลอดภัย (KPP01) ในโรงเรียนสอนขับรถ แล้วจึงเข้าสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางถนนและการขับขี่ปลอดภัยหรือ Part 1 สำหรับผู้ที่สามารถสอบผ่านภาคทฤษฎีนี้ไม่ต้องเข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี (เริ่มใช้มาตั้งแต่กันยายน 2557) เมื่อสอบผ่านภาคทฤษฎีจะได้รับใบอนุญาตฝึกหัดขับ และไม่สอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญที่เห็นว่าควรมีการเพิ่มชั่วโมงการอบรมและควรต้องกำหนดมาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขับขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจในการขับขี่ เมื่อขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล และสิ่งสำคัญของความคิดเห็นส่วนใหญ่คือความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจ ควรมีการตรวจสอบสภาพอย่างสม่ำเสมอเนื่องจากร่างกายและจิตใจมีการเปลี่ยนแปลงที่เปลี่ยนแปลงไปตามอายุ และการเจ็บป่วย รองลงมาคือพฤติกรรมการขับขี่ ต้องมีการอบรมก่อนเพื่อทดสอบทักษะการขับขี่ และเป็นการทบทวนความรู้ด้านการจราจร จิตสำนึกความปลอดภัย รวมถึงการสอบภาคทฤษฎีควรเพิ่มข้อเขียน และร้อยละการสอบผ่านให้สูงกว่าเดิม รวมถึงเพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนของวิธีการขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัย หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นการปฐมพยาบาลเบื้องต้นต้องทำอะไร อยากให้มีการขอใบอนุญาตฝึกหัดขับในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อเป็นการฝึกฝนการขับรถให้มีความชำนาญก่อนออกใบอนุญาตขับขี่จริง แต่ทั้งนี้ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก ก็กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าระยะเวลาการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวควรมีระยะเวลาเป็นจำนวน 4 ปี มีจำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 ซึ่งไม่สอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สาธารณรัฐสิงคโปร์) : 36-48) ตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic (Motor Vehicles Driving Licenses) Rules 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ได้กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Provisional Driving License) จะมีอายุ 6 เดือนและสามารถต่ออายุได้จากหน่วยงานตำรวจจราจร รองลงมาคือ อื่นๆ จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 27.00 จำนวน 1 ปี และ 2 ปี มีจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 19.25 ซึ่งสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย) : 67-70) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ซึ่งได้กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Probationary Driving License/PDL) มีอายุประมาณ 2 ปี ออกให้สำหรับผู้ผ่านการสอบภาคปฏิบัติแล้ว

ส่วนการกำหนดให้มีใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถช่วงระยะเวลาหนึ่งตามเกณฑ์ที่กำหนดก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่นั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วย จำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25 ซึ่งสอดคล้องกับ AAA Foundation for Traffic Safety (2012 : 6-9) โดยจะต้องบันทึกชั่วโมงที่ทำการฝึกหัดขับลงในสมุดบันทึกให้ครบและมีประสบการณ์การขับรถตามหลักเกณฑ์ (เช่น ไม่ต่ำกว่า 30 ชั่วโมง) เป็นระยะเวลา 6 เดือนถึง 1 ปี และสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557: 84-91) ประเทศเมียนมาร์ได้กำหนดให้มีการขอใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับรถ โดยต้องมีผู้ฝึกสอนนั่งไปด้วยขณะขับรถตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง อันสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย) : 67-70) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ซึ่งได้กำหนดให้ใบอนุญาตฝึกหัดขับ (Learner Driving License/LDL) มีอายุ 2 ปี ออกให้แก่ผู้ยื่นขอฯ ที่

เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี ผ่านการสอบภาคทฤษฎีแล้ว อาจต่ออายุใบอนุญาตขับขี่นี้ได้ทุก 3 หรือ 6 เดือนจนถึงสูงสุดที่ 2 ปี สำหรับไปฝึกหัดขับรถในภาคปฏิบัติต่อไป หากหลังจากครบ 2 ปีแล้ว ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่นี้อาจจำเป็นต้องเริ่มบทเรียนขับรถใหม่ทั้งกระบวนการเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้หัดขับรถ และสอดคล้องกับ Land Transportation Office (2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามประมวลกฎหมายขนส่งทางบกและจราจร ปี 1964 (the Land Transportation and Traffic Code 1964 หรือ the Republic Act (RA) 4136) และ Administrative Orders ปี 2015 ของประเทศฟิลิปปินส์ซึ่งได้กำหนดให้ใบอนุญาตฝึกหัดขับ (student permit) ต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีประกันภัยสำหรับผู้ฝึกหัดขับ จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 61.75 ซึ่งสอดคล้องกับ Ecitizen (2016) และ Hawksford (2009) กล่าวว่าในประเทศสิงคโปร์ ผู้ฝึกหัดขับควรต้องทำประกันความเสียหายด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ก็เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการหัดขับขึ้นบนถนนจริง จำนวน 276 คน คิดเป็นร้อยละ 69.00 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ OECD and International Transport Forum (2008) ได้พบว่าได้มีการพิสูจน์แล้วว่าระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นนั้นมีประสิทธิผล เพราะว่าเป็นกระบวนการการออกใบอนุญาตขับรถที่สร้างประสบการณ์และดำเนินการกับผู้ขับขี่ได้อย่างก้าวหน้า รวมถึงป้องกันพฤติกรรมขับรถที่ไม่ปลอดภัยแต่เนิ่นๆ ซึ่งระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นอาจใช้วิธีการหลายๆ อย่างด้วยกัน โดยที่ประเทศสวีเดนได้กำหนดระยะเวลา ประมาณ 120 ชั่วโมง เพื่อฝึกประสบการณ์ขับขึ้นท้องถนนจริงโดยมีผู้สอน/ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลก่อให้เกิดประโยชน์มากโดยสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนเมื่อขับขี่รถในภายหลัง และสอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรสนับสนุนการฝึกขับบนถนนจริงให้มากกว่าเดิม เพื่อเป็นการฝึกฝนการขับรถให้มีความชำนาญก่อนออกใบอนุญาตขับขี่จริง

ส่วนการใช้ระบบตัดแต้มนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้ระบบตัดแต้มต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 263 คน คิดเป็นร้อยละ 65.75 ซึ่งสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สาธารณรัฐสิงคโปร์) : 36-48) ตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic (Motor Vehicles Driving Licenses) Rules 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ได้กำหนดให้มีการควบคุมผู้ขับขี่ของสิงคโปร์จะใช้ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) นอกจากการปรับและโทษอาญา โดยเมื่อผู้ถือใบอนุญาตขับรถทำผิดกฎจราจร ผู้ถือใบอนุญาตขับรถจะได้รับคะแนนแล้วแต่ฐานความผิด เมื่อผู้ขับขี่ได้คะแนนสะสมถึง 24 คะแนนภายในสองปี ใบอนุญาตขับรถจะถูกพักการใช้ชั่วคราวครั้งแรกเป็นเวลา 3 เดือน และหลังจากระยะเวลาที่พ้นการถูกพักการใช้ชั่วคราวนั้นผู้ขับขี่จะได้รับอนุญาตให้ได้รับคะแนนลบไม่เกิน 12 คะแนนภายในระยะเวลา 1 ปี หากเกินกว่านั้นใบขับขี่จะถูกพักการใช้อีกครั้ง ไม่ว่าในกรณีใดก็ตามการโดนพักการใช้ครั้งที่ 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

ซึ่งสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย) : 67-70) ตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ได้กำหนดให้เมื่อผู้ถือฯ ทำผิดกฎจราจรจะต้องถูกดำเนินการตัดแต้มตามความผิดนั้นๆ และสอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญที่เห็นด้วยกับระบบการตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร แต่ต้องมีระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงได้ดีกับหลายๆ หน่วยงาน และต้องมีการบังคับกฎหมายอย่างเคร่งครัด หากมีการขับขี่ผิดกฎหมายเป็นประจำควรมีการเพิกถอนใบอนุญาตตลอดชีวิต ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขับขี่บนถนนในประเทศไทย เนื่องจากผู้ขับขี่จะได้คำนึงถึงการขับขี่อย่างปลอดภัย และเคารพกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้นด้วย

โดยที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการให้คนไทยสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถไทยไปใช้ขับรถได้ในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอใบขับขี่สากล จำนวน 305 คน คิดเป็นร้อยละ 76.25 ซึ่งสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก ชาวที่ 139 (2557) กำหนดว่าใบอนุญาตขับรถแบบสมาร์ตการ์ดที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกของประเทศไทยซึ่งมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีข้อมูลและภาพถ่ายของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ มีแถบแม่เหล็กเก็บข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มีการบันทึกข้อจำกัดในการใช้ใบอนุญาตขับรถ มีภาพอธิบายประเภทของรถที่ได้รับอนุญาตตามชนิดของใบอนุญาตขับรถ สามารถนำไปใช้ขับรถยนต์ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ และสอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ.1985 (Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses Issued by ASEAN Countries 1985) โดยทั้งนี้ 6 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ทำความตกลงร่วมกันเพื่อยอมรับใบอนุญาตขับรถยนต์ภายในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียนหนึ่งให้มาใช้ขับรถยนต์ในประเทศของตนตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น และให้ความสำคัญกับการใช้ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันในเรื่องของการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับระบบกฎเกณฑ์จราจรมากที่สุด จำนวน 271 คน คิดเป็นร้อยละ 67.75 ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญในการกำหนดมาตรการให้เป็นสากลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และควรมีการอบรมชาวต่างชาติก่อนอนุญาต ให้มีการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย เนื่องจากพวงมาลัยและเลนการขับขี่จะแตกต่างจากประเทศอื่นๆ และให้ความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร สัญลักษณ์ต่างให้ครบถ้วนด้วย และหากคนไทยต้องขับขี่รถยนต์ในต่างประเทศก่อนจะขับขี่ได้ ต้องมีการอบรมจากประเทศอื่นๆ เช่นกัน ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องเป็นประเทศที่ทำสัตยาบันกันเท่านั้น เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเท่าเทียมกัน การกำหนดมาตรการให้เป็นสากลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และควรมีการอบรมชาวต่างชาติก่อนอนุญาต ให้มีการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย เนื่องจากพวงมาลัยและเลนการขับขี่จะแตกต่างจากประเทศอื่นๆ และให้ความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร สัญลักษณ์ต่างให้ครบถ้วนด้วย และหากคนไทยต้องขับขี่รถยนต์ในต่างประเทศก่อนจะขับขี่ได้ ต้องมีการอบรมจากประเทศอื่นๆ เช่นกัน ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องเป็นประเทศที่ทำสัตยาบันกันเท่านั้น เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเท่าเทียมกัน

ในเรื่องมาตรการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่นั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการใช้มาตรการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ให้เกิดผลดีมากยิ่งขึ้นในเรื่องของการพักการใช้ใบอนุญาตขับรถมากที่สุด จำนวน 229 คน คิดเป็นร้อยละ 57.25 ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Daniel R. Mayhew

(2005: 3) กำหนดว่าการพักการใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นมาตรการสถานเบา เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยพักใช้ใบอนุญาตขับรถในระยะเวลาสั้น การกระทำผิดซ้ำๆ นำไปสู่การพักใช้ได้หลายครั้ง โดยทั่วไปยิ่งถูกพักใช้หลายๆ ครั้ง ระยะเวลาการถูกพักใช้ก็จะนานขึ้นและสอดคล้องกับ กฎหมายของมลรัฐเท็กซัส ประเทศสหรัฐอเมริกา (The Texas Transportation Code, Section 521-291-461) โดยทั่วไปให้พักใช้เป็นเวลา 1 ปี ในกรณีที่กระทำผิดดังต่อไปนี้อาจถูกพักใช้ หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ แล้วแต่กรณี (Ken LaMance. 2015) และสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สาธารณรัฐสิงคโปร์): 36-48) ตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic (Motor Vehicles Driving Licenses) Rules 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ได้กำหนดว่าเมื่อผู้ขับขี่ได้คะแนนสะสมถึง 24 คะแนนภายในสองปี ใบอนุญาตขับรถจะถูกพักการใช้ชั่วคราวครั้งแรกเป็นเวลา 3 เดือน และหลังจากระยะเวลาที่พ้นการถูกพักการใช้ชั่วคราวนั้นผู้ขับขี่จะได้รับอนุญาตให้ได้รับคะแนนลบไม่เกิน 12 คะแนนภายในระยะเวลา 1 ปี หากเกินกว่านั้นใบขับขี่จะถูกพักการใช้อีกครั้ง ไม่ว่าจะในกรณีใดก็ตาม อันสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย): 67-70) ตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ได้กำหนดว่าหากถูกตัดแต้มถึงเกณฑ์ 10 คะแนนหรือ 15 คะแนนอาจถูกพักการใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ อันสอดคล้องกับสอดคล้องกับ Land Transportation Office (2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามประมวลกฎหมายขนส่งทางบกและจราจร ปี 1964 (the Land Transportation and Traffic Code 1964 หรือ the Republic Act (RA) 4136) และ Administrative Orders ปี 2015 ของประเทศฟิลิปปินส์ซึ่งได้กำหนดใช้โทษปรับทางอาญาเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยการพักการใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557: 84-91) ประเทศเมียนมาร์ใช้โทษปรับทางอาญาและจำคุกเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด โดยตำรวจในเครื่องแบบสามารถจับกุมและยึดใบอนุญาตขับรถได้โดยไม่ต้องมีหมาย นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยพักการใช้ เพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ในหลายกรณี รองลงมาคือ ยึดและระงับใช้รถชั่วคราว จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 ตักเตือน จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.00 ซึ่งสอดคล้องกับในประเทศสิงคโปร์ ผู้ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะต้องสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ทั้งหมดอีกด้วย และการตัดแต้ม จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 26.50 ซึ่งสอดคล้องกับในประเทศสิงคโปร์ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2559: 8-37) ได้กำหนดให้ใช้ระบบแต้มปรับปรุงผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการขับขี่อย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด กำหนดให้ใช้เกณฑ์การตัดแต้มตามฐานความผิดต่างๆ นอกเหนือไปจากการลงโทษปรับ หรือดำเนินคดีตามกฎหมายเพื่อลงโทษสถานอื่น และในประเทศญี่ปุ่น เมื่อได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว ภาครัฐใช้วิธีการสะสมคะแนนเมื่อกระทำผิดฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ แต่ละแต้มที่ถูกบันทึกจะมีอายุ 3 ปี หากสะสมครบถึงเกณฑ์ที่ถูกลงโทษก็就会被พักใช้ และหากมีคะแนนสะสมสูงขึ้นไปถึงเกณฑ์อาจถูกยกเลิกใบอนุญาตขับรถ และสอดคล้องกับ Indonesian National Police (2016) ตามกฎหมายฉบับที่ 22 ว่าด้วยการจราจรและขนส่งทางถนนปี 2009 (the law regarding Traffic and Road Transportation) และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องของประเทศอินโดนีเซีย ได้กำหนดใช้โทษปรับทางอาญาและจำคุกเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด

โดยเฉพาะกำหนดโทษหนักสำหรับการขับรถโดยเสพยาเสพติด ต้มเหล้าหรือมีอาการเมา ซึ่งกฎหมายกำหนดให้การขับรถต้องไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดหรือต้องปริมาณเป็น 0 นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถในระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้เมื่อกระทำผิดซ้ำในข้อหาเดิมภายใน 1 ปีนับตั้งแต่มีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าผิดและต้องรับโทษ ต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี

ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ที่เป็นโรคลมชัก ไม่ควรทำใบอนุญาตขับรถมากที่สุด จำนวน 323 คน คิดเป็นร้อยละ 80.75 รองลงมาคือ โรคหัวใจ และโรคทางจิตเวช จำนวน 220 คน คิดเป็นร้อยละ 55.00 โรคเบาหวาน จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 ซึ่งสอดคล้องกับ แพทยสภา (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2015) เห็นว่ากลุ่มโรคที่ต้องควบคุมเป็นอันดับแรกคือ ผู้ป่วยโรคหัวใจ โรคเบาหวานขั้นรุนแรง และโรคลมชัก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขับรถโดยตรงและเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรต่อผู้ขับขี่โดยเข้มงวดและต่อเนื่อง จำนวน 294 คน คิดเป็นร้อยละ 73.50 ซึ่งสอดคล้องกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2554) ซึ่งกล่าวไว้ว่าในส่วนของเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users) มุ่งให้พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน มีการกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม ผู้ใช้รถใช้ถนน ให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย รองลงมาคือ พักการใช้ใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกายและจิตใจ จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Daniel R. Mayhew (2005: 3) กำหนดว่าการพักการใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นมาตรการสถานเบา เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยพักใช้ใบอนุญาตขับรถในระยะเวลาสั้น การกระทำผิดซ้ำๆ นำไปสู่การพักใช้ได้หลายครั้ง โดยทั่วไปยิ่งถูกพักใช้หลายๆ ครั้ง ระยะเวลาการถูกพักใช้ก็จะนานขึ้นและสอดคล้องกับกฎหมายของมลรัฐเท็กซัส ประเทศสหรัฐอเมริกา (The Texas Transportation Code, Section 521-291-461) โดยทั่วไปให้พักใช้เป็นเวลา 1 ปี ในกรณีที่กระทำผิดดังต่อไปนี้ อาจถูกพักใช้ หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ แล้วแต่กรณี (Ken LaMance, 2015) และสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สารานุกรมรัฐสิงคโปร์) : 36-48) ตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic (Motor Vehicles Driving Licenses) Rules 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ได้กำหนดว่าเมื่อผู้ขับขี่ได้คะแนนสะสมถึง 24 คะแนนภายในสองปี ใบอนุญาตขับรถจะถูกพักการใช้ชั่วคราวครั้งแรกเป็นเวลา 3 เดือน และหลังจากระยะเวลาที่พ้นการถูกพักการใช้ชั่วคราวนั้นผู้ขับขี่จะได้รับอนุญาตให้ได้รับคะแนนไม่เกิน 12 คะแนนภายในระยะเวลา 1 ปี หากเกินกว่านั้นใบขับขี่จะถูกพักการใช้อีกครั้ง ไม่ว่าจะในกรณีใดก็ตาม อันสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557 (สหพันธรัฐมาเลเซีย) : 67-70) ตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act 1987) ได้กำหนดว่าหากถูกตัดแต้มถึงเกณฑ์ 10 คะแนนหรือ 15 คะแนนอาจถูกพักการใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ อันสอดคล้องกับสอดคล้องกับ Land Transportation Office (2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตาม

ประมวลกฎหมายขนส่งทางบกและจราจร ปี 1964 (the Land Transportation and Traffic Code 1964 หรือ the Republic Act (RA) 4136) และ Administrative Orders ปี 2015 ของประเทศฟิลิปปินส์ซึ่งได้กำหนดใช้โทษปรับทางอาญาเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยการพักการใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (2557: 84-91) ประเทศเมียนมาร์ใช้โทษปรับทางอาญาและจำคุกเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด โดยตำรวจในเครื่องแบบสามารถจับกุมและยึดใบอนุญาตขับรถได้โดยไม่ต้องมีหมาย นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยการพักการใช้ เพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ในหลายกรณี รองลงมาคือ ยึดและระงับใช้รถชั่วคราว จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 ตักเตือน จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.00 ซึ่งสอดคล้องกับในประเทศสิงคโปร์ ผู้ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะต้องสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ทั้งหมดอีกด้วย ใช้มาตรการเสริม เช่น ติดกล้องจับภาพเหตุการณ์นอกตัวรถอื่นๆ จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.25 กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่ให้เข้มงวดขึ้น จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 37.25 เข้ารับการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่มากขึ้น จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 33.50 ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญที่เห็นว่าควรต้องปรับปรุง/แก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลในการให้เพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการอบรมให้มีชั่วโมงมากขึ้น ในเรื่องการนำระบบตัดคะแนน/แต้มมาใช้จริงจัง จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.50 ในประเทศสิงคโปร์ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2559: 8-37) ได้กำหนดให้ใช้ระบบแต้มปรับปรุงผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการขับอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด กำหนดให้ใช้เกณฑ์การตัดแต้มตามฐานความผิดต่างๆ นอกเหนือไปจากการลงโทษปรับ หรือดำเนินคดีตามกฎหมายเพื่อลงโทษสถานอื่น และในประเทศญี่ปุ่น เมื่อได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว ภาครัฐใช้วิธีการสะสมคะแนนเมื่อกระทำผิดฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ แต่ละแต้มที่ถูกบันทึกจะมีอายุ 3 ปี หากสะสมครบถึงเกณฑ์ที่ถูกลงโทษก็就会被พักใช้ และหากมีคะแนนสะสมสูงขึ้นไปถึงเกณฑ์อาจถูกยกเลิกใบอนุญาตขับรถ และสอดคล้องกับ Indonesian National Police (2016) ตามกฎหมายฉบับที่ 22 ว่าด้วยการจราจรและขนส่งทางถนนปี 2009 (the law regarding Traffic and Road Transportation) และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องของประเทศอินโดนีเซีย ได้กำหนดใช้โทษปรับทางอาญาและจำคุกเป็นหลักในแต่ละฐานความผิด โดยเฉพาะกำหนดโทษหนักสำหรับการขับรถโดยเสพยาเสพติด ต้มเหล้าหรือมีอาการเมา ซึ่งกฎหมายกำหนดให้การขับรถต้องไม่มีแอลกอฮอล์ในเลือดหรือต้องปริมาณเป็น 0 นอกจากนี้ยังกำหนดให้ลงโทษผู้ขับขี่โดยการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถในระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้เมื่อกระทำผิดซ้ำในข้อหาเดิมภายใน 1 ปีนับตั้งแต่มีคำพิพากษาถึงที่สุดว่าผิดและต้องรับโทษ ต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี

สรุปข้อเสนอแนะเพื่อการนำไปใช้ประโยชน์

1. ควรปรับปรุงเกี่ยวกับมาตรการด้านการทำใบอนุญาตขับรถ เช่น การอบรม การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย เมื่อยื่นขอครั้งแรกและต่ออายุ เกณฑ์ทดสอบความรู้ทางทฤษฎี ใบบรรณแพทย์ และอื่นๆ เพื่อทำให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีคุณสมบัติเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มสมรรถนะให้ผู้ขับรถสามารถขับรถในทางบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น

2. ควรปรับปรุงเชิงโครงสร้างและระบบใบอนุญาตขับรถให้หนึ่งคนมีเพียง 1 ใบอนุญาตขับรถ โดยการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบ
3. ควรปรับปรุงวิธีการอบรมทดสอบ ให้สามารถคัดกรองบุคคลเพื่อขับรถบนถนนได้จริง
4. ควรปรับปรุงเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์เพื่อแสดงความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ เนื่องจากมีหลายโรคที่เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการขับขี่ เช่น โรคลมชัก โรคหลอดเลือดสมอง โรคหัวใจ อาการง่วงผลข้างเคียงจากการรักษาด้วยยาบางประเภท เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากมายหลายครั้ง
5. ควรนำระบบตัดแต้มหรือเพิ่มแต้มผู้ขับขี่เมื่อกระทำความผิดกลับมาใช้เต็มรูปแบบ
6. ควรพิจารณาปรับปรุงเข้าสู่วิธีการอบรมหรือสอนแบบ coaching ที่ใช้กันอยู่ในหลายประเทศของทวีปยุโรป
7. ควรพิจารณาให้มีการสอบขับรถในถนนจริงในอนาคตต่อไปเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนในการออกกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. ควรทำการศึกษาทัศนคติและการรับรู้ของประชาชนในภาคเหนือต่อกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
3. ควรทำการศึกษาความต้องการของประชาชนในการออกกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นๆ
4. ควรทำการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ประเภทอื่นๆ ในประเทศต่างๆ