

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

คณะผู้วิจัยทำการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantity Method) และเชิงคุณภาพ (Quality Method) เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยได้แบ่งการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ดังต่อไปนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ คุณวุฒิการศึกษา ตำแหน่งงานของผู้ตอบแบบสอบถาม ประสบการณ์การทำงาน ประเภทของหน่วยงาน มีลักษณะเป็นการตรวจคำตอบ (checklist) นำมาแจกแจงความถี่และหาค่าร้อยละ

ตารางที่ 4.1 ความถี่ ร้อยละ เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	ความถี่	ร้อยละ
1. ชาย	169	42.25
2. หญิง	231	57.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.75 และเพศชาย จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 ความถี่ ร้อยละ อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ	ความถี่	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 20 ปี	18	4.50
2. 20 - 30 ปี	137	34.25
3. 31- 40 ปี	109	27.25
4. 41 – 50 ปี	90	22.50
5. 51 ปี ขึ้นไป	46	11.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ 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

ตารางที่ 4.3 ความถี่ ร้อยละ ศาสนาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ศาสนา	ความถี่	ร้อยละ
1. พุทธ	371	92.75
2. คริสต์	16	4.00
3. อิสลาม	9	2.25
4. อื่นๆ	4	1.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ 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

ตารางที่ 4.4 ความถี่ ร้อยละ สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพ	ความถี่	ร้อยละ
1. โสด	210	52.50
2. สมรส	145	36.25
3. หย่า/หม้าย	45	11.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สถานภาพโสด จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 52.50 รองลงมาคือสถานภาพสมรส จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 36.25 และสถานภาพหย่า/หม้าย จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 11.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 ความถี่ ร้อยละ ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ระดับการศึกษา	ความถี่	ร้อยละ
1. ต่ำกว่าปริญญาตรี	143	35.75
2. ปริญญาตรี	211	52.75
3. สูงกว่าปริญญาตรี	46	11.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ปริญญาตรี จำนวน 211 คน คิดเป็นร้อยละ 52.75 รองลงมาคือ ต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75 และสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 ความถี่ ร้อยละ อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพ	ความถี่	ร้อยละ
1. นักเรียน นักศึกษา	42	10.50
2. รับราชการ	33	8.25
3. พนักงานเอกชน	147	36.75
4. รับจ้าง	79	19.75
5. อื่นๆ	99	24.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานเอกชน 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

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนที่ขอใบอนุญาตขับรถหน้าใหม่ และมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (rating sale) นำข้อมูลมาหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็น

ตารางที่ 4.7 ความถี่ ร้อยละ เกณฑ์อายุขั้นต่ำของผู้ขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

ข้อคำถาม	ความถี่	ร้อยละ
1. 15 ปี	34	8.50
2. 17 ปี	83	20.75
3. 18 ปี	168	42.00
4. 20 ปี	115	28.75
5. อื่นๆ	0	0.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.7 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าเกณฑ์อายุขั้นต่ำของผู้ขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลควรอยู่ที่อายุ 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

ตารางที่ 4.8 ความถี่ ร้อยละ สาเหตุสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่

ข้อคำถาม	ความถี่	ร้อยละ
1. ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติไม่เหมาะสม	30	7.50
2. อบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่น้อยเกินไป	20	5.00
3. ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความประมาท	254	63.50
4. การบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ขับขี่ไม่เข้มงวด ไม่ต่อเนื่อง	81	20.25
5. ผู้ขับขี่มีปัญหาสุขภาพร่างกายและจิตใจ	11	2.75
6. อื่นๆ	4	1.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าสาเหตุสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่คือ 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

ตารางที่ 4.9 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดระยะเวลาในการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่

ข้อคำถาม	ความถี่	ร้อยละ
1. 4 ชั่วโมง	217	54.25
2. 5 ชั่วโมง	84	21.00
3. 8 ชั่วโมง	61	15.25
4. 10 ชั่วโมง	9	2.25
5. อื่นๆ	29	7.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.9 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าควรกำหนดระยะเวลาในการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่จำนวน 4 ชั่วโมง มีจำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.25 รองลงมาคือจำนวน 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

ตารางที่ 4.10 ความถี่ ร้อยละ ระยะเวลาการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

ข้อคำถาม	ความถี่	ร้อยละ
1. 1 ปี	77	19.25
2. 2 ปี	77	19.25
3. 3 ปี	20	5.00
4. 4 ปี	118	29.50
5. อื่นๆ	108	27.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.10 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าระยะเวลาการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวควรมีระยะเวลาเป็นจำนวน 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

ตารางที่ 4.11 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดให้มีการอบรมทุกครั้งต่ออายุใบอนุญาตขับรถ

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	202	50.50
ไม่เห็นด้วย	198	49.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการอบรมทุกครั้งต่ออายุใบอนุญาตขับรถ จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.50 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการอบรมทุกครั้งต่ออายุใบอนุญาตขับรถ จำนวน 198 คนคิดเป็นร้อยละ 49.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดให้มีใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถช่วงระยะเวลาหนึ่งตามเกณฑ์ที่กำหนดก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	225	56.25
ไม่เห็นด้วย	175	43.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.12 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถช่วงระยะเวลาหนึ่งตามเกณฑ์ที่กำหนดก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ จำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถช่วงระยะเวลาหนึ่งตามเกณฑ์ที่กำหนดก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 43.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.13 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดให้มีประกันภัยสำหรับผู้ฝึกหัดขับ

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	247	61.75
ไม่เห็นด้วย	153	38.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.13 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีประกันภัยสำหรับผู้ฝึกหัดขับ จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 61.75 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีประกันภัยสำหรับผู้ฝึกหัดขับ จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.14 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดให้มีการหัดขี่ขึ้นถนนจริง

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	276	69.00
ไม่เห็นด้วย	124	31.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.14 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการหัดขี่ขึ้นถนนจริง จำนวน 276 คน คิดเป็นร้อยละ 69.00 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการหัดขี่ขึ้นถนนจริง จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.15 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดให้เพิ่มท่าบังคับในการทดสอบภาคปฏิบัติและกำหนดให้เข้ารับการทดสอบใหม่เมื่อไม่ผ่านเกณฑ์

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	234	58.50
ไม่เห็นด้วย	166	41.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.15 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้เพิ่มท่าบังคับในการทดสอบภาคปฏิบัติและกำหนดให้เข้ารับการทดสอบใหม่เมื่อไม่ผ่านเกณฑ์ จำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 58.50 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้เพิ่มท่าบังคับในการทดสอบภาคปฏิบัติและกำหนดให้เข้ารับการทดสอบใหม่เมื่อไม่ผ่านเกณฑ์ จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 41.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.16 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดให้ทดสอบภาคปฏิบัติบนถนนจริง

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	239	59.75
ไม่เห็นด้วย	161	40.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.16 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้ทดสอบภาคปฏิบัติบนถนนจริง จำนวน 239 คน คิดเป็นร้อยละ 59.75 และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดให้ทดสอบภาคปฏิบัติบนถนนจริง จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.17 ความถี่ ร้อยละ ควรมีการเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	267	66.75
ไม่เห็นด้วย	133	33.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.17 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย จำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 66.75 และไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 33.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 ความถี่ ร้อยละ ควรใช้ระบบตัดแต้มต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	263	65.75
ไม่เห็นด้วย	137	34.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.18 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้ระบบตัดแต้มต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 263 คน คิดเป็นร้อยละ 65.75 และไม่เห็นด้วยกับการใช้ระบบตัดแต้มต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.19 ความถี่ ร้อยละ ควรให้คนไทยสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถไทยไปใช้ขับรถได้ในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอใบขับขี่สากล

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	305	76.25
ไม่เห็นด้วย	95	23.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.19 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการให้คนไทยสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถไทยไปใช้ขับรถได้ในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอใบขับขี่สากล จำนวน 305 คน คิดเป็นร้อยละ 76.25 และไม่เห็นด้วยกับการให้คนไทยสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถไทยไปใช้ขับรถได้ในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอใบขับขี่สากล จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 23.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.20 ความถี่ ร้อยละ ควรให้ใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศของตนไปใช้ได้ในประเทศอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอหรือมีใบขับขี่สากล

ข้อความคำถาม	ความถี่	ร้อยละ
เห็นด้วย	288	72.00
ไม่เห็นด้วย	112	28.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.20 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการให้ใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศของตนไปใช้ได้ในประเทศอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอหรือมีใบขับขี่สากล จำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72.00 และไม่เห็นด้วยกับการให้ใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศของตนไปใช้ได้ในประเทศอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอหรือมีใบขับขี่สากล จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.21 ความถี่ ร้อยละ ควรให้ความสำคัญกับมาตรการใดกับการใช้ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน

ข้อมูลทั่วไป	ไม่เลือก		เลือก		ลำดับ
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	
1. อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับระบบกฎเกณฑ์จราจร	129	32.25	271	67.75	1
2. ใช้เฉพาะรถยนต์ประเภทที่ได้รับอนุญาต	221	55.25	179	44.75	2
3. มีข้อจำกัดบางประการในการขับรถ	283	70.75	117	29.25	3
4. นำการตัดแต้มมาใช้เพื่อนำไปสู่การพักใช้ใบอนุญาตขับรถต่างชาติในประเทศ	294	73.50	106	26.50	4
5. อื่นๆ เช่น ก่อนปรับควรว่ากล่าวตักเตือน ควรกำหนดข้อบังคับและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่	393	98.25	7	1.75	5

จากตารางที่ 4.21 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับมาตรการใดกับการใช้ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันในเรื่องของการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับระบบกฎเกณฑ์จราจรมากที่สุด 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

ตารางที่ 4.22 ความถี่ ร้อยละ ควรใช้มาตรการใดควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ให้เกิดผลดีมากยิ่งขึ้น

ข้อมูลทั่วไป	ไม่เลือก		เลือก		ลำดับ
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	
1. การพักการใช้ใบอนุญาตขับรถ	171	42.75	229	57.25	1
2. ยึดและระงับใช้รถชั่วคราว	279	69.75	121	30.25	2
3. ตักเตือน	282	70.50	118	29.50	3
4. เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ	288	72.00	112	28.00	4
5. ตัดแต้ม	294	73.50	106	26.50	5
6. ปรับ จำคุก	310	77.50	90	22.50	6
7. อื่นๆ เช่น การเสียค่าปรับ ควบคุมการทำงาน ของเจ้าหน้าที่	397	99.25	3	0.75	7

จากตารางที่ 4.22 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการใช้มาตรการใดควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ให้เกิดผลดีมากยิ่งขึ้นในเรื่องของการพักการใช้ใบอนุญาตขับรถมากที่สุด 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 คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.23 ความถี่ ร้อยละ ควรกำหนดให้ผู้ที่เป็นโรคใดไม่ควรทำใบอนุญาตขับรถ

ข้อมูลทั่วไป	ไม่เลือก		เลือก		ลำดับ
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	
1. ลมชัก	77	19.25	323	80.75	1
2. หัวใจ	180	45.00	220	55.00	2
3. โรคทางจิตเวช	180	45.00	220	55.00	3
4. พิษสุราเรื้อรัง	183	45.75	217	54.25	4
5. เบาหวาน	353	88.25	47	11.75	5
6. อื่นๆ เช่น ตาบอดสี	392	98.00	8	2.00	6

จากตารางที่ 4.23 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการกำหนดให้ผู้ที่เป็นโรคใดไม่ควรทำใบอนุญาตขับรถมากที่สุด 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

ตารางที่ 4.24 ความถี่ ร้อยละ ภาครัฐควรมีมาตรการใดเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ขับขี่มีความพร้อมในการขับรถ

ข้อมูลทั่วไป	ไม่เลือก		เลือก		ลำดับ
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	
1. เข้มงวดการใช้มาตรการพิเศษสำหรับผู้ขับขี่ที่รถสาธารณะและบรรทุกักตุ	195	48.75	205	51.25	1
2. ออกใบรับรองแพทย์แบบใหม่ครอบคลุมโรคที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการขับรถ	233	58.25	167	41.75	2
3. มาตรการที่ใช้อยู่เพียงพอและเหมาะสมแล้ว	253	63.25	147	36.75	3
4. ยื่นใบรับรองแพทย์ทุกครั้งที่ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ	293	73.25	107	26.75	4
5. ใช้แบบทดสอบเพื่อคัดกรองอาการหลับแบบผิดปกติ	319	79.75	81	20.25	5
6. อื่นๆ เช่น ตรวจสอบผู้บังคับใช้กฎหมาย	393	98.25	7	1.75	6

จากตารางที่ 4.24 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นที่ภาครัฐควรมีมาตรการใดเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ขับขี่มีความพร้อมในการขับรถมากที่สุด จำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 51.25 รองลงมาคือออกใบรับรองแพทย์แบบใหม่ครอบคลุมโรคที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการขับรถ จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 41.75 มาตรการที่ใช้อยู่เพียงพอและเหมาะสมแล้ว จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.75 ยื่นใบรับรองแพทย์ทุกครั้งที่ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 ใช้แบบทดสอบเพื่อคัดกรองอาการหลับแบบผิดปกติ จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 20.25 และอื่นๆ เช่น ตรวจสอบผู้บังคับใช้กฎหมาย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.25 ความถี่ ร้อยละ ควรเพิ่มเนื้อหาในการอบรมในหัวข้อใด

ข้อมูลทั่วไป	ไม่เลือก		เลือก		ลำดับ
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	
1. การขับขีรถในสภาวะไม่ปกติ	214	53.50	186	46.50	1
2. การใช้ใบอนุญาตขับรถในประเทศสมาชิก อาเซียน	215	53.75	185	46.25	2
3. ข้อสังเกตจากคดีที่เกี่ยวกับอันตรายจาก การใช้รถใช้ถนน	238	59.50	162	40.50	3
4. ปัญหาสุขภาพที่มีผลต่อการขับรถ	270	67.50	130	32.50	4
5. เทคนิคในการดูแลรักษารถ	285	71.25	115	28.75	5
6. อื่นๆ เช่น บทลงโทษทางกฎหมาย การจราจร มารยาทที่ถูกต้องต่อการใช้ถนน (ของสากล) มารยาทบนท้องถนน	371	92.75	29	7.25	6

จากตารางที่ 4.25 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการเพิ่มเนื้อหาในการอบรมในหัวข้อการขับขีรถในสภาวะไม่ปกติมากที่สุด จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 46.50 รองลงมาคือ การใช้ใบอนุญาตขับรถในประเทศสมาชิกอาเซียน จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 46.25 ข้อสังเกตจากคดีที่เกี่ยวกับอันตรายจากการใช้รถใช้ถนน 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

ตารางที่ 4.26 ความถี่ ร้อยละ สิ่งใดสำคัญสำหรับผู้ขับขี่เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนยิ่งขึ้น

ข้อมูลทั่วไป	ไม่เลือก		เลือก		ลำดับ
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	
1. บังคับใช้กฎจราจรต่อผู้ขับขี่โดยเข้มงวดและต่อเนื่อง	106	26.50	294	73.50	1
2. พักการใช้ใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้มีปัญหาสุขภาพร่างกายและจิตใจ	231	57.75	169	42.25	2
3. ใช้มาตรการเสริม เช่น ติดกล้องจับภาพเหตุการณ์นอกตัวรถอื่นๆ	239	59.75	161	40.25	3
4. กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่ให้เข้มงวดขึ้น	251	62.75	149	37.25	4
5. เข้ารับการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่มากขึ้น	266	66.50	134	33.50	5
6. นำระบบตัดคะแนน/แต้มมาใช้อย่างจริงจัง	318	79.50	82	20.50	6
7. อื่นๆ เช่น การไม่เลือกปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรเข้มงวดกับผู้ใช้ถนนทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ให้สิทธิพิเศษหรือได้รับการช่วยเหลือจากคนบางกลุ่มจนขาดความยุติธรรม	397	99.25	3	0.75	7

จากตารางที่ 4.26 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่สิ่งใดสำคัญสำหรับผู้ขับขี่เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนยิ่งขึ้นมากที่สุด คือ บังคับใช้กฎจราจรต่อผู้ขับขี่โดยเข้มงวดและต่อเนื่อง จำนวน 294 คน คิดเป็นร้อยละ 73.50 รองลงมาคือ พักการใช้ใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกายและจิตใจ จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 ใช้มาตรการเสริม เช่น ติดกล้องจับภาพเหตุการณ์นอกตัวรถอื่นๆ จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.25 กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่ให้เข้มงวดขึ้น จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 37.25 เข้ารับการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่มากขึ้น จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 33.50 นำระบบตัดคะแนน/แต้มมาใช้อย่างจริงจัง จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.50 และ อื่นๆ เช่น การไม่เลือกปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรเข้มงวดกับผู้ใช้ถนนทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ให้สิทธิพิเศษหรือได้รับการช่วยเหลือจากคนบางกลุ่มจนขาดความยุติธรรม จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ ส่วนบุคคลเป็นลักษณะแบบสอบถามปลายเปิด (Open-Ended) ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วเรียบเรียงออกมาเป็นค่าความถี่ (Frequency)

จากวิธีการข้างต้น คณะผู้วิจัยได้รับข้อเสนอแนะหลายประการที่เป็นรูปธรรม เพื่อที่ว่าหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องจักได้พิจารณานำไปใช้

1. ควรจัดวิทยากรไปอบรมให้ความรู้ให้กับบริษัท หรือชุมชนต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า
2. ควรตรวจสอบสภาพวินิจัยโรคเพื่อไม่ให้มีปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่
3. จัดให้ความรู้แก่พนักงาน ประชาชนทั่วไป ที่โรงเรียน และสถานศึกษา
4. ใช้ระบบตัดคะแนน เพื่อความจริงจังในการบังคับใช้ขับขี่
5. ปัญหาเรื่องวุฒิภาวะและความไม่พร้อมในขณะที่ขับขี่รถ ควรได้รับการกวดขันเป็นพิเศษ เนื่องจากอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของการวิจัยเชิงคุณภาพ

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอการศึกษาวเคราะห์ข้อมูลในส่วนของการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแบ่งเป็น 3 ประเด็นหลักดังต่อไปนี้

4.2.1 วิเคราะห์หลักการ ยุทธศาสตร์ และแนวทางระดับสากลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

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)

ในรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ.2558 (2015) ซึ่งสำรวจจากประมาณ 180 ประเทศชี้ให้เห็นว่า สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มประเทศที่มีรายได้น้อยและกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางมีแนวโน้มที่เลวร้ายยิ่งขึ้น โดยมีอัตราการเสียชีวิตมากกว่าสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง อัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อประชากร 1 แสนคนสำหรับกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูงอยู่ที่ 9.3 คน กลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางอยู่ที่ 18.5 คนและกลุ่มประเทศที่มีรายได้น้อยอยู่ที่ 24.1 คน โดยค่าเฉลี่ยของทุกประเทศที่สำรวจอยู่ที่ 17.5 คน (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2559 : 12 [ออนไลน์])

ดังที่กล่าวถึงในบทที่ 2 แล้วว่าแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทยด้วยซึ่งมีข้อผูกพันที่ต้องปฏิบัติตามในฐานะที่เป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติ และลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1968 (แก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 2011) ได้จัดทำแผนแม่บท ยุทธศาสตร์ แผนงาน ซึ่งเป็นแผนเชิงมหภาคมาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เน้นการแก้ไขปัญหาทั้งระบบ โดยมุ่งวางรากฐานหลักการและแนวทางสำคัญในเชิงระบบ 2 ประการคือ

- 1) ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) และ
- 2) วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture)

โดยในระดับสากลและในระดับประเทศมักจะยึดถือตามหลักการและแนวทางข้างต้นในการจัดทำยุทธศาสตร์ แผนงานในลักษณะต่างๆ ในช่วงระยะเวลา 10 ปีเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผนปฏิบัติการขององค์การสหประชาชาติดังกล่าว

ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยมาจากการตระหนักรู้ว่า มนุษย์หรือผู้ขับขี่นั้นมิใช่ตัวจำกัดทางร่างกายและจิตใจต่อปัจจัยอื่น ๆ ไม่ว่าจะยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม รวมถึงต่อแรงที่มากกระทำมนุษย์หรือผู้ขับขี่มีความผิดพลาดได้เสมอ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ การมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยไม่ได้ต้องการมิให้เกิดอุบัติเหตุเลย แต่เป้าหมายของระบบนี้คือ มุ่งลดผลกระทบมิให้เลวร้าย

จนเกินไป นั่นคือ ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การเสียชีวิต การบาดเจ็บสาหัส ให้มีโอกาสในการรอดชีวิตและการกลับคืนสู่สภาพเดิมของร่างกายและจิตใจ

เมื่อพิจารณาหลักการวิศวกรรมการจราจร และ 5 เสาหลักในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ขององค์การสหประชาชาติระบุอย่างชัดเจนว่าครอบคลุมถึง 4 ปัจจัยหลัก ด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนน คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม คณะผู้วิจัยมุ่งเน้นไปที่ปัจจัยผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Users) ตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติซึ่งมีเป้าหมายในเสาหลักที่ 4 ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

จากการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาหรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกือบทุกประเทศ (รวมถึงประเทศไทยด้วย) มาจากผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ประมาทไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร ซึ่งแสดงให้เห็นว่าไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน หรืออีกนัยหนึ่งคือ ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเหตุการณ์เฉพาะหน้า ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดหรือแซงในที่คับขัน ขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน ขับรถไม่ชำนาญทาง ขับรถย้อนศร การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่ให้ความสำคัญกับการใช้เข็มขัดนิรภัย รวมไปถึงผู้ขับขี่ขาดคุณสมบัติตามเกณฑ์ ไม่ว่าจะเป็นขาดความรู้ ด้อยความสามารถและความชำนาญ มีสภาพร่างกายและจิตใจไม่พร้อมหรือไม่เหมาะสมต่อการขับรถ ซึ่งมักจะเกิดจากการเจ็บป่วยหรือมีภาวะบกพร่อง ฯลฯ เมื่อจำแนกประเภทของสภาพปัญหาหรือสาเหตุดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่ามาจาก **คุณสมบัติและพฤติกรรม (ที่ไม่เหมาะสม)** ซึ่งแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติในเสาหลักที่ 4 มีวัตถุประสงค์หลักประการหนึ่ง คือ มุ่งให้พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม (ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย) โดยมีแนวทางสำคัญหลายประการ ที่มุ่งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งเกี่ยวโยงสัมพันธ์กับคุณสมบัติของผู้ขับขี่

นอกจากนี้การจัดให้มีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในส่วนของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ใช้รถใช้ถนน พึงต้องให้ความสำคัญและให้แน่ใจว่า **ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติเหมาะสม (Qualified Driver)** ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทำให้เกิดผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ในส่วนของเสาหลักที่ 4 ของแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติได้ระบุถึง ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (กิจกรรมที่ 8) ซึ่งสามารถขยายความให้เข้าใจได้ง่ายขึ้น คือ มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและมีดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น ใช้วิธีการควบคุมผู้ขับขี่และยานพาหนะในการเข้าถึงระบบจราจรทางถนนโดยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับรถโดยเน้นถึงความปลอดภัย ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม ต้นตัวขณะขับ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

เมื่อไม่นานมานี้ มติสมัชชาใหญ่องค์การสหประชาชาติสมัยประชุมที่ 70 ในเดือนเมษายน 2559 เรื่องปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนของโลก ได้ให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมาย

ครอบคลุมหลายปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขับขี่ ความพร้อมทางร่างกายของผู้ขับขี่ ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น ผู้ที่มีโรคประจำตัวและต้องใช้ยารักษาโรค ซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับรถ (United Nations, 2016: 3).

ในส่วนของ การวางรากฐานตามหลักการและแนวทางด้านวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture) มีความสำคัญเช่นกันต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแนวทางขับเคลื่อนของประเทศต่าง ๆ โดยต้องทำให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยก่อน จากนั้นจึงพัฒนาไปสู่การสร้างวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัยเป็นลำดับขั้นถัดไป วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัยเกิดขึ้นเมื่อมีสภาพที่ประชาชนและสังคมทั้งหลายใส่ใจ ให้ความสำคัญ มีจิตสำนึก เรียกร้องและคาดหวังการปรับปรุงความปลอดภัยในการจราจรให้ดีขึ้นในระดับที่มากกว่าระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย โดยเฉพาะพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย การพัฒนาให้เป็นผู้ขับขี่ที่ปลอดภัย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้คนในสังคมและสังคมมีความเชื่อ ทศนคติและเห็นคุณค่า มีความรับผิดชอบร่วมกัน มีบรรทัดฐานร่วมกัน ด้านความปลอดภัยในการจราจรขนส่ง ซึ่งหลักการด้านความปลอดภัยพยายามมุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่มีทัศนคติและจิตสำนึกที่ดี รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อการขับขี่รถและผลที่จะเกิดขึ้นตามมาต่อส่วนรวม โดยอาศัยแนวทางปรับเปลี่ยนคุณค่าและทัศนคติของผู้คนในสังคม ไปจนถึงเปลี่ยนแปลงปฏิรูปวัฒนธรรม ซึ่งมีข้อสังเกตว่าการปรับเปลี่ยน หรือเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมที่มีอยู่ซึ่งจะได้รับการยอมรับและยั่งยืนมากกว่าการนำวัฒนธรรมใหม่ที่แปลกออกไปจากภายนอกมาใช้ โดยให้เป็นส่วนหนึ่งของอัตลักษณ์ทางสังคม มุ่งเน้นการชี้ให้เห็นว่าเป็นการทำให้คนทั้งหลาย “ปลอดภัยมากขึ้นโดยธรรมชาติ” เช่นเดียวกับเป้าหมายของการทำให้การจราจรทางถนนมีอัตราการเสียชีวิตเป็นศูนย์

ดังตัวอย่างที่นำเสนอในบทที่ 2 ในเรื่องของความพยายามเปลี่ยนพฤติกรรมของวัยรุ่นผู้ชายที่มักจะขับขี่รถด้วยความเร็ว โดยชี้ให้เห็นได้ว่าเข้าขั้นวิกฤติ เช่น การขับรถเร็วเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต ได้รับบาดเจ็บสาหัสอาจถึงขั้นพิการไปตลอดชีวิต สร้างความสูญเสียมากกว่าที่คิด เป็นต้น โดยอาศัยคนส่วนใหญ่ซึ่งไม่เห็นด้วยกับการขับขี่ด้วยความเร็วสูงและมีอิทธิพลต่อผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นผู้ชายดังกล่าว เช่น ครอบครัว เพื่อน หัวหน้า เพื่อนร่วมงาน และผู้คนจากหลายกลุ่มในสังคมแม้เขาเหล่านั้นมีทัศนคติที่แตกต่างออกไปหรือแม้แต่ตรงกันข้าม ตลอดจนบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนบูรณาการนำวิธีการทางวิศวกรรมเข้ามาใช้ การจัดการความเร็ว การบังคับใช้กฎหมาย กฎเกณฑ์ มาตรการในวงกว้างหรือเฉพาะพื้นที่เพื่อเปลี่ยนแปลงถนนและพาหนะทางกายภาพ ฯลฯ

ในสภาวะวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เข้มแข็งสะท้อนให้เห็นได้จากการมีจำนวนและอัตราการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสลดลงอย่างมาก ตรงกันข้ามกับวัฒนธรรมความปลอดภัยที่อ่อนแอซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากการมีอัตราการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสที่ทรงตัวหรือเพิ่มขึ้นตลอดต่อเนื่องมา รวมทั้งขาดการผลักดันการเยียวยาในสถานการณ์นี้ให้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปการเกิดภาวะยอมจำนนต่อสถานการณ์ โดยมักจะสังเกตได้ว่า การพูดถึงอุบัติเหตุการจราจรทางถนนว่าเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาล งานเฉลิมฉลองต่างๆ ที่สำคัญคือ วัฒนธรรมความปลอดภัยจะเข้มแข็งเพียงใดส่วนสำคัญขึ้นอยู่กับกลไกด้านนโยบาย กฎหมาย และองค์กรที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรนั่นเอง

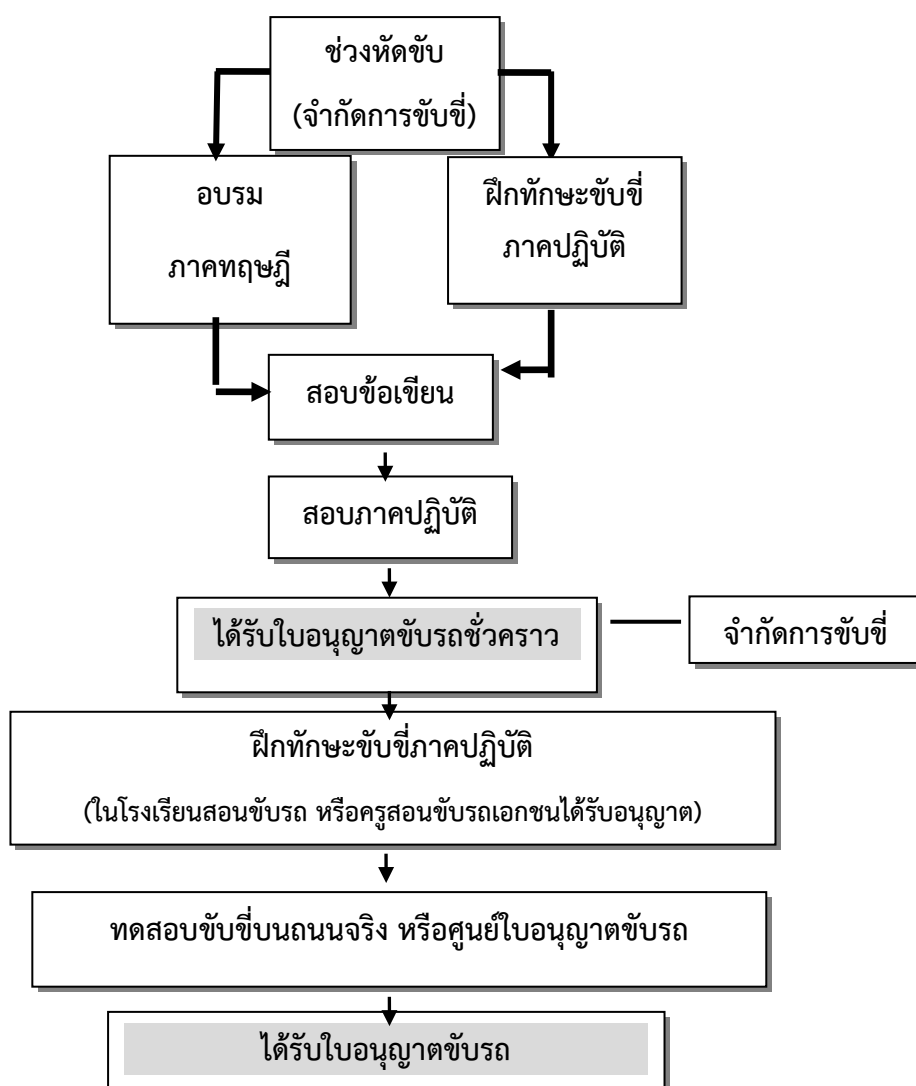
จากสภาพการจราจรทางถนนของทุกประเทศทั่วโลกย่อมมีผู้ขับขี่และยานพาหนะที่เป็นรถยนต์ใช้ทางที่เป็นถนน ทุกประเทศจึงมีกฎหมายหลักใช้บังคับกับผู้ขับขี่และรถยนต์ คือ กฎหมายว่าด้วยจราจรทางถนนหรือทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ โดยเป้าหมายสำคัญของกฎหมายดังกล่าวคือ เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน จากที่ได้กล่าวมาแล้วก่อนหน้านี้ว่า ความปลอดภัยทางถนนมีความสัมพันธ์กับคุณสมบัติของผู้ขับขี่และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ กฎหมายดังกล่าวจึงมีบทบัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขับรถซึ่งต้องได้รับและมีใบอนุญาตขับรถ ในขณะที่ขับรถ (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์) และข้อกำหนดด้านพฤติกรรมของผู้ขับรถที่พึงกระทำและถูกห้ามมิให้กระทำขณะใช้รถใช้ถนน (กฎหมายว่าด้วยจราจรทางถนนหรือทางบก)

ในส่วนของใบอนุญาตขับรถ ประเทศต่างๆ จึงมีระบบใบอนุญาตขับรถ กระบวนการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถ และมาตรการควบคุมตรวจสอบใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้มาจากหลักพื้นฐานที่ว่าใบอนุญาตขับรถเป็นหลักประกันความสามารถทั้งในด้านความพร้อมทางร่างกาย ความรู้และทักษะในการขับขี่รถประเภทต่างๆ (ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้สำหรับรถแต่ละประเภท และในแต่ละระบบใบอนุญาตขับรถ) ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร ฯลฯ เมื่อบุคคลผ่านการทดสอบว่ามีคุณสมบัติที่เหมาะสมแล้ว ภาครัฐจึงออกเอกสารราชการที่เรียกว่า ใบอนุญาตขับรถ ให้เพื่อแสดงว่าบุคคลนั้นได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถยนต์ประเภทใดประเภทหนึ่งในถนนสาธารณะได้

ในการออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ประชาชนภาครัฐจึงยึดตามหลักการที่ว่าผู้ขับขี่ต้องมีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ได้แก่ เกณฑ์ด้านอายุ มีความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ เช่น ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ไม่เป็นโรคประจำตัวที่อาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ไม่ตาบอดสี ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต เป็นต้น มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการขับขี่ ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เช่น ไม่อยู่ระหว่างถูกยึดหรือถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น ตลอดจนถือครองใบอนุญาตขับรถตามระยะเวลาที่กำหนด ดังนั้นเมื่อผู้ขับรถผ่านเกณฑ์คุณสมบัติโดยไม่มีลักษณะต้องห้ามในการขับขี่แล้วย่อมได้รับใบอนุญาตขับรถเป็นการถาวรและส่งผลดีต่อความปลอดภัยบนท้องถนน

ในการออกใบอนุญาตขับรถ ระบบและหลักเกณฑ์ด้านใบอนุญาตขับรถที่มีคุณภาพของหลายประเทศที่เจริญและมีความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงใช้ระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถประเภท Graduated Licensing System หรือระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น อย่างเช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา สหราชอาณาจักร เครือรัฐออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ มาเลเซีย เป็นต้น ซึ่งระบบนี้ครอบคลุมทั้งก่อนการออกใบอนุญาตขับรถ ขณะที่สอบใบอนุญาตขับรถ และหลังออกใบอนุญาตขับรถ ภายใต้ขั้นตอนหลายลำดับขั้นทั้งภาคทฤษฎีเบื้องต้น ข้อจำกัดการใช้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ทดสอบภาคทฤษฎีขั้นสุดท้าย และการทดสอบภาคปฏิบัติในการขับรถในถนนหลวงจริง หากสอบไม่ผ่านในขั้นตอนใด ต้องเริ่มต้นเข้าทำการทดสอบใหม่ นั่นก็คือ การแบ่งเป็นเป็นลำดับขั้นตั้งแต่ระดับเรียนรู้/หัดขับ ซึ่งผู้ขับขี่สามารถขับรถได้เฉพาะในเส้นทางระยะสั้นๆ เช่นระหว่างจากที่โรงเรียนหรือที่ทำงานไปบ้าน ระดับควบคุมชั่วคราว ซึ่งเน้นการทำให้ได้รับประสบการณ์ที่จำเป็นเช่น การขับขี่กลางคืนและการเอาตัวรอดในสภาวะเสี่ยงภัย โดยมีการนับชั่วโมงอบรม และมีทักษะและประสบการณ์ในระดับที่เหมาะสมจะได้รับใบอนุญาตขับรถถาวรหรือเต็มรูปแบบ

ระบบนี้เน้นการพัฒนาและทดสอบสมรรถนะผู้ประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถเพื่อความปลอดภัยโดยเฉพาะผู้ขับขี่หน้าใหม่ เกิดจากแนวคิดหลักการที่ว่าความสามารถในการเรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์จะเกิดขึ้นตามระยะเวลาในการได้รับประสบการณ์ในการขับขี่ที่เพิ่มขึ้น ซึ่งมีความสำคัญมากกว่าอายุที่เพิ่มขึ้น เมื่อผู้ขับขี่ประสบการณ์เพิ่มขึ้น ระดับการควบคุมดูแลก็จะเข้มข้นน้อยลง จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดไว้ก็จะได้รับใบอนุญาตขับรถแบบถาวร ในรายงานการศึกษาระบบนี้ของประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าสามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ลงได้ถึงร้อยละ 23 ในกลุ่มอายุ 15-19 ปี ลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากระยะเวลาในการออกไปขับขี่ยานพาหนะที่ลดลงในประเทศนิวซีแลนด์สามารถลดอัตราการเสียชีวิตลงได้ร้อยละ 36 และอัตราการบาดเจ็บร้อยละ 40 ในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ 16 ปี (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2557: 8-3, 8-4)



ภาพที่ 4.1 แสดงระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น

จากการศึกษาเห็นได้ว่า แม้ว่าจะระบบใบอนุญาตลำดับชั้นส่งผลดีหลายประการดังกล่าวข้างต้น แต่ก็ต้องใช้กลไกที่มีความพร้อมด้านทรัพยากร บุคลากร งบประมาณ มาตรการที่เป็นรูปธรรมรวมทั้งระบบบริหารจัดการ ระบบควบคุมตรวจสอบของหน่วยงานที่รับผิดชอบมากกว่าระบบอื่นๆ ไม่ว่าจะ เป็นระบบแบบทั่วไป ระบบใช้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ระบบสองระยะ ซึ่งประเทศส่วนใหญ่ในโลกใช้กันอยู่ในปัจจุบัน

นอกจากนี้เห็นได้ว่าหลักการ ยุทธศาสตร์ และแนวทางระดับสากลข้างต้นมีความชัดเจนและต่อเนื่องสามารถนำมาใช้เพื่อต่อการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนในระดับภายในประเทศได้ แต่ก็ต้องอาศัยการรับลูกมาทำต่อเป็นกิจกรรม การลงมือปฏิบัติให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมเพื่อให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) และวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture) ภายในของแต่ละประเทศ โดยปรับให้เข้ากับสภาพแวดล้อม ปัจจัยต่างๆ ที่เป็นอยู่ ตามแนวทางความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างผู้ขับขี่ กับภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยอาศัยแกนหลักทางกฎหมาย นโยบาย และองค์กร

4.2.2 วิเคราะห์แผน ระบบ และมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทย

สืบเนื่องจากรายงานความปลอดภัยทางถนนปี 2558 ขององค์การอนามัยโลกระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของโลก หรือ 36.2 คนต่อจำนวนประชากร 1 แสนคน (38.1 คนในรายงานปี 2556) ซึ่งเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยอัตราการเสียชีวิตของไทยนั้นมากกว่าสิงคโปร์ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตเพียงแค่ 3.6 คน อยู่ประมาณ 10 เท่า (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2559 [ออนไลน์])

1) วิเคราะห์แผนและระบบ

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการขององค์การสหประชาชาติตามกรอบปฏิญญาออสโลที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน¹ จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 1 แสนคนภายในปี 2563 โดยได้มีการกำหนดแนวทางในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการไว้ 8 ประเด็นหลัก (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2558 : 2) ได้แก่

¹ ศปภ.(Road Safety Directing Center) มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานกรรมการและผู้อำนวยการ ถูกจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2546 เพื่อให้เป็นหน่วยงานกลางด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม โดยผ่านแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 (ปี 2552) คณะรัฐมนตรีประกาศให้ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (ปี 2553) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 (ปี 2554) และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการ ศปภ. (ปี 2555) โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นสำนักงานเลขานุการ ศปภ. (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2560 [ออนไลน์])

- ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
- ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
- แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย (Black Spot) โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
- ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
- ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย
- พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย
- พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
- พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง

ที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐของไทยได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนหลัก/แผนแม่บท ตลอดจนแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องที่สำคัญได้แก่ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) สำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 เพื่อความชัดเจนในการปฏิบัติงาน ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมทางหลวง เป็นต้น ได้ขับเคลื่อนแผนต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นไปสู่การดำเนินการในทางปฏิบัติแล้ว

หน่วยงานหลักหนึ่งที่กำลังดำเนินการตามแผนต่างๆ ด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแลการจดทะเบียนรถและออกใบอนุญาตขับรถ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบทางทะเบียนทั้งรถยนต์และผู้ขับขี่รถยนต์ กรมการขนส่งทางบกจึงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทหลักในด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น แต่ที่ผ่านมادกรมการขนส่งทางบกยังมีได้มีแผนหลักหรือแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการขนส่งของกรมฯ คงใช้แต่แผนรวมของกรมฯ เท่านั้น แต่เนื่องจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องสำคัญและเป็นงานเชิงวิชาการ กรมฯ จึงจำเป็นต้องมีแผนเฉพาะด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยในเป้าหมายที่ 4 คือ มีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ มีวัฒนธรรมความปลอดภัย จึงได้ว่าจ้างให้ที่ปรึกษาทำการศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำเป็นแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานในช่วงระยะเวลา 10 ปี คือ พ.ศ. 2559-2568 ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ 11 แผนงานเชิงกลยุทธ์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติผู้ขับขี่ได้แก่ แผนงานด้านความรู้ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ทักษะในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ทศนคติในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2559 : 1-1, 1-2, 3-6 และ 4-3)

ผู้วิจัยเห็นว่า การพัฒนาแนวทางและเป้าหมายของกรมการขนส่งทางบกข้างต้น ในส่วนของการมีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพก็คือ การทำให้แน่ใจได้ว่า**ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติเหมาะสม (Qualified Driver)** ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับแนวทางการมุ่งพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งของประเทศไทยในการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการของสหประชาชาติ ในเสาหลักที่ 4 ที่ว่าด้วยผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งสหประชาชาติระบุแนวทางหนึ่งไว้ชัดเจนเกี่ยวกับการพัฒนาให้ประเทศต่างๆ มี**ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่** (กิจกรรมที่ 8) ซึ่งสามารถขยายความให้เข้าใจได้ง่ายขึ้น คือ มีการจัดการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไป พัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติเหมาะสม และดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น โดยผ่านวิธีการควบคุมผู้ขับขี่ ไม่ว่าจะเป็นการจดทะเบียน หรือกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถโดยเน้นถึงความปลอดภัย ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตื่นตัวขณะขับ มีความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจ ฯลฯ

ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (Graduated Licensing System) เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่าสามารถเพิ่มพูนประสบการณ์การขับรถ และลดความเสี่ยง อัตราการชนกันทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีงานวิจัยระบุว่าประสบการณ์การขับขี่ที่มากขึ้นสำคัญมากกว่าอายุที่มากขึ้นเหมาะอย่างยิ่งสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (ทุกช่วงอายุ) ระบบและหลักเกณฑ์ด้านใบอนุญาตขับรถที่มีคุณภาพของหลายประเทศที่เจริญและมีความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงครอบคลุมทั้งก่อนการออกใบอนุญาตขับรถ ขณะที่สอบใบอนุญาตขับรถ และหลังออกใบอนุญาตขับรถ เน้นการพัฒนาและทดสอบสมรรถนะผู้ประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถภายใต้ขั้นตอนหลายลำดับขั้นเพื่อความปลอดภัย โดยเฉพาะผู้ขับขี่หน้าใหม่ ตั้งแต่ขั้นตอนทดสอบภาคทฤษฎีเบื้องต้น ข้อจำกัดการใช้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ทดสอบภาคทฤษฎีขั้นสุดท้าย และการทดสอบภาคปฏิบัติในการขับรถในถนนหลวงจริง หากสอบไม่ผ่านในขั้นตอนใด ต้องเริ่มต้นเข้าทำการทดสอบใหม่

ระบบนี้กำหนดให้ช่วงของ**เรียนรู้/ฝึกหัดขับ (Learner stage)** ต้องมีอายุตามเกณฑ์ ต้องถือใบอนุญาตตามกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำ เช่น ในสหรัฐอเมริกา หลายๆ มลรัฐกำหนดไว้ว่า ในช่วงระยะเวลา 6-12 เดือนนั้นผู้ขับขี่หน้าใหม่สามารถขับรถได้เฉพาะเมื่อผู้ใหญ่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลตามจำนวนชั่วโมงที่กำหนดไว้เท่านั้น เช่น 40-50 ชั่วโมง และ 10 ชั่วโมงในเวลากลางคืน ใน**ระยะกลาง (intermediate stage)** กำหนดให้มีเงื่อนไขข้อจำกัดในช่วงระยะเวลา 6-12 เดือน เช่น ห้ามการขับขึ้นบนทางหลวงด้วยความเร็วสูง การขับในเวลากลางคืนโดยไม่มีการควบคุมดูแล ขับขี่กับผู้โดยสารวัยรุ่น ต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถ ห้ามขับรถโดยไม่มีผู้ควบคุมดูแลในช่วงเวลาเที่ยงคืนถึง 5-6 นาฬิกาของวันรุ่งขึ้น จำกัดจำนวนผู้โดยสารที่ไม่ใช่บุคคลในครอบครัวเดียวกันไว้ไม่มากไปกว่า 1 คนโดยต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี ในระยะต่อมาจึงค่อยลดข้อจำกัดลงไปเรื่อยๆ **ระยะออกใบอนุญาตขับรถ (full license/unrestricted stage)** มลรัฐส่วนใหญ่จำกัดการขับรถในเวลากลางคืนเป็นระยะเวลา 6-12 เดือนจนถึงอายุ 17-18 ปี จำกัดจำนวนผู้โดยสารเป็นระยะเวลา 6-12 เดือนจนถึงอายุ 17-18 ปี แต่จะมีข้อยกเว้นสำหรับผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถหรือเป็นสมาชิกครอบครัวของผู้ขับรถ และผู้ขับที่ควบคุมดูแลอยู่ในรถด้วย

นอกจากนี้ระบบนี้ยังกำหนดให้มีบทลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ข้อกำหนดของแต่ละประเทศ อย่างเช่น ขยายระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถออกไป การลดชั้นผู้ขับขี่ ยืดระยะเวลาการให้สิทธิพิเศษในการขับขี่โดยถือใบอนุญาตขับรถออกไป โดยมุ่งหมายจัดการกับการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยหรือการกระทำผิดอื่นๆ ได้ (Daniel R. Mayhew and Herb M. Simpson, 2003: 3-4)

ในขณะที่ประเทศไทยใช้ระบบใบอนุญาตแบบมีใบขับขี่ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว และไม่มีกำหนดเงื่อนไขข้อจำกัดที่เป็นรูปธรรมในการใช้รถหรือขับรถส่วนบุคคล ครอบคลุมตั้งแต่การฝึกหัดขับรถระยะการออกใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (เทียบได้กับระยะกลางดังกล่าวข้างต้น) และระยะออกใบอนุญาตขับรถ จึงเห็นได้ว่าประเทศไทยมีระบบและหลักเกณฑ์ที่ค่อนข้างด้อยกว่าประเทศอื่นที่ใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น โดยเฉพาะในแง่การมีกระบวนการชัดเจนซึ่งมุ่งเน้นพัฒนาและทดสอบสมรรถนะผู้ประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถเพื่อความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ยังขึ้นอยู่กับหลายเหตุปัจจัย รวมทั้งกลไกที่มีความพร้อมด้านทรัพยากร บุคลากร งบประมาณ มาตรการที่เป็นรูปธรรมรวมทั้งระบบบริหารจัดการ ระบบควบคุมตรวจสอบของหน่วยงานที่รับผิดชอบ

2) มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติผู้ขับขี่หน้าใหม่

จากสภาพการจราจรทางถนนที่มีผู้ขับขี่และรถยนต์ใช้ถนน กฎหมายหลักที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่และรถยนต์ คือ กฎหมายว่าด้วยจราจรทางถนนหรือทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ โดยเป้าหมายสำคัญของกฎหมายดังกล่าวคือ เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

(1) ข้อพิจารณาด้านโครงสร้างการออกใบอนุญาตขับรถ

เนื่องด้วยการออกใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันอยู่ภายใต้บทบัญญัติของ 2 กฎหมาย นั่นคือพระราชบัญญัติรถยนต์ซึ่งใช้บังคับกับรถที่มีขนาดเล็ก และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกซึ่งใช้บังคับกับรถที่มีขนาดใหญ่ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งต่าง ๆ กฎหมายแต่ละฉบับจำแนกประเภทใบอนุญาตขับรถที่แตกต่างกัน ไม่ว่าจะตามกายภาพของรถหรือตามลักษณะการใช้งาน

- พระราชบัญญัติรถยนต์มีการจำแนกประเภทใบอนุญาตขับรถตามกายภาพรถ ได้แก่ ใบอนุญาตขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถสำหรับรถสามล้อ และใบอนุญาตขับรถสำหรับรถยนต์ ซึ่งจำแนกตามกายภาพของรถ ในขณะที่เดียวกันก็มีการจำแนกใบอนุญาตขับรถตามลักษณะการใช้งาน ได้แก่ ใบอนุญาตการขับรถส่วนบุคคลและใบอนุญาตการขับรถสาธารณะ
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกมีการจำแนกประเภทใบอนุญาตขับรถตามกายภาพรถ ได้แก่ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดเล็ก ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดใหญ่ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถพ่วง และมีการจำแนกประเภทใบอนุญาตขับรถตามลักษณะการใช้งาน เช่น ใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถขนส่งทุกประเภท ใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถสำหรับขนส่งวัตถุอันตราย

โดยในระบบใบอนุญาตขับรถของแต่ละกฎหมายมีการใช้แทนกันได้ รวมทั้งสามารถนำใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาใช้แทนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย

รถยนต์ได้ด้วย ด้วยเหตุดังกล่าวก่อให้เกิดทำให้ระบบใบอนุญาตขับรถมีความซ้ำซ้อนกัน เกิดปัญหาในระบบใบอนุญาตขับรถปัจจุบัน ซึ่งสรุปให้เห็น 2 ปัญหาหลักดังนี้

ประการแรก มีการออกใบอนุญาตขับรถได้หลายใบให้แก่บุคคลคนเดียวกัน เช่น ผู้ขับขีมีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งทั้งสองประเภทหลังสามารถใช้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้เช่นเดียวกัน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความยุ่งยาก เช่น เมื่อบุคคลนั้นกระทำความผิดและมีการถูกยึดใบอนุญาตขับรถหนึ่ง บุคคลนั้นย่อมสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถสำหรับขับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนใบอนุญาตขับรถที่ถูกยึดขับรถยนต์นั้นต่อไปได้ ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎหมายและผู้ขับรถขาดระเบียบวินัยเนื่องจากระบบมีช่องว่าง

ประการที่สอง ระบบใบอนุญาตขับรถของพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกไม่สอดคล้องกัน ทั้งที่เป็นใบอนุญาตขับรถในลักษณะใกล้เคียงกันแต่หลักการกฎหมายบางอย่างยังไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ได้แก่ ประการแรก เรื่องการหัดขับรถพระราชบัญญัติรถยนต์กำหนดให้สามารถฝึกหัดขับรถบนถนนได้โดยไม่ต้องอยู่ในความควบคุมดูแลของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี ในขณะที่กรณีใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกไม่เปิดช่องให้มีการฝึกหัดขับรถ ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงทางปฏิบัติที่บุคคลใดจะขับรถได้ย่อมสมควรต้องมีการฝึกหัดขับรถโดยอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในระดับหนึ่งก่อนจึงจะได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดนั้นๆ ประการที่สอง เรื่องระบบที่ไม่สอดคล้องกันคือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวที่พระราชบัญญัติรถยนต์กำหนดให้ก่อนที่บุคคลจะได้รับใบอนุญาตขับรถอย่างสมบูรณ์จำเป็นต้องผ่านการมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวก่อนไม่น้อยกว่าหนึ่งปี ในขณะที่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกบุคคลสามารถได้รับใบอนุญาตขับรถได้เลย โดยไม่จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

ผู้วิจัยเห็นด้วยกับผลการศึกษาวินิจฉัยที่เสนอแนะให้มีการปรับปรุงเชิงโครงสร้างและระบบใบอนุญาตขับรถให้หนึ่งคน มีหนึ่งใบอนุญาตขับรถ โดยการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบเป็นใบอนุญาตขับรถใบเดียว การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตให้เหมาะสม ปรับปรุงวิธีการอบรมทดสอบ ให้สามารถคัดกรองบุคคลเพื่อขับรถบนถนนได้จริง

(2) เกณฑ์คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม

จากที่ได้กล่าวมาแล้วก่อนหน้านี้ว่า ความปลอดภัยทางถนนมีความสัมพันธ์กับคุณสมบัติของผู้ขับขี่และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์จึงมีบทบัญญัติสำคัญเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขับรถยนต์ซึ่งต้องได้รับและมีใบอนุญาตขับรถในขณะที่ขับรถ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่มีหลักเกณฑ์ควบคุมด้านพฤติกรรมของผู้ขับรถที่พึงกระทำและถูกห้ามมิให้กระทำขณะใช้รถใช้ถนน ในที่นี้ขอกล่าวถึงเฉพาะคุณสมบัติของผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ภายใต้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์เป็นสำคัญ

การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ยื่นขอใบอนุญาตขับรถ (รวมถึงผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ) มีความสัมพันธ์กับคุณภาพระบบใบอนุญาตขับรถและความปลอดภัยทางถนนในการออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ประชาชนภาครัฐจึงยึดตามหลักการสำคัญที่ว่า ผู้ขับขี่ต้องมี

คุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ได้แก่ มีอายุตามเกณฑ์ขั้นต่ำ มีความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ไม่เป็นโรคประจำตัวที่อาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ ไม่ตาบอดสี ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการขับรถยนต์และกฎเกณฑ์บังคับต่างๆ ถือครองใบอนุญาตขับรถตามระยะเวลาที่กำหนด รวมถึงไม่มีลักษณะต้องห้ามอย่างอื่นตามกฎหมาย เช่น ไม่อยู่ระหว่างถูกยึดหรือถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น ดังนั้นเมื่อผู้ขับรถยนต์มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามในการขับขี่ผ่านเกณฑ์แล้วย่อมได้รับใบอนุญาตขับรถเป็นการถาวรและส่งผลดีต่อความปลอดภัยบนท้องถนน

กฎหมายกำหนดกระบวนการและวิธีการทดสอบคุณสมบัติต่างๆ ทุกข้อข้างต้น ทั้งการยื่นแสดงเอกสารหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ บัตรประจำตัวประชาชน ใบรับรองแพทย์แสดงว่าผู้ยื่นขอไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถและไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ใบอนุญาตขับรถที่เกี่ยวข้อง (หากมี) ทั้งของคนไทยและชาวต่างชาติ การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย (ปฏิกิริยาเท้า สายตาทางกว้าง สายตาทางลึก การมองเห็นสี) การเข้ารับการอบรม การทดสอบข้อเขียน (ภาคทฤษฎี) การทดสอบขับรถ (ภาคปฏิบัติ) ในสนามทดสอบขับรถ การชำระค่าธรรมเนียม ซึ่งผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ยื่นขอใบอนุญาตขับรถต้องปฏิบัติตามให้ครบถ้วนและผ่านเกณฑ์ทดสอบคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามในทุกข้อจึงมีสิทธิ์ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลฉบับชั่วคราว จากนั้นเมื่อล่วงพ้น 1 ปีโดยไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปสำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนด เว้นแต่ได้พ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่า 6 เดือนแล้ว จึงมีสิทธิ์ยื่นขอใบอนุญาตขับรถ

ในบทบัญญัติกฎหมาย พระราชบัญญัติรถยนต์ 2522 แก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2557

“มาตรา 46 บัญญัติให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล² (ตามมาตรา 43 (1))

ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์
- (2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ
- (3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
- (4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
- (5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบการวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
- (6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
- (7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
- (8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

² รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 แต่เดิมหมายความว่า รถยนต์ขนาดเล็กที่มีที่นั่งไม่เกิน 7 คน หรือรถส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกิน 7 คนแต่ไม่เกิน 12 คน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

(9) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งมีใช้จากเหตุขาดคุณสมบัติเรื่องอายุของผู้ขอใบอนุญาตขับรถเว้นแต่ได้พ้นกำหนด 3 ปีไปแล้วนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ”

(3) เกณฑ์อายุขั้นต่ำ

สิ่งที่เป็นข้อพิจารณาในลำดับต้นๆ คือ คุณสมบัติที่เหมาะสมของผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ จะขับรถยนต์ส่วนบุคคลในถนนสาธารณะเกี่ยวข้องกับปัจจัยอย่างน้อยสองประการ คือ วุฒิภาวะ และ ประสพการณ์ ในบางแง่มุมผู้ขับขี่หน้าใหม่ถูกสันนิษฐานไว้ ประการแรก ขาดวุฒิภาวะ ซึ่งก็คือ พัฒนาการของบุคคลไม่เป็นไปตามวัย ตามอายุ ส่งผลต่อความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมที่แสดงออกมาของบุคคลนั้นๆ ในการขับขี่ และประการที่สอง ขาดประสพการณ์ ซึ่งก็คือ ไม่ได้เผชิญสภาวะต่างๆ ของการขับขี่ หรือเผชิญสภาวะดังกล่าวบ่อย ซึ่งสัมพันธ์กับทักษะ ความสามารถ

ผู้ขับขี่หน้าใหม่อาจมีอายุตามเกณฑ์ขั้นต่ำ 18 ปีก็ได้ หรือมีอายุมากกว่านั้นไปถึงวัยชรา มีผลการศึกษาของต่างประเทศที่ใช้ให้เห็นว่าเกณฑ์พัฒนาการตามวัยประกอบด้วย 4 ด้านคือ การควบคุมโดยใช้เขวี้ยงปัญญา ความอ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมรอบข้าง การทำความเข้าใจเชิงเหตุและผล และการรับรู้ความเสี่ยง (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2557 : 3-17) หลักทั่วไปคือ พัฒนาการทั้ง 4 ด้านสูงขึ้นตามอายุที่มากขึ้น ยกเว้นกรณีที่บุคคลป่วยทางร่างกายและจิตใจส่งผลกระทบต่อพัฒนาการ ความเสี่ยงย่อมมีน้อยลงเมื่อมีอายุและมีประสพการณ์มากขึ้น รวมทั้งการรับรู้ความเสี่ยงได้ดีขึ้นส่งผลดีต่อทักษะของผู้ขับขี่ในการประเมินความเสี่ยง การหลีกเลี่ยงสถานการณ์เสี่ยง การควบคุมความเร็ว การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยในสถานการณ์ต่างๆ การขับในเวลา กลางคืน การเว้นระยะ การกระะยะในทางเลี้ยว ทางแยก การแซง จุดบอด จุดอับสายตา

(4) เกณฑ์ความรู้ความสามารถและการทดสอบ

คุณสมบัติประการต่อมา คือ มีความรู้และความสามารถในการขับรถ ตั้งแต่การใช้บังคับ ควบคุมยานพาหนะ ไปจนถึงการแก้ปัญหาเมื่อตกอยู่ในภาวะเสี่ยงได้รับอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุ กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ความสามารถทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติถึงเกณฑ์ขั้นต่ำที่กำหนดไว้ รวมถึงเกณฑ์ความรู้ในกฎหมาย กฎ ข้อบังคับการเดินทางถนนตามกฎหมายทั้งสอง คือ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ความรู้ความสามารถนี้มาจากการเรียนการสอน การฝึกฝน การอบรม การฝึกอบรมในลักษณะต่างๆ หากต่ำกว่าเกณฑ์ต้องเรียนรู้ ฝึกฝนความสามารถเพิ่มเติม และที่แน่นอนคือ กฎหมายกำหนดวิธีการประเมินผลโดยการจัดให้มีการทดสอบความรู้ความสามารถทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติ ไม่กี่ปีที่ผ่านมาภาครัฐได้ตระหนักถึงความพร้อมด้านทักษะ ความรู้ วุฒิภาวะ ความสำนึกของผู้ขับขี่มากขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา จึงได้พยายามผลักดันให้ยกระดับมาตรฐาน พัฒนางานด้านการออกใบอนุญาตขับรถ โดยพยายามเพิ่มสมรรถนะของผู้ขับขี่ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติอย่างจริงจัง ที่เห็นได้ชัดคือ

- การเพิ่มเนื้อหาหลักสูตรและชั่วโมงการอบรมความรู้จาก 4 เป็น 5 ชั่วโมง
- การทดสอบการมองเห็นสี สายตาทางลึก ทางกว้าง ปฏิบัติการเท้า และกำหนดให้เข้ารับการอบรม 1 ชั่วโมงเมื่อต่ออายุใบอนุญาตขับรถ 5 ปี

- เพิ่มเกณฑ์ผ่านการทดสอบความรู้ทางทฤษฎี ร้อยละ 90 คือ 45 ข้อจาก 50 ข้อ

สิ่งที่น่าให้ความสนใจคือ ยังไม่มีการปรับปรุงเกณฑ์การทดสอบขับรถภาคปฏิบัติ ซึ่งปัจจุบันกำหนดให้ทดสอบจำนวน 3 ท่าคือ ท่าบังคับ 2 ท่าและอีก 1 ท่าตามความเหมาะสมของสนามสอบและรถยนต์ จากท่าที่กำหนดไว้ทั้งหมด 7 ท่า เช่น ขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า ขับรถถอยหลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้าย ขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก เป็นต้น (กรมการขนส่งทางบก, ม.ป.ป.: 14-16) จากการศึกษาผู้วิจัยเห็นว่าควรจะมีการทดสอบขับรถภาคปฏิบัติควรที่จะเพิ่มท่าทดสอบให้มากขึ้น การปรับปรุงสนามทดสอบให้มีมาตรฐานเท่าเทียมกัน หรือแม้แต่กำหนดให้มีการทดสอบขับรถในสภาพถนนจริง (ที่มีการจราจรไม่คับคั่งมากนัก) เพื่อเป็นการเพิ่มพูนทักษะ ความสามารถของผู้ขับขี่ให้มากขึ้น

สิ่งที่น่าให้ความสนใจอีกประการหนึ่งคือ ผู้ขับขี่ที่เรียนและฝึกกับโรงเรียนสอนขับรถ ซึ่งเห็นว่ามี 2 ประเภทหลักคือ โรงเรียนที่เปิดสอนขับรถและตัวข้อสอบ (ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ) และโรงเรียนสอนขับรถที่ถูกต้องตามระเบียบโดยมีกรมการขนส่งทางบกรับรอง โดยอย่างหลังถือว่ามีมาตรฐานห้องบรรยาย วิทยากร หลักสูตรเช่นเดียวกับกรมการขนส่งทางบกและสามารถออกหนังสือรับรองว่าผ่านขั้นตอนอบรมและทดสอบ ซึ่งจะมีการทดสอบภาคทฤษฎี หรือทดสอบปฏิบัติ หรือให้กรมการขนส่งทางบก พิจารณาออกใบอนุญาตให้เลยก็ได้ขึ้นอยู่กับขีดความสามารถและระดับของโรงเรียนนั้นที่ได้รับการรับรองนั้นๆ แต่จำนวนโรงเรียนสอนขับรถประเภทนี้มีอยู่ไม่มากและต้องเสียค่าใช้จ่ายมากกว่าการไปดำเนินการตามขั้นตอนทั้งหมดที่กรมการขนส่งทางบก

ส่วนผู้ขับขี่ที่ผ่านโรงเรียนที่เปิดสอนขับรถและตัวข้อสอบก็อาจไม่มีคุณสมบัติครบถ้วนอย่างแท้จริงในส่วนของความรู้ความสามารถ เช่น โรงเรียนสอนจะทราบแนวข้อสอบหรือแม้แต่ทำการทดสอบเอง ก็จำกัดอยู่ที่เนื้อหาที่จำเป็นต่อการทดสอบเพียงบางอย่าง ไม่ครอบคลุมเนื้อหาความรู้ที่ผู้ขับขี่ควรต้องรู้จริงๆ ในขณะที่ปัจจุบันทางกรมการขนส่งทางบกได้เพิ่มเติมเนื้อหาและเน้นย้ำเนื้อหาที่สำคัญเข้าไปดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งการทดสอบภาคปฏิบัติที่เน้นการฝึกทำการขับรถที่มักจะถูกทดสอบในเขตพื้นที่กรมการขนส่งทางบกเขตใดเขตหนึ่ง การฝึกขับขี่ในสนามฝึกหัดที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ไม่ได้มีทักษะ ความสามารถในการขับรถได้หลากหลายท่าซึ่งใช้อยู่ในการขับรถในสภาพถนนจริง ข้อกังวลในเรื่องนี้มีมานานแล้วและมีมาจนถึงทุกวันนี้ ซึ่งทางกรมการขนส่งทางบกต้องมีการกำกับดูแลอย่างสม่ำเสมอให้มีการปรับมาตรฐานขึ้นมาในทุกด้านตามกฎกระทรวงและระเบียบที่กำหนด แม้แต่ได้มาตรฐานแล้วก็ต้องกำกับดูแลให้มีการรักษามาตรฐานไว้ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ฝ่าฝืน

(5) เกณฑ์ความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจ

ส่วนคุณสมบัติความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจปรากฏในมาตรา 46 (4)-(6) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ นั่นคือ ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ในส่วนของร่างกายพิการนั้นเป็นที่ประจักษ์ได้ด้วยสายตาและประเมินได้เป็นรูปธรรม ในส่วนของสองประการหลังนั้น การแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีคุณสมบัตินี้ต้องอาศัยใบรับรองแพทย์ซึ่งผู้ขอใบอนุญาตฯ ต้องยื่นประกอบคำขอฯ ด้วย กฎกระทรวงอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ กำหนดว่า ผู้ขอใบอนุญาตขับรถต้องไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ ไม่เป็นผู้มี

โรคติดต่อที่น่ารังเกียจ ไม่เป็นผู้ติดสุรยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ทั้งนี้ในกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบรับรองแพทย์สำหรับใช้ในการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถได้กำหนด 5 โรคต้องห้าม คือ โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่น่ารังเกียจแก่สังคม วัณโรคในระยะแพร่กระจายเชื้อหรือระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการอันเป็นที่น่ารังเกียจแก่สังคม โรคติดยาเสพติดให้โทษ และโรคพิษสุราเรื้อรัง โดยผู้ออกใบรับรองแพทย์ต้องเป็นแพทย์ที่ได้ขึ้นทะเบียนรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรม และใบรับรองแพทย์มีอายุ 1 เดือนนับตั้งแต่วันที่ตรวจร่างกาย

ใบรับรองแพทย์เดิมที่มีการรับรอง 5 โรคดังกล่าวไม่สามารถทำให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับขี่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมและไม่มีความเสี่ยงต้องห้าม ไม่อาจช่วยลดอุบัติเหตุหรือสร้างความปลอดภัยทางถนนได้ เนื่องจากหลายโรคที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่นอกเหนือชุดตรวจสุขภาพที่นำไปสู่การออกใบรับรองแพทย์ และเป็นการยากที่แพทย์จะสามารถซักถามประวัติการเจ็บป่วยทั้งหมดของผู้ขอใบอนุญาตก่อนจะทำการออกใบรับรองสุขภาพได้ เนื่องจากมีความหลากหลายในประวัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้ปัญหาในเรื่องการรับรองทางการแพทย์เพื่อแสดงให้เห็นความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจที่ไม่สะท้อนความเป็นจริง ขณะที่โดยทั่วไปแล้วการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถทั้งในด้านร่างกายและจิตใจมีขั้นตอนที่ยังยากซับซ้อน ระบบในปัจจุบันที่กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีเพียงใบรับรองแพทย์ซึ่งไม่สามารถจะยืนยันคุณสมบัติของบุคคลนั้นได้จริง ๆ ย่อมก่อให้เกิดความเสี่ยงและไม่ทำให้แน่ใจในความปลอดภัยในการใช้รถและถนน (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2557 : 5-1, 9-2) ดังนั้นการพัฒนาใบรับรองแพทย์แบบใหม่จะป้องกันความผิดพลาดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่แจ้งประวัติให้แพทย์ทราบซึ่งอาจเนื่องมาจากการไม่รู้หรือการปกปิดประวัติการรักษา

จากพฤติการณ์ในอุบัติเหตุทางถนนหลายครั้ง หลายลักษณะเมื่อไม่นานมานี้มาจากสาเหตุที่ผู้ขับขี่เป็นโรคบางอย่างซึ่งผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นอุปสรรคต่อการขับรถโดยตรง สามารถสรุปได้ดังนี้

- ความผิดปกติของสายตา ระบบการมองเห็น ต้อหิน ต้อกระจก จอประสาทตาเสื่อม ทำให้ขับรถในเวลากลางวันแล้วมองไม่ชัด ส่วนคนเป็นต้อหินทำให้มุมสายตาแคบลง มองเห็นภาพส่วนรอบได้ไม่ดี และมองเห็นแสงไฟบอทาง หรือไฟหน้ารถพร่าได้
- ระบบประสาท เช่น โรคลมชัก เมื่อมีอาการชักจะเกร็ง และกระตุกไม่รู้สึกรู้ตัว ทำให้ขับรถไม่ได้
- ระบบสมอง เช่น โรคหลอดเลือดสมอง อัมพาต อัมพฤกษ์ ทำให้แขนขาไม่มีแรง ขับรถเหยียบคันเร่ง เหยียบเบรกหรือเปลี่ยนเกียร์ บางคนมีอาการเกร็งจนขากระตุกเวลาเหยียบคันเร่งหรือเบรก บางคนประสานงานแขนกับขาไม่ดี หรือสมองสั่งให้แขนขาทำงานไม่ได้ดีเหมือนเดิม ความไวของการตอบสนองต่อเหตุการณ์ต่างๆ ลดลง โรคพาร์กินสัน มีอาการแข็งเกร็ง มือสั่น เท้าสั่น มีอาการหลงลืม ขับรถหลงทางในบางครั้ง การตัดสินใจช้าและสมาธิไม่ดี ทำอะไรช้าลง

- โรคไขข้อ ข้อเสื่อม ข้ออักเสบต่างๆ ในส่วนแขน มือ เท้า หลัง คอที่มีผลกระทบต่อการขับรถ เช่น ข้อเข่าเสื่อมทำให้เหยียบเบรกได้ไม่เต็มที่ ข้อเท้าอักเสบปวดจากโรคเก๊าต์ทำให้ขยับลำบาก โรคกระดูกคอเสื่อมทำให้ปวดคอ เอี้ยวคอดูการจราจรได้ลำบาก หรือมีอาการปวดหลังจากกระดูกหลังเสื่อม ทำให้งั่งขับรถได้ไม่นาน
- โรคหัวใจ ความดันโลหิตสูง หัวใจเต้นผิดจังหวะ อาจมีอาการแน่นหน้าอก เมื่อขับรถนานๆ เครียดจากรถติด
- โรคเบาหวานรุนแรง ทำให้มีอาการ หน้ามืด ใจสั่น สมาธิไม่ดี ตาพร่า เมื่อน้ำตาลในเลือดต่ำลง
- ผลข้างเคียงจากการกินยา ซึ่งบางคนกินยาบางชนิดมีผลทำให้ง่วงซึม หรือง่วงนอน มีนงง สับสนได้เวลาขับรถ ทำให้การตัดสินใจ สมาธิ และความรวดเร็วในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินได้ไม่ดี เช่น ยาใช้รักษาโรคซึมเศร้า รับประทานเพื่อให้หลับสบายขึ้นส่งผลให้เกิดอาการง่วงและเบลอ

จากผลการศึกษาในสหรัฐอเมริกาและยุโรปพบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอันดับแรกคือ เมาส์รา อันดับสองคือ โรคหัวใจ อันดับสามคือ โรคเบาหวาน และอันดับสี่ คือ โรคลมชัก ซึ่งข้อมูลนี้ใกล้เคียงกับประเทศไทยและประเทศอื่นๆทั่วโลก (พัชรี บุญขำ. 2559 [ออนไลน์] ผู้จัดการออนไลน์. 2557 [ออนไลน์] และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2557 : 9-37 ถึง 9-39))

หลายภาคส่วนจึงได้เรียกร้องให้มีการกำหนดเพิ่มเติมในบทบัญญัติของกฎหมายในข้อคุณสมบัติและการไม่มีลักษณะต้องห้ามครอบคลุมนโรคที่เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการขับรถ รวมถึงให้มีใบรับรองแพทย์ตรวจรับรองครอบคลุมนโรคที่เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการขับรถ ในการยื่นขอมีและขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ซึ่งดีกว่าการรับรองตัวเองเพียงอย่างเดียวในรูปแบบเดิม ซึ่งมีปัญหาเรื่องความน่าเชื่อถือ ที่ผ่านมามีข้อเสนอไปยังกรมการขนส่งทางบกให้ใช้ใบรับรองแพทย์ที่แพทย์สภาพัฒนาขึ้นมาตั้งแต่ปี 2554 ซึ่งนอกเหนือไปจากการรับรองตัวเอง ยังต้องมีรายละเอียดการตรวจร่างกาย สรุปรายความเห็นและคำแนะนำของแพทย์ แต่ยังไม่ประเด็นพิจารณาเรื่องค่าใช้จ่ายสูงในการตรวจทางการแพทย์ ความยุ่งยาก ความเข้าใจของบุคคลทั่วไป และความจำเป็นของการยื่นใบรับรองแพทย์แบบใหม่สำหรับการยื่นขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเมื่อเทียบกับใบรับรองแพทย์สำหรับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก รถพ่วง ซึ่งมีเกณฑ์บังคับเข้มงวดกว่า

นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะให้กรมการขนส่งทางบกเพิ่มมาตรการในการตรวจสอบสภาพร่างกายของผู้ขับขีว่ามีภาวะไม่ปกติทางร่างกายหรือไม่ มีภาวะทางจิตใจและอารมณ์ที่แปรปรวนไม่ปกติหรือไม่ ก่อนที่จะออกใบอนุญาตขับรถยนต์ หรือการต่อใบอนุญาตขับรถยนต์ ให้มีมาตรฐานเหมือนกับต่างประเทศที่นำมาใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการขับขีรถบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน

(6) เกณฑ์การถือใบอนุญาตขับรถใบเดียว

คุณสมบัติประการต่อมาคือ ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายคือ ต้องไม่มีใบอนุญาตขับรถรถยนต์ส่วนบุคคลที่ยังมีอายุอยู่ในขณะเดียวกัน เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนและปัญหาจากการนำมาใช้ในทางที่มีขอบ อย่างไม่รู้ก็ตามกฎหมาย

กำหนดให้สามารถนำใบอนุญาตขับรถสำหรับรถชนิดอื่นที่ออกตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบกมาใช้แทนใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลได้ และบางกรณีทำให้ผู้ขับขี่หนึ่งคนมีใบอนุญาตขับรถหลายใบในเวลาเดียวกัน เช่น ผู้ขับขี่ถือใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ดังที่ได้กล่าวถึงข้างต้น

(7) การควบคุมภายหลังถือครองใบอนุญาตขับรถ

จากที่กล่าวมาข้างต้นเห็นได้ว่า คุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามเป็นองค์ประกอบสำคัญมากสำหรับการยื่นขอมีใบอนุญาตขับรถยนต์ หากเกิดกรณีที่ผู้ใดได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทใดแล้ว หากมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น กฎหมายให้อำนาจนายทะเบียนเรียกผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาตรวจสอบคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามได้ และหากตรวจสอบแล้วพบว่าเป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น กฎหมายให้อำนาจนายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถนั้น (มาตรา 53 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์)

การพัฒนาระบบควบคุมภายหลังถือครองใบอนุญาตขับรถ (Post-licensing) โดยการกำหนดมาตรการการยึด การพัก และการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ รวมถึงมาตรการบันทึกคะแนนสำหรับกรณีกระทำฝ่าฝืนกฎหมาย จึงเป็นเครื่องมือในการป้องกันและควบคุม พร้อมทั้งคัดแยกผู้ที่ไม่พร้อมและเหมาะสมที่จะใช้ใบอนุญาตขับรถขับรถยนต์ในทางถนนได้ต่อไปหรือไม่

ผู้วิจัยเห็นว่าแผนงาน แผนปฏิบัติการ ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย รวมทั้งของกรมการขนส่งทางบกที่กำหนดแนวทางการมุ่งพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย การมีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพโดยทำให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับขี่มีคุณสมบัติเหมาะสม (Qualified Driver) เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ในส่วนของระบบการให้ใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่เน้นกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถโดยเน้นถึงความปลอดภัย พัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังที่กล่าวถึงข้างต้นมีความน่าสนใจต่อการนำมาใช้ในประเทศไทย แต่มีอุปสรรคด้วยหลายเหตุปัจจัย รวมทั้งกลไกที่มีความพร้อมด้านทรัพยากร บุคลากร งบประมาณ มาตรการที่เป็นรูปธรรมรวมทั้งระบบบริหารจัดการ ระบบควบคุมตรวจสอบของหน่วยงานที่รับผิดชอบ

นอกจากนี้มาตรการทางกฎหมายภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ได้พยายามยกระดับคุณสมบัติของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ที่เห็นได้ชัดคือ การเพิ่มเนื้อหา ชั่วโมงอบรมภาคทฤษฎีทั้งการยื่นขอครั้งแรกและเมื่อต่ออายุใบอนุญาตฯ 5 ปี เกณฑ์การผ่านทดสอบภาคทฤษฎีที่สูงขึ้น การทดสอบการมองเห็นสี สายตาทางลึก ทางกว้าง ปฏิบัติการท่าเมื่อต่ออายุใบอนุญาตฯ 5 ปี แต่ยังคงปรับปรุงเชิงโครงสร้างและระบบใบอนุญาตขับรถให้หนึ่งคนมีเพียง 1 ใบอนุญาตขับรถ โดยการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบ การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตให้เหมาะสม ปรับปรุงวิธีการอบรมทดสอบ ให้สามารถคัดกรองบุคคลเพื่อขับรถบนถนนได้จริง ปรับปรุงเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์เพื่อแสดงความพร้อมทางร่างกายและจิตใจเนื่องจากมีหลายโรคที่เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการขับขี่ เช่น โรคลมชัก โรคหลอดเลือดสมอง โรคหัวใจ อาการง่วงผลข้างเคียงจากการรักษาด้วยยาบางประเภท เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทาง

ถนนมากมายหลายครั้ง การนำระบบตัดแต่้มหรือเพิ่มแต่้มผู้ขับขี่เมื่อกระทำความผิดกลับมาใช้เต็มรูปแบบ เหนือสิ่งอื่นใดจะต้องให้ความสำคัญร่วมกันให้มีแนวทางปรับปรุงเกณฑ์คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล (โดยเฉพาะผู้ขับขี่หน้าใหม่) ในหลายส่วนที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้สามารถลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ การเพิ่มความปลอดภัยทางถนนได้มากขึ้นกว่าเดิม

3) มาตรการทางกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่คนต่างชาติกลุ่มประเทศอาเซียน

ภายใต้ระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทย คนต่างชาติสามารถมีและใช้ใบอนุญาตขับรถได้ในประเทศไทย ตามช่องทางดังต่อไปนี้

(1) คนต่างชาติสามารถยื่นขอกรมการขนส่งทางบกให้ออกใบอนุญาตขับรถไทยเพื่อใช้ขับรถในในประเทศไทย (ตามมาตรา 42) ซึ่งต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม รวมทั้งต้องยื่นใบรับรองแพทย์ ผ่านการทดสอบการมองเห็นสี สายตาทางลึก ทางกว้าง ปฏิบัติการท่า ทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเช่นเดียวกับคนไทย

กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ใช้หนังสือเดินทางที่ได้รับ VISA ประเภท Non-immigrant แทนบัตรประจำตัวประชาชน และหนังสือรับรองถิ่นที่อยู่ในประเทศไทยจากสถานทูตหรือหน่วยราชการแทนสำเนาทะเบียนบ้าน อย่างไรก็ตามก็คนต่างชาติที่ยื่นขอฯ จะได้รับสิทธิยกเว้นการทดสอบข้อเขียนและทดสอบขับรถภาคปฏิบัติ หากได้ยื่น 1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถของไทยฉบับเดิม 2) ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร 3) ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ (ตามอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ.1949) 4) ใบอนุญาตขับรถซึ่งต่างประเทศออกให้และยังไม่สิ้นอายุ แพลและรับรองโดยสถานทูต

(2) คนต่างชาติสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกในประเทศของตนมาใช้ขับรถในราชอาณาจักรไทยก็ได้ (ใบอนุญาตขับรถดังกล่าวต้องออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศที่มีความตกลงกับรัฐบาลไทย) ตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น และตามบทบัญญัติทั้งหลายในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ โดยต้องมีใบอนุญาตขับรถดังกล่าวและเอกสารตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาและหรือความตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที (ตามมาตรา 42 ทวิ)

เมื่อพิจารณาถึง 10 ประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียน กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงร่วมกันในกฎบัตรอาเซียนปี 2007 ในองค์กรระดับรัฐมนตรีอาเซียนเฉพาะสาขา (ASEAN Sectoral Ministerial Bodies) ดำเนินงานด้านการจราจรและขนส่งร่วมกันโดยผ่านที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ATM) และที่ประชุมเจ้าหน้าที่ขนส่งอาเซียน (STOM) (ASEAN Secretariat, 2016, The ASEAN Charter, Annex I) ในส่วนของใบอนุญาตขับรถ กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนได้กำหนดให้มีการปฏิบัติให้สัมฤทธิ์ผลตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ. 1985 (Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses issued by ASEAN countries) นั่นคือ ใบอนุญาตขับรถในกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถนำมาใช้ได้ในประเทศไทย ในทางกลับกันสามารถนำใบอนุญาตขับรถหรือ

ใบขับขี่สามารถทำของไทยไปใช้ได้ทันทีในประเทศสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเป็นคนละส่วนกับใบอนุญาตขนส่งทางถนนซึ่งอยู่ภายใต้ความตกลงอื่นๆ

จาก 2 กรณีข้างต้นสรุปได้ว่า หากประเทศที่ไม่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยตามที่ระบุไว้ในช่องทางที่ 2 คนต่างชาติสัญชาติของประเทศนั้นหรือถือใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศนั้นต้องไปยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามช่องทางที่ 1 โดยไม่สามารถนำใบอนุญาตขับรถของตนมาใช้ได้ทันที

แม้จะให้สิทธิตามกฎหมายแก่คนชาติของประเทศอื่นในกลุ่มประเทศอาเซียนในการใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศเจ้าของสัญชาติของตนได้ก็ตาม โดยทั่วไปในแต่ละประเทศอาเซียนมีความแตกต่างในหลายส่วน เช่น สถาปัตยกรรมจราจรที่แตกต่างกัน รถยนต์ที่ขับด้วยพวงมาลัยด้านซ้ายบ้าง ด้านขวาบ้าง ภาษาในป้ายบอกทางและสถานที่ สภาพการจราจรและความคับคั่งของถนนในท้องถนน ชนิดและประเภทของยานพาหนะต่างๆ ที่สัญจรบนถนน กฎเกณฑ์ควบคุมรถบางประเภท การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยในทางสัญจรรถยนต์ ฯลฯ

โดยเฉพาะมีข้อกังวลเกี่ยวกับความแตกต่างกันและมาตรฐานของระบบและหลักเกณฑ์ในการขอและออกใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน สำหรับประเมินและทดสอบคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล และทักษะความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลหน้าใหม่ซึ่งเป็นผู้ขับขี่ที่ขาดประสบการณ์ ความแตกต่างกันนี้ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะในประเทศไทยหรือประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนก็ตาม

ระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของ 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และเมียนมาร์ ดังที่กล่าวถึงในบทที่ 2 แสดงให้เห็นในตารางเปรียบเทียบข้างล่างนี้

ตารางที่ 4.27 ระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

ประเด็น	ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศมาเลเซีย
ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล	รย.1 – รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	ประเภท 3, 3A, 3C, 3CA	ประเภท D, DA
ประเภทใบอนุญาตขับรถและอายุ	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตชั่วคราวมีอายุ 2 ปี ไม่มีข้อจำกัดการใช้งาน ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล มีอายุ 5 ปี 	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตชั่วคราว (PDL) ใบอนุญาตขับรถทั่วไป (QDL) (มีอายุตลอดชีพในปีแรกได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทPDL ก่อน) ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตฝึกหัดขับ มีอายุ 2 ปี ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว มีอายุ 2 ปี ใบอนุญาตขับรถทั่วไป ต่ออายุได้หลังจากผ่านไป 1 ปี 2 ปี 3 ปี หรือ 5 ปี ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ
คุณสมบัติของผู้ยื่นขอ			
1) เกณฑ์อายุ	18 ปี	18 ปี	17 ปี
2) เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ	<p><u>สำหรับขอใบอนุญาตขับรถไทย</u></p> <p>มีใบอนุญาตทำงาน ใบสำคัญถิ่นที่อยู่ กรณีมีใบอนุญาตขับรถที่ออกให้ในต่างประเทศ ได้รับยกเว้นทดสอบบางอย่าง</p> <p><u>สำหรับคนชาติประเทศสมาชิกอาเซียน</u></p> <p>ใบอนุญาตขับรถสมาร์ทการ์ดของประเทศไทยไปใช้ได้ทันทีในประเทศอื่นในกลุ่มประเทศอาเซียน</p>	<p><u>สำหรับขอใบอนุญาตขับรถสิงคโปร์</u></p> <p>มีใบอนุญาตทำงาน และถือใบอนุญาตประเภท S Pass มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ และ/หรือมีใบขับขี่สากล อยู่ในสิงคโปร์เกิน 12 เดือน</p> <p><u>สำหรับคนชาติประเทศสมาชิกอาเซียน</u></p> <p>มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ ไม่ต้องมีใบขับขี่สากล และคำแปลเป็นทางการของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ</p>	<p><u>สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถมาเลเซีย</u> ทำได้เฉพาะ PDL และCDL</p> <p>มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีคำแปลของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษรับรองโดยหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตฯหรือสถานทูตของประเทศของผู้ถือฯ</p> <p><u>สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน</u></p> <p>มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากล พร้อมคำแปล</p>

ตารางที่ 4.27 ระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (ต่อ)

ประเด็น	ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศมาเลเซีย
3) การตรวจความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ	ใช้ใบรับรองแพทย์ ทดสอบการมองเห็นสี สายตาทางลึก ทางกว้าง ปฏิบัติการเท้า การมองเห็นสี	ทดสอบสายตา รับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคร้ายแรง	ทดสอบสายตา รับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคร้ายแรง
4) ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว ● ไม่อยู่ระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับรถ ● ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถซึ่งมิใช่การขาดคุณสมบัติเกณฑ์อายุเว้นแต่ได้พ้นกำหนด 3 ปีแล้ว 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ถูกหักคะแนนความประพฤติมากกว่า 12 คะแนนในระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับ ● ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ 	<ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ถูกตัดแต้มตามเกณฑ์คือ 10 คะแนนสำหรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ● ไม่ถูกตัดแต้ม 15 คะแนนสำหรับใบอนุญาตขับรถทั่วไป ● ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ
ระบบใบอนุญาตขับรถ	ใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราว (Probationary Driving License System)	ใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราว (Probationary Driving License System)	ใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น (Graduated Driving Licensing System)
การอบรมทางทฤษฎี	อบรมตามหลักสูตรของกรมการขนส่งทางบก 5 ชั่วโมง (เพิ่มจาก 4 ชั่วโมงตั้งแต่ ม.ค. 2560) หรือกับโรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต	ศึกษาด้วยตนเอง หรือกับโรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต ครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต	6 ชั่วโมง กับโรงเรียนสอนขับรถ หรือครูสอนภาคเอกชน
การฝึกหัดขับ	โรงเรียนสอนขับรถ หรือครูสอนภาคเอกชน	โรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต ครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต	โรงเรียนสอนขับรถ หรือครูสอนภาคเอกชน

ตารางที่ 4.27 ระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (ต่อ)

ประเด็น	ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศมาเลเซีย
การทดสอบภาคทฤษฎี	สอบแบบ E-exam ให้เลือก 5 ภาษา (ไทย อังกฤษ จีน ญี่ปุ่น และยาวี) ต้องผ่านเกณฑ์ 45 จาก 50 ข้อ	<ul style="list-style-type: none"> • สอบครั้งที่ 1 Basic Theory Test • สอบครั้งที่ 2 Final Theory Test (ข้อสอบปรนัย 50 ข้อเกณฑ์ผ่าน 45 ข้อ) 	ข้อสอบปรนัย 50 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 45 ข้อ
การทดสอบภาคปฏิบัติ	สอบในสนามทดสอบปิด จำนวน 3 ท่า (จากทั้งหมด 7 ท่าทดสอบ)	<p>ไม่เกิน 2 ปีนับตั้งแต่ผ่านภาคทฤษฎีครั้งสุดท้าย</p> <ul style="list-style-type: none"> • สอบในสนามขับรถปิด • สอบในถนนจริง 	<p>ไม่เกิน 2 ปีนับตั้งแต่ผ่านภาคทฤษฎี</p> <ul style="list-style-type: none"> • สอบในสนามขับรถปิด • สอบในถนนจริง
การต่ออายุ	เมื่อครบ 5 ปี โดยต้องผ่านการอบรมหลักสูตร 1 ชั่วโมงว่าด้วยการขับรถอย่างปลอดภัยและมารยาทในการขับรถ	-	<ul style="list-style-type: none"> • ใบอนุญาตฝึกหัดขับ ทุก 3-6 เดือน • ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว • ใบอนุญาตขับรถทั่วไป <p>ต่ออายุได้ทุก 1 ปี 2 ปี 3 ปี หรือ 5 ปีแล้วแต่เสียค่าธรรมเนียม</p>
การควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่	กำหนดโทษปรับและจำคุกเป็นหลัก มีระบบแต้มกระทำผิด แต่ไม่ได้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ	ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS)	ระบบความปลอดภัยทางถนน (KEJERA)
หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง	กรมการขนส่งทางบก	ศูนย์การขับขี่ปลอดภัยแห่งประเทศสิงคโปร์ (SSDC: Singapore Safety Driving Centre) และตำรวจจราจร	กรมการขนส่งทางถนนแห่งมาเลเซีย (Road Transport Department (RTD) หรือ Jabatan Pengangkutan Jalan)

ตารางที่ 4.27 ระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (ต่อ)

ประเด็น	ประเทศฟิลิปปินส์	ประเทศอินโดนีเซีย	ประเทศเมียนมาร์
ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล	ประเภท 2, 3, 4	ประเภท A, B1	-
ประเภทใบอนุญาตขับรถและอายุ	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตฝึกหัดขับ ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถทั่วไป ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตขับรถ (Surat Izin Mengemudi – SIM) ที่ออกตามประเภทของรถข้างต้น มีอายุ 5 ปี ต่ออายุทุกๆ 5 ปี ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ หรือ ใบขับขี่สากล มีอายุ 1 ปี 5 ปี และ 10 ปี 	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตขับรถ L สำหรับผู้ฝึกหัดขับ มีอายุ 1 ปี ใบอนุญาตขับรถ B สำหรับยานพาหนะทั่วไปที่น้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน มีอายุ 5 ปี ใบขับขี่สากล มีอายุ 1 ปี
คุณสมบัติของผู้ยื่นขอ			
1) เกณฑ์อายุ	18 ปี (17 ปี –ใบอนุญาตฝึกหัดขับ)	17 ปี สำหรับรถยนต์ประเภท A 20 ปี สำหรับรถยนต์ประเภท B1	16 ปี สำหรับใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับรถ 18 ปี สำหรับใบอนุญาตขับรถ B
2) เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ	<u>สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถฟิลิปปินส์</u> ต้องมีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีค่าแปลพร้อมรับรองโดยสถานทูต ใบรับรองแพทย์ ผลตรวจยาเสพติด <u>สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน</u> มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากล พร้อมค่าแปล	<u>สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถอินโดนีเซีย</u> ต้องมีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีค่าแปลพร้อมรับรองโดยสถานทูต ใบรับรองแพทย์ <u>สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน</u> มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากล ใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ	<u>สำหรับขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถเมียนมาร์</u> ต้องมีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ มีค่าแปลของใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษพร้อมรับรอง <u>สำหรับคนชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน</u> มีใบอนุญาตขับรถต่างชาติที่มีอายุอยู่ โดยไม่ต้องมีใบขับขี่สากล พร้อมค่าแปล

ตารางที่ 4.27 ระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (ต่อ)

ประเด็น	ประเทศฟิลิปปินส์	ประเทศอินโดนีเซีย	ประเทศเมียนมาร์
3) การตรวจความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ	ทดสอบสายตา การได้ยิน รับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคร้ายแรง	ทดสอบสายตา รับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคร้ายแรง	ทดสอบสายตา รับรองตนเองว่าไม่เป็นโรคร้ายแรง
4) ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย	<ul style="list-style-type: none"> ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ 	<ul style="list-style-type: none"> ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ 	<ul style="list-style-type: none"> ไม่เคยถูกพักการใช้ หรือเพิกถอน หรือขาดคุณสมบัติสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดใดๆ
ระบบใบอนุญาตขับรถ	ใบอนุญาตขับรถแบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)	ใบอนุญาตขับรถแบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)	ใบอนุญาตขับรถแบบระยะเดียว (Single-phase Driving Licensing System)
การอบรมทางทฤษฎี	ศึกษาด้วยตนเอง หรือกับโรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต ครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต	ศึกษาด้วยตนเอง หรือกับโรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต ครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต	ศึกษาด้วยตนเอง หรือกับโรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต ครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต
การฝึกหัดขับ	โรงเรียนสอนขับรถ หรือครูสอนภาคเอกชน	โรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต ครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต	โรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาต ครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต

ตารางที่ 4.27 ระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (ต่อ)

ประเด็น	ประเทศฟิลิปปินส์	ประเทศอินโดนีเซีย	ประเทศเมียนมาร์
การทดสอบภาคทฤษฎี	ข้อสอบปรนัย 50 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 45 ข้อ	ข้อสอบปรนัย 30 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 26 ข้อ	ข้อสอบปรนัย 50 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 40 ข้อ
การทดสอบภาคปฏิบัติ	• สอบในสนามขับรถปิด	• สอบในสนามขับรถปิด	• สอบในสนามขับรถปิด
การต่ออายุ	(ไม่มีข้อมูล)	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตขับรถทั่วไป ต่ออายุทุกๆ 5 ปี ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ หรือ ใบขับขี่สากล มีอายุ 1 ปี 5 ปี และ 10 ปี แล้วแต่เสียค่าธรรมเนียม 	<ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตฝึกหัดขับ ใบอนุญาตขับรถทั่วไป ต่ออายุทุกๆ 5 ปี ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ หรือ ใบขับขี่สากล ต่ออายุทุกปี
การควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่	กำหนดโทษปรับเป็นหลัก	กำหนดโทษปรับและจำคุกเป็นหลัก	กำหนดโทษปรับและจำคุกเป็นหลัก
หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง	สำนักงานขนส่งทางบก (Land Transportation Office)	Department of Motor Vehicles/ Satuan Penerbitan Administrasi SIM และ the Indonesian National Police/Polri)	กรมการจัดการการขนส่งทางถนน (Road Transport Administration Department หรือ RTAD)

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

แต่ในบางประเทศมีการปฏิบัติที่ดี (good practice) และมีเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่น่าสนใจ อย่างเช่น

- ประเทศมาเลเซีย ถูกจัดว่าเป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลาง ซึ่งใช้ระบบใบอนุญาตลำดับขั้น (Graduated Licensing System) ซึ่งกำหนดให้ใบอนุญาตฝึกหัดขับ มีอายุ 2 ปี ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมีอายุ 2 ปี การอบรมภาคทฤษฎี 6 ชั่วโมง มีระบบและยุทธศาสตร์ที่มุ่งหมายให้มีการควบคุมความเสี่ยง การเพิ่มพูนทักษะพิเศษในการขับรถ เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเข้าไปมีส่วนในอุบัติเหตุและอุบัติเหตุร้ายแรง ให้การศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน ปรับปรุงการประสานงานและให้ความสำคัญเชิงกลยุทธ์ต่อการทำโครงการความปลอดภัยทางถนนซึ่งมุ่งสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย มีจุดแข็งด้านงานวิจัยและนักเขียนด้านความปลอดภัยทางถนนเมื่อเทียบกับประเทศสิงคโปร์ (ASEAN Secretariat, 2016 : 19, 21)
- ประเทศสิงคโปร์ ถูกจัดว่าเป็นประเทศที่มีรายได้สูง มีเส้นทางถนนต่างๆ อยู่ไม่มาก มีจำนวนรถยนต์อยู่มากทีเดียวต่อประชากร 1,000 คน แต่ก็มีกฎเกณฑ์และการบังคับใช้ด้านคุณสมบัติอย่างจริงจัง และควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถอย่างเข้มงวด ซึ่งได้แก่ ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) โดยผู้ถือใบอนุญาตขับรถที่ทำผิดกฎจราจรจะได้รับคะแนนแล้วแต่ฐานความผิด ตัวอย่างเช่น ได้รับ 3 แต้มหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หยุดรตัทบทางม้าลายได้รับ 4 แต้ม ถ้าขับเร็วเกินเกณฑ์ที่กำหนดไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้รับ 6 แต้ม เมื่อผู้ขับชี้ได้คะแนนสะสมถึง 24 คะแนนภายในสองปี ใบอนุญาตขับรถจะถูกพักการใช้ชั่วคราวครั้งแรกเป็นเวลา 3 เดือน การโดนพักการใช้ครั้งที่ 2 เป็นระยะเวลา 6 เดือน ครั้งที่ 3 เป็นระยะเวลา 1 ปี ครั้งที่ 4 เป็นระยะเวลา 2 ปี ครั้งที่ 5 ขึ้นไปจะมีระยะเวลาครั้งละ 3 ปี อย่างไรก็ตามการโดนพักการใช้ใบอนุญาตขับรถเกินกว่า 1 ปี ส่งผลทำให้ใบขับที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถโดยอัตโนมัติ การมุ่งเน้นการติดตามตรวจสอบด้านถนนและสิ่งแวดล้อมทางถนน มีเป้าหมายที่วัดผลได้ในเกือบทุกด้าน มีงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนมากที่สุดในภูมิภาคและมีนักเขียนด้านความปลอดภัยทางถนนในสถาบันต่างๆ มากที่สุดในภูมิภาค (ASEAN Secretariat, 2016 : 27)

4.2.3 แผนและระบบความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

ประเทศไทยโดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอร่างแผนปฏิบัติการและยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Region Road Safety Strategy and Action Plan) เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2558 อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 21 ให้การรับรองร่างปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน

ต่อมาที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 21 เมื่อ 6 พฤศจิกายน 2558 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย ได้มีข้อตกลงร่วมกันภายใต้ “ร่างปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งเป็นการแสดงเจตนารมณ์ของรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนร่วมกันที่จะดำเนินการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกอาเซียนให้เหลือร้อยละ 50 ภายในปี 2563 และให้มีการดำเนินการต่อเนื่องไปจนถึงปี 2573 ทั้งนี้รวมถึงลดผู้ได้รับบาดเจ็บ ความสูญเสีย เสียหายส่วนบุคคล และความสูญเสียทางเศรษฐกิจจำนวนมหาศาลในภูมิภาคอาเซียน และเพื่อจัดหาแหล่งเงินทุนและการสนับสนุนที่จำเป็นจากนานาประเทศ โดยครอบคลุมสิ่งต่อไปนี้

1) รับรองยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 รวมทั้ง 5 เสาหลักความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนประเทศสมาชิกอาเซียนในการนำแผนปฏิบัติการฯ และโครงการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุม สอดคล้อง และประสานกันเพื่อไปสู่การปฏิบัติการในทางปฏิบัติจริง

2) กำหนดให้คณะทำงานพิเศษด้านความปลอดภัยทางถนนหลายสาขา (Multi-sector Road Safety Special Working Group -- MRSSWG) ซึ่งมีตัวแทนจากทุกประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนประสานการดำเนินกิจกรรมในระดับภูมิภาค และรายงานอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับความคืบหน้าในการปฏิบัติตามแผนความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับประเทศและภูมิภาคไปยังที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (Senior Transport Officials Meeting -- STOM) โดยผ่านคณะทำงานด้านการขนส่งทางบกอาเซียน (Land Transport Working Group -- LTWG)

3) ส่งเสริมบทบาทของสถาบันเพื่อการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งสหพันธรัฐมาเลเซีย ในฐานะศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของอาเซียน เพื่อเป็นการบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของอาเซียน

นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอให้มุ่งเน้นแนวทางเชิงกลยุทธ์ที่สำคัญในการ 1) ทำให้มาตรฐาน กฎเกณฑ์ และกฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนนให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน 2) เสริมสร้างความสามารถ 3) พัฒนาความรู้โดยวิธีการวิจัยและการประเมิน และ 4) การติดตามตรวจสอบและการรายงานความคืบหน้า (ASEAN Secretariat, 2016 : 5-6 และกระทรวงคมนาคม, 2558 : 6)

ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ แนวทางต่างๆ เหล่านี้มีขอบเขตครอบคลุมรถยนต์ทุกชนิดทุกประเภท โดยไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่รถยนต์ส่วนบุคคล จึงต้องไม่การพิจารณาหลายปัจจัย หลายมิติ ทั้งผู้ใช้รถใช้ถนน (road users ซึ่งได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า) ยานพาหนะ (vehicle) ถนน (road)

และสภาพแวดล้อม (environment) เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ แนวทางต่างๆ ในระดับชาติของแต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีระดับการพัฒนาในเชิงนโยบาย เชิงระบบด้านความปลอดภัยทางถนนแตกต่างกันอยู่ โดยที่แต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนต่างก็มีข้อจำกัด ปัญหาอุปสรรคของตนเอง การดำเนินงานตามกรอบข้างต้นอยู่ในระหว่างดำเนินการแบบค่อยๆ เป็นค่อยๆ ไป ยังต้องอาศัยเวลาและปัจจัยหลายประการเพื่อทำให้เกิดสัมฤทธิ์ผลตามแนวทางและเป้าหมายที่วางไว้

ผลการศึกษาเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์

การวิจัยครั้งนี้ได้สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายต่างๆ คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล จากคณะผู้เชี่ยวชาญและบุคคลที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 คน โดยใช้วิธีการคัดเลือกแบบเจาะจง มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นางอัญธิกา รักประยูร ตำแหน่ง หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาต สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2
2. นายทองคำ พิชัยรักษ์ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายกรมการขนส่งทางบก
3. นายอดิเรกทรายทอง ตำแหน่ง หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและระเบียบ
4. นางสาวนริศรา สรทวีพร ตำแหน่ง นิติกรชำนาญการ
5. ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการกลุ่มนักวิชาการขนส่งชำนาญการกลุ่มพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ
6. นางสาวธนาภรณ์ โรจน์เรืองนนท์ ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการกลุ่มนักวิชาการขนส่งชำนาญการกลุ่มพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ
7. นายวัลลภ งามสอน ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
8. นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ ตำแหน่ง หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ
9. นายสมหวัง ทองขาว ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 2
10. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 5

โดยแยกพิจารณาเป็นประเด็นต่างๆ ตามแบบสัมภาษณ์ ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ที่มาจากตัวผู้ขับขี่มีสาเหตุจากอะไรบ้าง

นางอัญธิกา รักประยูร มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุดังกล่าวว่า “การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ที่มาจากตัวผู้ขับขี่เกิดจากคนขับที่ไม่พร้อมรถไม่มีการดูแลบำรุงรักษา สภาพท้องถนน”

เช่นเดียวกับ นายทองคำ พิชัยรักษ์ มีความคิดเห็นว่า “พบว่าคนที่ขับรถมีพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ตามลำดับความสำคัญดังนี้

1. การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
2. การพักผ่อนไม่เพียงพอ ได้แก่ การง่วง

3. การเสพเครื่องมีนเมา
4. การขาดความชำนาญในการควบคุมขณะที่มีความเร็ว
5. ป่วยมีโรคประจำตัว
6. การรับโทรศัพท์ เล่นโทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ”

นายอดิเรก ทรายทอง อธิบายถึงสาเหตุว่า “สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่มีสาเหตุหลัก คือ ผู้ขับรถฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการขับรถ ได้แก่

1. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
2. ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
3. ขับรถในขณะที่ร่างกายหย่อนความสามารถ
4. พักผ่อนไม่เพียงพอ
5. ขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือสารเสพติดต่างๆ
6. การไม่รู้เส้นทาง
7. การขาดทักษะหรือประสบการณ์ในการขับรถ”

ส่วนนางสาวนริศรา สรทวิพร มีความคิดเห็นไม่ต่างกันว่า “สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากความไม่พร้อมของผู้ขับขี่ การขับรถในขณะที่ร่างกายหย่อนความสามารถ เช่น ง่วง เมา ความประมาทของผู้ขับขี่ สภาพทางรถที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่ เช่น เบรกแตก ล้อยางระเบิด สภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย เช่น ทางโค้ง”

ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ และ นางสาวธนาภรณ์ โรจน์เรืองนนท์ มีความคิดเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

- “1. ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
2. ขับรถในขณะที่เมาสุรา
3. ขับรถโดยฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เช่น ไฟแดง”

เช่นเดียวกับ นายวัลลภ งามสอน มีความคิดเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยได้รับข้อมูลจากกรมตำรวจ ร้อยละ 90 เกิดจากดังต่อไปนี้เรียงตามลำดับ

1. ขับรถเร็ว
2. ขับกระชั้นชิด
3. ตีมีสุรา

และ นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ มีความคิดเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดจากตัวผู้ขับขี่สาเหตุหลักจากพฤติกรรมดังต่อไปนี้

1. ความประมาท
2. ไม่เคารพกฎจราจร
3. ไม่ศึกษาทางเดินรถ
4. ขับรถเร็วพักผ่อนไม่เพียงพอ
5. เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน ไม่ให้สัญญาณรถคันหลัง”

ส่วนนายสมหวัง ทองขาว มีความคิดเห็นว่า “การเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึก มีความคึกคะนอง ขาดทักษะ ประสบการณ์และความชำนาญในการขับขี่ที่ถูกต้อง ละเลยกฎระเบียบ”

และนางจันทิรา บุรุษพัฒน์ มีความคิดเห็นว่า “การเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมดังต่อไปนี้

1. เมาสุรา
2. หลับใน เพราะพักผ่อนไม่เพียงพอ
3. คึกคะนอง
4. ไม่ชำนาญเส้นทาง
5. ไม่รู้กฎจราจร”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกันว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ที่มาจากจากตัวผู้ขับขี่ มีความประมาท ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถในขณะที่เมาสุรา ฝ่าฝืนกฎจราจร พักผ่อนไม่เพียงพอ ไม่ชำนาญเส้นทาง คึกคะนอง และมีโรคประจำตัว

ประเด็นที่ 2 ท่านคิดว่าปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างเหมาะสมหรือไม่ และควรต้องปรับปรุง/แก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลในเรื่องใดเป็นพิเศษ

นางอัญธิกา รักประยูร มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างเหมาะสมแล้ว แต่เรื่องใบรับรองน่าจะเพิ่มโรคประจำตัวของผู้ขับขี่ โดยให้ระบุโรคมาเลยด้วยว่าเป็นโรคอะไร เช่น โรคลมชัก เริ่มต้น ทานยาอาจหาย แต่ถ้าเป็นนานแล้วหายยากหรือโรคหัวใจอาจจบ ควรพิจารณาโรคเพิ่มขึ้นมาที่เป็นอันตรายที่ไม่สามารถขับรถได้”

สอดคล้องกับ นางสาวนริศรา สรทวีพร มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้มีความเหมาะสมแล้ว แต่ควรเพิ่มเติมกรณีประวัติการกระทำความผิด หากมีประวัติการกระทำความผิดที่เป็นอันตรายต่อการขับขี่ก็ไม่ควรออกใบอนุญาตให้ เช่น มีประวัติขับรถโดยประมาท หรือ เมาแล้วขับ จนทำให้มีผู้เสียชีวิต”

เช่นเดียวกับ ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ และ นางสาวธนาภรณ์ โรจน์เรืองนทร์ มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างครอบคลุมมาเหมาะสม คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลเหมาะสมดีแล้ว แต่ควรเพิ่มความเข้มข้นเกี่ยวกับลักษณะของความพิการให้ชัดเจนให้มากยิ่งขึ้น”

นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกฎหมายกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลเหมาะสมแล้ว”

และ นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างเหมาะสมอยู่แล้ว”

ส่วนนายทองคำ พิชัยรัถ มีความคิดเห็นที่แตกต่างออกไปว่า “ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ยังไม่เหมาะสมเพียงพอ ควรแก้ไขปรับปรุงให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ดังนี้

1. เพิ่มเรื่องชั่วโมงการอบรมภาคทฤษฎีให้เป็น 15 ชั่วโมง ตามหลักสากล (โดยให้การอบรมต่อเนื่องจากโรงเรียน สถาบันการศึกษาที่กรมการขนส่งทางบกอนุญาต)
2. เพิ่มชั่วโมงการขับ (ฝึกหัดขับตามสถานการณ์ต่างๆให้มีความชำนาญ เป็น 10 ชั่วโมง (ทั้งนี้เพื่อสร้างความชำนาญ และสร้างประสบการณ์ด้วย)
3. เพิ่มการฝึกหัดขับทดสอบในถนนจริง เพื่อให้เกิดความชำนาญในสถานการณ์ต่างๆ (ในต่างประเทศมีการกำหนดไว้ในการทดสอบด้วย)”

นายอดิเรกทรายทอง มีความคิดเห็นที่แตกต่างออกไปเช่นกันว่า “คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลยังไม่เหมาะสมเพียงพอเท่าที่ควร ควรเพิ่มเติมประสบการณ์หรือทักษะในการขับรถเช่นเดียวกับต่างประเทศ”

และนายสมหวัง ทองขาว มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ยังไม่เหมาะสม ต้องเพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถในเรื่อง ต้องกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ต้องผ่านการเรียนการสอนขับรถจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง”

นายวัลลภ งามสอน มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกฎหมายไทยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างไม่เหมาะสมเพราะมีขาดความพร้อม และการสร้างกระบวนการ”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นที่ต่างกันไป ทั้งเห็นว่าเหมาะสม และไม่เหมาะสม ในส่วนที่มีความคิดเห็นว่าเหมาะสมนั้นอธิบายไว้ว่า กฎหมายปัจจุบันมีความครอบคลุมแล้ว แต่ยังไม่มีการบังคับที่เคร่งครัดเท่าที่ควร อาจจะเพิ่มคุณลักษณะคนพิการให้มากขึ้น ส่วนที่มีความคิดเห็นว่าไม่เหมาะสมนั้น อยากให้เพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการอบรมให้มีชั่วโมงมากขึ้น และโรงเรียนสอนขับรถต้องผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก

ประเด็นที่ 3 ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนงานหรือแนวทางดำเนินการที่เกี่ยวข้องหรือไม่ อย่างไร และมีแผนงานหรือแนวทางในอนาคตเป็นอย่างไร

นางอัญธิกา รักประยูร อธิบายไว้ว่า “ปีหน้ามีแผนยกระดับการจัดอบรมหลักสูตรให้เข้มข้นขึ้นตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก โดยเพิ่มจำนวนชั่วโมงการอบรมเป็น 5 ชั่วโมง และปฏิบัติขับรถอีก 10 ชั่วโมง จากโรงเรียนสอนขับรถ และด้านอนาคตจะให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด ส่วนกรมการขนส่งทางบกจะเข้าไปควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถ อาจเพิ่มข้อเขียนเป็น 60 ข้อ ส่วนการขับรถเดิมมี 3 ท่า อาจเพิ่มเป็น 5 ท่า”

นายทองคำ พิชัยรัถ อธิบายไว้ว่า “ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกกำลังยกระดับเรื่องกฎ ให้ผู้ขอรับได้เข้ารับการอบรม ฝึกหัดจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกอนุญาต เพื่อยกระดับให้มีรากฐาน โดยจะเน้นในเรื่องภาคทฤษฎี ด้านความรู้กฎหมายต่างๆ และด้านจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัยการไม่ฝ่าฝืนกฎหมายต่างๆ ในการใช้รถอย่างปลอดภัยสำรวจความชำนาญในการขับ

ชี้ว่ามีความชำนาญอย่างเต็มที่ในการขับรถทุกๆ สถานการณ์ เพื่อเป็นการป้องกันเหตุที่ทำให้ผู้อื่นเกิดอุบัติเหตุได้”

นายอดิเรก ทรายทอง อธิบายไว้ว่า “ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกมีแนวทางและเพิ่มการอบรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวจาก 4 ชั่วโมงเป็น 5 ชั่วโมง และกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องผ่านการอบรมและทดสอบจากโรงเรียนสอนขับรถกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตมีความรู้ความสามารถและทักษะการขับรถอย่างแท้จริง รวมทั้งปรับปรุงข้อสอบให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น”

นางสาวนริศรา สรทวีพร อธิบายไว้ว่า “มีแผนให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องผ่านการฝึกอบรมและทดสอบจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตทักษะการขับรถที่ถูกต้อง อันจะช่วยป้องกันหรือลดอุบัติเหตุได้”

ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ และ นางสาวณารัตน์ โรจน์เรืองนนท์ อธิบายไว้ว่า

“1) ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการรวมกฎหมายขนส่งทางบกและกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์เข้าด้วยกัน ซึ่งรูปแบบใบอนุญาตขับรถจะยากขึ้น และในเรื่องใบอนุญาตขับรถประเภทต่างๆ จะอยู่ในใบอนุญาตขับรถฉบับเดียว ซึ่งทำให้ไม่ต้องมีใบอนุญาตขับรถหลายฉบับ อันสอดคล้องกับใบอนุญาตของยุโรป

2) กรณีที่เป็นการขับรถสาธารณะ เช่น รถแท็กซี่ รถบรรทุกวัดถุอันตรายจะต้องมีใบรับรองการขับรถประกอบด้วย”

นายวัลลภ งามสอน อธิบายไว้ว่า “ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรวมกฎหมายขนส่งทางบกและกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์เข้าด้วยกัน กำลังจัดทำเป็นกฎกระทรวงซึ่งเป็นหน้าที่กฤษฎีกาพิจารณา อาจมีทำสัญญา โดยต้องเพิ่มคุณสมบัติผู้ขับรถตามที่รัฐบาลให้นโยบาย”

นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ อธิบายไว้ว่า “ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีแนวทางในการยกระดับมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถ โดยสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง เพื่อทำหน้าที่อบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแทนกรมการขนส่งทางบก ซึ่งผู้ที่ผ่านจากโรงเรียนสอนขับรถจะต้องมีความรู้ความสามารถในการขับขี่ที่ถูกต้อง โรงเรียนสอนขับรถทุกกรมการขนส่งทางบกให้การรับรองมีทั้งสิ้น 88 โรงเรียน และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอีกมากในอนาคต สำหรับในอนาคตกรมการขนส่งทางบกมีนโยบายจะให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวและผู้มาขอรับใบอนุญาตของรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ซึ่งเป็นกลุ่มหลักของผู้ใช้รถใช้ถนน ต้องเข้ารับการศึกษาอบรมและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งหรือโรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง เพื่อให้มีการอบรมและฝึกหัดขับรถที่ถูกต้องอย่างเต็มตามรูปแบบ”

นายสมหวัง ทองขาว อธิบายไว้ว่า “มี Road Map วางไว้เรียบร้อยแล้ว ที่จะกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องผ่านการสอบหลักสูตรการสอนขับรถจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง”

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ อธิบายไว้ว่า “ใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติกของประเทศไทยสามารถนำไปใช้ขับรถในอาเซียนได้อยู่แล้ว”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกจะปรับชั่วโมงการอบรมเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วน เพิ่มชั่วโมงการฝึกขับปฏิบัติ เพื่อให้ผู้ขับขี่มีความชำนาญมากขึ้น และต่อไปในอนาคตโรงเรียนสอนขับรถต้องเป็นหน่วยงานในการจัดการอบรมและสอบปฏิบัติ แต่โรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่สามารถกระทำการได้นั้น ต้องได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น

ประเด็นที่ 4 ท่านคิดว่า การที่ผู้ขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลยื่นยืนยันด้วยตนเองว่าตนมีสุขภาพแข็งแรงและไม่มีอุปสรรคต่อการขับรถนั้นมีความเหมาะสมเพียงใด หากกำหนดให้ยื่นใบรับรองแพทย์จากการตรวจประเมินทางร่างกาย จิตใจ และอาจรวมถึงภาวะทางจิตเวชที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดจะมีความเหมาะสมเพียงใด (ในแง่คุณสมบัติของผู้ขับขี่รถโดยมีใบอนุญาต)

นายทองคำ พิชัยรักษ์ มีความคิดเห็นว่า “ในส่วนตัวผมเห็นว่าสมควรอย่างยิ่ง เพราะที่ผ่านมามีพบเห็นการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งอาจเกิดจากผู้ขับขี่ที่มีโรคที่เป็นอุปสรรคแล้วมาขับรถ”

ส่วนนางอัญญา รักประยูร มีความคิดเห็นว่า “มีใบรับรองแพทย์มายืนยันตามมาตรา 46 ไม่มีโรคประจำตัวและไม่เป็นคนวิกลจริต”

นายอดิเรก ทรายทอง มีความคิดเห็นว่า “หลักการดังกล่าวเป็นหลักการที่ดี แต่อาจมีข้อจำกัดในการนำมาใช้ในประเทศไทย เนื่องจากจะต้องปรับปรุงองค์ประกอบในเรื่องอื่นๆ ให้สอดคล้องกันด้วย เช่น หากยืนยันเป็นเท็จประกันจะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเวลาเกิดอุบัติเหตุ ต้องดำเนินคดีกับผู้รับรองเท็จ ความพร้อมของประชากร สังคม โดยพื้นฐานทางสังคมไทยยังมีปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย การกำหนดยื่นใบรับรองแพทย์การตรวจประเมินร่างกาย จิตใจ และอาจรวมถึงสภาวะจิตเวชว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถ จะต้องพิจารณาถึงภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและแพทย์ผู้ทำการตรวจมีเพียงพอถึงหรือไม่ ซึ่งเป็นหลักการที่ดี อาจเริ่มจากผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะหรือขับรถบรรทุก วัตถุอันตราย ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งาน ส่วนการขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลควรดำเนินการเมื่อมีความพร้อมในด้านต่างๆ”

นางสาวนริศรา สรทวิพร มีความคิดเห็นว่า

“- การให้ผู้ขอใบอนุญาตยืนยันตนเอง อาจไม่ได้รับข้อมูลที่แท้จริง เพราะบุคคลย่อมต้องให้ข้อมูลที่คิดว่าเป็นประโยชน์ในการได้รับใบอนุญาตขับรถ

- ใบรับรองแพทย์ ควรมีการรับรองทั้งทางร่างกาย จิตใจ เพื่อเป็นการยืนยันว่าบุคคลดังกล่าวสามารถขับรถได้ โดยที่ไม่เกิดอันตรายทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น”

ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ และ นางสาวธนาภรณ์ โรจน์เรือนนท์ มีความคิดเห็นว่า

“1) กรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลยื่นยืนยันว่าตนมีสุขภาพแข็งแรง และไม่มีอุปสรรคต่อการขับรถมีความเหมาะสม แต่จะต้องยื่นรับรองสุขภาพแข็งแรงต่อแพทย์ที่ได้ขึ้นทะเบียนกับแพทย์สภาแล้ว โดยให้แพทย์ผู้ตรวจได้ตรวจวิเคราะห์ในเบื้องต้นก่อนออกใบรับรองแพทย์ หากตรวจวิเคราะห์แล้วไม่ตรงกับข้อเท็จจริงให้แพทย์ผู้ตรวจประเมินส่งให้แพทย์เฉพาะทางวิเคราะห์อีกครั้งว่าผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีสุขภาพแข็งแรง สามารถขับรถได้หรือไม่

2) การกำหนดให้ยื่นใบรับรองแพทย์จากการตรวจประเมินทางร่างกาย จิตใจ และอารมณ์ถึงภาวะทางจิตเวชที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดถือว่ามีความเหมาะสม เพราะจะได้ผ่านการคัดกรองจากแพทย์ก่อน”

นายวัลลภ งามสอน มีความคิดเห็นว่า “การที่ผู้ขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลยืนยันว่าตนเองมีสุขภาพแข็งแรงและไม่มีอุปสรรคถือเป็นระบบป้องกันตัว โดยยืนยันด้วยตนเอง ซึ่งต้องยืนยันโดยมีคุณภาพ”

นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ มีความคิดเห็นว่า “การที่ผู้ขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลยืนยันว่าตนเองมีสุขภาพแข็งแรงและไม่มีอุปสรรค มีความเหมาะสม เพราะตัวผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะรู้ตนเองว่า ตนเองมีสุขภาพแข็งแรงและไม่มีอุปสรรคการขับรถหรือไม่ หากกำหนดให้ยื่นใบรับรองแพทย์จากการตรวจประเมินทางร่างกาย จิตใจ และรวมถึงสภาวะทางจิตเวชที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดก็มีความเหมาะสม เนื่องจากบางโรคต้องการคำวินิจฉัยจากแพทย์ จึงจะรู้ว่าสุขภาพของผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นอย่างใด แต่ต้องเป็นการวินิจฉัยจากแพทย์โรงพยาบาลของรัฐหรือเอกชนที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจวินิจฉัยจากโรงพยาบาลเท่านั้น”

นายสมหวัง ทองขาว มีความคิดเห็นว่า “มีความเหมาะสมแล้ว เพราะผู้ขอจะรู้ตัวเองว่าขับรถได้นั้นจะต้องใช้อุปกรณ์ใดช่วยตัวเองบ้าง”

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ มีความคิดเห็นว่า “ตามหลักการและเหตุผลคิดว่าดีและเหมาะสม แต่ในขั้นตอนการปฏิบัติอาจจะทำได้ยากเพราะสภาพร่างกายและจิตใจรวมถึงภาวะทางจิตเวชสามารถตรวจประเมินได้ยากเพราะเป็นเรื่องที่ซับซ้อน”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า การยืนยันตนเองว่ามีสุขภาพแข็งแรงและไม่มีอุปสรรคในการขับขี่รถยนต์นั้น ส่วนใหญ่เห็นด้วย เพราะแต่ละบุคคลจะรู้ถึงสภาวะร่างกาย จิตใจ อารมณ์ของตนเองเป็นอย่างดี และเห็นด้วยกับการตรวจประเมินร่างกาย จิตใจ และภาวะทางจิตเวช เพราะถือว่าเป็นการคัดกรองเบื้องต้นจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ แต่ต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง บุคลากรทางการแพทย์ด้วย ว่ามีเพียงพอหรือไม่ และการตรวจภาวะทางจิตเวชนั้นอาจทำได้ยาก เนื่องจากมีความซับซ้อน

ประเด็นที่ 5 ท่านคิดว่าควรมีมาตรการใดเพิ่มเติมสำหรับนำไปใช้กับชาวต่างชาติของประเทศอื่นๆ ในอาเซียนซึ่งใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศของตน หรือใบขับขี่สากลในการขับขี่รถในประเทศไทย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน เช่น กำหนดให้เข้ารับฟังข้อมูลเกี่ยวกับระบบจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยผ่านวีดิทัศน์ และวัดผลโดยแบบทดสอบ หรือควรปรับคุณสมบัติให้ใกล้เคียงกัน

นางอัญธิกา รักประยูร มีความคิดเห็นว่า “ควรมีการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย สายตา โดยถือได้ว่าผ่านการอบรมต่างๆ จากประเทศเขา”

นายทองคำ พิษย์รักธ มีความคิดเห็นว่า “ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกให้ออกประกาศกำหนดให้นักท่องเที่ยวต้องให้มาเข้ารับการอบรม 1 ชั่วโมง ให้ทราบกฎ ความรู้ในประเทศไทย เพราะต่างประเทศใช้พวงมาลัยซ้ายซึ่งตรงข้ามกับประเทศไทย”

นายอดิเรก ทรายทอง มีความคิดเห็นว่า “ควรพิจารณาในมิติของความเท่าเทียมกัน หมายความว่า หากคนไทยใช้ใบอนุญาตขับรถไทย ไปขับรถในประเทศอื่น มีข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือไม่ แต่

หากกรณีคนต่างชาติขอรับใบอนุญาตขับรถของไทย ควรต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่างๆ เช่นเดียวกับคนไทยโดยไม่มีข้อยกเว้น”

นางสาวนริศรา สรทวิพร มีความคิดเห็นว่า “เห็นด้วยกับการเพิ่มเติมมาตรการสำหรับชาวต่างชาติ เนื่องจากกฎหมายแต่ละประเทศอาจมีความแตกต่างในรายละเอียดเล็กๆ น้อยๆ หากชาวต่างชาติรู้กฎหมายไทย ก็จะมีการปฏิบัติที่ถูกต้อง ซึ่งจะสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากความไม่รู้กฎหมายได้”

ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ และ นางสาวธนาภรณ์ โรจน์เรืองนนท์ มีความคิดเห็นว่า

“1) ควรกำหนดให้ผู้ซึ่งมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศของตนหรือใบขับขี่สากลซึ่งมาขับในประเทศไทยจะต้องเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จิตสำนึกและมารยาทไทยในการขับรถ เพื่อให้มีความรู้และทักษะที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับรถภายในประเทศไทยว่าปฏิบัติอย่างไร

2) อาจมีการทดสอบข้อเขียน(ภาษาอังกฤษ) เพื่อวัดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เช่น ป้าย สัญญาณไฟ เครื่องหมายบนพื้นทาง เป็นต้น”

นายวัลลภ งามสอน มีความคิดเห็นว่า “โดยปกติจะยกเว้นชาวต่างประเทศในประเทศไทยไม่ได้ทำสัตยาบันกัน ประเทศที่ทำสัตยาบันกันสามารถใช้ได้เลย ถ้าวากกฎหมายเราเท่าเทียมกัน”

นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ มีความคิดเห็นว่า “ควรมีมาตรการให้ชาวต่างชาติต้องรับข้อมูลเกี่ยวกับการขับรถที่ถูกต้องในประเทศไทย เพราะต่างประเทศขับรถใช้พวงมาลัยซ้ายและขับรถเลนขวา ซึ่งตรงข้ามกับไทย ทำให้เกิดความสับสน อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยได้ ควรให้ชาวต่างชาติต้องรับรู้เรื่องกฎจราจรและเครื่องหมายจราจรต่างๆ ของไทยด้วย การให้ความรู้ความสามารถดำเนินการบนวิทีทัศน์ และมีการทดสอบความรู้ด้วย”

นายสมหวัง ทองขาว มีความคิดเห็นว่า “ไม่ต้องมีมาตรการใดๆ เพิ่มเติม เพราะการพัฒนากระบวนการออกใบขับขี่ของประเทศอื่นๆ ในอาเซียนดีกว่าของประเทศไทย”

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ มีความคิดเห็นว่า “ใบอนุญาตขับรถสากลที่ออกโดยประเทศของเขาเห็นว่าควรขับได้เลย แต่ควรมีแผ่นพับแนะนำการขับขี่รถในประเทศไทยให้อ่าน โดยอาจจะมีแจกฟรีได้ที่ขาเข้าของสนามบิน”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า เห็นด้วยกับการกำหนดมาตรการให้เป็นสากลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และควรมีการอบรมชาวต่างชาติก่อนอนุญาต ให้มีการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย เนื่องจากพวงมาลัยและเลนการขับขี่จะแตกต่างจากประเทศอื่นๆ และให้ความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร สัญลักษณ์ต่างให้ครบถ้วนด้วย และหากคนไทยต้องขับขี่รถยนต์ในต่างประเทศก่อนจะขับได้ ต้องมีการอบรมจากประเทศอื่นๆ เช่นกัน ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องเป็นประเทศที่ทำสัตยาบันกันเท่านั้น เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเท่าเทียมกัน

ประเด็นที่ 6 ท่านคิดว่าควรปรับปรุง / แก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหา วิธีการทดสอบภาคทฤษฎีภาคปฏิบัติ และการอบรมในส่วนใดบ้าง ควรปรับเปลี่ยนระบบการขอใบอนุญาตขับรถให้มีลำดับขั้นมาก

ขึ้นโดยเพิ่มการขอใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถในช่วงระยะเวลาหนึ่งสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (ก่อนการออกใบอนุญาตขับรถชั่วคราว)

นางอัญธิกา รักประยูร มีความคิดเห็นว่า “ของประเทศไทยมีเป็นใบอนุญาตชั่วคราว มีระยะเวลา 2 ปี ซึ่งขยายมาจาก 1 ปี ควรเพิ่มการอบรมให้มากกว่านี้ และควรเพิ่มสอบขับรถบนถนนจริง ซึ่งปัจจุบันอนุญาตบุคลากรที่จะทำอยู่”

นายทองคำ พิชัยรักษ์ มีความคิดเห็นว่า “ผมเห็นด้วยอย่างยิ่ง ภาวะปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกให้วางนโยบายตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 1 แล้ว ด้วยการให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องผ่านโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก ในปี 2560 นี้ (ปลายปี) กล่าวคือมีการเพิ่มเนื้อหาในการอบรมทฤษฎี ภาคปฏิบัติ ให้มากขึ้นตามกรอบปฏิญาณโดยซึ่งประเทศไทยได้ร่วมสัตยาบัน”

นายอดิเรก ทราโยทอง มีความคิดเห็นว่า “การจะปรับเปลี่ยนในเรื่องใด ควรมีการศึกษา เช่น ผลการวิจัย หรือสถิติข้อมูลมารองรับ เพื่อที่จะสามารถแก้ไขปัญหาคุณภาพของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถได้ตรงจุด ควรมีต้นแบบของประเทศไทยที่ประสบความสำเร็จในเรื่องคุณภาพของผู้ขับรถ การเปลี่ยนระบบการขอรับใบอนุญาตขับรถก็เช่นเดียวกัน จะต้องเป็นไปตามหลักวิชาการ มิใช่เป็นเรื่องที่คิดเอง จิตนาการเอง แต่เห็นว่าควรเน้นภาคปฏิบัติและประสบการณ์ในการขับรถให้มากขึ้น”

นางสาวนริศรา สรทวิพร มีความคิดเห็นว่า “เห็นด้วยกับการออกใบอนุญาตฝึกหัดขับรถ เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตมีการฝึกฝนการขับรถก่อนที่จะได้รับใบอนุญาต ซึ่งจะก่อให้เกิดความเชี่ยวชาญในการขับรถและลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้”

ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ และ นางสาวธนาภรณ์ โรจน์เรือนนท์ มีความคิดเห็นว่า

“1) การอบรมควรเพิ่มชั่วโมงอบรม โดยเพิ่มเนื้อหาการอบรมเกี่ยวกับการขับรถอย่างปลอดภัยซึ่งประกอบด้วยวิธีปฏิบัติก่อนขับรถ วิธีปฏิบัติระหว่างขับรถ และวิธีปฏิบัติหลังขับรถ เป็นต้น รวมถึงเนื้อหาเกี่ยวกับการปฐมพยาบาล เป็นต้น

2) การทดสอบข้อเขียนควรมีจำนวนข้อสอบจากเดิม 50 ข้อ เป็น 60 ข้อ โดยเกณฑ์การผ่านร้อยละ 90

3) การฝึกหัดขับรถควรมีการเพิ่มกระบวนการฝึกหัดขับรถทั้งในสนามและบนถนนจริง (ฝึกหัดขับอย่างน้อย 1 ชั่วโมง)”

นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ มีความคิดเห็นว่า “ควรปรับปรุงเนื้อหาเกี่ยวกับการขับรถอย่างปลอดภัย จิตสำนึกและมารยาทในการขับรถ และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินและการให้ความช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลสำหรับการปรับเปลี่ยนการขอรับใบอนุญาตขับรถให้มีลำดับมากขึ้น โดยการเพิ่มการขอใบอนุญาตฝึกหัดการขับรถในช่วงระยะเวลาหนึ่งสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่”

นายสมหวัง ทองขาว มีความคิดเห็นว่า “ไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตฝึกหัดขับ เนื่องจากแต่ให้ทุกคนต้องผ่านการเรียนขับรถจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมให้การรับรองก็ว่าเพียงพอแล้ว”

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ มีความคิดเห็นว่า “กรมการขนส่งทางบก มีแผนการในการดำเนินการปรับปรุง/แก้ไข อยู่แล้ว”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ควรมีการเพิ่มชั่วโมงการอบรม และการฝึกขับบนถนนจริงให้มากกว่าเดิม การสอบภาคทฤษฎีควรเพิ่มข้อเขียน และร้อยละการสอบผ่านให้สูงกว่าเดิม รวมถึง

เพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนของการขี่อย่างไรให้ปลอดภัย หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นการปฐมพยาบาลเบื้องต้นต้องทำอะไร อยากให้มีการขออนุญาตฝึกหัดขี่ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อเป็นการฝึกฝนการขี่รถให้มีความชำนาญก่อนออกใบอนุญาตขี่จริง แต่ทั้งนี้ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก ก็กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ประเด็นที่ 7 ท่านคิดว่าควรต้องกำหนดมาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการขี่ เมื่อขอต่ออายุใบอนุญาตขี่รถยนต์ส่วนบุคคลหรือไม่ เพราะเหตุใด ท่านคิดว่าเรื่องใดสำคัญที่สุดและรองลงมา เพราะเหตุใด

นางอัญธิกา รักประยูร มีความคิดเห็นว่า “มาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการขี่ เมื่อขอต่ออายุใบอนุญาตขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ปกติทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย + อบรม 1 ชั่วโมง ควรเพิ่มการอบรมเป็น 2 ชั่วโมง และมารยาทในการขี่รถ การขี่อย่างปลอดภัยเพิ่มขึ้นมา ซึ่งสิ่งที่สำคัญที่สุดคือว่ามีความพร้อมจะขี่รถหรือไม่”

นายทองคำ พิชัยรักษ์ มีความคิดเห็นว่า “ผมเห็นด้วยเพราะในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขี่รถเข้ารับการอบรม ด้านจิตสำนึก ทบทวนการขี่เป็นเวลาในการอบรม 1 ชั่วโมง ก่อนออกใบอนุญาต และกรมการขนส่งทางบกได้ออกสื่อเรื่องการอบรมเพื่อให้ทราบข้อเท็จจริง เพื่อให้ผู้ขี่ตระหนักถึงความปลอดภัยของสังคมส่วนรวม ส่วนการกำหนดมาตรการความพร้อมทางด้านร่างกายก็ควรให้ตรวจร่างกายเพิ่มเติม เพราะร่างกายมีการปรับเปลี่ยนตลอดเวลา เช่น เจ็บป่วย เท่ากับเป็นการอัปเดตความพร้อมของผู้ขอรับใบอนุญาต”

นายอดิเรก ทรายทอง มีความคิดเห็นว่า “เห็นว่าควรมีการประเมินความสามารถ พฤติกรรมการขี่และความรู้ทางด้านร่างกายและจิตใจ ในการต่ออายุใบอนุญาตขี่รถ เนื่องจากระยะเวลาผ่านไป ความสามารถในการขี่รถอาจเปลี่ยนแปลงไปตามอายุหรือโรคภัยไข้เจ็บ การประสบอุบัติเหตุและเห็นว่าพฤติกรรมในการขี่เป็นเรื่องสำคัญที่สุดเพราะเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ความสามารถและความพร้อมของร่างกายเป็นเรื่องที่มีความสำคัญรองลงมา”

นางสาวนริศรา สรทวิพร มีความคิดเห็นว่า “เห็นด้วยกับการกำหนดมาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการขี่ เพื่อมาขอต่ออายุใบอนุญาต เพื่อเป็นการทดสอบความสามารถในการขี่ เพราะบุคคลอาจมีความสามารถในการขี่ลดลงได้”

ว่าที่ร้อยตรีพิสิฐ ขำปู้ และ นางสาวธนาภรณ์ โรจน์เรืองนทร์ มีความคิดเห็นว่า

“1) ควรจะต้องมีการกำหนดมาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขี่และความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการขี่เมื่อมีการขอต่ออายุใบอนุญาตขี่รถยนต์ส่วนบุคคลด้วย เพื่อตรวจสอบว่าบุคคลนั้นมีความพร้อมทางด้านร่างกาย ความรู้ และทักษะการขี่รถยนต์เป็นอย่างไรด้วย ทั้งนี้เพื่อคัดกรองในผู้รับว่าต้องมีสภาพร่างกายที่สมบูรณ์ มีความรู้ และทักษะการขี่รถที่ดีและปลอดภัยซึ่งจะช่วยให้การใช้รถใช้ถนนเกิดความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้อีกทางหนึ่ง

2) เรื่องสำคัญที่สุดคือ

1. การตรวจสอบสมรรถภาพร่างกาย
2. การทดสอบความรู้
3. การผ่านการสอบข้อปฏิบัติ”

นายวัลลภ งามสอน มีความคิดเห็นว่า “มาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขับขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการขับขี่ เมื่อขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีแผนที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ”

นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ มีความคิดเห็นว่า “ควรต้องกำหนดมาตรการการประเมินความรู้ เมื่อขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล เพราะเมื่อได้รับใบอนุญาตไปแล้ว การทบทวนเรื่องความรู้ด้านการจราจร จิตสำนึกความปลอดภัย สภาพร่างกายที่เปลี่ยนไปตามอายุ สภาพจิตใจที่อาจไม่เอื้ออำนวยต่อการขับขี่ และความสามารถในการขับขี่ จำเป็นต้องได้รับการประเมิน สิ่งสำคัญที่สุดคือ ความรู้เกี่ยวกับการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย กฎจราจร รองลงมาคือพร้อมด้านจิตใจ เพราะความรู้ต้องมีการทบทวนอยู่เสมอ”

นายสมหวัง ทองขาว มีความคิดเห็นว่า “ต้องมีมาตรการประเมินคุณสมบัติ เพราะกฎหมายไทยไม่ได้จำกัดอายุของผู้ขับขี่ และเรื่องที่ต้องดำเนินการ คือ การทดสอบสมรรถภาพร่างกาย”

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ มีความคิดเห็นว่า “มาตรการนี้ เห็นว่ายังไม่มีความพร้อมในการดำเนินการเพราะเป็นเรื่องที่ซับซ้อนตรวจสอบประเมินได้ยาก ส่วนเรื่องที่สำคัญตามลำดับดังต่อไปนี้

1. ความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการขับขี่
2. พฤติกรรมการขับขี่
3. ความรู้ความสามารถ”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับมาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรมการขับขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจในการขับขี่ และสิ่งสำคัญของความคิดเห็นส่วนใหญ่คือความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจ ควรมีการตรวจสอบสมรรถภาพอย่างสม่ำเสมอเนื่องจากร่างกายและจิตใจมีการเปลี่ยนแปลงที่เปลี่ยนแปลงไปตามอายุและการเจ็บป่วย รองลงมาคือพฤติกรรมการขับขี่ ต้องมีการอบรมก่อนเพื่อทดสอบทักษะการขับขี่ และเป็น การทบทวนความรู้ด้านการจราจร จิตสำนึกความปลอดภัย

ประเด็นที่ 8 ท่านคิดว่าระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจะส่งผลดีต่อการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนเพียงใด และเหมาะสมกับประเทศไทยเพียงใด

นางอัญธิกา รักประยูร มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่จะนำมาใช้กับประเทศไทยไม่ค่อยได้ผล เพราะต้องไปประสานงานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นโยบายดีแต่ยังไม่เกิดผล ยังไม่เหมาะสมกับประเทศไทย”

นายทองคำ พิชัยรักษ์ มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นการควบคุมผู้ขับขี่ที่มีความระมัดระวังมิให้ถูกยึดใบอนุญาตได้ง่ายขึ้น คนก็จะกลับมาเคารพกฎจราจร

มากขึ้น สำหรับความเหมาะสมของประเทศไทยหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับการใช้มาตรการอย่างต่อเนื่องมีเช่นนั้น คนขับรถก็จะไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม”

นายอดิเรก ทรายทอง มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร คิดว่าเป็นผลดีต่อการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถ แต่จะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง และมีระบบสารสนเทศรองรับข้อมูลการกระทำความผิดกฎหมายจราจรใช้สำหรับตรวจสอบอย่างเป็นระบบด้วย”

นางสาวนริศรา สรทวิพร มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร จะทำให้บุคคลเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย เพราะจะเกิดผลเสียแก่ตัวเองได้ ซึ่งจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น โดยเห็นว่ามีความเหมาะสมกับประเทศไทย แต่ต้องมีระบบเทคโนโลยีรองรับการดำเนินการด้วย”

ว่าที่ร้อยตรีพิสิษฐ ขำปู้ และ นางสาวธนาภรณ์ โจรจน์เรืองนนท์ มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีความเหมาะสม เพราะ

1. ช่วยให้มีระบบตรวจสอบพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถให้มีความระมัดระวังและสามารถตรวจสอบข้อมูลการขับขี่รถของบุคคลนั้นว่าได้มีการขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร หากตรวจพบว่าทำผิดครบเกณฑ์กำหนด เช่น 3 ครั้งในข้อหาที่มีผลกระทบต่อการใช้รถใช้ถนน อาจจะถูกตัดแต้มและไม่สามารถต่ออายุหรือหากเป็นกรณีรุนแรง เช่น เมาแล้วขับอาจเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถได้

2. ช่วยให้มีระบบการคัดกรองและช่วยให้ผู้ขับขี่รถต้องระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น เพราะหากทำผิดจะถูกบันทึกการกระทำผิด ไม่ว่าจะการขับขี่เร็ว การขับขี่รถในขณะเมาสุรา เป็นต้น และส่งผลโดยรวมต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน”

นายวัลลภ งามสอน มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีความเหมาะสมแต่เป็นไปได้ยากมากในสังคมของประเทศไทยเรา”

นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจะส่งผลดีต่อการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน เพราะผู้ขับขี่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังและไม่ประมาท เพราะถ้าไม่ปฏิบัติตามกฎจะถูกตัดแต้ม หากผิดมากๆ ทำยสุดก็อาจยกเลิกใบอนุญาต และไม่มีสิทธิขับตลอดชีวิต ซึ่งเหมาะสมกับประเทศไทยมาก เพราะคนขับขี่หลีกเลี่ยงกฎหมายมาก”

นายสมหวัง ทองขาว มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร อาจส่งผลดีต่อความปลอดภัยทางถนน สามารถเชื่อมโยงข้อมูลการตัดแต้มกับฐานข้อมูลในระบบ”

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ มีความคิดเห็นว่า “ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีความเหมาะสม เพราะจะทำให้ทุกคนขับขี่ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ ไม่ประมาท มากยิ่งขึ้น”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยต่อระบบการตัดแต้มผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร แต่ต้องมีระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงได้ดีกับหลายๆหน่วยงาน และต้องมีการบังคับกฎหมายอย่างเคร่งครัด หากมีการขับขี่ผิดกฎหมายเป็นประจำควรมีการเพิกถอนใบอนุญาตตลอดชีวิต ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขับขี่บนถนนในประเทศไทย เนื่องจากผู้ขับขี่จะได้คำนึงถึงการขับอย่างปลอดภัย และเคารพกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้นด้วย

