

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

LEGAL MEASURES ON QUALIFICATIONS APPLYING FOR DRIVING LICENSE DURING ACCESSION TO ASEAN ECONOMIC COMMUNITY

พรเพ็ญ ไตรพงษ์^{1*} และ พีร์ พวงมะลิ²

Pornpen Traiphong^{1*} and Phir Paungmalit²

หลักสูตรนิติศาสตร์ โรงเรียนกฎหมายและการเมือง มหาวิทยาลัยสวนดุสิต กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย^{1*,2}

Bachelor of Law program, School of Law and Politics, Suan Dusit University, Bangkok, Thailand^{1*,2}

cherrypornpen@yahoo.com^{1*}

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์ 3 ประการ 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์หลักการ ยุทธศาสตร์และแนวทางในการดำเนินงานขององค์การสหประชาชาติและของต่างประเทศ 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์กฎหมาย แผนและระบบที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทยและประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางในเชิงนโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล โดยใช้วิธีวิจัยแบบผสมทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ กลุ่มตัวอย่าง 400 คน ซึ่งสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ รวมถึงวิจัยเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและวิจัยเชิงเอกสาร ผลวิจัยที่สำคัญมี

1. หลักการ ยุทธศาสตร์ และแนวทางระดับสากลมีความชัดเจนและต่อเนื่องสามารถนำมาใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนในระดับภายในประเทศได้ แต่ก็ต้องอาศัยการรับมาปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

2. ประเทศไทยมีระบบและหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่ค่อนข้างดีอยู่แล้วกว่าประเทศอื่นที่ใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น

3. ประเทศไทยให้การรับรองร่างปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน จึงมีข้อเสนอให้เน้นเชิงกลยุทธ์ที่สำคัญในการทำให้มาตรฐาน กฎเกณฑ์ และกฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนนให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

คำสำคัญ: มาตรการทางกฎหมาย คุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ABSTRACT

This research study on the legal measures on qualifications to apply for driving license during accession to ASEAN Economic Community, and aimed to 1) analyze principle, strategy and guideline on various actions of United Nations and foreign countries for enhancement of road safety, 2) analyze laws, plans and systems of Thailand, ASEAN members and other countries and, 3) provide suggestions on law and policy on management of the personal car's driving license to enhance road safety pursuant to international standard. The research adopt mixed method which includes quantitative and qualitative methods and the There are 400 participants. The data analysis was done through descriptive statistics including percentage. Qualitative research is carried out by in-depth interview and related documents.

The research showed the following significant results.

1) Principle, strategy and guideline in international level are definite and incessant in use for enhancing road safety in domestic level.

2) Thailand's system and legal criteria are inferior from other countries which use the graduated driving licensing system (GDL).

3) ASEAN Declaration on Road Safety Strategy was certified by Thailand which focused on several strategic standards. The important points are for present car Harmonize standard, regulation and law on road safety.

Keywords: legal measures, qualifications to apply for driving license, ASEAN economic community

บทนำ

ในช่วงแห่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (A Decade of Action for Road Safety 2011-2020) โดยมติสมัชชาใหญ่องค์การสหประชาชาติที่ A/RES/64/255 ได้ให้ความสำคัญของการวางรากฐานด้านวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (safety culture) และระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (safe system) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงไม่เกิน 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจนในแผนปฏิบัติการ (global plan of action) ทศวรรษความปลอดภัยทางถนนดังกล่าวนี้ได้รับรองถึงองค์ประกอบหนึ่งแห่งการสร้างความปลอดภัยดังกล่าว นั่นคือ เสาหลักที่ 4 คือ ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (safer road users) โดยภายใต้เสาหลักนี้ได้รับรองถึงระบบการให้ใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ (กิจกรรมที่ 8) ข้อพิจารณาที่สำคัญประการหนึ่งสำหรับผู้ขับขี่ คือ ต้องมีความรับผิดชอบร่วมกันที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง (Department of Disaster Prevention and Mitigation, 2010)

นอกจากนี้ในรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. 2558 ซึ่งสำรวจจากประมาณ 180 ประเทศพบว่าอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของโลก หรือ 36.2 คน ต่อจำนวนประชากรหนึ่งแสนคนซึ่งเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับ

กับประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยอัตราการเสียชีวิตของ泰ยนั้นมากกว่าสิงคโปร์ ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตเพียงแค่ 3.6 คน อยู่ประมาณ 10 เท่า (Academic Center for Road Safety, 2016) โดยพบว่าในปี 2556 สาเหตุมาจากบุคคล/ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลักคิดเป็นประมาณ 60% ของสาเหตุทั้งหมด เช่น ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถกระชั้นชิด ไม่ชำนาญ เมาสุรา ฯลฯ จากสถานการณ์ของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมาตั้งแต่ปี 2558 ซึ่งมีพื้นฐานที่ชัดเจนทางกฎหมายและเมืองคักรรองรับการดำเนินการเข้าสู่การเป็นกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ มุ่งหมายให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมืออย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้นกว่าความตกลงว่าด้วยเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีมาแต่เดิม โดยมีการอำนวยความสะดวก การลดและปรับกฎเกณฑ์ในด้านต่าง ๆ (ASEAN Department, 2015) ก่อให้เกิดสภาพการเดินทางข้ามพรมแดนเข้า-ออก ของคนชาติในอาเซียนและคนต่างชาติ นอกภูมิภาค โดยมีจำนวนไม่น้อยที่เข้ามาขับขี่รถยนต์ใช้ถนนในประเทศไทยมากยิ่งขึ้นด้วย

ในทางกฎหมาย พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 หมวด 3 ว่าด้วยใบอนุญาตขับรถ มาตรา 42 และ มาตรา 42 ทวิ บัญญัติรับรองไว้ว่า ให้คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองอาจใช้ใบอนุญาตขับรถที่ออกตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ. 1985 (Agreement on the Recognition of

Domestic Driving Licenses issued by ASEAN countries) มาใช้ขับรถในราชอาณาจักรได้ตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น และคนชาติอาเซียนสามารถนำไปใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศอื่นในกลุ่มประเทศอาเซียนมาใช้ได้ในประเทศไทย ขณะที่คนต่างชาติก็มีสิทธิยื่นขอใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยได้ตลอดจนสามารถนำไปใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตขับรถสมัครการด์ของประเทศไทยไปใช้ได้ทันทีในประเทศอื่นในกลุ่มอาเซียน

สิ่งที่น่าพิจารณา คือ แม้จะให้สิทธิตามกฎหมายในการใช้และการยื่นขอใบอนุญาตขับรถสำหรับคนชาติของประเทศอื่นในกลุ่มอาเซียนได้ก็ตาม โดยทั่วไปในแต่ละประเทศอาเซียนมีความแตกต่างในหลายส่วน เช่น สถาปัตยกรรมจราจรที่แตกต่างกัน รถยนต์ที่ขับด้วยพวงมาลัยด้านซ้ายบ้าง ด้านขวาบ้าง ภาษาในป้ายบอกทางและสถานที่ การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยในทางสัญจรรถยนต์ ฯลฯ โดยเฉพาะมีข้อกังวลเกี่ยวกับความแตกต่างกันและมาตรฐานของระบบและหลักเกณฑ์ในการขอและออกใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล และทักษะความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลหน้าใหม่ เป็นผู้ขับขี่ที่ขาดประสบการณ์ ระบบและหลักเกณฑ์ด้านใบอนุญาตขับรถที่มีคุณภาพของหลายประเทศที่เจริญและมีความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงครอบคลุมทั้งก่อนการออกใบอนุญาตขับรถ ขณะที่สอบใบอนุญาตขับรถ และหลังออกไป

อนุญาตขับรถ ซึ่งเป็นระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถประเภท ระบบอนุญาตให้ใช้สิทธิ (graduated licensing system) ซึ่งเน้นการพัฒนาและทดสอบสมรรถนะผู้ประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถภายใต้ขั้นตอนหลายลำดับขั้นเพื่อความปลอดภัย โดยเฉพาะผู้ขับขี้น้ำใหม่ ตั้งแต่ขั้นตอนทดสอบภาคทฤษฎีเบื้องต้น ข้อจำกัดการใช้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ทดสอบภาคทฤษฎีขั้นสุดท้าย และการทดสอบภาคปฏิบัติในการขับรถในถนนหลวงจริง ในขณะที่ประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียนกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถมีระบบและหลักเกณฑ์ที่แตกต่างออกไป

ดังนั้น จึงเป็นสิ่งที่ท้าทายที่ว่าภายใต้ระบบและหลักเกณฑ์การขอและออกใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงเกณฑ์คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล (โดยเฉพาะผู้ขับขี้น้ำใหม่) ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันของประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน (ยกเว้นประเทศสิงคโปร์) จะสามารถลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ การเพิ่มความปลอดภัยทางถนนได้เพียงใดหากว่าคนชาติในอาเซียนเข้ามาใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์หลักการยุทธศาสตร์และแนวทางในการดำเนินงานขององค์การสหประชาชาติและของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์กฎหมาย แผน และระบบที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทย และประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกอาเซียน

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในเชิงนโยบาย และกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ทราบถึงมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากลที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการกำหนดมาตรการทางกฎหมาย ด้านคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ระบบและหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่มีประสิทธิภาพ ในแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้อง

2. เป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมาย และกำหนดวิธีดำเนินการด้านคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ระบบและหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา มุ่งเน้นการศึกษาเอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ระบบและหลักเกณฑ์การขอ

ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งนี้ ยังมี การวิจัยเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ใช้แบบสัมภาษณ์คำถามปลายเปิดเชิงลึก เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายต่าง ๆ เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยทำการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญและบุคคลที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 คน โดยวิธีเจาะจง

ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ที่วิจัย ได้แก่ ประชาชนที่ขอใบอนุญาตขับรถ หน้าใหม่ในแต่ละภูมิภาค จำแนกตามรูปแบบการจัดตั้งตามกฎหมายและภาค รวม 4 ภาค จำนวน 400 คน เพื่อสอบถามถึงความคิดเห็น เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทย อันเป็นการยืนยันผล ที่ได้จาก การวิจัยเชิงคุณภาพ

ขอบเขตด้านระยะเวลา ใช้ระยะเวลา ในการวิจัยทั้งหมด 12 เดือน

สมมติฐานการวิจัย

ในทางกฎหมายประเทศไทยและ ประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน (ยกเว้นประเทศ สิงคโปร์) ยังคงมีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอ ใบอนุญาตขับรถ ระบบและหลักเกณฑ์ที่มุ่งเน้น พัฒนาและทดสอบสมรรถนะต่อผู้ประสงค์จะขอ ใบอนุญาตขับรถหรือผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ไม่อาจ อดต่อการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนได้อย่าง มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และยังคงด้อยกว่า ประเทศที่ใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถ เป็นลำดับขั้น แม้ว่าในทางนโยบายพยายามให้ ผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยก็ตาม

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งมีระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

1. การวิจัยเชิงเอกสาร จากหลักการวิศวกรรมจราจร ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจร แนวความคิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ ลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย การอบรม และการทดสอบระบบใบอนุญาตขับรถ และระบบและหลักเกณฑ์ใบอนุญาตขับรถของประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อวิเคราะห์นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล เพื่อเสนอแนะในเชิงนโยบายและกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากลอย่างมีประสิทธิภาพ

2. การวิจัยจากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากคณะผู้เชี่ยวชาญและบุคคลที่เกี่ยวข้องรวมจำนวน 10 ท่าน โดยเกณฑ์ในการคัดเลือกการวิจัยจากการสุ่มกลุ่มตัวอย่างใช้การสุ่มแบบเจาะจง ตามเกณฑ์คุณสมบัติของผู้เชี่ยวชาญประเภทต่าง ๆ ซึ่งนักวิจัยเป็นผู้เก็บข้อมูลผู้ถูกสัมภาษณ์ซึ่งใช้แบบสัมภาษณ์คำถามปลายเปิดเชิงลึกเกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล

3. การวิจัยจากแบบสอบถาม ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง โดยประชากรที่ศึกษา

เป็นประชาชนที่ขอใบอนุญาตขับรถหน้าใหม่ในแต่ละภูมิภาค จำแนกตามรูปแบบการจัดตั้งตามกฎหมายที่มีการกำหนดเป็นภาค รวม 4 ภาค ในภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ รวมจำนวน 400 คน โดยขนาดของกลุ่มตัวอย่างคำนวณอิงหลักของ Yamane' โดยใช้ความคลาดเคลื่อนการกำหนดตัวอย่างที่ระดับร้อยละ 5 ค่าความน่าเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ในแต่ละภาค ตามขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามกฎหมาย โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ จากนั้นดำเนินการสุ่มแบบสัดส่วนเพื่อให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จำนวนประชากรแยกตามภาค

ภาคกลาง 26,390,000 คน กลุ่มตัวอย่าง

จำนวน 163 คน

ภาคเหนือ 11,275,000 คน กลุ่มตัวอย่าง

จำนวน 69 คน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 18,614,000 คน

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 114 คน

ภาคใต้ 8,825,000 คน กลุ่มตัวอย่าง

จำนวน 54 คน

สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผลการวิจัย

สรุปผลการวิจัย

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้มีแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Global Plan of Action A Decade of Action for Road Safety 2011-2020) จากการเสนอขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization) โดยมี

เป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงไม่เกิน 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทาง การดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ประสพผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน (Department of Disaster Prevention and Mitigation, 2010) โดยพิจารณาหลักการวิศวกรรมจราจรและ 5 เสาหลักในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ขององค์การสหประชาชาติระบุอย่างชัดเจนว่าครอบคลุมถึง 4 ปัจจัยหลัก ด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนน คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม คณะผู้วิจัยมุ่งเน้นไปที่ปัจจัยผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่ยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ใช้รถใช้ถนน (road users) ตามที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติซึ่งมีเป้าหมายในเสาหลักที่ 4 ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (safer road users) ซึ่งหลักการ ยุทธศาสตร์ และแนวทางระดับสากลมีความชัดเจนและต่อเนื่องสามารถนำมาใช้เพื่อต่อการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนในระดับภายในประเทศได้ แต่ก็ต้องอาศัยการรื้อมาปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรมเพื่อให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (safe system approach) และวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (safety culture) ภายในของแต่ละประเทศ โดยปรับให้เข้ากับสภาพแวดล้อม และปัจจัยต่าง ๆ

จากที่ได้พิสูจน์แล้วว่าระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นนั้นมีประสิทธิผล เพราะเป็นกระบวนการการออกใบอนุญาตขับรถที่สร้าง

ประสบการณ์และดำเนินการกับผู้ขับขี่ได้อย่างก้าวหน้า รวมถึงป้องกันพฤติกรรมขับรถที่ไม่ปลอดภัยแต่เนิ่น ๆ จากการใช้วิธีการจำกัดการขับรถและการกำหนดช่วงเวลาเรียนรู้และฝึกฝนในแต่ละขั้นเพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์ขับขี่บนสนามฝึกหัดและท้องถนนจริงโดยมีผู้สอน/ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถ ก่อให้เกิดประโยชน์ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถลดอุบัติเหตุและความสูญเสียทางถนนได้อย่างมากในหลาย ๆ ประเทศ อาทิ มาเลเซีย และการใช้ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์และการบังคับใช้ด้านคุณสมบัติอย่างจริงจัง และควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถอย่างเข้มงวดในประเทศสิงคโปร์

จากการเปรียบเทียบระบบและเกณฑ์คุณสมบัติของการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลของ 6 ประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน พบว่ามีระบบใบอนุญาตขับรถทั้งสามระบบคือระบบทั่วไปซึ่งมีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวซึ่งมีใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราวและระบบลำดับขั้นซึ่งมีใบอนุญาตฝึกหัดขับ โดยมีข้อสังเกตว่าถึงแม้บางประเทศใช้ระบบทั่วไปแต่ก็มีใบอนุญาตฝึกหัดขับด้วย ในส่วนของคุณสมบัติของผู้ยื่นคำขอฯ ส่วนใหญ่แล้วไม่ค่อยมีความแตกต่างกันมากนักเกี่ยวกับเกณฑ์อายุ เกณฑ์เฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถต่างชาติ การทดสอบความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ การอบรมการทดสอบทางทฤษฎี

ทั้งนี้ ประเทศไทยมีระบบและหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่ค่อนข้างดีด้อยกว่าประเทศอื่นที่ใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น แต่ในบางประเทศมีการปฏิบัติที่ดี (good practice) และมีเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่น่าสนใจอย่างประเทศมาเลเซียซึ่งใช้ระบบใบอนุญาตลำดับขั้น (graduated licensing system) ซึ่งกำหนดให้ใบอนุญาตฝึกหัดขับมีอายุ 2 ปี ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมีอายุ 2 ปี การอบรมภาคทฤษฎี 6 ชั่วโมง มีระบบและยุทธศาสตร์ที่มุ่งหมายให้มีการควบคุมความเสี่ยงภัย รวมถึงประเทศสิงคโปร์ที่มีกฎเกณฑ์และการบังคับใช้ด้านคุณสมบัติอย่างจริงจัง และควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับรถอย่างเข้มงวด

อย่างไรก็ตาม แผนปฏิบัติการระดับชาติด้านความปลอดภัยทางถนน และแผนปฏิบัติการของกรมการขนส่งทางบกพยายามพัฒนาปรับปรุงเกี่ยวกับมาตรการในการทำใบอนุญาตขับรถ เช่น การอบรม การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย เมื่อขึ้นขอครั้งแรกและต่ออายุ เกณฑ์ทดสอบความรู้ทางทฤษฎี ใบรับรองแพทย์ และอื่น ๆ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีคุณสมบัติเหมาะสมมากยิ่งขึ้นเพื่อเพิ่มสมรรถนะให้ผู้ขับรถสามารถขับรถในทางบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัยมากขึ้นดังได้กล่าวข้างต้น แต่ยังคงต้องปรับปรุงเชิงโครงสร้างและระบบใบอนุญาตขับรถให้หนึ่งคนมีเพียง 1 ใบอนุญาตขับรถ โดยการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบ การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของ

ผู้ขอรับใบอนุญาตให้เหมาะสม ปรับปรุงวิธีการอบรมทดสอบ ให้สามารถคัดกรองบุคคลเพื่อขับรถบนถนนได้จริง ปรับปรุงเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์เพื่อแสดงความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ เนื่องจากมีหลายโรคที่เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการขับขี่ เช่น โรคลมชัก โรคหลอดเลือดสมอง โรคหัวใจ อาการ่วงผลข้างเคียงจากการรักษาด้วยยาบางประเภท เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากมายหลายครั้ง การนำระบบตัดแต้มหรือเพิ่มแต้มผู้ขับขี่เมื่อกระทำความผิดกลับมาใช้เต็มรูปแบบ

ภาครัฐอาจพิจารณาปรับปรุงเข้าสู่วิธีการอบรมหรือสอนแบบ coaching ที่ใช้กันอยู่ในหลายประเทศของทวีปยุโรป เทคนิควิธีการนี้ใช้การสื่อสารโดยการถามคำถาม ไม่ใช้การบอกหรือบรรยายเนื้อหา กระตุ้นให้เกิดความนึกคิด ความลุ่มรู้และความเข้าใจในสิ่งต่างๆ ด้วยตัวเอง ทำให้ผู้รับการสอนมีบทบาทเป็นผู้สร้างอย่างกระตือรือร้น ไม่ใช่มีบทบาทเป็นผู้รับเนื้อหาที่สอนแต่ฝ่ายเดียว โดยทั่วไปจะใช้ระยะเวลา นานกว่าการบอกหรือบรรยายเนื้อหา ทำให้ผู้รับการสอนกระตือรือร้น มีส่วนร่วมอย่างจริงจัง ในกระบวนการเรียนรู้ได้ดีกว่า มีโอกาสเข้าถึงเนื้อหาและนำไปปฏิบัติได้มากกว่า ซึ่งมุ่งเน้นให้เกิดความลุ่มรู้และด้วยความสำนึกรับผิดชอบ ด้วยตัวเองมิใช่เพียงเฉพาะมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและข้อปฏิบัติในการขับรถที่ดี จากข้อสังเกตที่ว่าเมื่อเข้าเรียนในโรงเรียนสอนขับรถก็จะเรียนเกี่ยวกับกฎจราจร การใช้เข็มขัดนิรภัย การจำกัดความเร็ว การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ ฯลฯ แต่หลังจากผ่านการทดสอบและขับรถ

ในชีวิตจริงแล้ว ในทางปฏิบัติมักจะไม่นำมาใช้ ขั้บรถตามใจตนเอง สร้างกฎของตนเองในลักษณะ เข้าข้างตัวเองเพราะเชื่อกันว่าสามารถขับรถได้ ปลอดภัย อย่างไรก็ตามเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2558 ประเทศไทยได้ให้การรับรองร่างปฎิญญาอาเซียน ว่าด้วยแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย ทางถนนจึงมีข้อเสนอให้มุ่งเน้นแนวทางเชิงกลยุทธ์ ที่สำคัญในการทำให้มาตรฐาน กฎเกณฑ์ และ กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนนให้เป็น อันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งช่วยเสริมสร้างความ สามารถ และพัฒนาความรู้โดยวิธีการวิจัยและ การประเมิน รวมถึงมีการติดตามตรวจสอบ และการรายงานความคืบหน้า

อภิปรายผลการวิจัย

นำประเด็นที่สำคัญจากผลการวิจัย เชิงปริมาณมาอภิปรายผลมาตรการทางกฎหมาย เกี่ยวกับคุณสมบัติการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ ส่วนบุคคลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้ มีแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Global Plan of Action A Decade of Action for Road Safety 2011-2020) จากการเสนอขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization) โดยมีเป้าหมาย ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง ในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทาง การดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุ ทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน (Department of Disaster Prevention and Mitigation, 2010) โดยพิจารณาหลักการ

วิศวกรรมจราจรและ 5 เสาหลักในแผน ปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ขององค์การสหประชาชาติ ระบุอย่างชัดเจนว่าครอบคลุมถึง 4 ปัจจัยหลัก คณะผู้วิจัยมุ่งเน้นไปที่ปัจจัยผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นหนึ่งใน ผู้ใช้รถใช้ถนน (road users) ตามที่ระบุไว้ในแผน ปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ขององค์การสหประชาชาติซึ่งมีเป้าหมายใน เสาหลักที่ 4 ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (safer road users) จากการศึกษาพบว่า สภาพ ปัญหาหรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกือบทุกประเทศ (รวมถึงประเทศไทยด้วย) มาจาก ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ประมาท ไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร ซึ่งแสดงให้เห็น ว่าไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ด้วยกันหรืออีกนัยหนึ่งคือ ขาดจิตสำนึกในความ ปลอดภัยต่อตนเองและสังคมซึ่งสอดคล้องกับที่ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าสาเหตุสำคัญ ที่สุดของอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่คือ ผู้ขับขี่ขับรถ ด้วยความประมาท จำนวน 254 คน คิดเป็น ร้อยละ 63.50 ซึ่งสอดคล้องกับสถิติและข้อ ค้นพบในหลายงานศึกษาวิจัยของ Ogden (1990) ที่สะท้อนให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ เกิดขึ้นมาจากพฤติกรรมของมนุษย์หรือผู้ขับขี นั้นเอง ผู้ขับขีจึงต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัย ในการขับรถภายใต้ระบบการจราจรขนส่งทางถนน อันสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ในประเด็นแรก ว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ที่มาจาก ตัวผู้ขับขีเอง และสอดคล้องกับ แนวคิดของ สาโรจน์ คุ่มทรัพย์ (Khunsup, 1996) ว่าการ

กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท คือกระทำโดยไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในฐานะหรือภาวะวิสัยเช่นนั้นสามารถใช้ความระมัดระวัง แต่ไม่ได้ใช้อย่างเพียงพอและสมควรความคิดเห็นของประชาชนที่ขอใบอนุญาตขับรถหน้าใหม่นั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าเกณฑ์อายุขั้นต่ำของผู้ขอทำใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลควรอยู่ที่อายุ 18 ปี จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42.00 ซึ่งสอดคล้องกับกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport, 2557) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic (Motor Vehicles Driving Licenses) (Rules, 1985) ซึ่งได้บัญญัติอายุขั้นต่ำ 18 ปีและสอดคล้องกับกรมการขนส่งทางบก (Land Transportation Office, 2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามประมวลกฎหมายขนส่งทางบกและจราจร ปี 1964 (the Land Transportation and Traffic Code, 1964) หรือ the Republic Act (RA) 4136 และ Administrative Orders ปี 2015 ของประเทศฟิลิปปินส์ซึ่งได้บัญญัติต้องมีอายุขั้นต่ำ 18 ปี

เช่นเดียวกัน รองลงมาคือ อายุ 20 ปี จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 อันดับสามคือ อายุ 17 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 20.75 ซึ่งสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2014) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (The Road Transport Act, 1987) ซึ่งได้บัญญัติต้องมีอายุขั้นต่ำ 17 ปี และสอดคล้องกับ Indonesian National Police (2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายฉบับที่ 22 ว่าด้วยการจราจรและขนส่งทางถนนปี 2009 (The law regarding Traffic and Road Transportation) ซึ่งได้บัญญัติต้องมีอายุขั้นต่ำ 17 ปีเช่นเดียวกัน และอายุ 15 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 ซึ่งสอดคล้องกับ AAA Foundation for Traffic Safety (2012) ได้กล่าวว่าในหลายมลรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาผู้ขอรับใบอนุญาตฝึกหัดขับรถยนต์จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ (15-16 ปี) พร้อมกับมีพ่อแม่หรือผู้ปกครองลงนามอนุญาต โดยในการฝึกหัดขับจะต้องแสดงป้ายผู้ขับที่ฝึกหัดขับ

ประเด็น	ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศฟิลิปปินส์	ประเทศอินโดนีเซีย	ประเทศเมียนมาร์	ประเทศมาเลเซีย
คุณสมบัติของผู้ยื่นขอ เกณฑ์อายุ	18 ปี	18 ปี	18 ปี (17 ปี ใบอนุญาตฝึกหัดขับ)	17 ปี สำหรับรถยนต์ประเภท A 20 ปี สำหรับรถยนต์ประเภท B	16 ปี ใบอนุญาตผู้ฝึกหัด 18 ปี ใบอนุญาตขับรถ B	17 ปี

ในส่วนเรื่องระยะเวลาในการอบรม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าควรกำหนดระยะเวลาในการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่จำนวน 4 ชั่วโมง มีจำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.25 ซึ่งไม่สอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2014) ได้กำหนดกระบวนการใบอนุญาตขับรถ มีระบบการขอและออกใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น Graduated Driving Licensing System ตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (the Road Transport Act, 1987) ให้ผู้ยื่นขอฯ ต้องเข้ารับการอบรมภาคทฤษฎีจำนวน 6 ชั่วโมงเกี่ยวกับ ทฤษฎีการขับรถเพื่อความปลอดภัย (KPP01) ในโรงเรียนสอนขับรถแล้วจึงเข้าสอบภาคทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางถนนและการขับขี่ปลอดภัยหรือ Part 1 สำหรับผู้ที่สามารถสอบผ่านภาคทฤษฎีนี้ไม่ต้องเข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี (เริ่มใช้มาตั้งแต่กันยายน 2557) เมื่อสอบผ่านภาคทฤษฎีจะได้รับใบอนุญาตฝึกหัดขับ และไม่สอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์ คณะผู้เชี่ยวชาญที่เห็นว่า ควรมีการเพิ่มชั่วโมง

การอบรม และควรต้องกำหนดมาตรการประเมินคุณสมบัติด้านความรู้ ความสามารถ พฤติกรรม การขับขี่ และความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจในการขับขี่ เมื่อขอต่ออายุใบอนุญาต ขั้บรถยนต์ส่วนบุคคล และสิ่งสำคัญของความคิดเห็นส่วนใหญ่ คือ ความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจ ควรมีการตรวจสอบสมรรถภาพอย่างสม่ำเสมอเนื่องจากร่างกายและจิตใจมีการเปลี่ยนแปลงที่เปลี่ยนแปลงไปตามอายุและการเจ็บป่วย รองลงมาคือพฤติกรรมการขับขี่ ต้องมีการอบรมก่อนเพื่อทดสอบทักษะการขับขี่ และเป็นการทบทวนความรู้ด้านการจราจร จิตสำนึก ความปลอดภัย รวมถึงการสอบภาคทฤษฎี ควรเพิ่มข้อเขียน และร้อยละการสอบผ่านให้สูงกว่าเดิม รวมถึงเพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนของการขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัย หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น การปฐมพยาบาลเบื้องต้นต้องทำอะไรอย่างไรให้มีการขออนุญาตฝึกหัดขับในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อเป็นการฝึกฝนการขับรถให้มีความชำนาญ ก่อนออกใบอนุญาตขับขี่จริง แต่ทั้งนี้ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกกำลังดำเนินการอยู่

ประเด็น	ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศฟิลิปปินส์	ประเทศอินโดนีเซีย	ประเทศเมียนมาร์	ประเทศมาเลเซีย
การอบรมทางทฤษฎี	อบรมหลักสูตรของกรมการขนส่งทางบก 5 ชั่วโมง	ศึกษาด้วยตนเองหรือโรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาตครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต	6 ชั่วโมงกับโรงเรียนสอนขับรถ หรือครูสอนภาคเอกชน	ศึกษาด้วยตนเองหรือโรงเรียนสอนขับรถได้รับอนุญาตครูสอนภาคเอกชนได้รับอนุญาต		

ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าระยะเวลาการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวควรมีระยะเวลาเป็นจำนวน 4 ปี มีจำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 ซึ่งไม่สอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2014) ตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic Motor Vehicles Driving Licenses) (Rules, 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ได้กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Provisional Driving License) จะมีอายุ 6 เดือนและสามารถต่ออายุได้จากหน่วยงานตำรวจจราจร รองลงมาคือ อื่น ๆ จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 27.00 จำนวน 1 ปี และ 2 ปี มีจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 19.25 ซึ่งสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2014) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (The Road Transport Act, 1987) ซึ่งได้กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Probationary Driving License/PDL) มีอายุประมาณ 2 ปี ออกให้สำหรับผู้ผ่านการสอบภาคปฏิบัติแล้ว

ส่วนการกำหนดให้มีใบอนุญาตฝึกหัดขับและฝึกหัดขับรถช่วงระยะเวลาหนึ่งตามเกณฑ์ที่กำหนดก่อนได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวสำหรับผู้ขับขี้น้ำใหม่นั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วย จำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25 ซึ่งสอดคล้องกับ AAA Foundation for Traffic Safety (2012) โดยจะต้องบันทึกชั่วโมงที่ทำการฝึกหัดขับลงในสมุดบันทึกให้ครบและมีประสิทธิภาพการขับรถตามหลักเกณฑ์ (เช่น ไม่ต่ำกว่า 30 ชั่วโมง) เป็นระยะเวลา 6 เดือน

ถึง 1 ปี และสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2014) ประเทศเมียนมาร์ได้กำหนดให้มีการขอใบอนุญาตผู้ฝึกหัดขับรถ โดยต้องมีผู้ฝึกสอนนั่งไปด้วยขณะขับรถตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องอันสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2014) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (The Road Transport Act, 1987) ซึ่งได้กำหนดให้ใบอนุญาตฝึกหัดขับ (Learner Driving License/LDL) มีอายุ 2 ปี ออกให้แก่ผู้ยื่นขอที่เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎีผ่านการสอบภาคทฤษฎีแล้ว อาจต่ออายุใบอนุญาตขับขี้นี้ได้ทุก 3 หรือ 6 เดือนจนถึงสูงสุดที่ 2 ปี สำหรับไปฝึกหัดขับรถในภาคปฏิบัติต่อไป หากหลังจากครบ 2 ปีแล้ว ผู้ถือใบอนุญาตขับขี้อาจจำเป็นต้องเริ่มบทเรียนขับรถใหม่ทั้งกระบวนการเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี้นี้ ผู้หัดขับรถ และสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก (Land Transportation Office, 2016) คุณสมบัติของผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับรถตามประมวลกฎหมายขนส่งทางบกและจราจรปี 1964 (The Land Transportation and Traffic Code 1964) หรือ (The Republic Act (RA) 4136 และ Administrative Orders ปี 2015 ของประเทศฟิลิปปินส์ซึ่งได้กำหนดให้ใบอนุญาตฝึกหัดขับ (student permit) ต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบิดามารดาหรือผู้ปกครอง ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีประกันภัยสำหรับผู้ฝึกหัดขับ จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 61.75 ซึ่งสอดคล้องกับ

Ecitizen (2016) และ Hawksford (2009) กล่าวว่า ในประเทศสิงคโปร์ ผู้ฝึกหัดขับรถต้องทำประกันความเสียหายด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ก็เห็นด้วยกับการกำหนดให้มีการหัดขับรถบนถนนจริง จำนวน 276 คน คิดเป็นร้อยละ 69.00 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ OECD and International Transport Forum (2008) ได้พบว่า ได้มีการพิสูจน์แล้วว่าระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นนั้นมีประสิทธิภาพ เพราะว่าเป็นกระบวนการการออกใบอนุญาตขับรถที่สร้างประสบการณ์และดำเนินการกับผู้ขับขี่ได้อย่างก้าวหน้า รวมถึงป้องกันพฤติกรรมขับรถที่ไม่ปลอดภัยแต่เนิ่น ๆ ซึ่งระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้นอาจใช้วิธีการหลาย ๆ อย่างด้วยกันโดยที่ประเทศสวีเดนได้กำหนดระยะเวลาประมาณ 120 ชั่วโมง เพื่อฝึกประสบการณ์ขับรถบนท้องถนนจริงโดยมีผู้สอน/ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตควบคุมดูแลก่อให้เกิดประโยชน์มาก โดยสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนเมื่อขับรถในภายหลัง และสอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรสนับสนุนการฝึกขับบนถนนจริงให้มากกว่าเดิม เพื่อเป็นการฝึกฝนการขับรถให้มีความชำนาญก่อนออกใบอนุญาตขับรถจริง

ส่วนการใช้ระบบตัดแต้มนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้ระบบตัดแต้มต่อผู้ขับขี่ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 263 คน คิดเป็นร้อยละ 65.75 ซึ่งสอดคล้องกับ Department of Land Transport (2014) ตามกฎหมายจราจรทางบกปี 1985 (Road Traffic

(Motor Vehicles Driving Licenses) (Rules, 1985) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมถึงปี 2015 ได้กำหนดให้มีการควบคุมผู้ขับขี่ของสิงคโปร์ จะใช้ระบบคะแนนพัฒนาผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) นอกจากการปรับและโทษอาญา โดยเมื่อผู้ถือใบอนุญาตขับรถทำผิดกฎจราจร ผู้ถือใบอนุญาตขับรถจะได้รับคะแนนแล้วแต่ฐานความผิด เมื่อผู้ขับขี่ได้คะแนนสะสมถึง 24 คะแนนภายในสองปีใบอนุญาตขับรถจะถูกพักการใช้ชั่วคราวครั้งแรกเป็นเวลา 3 เดือน และหลังจากระยะเวลาที่พ้นการถูกพักการใช้ชั่วคราวนั้นผู้ขับขี่จะได้รับอนุญาตให้ได้รับคะแนนลบไม่เกิน 12 คะแนนภายในระยะเวลา 1 ปี หากเกินกว่านั้นใบขับขี่จะถูกพักการใช้อีกครั้ง ไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม การโดนพักการใช้ครั้งที่ 2 เป็นระยะเวลา 6 เดือน ครั้งที่ 3 เป็นระยะเวลา 1 ปี ครั้งที่ 4 เป็นระยะเวลา 2 ปี ครั้งที่ 5 ขึ้นไปจะมีระยะเวลาครั้งละ 3 ปี อย่างไรก็ตาม การโดนพักการใช้ใบอนุญาตขับรถเกินกว่า 1 ปี ส่งผลทำให้ใบขับขี่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถโดยอัตโนมัติ โดยผู้ขับขี่ต้องไปเริ่มกระบวนการเรียนและขอใบอนุญาตขับรถใหม่ โดยระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตขับรถจะยังคงอยู่ ซึ่งสอดคล้องกับ Department of Land Transport (2014) ตามกฎหมายขนส่งทางถนนปี 1987 (The Road Transport Act, 1987) ได้กำหนดให้เมื่อผู้ถือใบอนุญาตขับรถทำผิดกฎจราจรจะต้องถูกดำเนินการตัดแต้มตามความผิดนั้น ๆ และสอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญที่เห็นด้วยกับระบบการตัดแต้มผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร แต่ต้องมีระบบ

สารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงได้ดีกับหลาย ๆ หน่วยงาน และต้องมีการบังคับกฎหมายอย่างเคร่งครัด หากมีการขับขี้อิเล็กทรอนิกส์เป็นประจำควรมีการเพิกถอนใบอนุญาตตลอดชีวิต ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขับขี้นถนนในประเทศไทย

โดยที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการให้คนไทยสามารถใช้ใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้ในประเทศไทยกลุ่มสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยไม่ต้องขอใบขับขี้อื่นๆ จำนวน 305 คน คิดเป็นร้อยละ 76.25 ซึ่งสอดคล้องกับกรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2014) กำหนดว่าในใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกของประเทศไทยซึ่งมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีข้อมูลและภาพถ่ายของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้ มีแถบแม่เหล็กเก็บข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มีการบันทึกข้อจำกัดในการใช้ใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้ มีภาพอธิบายประเภทของรถที่ได้รับอนุญาตตามชนิดของใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้สามารถนำไปใช้ขับขี้อย่างไรก็ได้ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ และสอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี้อย่างไรได้ในประเทศที่ออกโดยประเทศอาเซียน ค.ศ.1985 (Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses Issued by ASEAN Countries, 1985) โดยทั้งนี้ 6 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ทำความตกลงร่วมกันเพื่อยอมรับใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียนหนึ่งให้มาใช้ขับขี้อย่างไรได้ในประเทศของตนตามประเภทและชนิดของรถ

ที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับขี้นั้น และให้ความสำคัญกับการใช้ใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันในเรื่องของการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับระบบกฎเกณฑ์จราจรมากที่สุดจำนวน 271 คน คิดเป็นร้อยละ 67.75 ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยจากการสัมภาษณ์คณะผู้เชี่ยวชาญในการกำหนดมาตรการให้เป็นสากลเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนและควรมีการอบรมชาวต่างชาติก่อนอนุญาตให้มีการขับขี้อย่างไรก็ได้ส่วนบุคคลในประเทศไทยเนื่องจากพวงมาลัยและเลนการขับขี้อย่างไรจะได้แตกต่างจากประเทศอื่น ๆ และให้ความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร สัญลักษณ์ต่างให้ครบถ้วนด้วย และหากคนไทยต้องขับขี้อย่างไรได้ในต่างประเทศก่อนจะขับขี้อย่างไรก็ได้ ต้องมีการอบรมจากประเทศอื่นๆ เช่นกันทั้งนี้ทั้งนั้นต้องเป็นประเทศที่ทำสัตยาบันกันเท่านั้น เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีความเท่าเทียมกัน

ข้อเสนอแนะ

1. ควรปรับปรุงเกี่ยวกับมาตรการด้านการทำใบอนุญาตขับขี้อย่างไรก็ได้ เช่น การอบรม การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย เมื่อยื่นขอครั้งแรกและต่ออายุ เกณฑ์ทดสอบความรู้ทางทฤษฎีใบรับรองแพทย์และอื่น ๆ
2. ควรปรับปรุงเชิงโครงสร้างและระบบใบอนุญาตขับขี้อย่างไรให้ได้หนึ่งคนมีเพียง 1 ใบอนุญาตขับขี้อย่างไรได้โดยการยุบรวมใบอนุญาตขับขี้อย่างไรได้จากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบ
3. ควรปรับปรุงวิธีการอบรมทดสอบให้สามารถคัดกรองบุคคลเพื่อขับขี้อย่างไรได้จริง

4. ควรปรับปรุงเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ เพื่อแสดงความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ เนื่องจากมีหลายโรคที่เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการขับขี่ เช่น โรคลมชัก โรคหลอดเลือดสมอง โรคหัวใจ อาการง่วงผลข้างเคียงจากการรักษา ด้วยยาบางประเภท เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ทางถนนมากมายหลายครั้ง

5. ควรนำระบบตัดแต้มหรือเพิ่มแต้ม ผู้ขับขี่เมื่อกระทำความผิดกลับมาใช้เต็มรูปแบบ

6. ควรพิจารณาปรับปรุงเข้าสู่วิธีการอบรมหรือสอนแบบ coaching ที่ใช้กันอยู่ในหลายประเทศ

7. ควรพิจารณาให้มีการสอบขับรถ ในถนนจริงในอนาคตต่อไปเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนจากงบประมาณการศึกษา ประจำปี พ.ศ. 2559 จากมหาวิทยาลัยสวนดุสิต

REFERENCES

AAA Foundation for Traffic Safety. (2012). Graduated driver licensing research review 2010-present, (November 2012). Washington, DC.

Academic Center for Road Safety, (2016). Report on World Road Safety Situation 2015. Retrieved November 30, 2016,

from <http://www.roadsafetythai.org/term-detail.php?id=42&cid=470>. (in Thai)

ASEAN Department, Ministry of Foreign Affairs. (2015). ASEAN Community. Retrieved October 10, 2015, from <http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/other-20150612-172511-932159.pdf>

Department of Disaster Prevention and Mitigation. (2010). Navigational strategic map for decade of road safety 2010-2019. Bangkok, Department of Disaster Prevention and Mitigation and the secretary of center for road safety. (in Thai)

Department of Land Transport of Thailand. (2015). Department of Land Transport of Thailand's News. (18 March 2015) Bangkok: Department of Land Transport of Thailand. (in Thai)

Department of Land Transport of Thailand, Relation and Communication Office, (2014). Department of Land Transport of Thailand's Newsletter, 139 (12 September 2014) N.p. (in Thai)

Department of Land Transport, Ministry of Transport, (2014). Handbook for ASEAN Readiness for Thai Transport Operators (Myanmar). N.p. (in Thai)

- Department of Land Transport, Ministry of Transport, (2014). Handbook for ASEAN Readiness for Thai Transport Operators (Malaysia). N.p. (in Thai)
- Department of Land Transport, Ministry of Transport, (2014). Handbook for ASEAN Readiness for Thai Transport Operators (Singapore). N.p. (in Thai)
- Ecitizen. (2016). Getting a driving license for motorcars (Class 3, 3A, 3C, 3CA). Retrieved May 9, 2016, from [https://www.ecitizen.gov.sg/Topics/Pages/Getting-a-driving-licence-for-motorcars-\(Class-3,-3A\).aspx?Tab=Overview](https://www.ecitizen.gov.sg/Topics/Pages/Getting-a-driving-licence-for-motorcars-(Class-3,-3A).aspx?Tab=Overview) (in Thai)
- Hawksford. (2009). Getting a driving license in Singapore. Retrieved July 1, 2009, from <http://www.guidemesingapore.com/blog-post/singapore-life/getting-a-driving-license-in-singapore>
- Indonesian National Police. (2016). Driving License (SIM). Retrieved November 30, 2016, from <https://www.polri.go.id/layanan-sim.php>
- Ogden, K.W. (1990). Human factors in traffic engineering. ITE Journal (August), 41.
- Land Transportation Office, (2016). Traffic violation and administrative fees and charges. Retrieved November 30, 2016, from <http://www.lto.gov.ph/index.php/services/drivers-licensing/82-fines-penalties-for-traffic-and-administrative-violations> (in Thai)
- Ministry of Transport. (2016). Ministers meeting report concerning Ministry of Transport (27 October 2016), Department of Land Transport of Thailand's Newsletter No. 390/2016. (in Thai)
- National Statistic Office, Government Strategic Information Center. (2014) Road Accidents: more than lives that are lost. Retrieved April 30, 2014, from <http://www.nic.go.th/gsic/e-book/accident/accident.pdf> (in Thai)
- OECD and International Transport Forum. (2008). Towards zero: ambitious road safety targets and the safe system approach. France: OECD.
- Khunsup, S. (1996). Traffic law enforcement in Bangkok. Master of Laws Dissertation, graduate school department, Chulalongkorn University. (in Thai)