

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบออกใบอนุญาตขับขี่ให้เหมาะสมกับประเทศไทย

เอกสารเพื่อการเผยแพร่



กรกฎาคม

2565

ศูนย์วิชาการ
เพื่อความปลอดภัย
ทางถนน (ศวปถ.)

และ
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา
ประเทศไทย (TDRI)

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบออกใบอนุญาตขับขี่ให้เหมาะสมกับประเทศไทย

เป็นที่ทราบกันดีว่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะกลุ่มเด็กเยาวชน หรือผู้ขับขี่มือใหม่ ถือเป็นกลุ่มใหญ่ที่เกิดผลกระทบ และความสูญเสีย ประกอบกับผลการศึกษาที่ระบุถึงสาเหตุสำคัญที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุว่าเกี่ยวข้องกับการขาดการประเมินและคาดการณ์ความเสี่ยงขณะขี่มอเตอร์ไซด์ ควบคู่ไปกับทักษะการตัดสินใจและการควบคุมรถ ซึ่งส่วนสำคัญที่จะช่วยให้เกิดการเรียนรู้ และทักษะเหล่านี้คือกระบวนการเรียนรู้และการทำใบขับขี่ที่มีคุณภาพเป็นขั้นตอน แต่ในความเป็นจริงกลับพบว่าเกือบครึ่งของผู้ขับขี่จักรยานยนต์บนถนนไม่ได้ผ่านกระบวนการเรียนรู้และประเมินสมรรถนะอย่างเป็นระบบ

ถือได้ว่าโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบออกใบอนุญาตขับขี่ให้เหมาะสมกับประเทศไทย (โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์) ที่มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้ศึกษาและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเป็นเบื้องต้นไว้ จึงเป็นจุดเริ่มสำคัญ โดยเฉพาะการผลักดันให้มีระบบใบขับขี่ที่เป็นขั้นตอน (Graduated Driver Licensing) และแนวทางการแก้ปัญหาหาระบบใบขับขี่ซ้ำซ้อน เป็นต้น

ทางศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนต้องขอขอบพระคุณ ดร.สลิธกร ทอมนินสุข และคณะผู้วิจัยจาก TDRI ที่ได้ศึกษาและสรุปเรื่องนี้ออกมาอย่างเป็นระบบ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลการศึกษาและข้อเสนอเชิงนโยบายเหล่านี้ จะได้รับการพิจารณาและนำไปประกอบการผลักดันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะในมิติด้านสมรรถนะของผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพและความปลอดภัย

นายแพทย์รณพงษ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
เลขานุการมูลนิธิรณรงค์
ถนนปลอดภัย



สารบัญ

หลักการและเหตุผล	1
ใบอนุญาตขับขี่มีความสำคัญอย่างไร	2
ทำไมเราควรหันมาทำใบอนุญาตขับขี่เพิ่มขึ้น	3
ระบบการขอใบอนุญาตขับขี่ในประเทศไทย	4
แนวทางการแก้ไขปัญหา ระบบใบอนุญาตขับขี่ซ้ำซ้อน	5
ใบอนุญาตขับขี่กับการลดอุบัติเหตุจาก Big bike	6
สมรรถภาพร่างกายกับความสำคัญของการต่อใบอนุญาตขับขี่	7
Graduated Driver Licensing	9
หลักสูตรและโรงเรียนสอนขับรถ	10
ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาโครงสร้างของระบบออกใบอนุญาตขับขี่	11



หลักการและเหตุผล

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยพบว่าเกิดครั้งหนึ่งของจำนวนอุบัติเหตุมีสาเหตุเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การฝ่าฝืนกฎจราจร การขาดความระมัดระวังในการขับขี่ และขาดทักษะในการควบคุมรถรวมไปถึงการชะลอความเร็ว นอกจากนี้ อุบัติเหตุบนท้องถนนยังเป็นสาเหตุของความสูญเสียในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียของครอบครัวผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ โดยเฉลี่ยค่าใช้จ่ายของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (WHO, 2563) ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องศึกษาระบบการให้อนุญาตขับรถของประเทศไทยในปัจจุบัน

การพัฒนาและปฏิรูประบบการขออนุญาต การต่ออายุใบอนุญาต และการฝึกอบรมขับขี่ยานพาหนะให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล จะส่งผลให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย อันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง และลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บบนท้องถนนได้ นอกจากนี้ โครงการนี้ยังมุ่งหวังให้มีประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของการฝึกอบรม ทดสอบ ขออนุญาตขับขี่ ตลอดจนการต่ออายุใบอนุญาต

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1 เพื่อศึกษาโครงสร้าง
สถานการณ์ ปัญหา
และอุปสรรคของระบบ
การให้อนุญาตขับขี่
ยานพาหนะในปัจจุบัน

2 เพื่อทบทวนกฎหมาย
ข้อกำหนด และ
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
กับระบบการให้อนุญาต
ขับขี่ยานพาหนะ

3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ
ระบบการให้อนุญาตขับขี่
ในต่างประเทศและใช้
เป็นแนวทางพัฒนา
ระบบของประเทศไทย

4 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ
เชิงนโยบาย รวมถึง
แนวทางและวิธีการ
นำไปสู่การดำเนินการของ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



Key OUTPUT

ร่างยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบาย เพื่อมาพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างของกระบวนการอนุญาตขับขี่ยานพาหนะของประเทศไทยให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ตลอดจนสามารถตอบโจทย์ต่อเทคโนโลยีในปัจจุบันได้ และเพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะมีทักษะที่จำเป็น อันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตบนท้องถนนน้อยลง

ใบอนุญาตขับขี่มีความสำคัญอย่างไร

เป็นสิ่งแสดงให้เห็นถึงทักษะของผู้ขับขี่ว่ามีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะประเภทนั้นๆ เป็นผู้ที่รู้กฎจราจร และมีสมรรถภาพทางร่างกายที่สมบูรณ์เพียงพอในการควบคุมยานพาหนะนั้น

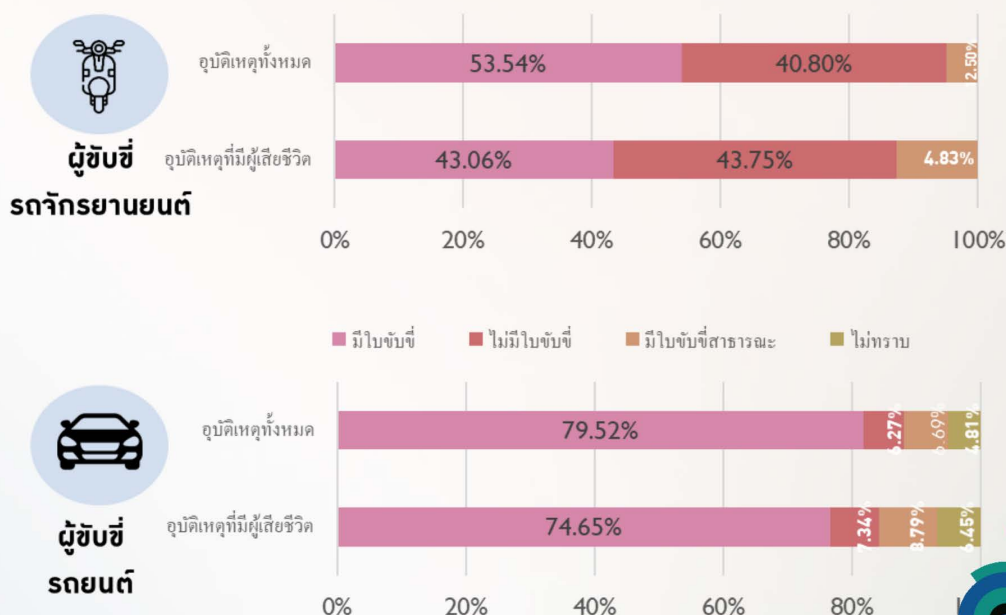


เป็นหลักประกันว่าจะได้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกัน ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน

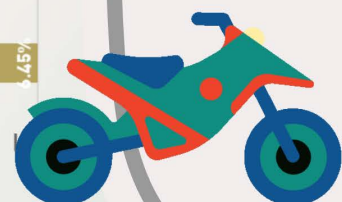
ใช้ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้ระบบตัดแต้ม (Demerit points system) หรือระบบการพักใช้/เพิกถอนใบอนุญาต

แต่คนไทยยังไม่ค่อยทำใบอนุญาตขับขี่...

สัดส่วนการครอบครองใบขับขี่ต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุ



นอกจากนี้ จากข้อมูลที่ได้รับจากกรมการขนส่งทางบก ปี 2564 พบว่าสัดส่วนของการครอบครองใบอนุญาตขับขี่ต่อรถจักรยานยนต์ที่มีการจดทะเบียนทั่วประเทศ มีเพียงร้อยละ 55



ที่มา: โครงการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในเชิงลึก ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2560)

ทำอย่างไรคนจะหันมาทำใบอนุญาตขับขี่เพิ่มขึ้น?

เพิ่มบทลงโทษ กรณีขับขี่ยานพาหนะ โดยไม่มีใบอนุญาต

บทลงโทษในต่างประเทศ



จำคุกไม่เกิน 1 ปี
ปรับไม่เกิน 88,000 บาท
(300,000 Y) และส่งฟ้อง
ต่อศาลเพื่อดำเนินคดี



จำคุกไม่เกิน 5 ปี
ปรับไม่เกิน 800,000 บาท
(25,000 USD) และ
บันทึกประวัติตลอดชีวิต

เพิ่มแรงจูงใจ ให้คนมาทำใบอนุญาต และต่อใบอนุญาต

แนวทางเพิ่มแรงจูงใจ ในต่างประเทศ



เชื่อมโยงราคาค่าเบี้ยประกัน
รถยนต์กับประวัติการขับขี่
และให้ส่วนลดค่าเบี้ยประกัน
ให้กับผู้ขับขี่ที่มีประวัติขาว
สะอาด



สนับสนุนค่าสอบให้กับ
ผู้มีรายได้น้อย

แนวทางของประเทศไทยในอนาคต

ปัจจุบันบทลงโทษของการขับขี่
โดยไม่มีใบอนุญาตเป็นเพียง
ลหุโทษ (จำคุกไม่เกิน 1 เดือน
หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือ
ทั้งจำทั้งปรับ) จึงอาจต้องมีการ
พิจารณาปรับเพิ่มโทษขึ้น เพื่อให้
คนเกรงกลัว ไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย



แนวทางเพิ่มแรงจูงใจ อาทิ:

- ร่วมมือกับบริษัทประกันเชื่อมโยง
อัตราเบี้ยประกันกับประวัติการขับขี่
- สนับสนุนผู้มีรายได้น้อยให้มีการเข้าถึง
การอบรมและการสอบใบอนุญาตขับขี่
- ผลักดันโครงการสอบขับขี่ที่โรงเรียน
เพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้หลักการขับขี่
ปลอดภัย และได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่
ถูกต้องตามกฎหมาย โดยเสียเวลาน้อยลง



ระบบการขออนุญาตขับขี่ในประเทศไทย



ระบบการขออนุญาตขับขี่ในประเทศไทยปรากฏภายใต้กฎหมาย 2 ฉบับ ได้แก่

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ **พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522**

โดยมีการจำแนกตาม ลักษณะทางกายภาพของรถ (ชนิด) และ ลักษณะการใช้งาน (ประเภท)

การแบ่งประเภทใบอนุญาตตาม ลักษณะทางกายภาพของรถ

อยู่ภายใต้ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522



รถยนต์



รถจักรยานยนต์



รถยนต์สามล้อ



รถบดถนน



รถแทรกเตอร์

รถประเภท
อื่นๆ นอก
เหนือจากที่มี
กำหนดไว้

อยู่ภายใต้ พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522



รถขนส่งขนาดเล็ก
(ชนิดที่ 1)



รถขนส่งขนาดใหญ่
(ชนิดที่ 2)



รถพ่วง
(ชนิดที่ 3)



รถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย
(ชนิดที่ 4)

การแบ่งประเภทใบอนุญาตตาม ลักษณะการใช้งาน

ภายใต้ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

- **ใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว**
 - ใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว
 - ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อชั่วคราว
 - ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
- **ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล**
 - ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล
 - ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคล
 - ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- **ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ**
 - ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ
 - ใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะ
 - ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลสาธารณะ
- **ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ**

ใช้แทนกันได้
ในชนิดเดียวกัน

ภายใต้ พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

- **ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถประเภท ส่วนบุคคล (บ.)**
ใช้สำหรับขับรถในการขนส่งส่วนบุคคล
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 1 (บ.1)
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 2 (บ.2)
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 3 (บ.3)
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 (บ.4)
- **ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถประเภท ทุกประเภท (ท.)**
ใช้สำหรับขับรถในการขนส่งสาธารณะและนำไปใช้ขนส่งส่วนบุคคลได้
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 1 (ท.1)
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 2 (ท.2)
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 3 (ท.3)
 - ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 (ท.4)

*ใบอนุญาตชนิดที่ 2 ชนิดที่ 3 และชนิดที่ 4 ใช้แทนใบอนุญาตชนิดที่ 1 ได้

*ใบอนุญาตชนิดที่ 3 และชนิดที่ 4 ใช้แทนใบอนุญาตชนิดที่ 2 ได้

*ใบอนุญาตชนิดที่ 4 ใช้แทนใบอนุญาตชนิดที่ 3 ได้

*ใบอนุญาตประเภท ทุกประเภท (ท.) ทุกชนิด ใช้แทนใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล และใบอนุญาตขับรถสาธารณะตามกฎหมายรถยนต์ได้

*ใบอนุญาตประเภท ส่วนบุคคล (บ.) ทุกชนิด ใช้แทนใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลตามกฎหมายรถยนต์ได้

- การกำหนดใบอนุญาตชั่วคราวตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

ไม่ได้มีกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขไว้เช่นเดียวกับระบบ Learner Licence ในต่างประเทศ

- การได้มาซึ่งใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้กำหนดเรื่องใบอนุญาตชั่วคราวไว้เช่น พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522
- ระบบใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบัน ผู้ขับช้ออาจมีใบอนุญาตได้มากกว่า 1 ใบ การอนุญาตให้ใช้ใบอนุญาตขับรถแทนกันได้ จึงอาจทำให้ผู้ขับขี่ยิ่งไปใช้ใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นที่ตนมีในครอบครอง
- การได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ทั่วไปไม่ถูกกำหนดให้เป็นคุณสมบัติที่จำเป็นสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับขี่เพื่อขับรถในเชิงพาณิชย์
- โครงสร้างของระบบใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันทำให้การตัดแต้มมีความลึกลับในเรื่องเกณฑ์และฐานความผิดของการตัดคะแนน

แนวทางการแก้ไขปัญหา

"ระบบใบอนุญาตขับขี่ชำรุด"

01

ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับขี่ให้แบ่งประเภท
ใบอนุญาตขับขี่ตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้น



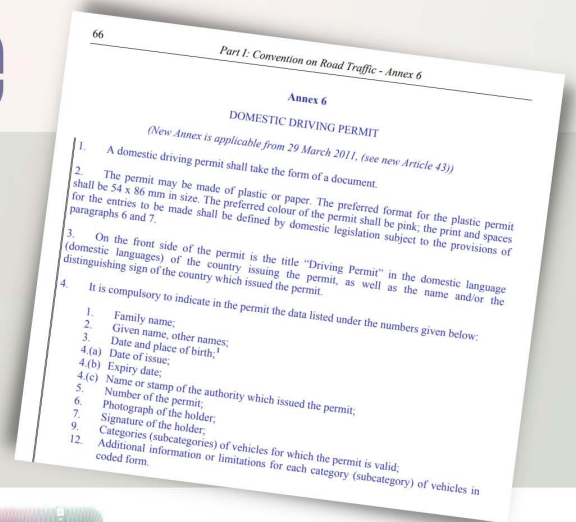
02

ปรับปรุงระบบให้ผู้ขับขี่หนึ่งคนครอบครองใบอนุญาตขับขี่ได้เพียง 1 ใบ
เท่านั้น ในกรณีต้องการนำรถไปใช้งานนอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาต ให้ผู้ขับขี่
ดำเนินการขอเป็นใบรับรองเฉพาะ เช่น ใบรองรับเพื่อขนส่งวัตถุอันตราย



อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968

ประเทศไทยได้ลงนามและให้สัตยาบันเข้าร่วมเป็นภาคีใน
อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563 ซึ่งภายใต้อนุสัญญาฯ ได้มี
ข้อกำหนดที่ว่าด้วยใบอนุญาตขับรถภายในประเทศ



ตัวอย่างใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นไปตาม
รูปแบบที่อนุสัญญาว่าด้วยการจราจร
ทางถนน ค.ศ. 1968 กำหนด
(ใบอนุญาตขับขี่ของประเทศเยอรมนี)

ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีที่จะต้องปรับปรุงรูปแบบใบอนุญาต
ขับขี่ภายในประเทศให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ภายใน 5 ปี
นับแต่วันที่มิพลใช้บังคับ โดยจะต้องปรับปรุงในเรื่อง - - - - -

- รูปแบบใบอนุญาตขับขี่ โดยรวม
- ใบอนุญาตที่มีให้อยู่ภายในใบเดียว
- ข้อมูล ข้อความบนใบอนุญาตขับขี่
- การจัดประเภทรถของใบอนุญาตขับขี่

ใบอนุญาตขับขี่กับการลดอุบัติเหตุ BIG BIKE

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้พิจารณากำหนดแนวทางการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big bike) แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

ระยะสั้น

กฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่อใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563

- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบร่างประกาศฯ แล้ว
- กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ การต่อใบอนุญาต และประกาศบังคับใช้ต่อไป

ระยะยาว

- การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่...) พ.ศ. ... เพื่อให้สามารถควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ให้มีคุณภาพและมาตรฐาน
- ร่างประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับและขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่สามสิบกิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่สี่ร้อยลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป พ.ศ. โดยแบ่งผู้ขับขี่ออกเป็น 3 กลุ่ม

	อบรมและฝึกหัดขับ	ทดสอบภาคปฏิบัติ
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มาไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือแบบตลอดชีพ + ครอบครองบิ๊กไบค์มาไม่น้อยกว่า 2 ปี	✗	✗
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มาไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือแบบตลอดชีพ	✓	✓
ไม่เคยมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน (มีอายุไม่น้อยกว่า 24 ปีบริบูรณ์)	✓	✓

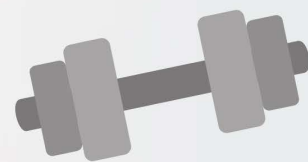
แต่ ! ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ยังไม่มีสภาพบังคับ เพราะ พ.ร.บ. รถยนต์ฯ ยังให้สิทธิผู้ครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกประเภท ทั้งกฎกระทรวงฯ ฉบับใหม่ก็ไม่ได้กำหนดให้ครอบคลุมไปถึงรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบ 250 - 399 CC

ข้อเสนอแนะ

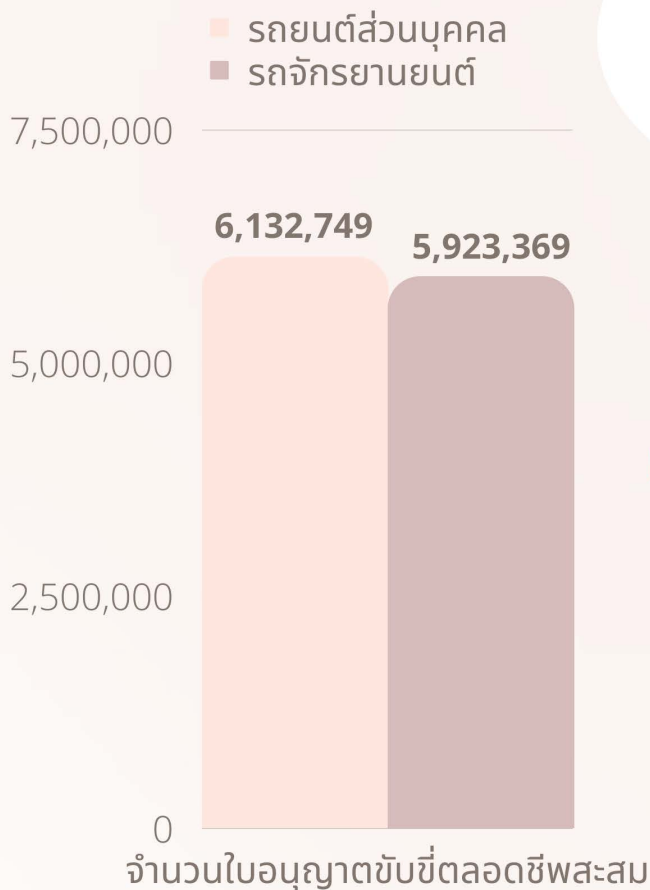
- ปรับปรุงแนวทางการจำแนกประเภทของรถจักรยานยนต์ตามขนาด เพื่อให้มีการแบ่งชนิดของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างละเอียดและครอบคลุมรถจักรยานยนต์ในทุกขนาด
- ไม่ควรรณรงค์ให้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มาไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดชีพ และมีการครอบครองรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ไม่น้อยกว่า 2 ปี สามารถยื่นขอใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่โดยได้รับการยกเว้นการอบรมและทดสอบภาคทฤษฎีได้

สมรรถภาพร่างกาย

กับความสำคัญของการต่อใบอนุญาตขับขี่



ข้อมูลจำนวนใบอนุญาตขับขี่
ตลอดชีพสะสมในปี พ.ศ. 2564



ปี พ.ศ. 2546 มีการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ แต่ พ.ร.บ. รถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 กำหนดบทเฉพาะกาลไว้ให้ใบอนุญาตขับขี่ที่ออกก่อนวันที่ พ.ร.บ. ใช้บังคับ ยังใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบอนุญาตขับขี่นั้น



สมมติฐาน: ผู้ครอบครองใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพในปี พ.ศ. 2546 มีอายุน้อยที่สุดที่ 20 ปีบริบูรณ์ และกำหนดอายุขัยที่ 80 ปีบริบูรณ์

นับจากปี พ.ศ. 2565 ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพจะอยู่กับเราไปอีกอย่างน้อยประมาณ 40 ปี หรือจนถึงปี พ.ศ. 2605

- ผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทยของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พบว่า **สถานะในมิติทางการแพทย์ที่อาจส่งผลต่อสมรรถนะทางร่างกายเพื่อการขับขี่** เกิดจากปัจจัยบางประการที่เป็นสาเหตุความบกพร่องขั้นรุนแรง
- เช่น การหมดสติอย่างฉับพลัน โรคหลอดเลือดหัวใจ โรคเบาหวาน
- **ผู้สูงอายุมีความเสี่ยงในการเกิดสภาวะดังกล่าว** การมีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพจึงจะทำให้เกิดความเสี่ยงในการขับขี่บนท้องถนน หากผู้ขับขี่มีสมรรถภาพทางกายที่ถดถอยเนื่องจากอายุที่เพิ่มมากขึ้น



แนวทางการประเมินความพร้อมด้านร่างกาย ก่อนการขับขี่ (FITNESS TO DRIVE)



- ปัจจุบันกฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563 กำหนดให้การต่ออายุจะต้องมีใบรับรองแพทย์
- แต่! ประเทศไทยมีเพียงการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายด้านความสามารถของ ปฏิบัติการใช้เบรกและการทดสอบสายตาทางกว้าง ทางลึก และตามอดสีเท่านั้น
- อีกทั้ง การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายมีขั้นตอนเหมือนกันทั้งหมดแม้จะมีช่วงวัย ที่แตกต่างกัน



- หากผู้ขับขี่ที่อายุอายุ 65 ปีขึ้นไป ทุกๆ 3 ปีต้องได้รับการรับรองจาก แพทย์ภายใต้ National Healthcare Group Polyclinics
- หากเป็นใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป จะต้อง ตรวจร่างกายจากแพทย์ การทดสอบทางวิบากโดยนักกิจกรรมบำบัด และการทดสอบการขับขี่บนถนน



- จัดทำโปรแกรม The Fitness-to-Drive Screening (FTDS) เพื่อเป็น เครื่องมือในการประเมินความเสี่ยงของผู้ขับขี่อายุ 70 ปีขึ้นไป
- FTDS ประกอบไปด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่ ประวัติการขับขี่ และผลการทดสอบทักษะในการขับขี่ 21 จุดตามหลัก Item Response Theory (IRT) เช่น การตรวจคัดกรองสายตา การทดสอบการได้ยิน เป็นต้น

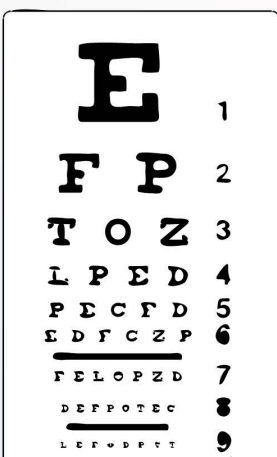


- ผู้ขับขี่อายุ 65 ปีขึ้นไป ต้องเข้ารับการตรวจร่างกายกับแพทย์ ภายใน 2 เดือนก่อนใบอนุญาตหมดอายุ
- ค่าใช้จ่ายและสัดส่วนชั่วโมงการอบรมในการต่ออายุขึ้นอยู่กับประวัติในการขับขี่



ข้อเสนอแนะ

- กำหนดให้ใบอนุญาตขับขี่ทุกชนิดสำหรับผู้ขออายุ 65 ปีขึ้นไป ต้องมาขอต่ออายุทุกๆ 3 ปี
- กำหนดนโยบายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ เช่น การประเมินการรับรู้และภาวะทางจิต ทดสอบการได้ยิน เป็นต้น
- จัดทำโปรแกรม The Fitness-to-Drive Screening (FTDS) เพื่อเป็น เครื่องมือในการประเมินความเสี่ยงของผู้ขับขี่ที่เป็นผู้สูงอายุ



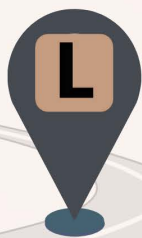
GRADUATED DRIVER LICENSING



ระบบการอนุญาตขับขี่แบบ GDL เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์ 3 ระยะ เพื่อให้ผู้ขับขี่รายใหม่ได้รับประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งองค์ประกอบที่มีประสิทธิภาพที่สุดในระบบ GDL คือ **เวลาเรียนรู้นานขึ้น** ที่มีผู้ควบคุมการฝึกฝนและฝึกตามลำพัง

Stage 1: Learner

ผ่านการทดสอบภาคทฤษฎี และ
ทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย



- กำหนดให้ต้องมีผู้ควบคุมการขับขี่นั่งไปด้วยทุกครั้ง
- กำหนดชั่วโมงขั้นต่ำในการหัดขับ
- ติดสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้หัดขับ
- กำหนดข้อห้ามหรือเงื่อนไขบางประการ เช่น จำกัดจำนวนผู้โดยสาร จำกัดพื้นที่ที่สามารถขับได้ จำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ 0% จำกัดความเร็วสูงสุด เป็นต้น
- กำหนดอายุขั้นต่ำ 16 ปี

ระยะเวลาขั้นต่ำในการถือครอง: 12 เดือน

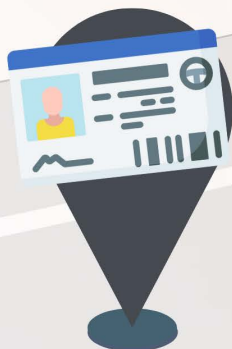
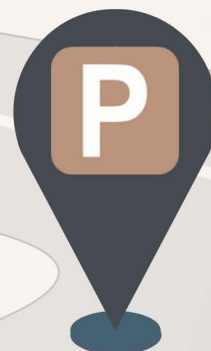
ผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติ
และ Hazard Perception Test



Stage 2: Intermediate

- เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่มือใหม่ได้ฝึกฝนมากขึ้น ไม่ต้องมีผู้ควบคุม
- ยังมีข้อจำกัดบางประการ เช่น จำกัดเวลาขับขี่ จำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ ใช้ระบบตัดคะแนนในการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ ซึ่งคะแนนจะแตกต่างจากใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป
- ติดสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้ขับขี่ช่วงต้น

ระยะเวลาขั้นต่ำในการถือครอง: 12 เดือน



Stage 3: Full License

- ได้รับใบอนุญาตเต็มตัว
- หากอายุถึงเกณฑ์ที่กำหนด หรือครบตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ จะยกเลิกข้อห้ามและเงื่อนไขในการขับขี่ทั้งหมด โดยสามารถขับรถได้อย่างไม่มีข้อจำกัด
- กำหนดอายุขั้นต่ำ 18 ปี

หมายเหตุ: ในระยะสั้นอาจดำเนินการเพียงแค่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่เป็นอยู่เดิมของประเทศไทย โดยการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อจำกัดบางประการที่ออกแบบมาเพื่อจำกัดการเผชิญกับสภาวะที่มีความเสี่ยงสูงเพิ่มลงไป

หลักสูตรและโรงเรียนสอนขับรถ

ต้นทุนในการประกอบกิจการโรงเรียนสอนขับรถ
(หน่วย: ล้านบาท)

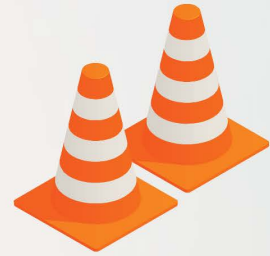


ที่มา: วิษิต ระจิตดำรงศ์ (2560)

ต้นทุนในการประกอบกิจการโรงเรียนสอนขับรถ

ค่าใช้จ่ายในการลงทุนและดำเนินการกิจการโรงเรียนสอนขับรถ จำนวน 21.6 ล้านบาท ประกอบกับการวางหลักทรัพย์ 100,000 บาท/หลักสูตรการสอนขับรถ ทำให้ **ต้นทุนในการประกอบกิจการโรงเรียนสอนขับรถจึงสูงมาก** อันเป็นสาเหตุให้โรงเรียนสอนขับรถในประเทศไทยมีจำนวนน้อย

ข้อเสนอแนะ: กำหนดนโยบายทางด้านภาษีเพื่อลดต้นทุนในการประกอบกิจการโรงเรียนสอนขับรถ



ผู้ฝึกสอนขับรถ

หลักเกณฑ์และคุณสมบัติของผู้ฝึกสอนขับรถในปัจจุบันเป็นเหตุให้ **บุคลากรยังขาดประสิทธิภาพการสอนขับรถ** เนื่องจากไม่ถูกกำหนดระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่จะสอน หรือ การตรวจสอบประวัติย้อนหลัง

ข้อเสนอแนะ: กำหนดเกณฑ์ระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับขี่ในประเภทที่จะสอนเป็นเวลา 3 ปี เช่นเดียวกับสหราชอาณาจักรและสิงคโปร์ และควรมีการตรวจสอบประวัติเพิ่มเติม เช่น ประวัติอาชญากร ประวัติการถูกรื้อเรียนทางเพศ ประวัติการฉ้อโกง เป็นต้น

หลักสูตรการสอน

หลักสูตรการอบรมและฝึกหัดขับรถของประเทศไทยในปัจจุบันยังคงขาดประสิทธิภาพในการเพิ่มทักษะและประสิทธิภาพการขับรถอย่างปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่

ข้อเสนอแนะ: ควรปรับปรุงการกำหนดหลักสูตรการสอนขับรถ โดยให้กำหนดเพิ่มเติมในประเด็นต่อไปนี้

- ให้มีการฝึกขับรถนอกสถานที่
- เพิ่มเติมหลักสูตรการสอนสำหรับเทคนิคการสังเกตและการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception)
- เพิ่มเติมการเรียนการสอนด้วยเครื่องจำลองการขับรถ (Simulator)



ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายพัฒนา โครงสร้างของระบบอภิบาลนโยบายระดับชี้

"ยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่ เพื่อการสัญจรอย่างปลอดภัย
และสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม"



พันธกิจ

- 01** ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินทางที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่ให้มีความเหมาะสมและสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม
- 02** สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การประสานความร่วมมือกับเอกชน การปรับปรุงข้อกฎหมาย ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
- 03** ส่งเสริมและพัฒนาระบบโรงเรียนสอนขับรถให้มีบทบาทและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อตอบสนองต่อปริมาณของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- 04** บูรณาการ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาโครงสร้างของระบบอภิบาลนโยบายระดับชี้ ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

เป้าหมายหลัก



1. ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มีคุณภาพ เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง
2. ยกระดับคุณภาพโครงสร้างของกระบวนการอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐาน และครอบคลุมรถทุกประเภท ตลอดจนลดความซ้ำซ้อนของระบบใบอนุญาตฯ ในปัจจุบัน
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางการกำกับดูแลที่ชัดเจนเป็นระบบ และได้มาตรฐานสากล
4. การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนให้ผู้ขับขี่สามารถเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตฯ มากยิ่งขึ้น



การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

แบ่งการขับเคลื่อนออกเป็น 3 ระยะ

- ระยะสั้น: ภายใน 1-2 ปี
- ระยะกลาง: ภายใน 2-4 ปี
- ระยะยาว: ภายใน 5 ปีขึ้นไป

แผนการดำเนินการในระยะสั้น

เป็นแผนเร่งด่วนที่ใช้ระยะเวลาการดำเนินการภายใน 1-2 ปี ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (1) มาตรการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่เข้าทำใบอนุญาตขับขี่เพิ่มขึ้น
- (2) การบังคับใช้กฎหมาย และ
- (3) กำหนดหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่



ยุทธศาสตร์ที่ 1

มาตรการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่เข้าทำใบอนุญาตขับขี่เพิ่มขึ้น

- สัดส่วนของการมีใบอนุญาตขับขี่สัมพันธ์กับอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน
- การขับอย่างปลอดภัยเป็นทักษะที่มีความจำเป็นต้องได้รับการอบรมและทดสอบเพื่อให้ผ่านมาตรฐานในการได้รับใบอนุญาตฯ
- สำหรับประเทศไทย ยังมีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่เข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตฯ อยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อแนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่

กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
1) สร้างแรงจูงใจ (Incentives) ให้ผู้ขับขี่อยากทำใบอนุญาตขับขี่มากขึ้น	เพื่อให้จำนวนผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่มีมากขึ้น	- สร้างแรงจูงใจ (Incentives) ให้ผู้ขับขี่อยากทำใบอนุญาตขับขี่มากขึ้น โดยใช้มาตรการลดเบี้ยประกันสำหรับผู้ขับขี่ที่ประพฤติดี - สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการทำใบขับขี่ให้แก่บุคคลรายได้น้อย โดยใช้งบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน (กปถ.)	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย - บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด - กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
2) ส่งเสริมการฝึกอบรมและพัฒนาองค์ความรู้ให้แก่นักเรียนในสถานศึกษาและประชาชนทั่วไป	เพื่อให้จำนวนผู้ขับขี่ที่ตระหนักถึงความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่เพิ่มมากขึ้น	- ผลักดันโครงการสอนการขับขี่ในโรงเรียนเพื่อส่งเสริมให้เยาวชนเข้าทำใบอนุญาตขับขี่ - จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่และทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่สาธารณะ	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน - กระทรวงศึกษาธิการ

- ภายใต้โครงสร้างระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันยังพบปัญหาในการกำหนดจำนวนคะแนนซึ่งไม่สัมพันธ์กับความร้ายแรงของการกระทำความผิด และมีความถี่ของช่วงคะแนนน้อยเกินไป ทำให้มีโอกาสถูกตัดคะแนนจนหมดได้ง่ายและเร็วมาก
- อัตราโทษสำหรับฐานความผิดของการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันยังไม่อาจป้องปรามการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ได้เท่าที่ควร

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การบังคับใช้กฎหมาย



กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
1) เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ	เพื่อให้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถสามารถบังคับใช้ได้อย่างเต็มรูปแบบ	- ติดตามประเมินผลการดำเนินการระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ - ปรับปรุงแก้ไขฐานความผิดและคะแนนให้สอดคล้องกับความร้ายแรงของการกระทำความผิดและอัตราการเกิดอุบัติเหตุภายในประเทศ ในทุก 2 ปี	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2) ปรับปรุงอัตราโทษสำหรับความผิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่	เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่นำรถมาขับบนถนนเป็นผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ถูกต้องตามกฎหมาย	ปรับปรุงอัตราโทษตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมเพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นถึงความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาโครงสร้างของระบบออกใบอนุญาตขับขี่



ยุทธศาสตร์ที่ 3

กำหนดหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

- การแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ผู้ขับขี่ที่มีความรับผิดชอบตามรถที่มีกำลังสูงขึ้นทีละขั้น จะช่วยให้ผู้ขับขี่มีทักษะที่เหมาะสมสำหรับการขับขี่รถแต่ละประเภท
- ไม่ควรให้มีการอนุโลมให้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มาไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดชีพ และมีการครอบครองรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ไม่น้อยกว่า 2 ปี สามารถยื่นขอใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่โดยได้รับการยกเว้นการอบรมและทดสอบภาคทฤษฎี

กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
กำหนดหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบมากกว่า 400 CC ให้แล้วเสร็จ	เพื่อให้มีหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่	ผลักดันกฎหมายลำดับรองเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบมากกว่า 400 CC	กรมการขนส่งทางบก

แผนการดำเนินการในระยะกลาง

เป็นแผนที่ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการภายใน 2-4 ปี ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (1) ปรับปรุงประเภทใบอนุญาตขับขี่
- (2) ปรับปรุงหลักสูตรอบรมใบอนุญาตขับขี่ และ
- (3) เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการด้านใบอนุญาตขับขี่
- (4) เพิ่มเติมมาตรการ Fitness to Drive

- การแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่ทั้งในรูปแบบของลักษณะกายภาพรถและลักษณะการใช้งาน ทำให้ระบบใบอนุญาตมีความซับซ้อน
- การอนุญาตให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่แทนกันได้ ส่งผลให้เกิดช่องโหว่ของมาตรการลงโทษทางกฎหมาย โดยเฉพาะกรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตฯ ที่อาจใช้อีกใบแทนกันได้
- การจัดประเภทรถของใบอนุญาตขับขี่ยังไม่มี ความครบถ้วนตามแนวทางปฏิบัติของสากล



ยุทธศาสตร์ที่ 4

ปรับปรุงประเภทใบอนุญาตขับขี่

กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
ปรับปรุงรูปแบบใบอนุญาตขับขี่ให้เป็นไปตาม Vienna Convention on Road Traffic 1968	- เพื่อรวบรวมใบอนุญาตขับขี่เป็นใบเดียวซึ่งครอบคลุมรถทุกขนาด - เพื่อให้ใบอนุญาตขับขี่แบ่งประเภทของรถตามลักษณะกายภาพรถ (Class) เป็นหลัก - เพื่อกำหนดประเภทของใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทุกขนาด - เพื่อใช้ระบบการให้ใบรับรอง (Certificate) สำหรับการกำกับดูแลการขับขี่ตามลักษณะการใช้งานยานพาหนะ	- ดำเนินการปรับปรุง พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ในหมวด 3 ใบอนุญาตขับรถ โดยให้มีใบอนุญาตขับขี่เพียงใบเดียวสำหรับรถทุกประเภท (ทางกายภาพ) และนำระบบให้ใบรับรอง (Certificate) มาบังคับใช้ - เพิ่มประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Bigbike) ในมาตรา 43 ของ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาโครงสร้างของระบบออกใบอนุญาตขับขี่

ยุทธศาสตร์ที่ 5

เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการด้านใบอนุญาตขับขี่

- ปัจจุบันพบปัญหาการขาดความสามารถในการให้บริการออกใบอนุญาตขับขี่ของหน่วยงานภาครัฐ เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเพียงพอต่อปริมาณผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ ทำให้เกิดต้นทุน (Cost) ที่เพิ่มสูงขึ้น และส่งผลให้ผู้ขับขี่ยังไม่สามารถเข้าสู่ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ได้อย่างเต็มที่

กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
ถ่ายโอนภารกิจบางส่วนสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับขี่และต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ไปยังโรงเรียนสอนขับรถเอกชน	- เพื่อลดภาระของกรมการขนส่งทางบก ตลอดจนลดต้นทุนที่เกิดจากปัญหาการขาดความสามารถในการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ในอนาคต - เพื่อให้โรงเรียนสอนขับรถมีบทบาทในการดำเนินการออกใบอนุญาตขับขี่มากขึ้น - เพื่อให้การดำเนินการขอรับใบอนุญาตขับขี่และการต่ออายุใบอนุญาตมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	กำหนดนโยบายสำหรับการบูรณาการความร่วมมือกับโรงเรียนสอนขับรถเอกชนในประเด็นการถือใบอนุญาตขับขี่ และการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่	- กรมการขนส่งทางบก - โรงเรียนสอนขับรถเอกชน

- หลักสูตรอบรมและทดสอบใบอนุญาตขับขี่ภาคปฏิบัติของประเทศไทยในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพในการเพิ่มทักษะการขับรถอย่างปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่
- ลักษณะของหลักสูตรยังไม่ครอบคลุมทุกสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นบนถนนสาธารณะ โดยเฉพาะการฝึกหัดขับรถในตอนกลางคืน
- พบปัญหาการทดสอบในภาคปฏิบัติจากการทดสอบการขับรถตามท่าฝึกต่าง ๆ ที่ไม่สามารถประเมินทักษะของผู้ขับขี่ได้อย่างแท้จริง

ยุทธศาสตร์ที่ 6

ปรับปรุงหลักสูตรอบรมใบอนุญาตขับขี่



กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
1) กำหนดให้มีการฝึกขับรถนอกสถานที่	เพื่อให้ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น	1) ปรับปรุงหลักสูตรในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2547 โดยเพิ่มเติมการกำหนดให้มีการฝึกขับรถนอกสถานที่ 2) ปรับปรุงหลักสูตรในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554 โดยเพิ่มเติมการกำหนดให้มีการฝึกขับรถนอกสถานที่	- กรมการขนส่งทางบก - โรงเรียนสอนขับรถเอกชน
2) กำหนดเพิ่มเติมหลักสูตรการสอนสำหรับเทคนิคการสังเกตและการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception)	- เพื่อให้ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น - เพื่อให้ผู้ขับขี่มีทักษะคาดการณ์อุบัติเหตุและสามารถหลีกเลี่ยงสถานการณ์เสี่ยงเมื่อต้องขับรถบนถนนจริง	1) ปรับปรุงหลักสูตรในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2547 โดยเพิ่มเติมการกำหนดหลักสูตรการสอนสำหรับเทคนิคการสังเกตและการคาดการณ์อุบัติเหตุ 2) ปรับปรุงหลักสูตรในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554 โดยเพิ่มเติมการกำหนดหลักสูตรการสอนสำหรับเทคนิคการสังเกตและการคาดการณ์อุบัติเหตุ	- กรมการขนส่งทางบก - โรงเรียนสอนขับรถเอกชน

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาโครงสร้างของระบบออกใบอนุญาตขับขี่



ยุทธศาสตร์ที่ 6

ปรับปรุงหลักสูตรอบรมใบอนุญาตขับขี่ (ต่อ)

กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
3) เพิ่มเติมการเรียนรู้การสอนด้วยเครื่องจำลองการขับรถ (Simulator)	- เพื่อให้ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น - เพื่อให้มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการเรียนการสอนเพียงพอต่อการฝึกฝนทักษะของผู้ขับขี่	1) ปรับปรุงหลักสูตรในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2547 โดยกำหนดให้มีการนำเครื่องจำลองขับรถ (Simulator) มาใช้ในการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ 2) ปรับปรุงหลักสูตรในระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554 โดยกำหนดให้มีการนำเครื่องจำลองขับรถ (Simulator) มาใช้ในการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่	- กรมการขนส่งทางบก - โรงเรียนสอนขับรถเอกชน



ยุทธศาสตร์ที่ 7

เพิ่มเติมมาตรการ Fitness to Drive

- เงื่อนไขในการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ของประเทศไทยในปัจจุบันด้วยการทดสอบข้อเขียนและทดสอบขับรถจะเกิดขึ้นในกรณีที่ใบอนุญาตฯ หมดอายุเท่านั้น
- แม้ปัจจุบันกฎหมายจะกำหนดให้การต่ออายุใบอนุญาตฯ จะต้องมีการรับรองแพทย์ แต่สภาวะของโรคที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถตามที่แพทยสภากำหนด ยังคงไม่มีความครอบคลุมเพียงพอต่อปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- ประเทศไทยมีเพียงการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายด้านความสามารถของปฏิกิริยาในการใช้เบรกและการทดสอบสายตาทางกว้าง ทางลึก และตาบอดสีเท่านั้น ซึ่งยังไม่ครอบคลุมทักษะอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการขับขี่ ทำให้การประเมินความพร้อมด้านร่างกายของผู้ขับขี่ในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ

กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
1) กำหนดเงื่อนไขในการประเมินสมรรถภาพของผู้ขับขี่เพิ่มเติม	เพื่อให้ผู้ขับขี่มีสมรรถภาพที่เหมาะสมต่อการขับขี่บนถนนจริง	1) เพิ่มเติมแนวทางการประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ด้านอื่น ๆ เช่น การทดสอบการได้ยิน เป็นต้น 2) กำหนดสภาวะของโรคที่เป็นข้อห้ามสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับขี่ให้สอดคล้องกับกลุ่มโรคที่แพทยสภากำหนด	- กรมการขนส่งทางบก - แพทยสภา
2) กำหนดเงื่อนไขในการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ขับขี่สูงอายุ	เพื่อให้ผู้ขับขี่สูงอายุได้รับการประเมินสมรรถภาพที่เหมาะสมและมีสภาวะที่ปลอดภัยต่อการขับขี่ทางท้องถนน	1) จัดทำโปรแกรม The Fitness-to-Drive Screening (FTDS) เพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินความเสี่ยงในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นผู้สูงอายุ 2) จัดตั้งศูนย์ Medical fitness to drive center เพื่อรองรับการดำเนินการของ The Fitness-to-Drive Screening (FTDS)	- กรมการขนส่งทางบก - แพทยสภา - กรมควบคุมโรค - กรมสุขภาพจิต - กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ - สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล
3) ยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ	สามารถประเมินสมรรถภาพของผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพได้	แก้ไข พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับขี่ในครอบครอง	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา - แพทยสภา

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาโครงสร้างของระบบออกใบอนุญาตขับขี่

แผนการดำเนินการในระยะยาว

เป็นแผนในเชิงนโยบายที่ใช้เวลาในการดำเนินการภายใน 5 ปีขึ้นไป โดยประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (1) ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และ
- (2) การจัดทำประมวลกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางท้องถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 8

ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว



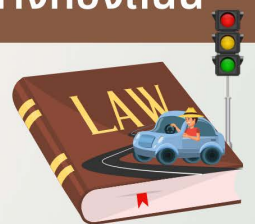
- ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทยสามารถขับขี่ได้เช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่น ๆ ซึ่งไม่สะท้อนถึงข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติที่จะช่วยกำกับในเรื่องความปลอดภัยสำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถ
- ระบบ Graduated driver licensing (GDL) ที่ออกแบบมาเพื่อแนะนำให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบใบอนุญาตขับขี่แบบค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งเกี่ยวข้องกับกลยุทธ์แต่ละระยะที่ครอบคลุมการฝึกฝน การให้อยู่ภายใต้ข้อจำกัด และการทดสอบ จะช่วยให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่ได้รับประสบการณ์ที่เหมาะสม

กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
นำระบบ Graduated driver license มาบังคับใช้	เพื่อให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่มีทักษะและความชำนาญที่เพียงพอต่อการขับขี่บนท้องถนนจริง	- ยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในปัจจุบัน โดยปรับปรุง พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 หมวด 3 ใบอนุญาตขับรถในส่วนของการขอรับระบบ Graduated driver license - กำหนดประเภทของถนนและเงื่อนไขในการขับขี่ของผู้ขับขี่ในระดับต่าง ๆ	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- ประมวลกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางท้องถนนเป็นอีกหนึ่งแนวทางที่มีการจัดทำและรวบรวมไว้ในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา สวิตเซอร์แลนด์
- ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรและความปลอดภัยทางท้องถนนของประเทศไทยอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติ 3 ฉบับ ได้แก่ (1) พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 (2) พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ (3) พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งภายใต้กฎหมายแต่ละฉบับมีความทับซ้อนกันในบางประการสมควรได้รับการแก้ไขให้มีความสอดคล้องกัน
- การจัดทำประมวลกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางท้องถนนยังเป็นการรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรและความปลอดภัยทางท้องถนนไว้ในแห่งเดียวซึ่งสะดวกต่อการใช้งานและการศึกษาต่อไปในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 9

จัดทำประมวลกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางท้องถนน



กลยุทธ์	เป้าหมาย	แนวทางการดำเนินการ	หน่วยงานขับเคลื่อน
ดำเนินการจัดทำประมวลกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางท้องถนน	เพื่อรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรและความปลอดภัยทางท้องถนนไว้ในแห่งเดียวซึ่งสะดวกต่อการใช้งานและการศึกษาต่อไปในอนาคต	- ดำเนินโครงการศึกษาแนวทางในการจัดทำประมวลกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางท้องถนน - จัดทำประมวลกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยบนท้องถนน โดยรวบรวม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เข้าด้วยกัน	- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

คณะผู้วิจัย

ดร. สุเมธ องกิตติกุล	ที่ปรึกษา
ดร. สลิสร ทองมีนสุข	หัวหน้าโครงการ
นางสาวอัคราภรณ์ อริยสุนทร	นักวิจัย
นางสาวณิชา อังศุพานิช	นักวิจัย
นางสาวกนกวรรณ จันทรตรี	นักวิจัย
นางสาวฉัตรทริภา นภานาพงศ์	นักวิจัย
นางสาวรัศมีจันทร์ เสาวคนธ์	นักวิจัย
นางสาวชุติมา ทองชมภู	เลขานุการ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
เลขที่ 1 ห้อง 407-408 ชั้น 4 อาคารพร้อมพันธุ์ 2
ซอยลาดพร้าว 3 ถนนลาดพร้าว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์: 0-2938-8490
โทรสาร: 0-2938-8827
Website: <http://www.roadsafetythai.org>

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)
565 ซอยรามคำแหง 39 เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์: 02-718-5460
โทรสาร: 02-718-5461-2
Website: www.tdri.or.th