

# รายงานฉบับสมบูรณ์

## โครงการศึกษาเพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่

สัญญาเลขที่ (ว) 66-002

โดย

ดร. สลิทธร ทองมีนสุข

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ภายใต้

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มิถุนายน 2567

# บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

---

แผนงาน: โครงการศึกษาเพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่

## หลักการและเหตุผลของโครงการ

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาสถานการณ์การออกใบอนุญาตขับขี่ของประเทศไทยในช่วงปีงบประมาณ 2563 – 2565 เพื่อวิเคราะห์ประกอบกับสถานการณ์ของการจดทะเบียนรถในประเทศไทย โดยสำหรับสถิติภาพรวมการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถ (ออกใหม่, ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในปีงบประมาณ 2563 – 2565 พบว่าในขณะที่อัตราการจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในทุกๆ ปี อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของการขอรับใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์กลับมีอัตราที่น้อยกว่าในหลายเท่าตัว ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าจำนวนผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ยังคงมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่จริง

อย่างไรก็ตาม ทักษะการขับขี่ปลอดภัยเป็นทักษะที่มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการอบรมและทดสอบเพื่อให้ผ่านมาตรฐานในการได้รับใบอนุญาต ซึ่งการขับรถโดยไม่ได้ผ่านกระบวนการเข้ารับใบอนุญาตอย่างถูกต้องส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่มีหลักประกันความสามารถและทักษะในการขับขี่ที่เพียงพอต่อการขับรถยนต์บนท้องถนนจริง และมีแนวโน้มที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในอัตราที่สูงกว่าผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาต ยิ่งไปกว่านั้น การได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นส่วนสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น มาตรการลงโทษเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด เมื่อผู้ขับขี่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตจึงส่งผลให้ระบบการบังคับใช้กฎหมายยังไม่สามารถบังคับใช้กับคนกลุ่มนี้ได้ ทำให้การดำเนินการทางด้านกฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ

ดังนั้น จึงสมควรมีการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เพื่อวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดภายใต้กระบวนการขอรับใบอนุญาต และเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว อันจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่ และสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เพิ่มขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยจะดำเนินการนำผลการศึกษาด้านปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปพิจารณาประกอบกับผลการศึกษาทบทวนระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) และผลการศึกษาระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถในต่างประเทศ รวมทั้งผลการสำรวจและผลการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อไปสู่การวิเคราะห์แนวทางในการแก้ไขปัญหา รวมถึงข้อเสนอแนะและวิธีการปรับปรุงแก้ไขกระบวนการให้ใบอนุญาตที่เหมาะสมซึ่งจะนำเสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ต่อไป

## ผลการศึกษา

จากผลจากการศึกษาและทบทวนโครงสร้างของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่า ระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวยังคงมีปัญหาและข้อจำกัดในหลายประการ ทำให้การดำเนินการด้านกฎหมายยังคงไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสำหรับสถานการณ์ ปัญหา และข้อจำกัดที่พบเกี่ยวกับการอนุญาตให้ขับรถในประเทศไทย มีรายละเอียดโดยคร่าวดังต่อไปนี้

1) ขาดการกำหนดเงื่อนไขที่เหมาะสมระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เช่น ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวยังคงสามารถขับขี่ได้อย่างไม่มีข้อจำกัดเช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่นๆ ซึ่งหลักการนี้ไม่สะท้อนถึงข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติสำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถเป็นครั้งแรกที่ควรจะต้องมีการฝึกฝนเป็นลำดับขั้น และอาจถูกจำกัดสิทธิบางประการ

2) หลักเกณฑ์การทดสอบยังไม่ครอบคลุมทักษะที่จำเป็นต่อการขับขี่ เช่น การกำหนดเพิ่มเติมประเด็นของการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) ของกรมการขนส่งนั้นในการทดสอบจะอยู่ในลักษณะของข้อสอบปรนัย ซึ่งอาจยังไม่สอดคล้องกับทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุที่ต้องพิจารณาประเมินผลจากการทักษะการควบคุมรถในการขับขี่จริงเป็นหลัก

3) ขาดการบันทึกชั่วโมงและประสบการณ์ขับขี่เพื่อประเมินผลการขับขี่ในระหว่างที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เช่น ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการบันทึกชั่วโมงการขับขี่รวมถึงประสบการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่ในระหว่างระหว่างการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ส่งผลให้ขาดการติดตามประเมินผลทักษะการขับขี่ในระหว่างที่ผู้ขับขี่ยังอยู่ในช่วงระยะเริ่มต้น ซึ่งควรจะเป็นอีกหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำคัญสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ

4) ขาดการประเมินผลการขับขี่ก่อนเปลี่ยนไปใช้ใบอนุญาตเต็มรูปแบบ เช่น จากการศึกษาพบว่า ในขั้นตอนของการเปลี่ยนผ่านจากถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปสู่การได้รับใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบนั้น ผู้ขับขี่สามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องมีการอบรมหรือทดสอบเพิ่มเติม เว้นแต่จะเป็นกรณีที่ใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุเกิน 1 ปี จึงจะต้องผ่านการอบรมเพิ่มเติม ซึ่งทำให้ลักษณะของการเปลี่ยนผ่านจากใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปสู่ใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบนั้นไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริง

5) จำนวนผู้มีใบอนุญาตยังมีจำนวนน้อย เช่น จากสถิติของสัดส่วนใบอนุญาตขับขี่ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนในปี พ.ศ. 2564 พบว่า ผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศมีจำนวนร้อยละ 59 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าจำนวนผู้ถือครองใบอนุญาตในการขับขี่ยังคงมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่จริง

6) การบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ (ระบบตัดแต้ม) ยังไม่สอดคล้องกับแนวทางที่เหมาะสมต่อการกำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกประเภทมีคะแนนเต็ม 12 คะแนนเท่ากันทุกราย อาจไม่สอดคล้องกับแนวทางการกำกับดูแลผู้ถือครอง

ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ที่อาจยังขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ ซึ่งควรจะถูกกำกับดูแลเป็นพิเศษ รวมไปถึงการกำหนดจำนวนคะแนนที่ถูกตัดสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอาจต้องมีลักษณะที่เข้มงวดกว่าผู้ถือครองใบอนุญาตชนิดอื่นๆ

7) ขาดการสื่อสารถึงความสำคัญของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ เช่น การที่ประชาชนขาดความเข้าใจและเห็นความสำคัญของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่จึงไม่เข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาต ส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่มีหลักประกันความสามารถและทักษะในการขับขี่ที่เพียงพอ

ในส่วนของการศึกษาทบทวนระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) และผลการศึกษาระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถในต่างประเทศพบว่า โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) จากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศจำนวน 4 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป เครือรัฐออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น มีการแบ่งระยะการเรียนรู้เป็นลำดับขั้นเป็นอย่างน้อยจำนวน 2 ระดับ ซึ่งอาจถูกเรียกเป็น (1) ชั้นใบอนุญาตผู้เรียน (Learner License) หรือการให้อนุญาตขับขี่สำหรับผู้เยาว์ (Junior Permit) และ (2) ชั้นใบอนุญาตชั่วคราว (Provisional License) หรือแบบทดลองขับ โดยมีการกำหนดอายุขั้นต่ำ และมีการกำหนดเงื่อนไขที่เข้มงวดสำหรับผู้ถือใบอนุญาตในลำดับขั้นนี้ ทั้งการกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ที่สามารถเข้าขอรับใบอนุญาต ข้อกำหนดการทดสอบภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ ข้อกำหนดการทดสอบสายตาและสมรรถภาพร่างกาย รวมถึงข้อจำกัดอื่น ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามในขั้นของการฝึกฝนเพื่อเพิ่มพูนทักษะการขับขี่ อาทิ ข้อจำกัดด้านผู้ดูแล ชั่วโมงการขับขี่ ข้อห้ามด้านเวลาและสถานที่ที่ขับขี่ได้ ข้อจำกัดด้านปริมาณแอลกอฮอล์ การติดป้ายแสดงลำดับขั้นการขับขี่ ข้อกำหนดสำหรับผู้โดยสาร รวมถึงข้อกำหนดด้านความเร็ว ซึ่งมีระดับความเข้มงวดที่ลดหลั่นตามลำดับขั้น ก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ถาวรหรือใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ (Fully License) ซึ่งมีความแตกต่างจากระบบของประเทศไทย

สำหรับโครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ (หรือระบบตัดแต้ม) คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างจากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศ โดยพิจารณาคัดเลือกจากกลุ่มประเทศที่เป็นภาคีภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ได้แก่ สหราชอาณาจักร ประเทศนอร์เวย์ ประเทศฝรั่งเศส รวมถึงเครือรัฐออสเตรเลีย ซึ่งการศึกษาจะครอบคลุมประเด็นต่างๆ ได้แก่ ลักษณะหรือฐานความผิดที่กำหนด จำนวนคะแนนของผู้ขับขี่แต่ละประเภท ลักษณะการฝึกอบรมเพื่อคืนคะแนนสำหรับการถูกตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงแนวทางการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และประเด็นด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่าระบบตัดแต้มของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในสหราชอาณาจักร นอร์เวย์ และออสเตรเลีย (เครือรัฐนิวซีแลนด์) ที่ใช้ระบบบันทึกคะแนน (Add) จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์การตัดคะแนนของผู้ขับขี่หน้าใหม่ (New Driver) หรือผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลอง (Probationary-License) ที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ที่ถือใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ ทั้งในแง่ของเพดานคะแนนที่ต่ำกว่า ซึ่งอาจส่งผลต่อการถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้หาก

ถูกบันทึกคะแนนไว้จนถึงลำดับขั้นที่กฎหมายกำหนด และในบางกรณีผู้ขับขี่หน้าใหม่อาจถูกตัดคะแนนเป็น 2 เท่า (Double Demerits) หากความผิดเกิดขึ้นในช่วงเทศกาลหรือพื้นที่พิเศษ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่จะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของตนให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ดี ในส่วนของการขอรับคืนคะแนนอาจมีความแตกต่างกันได้ โดยในบางประเทศอาจไม่มีนโยบายหรือกฎหมายที่กำหนดให้การฝึกอบรมเพื่อขอรับคืนคะแนน แต่จะต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้เกิดการกระทำผิดซ้ำ เพื่อให้ได้รับรับคะแนนคืนอัตโนมัติเมื่อถึงกำหนดระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด เช่นในสหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย แต่ในบางประเทศก็เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่สามารถขอรับคืนคะแนนคืนได้ ด้วยการเข้าอบรมหลักสูตร โดยอาจต้องผ่านข้อกำหนดด้านการทดสอบความสามารถในการขับขี่ ไม่ว่าจะเป็นการทดสอบทางทฤษฎีหรือการทดสอบภาคปฏิบัติ รวมถึงอาจต้องผ่านการอบรมของนักจิตวิทยาหรือผู้ฝึกสอนขับขี่ประกอบด้วย เช่นในประเทศนอร์เวย์และฝรั่งเศส

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยยังได้ดำเนินการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติต่อการอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย โดยจัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจพฤติกรรม รวมทั้งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยสำรวจทั้งในกลุ่มของผู้ขับขี่และผู้โดยสารใน 3 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ และสงขลา เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการขอใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอย่างเหมาะสม รวมถึงการปรับปรุงความเหมาะสมของการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษในปัจจุบันให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ในส่วนของผลการสำรวจของผู้ขับขี่พบว่า (1) ผู้ขับขี่จำนวนหนึ่งยังคงขับขี่โดยที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง (2) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ยังมีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยการขับเร็วเกินกำหนด (3) ผู้ขับขี่ส่วนมากเห็นด้วยต่อการกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขเพิ่มเติมสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (4) ผู้ขับขี่ส่วนมากเห็นด้วยกับแนวทางการตัดคะแนนของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่ควรมีลักษณะเข้มงวดกว่าการตัดคะแนนของผู้ขับขี่ทั่วไป

ในส่วนของผลการสำรวจของผลการสำรวจในกลุ่มผู้โดยสารพบว่า (1) ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้รถของครอบครัวในการเดินทาง (2) พฤติกรรมเสี่ยงที่ผู้โดยสารส่วนมากเห็นว่าสามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับสูง อันดับที่ 1 คือ ขับขี่หลังจากดื่มของมึนเมา รองลงมาคือ ขับรถโดยประมาท นำหวาดเสียว และขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด แต่การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตไม่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับสูง ซึ่งสะท้อนว่าประชาชนบางกลุ่มยังคงขาดความเข้าใจและให้ความสำคัญถึงการเข้าสู่กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง (3) ผู้โดยสารส่วนมากสนับสนุนการกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขเพิ่มเติมสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และสนับสนุนกับการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ก่อนเปลี่ยนผ่านสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป (4) ผู้โดยสารส่วนมากสนับสนุนการปรับปรุงหลักเกณฑ์การตัดคะแนนสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (5) ทั้งนี้ ผู้โดยสารและผู้ขับขี่ส่วนมาก เห็นตรงกันว่าสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากปัจจัยด้านคนเป็นสำคัญ โดยเกิดจากผู้ขับขี่ขับขี่ด้วยความประมาท

## ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

คณะผู้วิจัยได้จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางแนวทางการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเพื่อรองรับการนำระบบ Graduated Driver License (GDL) มาใช้ในประเทศไทย รวมถึงการปรับปรุงระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถสำหรับกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และมาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น

1) ข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงการอบรมและการทดสอบ เช่น กำหนดให้มีการทดสอบทุกท่าทดสอบ การพิจารณานำเครื่องจำลองขับรถ (Simulator) หรือพัฒนาโปรแกรมการจำลองการขับรถมาใช้ในหลักสูตรการอบรมและทดสอบ รวมถึงกำหนดให้ประเด็นการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) เป็นการทดสอบภาคปฏิบัตินอกเหนือจากการทดสอบในรูปแบบปรนัย

2) ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดให้มีป้ายสัญลักษณ์ เช่น กำหนดให้ในกระบวนการออกใบอนุญาตฯ ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตชั่วคราวจะได้รับป้ายสัญลักษณ์ เพื่อนำไปติดไว้ยังรถของตนในจุดที่สามารถมองเห็นได้ง่าย

3) ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดให้มีผู้ดูแล เช่น กำหนดให้ผู้ขับขี่ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การดูแล กำหนดข้อห้ามมิให้ผู้โดยสารนั่งข้างหน้า เว้นแต่มีผู้ดูแลเดินทางไปด้วย รวมถึงกำหนดให้ผู้ดูแลเป็นผู้ลงลายมือชื่อเพื่อรับรองประวัติการขับขี่และบันทึกชั่วโมงการขับขี่ในแต่ละครั้ง

4) ข้อเสนอแนะสำหรับการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ เช่น พิจารณาแก้ไขกฎหมายจราจร ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ให้เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

5) ข้อเสนอแนะสำหรับการจำกัดพื้นที่และความเร็ว เช่น กำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นห้ามขับขี่ขึ้นถนนที่มีการจำกัดความเร็วสูง เช่น Motorway

6) ข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางการเปลี่ยนผ่านสู่ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล เช่น กำหนดจำกัดความเร็วสูงสุดของผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นไว้ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับทุกสายทาง

### ระบบตัดแต้ม

อาจพิจารณาทบทวนลดจำนวนคะแนนเต็มของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้น้อยกว่าคะแนนเต็มของใบอนุญาตประเภทอื่นและกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่อยู่ระหว่างถือครองใบอนุญาตชั่วคราวถูกตัดคะแนนเป็นสองเท่าของแต่ละฐานความผิด

### มาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่

1) สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถจากภาคเอกชนให้มากขึ้น รวมไปถึงดำเนินมาตรการเพื่อจูงใจให้ประชาชนเข้ารับการอบรมและทดสอบ ณ โรงเรียนสอนขับรถ

2) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเอกชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาหรือถึงความเป็นไปได้ สำหรับนโยบายในการเชื่อมโยงประวัติการขับขี่และจำนวนคะแนนของผู้ขับขี่กับสิทธิประโยชน์ที่ผู้ขับขี่ซึ่งมีประวัติขาวสะอาดจะได้รับ

3) เพิ่มเติมหลักสูตรการเรียนการสอนเกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัยในระบบการศึกษา ทั้งในระดับมัธยมศึกษา อาชีวศึกษา และระดับอุดมศึกษา โดยอาจประสานความร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการเพื่อ บรรจุเป็นวิชาเพิ่มเติม หรือเป็นวิชาเลือกเสรี

4) สนับสนุนงบประมาณสำหรับการดำเนินการเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้มีรายได้น้อย โดยรัฐ อาจสนับสนุนผ่านการใช้เงินงบประมาณ เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับรถได้ง่ายขึ้น

## สารบัญ

หน้า

|                |   |            |
|----------------|---|------------|
| <b>บทที่ 1</b> | <b>ผลการศึกษาสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของ<br/>กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย .....</b>         | <b>1-1</b> |
| 1.1            | สถานการณ์การออกใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์<br>ของประเทศไทยในปัจจุบัน .....                                       | 1-1        |
| 1.2            | คุณลักษณะและเงื่อนไขของผู้ขอรับใบอนุญาต .....   | 1-6        |
| 1.3            | รูปแบบหรือลักษณะการฝึกอบรมและทดสอบ .....  | 1-8        |
| 1.4            | บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถที่มีต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่รถ .....  | 1-23       |
| 1.5            | ข้อจำกัดในการขับขี่ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว .....  | 1-36       |
| 1.6            | มาตรการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ<br>(ระบบตัดแต้ม).....   | 1-36       |
| 1.7            | ทบทวนแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ<br>พฤติกรรมกรรมการขับขี่และมาตรการด้านใบขับขี่ ..... | 1-52       |
| 1.8            | การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของระบบออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว<br>ของประเทศไทย .....   | 1-55       |
| <b>บทที่ 2</b> | <b>ผลการศึกษากระบวนการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น<br/>(Graduated driver licensing systems: GDLS) .....</b>              | <b>2-1</b> |
| 2.1            | สหรัฐอเมริกา.....   | 2-1        |
| 2.1.1          | โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น .....  | 2-1        |
| 2.1.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....  | 2-2        |
| 2.1.3          | ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ .....  | 2-6        |
| 2.1.4          | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....   | 2-9        |
| 2.2            | สหภาพยุโรป.....   | 2-10       |
| 2.2.1          | โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น .....  | 2-10       |
| 2.2.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....  | 2-11       |
| 2.2.3          | ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ .....  | 2-31       |
| 2.2.4          | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....   | 2-36       |
| 2.3            | ประเทศออสเตรเลีย.....   | 2-37       |
| 2.3.1          | โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น .....  | 2-37       |
| 2.3.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....  | 2-38       |



|                | หน้า  |
|----------------|---|
| 2.3.3          | ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ .....2-38  |
| 2.3.4          | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....2-48   |
| 2.4            | ประเทศญี่ปุ่น.....2-49  |
| 2.4.1          | โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น .....2-49  |
| 2.4.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....2-52  |
| 2.4.3          | ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ .....2-52  |
| 2.4.4          | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....2-53   |
| 2.5            | บทสรุป .....2-54  |
| <b>บทที่ 3</b> | <b>ผลการศึกษาระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถในต่างประเทศ.....3-1</b>                                |
| 3.1            | การทบทวนหลักการและแนวคิดของระบบตัดแต้ม ..... 3-1  |
| 3.1.1          | หลักการของระบบตัดแต้ม ..... 3-1   |
| 3.1.2          | รูปแบบของระบบตัดแต้ม ..... 3-4  |
| 3.2            | สหราชอาณาจักร ..... 3-5   |
| 3.2.1          | ภาพรวมโครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ.....3-5   |
| 3.2.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....3-5   |
| 3.2.3          | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....3-9  |
| 3.2.4          | มาตรการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่<br>สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว.....3-11    |
| 3.3            | ประเทศนอร์เวย์.....3-15   |
| 3.3.1          | ภาพรวมโครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ .....3-15                                     |
| 3.3.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....3-17  |
| 3.3.3          | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....3-18   |
| 3.3.4          | มาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่<br>สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว.....3-19 |
| 3.4            | สาธารณรัฐฝรั่งเศส .....3-21   |
| 3.3.1          | ภาพรวมโครงสร้างของระบบการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่.....3-21   |
| 3.3.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....3-22  |
| 3.3.3          | มาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่<br>สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว.....3-23 |
| 3.5            | ออสเตรเลีย .....3-24  |
| 3.5.1          | ภาพรวมโครงสร้างระบบการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ .....3-24   |

|                | หน้า   |
|----------------|--|
| 3.5.2          | กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ..... 3-24   |
| 3.5.3          | หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ..... 3-28   |
| 3.5.4          | มาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่<br>สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว..... 3-29 |
| 3.6            | บทสรุป ..... 3-31  |
| <b>บทที่ 4</b> | <b>การศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติต่อใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเทศไทย ..... 4-1</b>                              |
| 4.1            | แนวทางการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติต่อการยกระดับผู้ขับขี่หน้าใหม่ ..... 4-1                                     |
| 4.1.1          | สมมุติฐานการวิจัย..... 4-1   |
| 4.1.2          | กรอบแนวคิดและแนวทางในการศึกษา ..... 4-2  |
| 4.2            | ผลสำรวจในกลุ่มผู้ขับขี่..... 4-5   |
| 4.2.1          | ลักษณะเฉพาะของผู้ขับขี่ ..... 4-5  |
| 4.2.2          | ประสบการณ์การถือครองใบอนุญาตขับขี่..... 4-6  |
| 4.2.3          | พฤติกรรม การขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ..... 4-9   |
| 4.2.4          | ทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว..... 4-13  |
| 4.3            | ผลสำรวจในกลุ่มผู้โดยสาร ..... 4-18   |
| 4.3.1          | ลักษณะเฉพาะของผู้โดยสาร ..... 4-18   |
| 4.3.2          | ทัศนคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ..... 4-20                                    |
| 4.3.1          | ทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว..... 4-24  |
| 4.4            | บทสรุปและข้อเสนอแนะ ..... 4-27   |
| <b>บทที่ 5</b> | <b>การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ..... 5-1</b>   |
| 5.1            | การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานระดับอำนาจการ ..... 5-1  |
| 5.1.1          | กรมการขนส่งทางบก..... 5-1  |
| 5.2            | การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานระดับปฏิบัติการ ..... 5-2  |
| 5.2.1          | สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ ..... 5-2   |
| 5.2.2          | สำนักงานตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ ..... 5-3   |
| 5.3            | การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการ..... 5-3  |
| 5.3.1          | ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าสมุทรปราการ<br>(Honda Safety Thailand Headquarter) ..... 5-4                      |
| 5.4            | การสัมภาษณ์หน่วยงานอื่นที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง ..... 5-4   |
| 5.2.3          | สถาบันนิติวิทยาศาสตร์..... 5-4   |
| 5.5            | บทสรุป..... 5-5  |

|  |            |
|--|------------|
| <b>บทที่ 6 การวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ</b> .....   | <b>6-1</b> |
| 6.1 แนวทางการวิเคราะห์การปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว<br>เพื่อรองรับการนำระบบ Graduated Driver License (GDL) มาใช้ในประเทศไทย ..... | 6-1        |
| 6.1.1 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น .....   | 6-1        |
| 6.1.2 ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ .....  | 6-10       |
| 6.1.3 มาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่.....   | 6-12       |
| 6.2 ข้อเสนอแนะ .....   | 6-12       |
| 6.2.1 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น .....   | 6-12       |
| 6.2.2 ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ .....  | 6-14       |
| 6.2.3 มาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่.....   | 6-14       |
| 6.3 บทสรุปการดำเนินการ.....  | 6-15       |
| <b>บทที่ 7 ร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</b> .....   | <b>7-1</b> |
| 7.1 ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ. ...)<br>ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 .....   | 7-1        |
| เอกสารอ้างอิง .....  | i          |
| ภาคผนวกที่ 1 แบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจ .....   | ผ1         |
| ภาคผนวกที่ 2 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก.....   | ผ2         |
| ภาคผนวกที่ 3 บทความ และสื่ออินโฟกราฟฟิค .....  | ผ3         |

## สารบัญตาราง

หน้า

|                |   |      |
|----------------|---|------|
| ตารางที่ 1.1:  | สถิติภาพรวมการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถ (ออกใหม่, ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2563 - 2565 ..... | 1-2  |
| ตารางที่ 1.2:  | จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์<br>ในปีงบประมาณ 2562 - 2566 .....  | 1-4  |
| ตารางที่ 1.3:  | หลักสูตรการอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถตามพ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522.....   | 1-10 |
| ตารางที่ 1.4:  | ท่าทดสอบภาคปฏิบัติของรถยนต์หรือรถยนต์สามล้อ .....   | 1-17 |
| ตารางที่ 1.5:  | ท่าทดสอบภาคปฏิบัติของรถจักรยานยนต์ .....  | 1-21 |
| ตารางที่ 1.6:  | มาตรฐานหลักสูตรสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถ .....  | 1-25 |
| ตารางที่ 1.7:  | สถิติของโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง .....   | 1-34 |
| ตารางที่ 1.8:  | รายละเอียดของระบบตัดแต้มภายใต้<br>พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562.....                                   | 1-37 |
| ตารางที่ 1.9:  | รายชื่อระเบียบภายใต้กฎหมายการจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับระบบตัดคะแนน ความ<br>ประพฤติใบอนุญาตขับขี่.....                  | 1-39 |
| ตารางที่ 1.10: | การดำเนินการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่แต่ละกรณี.....   | 1-40 |
| ตารางที่ 1.11: | ข้อหาความผิดและการตัดคะแนนในกลุ่มประเภทความผิดหลัก .....  | 1-40 |
| ตารางที่ 1.12: | ข้อหาความผิดและการตัดคะแนนของกลุ่มประเภทความผิดรอง.....   | 1-42 |
| ตารางที่ 1.13: | การพิจารณาช่วงเวลาที่จะดำเนินการตัดคะแนน .....  | 1-45 |
| ตารางที่ 1.14: | การคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถในแต่ละกรณี .....   | 1-46 |
| ตารางที่ 1.15: | หลักสูตรการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร .....  | 1-47 |
| ตารางที่ 1.16: | ค่าใช้จ่ายในการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร .....  | 1-49 |
| ตาราง 1.17:    | การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ ภายใต้แผนแม่บท<br>เพื่อความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 .....                     | 1-53 |
| ตารางที่ 2.1:  | ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ในมลรัฐนิวยอร์กพร้อมด้วยรายละเอียด .....   | 2-4  |
| ตารางที่ 2.2:  | ประเภทการอนุญาตพิเศษให้แก่ใบอนุญาตขับขี่ในมลรัฐนิวยอร์ก .....   | 2-6  |
| ตารางที่ 2.3:  | ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่แต่ละลำดับชั้นในมลรัฐนิวยอร์ก .....  | 2-8  |
| ตารางที่ 2.4:  | แนวทางการเปลี่ยนผ่านไปสู่ลำดับชั้นถัดไปในระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่<br>แบบลำดับชั้นของมลรัฐนิวยอร์ก .....                 | 2-9  |
| ตารางที่ 2.5:  | ประเภทของยานพาหนะและข้อกำหนดด้านอายุขั้นต่ำ .....   | 2-12 |
| ตารางที่ 2.6:  | รายละเอียดการตรวจสอบสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ .....  | 2-15 |

|                |  |      |
|----------------|--|------|
| ตารางที่ 2.7:  | รายละเอียดสำหรับการทดสอบภาคทฤษฎี.....  | 2-21 |
| ตารางที่ 2.8:  | รายละเอียดสำหรับการทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติ .....   | 2-24 |
| ตารางที่ 2.9:  | เงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่และผู้ร่วมเดินทาง .....  | 2-33 |
| ตารางที่ 2.10: | ข้อกำหนดการทดสอบสมรรถภาพ ทฤษฎีและการทดสอบภาคปฏิบัติ.....   | 2-34 |
| ตารางที่ 2.11: | ข้อกำหนดเกี่ยวกับการขอรับหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตขับขี่ .....   | 2-42 |
| ตารางที่ 2.12: | รายละเอียดของลำดับชั้นของใบอนุญาตขับขี่ลำดับชั้นต่างๆ.....   | 2-50 |
| ตารางที่ 2.13: | โครงสร้างของใบขับขี่ทั่วไปประเภทต่างๆ ในประเทศญี่ปุ่น .....  | 2-51 |
| ตารางที่ 2.14: | สาระสำคัญของรายมาตราของกฎหมายญี่ปุ่น<br>Road Traffic Law (Act No. 105 of 1960) ที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่.....                 | 2-52 |
| ตารางที่ 2.15: | ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการเพื่อได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป<br>ในประเทศญี่ปุ่น .....   | 2-52 |
| ตารางที่ 2.16: | อำนาจหน้าที่และความสัมพันธ์ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและคณะกรรมการ<br>ความปลอดภัยสาธารณะของรัฐบาลท้องถิ่น.....                   | 2-54 |
| ตารางที่ 2.17: | สรุปผลการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างระบบใบขับขี่แบบลำดับชั้น<br>(Graduate Driver License) จากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศ ..... | 2-55 |
| ตารางที่ 3.1:  | รูปแบบระบบตัดแต้มของประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรป .....   | 3-4  |
| ตารางที่ 3.2:  | รายละเอียดของฐานความผิดและคะแนนที่ต้องบันทึกในระบบตัดคะแนนความประพฤติ<br>ใบอนุญาตขับขี่ของสหราชอาณาจักร .....                      | 3-6  |
| ตารางที่ 3.3:  | หลักเกณฑ์การตัดคะแนนของระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ ใน<br>ประเทศนอร์เวย์ .....   | 3-16 |
| ตารางที่ 3.4:  | ฐานข้อหาในระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของประเทศฝรั่งเศส .....   | 3-22 |
| ตารางที่ 3.5:  | ข้อหาความผิดและจำนวนแต้มที่ถูกเพิ่มในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย .....   | 3-26 |
| ตารางที่ 3.6:  | สรุปผลการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความ<br>ประพฤติในการขับรถจากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศ.....          | 3-32 |
| ตารางที่ 4.1:  | ชุดแบบสอบถามและการเก็บข้อมูลรายจังหวัด.....  | 4-1  |
| ตารางที่ 4.2:  | กรอบประเด็นคำถามสำหรับแบบสอบถามของผู้ขับขี่.....   | 4-3  |
| ตารางที่ 4.3:  | กรอบประเด็นคำถามสำหรับแบบสอบถามของผู้โดยสาร.....   | 4-4  |
| ตารางที่ 4.4:  | ชุดแบบสอบถามการสำรวจผู้ขับขี่รายจังหวัด .....  | 4-5  |
| ตารางที่ 4.5:  | รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน .....  | 4-5  |
| ตารางที่ 4.6:  | เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง.....   | 4-5  |
| ตารางที่ 4.7:  | ระยะเวลาในการขับขี่.....   | 4-6  |

|   |      |
|---|------|
| ตารางที่ 4.8: ความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะในหนึ่งสัปดาห์ .....  | 4-6  |
| ตารางที่ 4.9: จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่.....   | 4-6  |
| ตารางที่ 4.10: ช่วงเวลาในการเดินทาง (ชุดที่ 1).....   | 4-7  |
| ตารางที่ 4.11: ประเภทยานพาหนะที่ขับขี่โดยส่วนใหญ่ .....   | 4-7  |
| ตารางที่ 4.12: ประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ครอบครอง .....  | 4-8  |
| ตารางที่ 4.13: เหตุผลของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่.....   | 4-8  |
| ตารางที่ 4.14: รูปแบบการฝึกฝนในระยะการหัดขับขี่.....  | 4-8  |
| ตารางที่ 4.15: เหตุผลในการเลือกรูปแบบการฝึกฝน .....   | 4-8  |
| ตารางที่ 4.16: การถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่ .....  | 4-9  |
| ตารางที่ 4.17: การถูกตัดคะแนนตามระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ .....                                 | 4-9  |
| ตารางที่ 4.18: พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ .....   | 4-10 |
| ตารางที่ 4.19: ประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน.....  | 4-10 |
| ตารางที่ 4.20: ประสบการณ์ของบุคคลใกล้ชิดในการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน.....                                    | 4-11 |
| ตารางที่ 4.21: ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน .....  | 4-11 |
| ตารางที่ 4.22: ปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด.....                               | 4-11 |
| ตารางที่ 4.23: ปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด .....                                     | 4-12 |
| ตารางที่ 4.24: ปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด.....                                     | 4-12 |
| ตารางที่ 4.25: ปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด .....                            | 4-12 |
| ตารางที่ 4.26: การปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่จะช่วยลด<br>อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ..... | 4-12 |
| ตารางที่ 4.27: เกณฑ์การวัดระดับความคิดเห็น .....  | 4-14 |
| ตารางที่ 4.28: ทักษะคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว.....                                | 4-15 |
| ตารางที่ 4.29: ชุดแบบสอบถามการสำรวจผู้ขับขี่รายจังหวัด .....  | 4-18 |
| ตารางที่ 4.30: รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน .....  | 4-18 |
| ตารางที่ 4.31: เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง.....   | 4-18 |
| ตารางที่ 4.32: ความถี่ในการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์ .....  | 4-19 |
| ตารางที่ 4.33: จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่.....  | 4-19 |
| ตารางที่ 4.34: ช่วงเวลาในการเดินทาง (ชุดที่ 1).....   | 4-19 |
| ตารางที่ 4.35: ทักษะคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ .....                          | 4-20 |
| ตารางที่ 4.36: ประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน.....  | 4-21 |
| ตารางที่ 4.37: ประสบการณ์ของบุคคลใกล้ชิดในการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน.....                                    | 4-21 |
| ตารางที่ 4.38: ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน.....   | 4-22 |

|   |      |
|---|------|
| ตารางที่ 4.39: ปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด .....                              | 4-22 |
| ตารางที่ 4.40: ปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด .....                                     | 4-22 |
| ตารางที่ 4.41: ปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด .....                                    | 4-22 |
| ตารางที่ 4.42: ปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด.....                             | 4-23 |
| ตารางที่ 4.43: การปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่จะช่วยลด<br>อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ..... | 4-23 |
| ตารางที่ 4.44: เกณฑ์การวัดระดับความคิดเห็น .....  | 4-25 |
| ตารางที่ 4.45: ทศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว.....                                  | 4-25 |
| ตารางที่ 5.1: การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....   | 5-1  |
| ตารางที่ 6.1: แนวทางการขับเคลื่อนข้อเสนอแนะ .....   | 6-15 |

## สารบัญรูป

หน้า

|                              |   |          |
|------------------------------|---|----------|
| รูปที่ 1.1:                  | ภาพรวมอัตราใบอนุญาตขับขี่รถ (ออกใหม่, ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ .....                             | 1-3      |
| รูปที่ 1.2:                  | ภาพรวมอัตราการจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์.....  | 1-5      |
| รูปที่ 1.3:                  | สัญลักษณ์ของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับหนังสือรับรอง .....  | 1-33     |
| รูปที่ 1.4:                  | ขั้นตอนการดำเนินการอบรมและทดสอบเพื่อขอรับคืนคะแนนตาม<br>พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ.....                         | 1-50     |
| รูปที่ 1.5:                  | ขั้นตอนของระบบตัดแต้มสำหรับบุคคลธรรมดา .....  | 1-51     |
| รูปที่ 3.1:                  | หลักการและแนวคิดของการใช้ระบบตัดแต้ม .....  | 3-3      |
| รูปที่ 3.2:                  | โครงสร้างระบบศาลในสหราชอาณาจักร.....  | 3-10     |
| รูปที่ 3.3:                  | หลักสูตร National Driver Offender Retraining Scheme ของสหราชอาณาจักร                                    | 3-Error! |
| <b>Bookmark not defined.</b> |   |          |
| รูปที่ 3.4:                  | กระบวนการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่<br>สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ..... | 3-15     |
| รูปที่ 6.1:                  | ป้ายสัญลักษณ์สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ในเครือรัฐออสเตรเลีย .....   | 6-5      |
| รูปที่ 6.2:                  | ป้ายสัญลักษณ์สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ในประเทศญี่ปุ่น .....  | 6-6      |



# บทที่ 1 ผลการศึกษาสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของ ประเทศไทย

การศึกษาในส่วนนี้ คณะผู้วิจัยจะดำเนินการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์สถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว อย่างน้อยต้องประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ได้แก่ คุณลักษณะและเงื่อนไขของผู้ขอรับใบอนุญาต รูปแบบหรือลักษณะการฝึกอบรมและทดสอบ ข้อจำกัดในการขับขี่ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และประเด็นด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งทบทวนแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่และมาตรการด้านใบขับขี่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

## 1.1 สถานการณ์การออกใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาสถานการณ์การออกใบอนุญาตขับขี่ของประเทศไทยในช่วงปีงบประมาณ 2563 – 2565 เพื่อวิเคราะห์ประกอบกับสถานการณ์ของการจดทะเบียนรถในประเทศไทย โดยสำหรับสถิติภาพรวมการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถ (ออกใหม่, ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในปีงบประมาณ 2563 – 2565 ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

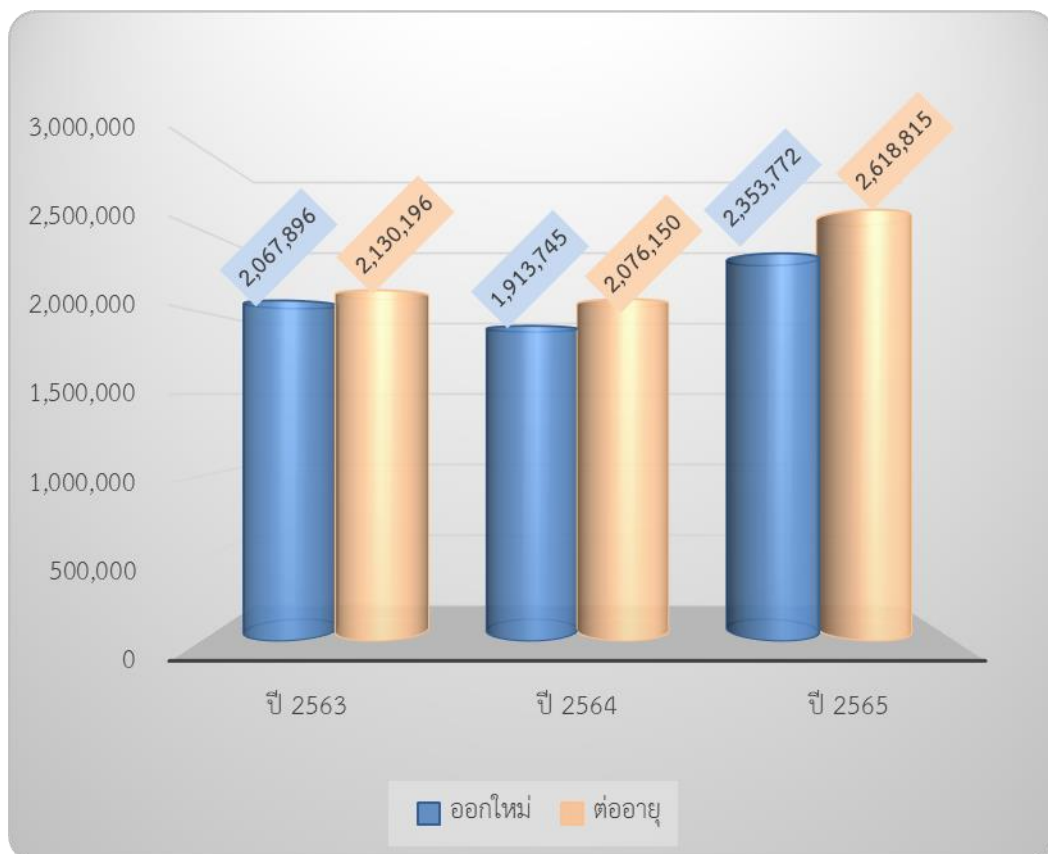
ตารางที่ 1.1: สถิติภาพรวมการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถ (ออกใหม่, ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2563 - 2565

| ประเภทใบอนุญาต                               | ปี 2563   |           | ปี 2564   |           | ปี 2565   |           | ร้อยละของการเปลี่ยนแปลง |         |           |         |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------------------|---------|-----------|---------|
|  | ออกใหม่   | ต่ออายุ   | ออกใหม่   | ต่ออายุ   | ออกใหม่   | ต่ออายุ   | 2564/2563               |         | 2565/2564 |         |
|  |           |           |           |           |           |           | ออกใหม่                 | ต่ออายุ | ออกใหม่   | ต่ออายุ |
| ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์         | 2,067,896 | 2,130,196 | 1,913,745 | 2,076,150 | 2,353,772 | 2,618,815 | (7.45)                  | (2.54)  | 22.99     | 26.14   |
| ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว        | 611,829   | -         | 535,707   | -         | 766,532   | -         | (12.44)                 | -       | 43.09     | -       |
| ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว  | 209       | -         | 59        | -         | 328       | -         | (71.77)                 | -       | 455.93    | -       |
| ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว | 411,400   | -         | 330,582   | -         | 413,031   | -         | (19.64)                 | -       | 24.94     | -       |
| ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล                | 639,772   | 1,365,793 | 662,861   | 1,304,085 | 712,571   | 1,590,483 | 3.61                    | (4.52)  | 7.50      | 21.96   |
| ใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อส่วนบุคคล              | 304       | 803       | 195       | 669       | 204       | 781       | (35.86)                 | (16.69) | 4.62      | 16.74   |
| ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล         | 330,720   | 711,710   | 362,155   | 732,390   | 383,438   | 959,808   | 9.51                    | 2.91    | 5.88      | 31.05   |
| ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ                  | 3,346     | 22,675    | 1,169     | 14,913    | 5,944     | 22,567    | (65.06)                 | (34.23) | 408.47    | 51.32   |
| ใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อสาธารณะ                | 206       | 1,536     | 75        | 991       | 97        | 1,631     | (63.59)                 | (35.48) | 29.33     | 64.58   |
| ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ           | 4,712     | 25,635    | 1,899     | 21,318    | 2,087     | 41,624    | (59.70)                 | (16.84) | 9.90      | 95.25   |
| ใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ                  | 64,111    | -         | 18,525    | -         | 68,897    | -         | (71.10)                 | -       | 271.91    | -       |
| ใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่น                       | 1,287     | 2,044     | 518       | 1,784     | 643       | 1,921     | (59.75)                 | (12.72) | 24.13     | 7.68    |

ที่มา กรมการขนส่งทางบก (2567)

จากตารางข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าสำหรับสถานการณ์ของการออกใบอนุญาตขับขี่รถใหม่ นั้น ในปีงบประมาณ 2565 เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2564 คิดเป็นร้อยละ 22.99 โดยในปีงบประมาณ 2565 ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว มีการออกใหม่มากที่สุด 766,532 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 32.57 ของจำนวนใบอนุญาตขับขี่รถออกใหม่ทั้งหมด รองลงมาคือ ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล 712,571 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 30.27 และใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว 413,031 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 17.55 นอกจากนี้ ในส่วนของการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถ พบว่า ปีงบประมาณ 2565 เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2564 คิดเป็นร้อยละ 26.14 โดยในปีงบประมาณ 2565 ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีการต่ออายุมากที่สุด 1,590,483 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 60.73 ของจำนวนการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถทั้งหมด รองลงมาคือ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล 959,808 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 36.65 และใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ 41,624 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 1.59 ดังที่แสดงในรูปต่อไปนี้

รูปที่ 1.1: ภาพรวมอัตราใบอนุญาตขับขี่รถ (ออกใหม่, ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์



ที่มา กรมการขนส่งทางบก (2567)

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงอัตราการจดทะเบียนรถสะสมนั้น สำหรับรถจดทะเบียนใหม่ ในช่วงปีงบประมาณ 2562 - 2566 มีอัตราการเติบโตลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.16 โดยมีการจดทะเบียนรถใหม่เฉลี่ย 2.90 ล้านคันต่อปี (รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ปีละ 2.82 ล้านคัน และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกปีละ 0.08 ล้านคัน) เฉลี่ยเดือนละประมาณ 241,654 คัน วันละประมาณ 7,945 คัน หรือเฉลี่ยทุกๆ ชั่วโมงจะมีรถจดทะเบียนใหม่ในประเทศไทยประมาณ 322 คัน โดยตั้งแต่ปีงบประมาณ 2562 ถึงปีงบประมาณ 2566 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นทุกปียกเว้นปีงบประมาณ 2563 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2562 เช่นเดียวกันกับแนวโน้มการจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.2: จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในปีงบประมาณ 2562 – 2566

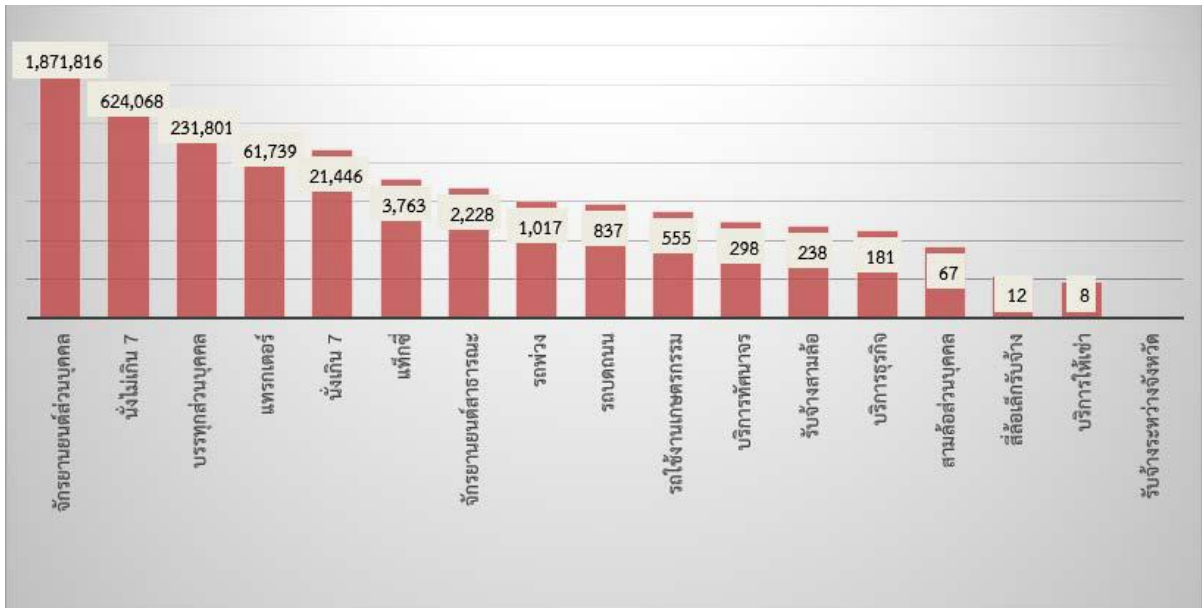
| ประเภทรถ                                      | ปีงบประมาณ |           |           |           |           | ค่าเฉลี่ย |
|---|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|   | 2562       | 2563      | 2564      | 2565      | 2566      |           |
| รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน         | 741,441    | 569,926   | 553,567   | 602,848   | 652,560   | 624,068   |
| รย. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน            | 15,439     | 25,888    | 22,654    | 23,270    | 19,978    | 21,446    |
| รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล                   | 281,543    | 223,720   | 229,032   | 241,340   | 183,369   | 231,801   |
| รย. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล                   | 83         | 57        | 58        | 79        | 60        | 67        |
| รย. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด             | -          | -         | -         | -         | -         | -         |
| รย. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน | 8,662      | 4,888     | 1,525     | 1,253     | 2,487     | 3,763     |
| รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง                 | 32         | 8         | 16        | 2         | 2         | 12        |
| รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ                     | 178        | 170       | 120       | 224       | 498       | 238       |
| รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ                      | 449        | 93        | 21        | 46        | 294       | 181       |
| รย. 10 รถยนต์บริการทัศนาจร                    | 402        | 241       | 6         | 99        | 744       | 298       |
| รย. 11 รถยนต์บริการให้เช่า                    | 17         | 4         | -         | 8         | 12        | 8         |
| รย. 12 รถจักรยานยนต์                          | 1,910,227  | 1,701,139 | 1,725,603 | 1,946,386 | 2,075,723 | 1,871,816 |
| รย. 13 รถแทรกเตอร์                            | 58,763     | 54,768    | 63,051    | 71,442    | 60,673    | 61,739    |
| รย. 14 รถบดถนน                                | 698        | 768       | 1,061     | 965       | 694       | 837       |
| รย. 15 รถใช้งานเกษตรกรรม                      | 735        | 460       | 721       | 478       | 380       | 555       |
| รย. 16 รถพ่วง                                 | 835        | 1,060     | 995       | 1,121     | 1,076     | 1,017     |
| รย. 17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ                   | 4,638      | 2,487     | 1,496     | 1,186     | 1,332     | 2,228     |

ที่มา กรมการขนส่งทางบก (2567)

จากตารางข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าสำหรับอัตราจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์นั้น ประเภทรถที่จดทะเบียนใหม่เฉลี่ยต่อปีมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ อันดับ 1 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย. 12) จำนวน 1,871,816 คันต่อปี อันดับ 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) จำนวน 624,068 คันต่อปี อันดับ 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) จำนวน 231,801 คันต่อปี อันดับ 4 รถแทรกเตอร์ (รย.13) จำนวน

61,739 คันต่อปี และอันดับ 5 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รย.2) จำนวน 21,446 คันต่อปี ดังที่แสดงในรูปต่อไปนี้

รูปที่ 1.2: ภาพรวมอัตราการจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์



ที่มา กรมการขนส่งทางบก (2567)

จากสถิติของการขอรับใบอนุญาตขับขี่ที่เปรียบเทียบกับสถิติของรถยนต์จดทะเบียนสะสมข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ในขณะที่อัตราการจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในทุกๆ ปี อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของการขอรับใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์กลับมีอัตราที่น้อยกว่าในหลายเท่าตัว ยกตัวอย่างเช่น อัตราการจดทะเบียนใหม่เฉลี่ยต่อปีมากที่สุดอันดับ 1 ได้แก่ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.12) จำนวน 1,871,816 คันต่อปี อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาอัตราการออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่สำหรับรถจักรยานยนต์ในปี 2565 กลับอยู่ที่ 383,438 ใบเท่านั้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าจำนวนผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ยังคงมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่จริง อย่างไรก็ตาม ทักษะการขับขี่ปลอดภัยเป็นทักษะที่มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการอบรมและทดสอบเพื่อให้ผ่านมาตรฐานในการได้รับใบอนุญาต ซึ่งการขับรถโดยไม่ได้ผ่านกระบวนการเข้ารับใบอนุญาตอย่างถูกต้องส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่มีหลักประกันความสามารถและทักษะในการขับขี่ที่เพียงพอต่อการขับรถบนท้องถนนจริง และมีแนวโน้มที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในอัตราที่สูงกว่าผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาต ยิ่งไปกว่านั้น การได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นส่วนสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น มาตรการลงโทษเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด เมื่อผู้ขับขี่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตจึงส่งผลให้ระบบการบังคับใช้กฎหมายยังไม่สามารถบังคับใช้กับคนกลุ่มนี้ได้ ทำให้การดำเนินการทางด้านกฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงสมควรมีการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเพื่อวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดภายใต้กระบวนการขอรับใบอนุญาต และเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว อันจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่ และ

สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เพิ่มขึ้นได้  
อย่างเป็นรูปธรรม

## 1.2 คุณลักษณะและเงื่อนไขของผู้ขอรับใบอนุญาต

ในส่วนคุณลักษณะและเงื่อนไขของผู้ขอรับใบอนุญาตนั้น คณะผู้วิจัยจะแบ่งการทบทวนออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ 1) คุณลักษณะและเงื่อนไขของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และ 2) คุณลักษณะและเงื่อนไขของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### คุณลักษณะและเงื่อนไขของใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว คือ ใบอนุญาตขับขี่รถที่ออกให้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถเป็นครั้งแรก เพื่อเป็นการให้อุญาตผู้ขับขี่รถมือใหม่ในเบื้องต้นสำหรับการใช้รถในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ก่อนที่ผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว 2) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว และ 3) ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับคุณลักษณะและเงื่อนไขของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว มีดังนี้<sup>1</sup>

- มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์
- มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
- มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตาม พ.ร.บ. รถยนต์ฯ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
- ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
- ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
- ไม่เป็นบุคคลวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน
- ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
- ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถ<sup>2</sup>
- ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถ ซึ่งมีใช้จากเหตุขาดคุณสมบัติเรื่องอายุของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ เว้นแต่ได้พ้นกำหนด 3 ปีไปแล้วนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถ โดยให้อธิบดีกำหนดเงื่อนไขในการพิจารณาการออกใบอนุญาตขับขี่รถไว้ด้วย

<sup>1</sup> มาตรา 46 (9) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

<sup>2</sup> มาตรา 46 (8) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

สำหรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมีอายุการใช้งาน 2 ปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับขี่รถ<sup>3</sup> อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราค่าธรรมเนียมจะแตกต่างกันไปตามประเภทของรถ คือ<sup>4</sup>

- ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ฉบับละ 200 บาท
- ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ฉบับละ 100 บาท
- ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ฉบับละ 100 บาท

#### **คุณลักษณะและเงื่อนไขของใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล**

ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลเป็นใบอนุญาตขับขี่รถที่ออกให้แก่ผู้ที่มีทักษะความสามารถและประสบการณ์ในการขับขี่มาแล้วในระดับหนึ่ง ทั้งนี้ เมื่อผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป และได้ถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี ก็สามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลแบบเต็มรูปแบบได้เช่นกัน ซึ่งใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล 2) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล และ 3) ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล สำหรับใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลจะมีหลักเกณฑ์ในการอนุญาต ดังนี้<sup>5</sup>

- ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับรถชนิดนั้นมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี
- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามเช่นเดียวกับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และ
- ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้าย ไม่น้อยกว่า 6 เดือนแล้ว

สำหรับใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลมีอายุการใช้งาน 5 ปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับขี่รถ และอาจขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถได้อีกคราวละ 5 ปี ทั้งนี้ ในกรณีที่วันครบกำหนดอายุใบอนุญาตไม่ตรงกับวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถ ให้ขยายอายุใบอนุญาตต่อไปจนถึงวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถในปีนั้นหรือในปีถัดไป แล้วแต่กรณี โดยให้ถือว่าวันดังกล่าวเป็นวันที่ใบอนุญาตขับขี่รถครบกำหนดอายุ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถเกิดในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ และในปีที่ใบอนุญาตขับขี่รถครบกำหนดอายุนั้นไม่มีวันที่ 29 กุมภาพันธ์ ให้ถือเอาวันที่ 28 กุมภาพันธ์ เป็นวันครบรอบวันเกิด<sup>6</sup>

สำหรับอัตราค่าธรรมเนียมในการขอรับใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล มีดังนี้<sup>7</sup>

- ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ฉบับละ 500 บาท
- ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล ฉบับละ 250 บาท

<sup>3</sup> มาตรา 44 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

<sup>4</sup> กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2559

<sup>5</sup> มาตรา 47 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

<sup>6</sup> มาตรา 44 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

<sup>7</sup> กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2546

- ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ฉบับละ 250 บาท

### 1.3 รูปแบบหรือลักษณะการฝึกอบรมและทดสอบ

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถ พ.ศ. 2565 กำหนดให้ผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับขี่รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต้องผ่านการอบรมและทดสอบตามลำดับขั้นตอน ได้แก่<sup>8</sup>

- อบรมตามหลักสูตรที่กำหนด
- การทดสอบสมรรถภาพร่างกาย
- ทดสอบข้อเขียน
- ทดสอบขับรถ

การทดสอบสมรรถภาพร่างกายและอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด หรือการทดสอบข้อเขียนและการทดสอบขับรถ จะดำเนินการลำดับใดก่อนหลังก็ได้ตามความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม สำหรับการทดสอบข้อเขียนและการทดสอบขับรถจะต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพร่างกายและการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนดก่อน<sup>9</sup>

ในกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล หรือผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล มีความประสงค์จะขับรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 400 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ต้องมีหลักฐานการรับรอง<sup>10</sup> จากโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกได้ทำความตกลงกับหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่มีศักยภาพและมีความพร้อมในการจัดการอบรมและทดสอบตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเป็นการเพิ่มเติมด้วย<sup>11</sup>

ทั้งนี้ สำหรับผู้ที่มีหลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าได้ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมและการทดสอบจากโรงเรียนการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกได้ทำความตกลงกับหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่

<sup>8</sup> ข้อ 3 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>9</sup> ข้อ 3 วรรคสอง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>10</sup> ข้อมูลผลการเรียนของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถที่เข้ารับการอบรมและการทดสอบจากโรงเรียนการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก หรือผู้ที่ได้รับหนังสือรับรองหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

<sup>11</sup> ข้อ 3 วรรคสาม ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565



มีศักยภาพและมีความพร้อมในการจัดการอบรมและทดสอบตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ให้ถือว่าผ่าน การอบรมและการทดสอบ<sup>12</sup>

### **การอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด**

สำหรับรายละเอียดหลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

---

<sup>12</sup> ข้อ 4 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565

ตารางที่ 1.3: หลักสูตรการอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถตามพ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522

| กรณี   | วิชา   | ระยะเวลาอบรม          | หมายเหตุ   |
|--|--|-----------------------|--|
| การขอรับใบอนุญาตขับขี่ใหม่ <sup>13</sup><br>(ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว) | <ul style="list-style-type: none"> <li>กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก)</li> <li>การขับรถยนต์อย่างปลอดภัย</li> <li>จิตสำนึกและมารยาทในการขับรถ</li> <li>ข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและการให้ความช่วยเหลือและการปฐมพยาบาล</li> </ul> | ไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมง | <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวที่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวมาแล้วและมีอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรวิชาจิตสำนึกและการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง<sup>14</sup></li> <li>ในกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และมีใบอนุญาตขับขี่รถของรถประเภทเดียวกันกับที่ขอรับใบอนุญาตซึ่งรัฐบาลของประเทศอื่นออกให้ซึ่งยังไม่สิ้นอายุ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง<sup>15</sup></li> <li>กรณีผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว หรือ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว เป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ซึ่งเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยว การเล่นเกม การเดินทางผ่านราชอาณาจักร หรือแรงงานต่างด้าวซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติผ่อนผันให้อาศัยอยู่ในประเทศไทยได้ชั่วคราวเป็นกรณีพิเศษที่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่รถชนิดเดียวกันมาแล้ว ต้อง</li> </ul> |

<sup>13</sup> ข้อ 6 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>14</sup> ข้อ 7 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>15</sup> ข้อ 6 วรรคสอง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

| กรณี  | วิชา   | ระยะเวลาอบรม          | หมายเหตุ   |
|---|--|-----------------------|--|
|   |  |                       | ผ่านการอบรมตามหลักสูตรวิชาจิตสำนึกและการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง <sup>16</sup> |
| การขอเปลี่ยนชนิดใบอนุญาต<br>(ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่ต้องการเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล ในกรณีที่ใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุเกิน 1 ปี) <sup>17</sup> | <ul style="list-style-type: none"> <li>กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก)</li> <li>การขับรถยนต์อย่างปลอดภัย</li> <li>จิตสำนึกและมารยาทในการขับรถ</li> <li>ข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและการให้ความช่วยเหลือและการปฐมพยาบาล</li> </ul> | ไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมง |  |
| การต่ออายุใบอนุญาตในกรณีปกติ<br>(ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล) <sup>18</sup>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>การขับรถยนต์อย่างปลอดภัย</li> <li>มารยาทในการขับรถ</li> </ul>   | ไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง |  |
| การต่ออายุใบอนุญาต<br>(ในกรณีที่ใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี) <sup>19</sup>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>การขับรถยนต์อย่างปลอดภัย</li> <li>มารยาทในการขับรถ</li> </ul>   | ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง |  |

<sup>16</sup> ข้อ 8 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>17</sup> ข้อ 9 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>18</sup> ข้อ 11 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>19</sup> ข้อ 11 วรรคสอง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

### การทดสอบสมรรถภาพร่างกาย

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถ พ.ศ. 2565 กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และการทดสอบขับรถ ยกเว้นใบอนุญาตขับขี่รถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี<sup>20</sup> ทั้งนี้ สำหรับการขอรับใบอนุญาตส่วนบุคคล จะต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย<sup>21</sup>

สำหรับกรณีผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว หรือใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว เป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองซึ่งเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาเพื่อการท่องเที่ยว การเล่นกีฬา การเดินทางผ่านราชอาณาจักร หรือแรงงานต่างด้าวซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติผ่อนผันให้อาศัยอยู่ในประเทศไทยได้ชั่วคราวเป็นกรณีพิเศษที่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่รถชนิดเดียวกันมาแล้ว ซึ่งใบอนุญาตขับขี่เดิมสิ้นอายุไม่เกิน 1 ปี ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายเช่นกัน<sup>22</sup> อย่างไรก็ตาม หากใบอนุญาตขับขี่เดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปีขึ้นไป ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย และการทดสอบข้อเขียน<sup>23</sup> และในกรณีที่ใบอนุญาตขับขี่เดิมสิ้นอายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไปต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และการทดสอบขับรถ<sup>24</sup>

ในการขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ทุกชนิด ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ที่ใบอนุญาตขับขี่เดิมขาดต่ออายุเกิน 1 ปี ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียนด้วย<sup>25</sup> และในกรณีที่ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ที่ใบอนุญาตขับขี่เดิมขาดต่ออายุเกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียนและทดสอบขับรถด้วย<sup>26</sup>

---

<sup>20</sup> ข้อ 14 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>21</sup> ข้อ 16 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>22</sup> ข้อ 15 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>23</sup> ข้อ 15 วรรคสอง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>24</sup> ข้อ 15 วรรคสาม ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>25</sup> ข้อ 17 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>26</sup> ข้อ 17 วรรคสอง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

สำหรับการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายประกอบการทำการทดสอบปฏิกิริยาและการทดสอบสายตา<sup>27</sup> จำนวน 4 ด้าน โดยมีหลักเกณฑ์และรายละเอียดในการทดสอบดังต่อไปนี้

- **การทดสอบปฏิกิริยา<sup>28</sup>**

การทดสอบปฏิกิริยาเป็นการทดสอบความสามารถในการใช้เบรกเท้า ซึ่งผู้เข้ารับการทดสอบต้องสามารถควบคุมรถให้หยุดรถได้ทันทีอย่างปลอดภัย เมื่อมีวัตถุหรือสิ่งกีดขวางอยู่ด้านหน้ารถ โดยให้ผู้เข้ารับการทดสอบนั่งในจุดที่กำหนด ตามองตรงไปที่เครื่องทดสอบ จากนั้นใช้เฉพาะเท้าขวาเพียงข้างเดียวในการทดสอบ โดยเริ่มเหยียบคันเร่งค้างไว้จนไฟสีเขียวสว่างขึ้น และเมื่อไฟสีแดงสว่างขึ้น ให้ผู้ทดสอบย้ายเท้าขวามาเหยียบเบรกทันที โดยที่ไฟบนกราฟในเครื่องทดสอบจะต้องเลื่อนขึ้นไม่เกิน 0.75 วินาที โดยจะทำการทดสอบทั้งสิ้นทั้งหมด 3 ครั้ง หากสามารถเหยียบเบรกได้ในระยะเวลาสั้นกว่าหรือเท่ากับ 0.75 วินาที เป็นจำนวน 2 ใน 3 ครั้ง ถือว่าผ่านการทดสอบ

ทั้งนี้ ในกรณีการขอต่ออายุใบอนุญาต หากมีเหตุผลความจำเป็นกรมการขนส่งทางบกจะกำหนดให้ใช้วิธีการทดสอบปฏิกิริยานอกจากวิธีที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น หรือยอมรับการทดสอบปฏิกิริยาตามวิธีการทดสอบของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมก็ได้<sup>29</sup>

- **การทดสอบสายตาทางกว้าง<sup>30</sup>**

การทดสอบสายตาทางกว้างเป็นการทดสอบความสามารถในการใช้สายตา มองในมุมกว้างทั้งด้านซ้ายและด้านขวาในมุม 75 องศา เพื่อให้สำรวจและมองเห็นสิ่งต่างๆ ที่ส่งผลต่อการขับขี่รถ โดยไม่กรอกสายตาไปทางซ้ายหรือขวา โดยให้ผู้เข้ารับการทดสอบวางสันจมูกแนบกับเครื่องทดสอบ เครื่องทดสอบจะปรากฏสี 3 สี คือ สีเขียว สีแดง และสีเหลืองทางด้านซ้ายและขวาของผู้ทดสอบ ผู้ทดสอบจะต้องตอบชื่อสีให้ถูกต้อง หากสามารถตอบได้ถูกต้องเป็นจำนวน 2 ใน 3 ครั้ง ถือว่าผ่านการทดสอบ

- **การทดสอบสายตาทางลึก<sup>31</sup>**

การทดสอบสายตาทางลึกเป็นการทดสอบความสามารถในการมองเห็นทางลึก เพื่อให้สามารถคาดการณ์และกะระยะความห่างของรถ เพื่อนำมาปรับใช้ในการแซง การหยุด หรือการจอดรถอย่างปลอดภัย

<sup>27</sup> ข้อ 18 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>28</sup> ข้อ 19 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>29</sup> ข้อ 19 วรรคสอง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>30</sup> ข้อ 20 (1) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>31</sup> ข้อ 20 (2) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

โดยให้ผู้เข้ารับการทดสอบนั่งในจุดที่กำหนดซึ่งห่างจากกล่องทดสอบประมาณ 2.50 – 3.50 เมตร ภายในกล่องทดสอบจะบรรจุเสา 2 ต้นอยู่ทางซ้ายมือและขวามือ ให้ผู้เข้ารับการทดสอบใช้อุปกรณ์ในการเลื่อนเสาทำให้เสาทางด้านซ้ายมือสามารถเลื่อนมาขนานกับเสาทางขวามือให้ได้มากที่สุด โดยห่างจากจุดที่กำหนดได้ไม่เกินกว่า 1 นิ้ว ซึ่งจะทำให้การทดสอบทั้งหมด 3 ครั้ง หากผลการทดสอบสามารถทำได้ไม่เกิน 1 นิ้ว เป็นจำนวน 2 ใน 3 ครั้ง ถือว่าผ่านการทดสอบ

- การทดสอบการมองเห็นสีที่จำเป็นต่อการขับรถ<sup>32</sup>

การทดสอบการมองเห็นสีที่จำเป็นต่อการขับรถเป็นการทดสอบความสามารถในการใช้สายตา โดยให้ผู้เข้ารับการทดสอบดูสีเขียว สีแดง และสีเหลืองจากเครื่องทดสอบในระดับสายตาระยะไม่น้อยกว่า 3 เมตร แล้วอ่านสีตามที่เจ้าหน้าที่กำหนด โดยจะทำการทดสอบสีละ 3 ครั้ง รวมเป็น 9 ครั้ง หากผู้เข้ารับการทดสอบสามารถอ่านถูกต้องเป็นจำนวน 6 ครั้ง หรือ 2 ใน 3 ครั้ง ถือว่าผ่านการทดสอบ ทั้งนี้ การทดสอบการมองเห็นความชัดเจนอาจดำเนินการด้วยวิธีอื่นซึ่งกรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือเห็นชอบก็ได้

ทั้งนี้ สำหรับในกรณีการขอต่ออายุใบอนุญาต หากมีเหตุผลความจำเป็นกรมการขนส่งทางบกจะกำหนดให้ใช้วิธีทดสอบการมองเห็นสีที่จำเป็นในการขับรถเพียงอย่างเดียว หรือยอมรับการทดสอบสายตาของตามวิธีการทดสอบของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมก็ได้<sup>33</sup>

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้เข้ารับการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายแล้วไม่ผ่านการทดสอบ ให้ทดสอบแก้ตัวเฉพาะส่วนที่ทดสอบไม่ผ่านได้อีก 1 ครั้งภายในวันนั้น และหากยังไม่ผ่านการทดสอบนั้นอีก ให้มาทำการทดสอบแก้ตัวใหม่ในวันทำการถัดไปนับแต่วันที่สอบไม่ผ่าน แต่ไม่เกิน 90 วัน นับแต่วันยื่นคำขอ เว้นแต่มีเหตุอันสมควรให้นายทะเบียนมีอำนาจพิจารณาให้ทดสอบแก้ตัวก่อนระยะเวลาที่กำหนดได้เป็นการเฉพาะรายแล้วแต่กรณี และหากพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับขี่รถใหม่<sup>34</sup>

### **การทดสอบภาคทฤษฎี (ทดสอบข้อเขียน)**

การทดสอบภาคทฤษฎีเป็นการทดสอบความรู้ที่ได้รับอบรมจากหลักสูตร โดยเกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจร รวมทั้งมารยาทและจิตสำนึก เทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย ตลอดจนการบำรุงรักษารถ ทั้งนี้ในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบก ได้ใช้ระบบ E-exam (Electronic Examination) ในการทดสอบ ซึ่งเป็นการทดสอบผ่านระบบคอมพิวเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ อันจะสามารถช่วยผู้เข้ารับการทดสอบสามารถทำข้อสอบได้สะดวกรวดเร็ว อีกทั้งมีความแม่นยำในการคำนวณสูง และมีความโปร่งใสเป็นธรรม

---

<sup>32</sup> ข้อ 20 (3) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>33</sup> ข้อ 20 วรรคสอง ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>34</sup> ข้อ 21 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

ในการทดสอบภาคทฤษฎี ผู้เข้ารับการทดสอบจะต้องทำคะแนนให้ได้ 45 ข้อขึ้นไปจากข้อสอบทั้งหมด 50 ข้อ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 90 ของข้อสอบทั้งหมด<sup>35</sup> อย่างไรก็ตาม สำหรับในกรณีที่ผู้เข้ารับการทดสอบข้อเขียนอ่านและเขียนหนังสือไทยไม่ได้ ให้ทำการทดสอบโดยแบ่งออกเป็น 2 วิธี คือ<sup>36</sup>

1) กรณีทดสอบข้อเขียนด้วยระบบกระดาษ ให้ผู้ดำเนินการทดสอบอ่านคำถามให้ผู้เข้ารับการทดสอบฟังและให้ผู้เข้ารับการทดสอบตอบด้วยปากเปล่าโดยทำเครื่องหมายลงในกระดาษคำตอบด้วยตนเองและให้ผู้ดำเนินการทดสอบบันทึกในกระดาษคำตอบว่า “สอบปากเปล่า” และประกาศผลการทดสอบให้ทราบโดยเร็ว

2) กรณีทดสอบข้อเขียนด้วยระบบ E-exam ให้ผู้ดำเนินการทดสอบเปิดเสียงอ่านแบบทดสอบจากระบบ E-exam ให้ผู้เข้ารับการทดสอบฟังและให้ผู้เข้ารับการทดสอบดำเนินการทำแบบทดสอบ

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้เข้ารับการทดสอบข้อเขียนแล้วไม่ผ่านการทดสอบ ให้ทดสอบแก้ตัวได้อีก 1 ครั้งในวันนั้น หากยังไม่ผ่านการทดสอบอีกให้ออกใบนัดมาทำการทดสอบแก้ตัวใหม่ในวันทำการถัดไปนับแต่วันที่สอบไม่ผ่านแต่ไม่เกิน 90 วันนับแต่วันที่ยื่นคำขอ เว้นแต่มีเหตุอันสมควรให้นายทะเบียนมีอำนาจพิจารณาให้ทดสอบแก้ตัวก่อนระยะเวลาที่กำหนดได้เป็นการเฉพาะราย และหากพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับขีรถใหม่<sup>37</sup>

### **การทดสอบภาคปฏิบัติ**

การทดสอบภาคปฏิบัติคือการทดสอบขับรถ ซึ่งผู้ขอรับใบอนุญาตขับขีรถแต่ละประเภทจะต้องนำรถชนิดดังกล่าวมาใช้ในการทดสอบขับจริงด้วยทำการสอบตามที่กำหนด สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการทดสอบและวัดผลจะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- การทดสอบภาคปฏิบัติของรถยนต์หรือรถยนต์สามล้อ
- การทดสอบภาคปฏิบัติของรถจักรยานยนต์

สำหรับการทดสอบขับรถยนต์หรือรถยนต์สามล้อ ท่าที่ใช้ในการทดสอบขับรถภาคปฏิบัติจะมีท่าสอบทั้งหมด 7 ท่า โดยให้ทดสอบรวม 3 ท่า คือ ท่าที่ 1 และท่าที่ 2 เป็นท่าบังคับ และเลือกทดสอบอีก 1 ท่า

<sup>35</sup> ข้อ 22 (2) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>36</sup> ข้อ 23 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>37</sup> ข้อ 24 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

อย่างไรก็ตาม สำหรับรถเกียร์อัตโนมัติที่ไม่สามารถใช้ท่าที่ 4 ในการทดสอบได้ ซึ่งลักษณะของท่าทดสอบทั้ง 7 ท่าได้แก่<sup>38</sup>

- ท่าที่ 1 การขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า
- ท่าที่ 2 การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง
- ท่าที่ 3 การขับรถถอยหลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้าย
- ท่าที่ 4 การหยุดรถและออกรถบนทางลาด (สำหรับรถเกียร์ธรรมดาเท่านั้น)
- ท่าที่ 5 การกลับรถ
- ท่าที่ 6 การขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก
- ท่าที่ 7 การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร

สำหรับรายละเอียดของท่าทดสอบแต่ละท่า รวมทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการทดสอบและการวัดผลแต่ละท่า ปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้

---

<sup>38</sup> ข้อ 27 (1) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565



ตารางที่ 1.4: ท่าทดสอบภาคปฏิบัติของรถยนต์หรือรถยนต์สามล้อ<sup>39</sup>

| ท่าที่                                      | วิธีการทดสอบและวัดผล   | หมายเหตุ  |
|---|--|-----------|
| ท่าที่ 1 การขับรถเดินทางและหยุดเทียบทางเท้า | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ผู้เข้ารับการทดสอบต้องขับรถเดินทางตั้งแต่เริ่มขับรถอย่างต่อเนื่องไปจนถึงจุดทดสอบที่กำหนดให้หยุดรถ โดยให้หยุดรถได้เพียงครั้งเดียว ณ จุดที่กำหนดให้หยุดเท่านั้น</li> <li>● ด้านซ้ายของรถต้องขนานขอบทางและห่างจากขอบทางไม่เกิน 25 เซนติเมตร</li> <li>● กันชนหน้าหรือล้อหน้าสุดหรือขอบล้อสำหรับรถที่ไม่มีกันชนหน้า ต้องไม่ล้ำจุดหยุดรถข้างทาง และต้องอยู่ห่างจากจุดหยุดรถนั้นไม่เกิน 1 เมตร</li> <li>● ต้องไม่ขับรถป็นหรือเบียดขอบทาง</li> </ul>  | ท่าบังคับ |
| ท่าที่ 2 การขับรถเดินทางและถอยหลังในทางตรง  | <p>ให้เลือกทดสอบแบบใดแบบหนึ่ง ดังนี้</p> <p><b>แบบที่ 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ขับรถเดินทางและถอยหลังออกโดยตลอดช่องเดินรถซึ่งประกอบด้วยเส้นแนวเส้นที่กำหนด หรือหลักที่ตั้งไว้ในแนวตรงขนานกัน 2 แถว มีความยาวประมาณ 10 - 12 เมตร หลักแต่ละหลักในแถวเดียวกันมีระยะห่าง 1.5 เมตร ส่วนความกว้างของช่องเดินรถเท่ากับความกว้างสุดของตัวรถรวมกระจกมองข้างบวกเพิ่มอีกข้างละ 0.5 เมตร</li> <li>● ต้องไม่ขับรถชนหรือเบียดหลัก ล้ำเส้น หรือล้ำแนวเส้นที่กำหนด</li> <li>● ให้ขับรถเดินทางและถอยหลังได้เพียงครั้งเดียว</li> <li>● เครื่องยนต์ต้องไม่ดับ</li> </ul> <p><b>แบบที่ 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ขับรถเดินทางและถอยหลังออกโดยตลอดช่องเดินรถซึ่งมีขนาดความกว้าง 2.5 เมตร ยาว 10 - 12 เมตร เป็นระยะคงที่ใช้กับรถทุกขนาด</li> <li>● ล้อรถต้องไม่ทับเส้น แนวเส้นที่กำหนด หรือไม่ชน หรือเบียดหลัก</li> <li>● ให้ขับรถเดินทางและถอยหลังได้เพียงครั้งเดียว</li> <li>● เครื่องยนต์ต้องไม่ดับในระหว่างทดสอบ</li> </ul> | ท่าบังคับ |

<sup>39</sup> ข้อ 27 (2) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

บทที่ 1: ผลการศึกษาสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย

| ทำที่  | วิธีการทดสอบและวัดผล   | หมายเหตุ  |
|--|--|---|
| ทำที่ 3 การขับรถยนต์หลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้าย         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ขับรถยนต์หลังเข้าจอดในช่องว่างด้านซ้าย ซึ่งประกอบด้วยหลัก เส้น หรือแนวเส้น ที่กำหนด หากเป็นหลักต้องไม่น้อยกว่า 9 หลัก เป็นช่องกว้างเท่ากับความกว้างของรถรวมกระจกมองข้างบวกเพิ่มอีกข้างละ 0.5 เมตร ความยาวของช่องจอดเท่ากับ ความยาวของตัวรถบวกเพิ่มอีก <ul style="list-style-type: none"> <li>— 2.5 เมตร สำหรับรถตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522</li> <li>— 4 เมตร สำหรับผู้ขับรถชนิดที่ 1 และ 2 ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522</li> <li>— 6 เมตร สำหรับผู้ขับรถชนิดที่ 3 ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522</li> </ul> </li> <li>● ตั้งแต่เริ่มเข้าเกียร์ขับรถยนต์หลังเข้าจอดจนกระทั่งขับออกจากช่องว่างด้านซ้ายต้องเข้าเกียร์ หรือเปลี่ยนเกียร์ไม่เกิน 7 ครั้ง</li> <li>● ต้องไม่ชนหรือเบียดหลัก ล้ำเส้น หรือล้ำแนวเส้นที่กำหนด</li> <li>● ตัวรถต้องขนานกับขอบทางหรือหลัก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนดด้านซ้าย โดยไม่เบียดหลักขอบทาง หรือทับเส้น หรือทับแนวเส้นที่กำหนด</li> </ul> | เลือกทดสอบ (ยกเว้นกรณีสอบขับรถลากจูงหรือรถกึ่งพ่วง เป็นทำ บังคับ) |
| ทำที่ 4 การหยุดรถและออกรถบนทางลาด (สำหรับรถเกียร์ธรรมดาเท่านั้น) | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ขับรถขึ้นเนินหรือสะพานโค้ง แล้วหยุดรถบนเชิงลาดของเนินหรือสะพานโค้งโดยให้กันชนหน้าอยู่ที่จุดหยุดรถ แล้วออกรถข้ามเนินหรือสะพานโค้งไปโดยปลอดภัย</li> <li>● ต้องไม่ขับรถในลักษณะที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นเหตุให้ตัวรถเคลื่อนถอยจากจุดที่หยุดเกินกว่า 1 เมตร</li> <li>● เครื่องยนต์ดับไม่เกิน 2 ครั้ง</li> </ul>  | เลือกทดสอบ (ไม่ใช้กับรถเกียร์อัตโนมัติ)                           |
| ทำที่ 5 การกลับรถ  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้กลับรถในช่องเดินรถซึ่งประกอบด้วยหลัก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนดที่ตั้งไว้ขนานกัน 2 แถว มีความยาวประมาณ 10 - 12 เมตร หลัก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนดในแต่ละแถวต้องห่างกัน 1.5 เมตร ส่วนความกว้างของช่องเดินรถเท่ากับ ความยาวของรถบวกเพิ่มอีก 2 เมตร</li> <li>● ต้องไม่ขับรถชนหรือเบียดขอบทาง หลัก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนด</li> <li>● ตั้งแต่เริ่มขับรถเพื่อกลับรถจนกระทั่งกลับรถแล้วเสร็จต้องเปลี่ยนเกียร์ ไม่เกิน 7 ครั้ง</li> </ul>  | เลือกทดสอบ  |
| ทำที่ 6 การขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ผู้เข้ารับการทดสอบขับรถจากจุดเริ่มต้นให้ขับเดินหน้าเข้าไปในช่องจอดที่เป็นมุมฉากซึ่งประกอบด้วยขอบทาง หลัก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนด เป็นแนวทดสอบ 2 แถว ขนานกันเป็นช่องเดินรถกว้าง 8 เมตร ยาวประมาณ 10 -20 เมตร และขอบทางหลัก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนด อีก 2 แถว ที่ตั้งเป็นแนวช่องจอดที่เป็นมุมฉากกับช่องเดินรถที่มีความกว้างเท่ากับ ความกว้างของตัวรถ รวมกับกระจกมองข้างบวกเพิ่มอีกข้างละ 1 เมตร ความยาวเท่ากับ ความยาวของตัวรถบวกเพิ่มอีก 1 เมตร</li> <li>● ต้องไม่ขับรถชนหรือเบียดขอบทาง หลัก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนด</li> <li>● ให้ขับรถเดินหน้าเข้าช่องจอดได้เพียงครั้งเดียว</li> </ul>  | เลือกทดสอบ  |

| ทำที่  | วิธีการทดสอบและวัดผล   | หมายเหตุ          |
|--|--|-------------------|
| <p>ทำที่ 7 การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ตัวรถต้องขนานกับขอบทาง หลีก เส้น หรือแนวเส้นที่กำหนดทั้งสองด้าน</li> <li>● การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรไม่น้อยกว่า 8 เครื่องหมาย ดังนี้               <ul style="list-style-type: none"> <li>— เครื่องหมายป้ายหยุด</li> <li>— เครื่องหมายห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามเลี้ยวขวา</li> <li>— เครื่องหมายให้เลี้ยวซ้ายหรือให้เลี้ยวขวา</li> <li>— เครื่องหมายห้ามหยุดรถ</li> <li>— เครื่องหมายห้ามเข้า</li> <li>— เครื่องหมายอื่นๆ อีก 3 เครื่องหมาย เช่น เส้นแนวหยุด เส้นให้ทาง เส้นแยงสำหรับทางแยก ป้ายห้ามจอดรถ</li> </ul> </li> <li>● ต้องให้สัญญาณไฟตามจุดต่างๆ ให้ได้ถูกต้องทุกแห่ง ดังนี้               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวขวา</li> <li>— ให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวซ้าย</li> <li>— ให้สัญญาณไฟเมื่อจะหยุดรถ</li> </ul> </li> </ul> | <p>เลือกทดสอบ</p> |

สำหรับการทดสอบภาคปฏิบัติของรถจักรยานยนต์จะมีท่าทดสอบทั้งหมด 5 ท่า โดยให้ทดสอบรวม 3 ท่า คือ ท่าที่ 1 เป็นท่าบังคับ และเลือกทดสอบอีก 2 ท่า ซึ่งลักษณะของท่าทดสอบทั้ง 5 ท่า ได้แก่

- ท่าที่ 1 การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร
- ท่าที่ 2 การขับรถตรงตัวบนทางแคบ
- ท่าที่ 3 การขับรถผ่านทางโค้งรัศมีแคบรูปตัวแซด (Z)
- ท่าที่ 4 การขับรถผ่านทางโค้งซ้ายและโค้งขวารูปตัวเอส (S)
- ท่าที่ 5 การขับรถหลบหลีกสิ่งกีดขวาง

รายละเอียดของท่าทดสอบแต่ละท่า รวมทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการทดสอบและการวัดผลแต่ละท่าปรากฏตามตาราง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.5: ท่าทดสอบภาคปฏิบัติของรถจักรยานยนต์

| ท่าที่   | วิธีการทดสอบและวัดผล   | หมายเหตุ   |
|--|--|------------|
| ท่าที่ 1 การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรไม่น้อยกว่า 8 เครื่องหมาย ดังนี้                             <ul style="list-style-type: none"> <li>— เครื่องหมายป้ายหยุด</li> <li>— เครื่องหมายห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามเลี้ยวขวา</li> <li>— เครื่องหมายให้เลี้ยวซ้ายหรือให้เลี้ยวขวา</li> <li>— เครื่องหมายห้ามหยุดรถ</li> <li>— เครื่องหมายห้ามเข้า</li> <li>— เครื่องหมายอื่นๆ อีก 3 เครื่องหมาย เช่น เส้นแนวหยุด เส้นให้ทาง เส้นทแยงสำหรับทางแยกป้ายห้ามจอดรถ</li> </ul> </li> <li>● ต้องให้สัญญาณไฟตามจุดต่าง ๆ ให้ได้ถูกต้องทุกแห่ง ดังนี้                             <ul style="list-style-type: none"> <li>— ให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวขวา</li> <li>— ให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวซ้าย</li> <li>— ให้สัญญาณไฟเมื่อจะหยุดรถ</li> </ul> </li> </ul>                                       | ท่าบังคับ  |
| ท่าที่ 2 การขับรถทรงตัวบนทางแคบ                | <p>ให้ผู้เข้ารับการทดสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ขับขี่โดยทรงตัวบนอุปกรณ์ที่ใช้ไม้กระดานกว้าง 30 เซนติเมตร ยาว 15 เมตร หรือใช้คอนกรีตเป็นแนวเส้นตรงตามขนาดดังกล่าวให้สูงประมาณ 2 - 3 เซนติเมตร โดยให้กำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดห่างจากไม้กระดานหรือแนวคอนกรีตในระยะที่เหมาะสมให้สามารถตั้งตัวรถและระยะเบรกหยุดรถได้โดยปลอดภัย</li> <li>● ต้องขับขี่โดยขับผ่านตลอดตั้งแต่ต้นจนจบใช้เวลาไม่น้อยกว่า 10 วินาที และเริ่มนับเวลาเมื่อล้อหลังขึ้นอยู่บนอุปกรณ์และสิ้นสุดเมื่อล้อหน้าลงจากอุปกรณ์</li> <li>● ในระหว่างขับรถต้องปฏิบัติ ดังนี้                             <ul style="list-style-type: none"> <li>— เท้าต้องไม่หลุดจากที่ปักเท้า</li> <li>— ล้อต้องไม่ตกหรือสั่นไถลจากอุปกรณ์</li> <li>— ใช้ความเร็วอย่างเหมาะสม</li> <li>— เครื่องยนต์ต้องไม่ดับในระหว่างทดสอบ</li> </ul> </li> </ul> | เลือกทดสอบ |

บทที่ 1: ผลการศึกษาสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย

| ท่าที่  | วิธีการทดสอบและวัดผล   | หมายเหตุ   |
|---|--|------------|
| ท่าที่ 3 การขับรถผ่านทางโค้งรัศมีแคบรูปตัวแซด (Z)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ผู้เข้ารับการทดสอบขับรถในทางโค้งรัศมีแคบที่ใช้กรวย หรือคอนกริตเทเป็นรูปตัวแซด (Z) ที่มีช่องเดินรถกว้าง 2 เมตร กรณีใช้กรวยต้องห่างกัน 1.5 เมตร กรณีใช้คอนกริตเทเป็นรูปตัวแซด (Z) ฐานล่างของตัวแซด (Z) ยาว 5 เมตร ความยาวระหว่างฐานบนและฐานล่างของตัวแซด (Z) ยาว 16 เมตร</li> <li>● ให้ขับรถช้า ใช้เกียร์ต่ำ และสามารถควบคุมรถขับเลี้ยวขวาและเลี้ยวซ้ายไปได้ตลอด</li> <li>● ห้ามสั่นไถลหรือล้ม</li> <li>● ต้องไม่ขับรถชนกรวยหรือคอนกริตเทเป็นรูปตัวแซด (Z)</li> <li>● เครื่องยนต์ต้องไม่ดับในระหว่างทดสอบ</li> <li>● ไม่ใช่เท้าแตะพื้น</li> </ul>  | เลือกทดสอบ |
| ท่าที่ 4 การขับรถผ่านทางโค้งซ้ายและโค้งขวารูปตัวเอส (S) | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ผู้เข้ารับการทดสอบขับรถผ่านทางโค้งซ้ายและโค้งขวาที่ใช้กรวยหรือใช้คอนกริตเทเป็นรูปตัวเอส (S) ที่มีช่องทางเดินรถกว้าง 2 เมตร ยาว 17 เมตร โดยกรวยต้องห่างกัน 1 เมตร</li> <li>● ผู้เข้ารับการทดสอบต้องสามารถควบคุมรถผ่านไปได้อย่างปลอดภัยโดยไม่เสียหลักสั่นไถลหรือล้ม</li> <li>● ต้องไม่ชนกรวยหรือคอนกริตเทเป็นรูปตัวเอส (S)</li> <li>● เครื่องยนต์ต้องไม่ดับในระหว่างทดสอบ</li> <li>● ไม่ใช่เท้าแตะพื้น</li> </ul>  | เลือกทดสอบ |
| ท่าที่ 5 การขับรถหลบหลีกสิ่งกีดขวางให้ปฏิบัติ ดังนี้    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ผู้เข้ารับการทดสอบขับด้วยความเร็วที่ 20 – 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยขับรถหลบหลีกกรวยที่ตั้งไว้สำหรับทดสอบไปทางด้านซ้ายและด้านขวาในลักษณะสลับฟันปลา ซึ่งกรวยดังกล่าวให้ตั้งบนพื้นที่ที่มีความกว้าง 3.5 เมตร จำนวน 5 อัน เป็นเส้นตรงบริเวณกึ่งกลางของพื้นที่ที่ใช้ทำการทดสอบ โดยให้กรวยแต่ละอันมีระยะห่าง 5 เมตร โดยให้จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดมีระยะห่างจากกรวยในระยะที่เหมาะสมให้สามารถตั้งตัวรถและระยะเบรคหยุดรถได้โดยปลอดภัย</li> <li>● ในระหว่างขับรถต้องสามารถควบคุมรถได้ดีไม่เสียหลัก สั่นไถล เฉี่ยวชน สิ่งกีดขวางหรือขอบทาง</li> <li>● เครื่องยนต์ต้องไม่ดับในระหว่างทดสอบ</li> </ul> | เลือกทดสอบ |

ผู้เข้ารับการทดสอบขับรถต้องปฏิบัติให้ถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนดจึงจะถือว่าผ่านการทดสอบ และให้ผู้ดำเนินการทดสอบแจ้งผลการทดสอบแก่ผู้เข้ารับการทดสอบทันทีเมื่อเสร็จสิ้นการทดสอบ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้เข้ารับการทดสอบขับรถแล้วไม่ผ่านการทดสอบในท่าใด ให้ทดสอบแก้ตัวเฉพาะท่าที่ไม่ผ่านเมื่อพ้นกำหนด 3 วัน นับแต่วันที่ทดสอบไม่ผ่านแต่ไม่เกิน 90 วัน นับแต่วันที่ยื่นคำขอเว้นแต่มีเหตุอันสมควรให้นายทะเบียนมีอำนาจพิจารณาให้ทดสอบแก้ตัวก่อนระยะเวลาที่กำหนดได้เป็นการเฉพาะรายแล้วแต่กรณี และหากพ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับรถใหม่<sup>40</sup>

ทั้งนี้ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตซึ่งมีหลักฐานอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าผ่านการอบรม<sup>41</sup> และทดสอบ<sup>42</sup> เพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่

- หลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าได้ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากโรงเรียนการขนส่งกรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง
- หลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าได้ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากผู้ที่ได้รับมอบหมาย
- หลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าได้ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากโครงการอบรมเสริมความรู้ให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ หรือโครงการอบรมอื่นของกรมการขนส่งทางบก

#### 1.4 บทบาทของโรงเรียนสอนขับรถที่มีต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถ

โรงเรียนสอนขับรถนับเป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้ที่จะประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถในการเข้าฝึกอบรมและฝึกหัดขับรถทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยหลักเกณฑ์และวิธีการรวมทั้งเงื่อนไขในการรับรองโรงเรียนสอนขับรถจะเป็นไปตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ พ.ศ. 2561 ซึ่งในปัจจุบันโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองนั้นนับว่ามีบทบาทอย่างมากต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถ เนื่องจากเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ซึ่งผู้เรียนสามารถเข้ารับการฝึกอบรมและทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถได้ที่โรงเรียนสอนขับรถ โดยสามารถใช้หลักฐานการรับรองซึ่งแสดงว่าได้ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง เพื่อยกเว้นการเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย อบรมภาคทฤษฎี ทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ<sup>43</sup> กรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะช่วยให้ผู้เข้ารับการขอรับใบอนุญาตมีความสะดวก และ

<sup>40</sup> ข้อ 30 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>41</sup> ข้อ 13 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>42</sup> ข้อ 32 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

<sup>43</sup> ภาคผนวก 1 และ 2 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565

สามารถลดภาระในกระบวนการออกใบอนุญาตวิชาชีพชั่วคราวของกรรมการขนส่งทางบกได้เป็นอย่างมาก สำหรับการเป็นโรงเรียนสอนขับรถที่กรรมการขนส่งทางบกรับรองจะต้องมีคุณสมบัติและการดำเนินการดังต่อไปนี้

**หลักสูตรการสอนตามมาตรฐานที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนด**

สำหรับหลักสูตรการสอนของโรงเรียนสอนขับรถที่กรรมการขนส่งทางบกจะรับรอง แบ่งออกเป็น 4 ประเภท<sup>44</sup> คือ

- (1) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก
- (2) หลักสูตรการสอนขับรถยนต์
- (3) หลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์
- (4) หลักสูตรการสอนขับรถอื่นๆ ตามที่อธิบดีกรรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด

สำหรับรายละเอียดมาตรฐานการสอนของหลักสูตรขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ สามารถสรุปได้ตามตารางดังต่อไปนี้<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> ข้อ 4 กฎกระทรวง ว่าด้วยการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ พ.ศ. 2546

<sup>45</sup> ประกาศกรรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักสูตรการสอน การอบรมและฝึกหัดขับรถมาตรฐานของโรงเรียนสอนขับรถ พ.ศ. 2555



ตารางที่ 1.6: มาตรฐานหลักสูตรสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถ

| หลักสูตร   | ประเภทใบอนุญาต   | ภาค  | รายละเอียดหลักสูตร  | ระยะเวลา                 |
|--|--|--|---|--------------------------|
| <b>1. มาตรฐานหลักสูตรการสอนขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b> |  |  |   |                          |
| หลักสูตรการสอนขับรถยนต์<br>(จำนวนไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมง)       | ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์  | ภาคทฤษฎี<br>มีเนื้อหาและ<br>ชั่วโมงการอบรม<br>และฝึกหัดขับรถ<br>จำนวน<br>ไม่น้อยกว่า 5<br>ชั่วโมง    | ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และ<br>กฎหมายที่เกี่ยวข้อง   | ไม่น้อยกว่า<br>2 ชั่วโมง |
|  |  |  | ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคการขับขี้อย่างปลอดภัย มารยาทในการขับรถและสาเหตุ<br>และการป้องกันอุบัติเหตุ  | ไม่น้อยกว่า<br>2 ชั่วโมง |
|  |  |  | ความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ควบคุมภายในรถยนต์  | ไม่น้อยกว่า<br>1 ชั่วโมง |
|  |  | ภาคปฏิบัติ<br>มีเนื้อหาและ<br>ชั่วโมงการอบรม<br>และฝึกหัดขับรถ<br>จำนวน<br>ไม่น้อยกว่า 10<br>ชั่วโมง | ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับรถยนต์ <ul style="list-style-type: none"> <li>● การใช้รถยนต์เกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติ</li> <li>● การบำรุงรักษารถและการตรวจเช็ครถประจำวัน</li> <li>● การเตรียมความพร้อมในห้องโดยสารก่อนออกรถ</li> <li>● การควบคุมและบังคับรถให้เคลื่อนที่ และการหยุดรถ</li> <li>● การใช้คลัตช์ คันเร่ง และเบรกอย่างถูกต้อง</li> <li>● การใช้เกียร์ในระดับความเร็วที่แตกต่างของรถยนต์เกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติ</li> <li>● การใช้เกียร์ในสถานการณ์ต่างๆ</li> <li>● การขับรถเดินทางและถอยหลังในทางตรง</li> </ul> | ไม่น้อยกว่า<br>3 ชั่วโมง |
|  | การฝึกหัดขับรถตามท่าฝึกต่างๆ <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขับรถเดินทางและหยุดรถเทียบทางเท้า</li> <li>● การควบคุมความเร็วของรถ (การขับรถซิกแซกหรือการขับรถในทางโค้งรูปตัวเอส)</li> <li>● การกลับรถทางแคบ</li> <li>● การขับรถเดินทางและถอยหลังของตรง</li> </ul> | ไม่น้อยกว่า<br>4 ชั่วโมง   |   |                          |

บทที่ 1: ผลการศึกษาสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย

| หลักสูตร   | ประเภทใบอนุญาต                               | ภาค                                     | รายละเอียดหลักสูตร   | ระยะเวลา              |
|--|--|---|--|-----------------------|
|  |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• การขับรถเลี้ยวมุมฉากต่างๆ</li> <li>• การขับรถถอยหลังเข้าจอดและเดินหน้าออกจากช่องว่างด้านซ้ายขนานกับขอบทาง</li> <li>• การขับรถถอยหลังเข้าจอดและเดินหน้าออกจากช่องว่างด้านซ้ายมุมฉาก</li> <li>• การขับรถถอยหลังเข้าจอดและเดินหน้าออกจากช่องว่างด้านขวามุมฉาก</li> <li>• การขับรถเดินหน้าเข้าจอดและถอยหลังออกจากช่องว่างด้านซ้ายมุมฉาก</li> <li>• การขับรถเดินหน้าเข้าจอดและถอยหลังออกจากช่องว่างด้านขวามุมฉาก</li> <li>• การหยุดรถ การจอดรถ และออกรถบนทางลาดชันหรือสะพาน</li> <li>• การหยุดรถบนทางราบ</li> <li>• การปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก</li> </ul> |                       |
|  |  |   | การฝึกหัดขับรถนอกสถานที่ตามสภาพถนนจริง   | ไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง |
| หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถยนต์                                    | ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์   | -                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• การขับรถอย่างปลอดภัย</li> <li>• มารยาทในการขับรถ</li> </ul>   | ไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง |
| หลักสูตรการอบรมภาคทฤษฎีสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (จำนวนไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง) | ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ชั่วคราว                 |   | ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง   | ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง |
|  |  |   | การขับรถอย่างปลอดภัย   | ไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง |
|  |  |   | มารยาทในการขับรถ   | ไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง |
| <b>2. มาตรฐานหลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์</b>                    |  |   |  |                       |
| หลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์ (จำนวนไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมง)                             | ใบอนุญาตขับจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ | ภาคทฤษฎี มีเนื้อหาและชั่วโมงการอบรม และ | ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง  | ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง |
|  |  |   | ความรู้เกี่ยวกับโครงสร้างการขับขี่ มารยาท และหลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย   | ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง |

| หลักสูตร   | ประเภทใบอนุญาต                                    | ภาค  | รายละเอียดหลักสูตร  | ระยะเวลา                 |
|--|---|--|---|--------------------------|
|  |   | ฝึกหัดขับรถ<br>จำนวน<br>ไม่น้อยกว่า 5<br>ชั่วโมง   | ความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ควบคุมภายในรถยนต์  | ไม่น้อยกว่า<br>1 ชั่วโมง |
|  |   | ภาคปฏิบัติมี<br>เนื้อหาและชั่วโมง<br>การอบรมและ<br>ฝึกหัดขับรถ<br>จำนวนไม่น้อยกว่า<br>10 ชั่วโมง | <p>ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● การเตรียมตัวก่อนการขับขี่</li> <li>● การควบคุมรถในขณะไม่เคลื่อนที่</li> <li>● การควบคุมรถในขณะเคลื่อนที่</li> <li>● การออกรถและการเร่งเครื่องรถอย่างนุ่มนวล</li> <li>● การเปลี่ยนเกียร์</li> <li>● การเบรก (ตอนที่ 1)</li> <li>● การควบคุมความเร็ว</li> </ul>   | ไม่น้อยกว่า<br>5 ชั่วโมง |
|  |   |  | <p>การฝึกหัดขับรถตามท่าฝึกต่างๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● การเบรก (ตอนที่ ๒)</li> <li>● การขับรถเข้าทางโค้งรูปตัวเอสหรือทางโค้งรูปเลขแปด</li> <li>● การควบคุมคันเร่งและการทรงตัวบนทางคดเคี้ยวที่มีสิ่งกีดขวาง</li> <li>● การทรงตัวที่ความเร็วต่ำบนไม้กระดาน</li> <li>● การทรงตัวบนไม้รางลูกระนาด</li> <li>● การขับขี่โดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก</li> <li>● การขับขี่และการจอดรถบนทางลาดชันหรือสะพาน</li> <li>● การขับขี่เมื่อมีคนซ้อนท้าย</li> <li>● การปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก</li> </ul> | ไม่น้อยกว่า<br>5 ชั่วโมง |
| หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ | ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ | -  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขับรถอย่างปลอดภัย</li> <li>● มารยาทในการขับรถ</li> </ul>  | ไม่น้อยกว่า<br>1 ชั่วโมง |

บทที่ 1: ผลการศึกษาสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย

| หลักสูตร   | ประเภทใบอนุญาต                          | ภาค | รายละเอียดหลักสูตร   | ระยะเวลา                 |
|--|---|-----|--|--------------------------|
| หลักสูตรการอบรมภาคทฤษฎี<br>สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถ<br>จักรยานยนต์ชั่วคราว<br>(จำนวนไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง) | ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์<br>ชั่วคราว |     | ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์และ<br>กฎหมายที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า<br>2 ชั่วโมง |
|  |   |     | การขับรถอย่างปลอดภัย   | ไม่น้อยกว่า<br>1 ชั่วโมง |
|  |   |     | มารยาทในการขับรถ   | ไม่น้อยกว่า<br>1 ชั่วโมง |

**สถานที่สอนและฝึกหัดขับรถตามหลักสูตรการสอนที่ดำเนินการ โดยมีลักษณะอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตามระเบียบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด**

สำหรับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ใช้ในการพิจารณา มีดังต่อไปนี้

(1) อาคารสถานที่ต้องมีขนาดเหมาะสมกับการรับรอง การอำนวยความสะดวกและการรับสมัครผู้เรียนขับรถ ซึ่งต้องประกอบด้วยห้องทำการ ห้องสุชา และห้องเรียนภาคทฤษฎีที่มีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 30 ตารางเมตร แยกเป็นสัดส่วน มีสภาพเหมาะสมแก่การเรียนการสอน มีอากาศถ่ายเทได้สะดวก ไม่มีเสียงดังจนเป็นที่รบกวนต่อการเรียนการสอน

(2) อาคารสถานที่สำหรับการเรียนการสอนและสนามฝึกหัดขับรถต้องอยู่ในบริเวณเดียวกันกับสถานที่ตั้งของโรงเรียนสอนขับรถ เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นด้านพื้นที่ สนามฝึกหัดขับรถอาจตั้งอยู่ห่างจากบริเวณที่เป็นสถานที่ตั้งของโรงเรียนสอนขับรถได้ไม่เกิน 3 กิโลเมตร

(3) มีเครื่องทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย ซึ่งสามารถทดสอบสมรรถภาพของร่างกายตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(4) มีเครื่องทดสอบข้อเขียนด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ

(5) มีอุปกรณ์สำหรับควบคุมกำกับดูแลการเรียนการสอนและการทดสอบอย่างน้อย ดังนี้

- เครื่องอ่านข้อมูลบัตรประจำตัวประชาชนที่สามารถใช้งานกับระบบงานโรงเรียนสอนขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (E-classroom) ได้
- เครื่องสแกนลายนิ้วมือที่สามารถใช้งานกับระบบงานโรงเรียนสอนขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (E-classroom) ได้
- กล้องวงจรปิดในห้องทดสอบข้อเขียนที่สามารถมองเห็นได้ทั่วห้อง และสามารถเก็บข้อมูลไว้สำหรับการตรวจสอบได้อย่างน้อย 1 ปี

(6) มีหลักสูตรการสอน การอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และการวัดผลไม่ต่ำกว่าหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ

(7) ผู้ฝึกสอนขับรถทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถจากกรมการขนส่งทางบก

(8) มีรถสำหรับใช้ในการฝึกหัดขับที่มีลักษณะ ดังนี้

- สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่สอนหลักสูตรการขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก ได้แก่ รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมไม่น้อยกว่า 3,500 กิโลกรัม หรือรถลากจูงหรือรถโดยสารที่มีที่นั่งเกินกว่า 20 ที่นั่งที่สามารถใช้งานได้ดี มีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนถูกต้องตามที่

กฎหมายกำหนด โดยจะต้องมีกระจกมองหลังติดตั้งภายในรถทางด้านซ้ายสำหรับผู้ฝึกสอน จำนวน 1 อัน และมีกระจกมองข้างทางด้านซ้ายติดตั้งภายนอกสำหรับให้ผู้ฝึกสอนที่สามารถให้ผู้ฝึกสอนมองเห็นรถทางด้านซ้ายของตัวรถเพื่อความปลอดภัยจำนวน 1 อัน อีกทั้งมีเสียงสัญญาณแสดงการถอยหลังของรถ และมีแผ่นป้าย “ฝึกหัดขับ” พื้นสีขาวตัวอักษรสีแดงติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ง่ายทั้งด้านหน้า ด้านหลังและด้านข้างของรถทั้งสองข้าง

- กรณีได้รับอนุญาตให้สอนขับรถลากจูงและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ต้องมีรถพ่วงชนิดสองเพลลาที่มีน้ำหนักรวมไม่น้อยกว่า 3,500 กิโลกรัม ช่วงล้อยาวไม่น้อยกว่า 4.30 เมตร หรือรถกึ่งพ่วงที่มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมครบถ้วนถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด
- สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่สอนหลักสูตรการขับรถยนต์ ได้แก่ รถยนต์ที่สามารถใช้การได้ดี มีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมครบถ้วนถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด โดยจะต้องมีกระจกมองหลังติดตั้งภายในรถทางด้านซ้ายสำหรับผู้ฝึกสอน จำนวน 1 อัน และมีกระจกมองข้างทางด้านซ้ายติดตั้งภายนอกสำหรับให้ผู้ฝึกสอนที่สามารถให้ผู้ฝึกสอนมองเห็นรถทางด้านซ้ายของตัวรถเพื่อความปลอดภัย จำนวน 1 อัน อีกทั้งมีแป้นเบรกสำหรับผู้ฝึกสอน จำนวน 1 ชุด และมีแผ่นป้าย “ฝึกหัดขับ” พื้นสีขาวตัวอักษรสีแดง ติดตั้งในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ง่ายทั้งด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ
- สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่สอนหลักสูตรการขับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ รถจักรยานยนต์สำหรับใช้ในการฝึกหัดขับที่สามารถใช้การได้ดี มีสภาพมั่นคงแข็งแรงมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมครบถ้วนถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด และมีไฟแสดงการใช้เบรกมือและเบรกเท้าไว้ที่ด้านหน้ารถ

(9) สนามฝึกหัดขับรถตามแบบแปลนแผนผังมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ โดยมีความยาวไม่น้อยกว่า 300 เมตร ซึ่งภายในสนามประกอบด้วย

- ทางลาดชันหรือสะพาน ทางร่วมทางแยก ทางโค้งรูปตัวเอส ทางโค้ง 90 องศา วงเวียน
- บริเวณฝึกหัดการเบรก การเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง การขับรถถอยหลังเข้าจอดในช่องว่างด้านซ้าย การขับรถถอยหลังเข้าจอดในช่องว่างทางตรง 90 องศา การกลับรถทางแคบ การหยุดรถและออกรถบนทางลาด การถอยหลังเพื่อกลับรถการฝึกหัดขับรถคอร์สรูปตัวแอล (สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่สอนหลักสูตรการขับรถยนต์ และรถที่ใช้ในการขนส่ง)
- บริเวณฝึกหัดการเบรก การทรงตัวบนไม้กระดาน การฝึกหัดขับรถคอร์สรูปตัวแอล การฝึกหัดขับรถคอร์สเลขแปด การควบคุมคันเร่งและความคล่องตัว การทรงตัวบนไม้รางลูกระนาด (สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่สอนหลักสูตรการขับรถจักรยานยนต์)
- เครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจรตามลักษณะของสนามฝึกหัดขับรถ
- ศาลาที่พักระหว่างฝึกหัดขับรถที่มีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 15 ตารางเมตร

### ผู้ฝึกสอนที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก

สำหรับผู้ฝึกสอนขับรถที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก คือ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตในการเป็นผู้ฝึกสอนขับรถ ซึ่งจะต้องมีคุณสมบัติและผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักสูตรที่กฎหมายกำหนดก่อนแล้วแต่กรณี จึงจะสามารถได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถ นอกจากนี้ โดยลักษณะของหลักสูตรการอบรมและทดสอบการเป็นผู้ฝึกสอนขับรถจะขึ้นอยู่กับประเภทของใบอนุญาต ซึ่งจะแบ่งเป็น<sup>46</sup>

- ใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถในประเภทหลักสูตรผู้ฝึกสอนขับรถยนต์
- ใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถในประเภทหลักสูตรผู้ฝึกสอนขับรถจักรยานยนต์

ในส่วนของเกณฑ์การวัดผล ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถจะต้องมีเวลาเข้ารับการอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 และมีผลการทดสอบในแต่ละวิชาไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 จึงจะถือว่าผ่านการทดสอบ<sup>47</sup> และได้รับใบอนุญาตในการเป็นผู้ฝึกสอนขับรถในแต่ละประเภทในที่สุด และหากผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถในประเภทหลักสูตรใดประสงค์จะขอรับใบอนุญาตประเภทหลักสูตรอื่นอีก สามารถทำการอบรมและทดสอบเฉพาะในส่วนที่แตกต่างจากประเภทหลักสูตรที่ได้รับอนุญาตไว้แล้วได้

### การจัดการเรียนการสอนตามระเบียบที่กรมการขนส่งกำหนด

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองจะต้องจัดให้มีการเรียนการสอนและการอบรมตามหลักสูตรในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ และจัดให้มีผู้ฝึกสอนขับรถที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกตรงตามประเภทหลักสูตรการสอนของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง รวมทั้งควบคุมและกำกับดูแลให้ผู้ฝึกสอนขับรถสอนตรงตามประเภทหลักสูตรที่ได้รับอนุญาต ตลอดจนสอดส่องดูแลผู้ฝึกสอนขับรถมิให้กระทำการในลักษณะไม่สมควร หรือไม่เหมาะสมกับผู้เข้ารับการอบรมในขณะปฏิบัติหน้าที่ สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับสิทธิในการทำการทดสอบข้อเขียนหรือทดสอบขับรถ จะต้องจัดให้มีการทดสอบและควบคุมการทดสอบตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดด้วย<sup>48</sup>

นอกจากนี้ ยังต้องใช้ระบบงานโรงเรียนสอนขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom) ในทุกระบวนการดำเนินงาน และบันทึกการรณฝักหัดขับและรายชื่อผู้ฝึกสอนขับรถผ่านระบบงานโรงเรียนสอนขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom) ก่อนเปิดดำเนินการโรงเรียนสอนขับรถหรือก่อนการเปลี่ยนแปลงรณฝักหัดขับและผู้ฝึกสอนขับรถ อีกทั้งต้องดูแลและปรับปรุงอาคารสถานที่ อุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการสอน

<sup>46</sup> ข้อ 2 และข้อ 3 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบเพื่อขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถ และกำหนดเครื่องแต่งกายของผู้ฝึกสอนขับรถ พ.ศ. 2555

<sup>47</sup> ข้อ 5 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบเพื่อขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถ และกำหนดเครื่องแต่งกายของผู้ฝึกสอนขับรถ พ.ศ. 2555

<sup>48</sup> ข้อ 22 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ พ.ศ. 2561

และฝึกหัดขับรถ รถสำหรับใช้ในการฝึกหัดขับ และสนามฝึกหัดขับรถให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดี อยู่เสมอ และต้องจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดอีกด้วย<sup>49</sup>

ในส่วนของอัตราค่าธรรมเนียมการอบรมและฝึกหัดขับรถของโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด มีดังต่อไปนี้<sup>50</sup>

(1) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 1 หรือชนิดที่ 2 หลักสูตรละ 4,000 – 6,000 บาท

(2) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 1 หรือชนิดที่ 2 ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มาแล้ว หลักสูตรละ 2,500 – 4,500 บาท

(3) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 3 (รถลากจูง) ซึ่งได้ผ่านการอบรมและฝึกหัดขับรถตาม (1) หรือ (2) หรือได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 2 มาแล้ว หลักสูตรละ 2,500 – 4,000 บาท

(4) หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกหลักสูตรละ 200 – 300 บาท

(5) หลักสูตรการสอนขับรถยนต์ หลักสูตรละ 2,000 – 6,000 บาท

(6) หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ หลักสูตรละ 100 – 200 บาท

(7) หลักสูตรการอบรมภาคทฤษฎีสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ชั่วคราว หลักสูตรละ 300 – 500 บาท

(8) หลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์ หลักสูตรละ 500 – 1,000 บาท

(9) หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ หลักสูตรละ 100 – 200 บาท

(10) หลักสูตรการอบรมภาคทฤษฎีสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว หลักสูตรละ 300 – 500 บาท

นอกจากนี้ ในการดำเนินการโรงเรียนสอนขับรถ จะต้องไม่ใช่ถ้อยคำชวนเชื่อหรือโฆษณาอันมีลักษณะ ชักชวนหรือจูงใจจนเกินความจริง และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขอื่นๆ ตามที่ได้รับการรับรองให้ ดำเนินการโรงเรียนสอนขับรถ โดยเมื่อโรงเรียนสอนขับรถได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกเป็นที่ เรียบร้อยแล้ว จะได้รับสัญลักษณ์ดังรูปที่ 2.1

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมการอบรมและฝึกหัดขับรถของโรงเรียนสอนขับรถ พ.ศ. 2555



## รูปที่ 1.3: สัญลักษณ์ของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับหนังสือรับรอง



ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก (2565)

สำหรับสิทธิประโยชน์ของโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกนั้น คือ การได้รับสิทธิในการออกหลักฐานรับรองผลการเรียน เพื่อยกเว้นการอบรมหรือทดสอบสำหรับการขอรับใบอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถแล้วแต่กรณี โดยจะแบ่งเป็นการได้รับสิทธิออกหลักฐานรับรองผลการเรียนภาคทฤษฎี และการได้รับสิทธิออกหลักฐานรับรองผลการเรียนภาคปฏิบัติ โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- (1) โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับสิทธิออกหลักฐานรับรองผลการเรียนภาคทฤษฎี จะต้องมีคุณสมบัติดังนี้
  - ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับควบคุมกำกับดูแลการเรียนการสอนและการทดสอบ และใช้ระบบงานโรงเรียนสอนขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom) ในการควบคุมกำกับดูแลการเรียนการสอนและการทดสอบครบทุกขั้นตอน
  - ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง และข้อกำหนด ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียนสอนขับรถได้อย่างครบถ้วนถูกต้อง
  - ไม่อยู่ในระหว่างถูกระงับใช้หนังสือรับรองเป็นการชั่วคราว
- (2) โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับสิทธิออกหลักฐานรับรองผลการเรียนภาคปฏิบัติ จะต้องมีคุณสมบัติดังนี้
  - ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับควบคุมกำกับดูแลการเรียนการสอนและการทดสอบ และใช้ระบบงานโรงเรียนสอนขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom) ในการควบคุมกำกับดูแลการเรียนการสอนและการทดสอบครบทุกขั้นตอน

- ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง และข้อกำหนด ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียนสอนขับรถ ได้อย่างครบถ้วนถูกต้อง
- ไม่อยู่ในระหว่างถูกระงับใช้หนังสือรับรองเป็นการชั่วคราว
- จัดให้มีคณะกรรมการดำเนินการทดสอบความสามารถในการขับรถ ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถ และผ่านการประเมินความรู้ความสามารถจากกรรมการขนส่งทางบกจำนวน ไม่น้อยกว่า 3 คน
- ใช้เกณฑ์การวินิจฉัยการทดสอบขับรถตามมาตรฐานของกรรมการขนส่งทางบก
- บันทึกผลการทดสอบในระบบงานโรงเรียนสอนขับรถอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom)

### สถิติของโรงเรียนสอนขับรถที่กรรมการขนส่งทางบกรับรองในปัจจุบัน

จากข้อมูลทางสถิติของกรรมการขนส่งทางบกในปี 2565 แสดงให้เห็นว่าจำนวนโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองทั้งหมดทั่วประเทศมีจำนวน 312 แห่ง ใน 74 จังหวัด โดยแยกเป็นส่วนกลาง จำนวน 31 แห่ง และส่วนภูมิภาค จำนวน 281 แห่ง ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุปปรากฏตามตารางที่ 2.9 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.7: สถิติของโรงเรียนสอนขับรถที่กรรมการขนส่งทางบกรับรอง

(ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565)

| รายการ                | โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง |                  |                |        |         |
|-----------------------|------------------------------------|------------------|----------------|--------|---------|
|                       | จำนวน<br>โรงเรียน                  | จำนวน<br>จังหวัด | หลักสูตรการสอน |        |         |
|                       |                                    |                  | รถจักรยานยนต์  | รถยนต์ | รถขนส่ง |
| ทั่วประเทศ            | 312                                | 74               | 298            | 304    | 145     |
| ส่วนกลาง              | 31                                 | 1                | 28             | 31     | 11      |
| ส่วนภูมิภาค           | 281                                | 73               | 270            | 273    | 134     |
| ภาคกลาง               | 120                                | 22               | 116            | 116    | 60      |
| ภาคตะวันออก           | 38                                 | 7                | 38             | 38     | 28      |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 75                                 | 20               | 72             | 74     | 37      |
| ภาคเหนือ              | 24                                 | 8                | 22             | 23     | 3       |
| ภาคตะวันตก            | 19                                 | 5                | 18             | 18     | 7       |
| ภาคใต้                | 36                                 | 12               | 32             | 35     | 10      |

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (2565)

สำหรับจังหวัดที่มีโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง มีจำนวน 74 จังหวัด คิดเป็นร้อยละ 96 โดยจังหวัดที่มีโรงเรียนสอนขับรถมากที่สุด คือ กรุงเทพมหานคร จำนวน 31 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 9.93 ของจำนวนสอนขับรถทั้งหมด รองลงมา คือ จังหวัดชลบุรี มี 17 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 5.45 และจังหวัดปทุมธานี มี 15 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.80 และหากจำแนกตามจำนวนโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองในแต่ละจังหวัด สามารถแบ่งได้ ดังนี้

(1) **จังหวัดที่มีโรงเรียนสอนขับรถ 1 แห่ง** มีจำนวน 20 แห่ง ได้แก่ ตราด นครนายก นราธิวาส น่าน บึงกาฬ พะเยา พังงา พิจิตร เพชรบูรณ์ มุกดาหาร ยะลา ระนอง ลำพูน สมุทรสงคราม สระแก้ว สิงห์บุรี หนองบัวลำภู อ่างทอง อำนาจเจริญ อุทัยธานี

(2) **จังหวัดที่มีโรงเรียนสอนขับรถ 2 แห่ง** มีจำนวน 14 แห่ง ได้แก่ กระบี่ ชัยนาท ชัยภูมิ นครพนม ประจวบคีรีขันธ์ พัทลุง แพร่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ลำปาง เลย สกลนคร สุโขทัย อุตรดิตถ์

(3) **จังหวัดที่มีโรงเรียนสอนขับรถ 3 แห่ง** มีจำนวน 10 แห่ง ได้แก่ กาญจนบุรี ชุมพร ตรัง ตาก นครสวรรค์ พิษณุโลก ยโสธร ศรีสะเกษ สุพรรณบุรี หนองคาย

(4) **จังหวัดที่มีโรงเรียนสอนขับรถมากกว่า 3 แห่ง** มีจำนวน 30 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กาฬสินธุ์ กำแพงเพชร ขอนแก่น จันทบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี เชียงราย เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นนทบุรี บุรีรัมย์ ปทุมธานี ปราจีนบุรี พระนครศรีอยุธยา เพชรบุรี ภูเก็ต ระยอง ราชบุรี ลพบุรี สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สระบุรี สุราษฎร์ธานี สุรินทร์ อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี

(5) **จังหวัดที่ยังไม่มีโรงเรียนสอนขับรถ** มีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ปัตตานี แม่ฮ่องสอน สตูล

ทั้งนี้ สำหรับแนวทางในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกมีแนวนโยบายส่งเสริมให้บุคคลที่จะขอรับใบอนุญาตขับขี่ต้องผ่านการเรียนการสอนจากโรงเรียนสอนขับรถ เพื่อให้ผู้ขับขี่นั้นมีทักษะและเกิดความชำนาญในการขับขี่ ตลอดจนสร้างมาตรฐานของผู้ขับขี่ให้มีความเชี่ยวชาญเมื่อนำรถมาขับบนถนนจริง อย่างไรก็ตาม ในเบื้องต้นนั้นได้ดำเนินนโยบายดังกล่าวกับการขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถตาม พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก่อน และกำลังอยู่ในช่วงพิจารณาเพื่อกำหนดแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ต่อไป

## 1.5 ข้อจำกัดในการขับขี่ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

จากการศึกษาทบทวนโครงสร้างของใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว พบว่า ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จะถูกจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด กล่าวคือ ระดับเกณฑ์ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดของผู้ขับขี่จะถูกลดลง จากปกติจะต้องไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เหลือเพียงจะต้องไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เท่านั้น<sup>51</sup> อย่างไรก็ตาม ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวยังคงสามารถขับขี่ได้อย่างไม่มีข้อจำกัด เช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่นๆ

ทั้งนี้ ในการเปลี่ยนผ่านจากการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลนั้น ไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเพิ่มเติมสำหรับผู้ขับขี่ โดยผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่ประสงค์จะเปลี่ยนไปใช้ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล หากไม่ได้ขาดต่ออายุเกินกำหนด สามารถดำเนินการเปลี่ยนชนิดใบอนุญาตได้ที่กรมการขนส่งทางบก โดยไม่ต้องผ่านการอบรมเพิ่มเติม

## 1.6 มาตรการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ (ระบบตัดแต้ม)

แนวคิดการใช้ระบบตัดแต้มเกิดขึ้นในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 อย่างไรก็ดี การดำเนินการในครั้งนั้นไม่สามารถทำได้สำเร็จ ต่อมาในปี พ.ศ. 2562 จึงได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ระบบตัดแต้มของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อีกครั้ง ทั้งนี้ เนื่องด้วยปัญหาในด้านการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานของรัฐที่จะต้องดำเนินการให้มีหลักเกณฑ์และวิธีการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าว ทำให้การบังคับใช้ระบบตัดแต้มกับบุคคลธรรมดา (ผู้ขับขี่ทั่วไป) ถูกยี่ดระยะเวลาออกมา โดยได้เริ่มใช้บังคับจริงเมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2566 โดยระหว่างนั้นกรมการขนส่งทางบกก็ได้เริ่มนำแนวคิดระบบตัดแต้มมาใช้กับผู้ขับรถสาธารณะและผู้ขับรถขนส่งในปี พ.ศ. 2557 และประกาศบังคับใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ที่ผ่านมา

ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบตัดแต้มอยู่ 2 ระบบ ได้แก่ (1) ระบบตัดแต้มของกรมการขนส่งทางบกที่บังคับใช้เฉพาะกับผู้ขับรถสาธารณะและรถขนส่ง (เริ่มใช้ 1 ธ.ค. 64) และ (2) ระบบตัดแต้มของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่บังคับใช้กับบุคคลธรรมดา (เริ่มใช้ 9 ม.ค. 66) โดยสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ คณะผู้วิจัยจะดำเนินการศึกษาในส่วนของระบบตัดแต้มของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่บังคับใช้กับบุคคลธรรมดาเป็นหลัก

สำหรับระบบตัดแต้มของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่บังคับใช้กับบุคคลธรรมดานั้น แม้จะมีการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยยกเลิกมาตรา 161 แล้วก็ตาม แต่แนวคิดการนำระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่มาใช้ยังคงดำเนินต่อไป ทำให้ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ได้มีการเพิ่มเติมมาตรา 142/1 ถึงมาตรา 142/8 เพื่อสร้างระบบใหม่ที่ถูกรื้อแบบโดยหวังให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับ

<sup>51</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ในปัจจุบันมากขึ้น โดยรายละเอียดของการเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สรุปได้ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.8: รายละเอียดของระบบตัดแต้มภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562

| มาตรา | ประเด็น                               | สาระสำคัญ  |
|-------|---------------------------------------|--|
| 142/1 | กำหนดหน่วยงานผู้รับผิดชอบ             | ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา กรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนหมดคะแนนตามที่กำหนดไว้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในแต่ละท้องที่สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นคราวละ 90 วัน |
| 142/2 | การออกคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่      | คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำเป็นหนังสือและให้แจ้งคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทราบ เมื่อได้แจ้งคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แล้ว ให้แจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกทราบโดยเร็ว  |
| 142/3 | การเข้าอบรมเพื่อขอคืนคะแนนความประพฤติ | ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ อาจเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจรตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดได้  |
| 142/4 | การขอคืนคะแนนความประพฤติ              | ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งผ่านการอบรม มีสิทธิได้รับคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ถูกตัดไป โดยยื่นคำขอต่อหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร  |
| 142/5 | มูลเหตุในการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่  | กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่กระทำความผิดตาม พ.ร.บ. นี้ หรือตามกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง หากการกระทำความผิดดังกล่าวมีเหตุหรือก่อให้เกิดหรือน่าจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสาธารณะ หรือมีลักษณะเป็นภัยแก่ประชาชนอย่างร้ายแรง หรือมีพฤติการณ์หลบหนี เมื่อตนเองก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นได้ไม่เกิน 90 วัน   |

| มาตรา | ประเด็น   | สาระสำคัญ  |
|-------|---|--|
| 142/6 | กรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตาม พ.ร.บ. นี้ 2 ครั้งภายในระยะเวลา 3 ปี | กรณีที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตาม พ.ร.บ. นี้ 2 ครั้งภายในระยะเวลา 3 ปี นับแต่วันที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรก หากเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นสมควรถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เกิน 90 วัน ให้แจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกพร้อมด้วยข้อหาในการกระทำความผิดและพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการพิจารณาสั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี   |
| 142/7 | กรณีกระทำความผิดซ้ำ ภายในระยะเวลา 1 ปี                                  | กรณีที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้ใดเคยถูกสั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาแล้ว และได้กระทำความผิดและถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตาม พ.ร.บ. นี้ อีกภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลาที่ถูกสั่งยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นสมควรถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ให้แจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พร้อมด้วยข้อหาในการกระทำความผิดและพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นายทะเบียนดำเนินการพิจารณาสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี |
| 142/8 | สิทธิอุทธรณ์คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่                                  | ผู้ได้รับคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้มีสิทธิอุทธรณ์ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง ให้ผู้มีอำนาจพิจารณาอุทธรณ์ พิจารณาอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับอุทธรณ์ และคำวินิจฉัยของผู้มีอำนาจพิจารณาอุทธรณ์ ให้เป็นที่สิ้นสุด   |

จากการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกในครั้งที่ 12 นี้ ทำให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการตั้งคณะทำงานขึ้นเพื่อดำเนินการจัดทำระบบตัดแต้ม โดยได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนจากหลายฝ่าย รวมถึงองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้ร่วมกันกับกรมการขนส่งทางบกออกระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการบังคับใช้ระบบตัดแต้มสำหรับผู้ขับขี่รถทั่วไปได้อย่างแท้จริง โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องดังตารางต่อไปนี้

**ตารางที่ 1.9: รายชื่อระเบียบภายใต้กฎหมายการจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่**

| รายชื่อกฎหมายลำดับรอง  | วันที่ประกาศ     | วันที่มีผลใช้บังคับ |
|--|------------------|---------------------|
| ระเบียบว่าด้วยการประสานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง พ.ศ. 2565 | 20 มิถุนายน 2565 | 13 กรกฎาคม 2565     |
| ระเบียบว่าด้วยการยึดใบอนุญาตขับขี่ การบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว พ.ศ. 2565                            | 20 มิถุนายน 2565 | 9 มกราคม 2566       |
| ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565  | 20 มิถุนายน 2565 | 9 มกราคม 2566       |
| ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565   | 6 มิถุนายน 2565  | 13 กรกฎาคม 2565     |
| ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565   | 6 มิถุนายน 2565  | 9 มกราคม 2566       |
| ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการอุทธรณ์คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565   | 6 มิถุนายน 2565  | 13 กรกฎาคม 2565     |

จากตารางข้างต้น ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 เป็นกฎหมายลำดับรองฉบับหลักที่กำหนดรายละเอียดของระบบไว้ โดยกำหนดให้ใช้บังคับระบบกับผู้ขับขี่ที่เป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งเป็นผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งสามารถแบ่งประเด็นอธิบายรายละเอียดได้เป็น 4 ประเด็น ได้แก่ (1) การบันทึกคะแนน (2) การกำหนดคะแนนและการตัดคะแนน (3) การคืนคะแนน และ (4) การอบรมและทดสอบเพื่อขอคืนคะแนน ดังต่อไปนี้

#### **การบันทึกคะแนน**

เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกหรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ผู้ขับขี่รายนั้นจะถูกบันทึกประวัติการกระทำความผิดและถูกตัดแต้มผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หรือระบบ Police Ticket Management (PTM) ที่เชื่อมต่อกับฐานข้อมูลใบสั่งจราจร โดยผู้ขับขี่รายนั้นจะสามารถตรวจสอบประวัติคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของตนได้ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดไว้ให้เช่นกัน ซึ่งในปัจจุบันได้แก่เว็บไซต์ PTM.police.go.th หรือระบบ PTM ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และแอปพลิเคชัน “ขับดี” (KHUBDEE) โดยระบบกำหนดให้ผู้ขับขี่แต่ละรายมีคะแนนความประพฤติในการขับรถเริ่มต้นคนละ 12 คะแนน ไม่ว่าผู้ขับขี่รายนั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่กี่ชนิดก็ตาม ทั้งนี้ แม้ผู้ขับขี่นั้นจะอยู่ระหว่างถูกสั่งยึด หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือใบขับขี่สิ้นอายุ ก็จะสามารถถูกตัดคะแนนได้

#### **การกำหนดคะแนนและการตัดคะแนน**

ในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่จะแบ่งออกเป็น 3 กรณี ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.10: การดำเนินการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่แต่ละกรณี

| ลักษณะของผู้ขับขี่ที่กระทำผิด  | วิธีดำเนินการตัดคะแนน  |
|--|--|
| 1. กรณีรู้ตัวผู้ขับขี่และเป็นผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่  | ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่นั้น   |
| 2. กรณีไม่พบหรือไม่ทราบตัวผู้ขับขี่ (ใบสั่งที่ติด ผูก หรือแสดงไว้ที่รถ หรือส่งทางไปรษณีย์ รวมถึงใบสั่งกล้อง) | ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของบุคคลธรรมดาซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามชื่อที่ปรากฏในหลักฐานทางทะเบียนว่าเป็นผู้ครอบครองรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก  |
| 3. กรณีผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่  | ให้ผู้ออกใบสั่งหรือผู้จับกุมดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยมีอัตราโทษในกฎหมายแต่ละฉบับดังนี้<br><u>กฎหมายว่าด้วยรถยนต์:</u> ผู้ที่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 64)<br><u>กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก:</u> ผู้ที่ฝ่าฝืนปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 93 ประกอบมาตรา 151) |

สำหรับข้อหาความผิดและจำนวนคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ต้องถูกตัดเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามข้อหาที่กำหนด จะขึ้นอยู่กับกลุ่มข้อหาความผิด โดยจะถูกแบ่งเป็น (1) กลุ่มประเภทความผิดหลัก และ (2) กลุ่มประเภทความผิดรอง โดยกลุ่มประเภทความผิดหลักจะต้องถูกตัดคะแนนเสมอ แม้ว่าการกระทำความผิดครั้งนั้นพนักงานสอบสวนได้ใช้เพียงอำนาจกล่าวตักเตือนแทนการเปรียบเทียบปรับตามใบสั่งก็ตาม

สำหรับข้อหาความผิดภายใต้กลุ่มความผิดหลักนี้ จะถูกแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อยตามลำดับคะแนน กล่าวคือ กลุ่มข้อหาความผิดที่ตัด 1 คะแนน กลุ่มข้อหาความผิดที่ตัด 2 คะแนน กลุ่มข้อหาความผิดที่ตัด 3 คะแนน และกลุ่มข้อหาความผิดที่ตัด 4 คะแนน โดยมีรายการข้อหาความผิดในแต่ละกลุ่มพร้อมกำหนดจำนวนคะแนนที่ต้องถูกตัด ดังสรุปไว้ในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.11: ข้อหาความผิดและการตัดคะแนนในกลุ่มประเภทความผิดหลัก

| กลุ่มข้อหาความผิด | ข้อหาความผิด   | ความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก      | คะแนนที่ตัด |
|-------------------|--|---------------------------------|-------------|
| กลุ่มที่ 1        | ขับรถไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง ณ ทางข้าม (ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ “เส้นทางข้าม”) | มาตรา 21 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152 | 1 คะแนน     |
|                   | ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน                              | มาตรา 43 (4) และมาตรา 157       |             |
|                   | ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร   | มาตรา 43 (7) และมาตรา 157       |             |
|                   | ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา                              | มาตรา 43 (9) และมาตรา 157       |             |



| กลุ่มข้อหา<br>ความผิด                            | ข้อหาความผิด   | ความผิดตามกฎหมาย<br>จราจรทางบก   | คะแนน<br>ที่ตัด |
|--|--|--|-----------------|
|  | ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<br>หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง  | มาตรา 67 วรรคหนึ่ง<br>และมาตรา 152   |                 |
|  | ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้หยุดจอดทางด้านซ้ายหรือชิดช่อง<br>เดินรถประจำทางเพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนเมื่อเห็นรถ<br>ฉุกเฉินขณะปฏิบัติหน้าที่   | มาตรา 76 (2) และมาตรา 148  |                 |
|  | ขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ<br>เพื่อป้องกันอันตรายหรือขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในขณะที่คน<br>โดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ<br>เพื่อป้องกันอันตราย   | มาตรา 122 วรรคหนึ่ง<br>วรรคสอง และมาตรา 148  |                 |
|  | ขับซิ่งรถยนต์โดยไม่รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง<br>ในขณะที่ขับซิ่งรถยนต์หรือขับซิ่งรถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสาร<br>รถยนต์<br>รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ | มาตรา 123 วรรคสอง<br>และมาตรา 148  |                 |
|  | นำรถที่มีติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้าย เครื่อง<br>หมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถตามกฎหมาย<br>มาใช้ในทางเดินรถ  | มาตรา 7 และมาตรา 152   |                 |
|  | ไม่จัดให้รถที่จดทะเบียนแล้วมีและแสดงแผ่นป้ายและ<br>เครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง   | มาตรา 11 และมาตรา 60 แห่ง<br>พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522   |                 |
|  | เปลี่ยนแปลงโดยวิธีใดๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วน<br>ซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้ประจำรถ  | มาตรา 67 แห่ง พ.ร.บ. รถยนต์<br>พ.ศ. 2522   |                 |
|  | ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควรในข้อหา<br>ความผิดตามบัญชีแนบท้ายระเบียบ (กลุ่มประเภทความผิดรอง)  | มาตรา 155  |                 |
| กลุ่ม 2  | ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือ<br>เครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด”  | มาตรา 22 (2)<br>และมาตรา 152   | 2 คะแนน         |
|  | ขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ (ย้อนศร)   | มาตรา 33 และมาตรา 151<br>หรือมาตรา 41 และมาตรา 148   |                 |
|  | ขับรถในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกสั่งยึด หรือถูกสั่งพักใช้  | มาตรา 65 แห่ง พ.ร.บ. รถยนต์<br>พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม<br>โดย พ.ร.บ. รถยนต์ (ฉบับที่<br>13) พ.ศ. 2547 |                 |
| กลุ่ม 3<br>(ความผิดที่<br>ต้องฟ้องคดี<br>ต่อศาล) | ขับรถในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ   | มาตรา 43 (1) และมาตรา 160<br>วรรคสาม   | 3 คะแนน         |
|  | ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา<br>หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง<br>หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย  | มาตรา 43 (5) และมาตรา 160<br>วรรคสาม   |                 |
|  | ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น<br>และไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและ<br>แจ้งเหตุต่อตำรวจที่ใกล้เคียงทันที   | มาตรา 78 วรรคหนึ่ง<br>และมาตรา 160 วรรคหนึ่ง<br>หรือวรรคสอง  |                 |

| กลุ่มข้อหาความผิด                     | ข้อหาความผิด   | ความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก           | คะแนนที่ตัด |
|---------------------------------------|--|--------------------------------------|-------------|
| กลุ่ม 4 (ความผิดที่ต้องฟ้องคดีต่อศาล) | ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น                              | มาตรา 43 (2) และมาตรา 160 ตี         | 4 คะแนน     |
|                                       | ขับรถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท | มาตรา 43 ทวิ และมาตรา 157/1 วรรคสอง  |             |
|                                       | ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น            | มาตรา 43 (8) และมาตรา 160 วรรคสาม    |             |
|                                       | แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร   | มาตรา 134 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 ทวิ |             |

สำหรับกลุ่มประเภทความผิดรองซึ่งถูกกำหนดไว้ในบัญชีแนบท้ายระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นกลุ่มข้อหาความผิดที่เมื่อได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควร จะต้องถูกตัดคะแนน 1 คะแนน ซึ่งถือเป็นหนึ่งข้อหาความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกในมาตรา 155

ทั้งนี้ ข้อหาความผิดที่กำหนดไว้ภายใต้กลุ่มประเภทความผิดรองเป็นเฉพาะข้อหาความผิดที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรและเป็นข้อหาความผิดที่ออกใบสั่งได้เท่านั้น และรายการข้อหาความผิดในกลุ่มประเภทความผิดรอง มีดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.12: ข้อหาความผิดและการตัดคะแนนของกลุ่มประเภทความผิดรอง

| ลำดับ                                       | ข้อหาความผิด  | มาตรา                           |
|---|---|---------------------------------|
| ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 |   |                                 |
| 1.  | นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ                                       | มาตรา 6 วรรคหนึ่ง และมาตรา 148  |
| 2.  | ไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางเดินรถ มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายและใช้การได้ดี  | มาตรา 6 วรรคหนึ่ง และมาตรา 148  |
| 3.  | นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควั่น ละออง เคมีหรือเสียง เกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด มาใช้ในทางเดินรถ  | มาตรา 10 ทวิ และมาตรา 152       |
| 4.  | ขับรถในทางไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภทลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง   | มาตรา 11 และมาตรา 148           |
| 5.  | รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถไม่จุดไฟสัญญาณแสงแดงหรือไม่ติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งของที่บรรทุกนั้น ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร | มาตรา 15 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152 |
| 6.  | ไม่ใช้รถที่บรรทุก คน สัตว์ สิ่งของ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง   | มาตรา 18 และมาตรา 150           |
| 7.  | ไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันมีไคคน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่องแสงสะท้อนหรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญทำให้ทาง                     | มาตรา 20 และมาตรา 148           |

| ลำดับ | ข้อหาความผิด   | มาตรา                               |
|-------|--|-------------------------------------|
|       | สกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชนหรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน   |                                     |
| 8.    | ไม่ปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ   | มาตรา 21 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152     |
| 9.    | ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร (ยกเว้นการไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" ให้ตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยเฉพาะแล้ว)   | มาตรา 22 และมาตรา 152               |
| 10.   | ในขณะที่ขับรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและไม่อาจแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ   | มาตรา 31/1 และมาตรา 152             |
| 11.   | ขับรถที่มีความเร็วช้าหรือต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นโดยไม่ใกล้ขอบทางด้านซ้าย   | มาตรา 35 วรรคหนึ่ง และมาตรา 157     |
| 12.   | ขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทิศทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะโดยไม่ขับในช่องเดินรถซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี | มาตรา 35 วรรคสอง และมาตรา 157       |
| 13.   | ขับรถในลักษณะที่คิดขวางการจราจร  | มาตรา 43 (3) และมาตรา 157           |
| 14.   | ขับรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ   | มาตรา 43 (6) และมาตรา 157           |
| 15.   | ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย  | มาตรา 45 และมาตรา 157               |
| 16.   | ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อรถกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพานหรืออยู่ในทางโค้ง   | มาตรา 46 (1) และมาตรา 157           |
| 17.   | ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ  | มาตรา 46 (2) และมาตรา 157           |
| 18.   | ขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร  | มาตรา 46 (3) และมาตรา 157           |
| 19.   | ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย   | มาตรา 46 (4) และมาตรา 157           |
| 20.   | ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่น ล้ำเส้นกึ่งกลางของทางหรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตรายหรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ  | มาตรา 47 และมาตรา 157               |
| 21.   | เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ  | มาตรา 53 (1) และมาตรา 157           |
| 22.   | กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพานหรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน  | มาตรา 53 (2) และมาตรา 157           |
| 23.   | กลับรถที่ทางร่วมทางแยก   | มาตรา 53 (3) และมาตรา 157           |
| 24.   | หยุดรถฝ่าฝืนกฎหมาย   | มาตรา 55 และมาตรา 148               |
| 25.   | จอดรถฝ่าฝืนกฎหมาย  | มาตรา 57 (ทุกอนุมาตรา) และมาตรา 148 |
| 26.   | ขับซึ่รถเข้าไปในเขตปลอดภัย   | มาตรา 119 และมาตรา 148              |
| 27.   | ขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่นั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้และคนโดยสารไม่นั่งซ้อนท้ายบนอานที่จัดไว้หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง   | มาตรา 121 และมาตรา 148              |
| 28.   | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด  | มาตรา 139 (1) และมาตรา 154 (2)      |

บทที่ 1: ผลการศึกษาสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย

| ลำดับ  | ข้อหาความผิด  | มาตรา                           |
|--|---|---------------------------------|
| 29   | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามหยุดหรือจอดในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด  | มาตรา 139 (2)<br>มาตรา 154 (2)  |
| 30   | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถหรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด   | มาตรา 139 (3)<br>มาตรา 154 (2)  |
| 31   | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด  | มาตรา 139 (4)<br>มาตรา 154 (2)  |
| 32   | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดอัตราความเร็วของรถภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด   | มาตรา 139 (6)<br>มาตรา 154 (2)  |
| 33   | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด   | มาตรา 139 (9)<br>มาตรา 154 (2)  |
| 34   | ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภทในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด  | มาตรา 139 (10)<br>มาตรา 154 (2) |
| 35   | ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยกในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด  | มาตรา 139 (14)<br>มาตรา 154 (2) |
| 36   | ฝ่าฝืนประกาศข้อบังคับหรือระเบียบที่ขีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางหรือติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด  | มาตรา 139 (15)<br>มาตรา 154 (2) |
| ความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522  |   |                                 |
| 37   | (2) ใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้สำหรับรถคันหนึ่งกับรถอีกคันหนึ่ง<br>(3) ใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ผู้อื่น  | มาตรา 67                        |
| ความผิดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535                        |   |                                 |
| 38   | ใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนด   | มาตรา 11 และมาตรา 39            |
| ความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535  |   |                                 |
| 39   | ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่กำหนด<br>(1) อัตราความเร็วของยานพาหนะ<br>(2) ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น<br>เส้น ข้อความหรือเครื่องหมายอื่นใดสำหรับการจราจรบนทางหลวง | มาตรา 5(1)(2)<br>มาตรา 69       |
| 40   | หยุดรถหรือจอดรถโดยฝ่าฝืนมาตรา 42  | มาตรา 42 และมาตรา 69            |
| ความผิดตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550                        |   |                                 |
|  | หลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่านทางพิเศษ  | มาตรา 63                        |
| ความผิดตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497 |   |                                 |
| 41   | หลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน   | มาตรา 7                         |

แม้ระบบจะกำหนดให้ต้องตัดคะแนนตามจำนวนครั้งที่กำหนดของแต่ละข้อหาสำหรับการกระทำผิดในแต่ละครั้ง แต่หากเป็นกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำผิดครั้งเดียวและเป็นความผิดหลายข้อหา ระบบก็ได้กำหนดให้ตัดคะแนนตามจำนวนคะแนนที่กำหนดของแต่ละข้อหา แต่เมื่อรวมแล้วต้องไม่เกิน 8 คะแนน สำหรับการกระทำผิดครั้งนั้น โดยผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ทุกชนิดคราวละ 90 วัน

ส่วนการบันทึกประวัติการกระทำความผิดและการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถแบ่งออกเป็น (1) กรณีมีการออกใบสั่งให้ดำเนินการ และ (2) กรณีไม่มีการออกใบสั่งให้ดำเนินการ สรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.13: การพิจารณาช่วงเวลาที่จะดำเนินการตัดคะแนน

| ลักษณะของแต่ละกรณี                         | รายละเอียด/ช่วงเวลาที่จะดำเนินการตัดคะแนน   |
|--|---|
| 1. กรณีออกใบสั่ง                           |   |
| 1.1 กรณีชำระค่าปรับ                        |   |
| กรณีชำระค่าปรับต่อพนักงานสอบสวน            | ตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่ชำระค่าปรับในวันที่ชำระค่าปรับ  |
| กรณีชำระค่าปรับทางไปรษณีย์                 | ตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่ตามใบสั่งในวันที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับเงินค่าปรับตามจำนวนที่ระบุในธนาณัติ  |
| กรณีชำระค่าปรับทางธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์    | ตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่ตามใบสั่งในวันที่ชำระค่าปรับ  |
| 1.2 กรณีไม่ชำระค่าปรับ                     |   |
| กรณีไม่ชำระค่าปรับ                         | ตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่ตามใบสั่งในวันถัดจากวันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่ง (หนังสือแจ้งเตือนใบสั่งค้างชำระ)  |
| กรณีใบสั่งตามความผิดท้ายบัญชี              | ตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่ตามใบสั่งในวันที่พ้นกำหนดระยะเวลา 30 วันนับจากวันที่นายทะเบียนแจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระ   |
| 1.3 ว่ากล่าวตักเตือน                       | กรณีพนักงานสอบสวนได้ใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนแทนการเปรียบเทียบปรับตามใบสั่งให้บันทึกและตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่ถูกว่ากล่าวตักเตือนนั้นในวันที่มีการว่ากล่าวตักเตือน  |
| 1.4 แจ้งว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับ               | กรณีเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้รับใบสั่ง ได้แจ้งต่อพนักงานสอบสวนว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ตามมาตรา 140/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ให้ตัดคะแนนเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ และให้พนักงานสอบสวนสอบสวนตามอำนาจหน้าที่ หากปรากฏว่าผู้เป็นผู้กระทำความผิด ให้ตัดคะแนนบุคคลดังกล่าว |
| 1.5 โต้แย้งหรือปฏิเสธข้อหาตามใบสั่ง        | ให้ตัดคะแนนในวันที่คดีถึงที่สุดเฉพาะในข้อหาที่ผู้ขับขี่ถูกตัดสินว่ากระทำความผิด   |
| 2. กรณีไม่ออกใบสั่ง                        |   |
| 2.1 กรณีชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ       | ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนผู้ขับขี่ในวันที่มีการเปรียบเทียบ  |
| 2.2 กรณีที่ต้องสอบสวนและดำเนินคดีในชั้นศาล | ให้บันทึกประวัติและตัดคะแนนผู้ขับขี่ในวันที่คดีถึงที่สุด เฉพาะในข้อหาที่ผู้ขับขี่ถูกตัดสินว่ากระทำความผิด   |

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2565)

### การคืนคะแนน

การคืนคะแนนให้แก่ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนอาจแบ่งออกได้เป็น 3 กรณี โดยสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.14: การคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถในแต่ละกรณี

| ลักษณะของแต่ละกรณี   | การได้รับคืนคะแนน  |
|--|--|
| ผู้ที่ถูกตัดคะแนน แต่เหลือคะแนนมากกว่า 0 คะแนน                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● จะได้รับคืนคะแนนตามจำนวนที่ถูกตัดในแต่ละครั้งในวันถัดจากวันที่ครบกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ถูกตัดคะแนนครั้งนั้น</li> <li>● หากผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนเหลือน้อยกว่า 6 คะแนน สามารถเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจรได้ แต่เพียงปีละ 2 ครั้ง ตามรอบปีปฏิทิน และหากผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด ให้ผู้นั้นได้รับคืนคะแนนที่ถูกตัดในวันที่ได้รับการอบรมนั้น โดย                         <ul style="list-style-type: none"> <li>— หากเป็นการอบรมครั้งที่ 1 ในรอบปีปฏิทิน ผู้ขับขี่จะได้รับคืนคะแนนตามจำนวนคะแนนที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด แต่เมื่อรวมคะแนนที่ได้รับคืนมาแล้วจะต้องมีคะแนนรวมไม่เกิน 12 คะแนน</li> <li>— หากเป็นการอบรมครั้งที่ 2 ในรอบปีปฏิทิน ผู้ขับขี่จะได้รับคืนคะแนนตามจำนวนคะแนนที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด แต่เมื่อรวมคะแนนที่ได้รับคืนมาแล้วจะต้องมีคะแนนรวมไม่เกิน 6 คะแนน</li> </ul> </li> </ul> |
| ผู้ที่ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่จากการถูกตัดคะแนนจนหมดเหลือ 0 คะแนน | <ul style="list-style-type: none"> <li>● จะได้รับคืนคะแนน จำนวน 8 คะแนน ในวันถัดจากวันครบกำหนดการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่คราวนั้น</li> <li>● จะได้รับคืนอีก 4 คะแนนที่เหลือเมื่อไม่ได้ถูกตัดคะแนนอีกเลยในรอบระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่</li> <li>● หากผู้ขับขี่เข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร และผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด ให้ผู้นั้นได้รับคืนคะแนนที่ถูกตัด ในวันถัดจากวันครบกำหนดการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่คราวนั้น จำนวน 12 คะแนน</li> </ul>   |

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2565)

ทั้งนี้ ระบบได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ได้กระทำความผิดตามข้อกำหนดสำหรับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เนื่องจากถูกตัดคะแนนเหลือ 0 คะแนน จะต้องถูกบันทึกประวัติการกระทำความผิดไว้และให้ตัดคะแนนดังกล่าวเมื่อผู้ขับขี่นั้นได้รับคืนคะแนนแล้วตามกระบวนการหนึ่งกระบวนการใดที่กฎหมายกำหนด

### การอบรมและทดสอบเพื่อขอคืนคะแนน

สำหรับการอบรมและทดสอบเพื่อขอคืนคะแนน มาตรา 142/3 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ อาจเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจรตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดได้ โดยให้กรมการขนส่งทางบกจัดการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร ตามหลักสูตรที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนด ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกอาจมอบหมายให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองดำเนินการก็ได้

สำหรับรายละเอียดหลักสูตรการอบรมพบว่าได้ถูกกำหนดไว้ภายใต้ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักสูตรการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร พ.ศ. 2565 ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.15: หลักสูตรการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร

| ประเด็น                                    | รายละเอียด   |
|--|--|
| ผู้มีสิทธิขอเข้ารับการอบรม                 | (1) ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือน้อยกว่า 6 คะแนน<br>(2) ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรา 142/1 วรรคสาม กล่าวคือ กรณีถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนหมดคะแนนตามที่กำหนดไว้<br>* ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ซึ่งถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนเหลือน้อยกว่า 6 คะแนน มีสิทธิขอเข้ารับการอบรมเพื่อขอคืนคะแนน ได้ปีละ 2 ครั้ง ตามรอบปีปฏิทิน   |
| ประเภทของหลักสูตรการอบรม                   |  |
| (1) การอบรมครั้งที่ 1 ในรอบปีปฏิทิน        | มีทั้งหมด 3 หลักสูตร ดังนี้<br>(1) หลักสูตรกรณีขอคืนคะแนนไม่เกินจำนวน 12 คะแนน มีระยะเวลาการอบรมไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง<br>(2) หลักสูตรกรณีขอคืนคะแนนไม่เกินจำนวน 9 คะแนน มีระยะเวลาการอบรมไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง<br>(3) หลักสูตรกรณีขอคืนคะแนนไม่เกินจำนวน 6 คะแนน มีระยะเวลาการอบรมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง<br>* ผู้มีสิทธิเข้ารับการอบรมครั้งที่ 1 ในรอบปีปฏิทิน มีสิทธิเลือกหลักสูตรการอบรมได้เพียงหลักสูตรเดียวเท่านั้น<br>** ผู้เข้ารับการอบรมจะได้รับคืนคะแนนตามจำนวนคะแนนที่ผ่านการอบรมและทดสอบตามหลักสูตรที่กำหนด แต่เมื่อรวมคะแนนที่ได้รับคืนมาแล้วจะมีคะแนนรวมไม่เกิน 12 คะแนน  |
| (2) การอบรมครั้งที่ 2 ในรอบปีปฏิทิน        | มี 1 หลักสูตร คือ หลักสูตรคืนคะแนนกลับมาเป็น 6 คะแนน มีระยะเวลาการอบรมไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง  |
| (3) การอบรมกรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ | มี 1 หลักสูตร คือ หลักสูตรกรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (คืนคะแนนกลับมาเป็น 12 คะแนน) มีระยะเวลาการอบรมไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง   |
| วิชาที่ถูกระบุไว้ในแต่ละหลักสูตร           | (1) วิชาความรู้พื้นฐาน<br>(ก) สถานการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ <ul style="list-style-type: none"> <li>● แนวโน้มของอุบัติเหตุทางถนน</li> <li>● สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>● กลุ่มเสี่ยงจำแนกตามเพศ</li> <li>● กลุ่มเสี่ยงจำแนกตามกลุ่มอายุ</li> <li>● อุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาเดือน</li> <li>● ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ</li> </ul> (ข) ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ <ul style="list-style-type: none"> <li>● ด้านบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ อาชีพ การศึกษา สถานะทางครอบครัวของผู้ขับรถ</li> <li>● ด้านนิสัย ได้แก่ นิสัยการขอความเสียหาย ความก้าวร้าว ความอ่อนไหวต่อแรงกดดัน นิสัยการยอมรับการเปลี่ยนแปลง</li> </ul> |

| ประเด็น             | รายละเอียด   |
|---------------------|--|
|                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ด้านพฤติกรรม ได้แก่ พฤติกรรมการต่อต้านสังคม การยอมรับความเสี่ยง หรือ การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่</li> <li>● ด้านพัฒนาการ ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพของร่างกาย ระดับฮอร์โมนของร่างกายพลังงานสมอง สภาวะการนอนหลับของร่างกาย สภาพทางจิต อารมณ์และสังคมของผู้ขับขี่</li> <li>● ด้านความสามารถการขับขี่ ได้แก่ ความรู้ ทักษะ ประสบการณ์</li> <li>● ด้านสภาพแวดล้อมที่รับรู้ ได้แก่ ค่านิยมทางสังคม ค่านิยมของผู้ปกครอง ความคาดหวังกับพฤติกรรมมีส่วนร่วมและการสังเกตของผู้ปกครอง ค่านิยมทางวัฒนธรรม การโฆษณาของสื่อ แหล่งบันเทิง การรับรู้ถึงความเสี่ยง</li> <li>● ด้านสภาพแวดล้อมในการขับขี่ ได้แก่ กลางวัน กลางคืน สภาพอากาศ สมรรถนะของรถ ลักษณะของผู้โดยสารที่เดินทางไปด้วยกัน เช่น อายุ เพศ การใช้สารเสพติดหรือเครื่องดื่ม เป็นต้น และวัตถุประสงคในการเดินทางนั้น ๆ</li> </ul> <p>(2) วิชากฎหมายและผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ผลกระทบทางตรง ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บอาจถึงขั้นพิการ หรือเสียชีวิต รวมทั้งต้องสูญเสียเงินค่ารักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซมวัสดุ ยานพาหนะที่เสียหายอีกด้วย</li> <li>● ผลกระทบทางอ้อม ได้แก่ สูญเสียทางด้านจิตใจ สูญเสียโอกาสในชีวิต สูญเสียกำลังสำคัญของครอบครัวและประเทศชาติ และสูญเสียเวลาในการดูแลรักษา</li> <li>● ข้อหาความผิดที่ถูกตัดคะแนนและบทกำหนดโทษ ได้แก่ ลักษณะการกระทำความผิดในแต่ละฐานข้อหาที่ถูกตัดคะแนนและอัตราโทษที่กฎหมายบัญญัติไว้</li> <li>● จิตสำนึกและความรับผิดชอบในการขับรถยนต์บนถนนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ขับขี่ได้มีความตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้รถใช้ถนน และการสร้างพฤติกรรมให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ โดยรับรู้ถึงสิทธิควบคู่ไปกับหน้าที่และความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและปลอดภัย</li> </ul> |
| การทดสอบ            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้ผู้ผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนดต้องเข้ารับการทดสอบผ่านระบบสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบกภายหลังการอบรมทันที</li> <li>● ผู้เข้ารับการทดสอบต้องได้คะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 จึงจะถือว่าผ่านการอบรมและทดสอบ</li> </ul>   |
| กรณีไม่ผ่านการทดสอบ | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ในกรณีไม่ผ่านการทดสอบ ให้ทดสอบแก้ตัวใหม่เป็นครั้งที่ 2 ในวันนั้น</li> <li>● หากยังไม่ผ่านการทดสอบอีกให้ออกใบนัดมาทดสอบแก้ตัวใหม่เป็นครั้งที่ 3 ภายใน 7 วันนับแต่วันที่เข้ารับการทดสอบครั้งแรกไม่ผ่าน</li> <li>● กรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ไม่ผ่านการทดสอบในการทดสอบครั้งที่ 3 หรือไม่มาทดสอบครั้งที่ 3 ภายใน 7 วันนับแต่วันที่เข้ารับการทดสอบครั้งแรกไม่ผ่านตามวาระหนึ่ง ต้องเข้ารับการอบรมและการทดสอบใหม่</li> </ul>   |
| กรณีผ่านการทดสอบ    | <p>กรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการแจ้งผลการอบรมและการทดสอบ เพื่อให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการคืนคะแนนตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ต่อไป</p>  |

ที่มา: ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักสูตรการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร พ.ศ. 2565

นอกจากนี้ ผู้ที่ขอเข้ารับการอบรมจะต้องเข้ารับการอบรมให้ครบตามระยะเวลาที่กำหนดในแต่ละหลักสูตรให้แล้วเสร็จภายในครั้งเดียว ไม่สามารถสะสมจำนวนชั่วโมงการอบรมได้ ทั้งการเข้ารับการอบรม



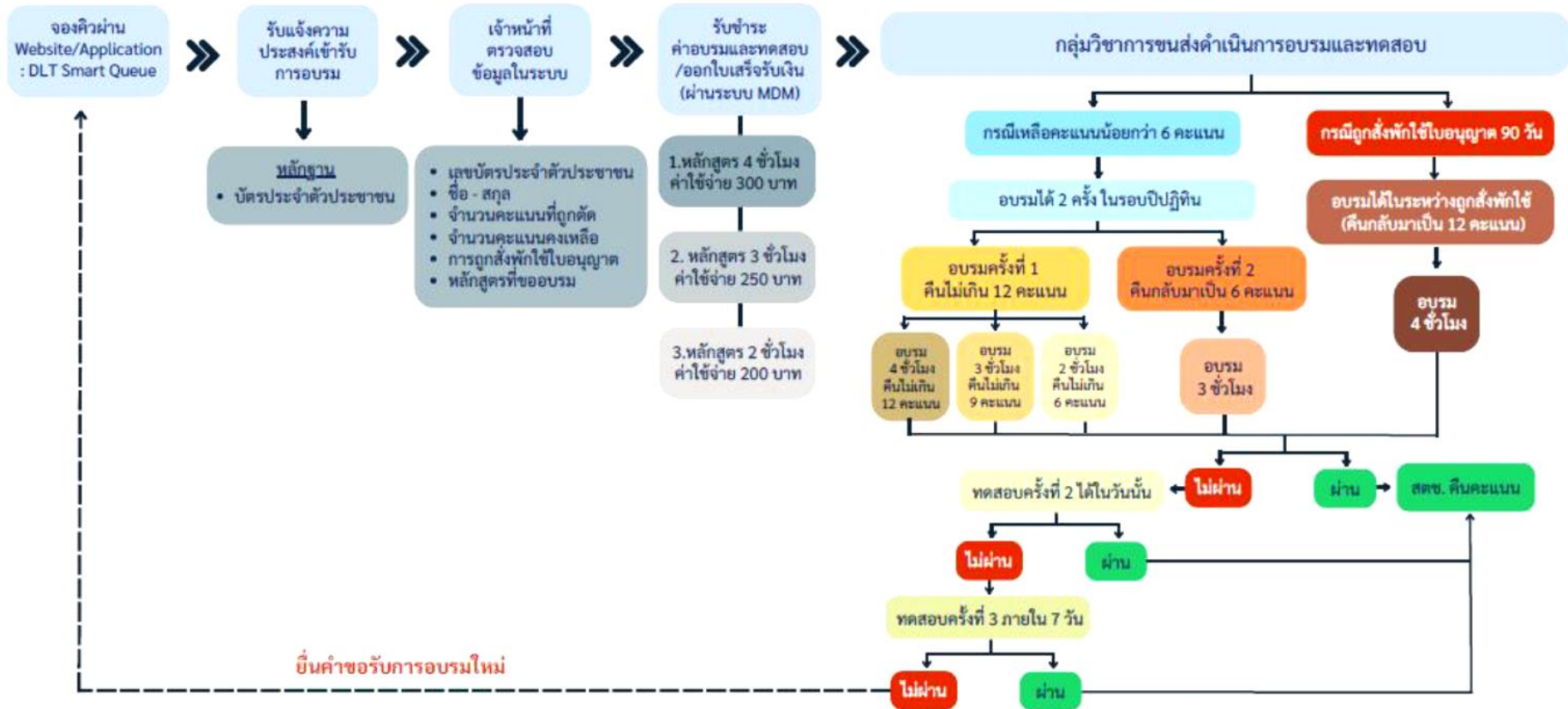
กฎหมายกำหนดให้ผู้เข้ารับการอบรมต้องเสียค่าใช้จ่ายตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดในประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร และการกำหนดค่าใช้จ่ายในการอบรม พ.ศ. 2565 สรุปการกำหนดรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการอบรมดังต่อไปนี้

**ตารางที่ 1.16: ค่าใช้จ่ายในการอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร**

| รายการ  | อัตราค่าใช้จ่าย (บาท) |
|---|-----------------------|
| <b>การอบรมครั้งที่ 1 ในรอบปีปฏิทิน</b>                                  |                       |
| ● หลักสูตรกรณีขอคืนคะแนนไม่เกินจำนวน 12 คะแนน                           | 300                   |
| ● หลักสูตรกรณีขอคืนคะแนนไม่เกินจำนวน 9 คะแนน                            | 250                   |
| ● หลักสูตรกรณีขอคืนคะแนนไม่เกินจำนวน 6 คะแนน                            | 200                   |
| <b>การอบรมครั้งที่ 2 ในรอบปีปฏิทิน</b>                                  |                       |
| ● หลักสูตรคืนคะแนนกลับมาเป็น 6 คะแนน                                    | 250                   |
| <b>การอบรมกรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่</b>                           |                       |
| ● หลักสูตรกรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (คืนคะแนนกลับมาเป็น 12 คะแนน) | 300                   |

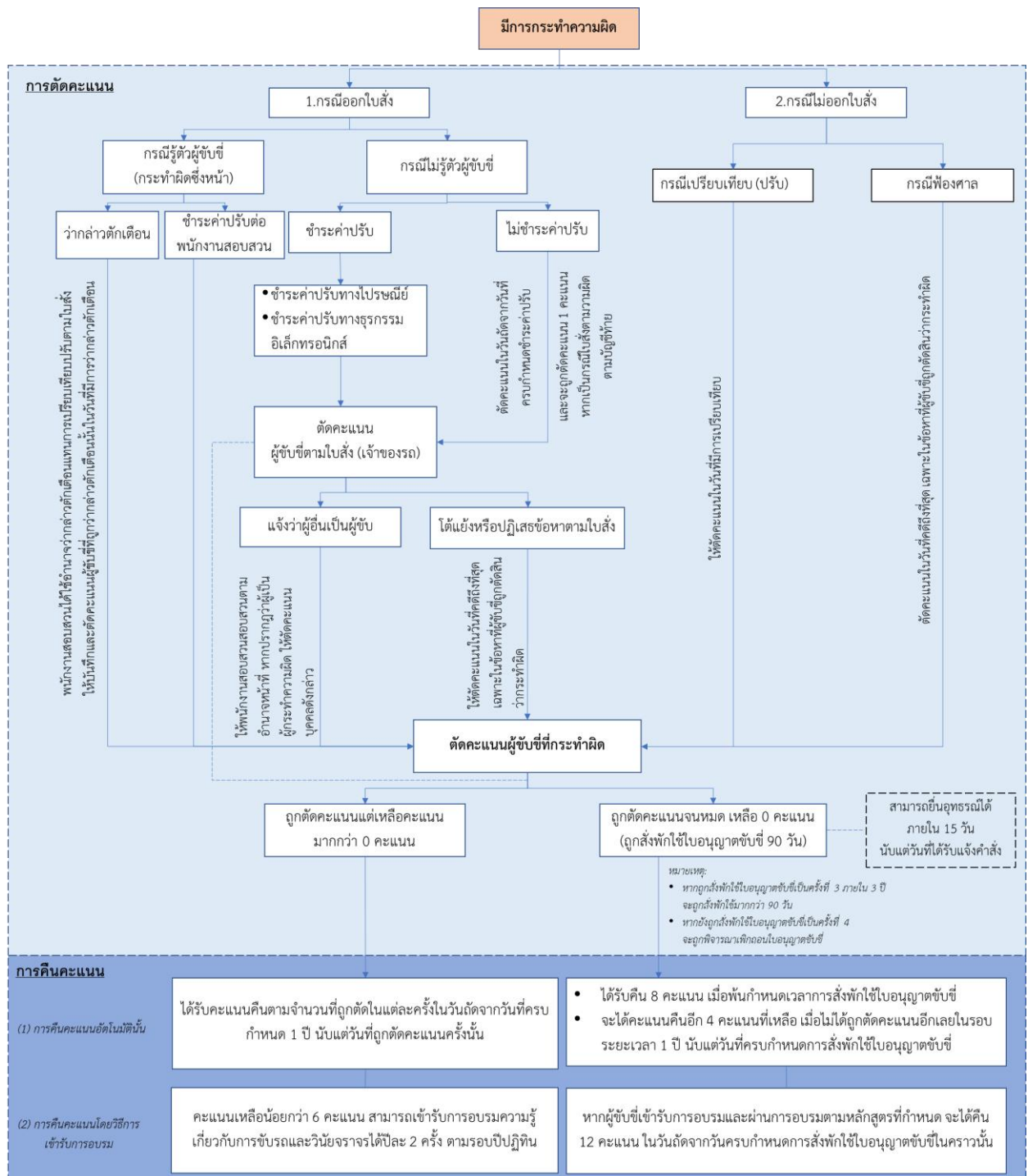
ที่มา: ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร และการกำหนดค่าใช้จ่ายในการอบรม พ.ศ. 2565

รูปที่ 1.4: ขั้นตอนการดำเนินการอบรมและทดสอบเพื่อขอรับคืนคะแนนตาม พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ



ที่มา: ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร และการกำหนดค่าใช้จ่ายในการอบรม พ.ศ. 2565

รูปที่ 1.5: ขั้นตอนของระบบตัดแต้มสำหรับบุคคลธรรมดา



ที่มา: ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565

## 1.7 ทบทวนแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมขับขี่และมาตรการด้านใบขับขี่

อุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในประเด็นนำกังวลของประเทศไทยที่สร้างความสูญเสียทั้งในแง่ของชีวิตและเศรษฐกิจต่อประเทศอย่างมหาศาล โดยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในปี 2563 นั้นอยู่ที่ 32.7 คนต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 18 คนต่อแสนประชากรในปี 2563 อย่างมาก จากความท้าทายดังกล่าว ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในฐานะหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา จึงเล็งเห็นถึงความจำเป็นในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570) เพื่อใช้เป็นกรอบการขับเคลื่อนการดำเนินงานและบูรณาการ การทำงานจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องแทนการใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ซึ่งกำลังจะสิ้นสุดลง

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ยังมีการพิจารณากรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลกซึ่งประกอบด้วย 5 เสาหลัก คือ การบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนน และการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัยถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการพิจารณาประเด็นที่ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศให้ความสนใจ ประกอบด้วย การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ และอีก 1 ประเด็นภาพรวม (Cross-cutting) คือ ประเด็นการจัดการความเร็ว โดยแต่ละประเด็นได้ถูกบรรจุในยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดและมาตรการแนะนำเพื่อให้บรรลุเป้าหมายต่างๆ

ทั้งนี้ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

**ยุทธศาสตร์ที่ 1** มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

**ยุทธศาสตร์ที่ 2** ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

**ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

**ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

สำหรับการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่นั้น จะเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 และยุทธศาสตร์ที่ 4 โดยสามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 1.17: การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ ภายใต้แผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5

| ยุทธศาสตร์   | เป้าประสงค์  | กลยุทธ์   | แนวทางการดำเนินการภายใต้กลยุทธ์   |
|--|--|---|---|
| ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน | <p>การลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน</li> <li>• ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน</li> </ul>                       | ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่างๆ</li> <li>• เก็บข้อมูลสถิติตั้งต้นและตลอดระยะเวลาของแผน สำหรับสัดส่วนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมเพื่อประเมินความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์</li> <li>• พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทักษะภาคการณความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li> </ul>  |
| ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน      | <p>การพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• แผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่นำไปใช้ได้จริง โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน</li> </ul> | ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความทันสมัยเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ทำการศึกษาและทบทวนระบบใบอนุญาตขับขี่รถเพื่อปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานของระบบใบอนุญาตขับขี่รถ โดยเฉพาะกรณีใบอนุญาตขับขี่รถของผู้สูงอายุ ภายใน 2 ปี</li> <li>• ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับขี่รถให้ครอบคลุมและเหมาะสมกับลักษณะของรถประเภทใหม่ ภายใน 3 ปี</li> <li>• ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับขี่รถให้มีใบอนุญาตขับขี่รถประเภทผู้เริ่มต้นขับรถ (Learner License) ภายใน 3 ปี</li> <li>• มีกฎหมายหรืออนุบัญญัติให้สามารถออกใบรับรองพิเศษในกรณีที่มีการใช้รถนอกเหนือไปจากลักษณะการใช้งานตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตขับขี่รถ ภายใน 3 ปี</li> <li>• ให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่รถตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับขี่รถในครอบครอง ให้ได้ร้อยละ 80 ของจำนวนผู้ครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถตลอดชีพทั้งหมด ภายใน 3 ปี</li> </ul> |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ</li> <li>● งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ</li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● กำหนดให้ใบอนุญาตขับขี่รถทุกชนิดสำหรับผู้ขออนุญาตที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 3 ปี</li> <li>● ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับขี่รถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้น ภายใน 5 ปี</li> <li>● มีระบบประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ โดยให้รายงานผลการทำงานและผลการประเมินประสิทธิภาพต่อสาธารณะทุกปี</li> <li>● ทบทวนระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถสำหรับผู้ขับรถสาธารณะและกำหนดฐานความผิดที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดอยู่ในข้อหาความผิดของระบบ ภายใน 3 ปี</li> <li>● ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ มีผลการประเมินประสิทธิภาพในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก</li> <li>● บังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป ภายใน 1 ปี</li> <li>● มีระบบประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป โดยให้รายงานผลการทำงานและผลการประเมินประสิทธิภาพต่อสาธารณะทุกปี</li> <li>● ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป มีผลการประเมินประสิทธิภาพในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก</li> </ul> |
|--|---|--|---|

## 1.8 การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของระบบออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย

จากการศึกษาทบทวนโครงสร้างของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของประเทศไทย ในปัจจุบัน พบว่า ระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวยังคงมีปัญหาและข้อจำกัด ในหลายประการ ทำให้การดำเนินการด้านกฎหมายยังคงไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสำหรับ สถานการณ์ ปัญหา และข้อจำกัดที่พบเกี่ยวกับการอนุญาตให้ขับรถในประเทศไทยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### **ขาดการกำหนดเงื่อนไขที่เหมาะสมระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

จากการศึกษาทบทวนโครงสร้างของใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว พบว่า ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จะถูกจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด กล่าวคือ ระดับเกณฑ์ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแส เลือดของผู้ขับขี่จะถูกลดลง จากปกติจะต้องไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เหลือเพียงจะต้องไม่เกิน 20 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์เท่านั้น<sup>52</sup> อย่างไรก็ตาม ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวยังคงสามารถขับขี่ได้อย่างไม่มีข้อจำกัด เช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่นๆ ซึ่งหลักการนี้ไม่สะท้อนถึงข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติสำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถเป็นครั้งแรกที่ควรจะต้องมีการฝึกฝนเป็นลำดับขั้น และอาจถูกจำกัดสิทธิบางประการ เพื่อ เพิ่มพูนประสบการณ์และทักษะการขับขี่ไปจนถึงช่วงเวลาหนึ่ง จนเข้าสู่ระยะของการผ่อนปรนข้อห้ามหรือ เงื่อนไขในการกำกับดูแลบางประการลง และนำไปสู่การได้ครอบครองใบอนุญาตขับขี่อย่างเต็มรูปแบบ อันจะ สามารถส่งผลให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นได้มีการฝึกฝนการขับขี่จนมีทักษะและความชำนาญมากเพียงพอในการ ขับขี่อย่างปลอดภัยได้บนท้องถนนจริง

### **หลักเกณฑ์การทดสอบยังไม่ครอบคลุมทักษะที่จำเป็นต่อการขับขี่**

จากการศึกษาทบทวนโครงสร้างของหลักสูตรการอบรมและทดสอบการขอรับใบอนุญาตขับขี่ พบว่า หลักเกณฑ์การกำหนดท่าทดสอบนั้นยังไม่ครอบคลุมลักษณะและทักษะที่จำเป็นในการขับขี่บนถนนจริง นอกจากนี้ แม้ว่ากรมการขนส่งทางบกจะได้มีการกำหนดเพิ่มเติมประเด็นของการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) ลงในหลักสูตรการอบรมและทดสอบของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยเป็นการให้ความรู้ ในการตัดสินใจและการควบคุมรถที่ถูกต้อง เมื่อต้องเผชิญกับสถานการณ์ฉุกเฉินในกระแสจราจรที่มีรูปแบบ แตกต่างกันไป และฝึกทักษะให้สามารถวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงจากสิ่งต่างๆ บนถนนได้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถตัดสินใจหลีกเลี่ยงได้ก่อนเกิดอุบัติเหตุ โดยมีความมุ่งหวังว่าผู้ขับขี่จะมีความสามารถในการรู้เท่าทันต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่รถไปใช้จริง อย่างไรก็ตาม การกำหนดเพิ่มเติมประเด็นของการคาดการณ์อุบัติเหตุขึ้นในการทดสอบจะอยู่ในลักษณะของข้อสอบ พรณัยเป็นหลัก ซึ่งอาจยังไม่สอดคล้องกับทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุที่ต้องพิจารณาประเมินผลจากการ ทักษะการควบคุมรถในการขับขี่จริงเป็นหลัก ทำให้ในปัจจุบันการทดสอบสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่ยังไม่สามารถประเมินทักษะของผู้ขับขี่ได้อย่างแท้จริง

<sup>52</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

## **ขาดการบันทึกชั่วโมงและประสบการณ์ขับขี่เพื่อประเมินผลการขับขี่ในระหว่างที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

เนื่องจากผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะไม่ถูกจำกัดสิทธิใดๆ นอกเหนือจากการจำกัดปริมาณ แอลกอฮอล์ และสามารถขับขี่ได้อย่างไม่มีข้อจำกัดเช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่นๆ ทำให้ในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการบันทึกชั่วโมงการขับขี่รวมถึงประสบการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่ในระหว่างระหว่างการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ส่งผลให้ขาดการติดตามประเมินผลทักษะการขับขี่ในระหว่างที่ผู้ขับขี่ยังอยู่ในช่วงระยะเริ่มต้น ซึ่งควรจะเป็นอีกหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำคัญสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นได้มีการสะสมประสบการณ์และทักษะที่มากพอสำหรับการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน

### **ขาดการประเมินผลการขับขี่ก่อนเปลี่ยนไปใช้ใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ**

จากการศึกษาพบว่า ในขั้นตอนของการเปลี่ยนผ่านจากถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปสู่การได้รับใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบนั้น ผู้ขับขี่สามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องมีการอบรมหรือทดสอบเพิ่มเติม เว้นแต่จะเป็นกรณีที่ใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุเกิน 1 ปี จึงจะต้องผ่านการอบรมเพิ่มเติม ซึ่งทำให้ลักษณะของการเปลี่ยนผ่านจากใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปสู่ใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบนั้น ไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติที่ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรได้รับการติดตามประเมินผลทักษะขับขี่ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่ที่ทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัยและเหมาะสมต่อการขับขี่บนถนนจริง

### **จำนวนผู้มีใบอนุญาตยังมีจำนวนน้อย**

จากสถิติของสัดส่วนใบอนุญาตขับขี่ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนในปี พ.ศ. 2564 พบว่า ผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศมีจำนวนร้อยละ 59 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าจำนวนผู้ถือครองใบอนุญาตในการขับขี่ยังคงมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่จริง อย่างไรก็ตาม ทักษะการขับขี่ปลอดภัยเป็นทักษะที่มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการอบรมและทดสอบเพื่อให้ผ่านมาตรฐานในการได้รับใบอนุญาต ซึ่งการขับขี่โดยไม่ได้ผ่านกระบวนการเข้ารับใบอนุญาตอย่างถูกต้องส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่มีหลักประกันความสามารถและทักษะในการขับขี่ที่เพียงพอต่อการขับขี่บนท้องถนนจริง และมีแนวโน้มที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในอัตราที่สูงกว่าผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาต ยิ่งไปกว่านั้น การได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นส่วนสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น มาตรการลงโทษเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด เมื่อผู้ขับขี่ขับขี่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตจึงส่งผลให้ระบบการบังคับใช้กฎหมายยังไม่สามารถบังคับใช้กับคนกลุ่มนี้ได้ ทำให้การดำเนินการทางด้านกฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ

**การบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ (ระบบตัดแต้ม) ยังไม่สอดคล้องกับแนวทางที่เหมาะสมต่อการกำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**



ระบบตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่เป็นหนึ่งในมาตรการบังคับใช้กฎหมายสำคัญเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งระบบตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่จะบังคับใช้กับผู้ขับขี่ทุกประเภทใบอนุญาต โดยมีคะแนนเต็ม 12 คะแนนเท่ากันทุกราย และหลักเกณฑ์การกำหนดคะแนนที่ตัดมีตั้งแต่ 1 คะแนน ไปจนถึง 4 คะแนน ซึ่งเมื่อผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราว 90 วัน ซึ่งการกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกประเภทมีคะแนนเต็ม 12 คะแนนเท่ากันทุกราย อาจไม่สอดคล้องกับแนวทางการกำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ที่อาจยังขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ ซึ่งควรจะถูกกำกับดูแลเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมไปถึงการกำหนดจำนวนคะแนนที่ถูกตัดสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอาจต้องมีลักษณะที่เข้มงวดกว่าผู้ถือครองใบอนุญาตชนิดอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องปรามมิให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดในช่วงระหว่างที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

### **ขาดการสื่อสารถึงความสำคัญของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่**

จากสถิติของสัดส่วนการถือครองใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันสะท้อนให้เห็นว่าจำนวนผู้ถือครองใบอนุญาตในการขับขี่ยังคงมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่จริง ซึ่งสาเหตุสำคัญเกิดจากการที่ประชาชนขาดความเข้าใจและเห็นความสำคัญของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่จึงไม่เข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาต ส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่มีหลักประกันความสามารถและทักษะในการขับขี่ที่เพียงพอต่อการขับรถบนท้องถนนจริง จนนำไปสู่อัตรานการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และทำให้การบังคับใช้กฎหมายกับบุคคลในกลุ่มนี้ยังขาดประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยจะดำเนินการนำผลการศึกษาศาสนาการณปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปพิจารณาประกอบกับผลการศึกษาทบทวนระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) และผลการศึกษาระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถในต่างประเทศ รวมทั้งผลการสำรวจและผลการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อไปสู่การวิเคราะห์แนวทางในการแก้ไขปัญหา รวมถึงข้อเสนอแนะและวิธีการปรับปรุงแก้ไขกระบวนการให้ใบอนุญาตที่เหมาะสมซึ่งจะนำเสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ต่อไป

## บทที่ 2 ผลการศึกษากระบวนการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS)

การศึกษาในส่วนนี้ คณะผู้วิจัยจะดำเนินการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์หลักการ กระบวนการ รวมทั้งโครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) โดยเปรียบเทียบกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศจำนวนไม่น้อยกว่า 3 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป เครือรัฐออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น โดยการศึกษาจะครอบคลุมประเด็นต่างๆ ได้แก่ หลักการสำคัญของการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น กระบวนการดำเนินการและโครงสร้างของระบบ ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่ และประเด็นด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.1 สหรัฐอเมริกา

#### 2.1.1 โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น

แนวคิดการใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นลำดับขั้นในสหรัฐอเมริกา เกิดขึ้นการที่ผู้ขับขี่อายุน้อยหรือผู้ขับขี่หน้าใหม่มีอัตราการเสียชีวิตจากการขับขี่มากกว่าผู้ขับขี่ในวัยผู้ใหญ่หรือผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์มากถึง 3-4 เท่า<sup>1</sup> การปรับใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นลำดับขั้นเป็นการช่วยเหลือผู้ขับขี่หน้าใหม่ผ่านการให้โอกาสผู้ขับขี่เหล่านั้นในการฝึกฝนการขับขี่ โดยการเก็บชั่วโมงการขับขี่ร่วมกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่โดยทั่วไป (Full license) เป็นช่วงระยะเวลาหนึ่ง ทั้งยังมีผลเป็นการลดโอกาสที่ผู้ขับขี่หน้าใหม่จะเผชิญกับความเสียหาย เนื่องจากระบบดังกล่าววางข้อห้ามมิให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่ขับรถในสถานการณ์เสี่ยงต่างๆ อาทิ การขับขี่ในเวลากลางคืน<sup>2</sup>

มีการสำรวจผลของการใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นลำดับขั้นในบางมลรัฐ ของสหรัฐอเมริกา พบว่า ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ของผู้ขับขี่หน้าใหม่ได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยในมลรัฐฟลอริดาสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ที่อายุระหว่าง 15 ปี ถึง 17 ปี ได้ร้อยละ 9 ในมลรัฐมิชิแกนสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่อายุ 16 ปีได้ถึงร้อยละ 25 และมลรัฐนอร์ทแคโรไลนาสามารถลดอัตราการเสียชีวิตของผู้ขับขี่หน้าใหม่ได้ถึงร้อยละ 57<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Michael A. Morrissey et al., “The Strength of Graduated Driver’s License Programs and Fatalities among Teen Drivers and Passengers,” *Accident Analysis & Prevention* 38, no. 1 (January 2006): 135–41, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.08.003>, 135.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

สำหรับระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นลำดับขั้นในสหรัฐอเมริกา เป็นระบบที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงเริ่มต้นขับขี่ สามารถกล่าวโดยทั่วไปได้ว่ามี 3 ลำดับ ได้แก่ ใบขับขี่เพื่อการเรียนรู้, ใบขับขี่ระดับกลาง และใบขับขี่ทั่วไป ซึ่งเป็นใบขับขี่ลำดับบนสุด<sup>4</sup> ซึ่งแต่ละลำดับจะได้กล่าวโดยละเอียดต่อไปในหัวข้อ 2.1.3

## 2.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### ความทั่วไปเกี่ยวกับระบบกฎหมายสหรัฐอเมริกา

ระบบกฎหมายสหรัฐอเมริกามีความแตกต่างจากระบบกฎหมายไทยค่อนข้างมาก เนื่องจากสหรัฐอเมริกามีการปกครองแบบรัฐรวมภายใต้ระบอบสหพันธรัฐ ขณะที่ประเทศไทยเป็นรัฐเดี่ยวภายใต้รัฐบาลหนึ่งเดียว ทำให้ระบบกฎหมายสหรัฐอเมริกามีการจัดสรรอำนาจทางกฎหมายระหว่าง “รัฐบาลกลาง (Federal government)” และ “รัฐบาลมลรัฐ (State government)” ซึ่งสถานะของการเป็นรัฐบาลกลางมิได้หมายความว่ามีความอำนาจเหนือกว่ารัฐบาลมลรัฐแต่อย่างใด หากแต่รัฐธรรมนูญสหรัฐได้ใช้ระบบการจัดสรรอำนาจเพื่อแบ่งขอบอำนาจระหว่างรัฐบาลทั้งสองประเภทโดยพิจารณาจากหน้าที่ (Function) ของรัฐบาลทั้งสองดังกล่าว ทั้งนี้ เนื่องจากภายใต้แนวคิดทางกฎหมายอเมริกัน มลรัฐต่างๆ ถือว่ามีอธิปไตยเป็นของตนเอง<sup>5</sup> รัฐบาลกลางจึงต้องถูกจำกัดบทบาทให้อำนาจเพียงเท่าที่รัฐธรรมนูญจัดสรรไว้เท่านั้น

เมื่อพิจารณาตัวบทรัฐธรรมนูญสหรัฐแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 10 (Amendment X) ซึ่งวางหลักว่า “อำนาจใดมิได้กำหนดให้เป็นอำนาจของสหรัฐโดยรัฐธรรมนูญ และอำนาจที่รัฐธรรมนูญมิได้กำหนดห้ามมิให้มลรัฐใช้อำนาจดังกล่าว ให้สงวนไว้เป็นอำนาจของมลรัฐ หรือของประชาชน”<sup>6</sup> โดยอำนาจที่ได้กำหนดไว้ให้เป็นอำนาจของสหรัฐในกรณีใบขับขี่นั้นเป็นอำนาจที่เกี่ยวข้องกับ พาณิชยกรรมระหว่างมลรัฐ (Interstate commerce) อันปรากฏในตัวบทรัฐธรรมนูญสหรัฐว่า “[รัฐสภาสหรัฐมีอำนาจ] ... ในการกำกับดูแลพาณิชยกรรมระหว่างมลรัฐ ...”<sup>7</sup> แม้บทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญทั้งสองจะดูเหมือนว่ามีความตึงเครียด (Tension) ระหว่างกัน เนื่องด้วยบทบัญญัติหนึ่งเป็นการให้อำนาจแก่มลรัฐ ส่วนอีกบทบัญญัติหนึ่งเป็นการให้อำนาจแก่สหรัฐโดยใช้คำที่มีความหมายกว้างอย่าง “พาณิชยกรรมระหว่างมลรัฐ” อย่างไรก็ตาม มีไม่ว่าคำที่มีความหมายกว้างดังกล่าวจะเป็นการให้อำนาจสหรัฐอย่างไร้ข้อจำกัดแต่อย่างใด<sup>8</sup> หากแต่ศาลฎีกาแห่งสหรัฐได้วินิจฉัยในประเด็นการจัดสรรอำนาจ

<sup>4</sup> “Graduated Driver Licensing,” NHTSA, accessed March 20, 2024, <https://www.nhtsa.gov/book/countermeasures-that-work/young-drivers/countermeasures/legislation-and-licensing/graduated-driver-licensing>.

<sup>5</sup> *Garcia v. San Antonio Metropolitan Transit Authority*, 469 U.S. 528 (1985); สำหรับการขยายความทางวิชาการเกี่ยวกับอธิปไตยของมลรัฐ โปรดดู James R. Alexander, “State Sovereignty in the Federal System: Constitutional Protections under the Tenth and Eleventh Amendments,” *Publius: The Journal of Federalism* 16 (1986): 1–15, <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.pubjof.a037588>.

<sup>6</sup> *Constitution of the United States*, Amendment X (“The powers not delegated to the United States by the Constitution, nor prohibited by it to the States, are reserved to the States respectively, or to the people.”).

<sup>7</sup> *Ibid*, Article I, Section 8, Clause 3 (“[The Congress shall have Power] To regulate Commerce among the several States ...”).

<sup>8</sup> *National League of Cities v. Usery*, 426 U.S. 833 (1975), 842.

ระหว่างรัฐบาลทั้งสองว่า “รัฐสภาสหรัฐจะต้องไม่ใช้อำนาจในทางที่เกิดความเสียหายต่อบูรณภาพของมลรัฐ หรือในทางเขาะกร่อนบ่อนทำลายความสามารถในการปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ของมลรัฐอย่างมีประสิทธิภาพ”<sup>9</sup>

เช่นนี้ จึงพิจารณาได้ว่า การออกใบขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ ทั้งในด้านรูปแบบ มาตรฐานการทดสอบผู้ขับขี่ และด้านอื่น โดยหลักแล้วเป็นเรื่องที่อยู่ภายใต้อำนาจของมลรัฐ กระนั้น ใน ค.ศ. 2005 รัฐสภาสหรัฐได้ตรากฎหมาย REAL ID Act ขึ้น เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของการพิสูจน์ตัวตนโดยใช้ใบขับขี่ อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ก่อการร้ายที่เกิดขึ้น กรณีดังกล่าวเป็นการที่รัฐสภาสหรัฐตรากฎหมายโดยอาศัยอำนาจเกี่ยวกับการกำกับดูแลพาณิชย์กรรมระหว่างมลรัฐ ซึ่งต่อกฎหมายดังกล่าวควรพิจารณาว่ามีข้อโต้เถียงทางวิชาการว่าค่อนข้างมากว่าเป็นการใช้อำนาจที่เกินขอบเขตของรัฐสภาสหรัฐ<sup>10</sup>

ดังนั้น เมื่อหลักเกณฑ์ว่าด้วยการออกใบขับขี่เป็นเรื่องที่อยู่ภายใต้อำนาจของมลรัฐต่างๆ ทำให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องมีความแตกต่างไปในแต่ละมลรัฐ เพื่อประโยชน์แห่งความเป็นเอกภาพของงานศึกษานี้ คณะที่ปรึกษาจึงได้ทำการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกใบขับขี่ในประเด็นการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นของมลรัฐนิวยอร์กเป็นสำคัญ

### **2022 New York Laws VAT - Vehicle and Traffic**

กฎหมายมลรัฐนิวยอร์กที่เกี่ยวข้องกับการให้ใบอนุญาตขับขี่ทุกประเด็นที่จะกล่าวต่อไป อยู่ภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะและการจราจร ภายใต้มาตรา 501<sup>11</sup> ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่และใบอนุญาตฝึกหัดขับขี่ ในเบื้องต้น กฎหมายได้กำหนดประเภทใบอนุญาตขับขี่ไว้ทั้งสิ้น 8 ประเภท โดยมีรายละเอียดทั่วไปดังตารางที่ 2.X

<sup>9</sup> *Fry v United States*, 421 U.S. 542 (1974), 547, note 7.

<sup>10</sup> โปรดดู Todd B. Titelman, *The REAL ID Act of 2005: Legal, Regulatory, and Implementation Issues*, CRS Report No. RL34430 (Washington, DC: Congressional Research Service, 2008), <https://sgp.fas.org/crs/misc/RL34430.pdf>.

<sup>11</sup> NY Veh & Traf L § 501 (2022)

ตารางที่ 2.1: ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ในมลรัฐนิวเจอร์ซีย์พร้อมด้วยรายละเอียด

| ประเภทใบขับขี่               | คุณสมบัติ  | ยานพาหนะที่ขับขี่ได้  | การอนุญาตพิเศษ   |
|------------------------------|--|---|--|
| ใบอนุญาตขับขี่พาณิชย์ ชนิด A | <ul style="list-style-type: none"> <li>อายุไม่น้อยกว่า 21 ปี</li> <li>มีถิ่นที่อยู่ในสหรัฐอเมริกา</li> </ul> | รถยนต์ทั่วไปที่มีใช้รถพ่วง และรถพ่วงที่มีน้ำหนักรวมไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ภายใต้การอนุญาตพิเศษ  | H, M, N, P, S, T, W, X<br>สำหรับใบอนุญาตขับขี่เพื่อการเรียนรู้การขับขี่พาณิชย์ (Commercial Learner Permit (CLP)) ให้จำกัดการอนุญาตพิเศษเพียง M, N, P, S, W |
| ใบอนุญาตขับขี่พาณิชย์ ชนิด B | <ul style="list-style-type: none"> <li>อายุไม่น้อยกว่า 18 ปี</li> <li>มีถิ่นที่อยู่ในสหรัฐอเมริกา</li> </ul> | รถยนต์ทั่วไปที่มีใช้รถพ่วงซึ่งใบอนุญาตขับขี่ประเภท E สามารถขับขี่ได้ รวมถึงรถบัส และรถบรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรถสุทธิ (Gross Vehicle Weight Rating (GVWR)) ไม่เกิน 26,001 ปอนด์ (ประมาณ 11,794 กิโลกรัม) หรือมากกว่าหากได้รับการอนุญาตพิเศษ  |  |
| ใบอนุญาตขับขี่พาณิชย์ ชนิด C | <ul style="list-style-type: none"> <li>อายุไม่น้อยกว่า 21 ปี</li> <li>มีถิ่นที่อยู่ในสหรัฐอเมริกา</li> </ul> | รถยนต์ทั่วไปที่มีใช้รถพ่วงซึ่งใบอนุญาตขับขี่ประเภท E สามารถขับขี่ได้ รวมถึงรถสิบล้อ ขนาดยาวพิเศษ รถบัส และรถบรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรถสุทธิ (Gross Vehicle Weight Rating (GVWR)) ไม่เกิน 26,000 ปอนด์ (ประมาณ 11,793 กิโลกรัม) หรือน้อยกว่า หากได้รับการอนุญาตพิเศษ  | H, M, N, P, S, T, W, X   |
| ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป D       | อายุไม่น้อยกว่า 18 ปี หรืออายุไม่น้อยกว่า 17 ปี โดยได้รับประกาศนียบัตรจากโรงเรียนสอนขับรถ                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>รถเก๋ง และรถบรรทุกซึ่งมีน้ำหนักรถสุทธิ (Gross Vehicle Weight Rating (GVWR)) ไม่เกิน 26,000 ปอนด์ (ประมาณ 11,793 กิโลกรัม)</li> <li>รถซึ่งลากจูงรถอื่นซึ่งมีน้ำหนักสุทธิไม่เกิน 10,000 ปอนด์ (ประมาณ 4,536 กิโลกรัม)</li> <li>สามารถขับรถลากจูงรถอื่นซึ่งมีน้ำหนักเกินกว่า 10,000 ปอนด์ได้ ต่อเมื่อน้ำหนัก</li> </ul> | F, G, R, W   |

| ประเภทใบขับขี่                               | คุณสมบัติ   | ยานพาหนะที่ขับขี่ได้  | การอนุญาตพิเศษ                |
|--|---|---|-------------------------------|
|  |   | รวมทั้งรถลากจูงและรถที่ถูกลากจูงนั้นมีน้ำหนักรวมสุทธิไม่เกิน 26,000 ปอนด์ <ul style="list-style-type: none"> <li>• รถจักรยานยนต์ประเภทโมเพด (Moped)</li> </ul>  |                               |
| ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปสำหรับผู้เยาว์ DJ        | อายุ 16 – 17 ปี   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• รถเก๋ง และรถบรรทุกซึ่งมีน้ำหนักสุทธิ (Gross Vehicle Weight Rating (GVWR)) ไม่เกิน 10,000 ปอนด์</li> <li>• รถซึ่งลากจูงรถอื่นซึ่งมีน้ำหนักสุทธิไม่เกิน 3,000 ปอนด์ (ประมาณ 1,361 กิโลกรัม)</li> <li>• รถจักรยานยนต์ประเภทโมเพด (Moped)</li> </ul> | ไม่สามารถให้การอนุญาตพิเศษได้ |
| ใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้าง E                    | อายุไม่น้อยกว่า 18 ปี   | รถประเภทเดียวกับที่ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ประเภท D สามารถขับขี่ได้ รวมถึงรถรับจ้างซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 14 คน แต่ไม่รวมถึงรถليمูซินขนาดยาวพิเศษ  | F, G, R, W                    |
| ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ M                | อายุไม่น้อยกว่า 18 ปี หรืออายุไม่น้อยกว่า 17 ปี ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์ สามารถใช้ร่วมกับประเภทอื่นๆ ได้ เช่น ใบอนุญาตขับขี่ประเภท DM (D+M) เป็นต้น | รถจักรยานยนต์   | ไม่สามารถให้การอนุญาตพิเศษได้ |
| ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับผู้เยาว์ MJ | อายุ 16 – 17 ปี โดยได้รับประกาศนียบัตรจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์ สามารถใช้ร่วมกับประเภทอื่นๆ ได้ เช่น ใบอนุญาตขับขี่ประเภท DJMJ (DJ+MJ) เป็นต้น                              | รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ ภายใต้อำนาจจำกัดของผู้ขับขี่ที่อายุไม่เกิน 18 ปี (รายละเอียดของข้อจำกัดจะกล่าวถึงในหัวข้อ 2.1.3)  |                               |

ที่มา: คณะที่ปรึกษา (2567)

- การอนุญาตพิเศษ

การให้ใบอนุญาตพิเศษคือ การให้สิทธิแก่ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่นั้นในการขับขี่รถบางประเภทเป็นการเฉพาะเจาะจง ซึ่งรถประเภทเหล่านั้นเป็นรถที่ไม่ถูกรวมเข้ากับการให้ใบอนุญาตขับขี่ประเภทใดเลย จึงต้องได้รับการให้ใบอนุญาตพิเศษเป็นการเฉพาะ

ตารางที่ 2.2: ประเภทการอนุญาตพิเศษให้แก่ใบอนุญาตขับขี่ในมลรัฐนิวยอร์ก

| การให้ใบอนุญาตพิเศษ (Endorsement) |  |
|-----------------------------------|--|
| F                                 | รถใช้ในฟาร์มประเภท A   |
| G                                 | รถใช้ในฟาร์มประเภท B   |
| H                                 | ขนส่งวัตถุเป็นพิษ (Hazardous materials)  |
| M                                 | ขนส่งแผ่นโลหะรีดร้อน (Metal coils)   |
| N                                 | รถบรรทุกประเภท Tanker (ตัวอย่างเช่น รถบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น)                                |
| P                                 | รถขนส่งผู้โดยสาร   |
| R                                 | รถที่คนจรซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกสุทธิเกินกว่า 26,000 ปอนด์ (ประมาณ 11,793 กิโลกรัม)            |
| S                                 | รถโรงเรียน   |
| T                                 | รถพ่วงสองคันหรือสามคัน   |
| W                                 | รถลากจูง (Tow truck)   |
| X                                 | รถฉุกเฉินซึ่งใช้ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเกี่ยวกับวัตถุเป็นพิษ (Tank/Hazmat vehicles) |

ที่มา: New York State Department of Motor Vehicles

อย่างไรก็ดี สำหรับระบบใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduate Driver License) ในมลรัฐนิวยอร์ก จะมีหลักเกณฑ์เฉพาะในการให้ใบอนุญาตขับขี่ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 18 ปี ต้องได้รับใบขับขี่เป็นระยะตามอายุและประสบการณ์ อย่างไรก็ตาม หากอายุน้อยกว่า 16 ปี จะไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถในนิวยอร์ก ไม่ว่าในกรณีใด ๆ แม้ว่าจะถือใบอนุญาตขับขี่ของรัฐอื่นมาแล้วก็ตาม ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย The Driver's License Access and Privacy Act<sup>12</sup> ตั้งนั้นแล้ว หากเป็นผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี จะต้องเข้าสู่ขั้นตอนที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย รวมถึงต้องผ่านเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด ก่อนที่จะสามารถขับขี่ได้โดยไม่มีข้อจำกัด ทั้งนี้ได้กล่าวต่อไปในหัวข้อที่ 2.1.3 ว่าด้วยขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการต่อไป

### 2.1.3 ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ

#### ลักษณะการเรียนรู้และขั้นตอนในแต่ละลำดับขั้น

ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นในมลรัฐนิวยอร์กสามารถแบ่งได้เป็น 3 ลำดับขั้น ได้แก่ (1) ขั้นตอนการอนุญาตหัดขับ (Learner's permit) คือ ขั้นตอนการเรียนรู้ ช่วยให้เรียนรู้พื้นฐานของการรับซีรยยนต์โดยมีข้อจำกัดในการขับขี่ (2) ขั้นตอนการอนุญาตชั่วคราว (Junior driver license/Provisional license) คือ ขั้นตอนการฝึกฝนขับขี่ ช่วยให้ฝึกขับจนเชี่ยวชาญได้ฝึกฝนและพัฒนาทักษะต่อไป โดยบทเรียนที่ได้รับในช่วงใบอนุญาตประเภทนี้มาจากการเริ่มผ่อนคลายนข้อจำกัดบางประการ และ (3) ขั้นตอนการอนุญาตขั้นสุดท้ายหรือ

<sup>12</sup> Department of Motor Vehicles (2022) accessed, <https://dmv.ny.gov/driver-licenses>

ใบอนุญาตขับขี่เพิ่มเติมรูปแบบ (Senior driver license) ซึ่งในขั้นตอนที่สามนี้เท่ากับเป็นการออกจากระบบ GDL (ทั้งนี้ แม้ผู้เริ่มต้นขับซึ่งจะมีผู้ใช้เยาว์ แต่ให้อยู่ภายใต้บังคับของกฎเกณฑ์ต่อไปนี้โดยอนุโลมเช่นกัน) ดังมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการเรียนรู้และขั้นตอนในแต่ละลำดับขั้นต่อไปนี้

- ขั้นการอนุญาตหัดขับ (Junior learner permit)

ในลำดับขั้นนี้ เป็นการอนุญาตให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่ได้เรียนรู้พื้นฐานต่างๆ ที่ต้องใช้ในการขับขี่ยานพาหนะ โดยผู้ที่สามารถขอการอนุญาตได้จะต้องมี (1) อายุอย่างน้อย 16 ปี (2) ศึกษาคู่มือการขับขี่ของมลรัฐนิวยอร์ก และ (3) ผ่านการทดสอบข้อเขียนและการทดสอบสายตา

ก่อนที่ผู้ได้รับการให้อุญาตขับขี่ในลำดับขั้นนี้จะสามารถเข้ารับการทดสอบการขับรถบนถนนจริงเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้เยาว์ได้ ผู้ได้รับการให้อุญาตขับขี่จะต้องได้รับการรับรองจากผู้ปกครองหรือผู้ดูแลที่ได้ฝึกฝนการขับขี่มาแล้วไม่น้อยกว่า 50 ชั่วโมง และใน 50 ชั่วโมงนั้นได้ฝึกฝนการขับขี่หลังดวงอาทิตย์ลับขอบฟ้าไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมง ซึ่งในช่วงของการฝึกขับขึ้นนั้นจะต้องมีบุคคลดังกล่าวข้างไปด้วยทุกครั้ง

- ขั้นการอนุญาตชั่วคราว (Junior driver license/Provisional License)

ลำดับขั้นนี้เน้นที่การฝึกฝนทักษะการขับขี่ที่ได้เรียนรู้มาในลำดับขั้นตอนก่อนหน้า โดยผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ในลำดับขั้นนี้จะได้รับสิทธิในการขับขี่กว้างขวางมากยิ่งขึ้น แต่สามารถขับขี่ภายใต้ข้อจำกัดที่ไม่จำเป็นต้องมีผู้ดูแลเดินทางไปด้วยแล้ว ทั้งนี้ ข้อห้ามตามกฎหมายสำหรับผู้ถือใบอนุญาตในขั้นตอนนี้ถือเป็นเพียงข้อห้ามขั้นต่ำเท่านั้น ผู้ปกครองควรวางข้อกำหนดเพิ่มเติมหากเห็นว่าผู้ขับซึ่งยังไม่มีความพร้อมมากเท่าที่ควร

- ขั้นการอนุญาตขั้นสุดท้ายหรือใบอนุญาตขับขี่เต็มรูปแบบ (Senior driver license)

มลรัฐนิวยอร์กจะทำการส่งใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปให้แก่ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้เยาว์หลังจากวันที่อายุครบ 18 ปีบริบูรณ์ ซึ่งใบขับขี่ประเภทนี้มีลักษณะและคุณสมบัติเช่นเดียวกับใบขับขี่สำหรับผู้ใหญ่ซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้ว อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่ซึ่งอายุมากกว่า 17 ปีแต่ไม่เกิน 18 ปีสามารถยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปได้หากผู้นั้นได้รับประกาศนียบัตรการขับรถจากโรงเรียนสอนขับรถซึ่งได้รับการรับรองโดยกรมยานยนต์นิวยอร์ก โดยผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องนำประกาศนียบัตรดังกล่าวมายื่นให้แก่กรมยานยนต์นิวยอร์กด้วยตนเอง จึงจะได้รับการออกใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป

กรมยานยนต์นิวยอร์กแนะนำว่า แม้ผู้ขับซึ่งจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปแล้ว แต่ผู้ขับซึ่งควรฝึกฝนการขับขี่อย่างปลอดภัยต่อไป เนื่องจากการขับขี่อย่างชำนาญจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาการฝึกฝนและประสบการณ์นานหลายปี

### **ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่**

ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับซึ่งมีความแตกต่างกันไปตามลำดับขั้นของใบอนุญาตขับขี่ โดยเปรียบเทียบได้ดังตารางที่ 2.3



ตารางที่ 2.3: ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่แต่ละลำดับขั้นในมลรัฐนิวยอร์ก

| ขั้นการอนุญาตหัดขับ (Junior learner's permit)  | ขั้นการอนุญาตชั่วคราว (Junior driver license/Provisional License)  | ขั้นการอนุญาตขั้นสุดท้ายหรือใบอนุญาตขับขี่เต็มรูปแบบ (Senior driver license) |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● ขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การกำกับดูแลของผู้ถือใบอนุญาตทั่วไปซึ่งมีอายุไม่น้อยกว่า 21 ปีเท่านั้น</li> <li>● การขับขี่ในเวลาากลางคืนจะต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ถือใบอนุญาตทั่วไปซึ่งมีอายุไม่น้อยกว่า 21 ปีที่เป็นผู้ปกครอง, ผู้พิทักษ์, ครูสอนขับรถ หรือผู้ใช้อานาจปกครองเท่านั้น</li> <li>● ห้ามมิให้มีผู้โดยสารนั่งด้านหน้าข้างคนขับ เว้นแต่เป็นผู้กำกับดูแลการขับขี่</li> <li>● หากมีผู้กำกับดูแล สามารถมีผู้โดยสารนั่งด้านหลังได้ตามจำนวนที่นั่งของรถนั้น กรณีที่ผู้กำกับดูแลมิใช่ผู้ปกครอง (ในการขับขี่ช่วงกลางวัน) ให้มีผู้โดยสารอายุไม่เกิน 21 ปีได้เพียงหนึ่งคนเท่านั้น เว้นแต่จะเป็นญาติใกล้ชิด</li> <li>● ผู้โดยสารทุกคนจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนเด็กจะต้องอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก</li> <li>● การขับขี่ในนครนิวยอร์กสำหรับผู้ขับขี่ในลำดับขั้นนี้จะต้องใช้รถที่มีเบรกสองด้าน คือ เบรกสำหรับคนขับและเบรกสำหรับผู้กำกับดูแล</li> <li>● ห้ามขับขี่ในบางพื้นที่ เช่น เมือง Bronx, Brooklyn, Manhattan เป็นต้น</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ขับขี่ได้โดยลำพังในระหว่างเวลา 5 นาฬิกาถึง 21 นาฬิกา โดยเป็นการขับรถไปโรงเรียน ไปทำงาน หรือไปทำกิจกรรมนอกหลักสูตรต่างๆ</li> <li>● การขับขี่ในเวลาากลางคืนต้องมีหนังสือรับรองจากนายจ้างหรือครูผู้สอน และต้องขับรถเพื่อไปทำกิจกรรมที่กำหนดข้างต้นเท่านั้น</li> <li>● ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ในลำดับขั้นนี้ ขับรถเพื่อการทำงาน ตัวอย่างเช่น การขับรถส่งอาหาร เป็นต้น</li> <li>● หากมีผู้กำกับดูแล สามารถมีผู้โดยสารนั่งได้ตามจำนวนที่นั่งของรถนั้น กรณีไม่มีผู้กำกับดูแล ให้มีผู้โดยสารอายุไม่เกิน 21 ปีได้เพียงหนึ่งคนเท่านั้น เว้นแต่จะเป็นญาติใกล้ชิด</li> <li>● ผู้โดยสารทุกคนจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนเด็กจะต้องอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็ก</li> <li>● ขณะขับขี่ต้องไม่ส่งข้อความหรือคุยโทรศัพท์</li> <li>● ห้ามผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 0.02 ขึ้นไปขับขี่</li> <li>● ห้ามขับขี่ในบางพื้นที่ เช่น เมือง Bronx, Brooklyn, Manhattan เป็นต้น</li> </ul> | <p>ขับขี่ได้ภายใต้ข้อกำหนดตามกฎหมายจราจร โดยไม่มีข้อกำหนดเพิ่มเติมใดๆ</p>    |

ที่มา: New York State Department of Motor Vehicles ปรับปรุงโดยคณะที่ปรึกษา (2567)

### ระยะเวลาในลำดับขั้นและแนวทางการเปลี่ยนผ่านไปสู่ลำดับขั้น ถัดไป

ผู้ขับขี่จะต้องอยู่ในลำดับขั้น “การอนุญาตขับขี่ (Junior learner’s permit)” ซึ่งเป็นลำดับขั้นแรกอย่างน้อย 6 เดือน จึงจะมีคุณสมบัติด้านระยะเวลาเพียงพอที่จะเข้ารับการทดสอบการขับขี่บนถนนจริงได้

เมื่อผู้ขับขี่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ในลำดับขั้น “ขั้นการอนุญาตชั่วคราว (Junior driver license)” ผู้ขับขี่ซึ่งมีคุณสมบัติในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปได้ต่อเมื่ออายุ 18 ปีบริบูรณ์หรือเมื่ออายุ 17 ปีบริบูรณ์และได้ยื่นประกาศนียบัตรจากโรงเรียนสอนขับรถให้แก่กรมยานยนต์นิวยอร์กแล้ว จึงกล่าวได้ว่า โดยหลักการ ผู้ขับขี่ซึ่งฝึกฝนด้วยตนเองจะอยู่ในลำดับขั้นนี้เป็นระยะเวลาอย่างมากที่สุด 1.5 ปี ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งเข้ารับการฝึกอบรมโดยโรงเรียนสอนขับรถจะอยู่ในลำดับขั้นนี้เป็นระยะเวลาอย่างน้อยที่สุด 6 เดือน

ในส่วนของแนวทางการเปลี่ยนผ่านไปสู่ลำดับขั้นถัดไปในระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นของมลรัฐนิวยอร์ก อาจสรุปรายละเอียดในรูปแบบของตารางได้ ดังนี้

**ตารางที่ 2.4: แนวทางการเปลี่ยนผ่านไปสู่ลำดับขั้นถัดไปในระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นของมลรัฐนิวยอร์ก**

| การเปลี่ยนผ่านจากขั้นอนุญาตขับขี่เป็นขั้นการอนุญาตชั่วคราว   | การเปลี่ยนผ่านจากการอนุญาตชั่วคราวเป็นขั้นการอนุญาตขั้นสุดท้ายหรือใบอนุญาตขับขี่เต็มรูปแบบ   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>จะต้องอยู่ในลำดับขั้นการให้อนุญาตขับขี่สำหรับผู้เยาว์มาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน</li> <li>ฝึกฝนการขับขี่ซึ่งผู้ปกครองให้การรับรองมาแล้วไม่น้อยกว่า 50 ชั่วโมง โดยใน 50 ชั่วโมงนั้น ต้องมีชั่วโมงการฝึกฝนการขับขี่ เมื่อดวงอาทิตย์ลับขอบฟ้าไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมง</li> <li>กรอกแบบฟอร์มรับรองการขับขี่ DMV MV-262</li> <li>ผ่านการทดสอบการขับขี่บนถนนจริง โดยจะต้องผ่านการเรียนหลักสูตร pre-licensing จำนวน 5 ชั่วโมงก่อนทำการทดสอบ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นผู้ถือใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้เยาว์ซึ่งอายุครบ 18 ปีบริบูรณ์ ซึ่งได้รับใบอนุญาต Senior License อัตโนมัติผ่านทางจดหมาย หรือ</li> <li>เป็นผู้ถือใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้เยาว์ซึ่งอายุครบ 17 ปีบริบูรณ์ และได้ยื่นใบรับรองการสำเร็จหลักสูตรการศึกษาผู้ขับขี่ (DMV-285) จากโรงเรียนสอนขับรถให้แก่กรมยานยนต์นิวยอร์กแล้ว (Department of Motor Vehicles: DMV)</li> <li>ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จะต้องผ่านการทดสอบขับขี่บนถนนจริงด้วยก่อนจะยื่นขอรับใบอนุญาตขับขี่</li> </ul> |

ที่มา: New York State Department of Motor Vehicles ปรับปรุงโดยคณะที่ปรึกษา (2567)

#### 2.1.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรมยานยนต์นิวยอร์ก (New York State Department of Motor Vehicles – DMV) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการให้ใบอนุญาตขับขี่ในมลรัฐนิวยอร์ก โดยมีภารกิจส่วนใหญ่เช่นเดียวกับกรมการขนส่งทางบกของประเทศไทย อาทิ การจดทะเบียนรถยนต์ การตรวจสภาพรถยนต์ และการให้ใบอนุญาตขับขี่ในลำดับขั้นต่างๆ อย่างไรก็ตาม DMV มีหน้าที่และอำนาจกว้างขวางกว่ากรมการขนส่งทางบก โดย DMV มีหน้าที่ในการพิจารณาความผิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วย<sup>13</sup> ซึ่งมีการก่อตั้งกองพิจารณาความผิดเกี่ยวกับการ

<sup>13</sup> NY Veh & Traf L § 225 (2022).

ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร (Traffic Violations Bureau – TVB) ขึ้นเพื่อพิจารณาความผิดทางปกครองในกรณีที่ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นไม่เข้าองค์ประกอบความผิดทางอาญาอื่นใด ทั้งนี้ ไม่รวมถึงคดีจราจรในที่ห้ามจอด

สำหรับอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการให้ใบอนุญาตขับขี่นั้น DMV มีอำนาจในการให้ใบอนุญาตแก่ ผู้ขับขี่หน้าใหม่, แปลงใบอนุญาตขับขี่จากมลรัฐอื่นให้เป็นใบอนุญาตขับขี่ของมลรัฐนิวยอร์ก, ทำใบอนุญาตขับขี่ใบ ใหม่กรณีสูญหาย หรือเปลี่ยนที่อยู่ภูมิลำเนา, ต่ออายุใบอนุญาตขับขี่, ปรับปรุงรายละเอียดในใบอนุญาตขับขี่ และ ทำการทดสอบการขับขี่บนถนน (Road test)

## 2.2 สหภาพยุโรป

### 2.2.1 โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น

#### แนวคิดและหลักการสำคัญ

ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ของสหภาพยุโรป (European Union: EU) มีจุดมุ่งหมายหลัก คือการ ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุที่ความสามารถไม่เพียงพอออกมาขับขี่บนท้องถนน จึงมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการ ได้รับใบอนุญาตอันเกี่ยวกับ อายุ และความถนัดในการขับขี่ ข้อจำกัดในการอนุญาต และขั้นตอนการบริหาร ใบอนุญาต เช่น หลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาต รวมถึงความเหมาะสมในการขับขี่ ซึ่งโดยหลักแล้ว ระบบการออกใบอนุญาตอาจมีความแตกต่างกันตามกฎเกณฑ์ที่แต่ละประเทศกำหนด เกี่ยวกับรายการที่ผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องได้รับการทดสอบ ขั้นตอนการออกใบอนุญาตและองค์กรที่เกี่ยวข้อง แต่ทั้งนี้ ระบบการออกใบอนุญาตของสหภาพยุโรป อาจสามารถจำแนกเป็น ระบบการออกใบอนุญาตแบบ ดั้งเดิมและช่วงทดลอง (Traditional and Probationary Licensing) และระบบการออกใบอนุญาตขับขี่แบบ ลำดับขั้น (Graduated Licensing Systems: GLDs)<sup>14</sup>

การทดสอบการขับขี่เพียงอย่างเดียว “อาจ” ไม่เพียงพอที่จะสนับสนุนการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ ขับขี่มือใหม่ได้ ดังนั้น ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นของสหภาพยุโรป จึงให้ความสำคัญกับการ สั่งสมประสบการณ์ฝึกอบรมของผู้ขับขี่รายใหม่ โดยในช่วงแรกของการฝึกอบรม ผู้ขับขี่หน้าใหม่จะได้รับ อนุญาตให้ขับขี่ภายใต้สภาวะที่มีความเสี่ยงต่ำ เช่น จะต้องเป็นผู้ดูแล และจะต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดบางประการ จนกว่าจะผ่านการฝึกอบรมและผ่านการทดสอบ และเมื่อประสบการณ์เพิ่มขึ้น ข้อจำกัดต่าง ๆ ก็จะได้รับ การผ่อนปรนลงเช่นกัน ซึ่งระบบ GDL ของสหภาพยุโรปจะมีการแบ่งลำดับขั้นในการทดสอบออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ (1) ระยะแรก “การเรียนรู้แบบมีผู้สอน” (Supervised Learning) (2) ระยะที่สอง “การฝึกขับขี่ด้วย ตนเอง” (Autonomous Practicing) และ (3) ระยะที่สาม จะเป็นระยะที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่อย่างเต็ม

<sup>14</sup> “Licensing Regimes.” Mobility & Transport - Road Safety. Accessed November 20, 2023. [https://roadsafety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/young-people/licensingregimes\\_en](https://roadsafety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/young-people/licensingregimes_en).

รูปแบบ<sup>15</sup> โดยในปัจจุบันมีประเทศที่บังคับใช้ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ในลักษณะนี้หลายประเทศด้วยกัน ยกตัวอย่างเช่น ประเทศเยอรมัน ประเทศเอสโตเนีย ประเทศออสเตรีย และประเทศเดนมาร์ก เป็นต้น

ทั้งนี้ จะกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดและขั้นตอนการทดสอบและฝึกอบรมภายใต้ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นของสหภาพยุโรปในหัวข้อ 2.2.2 และ 2.2.3 ต่อไป

## 2.2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### *Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licenses*

Directive 2006/126/EC เป็นคำสั่งของสหภาพยุโรปที่กำหนดกรอบการทำงาน สำหรับการประสานกันของใบอนุญาตขับขี่แต่ละประเภทภายในสหภาพยุโรป ซึ่งได้รับการรับรองเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 โดยคำสั่งดังกล่าว ได้กำหนดเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตขับขี่ กำหนดประเภทของยานพาหนะที่สามารถขับขี่ได้ ข้อกำหนดอายุขั้นต่ำ รวมถึงมาตรฐานทางการแพทย์ที่ผู้สมัครรับใบขับขี่ต้องปฏิบัติตาม นอกจากนี้ ยังสร้างระบบสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อให้แน่ใจว่าระบบใบขับขี่ได้รับการยอมรับทั่วทั้งสหภาพยุโรป

ดังนั้น Directive 2006/126/EC จึงมุ่งหวังที่จะปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) โดยรับประกันว่าผู้ขับขี่ทุกคนในสหภาพยุโรปมีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานขั้นต่ำที่คำสั่งกำหนดไว้ อีกทั้งยังพยายามอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายผู้ขับขี่ภายในสหภาพยุโรปได้อย่างเสรี ผ่านการปรับกฎเกณฑ์ในการรับและใช้ใบขับขี่ให้สอดคล้องกัน ซึ่งคำสั่งนี้จะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อวิธีการออกกฎเกณฑ์และการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงได้รับการบังคับใช้โดยประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปผ่านการตรากฎหมายระดับชาติ โดยระบบ GDL นั้นถือเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด และสามารถลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ เพราะนอกจากจะใช้เพื่อจัดการกับการขาดประสบการณ์ของผู้ขับขี่มือใหม่ได้แล้ว ยังใช้เพื่อจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงซึ่งอาจเป็นผลมาจากปัจจัยอันเกี่ยวข้องกับอายุได้อีกด้วย<sup>16</sup>

- ประเภทของยานพาหนะและข้อกำหนดด้านอายุขั้นต่ำ

คำสั่งของสหภาพยุโรปฉบับนี้ได้วางหลักเกณฑ์ไว้ว่า ในการกำหนดประเภทใบขับขี่จะต้องกำหนดแยกตามประเภทของยานพาหนะซึ่งขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ (Power-Driven) และอาจกำหนดให้มีอายุขั้นต่ำ

<sup>15</sup> Sofie Boets, Jean-Christophe Meunier and Ludo Kluppels, 'Implementing graduated driving license in Europe: literature review on practices and effects, and recommendation of an ideal model' (2016) ResearchGate Transport Security 82 < [https://www.researchgate.net/publication/313682211\\_Implementing\\_graduated\\_driving\\_license\\_in\\_Europe\\_literature\\_review\\_on\\_practices\\_and\\_effects\\_and\\_recommendation\\_of\\_an\\_ideal\\_model](https://www.researchgate.net/publication/313682211_Implementing_graduated_driving_license_in_Europe_literature_review_on_practices_and_effects_and_recommendation_of_an_ideal_model)> Accessed 21 March 2024

<sup>16</sup> OECD (2006), Young drivers, The road to safety. <https://bit.ly/3id82W5> cited in European Transport Safety Council, Position on the Revision of the License Directive 2006/126/EC (2022) < <https://etsc.eu/position-paper-revision-of-the-driving-licence-directive-2006-126-ec/>> Accessed 21 March 2024

สำหรับใบอนุญาตแต่ละประเภทด้วย โดยคำสั่งนี้จะใช้สำหรับ “ยานพาหนะซึ่งขับเคลื่อนด้วยกำลัง” ซึ่งหมายถึงยานพาหนะที่ขับเคลื่อนบนท้องถนนด้วยกำลังของตนเอง นอกเหนือจากยานพาหนะที่วิ่งบนราง อันได้แก่ รถจักรยานยนต์เบา (Mopeds) รถมอเตอร์ไซค์ที่มีหรือไม่มีรถพ่วงข้าง (Motorcycle) และรถสามล้อเครื่อง (Motor Tricycle) ยานยนต์ (Motor Vehicle)<sup>17</sup> โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2.5: ประเภทของยานพาหนะและข้อกำหนดด้านอายุขั้นต่ำ

| ข้อกำหนด  | ประเภทของยานพาหนะ   | หมวดหมู่ | อายุขั้นต่ำ |
|---|---|----------|-------------|
| <b>รถจักรยานยนต์เบา (Mopeds)</b>  |   |          |             |
| Article 4 (2)   | รถสองล้อหรือสามล้อที่มีความเร็วสูงสุดไม่เกิน 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง  | AM       | 16 ปี       |
| <b>รถมอเตอร์ไซค์ที่มีหรือไม่มีรถพ่วงข้าง (Motorcycle) และรถสามล้อเครื่อง (Motor Tricycle)</b> |   |          |             |
| Article 4 (3) (a)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>รถจักรยานยนต์ที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร กำลังไม่เกิน 11 กิโลวัตต์ และมีอัตราส่วนกำลังต่อน้ำหนักไม่เกิน 0.1 กิโลวัตต์ต่อกิโลกรัม</li> <li>รถสามล้อที่มีกำลังไม่เกิน 15 กิโลวัตต์</li> </ul>  | A1       | 16 ปี       |
| Article 4 (3) (b)   | รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังไม่เกิน 35 กิโลวัตต์ และมีอัตราส่วนกำลังต่อน้ำหนักไม่เกิน 0.2 กิโลวัตต์ต่อกิโลกรัม และไม่ได้มาจากยานพาหนะที่มีกำลังเกินสองเท่า   | A2       | 18 ปี       |
| Article 4 (3) (c) (i)   | รถจักรยานยนต์   | A        | 20 ปี       |
| Article 4 (3) (c) (ii)  | รถสามล้อที่มีกำลังเกิน 15 วัตต์   | A        | 21 ปี       |
| <b>ยานยนต์ (Motor Vehicle)</b>  |   |          |             |
| Article 4 (4) (a)   | รถสี่ล้อ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 1(3) (b) ของ Directive 2002/24/EU  | B1       | 16 ปี       |
| Article 4 (4) (b)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ยานยนต์ที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ออกแบบและสร้างขึ้นสำหรับการขนส่งผู้โดยสารไม่เกินแปดคน (ไม่รวมคนขับ) โดยอาจใช้ร่วมกับรถพ่วงที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 750 กิโลกรัม</li> <li>ยานยนต์ประเภทนี้ยังอาจใช้ร่วมกับรถพ่วงที่มีน้ำหนักเกิน 750 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 4,250 กิโลกรัม</li> </ul> | B        | 18 ปี       |
| Article 4 (4) (c)   | ยานยนต์ที่เกิดจากการรวมกันของยานพาหนะที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่อยู่ในประเภท B และรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วง โดยที่มวลสูงสุดของรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วงนั้นต้องไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม  | BE       | 18 ปี       |
| Article 4 (4) (d)   | ยานยนต์นอกเหนือจากประเภท D1 หรือ D ซึ่งมีมวลสูงสุดเกิน 3,500 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 7,500 กิโลกรัม ได้รับการออกแบบและสร้างขึ้นสำหรับการขนส่งผู้โดยสารไม่เกินแปด  | C1       | 18 ปี       |

<sup>17</sup> Directive 2006/126/EC, Art 4

|                   |   |     |       |
|-------------------|---|-----|-------|
|                   | คน (ไม่รวมคนขับ) โดยอาจใช้ร่วมกับรถพ่วงที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 750 กิโลกรัม   |     |       |
| Article 4 (4) (e) | <ul style="list-style-type: none"> <li>ยานยนต์ที่เกิดจากการรวมกันของยานพาหนะที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่อยู่ในประเภท C1 และรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วง โดยที่มวลสูงสุดที่อนุญาตสำหรับรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วงมากกว่า 750 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 12,000 กิโลกรัม</li> <li>ยานยนต์ที่เกิดจากการรวมกันของยานพาหนะที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่อยู่ในประเภท B และรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วง โดยที่มวลสูงสุดของรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วงมากกว่า 3,500 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 12,000 กิโลกรัม</li> </ul> | C1E | 18 ปี |
| Article 4 (4) (f) | ยานยนต์นอกเหนือจากประเภท D1 หรือ D ซึ่งมีมวลสูงสุดมากกว่า 3,500 กิโลกรัม ได้รับการออกแบบและสร้างขึ้นสำหรับการขนส่งผู้โดยสารไม่เกินแปดคน (ไม่รวมคนขับ) โดยอาจใช้ร่วมกับรถพ่วงที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 750 กิโลกรัม  | C   | 21 ปี |
| Article 4 (4) (g) | ยานยนต์ที่เกิดจากการรวมกันของยานพาหนะที่ประกอบด้วยรถที่มีหัวลากในประเภท C และรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วง โดยที่มวลสูงสุดของรถพ่วงหรือรถกึ่งพ่วงมากกว่า 750 กิโลกรัม  | CE  | 21 ปี |
| Article 4 (4) (h) | ยานยนต์ที่ออกแบบและสร้างขึ้นสำหรับการขนส่งผู้โดยสารไม่เกินสิบหกคน (ไม่รวมคนขับ) และมีความยาวสูงสุดไม่เกิน 8 เมตร โดยอาจใช้ร่วมกับรถพ่วงที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 750 กิโลกรัม   | D1  | 21 ปี |
| Article 4 (4) (i) | ยานยนต์ที่เกิดจากการรวมกันของยานพาหนะที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่อยู่ในประเภท D1 และรถพ่วงที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 750 กิโลกรัม  | D1E | 21 ปี |
| Article 4 (4) (j) | ยานยนต์ที่ออกแบบและสร้างขึ้นเพื่อรองรับผู้โดยสารมากกว่าแปดคน (ไม่รวมคนขับ) โดยอาจใช้ร่วมกับรถพ่วงที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 750 กิโลกรัม   | D   | 24 ปี |
| Article 4 (4) (k) | ยานยนต์ที่เกิดจากการรวมกันของยานพาหนะที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่อยู่ในประเภท D และรถพ่วงที่มีมวลสูงสุดมากกว่า 750 กิโลกรัม   | DE  | 24 ปี |

ที่มา: Directive 2006/126/EC

อย่างไรก็ดี ในมาตรา 4 (3) (c) (i) ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเภท A ระบุว่า แม้จะมีการกำหนดอายุขั้นต่ำไว้ที่ 20 ปี แต่การจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทนี้จะต้องอาศัยประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย 2 ปี โดยการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายใต้ใบอนุญาตประเภท A2 แต่ข้อกำหนดนี้อาจได้รับการยกเว้นเกี่ยวกับประสบการณ์ได้หากผู้ขอรับใบอนุญาตมีอายุอย่างน้อย 24 ปีขึ้นไป ทั้งนี้ ในส่วนของมาตรา 4 (4) (b) ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ ประเภท B ยังกำหนดว่าหากมีการใช้ยานยนต์ประเภทนี้ร่วมกับรถพ่วงที่มีมวล

รวมเกิน 750 กิโลกรัม และการรวมกันนั้นมีมวลมากกว่า 3,500 กิโลกรัมขึ้นไป (แต่ไม่เกิน 4,250 กิโลกรัม) จะดำเนินการได้ก็ต่อเมื่อผู้ขอรับใบอนุญาตได้เข้ารับการอบรม ผ่านการทดสอบทักษะหรือพฤติกรรมแล้วเท่านั้น

- ข้อกำหนดด้านสมรรถภาพทางการแพทย์

EU Directive 2006/126/EC ได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ (Physical and Mental Fitness) ในการขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไว้ในภาคผนวกที่ 3 โดยการจำแนกกลุ่มผู้ขับขี่ออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

— ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 1

ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 1 ประกอบไปด้วยผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภท A, A1, A2, AM, B, B1 และ BE โดยผู้ขอรับใบอนุญาตในกลุ่มนี้จะต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพ หลังจากผ่านกระบวนการที่จำเป็นเสร็จสิ้นแล้วหรือในระหว่างการทดสอบที่จำเป็นต้องดำเนินการก่อนได้รับใบขับขี่ หากปรากฏชัดว่าพวกเขา มีความพิการทางการแพทย์อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนด

— ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 2

ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 2 ประกอบไปด้วยผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภท C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 และ D1E โดยผู้ขอรับใบอนุญาตในกลุ่มนี้จะต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพก่อนที่จะออกใบอนุญาตขับขี่ให้ในครั้งแรก และหลังจากนั้นผู้ขับขี่จะต้องได้รับการตรวจสอบตามระบบของประเทศสมาชิกที่ตนมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ “ทุกครั้ง” ที่มีการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่

โดยผู้ขับขี่ทั้ง 2 กลุ่มมีหลักเกณฑ์และข้อกำหนดที่ใช้สำหรับการทดสอบสมรรถภาพทางกายและสุขภาพจิตที่แตกต่างกัน ซึ่งประกอบไปด้วยการทดสอบภาพ (Sight) การได้ยิน (Hearing) บุคคลที่มีความพิการด้านความเคลื่อนไหว (Persons with a Locomotor Disability) โรคหัวใจและหลอดเลือด (Cardiovascular Disease) โรคเบาหวาน (Diabetes Mellitus) โรคทางระบบประสาท (Neurological Disease) ความผิดปกติทางจิต (Mental Disorders) แอลกอฮอล์ (Alcohol) ยาและผลิตภัณฑ์ยา (Drugs and Medical Products) ความผิดปกติของไต (Renal Disorders) โดยอาจสรุปรายละเอียดต่าง ๆ ออกมาในรูปแบบของตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 2.6: รายละเอียดการตรวจสอบสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่

| ข้อกำหนด   | ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 1   | ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 2   |
|--|---|---|
| <p><b>ภาพ (Sight)</b></p> <p>ผู้ยื่นขอใบอนุญาตขับขี่ทุกคนจะต้องได้รับการตรวจสอบอย่างเหมาะสม เพื่อให้แน่ใจว่าพวกเขามีทัศนวิสัยเพียงพอสำหรับการขับขี่ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลัง (Power-Driven Vehicle) ในกรณีที่มีเหตุให้สงสัยว่าการมองเห็นของผู้ขอรับใบอนุญาตนั้นเพียงพอ เขาจะต้องได้รับการตรวจโดยหน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจ ซึ่งในการตรวจสอบจะต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษไปที่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ระดับสายตา (Visual Acuity)</li> <li>● ลานสายตา (Field of Vision)</li> <li>● การมองเห็นในเวลาพลบค่ำ (Twilight Vision)</li> <li>● โรคตาที่ลุกลาม (Progressive Eye Diseases)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ในการขอรับใบอนุญาตขับขี่หรือการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ จะต้องมีการมองเห็นแบบสองตาพร้อมเลนส์แก้ไข หากจำเป็นอย่างน้อย 0,5 เมื่อใช้ดวงตาทั้งสองข้างร่วมกัน อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่จะไม่ได้รับการอนุญาตหรือรับการต่ออายุใบอนุญาตหากในระหว่างการตรวจสอบสุขภาพพบว่าลานสายตาแคบกว่า 120° เว้นแต่มีกรณีพิเศษที่สมเหตุสมผลโดยมีความเห็นทางการแพทย์ มีการทดสอบภาคปฏิบัติในเชิงบวก แต่หากบุคคลนั้นทนทุกข์ทรมานจากสภาพดวงตาในกรณีอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อขับขี่อย่างปลอดภัย หรือตรวจพบโรคตาที่ลุกลาม อาจมีการออกหรือต่อใบอนุญาตขับขี่โดยไม่ต้องได้รับการตรวจร่างกาย “เป็นประจำ” โดยหน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจ</li> <li>● ในกรณีที่มีการสูญเสียการมองเห็นในตาข้างหนึ่งโดยสิ้นเชิง หรือใช้ตาเพียงข้างเดียวจากการมองเห็นซ้อน จะต้องมีการมองเห็นอย่างน้อย 0,6 พร้อมเลนส์ปรับสายตา (หากจำเป็น) แต่หน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจจะต้องรับรองว่าการมองเห็นด้วยตาข้างเดียวนี้มีมานานพอสมควรที่จะปรับตัวได้ และลานสายตาในตาข้างนี้เป็นปกติ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ในการขอรับใบอนุญาตขับขี่หรือการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ จะต้องมีการมองเห็นพร้อมเลนส์ปรับสายตาหากจำเป็นอย่างน้อย 0,8 ในกรณีที่สายตาดีกว่าและอย่างน้อย 0,5 ในกรณีที่สายตาแย่ง หากมีการใช้เลนส์แก้ไข เพื่อให้ได้ค่าสายตา 0,8 และ 0,5 ระดับการมองเห็นแบบไม่ใส่แว่นจะต้องถึง 0,05 หรือไม่เช่นนั้น ต้องให้ระดับการมองเห็นแบบไม่ใส่แว่นตาขั้นต่ำอยู่ที่ไม่เกินบวกหรือลบ 8 ไดออปเตอร์ ไม่ว่าจะโดยใช้แว่นตาหรือใช้คอนแทคเลนส์ช่วย (การมองเห็นไม่ได้รับการแก้ไข = 0,05) และการแก้ไขต้องได้รับการยอมรับอย่างดี</li> <li>● ใบอนุญาตขับขี่จะไม่ออกหรือต่ออายุให้กับผู้ที่ไม่มี การมองเห็นด้วยสองตาดปกติหรือมีสายตาเอียง</li> </ul> |
| <p><b>การได้ยิน (Hearing)</b></p>  |   | <p>อาจออกหรือต่อใบอนุญาตขับขี่ให้ได้ ขึ้นอยู่กับความเห็นของหน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจ</p>  |



| ข้อกำหนด  | ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 1  | ผู้ขับขี่กลุ่มที่ 2   |
|---|--|---|
| <b>บุคคลที่มีความพิการด้านความเคลื่อนไหว (Persons with a Locomotor Disability)</b>  |  |   |
| <p>ไม่อนุญาตให้มีการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขออนุญาตหรือผู้ขับขี่ที่ประสบปัญหาหรือมีความผิดปกติเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวที่ทำให้การขับขี่เป็นอันตราย</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ในกรณีที่เป็น จำเป็น จะต้องได้รับความเห็นจากหน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจ โดยต้องอยู่บนพื้นฐานการประเมินทางการแพทย์ต่อความผิดปกติที่เป็นปัญหานั้น และจากการทดสอบภาคปฏิบัติ (หากจำเป็น) นอกจากนี้ ยังต้องมีกระบวนการของการตัดแปลงยานพาหนะที่จำเป็น และผู้ขับขี่ต้องติดตั้งอุปกรณ์สำหรับคงสภาพกระดูก (Orthopedic Device) หรือไม่ トラบเท้าที่การทดสอบทักษะและพฤติกรรมสามารถแสดงให้เห็นว่าการขับขี่ด้วยอุปกรณ์ดังกล่าวจะไม่เป็นอันตราย</li> <li>● อาจกำหนดเงื่อนไขว่าผู้พิการจะต้องได้รับการตรวจร่างกาย “เป็นประจำ” เพื่อทดสอบว่าบุคคลนั้นยังสามารถขับขี่ยานพาหนะได้อย่างสมบูรณ์ ปลอดภัยหรือไม่</li> <li>● ในกรณีที่ความพิการนั้นคงที่ อาจออกหรือต่ออายุใบอนุญาตโดยไม่ต้องเข้ารับการตรวจสุขภาพตามปกติ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● หน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและอันตรายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มนี้</li> </ul>   |
| <b>โรคหัวใจและหลอดเลือด (Cardiovascular Disease)</b>  |  |   |
| <p>โรคใด ๆ ที่ทำให้ผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตครั้งแรกหรือผู้ยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตเนื่องจากระบบหัวใจและหลอดเลือดล้มเหลวกะทันหันจนทำให้การทำงานของสมองบกพร่องกะทันหัน ถือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยบนท้องถนน</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ใบอนุญาตขับขี่จะไม่ออกหรือต่ออายุให้กับผู้ยื่นขอหรือผู้ขับขี่ที่มีภาวะหัวใจเต้นผิดจังหวะรุนแรง</li> <li>● ใบอนุญาตขับขี่อาจออกหรือต่ออายุให้กับผู้ที่สวมเครื่องกระตุ้นหัวใจ โดยต้องได้รับความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาตและต้องมีการตรวจสุขภาพเป็นประจำ</li> <li>● กรณีของผู้ที่เป็นโรคความดันโลหิตผิดปกติ ต้องได้รับการประเมินโดยอ้างอิงกับผลการตรวจสอบอื่น ๆ</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● หน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจจะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและอันตรายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มนี้</li> </ul> |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>ภาวะแทรกซ้อนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงอันตรายที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● โดยทั่วไป จะไม่มีการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ที่เป็นโรคหลอดเลือดหัวใจขาดเลือด (Angina) ที่อยู่ในช่วงพักฟื้นหรือช่วงแสดงอาการ ส่วนการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ที่เป็นโรคกล้ามเนื้อหัวใจตาย (Myocardial Infarction) ต้องได้รับความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาต และต้องมีการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำ (หากจำเป็น)</li> </ul> |  |
| <p><b>โรคเบาหวาน (Diabetes Mellitus)</b></p>   |   |  |
| <p>อาจออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ที่เป็นโรคเบาหวานได้ โดยต้องได้รับความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาตและการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำตามความเหมาะสมในแต่ละกรณี</p>   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● เฉพาะในกรณีพิเศษเท่านั้น ที่สามารถออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ที่เป็นโรคเบาหวานได้ และจำเป็นต้องได้รับการรักษาด้วยอินซูลิน และเฉพาะในกรณีที่มีเหตุผลสมควรโดยความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาต และต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำ</li> </ul> |
| <p><b>โรคทางระบบประสาท (Neurological Disease)</b></p>  |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● “ห้าม” ออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ที่เป็นโรคทางระบบประสาทร้ายแรง เว้นแต่การขออนั้นจะได้รับการสนับสนุนจากความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาต</li> <li>● การรบกวนทางระบบประสาทที่เกี่ยวข้องกับโรคหรือการแทรกแซงการผ่าตัดที่ส่งผลต่อระบบประสานส่วนกลางหรือระบบประสาทส่วนปลาย ซึ่งนำไปสู่การบกพร่องทางประสาทสัมผัสหรือการเคลื่อนไหว</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● อาจออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ได้ ภายใต้การตรวจสอบของหน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจและในการตรวจสอบสุขภาพตามปกตินั้น จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับสถานะของโรคลมบ้าหมู การรบกวนสติสัมปชัญญะอื่น ๆ เช่น ไม่มีการชักในช่วงสองปีที่ผ่านมา รวมถึงการรักษาที่ได้รับและผลการรักษา เป็นต้น</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่ออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ทุพพลภาพหรือมีแนวโน้มที่จะต้องทุพพลภาพจากโรคลมชักหรือภาวะการรบกวนสติสัมปชัญญะอย่างกะทันหันอื่น ๆ</li> </ul>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>และส่งผลต่อความสมดุลและการประสานงาน จะต้องนำมาพิจารณาโดยสัมพันธ์กับผลการทำงานและความเสี่ยงของการถูกล่าม ในกรณีนี้เช่นนี้ การออกหรือการต่ออายุใบอนุญาตจะต้องได้รับการประเมินเป็นระยะสำหรับกรณีที่มีความเสี่ยงต่อการเสื่อมสภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● อาการลมชักหรือภาวะสติผิดปกติอย่างกะทันหัน ก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อความปลอดภัยบนท้องถนน หากเกิดขึ้นในผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลัง</li> </ul> |   |   |
| <p><b>ความผิดปกติทางจิต (Mental Disorders)</b></p>   |   |   |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่ออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ขอหรือผู้ขับขี่ที่ประสบปัญหาในเรื่อง             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ความผิดปกติทางจิตขั้นรุนแรง ไม่ว่าจะเป็ตั้งแต่กำเนิดหรือเนื่องมาจากโรค การบาดเจ็บหรือการผ่าตัดทางระบบประสาท</li> <li>2) ปัญญาอ่อนอย่างรุนแรง</li> <li>3) ปัญหาพฤติกรรมที่รุนแรงเนื่องจากอายุ หรือความบกพร่องทางบุคลิกภาพจนทำให้วิจาณญาณพฤติกรรม การใช้ชีวิตหรือการปรับตัวบกพร่องอย่างร้ายแรง</li> </ol>             เว้นแต่จะได้รับการสนับสนุนจากความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาต และต้องมีการตรวจสุขภาพเป็นประจำ (หากจำเป็น)           </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● หน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจจะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและอันตรายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มนี้</li> </ul> |

|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>แอลกอฮอล์ (Alcohol)</b>   |  |  |
| การดื่มแอลกอฮอล์ถือเป็นอันตรายร้ายแรงต่อความปลอดภัยทางถนน เมื่อพิจารณาถึงขนาดของปัญหาทางการแพทย์จึงจำเป็นจะต้องระมัดระวังอย่างมาก  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● จะไม่ออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ที่ต้องพึ่งพาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่สามารถละเว้นการดื่มในขณะที่ขับรถได้</li> <li>● แต่อาจออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ที่ “เคย” ต้องพึ่งพาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในอดีต หลังจากที่ได้มีการพิสูจน์ระยะเวลาที่มีการงดเว้น และได้รับความเห็นทางการแพทย์ และต้องมีการตรวจสอบสุขภาพตามปกติ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● หน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจจะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและอันตรายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มนี้</li> </ul>  |
| <b>ยาและผลิตภัณฑ์ยา (Drugs and Medical Products)</b>   |  |  |
| “ห้าม” ออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ที่ใช้สารออกฤทธิ์หรือผู้ที่ไม่ได้พึ่งสารดังกล่าวแต่มีการใช้ในทางที่ผิดเป็นประจำ ไม่ว่าจะเป็นการขอใบอนุญาตประเภทใดก็ตาม เว้นแต่เป็นการใช้งานตามปกติ | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ห้ามออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์เป็นประจำไม่ว่าในรูปแบบใด ๆ ซึ่งอาจขัดขวางความสามารถในการขับขี้อย่างปลอดภัยเมื่อมีการดูซึม เช่น มีผลเสียต่อการขับขี่</li> <li>● ให้ใช้บังคับกับผลิตภัณฑ์ยาอื่น ๆ ทั้งหมดหรือผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์ที่ผสมกันซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการขับขี่</li> </ul>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● หน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจจะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและอันตรายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มนี้</li> </ul>  |
| <b>ความผิดปกติของไต (Renal Disorders)</b>  |  |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● อาจออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ที่เป็นไตวายร้ายแรง หากได้รับอนุญาตตามความเห็นของแพทย์ และมีการตรวจสอบสุขภาพประจำ</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● “ห้าม” ออกหรือต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ที่ป่วยเป็นโรคไตอย่างร้ายแรงและไม่สามารถรักษาให้หายได้ แต่อาจยกเว้นได้ในกรณีพิเศษที่ได้รับอนุญาตโดยความเห็นของแพทย์ และต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำ</li> </ul> |
| <b>ข้อกำหนดอื่น ๆ (Miscellaneous Provisions)</b>   |  |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● หากมีกรณีที่เป็น อาจมีการออกหรือต่อใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ที่ได้รับการปลูกถ่ายอวัยวะหรือได้รับการปลูกถ่ายอวัยวะเทียมซึ่งส่งผลให้มีความสามารถในการขับขี่</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● หน่วยงานทางการแพทย์ที่มีอำนาจจะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและอันตรายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มนี้</li> </ul>  |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | โดยขึ้นอยู่กับความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น | <ul style="list-style-type: none"><li>● ตามหลักเกณฑ์ทั่วไป หากผู้ยื่นขอหรือผู้ขับขี่ต้องทนทุกข์ทรมานจากความผิดปกติใด ๆ ที่ไม่ได้มีการระบุไว้ในข้อกำหนดก่อน ๆ แต่มีแนวโน้มที่จะเป็นหรือส่งผลให้เกิดความสามารถในการทำงานที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่ จะพิจารณาไม่ออกหรือต่ออายุใบอนุญาตก็ไม่ได้เว้นแต่ว่าจะได้รับการสนับสนุนจากความเห็นทางการแพทย์ที่ได้รับอนุญาต และจะต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำ (หากจำเป็น)</li></ul> |
|--|--|---|

ที่มา: Directive 2006/126/EC

• ข้อกำหนดสำหรับการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

EU Directive 2006/126/EC กำหนดให้รัฐสมาชิกต้องดำเนินการที่จำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่าผู้รับใบอนุญาตขับขี่มีความรู้และทักษะที่จำเป็นสำหรับการขับขี่ยานยนต์ โดยการดำเนินการนี้จะต้องเริ่มจากการทดสอบภาคทฤษฎี (Theory Test) และหลังจากนั้นต้องจัดให้มีการทดสอบทักษะและพฤติกรรม (Skills and Behavior) โดยต้องประกอบไปด้วยเงื่อนไขต่าง ๆ ดังนี้

– การทดสอบภาคทฤษฎี (Theory Test)

ข้อกำหนดสำหรับการทดสอบภาคทฤษฎีนั้น จะต้องประกอบไปด้วย (1) เนื้อหาของการสอบภาคทฤษฎีสำหรับรถทุกประเภท (2) ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับรถประเภท A1 A2 และ A และ (3) ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับรถประเภท C CE C1 C1E D DE D1 และ D1E

**ตารางที่ 2.7: รายละเอียดสำหรับการทดสอบภาคทฤษฎี**

| ข้อกำหนด                                  | รายละเอียด   |
|---|--|
| เนื้อหาของการสอบภาคทฤษฎีสำหรับรถทุกประเภท | <ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎจราจรทางถนน</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) เน้นไปที่การทดสอบความรู้เกี่ยวกับป้ายถนน เครื่องหมาย สัญญาณ สิทธิการใช้ทาง และการจำกัดความเร็ว</li> <li>2) คนขับ           <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความสำคัญเกี่ยวกับการตื่นตัวและทัศนคติต่อผู้ใช้ถนนรายอื่น</li> </ul> </li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) การรับรู้ การตัดสินใจ และการตัดสินใจ โดยเฉพาะเมื่อต้องมีการตอบสนอง รวมถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับขี่ เนื่องจากอิทธิพลของแอลกอฮอล์ ยาและผลิตภัณฑ์ยา สภาพจิตใจและความเหนื่อยล้า</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ถนน</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) การรักษาระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างยานพาหนะ ระยะเบรก และการยึดเกาะถนนภายใต้สภาพอากาศและสภาพถนนในรูปแบบต่าง ๆ คือหลักการที่สำคัญที่สุด</li> <li>2) ปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับสภาพถนนต่าง ๆ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงตามสภาพอากาศ และเวลากลางวันหรือกลางคืน</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้ใช้ถนนรายอื่น</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ปัจจัยเสี่ยงเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขาดประสบการณ์ของผู้ใช้ถนนรายอื่น และผู้ใช้ถนนประเภทกลุ่มเปราะบางที่สุด (Vulnerable Categories) เช่น เด็ก คนเดินถนน นักปั่นจักรยานและผู้ที่มีความคล่องตัวลดลง</li> <li>2) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนไหวและการขับขี่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ และในมุมมองของคนขับรถของพวกเขาที่แตกต่างกัน</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎเกณฑ์ทั่วไปและเรื่องอื่น ๆ</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) กฎเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารทางธุรการที่จำเป็นสำหรับการใช้ยานพาหนะ</li> <li>2) กฎทั่วไปที่ระบุว่าผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามอย่างไรในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ เช่น การตั้งค่าอุปกรณ์เตือนและส่งสัญญาณเตือนภัย และมาตรการที่ผู้ขับขี่สามารถทำได้เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในกรณีที่เป็น</li> </ol> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>3) ปัจจัยด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ น้ำหนักบรรทุก และบุคคลที่บรรทุก</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ข้อควรระวังที่จำเป็นเมื่อลงจากรถ</li> <li>● เครื่องกลที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน</li> </ul> <p>1) ผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องสามารถตรวจจับความผิดปกติที่พบบ่อยที่สุดได้ด้วยตนเอง โดยเฉพาะในระบบบังคับเลี้ยว ระบบกันสะเทือนและเบรก</p> <p>2) ยาง ไฟเลี้ยว แผ่นสะท้อนแสง กระจกมองหลัง กระจกบังลมและที่ปัดน้ำฝน</p> <p>3) ระบบไอเสีย เข็มขัดนิรภัย และระบบเสียงของอุปกรณ์เตือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● อุปกรณ์ความปลอดภัยของยานพาหนะ โดยเน้นไปที่การใช้เข็มขัดนิรภัย พนักพิงศีรษะ และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับเด็ก</li> <li>● กฎเกณฑ์การใช้รถโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้อุปกรณ์เตือนด้วยเสียงที่เหมาะสม การควบคุมปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ระดับปานกลาง และการจำกัดการปล่อยมลพิษ ฯลฯ</li> </ul>  |
| <p>ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับรถประเภท A1 A2 และ A</p>                 | <p>ต้องจัดให้มีการตรวจสอบความรู้ทั่วไปในภาคบังคับเกี่ยวกับ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● การใช้ชุดป้องกัน เช่น ถุงมือ รองเท้าบูต เสื้อผ้า และหมวกนิรภัย</li> <li>● ทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับผู้ใช้นรายอื่น</li> <li>● ปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพถนนต่าง ๆ ดังที่กล่าวไปในข้างต้น โดยให้ความสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับความถี่เพิ่มเติม เช่น ฝาปิดท่อระบายน้ำ หรือเครื่องหมายทางถนน เช่น เส้น ลูกศร และวางรราง</li> <li>● ด้านเครื่องกลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยให้ความสำคัญกับเหตุฉุกเฉิน สวิตช์หยุด ระดับน้ำมัน และโซ่เพิ่มเติม</li> </ul>   |
| <p>ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับรถประเภท C CE C1 C1E D DE D1 และ D1E</p> | <p>ต้องจัดให้มีการตรวจสอบความรู้ทั่วไปในภาคบังคับเกี่ยวกับ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● กฎเกณฑ์เกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่และช่วงเวลาพัก</li> <li>● กฎเกณฑ์เกี่ยวกับประเภทของการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร</li> <li>● เอกสารยานพาหนะและการขนส่งที่จำเป็นสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระดับชาติและนานาชาติ</li> <li>● วิธีปฏิบัติตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับมาตรการที่จะต้องดำเนินการหลังเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่คล้ายกัน รวมถึงการดำเนินการฉุกเฉิน เช่น การอพยพผู้โดยสาร และความรู้พื้นฐานในการปฐมพยาบาล</li> <li>● ข้อควรระวังที่ต้องดำเนินการในระหว่างการจอดและเปลี่ยนล้อ</li> <li>● กฎเกณฑ์เกี่ยวกับน้ำหนักและขนาดของยานพาหนะ และกฎเกณฑ์เกี่ยวกับตัวจำกัดความเร็ว</li> <li>● การกีดขวางการมองเห็นที่เกิดจากลักษณะของยานพาหนะ</li> <li>● การอ่านแผนที่ถนน การวางแผนเส้นทาง รวมถึงการใช้ระบบนำทางแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ทางเลือก)</li> <li>● ปัจจัยด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกยานพาหนะ การควบคุมน้ำหนักบรรทุก (การเก็บและการยึด) ความยุ่งยากในการบรรทุกสิ่งของประเภทต่าง ๆ (เช่น ของเหลว การบรรทุกที่ต้องแขวน) การขนถ่ายสินค้า และการใช้อุปกรณ์การบรรทุก (ใช้สำหรับรถประเภท C CE C1 และ C1E เท่านั้น)</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร ความสะดวกสบายและความปลอดภัยของผู้โดยสาร การขนส่งเด็ก การตรวจสอบที่จำเป็นก่อนจะมีการขับรถ ในส่วนนี้ควรให้รถโดยสารทุกประเภทเข้ารับการทดสอบภาคทฤษฎี คือรถโดยสารและรถโค้ชที่ให้บริการสาธารณะ และรถโดยสารที่มีขนาดพิเศษ (ใช้สำหรับรถประเภท D DE D1 D1E เท่านั้น)</li> </ul> <p>นอกจากนี้ ในรถประเภท C CE D และ DE ต้องจัดให้มีการตรวจสอบความรู้ทั่วไปในภาคบังคับเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● หลักการของโครงสร้างและการทำงานของเครื่องยนต์สันดาปภายใน ของเหลว (เช่น น้ำมันเครื่อง สารหล่อเย็น น้ำยาล้างกระจก) ระบบเชื้อเพลิง ระบบไฟฟ้า ระบบจุดระเบิด ระบบส่งกำลัง (เช่น คลัตช์ กระจุกเกียร์)</li> <li>● การป้องกันการล่อลึงละสารป้องกันการแข็งตัว</li> <li>● หลักการก่อสร้าง การติดตั้ง การใช้และการดูแลรักษาอย่างถูกต้อง</li> <li>● หลักการของประเภทการใช้งาน ชิ้นส่วนหลัก การเชื่อมต่อ การใช้งาน และการบำรุงรักษาอุปกรณ์เบรก ตัวควบคุมความเร็ว และการใช้เบรกป้องกันล้อล็อกในแต่ละวัน</li> <li>● หลักการของประเภทการใช้งาน ชิ้นส่วนหลัก การเชื่อมต่อ การใช้งาน และการบำรุงรักษาระบบยอยสลัก (Coupling) ในแต่ละวัน (ใช้สำหรับรถประเภท C และ CE เท่านั้น)</li> <li>● วิธีการระบุสาเหตุของการชำรุด</li> <li>● การบำรุงรักษาเชิงป้องกันยานพาหนะและการซ่อมแซมเท่าที่จำเป็น</li> <li>● ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ในการรับขนและส่งสินค้าให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกัน (ใช้สำหรับรถประเภท C และ CE เท่านั้น)</li> </ul> |
|--|--|

ที่มา: Directive 2006/126/EC

— การทดสอบทักษะและพฤติกรรม (Skills and Behavior)

ข้อกำหนดสำหรับการทดสอบทักษะและพฤติกรรมนั้น จะต้องประกอบไปด้วย (1) คุณสมบัติขั้นต่ำของยานพาหนะแต่ละประเภทสำหรับการใช้ในการทดสอบ (2) การทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติสำหรับรถประเภท A1 A2 และ A (3) การทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติสำหรับรถประเภท B B1 และ BE (4) การทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติสำหรับรถประเภท C CE C1 C1E D DE D1 และ D1E (5) การทำแต้มสำหรับการทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติ (6) ระยะเวลาที่ใช้ในการทดสอบ และ (7) สถานที่สำหรับการทดสอบ โดยผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคลื่อนที่ด้วยกำลังทั้งหมดจะต้องมีความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมต่าง ๆ เพื่อให้สามารถตระหนักถึงอันตรายจากการจราจร สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างเหมาะสมต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรทางถนน ตรวจจับข้อผิดพลาดทางเทคนิคที่สำคัญในยานพาหนะและทำการแก้ไขอย่างเหมาะสม รวมถึงการคำนึงถึงปัจจัยทั้งหมดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่ (เช่น แอลกอฮอล์ ความเมื่อยล้า สายตาที่ไม่ดี) เพื่อให้สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัยและมีส่วนช่วยรับรองความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน โดยเฉพาะผู้ที่เปราะบางและผู้ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด



ตารางที่ 2.8: รายละเอียดสำหรับการทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติ

| ข้อกำหนด  | รายละเอียด  |
|---|---|
| <b>คุณสมบัติขั้นต่ำของยานพาหนะแต่ละประเภทสำหรับการใช้ในการทดสอบ</b> |   |
| รถประเภท A1   | รถจักรยานยนต์ประเภท A1 ที่ไม่มีรพ่วงข้าง ซึ่งมีความจุลูกบาศก์ฟุต อย่างน้อย 120 ลูกบาศก์เซนติเมตร และวิ่งได้ความเร็วอย่างน้อย 90 กม./ชม.   |
| รถประเภท A2   | รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีรพ่วงข้าง ซึ่งมีความจุกระบอกสูบไม่ต่ำกว่า 400 ลูกบาศก์เซนติเมตร และกำลังเครื่องยนต์ไม่ต่ำกว่า 25 กิโลวัตต์   |
| รถประเภท A  | รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีรพ่วงข้าง ที่มีความจุกระบอกสูบไม่ต่ำกว่า 600 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์อย่างน้อย 40 กิโลวัตต์   |
| รถประเภท B  | รถยนต์สี่ล้อที่มีความเร็วอย่างน้อย 100 กม./ชม.  |
| รถประเภท BE   | การรวมกันของรถประเภท B และรถพ่วงที่มีน้ำหนักสูงสุดอย่างน้อย 1,000 กิโลกรัม ซึ่งมีความเร็วอย่างน้อย 100 กม./ชม. และไม่อยู่ในรถประเภท B โดยห้องเก็บสัมภาระของรถพ่วงจะต้องประกอบไปด้วยตัวกล่องแบบปิด ซึ่งมีความกว้างและสูงอย่างน้อยเท่ากับตัวยานยนต์หรืออาจมีความกว้างน้อยกว่ายานยนต์เล็กน้อย โดยมีเงื่อนไขว่าการมองเห็นด้านหลังทำได้โดยใช้กระจกมองหลังที่อยู่ภายนอกของยานยนต์เท่านั้น และรถพ่วงจะต้องมีมวลรวมจริงอย่างน้อย 800 กิโลกรัม   |
| รถประเภท B1   | รถสี่ล้อที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ซึ่งมีความเร็วอย่างน้อย 60 กม./ชม.  |
| รถประเภท C  | ยานพาหนะที่มีน้ำหนักอย่างน้อย 12,000 กิโลกรัม ความยาวอย่างน้อย 8 เมตร ความกว้างอย่างน้อย 2.40 เมตร และสามารถทำความเร็วได้อย่างน้อย 80 กม./ชม. มีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก ติดตั้งกระจุกเกียร์ที่มีอัตราส่วนเดินหน้อยอย่างน้อยแปดชุด และมีอุปกรณ์บันทึก โดยห้องเก็บสัมภาระจะต้องประกอบด้วยตัวกล่องแบบปิด ซึ่งมีความกว้างและสูงอย่างน้อยเท่ากับห้องโดยสาร และยานพาหนะนี้จะต้องมีมวลรวมจริงขั้นต่ำ 10,000 กิโลกรัมขึ้นไป  |
| รถประเภท CE   | ยานพาหนะแบบเชื่อมต่อหรือเกิดจากการรวมตัวกับยานพาหนะประเภท C และรถพ่วงที่มีความยาวอย่างน้อย 7.5 เมตร ซึ่งทั้งยานพาหนะและรถพ่วงหรือการรวมกันจะต้องมีมวลอย่างน้อย 20,000 กิโลกรัมขึ้นไป มีความยาวอย่างน้อย 14 เมตร และความกว้างอย่างน้อย 2.40 เมตร และต้องมีความเร็วอย่างน้อย 80 กม./ชม. รวมถึงมีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก ติดตั้งกระจุกเกียร์ที่มีอัตราส่วนเดินหน้อยแปดรอบ และมีอุปกรณ์บันทึก โดยห้องเก็บสัมภาระจะต้องประกอบด้วยตัวกล่องแบบปิด ซึ่งมีความกว้างและสูงอย่างน้อยเท่ากับห้องโดยสาร และยานพาหนะนี้จะต้องมีมวลรวมจริงขั้นต่ำ 15,000 กิโลกรัมขึ้นไป |
| รถประเภท C1   | ยานพาหนะที่มีมวลอย่างน้อย 4,000 กิโลกรัมขึ้นไป โดยมีความยาวอย่างน้อย 5 เมตร และสามารถทำความเร็วได้อย่างน้อย 80 กม./ชม. และมีการติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อกและติดตั้งอุปกรณ์บันทึก   |
| รถประเภท C1E  | ยานพาหนะที่เกิดจากการรวมตัวกับยานพาหนะประเภท C1 และรถพ่วงที่มีมวลอย่างน้อย 1,250 กิโลกรัม ขึ้นไป โดยการรวมกันนี้จะต้องมีความยาวอย่างน้อย 8 เมตร และสามารถทำความเร็วได้อย่างน้อย 80 กม./ชม. โดยห้องเก็บสัมภาระของรถพ่วงจะต้องประกอบด้วยตัวกล่องแบบปิด ซึ่งมีความกว้างและสูงอย่างน้อยเท่ากับห้องโดยสารหรืออาจมีความกว้างน้อยกว่าห้องโดยสารเล็กน้อย โดยมีเงื่อนไขว่าการมองเห็นด้านหลังทำได้โดย   |

|  |  |
|--|--|
|  | ใช้กระจกรมองหลังที่อยู่ภายนอกของยานยนต์เท่านั้น และรถพ่วงจะต้องมีมวลรวมจริงอย่างน้อย 800 กิโลกรัม  |
| รถประเภท D   | ยานพาหนะที่มีความยาวอย่างน้อย 10 เมตร ความกว้างอย่างน้อย 2.4 เมตร และสามารถทำความเร็วได้อย่างน้อย 80 กม./ชม. และต้องติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อกและติดตั้งอุปกรณ์บันทึก   |
| รถประเภท DE  | ยานพาหนะที่เกิดจากการรวมตัวกับยานพาหนะประเภท D และรถพ่วงที่มีมวลอย่างน้อย 1,250 กิโลกรัมขึ้นไป มีความกว้างอย่างน้อย 2.40 เมตร และสามารถทำความเร็วได้อย่างน้อย 80 กม./ชม. โดยห้องเก็บสัมภาระจะต้องประกอบด้วยตัวกล่องแบบปิด ซึ่งมีความกว้างอย่างน้อย 2 เมตร และสูงอย่างน้อย 2 เมตร และรถพ่วงจะต้องมีมวลรวมจริงอย่างน้อย 800 กิโลกรัม   |
| รถประเภท D1  | ยานพาหนะที่มีมวลอย่างน้อย 4,000 กิโลกรัมขึ้นไป โดยมีความยาวอย่างน้อย 5 เมตร และสามารถทำความเร็วได้อย่างน้อย 80 กม./ชม. และมีการติดตั้งระบบป้องกันล้อล็อกและติดตั้งอุปกรณ์บันทึก  |
| รถประเภท D1E   | ยานพาหนะที่เกิดจากการรวมตัวกับยานพาหนะประเภท D1 และรถพ่วงที่มีมวลอย่างน้อย 1,250 กิโลกรัมขึ้นไป และสามารถทำความเร็วได้อย่างน้อย 80 กม./ชม. โดยห้องเก็บสัมภาระจะต้องประกอบด้วยตัวกล่องแบบปิด ซึ่งมีความกว้างอย่างน้อย 2 เมตร และสูงอย่างน้อย 2 เมตร และรถพ่วงจะต้องมีมวลรวมจริงอย่างน้อย 800 กิโลกรัม   |
| <b>การทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติสำหรับรถประเภท A1 A2 และ A</b>                            |  |
| การเตรียมการและการตรวจสอบทางเทคนิคของยานพาหนะโดยคำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน              | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การปรับชุดป้องกัน เช่น ถุงมือ รองเท้าบูต เสื้อผ้า และหมวกนิรภัย</li> <li>● สุ่มตรวจสอบสภาพยาง เบรก พวงมาลัย สวิตช์หยุดฉุกเฉิน (ถ้ามี) โช้ ระดับน้ำมัน ไฟ ไฟสะท้อนแสง ไฟเลี้ยว และอุปกรณ์เตือนด้วยเสียง</li> </ul>   |
| การเคลื่อนที่แบบพิเศษ (Special Manoeuvres) ที่ต้องการทดสอบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การวางรถจักรยานยนต์ขึ้นและลงจากขาตั้ง และเคลื่อนย้ายโดยเดินเคียงข้างยานพาหนะโดยไม่ต้องใช้เครื่องยนต์ช่วย</li> <li>● การจอดรถจักรยานยนต์บนขาตั้ง</li> <li>● เคลื่อนที่ด้วยความเร็วต่ำอย่างน้อย 2 ครั้ง รวมทั้งการขับขี่แบบสลาลอม (Slalom) เพื่อใช้ประเมินความสามารถในการควบคุมคลัตช์ร่วมกับการเบรก การทรงตัว ทิศทางการมองเห็น การพิจารณาดำเนินการบนรถจักรยานยนต์ และตำแหน่งของเท้าบนที่พักเท้า</li> <li>● เคลื่อนที่ด้วยความเร็วสูงอย่างน้อย 2 ครั้ง โดยครั้งแรกเป็นการเคลื่อนที่โดยใช้เกียร์สองหรือสาม ด้วยความเร็วอย่างน้อย 30 กม./ชม. และอีกหนึ่งครั้งสำหรับการหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางที่ความเร็วขั้นต่ำ 50 กม./ชม. ซึ่งจะช่วยให้ประเมินความสามารถในตำแหน่งบนรถจักรยานยนต์ ทิศทางการมองเห็น การทรงตัว เทคนิคการบังคับเลี้ยว และเทคนิคการเปลี่ยนเกียร์</li> <li>● ต้องทำแบบทดสอบการเบรกอย่างน้อย 2 ครั้ง รวมถึงการเบรกฉุกเฉินด้วยความเร็วขั้นต่ำ 50 กม./ชม. ซึ่งจะช่วยให้สามารถประเมินความสามารถในการควบคุมเบรกหน้าและเบรกหลัง ทิศทางการมองเห็น และตำแหน่งบนรถจักรยานยนต์</li> </ul> |
| พฤติกรรมในการจราจรที่ต้องดำเนินการในสถานการณ์  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขี่ออกไป หลังจอดรถ หลังจากหยุดการจราจร ออกจากถนนที่มีรถแล่น</li> </ul>   |

|   |  |
|---|--|
| <p>จราจรที่ปกติ โดยทำอย่างปลอดภัย และต้องปฏิบัติตามข้อควรระวังที่จำเป็น</p>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขึ้นถนนทางตรง การผ่านยานพาหนะที่สวนทางมา รวมถึงในพื้นที่แบบจำกัด</li> <li>● การขึ้นโค้ง</li> <li>● ทางแยก การเข้าใกล้ การข้ามทางแยกและทางเชื่อม</li> <li>● การเปลี่ยนทิศทาง การเลี้ยวซ้ายและขวา และการเปลี่ยนเลน</li> <li>● ทางเข้า ทางออกของมอเตอร์เวย์หรือที่คล้ายกัน (ถ้ามี) การเข้าช่องทางเร่งความเร็ว และการออกจากช่องทางลดความเร็ว</li> <li>● การแซง เช่น การแซงในการจราจร (ถ้าเป็นไปได้) ขับขี่เคียงข้างสิ่งกีดขวาง เช่น รถยนต์ที่จอดอยู่ หรือถูกแซงโดยการขับขี่ของคนอื่น (หากเหมาะสม)</li> <li>● ลักษณะพิเศษของถนน (ถ้ามี) เช่น วงเวียน ทางแยกระดับทางรถไฟ ป้ายจราจร/รถบัส ทางม้าลาย การขึ้น-ลงเนินบนทางลาดยาว</li> <li>● ปฏิบัติตามข้อควรระวังเมื่อลงจากรถ</li> </ul> |
| <p><b>การทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติสำหรับรถประเภท B B1 และ BE</b></p>                |  |
| <p>การเตรียมการและการตรวจสอบทางเทคนิคของยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การปรับเบาะนั่งตามความจำเป็นเพื่อให้ได้ตำแหน่งที่นั่งที่ถูกต้อง</li> <li>● การปรับกระจกมองหลัง เข็มขัดนิรภัย และพนักพิงศีรษะ (หากมี)</li> <li>● การตรวจสอบว่าประตูปิดอยู่หรือไม่</li> <li>● สุ่มตรวจสอบสภาพยาง พวงมาลัย เบรก ของเหลว (เช่น น้ำมันเครื่อง สารหล่อเย็น น้ำยาล้างกระจก) ไฟ แพนสะทอนแสง ไฟเลี้ยวและอุปกรณ์เตือนด้วยเสียง</li> <li>● การสอบปฎิบัติด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกยานพาหนะ ตัวรถ ผ้าปูที่นอน ประตูตู้สินค้า การล็อกห้องโดยสาร วิธีการบรรทุก การรักษาความปลอดภัยในการบรรทุก (สำหรับรถประเภท BE เท่านั้น)</li> <li>● ตรวจสอบกลไกสลักยอย (Coupling) เบรก และการเชื่อมต่อไฟฟ้า (สำหรับรถประเภท BE เท่านั้น)</li> </ul>                             |
| <p>การทดสอบการเคลื่อนที่แบบพิเศษสำหรับรถประเภท B และ B1</p>                       | <p>จะต้องทำการทดสอบเคลื่อนที่แบบพิเศษดังต่อไปนี้ (อย่างน้อยสองครั้งสำหรับสี่จุด รวมถึงการเลือกหนึ่งรายการสำหรับการใช้เกียร์ถอยหลัง)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● การถอยหลังเป็นเส้นตรงหรือถอยหลังโค้งไปทางขวาหรือซ้ายโดยให้อยู่ในช่องจราจรที่ถูกต้อง</li> <li>● การหันรถให้หันไปตรงกันข้ามโดยใช้เกียร์เดินหน้าและถอยหลัง</li> <li>● จอดรถและออกจากช่องจอดรถ (ขนาน เอียง หรือมุมขวา เดินหน้าหรือถอยหลัง บนที่ราบ ขึ้นเนินหรือลงเนิน)</li> <li>● การเบรกอย่างแม่นยำเพื่อหยุดรถ อย่างไรก็ตาม การหยุดแบบฉุกเฉินถือเป็นทางเลือก</li> </ul>  |
| <p>การทดสอบการเคลื่อนที่แบบพิเศษสำหรับรถประเภท BE</p>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การต่อและการแยกออก หรือแยกและต่อรถพ่วงจากยานยนต์ โดยการทดสอบการเคลื่อนที่นี้จะต้องเกี่ยวข้องกับการที่รถลากจูงจอดอยู่ข้างรถพ่วง (กล่าวคือ ไม่อยู่ในแถวเดียวกัน)</li> <li>● การย้อนกลับตามเส้นโค้ง โดยเส้นดังกล่าวขึ้นอยู่กับการคูณพินิจของประเทศสมาชิก</li> <li>● จอดรถอย่างปลอดภัยสำหรับการขนถ่าย</li> </ul>  |
| <p>พฤติกรรมในการจราจรที่ต้องดำเนินการในสถานการณ์</p>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขับออกไป หลังจอดรถ หลังจากหยุดการจราจร ออกจากถนนที่มีรถแล่น</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
| <p>จราจรที่ปกติ โดยทำอย่างปลอดภัย และต้องปฏิบัติตามข้อควรระวังที่จำเป็น</p>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขึ้นถนนทางตรง การผ่านยานพาหนะที่สวนทางมา รวมถึงในพื้นที่แบบจำกัด</li> <li>● การขับโค้ง</li> <li>● ทางแยก การเข้าใกล้ การข้ามทางแยกและทางเชื่อม</li> <li>● การเปลี่ยนทิศทาง การเลี้ยวซ้ายและขวา และการเปลี่ยนเลน</li> <li>● ทางเข้า ทางออกของมอเตอร์เวย์หรือที่คล้ายกัน (ถ้ามี) การเข้าช่องทางเร่งความเร็ว และการออกจากช่องทางลดความเร็ว</li> <li>● การแซง เช่น การแซงในการจราจร (ถ้าเป็นไปได้) ขับขี่เคียงข้างสิ่งกีดขวาง เช่น รถยนต์ที่จอดอยู่ หรือถูกแซงโดยการขับขึ้นของคนอื่น (หากเหมาะสม)</li> <li>● ลักษณะพิเศษของถนน (ถ้ามี) เช่น วงเวียน ทางแยกระดับทางรถไฟ ป้ายจราจร/รถบัส ทางม้าลาย การขึ้น-ลงเนินบนทางลาดยาว</li> <li>● ปฏิบัติตามข้อควรระวังเมื่อลงจากรถ</li> </ul>  |
| <p><b>การทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติสำหรับรถประเภท C CE C1 C1E D DE D1 และ D1E</b></p> |   |
| <p>การเตรียมการและการตรวจสอบทางเทคนิคของยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การปรับเบาะนั่งตามความจำเป็นเพื่อให้ได้ตำแหน่งที่นั่งที่ถูกต้อง</li> <li>● การปรับกระจกมองหลัง เข็มขัดนิรภัย และพนักพิงศีรษะ (หากมี)</li> <li>● สุ่มตรวจสอบสภาพยาง พวงมาลัย เบรก ไฟ กระจกสะท้อนแสง ไฟเลี้ยวและอุปกรณ์เตือนด้วยเสียง</li> <li>● ตรวจสอบระบบเบรกและระบบบังคับเลี้ยวด้วยไฟฟ้า ตรวจสอบเช็คสภาพล้อ น็อต ล้อ บังโคลน กระจกบังลม กระจกหน้าต่างและที่ปัดน้ำฝน ของเหลว (เช่น น้ำมันเครื่อง สารหล่อเย็น น้ำยาล้างกระจก) ตรวจสอบและใช้งานแผงหน้าปัด รวมถึงอุปกรณ์บันทึก</li> <li>● ตรวจสอบความดันอากาศ ถังลม และระบบกันสะเทือน</li> <li>● การสอบปัจจัยด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกยานพาหนะ ตัวถัง ฝาปู ประตูตู้สินค้า กลไกการบรรทุก (ถ้ามี) การล็อคห้องโดยสาร (ถ้ามี) วิธีการบรรทุก การรักษาความปลอดภัยสัมภาระ (สำหรับรถประเภท C CE C1 C1E เท่านั้น)</li> <li>● ตรวจสอบกลไกการเชื่อมต่อและเบรก และการเชื่อมต่อไฟฟ้า (สำหรับรถประเภท CE C1E DE D1E เท่านั้น)</li> <li>● ความสามารถในการใช้มาตรการความปลอดภัยของยานพาหนะพิเศษ การควบคุมร่างกาย ประตูปริการ ทางออกฉุกเฉิน อุปกรณ์ช่วยเหลือ ถึงดับเพลิง และอุปกรณ์ความปลอดภัยอื่น ๆ (สำหรับรถประเภท D DE D1 D1E เท่านั้น)</li> <li>● การอ่านแผนที่ถนน การวางแผนเส้นทาง รวมถึงการใช้ระบบนำทางแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ทางเลือก)</li> <li>● ตรวจสอบกลไกสลักยอย (Coupling) เบรก และการเชื่อมต่อไฟฟ้า (สำหรับรถประเภท BE เท่านั้น)</li> </ul> |
| <p>การทดสอบการเคลื่อนที่แบบพิเศษ</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การต่อและการแยกออก หรือแยกและต่อรถพ่วงจากยานยนต์ โดยการทดสอบการเคลื่อนที่นี้จะต้องเกี่ยวข้องกับการที่รถลากจูงจอดอยู่ข้างรถพ่วง (สำหรับรถประเภท CE C1E DE D1E เท่านั้น)</li> <li>● การย้อนกลับตามเส้นโค้ง โดยเส้นดังกล่าวขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของประเทศสมาชิก</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● จอดรถอย่างปลอดภัยสำหรับการบรรทุก/ขนถ่าย ที่ทางลาดขนถ่าย/ขนซาลา หรือการติดตั้งที่คล้ายกัน (สำหรับรถประเภท D DE D1 และ D1E เท่านั้น)</li> </ul>   |
| <p>พฤติกรรมในการจราจรที่ต้องดำเนินการในสถานการณ์จราจรที่ปกติ โดยทำอย่างปลอดภัย และต้องปฏิบัติตามข้อควรระวังที่จำเป็น</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขับออกไป หลังจอดรถ หลังจากหยุดการจราจร ออกจากถนนที่มีรถแล่น</li> <li>● การขึ้นถนนทางตรง การผ่านยานพาหนะที่สวนทางมา รวมถึงในพื้นที่แบบจำกัด</li> <li>● การขับโค้ง</li> <li>● ทางแยก การเข้าใกล้ การข้ามทางแยกและทางเชื่อม</li> <li>● การเปลี่ยนทิศทาง การเลี้ยวซ้ายและขวา และการเปลี่ยนเลน</li> <li>● ทางเข้า ทางออกของมอเตอร์เวย์หรือที่คล้ายกัน (ถ้ามี) การเข้าช่องทางเร่งความเร็ว และการออกจากช่องทางลดความเร็ว</li> <li>● การแซง เช่น การแซงในการจราจร (ถ้าเป็นไปได้) ขับขี่เคียงข้างสิ่งกีดขวาง เช่น รถยนต์ที่จอดอยู่ หรือถูกแซงโดยการขับขี่ของคนอื่น (หากเหมาะสม)</li> <li>● ลักษณะพิเศษของถนน (ถ้ามี) เช่น วงเวียน ทางแยกระดับทางรถไฟ ป้ายจราจร/รถบัส ทางม้าลาย การขึ้น-ลงเนินบนทางลาดยาว</li> <li>● ปฏิบัติตามข้อควรระวังเมื่อลงจากรถ</li> </ul>  |
| <p><b>การทำแต้มสำหรับการทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติ</b></p>  |  |
| <p>หลักเกณฑ์ในการประเมิน</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การประเมินต้องสะท้อนถึงระดับความสะดวกที่ผู้ขอรับใบอนุญาตจะสามารถควบคุมยานพาหนะและสะท้อนถึงระดับในการขับขี่ในการจราจรอย่างปลอดภัยอย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ ผู้คุมสอบจะต้องรู้สึกปลอดภัยตลอดการทดสอบ</li> <li>● หากมีข้อผิดพลาดในการขับขี่หรือการกระทำที่เป็นอันตรายซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของยานพาหนะ ผู้โดยสารหรือผู้รายอื่นจะต้องยุติการทดสอบทันที ไม่ว่าผู้ตรวจสอบหรือผู้ร่วมเดินทางจะต้องเข้าไปแทรกแซงหรือไม่ก็ตาม และผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องถูกลงโทษหากไม่ผ่านการทดสอบ</li> <li>● อย่างไรก็ตาม ผู้ทดสอบมีอิสระในการตัดสินใจว่าควรทำแบบทดสอบทักษะและภาคปฏิบัติให้เสร็จสิ้นหรือไม่</li> <li>● ผู้ทดสอบจะต้องได้รับการฝึกอบรมให้ประเมินความสามารถในการขับอย่างปลอดภัยของตนได้อย่างถูกต้อง และผู้ที่มีหน้าที่ตรวจสอบการขับซึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบและกำกับดูแลโดยหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากรัฐสมาชิก เพื่อให้มั่นใจว่ามีการใช้การประเมินข้อบกพร่องอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอตามมาตรฐานที่กำหนดไว้</li> <li>● ในระหว่างการประเมิน ผู้ตรวจสอบจะต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษว่าผู้ทดสอบมีพฤติกรรมในการป้องกันและการขับขี่ทางสังคมหรือไม่ ซึ่งควรสะท้อนถึงลักษณะการขับขี่โดยรวม และผู้ตรวจควรคำนึงถึงเรื่องนี้ในภาพรวมของผู้ขับขี่ว่ามีการปรับตัวและมุ่งมั่น (เพื่อความปลอดภัย) โดยคำนึงถึงสภาพถนนและสภาพอากาศ การจราจรอื่น ๆ และโดยคำนึงถึงความสนใจและความคาดหวังของผู้ใช้ถนนรายอื่น ๆ (โดยเฉพาะผู้ที่มีความเสี่ยงมากกว่า)</li> </ul> |
| <p>การประเมินในด้านอื่น ๆ เพิ่มเติมโดยผู้ตรวจสอบ</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การควบคุมยานพาหนะ โดยจะคำนึงถึงการใช้เข็มขัดนิรภัย การมองกระจกหลัง การพวงพินักพินศีรษะและที่นั่งอย่างเหมาะสม การใช้ไฟและอุปกรณ์อื่น ๆ อย่างเหมาะสม การใช้คลัตช์ กระจุกเกียร์ คันเร่ง ระบบเบรกอย่างเหมาะสม (รวมถึงระบบเบรกที่สาม หากมี) การบังคับเลี้ยว การควบคุมยานพาหนะภายใต้</li> </ul>   |

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
|                                      | <p>สถานการณ์ที่ต่างกันด้วยความเร็วที่แตกต่างกัน ความมั่นคงบนท้องถนน น้ำหนัก ขนาด และคุณลักษณะของยานพาหนะ น้ำหนักและประเภทของการบรรทุก (เฉพาะรถประเภท BE C CE C1 C1E DE และ D1E เท่านั้น) ความสะดวกสบายของผู้โดยสาร (เฉพาะรถประเภท D DE D1 D1E เท่านั้น) เช่น ไม่เร่งความเร็ว ขับได้นุ่มนวล และไม่เบรกแรง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● การขับซื้ออย่างประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงรอบนาที่ การเปลี่ยนเกียร์ การเบรก และการเร่งความเร็ว (เฉพาะรถประเภท BE C CE C1 C1E D DE D1 D1E เท่านั้น)</li> <li>● การสังเกต คือ การสังเกตรอบด้าน การใช้กระจกอย่างเหมาะสม การมองเห็นระยะไกล กลาง ใกล้</li> <li>● ลำดับความสำคัญ/การให้ทาง คือ การจัดลำดับความสำคัญที่ทางแยก การหลีกเลี่ยงในโอกาสอื่น ๆ (เช่น การบอกทาง การเปลี่ยนเลน การเคลื่อนที่แบบพิเศษ)</li> <li>● ตำแหน่งที่ถูกต้องบนถนน ในช่องทางการเดินทาง บนวงเวียน ทางโค้งกลม ให้เหมาะสมสำหรับประเภทและคุณลักษณะของยานพาหนะ</li> <li>● การรักษาระยะห่าง ระหว่างด้านหน้าและด้านหลังให้เพียงพอ รวมถึงการรักษาระยะห่างจากผู้ใช้ถนนรายอื่นให้เพียงพอ</li> <li>● ความเร็ว ต้องไม่เกินความเร็วสูงสุดที่อนุญาต การปรับความเร็วให้เข้ากับสภาพอากาศ/การจราจร และตามความเหมาะสมกับขีดจำกัดความเร็วของประเทศ การขับซื้อด้วยความเร็วที่สามารถหยุดได้ในระยะที่มองเห็น และการปรับความเร็วให้เหมาะสมกับความเร็วทั่วไปของผู้ใช้ถนนประเภทเดียวกัน</li> <li>● ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างถูกต้อง หรือปฏิบัติตามคำแนะนำจากผู้ควบคุมการจราจร รวมถึงปฏิบัติตามป้ายจราจรและเครื่องหมายบนถนนอย่างเหมาะสม</li> <li>● ให้สัญญาณตามที่จำเป็น ถูกต้อง และทันเวลาอย่างเหมาะสม โดยแสดงทิศทางให้ถูกต้องหรือดำเนินการอย่างเหมาะสมต่อสัญญาณทั้งหมดที่ผู้ใช้ถนนรายอื่นทำ</li> <li>● การเบรกและการหยุดต้องทำตามสถานการณ์และความคาดหวัง มีการชะลอความเร็ว และใช้ระบบเบรกต่าง ๆ รวมถึงการใช้ระบบลดความเร็วอื่นที่ไม่ใช่การเบรก (เฉพาะรถประเภท C CE D DE)</li> </ul> |
| <p><b>ระยะเวลาที่ใช้การทดสอบ</b></p> |   |
| <p>หลักเกณฑ์</p>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ระยะเวลาของการทดสอบและระยะทางที่เดินทางต้องเพียงพอที่จะประเมินทักษะและพฤติกรรมของผู้ขับซื้อได้</li> <li>● เวลาที่ใช้ในการขับขึ้นถนนไม่ควรน้อยกว่า 25 นาที สำหรับรถประเภท A A1 A2 B B1 และ BE และ 45 นาทีสำหรับรถประเภทอื่น ๆ</li> <li>● ระยะเวลาในที่นี่จะไม่รวมถึงการต้อนรับ การจัดเตรียมยานพาหนะ การตรวจสอบทางเทคนิคของยานพาหนะ การทดสอบเพื่อประเมินการเคลื่อนที่แบบพิเศษและการประกาศผลการทดสอบภาคปฏิบัติ</li> </ul>   |
| <p><b>สถานที่สำหรับการทดสอบ</b></p>  |   |
| <p>หลักเกณฑ์</p>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ส่วนของการทดสอบเพื่อประเมินการเคลื่อนที่แบบพิเศษ (special manoeuvres) อาจดำเนินการบนพื้นที่ทดสอบพิเศษหากเป็นไปได้ ส่วนการ</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>ทดสอบเพื่อประเมินภาคปฏิบัติจราจรควรดำเนินการบนถนนที่อยู่นอกพื้นที่อาคาร ทางด่วนและมอเตอร์เวย์ (หรือที่คล้ายกัน) รวมถึงถนนในเมืองทุกประเภท (ทั้งเขตที่อยู่อาศัย 30 และ 50 กม/ หรือทางด่วนในเมือง)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• สถานที่ทำการทดสอบควรแสดงถึงความยากลำบากประเภทต่าง ๆ ที่ผู้ขับขี่อาจต้องเผชิญ นอกจากนี้ ยังแนะนำให้ทำการทดสอบในสภาวะความหนาแน่นของการจราจรต่าง ๆ</li><li>• เวลาที่ใช้ในการขับขี่บนถนนควรใช้อย่างเหมาะสม เพื่อประเมินผู้ขอรับใบอนุญาตในการขับขี่ในพื้นที่ต่าง ๆ เท่าที่เป็นไปได้</li></ul> |
|--|--|

ที่มา: Directive 2006/126/EC

อย่างไรก็ดี ภายใต้ EU Directive 2006/126/EC ไม่ได้กล่าวถึงระบบใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นไว้โดยเฉพาะ แต่เป็นเพียงการวางกรอบสำหรับการพัฒนากฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบใบขับขี่เพื่อให้รัฐสมาชิกของสหภาพยุโรปนำไปใช้สำหรับการตรากฎหมายภายใน (Domestic Law) ของตนเองได้ โดยกล่าวถึงหลักเกณฑ์การขอรับใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาต รวมถึงมาตรฐานเกี่ยวกับอายุขั้นต่ำสำหรับการออกใบอนุญาตประเภทต่าง ๆ ข้อกำหนดทางการแพทย์ และข้อกำหนดในการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเป็นหลัก ในที่นี้ คณะผู้วิจัยจึงได้เลือกสาธารณรัฐเยอรมนี ซึ่งเป็นหนึ่งรัฐสมาชิกภายใต้สหภาพยุโรปเป็นกรณีศึกษาระบบใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นต่อไป

### *The German Road Traffic Act (Straßenverkehrsgesetz) and the Driving License Regulation (Fahrerlaubnis-Verordnung)*

ในสาธารณรัฐเยอรมนี ระบบใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduate Driver Licensing) เป็นที่รู้จักกันในชื่อ “พร้อมขับขี่ตั้งแต่อายุ 17 ปี” (Begleitetes Fahren ab 17 หรือ BF17) โดยระบบดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อลดความเสี่ยงในการก่ออุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รุ่นเยาว์และผู้ขับขี่มือใหม่ ซึ่งมีสถิติสูงมากกว่า 1 ส่วน 5 ของอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด รัฐบาลเยอรมนีจึงต้องการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ โดยการเพิ่มประสบการณ์ให้แก่ผู้ขับขี่ ผ่านการเรียนรู้ภายใต้สภาวะที่ได้รับการคุ้มครองด้วยการฝึกฝนในขณะที่มีผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่เข้าร่วมเดินทาง<sup>18</sup> สิ่งนี้สะท้อนถึงความพยายามของเยอรมนีในการประสานกฎระเบียบและมาตรฐานใบอนุญาตขับขี่ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและสร้างความมั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่ได้เตรียมพร้อมอย่างเพียงพอสำหรับความรับผิดชอบของตนในการขับขี่ตามคำสั่งของสหภาพยุโรป

ภายหลังจากที่มีการทดลองใช้งานระบบการขับขี่พร้อมคนขับในปี พ.ศ. 2548 โดย Federal Highway Research Institute (BAST) ได้ทำการประเมินและทดสอบถึงประสิทธิภาพของระบบแล้วพบว่ามีผลสำรวจเชิงบวก เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมีจำนวนที่น้อยกว่า 22 เปอร์เซ็นต์ รัฐบาลเยอรมนีจึงได้

<sup>18</sup> “Begleitetes Fahren: Führerschein Mit 17 - Infos & Mehr!” Allianz Direct. Accessed April 19, 2024. <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/begleitetes-fahren-ratgeber/>.

ตัดสินใจแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวงและแนะนำให้มีการใช้ระบบการขับขี่พร้อมคนขับนี้ โดยให้เริ่มบังคับใช้อย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554<sup>19</sup> ซึ่งปัจจุบันหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่ข้อจำกัด และข้อกำหนดเกี่ยวกับทดสอบในรูปแบบต่าง ๆ นั้น จะอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการจราจรบนท้องถนน (Straßenverkehrsgesetz) และกฎระเบียบว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่ (Fahrerlaubnis-Verordnung) โดย Straßenverkehrsgesetz จะทำหน้าที่เป็นกฎหมายหลักสำหรับควบคุมการจราจรบนถนนของสาธารณรัฐเยอรมนี โดยวางหลักการทั่วไปสำหรับผู้ใช้งาน การทำงานของยานพาหนะ การจัดการจราจร ความปลอดภัย และความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วน Fahrerlaubnis-Verordnung เป็นกฎหมายลำดับรองที่กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่แต่ละประเภท เช่น ข้อกำหนดอายุขั้นต่ำ ข้อกำหนดการฝึกอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงหลักเกณฑ์การขอรับ พักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ไว้โดยเฉพาะ

### 2.2.3 ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ

ระบบใบอนุญาตใบขับขี่แบบลำดับขั้นของเยอรมนีประกอบไปด้วยขั้นตอนและลำดับขั้นต่าง ๆ ที่ผู้ขับขี่รุ่นเยาว์หรือผู้ขับขี่มือใหม่จะต้องผ่านการทดสอบให้สำเร็จก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ ซึ่งลำดับขั้นในระบบ GDL ของเยอรมันจะประกอบไปด้วย

#### ขั้นการขับขี่พร้อมผู้ร่วมเดินทาง (Begleitetes Fahren ab 17 หรือ BF17)

- ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้

โดยปกติแล้วในการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ประเภท B และ BE ตามกฎหมายจราจรทางถนน (StVG) กำหนดว่าใครก็ตามที่ต้องการขับขี่ยานพาหนะบนถนนสาธารณะในเยอรมนีจะต้องมีอายุขั้นต่ำตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป และจะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่จาก Fahrerlaubnisbehörde<sup>20</sup> แต่ภายหลังปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ได้มีการปรับแก้กฎหมายจราจรทางถนนโดยกำหนดให้ผู้เยาว์หรือผู้ขับขี่หน้าใหม่สามารถใช้ประโยชน์จากกฎระเบียบพิเศษเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่คลาส B หรือคลาส BE (รถยนต์) ได้ แม้จะมีอายุไม่ถึงขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด<sup>21</sup> อย่างไรก็ตาม ใบอนุญาตขับขี่ประเภทนี้จะอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์พิเศษที่ว่าผู้ขับขี่จะต้องขับขี่โดย “มีผู้ร่วมเดินทาง” ที่ได้ลงทะเบียนไว้ในใบรับรองการทดสอบตลอดเวลาที่ขับขี่บนท้องถนนเท่านั้น กล่าวคือ จะไม่สามารถขับขี่บนถนนเพียงลำพังได้จนกว่าจะมีอายุครบ 18 ปี

สำหรับวิธีสมัครเข้าร่วมโครงการขับขี่พร้อมคนขับนั้น สามารถติดต่อลงทะเบียนได้ตั้งแต่อายุ 16 ปี 6 เดือน โดยแจ้งไปยังสำนักงานผู้ดูแลด้านใบขับขี่ในเขตหรือเมืองที่ผู้สมัครอาศัยอยู่ เพื่อเข้าร่วมโครงการผ่านโรงเรียนสอนขับรถ ซึ่งในการลงทะเบียนจะต้องส่งใบสมัครพร้อมคำประกาศความยินยอมจากผู้ปกครองตาม

<sup>19</sup> “Accompanied Driving from the Age of 17 Introduced in Germany.” CIECA. Accessed April 19, 2024. <https://www.cieca.eu/news/623>.

<sup>20</sup> Straßenverkehrsgesetz, Section 2

<sup>21</sup> หากได้รับใบอนุญาตสำหรับการขับขี่รถประเภท B จะได้รับอนุญาตให้สามารถขับขี่รถประเภท AM (สกู๊ตเตอร์) และประเภท L (ใบอนุญาตรถแทรกเตอร์ขนาดเล็ก) ได้อีกด้วย



กฎหมายไปยังสำนักงานดังกล่าวร่วมด้วย ทั้งนี้ต้องมีการระบุชื่อของผู้ที่จะร่วมเป็นผู้เดินทางด้วยอย่างน้อย 1 คน<sup>22</sup> แต่เชื่อว่าทุกคนจะสามารถเป็นผู้ร่วมเดินทางได้ เนื่องจากกฎเกณฑ์ของสาธารณรัฐเยอรมนีจะค่อนข้างเข้มงวด ผู้ร่วมเดินทางจึงต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตรงตามข้อกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้กับหน่วยงาน Fahrerlaubnisbehörde แล้วเท่านั้น โดยคุณสมบัติของผู้ร่วมเดินทางนั้น ได้แก่ (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 30 ปี (2) เป็นผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภท B เป็นเวลาอย่างน้อยห้าปี และไม่เคยถูกพักใช้ใบอนุญาต โดยจะต้องนำติดตัวไปด้วยขณะเดินทางร่วมกับผู้ขับขี่ และจะต้องส่งมอบให้กับบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ตรวจสอบการจราจรบนถนนได้เมื่อมีการร้องขอ (3) จะต้องมียุติในทะเบียนการขับขี่ (คล้ายระบบบันทึกคะแนนความปลอดภัยการขับขี่) Flensburg ไม่เกินหนึ่งจุดคะแนน<sup>23</sup> จึงจะมีความเหมาะสมในการเป็นผู้ร่วมเดินทาง แต่ทั้งนี้ กฎหมายไม่ได้จำกัดว่าผู้ร่วมเดินทางจะต้องเป็นเครือญาติหรือคนในครอบครัว และไม่ได้จำกัดถึงจำนวนของผู้ร่วมเดินทางอีกด้วย เพียงแต่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ก็สามารถเป็นผู้ร่วมเดินทางได้เช่นกัน

หลักสำคัญของการขับขี่พร้อมผู้ร่วมเดินทางนี้ คือจะต้องมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยทุกครั้ง โดยผู้ร่วมเดินทางสามารถเลือกที่นั่งที่ใดก็ได้ แต่จะต้องไม่รบกวนและ “ไม่เข้าทำการแทรกแซง” กระบวนการขับขี่ไม่ว่าวิธีใดก็ตาม กล่าวคือ ผู้ร่วมเดินทางมีหน้าที่สังเกตการจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่อย่างระมัดระวัง และเป็นທີ່ปรึกษาและให้คำแนะนำในกรณีที่มีความไม่แน่นอนใด ๆ เกิดขึ้น<sup>24</sup> เท่านั้น นอกจากนี้ กฎหมายไม่ได้กำหนดให้ผู้ร่วมเดินทางจะต้องผ่านการฝึกอบรมใดๆ สำหรับการเข้าร่วมโครงการขับขี่อีกด้วย

ในส่วนของกระบวนการเรียนรู้ระหว่างอยู่ในขั้นการขับขี่พร้อมคนขับนี้ จะไม่แตกต่างจากการขอรับใบอนุญาตขับขี่แบบทั่วไป ดังนั้นการฝึกขับขี่ต่าง ๆ จะดำเนินการในลักษณะเดียวกัน คือ ผู้สมัครรับใบอนุญาตขับขี่จะมีส่วนร่วมทั้งส่วนในการอบรมความรู้สำหรับใช้ในภาคทฤษฎีและได้รับการฝึกขับขี่ในภาคปฏิบัติ และจะมีการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติจริงก่อนที่จะอายุ 17 ปี แต่ในระหว่างการทดสอบผู้ขับขี่จะต้องพบใบรับรองการทดสอบและบัตรประจำตัวไว้ติดตัวตลอดเวลาที่ขับขี่บนถนนสาธารณะ<sup>25</sup> โดยในส่วนนี้ คณะผู้วิจัยจะทำการอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อระยะเวลาและแนวทางการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไป ต่อไป

- ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่

กฎหมายของสาธารณรัฐเยอรมนี ไม่เพียงแต่วางหลักเกณฑ์ข้อห้ามและข้อจำกัดสิทธิของผู้ขับขี่ไว้เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงกรณีของผู้ร่วมเดินทางด้วย เพื่อให้แน่ใจว่าขับขี่โดยการดูแลของผู้ติดตามจะเป็นไปอย่างปลอดภัยที่สุด โดยอาจสรุปเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิของผู้ขับขี่และผู้ร่วมเดินทางในรูปแบบของตารางได้ดังนี้

<sup>22</sup> Fahrerlaubnis-Verordnung, Section 48a

<sup>23</sup> Ibid, Section 48a (5)

<sup>24</sup> Ibid, Section 48a (4)

<sup>25</sup> Ibid, Section 48a (3)

ตารางที่ 2.9: เงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่และผู้ร่วมเดินทาง

| ข้อจำกัดของผู้ขับขี่ BF17   | ข้อจำกัดของผู้ร่วมเดินทาง   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● ข้อจำกัดทั่วไป                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ถูกจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ที่ 0.0 จนกว่าจะอายุ 21 ปี</li> <li>2) ห้ามใช้โทรศัพท์หรืออุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะคล้ายกันในขณะขับขี่ เว้นแต่จะใช้ในโหมดแฮนด์ฟรี</li> <li>3) ต้องคาดเข็มขัดตลอดเวลาที่มีการขับขี่</li> </ol> </li> <li>● ข้อจำกัดเฉพาะของผู้ขับขี่ BF 17                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ไม่สามารถขับขึ้นออกนอกเยอรมนีได้ (ยกเว้น ออสเตรียซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้าน)</li> <li>2) ไม่สามารถขับขี่โดยไม่มีผู้ร่วมเดินทาง หากฝ่าฝืนจะมีโทษปรับเป็นจำนวน 70 ยูโร</li> <li>3) ต้องพกเอกสารรับรองการทดสอบและบัตรประจำตัวติดตัวตลอดเวลาที่ขับขี่ หากฝ่าฝืนจะมีโทษปรับเป็นจำนวน 10 ยูโร</li> </ol> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ข้อจำกัดของผู้ร่วมเดินทาง                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ต้องปฏิบัติตาม ข้อจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะที่นั่งไปพร้อมกับผู้ขับขี่ผู้เยาว์ แม้ว่าจะไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะเองก็ตาม โดยกฎหมายอนุญาตให้มีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจไม่เกิน 0.25 มก./ล. หรือมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.5 )</li> <li>2) ไม่อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของยาเสพติด หรือสารให้ความมึนเมาอื่น ๆ</li> </ol> </li> </ul> |

ที่มา: Straßenverkehrsgesetz และ Fahrerlaubnis-Verordnung

- ระยะเวลาและแนวทางการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไป

ในขั้นการขับขี่พร้อมคนขับจะใช้เวลาประมาณ 6 เดือนก่อนที่ผู้ขับขี่จะมีอายุ 17 ปี บริบูรณ์ เมื่อผู้ขับขี่ได้สมัครเข้าร่วมโครงการขับขี่แบบมีผู้ร่วมเดินทางแล้ว จะได้เข้าเรียนในบทเรียนภาคทฤษฎีและเรียนรู้สิ่งที่จำเป็นเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติตนในการจราจร (อย่างน้อย 7 ชั่วโมง)<sup>26</sup> และเมื่อผู้ขับขี่ผู้เยาว์ได้เข้าเรียนบทเรียนภาคทฤษฎีจนถึงจำนวนขั้นต่ำที่กำหนดแล้ว ก็จะเข้าสู่บทเรียนการขับขี่ภาคปฏิบัติต่อไป ซึ่งเมื่อผู้ขับขี่เข้าเรียนภาคทฤษฎีจนครบแล้ว ก็จะสามารถทำการทดสอบภาคทฤษฎีได้ในช่วง 3 เดือน<sup>27</sup> ก่อนอายุ 17 ปีได้ และจะสามารถทำการทดสอบภาคปฏิบัติได้ในช่วง 1 เดือน<sup>28</sup> ก่อนที่จะอายุ 17 ปี ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพร่างกายและเรียนรู้การปฐมพยาบาลเบื้องต้นร่วมด้วย เมื่อผู้ขับขี่สอบผ่านภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติทั้งหมดแล้ว ก็จะได้รับใบรับรองการทดสอบ DIN A5 (Prüfungsbescheinigung) เพื่อใช้เป็นหลักฐานว่าได้ผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติและได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะได้ทันทีเมื่ออายุ 17 ปี (ไม่ว่าจะผ่านการทดสอบก่อนที่จะอายุ 17 ปีหรือไม่ก็ตาม) โดยผู้ขับขี่ยังต้องพกพาเอกสารดังกล่าวไปด้วยตลอดการขับขี่เช่นเดิม

<sup>26</sup> Fahrerlaubnis-Verordnung, Appendix 7a

<sup>27</sup> Ibid, Section 16

<sup>28</sup> Ibid, Section 17

ในส่วนของรายละเอียดสำหรับการตรวจสอบสมรรถภาพ การทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัตินั้นไม่ได้มีข้อกำหนดพิเศษที่แตกต่างไปจากการกรณีขอรับใบอนุญาตขับขี่แบบปกติ โดยอาจสรุปออกมาในรูปแบบตารางได้ ดังนี้

ตารางที่ 2.10: ข้อกำหนดการทดสอบสมรรถภาพ ทฤษฎีและการทดสอบภาคปฏิบัติ

| การทดสอบสมรรถภาพ   | การทดสอบภาคทฤษฎี   | การทดสอบภาคปฏิบัติ   |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ขับขี่ใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติทั้งทางร่างกายและจิตใจ เพื่อป้องกันไม่ให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง ทั้งนี้ต้องผ่านการประเมินในด้านต่าง ๆ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) สายตา</li> <li>2) การได้ยิน</li> <li>3) ความบกพร่องทางการเคลื่อนไหว</li> <li>4) โรคหัวใจและหลอดเลือด</li> <li>5) โรคเบาหวาน</li> <li>6) โรคของระบบประสาท</li> <li>7) ความผิดปกติทางจิต</li> <li>8) แอลกอฮอล์</li> <li>9) ตรวจเกี่ยวกับยาเสพติด สารออกฤทธิ์ต่อประสาทอื่น ๆ และยารักษาโรค</li> <li>10) โรคไต</li> <li>11) อื่น ๆ เช่น การปลูกถ่ายอวัยวะ วัดค่าความง่วงตอนกลางวัน กลุ่มหยุดหายใจขณะหลับ โรคปอด ฯลฯ</li> </ol> </li> <li>ต้องผ่านการฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อให้มีความรู้และทักษะในการปฏิบัติจริง โดยต้องผ่านบทเรียนอย่างน้อย 9 หน่วย (หน่วยละ 45 นาที) และได้รับหลักฐานรับรองการปฐมพยาบาลจากหน่วยงานที่ได้รับยอมรับอย่างเป็นทางการ หรือจากหน่วยงานราชการ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการขับขี่ยานยนต์ และความรู้การขับขี่ที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน ความคุ้นเคยกับอันตรายจากการจราจรบนถนน ความรู้เกี่ยวกับพื้นฐานทางกลและทางเทคนิคที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน ยกตัวอย่างเช่น <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ความรู้เกี่ยวกับอันตรายบนท้องถนน</li> <li>2) พฤติกรรมในการจราจร</li> <li>3) สิทธิในทางและการจัดลำดับความสำคัญ</li> <li>4) การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม</li> <li>5) กฎ ข้อบังคับในการใช้ยานพาหนะ</li> <li>6) เทคโนโลยี</li> <li>7) คุณสมบัติและความสามารถของคนขับรถ</li> </ol> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>รายละเอียดสำหรับการสอบภาคปฏิบัติสำหรับรถทุกประเภทจะเป็นไปตามที่กำหนดโดยกระทรวงคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของรัฐบาลกลาง โดยมีรายละเอียดการทดสอบสำหรับรถประเภท B ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ขับรถถอยหลังไปทางขวา โดยใช้ทางแยกหรือทางรวิง</li> <li>2) ถอยกลับไปในช่วงจอดรถ (ตำแหน่งตามยาว)</li> <li>3) การกลับรถ</li> <li>4) การเข้าสู่พื้นที่จอดรถ (การวางตำแหน่งแบบตามขวางหรือเอียง) หรือ</li> <li>5) การเบรกด้วยการชะลอความเร็วให้มากที่สุด</li> </ol> </li> <li>ระยะเวลาสำหรับการทดสอบทั้งหมดขั้นต่ำคือ 55 นาทีขึ้นไป ซึ่งเป็นเวลาที่ใช้เดินทางอย่างน้อย 30 นาที ทั้งนี้ ไม่รวมเวลาในการจัดเตรียมสถานที่ ยานพาหนะ และการตรวจความเรียบร้อยของยานพาหนะ</li> </ul> |

|   |  |  |
|---|--|--|
| เช่น Bundeswehr ตำรวจ<br>หรือตำรวจสหพันธรัฐ |  |  |
|---|--|--|

ที่มา: Straßenverkehrsgesetz และ Fahrerlaubnis-Verordnung

### ขั้นการขับขี่แบบทดลองขับ (Fahrerlaubnis auf Probe)

ภายหลังจากที่ผู้ยื่นขอรับใบอนุญาตขับขี่สำเร็จการฝึกอบรมและการทดสอบในช่วงการขับขี่พร้อมคนขับแล้ว ก็จะได้รับใบรับรองการทดสอบซึ่งใช้เพื่อแทนใบอนุญาตการขับขี่แบบถาวร เมื่ออายุครบ 17 ปีและระยะเวลาในขั้นการขับขี่แบบทดลองขับจะเริ่มนับทันทีตั้งแต่นั้น โดยผู้ขับขี่จะต้องอยู่ในช่วงระยะเวลาการทดลองขับเป็นเวลา 2 ปี<sup>29</sup> เช่นเดียวกับการขอรับใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย ในส่วนของข้อห้ามหรือเงื่อนไขการจำกัดสิทธิของผู้ขับขี่และผู้ร่วมเดินทางในขั้นการขับขี่แบบทดลองขับยังคงเหมือนกับข้อจำกัดสิทธิในขั้นของการขับขี่พร้อมผู้ร่วมเดินทาง (BF17) แต่จะมีบทลงโทษที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้นสำหรับการละเมิดกฎจราจรในช่วงเวลาดังกล่าว หากมีการละเมิดร้ายแรง (schwerwiegende Verstöße) เช่น การขับขี่บนถนนสาธารณะโดยไม่มีผู้ร่วมเดินทาง หรือหากมีการละเมิดร้ายแรงเล็กน้อย (minderschwere Verstöße) เช่น ความผิดที่เกี่ยวข้องกับค่าปรับเป็นจำนวนสองครั้ง อาจส่งผลให้ระยะเวลาคุมประพฤติในช่วงทดลองถูกขยายออกเป็นสี่ปี<sup>30</sup>

นอกจากนี้ หากผู้ขับขี่ละเมิดกฎจราจรจนส่งผลให้ระยะเวลาคุมประพฤติช่วงทดลองขยายออกไป ข้อจำกัดเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์เป็น 0 ที่โดยปกติจะบังคับใช้จนถึงอายุ 21 ปีนั้น ก็จะต้องถูกขยายออกไปจนกว่าจะสิ้นสุดระยะเวลาทดลองงาน แม้ว่าผู้ขับขี่จะมีอายุถึง 21 ปีแล้วก็ตาม<sup>31</sup> อนึ่ง ช่วงการขับขี่แบบทดลองขับนี้ยังคงเกี่ยวพันในช่วงที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แบบถาวรแล้วอีกด้วย โดยคณะผู้วิจัยจะกล่าวถึงรายละเอียดต่าง ๆ ในหัวข้อถัดไป

### ใบอนุญาตขับขี่แบบถาวร (der Führerschein)

เมื่อผู้ขับขี่อายุ 18 ปี จะต้องแลกเปลี่ยนใบรับรองการทดสอบเป็นใบขับขี่แบบเต็มรูปแบบภายใน 3 เดือนก่อนที่ใบรับรองจะหมดอายุ เพราะหากผู้ขับขี่รายใดยังคงขับขี่โดยใช้ใบรับรองการทดสอบหลังจากผ่านไป 3 เดือนแล้ว จะถือได้ว่าผู้ผู้นั้นมีความผิดทางปกครอง โดยสำนักงานใบอนุญาตขับขี่จะเป็นผู้ออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ให้กับผู้ขับขี่โดยอัตโนมัติ และในขั้นตอนนี้ ผู้ขับขี่ไม่ต้องเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพ การทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติซ้ำแต่อย่างใด

ในส่วนของข้อห้ามหรือข้อจำกัดสิทธิของผู้ขับขี่นั้น จะได้รับการผ่อนปรนเหลือเพียงข้อจำกัดทั่วไปเกี่ยวกับขีดจำกัดของแอลกอฮอล์ต้องเป็น 0 จนกว่าจะอายุ 21 ปี (หรือจนกว่าจะพ้นช่วงทดลองงานที่ถูกขยายออกไปหากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างร้ายแรงในช่วงทดลอง) และข้อจำกัดในการห้ามใช้โทรศัพท์ เป็นต้น

<sup>29</sup> Straßenverkehrsgesetz, Section 2a (1)

<sup>30</sup> K&Uuml;pke, Christina, and Kristina Benecke. "Führerschein Auf Probe." Führerschein auf Probe, November 14, 2019. <https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/probezeit/>.

<sup>31</sup> Leon. "Die Spielregeln Beim Bf17 Für Jugendliche." Begleitetes Fahren ab 17, January 31, 2022. <https://www.bf17.de/fuehrerschein-mit-17/rechtliches/>.

นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ยังได้รับอนุญาตให้สามารถขับขี่ได้ตามลำพัง โดยไม่ต้องมีผู้ร่วมเดินทางอีกต่อไป ไม่ว่าจะเป็นการขับขี่ภายในสาธารณรัฐเยอรมนีหรือการขับขี่ไปยังต่างประเทศก็ตาม

อนึ่ง แม้ว่าผู้ขับขี่หน้าใหม่จะได้รับใบขับขี่แบบเต็มรูปแบบและไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับขี่แบบมีผู้ร่วมเดินทางแล้วก็ตาม แต่ยังคงต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ซึ่งคาบเกี่ยวกับระยะเวลาของขั้นการขับขี่แบบทดลองขับจนกว่าจะอายุ 19 ปี กล่าวคือ หากมีการละเมิดอย่างร้ายแรงจนถูกขยายระยะเวลาการทดลองหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อย่างถาวร ผู้ขับขี่อาจต้องเข้าร่วมสัมมนาขั้นสูง และจะต้องรออย่างน้อย 6 เดือนจึงจะสามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่ใหม่ได้ ซึ่งการเข้าร่วมสัมมนานี้ เป็นไปส่งเสริมและพัฒนาทัศนคติที่คำนึงถึงความเสี่ยงในการจราจรทางถนนที่มากขึ้น และเพื่อให้ผู้ขับขี่ประพฤติตนอย่างปลอดภัยและรอบคอบ ผ่านการเข้าร่วมการอภิปรายกลุ่มและการทดสอบการขับขี่<sup>32</sup> เป็นต้น

#### 2.2.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษา ทบทวนกฎหมายว่าด้วยการจราจรบนท้องถนน (Straßenverkehrsgesetz) และกฎระเบียบว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่ (Fahrerlaubnis-Verordnung) พบว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบใบอนุญาตขับขี่ของเยอรมนีเป็นจำนวนหลายหน่วยงานด้วยกัน ซึ่งได้แก่

- 1) **โรงเรียนสอนขับขี่ (Fahrschulen)** คือ สถานที่สอนขับขี่ที่มีการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่ต้องการขอรับใบขับขี่ ตามระเบียบการฝึกอบรมผู้ขับขี่ (Fahrschüler-Ausbildungsordnung) และระเบียบใบอนุญาตขับขี่สำหรับการจราจรทางถนน (Fahrerlaubnis-Verordnung)
- 2) **หน่วยงานออกใบอนุญาตขับขี่ (Führerscheinstelle)** หรือสำนักงานอนุญาตขับขี่ เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการต่าง ๆ เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ เช่น การออกใบอนุญาต การรับลงทะเบียนผู้ร่วมเดินทางในโครงการพร้อมขับขี่ตั้งแต่อายุ 17 ปี (BF17) การขยายประเภทใบอนุญาตขับขี่ การแปลงใบอนุญาตขับขี่ต่างประเทศ การออกใบอนุญาตสำหรับการขนส่งเชิงพาณิชย์ การออกหลักเกณฑ์และตรวจสอบสมรรถภาพสำหรับการขับขี่<sup>33</sup> เป็นต้น
- 3) **กระทรวงคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของรัฐบาลกลาง (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: BMVI)** คือ หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและดำเนินนโยบายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการขนส่ง รวมถึงมีบทบาทในการกำหนดนโยบายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรม ทดสอบ และการออกใบอนุญาต<sup>34</sup> โดย

<sup>32</sup> Straßenverkehrsgesetz, Section 2b

<sup>33</sup> "Führerscheinstelle: Welche Aufgaben Hat Die Behörde? 2024." Bußgeldkatalog, March 16, 2024. <https://www.bussgeldkatalog.org/fuehrerscheinstelle/>.

<sup>34</sup> Straßenverkehrsgesetz, Section 6e

BMVI จะทำงานร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลอื่น ๆ ทั้งโรงเรียนสอนขับขีและหน่วยงานออกใบอนุญาตขับขี เพื่อให้แน่ใจว่าการดำเนินการของหน่วยงานต่าง ๆ เป็นไปตามมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับขี และเพื่อส่งเสริมแนวทางปฏิบัติในการขับขีอย่างปลอดภัยในสาธารณรัฐเยอรมนี

- 4) **ตำรวจ (Polizei)** คือ หน่วยงานที่มีบทบาทในการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับจราจร เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ขับขีปฏิบัติตามกฎจราจร และการตรวจสอบการจราจร การควบคุมการจราจร เช่น การจำกัดความเร็ว การควบคุมสัญญาณไฟจราจร รวมไปถึงการสอบสวนอุบัติเหตุจราจรเพื่อหาสาเหตุและบังคับใช้กฎหมายหรือบทลงโทษที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการรักษาความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ ยังสามารถออกใบอนุญาตขับขีสำหรับผู้ขับขีรถยนต์ของบริษัท (Dienstfahrerlaubnisse) ได้อีกด้วย

## 2.3 เครือรัฐออสเตรเลีย

### 2.3.1 โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขีแบบลำดับขั้น

#### แนวคิดและหลักการสำคัญ

ระบบใบอนุญาตขับขีแบบลำดับขั้น (Graduated Licensing System: GLS) ของเครือรัฐออสเตรเลีย มีความคิดพื้นฐานมาจากการมุ่งลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขีที่อายุน้อย (Young Driver) และไม่มีประสบการณ์ รัฐบาลออสเตรเลียตระหนักถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนดังกล่าว ในปี พ.ศ. 2532 นายกรัฐมนตรีได้ประกาศใช้ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางท้องถนน (Road Safety Package)<sup>35</sup> ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการริเริ่มความปลอดภัยทางท้องถนนของรัฐบาลกลาง<sup>36</sup> เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตของรัฐและสหพันธรัฐต่าง ๆ ต่อไป

ใบอนุญาตขับขีแบบลำดับขั้น (Graduated Licensing Scheme) ของออสเตรเลีย มีการจัดแนวทางการเก็บรวบรวมประสบการณ์เป็นขั้นตอน เพื่อให้ผู้ขับขีรุ่นใหม่สามารถฝึกฝนภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ อันจะช่วยลดผลกระทบของความเสียหายบางประการที่อาจเกิดขึ้นจากผู้ขับขีที่อายุน้อยได้ จนกว่าจะได้รับใบอนุญาตอย่างเป็นทางการ ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว ระบบการออกใบอนุญาตประเภทนี้ มักแบ่งขั้นตอนออกเป็น 3 ช่วง คือ (1) ระยะฝึกหัด (learner phase) (2) ระยะกลางหรือระยะชั่วคราว intermediate or provisional stage (3) ระยะถาวร full license<sup>37</sup> แต่ในเชิงของรายละเอียด เช่น ลักษณะ องค์ประกอบ ระยะเวลา ตลอดจนวิธีการบังคับใช้ จะแตกต่างกันไปตามแต่ละสหพันธรัฐ ซึ่งในปัจจุบัน ในสหพันธรัฐหลาย ๆ แห่ง ได้มีการนำ

<sup>35</sup> โดยระบบ GLS ถือเป็นหนึ่งในองค์ประกอบของยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าวด้วย

<sup>36</sup> Federal Government's Road Safety Initiative, Young Driver Research Program: Evaluation of Australian Graduated Licensing Scheme (1994) < <https://www.monash.edu/muarc/archive/our-publications/reports/atsb136> > Accessed 21 March 2024

<sup>37</sup> Queensland University of Technology (QUT), Graduated driver licensing: An international review (2014) < <https://eprints.qut.edu.au/78725/22/78725.pdf> > Accessed 25 March 2024

ระบบดังกล่าวมาปรับใช้กับการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ขับขี่มือใหม่เช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นสหพันธรัฐวิกตอเรีย คิวินแลนด์ ออสเตรเลียตะวันตกและออสเตรเลียใต้ นิวเซาท์เวลส์ และแทสมเนีย<sup>38</sup> โดยในการศึกษาฉบับนี้ คณะผู้วิจัยจะทำการศึกษาดูอย่างจากสหพันธรัฐนิวเซาท์เวลส์เป็นหลัก

### 2.3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

#### *Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017 under the Road Transport Act 2013*

สหพันธรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้นำยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางท้องถนนภายใต้โครงการริเริ่มความปลอดภัยทางท้องถนนของรัฐบาลกลางมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับขี่ประเภทต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลของนิวเซาท์เวลส์ได้ตรากฎหมายที่มีชื่อว่า Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017 ขึ้นเพื่อให้สอดคล้องต่อแผนระดับชาติของออสเตรเลียดังกล่าว<sup>39</sup> โดยกำหนดลำดับขั้นของใบอนุญาต ยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ คุณสมบัติและเงื่อนไขในขอใบอนุญาต และข้อจำกัดต่าง ๆ ซึ่งระบบใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นนั้นก็ถูกกำหนดไว้ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ด้วยเช่นกัน ดังนั้น ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยหรือผู้ขับขี่มือใหม่จะต้องดำเนินการต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายให้ครบทุกขั้นตอนจึงจะมีสิทธิได้รับใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ

ภายใต้ Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017 นี้ จำแนกใบขับขี่แบบลำดับขั้นออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) ใบอนุญาตผู้เรียน (Learner Licenses) (2) ใบอนุญาตชั่วคราว 1 และ 2 (Provisional Licenses Phase 1 and 2) และ (3) ใบอนุญาตถาวร (Full Licenses) โดยคณะผู้วิจัยจะได้อธิบายในส่วนของรายละเอียดของลำดับขั้นต่าง ๆ ในหัวข้อที่ 2.3.3 เรื่องขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการต่อไป

### 2.3.3 ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ

ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประกอบไปด้วย (1) ใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ (R) (2) ใบอนุญาตรถยนต์ (C) (3) ใบอนุญาตยานยนต์บรรทุกทุกเบา (LR) (4) ใบอนุญาตยานยนต์บรรทุกทุกปานกลาง (MR) (5) ใบอนุญาตยานยนต์บรรทุกทุกหนัก (HR) (6) ใบอนุญาตยานยนต์พ่วงบรรทุกทุกหนัก (HC) และ (7) ใบอนุญาตรถพ่วงหลายประเภท (MC) ทั้งนี้ ใบอนุญาตรถจักรยานยนต์จะไม่ถูกรวมเข้ากับลำดับขั้นของใบขับขี่<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Transport for New South Wales Government, Australian Graduated Licensing Scheme Policy Framework (2014) <https://www.transport.nsw.gov.au/system/files/media/documents/2023/Australian%20Graduated%20Licensing%20Scheme%20policy%20framework.pdf> Accessed 25 March 2024

<sup>39</sup> Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017 under the Road Transport Act 2013, Section 3

<sup>40</sup> Ibid, Section 5 and 6

## ชั้นใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้น (Learner License)

- ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้

รัฐนิวเซาท์เวลส์ อนุญาตให้บุคคลมีสิทธิยื่นขอใบอนุญาตผู้เรียนได้ หากบุคคลนั้นมีคุณสมบัติตรงตามข้อกำหนด ซึ่งกำหนดว่าผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตผู้เรียนที่เป็นใบอนุญาตรถยนต์ จะต้องมียุไม่ต่ำกว่า 16 ปี อย่างไรก็ตาม กฎหมายยังกำหนดให้ผู้ที่มีประสงค์จะขอรับใบอนุญาตรถจักรยานยนต์สามารถเข้าร่วมใบอนุญาตผู้เรียนได้เช่นกัน โดยจะต้องมีอายุอย่างน้อย 16 ปี 9 เดือน และต้องได้รับการประเมินความสามารถว่ามีความสามารถเหมาะสมหรือไม่ ผ่านการทดสอบความรู้ของผู้ขับขี่ (the Driver Knowledge Test: DKT) รวมถึงต้องเข้ารับการทดสอบสายตา<sup>41</sup> ทั้งนี้ หน่วยงาน Transport for NSW อาจอนุญาตให้ผู้สมัครที่มีอายุต่ำกว่าที่กำหนดสามารถขอรับใบอนุญาตได้ เมื่อเป็นที่พอใจว่ามีเหตุการณ์พิเศษที่สมเหตุสมผลในการให้ใบอนุญาตผู้เรียนแก่บุคคลนั้น รวมถึงอาจยกเว้นแบบไม่มีเงื่อนไขให้ผู้ขอรับใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ไม่ต้องเข้ารับการประเมินโดยแจ้งให้ผู้นั้นทราบล่วงหน้าก็ได้<sup>42</sup>

ทั้งนี้ ใบอนุญาตผู้เรียนอาจอยู่ภายใต้เงื่อนไขการกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำภายใต้ใบอนุญาต และเงื่อนไขการจำกัดชั่วโมงเกี่ยวกับการฝึกหัดขับขี่ยานพาหนะในท้องที่ของผู้ขับขี่<sup>43</sup>

- ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่

สำหรับผู้ขับขี่ที่อยู่ในขั้นการถือใบอนุญาตผู้เรียน จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เพราะหากพบว่า ผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนถูกตัดสินว่ามีความผิดตามกฎหมายนี้ ซึ่งต้องชำระค่าปรับในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดดังกล่าว หรือมีการออกคำสั่งภายใต้หมวด 4 ส่วนที่ 3 ของพระราชบัญญัติค่าปรับปี 1996 (Fines Act 1996) หรือมีการดำเนินการกับผู้ถือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความผิดดังกล่าว อาจส่งผลให้ Transport for NSW อาจพักใช้หรือยกเลิกใบอนุญาตผู้เรียนได้ทันที<sup>44</sup> นอกจากนี้ เจ้าของยานพาหนะยังมีหน้าที่ป้องกันการละเมิดต่าง ๆ ที่อาจเกิดจากผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนด้วย เพราะกฎหมายระบุว่า จะไม่มีการจำกัดความรับผิดของบุคคลอื่น เจ้าของหรือบุคคลที่รับผิดชอบยานยนต์ หากบุคคลดังกล่าวเป็นเหตุแห่งการอนุญาตหรือไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันการฝ่าฝืนต่าง ๆ<sup>45</sup> ดังนั้น ผู้ถือใบอนุญาต และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจึงจำเป็นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดด้วย

<sup>41</sup> NSW, Transport for. "Learner Driver Licence." NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/learner-driver-licence>.

<sup>42</sup> Ibid, Section 12

<sup>43</sup> Ibid, Section 13

<sup>44</sup> Ibid, Section 14

<sup>45</sup> Ibid, Section 19



ทั้งนี้ในหมวดย่อยที่ 2 ว่าด้วยข้อจำกัดเกี่ยวกับใบอนุญาตผู้เรียน (Restrictions relating to learner licences) ได้กำหนดถึงข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่ไว้ ดังนี้

1) การแสดงป้าย “L”

ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องแสดงป้าย L บนยานพาหนะ และจะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะ (ยกเว้นรถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อ) บนถนนหรือพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับถนน เว้นแต่จะมีผู้ติดตามที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถของออสเตรเลีย (ซึ่งไม่ใช่ใบอนุญาตผู้เรียนหรือใบอนุญาตชั่วคราว) หรือมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือบุคคลที่ได้รับอนุญาตจาก Transport for NSW เพื่อทดสอบผู้ขับขี่ นอกจากนี้ ป้ายที่ต้องแสดงจะต้องออกหรือได้รับอนุญาตจาก Transport for NSW เป็นตัวอักษรสีดำบนพื้นหลังสีเหลือง โดยให้ติดภายนอกรถในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ หรือตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนบนหลังคารถและให้แสดงในลักษณะที่ไม่มีการบดบังตัวอักษร L บนป้ายไม่ว่าทางใดทางหนึ่ง เมื่อมองจากด้านหน้าหรือด้านหลังยานพาหนะ ซึ่งหากขับขี่โดยไม่มีผู้ติดตาม จะต้องถูก “ตัดสิทธิ” การถือใบอนุญาตเมื่อมีคำพิพากษา เป็นระยะเวลา 3 เดือน หรืออาจมีคำสั่งให้ตัดคุณสมบัติเป็นระยะเวลาอื่น ๆ เช่น มากกว่า 3 เดือน หรือไม่เกิน 12 เดือน หรืออาจน้อยกว่า 3 เดือน<sup>46</sup> เป็นต้น

2) ความรับผิดชอบของผู้ดูแลผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียน

บุคคลที่ติดตามมากับผู้ขับขี่ในขณะที่มีการขับขี่บนท้องถนนหรือพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้อง กำกับดูแลผู้เรียนเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะและใช้ความระมัดระวังตามสมควรทั้งหมดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายการขนส่งทางบก<sup>47</sup>

3) ข้อจำกัดเฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนประเภทมอเตอร์ไซค์และรถสามล้อ

ผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนจะต้องไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อบนถนนหรือพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง หากจะบรรทุกบุคคลใด ๆ เว้นแต่จะมีการติดป้ายตัวอักษร “L” สีดำบนพื้นหลังที่เหลือง ซึ่งออกหรือได้รับอนุญาตจาก Transport for NSW โดยติดอยู่ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนที่ด้านหลังของรถมอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อเครื่อง และให้แสดงในลักษณะที่ไม่มีการบดบังตัวอักษร L บนป้ายไม่ว่าทางใดทางหนึ่ง เมื่อมองจากด้านหลังรถมอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อเครื่อง<sup>48</sup>

อย่างไรก็ดี หากผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อเครื่อง มีรายชื่ออยู่ในเอกสาร หัวข้อเรื่อง Approved motorcycle for novice riders ซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ที่ได้รับการเผยแพร่โดย TfNSW จะได้รับการยกเว้นให้สามารถขับขี่ไปในท้องถนนหรือพื้นที่ที่เกี่ยวข้องได้

---

<sup>46</sup> Ibid, Section 15

<sup>47</sup> Ibid, Section 16

<sup>48</sup> Ibid, Section 17

4) ข้อจำกัดเกี่ยวกับการลากจูง

ผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนจะต้องไม่ขับขึ้นถนนหรือพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง หากใช้ยานพาหนะของตนเอง ลากจูงพาหนะอื่นใด (ไม่ว่าจะเป็นรถพ่วงหรือไม่ก็ตาม) รวมถึงกรณีที่ถูกลากจูงโดยยานพาหนะอื่นด้วย เช่นกัน<sup>49</sup>

5) ข้อจำกัดเฉพาะเพิ่มเติมสำหรับผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียน<sup>50</sup>

นอกเหนือจากข้อจำกัดที่กล่าวมาในข้างต้นแล้ว ผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ยังต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขเฉพาะ ได้แก่ (1) ไม่มีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในลมหายใจหรือในเลือดในขณะที่ขับรถ<sup>51</sup> (2) ไม่ขับยานยนต์ด้วยความเร็วเกินขีดจำกัดความเร็วสูงสุดที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎทางถนน (Rule Road 2014) ของนิวเซาท์เวลส์ คือ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง<sup>52</sup> เว้นแต่มีการกำหนดให้เหมาะสมกับถนนแต่ละสาย (3) ห้ามขับขี่โดยมีผู้โดยสาร เว้นแต่ผู้โดยสารจะมีอายุ 16 ปีขึ้นไป ซึ่งจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่นั่งที่คาดเข็มขัดนิรภัยและต้องมีการปรับปรับเข็มขัดนิรภัยอย่างเหมาะสมด้วย อีกทั้ง หากเป็นกรณีที่ผู้โดยสารอายุต่ำกว่า 16 ปี จะต้องถูกควบคุมไว้ในเบาะนั่งสำหรับเด็กที่เหมาะสมสำหรับอายุของผู้โดยสารนั้น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากผู้โดยสารเป็นเด็กที่จะต้องใส่เบาะนิรภัยเสริมหรือสิ่งยึดติดเสริม จะต้องเป็นอุปกรณ์ที่ได้รับการอนุมัติจาก Joint Accreditation System of Australia และ New Zealand ตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด<sup>53</sup> และ (4) ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือไม่ว่าจะถือไว้ในมือหรือไม่ก็ตาม ทั้งในขณะที่ยานยนต์นั้นกำลังขับเคลื่อนและในขณะที่ยานยนต์อยู่กับที่แต่ยังไม่ได้จอด

- ระยะเวลาและแนวทางการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไป

ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ เครือรัฐออสเตรเลีย ผู้ขับขี่ที่ถือใบอนุญาตผู้เรียนจะต้องถือใบอนุญาตเป็นระยะเวลาขั้นต่ำก่อนจึงจะสามารถผ่านเข้าสู่ขั้นใบอนุญาตชั่วคราวได้ ทั้งนี้ กรอบเวลาเฉพาะสำหรับช่วงเวลาขั้นต่ำนี้อาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับอายุของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตผู้เรียน

สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 25 ปี ระยะเวลาเรียนรู้ขั้นต่ำในการเรียนนี้คือ 12 เดือน ซึ่งหมายความว่า จะต้องถือใบอนุญาตผู้เรียนเป็นเวลาอย่างน้อย 12 เดือนขึ้นไปจึงสามารถก้าวไปสู่ขั้นใบอนุญาตชั่วคราวได้ จึงจะมีสิทธิยื่นขอใบอนุญาตชั่วคราว P1 (หรือที่รู้จักกันในชื่อ P-Plate) แต่จะต้องผ่านการเรียนรู้และทดลองขับขี่ภายใต้การดูแลอย่างน้อยเป็นเวลา 120 ชั่วโมง และจะต้องทดลองขับขี่ในตอนกลางคืนเป็นเวลาอย่างน้อย 20 ชั่วโมง อนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่ถือใบอนุญาตผู้เรียนเป็นเวลา 10 เดือนแล้ว สามารถเข้ารับการ

<sup>49</sup> Ibid, Section 18

<sup>50</sup> Ibid, Section 40

<sup>51</sup> Road Transport Act 2013 No 18, Section 110

<sup>52</sup> Road Rules 2014, Section 24-1

<sup>53</sup> Ibid, Section 266-267-1

ทดสอบการรับรู้อันตราย (Hazard Perception Test: HPT)<sup>54</sup> ก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตชั่วคราว 1 (Provisional License) แต่หากผู้ขับขี่มีอายุมากกว่า 25 ปีขึ้นไป จะได้รับการยกเว้นไม่จำเป็นต้องบันทึกการฝึกซ้อมการขับขี่ลงในสมุดบันทึก และไม่จำเป็นต้องถือใบอนุญาตผู้เรียนจนครบ 10 เดือน หากมีความพร้อมก็สามารถเข้ารับการทดสอบ HPT ได้เช่นกัน

นอกจากนี้ Transport for NSW อาจกำหนดให้ผู้ยื่นคำขอเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตขับขี่ ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพิ่มเติม โดยอาจสรุปได้ในรูปแบบของตาราง ดังนี้

ตารางที่ 2.11: ข้อกำหนดเกี่ยวกับการขอรับหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตขับขี่

| ข้อกำหนดทั่วไป   | รายละเอียดการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ   | รายละเอียดการตรวจร่างกายหรือสมรรถภาพอื่น ๆ   |
|--|---|--|
| <p>Transport for NSW อาจกำหนดให้ผู้ยื่นคำขอออกหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตขับขี่ ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งได้ เช่น</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ต้องผ่านการทดสอบหรือประเมินหรือแสดงหลักฐานอื่น ๆ เกี่ยวกับความรู้ในเรื่องกฎเกณฑ์ทางถนน ความสามารถในการขับขี่ การฝึกรถ ประสิทธิภาพ หรือความเหมาะสมในการมีใบขับขี่</li> <li>2) แสดงหลักฐานการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้ขอใบอนุญาต ซึ่งเกี่ยวข้องกับประเมินผู้ขับขี่ที่ถูกตัดสินว่ามีความผิดเกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดอื่น ๆ</li> <li>3) เข้ารับการตรวจสุขภาพ หรือแสดงหลักฐานทางการแพทย์ ซึ่งเกี่ยวกับการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่</li> </ol> | <p>Transport for NSW อาจอนุมัติโครงการประเมินความสามารถ (Competency Based Assessment) เพื่อวัตถุประสงค์ในการพิจารณาเกี่ยวกับการยื่นขอออกหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตขับขี่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Transport for NSW เป็นผู้กำหนดขอบเขตต่าง ๆ ของโครงการ</li> <li>2) Transport for NSW เป็นผู้กำหนดบุคคลที่อาจต้องรับการประเมินภายใต้โครงการ</li> <li>3) Transport for NSW จะเป็นผู้จัดทำ Log Book ที่ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับความสามารถในการขับขี่ที่จะต้องบรรลุเพื่อให้ได้ใบขับขี่ประเภทนั้น ๆ หรือเรียกว่าเป็นสมุดจดบันทึกผู้ขับขี่ เพื่อใช้บันทึกประสิทธิภาพการขับขี่ภายใต้การดูแล</li> <li>4) ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ทางถนนของรัฐนิวเซาท์</li> </ol> | <p>Transport for NSW อาจกำหนดให้ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ ดำเนินการตามประกาศภายในเวลาที่ระบุ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ส่งการทดสอบความรู้ของผู้ถือใบอนุญาตเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติในการขับขี่อย่างปลอดภัยและกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร</li> <li>2) ส่งเข้ารับการทดสอบหรือประเมินความสามารถในการขับขี่</li> <li>3) เข้ารับการตรวจสุขภาพ ซึ่งดำเนินการตามการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ กับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ หรือแสดงหลักฐานการปฏิบัติตามมาตรฐานทางการแพทย์ที่กำหนดไว้ในเอกสาร</li> </ol> |

<sup>54</sup> NSW, Transport for. "Hazard Perception Test (HPT)." NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/driver-licence-tests/hazard-perception-test>.

|  |                         |  |
|--|-------------------------|--|
|  | เวลส์ (Road Rules 2014) |  |
|--|-------------------------|--|

ที่มา: Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017

### ชั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 (Provisional Licenses: P1)

- ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้

ภายหลังจากที่ผู้ขับขี่ได้ เรียนรู้การขับขี่ตามจำนวนชั่วโมงขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด ผ่านการทดสอบการรับรู้อันตรายและผ่านการทดสอบการขับขี่<sup>55</sup> จะเข้าสู่ชั้นใบอนุญาตชั่วคราว 1 โดยใบอนุญาตประเภทนี้ จะออกให้กับผู้ขอใบอนุญาตที่เป็นใบอนุญาตขับขี่รถประเภทจักรยานยนต์ (R) และใบอนุญาตประเภทรถยนต์ (C) เป็นหลัก ซึ่งผู้ขอใบอนุญาตจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 17 ปี และใบอนุญาตชั่วคราวประเภทนี้จะออกเป็นระยะเวลาสูงสุดได้เพียง 18 เดือน<sup>56</sup>

- ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่

สำหรับผู้ขับขี่ที่อยู่ในขั้นการถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เพราะหากพบว่า ผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนถูกตัดสินว่ามีความผิดตามกฎหมายนี้ ซึ่งต้องชำระค่าปรับในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดดังกล่าว หรือมีการออกคำสั่งภายใต้หมวด 4 ส่วนที่ 3 ของพระราชบัญญัติค่าปรับปี 1996 (Fines Act 1996) หรือมีการดำเนินการกับผู้ถือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความผิดดังกล่าว หรือผู้ถือใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใด ๆ ของใบอนุญาตอาจส่งผลให้ Transport for NSW อาจพักใช้หรือยกเลิกใบอนุญาตผู้เรียนได้ทันที<sup>57</sup>

ทั้งนี้ ในช่วงของการถือใบอนุญาตชั่วคราวจะกำหนดเงื่อนไข “แยก” สำหรับใบอนุญาตชั่วคราวของรถจักรยานยนต์และใบอนุญาตชั่วคราวของรถยนต์ไว้ ดังนี้

#### 1) เงื่อนไขของใบอนุญาตชั่วคราว 1 (P1) สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ (C)

ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องไม่ขับขี่ เว้นแต่จะมีป้ายที่ออกหรือได้รับอนุญาตจาก Transport for NSW ที่เป็นตัวอักษร “P” สีแดงบนพื้นหลังสีขาว โดยหากเป็นกรณีที่ยานพาหนะไม่ได้ลากจูงรถพ่วง ให้แสดงป้ายที่ด้านนอกของรถ ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ หรือตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนบนหลังคารถ แต่หากเป็นกรณีที่มีการลากจูงรถพ่วง ให้แสดงป้ายที่ด้านนอกของตัวรถและรถพ่วงในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ หรือตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนบนหลังคารถ ซึ่งต้องมองเห็นได้ชัดเจนและไม่มีการบดบังตัวอักษร P ไม่ว่าทางใดทางหนึ่ง เมื่อมองจากด้านหน้าหรือด้านหลังยานพาหนะ

<sup>55</sup> NSW, Transport for. “The Driving Test.” NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/driver-licence-tests/driving-test>.

<sup>56</sup> Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017, Section 20

<sup>57</sup> Ibid, Section 24

ทั้งนี้ ผู้ขับขี่รถยนต์ถูกห้ามมิให้ขับขี่รถยนต์สามล้อเครื่องในช่วงที่ถือใบอนุญาตชั่วคราว<sup>58</sup>

2) เงื่อนไขของใบอนุญาตชั่วคราว 1 (P1) สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (R)

ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องไม่ขับขี่มอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อ เว้นแต่จะมีป้ายที่ออกหรือได้รับอนุญาตจาก Transport for NSW ที่เป็นตัวอักษร “P” สีแดงบนพื้นหลังสีขาว ซึ่งต้องอยู่ในตำแหน่งที่ชัดเจนทางด้านหลังของรถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อ และต้องแสดงในลักษณะที่มองเห็นได้ชัดเจน และไม่บดบังตัวอักษร P บนป้ายไม่ว่าทางใดทางหนึ่ง เมื่อมองจากด้านหลังรถมอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อ และจะต้องไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อเครื่องบนถนนหรือบริเวณอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับถนน หากมีการบรรทุกบุคคล

อย่างไรก็ดี หากผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อเครื่อง มีรายชื่ออยู่ในเอกสาร หัวข้อเรื่อง Approved motorcycle for novice riders ซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ที่ได้รับการเผยแพร่โดย TfNSW จะได้รับการยกเว้นให้สามารถขับขี่ไปในท้องถนนหรือพื้นที่ที่เกี่ยวข้องได้<sup>59</sup>

3) ข้อจำกัดในการลากจูง

ผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 ประเภทรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่องจะไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่บนท้องถนนหรือพื้นที่ที่เกี่ยวข้องหากกำลังลากยานพาหนะอื่นใด (ไม่ว่าจะเป็นรถพ่วงหรือไม่ก็ตาม) ส่วนผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 ประเภทรถยนต์จะไม่ได้รับอนุญาต หากกำลังลากยานพาหนะหรือรถพ่วงที่มีมวลเปล่าเกิน 250 กิโลกรัมขึ้นไป<sup>60</sup>

4) ข้อจำกัดการขับขี่รถที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Vehicle Restrictions)

ผู้ขับขี่จะถูกจำกัดสิทธิไม่ให้ขับขี่รถที่มีสมรรถนะสูง คือ รถที่มีอัตราส่วนกำลังต่อมวลมากกว่า 130 กิโลวัตต์ต่อตัน หรือรถที่มีการดัดแปลงใด ๆ กับเครื่องยนต์ของยานพาหนะ<sup>61</sup>

5) ข้อจำกัดเมื่อขับขี่โดยมีผู้โดยสาร

ผู้ขับขี่ที่ถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า หากผู้ถือใบอนุญาตมีอายุน้อยกว่า 25 ปี จะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะโดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คนหรือมีผู้โดยสารที่อายุไม่ถึงในเวลาที่ใด ๆ ระหว่างเวลา 23.00 น. ของวันหนึ่งถึง 05.00 น. ของวันถัดไป<sup>62</sup> เว้นแต่อาชีพที่ทำอยู่กำหนดให้ต้องขนส่งผู้โดยสารหรือต้องขับขี่เพื่อส่งสมาชิกในครอบครัว หรือเป็นอาสาสมัครในงานบริการชุมชนที่ต้องขนส่งผู้โดยสารในเวลาดังกล่าว ซึ่งจะต้องแจ้งให้ Transport for NSW ทราบภายใน 14 วัน<sup>63</sup>

6) ข้อจำกัดเพิ่มเติมเฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราว P1

<sup>58</sup> Ibid, Section 21

<sup>59</sup> Ibid, Section 22

<sup>60</sup> Ibid, Section 23

<sup>61</sup> Ibid, Section 36

<sup>62</sup> Ibid, Section 37

<sup>63</sup> NSW, Transport for. “Provisional P1 Licence.” NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/provisional-p1-licence>.

ในส่วนของการจำกัดเพิ่มเติมเฉพาะนี้ จะมีรายละเอียดเหมือนกับข้อจำกัดเฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียน คือ ผู้ขับขี่จะถูกจำกัดปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในลมหายใจหรือในเลือด ถูกจำกัดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ข้อจำกัดเกี่ยวกับผู้โดยสาร และข้อจำกัดห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ หรือในขณะที่รถหยุดแต่ยังไม่ได้จอด ไม่ว่าจะเป็นการใช้แฮนด์ฟรีหรือลำโพงก็ตาม เป็นต้น

- ระยะเวลาและแนวทางการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไป

แม้ว่ากฎหมายจะกำหนดเพดานขั้นต่ำของระยะเวลาถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 ไว้ที่ 18 เดือน แต่ทั้งนี้ ผู้ขับขี่อาจยื่นขอรับใบอนุญาตชั่วคราว P2 ได้เมื่อถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 เป็นระยะเวลาต่อเนื่องกันอย่างน้อย 12 เดือน<sup>64</sup> หลังจากนั้นจะต้องทำการทดสอบและประเมินความสามารถในการรับรู้และตอบสนองต่ออันตรายบนท้องถนน (HPT) อีกครั้ง ซึ่งจะสังเกตได้ว่าการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไปในช่วงนี้จะไม่มี การทดสอบการขับขี่ เหมือนตั้งขึ้นการเรียนรู้สำหรับผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียน

อย่างไรก็ดี Transport for NSW อาจขยายระยะเวลาถือใบอนุญาตชั่วคราวของผู้ขับขี่ออกไปเป็นระยะเวลา 6 เดือนได้ หากผู้นั้นถูกตัดสินว่ามีความผิดหรือพบว่ามีความผิดเกี่ยวกับการแสดงบัตรประจำตัวปลอม หรืออาจใช้ดุลพินิจในการขยายระยะเวลาได้แม้ว่าจะไม่ได้กระทำผิดก็ตาม<sup>65</sup>

### **ชั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 (Provisional Licenses: P2)**

- ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้

ภายหลังจากที่ผู้ขับขี่ได้ เรียนรู้การขับขี่ถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 ตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด และได้ผ่านการทดสอบการรับรู้อันตรายและตอบสนองต่ออันตรายบนท้องถนน (HPT) จะเข้าสู่ชั้นใบอนุญาตชั่วคราว 2 โดยใบอนุญาตประเภทนี้ จะออกให้กับผู้ขอใบอนุญาตที่เป็นใบอนุญาตขับขี่รถประเภทรถจักรยานยนต์ (R) ใบอนุญาตประเภทรถยนต์ (C) ใบอนุญาตประเภทยานยนต์บรรทุกทุกเบา (LR) ใบอนุญาตประเภทยานยนต์บรรทุกทุกกลาง (MR) และใบอนุญาตประเภทยานยนต์บรรทุกหนัก (HR) ซึ่งใบอนุญาตชั่วคราวประเภทนี้จะออกเป็นระยะเวลาสูงสุดได้เพียง 36 เดือน<sup>66</sup>

- ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่

สำหรับผู้ขับขี่ที่อยู่ในชั้นการถือใบอนุญาตชั่วคราว P2 จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เพราะหากพบว่า ผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนถูกตัดสินว่ามีความผิดตามกฎหมายนี้ ซึ่งต้องชำระค่าปรับในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดดังกล่าว หรือมีการออกคำสั่งภายใต้หมวด 4 ส่วนที่ 3 ของพระราชบัญญัติค่าปรับปี 1996 (Fines Act 1996) หรือมีการดำเนินการกับผู้ถือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความผิด

<sup>64</sup> Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017, Section 27

<sup>65</sup> Ibid, Section 35

<sup>66</sup> Ibid, section 27

ดังกล่าว หรือผู้ถือใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใด ๆ ของใบอนุญาตอาจส่งผลให้ Transport for NSW อาจพักใช้หรือยกเลิกใบอนุญาตผู้เรียนได้ทันที<sup>67</sup>

ทั้งนี้ ในช่วงของการถือใบอนุญาตชั่วคราวจะกำหนดเงื่อนไข “แยก” สำหรับใบอนุญาตชั่วคราวของรถประเภทต่าง ๆ ไว้ ดังนี้

1) เงื่อนไขของใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว P2 ประเภทรถจักรยานยนต์ (R)

ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องไม่ขับขี่มอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อ เว้นแต่จะมีป้ายที่ออกหรือได้รับอนุญาตจาก Transport for NSW ที่เป็นตัวอักษร “P” สีเขียวบนพื้นหลังสีขาว ซึ่งต้องอยู่ในตำแหน่งที่ชัดเจนที่ด้านหลังของรถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อเครื่อง และต้องแสดงในลักษณะที่มองเห็นได้ชัดเจน ไม่บดบังตัวอักษร P บนป้าย ไม่ว่าจะทางใดทางหนึ่ง เมื่อมองจากด้านหลังรถมอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อ

อย่างไรก็ดี หากผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์หรือรถสามล้อเครื่อง มีรายชื่ออยู่ในเอกสาร หัวข้อเรื่อง Approved motorcycle for novice riders ซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ที่ได้รับการเผยแพร่โดย TfNSW จะได้รับการยกเว้นให้สามารถขับขี่ไปในท้องถนนหรือพื้นที่ที่เกี่ยวข้องได้<sup>68</sup>

2) เงื่อนไขของใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว P2 ประเภทรถยนต์ ยานยนต์บรรทุกทุกเบา ยานยนต์บรรทุกหนักและยานยนต์บรรทุกหนัก

ผู้ถือใบอนุญาตจะต้องไม่ขับขี่ เว้นแต่จะมีป้ายที่ออกหรือได้รับอนุญาตจาก Transport for NSW ที่เป็นตัวอักษร “P” สีเขียวบนพื้นหลังสีขาว โดยหากเป็นกรณีที่ยานพาหนะไม่ได้ลากจูงรถพ่วง ให้แสดงป้ายที่ด้านนอกของรถ ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ หรือตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนบนหลังคารถ แต่หากเป็นกรณีที่มีการลากจูงรถพ่วง ให้แสดงป้ายที่ด้านนอกของตัวรถและรถพ่วงในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ หรือตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนบนหลังคารถ ซึ่งต้องมองเห็นได้ชัดเจนและไม่มีการบดบังตัวอักษร P ไม่ว่าจะทางใดทางหนึ่ง เมื่อมองจากด้านหน้าหรือด้านหลังยานพาหนะ

ทั้งนี้ ผู้ขับขี่รถยนต์ถูกห้ามมิให้ขับขี่รถยนต์สามล้อเครื่องในช่วงที่ถือใบอนุญาตชั่วคราวนี้<sup>69</sup>

3) ข้อจำกัดการขับขี่รถที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Vehicle Restrictions)

ผู้ขับขี่จะถูกจำกัดสิทธิไม่ให้ขับขี่รถที่มีสมรรถนะสูง คือ รถที่มีอัตราส่วนกำลังต่อมวลมากกว่า 130 กิโลวัตต์ต่อตัน หรือรถที่มีการดัดแปลงใด ๆ กับเครื่องยนต์ของยานพาหนะ<sup>70</sup>

4) ข้อจำกัดเมื่อขับขี่โดยมีผู้โดยสาร

<sup>67</sup> Ibid, Section 30

<sup>68</sup> Ibid, Section 29

<sup>69</sup> Ibid, Section 28

<sup>70</sup> Ibid, Section 36

ผู้ขับขี่ที่ถือใบอนุญาตชั่วคราว P2 จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า หากผู้ถือใบอนุญาตมีอายุน้อยกว่า 25 ปี จะต้องไม่ขับขี่ยานพาหนะโดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คนหรือมีผู้โดยสารที่อายุไม่ถึงในเวลาที่ใด ๆ ระหว่างเวลา 23.00 น. ของวันหนึ่งถึง 05.00 น. ของวันถัดไป<sup>71</sup> เว้นแต่อาชีพที่ทำอยู่กำหนดให้ต้องขนส่งผู้โดยสารหรือต้องขับขีเพื่อส่งสมาชิกในครอบครัว หรือเป็นอาสาสมัครในงานบริการชุมชนที่ต้องขนส่งผู้โดยสารในเวลาดังกล่าว ซึ่งจะต้องแจ้งให้ Transport for NSW ทราบภายใน 14 วัน<sup>72</sup>

#### 5) ข้อจำกัดเพิ่มเติมเฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราว P2

ในส่วนข้อจำกัดเพิ่มเติมเฉพาะนี้ จะมีรายละเอียดเหมือนกับข้อจำกัดเฉพาะสำหรับผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนและผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราว P1 คือ ผู้ขับขี่จะถูกจำกัดปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในลมหายใจหรือในเลือด ถูกจำกัดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ข้อจำกัดเกี่ยวกับผู้โดยสารและข้อจำกัดห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ หรือในขณะที่รถหยุดแต่ยังไม่ได้จอด ไม่ว่าจะเป็นการใช้แฮนด์ฟรีหรือลำโพงก็ตาม เป็นต้น

- ระยะเวลาและแนวทางการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไป

แม้ว่ากฎหมายจะกำหนดเพดานขั้นต่ำของระยะเวลาถือใบอนุญาตชั่วคราว P2 ไว้ที่ 36 เดือน แต่ทั้งนี้ผู้ขับขี่อาจยื่นขอรับใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ (Fully License) ได้เมื่อถือใบอนุญาตชั่วคราว P2 เป็นระยะเวลาต่อเนื่องกันอย่างน้อย 24 เดือน<sup>73</sup> หลังจากนั้นจะต้องทำการทดสอบและประเมินความสามารถในการรับรู้และตอบสนองต่ออันตรายบนท้องถนน (HPT) อีกครั้ง ซึ่งจะสังเกตได้ว่าการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไปในช่วงนี้จะไม่มี การทดสอบการขับขี่ เหมือนดังชั้นการเรียนรู้สำหรับผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียน

อย่างไรก็ดี Transport for NSW อาจขยายระยะเวลาถือใบอนุญาตชั่วคราวของผู้ขับขี่ออกไปเป็นระยะเวลา 6 เดือนได้ หากผู้นั้นขาดคุณสมบัติใบอนุญาต หรือถูกระงับใบอนุญาตชั่วคราวเมื่อกระทำความผิดเกี่ยวกับฐานขับรถเร็วหรือความผิดเกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดอื่น ๆ ตามที่ระบุใน Road Transport Act 2013 (NSW)<sup>74</sup> หรือถูกตั้งข้อหาโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งส่งผลให้ถูกพักใช้ใบอนุญาตได้ทันที<sup>75</sup> หรือถูกปฏิเสธการขอเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตไปสู่ใบอนุญาตขับขี่ถาวร โดย Transport for NSW<sup>76</sup> นอกจากนี้

---

<sup>71</sup> Ibid, Section 37

<sup>72</sup> NSW, Transport for. "Provisional P1 Licence." NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/provisional-p1-licence>.

<sup>73</sup> NSW, Transport for. "Provisional P2 Licence." NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/provisional-p2-licence>.

<sup>74</sup> Road Transport Act 2013 (NSW), Section 59

<sup>75</sup> Ibid, Section 224(1) (a1)

<sup>76</sup> Road Transport (Driver Licensing) Regulation 2017, Section 35A



ในประเด็น การทำความเข้าใจในฐานะขับรถเร็วและความผิดเกี่ยวกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือเสพยาเสพติด อาจส่งผลให้ผู้นั้นไม่มีสิทธิ์ยื่นขอใบอนุญาตขับขี่ถาวรอีกด้วย<sup>77</sup>

### ชั้นใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ (Full Licenses)

- ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้

เมื่อผู้ขับขี่ถือใบอนุญาตชั่วคราว P2 เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 24 เดือน ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องทำแบบทดสอบคุณสมบัติผู้ขับขี่ (Driver Qualification Test: DQT) ซึ่งใช้สำหรับประเมินความรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับกฎจราจรและแนวทางปฏิบัติในการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยการสอบความรู้ภาคทฤษฎีและการทดสอบภาคปฏิบัติอีกต่อไป<sup>78</sup> แต่ยังคงต้องเข้ารับการทดสอบสายตา เพื่อดูการเปลี่ยนแปลงของสายตาตามกาลเวลาและตรวจโรคเกี่ยวกับสายตาที่อาจส่งผลต่อการมองเห็นในการขับขี่<sup>79</sup>

- ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิ์ผู้ขับขี่

แม้ว่าผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบแล้วก็ตาม แต่ยังคงต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดทั่วไปซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายซึ่งเกี่ยวกับการจราจรต่าง ๆ เพื่อป้องกันมิให้ถูกพักใช้หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน (Road Transport Act 2013) และกฎจราจร (Road Rules 2014) เช่น (1) ห้ามมีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในลมหายใจหรือในเลือดเกิน 0.08 กรัม<sup>80</sup> (2) ข้อจำกัดด้านขีดจำกัดความเร็ว<sup>81</sup> (3) ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่หรือในขณะที่หยุดยานพาหนะแต่ยังไม่ได้จอด เว้นแต่จะอยู่ในโหมดแฮนด์ฟรี<sup>82</sup> เป็นต้น

### 2.3.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษา ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรบนท้องถนนและกฎหมายเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่ พบว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบใบอนุญาตขับขี่ของนิวเซาท์เวลส์เป็นจำนวนหลายหน่วยงานด้วยกัน ซึ่งได้แก่

- 1) **Transport for NSW (TfNSW)** คือ หน่วยงานที่มีอำนาจบริหาร จัดการระบบทะเบียนสำหรับยานพาหนะที่จดทะเบียนตามกฎหมาย รักษาทะเบียนยานพาหนะ รวบรวมค่าธรรมเนียมการลงทะเบียนและใบอนุญาต ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์ตามกฎหมาย

<sup>77</sup> Ibid, Section 31

<sup>78</sup> NSW, Transport for. "Getting Your Driver Licence." NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/getting-your-driver-licence>.

<sup>79</sup> NSW, Transport for. "Eyesight Tests for Driver and Rider Licensing." NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/health-conditions-and-disability/fitness-to-drive/eyesight-testing>.

<sup>80</sup> Road Transport Act 2013, Section 108

<sup>81</sup> Road Rules 2014, Section 20 - 25-1

<sup>82</sup> Ibid, Section 300

รวมถึงการบริหารจัดการระบบการกำกับดูแลมาตรฐานยานพาหนะขนาดเล็กและการตรวจสอบกฎเกณฑ์ตามกฎหมาย<sup>83</sup>

- 2) **Roads and Maritime Services (RMS)** คือ หน่วยงานของรัฐบาลรัฐนิวเซาท์เวลส์ที่รับผิดชอบในการสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และจัดการเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์และกฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางถนนและทางน้ำ<sup>84</sup>
- 3) **Service NSW** คือ หน่วยงานที่ให้บริการประชาชนในการเข้าถึงบริการรัฐแบบครบวงจรผ่านช่องทางออนไลน์ ทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเองที่ศูนย์บริการ ซึ่งรวมถึงการให้บริการยื่นขอรับใบอนุญาตขับขี่และการลงทะเบียนยานพาหนะในรัฐนิวเซาท์เวลส์
- 4) **NSW Police** คือ หน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร รวมถึงอาจให้คำแนะนำที่เหมาะสมในการควบคุมจราจรอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนหรือพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง<sup>85</sup>

## 2.4 ประเทศญี่ปุ่น

### 2.4.1 โครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น

ใบอนุญาตขับขี่ของประเทศญี่ปุ่นใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นเช่นเดียวกัน โดยแบ่งลำดับขั้นได้เป็น 3 ลำดับขั้นได้แก่ (1) ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (Learner's permit) (2) ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป และ (3) ใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะ การแบ่งลำดับขั้นในญี่ปุ่นนั้นมิใช่การแบ่งลำดับขั้นให้การได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปเป็นลำดับขั้นสูงสุด หากแต่การแบ่งลำดับขั้นในญี่ปุ่นได้จัดให้การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะเป็นลำดับขั้นที่สูงที่สุด อย่างไรก็ตาม สำหรับบุคคลทั่วไป การได้รับใบอนุญาตขับขี่ในลำดับที่สองคือใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป เพียงพอต่อการขับรถในประเทศญี่ปุ่นแล้ว<sup>86</sup>

สำหรับรายละเอียดของลำดับขั้นทั้งสามลำดับขั้น สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.B นี้

<sup>83</sup> Road Transport Act 2013, Section 62

<sup>84</sup> Transport for NSW. "Roads and Waterways." Transport for NSW, September 12, 2022. <https://www.transport.nsw.gov.au/operations/roads-and-waterways>.

<sup>85</sup> Road Transport Act 2013, Section 148A

<sup>86</sup> OIST, "How to Get a Japanese Driver's License from Scratch," OIST Groups, accessed January 24, 2022, <https://groups.oist.jp/resource-center/how-get-japanese-license-scratch>.

ตารางที่ 2.12: รายละเอียดของลำดับขั้นของใบอนุญาตขับขี่ลำดับขั้นต่างๆ

| ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว   | ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป  | ใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะ   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ใบอนุญาตลำดับขั้นนี้จะออกให้โดยมีอายุ 6 เดือนโดยจะหมดอายุหากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่สามารถเปลี่ยนผ่านไปยังลำดับขั้นใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปได้</li> <li>ผู้ขับขี่ต้องแสดงสัญลักษณ์ผู้ฝึกหัดขับรถไว้บนตัวรถ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นใบขับขี่มาตรฐานของประเทศญี่ปุ่น สามารถแบ่งประเภทย่อยได้อีกตามประเภทของรถที่ขับขี่ได้</li> <li>มีการจัดแบ่งประเภทด้วยรูปแบบเกียร์ของรถ โดยประเภท AT จะได้รับอนุญาตให้ขับขี่เฉพาะรถเกียร์อัตโนมัติ ส่วนประเภท MT จะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ได้ทั่วไป</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>การขับขี่รถสาธารณะทุกประเภทจะต้องมีใบอนุญาตประเภทนี้</li> <li>ผู้ขอรับใบอนุญาตประเภทนี้ต้องถือใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และมีอายุไม่น้อยกว่า 21 ปี</li> </ul> |

ที่มา: Japan Living Guide (2022) ปรับปรุงโดยคณะที่ปรึกษา

โครงสร้างของใบขับขี่ลำดับชั้นและประเภทต่างๆ ในประเทศญี่ปุ่นสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 2.A

ตารางที่ 2.13: โครงสร้างของใบขับขี่ทั่วไปประเภทต่างๆ ในประเทศญี่ปุ่น

| ประเภทใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป  |             | ประเภทรถที่สามารถขับขี่ได้   |        |             |        |             |        |               |        | อายุขั้นต่ำ |               |
|-----------------------------|-------------|--|--------|-------------|--------|-------------|--------|---------------|--------|-------------|---------------|
|                             |             | รถทั่วไป   |        |             |        | รถชนิดพิเศษ |        | รถจักรยานยนต์ |        |             | โมเปด (Moped) |
|                             |             | หนัก   | กลาง   | กลางกึ่งเบา | ธรรมดา | ใหญ่        | เล็ก   | ใหญ่          | ธรรมดา |             |               |
| ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป        | หนัก        | อนุญาต   | อนุญาต | อนุญาต      | อนุญาต |             | อนุญาต |               |        | อนุญาต      | 21            |
|                             | กลาง        |  | อนุญาต | อนุญาต      | อนุญาต |             | อนุญาต |               |        | อนุญาต      | 20            |
|                             | กลางกึ่งเบา |  |        | อนุญาต      | อนุญาต |             | อนุญาต |               |        | อนุญาต      | 18            |
|                             | ธรรมดา      |  |        |             | อนุญาต |             | อนุญาต |               |        | อนุญาต      | 18            |
| ใบอนุญาตขับขี่รถชนิดพิเศษ   | หนัก        |  |        |             |        | อนุญาต      | อนุญาต |               |        | อนุญาต      | 18            |
|                             | เล็ก        |  |        |             |        |             | อนุญาต |               |        |             | 18            |
| ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ | ใหญ่        |  |        |             |        |             | อนุญาต | อนุญาต        | อนุญาต | อนุญาต      | 18            |
|                             | ธรรมดา      |  |        |             |        |             | อนุญาต |               | อนุญาต | อนุญาต      | 16            |
| ใบอนุญาตขับขี่โมเปด         |             |  |        |             |        |             |        |               |        | อนุญาต      | 16            |
| ใบอนุญาตขับขี่รถพ่วง        |             | ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่รถพ่วงกรณีขับรถใดๆ ไม่ว่าจะมีความเร็ว, กลาง, กลางกึ่งเบา, ธรรมดา หรือรถชนิดพิเศษขนาดใหญ่ในการลากจูงรถลากอื่นซึ่งมีน้ำหนักสุทธิไม่เกิน 750 กิโลกรัม (เว้นแต่กรณีลากจูงรถยนต์อื่นที่เสียหาย) |        |             |        |             |        |               |        | 18          |               |

ที่มา: Road Traffic Law (Act No. 105 of 1960) ปรับปรุงโดยคณะที่ปรึกษา (2567)

## 2.4.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นที่เกี่ยวข้องกับการให้ใบอนุญาตขับขี่ได้แก่ Road Traffic Law (Act No. 105 of 1960) ซึ่งเปรียบเสมือนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ของไทย เพียงแต่ปรับเปลี่ยนชื่อกฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่จากของไทยที่ปรากฏในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้นเอง

รายละเอียดโครงสร้างของใบขับขี่ทั่วไปประเภทต่างๆ ในประเทศญี่ปุ่นนั้น คณะที่ปรึกษาได้สรุปไว้ในตารางที่ 2.A ในหัวข้อ 2.4.1 แล้ว ดังนั้น คณะที่ปรึกษาจึงจะทำการสรุปสาระสำคัญของเบื้องต้นของตัวบท Road Traffic Law (Act No. 105 of 1960) รายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่เพียงเท่านั้น

### ตารางที่ 2.14: สาระสำคัญของรายละเอียดของกฎหมายญี่ปุ่น Road Traffic Law (Act No. 105 of 1960) ที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่

| มาตรา | สาระสำคัญ   |
|-------|---|
| 84    | <ul style="list-style-type: none"> <li>บุคคลจะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่จากคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะ</li> <li>ใบอนุญาตขับขี่แบ่งเป็น 3 ลำดับขั้น ได้แก่ (1) ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (2) ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป และ (3) ใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะ</li> <li>ใบอนุญาตทั่วไปสามารถแบ่งประเภทย่อยได้ตามตารางที่ 2.A</li> </ul> |
| 85    | <ul style="list-style-type: none"> <li>ในการขับรถแต่ละชนิด ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปจะต้องได้รับการอนุญาตย่อยให้ขับรถชนิดดังกล่าว</li> </ul>   |
| 87    | <ul style="list-style-type: none"> <li>บุคคลใดที่จะฝึกฝนการขับรถ จะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวตามชนิดของรถนั้น</li> </ul>  |
| 88    | <ul style="list-style-type: none"> <li>อายุขั้นต่ำของผู้มีสิทธิได้รับใบอนุญาตขับขี่แต่ละประเภท</li> </ul>   |
| 97    | <ul style="list-style-type: none"> <li>ในการทดสอบผู้ขับขี่เพื่อให้ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป จะต้องทดสอบ (1) ความพร้อมของร่างกาย (2) ทักษะที่จำเป็นในการขับขี่ และ (3) ความรู้ที่จำเป็นในการขับขี่</li> <li>การทดสอบผู้ขับขี่ จะต้องทดสอบผู้ขับขี่ตามชนิดของรถที่ผู้ขับขี่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตขับขี่</li> </ul>                    |

ที่มา: คณะที่ปรึกษา (2567)

## 2.4.3 ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการ

### ลักษณะการเรียนรู้, ขั้นตอนในแต่ละลำดับขั้น และแนวทางการเปลี่ยนผ่านไปสู่ลำดับขั้นถัดไป

ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการเพื่อได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปในประเทศญี่ปุ่นสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังตารางที่ 2.C

### ตารางที่ 2.15: ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินการเพื่อได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปในประเทศญี่ปุ่น

| ขั้นตอนที่ | รายละเอียด  |
|------------|---|
| 1          | สมัครเรียนขับรถกับโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และท่องเที่ยว  |
| 2          | ทดสอบการมองเห็น   |
| 3          | เข้ารับการอบรมช่วงต้น อันได้แก่ การอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และการฝึกหัดขับรถ หลังจากผ่านการอบรมช่วงต้นแล้ว ผู้ขับขี่จะมีสิทธิเข้ารับการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเพื่อได้รับ |

| ขั้นตอนที่ | รายละเอียด  |
|------------|---|
|            | ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยจะต้องได้คะแนนภาคทฤษฎี 45 คะแนนจากคะแนนเต็มทั้งสิ้น 50 คะแนน และจะต้องได้คะแนนภาคปฏิบัติ 70 คะแนนจากคะแนนเต็มทั้งสิ้น 100 คะแนน   |
| 4          | เข้ารับการอบรมช่วงปลาย อันได้แก่ การอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัย การประเมินสถานการณ์ การปฐมพยาบาล ฝึกหัดขับรถบนถนนจริงรวมถึงทางหลวงระหว่างเมือง หลังจากอบรมผู้ขับขี่อบรมเสร็จสิ้นจะต้องเข้ารับการสอบไล่เพื่อจบหลักสูตรการสอนขับรถ โดยจะต้องได้คะแนนภาคปฏิบัติ 70 คะแนนจากคะแนนเต็มทั้งสิ้น 100 คะแนน |
| 5          | เมื่อจบการศึกษาจากโรงเรียนสอนขับรถ ผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการทดสอบที่ศูนย์ทดสอบการขับรถในจังหวัดที่ผู้ขับขี่มีภูมิลำเนา โดยจะต้องได้รับคะแนน 90 คะแนนจากคะแนนเต็มทั้งสิ้น 100 คะแนนจึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป   |

ที่มา: Japanese Drivers License (2019) ปรับปรุงโดยคณะที่ปรึกษา

จะสังเกตได้ว่า วัตถุประสงค์ของการให้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวนั้น มิได้เน้นที่การเสริมสร้างประสบการณ์การขับขี่ดังเช่นระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ของมลรัฐนิวยอร์กที่กำหนดระยะเวลาขั้นต่ำในทางปฏิบัติที่ผู้ขับขี่เริ่มต้นจะต้องถือใบอนุญาตลำดับขั้นต้นเพื่อฝึกประสบการณ์การขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ปกครอง แต่ประเทศญี่ปุ่นเน้นไปที่ระบบโรงเรียนสอนขับรถ โดยใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวนั้นเห็นได้ว่าเป็นไปเพื่อรองรับการฝึกอบรมการขับรถในการอบรมช่วงปลายของหลักสูตร เนื่องจากการฝึกอบรมช่วงดังกล่าวจะเน้นที่การฝึกอบรมทางปฏิบัติบนถนนจริง กล่าวคือ ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวนั้นเป็นไปเพียงเพื่อให้ผู้ขับขี่เริ่มต้นสามารถขับขึ้นถนนจริงได้เท่านั้น

### ข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่

ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเทศญี่ปุ่นมิได้ถูกวางข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการจำกัดสิทธิผู้ขับขี่ไว้โดยละเอียดดังเช่นกฎหมายของมลรัฐนิวยอร์ก โดยเงื่อนไขที่ถูกวางไว้มีเพียง 3 ประการ ได้แก่ (1) ต้องขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปที่มีประสบการณ์เสมอ<sup>87</sup> (2) ใบอนุญาตจะหมดอายุภายใน 6 เดือนหากผู้ขับขี่ไม่สามารถเปลี่ยนผ่านไปสู่ใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปได้ และ (3) ผู้ขับขี่จะต้องแสดงสัญลักษณ์ฝึกหัดขับรถโดยเป็นตัวอักษรสีดำบนพื้นสีขาวทั้งด้านหน้าและด้านหลังรถ

### ระยะเวลาในลำดับขั้น

ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ของญี่ปุ่นไม่มีกำหนดระยะเวลาในการอยู่ในแต่ละลำดับขั้น แต่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะต้องสอบใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปให้ได้ภายในระยะเวลา 6 เดือน มิเช่นนั้น ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะหมดอายุ และผู้ขับขี่รายนั้นจะต้องเริ่มกระบวนการอบรมใหม่

### 2.4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในประเทศญี่ปุ่น หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้ใบอนุญาตขับขี่คือ คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะภายใต้รัฐบาลจังหวัด (Prefecture government) ที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่ ตัวอย่างเช่น หาก

<sup>87</sup> OIST, "About Japanese Driver's License," OIST Groups, accessed January 20, 2022, <https://groups.oist.jp/resource-center/about-japanese-drivers-license>.

บุคคลอาศัยอยู่ในจังหวัดอาโอโมริ (Aomori prefecture) แต่มีภูมิลำเนาในทะเบียนบ้านที่โตเกียว ดังนั้นหน่วยงานที่มีอำนาจให้ใบอนุญาตแก่บุคคลนั้นคือ คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะของโตเกียว มิใช่คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะของจังหวัดอาโอโมริ เป็นต้น

คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะของรัฐบาลท้องถิ่นต่างๆ จะต้องทำการทดสอบผู้ขับขี่ก่อนให้ใบอนุญาตขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติญี่ปุ่น โดยอำนาจหน้าที่และความสัมพันธ์ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะของรัฐบาลท้องถิ่นต่างๆ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.D

ตารางที่ 2.16: อำนาจหน้าที่และความสัมพันธ์ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะของรัฐบาลท้องถิ่น

| อำนาจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ  | อำนาจของคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะ  | ความสัมพันธ์   |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำมาตรฐานแห่งชาติสำหรับกฎเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการให้ใบอนุญาตขับขี่และการทดสอบผู้ขับขี่</li> <li>พัฒนาหลักสูตรและอุปกรณ์อบรมผู้ขับขี่รุ่นใหม่</li> <li>ตรวจสอบการดำเนินงานของคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะฯ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้ใบอนุญาตขับขี่</li> <li>จัดทำคำแนะนำและทางปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best practices) ให้แก่คณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะฯ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดการทดสอบใบขับขี่ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ</li> <li>ให้ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด</li> <li>จัดทำทะเบียนผู้ขับขี่</li> <li>บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการพกใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>สำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่มีอำนาจให้ใบอนุญาตขับขี่โดยตรง การให้ใบอนุญาตขับขี่เป็นอำนาจของคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะฯ แต่เพียงผู้เดียว</li> <li>สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่จัดทำมาตรฐานการทดสอบของแต่ละท้องถิ่นต่างๆ มีมาตรฐานและรูปแบบเดียวกัน</li> <li>สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีอำนาจให้คำแนะนำและกำกับดูแล แต่ไม่มีอำนาจควบคุมคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะฯ โดยตรงได้</li> </ul> |

ที่มา: คณะที่ปรึกษา (2567)

## 2.5 บทสรุป

จากการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์หลักการ กระบวนการ รวมทั้งโครงสร้างของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) โดยเปรียบเทียบกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศจำนวนไม่น้อยกว่า 3 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป เครือรัฐออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น สามารถสรุปได้ตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.17: สรุปผลการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างระบบใบขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduate Driver License) จากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศ

| ประเด็น   | สหรัฐอเมริกา  | สหภาพยุโรป (เยอรมนี)   | ออสเตรเลีย (นิวเซาท์เวลส์)  | ญี่ปุ่น                   |
|---|---|--|---|---------------------------|
| ขั้นใบอนุญาตผู้เรียน (Learner License) หรือการให้อนุญาตขับขี่สำหรับผู้เยาว์ (Junior Permit) |   |  |   |                           |
| <b>ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>มีอายุอย่างน้อย 16 ปี</li> <li>ศึกษาคู่มือการขับขี่ของมลรัฐนิวเจอร์ซีย์</li> <li>ผ่านการทดสอบข้อเขียนและสายตา</li> <li>ได้รับการรับรองจากผู้ปกครองว่าได้ฝึกฝนการขับขี่มาแล้วไม่น้อยกว่า 50 ชม. (โดยขับขี่หลังช่วงดวงอาทิตย์ลับขอบฟ้าไม่น้อยกว่า 50 ชม.)</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>เข้าร่วมได้ตั้งแต่ 16 ปี 6 เดือน</li> <li>ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองตามกฎหมาย</li> <li>ยื่นใบสมัคร โดยระบุชื่อผู้ร่วมเดินทางอย่างน้อย 1 คน ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 30 ปี ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 5 ปี และมีคะแนนใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกตัดไม่เกิน 1 คะแนน จึงจะถือว่ามีความเหมาะสมเป็นผู้ร่วมเดินทางได้</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>มีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี</li> <li>ต้องได้รับการทดสอบความรู้ผู้ขับขี่ (the Driver Knowledge Test) เพื่อประเมินความเหมาะสม และเข้ารับการทดสอบสายตา</li> </ul>  | ไม่มีขั้นใบอนุญาตผู้เรียน |
| <b>ข้อห้ามหรือเงื่อนไขจำกัดสิทธิผู้ขับขี่</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การดูแลของผู้ถือใบอนุญาตทั่วไป ซึ่งมีอายุไม่น้อยกว่า 21 ปี ทั้งตอนกลางวันและกลางคืน</li> <li>ผู้ดูแลในตอนกลางคืน เช่น ผู้ปกครอง ผู้พิทักษ์ ครูสอนขับรถ หรือผู้ใช้อำนาจปกครองเท่านั้น</li> <li>ห้ามมีผู้โดยสารนั่งข้างหน้า ยกเว้นผู้ดูแล</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>แอลกอฮอล์ในเลือด 0.0 มิลลิกรัมจนกว่าจะอายุ 21 ปี</li> <li>ห้ามใช้โทรศัพท์ เว้นแต่จะใช้ในโหมดแฮนด์ฟรี</li> <li>ห้ามขับขึ้นนอกเยอรมนี</li> <li>ขับขี่โดยมีผู้ร่วมเดินทางเท่านั้น</li> <li>ต้องพกเอกสารรับรองการทดสอบและบัตรประจำตัวตลอดเวลา</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>แสดงป้าย “L” สีดำบนพื้นหลังสีเหลือง</li> <li>ต้องมีผู้ติดตามที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่คอยกำกับดูแล</li> <li>ไม่ลากจูงยานพาหนะอื่นหรือถูกลากจูง</li> <li><b>ไม่มี</b> ปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับขี่</li> <li>ถูกจำกัดความเร็วที่ 90 กม./ชม.</li> </ul> | ไม่มีขั้นใบอนุญาตผู้เรียน |



บทที่ 2: ผลการศึกษาระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS)

|  |   |  |  |  |
|--|---|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>มีผู้โดยสารได้ หากมีผู้ดูแล และต้องคาดเข็มขัดนิรภัย</li> <li>ต้องใช้รถที่มีเบรกสองด้านสำหรับคนขับและผู้ดูแล</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ดูแลต้องไม่อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของยาเสพติดหรือสารให้ความมึนเมา</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ห้ามขับขี่โดยมีผู้โดยสารอายุต่ำกว่า 16 ปี</li> <li>ห้ามใช้โทรศัพท์ในขณะที่เคลื่อนที่หรืออยู่กับที่แต่ยังไม่ได้จอด</li> </ul>  |  |
| <b>ระยะเวลาและการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไป</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องอยู่ในลำดับขั้นการให้ใบอนุญาตขับขี่นี้อย่างน้อย 6 เดือน</li> <li>ฝึกฝนการขับขี่ซึ่งผู้ปกครองทำการรับรองมาแล้วไม่น้อยกว่า 50 ชั่วโมง และผ่านการทดสอบการขับขี่บนถนนจริง</li> <li>กรอกแบบฟอร์มรับรองการขับขี่ MV-262</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้เวลา 6 เดือน ก่อนจะอายุ 17 ปี</li> <li>เข้าเรียนบทเรียนภาคทฤษฎีจนถึงชั่วโมงขั้นต่ำ แล้วจึงจะสามารถเข้าสู่บทเรียนการขับขี่ภาคปฏิบัติได้ หลังจากนั้นจะต้องเข้าทดสอบภาคทฤษฎีในช่วง 3 เดือนและภาคปฏิบัติในช่วง 1 เดือนก่อนอายุ 17 รวมถึงการสอบสมรรถภาพร่างกายและเรียนรู้การปฐมพยาบาลเบื้องต้น</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ทดสอบการรับรู้อันตราย (Hazard Perception Test: HPT) เมื่อถือใบอนุญาตมาแล้ว 10 เดือน</li> <li>หากอายุต่ำกว่า 25 ปีต้องถือใบอนุญาตอย่างน้อย 12 เดือน โดยต้องผ่านการทดลองขับขี่ภายใต้การดูแลจำนวน 120 ชม. และขับขี่ตอนกลางคืน 20 ชม. ส่วนกรณีที่อายุมากกว่า 25 ปี ยื่นขออนุญาตได้เมื่อพร้อม</li> </ul> | ไม่มีขั้นใบอนุญาตผู้เรียน  |
| ขั้นใบอนุญาตชั่วคราว (Provisional License) หรือแบบทดลองขับ |   |  |  |  |
| <b>ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>เน้นที่การฝึกฝนทักษะการขับขี่จากขั้นก่อนหน้า</li> <li>ได้รับสิทธิในการขับขี่ที่กว้างขวางมากยิ่งขึ้น แต่ยังคงอยู่ภายใต้การดูแลของผู้ปกครอง</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ได้รับใบรับรองแทนใบอนุญาตขับขี่แบบถาวรที่เรียกว่า DIN A5 เมื่ออายุครบ 17 ปี (ระยะเวลาทดลองขับเริ่มขึ้นทันที)</li> </ul>   | <b>ขั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ใบอนุญาตนี้จะออกให้รถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นหลัก</li> <li>ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 17 ปี</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>อายุขั้นต่ำเป็นไปตามประเภทของรถ</li> <li>ทดสอบการมองเห็น</li> <li>ได้รับการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถ</li> </ul> |

|  |   |  |   |   |
|--|---|--|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ปกครองสามารถวางข้อกำหนดเพิ่มเติมได้หากเห็นว่าผู้ขับขี่ยังไม่มีความพร้อมมากเท่าที่ควร</li> </ul>   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ออกเป็นระยะเวลาสูงสุดได้เพียง 18 เดือน</li> </ul> <p><u>ชั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ใบอนุญาตนี้จะออกให้รถจักรยานยนต์ รถยนต์ ยานยนต์บรรทุกเบา ยานยนต์บรรทุกกลาง ยานยนต์บรรทุกหนัก</li> <li>ออกเป็นระยะเวลาสูงสุดได้เพียง 36 เดือน</li> </ul>  |   |
| <p><b>ข้อห้ามหรือเงื่อนไขจำกัดสิทธิผู้ขับขี่</b></p> | <p><u>มีข้อกำหนดเพิ่มเติมจากลำดับชั้นก่อนหน้า ได้แก่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ขับขี่ได้ลำพังในช่วง 05.00 น. – 21.00 น. โดยขับไปโรงเรียน ทำงาน หรือ กิจกรรมนอกหลักสูตร</li> <li>การขับขี่ในตอนกลางคืนต้องมีหนังสือรับรองจากนายจ้างหรือครูผู้สอน และต้องขับรถเพื่อทำกิจกรรมที่กำหนดข้างต้นเท่านั้น</li> <li>ห้ามขับขี่ในนครนิวยอร์กทุกกรณี</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อห้ามและข้อจำกัดยังคงเดิม แต่หากมีการละเมิดร้ายแรง เช่น ขับขี่บนถนนสาธารณะโดยไม่มีผู้ร่วมเดินทาง อาจส่งผลให้ระยะเวลาขยายคุมประพฤติในช่วงทดลองขยายเป็น 4 ปีได้</li> <li>ข้อห้ามเกี่ยวกับแอลกอฮอล์จะถูกขยายออกไปเช่นกัน แม้จะอายุ 21 ปีแล้วก็ตาม</li> </ul> | <p><u>ชั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 1</u></p> <p>มีข้อจำกัดเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงจากชั้นก่อนหน้า ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>แสดงป้าย “P” สีแดงบนพื้นหลังสีขาว</li> <li>รถยนต์สามารถลากจูงได้ไม่เกิน 250 กก.</li> <li>ถูกจำกัดความเร็วที่ 100 กม./ชม.</li> <li>ห้ามขับขี่รถสมรรถนะสูง (เกิน 130 กิโลวัตต์ต่อตัน)</li> <li>หากอายุน้อยกว่า 25 ปีห้ามขับขี่โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน หรือหากผู้โดยสารอายุน้อยกว่า</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อจำกัดสิทธิไม่ได้กำหนดไว้โดยละเอียด</li> <li>ขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปที่มีประสบการณ์</li> <li>ต้องแสดงสัญลักษณ์ฝีกัดขับรถโดยเป็นตัวอักษรสีดำบนพื้นสีขาวทั้งด้านหน้าและด้านหลังรถ</li> </ul> |

|  |  |   |  |   |
|--|--|---|--|---|
|  |  |   | <p>16 ปี ห้ามขับขี่ในช่วง 23.00 น. ถึง 05.00 น. ของวันถัดไป</p> <p><u>ขั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 2</u><br/>มีข้อกำหนดเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงจากขั้นก่อนหน้า ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• แสดงป้าย “P” สีเขียวบนพื้นหลังสีขาว</li> <li>• ถูกจำกัดความเร็วที่ 100 กม./ชม.</li> <li>• ห้ามขับขี่รถสมรรถนะสูง (เกิน 130 กิโลเมตรต่อต้น)</li> <li>• หากอายุน้อยกว่า 25 ปีห้ามขับขี่โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน หรือหากผู้โดยสารอายุน้อยกว่า 16 ปี ห้ามขับขี่ในช่วง 23.00 น. ถึง 05.00 น. ของวันถัดไป</li> <li>• ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือเหมือนลำดับขั้นก่อน ๆ</li> </ul> |   |
| <p><b>ระยะเวลาและการเปลี่ยนผ่านสู่ลำดับขั้นถัดไป</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• อยู่ในลำดับขั้นนี้เป็นระยะเวลาอย่างมากที่สุด 1.5 ปี</li> <li>• ส่วนผู้ขับขี่ที่เข้ารับการฝึกอบรมโดยโรงเรียนสอบขับรถจะอยู่ในลำดับขั้นนี้เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 6 เดือน</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะเวลาการทดลองขับคือ 2 ปี</li> </ul> | <p><u>ขั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• โดยหลักต้องถือใบอนุญาต P1 เป็นเวลา 18 เดือน แต่ผู้ขับขี่อาจยื่นขอรับใบอนุญาต P2 ได้หากถือใบอนุญาต P1</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ไม่มีกำหนดระยะเวลาตายตัว</li> <li>• เข้ารับการทดสอบที่ศูนย์ทดสอบการขับรถ</li> <li>• แต่จะต้องสอบใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปให้ได้ภายใน 6 เดือน ไม่งั้นนั้นใบอนุญาตขับขี่</li> </ul> |

|  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  | <p>ได้รับใบอนุญาตเมื่ออายุครบ 18 หรือยื่นขอรับเมื่ออายุ 17 ปี หลังได้รับประกาศนียบัตร</p>  |  | <p>ต่อเนื่องกันอย่างน้อย 12 เดือน โดยไม่ถูกพักใช้ใบอนุญาต</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ทดสอบและประเมินความสามารถในการรับรู้อันตรายบนท้องถนนอีกครั้ง แต่ไม่มีทดสอบการขับขี่</li> </ul> <p><u>ชั้นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ขับขี่อาจยื่นขอรับใบอนุญาตเต็มรูปแบบได้ หากถือใบอนุญาต P2 ต่อเนื่องกันอย่างน้อย 24 เดือน โดยไม่ถูกพักใช้ใบอนุญาต</li> <li>ทดสอบและประเมินความสามารถในการรับรู้อันตรายบนท้องถนนอีกครั้ง</li> <li>ไม่มีทดสอบการขับขี่</li> </ul> | <p>ชั่วคราวจะหมดอายุ และต้องเริ่มกระบวนการอบรมใหม่</p>   |
| <p>ชั้นใบอนุญาตถาวรหรือใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ (Fully License)</p> |  |  |   |  |
| <p><b>ลักษณะและขั้นตอนการเรียนรู้</b></p>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>ได้รับใบอนุญาตขับขี่เมื่ออายุครบ 18 ปี</li> <li>ผู้ที่อายุ 17 ปี แต่ไม่เกิน 18 ปี ขอรับใบอนุญาตประเภทนี้ได้ หากได้รับประกาศนียบัตรจากโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับรองจากกรมยานยนต์นิวยอร์ก</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่ออายุครบ 18 ปี จะต้องแลกเปลี่ยนใบรับรองการทดสอบเป็นใบอนุญาตขับขี่เต็มรูปแบบภายใน 3 เดือน</li> <li>ไม่ต้องเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพ หรือการขับขี่ซ้ำอีก</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่ต้องทำแบบทดสอบคุณสมบัติผู้ขับขี่ (Driver Qualification Test) ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติอีกต่อไป</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นใบอนุญาตขับขี่มาตรฐานของประเทศญี่ปุ่น</li> <li>มีกำหนดประเภทรถที่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป</li> <li>มีการจัดแบ่งประเภทแยกย่อยลงไปอีกด้วยรูปแบบเกียร์ของรถ</li> </ul> |

|   |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
|   |   |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>อายุขั้นต่ำเป็นไปตามประเภทของรถ</li> </ul>                      |
| <p>ข้อห้ามหรือเงื่อนไขจำกัดสิทธิผู้ขับขี่</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ขับขี่ได้ภายใต้ข้อกำหนดตามกฎหมายจราจร โดยไม่มีข้อกำหนดเพิ่มเติมใด ๆ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>สามารถขับขี่ได้เพียงลำพัง</li> <li>ขับขี่ได้ทั้งภายในเยอรมนีและต่างประเทศ</li> <li>ระยะเวลาทดลองงานยังคงคาบเกี่ยวอยู่จึงต้องระมัดระวังไม่ให้มีการละเมิดใดๆ ในช่วงดังกล่าว จนกว่าจะอายุ 19 ปี</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ยังต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดทั่วไปเกี่ยวกับกฎจราจรต่างๆ เพื่อป้องกันไม่ให้ถูกพักใช้หรือยกเลิกใบอนุญาต</li> <li>เช่น ห้ามมีปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจหรือในเลือดเกิน 0.08 กรัม ข้อกำหนดด้านความเร็วสำหรับแต่ละพื้นที่ เป็นต้น</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ยังต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดทั่วไปเกี่ยวกับกฎจราจรต่างๆ</li> </ul> |

# บทที่ 3 ผลการศึกษากระบวนการบันทึกคะแนนความประพฤติ ในการขับรถในต่างประเทศ

การศึกษาในส่วนนี้ คณะผู้วิจัยจะดำเนินการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถจากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศจำนวนไม่น้อยกว่า 3 ประเทศ โดยพิจารณาคัดเลือกจากกลุ่มประเทศที่เป็นภาคีภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ได้แก่ สหราชอาณาจักร ประเทศนอร์เวย์ ประเทศฝรั่งเศส ซึ่งการศึกษาจะครอบคลุมประเด็นต่างๆ ได้แก่ ลักษณะหรือฐานความผิดที่กำหนด จำนวนคะแนนของผู้ขับขี่แต่ละประเภท ลักษณะการฝึกอบรมเพื่อคืนคะแนนสำหรับการถูกตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงแนวทางการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และประเด็นด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

## 3.1 การทบทวนหลักการและแนวคิดของระบบตัดแต้ม

ในหัวข้อนี้ได้ทำการทบทวนหลักการและแนวคิดของระบบตัดแต้ม จากรายงานของ European Commission (2012) โดยผลการทบทวนในประเด็นต่างๆ มีรายละเอียดดังนี้

### 3.1.1 หลักการของระบบตัดแต้ม

ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ หรือ “ระบบตัดแต้ม” (Demerit Points System: DPS) คือ ระบบการลงโทษผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยการกำหนดคะแนนสำหรับฐานความผิดตามกฎหมายจราจร เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดในข้อหาที่กำหนดจะถูกตัดคะแนน และหากกระทำความผิดซ้ำจนถูกตัดคะแนนจนหมดหรือจนถึงเกณฑ์ที่กำหนดจะถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้ ระบบตัดแต้มถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในหลายประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และป้องปรามผู้กระทำความผิดซ้ำ

ระบบตัดแต้มมีหลักแนวคิดสำคัญ 2 ประการ คือ (1) การยับยั้ง (Deterrence) พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม ผ่านการตัดคะแนนความประพฤติในใบขับขี่เมื่อมีการทำความผิดจราจร และ (2) การฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด (Rehabilitation) ผ่านการฝึกอบรมหรือการทดสอบการขับขี่เพิ่มเติมในการขอคืนคะแนน ทั้งนี้ เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กลับมาเป็นผู้ขับขี่ที่ดีขึ้น โดยมีกลไกการทำงานอยู่ 3 ขั้นตอนหลัก คือ

(1) การป้องกัน (Prevention) คือ การป้องกันผู้ขับขี่จากการกระทำความผิด ด้วยการกำหนดคะแนนสำหรับฐานความผิดตามกฎหมายจราจร โดยคะแนนดังกล่าวจะนำไปสู่การบันทึก/ตัดคะแนน หากผู้ขับขี่กระทำความผิดในข้อหาที่กำหนด ซึ่งจะเป็นการเตือนให้ผู้ขับขี่หยุดการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้ปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น

(2) การคัดเลือก (Selection) คือ การเลือกผู้ขับขี่ที่ขับขี่ไม่ปลอดภัยออกจากท้องถนน หากผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำบ่อยๆ จนถูกตัดคะแนนหมดจะถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

(3) การแก้ไข (Correction) คือ การเข้ารับการฝึกอบรมหรือมีการทดสอบการขับขี่เพิ่มเติม เพื่อขอคืนคะแนนให้สามารถกลับมาขับขี่ได้อีกครั้ง ทั้งนี้ การอบรมและทดสอบจะเป็นการฝึกสอนและสร้างจิตสำนึกให้กลับมาขับขี่อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ องค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ (1) ต้องมีการกำหนดคะแนนสำหรับการกระทำฐานความผิดตามกฎหมายจราจรเอาไว้ และคะแนนดังกล่าวจะนำไปสู่การลงโทษตัดคะแนน (Penalty Point) (2) ฐานความผิดตามกฎหมายจราจรที่มีความรุนแรงจะกำหนดคะแนนที่มากกว่าฐานความผิดอื่น (3) หากผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดตามฐานความผิดตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้ในระบบตัดแต้ม ผู้ขับขี่ดังกล่าวจะถูกตัดคะแนนตามจำนวนที่กำหนดไว้ (4) หากผู้ขับขี่รายเดิมมีการกระทำความผิดในครั้งต่อไป ก็จะมีการตัดคะแนนเพิ่มเติม (5) หากภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนหมด จะส่งผลให้ผู้ขับขี่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตได้ แต่หากผ่านพ้นระยะเวลาที่กำหนดแล้ว ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนแต่ยังไม่หมดคะแนน คะแนนที่ถูกตัดดังกล่าวจะลบทิ้ง และเริ่มต้นนับคะแนนใหม่ (6) ในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่ดังกล่าวมีโอกาสในการเข้าฝึกอบรมการขับขี่ (Driver Improvement Course) เพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด หรืออาจจะมีการกำหนดให้เข้ารับการทดสอบการขับขี่ใหม่ด้วย (Driving Test) และ (7) กระบวนการลงโทษตามระบบตัดแต้มถือเป็นการลงโทษเพิ่มเติม แต่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดยังต้องรับโทษตามที่กฎหมายจราจรกำหนดไว้ด้วย ดังแสดงในรูปที่ 2.1

รูปที่ 3.1: หลักการและแนวคิดของการใช้ระบบตัดแต้ม



ที่มา: European Commission (2012)



### 3.1.2 รูปแบบของระบบตัดแต้ม

จากการทบทวนรูปแบบของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ในต่างประเทศ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ระบบ ได้แก่

- **ระบบการบันทึกคะแนน (Added)** โดยระบบจะมีคะแนนเริ่มต้นที่ 0 คะแนน และเมื่อมีการกระทำความผิดก็จะมีระบบบันทึกคะแนนตามฐานความผิดที่กำหนดไว้
- **ระบบการตัดคะแนน (Reduced)** โดยระบบจะกำหนดคะแนนตั้งต้นไว้ และเมื่อกระทำความผิดก็จะมีระบบตัดคะแนนลงจนกว่าคะแนนจะหมด

โดยจากกรณีตัวอย่างของประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปพบว่า ประเทศส่วนใหญ่ใช้การนับคะแนน (Added) ขณะที่จะมีเพียง 5 ประเทศ ที่ใช้การตัดคะแนน ได้แก่ ฝรั่งเศส บัลแกเรีย อิตาลี สเปน และลักเซมเบิร์ก โดยสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1: รูปแบบระบบตัดแต้มของประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรป

| ประเทศ        | ระบบการบันทึกคะแนน (Added) | ระบบการตัดคะแนน (Reduced) |
|---------------|----------------------------|---------------------------|
| ออสเตรีย      | √                          |                           |
| บัลแกเรีย     |                            | √                         |
| ไซปรัส        | √                          |                           |
| สาธารณรัฐเช็ก | √                          |                           |
| เดนมาร์ก      | √                          |                           |
| ฟินแลนด์      | √                          |                           |
| ฝรั่งเศส      |                            | √                         |
| เยอรมนี       | √                          |                           |
| กรีซ          | √                          |                           |
| ฮังการี       | √                          |                           |
| ไอร์แลนด์     | √                          |                           |
| อิตาลี        |                            | √                         |
| ลัตเวีย       | √                          |                           |
| ลักเซมเบิร์ก  |                            | √                         |
| มอลตา         | √                          |                           |
| เนเธอร์แลนด์  | √                          |                           |
| โปแลนด์       | √                          |                           |
| โรมาเนีย      | √                          |                           |
| สโลวีเนีย     | √                          |                           |
| สเปน          |                            | √                         |

ที่มา: Ingrid van Schagen and Klaus Machata (2012)

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณากรณีศึกษาของประเทศอื่นๆ เพิ่มเติม ได้แก่ สหราชอาณาจักร และนอร์เวย์ พบว่าทั้งสองประเทศใช้รูปแบบระบบการบันทึกคะแนน (Added) มีเพียงประเทศฝรั่งเศสที่ใช้รูปแบบระบบการตัดคะแนน (Reduced)

### 3.2 สหราชอาณาจักร

ในส่วนนี้จะเป็นการทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของสหราชอาณาจักร โดยจะครอบคลุมถึงภาพรวมโครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ กฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมาตรการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

#### 3.2.1 ภาพรวมโครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ

สหราชอาณาจักรเริ่มใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ เมื่อปี พ.ศ. 2531 โดยระบบของสหราชอาณาจักรอยู่ในรูปแบบรวมศูนย์ กล่าวคือ หากมีการกระทำความผิดในเขตหรือเมืองใด ข้อมูลความผิดนี้ไม่ได้คงอยู่แค่ในพื้นที่ที่กระทำความผิด แต่จะถูกนำไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม ระบบของสหราชอาณาจักรมีความแตกต่างจากไอร์แลนด์เหนือ และสกอตแลนด์ เนื่องจากใช้ระบบศาลที่ต่างกัน โดย ศาลจะมีหน้าที่ในการตัดสินให้บันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ หรือแม้กระทั่งการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิดนั้น

สำหรับความผิดที่เกี่ยวข้องกับการขับรถส่วนใหญ่ การลงโทษจะประกอบด้วยโทษค่าปรับและการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ ซึ่งโดยหลักระบบการตัดคะแนนความประพฤติจะกำหนดจำนวนแต้มไว้อย่างชัดเจนภายใต้ Road Traffic Offenders Act 1988 แต่ความผิดอื่นๆ เช่น ความผิดฐานขับรถเร็ว ศาลอาจใช้ดุลยพินิจในการกำหนดจำนวนแต้ม โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ความร้ายแรงของผู้กระทำความผิดด้วย

#### 3.2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของสหราชอาณาจักร มีดังนี้

##### *Road Traffic Offenders Act 1988*

Road Traffic Offenders Act 1988 ซึ่งบัญญัติถึงหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม (Secretary of State) และศาลในระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม คือ บุคคลผู้มีหน้าที่กำหนดเกณฑ์คะแนนความประพฤติตามลักษณะความผิดที่แตกต่างกัน สำหรับ

---

<sup>1</sup> Simone Klipp, et al, "European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions," [https://www.researchgate.net/publication/257894738\\_European\\_Demerit\\_Point\\_Systems\\_Overview\\_of\\_their\\_main\\_features\\_and\\_expert\\_opinions](https://www.researchgate.net/publication/257894738_European_Demerit_Point_Systems_Overview_of_their_main_features_and_expert_opinions), 180-181.

ศาลนั้นมีหน้าที่พิจารณาตีความเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยสามารถตัดสินโทษใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดได้ หรือมีคำสั่งให้บันทึกคะแนนความประพฤติ เมื่อผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดกฎจราจรบางประการตามที่กำหนดในภาคผนวก 2 ของ Road Traffic Offenders Act 1988 ให้ต้องถูกบันทึกคะแนน ซึ่งศาลสามารถพิจารณาได้เป็น 3 แนวทาง ได้แก่ มีคำสั่งให้บันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ หรือมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่มีคำสั่งลงโทษเลยด้วยเหตุผลพิเศษ

ทั้งนี้ ช่วงคะแนนที่ถูกตัดจากการกระทำความผิดขึ้นอยู่กับความรุนแรงของข้อหาความผิด ซึ่งภายหลังจากศาลตัดสินกำหนดคะแนนที่จะต้องถูกบันทึกแล้ว Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) จะบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของผู้ขับขี่ผู้นั้น นอกจากนี้ หากผู้ขับขี่รายใดถูกบันทึกคะแนนความประพฤติไว้ในใบอนุญาตขับขี่ 12 คะแนน ภายในระยะเวลา 3 ปี จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 6 เดือน หรือนานกว่านั้น<sup>2</sup> ทั้งนี้ การสั่งพักใช้ใบอนุญาตต้องมาจากคำตัดสินของศาลเท่านั้น โดยคะแนนที่ถูกบันทึกจะมีอายุ 4 ปีนับแต่วันที่มียุติโทษ<sup>3</sup> เว้นแต่กรณีที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานดื่มแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด คะแนนจะถูกบันทึกในระบบถึง 11 ปี โดยคะแนนจะถูกลบออกจากระบบอัตโนมัติเมื่อครบกำหนดเวลา

นอกจากนี้ หากเป็นกรณีผู้ขับขี่หน้าใหม่ (Novice Driver) ถูกบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ถึง 6 คะแนน ภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติ ผู้ขับขี่หน้าใหม่นั้นจะต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตโดย DVLA และจะต้องขอรับและจ่ายค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตชั่วคราว รวมถึงเข้ารับการอบรมและทดสอบทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่เต็มรูปแบบ (Full License) อีกครั้ง แต่ในกรณีความผิดร้ายแรง ศาลอาจมีคำสั่งให้ผู้ขับขี่นั้นต้องผ่านการทดสอบการขับขี่ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่คืนก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้ให้รวมถึงผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาเกินกว่า 2 ปี นับแต่วันที่ผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติด้วย โดยหากครบกำหนดระยะเวลาที่กำหนด คะแนนความประพฤติที่ถูกบันทึกจะถูกลบออกไป

สำหรับรายละเอียดของฐานความผิดและคะแนนที่ต้องบันทึกในระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของสหราชอาณาจักรสามารถพิจารณาได้ตามตารางที่ 3.2 ดังนี้

ตารางที่ 3.2: รายละเอียดของฐานความผิดและคะแนนที่ต้องบันทึกในระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของสหราชอาณาจักร

| รหัส   | ฐานความผิด                                      | คะแนนที่ต้องบันทึก | ระยะเวลาที่ถูกบันทึกไว้ (ปี) |
|--|---|--------------------|------------------------------|
| <b>กรณีความผิดที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ</b> |   |                    |                              |
| AC10   | ● ไม่หยุดรถหลังเกิดอุบัติเหตุ                   | 5-10               | 4                            |
| AC20   | ● ไม่แจ้งรายละเอียดหรือแจ้งเหตุภายใน 24 ชั่วโมง | 5-10               |                              |
| AC30   | ● ความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุอื่นๆ               | 4-9                |                              |

<sup>2</sup> Road Traffic Offenders Act 1988, Section 35.

<sup>3</sup> Road Traffic Offenders Act 1988, Section 45a.

| รหัส   | ฐานความผิด  | คะแนนที่ต้องบันทึก | ระยะเวลาที่ถูกบันทึกไว้ (ปี) |
|--|---|--------------------|------------------------------|
| <b>กรณีความผิดที่กระทำในขณะที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</b> |   |                    |                              |
| BA10   | ● ขับรถในขณะที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่   | 6                  | 4                            |
| BA30   | ● เจตนาขับรถในขณะที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่  | 6                  |                              |
| BA40   | ● ขับรถชนผู้อื่นเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตายในขณะที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่              | 3-11               |                              |
| BA60   | ● ขับรถชนผู้อื่นเป็นเหตุให้บาดเจ็บสาหัสในขณะที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่               | 3-11               |                              |
| <b>กรณีความผิดฐานประมาท</b>                                |   |                    |                              |
| CD10   | ● ขับรถโดยประมาทเลินเล่อ  | 3-9                | 4                            |
| CD20   | ● ขับรถโดยไม่คำนึงถึงผู้ขับขี่รายอื่น   | 3-9                | 4                            |
| CD30   | ● ขับรถโดยประมาทเลินเล่อ และขับรถโดยไม่คำนึงถึงผู้ขับขี่รายอื่น                       | 3-9                | 4                            |
| CD33   | ● ขับรถโดยประมาทหรือไม่คำนึงถึงผู้ขับขี่รายอื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส   | 3-9                | 4                            |
| CD40   | ● ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยพบแอลกอฮอล์                         | 3-11               | 11                           |
| CD50   | ● ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายและพบยาเสพติด                          | 3-11               | 11                           |
| <b>กรณีความผิดเกี่ยวกับชิ้นส่วนรถยนต์</b>                  |   |                    |                              |
| CU10   | ● นำยานพาหนะมาใช้โดยระบบเบรกชำรุดบกพร่อง  | 3                  | 4                            |
| CU20   | ● นำยานพาหนะมาใช้โดยมีชิ้นส่วนยานพาหนะชำรุดบกพร่อง                                    | 3                  |                              |
| CU30   | ● นำยานพาหนะมาใช้โดยยางล้อชำรุดบกพร่อง  | 3                  |                              |
| CU40   | ● นำยานพาหนะมาใช้โดยพวงมาลัยชำรุดบกพร่อง  | 3                  |                              |
| CU50   | ● บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนจนเป็นเหตุให้เกิดอันตราย                                    | 3                  |                              |
| CU80   | ● ใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารขณะที่รถเคลื่อนที่                                  | 3-6                |                              |
| <b>กรณีความผิดที่เกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์</b>             |   |                    |                              |
| DR10   | ● ขับรถหรือพยายามขับด้วยระดับแอลกอฮอล์ที่มีปริมาณเกินกว่ากำหนด                        | 3-11               | 11                           |
| DR20   | ● ขับรถหรือพยายามขับรถขณะดื่มแอลกอฮอล์  | 3-11               |                              |
| DR30   | ● ขับรถหรือพยายามขับและไม่ยินยอมให้ตรวจเลือด  | 10                 |                              |
| <b>กรณีความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด</b>                        |   |                    |                              |
| DG10   | ● ขับรถหรือพยายามขับโดยมีระดับยาเสพติดเกินปริมาณที่กำหนด                              | 3-11               | 11                           |
| DG60   | ● กระทำโดยประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยมีระดับยาเสพติดเกินปริมาณที่กำหนด | 3-11               |                              |
| DR80   | ● ขับรถหรือพยายามขับในขณะที่ร่างกายมีสติสัมปชัญญะไม่สมบูรณ์เพราะเสพยาเสพติด           | 3-11               |                              |
| <b>กรณีความผิดอื่นๆ</b>                                    |   |                    |                              |

| รหัส                                   | ฐานความผิด   | คะแนนที่ต้องบันทึก | ระยะเวลาที่ถูกบันทึกไว้ (ปี) |
|--|--|--------------------|------------------------------|
| MS50                                   | ● แข่งรถบนทางหลวง  | 3 -11              | 4                            |
| MS70                                   | ● ขับรถโดยมีสายตาผิดปกติ                                   | 3                  |                              |
| MS80                                   | ● ปฏิเสธที่จะส่งการทดสอบสายตา                              | 3                  |                              |
| MS90                                   | ● ปฏิเสธในการให้ข้อมูลประจำตัวผู้ขับขี่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ | 6                  |                              |
| <b>กรณีความผิดเกี่ยวกับทางม้าลาย</b>   |  |                    |                              |
| PC20                                   | ● ขับพาหนะที่กำลังเคลื่อนที่โดยฝ่าฝืนข้อบังคับทางม้าลาย    | 3                  | 4                            |
| PC30                                   | ● ขับรถโดยสารประจำทางโดยฝ่าฝืนข้อบังคับทางม้าลาย           | 3                  |                              |
| <b>กรณีความผิดเกี่ยวกับสัญญาณจราจร</b> |  |                    |                              |
| TS10                                   | ● ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร                               | 3                  | 4                            |
| TS30                                   | ● ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมาย “หยุด”                          | 3                  |                              |
| TS50                                   | ● ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร                            | 3                  |                              |
| TS60                                   | ● ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายทางข้ามบริเวณโรงเรียน            | 3                  |                              |

ที่มา: National Archives, United Kingdom Government (2567)

อย่างไรก็ตาม ศาลอาจใช้ดุลยพินิจในการกำหนดระยะเวลาในการสั่งพักใช้ใบอนุญาต โดยอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตแม้จะมีคุณถูกตัดสินเป็นเวลา 56 วันขึ้นไป คุณจะต้องยื่นขอใบอนุญาตขับรถใหม่ และอาจต้องทำการทดสอบใหม่ ศาลอาจกำหนดให้คุณต้องทำการทดสอบเพิ่มเติมก่อนที่จะขับรถอีกครั้ง

### **Road Traffic (New Drivers) Act 1995**

Road Traffic (New Drivers) Act 1995 มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดหลักเกณฑ์ในการบันทึกคะแนนความประพฤตินวมทั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับการทดสอบความสามารถในการขับขี่ โดยมีขอบเขตการบังคับใช้กับผู้ขับขี่ใหม่ทุกคนที่ผ่านการทดสอบการขับขี่เป็นครั้งแรกจะต้องถูกทดลองขับเป็นเวลา 2 ปี นับจากวันที่ผ่านการทดสอบการขับขี่<sup>4</sup> โดยหากถูกบันทึกคะแนนตั้งแต่ 6 คะแนนขึ้นไป ผู้ขับขี่จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่โดยอัตโนมัติ สำหรับความผิดอาจมีโทษแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับความรุนแรงและลักษณะของความผิดตามที่ปรากฏใน Road Traffic Offenders Act 1988

ทั้งนี้ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่จะยังไม่ถูกคืนสถานะจนกว่าจะมีการยื่นคำขออย่างเป็นทางการไปยังสำนักงานใบอนุญาตขับขี่และการจดทะเบียนรถ (Driver and Vehicle Licensing Agency: DVLA) โดยภายหลังจากการยื่นคำขอคืนใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องดำเนินการทดสอบความสามารถในการขับขี่ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติก่อน จึงจะสามารถได้รับใบอนุญาตคืนมาอีกครั้ง<sup>5</sup> แต่คะแนนที่อยู่ในใบอนุญาตจะยังคงบันทึกอยู่ในระบบจนกว่าครบระยะเวลา 3 ปีนับแต่มีการกระทำความผิดและจะต้องไม่มีการกระทำความผิดซ้ำ

<sup>4</sup> Road Traffic (New Drivers) Act 1995, Section 1.

<sup>5</sup> Road Traffic (New Drivers) Act 1995, Section 4.

ทั้งนี้ Road Traffic (New Drivers) Act 1995 ได้กำหนดข้อยกเว้นของการขอคืนใบอนุญาตขับขี่โดยไม่ต้องมีการทดสอบความสามารถในการขับขี่ซ้ำ ได้แก่กรณีดังต่อไปนี้<sup>6</sup>

- (1) เลขานุการแห่งรัฐได้รับแจ้งว่าผู้ขับขี่ได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาเพิกถอนใบอนุญาต
- (2) มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาเดิมที่กำหนดให้ผู้ขับขี่มีความผิด
- (3) มีคำสั่งศาลกำหนดให้ลดคะแนนที่จะบันทึกลงในระบบใบอนุญาตขับขี่ให้เหลือน้อยกว่า 6 คะแนน

### 3.2.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบตัดแต้มของสหราชอาณาจักรมี 3 หน่วยงาน ดังนี้

#### (1) สำนักงานใบอนุญาตขับขี่และการจดทะเบียนรถ

สำนักงานใบอนุญาตขับขี่และการจดทะเบียนรถ (Driver and Vehicle Licensing Agency: DVLA) เป็นหน่วยงานบริหารภายในของกระทรวงคมนาคม (Department of Transport: DfT) โดยมีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษาฐานข้อมูลของผู้ขับขี่และฐานข้อมูลของยานพาหนะในสหราชอาณาจักรทั้งหมด ฐานข้อมูลของผู้ขับขี่ที่พัฒนาขึ้นในช่วงปลายทศวรรษ 1980 มีรายละเอียดของผู้ที่ถือใบขับขี่ในสหราชอาณาจักรถึง 42 ล้านคน โดยฐานข้อมูลดังกล่าวจะถูกใช้ในการผลิตใบอนุญาตขับขี่และช่วยเหลือหน่วยงานต่างๆ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ และศาลในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับสิทธิในการขับขี่และความปลอดภัยทางถนน สำหรับหน้าที่ในการบันทึกคะแนนความประพฤติ นั้น ทาง DVLA มีหน้าที่ในการบันทึกคะแนนความประพฤติลงบนใบอนุญาตขับขี่และรับผิดชอบการออกใบอนุญาตขับขี่ภายหลังจากการห้ามขับรถเมื่อเจ้าของใบอนุญาตขับขี่ถูกตัดคะแนนครบตามเกณฑ์ที่กำหนดแล้ว<sup>7</sup>

#### (2) เจ้าหน้าที่ตำรวจ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นหน่วยงานในการใช้กำลังตรวจสอบและจับกุมผู้กระทำความผิด โดยมีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลสำหรับการจราจรทางบก คือ หน่วยตำรวจจราจรทางบก (Roads Policing Unit) มีหน้าที่ลาดตระเวนตามถนนสายหลักของประเทศ รวมถึงดำเนินการเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยเมื่อพบเห็นการกระทำฝ่าฝืนกฎจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกหน่วยงาน รวมถึงตำรวจจราจรทางบกจะสามารถเรียกให้ผู้ขับขี่จอดและมอบหนังสือแจ้งความ (Notice of Intended Prosecution: NIP) ให้แก่เจ้าของยานยนต์เพื่อให้ระบุว่าผู้ใดคือคนขับรถในขณะที่กระทำผิด จากนั้นผู้กระทำความผิดต้องส่งหนังสือนี้คืนแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการลงโทษในขั้นต่อไป เช่น ในกรณีขับขี่ฝ่าฝืนความเร็วที่กำหนด เจ้าของรถจะได้รับหนังสือแจ้งความ (NIP) แล้วจึงส่งหนังสือคืนให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจพร้อมระบุว่าใครคือคนขับรถ ขณะนั้น หากทำการละเลยไม่ส่งหนังสือคืนให้แก่เจ้าหน้าที่ภายใน 28 วัน จะต้องถูกดำเนินคดีในชั้นศาล จากนั้นจะได้รับการแจ้งให้รับโทษ (Fixed Penalty Notice: FPN) เพื่อเสียค่าปรับ 100 ปอนด์ หรือประมาณ

<sup>6</sup> Road Traffic (New Drivers) Act 1995, Section 5.

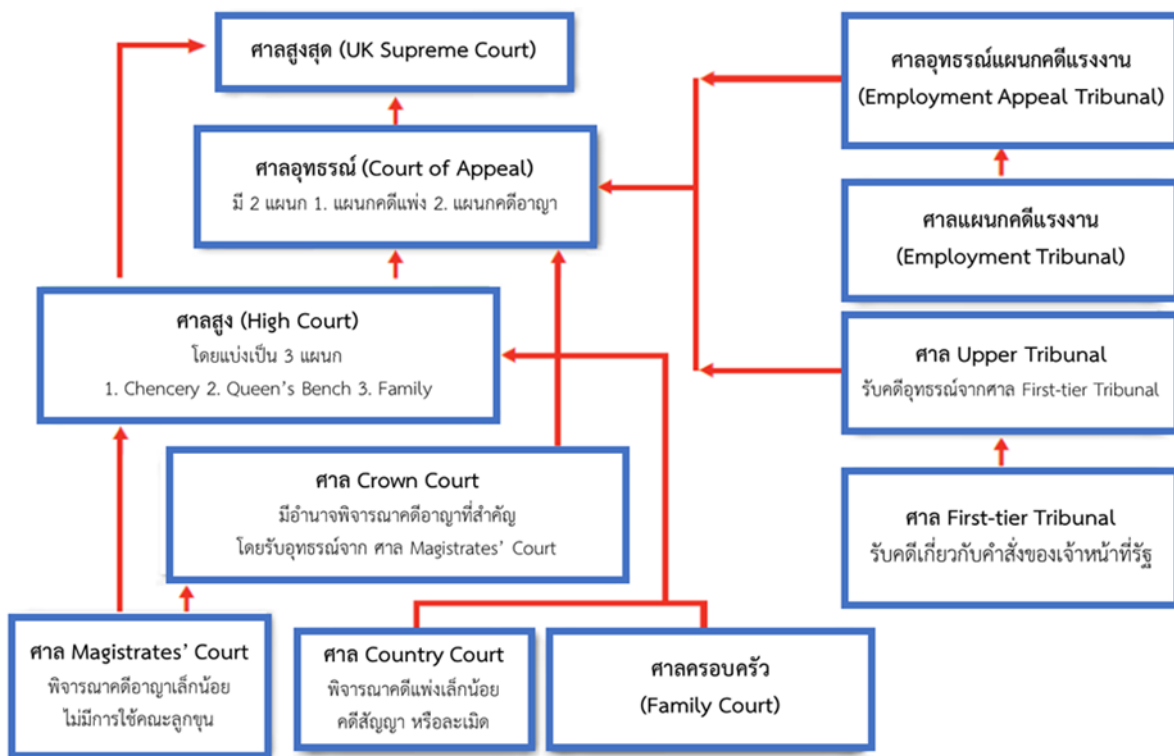
<sup>7</sup> Ibid.

4,400 บาท และจะถูกบันทึกคะแนนความประพฤติ 3 คะแนน ในใบอนุญาตขับขี่ หากถูกตัดครบ 12 คะแนน ภายในระยะเวลาสามปีจะถูกยึดใบขับขี่ทันที<sup>8</sup> หรือหากไม่ได้รับ FPN ก็จะได้รับเป็นหนังสือเชิญให้ผู้กระทำความผิดไปดำเนินคดีในชั้นศาลต่อไป โดยขึ้นอยู่กับความรุนแรงของการกระทำความผิดนั้น รวมถึงกรณีอื่นๆ เช่น ขับชียานยนต์ด้วยความประมาท หรือใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เป็นต้น เจ้าของรถก็จะได้รับ FPN เพื่อระบุตัวผู้กระทำความผิดเพื่อรับบทลงโทษในชั้นต่อไปเช่นเดียวกัน

### (3) ศาล

ระบบศาลในสหราชอาณาจักรเป็นระบบศาลเดี่ยว กล่าวคือ มีศาลยุติธรรมในการพิจารณาคดีทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีปกครอง โดยมีโครงสร้างระบบศาลดังรูปที่ 2.2

รูปที่ 3.2: โครงสร้างระบบศาลในสหราชอาณาจักร



ที่มา: Ministry of Justice (2022)

ทั้งนี้ การพิจารณาคดีความนั้นก็จะมีความแตกต่างกันไปตามแต่ละลำดับชั้นศาล สำหรับศาลที่รับผิดชอบพิจารณาความผิดเกี่ยวกับการจราจรได้แก่ Magistrates' Courts ซึ่งจะพิจารณาความผิดประเภท การขับรถเร็ว ความผิดเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร การขับรถโดยประมาท และเมาแล้วขับ และ Crown Court ที่จะพิจารณาความผิดในประเภทการขับรถที่อันตราย<sup>9</sup> โดยศาลสามารถตัดสินตัดสิทธิ์ใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดได้ หรือมีคำสั่งให้บันทึกคะแนนความประพฤติ หรือด้วยเหตุผลพิเศษของศาลอาจไม่มีคำสั่ง

<sup>8</sup> Gov.uk, "Speeding penalties," accessed March 1, 2022, <https://www.gov.uk/speeding-penalties>.

<sup>9</sup> The Court Process Explained, Kenway Miller Solicitors, <https://www.motoringoffencelawyers.com/the-court-process-explained/>, (ค้นหาเมื่อ 1 มีนาคม 65).

ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดก็ไม่ได้ โดย DVLA จะเป็นหน่วยงานในการบันทึกคะแนนความประพฤติลงบนใบอนุญาตขับขี่หลังจากศาลมีคำสั่ง

### 3.2.4 มาตรการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

สำหรับในส่วนนี้จะเป็นการทบทวนมาตรการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยสามารถพิจารณาตามรายละเอียดดังนี้

#### ลักษณะหรือฐานความผิดที่กำหนด

ในส่วนของลักษณะหรือฐานความผิดที่กำหนดสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จะกำหนดคะแนนเหมือนกับฐานความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่เต็มรูปแบบดังที่ปรากฏตารางที่ 3.1 เพียงแต่จะมีความแตกต่างกันที่ในกรณีผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนครบ 6 คะแนนขึ้นไปจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่โดยอัตโนมัติ ส่วนผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบแล้วจะถูกบันทึกคะแนนความประพฤติไว้ในใบอนุญาตขับขี่ 12 คะแนน ภายในระยะเวลา 3 ปี

#### ลักษณะการฝึกอบรมเพื่อลดคะแนนสำหรับการถูกบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่

กรณีสหราชอาณาจักร ไม่ได้มีนโยบายหรือกฎหมายที่กำหนดให้มีการการฝึกอบรมเพื่อลดคะแนนที่อยู่ในระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ แต่คะแนนที่บันทึกจะถูกลบโดยอัตโนมัติเมื่อครบระยะเวลา 4 ปี นับแต่วันที่ถูกระบุบันทึกคะแนน และถ้าเป็นกรณีที่เป็นความผิดร้ายแรง เช่น ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยพบแอลกอฮอล์ หรือสารเสพติด จะกำหนดระยะเวลาลดคะแนนไว้สูงถึง 11 ปี

ทั้งนี้ เมื่อผู้ขับขี่ถูกลบใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องดำเนินการไปยื่นคำขอใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเพื่อเข้าสู่ขั้นตอนทดสอบความสามารถในการขับขี่อีกครั้ง โดยจะต้องกลับไปปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวหากจะมีการขับขี่ในระหว่างนี้ เช่น การแสดงป้ายที่มีสัญลักษณ์ L ห้ามขับขี่บนมอเตอร์เวย์จะต้องมีคนขับรถอายุ 21 ปีขึ้นไปนั่งไปพร้อมกัน เป็นต้น<sup>10</sup>

สำหรับการสอบเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี่กลับคืนมาจะต้องกลับไปทดสอบความสามารถในการขับขี่อีกครั้ง โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่<sup>11</sup>

(1) การทดสอบภาคทฤษฎี ใช้ร่วมกันระหว่างการทดสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

- ส่วนปรนัย ประกอบด้วยคำถามจำนวน 50 ข้อ เกณฑ์ผ่านคือ 43 ข้อ โดยคำถามมีเนื้อหาจากคู่มือสาธารณะ ผู้เข้าทำการทดสอบสามารถค้นคว้าและศึกษาได้ด้วยตนเอง เช่น รหัสทางหลวง (The Highway Code) เรียนรู้ป้ายจราจร (Know Your Traffic Signs) ขับรถหรือขี่ทักษะที่

<sup>10</sup> <https://www.gov.uk/driving-lessons-learning-to-drive>

<sup>11</sup> <https://www.gov.uk/driving-test/what-happens-during-test>



จำเป็น (Driving or Riding Essentials Skills) ตัวอย่างคำถาม เช่น หากต้องการจอดรถแต่ทัศนวิสัยไม่ดีเพราะหมอกลงจัด ต้องทำอะไร หรือเมื่อขับรถบนถนนที่เป็นน้ำแข็ง ควรขับรถอย่างไร

- ส่วนการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard perception part) ประกอบด้วยคลิปวิดีโอแบบจำลองเหตุการณ์การขับรถบนท้องถนน จำนวน 14 คลิป โดยต้องได้คะแนน 44 จาก 75 คะแนน ผู้เข้าทดสอบต้องรับชมวิดีโอดังกล่าวแล้วกดเลือกช่วงเวลาที่น่าจะมีอันตรายเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมหรือพฤติกรรมรถคันอื่นของผู้ใช้ถนนอื่นๆ หากกดเร็วหรือช้าเกินไป ระบบจะไม่ทำการนับคะแนน ด้วยเหตุนี้จึงสร้างปัญหาให้แก่ผู้เข้าทดสอบที่อาจสังเกตเห็นอันตรายที่เกิดขึ้นเร็วกว่าการนับคะแนนของระบบ ผู้เข้าทดสอบจึงเสียคะแนนในส่วนนี้ และอาจส่งผลให้ไม่ผ่านการทดสอบ

อย่างไรก็ดี หากผ่านการทดสอบส่วนหนึ่ง แต่ไม่ผ่านอีกส่วนหนึ่ง ถือว่าไม่ผ่านการทดสอบภาคทฤษฎีทั้งหมด จะต้องทำการทดสอบภาคทฤษฎีทั้งหมดจนกว่าจะผ่านทั้งสองส่วนในครั้งเดียวกัน โดยสามารถสมัครทดสอบในภาคทฤษฎีได้ในวันถัดไป แต่จะสามารถเข้าทดสอบได้อีก 3 วันทำการ เมื่อผ่านการทดสอบภาคทฤษฎีแล้ว มีเวลา 2 ปี ในการทดสอบภาคปฏิบัติ มิฉะนั้น จะต้องทำการทดสอบภาคทฤษฎีซ้ำอีกครั้ง

(2) การทดสอบภาคปฏิบัติ ขั้นตอนแรกของการทดสอบจะมีการตรวจสายตา โดยผู้เข้าทำการทดสอบต้องมีค่าสายตาตามมาตรฐานที่ถูกต้องตามกฎหมาย กล่าวคือ ต้องสามารถอ่านป้ายทะเบียนรถได้ในระยะ 20 เมตร ไม่ว่าจะด้วยตาเปล่าหรือใส่แว่นหรือคอนแทคเลนส์ หากไม่ผ่านการทดสอบสายตา จะไม่สามารถทำการทดสอบภาคปฏิบัติได้ การทดสอบของรถยนต์นั้นจัดทำทดสอบบนท้องถนนที่ใช้เดินทางจริง มีระยะเวลาในการสอบทั้งสิ้น 40 นาที สหราชอาณาจักรเป็นหนึ่งใน 42 ประเทศที่การทดสอบภาคปฏิบัติเป็นเพียงแค่การขับขี่บนถนน สำหรับการทดสอบภาคปฏิบัติของรถจักรยานยนต์นั้นจะจัดในสนามทดสอบ

### หลักสูตรการอบรมเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมรถคันอื่น

แม้ว่าระบบคะแนนจะสามารถนำกลับมาอย่างอัตโนมัติ แต่บางกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถใช้ดุลยพินิจในการกำหนดให้ผู้ขับขี่เข้าไปอบรมในหลักสูตรปรับปรุงพฤติกรรมรถคันอื่นแทนการดำเนินคดีในชั้นศาล ซึ่งมีแนวความคิดว่า “การฝึกอบรมผู้กระทำผิดจราจรอาจนำไปสู่การปรับปรุงในการขับขี่” โดยอาจพิจารณาตามฐานความผิด ได้แก่ หลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานใช้ความเร็วเกินกำหนด และหลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาท โดยสามารถแบ่งกลุ่มของผู้กระทำผิดได้เป็น 2 กลุ่ม คือ (1) ผู้กระทำผิดโดยจงใจ และ (2) ผู้กระทำผิดโดยประมาท

สำหรับหลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานใช้ความเร็วเกินกำหนด จะมุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ การหาสาเหตุของการใช้ความเร็วเกินกำหนด รวมถึงสร้างความตระหนักรู้แก่ผู้ขับขี่ถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ทั้งผู้ขับขี่เอง ผู้โดยสาร หรือผู้ใช้ถนนรายอื่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแรก: จะมีการนำเสนอและเสวนาร่วมกับผู้ขับขี่ ในหัวข้อเกี่ยวกับ การมองเห็น การรับรู้ถึงภัยอันตราย รวมถึงการประเมินทัศนคติและความรู้ของผู้ขับขี่

- **ส่วนที่สอง:** จะเกี่ยวข้องกับการประเมินการขับขี่ เพื่อทราบถึงจุดแข็งและจุดอ่อนของผู้ขับขี่ เพื่อนำไปสู่การให้คำแนะนำที่เหมาะสมต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่แต่ละคน โดยผู้ฝึกสอนการขับขี่จะแนะนำเทคนิคและแสดงให้เห็นถึงประโยชน์ของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ในส่วนนั้น

นอกจากนี้ ยังมีหลักสูตร **National Driver Offender Retraining Scheme (NDORS Courses)** ซึ่งประกอบด้วย 5 หลักสูตร โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3.3

รูปที่ 3.3: หลักสูตร National Driver Offender Retraining Scheme ของสหราชอาณาจักร

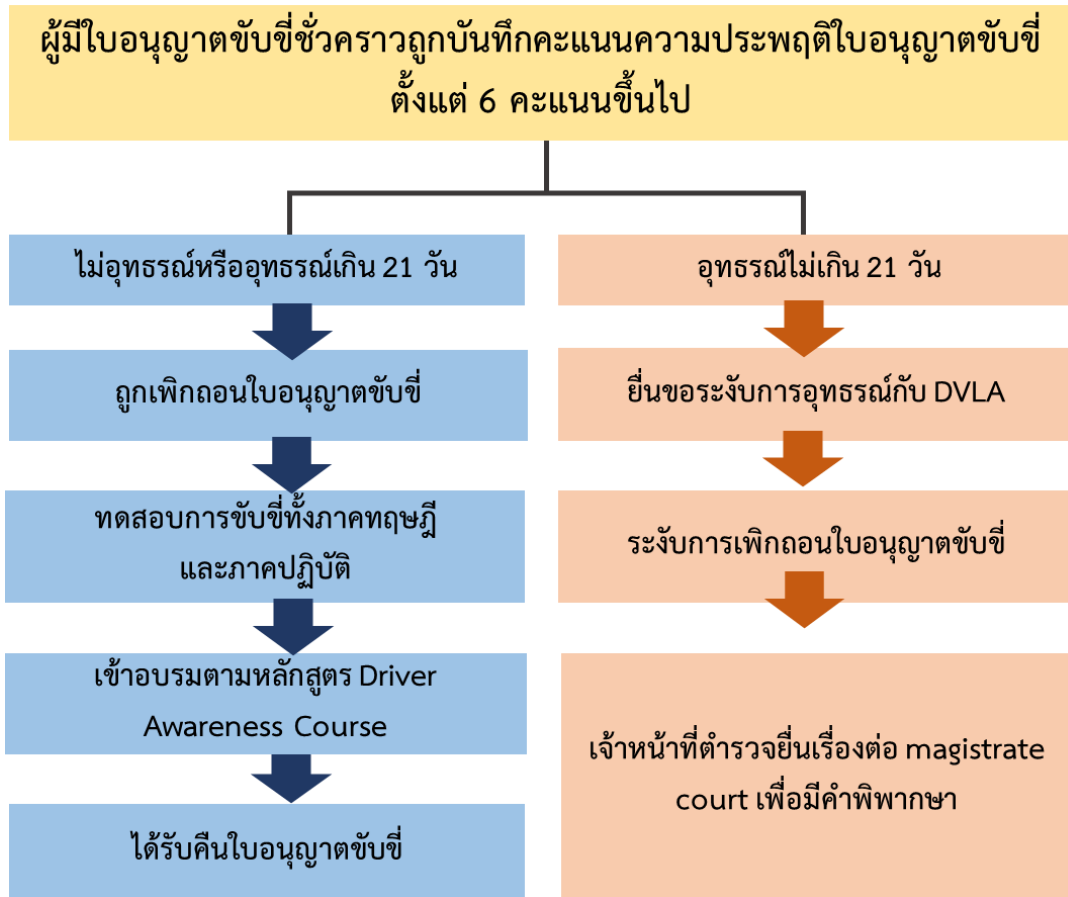
| ชื่อหลักสูตร  | ผู้กระทำความผิด  | รายละเอียด   | ระยะเวลาอบรม  | จำนวนผู้เข้าร่วม   |
|---|--|--|---|--|
| หลักสูตร National Speed Awareness (NSAC)              | ครอบคลุมความผิดเกี่ยวกับความเร็วระดับต่ำที่ตรวจพบโดยอุปกรณ์กล้องอัตโนมัติและเจ้าหน้าที่ตำรวจ   | ให้คำแนะนำที่จำเป็นแก่ผู้ขับขี่และผู้ขับขี่เพื่อช่วยให้เปลี่ยนพฤติกรรมบนท้องถนนและลดการกระทำผิดซ้ำ                               | 2 ชั่วโมง 45 นาที   | ผู้เข้าร่วมสูงสุด 9 คน (หลักสูตรห้องเรียนเสมือนจริงผ่าน Zoom) และผู้เข้าร่วมสูงสุด 24 คน (หลักสูตรในชั้นเรียน) |
| หลักสูตร National Motorway Awareness (NMAC)           | ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ตรวจพบว่ามีขีดจำกัดความเร็วที่ปรับได้ การขับผ่านช่อง X สีแดงและการฝ่าฝืนที่เกิดขึ้นบนไหล่ทางแข็งและพื้นที่หลบภัยฉุกเฉิน  | เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้มอเตอร์เวย์                           | 3 ชั่วโมง   |  |
| หลักสูตร What's Driving Us (WDU)                      | สำหรับผู้ขับขี่/ผู้โดยสารเป็นทางเลือกแทนการฟ้องร้องในความผิดฐานขับรถโดยไม่ระมัดระวังและเอาใจใส่อย่างเหมาะสม ที่อาจไม่ปฏิบัติตามทิศทางจราจร ละเลยสิทธิของคนเดินถนน ไม่ได้รับการควบคุมรถอย่างเหมาะสม และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถหรือดูแลผู้ขับขี่ที่เรียน | ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่และความสำคัญของการขับขี่โดยคำนึงถึงผู้อื่น  | 3 ชั่วโมง   |  |
| หลักสูตร Safe and Considerate Driving (SCD)           | ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการชนโดยไม่มีผลกระทบร้ายแรง ซึ่งการขับรถเปรียบเสมือนการเสียสมาธิหรือการตัดสินใจที่ผิดพลาด   | -  | 7 ชั่วโมง (รวมช่วงพัก) workshop- 3 ชั่วโมง การฝึกภาคปฏิบัติในรถยนต์ - 3.5 ชั่วโมง | -  |
| หลักสูตร National Rider Risk Awareness Course (NRRAC) | ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมที่สามารถอธิบายได้ว่าเป็นการแสวงหาความตื่นเต้น ต่อต้านสังคม หรือประมาทเลินเล่อที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือการชนกันถึงแก่ชีวิต   | เพื่อเตือนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงช่องโหว่ที่การขี่ที่ไม่เหมาะสมหรือประมาทเลินเล่อสามารถดึงดูดและป้องกันไม่ให้พวกเขาทำผิดซ้ำได้ | 3 ชั่วโมง   | ผู้เข้าร่วมสูงสุด 9 คน (หลักสูตรห้องเรียนเสมือนจริงผ่าน Zoom) และผู้เข้าร่วมสูงสุด 24 คน (หลักสูตรในชั้นเรียน) |

ที่มา: TTC Group (2024)

ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จะต้องชำระค่าธรรมเนียมในการอบรมด้วยตนเอง แต่หากอบรมตามวันและเวลาจนครบถ้วน ผู้ขับขี่อาจได้รับการผ่อนปรนมากขึ้น เช่น บริษัทประกันภัยจะมองว่าเอมีการอบรมตามหลักสูตรแล้วให้ถือว่าผู้ขับขี่ได้รับการลงโทษแล้ว เบี้ยประกันภัยก็จะไม่เพิ่มขึ้น<sup>12</sup> ในทางกลับกันหากผู้ขับขี่ปฏิเสธในการเข้าอบรมก็จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีในศาลเช่นเดิมต่อไป

<sup>12</sup> <https://web.archive.org/web/20160819221903/http://www.theaa.com/newsroom/news-2012/car-insurance-and-speed-awareness-courses.html>

รูปที่ 3.4: กระบวนการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว



### 3.3 ประเทศนอร์เวย์

#### 3.3.1 ภาพรวมโครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่

ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ (prikbelastning) ในประเทศนอร์เวย์บังคับใช้ใน ปี พ.ศ. 2547 โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน และลดการบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนให้น้อยลง รวมไปถึงการเพื่อลดความซับซ้อนของภารกิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อีกด้วย<sup>13</sup>

สำหรับหลักเกณฑ์ในการบันทึกคะแนนนั้น จะแตกต่างกันไปตามฐานความผิดและชนิดของใบอนุญาต กล่าวคือ จำนวนคะแนนที่ถูกบันทึกในการกระทำความผิดแต่ละครั้งคือ 2 หรือ 3 คะแนน แยกตามระดับความร้ายแรงของฐานความผิด โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้

<sup>13</sup> "Penalty Points on Your Driving Licence." Statens vegvesen. Accessed November 20, 2023. <https://www.vegvesen.no/en/driving-licences/driving-licence-holders/penalty-points/>.

ตารางที่ 3.3: หลักเกณฑ์การตัดคะแนนของระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ในประเทศนอร์เวย์

| ฐานความผิด   | จำนวนคะแนนที่บันทึก |
|--|---------------------|
| ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วที่ 11 ถึง 15 กม./ชม. โดยที่ความเร็วจำกัดคือ 60 กม./ชม. หรือต่ำกว่า     | 2 คะแนน             |
| ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วที่ 16 ถึง 20 กม./ชม. โดยที่ขีดจำกัดความเร็ว คือ 70 กม./ชม. หรือสูงกว่า | 2 คะแนน             |
| ไม่สามารถรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี                                   | 2 คะแนน             |
| ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วที่ 21 กม./ชม. ขึ้นไป โดยจำกัดความเร็วอยู่ที่ 70 กม./ชม. ขึ้นไป         | 3 คะแนน             |
| ฝ่าไฟแดง   | 3 คะแนน             |
| ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่   | 3 คะแนน             |

ในกรณีการกระทำครั้งเดียวแต่ประกอบด้วยหลายฐานความผิด คะแนนของแต่ละฐานความผิดจะถูกนำมานับรวมกัน ทั้งนี้ สำหรับผู้ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลอง (Probationary-licence drivers) หากฝ่าฝืนกระทำผิดจะถูกบันทึกคะแนนเป็นสองเท่าของในแต่ละฐานความผิด ส่งผลให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลองจะถูกตัดคะแนน 4 หรือ 6 คะแนนแล้วแต่กรณี<sup>14</sup>

หลังจากผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนไปถึง 4 คะแนน ผู้ขับขี่จะได้รับจดหมายเตือนพร้อมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลของการถูกบันทึกคะแนนที่เพิ่มขึ้น โดยสำหรับใบอนุญาตขับขี่ถาวรจะถูกเพิกถอนหากมีการละเมิดอีก 2 ครั้ง ก่อนที่คะแนนปัจจุบันจะหมดอายุ และในส่วนของผู้ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลองจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่หากมีการละเมิดหลังจดหมายแจ้งเตือนอีกเพียงครั้งเดียว โดยหากผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนถึง 8 คะแนนภายในระยะเวลาสามปี ผู้ขับขี่จะถูกสูญเสียสิทธิในการขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน<sup>15</sup>

ทั้งนี้ จากงานศึกษาเกี่ยวกับผลการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ในประเทศนอร์เวย์ พบว่า ผู้ขับขี่จะลดอัตราการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรลง เมื่อผู้ขับขี่มีจำนวนคะแนนที่จะทำให้ถูกเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามีผู้ขับขี่เพียงไม่กี่รายที่ได้รับคะแนนมากจนต้องสูญเสียใบอนุญาตในการละเมิดครั้งถัดไป และยังมีผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตน้อยลงอีกด้วย ซึ่งหมายความว่าผลการป้องปรามของการเพิกถอนใบอนุญาตใกล้เคียงขีดจำกัด เช่นเดียวกับผลการคัดเลือกในการถอดผู้ขับขี่ออกจากการจราจร ส่งผลกระทบต่อประชากรผู้ขับขี่ในสัดส่วนที่ค่อนข้างน้อย ดังนั้นจึงอาจเป็นเรื่องยากที่จะตรวจจับผลกระทบต่อการประมาณการความเสี่ยงการชนโดยรวม แม้ว่าผลกระทบด้านความปลอดภัยอาจมีความสำคัญต่อผู้กระทำผิดซ้ำแต่ละรายก็ตาม

<sup>14</sup> Fridulv Sagberg, Hanne B. Sundfør, "Self-reported deterrence effects of the Norwegian driver's licence penalty point system", Transportation Research Part F, Elsevier

<sup>15</sup> Sagberg, Fridulv, and Rikke Ingebrigtsen. Effects of a penalty point system on traffic violation. Accessed November 19, 2023. [https://toi.brage.unit.no/toi-xmlui/bitstream/handle/11250/2603548/Sagberg\\_10.1016\\_j.aap.2017.11.002.pdf?sequence=2](https://toi.brage.unit.no/toi-xmlui/bitstream/handle/11250/2603548/Sagberg_10.1016_j.aap.2017.11.002.pdf?sequence=2).

### 3.3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดวิธีและหลักเกณฑ์ในการบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ มีดังนี้

#### *Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)*

Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven) หรือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก เป็นกฎหมายหลักที่ควบคุมข้อบังคับของการจราจร ความปลอดภัยบนถนน และด้านต่างๆ เกี่ยวกับยานพาหนะและผู้ใช้งานในประเทศนอร์เวย์ กฎหมายฉบับนี้ยังมีสาระสำคัญรวมถึงกฎเกณฑ์ในการขับขี่ มาตรฐานของยานพาหนะ โครงสร้างทางถนน อุปกรณ์ควบคุมการจราจร การออกใบอนุญาต และโทษที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดกฎหมายจราจร วัตถุประสงค์หลักของกฎหมายนี้ คือเพื่อให้มั่นใจว่าการจราจรเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ พร้อมลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุและอันตรายบนถนนในนอร์เวย์โดยเฉพาะ

ทั้งนี้สำหรับเงื่อนไขในการสูญเสียสิทธิในการขับขี่ยานยนต์ ถ้าผู้มีสิทธิขับรถถูกพิพากษาลงโทษด้วยคำพิพากษาหรือคำสั่งเดียวกัน อาจกำหนดการสูญเสียสิทธิในการขับขี่รถยนต์ที่ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถตามระยะเวลาที่กำหนดหรือตลอดไปหากคำนึงถึงการจราจร ความปลอดภัยหรือการพิจารณาของสาธารณะ กำหนดให้เป็นอย่างอื่น โดยให้มีการบังคับใช้กฎระเบียบกำหนดหลักเกณฑ์โดยละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาที่สูญเสียสิทธิพิเศษในการขับขี่และเมื่อใดที่ต้องทำการทดสอบขับรถใหม่<sup>16</sup>

ในส่วนประเด็นโทษตามกฎหมายจราจร หากผู้บัญชาการตำรวจหรือบุคคลที่มีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากบุคคลนั้นฝ่าฝืนขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ จะมีโทษทางอาญาและสูญเสียสิทธิในการขับขี่รถยนต์เป็นระยะเวลาขั้นต่ำ 1 ปีหรือตลอดชีพ<sup>17</sup>

#### *Forskrift om prikkbelastning*

Forskrift om prikkbelastning หรือ Regulations on point loading เป็นกฎระเบียบว่าด้วยการกำหนดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ อาศัยอำนาจตาม มาตรา 33(2) พระราชบัญญัติการจราจรทางบก 2508 (ฉบับที่ 4) โดยมีขอบเขตการบังคับใช้กับผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ และใบอนุญาตขับขี่มือใหม่ที่มีใบอนุญาตแบบชั่วคราว<sup>18</sup>

ทั้งนี้ สำหรับความรับผิดชอบที่จะต้องมีการบันทึกคะแนนความประพฤติใบขับขี่ โดยหลักประกอบด้วยฐานความผิด ดังนี้<sup>19</sup>

(1) การขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วที่ 11 ถึง 15 กม./ชม. โดยที่ความเร็วจำกัดคือ 60 กม./ชม.

<sup>16</sup> Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven). § 33.

<sup>17</sup> Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven). § 35.

<sup>18</sup> Forskrift om prikkbelastning, § 1.

<sup>19</sup> Forskrift om prikkbelastning, § 2.

(2) การขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วที่ 16 ถึง 20 กม./ชม. โดยที่ขีดจำกัดความเร็ว คือ 70 กม./ชม.

(3) การขับรถโดยไม่สามารถรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี

(4) การขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วที่ 21 กม./ชม. ขึ้นไป โดยจำกัดความเร็วอยู่ที่ 70 กม./ชม. ขึ้นไป

(5) การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่มีไฟสีแดงคงที่หรือกะพริบ

(6) การแข่งที่ผิดกฎหมาย เช่น ทางม้าลาย ฝ่าฝืนป้ายจราจร การแข่งข้างหน้าหรือทางแยก หรือ บริเวณที่มียอดเขา หรือทางโค้ง

(7) การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

สำหรับความรับผิดในแต่ละประเภท จะถูกบันทึกคะแนนความประพฤติตามตารางที่ x,x ตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 3.3.1 โดยบุคคลใดที่มีการถูกบันทึกคะแนนจนถึง 6 จุดจะต้องได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นลายลักษณ์อักษรโดยเร็วที่สุดเกี่ยวกับคะแนนที่ได้รับและผลที่ตามมาจากการได้รับคะแนนเพิ่มเติม<sup>20</sup>

ทั้งนี้ หากผู้ขับขี่ได้รับคะแนน 8 คะแนนขึ้นไปภายใน 3 ปีจะต้องถูกเพิกถอนใบขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน แต่ระยะเวลาของการตัดสิทธิสามารถกำหนดได้น้อยกว่า 6 เดือน หากการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีเหตุผลอันควร<sup>21</sup>

#### ***Forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften)***

Forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften) เป็นข้อบังคับเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ โดยกำหนดระยะเวลาทดลองใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 2 ปีตามที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับขี่ หากมีการออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่ในช่วงทดลองใช้งาน จะต้องระบุระยะเวลาทดลองใช้งานที่เหลือไว้ในใบอนุญาตขับขี่

ทั้งนี้ หากผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แบบทดลองขับขี่สูญเสียใบขับขี่ในช่วงทดลองใช้งานอันเป็นผลจากการละเมิดกฎจราจร จะต้องดำเนินการทดสอบขับรถใหม่ทั้งหมดทั้งในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ<sup>22</sup> และหลังจากผ่านการทดสอบขับรถแล้วจะมีการออกใบอนุญาตขับขี่โดยมีระยะเวลาทดลองใช้ใหม่ 2 ปี แม้ว่าจะไม่มีข้อกำหนดสำหรับการพิจารณาคดีใหม่ตามคำพิพากษาหรือคำสั่งก็ตาม

#### **3.3.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบขับขี่ สามารถพิจารณาได้ตามรายละเอียด ดังนี้

#### ***Norwegian Public Roads Administration***

---

<sup>20</sup> Forskrift om prikkbelastning, § 3.2

<sup>21</sup> Forskrift om prikkbelastning, § 5-6.

<sup>22</sup> Forskrift om førerkort m.m., § 4-2.

Norwegian Public Roads Administration เป็นหน่วยงานราชการที่ประกอบด้วย Directorate of Public Roads และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีก 6 แผนก อยู่ใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม นอกจากนี้ยังมีอำนาจหน้าที่หลัก ดังนี้<sup>23</sup>

- การวางแผน การก่อสร้าง การดำเนินงาน และการบำรุงรักษาพันธมิตรระหว่างหน่วยงาน
- การตรวจสอบและข้อกำหนดยานพาหนะ การฝึกอบรมผู้ขับขี่ และการออกใบอนุญาต
- กำกับดูแลในระดับภาคส่วนด้านความปลอดภัยการจราจรบนถนน สภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการเคลื่อนย้ายการขนส่งภายในเขตเมือง

#### *Norwegian Police Service: The Central Mobile Service*

สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอำนาจหน้าที่หลักในการกำกับดูแลความปลอดภัยทางด้านจราจร ได้แก่ The Central Mobile Service โดยจะควบคุม การเฝ้าระวัง และการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว การขับรถโดยมีฤทธิ์แอลกอฮอล์และ/หรือยาเสพติด การขับขี่โดยมีพฤติกรรมก้าวร้าวและเป็นอันตรายในการจราจร รวมทั้งการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล

#### **3.3.4 มาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

สำหรับมาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวและผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบจะมีมาตรการที่บังคับใช้เหมือนกัน โดยสามารถพิจารณาได้ดังนี้<sup>24</sup>

##### *กระบวนการบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่*

หากผู้ขับขี่ละเมิดกฎหมายจราจร การบันทึกคะแนนความประพฤติจะเกิดขึ้นใน 2 วิธี คือ 1) เจ้าหน้าที่ตำรวจจะสั่งให้หยุดเพื่อตรวจและแจ้งข้อหาการละเมิด รวมทั้งแจ้งว่าจะมีการบันทึกคะแนนความประพฤติขับขี่ และ 2) บันทึกคะแนนโดยอัตโนมัติผ่านกล้องตรวจจับความเร็วที่จะแสดงผลไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบว่าผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนความเร็ว

##### *ลักษณะการฝึกอบรมเพื่อลดคะแนนสำหรับการถูกบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่*

ภายหลังจากที่ศาลมีคำพิพากษาให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาของคะแนนจะอยู่ในระบบเป็นระยะเวลา 3 ปี หลังจากการตัดสินของศาลถึงที่สุดและจะถูกกลับไปโดยอัตโนมัติ

<sup>23</sup> GOV.no, “Norwegian Public Roads Administration”, Accessed April 24,2025. <https://www.regjeringen.no/en/dep/sd/organisation/subordinate-agencies-and-enterprises/norwegian-public-roads-administration/id443412>.

<sup>24</sup> Norwegian Public Roads Administration, “Penalty points on your driving licence” Accessed April 24,2025. <https://www.vegvesen.no/en/driving-licences/driving-licence-holders/penalty-points/>



### แนวทางการใช้พิจารณาผิดในกรณีปฏิเสธไม่ยอมรับการถูกบันทึกคะแนน

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยินยอมชำระค่าปรับ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการส่งข้อเท็จจริงและเอกสารต่างๆ ไปยังศาลเพื่อเรียกให้ผู้ขับขี่ไปปรากฏตัวต่อศาลแขวง โดยในขั้นตอนนี้การถูกบันทึกคะแนนจะเกิดขึ้นจากคำพิพากษาของศาลถึงที่สุด รวมทั้งจำนวนค่าปรับที่ต้องชำระ โดยจะไม่มีสิทธิอุทธรณ์คำพิพากษาต่อไปอีก

### หลักสูตรการอบรมเพื่อทดสอบการขับขี่

เมื่อผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต จะต้องดำเนินการกลับมาทดสอบความสามารถในการขับขี่อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหลักสูตรที่ใช้ในการทดสอบจะเป็นหลักสูตรเดียวกับหลักสูตรทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเหมือนในครั้งแรก โดยการทดสอบประกอบไปด้วย การทดสอบทางทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยมีรายละเอียดในการทดสอบ ดังนี้<sup>25</sup>

(1) การทดสอบทางทฤษฎี การทดสอบทางทฤษฎีจะเป็นการสอบเกี่ยวกับทฤษฎีในการขับขี่ รวมทั้งกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยการสอบจะมีข้อสอบทั้งหมด 45 ข้อ สามารถตอบผิดได้เพียง 7 ข้อ โดยการสอบมีค่าใช้จ่ายประมาณ 300 ยูโร แต่หากสอบผ่านได้ตั้งแต่ครั้งแรกจะไม่มีค่าธรรมเนียม หากผ่านการสอบภาคทฤษฎี ผลการสอบจะมีอายุ 3 ปี โดยจะต้องดำเนินการสอบภาคปฏิบัติให้ผ่านภายในระยะเวลาดังกล่าว มิฉะนั้นจะต้องกลับมาสอบใหม่อีกครั้ง

(2) การทดสอบทางปฏิบัติ การทดสอบภาคปฏิบัติจะประกอบไปด้วยการอบรมและทดสอบให้ผ่านทั้งหมด 4 หลักสูตร ได้แก่

- หลักสูตรการปฐมพยาบาล มีค่าใช้จ่าย 85 ยูโร ใช้เวลาเรียนทฤษฎีประมาณ 3.5 ชั่วโมง ในการผ่าน ผู้สอนจะสร้างสถานการณ์ต่างๆ ที่ต้องแสดงทักษะที่จำเป็นในชีวิตจริง ตัวอย่างเช่น การเกิดอุบัติเหตุ ทักษะการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เป็นต้น (ค่าใช้จ่าย 85 ยูโร)
- หลักสูตรการขับรถในเวลากลางคืน จะเป็นหลักสูตรที่อบรมและทดสอบเฉพาะในฤดูใบไม้ร่วงถึงฤดูใบไม้ผลิเท่านั้น เนื่องจากประเทศนอร์เวย์จะมี “white nights” ซึ่งมีสถานการณ์พิเศษเกิดขึ้นแตกต่างจากเหตุการณ์ปกติ เช่น การฝีกเบรคจากหุนที่สวมชุดสะท้อนแสงหรือเสื้อผ้าสีเข้ม โดยผู้สอนสามารถเบี่ยงเบนความสนใจของนักเรียนได้โดยการพูดคุย เพื่อทดสอบสมาธิและทักษะในเบรคกระทันหัน หรือเป็นรูปทาบที่กำลังวิ่งข้ามถนนหรือคนเดินถนนผ่านแผงควบคุม
- หลักสูตรการขับขี้อย่างปลอดภัย เป็นหลักสูตรที่ต้องอบรมและทดสอบบนวิสัยที่อันตราย เช่น ถนนลื่น ถนนที่มีแต่แผ่นโลหะ หรือพื้นที่น้ำแข็ง สิ่งกีดขวางต่างๆ ที่รถสามารถลื่นไถล สูญเสียการควบคุมได้ง่าย เป็นต้น (ค่าใช้จ่าย 660 ยูโร)

<sup>25</sup>Idaoffice, “Getting a driver's license in Norway”, Accessed April 24 2024. <https://idaoffice.org/posts/getting-a-drivers-license-in-norway-en>.

นอกจากนี้ เนื่องจากในประเทศนอร์เวย์ ให้ความสำคัญกับการดูแลสิ่งแวดล้อมและปริมาณควันไอเสียเป็นอย่างมาก ดังนั้น ในการทดสอบผู้ขับขี่จะต้องสามารถขับขี่ด้วยความเร็วที่ถูกต้อง หรือเทียบคันเร่งหนักเกินไป

- ขั้นตอนสุดท้ายของการฝึกอบรมจะใช้เวลาประมาณ 13 ชั่วโมงทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ซึ่งระยะเวลาสามารถเพิ่มหรือลดได้ ขึ้นอยู่กับความสำเร็จของนักเรียนแต่ละคน โดยเป็นการขับรถในเขตเมืองที่พลุกพล่าน การแข่งบนมอเตอร์เวย์ เป็นต้น (ค่าใช้จ่าย 73 ยูโร)

หากครบทั้ง 4 หลักสูตรแล้วและสามารถสอบผ่านได้ ผู้อบรมจะเชิญผู้เชี่ยวชาญจาก Norwegian State Road Administration เพื่อมาซักถามเกี่ยวกับรายละเอียดของรถ และดูการขับรถรอบเมืองเป็นเวลา 1 ชั่วโมง เพื่อทดสอบความสามารถ การจอด การถอยหลัง เป็นต้น หากทุกอย่างเป็นไปอย่างเรียบร้อย จะมีการชำระแบบฟอร์มเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ และจะส่งทางไปรษณีย์หนึ่งวันหลังจากการสอบปลายภาค (ค่าใช้จ่าย ทั้งกระบวนการ 115 ยูโร)

อย่างไรก็ดี มีข้อสังเกตว่า ในการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวนั้นมีค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้น หากมีการละเมิดกฎหมายจราจรและถูกบันทึกคะแนนจนถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องกลับมาทดสอบและชำระค่าทดสอบตามที่ปรากฏในค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วย

### 3.4 สาธารณรัฐฝรั่งเศส

#### 3.3.1 ภาพรวมโครงสร้างของระบบการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่

สาธารณรัฐฝรั่งเศส มีโครงสร้างระบบคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ในรูปแบบการตัดคะแนน (Reduced) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำผิดซ้ำของพฤติกรรมที่เป็นอันตราย รวมทั้งเพื่อปรับปรุงความรู้เกี่ยวกับความบกพร่องของระบบจราจรและความตระหนักในแง่มุมมองสังคมในการขับขี่

ทั้งนี้ สำหรับจำนวนคะแนนจะถูกกำหนดโดยกฎหมายได้แก่ Code de la route โดยแนวทางการพิจารณาจำนวนคะแนน อาจพิจารณาจาก<sup>26</sup>

- ความรุนแรงของความเสียหายและอันตรายต่อผู้อื่น (ความผิดฐานมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกำหนด ความผิดฐานขับขี่ด้วยความเร็ว ฯลฯ)
- ความอันตรายต่อตนเอง (ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือไม่สวมหมวกกันน็อค ฯลฯ)
- การปฏิบัติตามกฎจราจร (ความผิดฐานไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือความผิดก้องจับความเร็ว ฯลฯ)

<sup>26</sup> Simone Klipp, et al, "European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions," [https://www.researchgate.net/publication/257894738\\_European\\_Demerit\\_Point\\_Systems\\_Overview\\_of\\_their\\_main\\_features\\_and\\_expert\\_opinions](https://www.researchgate.net/publication/257894738_European_Demerit_Point_Systems_Overview_of_their_main_features_and_expert_opinions), 77.

### 3.3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้จะเป็นการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ **Code de la route** ซึ่งเป็นกฎหมายที่สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 โดยจะกำหนดแนวทางในการออกใบอนุญาตขับขี่ การกำกับดูแลผู้ขับขี่และความปลอดภัยทางถนน โดยกฎฉบับดังกล่าว โดยที่ผู้ถือครองใบอนุญาตถาวรจะมีคะแนนจำนวน 12 คะแนน อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะมีคะแนนตั้งต้นที่ 6 คะแนน จากปกติ 12 คะแนน โดยจะได้รับคะแนนเพิ่มขึ้นปีละ 2 คะแนนต่อปี ภายในระยะเวลา 3 ปีแรก หากไม่ได้กระทำความผิดเลย ทั้งนี้ สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่จะต้องเข้ารับการอบรมเมื่อถูกตัดคะแนนตั้งแต่ 3 คะแนนขึ้นไป (ภาคบังคับ)<sup>27</sup>

สำหรับระดับความร้ายแรงของฐานข้อหาในระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของประเทศฝรั่งเศสนั้นจะแบ่งออกเป็น 5 ระดับ<sup>28</sup> ซึ่งจำนวนคะแนนที่ถูกตัดและจำนวนค่าปรับจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละระดับฐานความผิด โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้<sup>29</sup>

ตารางที่ 3.4: ฐานข้อหาในระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของประเทศฝรั่งเศส

หน่วย: ยูโร

| ฐานความผิด   | จำนวนค่าปรับ | จำนวนคะแนนที่ถูกตัด |
|--|--------------|---------------------|
| <b>ฐานความผิดระดับ 5 (ร้ายแรง)</b>   |              |                     |
| ทำให้บุคคลเสียชีวิตจากการขับรถอันตราย  | ≥150,000     | 6 คะแนน             |
| ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต  | 15,000       | 6 คะแนน             |
| เมาแล้วขับ   | 9,000        | 6 คะแนน             |
| <b>ฐานความผิดระดับ 4</b>   |              |                     |
| การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถยนต์  | 135          | 3 คะแนน             |
| การแข่งขันที่เป็นอันตราย   | 135          | 3 คะแนน             |
| ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย  | 135          | 3 คะแนน             |
| <b>ฐานความผิดระดับ 3</b>   |              |                     |
| ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วน้อยกว่า 20 กม./ชม. โดยที่ความเร็วจำกัดคือ 50 กม./ชม. หรือต่ำกว่า | 68           | 3                   |
| <b>ฐานความผิดระดับ 2</b>   |              |                     |
| เลี้ยวกะทันหันโดยไม่มี การเตือนล่วงหน้า  | 35           | 2                   |
| ขับบนไหล่ทาง   | 35           | 2                   |
| <b>ฐานความผิดระดับ 1</b>   |              |                     |
| การจอดรถผิดกฎหมาย  | 11           | -                   |

<sup>27</sup> Code de la route, Article L223-1.

<sup>28</sup> “Driving Offences and Penalties in France: Fines, Tickets & Points.” FrenchEntrée, Accessed April 14, 2022. <https://www.frenchentree.com/living-in-france/driving/driving-offences-and-penalties-in-france-fines-tickets-points/>.

<sup>29</sup> “Driving Offences and Penalty Fines in France.” French. Accessed November 20, 2023. <https://www.french-property.com/guides/france/driving-in-france/driving-offences-penalties>.

นอกจากนี้ ประเทศฝรั่งเศสยังกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนต้องรอเป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อได้รับคะแนนคืนทั้งหมด สำหรับกรณีที่เป็นฐานความผิดที่มีความร้ายแรง เว้นแต่ในกรณีฐานความผิดที่ตัดเพียง 1 คะแนน ให้รอเป็นระยะเวลา 6 เดือน (180 วัน) หรือเป็นฐานความผิดที่ตัด 2 คะแนน ให้รอเป็นระยะเวลา 2 ปี และหากผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดใหม่ในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ก็ให้เริ่มนับเวลาการคืนคะแนนเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ได้กระทำความผิดใหม่นั้น ทั้งนี้ ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนสามารถเข้ารับการอบรมเพื่อขอคืนคะแนนได้สูงสุด 4 คะแนน โดยมีสิทธิเข้าอบรมเพื่อขอคืนคะแนนได้เพียงปีละ 1 ครั้ง<sup>30</sup>

### 3.3.3 มาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

สำหรับมาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว สามารถพิจารณาได้ ดังนี้

#### **การคืนคะแนนให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่**

สำหรับการคืนคะแนนสาธารณรัฐฝรั่งเศสสามารถดำเนินการได้ 2 กรณีคือ **กรณีแรก** การรอระยะเวลาที่จะมีการคืนคะแนนให้อัตโนมัติเมื่อครบกำหนดระยะเวลา โดยผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนต้องรอเป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อได้รับคะแนนคืนทั้งหมด สำหรับกรณีที่เป็นฐานความผิดที่มีความร้ายแรง เว้นแต่ในกรณีฐานความผิดที่ตัดเพียง 1 คะแนน ให้รอเป็นระยะเวลา 6 เดือน (180 วัน) หรือเป็นฐานความผิดที่ตัด 2 คะแนน ให้รอเป็นระยะเวลา 2 ปี และหากผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดใหม่ในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ก็ให้เริ่มนับเวลาการคืนคะแนนเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ได้กระทำความผิดใหม่นั้น ทั้งนี้ ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนสามารถเข้ารับการอบรมเพื่อขอคืนคะแนนได้สูงสุด 4 คะแนน โดยมีสิทธิเข้าอบรมเพื่อขอคืนคะแนนได้เพียงปีละ 1 ครั้ง<sup>31</sup>

**กรณีที่สอง** การอบรมหลักสูตรการศึกษาใหม่สำหรับผู้ขับขี่ (stage de sensibilisation à la sécurité routière) ซึ่งโดยทั่วไปจะมีค่าใช้จ่าย 200 ยูโร โดยการสำเร็จหลักสูตรจะทำให้ได้รับคะแนนคืนทั้งหมด 4 คะแนน

<sup>30</sup> "(PDF) European Demerit Point Systems: Overview of Their Main Features ...," accessed March 28, 2023, [https://www.researchgate.net/publication/257894738\\_European\\_Demerit\\_Point\\_Systems\\_Overview\\_of\\_their\\_main\\_features\\_and\\_expert\\_opinions](https://www.researchgate.net/publication/257894738_European_Demerit_Point_Systems_Overview_of_their_main_features_and_expert_opinions), 74-77.

<sup>31</sup> "(PDF) European Demerit Point Systems: Overview of Their Main Features ...," accessed March 28, 2023, [https://www.researchgate.net/publication/257894738\\_European\\_Demerit\\_Point\\_Systems\\_Overview\\_of\\_their\\_main\\_features\\_and\\_expert\\_opinions](https://www.researchgate.net/publication/257894738_European_Demerit_Point_Systems_Overview_of_their_main_features_and_expert_opinions), 74-77.

### หลักสูตรการอบรมใบอนุญาตขับขี่

สำหรับหลักสูตรการอบรมเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการอบรมหากต้องการขอคืนคะแนนความประพฤติ 4 คะแนน จะดำเนินการโดยนักจิตวิทยาและผู้ฝึกสอนการขับขี่ โดยมีผู้เข้าร่วมอบรมประมาณ 10-20 คน อบรมต่อเนื่องกัน 2 วัน ระยะเวลา 16 ชั่วโมง ซึ่งไม่มีการทดสอบเกี่ยวกับการขับขี่รถแต่อย่างใด

- วันแรก: อบรมเรื่องทั่วไป ในการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ โดยผู้กระทำผิดในทุกฐานความผิดจะเข้าอบรมในหลักสูตรนี้เหมือนกัน
- วันที่สอง: อบรมเกี่ยวกับเรื่อง การดื่มแอลกอฮอล์ การเสพสารเสพติด หรือการใช้ความเร็วเกินกำหนด โดยหัวข้อจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้กระทำความผิดในกลุ่มการอบรมมีความผิดใดมากที่สุด

## 3.5 ออสเตรเลีย

### 3.5.1 ภาพรวมโครงสร้างระบบการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่

ออสเตรเลียใช้ระบบการปกครองแบบสหพันธรัฐ โดยแต่ละรัฐมีการตรากฎหมายรวมถึงรูปแบบการบังคับใช้ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ หรือระบบ “ตัดแต้ม” ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ (New South Wales) ซึ่งเป็นรัฐแรกๆ ของออสเตรเลียที่เริ่มนำระบบมาปรับใช้ในปี พ.ศ. 2512<sup>32</sup>

ระบบการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของรัฐนิวเซาท์เวลส์ จะใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติในรูปแบบการ “บันทึก” คะแนน (Add) กล่าวคือ ในขั้นแรกนั้นผู้ขับขี่ทุกคนจะมีแต้มเริ่มต้นที่ 0 แต้ม ก่อนจะมีการปรับเพิ่มแต้มขึ้นตามการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้อง หากจำนวนแต้มเพิ่มขึ้นจนถึงระดับเพดานที่กำหนด ใบอนุญาตขับขี่จะพักใช้หรือเพิกถอน เป็นต้น

### 3.5.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

#### *Road Transport Act 2013*

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบใบอนุญาตขับขี่ ระบบการจดทะเบียนยานพาหนะ ระบบการพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนนและประสิทธิภาพของการขนส่ง โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 8 ส่วน ครอบคลุมข้อกำหนดเรื่องการออกใบอนุญาตขับขี่ การขึ้นทะเบียนยานพาหนะ ระบบความปลอดภัยและการจัดการ

<sup>32</sup> Commissioner for Motor Transport New South Wales, “Annual report 1969-1970” (1970), p.5,

[https://media.opengov.nsw.gov.au/pairtree\\_root/bc/06/8c/4a/15/15/49/09/a5/a3/cf/3d/d9/49/36/af/obj/DMT\\_1969\\_70.pdf](https://media.opengov.nsw.gov.au/pairtree_root/bc/06/8c/4a/15/15/49/09/a5/a3/cf/3d/d9/49/36/af/obj/DMT_1969_70.pdf), (Accessed June 12, 2024)

จราจร และการบังคับใช้กฎ ซึ่งมีการระบุข้อกำหนดเรื่องการบังคับใช้ระบบตัดแต้มในส่วนที่ 3 ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่<sup>33</sup>

### Road Rules 2014

เป็นกฎหมายจราจรที่บังคับใช้สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ใช้ถนนของรัฐนิวเซาท์เวลส์ มีจุดประสงค์ 3 ประการ ได้แก่ (1) เพื่อรวบรวมกฎจราจรที่บังคับใช้ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ (2) เพื่อให้กฎหมายจราจรที่บังคับใช้ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ยึดหลักตามกฎหมายจราจรของออสเตรเลีย สำหรับสามารถปรับบังคับใช้ในพื้นที่ส่วนอื่นๆ ของประเทศ และ (3) ระบุกฎหมายจราจรอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรของออสเตรเลีย ทั้งนี้ Road Rules 2014 มีรายละเอียดแบ่งเป็น 21 ส่วน โดยมีการกำหนดกฎหมาย ข้อบังคับ แนวทางการปฏิบัติในการใช้รถใช้ถนนแยกย่อยรายการ เช่น ส่วนที่ 3 เป็นกฎหมายว่าด้วยการจำกัดความเร็ว ส่วนที่ 4 เป็นกฎหมายว่าด้วยการเลี้ยว เป็นต้น<sup>34</sup>

สำหรับออสเตรเลียนั้น หลักเกณฑ์ของรัฐนิวเซาท์เวลส์ จะใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ในรูปแบบการบันทึกคะแนน (Add) กล่าวคือ ในขั้นแรกนั้นผู้ขับขี่ทุกคนจะมีแต้มเริ่มต้นที่ 0 แต้มก่อนจะมีการปรับเพิ่มแต้มขึ้นตามการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้อง หากจำนวนแต้มเพิ่มขึ้นจนถึงระดับเพดานที่กำหนด ใบอนุญาตขับขี่จะถูกระงับ โดยหากมีการกระทำผิดนอกพื้นที่รัฐนิวเซาท์เวลส์ ผู้กระทำผิดจะได้รับการเพิ่มแต้มเช่นเดียวกัน หากมีการฝ่าฝืนขับรถในขณะที่ใบอนุญาตถูกระงับจะมีความผิดในทางอาญาซึ่งมีโทษระดับสูง ทั้งนี้ เพดานของแต้มที่สามารถมีได้ก่อนถูกระงับใบอนุญาตขับขี่จะแตกต่างกันตามประเภทใบขับขี่ ซึ่งจำแนกได้เป็น 5 ประเภท ดังนี้

- ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ไม่จำกัด (Unrestricted License) มีเพดาน 13 แต้ม
- ผู้ขับขี่มืออาชีพ (Professional Drivers) มีเพดาน 14 แต้ม
- ใบอนุญาตชั่วคราวประเภท P2 (Provisional P2 License) มีเพดาน 7 แต้ม
- ใบอนุญาตชั่วคราวประเภท P1 (Provisional P1 License) มีเพดาน 4 แต้ม
- ใบอนุญาตผู้ฝึกหัด (Learner License) มีเพดาน 4 แต้ม<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Road Transport Act 2013 No 18 Part 1.1, Accessed June 12, 2024, <https://legacy.legislation.nsw.gov.au/~/~pdf/view/act/2013/18/whole>.

<sup>34</sup> Road Rule 2014 part 1 Division 1, Accessed June 12, 2024, <https://legislation.nsw.gov.au/view/whole/html/inforce/current/sl-2014-0758#pt.1>.

<sup>35</sup> “How demerit points work”, NSW Government, accessed June 12, 2024, <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-andtransport/demerits-penalties-and-offences/how-demerit-points-work>.

โดยคะแนนที่ถูกบันทึกจะมีอายุ 3 ปีนับจากวันที่ฝ่าฝืนกฎจราจร โดยบันทึกแยกตามการกระทำผิดแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ประวัติการถูกเพิ่มแต้มจะถูกบันทึกไว้แม้ผ่านระยะ 3 ปีไปแล้ว และถูกนำมาพิจารณาได้ในชั้นศาลได้<sup>36</sup> นอกจากนี้ รัฐนิวเซาท์เวลส์ยังบังคับใช้การตัดแต้ม 2 เท่า (Double Demerits)<sup>37</sup> สำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในช่วงเวลาวันหยุดเทศกาล เช่น วันแรงงาน ช่วงวันคริสต์มาสถึงวันปีใหม่ เป็นต้น โดยการเพิ่มแต้ม 2 เท่าจะครอบคลุมเฉพาะความผิด 4 ลักษณะได้แก่ (1) การขับรถเร็วเกินกำหนด (2) การใช้โทรศัพท์มือถืออย่างผิดกฎหมาย (3) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและ (4) ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย

ทั้งนี้ หากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในพื้นที่โรงเรียนในระยะเวลาปกติที่ไม่ใช่สุดสัปดาห์ วันหยุดสาธารณะหรือวันหยุดของโรงเรียนรัฐบาลที่ได้ประกาศไว้ ผู้ขับขี่จะถูกเพิ่มคะแนนจากคะแนนตามความผิดที่ได้กระทำไป และหากได้กระทำการฝ่าฝืนในช่วงเวลาที่มีการเพิ่มคะแนน 2 เท่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นจากการฝ่าฝืนในเขตโรงเรียนจะถูกนำมาคิดเป็น 2 เท่าเช่นกัน<sup>38</sup>

### ตารางที่ 3.5: ข้อหาความผิดและจำนวนแต้มที่ถูกเพิ่มในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย

| ข้อหาความผิด  | คะแนนที่ถูกตัด |
|---|----------------|
| เลี้ยวอย่างไม่ถูกต้อง   | 2              |
| กลับรถอย่างผิดกฎหมาย  | 2              |
| ไม่ให้ทาง   | 3              |
| ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร   | 3              |
| ไม่หยุดหรือให้ทางสำหรับทางเดินเท้า เด็ก หรือทางข้ามที่มีเครื่องหมาย | 3              |
| ฝ่าฝืนป้ายหยุดหรือเส้นให้ทาง  | 3              |
| ขับเข้าช่องทางสำหรับตำรวจหรือรถฉุกเฉิน                              | 3              |
| ไม่ออกจากเส้นทางรถตำรวจหรือรถฉุกเฉิน                                | 3              |
| ฝ่าฝืนป้ายจราจร   | 2              |
| ไม่ขับรถชิดซ้าย   | 2              |
| ขับข้ามเส้นแบ่งสำหรับกลับรถ   | 3              |
| แซงรถเมื่อไม่ปลอดภัย  | 2              |
| ไม่รักษาระยะห่างที่ปลอดภัยเมื่อแซง                                  | 2              |
| ขับในช่องการเดินรถราง   | 1              |
| ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย   | 3              |
| ขับขี่โดยมีผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 1 คน                        | 3              |
| ขับโดยมีผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 2 คนหรือมากกว่า                | 6              |
| ขับซีร็อกจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย                             | 3              |
| ผู้ขับขี่ใช้มือถือโทรศัพท์พกพาขณะขับขี่                             | 5              |

<sup>36</sup> Ibid

<sup>37</sup> “Double demerits”, Centre for Road Safety, Accessed June 12, 2024  
<https://roadsafety.transport.nsw.gov.au/campaigns/double-demerits.html#>.

<sup>38</sup> “School zones”, Centre for Road Safety, Accessed, June 12, 2024  
<https://roadsafety.transport.nsw.gov.au/stayingsafe/schools/flashinglights/index.html>.

| ข้อหาความผิด   | คะแนนที่ถูกตัด |
|--|----------------|
| ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของตำรวจ  | 3              |
| ไม่เว้นระยะห่างที่ปลอดภัยเมื่อผ่านจักรยาน  | 2              |
| ขับขี่ในช่องทางเดินรถโดยสาร  | 1              |
| ขับขี่ในช่องทางเดินรถ T-way  | 1              |
| หยุดรถในพื้นที่สำหรับจอดรถผู้พิการ   | 1              |
| ขับขี่ตอนกลางคืนโดยไม่เปิดไฟหน้า   | 1              |
| มีส่วนของร่างกายอยู่นอกพาหนะผ่านประตู/หน้าต่าง   | 3              |
| ไม่หยุดรถและจัดหาสิ่งของเพื่อสนับสนุนในกรณีเกิดอุบัติเหตุ  | 3              |
| เดินเครื่องหรือขับยานพาหนะที่ทำให้เกิดเสียงหรือควั่นรบกวนโดยไม่จำเป็น  | 3              |
| ขับหรือพ่วงอย่างไม่ปลอดภัย   | 3              |
| ไม่กลับรถอย่างปลอดภัย  | 2              |
| ไม่มีการควบคุมรถอย่างเหมาะสม   | 3              |
| ขับขี่โดยมีบุคคลหรือสัตว์อยู่บนตัก   | 3              |
| ขับขี่โดยไม่มีทัศนวิสัยที่ชัดเจน   | 3              |
| ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่  | 3              |
| ขับขี่ยานพาหนะที่สามารถมองเห็นจอโทรทัศน์หรือเครื่องรับส่งแบบจอโทรทัศน์   | 3              |
| ผู้เรียนขับรถหรือผู้ใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ   | 5              |
| ขับรถโดยประมาท (ไม่เป็นเหตุให้ถึงแก่ความตายหรือได้รับอันตรายทางกายภาพ)   | 3              |
| ใช้ยานพาหนะที่ได้รับการจดทะเบียน   | 4              |
| ยื่นหรือขับขี่โดยหลีกเลี่ยงการตรวจจับความเร็ว  | 9              |
| ใช้ยานพาหนะที่ป้ายทะเบียนถูกปิดบัง บิน ไม่สามารถมองเห็น หรือติดไม่ถูกต้อง  | 3              |
| ใช้ยานพาหนะที่มีเบรกหรือพวงมาลัยชำรุด เข็มวัดนิรภัยขาดหรือชำรุด เบาะนั่งชำรุด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย  | 3              |
| ใช้ยานพาหนะที่มีหมายเลขทะเบียนที่ไม่ได้รับอนุญาต   | 3              |
| ใช้ยานพาหนะที่มีการดัดแปลงป้ายทะเบียน  | 3              |
| ใช้ยานพาหนะที่มีป้ายทะเบียนที่ทำให้เข้าใจผิด   | 3              |
| ผู้เรียนขับขี่รถยนต์ไม่แสดงเครื่องหมาย L   | 2              |
| มีผู้โดยสารซ้อนท้ายอย่างไม่ได้รับอนุญาต  | 2              |
| ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังที่ห้าม  | 4              |
| ขับขี่จักรยานยนต์หรือรถสามล้อพ่วงยานพาหนะอื่น  | 2              |
| ขับขี่เร็วกว่าที่กำหนด 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง (เพิ่ม 1 แด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)  | 6 (7)          |
| ขับขี่เร็วกว่าที่กำหนด 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่ม 1 แด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)                         | 5 (6)          |
| ขับขี่เร็วกว่าที่กำหนด 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่ม 1 แด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)                         | 4 (5)          |
| ขับขี่เร็วกว่าที่กำหนด 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่ม 1 แด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)                         | 3 (4)          |
| ขับขี่เร็วกว่าที่กำหนดไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับผู้ขับขี่รถหรือผู้มีใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (เพิ่ม 1 แด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน) | 4 (5)          |



| ข้อหาความผิด  | คะแนนที่ถูกตัด |
|---|----------------|
| ขับซีเร็วกว่าที่กำหนดไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่ม 1 แด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)   | 1 (2)          |
| ไม่หยุดรถที่เส้นหยุดเมื่อไฟจราจรเป็นสีแดง   | 3              |
| ไม่หยุดรถที่เส้นหยุดเมื่อป้าย “หยุด” มีสถานะสีแดง   | 3              |
| ไม่ให้ทางคนข้ามเมื่อมีสัญญาณไฟแสดงสถานะให้คนข้าม  | 3              |
| กรณีเพิ่มแด้ม 2 เท่า (Double demerit)   |                |
| ขับซีเร็วกว่าที่กำหนด 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง (เพิ่มแด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)   | 12 (14)        |
| ขับซีเร็วกว่าที่กำหนด 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่มแด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)                        | 10 (12)        |
| ขับซีเร็วกว่าที่กำหนด 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่มแด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)                        | 8 (10)         |
| ขับซีเร็วกว่าที่กำหนด 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่มแด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)                        | 6 (8)          |
| ขับซีเร็วกว่าที่กำหนดไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับผู้หัดขับรถหรือผู้มีใบอนุญาตขับซีชั่วคราว (เพิ่มแด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน) | 8 (10)         |
| ขับซีเร็วกว่าที่กำหนดไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (เพิ่มแด้มหากฝ่าฝืนในเขตโรงเรียน)  | 2 (4)          |
| ขับซีโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย   | 6              |
| ขับซีโดยมีผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 1 คน   | 6              |
| ขับซีโดยมีผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 2 คนหรือมากกว่า  | 12             |
| ขับซีรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย (กรณีขับซีคนเดียว)  | 6              |
| ขับซีรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีผู้โดยสาร 1 คนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย  | 12             |
| ขับซีรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีผู้โดยสาร 2 คนหรือมากกว่าที่ไม่สวมหมวกนิรภัย   | 18             |
| ผู้ขับซีใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับซี   | 10             |
| ผู้หัดขับรถหรือผู้มีใบอนุญาตขับซีชั่วคราวขับซีโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือขับซีโดยมีผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย                     | 6              |
| ขับซีโดยมีบุคคลอยู่ด้านในหรือบนท้ายรถ   | 6              |

ที่มา: Criminal Defence Lawyers Australia (2021) และ NSW Government (2023) เรียบเรียงโดยคณะผู้วิจัย

### 3.5.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

#### *The New South Wales Police Force*

The New South Wales Police Force เป็นหน่วยงานตำรวจระดับรัฐ มีหน้าที่ทำงานร่วมกับชุมชนในการลดความรุนแรง อาชญากรรม และความหวาดกลัวในพื้นที่ โดยในการปฏิบัติหน้าที่จะดำเนินการผ่านกลไกหลัก 2 ส่วน ได้แก่ หน่วยบัญชาการตำรวจพื้นที่ (The Police Area Commands: PACs) และตำรวจประจำเขต (Police Districts: PDs)<sup>39</sup> ซึ่งการเฝ้าระวังและส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน การตรวจจับและบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ตลอดจนจนถึงการบังคับใช้ระบบตัดคะแนน ความประพฤติ

<sup>39</sup> NSW Police Force & NSW Government, “NSW Police Force Annual Report 2021-2022 (2022), p.6-8,

[https://www.police.nsw.gov.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0004/824998/NSWPF\\_Annual\\_Report\\_2021-22.pdf](https://www.police.nsw.gov.au/_data/assets/pdf_file/0004/824998/NSWPF_Annual_Report_2021-22.pdf), (Accessed June 12, 2024)

ใบอนุญาตขับขี่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ถือเป็นหนึ่งในภารกิจหลักของ The New South Wales Police Force ด้วย<sup>40</sup>

### *The Roads and Maritime Services: RMS*

The Roads and Maritime Services เป็นหน่วยบริการทางถนนและการเดินเรือที่จัดตั้งเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 ภายใต้ Transport for New South Wales มีภารกิจในการกำหนดทิศทางของโครงสร้างการคมนาคมขนส่งในพื้นที่รัฐนิวเซาท์เวลส์ และยังเป็นหน่วยงานให้บริการสำหรับการจัดทำใบอนุญาตขับขี่<sup>41</sup> สำหรับผู้ที่ต้องการขับขี่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ รวมไปถึงการกำกับระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ โดยบันทึกติดตามแต้มที่ฝ่าฝืนกฎจราจรถูกตัด หรือระงับใบอนุญาตขับขี่หากจำนวนแต้มถึงระดับที่กำหนดไว้<sup>42</sup>

#### **3.5.4 มาตรการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบตัดคะแนนสำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในรัฐนิวเซาท์เวลส์ เป็นไปตาม Road Transport Act 2013 ส่วนที่ 3 ว่าด้วยผลที่ตามมาสำหรับผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนหรือผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราวที่เสียคะแนน (Consequences for learner or provisional license holders who incur demerit points) ซึ่งกำหนดว่า หากผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนหรือใบอนุญาตชั่วคราวเสียคะแนนจนถึงเกณฑ์ที่กำหนดภายในระยะเวลา 3 ปี Transport for New South Wales อาจออกประกาศหรือส่งหนังสือแจ้งการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และหากผู้นั้นยื่นขอใบอนุญาตใหม่อีกครั้งอาจได้รับการพิจารณาปฏิเสธการสมัครและยื่นขอรับใบอนุญาตขับขี่ในภายหลังได้ เพราะถือว่าไม่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมแก่การรับใบอนุญาต<sup>43</sup> ดังนั้นแล้ว ผู้ขับขี่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์จะต้องระมัดระวังถึงข้อจำกัดต่าง ๆ เหล่านี้ เพราะจะเห็นได้ว่าในกรณีของผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์น้อย เช่น ผู้ถือใบอนุญาตผู้เรียนหรือผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราวจะต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดที่เข้มงวดมากขึ้นกว่าผู้ถือใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ

#### **การคืนคะแนนให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่**

ภายใต้กฎหมายไม่ได้มีหมวดว่าด้วยหลักเกณฑ์การขอรับคืนคะแนนอย่างเฉพาะเจาะจง แต่อาจอนุมานได้ว่าการจะได้รับคะแนนที่ถูกตัดคืนนั้นขึ้นอยู่กับ “พฤติกรรม” การขับขี่ของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ เพราะโดยหลัก กฎหมายกำหนดเพียงหลักเกณฑ์ที่คะแนนจะถูกลบจากอัตโนมัติหลังจากเวลาผ่านไป 3 ปี หากไม่มีการกระทำความผิดจราจรที่ส่งผลให้ถูกบันทึกความผิดซ้ำอีก ดังนั้นแล้ว การรักษาประวัติการขับขี่ที่ดี โดยไม่มี

<sup>40</sup> “About us”, NSW Police Force, [https://www.police.nsw.gov.au/about\\_us](https://www.police.nsw.gov.au/about_us), (Accessed June 12, 2024)

<sup>41</sup> Road and Maritime Services, Annual Report 2018-2019, (Sydney: Parliament House, 2019), 6-7, <https://www.transport.nsw.gov.au/operations/roads-and-waterways/corporate-publications/annual-reports>.

<sup>42</sup> “RMS Demerit Point Suspension”, Fourtree Traffic Lawyers, <https://www.fourtreetraffic.com.au/services/traffic-law/rms-demerit-points-suspension/>, (Accessed June 12, 2024)

<sup>43</sup> Road Transport Act 2013, Section 39

การกระทำผิดเพิ่มเติมภายในระยะเวลาดังกล่าวจึงเป็นสิ่งสำคัญ เปรียบเสมือนการบังคับทางอ้อมให้ผู้ขับขี่ต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ของตนเองให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เพื่อไม่ให้ถูกบันทึกคะแนนเพิ่มจนถึงขนาดที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

### **หลักสูตรการอบรมใบอนุญาตขับขี่**

ดังที่ได้กล่าวไปในหัวข้อย่อย ว่าด้วยการคืนคะแนนให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ทำให้ปัจจุบันยังไม่มี การกำหนดหลักสูตรเฉพาะที่ให้ผู้ขับขี่เข้ารับการอบรมเพื่อลบล้างคะแนนที่เคยถูกบันทึกไว้อย่างเป็นทางการ แต่อาจมีการจัดโปรแกรมในรูปแบบ Trial Program โดย Transport for New South Wales เป็นครั้งคราว หรืออาจถูกเรียกว่าเป็นหลักสูตรการทดลองลบคะแนนสะสม (Demerit Points Reduction Trial)<sup>44</sup> โดย อนุญาตให้ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่แบบไม่จำกัดสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมโครงการเพื่อขอรับการลบคะแนน จำนวน 1 คะแนนได้เมื่อตอนมีจำนวนคะแนนสะสมที่มากเกินไป ผ่านทางศูนย์ให้บริการหรือสำนักงานทะเบียน รถยนต์ หรืออาจยื่นสมัครผ่านระบบออนไลน์ได้หากได้รับหนังสือแจ้งสิทธิ์<sup>45</sup> แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงกรณีของ ใบอนุญาตผู้เรียนและผู้ถือใบอนุญาตชั่วคราว เนื่องจากจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวดของโครงการใบขับขี่ แบบลำดับขั้น (Graduated Licensing)<sup>46</sup> โดยไม่มีกรณียกเว้น

เมื่อสมัครเข้าร่วมโครงการแล้ว ผู้สมัครจะไม่สามารถเพิกถอนความประสงค์ได้ และผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมโครงการจะต้องไม่มีการกระทำความผิดซ้ำอีกตลอดระยะเวลาที่เข้าร่วมโครงการเป็นเวลา 12 เดือน ตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2566 ถึง 17 มกราคม 2567 โดยหลังจากนั้นคะแนนของผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนไว้จะเริ่ม ถูกลบออกจากระบบตั้งแต่กลางเดือนเมษายน 2567 เป็นต้นไป (จากเดิมที่ต้องใช้เวลาประมาณสามปีในการ ลบคะแนนออกจากระบบ)<sup>47</sup> ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นโครงการทดลองที่จะช่วยกระตุ้นให้ผู้ขับขี่บรรลุพฤติ การลดอุบัติเหตุทางท้องถนน ยังมีผู้ที่มีคุณสมบัติได้รับคะแนนคืนมากเท่าไร ก็จะยังเป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่ รถยนต์ คนเดินถนน และชุมชนได้มากขึ้นเท่านั้น

---

<sup>44</sup> Road Transport Act 2013, Section 32A

<sup>45</sup> “Apply for a Good Behaviour Period.” Service NSW, February 15, 2019. <https://www.service.nsw.gov.au/transaction/apply-for-a-good-behaviour-period>.

<sup>46</sup> Morandin, Poppy. “Getting Demerit Points Back in New South Wales.” Criminal Defence Lawyers Australia, January 26, 2024. <https://www.criminaldefencelawyers.com.au/blog/getting-demerit-points-back-in-new-south-wales/>.

<sup>47</sup> Safety, Centre for Road. “Demerit Point Return Scheme to Reward Safe Drivers, Sooner.” NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/media-releases/demerit-point-scheme-to-reward-drivers>.

### 3.6 บทสรุป

จากการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถจากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศจำนวนไม่น้อยกว่า 3 ประเทศ ได้แก่ สหราชอาณาจักร ประเทศนอร์เวย์ ประเทศฝรั่งเศส และประเทศออสเตรเลีย สามารถสรุปได้ตามตารางที่ 3.5 ดังนี้

ตารางที่ 3.6: สรุปผลการศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์โครงสร้างของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถจากกรณีตัวอย่างจากต่างประเทศ

| ประเด็น                        | สหราชอาณาจักร  | ประเทศนอร์เวย์  | ประเทศฝรั่งเศส  | ประเทศออสเตรเลีย   |
|--------------------------------|--|---|---|--|
| <b>รูปแบบคะแนน</b>             | การบันทึกคะแนน   | การบันทึกคะแนน  | การตัดคะแนน   | การบันทึกคะแนน   |
| <b>ฐานความผิดและจำนวนคะแนน</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนคะแนนเฉลี่ยออกเป็น 3-11 คะแนน ตามความร้ายแรงของความผิด</li> <li>ผู้ขับขี่หน้าใหม่ (Novice Driver) หากถูกบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ ถึง 6 คะแนน ภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติ จะต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาต</li> <li>ต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ เพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ เต็มรูปแบบ (Full License) อีกครั้ง</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>หลักเกณฑ์ในการบันทึกคะแนนจะแตกต่างกันไปตามฐานความผิดและชนิดของใบอนุญาต</li> <li>จำนวนคะแนนที่ถูกรับในการกระทำความผิดแต่ละครั้งคือ 2 หรือ 3 คะแนน แยกตามระดับความร้ายแรงของฐานความผิด</li> <li>ผู้ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลอง ( Probationary-licence drivers) หากฝ่าฝืนกระทำความผิดจะถูกบันทึกคะแนนเป็นสองเท่าของในแต่ละฐานความผิด ส่งผลให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลองจะถูกตัดคะแนน 4 หรือ 6 คะแนนแล้วแต่กรณี</li> <li>หาก Probationary-licence drivers ถูกบันทึกคะแนนไปถึง 4 คะแนน จะได้รับจดหมายเตือน หากถูกบันทึกคะแนนถึง 8 คะแนนภายในระยะเวลาสามปี ผู้ขับขี่จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</li> </ul> | <p>ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะมีคะแนนตั้งต้นที่ 6 คะแนน จากปกติ 12 คะแนน โดยจะได้รับคะแนนเพิ่มขึ้นปีละ 2 คะแนนต่อปี ภายในระยะเวลา 3 ปี แรก หากไม่เคยกระทำความผิด</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>มีการกำหนดเพดานคะแนนที่สามารถถูกตัดได้ แตกต่างกันไป ตามประเภทของใบอนุญาต เช่น ผู้ขับขี่ในระยะเรียนรู้มีเพดาน 4 คะแนน แต่ผู้ถือใบอนุญาตแบบจำกัดมีเพดานอยู่ที่ 13 คะแนน</li> <li>ฐานความผิดที่ถูกตัดคะแนนได้ ระบุไว้อย่างละเอียด และหลากหลายฐานความผิด</li> <li>จำนวนคะแนนเฉลี่ยออกเป็น 1-18 คะแนน ในแต่ละฐานความผิด และยังมีกำหนดให้ฐานความผิดบางประการที่อาจถูกตัดคะแนนได้ จำนวน 2 เท่า (double demerits) หากทำผิดในช่วงวันหยุดเทศกาลหรือกระทำผิดในพื้นที่พิเศษตามที่กฎหมายกำหนด</li> </ul> |
| <b>การคืนคะแนน</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่ได้มีนโยบายหรือกฎหมายที่กำหนดให้มีการฝึกอบรมเพื่อลบคะแนน</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ภายหลังจากที่ศาลมีคำพิพากษาให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาของคะแนนจะอยู่ในระบบเป็นระยะเวลา 3</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>สำหรับการคืนคะแนนสาธารณรัฐฝรั่งเศสสามารถดำเนินการได้ 2 กรณีคือ</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีนโยบายหรือกฎหมายที่กำหนดให้มีการฝึกอบรมเพื่อลบ</li> </ul>  |

| ประเด็น                                     | สหราชอาณาจักร   | ประเทศนอร์เวย์  | ประเทศฝรั่งเศส   | ประเทศออสเตรเลีย   |
|---|---|---|--|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• คะแนนที่ถูกรับที่ว่าจะมีอายุ 4 ปี นับแต่วันที่มีคำพิพากษา เว้นแต่กรณีที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานดื่มแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด จะถูกรับที่กในระบอบ 11 ปี เมื่อครบกำหนดเวลาคะแนนจะถูกปลดออกจากระบบอัตโนมัติ</li> <li>• เมื่อผู้ขับขี่ที่ถูกถอนใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องดำเนินการไปยื่นคำขอใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเพื่อเข้าสู่ขั้นตอนทดสอบความสามารถในการขับขี่อีกครั้ง</li> </ul> | <p>ปี หลังจากการตัดสินของศาลถึงที่สุด และจะถูกกลับไปโดยอัตโนมัติ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เมื่อผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต จะต้องดำเนินการกลับมาทดสอบความสามารถในการขับขี่อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งเป็นหลักสูตรเดียวกับหลักสูตรทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเหมือนในครั้งแรก</li> </ul> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) กรณีแรก การรอรระยะเวลาที่จะมีการคืนคะแนนให้อัตโนมัติ เมื่อครบกำหนดระยะเวลา</li> <li>2) กรณีที่สอง การอบรมหลักสูตรการศึกษาใหม่สำหรับผู้ขับขี่ (stage de sensibilisation à la sécurité routière)</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จะต้องเข้ารับการอบรมเมื่อถูกตัดคะแนนตั้งแต่ 3 คะแนนขึ้นต่อการกระทำความผิด 1 ครั้ง</li> </ul> | <p>คะแนน เช่นเดียวกับกรณีของสหราชอาณาจักร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ จะต้องไม่กระทำความผิดซ้ำ จึงจะได้รับฟื้นฟูคะแนนเมื่อระยะเวลาครบ 3 ปี</li> </ul>  |
| หลักสูตรอบรมเพื่อปรับปรุงพฤติกรรม การขับขี่ | <p>สำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานใช้ความเร็วเกินกำหนด และความผิดฐานขับรถโดยประมาท เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถใช้ดุลยพินิจในการกำหนดให้ผู้ขับขี่เข้าไปอบรมในหลักสูตรปรับปรุงพฤติกรรม การขับขี่ แทนการดำเนินคดีในชั้นศาล ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ 1) การมองเห็น การประเมินทัศนคติและ ความรู้ของผู้ขับขี่ 2) การประเมินการขับขี่การให้คำแนะนำที่เหมาะสมต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่แต่ละคน</p>                          | <p>เมื่อผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต จะต้องดำเนินการกลับมาทดสอบความสามารถในการขับขี่อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหลักสูตรที่ใช้ในการทดสอบจะเป็นหลักสูตรเดียวกับหลักสูตรทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเหมือนในครั้งแรก โดยการทดสอบประกอบไปด้วย การทดสอบทางทฤษฎี และภาคปฏิบัติ</p>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• สามารถเข้ารับการอบรมเพื่อขอคืนคะแนนความประพฤติ 4 คะแนน</li> <li>• ดำเนินการโดยนักจิตวิทยาและผู้ฝึกสอนการขับขี่ โดยมีระยะเวลา 16 ชั่วโมง และไม่มีการทดสอบเกี่ยวกับการขับขี่รถ</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ไม่มีหลักสูตรอบรมเพื่อคืนคะแนนไว้โดยเฉพาะ แต่มีโครงการทดลองที่อาจถูกจัดขึ้นโดย Transport for New South Wales ที่ให้ผู้เข้าร่วม ซึ่งเป็นผู้ถือใบอนุญาตขับขี่แบบไม่จำกัด ที่ได้รับการบันทึกคะแนนมากเกินไป สามารถเข้าร่วมได้</li> <li>• การเข้าร่วมโครงการ จะต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำตลอด 12 เดือน จึงจะได้รับการลบคะแนนออกจากระบบเป็นจำนวน 1 คะแนน ทั้งนี้หลักสูตรดังกล่าวไม่ใช่หลักสูตร</li> </ul> |

บทที่ 3: ผลการศึกษาระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถในต่างประเทศ

---

| ประเด็น | สหราชอาณาจักร | ประเทศนอร์เวย์ | ประเทศฝรั่งเศส | ประเทศออสเตรเลีย   |
|---------|---------------|----------------|----------------|--|
|         |               |                |                | ทางการ เป็นเพียงหลักสูตรทดลอง<br>ที่อาจมีการจัดขึ้นเป็นครั้งคราว<br>เท่านั้น |

# บทที่ 4 การศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติต่อใบอนุญาตขับขี่ ชั่วคราวในประเทศไทย

การศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติต่อการอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย คณะผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจพฤติกรรม รวมทั้งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เพื่อนำมาวิเคราะห์และประเมินประสิทธิภาพของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ โดยสำรวจทั้งในกลุ่มของผู้ขับขี่และผู้โดยสารใน 3 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ และสงขลา เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการขอใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอย่างเหมาะสม รวมถึงการปรับปรุงความเหมาะสมของการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษในปัจจุบันให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน อันจะนำไปสู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เพิ่มขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้จำแนกแบบสอบถามออกเป็น 2 ชุด ได้แก่

- แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่ เรื่อง การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่
- แบบสอบถามสำหรับผู้โดยสาร เรื่อง ทัศนคติต่อการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่ เพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน

โดยกำหนดให้กลุ่มตัวอย่างต้องมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัด กรุงเทพฯ เชียงใหม่ และสงขลา จังหวัดละไม่ต่ำกว่า 100 กลุ่มตัวอย่าง รวมทั้งหมดไม่ต่ำกว่า 300 ชุด ซึ่งเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการสำรวจสามารถเก็บข้อมูลได้ทั้งหมด 309 ชุด โดยปรากฏรายละเอียดดังตารางที่ 4.1 ต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1: ชุดแบบสอบถามและการเก็บข้อมูลรายจังหวัด

| ชุดแบบสอบถาม  | กรุงเทพฯ | เชียงใหม่ | สงขลา | รวม |
|---|----------|-----------|-------|-----|
| แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่ เรื่อง การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่                                     | 51       | 51        | 39    | 141 |
| แบบสอบถามสำหรับผู้โดยสาร เรื่อง ทัศนคติต่อการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่เพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน | 52       | 49        | 67    | 168 |
| รวม*  | 103      | 100       | 106   | 309 |

หมายเหตุ: \*จำนวนแบบสอบถามที่เก็บจริงมากกว่าจำนวนที่คาดหวังเพื่อป้องกันความคลาดเคลื่อนของข้อมูล



## 4.1 แนวทางการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติต่อการยกระดับผู้ขับขี่หน้าใหม่

### 4.1.1 สมมุติฐานการวิจัย

(1) การสำรวจสามารถสะท้อนถึงทัศนคติต่อปัจจัยในการสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัยจากการสำรวจลักษณะเฉพาะตัวของและประสบการณ์เดินทางของผู้ขับขี่ที่ครอบคลุมถึงช่วงเวลา รูปแบบการเดินทาง ลักษณะยานพาหนะที่ครอบครอง รูปแบบใบอนุญาตขับขี่ที่ถือครอง รูปแบบการฝึกฝนการขับขี่ ตลอดจนความถี่ในการถูกบังคับใช้กฎหมาย ทำให้สามารถวิเคราะห์ถึงทักษะที่จำเป็นสำหรับการขับขี่ และการอบรมที่สอดคล้องกับผู้ขับขี่ใช้ถนน โดยคาดว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะที่ต่างกันมีแนวโน้มที่จะส่งผลต่อการเลือกปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่ต่างกัน รวมถึงลักษณะยานพาหนะที่ใช้ขับขี่ที่ต่างกันจะมีมุมมองต่อปัจจัยดังกล่าวที่แตกต่างสอดคล้องกับยานพาหนะเหล่านั้นที่ต่างกัน

(2) สามารถสำรวจทัศนคติต่อปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จากการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ ตลอดจนประสบการณ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ ที่ครอบคลุมถึงสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

(3) สามารถสำรวจทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จากการวิเคราะห์ความเหมาะสมของกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ตลอดจนความเหมาะสมของการบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษภายใต้ระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถในปัจจุบัน

(4) สามารถสำรวจทัศนคติของผู้โดยสารต่อแนวทางการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่ ซึ่งจะครอบคลุมถึงรูปแบบการเดินทาง ช่วงเวลาและความถี่ในการเดินทาง จุดประสงค์ของการเดินทาง ตลอดจนความเห็นต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ ทำให้สามารถวิเคราะห์ถึงแนวทางที่เหมาะสมต่อการปรับปรุงเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

### 4.1.2 กรอบแนวคิดและแนวทางในการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้คณะผู้วิจัยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- **กลุ่มที่ 1** ผู้ขับขี่ยานพาหนะ
- **กลุ่มที่ 2** ผู้โดยสารยานพาหนะ

ซึ่งจากกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม มีกรอบประเด็นคำถามที่ครอบคลุมถึงลักษณะเฉพาะของผู้ตอบแบบสอบถาม ประสบการณ์การเดินทางและครอบครองใบอนุญาต ทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ และทัศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่และมาตรการบังคับใช้กฎหมาย เพื่ออภิปรายถึง 2 ประเด็นหลัก คือ (1) การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับ

การขอใบอนุญาตขับขี่ที่ชั่วคราวอย่างเหมาะสม และ (2) ความเหมาะสมของการบังคับใช้กฎหมาย และ บทลงโทษในปัจจุบัน โดยมีกรอบแนวคิดดังรูปต่อไปนี้

รูปที่ 4.1: กรอบแนวคิดในการศึกษา



อย่างไรก็ตามแบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจทั้ง 2 ชุดมีกลุ่มเป้าหมายและผลสำรวจที่คาดหวังแตกต่างกัน โดยสามารถอธิบายเป็นกรอบแนวคิดย่อได้ ดังนี้

**แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่ เรื่อง การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่**

แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่ เรื่อง การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่มีจุดมุ่งหมายเพื่อสำรวจปัจจัยในการสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัย ประสบการณ์ในการถือครองใบอนุญาต ตลอดจนพฤติกรรมการขับขี่และทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยมีกรอบประเด็นคำถามปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2: กรอบประเด็นคำถามสำหรับแบบสอบถามของผู้ขับขี่

| กลุ่มประเด็นการสำรวจ               | กรอบประเด็นคำถาม   |
|------------------------------------|--|
| ลักษณะเฉพาะของผู้ขับขี่            | <ul style="list-style-type: none"> <li>รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทาง</li> <li>เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง</li> <li>ความถี่ในการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์</li> </ul>            |
| ประสบการณ์การถือครองใบอนุญาตขับขี่ | <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลาในการขับขี่</li> <li>ความถี่ในการขับขี่</li> <li>จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่</li> <li>ช่วงเวลาการเดินทางโดยส่วนใหญ่</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประเภทยานพาหนะที่ขับขี่</li> <li>• ประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ครอบครอง</li> <li>• รูปแบบการฝึกฝนการขับขี่ พร้อมเหตุผล</li> <li>• ความถี่ในการถูกบังคับใช้กฎหมาย</li> </ul> |
| พฤติกรรมกรรมการขับขี่                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>• สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ</li> </ul>  |
| ทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทัศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว</li> <li>• ทัศนคติต่อการบังคับใช้ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่</li> </ul>                         |

โดยภายหลังจากที่ได้ดำเนินการวิเคราะห์ถึงผลลัพธ์ของชุดคำถามในแต่ละประเด็นนั้น จะนำมาสู่การสังเคราะห์แนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการขอใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอย่างเหมาะสม ตลอดจนความเหมาะสมของการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษในปัจจุบัน เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำ (ร่าง) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และ (ร่าง) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวต่อไป

#### **แบบสอบถามสำหรับผู้โดยสาร เรื่อง ทัศนคติต่อการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่เพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน**

แบบสอบถามสำหรับผู้โดยสาร เรื่อง ทัศนคติต่อการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่เพื่อความปลอดภัยทางท้องถนนมีจุดมุ่งหมายเพื่อสำรวจทัศนคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงของการขับขี่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนทัศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่และมาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีกรอบประเด็นคำถามปรากฏดังตารางต่อไปนี้

**ตารางที่ 4.3: กรอบประเด็นคำถามสำหรับแบบสอบถามของผู้โดยสาร**

| กลุ่มประเด็นการสำรวจ   | กรอบประเด็นคำถาม  |
|--|---|
| ลักษณะเฉพาะของผู้โดยสาร  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทาง</li> <li>• เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง</li> <li>• ความถี่ในการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์</li> <li>• จุดประสงค์ในการเดินทาง</li> <li>• ช่วงเวลาการเดินทาง</li> </ul> |
| ทัศนคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ</li> <li>• ทัศนคติต่อสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ</li> </ul> <p>ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ</p>  |

|   |  |
|---|--|
| ทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว | <ul style="list-style-type: none"> <li>ทัศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว</li> <li>ทัศนคติต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการฝ่าฝืนกฎจราจร</li> </ul> |
|---|--|

โดยภายหลังจากที่ได้ดำเนินการวิเคราะห์ถึงผลลัพธ์ของชุดคำถามในแต่ละประเด็นนั้น จะนำมาสู่การสังเคราะห์แนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการขอใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอย่างเหมาะสม ตลอดจนความเหมาะสมของการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษในปัจจุบัน เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำ (ร่าง) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และ (ร่าง) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวต่อไป

## 4.2 ผลสำรวจในกลุ่มผู้ขับขี่

จากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่ เรื่อง การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่ คณะผู้วิจัยได้ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 141 คน แบ่งออกเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัด กรุงเทพฯ จำนวน 50 คน เชียงใหม่ 51 คน และสงขลา 39 คน ดังตารางที่ 4.4 โดยในการการอภิปรายผลต่อไป คณะผู้วิจัยจะทำการแจกแจงสถิติเชิงพรรณนาโดยไม่แบ่งแยกจังหวัด โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.4: ชุดแบบสอบถามการสำรวจผู้ขับขี่รายจังหวัด

| จังหวัด             | จำนวน      | ร้อยละ     |
|---------------------|------------|------------|
| กรุงเทพฯ            | 51         | 38         |
| เชียงใหม่           | 51         | 35         |
| สงขลา               | 39         | 27         |
| <b>ผลรวมทั้งหมด</b> | <b>141</b> | <b>100</b> |

### 4.2.1 ลักษณะเฉพาะของผู้ขับขี่

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะเฉพาะของผู้ขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เน้นเดินทางด้วยรูปแบบของรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก (ร้อยละ 63) รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 37) โดยเหตุผลหลักในการเลือกรูปแบบการเดินทางในปัจจุบันได้แก่ เป็นรถของตนเอง (ร้อยละ 33) ประหยัดค่าใช้จ่าย (ร้อยละ 29) และค่าเดินทางสมเหตุสมผล (ร้อยละ 14) ดังตารางที่ 4.5 และตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.5: รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน

| รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------------------------------|-------|--------|
| รถยนต์ส่วนบุคคล                       | 89    | 63     |
| รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล                | 52    | 37     |

ตารางที่ 4.6: เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง

| เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------------------------------|-------|--------|
|-------------------------------------|-------|--------|

|                                   |     |    |
|-----------------------------------|-----|----|
| เป็นรถของตนเอง                    | 134 | 33 |
| สะดวก รวดเร็ว                     | 20  | 5  |
| ค่าเดินทางสมเหตุสมผล              | 56  | 14 |
| ประหยัดค่าใช้จ่าย                 | 118 | 29 |
| เข้าถึงเส้นทางการเดินทางได้ง่าย   | 31  | 8  |
| สามารถประมาณระยะเวลาการเดินทางได้ | 47  | 12 |

#### 4.2.2 ประสบการณ์การถือครองใบอนุญาตขับขี่

สำหรับการสำรวจประสบการณ์การถือครองใบอนุญาตขับขี่นั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่นั้นขับขี่มาเป็นระยะมากกว่า 10 ปี แล้ว (ร้อยละ 52) รองลงมาคือขับขี่มาเป็นระยะเวลา 6-10 ปี (ร้อยละ 22) โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะค่อนข้างสูงราว 3 – 7 วันต่อสัปดาห์ โดยร้อยละ 67 มีการขับขี่ยานพาหนะแทบทุกวัน (6 - 7 วันต่อสัปดาห์) และร้อยละ 22 ขับขี่ยานพาหนะในช่วงวันทำงานเป็นหลัก หรือราว 3 – 5 วันต่อสัปดาห์ ทั้งนี้ สำหรับจุดประสงค์ในการเดินทาง พบว่า กว่าร้อยละ 86 เป็นการเดินทางไปเรียนหรือทำงาน และร้อยละ 28 เป็นการเดินทางไปทำธุระ โดยส่วนมากจะเดินทางใน 2 ช่วงเวลา คือ 06.01 – 09.00 น. คิดเป็นร้อยละ 68 และเวลา 16.01 – 18.00 น. คิดเป็นร้อยละ 46 ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.7 ถึง ตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.7: ระยะเวลาในการขับขี่

| ระยะเวลาในการขับขี่ | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------------|-------|--------|
| น้อยกว่า 1 ปี       | 7     | 5      |
| 1-2 ปี              | 14    | 9      |
| 3-5 ปี              | 18    | 11     |
| 6-10 ปี             | 34    | 22     |
| มากกว่า 10 ปี       | 81    | 52     |

ตารางที่ 4.8: ความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะในหนึ่งสัปดาห์

| ความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะในหนึ่งสัปดาห์ | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| 6 - 7 วันต่อสัปดาห์ (แทบทุกวัน)          | 104   | 67     |
| 3 - 5 วันต่อสัปดาห์                      | 35    | 22     |
| 1 - 2 วันต่อสัปดาห์                      | 10    | 6      |
| น้อยกว่า 1 วันต่อสัปดาห์                 | 5     | 3      |

ตารางที่ 4.9: จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่

| จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่ | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------------------|-------|--------|
| เดินทางไปเรียน/ทำงาน           | 133   | 86     |
| เดินทางไปหาครอบครัว/เพื่อน     | 25    | 16     |

|                     |    |    |
|---------------------|----|----|
| เดินทางไปท่าพระ     | 44 | 28 |
| เดินทางไปท่องเที่ยว | 19 | 12 |

ตารางที่ 4.10: ช่วงเวลาในการเดินทาง (ชุดที่ 1)

| ช่วงเวลาในการเดินทาง (เลือกได้มากกว่า 1 ช่วงเวลา) | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| 04.01- 06.00 น.                                   | 8     | 5      |
| 06.01 - 09.00 น.                                  | 106   | 68     |
| 09.01 - 11.00 น.                                  | 39    | 25     |
| 11.01 - 13.00 น.                                  | 27    | 17     |
| 13.01 - 16.00 น.                                  | 26    | 16     |
| 16.01 - 18.00 น.                                  | 72    | 46     |
| 18.01 - 21.00 น.                                  | 51    | 33     |
| 21.01 - 04.00 น.                                  | 10    | 6      |

สำหรับประเภทยานพาหนะที่ขับขี่โดยส่วนใหญ่นั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 50 ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน และร้อยละ 42 ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก โดยจากการสำรวจประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ครอบครอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 71) และใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 35) อย่างไรก็ตาม ในการสำรวจพบว่ามีกลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 11 ไม่ได้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ โดยคณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสำรวจเชิงลึกถึงกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้มีการถือครองใบอนุญาตขับขี่ พบว่าเหตุผล 3 อันดับแรกของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่ในกลุ่มตัวอย่างในส่วนนี้นั้น ได้แก่ อยู่ระหว่างการศึกษาขับขี่ (ร้อยละ 33) อายุต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละ 25) และไม่สะดวกในการเข้ากระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ (ร้อยละ 25) ดังที่แสดงในตารางที่ 4.11 ถึง ตารางที่ 4.13

ในส่วนของรูปแบบการฝึกฝนในระหว่างการหัดขับขี่นั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ฝึกฝนกับครอบครัว (ร้อยละ 50) รองลงมาคือฝึกฝนด้วยตนเอง (ร้อยละ 49) และฝึกฝนกับโรงเรียนสอนขับรถ (ร้อยละ 31) โดยเหตุผลในการเลือกรูปแบบการฝึกฝน 3 อันดับแรก ได้แก่ ต้องการฝึกฝนด้วยวิธีที่ถูกต้อง (ร้อยละ 45) ประหยัดค่าใช้จ่าย (ร้อยละ 42) และต้องการฝึกฝนโดยผู้เชี่ยวชาญ (ร้อยละ 35) ตารางที่ 4.14 ถึง ตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.11: ประเภทยานพาหนะที่ขับขี่โดยส่วนใหญ่

| ประเภทยานพาหนะที่ขับขี่โดยส่วนใหญ่              | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก                           | 66    | 42     |
| รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (Big bike) (500cc ขึ้นไป) | 2     | 1      |
| รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน                 | 77    | 50     |
| รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน                    | 4     | 2      |
| รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล                           | 2     | 1      |

|                     |   |   |
|---------------------|---|---|
| ยานพาหนะประเภทอื่นๆ | 2 | 1 |
|---------------------|---|---|

ตารางที่ 4.12: ประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ครอบครอง

| ประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ครอบครอง      | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------------------------|-------|--------|
| ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว               | 6     | 3      |
| ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล        | 110   | 71     |
| ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล | 55    | 35     |
| ใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ              | 2     | 1      |
| ใบอนุญาตขับขี่ประเภทอื่นๆ            | 2     | 1      |
| ไม่มีใบอนุญาตขับขี่                  | 17    | 11     |

ตารางที่ 4.13: เหตุผลของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่

| เหตุผลของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่               | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| อยู่ระหว่างการศึกษาฝึกหัดขับขี่               | 8     | 33     |
| อายุน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด                    | 6     | 25     |
| ขับขี่ในระยะทางสั้นๆ                          | 2     | 8      |
| เคยมีแต่หมดอายุ                               | 4     | 16     |
| ไม่สะดวกในการเข้ากระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ | 6     | 25     |
| เห็นว่าไม่จำเป็นต้องมี                        | 1     | 4      |

ตารางที่ 4.14: รูปแบบการฝึกฝนในระหว่างการหัดขับขี่

| รูปแบบการฝึกฝนในระหว่างการหัดขับขี่ | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------------------------------|-------|--------|
| ฝึกฝนด้วยตนเอง                      | 76    | 49     |
| ฝึกฝนกับครอบครัว                    | 78    | 50     |
| ฝึกฝนกับโรงเรียนสอนขับรถ            | 49    | 31     |
| ฝึกฝนด้วยสื่อออนไลน์ เช่น youtube   | 5     | 2      |
| ไม่เคยฝึกฝนการขับขี่                | 0     | 0      |

ตารางที่ 4.15: เหตุผลในการเลือกรูปแบบการฝึกฝน

| เหตุผลในการเลือกรูปแบบการฝึกฝน | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------------------|-------|--------|
| ต้องการฝึกฝนด้วยวิธีที่ถูกต้อง | 70    | 45     |
| ต้องการฝึกฝนโดยผู้เชี่ยวชาญ    | 55    | 35     |
| ประหยัดค่าใช้จ่าย              | 65    | 42     |
| ไม่สะดวกไปเรียนกับโรงเรียน     | 24    | 15     |
| ไม่เคยฝึกฝนการขับขี่           | 4     | 2      |

สำหรับในส่วนของความถี่ในการถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 55 เคยถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่ และอีกร้อยละ 44 ยังไม่เคยถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่ ในขณะที่เมื่อพิจารณาผลสำรวจของการถูกตัดคะแนนตามระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ พบว่า กลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 94 ยังไม่เคยถูกตัดคะแนนตามระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ และอีกร้อยละ 5 เคยถูกตัดคะแนนตามระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.16 ถึงตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.16: การถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่

| การถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่ | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------------------------|-------|--------|
| เคย                           | 86    | 55     |
| ไม่เคย                        | 68    | 44     |

ตารางที่ 4.17: การถูกตัดคะแนนตามระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ

| การถูกตัดคะแนนตามระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| เคย  | 9     | 5      |
| ไม่เคย   | 145   | 94     |

#### 4.2.3 พฤติกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ในการทำการสำรวจพฤติกรรมขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุนั้น คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสำรวจออกเป็น 5 ระดับความถี่ของการกระทำพฤติกรรม ได้แก่

- ระดับที่หนึ่ง** ไม่ปฏิบัติเลย
- ระดับที่สอง** ปฏิบัตินานๆ ครั้ง
- ระดับที่สาม** ปฏิบัติบางครั้ง
- ระดับที่สี่** ปฏิบัติบ่อยครั้ง
- ระดับที่ห้า** ปฏิบัติทุกครั้ง

โดยจากการสำรวจ พบว่า แม้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะระบุว่าตน “ไม่ปฏิบัติ” พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่เลย อย่างไรก็ตาม สำหรับพฤติกรรมเสี่ยงลำดับแรกของผู้ขับขี่ระบุว่าตน “ปฏิบัติทุกครั้ง” ได้แก่ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ (ร้อยละ 9) และสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงลำดับแรกของผู้ขับขี่ระบุว่าตน “ปฏิบัติบ่อยครั้ง” ได้แก่ ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 9) ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.18



ตารางที่ 4.18: พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

| พฤติกรรม                          | ความถี่ของพฤติกรรม |           |          |            |               |
|-----------------------------------|--------------------|-----------|----------|------------|---------------|
|                                   | ทุกครั้ง           | บ่อยครั้ง | บางครั้ง | นานๆ ครั้ง | ไม่ปฏิบัติเลย |
| 1. ขับขี่หลังจากดื่มของมึนเมา     | 3                  | 3         | 8        | 31         | 56            |
| 2. ขับขี่หลังจากพักผ่อนไม่เพียงพอ | 4                  | 6         | 16       | 36         | 37            |
| 3. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ      | 5                  | 6         | 25       | 40         | 23            |
| 4. ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด     | 3                  | 9         | 23       | 29         | 36            |
| 5. ขับรถบนทางเท้า                 | 3                  | 0         | 5        | 22         | 68            |
| 6. ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย      | 3                  | 1         | 5        | 22         | 68            |
| 7. ไม่หลบรถฉุกเฉิน                | 3                  | 0         | 3        | 10         | 84            |
| 8. ขับรถโดยประมาท นำพหาวาดเสียหาย | 2                  | 3         | 5        | 25         | 65            |
| 9. ขับรถโดยไม่ติดป้ายทะเบียน      | 2                  | 1         | 2        | 13         | 82            |
| 10. ตัดหน้ากระชั้นชิด             | 2                  | 1         | 5        | 23         | 69            |
| 11. ไม่เปิดไฟเลี้ยว               | 3                  | 2         | 5        | 30         | 60            |
| 12. ไม่ให้สัญญาณรถคันหลัง         | 3                  | 1         | 3        | 31         | 62            |
| 13. แข่งรถในทาง                   | 2                  | 3         | 1        | 11         | 82            |
| 14. ขับรถฝ่าไฟแดง                 | 3                  | 3         | 4        | 37         | 53            |
| 15. ขับรถย้อนศร                   | 3                  | 1         | 5        | 27         | 64            |
| 16. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่   | 9                  | 2         | 2        | 17         | 70            |

ในส่วนของการสำรวจประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ไม่ร้ายแรง คิดเป็นร้อยละ 46 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างอีกจำนวนหนึ่งไม่เคย ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 44 และกลุ่มตัวอย่างอีกจำนวนร้อยละ 9 เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ร้ายแรงในลักษณะที่อาจเป็นการบาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน) หรือทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 4.19

สำหรับการสำรวจประสบการณ์ของบุคคลใกล้ชิดในการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนร้อยละ 46 เคยมีบุคคลใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนในลักษณะที่ไม่ร้ายแรง ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างอีกจำนวนหนึ่งเคยมีบุคคลใกล้ชิดที่ประสบอุบัติเหตุในลักษณะร้ายแรง โดยคิดเป็นร้อยละ 32 และอีกร้อยละ 21 ไม่เคยมีบุคคลใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.19: ประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน

| ประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน   | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต) | 14    | 9      |

|                                  |    |    |
|----------------------------------|----|----|
| เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย) | 71 | 46 |
| ไม่เคย                           | 69 | 44 |

ตารางที่ 4.20: ประสบการณ์ของบุคคลใกล้ชิดในการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน

| ประสบการณ์ของบุคคลใกล้ชิดในการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน                                       | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต) | 50    | 32     |
| เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย)   | 71    | 46     |
| ไม่เคย   | 33    | 21     |

สำหรับการสำรวจปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าปัจจัยสำคัญที่สุดของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่ (ร้อยละ 83) โดยปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ได้แก่ ผู้ขับขี่ด้วยความประมาท (ร้อยละ 51) อย่างไรก็ตาม สำหรับปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุดนั้น กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ได้แก่ อุปกรณ์ของรถบกพร่อง (ร้อยละ 29) และปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ได้แก่ เป็นทางร่วมทางแยก (ร้อยละ 32) ในส่วนของปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ได้แก่ ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยสภาพทางอุตุนิยมวิทยา เช่น ฝนตกหนัก หมอกกลบจัด กระจกสกปรก (ร้อยละ 63) ซึ่งสำหรับการปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าควรปรับปรุงปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่เป็นหลัก โดยคิดเห็นร้อยละ 76 ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 4.21 ถึง ตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.21: ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน

| ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน   | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| คน (ผู้ขับขี่)                            | 128   | 83     |
| รถ  | 4     | 2      |
| ถนน                                       | 6     | 3      |
| สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบดบังทัศนวิสัย) | 16    | 10     |

ตารางที่ 4.22: ปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| ผู้ขับขี่ขาดทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัย                    | 24    | 15     |
| ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร                               | 46    | 29     |
| ผู้ขับขี่ด้วยความประมาท                                     | 80    | 51     |
| ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญเส้นทาง                                    | 2     | 1      |
| ผู้ขับขี่ตัดสินใจผิดพลาด                                    | 2     | 1      |

|                            |   |   |
|----------------------------|---|---|
| ผู้ขับขี่มีปัญหาด้านสุขภาพ | 0 | 0 |
|----------------------------|---|---|

ตารางที่ 4.23: ปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| อุปกรณ์ของรถบกพร่อง                                  | 46    | 29     |
| รถเสื่อมสภาพ   | 35    | 22     |
| รถไม่ได้ถูกนำมาขับขี่เป็นระยะเวลานาน                 | 7     | 4      |
| รถถูกดัดแปลงสภาพ                                     | 23    | 14     |
| รถขาดการบำรุงรักษา                                   | 43    | 27     |

ตารางที่ 4.24: ปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด  | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| ทางชำรุด   | 35    | 29     |
| ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ                                     | 35    | 22     |
| ทางโค้ง  | 21    | 13     |
| ทางร่วมทางแยก  | 50    | 32     |
| เครื่องหมายสัญญาณจราจรชำรุด หรือการทาสีตีเส้นไม่ชัดเจน | 13    | 8      |

ตารางที่ 4.25: ปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด                          | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยสภาพทางอุตุนิยมวิทยา เช่น ฝนตกหนัก หมอกลงจัด กระจกสกปรก            | 98    | 63     |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยหมอกฝุ่น คิวไฟ   | 6     | 3      |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยแสงสว่างจ้า หรือความมืด  | 27    | 17     |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยอุปกรณ์ภายในรถ เช่น พระเครื่อง ลูกปะคำ หรือของที่วาง/ห้อยหน้ากระจก | 0     | 0      |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยสิ่งแวดล้อมข้างทาง เช่น ป้าย ต้นไม้ใหญ่ เสาไฟ สายไฟระโยงระยาง      | 21    | 13     |
| ถูกแทรกแซงการได้ยินด้วยเสียงรบกวน  | 2     | 1      |

ตารางที่ 4.26: การปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

| ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน   | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| คน (ผู้ขับขี่)                            | 118   | 76     |
| รถ  | 3     | 1      |
| ถนน                                       | 24    | 15     |
| สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบดบังทัศนวิสัย) | 8     | 5      |

#### 4.2.4 ทศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

นอกจากนี้คณะผู้วิจัยยังทำการสำรวจโดยใช้เกณฑ์การให้คะแนนเช่นเดียวกันกับการอภิปรายถึงทศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในระดับต่างๆ ตามความเห็นของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 7 ระดับ โดยแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 ด้าน คือ (1) ทศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และ (2) ทศนคติต่อระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.28: โดยจากการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างมากที่สุดในประเด็นดังต่อไปนี้

- การถือครองใบอนุญาตขับขี่มีความสำคัญต่อการขับรถบนท้องถนน (ร้อยละ 58)
- อายุ 18 ปีขึ้นไปเป็นช่วงอายุที่เหมาะสมในการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ (ร้อยละ 38)
- การขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมและทดสอบที่แตกต่างจากการขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (ร้อยละ 53)
- ทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุมีความสำคัญและจำเป็นสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น (ร้อยละ 47)

นอกจากนี้ จากการสำรวจ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างมากในประเด็นดังต่อไปนี้

- กระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมกับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น (ร้อยละ 38)
- อายุ 15 ปีขึ้นไปเป็นช่วงอายุที่เหมาะสมในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 30)
- หลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสม (ร้อยละ 38)
- กระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรมีการฝึกฝนเป็นลำดับขั้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้รับประสบการณ์ในการขับขี่ในระดับหนึ่ง ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 42)
- การขับขี่ในระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรมีการกำหนดข้อห้ามหรือเงื่อนไขบางประการที่เข้มงวดกว่าการขับขี่ปกติ (ร้อยละ 42)
- ควรมีการกำหนดจำกัดพื้นที่ในการขับขี่หรือจำกัดความเร็วขั้นสูงของผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่แตกต่างจากผู้ขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 37)
- ควรมีการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 41)

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของความเห็นในประเด็นของการติดแผ่นป้ายสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีความสำคัญต่อการขับขี่บนท้องถนนนั้น กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นไปในทิศทางที่เห็นด้วยมากที่สุดจนถึงเห็นด้วยมาก (ร้อยละ 38)

ทั้งนี้ สำหรับการสำรวจทัศนคติต่อระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่นั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเชิงบวกต่อกระบวนการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะนำไปสู่การเป็นเครื่องมือสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยมากในประเด็นต่อไปนี้

- กระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางท้องถนนในปัจจุบันมีประสิทธิภาพ (ร้อยละ 34)
- การบังคับใช้ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่จะสามารถจูงใจให้ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากยิ่งขึ้น (ร้อยละ 32)
- ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่จะเป็นเครื่องมือสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ (ร้อยละ 31)
- ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันมีความชัดเจนเข้าใจง่าย และผู้ขับขี่สามารถปฏิบัติตามได้ง่าย (ร้อยละ 32)
- การกำหนดข้อหาความผิดภายใต้ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมและครอบคลุมเพียงพอแล้ว (ร้อยละ 34)
- การตัดคะแนนของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรมีลักษณะที่เข้มงวดกว่าการตัดคะแนนของผู้ขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 34)
- กระบวนการจัดการอบรมและทดสอบ รวมถึงเนื้อหาที่ใช้ในการอบรมและทดสอบมีคุณภาพและสามารถสร้างความตระหนักรู้ในการกระทำความผิดกฎจราจรให้แก่ผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดี (ร้อยละ 36)
- ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันต้องได้รับการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไข (ร้อยละ 36)

ทั้งนี้ มีเพียงหนึ่งประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเห็นด้วยปานกลาง คือการกำหนดจำนวนคะแนนภายใต้ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมและครอบคลุมเพียงพอแล้ว (ร้อยละ 31)

#### ตารางที่ 4.27: เกณฑ์การวัดระดับความคิดเห็น

| คะแนน   | ความหมาย           |
|---------|--------------------|
| 0 คะแนน | ไม่มีความเห็น      |
| 1 คะแนน | ไม่เห็นด้วย        |
| 2 คะแนน | เห็นด้วยน้อยที่สุด |
| 3 คะแนน | เห็นด้วยน้อย       |
| 4 คะแนน | เห็นด้วยปานกลาง    |

|         |                   |
|---------|-------------------|
| 5 คะแนน | เห็นด้วยมาก       |
| 6 คะแนน | เห็นด้วยมากที่สุด |

ตารางที่ 4.28: ทศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

| คำถาม  | ระดับความเห็น     |             |                 |              |                    |             |               |
|--|-------------------|-------------|-----------------|--------------|--------------------|-------------|---------------|
|  | เห็นด้วยมากที่สุด | เห็นด้วยมาก | เห็นด้วยปานกลาง | เห็นด้วยน้อย | เห็นด้วยน้อยที่สุด | ไม่เห็นด้วย | ไม่มีความเห็น |
| <b>4.1 ทศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว</b>   |                   |             |                 |              |                    |             |               |
| 1) การถือครองใบอนุญาตขับขี่ที่มีความสำคัญต่อการขับรถบนท้องถนน  | 58                | 27          | 9               | 3            | 1                  | 1           | 1             |
| 2) กระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมกับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น   | 34                | 38          | 16              | 6            | 2                  | 3           | 1             |
| 3) อายุ 18 ปีขึ้นไปเป็นช่วงอายุที่เหมาะสมในการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์   | 38                | 31          | 20              | 6            | 1                  | 1           | 2             |
| 4) อายุ 15 ปีขึ้นไปเป็นช่วงอายุที่เหมาะสมในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวของรถจักรยานยนต์   | 23                | 30          | 24              | 10           | 3                  | 8           | 1             |
| 5) การขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมและทดสอบที่แตกต่างจากการขอรับการขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก | 53                | 27          | 14              | 2            | 0                  | 0           | 2             |
| 6) หลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสม   | 30                | 38          | 23              | 4            | 3                  | 1           | 1             |
| 7) ทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุมีความสำคัญและจำเป็นสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น   | 47                | 37          | 13              | 2            | 0                  | 0           | 1             |
| 8) กระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรมีการฝึกฝนเป็นลำดับขั้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้รับประสบการณ์ในการขับ  | 38                | 42          | 16              | 3            | 0                  | 0           | 1             |

|  |    |    |    |   |   |   |   |
|--|----|----|----|---|---|---|---|
| ชี้ในระดับหนึ่ง ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป  |    |    |    |   |   |   |   |
| 9) การขับขี่ในระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรมีการกำหนดข้อห้ามหรือเงื่อนไขบางประการที่เข้มงวดกว่าการขับขี่ปกติ                         | 31 | 42 | 21 | 3 | 1 | 0 | 3 |
| 10) ควรมีการกำหนดจำกัดพื้นที่ในการขับขี่ หรือ จำกัดความเร็วขั้นสูงของผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่แตกต่างจากผู้ขับขี่ทั่วไป                  | 31 | 37 | 19 | 8 | 2 | 2 | 1 |
| 11) ควรมีการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป | 32 | 41 | 19 | 5 | 0 | 2 | 1 |
| 12) การติดแผ่นป้ายสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีความสำคัญต่อการขับขี่บนท้องถนน   | 38 | 38 | 16 | 3 | 1 | 3 | 3 |
| <b>4.2 ทัศนคติต่อระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่</b>   |    |    |    |   |   |   |   |
| 1) กระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางท้องถนนในปัจจุบันมีประสิทธิภาพ  | 26 | 34 | 27 | 6 | 3 | 2 | 2 |
| 2) การบังคับใช้ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่จะสามารถจูงใจให้ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากยิ่งขึ้น                        | 28 | 32 | 24 | 8 | 1 | 5 | 2 |
| 3) ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่จะเป็นเครื่องมือสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้                           | 23 | 31 | 29 | 6 | 3 | 6 | 2 |

|  |    |    |    |   |   |   |   |
|--|----|----|----|---|---|---|---|
| 4) ระบบการบันทึกคะแนน<br>ความประพฤตินในการขับรถ<br>ใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันมี<br>ความชัดเจน เข้าใจง่าย และ<br>ผู้ขับขี่สามารถปฏิบัติตามได้<br>ง่าย                                   | 25 | 32 | 26 | 5 | 4 | 5 | 3 |
| 5) การกำหนดข้อหาความผิด<br>ภายใต้ระบบการบันทึก<br>คะแนนความประพฤตินในการ<br>ขับรถใบอนุญาตขับขี่ใน<br>ปัจจุบันมีความเหมาะสมและ<br>ครอบคลุมเพียงพอแล้ว                                 | 21 | 34 | 23 | 8 | 4 | 5 | 4 |
| 6) การกำหนดจำนวนคะแนน<br>ภายใต้ระบบการบันทึก<br>คะแนนความประพฤตินในการ<br>ขับรถใบอนุญาตขับขี่ใน<br>ปัจจุบันมีความเหมาะสมและ<br>ครอบคลุมเพียงพอแล้ว                                   | 21 | 28 | 31 | 8 | 3 | 5 | 4 |
| 7) การตัดคะแนนของผู้ถือครอง<br>ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรมี<br>ลักษณะที่เข้มงวดกว่าการตัด<br>คะแนนของผู้ขับขี่ทั่วไป  | 21 | 34 | 27 | 7 | 4 | 5 | 3 |
| 8) กระบวนการจัดการอบรม<br>และทดสอบ รวมถึงเนื้อหาที่<br>ใช้ในการอบรมและทดสอบมี<br>คุณภาพและสามารถสร้าง<br>ความตระหนักรู้ในการ<br>กระทำความผิดกฎจราจร<br>ให้แก่ผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดี | 29 | 36 | 22 | 6 | 3 | 2 | 2 |
| 9) ระบบการบันทึกคะแนน<br>ความประพฤตินในการขับรถ<br>ใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบัน<br>ต้องได้รับการพัฒนาและ<br>ปรับปรุงแก้ไข  | 29 | 36 | 21 | 5 | 3 | 3 | 4 |



### 4.3 ผลสำรวจในกลุ่มผู้โดยสาร

จากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามสำหรับผู้โดยสาร เรื่อง ทัศนคติต่อการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่เพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน คณะผู้วิจัยได้ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 161 คน แบ่งออกเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัด กรุงเทพฯ จำนวน 52 คน เชียงใหม่ 49 คน และสงขลา 67 คน ดังตารางที่ 4.29 โดยในการการอภิปรายผลต่อไปคณะผู้วิจัยจะทำการแจกแจงสถิติเชิงพรรณนาโดยไม่แบ่งแยกจังหวัด โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.29: ชุดแบบสอบถามการสำรวจผู้ขับขี่รายจังหวัด

| จังหวัด             | จำนวน      | ร้อยละ     |
|---------------------|------------|------------|
| กรุงเทพฯ            | 52         | 31         |
| เชียงใหม่           | 49         | 29         |
| สงขลา               | 67         | 40         |
| <b>ผลรวมทั้งหมด</b> | <b>168</b> | <b>100</b> |

ที่มา: คณะผู้วิจัย (256)

#### 4.3.1 ลักษณะเฉพาะของผู้โดยสาร

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะเฉพาะของผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางด้วยรูปแบบของรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก (ร้อยละ 50) รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 23) และรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า (ร้อยละ 23) โดยเหตุผลหลักในการเลือกรูปแบบการเดินทางในปัจจุบัน ได้แก่ สะดวก รวดเร็ว (ร้อยละ 64) เป็นรถของครอบครัว (ร้อยละ 59) และเข้าถึงเส้นทางการเดินทางได้ง่าย (ร้อยละ 33) ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางค่อนข้างสูงราว 3 – 7 วันต่อสัปดาห์ โดยร้อยละ 52 เดินทางแทบทุกวัน (6 – 7 วันต่อสัปดาห์) และร้อยละ 30 เดินทางในช่วงวันทำงานเป็นหลัก หรือราว 3 – 5 วันต่อสัปดาห์ สำหรับจุดประสงค์ในการเดินทาง พบว่า กว่าร้อยละ 76 เป็นการเดินทางไปเรียนหรือทำงาน และร้อยละ 30 เป็นการเดินทางไปทำธุระ โดยส่วนมากจะเดินทางใน 2 ช่วงเวลา คือ 06.01 – 09.00 น. คิดเป็นร้อยละ 58 และเวลา 16.01 – 18.00 น. คิดเป็นร้อยละ 41 ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.30 ถึง ตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.30: รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน

| รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน                             | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| รถยนต์ส่วนบุคคล   | 87    | 50     |
| รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล  | 40    | 23     |
| รถรับจ้าง (เช่น รถแท็กซี่มิเตอร์ วินมอเตอร์ไซต์ รถสามล้อ)         | 6     | 3      |
| เรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน (เช่น Grab, Lineman, Bolt, Muvmi และอื่นๆ) | 2     | 1      |
| รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า  | 40    | 23     |

ตารางที่ 4.31: เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง

| เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------------------------------|-------|--------|
| เป็นรถของครอบครัว                   | 101   | 59     |
| สะดวก รวดเร็ว                       | 111   | 64     |
| ค่าเดินทางสมเหตุสมผล                | 21    | 12     |
| ประหยัดค่าใช้จ่าย                   | 51    | 29     |
| เข้าถึงเส้นทางการเดินทางได้ง่าย     | 58    | 33     |
| สามารถประมาณระยะเวลาการเดินทางได้   | 40    | 23     |

ตารางที่ 4.32: ความถี่ในการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์

| ความถี่ในการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์ | จำนวน | ร้อยละ |
|-----------------------------------|-------|--------|
| 6 - 7 วันต่อสัปดาห์ (แทบทุกวัน)   | 90    | 52     |
| 3 - 5 วันต่อสัปดาห์               | 52    | 30     |
| 1 - 2 วันต่อสัปดาห์               | 22    | 12     |
| น้อยกว่า 1 วันต่อสัปดาห์          | 7     | 4      |

ตารางที่ 4.33: จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่

| จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่ | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------------------|-------|--------|
| เดินทางไปเรียน/ทำงาน           | 131   | 76     |
| เดินทางไปหาครอบครัว/เพื่อน     | 29    | 17     |
| เดินทางไปทำธุระ                | 52    | 30     |
| เดินทางไปท่องเที่ยว            | 20    | 11     |

ตารางที่ 4.34: ช่วงเวลาในการเดินทาง (ชุดที่ 1)

| ช่วงเวลาในการเดินทาง (เลือกได้มากกว่า 1 ช่วงเวลา) | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| 04.01- 06.00 น.                                   | 6     | 3      |
| 06.01 - 09.00 น.                                  | 100   | 58     |
| 09.01 - 11.00 น.                                  | 48    | 28     |
| 11.01 - 13.00 น.                                  | 28    | 16     |
| 13.01 - 16.00 น.                                  | 42    | 24     |
| 16.01 - 18.00 น.                                  | 71    | 41     |
| 18.01 - 21.00 น.                                  | 47    | 27     |
| 21.01 - 04.00 น.                                  | 8     | 4      |

#### 4.3.2 ทัศนคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ในการทำการสำรวจทัศนคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการแบ่งการสำรวจออกเป็น 5 ระดับความเสี่ยง ได้แก่

**ระดับที่หนึ่ง**      น้อยที่สุด

**ระดับที่สอง**      น้อย

**ระดับที่สาม**      ปานกลาง

**ระดับที่สี่**      มาก

**ระดับที่ห้า**      มากที่สุด

โดยจากการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า การกระทำพฤติกรรมเสี่ยงไม่ว่าจะรูปแบบใด ล้วนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับที่มากที่สุด โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าสามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับมากที่สุดจำนวน 5 อันดับแรก ได้แก่

- (1) ขับขี่หลังจากดื่มของมึนเมา (ร้อยละ 59)
- (2) ขับรถโดยประมาท นำหวาดเสียว (ร้อยละ 57)
- (3) แข่งรถในทาง (ร้อยละ 56)
- (4) ขับรถฝ่าไฟแดง (ร้อยละ 53)
- (5) ขับรถย้อนศร (ร้อยละ 51)

อย่างไรก็ตาม สำหรับในประเด็นของการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่นั้น กลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 29 เห็นว่าสามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับมาก ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35: ทัศนคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

| พฤติกรรม                          | ระดับความเสี่ยง |     |         |      |            |
|-----------------------------------|-----------------|-----|---------|------|------------|
|                                   | มากที่สุด       | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด |
| 1. ขับขี่หลังจากดื่มของมึนเมา     | 59              | 13  | 8       | 9    | 11         |
| 2. ขับขี่หลังจากพักผ่อนไม่เพียงพอ | 36              | 35  | 11      | 11   | 8          |
| 3. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ      | 32              | 35  | 15      | 11   | 8          |
| 4. ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด     | 42              | 28  | 10      | 10   | 9          |
| 5. ขับรถบนทางเท้า                 | 29              | 33  | 15      | 9    | 13         |
| 6. ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย      | 38              | 30  | 12      | 6    | 13         |
| 7. ไม่หลบรถฉุกเฉิน                | 36              | 23  | 18      | 6    | 15         |

|                                 |    |    |    |    |    |
|---------------------------------|----|----|----|----|----|
| 8. ขับรถโดยประมาท นำหวาดเสียว   | 57 | 18 | 4  | 10 | 11 |
| 9. ขับรถโดยไม่ติดป้ายทะเบียน    | 20 | 25 | 22 | 12 | 20 |
| 10. ตัดหน้ากระชั้นชิด           | 48 | 22 | 6  | 9  | 12 |
| 11. ไม่เปิดไฟเลี้ยว             | 39 | 30 | 13 | 10 | 8  |
| 12. ไม่ให้สัญญาณรถคันหลัง       | 37 | 33 | 10 | 9  | 11 |
| 13. แข่งรถในทาง                 | 56 | 19 | 4  | 7  | 14 |
| 14. ขับรถฝ่าไฟแดง               | 53 | 20 | 4  | 12 | 10 |
| 15. ขับรถย้อนศร                 | 51 | 21 | 6  | 11 | 11 |
| 16. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ | 25 | 29 | 19 | 12 | 14 |

ในส่วนของการสำรวจประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ไม่ร้ายแรง คิดเป็นร้อยละ 49 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างอีกจำนวนหนึ่งไม่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 45 และกลุ่มตัวอย่างอีกจำนวนร้อยละ 5 เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ร้ายแรงในลักษณะที่อาจเป็นการบาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน) หรือทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 4.36

สำหรับการสำรวจประสบการณ์ของบุคคลใกล้ชิดในการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนร้อยละ 52 เคยมีบุคคลใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนในลักษณะที่ไม่ร้ายแรง ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างอีกจำนวนหนึ่งเคยมีบุคคลใกล้ชิดที่ประสบอุบัติเหตุในลักษณะร้ายแรง โดยคิดเป็นร้อยละ 25 และอีกร้อยละ 22 ไม่เคยมีบุคคลใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 4.37

ตารางที่ 4.36: ประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน

| การเรียกถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่   | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต) | 9     | 5      |
| เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย)   | 85    | 49     |
| ไม่เคย   | 77    | 45     |

ตารางที่ 4.37: ประสบการณ์ของบุคคลใกล้ชิดในการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน

| การเรียกถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่   | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต) | 43    | 25     |
| เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย)   | 89    | 52     |
| ไม่เคย   | 39    | 22     |

สำหรับการสำรวจปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า ปัจจัยสำคัญที่สุดของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่ (ร้อยละ 88) โดยปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ได้แก่ ผู้ขับขี่ขับขี่ด้วยความประมาท (ร้อยละ 56) อย่างไรก็ตาม สำหรับปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุดนั้น กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ได้แก่ อุปกรณ์ของรถบกพร่อง (ร้อยละ 28) และปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ได้แก่ เป็นทางขรุขระ (ร้อยละ 25) ในส่วนของปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ได้แก่ ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยสภาพทางอุตุนิยมวิทยา เช่น ฝนตกหนัก หมอกกลบจัด กระแสลมแรง (ร้อยละ 60) ซึ่งสำหรับการปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าควรจะปรับปรุงปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่เป็นหลัก โดยคิดเห็นร้อยละ 77 ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 4.38 ถึง ตารางที่ 4.43

ตารางที่ 4.38: ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน

| ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน   | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| คน (ผู้ขับขี่)                            | 151   | 88     |
| รถ  | 5     | 2      |
| ถนน                                       | 4     | 2      |
| สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบดบังทัศนวิสัย) | 11    | 5      |

ตารางที่ 4.39: ปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของผู้ขับขี่ที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| ผู้ขับขี่ขาดทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัย                    | 25    | 14     |
| ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร                               | 40    | 23     |
| ผู้ขับขี่ขับขี่ด้วยความประมาท                               | 97    | 56     |
| ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญเส้นทาง                                    | 4     | 2      |
| ผู้ขับขี่ตัดสินใจผิดพลาด                                    | 5     | 2      |
| ผู้ขับขี่มีปัญหาด้านสุขภาพ                                  | 0     | 0      |

ตารางที่ 4.40: ปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของรถที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| อุปกรณ์ของรถบกพร่อง                                  | 49    | 28     |
| รถเสื่อมสภาพ   | 45    | 26     |
| รถไม่ได้ถูกนำมาขับขี่เป็นระยะเวลานาน                 | 9     | 5      |
| รถถูกดัดแปลงสภาพ                                     | 34    | 19     |
| รถขาดการบำรุงรักษา                                   | 34    | 19     |

ตารางที่ 4.41: ปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของถนนที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด  | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| ทางชำรุด   | 44    | 25     |
| ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ                                     | 39    | 22     |
| ทางโค้ง  | 30    | 17     |
| ทางร่วมทางแยก  | 39    | 22     |
| เครื่องหมายสัญญาณจราจรชำรุด หรือการทาสีตีเส้นไม่ชัดเจน | 19    | 11     |

ตารางที่ 4.42: ปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

| ปัจจัยของสิ่งแวดล้อมที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด                          | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยสภาพทางอุตุนิยมวิทยา เช่น ฝนตกหนัก หมอกลงจัด กระจกสกปรก            | 103   | 60     |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยหมอกฝุ่น คิวไฟ   | 16    | 9      |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยแสงสว่างจ้า หรือความมืด  | 22    | 12     |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยอุปกรณ์ภายในรถ เช่น พระเครื่อง ลูกปะคำ หรือของที่วาง/ห้อยหน้ากระจก | 9     | 5      |
| ทัศนวิสัยถูกจำกัดโดยสิ่งแวดล้อมข้างทาง เช่น ป้าย ต้นไม้ใหญ่ เสาไฟ สายไฟระโยงระยาง      | 15    | 8      |
| ถูกแทรกแซงการได้ยินด้วยเสียงรบกวน  | 6     | 3      |

ตารางที่ 4.43: การปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

| ปัจจัยสำคัญของสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน   | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| คน (ผู้ขับขี่)                            | 132   | 77     |
| รถ  | 6     | 3      |
| ถนน                                       | 20    | 11     |
| สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบดบังทัศนวิสัย) | 12    | 7      |
| อื่นๆ เช่น ทู๊กซ์                         | 4     | 2      |

#### 4.3.1 ทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

นอกจากนี้คณะผู้วิจัยยังทำการสำรวจโดยใช้เกณฑ์การให้คะแนนเช่นเดียวกันกับการอภิปรายถึงทัศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในระดับต่างๆ ตามความเห็นของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 7 ระดับ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.44 โดยแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 ด้าน คือ (1) ทัศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และ (2) ทัศนคติต่อระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 4.45: โดยจากการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่นั้นเห็นด้วยอย่างมากในประเด็นดังต่อไปนี้

- การถือครองใบอนุญาตขับขี่มีความสำคัญต่อการขับรถบนท้องถนน (ร้อยละ 61)
- การขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมและทดสอบที่แตกต่างจากการขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (ร้อยละ 58)
- ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นของการขับขี่ควรถูกกำกับดูแลอย่างเข้มงวดมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 50)
- หลักสูตรการอบรมและทดสอบที่เหมาะสมสามารถทำให้ผู้ขับขี่มีทักษะในการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย (ร้อยละ 55)
- ควรมีการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ก่อนจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 47)
- การติดแผ่นป้ายสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีความสำคัญต่อการขับขึ้นท้องถนน (ร้อยละ 53)

ทั้งนี้ สำหรับการสำรวจทัศนคติต่อระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่นั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเชิงบวกต่อกระบวนการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะนำไปสู่การเป็นเครื่องมือสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างมากในประเด็นดังต่อไปนี้

- การปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้จริง (ร้อยละ 75)
- มาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านจราจรในปัจจุบันมีประสิทธิภาพ (ร้อยละ 45)
- ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีโอกาสก่ออุบัติเหตุได้สูงกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 43)
- ควรมีการปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในผู้ขับขี่ระยะเริ่มต้น (ร้อยละ 47)
- การกำหนดจำนวนคะแนนในการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ควรพิจารณาให้สัมพันธ์กับสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 50)
- ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นควรถูกตัดคะแนนในการกระทำความผิดจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป (ร้อยละ 37)
- การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดของเจ้าหน้าที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรมากยิ่งขึ้น (ร้อยละ 60)

ตารางที่ 4.44: เกณฑ์การวัดระดับความคิดเห็น

| คะแนน   | ความหมาย           |
|---------|--------------------|
| 0 คะแนน | ไม่มีความเห็น      |
| 1 คะแนน | ไม่เห็นด้วย        |
| 2 คะแนน | เห็นด้วยน้อยที่สุด |
| 3 คะแนน | เห็นด้วยน้อย       |
| 4 คะแนน | เห็นด้วยปานกลาง    |
| 5 คะแนน | เห็นด้วยมาก        |
| 6 คะแนน | เห็นด้วยมากที่สุด  |

ตารางที่ 4.45: ทิศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

| คำถาม  | ระดับความเห็น     |             |                 |              |                    |             |               |
|--|-------------------|-------------|-----------------|--------------|--------------------|-------------|---------------|
|  | เห็นด้วยมากที่สุด | เห็นด้วยมาก | เห็นด้วยปานกลาง | เห็นด้วยน้อย | เห็นด้วยน้อยที่สุด | ไม่เห็นด้วย | ไม่มีความเห็น |
| <b>4.1 ทิศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว</b>  |                   |             |                 |              |                    |             |               |
| 1) การถือครองใบอนุญาตขับขี่มีความสำคัญต่อการขับรถบนท้องถนน   | 61                | 25          | 12              | 1            | 1                  | 0           | 1             |
| 2) การขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมและทดสอบที่แตกต่างจากการขอรับใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก | 58                | 29          | 10              | 2            | 1                  | 0           | 1             |
| 3) ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นของการขับขี่ควรถูกกำกับดูแลอย่างเข้มงวดมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป  | 50                | 32          | 15              | 1            | 1                  | 1           | 1             |
| 4) หลักสูตรการอบรมและทดสอบที่เหมาะสมสามารถทำให้ผู้ขับขี่มีทักษะในการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย  | 55                | 35          | 8               | 1            | 1                  | 0           | 0             |
| 5) ควรมีการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ก่อนจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป   | 47                | 36          | 14              | 1            | 1                  | 1           | 0             |
| 6) การตีแผนป้ายสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้ขับขี่ในระยะ  | 53                | 31          | 14              | 1            | 0                  | 1           | 1             |



บทที่ 4: การศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติต่อใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเทศไทย

|   |    |    |    |   |   |   |   |
|---|----|----|----|---|---|---|---|
| เริ่มต้นมีความสำคัญต่อการขับขี่บนท้องถนน  |    |    |    |   |   |   |   |
| <b>4.2 ทัศนคติต่อระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถใบอนุญาตขับขี่</b>                              |    |    |    |   |   |   |   |
| 7) การปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้จริง  | 75 | 21 | 3  | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 8) มาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านจราจรในปัจจุบันมีประสิทธิภาพ   | 45 | 29 | 13 | 8 | 3 | 1 | 1 |
| 9) ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีโอกาสก่ออุบัติเหตุได้สูงกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป                                 | 43 | 32 | 17 | 6 | 2 | 0 | 0 |
| 10) ควรมีการปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในผู้ขับขี่ระยะเริ่มต้น                    | 47 | 33 | 15 | 3 | 1 | 0 | 1 |
| 11) การกำหนดจำนวนคะแนนในการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ควรพิจารณาให้สัมพันธ์กับสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ | 50 | 4  | 11 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 12) ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นควรถูกตัดคะแนนในการกระทำ ความผิดจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป                  | 37 | 27 | 16 | 8 | 5 | 6 | 1 |
| 13) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดของเจ้าหน้าที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรมากยิ่งขึ้น               | 60 | 27 | 8  | 1 | 2 | 1 | 0 |

#### 4.4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการสำรวจกลุ่มผู้ขับขี่สำหรับการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่นั้น พบว่า ผู้ขับขี่จำนวนหนึ่งยังคงขับขี่โดยที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง โดยเหตุผลสำคัญของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ การที่ผู้ขับขี่ยังอยู่ระหว่างการฝึกหัดขับขี่ ทั้งนี้ จากผลสำรวจสะท้อนให้เห็นว่าการฝึกหัดขับขี่อาจไม่ได้รับการกำกับดูแลอย่างเหมาะสม โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ฝึกฝนการขับขี่ด้วยตนเอง อีกทั้งผู้ขับขี่อีกบางกลุ่มยังเลือกที่จะฝึกฝนกับครอบครัวมากกว่าฝึกฝนกับโรงเรียนสอนขับรถเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย ส่งผลให้อาจไม่ได้รับการกำกับดูแลอย่างเหมาะสมจากผู้เชี่ยวชาญอย่างถูกต้อง

ในส่วนของการสำรวจพฤติกรรมกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ นั้น พบว่า แม้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะระบุว่าตน “ไม่ปฏิบัติ” พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่เลย อย่างไรก็ตาม สำหรับพฤติกรรมเสี่ยงลำดับต้นๆ ที่ผู้ขับขี่ระบุว่าตนปฏิบัติทุกครั้งหรือบ่อยครั้ง ได้แก่ การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับขี่บางส่วนยังขาดความเข้าใจถึงความสำคัญของการเข้าสู่กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง

สำหรับการสำรวจทัศนคติของผู้ขับขี่ต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนมากเห็นด้วยกับการกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขเพิ่มเติมสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ซึ่งควรได้รับการกำกับดูแลมากเป็นพิเศษ รวมถึงเห็นด้วยกับการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป อีกทั้งผู้ขับขี่ส่วนมากยังเห็นด้วยกับแนวทางการตัดคะแนนของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่ควรมีลักษณะเข้มงวดกว่าการตัดคะแนนของผู้ขับขี่ทั่วไป นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังมีทัศนคติเชิงบวกต่อการถือครองใบอนุญาตขับขี่ และการปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

เมื่อพิจารณาถึงผลการสำรวจในกลุ่มผู้โดยสารสำหรับทัศนคติต่อการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่เพื่อความปลอดภัยทางท้องถนนนั้น พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้รถของครอบครัวในการเดินทาง โดยให้เหตุผลว่า สะดวกรวดเร็ว, เป็นรถของครอบครัว และสามารถเข้าถึงเส้นทางการเดินทางได้ง่าย ทั้งนี้ ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงที่ผู้โดยสารส่วนมากเห็นว่าสามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับสูง อันดับที่ 1 คือ ขับขี่หลังจากดื่มของมึนเมา รองลงมาคือ ขับรถโดยประมาท นำพหุศาสตร์ และขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด อย่างไรก็ตาม ผู้โดยสารจำนวนหนึ่งเห็นว่า พฤติกรรมเสี่ยงอันดับแรกๆ การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตไม่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับสูง ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าประชาชนบางกลุ่มยังคงขาดความเข้าใจและให้ความสำคัญถึงการเข้าสู่กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง ซึ่งเป็นการรับรองว่าผู้ขับขี่จะมีทักษะมากพอที่จะขับขี่บนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย

สำหรับการสำรวจทัศนคติต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่และมาตรการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ผู้โดยสารส่วนมากสนับสนุนการกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขเพิ่มเติมสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว รวมถึงสนับสนุนกับการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่

การถือครองใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป อีกทั้งผู้โดยสารส่วนมากสนับสนุนการปรับปรุงหลักเกณฑ์การตัดคะแนนสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว นอกจากนี้ ผู้โดยสารส่วนใหญ่ยังมีทัศนคติเชิงบวกต่อการถือครองใบอนุญาตขับขี่ และการปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

ทั้งนี้ ผู้โดยสารและผู้ขับขี่ส่วนมาก เห็นตรงกันว่าสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากปัจจัยด้านคนเป็นสำคัญ โดยเกิดจากผู้ขับขี่ขับขี่ด้วยความประมาท ซึ่งทั้งผู้โดยสารและผู้ขับขี่เห็นตรงกันว่า การปรับปรุงปัจจัยด้านคนจะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้มากที่สุด

จากผลสำรวจทั้งกลุ่มของผู้ขับขี่และกลุ่มผู้โดยสารจึงสะท้อนให้เห็นว่า การปรับปรุงเงื่อนไขและกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว รวมไปถึงการปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวนั้นมีความจำเป็น โดยควรมีการกำกับดูแลผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นที่ต้องเข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป ซึ่งอาจเป็นไปได้ในลักษณะของ

- การเพิ่มเติมเงื่อนไขสำหรับผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว
- การเพิ่มเติมการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ก่อนจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป
- การปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและทดสอบให้เหมาะสมกับลักษณะของผู้ขับขี่ที่ขอรับใบอนุญาตเป็นครั้งแรก
- การบังคับใช้กฎหมายในกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่เคร่งครัดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป

นอกจากนี้ ควรมีการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจร่วมกัน เพื่อสื่อสารถึงความสำคัญของการได้รับใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง เพื่อสะท้อนให้เห็นว่ากระบวนการขอรับใบอนุญาตที่เหมาะสมจะช่วยให้ผู้ขับขี่มีทักษะมากพอที่จะสามารถขับขี่บนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย และสร้างทัศนคติเชิงบวกต่อการเข้าสู่กระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ได้ในที่สุด

ทั้งนี้ ผลการสำรวจในครั้งนี้จึงสามารถสะท้อนสถานการณ์ปัจจุบันของการขับขี่บนท้องถนนในประเทศไทยและกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเทศไทยได้อย่างชัดเจนในแต่ละด้าน ซึ่งสามารถชี้ถึงจุดที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ทั่วไปและผู้โดยสารมองว่าเป็นปัญหา และนำไปปรับแก้ในรายละเอียดได้อย่างชัดเจน ซึ่งสามารถนำไปเป็นข้อเสนอแนะร่วมกับการศึกษาเชิงเอกสารและเชิงคุณภาพได้ โดยคณะผู้วิจัยจะทำการอภิปรายในส่วนต่อไป

## บทที่ 5 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาในบทนี้จะเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยแบ่งเป็น (1) หน่วยงานระดับอำนาจการ (2) หน่วยงานระดับปฏิบัติการ (3) เอกชนผู้ประกอบการ และ (4) หน่วยงานอื่นที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมสภาพปัญหาและความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาและจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ตลอดจนปรับปรุงระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1: การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

| กลุ่ม                                | หน่วยงาน                           | วันที่ดำเนินการสัมภาษณ์ |
|--------------------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| หน่วยงานระดับอำนาจการ                | กรมการขนส่งทางบก                   | 18 เมษายน พ.ศ. 2567     |
|                                      | สำนักงานตำรวจแห่งชาติ              | อยู่ระหว่างการสัมภาษณ์  |
| หน่วยงานระดับปฏิบัติการในส่วนภูมิภาค | ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่              | 22 เมษายน พ.ศ. 2567     |
|                                      | สำนักงานตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ | 23 เมษายน พ.ศ. 2567     |
| ภาคเอกชนผู้ประกอบการ                 | บริษัทเอ.พี. ฮอนด้า จำกัด          | 29 เมษายน พ.ศ. 2567     |
| หน่วยงานอื่นที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง    | สถาบันนิติวิทยาศาสตร์              | 25 เมษายน พ.ศ. 2567     |

### 5.1 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานระดับอำนาจการ

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานระดับอำนาจการที่มีภารกิจต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยแบ่งเป็น 1) กรมการขนส่งทางบก และ 2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 5.1.1 กรมการขนส่งทางบก

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ นางสาวนิตา รูปสุวรรณ หัวหน้าส่วนใบอนุญาตขับขี่ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 และนางสาวนิสากร ชาติศิริ หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ กรมการขนส่งทางบก โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ได้ ดังนี้

#### สรุปประเด็นการสัมภาษณ์

(1) จากมุมมองของผู้ปฏิบัติงานจริงของกรมการขนส่งทางบกพบว่า ปัญหาหลักของกระบวนการทำใบอนุญาตขับขี่ คือ จำนวนผู้ต้องการเข้าอบรมมีจำนวนมากเกินกว่าที่สถานที่และจำนวนบุคลากรที่มีอยู่จะรองรับได้

(2) กรมการขนส่งทางบกมีแผนในการพัฒนาระบบใบอนุญาตให้เป็นแบบลำดับขั้น (Graduated Driver Licensing) และปรับปรุงรูปแบบใบอนุญาต รวมถึงการจัดประเภทรถของใบอนุญาตให้เป็นไปตามอนุสัญญาที่ประเทศไทยเคยให้สัตยาบันไว้

(3) ใบรับรองแพทย์เท็จ หรือใบรับรองแพทย์ที่ออกโดยแพทย์ที่ตรวจไม่ละเอียด เป็นส่วนหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อการใช้รถปลอดภัยของผู้ขับขี่

(4) กรมการขนส่งทางบกมองว่าการกำกับดูแลผู้ขับขี่ก่อนเข้าสู่ชั้นใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล ยังไม่มีการควบคุมที่เข้มงวด ส่วนใหญ่ยังเน้นไปที่การฝึกฝนด้วยตนเองเท่านั้น

(5) ในประเด็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย (enforcement) จราจร มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วย จึงอาจต้องพิจารณาในแง่การดำเนินการของหน่วยงานนั้น ๆ ประกอบไปด้วย

(6) ทางกรมการขนส่งทางบกอยากที่จะส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยนำแบบจำลองขับขี่มาใช้ แต่ยังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ

#### **ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม**

(1) กรมการขนส่งทางบกเห็นว่า ภายใน 2-3 ปี จะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งอาจนำประเด็นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมาเพิ่มเติม โดยอาจนำผลการศึกษาของการ TDRi เข้ามาประกอบการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับขี่ของกรมการขนส่งฯ

(2) ทางกรมการขนส่งทางบกมองว่าในอนาคตที่อยากจะปรับปรุงหลักสูตรการอบรม ให้เน้นไปที่การวิเคราะห์ที่มากขึ้น เช่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในสถานที่ต่าง ๆ ลดการท่องจำ และเน้นการปฏิบัติให้มากขึ้น เป็นต้น

#### **5.1.2 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ**

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ได้ ดังนี้

#### **สรุปประเด็นการสัมภาษณ์**

(1) การเก็บรายละเอียดบนระบบการบันทึกอุบัติเหตุบนท้องถนน (PRS) ในปัจจุบัน มีการแยกเก็บข้อมูลสำหรับผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ และผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงมีการจำแนกประเภทของใบอนุญาตขับขี่ด้วย แต่ยังไม่ได้มีการจำแนกฐานความผิด

(2) จากการเก็บสถิติในปี 2566 พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำนวน 21,000 ราย เกิดจากผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเพียง 139 ราย ซึ่งคิดเป็น 6% ของผู้ถือใบขับขี่

(3) การดำเนินการระบบตัดแต้มในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ยังดำเนินการได้ดีตามลำดับ แต่ทางสำนักงานตำรวจฯ มองว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เป็นหลัก โดยตั้งแต่ช่วงธันวาคม 2566

จนถึงมกราคม 2567 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากผู้มีใบขับขี่จำนวน 545 ราย ส่วนผู้ไม่มีใบขับขี่ 2,002 ราย คิดเป็น 78% เมื่อไม่มีใบขับขี่ “ก็ตัดแต้มไม่ได้” เพราะต้องตัดจากใบขับขี่ จึงมองว่าปัญหาไม่ได้อยู่ที่ระบบตัดแต้ม

(4) ทางสำนักงานตำรวจฯ มองว่าการกระทำผิดกฎจราจร ไม่แตกต่างจากการก่ออาชญากรรมบนท้องถนน จึงไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนให้เป็นโทษปรับเป็นพินัย เพราะกรณีของต่างประเทศ เช่น ประเทศสหราชอาณาจักร มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และใช้โทษขังเป็นหลัก เมื่อนำมาปรับใช้กับประเทศไทยย่อมทำให้คนกลัวกฎหมายน้อยลง

(5) สำนักงานตำรวจฯ ไม่มีความเห็นต่อกระบวนการออกใบอนุญาต เพราะไม่ใช่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง แต่เห็นด้วยที่ทาง TDRI ศึกษาในเรื่องใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (GDL)

### ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(1) แผนระดับชาติเกี่ยวกับนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ยังขาดเรื่องการประสานงานและความเข้าใจร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ดังนั้น เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรและอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด นอกจากความร่วมมือแล้ว ยังต้องรวมไปถึงการทำความเข้าใจให้ตรงกันด้วย

(2) ควรมีหน่วยงานต่าง ๆ เข้ามาร่วมผลักดันและส่งเสริมวัฒนธรรม รวมถึงร่วมปลูกจิตสำนึกให้แก่ประชาชนในการไม่ทำผิดกฎหมาย เช่น หน่วยงานอิสระ องค์กรเพื่อสังคม TDRI หรือ สสส. เป็นต้น

(3) ควรมีการพิจารณาระบบการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่หน้าใหม่ ให้มีความยากมากและเข้มข้นยิ่งขึ้น สำนักงานตำรวจฯ มองว่ายิ่งกระบวนการได้มา “ยาก” ก็ย่อมมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงการต่ออายุใบอนุญาตก็จำเป็นจะต้องมีการทดสอบซ้ำ

(4) ควรพิจารณาปรับปรุงโทษของผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พกใบอนุญาตขับขี่ให้มีโทษหนักมากยิ่งขึ้น เช่น ต้องมีโทษจำคุก หรือปรับเป็นจำนวนเงินที่สูงขึ้น

## 5.2 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานระดับปฏิบัติการ

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานระดับปฏิบัติการที่มีภารกิจต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถ โดยแบ่งเป็น 1) สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ และ 2) สำนักงานตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 5.2.1 สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ นางปรีชาติ ภูพงษ์ศักดิ์ หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตขับรถ สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ได้ ดังนี้

#### สรุปประเด็นการสัมภาษณ์

(1) สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่มีการจัดทำโครงการเพื่อส่งเสริมให้ผู้ขับขี่เข้าสู่กระบวนการออกใบอนุญาต เช่น โครงการปลูกจิตสำนึกตั้งแต่เด็กในระดับปฐมวัย โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบอนุญาตขับขี่ (จักรยานยนต์) โดยได้ขยายไปถึงนิสิตนักศึกษาในระดับมหาวิทยาลัยด้วย

(2) สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ได้ประสานความร่วมมือกับบริษัทวิริยะประกันภัย และมีการประสานความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีการจัดอบรมในรายวิชาเดียวกันกับที่มีการจัดอบรม ณ สำนักงานขนส่งฯ

#### **ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม**

เห็นว่าควรควรเพิ่มวิชาการอบรมที่เกี่ยวกับจิตสำนึก ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ตั้งแต่วัยเยาว์ ดังเช่นประเทศญี่ปุ่น

### **5.2.2 สำนักงานตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่**

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสถานีตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ พ.ต.ท.วีระยา วงศ์แก้ว รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ได้ ดังนี้

#### **สรุปประเด็นการสัมภาษณ์**

(1) สำนักงานสถิติแห่งชาติมีการเก็บข้อมูลในระบบ Police Road Safety (PRS) ซึ่งเป็นระบบที่ใช้เป็นการทั่วไปทั้งประเทศ เพื่อให้เจ้าหน้าที่นำข้อมูลดังกล่าวไปประมวลสู่การวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่อไป

(2) การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่จะเป็นการบันทึกว่าผู้ขับขี่มีใบอนุญาตหรือไม่ แต่จะไม่ได้บันทึกว่าใบอนุญาตขับขี่เป็นประเภทใด

(3) การเชื่อมโยงข้อมูลอุบัติเหตุกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะช่วยให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพราะสามารถนำชุดข้อมูลมาใช้ในการวางแผนปรับปรุงแนวทางการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้

#### **ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม**

(1) เห็นว่าควรมีการนำข้อมูลและเทคโนโลยีมาใช้ แทนการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายให้สม่ำเสมอตลอดเวลา

(2) ควรมีการจัดโครงการประชาสัมพันธ์ เพื่อเสริมสร้างทัศนคติในการขับขี่ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และสื่อสารถึงความสำคัญต่อการมีใบอนุญาตขับขี่

### **5.3 การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการ**

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานผู้ประกอบการ คือ ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า สมุทรปราการ (Honda Safety Thailand Headquarter) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 5.3.1 ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าสมุทรปราการ (Honda Safety Thailand Headquarter)

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า สมุทรปราการ (Honda Safety Thailand Headquarter) ได้แก่ นางวันดี ตั้งฉวีถาวร ผู้จัดการส่วนธุรกิจเพื่อสังคม บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า จำกัด และนายเอกสิทธิ์ นาใจตริก ผู้จัดการศูนย์ขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าสมุทรปราการ โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ได้ ดังนี้

#### สรุปประเด็นการสัมภาษณ์

- (1) หลักสูตรของโรงเรียนประกอบไปด้วยหลักสูตรใบอนุญาต และหลักสูตรเสริมทักษะ (Basic) แต่หลักสูตรใบอนุญาตจะไม่สามารถออกแบบให้แตกต่างจากทางกรมขนส่งทางบกได้
- (2) ปัญหาหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ “การขาดการฝึก” ที่ผู้ขับขี่ไม่ทราบว่าควรปฏิบัติตนอย่างไรเมื่อเกิดเหตุขึ้น นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการขาดประสบการณ์และผู้ขับขี่มักมองว่าไม่จำเป็นต้องเรียนขับขี่
- (3) ระบบการขอใบอนุญาตปัจจุบัน มุ่งเน้นเพียงการใช้ทักษะเท่าที่มีอยู่ แต่ไม่มีการอบรมเรื่องการใช้ “เบรก” อย่างจริงจัง ทั้งที่เป็นทักษะที่สำคัญ
- (4) จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุพบว่าผู้ขับขี่หลายคนยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่

#### ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- (1) ควรมีการอบรมและทดสอบการใช้เบรกหรือสถานีเบรก และต้องมีการขับขี่ในสถานการณ์จำลองต่าง ๆ ให้มากขึ้น
- (2) ผู้ขับขี่ควรเพิ่มเติมทักษะต่าง ๆ และเข้าอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์ อีกทั้งยังต้องปลูกฝังทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยให้มากขึ้น
- (3) ต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพราะกฎหมายปัจจุบันที่มีอยู่นั้น คนส่วนใหญ่ก็ยังไม่ปฏิบัติตาม ดังนั้น การจะกำหนดกฎเกณฑ์ที่มีรายละเอียดมาก เช่น การนำตัวอย่างระบบของต่างประเทศมาใช้บังคับก็อาจไม่สัมฤทธิ์ผล
- (4) การจะทำให้มีคนเข้าสู่ระบบขับขี่ จะต้องใช้วิธีที่เหมาะสมกับบริบทของสังคมและเป็นไปได้

## 5.4 การสัมภาษณ์หน่วยงานอื่นที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง

### 5.2.3 สถาบันนิติวิทยาศาสตร์

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ ได้แก่ นายกณิก เฉลิมพัทธ์ นกนิติวิทยาศาสตร์ สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ได้ ดังนี้

#### สรุปประเด็นการสัมภาษณ์



(1) ทางสถาบันมีส่วนช่วยสนับสนุนนโยบาย Road Safety โดยมีการประสานงานร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนของ จ.นนทบุรี ในการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก โดยพิจารณาปัจจัยต่างๆ ร่วมกัน ได้แก่ คน ถนนและสิ่งแวดล้อมอย่างรอบคอบ เพื่อนำไปสู่การคิดวิธีแก้ไขปัญหายั่งยืน

(2) จากการตรวจสอบสาเหตุของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับขี่ส่วนใหญ่ “ไม่มีใบอนุญาตขับขี่”

(3) ทางสถาบันมองว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่อาจด่วนสรุปได้ว่ามีต้นเหตุมาจากปัจจัยด้านคนเพียงอย่างเดียว

(4) การคาดการณ์อุบัติเหตุ เป็นทักษะที่จำเป็นอย่างมากสำหรับผู้ขับขี่

(5) ทางสถาบันเห็นว่าการติดต่อ ประสานและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานยังเป็นปัญหา

(6) แบบฟอร์มสำหรับบันทึกสาเหตุการเกิดของอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจมีขอบเขตไม่กว้างพอ

#### **ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม**

(1) ควรจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุที่เข้มงวดมากกว่านี้

(2) การมีระบบใบอนุญาตแบบลำดับขั้นเป็นเรื่องดี แต่ต้องพิจารณาปัญหาอื่น ๆ ประกอบด้วย เช่น ปัญหาผู้ขับขี่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง ระบบ tracking และการบังคับใช้กฎหมาย

(3) ควรมี application ที่เชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไว้ด้วยกัน เพื่อความสะดวกในการตรวจสอบและนำข้อมูลที่มีไปใช้ในการวิเคราะห์ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ดียิ่งขึ้น

### **5.5 บทสรุป**

จากผลการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว พบว่าหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับอำนาจการและในระดับปฏิบัติการได้มีการดำเนินการเพื่อพัฒนากระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ขับขี่หน้าใหม่ โครงสร้างและกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ไปแล้วในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยข้อจำกัดในหลายประการทำให้การดำเนินการยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร และสำหรับหน่วยงานเอกชนบางแห่งก็ได้มีการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนที่มีศักยภาพที่ค่อนข้างสูงเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนด อย่างไรก็ตาม สำหรับการปรับปรุงเงื่อนไขและข้อจำกัดสำหรับกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรจะต้องพิจารณาถึงผลที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างรอบคอบ เพื่อป้องกันความเสียหายและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ตัวผู้เรียน ทั้งนี้ สำหรับรายละเอียดของการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะอยู่ในส่วนภาคผนวกที่ 2 โดยคณะผู้วิจัยจะนำผลที่ได้รับจากการการสัมภาษณ์ไปจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ตลอดจนปรับปรุงระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวต่อไป

## บทที่ 6 การวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ

การศึกษาในบทนี้คณะผู้วิจัยจะนำข้อมูลผลการทบทวน รวบรวม และวิเคราะห์การดำเนินการด้านกฎหมาย ข้อกำหนด กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างของระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบันและสถานการณ์ปัญหาที่พบเกี่ยวกับการอนุญาตให้ขับรถทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์ประกอบกับผลการสำรวจทัศนคติที่มีต่อการอนุญาตให้ขับขี่ของบุคคลทั่วไป และผลการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางและวิธีการปรับปรุงแก้ไขกระบวนการให้อุญาตที่เหมาะสมต่อไป โดยมีรายละเอียดบทวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ ดังนี้

### 6.1 แนวทางการวิเคราะห์การปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเพื่อรองรับการนำระบบ Graduated Driver License (GDL) มาใช้ในประเทศไทย

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ปัญหาหรือข้อพิจารณากระบวนการให้อุญาตขับรถที่เหมาะสม โดยจะวิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศไทยและต่างประเทศ โดยแบ่งแนวทางการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ประเด็น ได้แก่ 1) หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น 2) ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ และ 3) มาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่ โดยรายละเอียดแต่ละประเด็นมีดังต่อไปนี้

#### 6.1.1 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น

สำหรับการวิเคราะห์ปัญหาหรือข้อพิจารณากระบวนการให้อุญาตขับรถที่เหมาะสมในประเด็นของหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### *ขาดการกำหนดเงื่อนไขที่เหมาะสมระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว*

จากการศึกษาทบทวนโครงสร้างของใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว พบว่า ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะถูกจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด กล่าวคือ ระดับเกณฑ์ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดของผู้ขับขี่จะถูกลดลง จากปกติจะต้องไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เหลือเพียงจะต้องไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เท่านั้น<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวยังคงสามารถขับขี่ได้อย่างไม่มีข้อจำกัดเช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่นๆ ซึ่งหลักการนี้ไม่สะท้อนถึงข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติสำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถเป็นครั้งแรกที่ควรจะต้องมีการฝึกฝนเป็นลำดับขั้น และอาจถูกจำกัดสิทธิบางประการ เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์และทักษะการขับขี่ไปจนถึงช่วงเวลาหนึ่ง จนเข้าสู่ระยะของการผ่อนปรนข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลบางประการลง และนำไปสู่การได้ครอบครองใบอนุญาตขับขี่อย่างเต็มรูปแบบ อันจะ

<sup>1</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

สามารถส่งผลให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นได้มีการฝึกฝนการขับขี่จนมีทักษะและความชำนาญมากเพียงพอในการขับขี่อย่างปลอดภัยได้บนท้องถนนจริง

อย่างไรก็ตาม จากการทบทวนระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ในต่างประเทศ พบว่า ในหลายประเทศ ได้มีบังคับใช้ระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) ซึ่งเป็นระบบที่ออกแบบมาเพื่อแนะนำผู้ขับขี่มือใหม่ให้เข้าสู่ระบบใบอนุญาตขับรถแบบค่อยเป็นค่อยไป อันเกี่ยวข้องกับกลยุทธ์ 3 ระยะที่ครอบคลุมการฝึกฝน การให้อยู่ภายใต้ข้อจำกัด และการทดสอบ เพื่อให้ผู้ขับขี่มือใหม่ได้รับประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งองค์ประกอบที่มีประสิทธิภาพที่สุดในระบบ GDLS คือ เวลาเรียนรู้นานขึ้นทั้งช่วงที่มีผู้ควบคุมการฝึกฝนและช่วงฝึกขับขี่ตามลำพัง โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

- **ช่วงแรก (Learner)** เป็นช่วงที่เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่มือใหม่ได้รับการฝึกฝนในสภาวะที่ถูกควบคุมและกำกับดูแลจากผู้มีประสบการณ์ขับขี่มาแล้วอย่างใกล้ชิด
- **ช่วงที่สอง (Intermediate)** เป็นช่วงที่เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่มือใหม่ได้ฝึกฝนทักษะมากขึ้น แต่ยังคงถูกจำกัดโดยข้อจำกัดบางประการที่ออกแบบมาเพื่อจำกัดการเผชิญกับสภาวะที่มีความเสี่ยงสูง
- **ช่วงที่สาม (Full license)** เป็นช่วงที่ผู้ขับขี่ฝึกฝนทักษะอย่างมาเพียงพอที่จะสามารถขับรถได้เพียงคนเดียวอย่างปลอดภัยโดยไม่มีข้อจำกัดใดๆ อีก

ทั้งนี้ สำหรับการศึกษาาระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นในต่างประเทศ พบว่า การกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่นั้นมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป โดยสามารถสรุปประเด็นการกำหนดเงื่อนไขและข้อจำกัดสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ได้ใน 4 ประเด็นดังต่อไปนี้

### (1) การกำหนดให้มีผู้ดูแล

การกำหนดให้มีผู้ดูแลจะช่วยให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นได้รับการฝึกฝนภายใต้การกำกับดูแลโดยผู้มีประสบการณ์เพื่อให้สามารถเรียนรู้ทักษะการขับขี่อย่างเหมาะสม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่ทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัยและเหมาะสมต่อการขับขี่บนถนนจริง โดยจากการศึกษาพบว่า ในสหรัฐฯ นั้น รัฐนิวยอร์กกำหนดให้ผู้ขับขี่มือใหม่ขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การดูแลของผู้ถือใบอนุญาตทั่วไป ซึ่งมีอายุไม่น้อยกว่า 21 ปี ทั้งตอนกลางวันและกลางคืน รวมถึงต้องขับรถที่มีเบรกสองด้านสำหรับคนขับและผู้ดูแล อีกทั้งห้ามมิให้ผู้โดยสารนั่งข้างหน้า ยกเว้นผู้ดูแล อย่างไรก็ตาม อาจขับขี่โดยมีผู้โดยสารได้ หากมีผู้ดูแลนั่งไปด้วย และต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ทั้งนี้ สำหรับผู้ดูแลในตอนกลางคืน ได้แก่ ผู้ปกครอง ผู้พิทักษ์ ครูสอนขับรถ หรือผู้ใช้อำนาจปกครองเท่านั้น<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Denison, Stephen. "Drivers from Other Countries." New York DMV, April 22, 2024. <https://dmv.ny.gov/more-info/resources-non-us-citizens>.

ในส่วนของออสเตรเลียนั้น พบว่า ในรัฐนิวเซาท์เวลส์กำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น (Learner driver) ต้องขับขี่ภายใต้การควบคุมและกำกับดูแลของผู้ดูแล (Supervisor) ซึ่งต้องเป็นผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่อย่างเต็มรูปแบบ (Full driver licence)<sup>3</sup> อีกทั้งผู้ดูแลยังมีหน้าที่ในการบันทึกประวัติและชั่วโมงการขับขี่ของผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นอีกด้วย<sup>4</sup> นอกจากนี้ ในรัฐเซาท์ออสเตรเลียยังกำหนดให้ผู้ขับขี่ภายใต้การควบคุมและกำกับดูแลของผู้ดูแลเช่นกัน โดยผู้ดูแลจะต้องมีใบอนุญาตขับรถเต็มรูปแบบมาไม่น้อยกว่า 2 ปี นั่งประจำที่นั่งผู้โดยสารด้วยเช่นกัน<sup>5</sup>

## (2) การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์

อีกสาเหตุประการสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นเกิดจากการขับขี่ขณะมีเมามา ดังนั้นในหลายประเทศจึงมีความพยายามที่จะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยปราศจากแอลกอฮอล์ โดยจากการศึกษาพบว่า ในสหรัฐฯ แบ่งการกำหนดเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในการขับออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่ (1) สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไป จะถูกจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ไว้ที่ไม่เกิน 0.08 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และ (2) สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี จะถูกจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ไว้ที่ไม่เกิน 0.00 - 0.02 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แตกต่างกันไปตามแต่ละรัฐ<sup>6</sup> นอกจากนี้ ในเยอรมนีกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องขับขี่โดยปราศจากแอลกอฮอล์ (0.00 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) จนกว่าจะอายุ 21 ปี<sup>7</sup> และในออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องไม่มีปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ (0.0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) เช่นกัน<sup>8</sup>

## (3) การจำกัดพื้นที่และการจำกัดความเร็ว

การฝึกฝนในระยะเริ่มต้นควรเริ่มจากการใช้ความเร็วในระดับต่ำกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป เพื่อให้ผู้ขับขี่ในระยะแรกมีความคุ้นชินและฝึกฝนทักษะการขับขี่ให้เชี่ยวชาญมากพอก่อนที่จะสามารถขับขี่ในสภาพแวดล้อมซึ่งใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย ดังนั้น ในบางประเทศจึงมีการกำหนดเงื่อนไขในการจำกัดพื้นที่และจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นให้เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป โดยจากการศึกษาพบว่าในออสเตรเลียนั้น การจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นจะแตกต่างกันออกไปตามแต่ละรัฐ โดยในรัฐนิวเซาท์เวลส์กำหนดให้ไม่ขับยานยนต์ด้วยความเร็วเกินขีดจำกัดความเร็วสูงสุดที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎทางถนน (Rule

<sup>3</sup> NSW, Transport for. "Supervising a Learner Driver." NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/learner-driver-licence/supervising>.

<sup>4</sup> NSW, Transport for. "Using Your Learner Driver Log Book." NSW Government, May 23, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/learner-driver-licence/using-your-learner-driver-log-book>.

<sup>5</sup> "Learner's Permit." My Licence - Parents and supervisors - Learners permit. Accessed June 17, 2024. <https://www.myllicence.sa.gov.au/parents-and-supervisors/learners-permit>.

<sup>6</sup> "Drunk Driving in the United States." Wikipedia, June 10, 2024. [https://en.wikipedia.org/wiki/Drunk\\_driving\\_in\\_the\\_United\\_States](https://en.wikipedia.org/wiki/Drunk_driving_in_the_United_States).

<sup>7</sup> Straßenverkehrsgesetz และ Fahrerlaubnis-Verordnung

<sup>8</sup> Road Transport Act 2013 No 18, Section 110

Road 2014) คือ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง<sup>9</sup> เช่นเดียวกันกับในรัฐแทสเมเนียที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นห้ามขับขี่เกินกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แม้ว่าบนสายทางดังกล่าวจะมีการอนุญาตให้ขับขี่ในความเร็วที่สูงกว่านั้น<sup>10</sup> โดยสำหรับบทลงโทษของผู้ขับขี่ที่ขับขี่เกินความเร็วที่กำหนดในรัฐนิวเซาท์เวลส์นั้นจะแบ่งเป็น 3 ระดับได้แก่<sup>11</sup>

- กรณีขับขี่เกินขีดจำกัดความเร็วมากกว่า 10 – 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะถูกปรับเป็นจำนวนประมาณ 2,200 ดอลลาร์ออสเตรเลีย
- กรณีขับขี่เกินขีดจำกัดความเร็วมากกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะถูกปรับเป็นจำนวนประมาณ 2,200 ดอลลาร์ออสเตรเลีย และจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างต่ำ 3 เดือน
- กรณีขับขี่เกินขีดจำกัดความเร็วมากกว่า 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป จะถูกปรับเป็นจำนวนประมาณ 3,300 – 5,150 ดอลลาร์ออสเตรเลีย และจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่อย่างต่ำ 6 เดือน

นอกจากการจำกัดความเร็วสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นแล้ว ในบางประเทศยังมีการจำกัดพื้นที่ห้ามขับสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นโดยเฉพาะ โดยในสาธารณรัฐไอร์แลนด์กำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นสามารถขับขี่บนถนนได้ทุกสายทาง แต่ห้ามผู้ขับขี่ขับขึ้นมอเตอร์เวย์ (Motorway)<sup>12</sup> ทั้งนี้ สำหรับแนวทางของสหราชอาณาจักรนั้นได้มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในปี 2018 โดยอนุญาตให้ผู้ขับขี่รถยนต์ในระยะเริ่มต้นสามารถขับขึ้นมอเตอร์เวย์ได้ อย่างไรก็ตาม เป็นการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขสำหรับรถยนต์เท่านั้น สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะเริ่มต้นยังคงถูกจำกัดไม่ให้ขับขึ้นมอเตอร์เวย์เช่นเดิม<sup>13</sup>

#### (4) การกำหนดให้มีป้ายสัญลักษณ์

ป้ายสัญลักษณ์จะแสดงระดับขั้นการขับขี่ของผู้ขับขี่ ซึ่งจะเป็นเครื่องบ่งชี้ว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ขับขี่มือใหม่ที่ยังมีประสบการณ์น้อย และต้องอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อจำกัดที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป ดังนั้น การติดป้ายสัญลักษณ์จะมีส่วนช่วยให้เกิดความปลอดภัย โดยจะช่วยให้ผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ตระหนักและเพิ่มความระมัดระวัง ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงช่วยควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่ ซึ่งการติดป้ายสัญลักษณ์จะสามารถเป็นเครื่องย้ำเตือนผู้ขับขี่ในทางอ้อมให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อจำกัดต่างๆ ได้

<sup>9</sup> Road Rules 2014, Section 24-1

<sup>10</sup> Campbell, Matt. “What Are the Speed Limits for L Platers?” The Canberra Times, June 23, 2023. <https://www.canberratimes.com.au/story/8245847/what-are-the-speed-limits-for-l-platers/>.

<sup>11</sup> NSW, Transport for. “Speeding Offences and Penalties.” NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/demerits-penalties-and-offences/offences/speeding-offences-and-penalties>.

<sup>12</sup> “About Learner Permits in Ireland.” RSA Prod CD. Accessed June 17, 2024. <https://www.rsa.ie/services/learner-drivers/learner-permit/what-it-is>.

<sup>13</sup> Agency, Driver and Vehicle Standards. “Learner Drivers on Motorways from 4 June 2018.” GOV.UK, March 1, 2018. <https://www.gov.uk/government/news/learner-drivers-will-be-allowed-on-motorways-from-2018>.

นอกจากนี้ การติดป้ายสัญลักษณ์ยังช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย โดยทำให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายสามารถระบุตัวผู้ขับขี่ใหม่ได้ง่ายขึ้น เพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขี่นั้นปฏิบัติตามกฎหมายหรือไม่

จากการศึกษาพบว่า ในหลายประเทศกำหนดให้ต้องมีการแสดงสัญลักษณ์ของการเป็นผู้ขับขี่มือใหม่ ตัวอย่างเช่น ในออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้น (Learner License) ต้องแสดงป้ายสัญลักษณ์ “L” สีดำบนพื้นหลังสีเหลือง สำหรับผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 (Provisional Licenses: P1) จะต้องแสดงป้ายสัญลักษณ์ “P” สีแดงบนพื้นหลังสีขาว และผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 (Provisional Licenses: P2) จะต้องแสดงสีเขียวบนพื้นหลังสีขาว ทั้งนี้ ให้แสดงป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกของรถ ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ หรือบนหลังคารถ<sup>14</sup> โดยป้ายสัญลักษณ์แต่ละรูปแบบจะมีลักษณะดังที่ปรากฏในรูปที่ 6.1 ต่อไปนี้

รูปที่ 6.1: ป้ายสัญลักษณ์สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ในเครือรัฐออสเตรเลีย

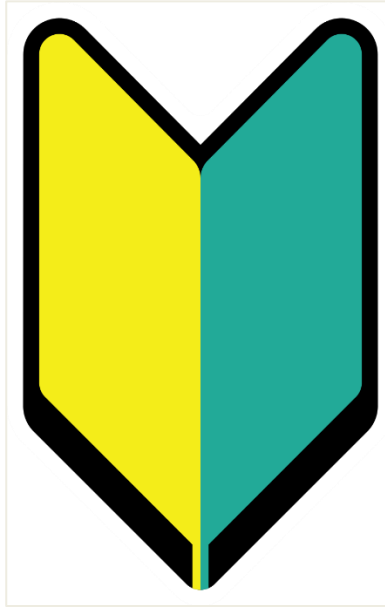


ที่มา NSW Government

<sup>14</sup> NSW, Transport for. “The Driving Test.” NSW Government, January 29, 2024. <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/driver-licence-tests/driving-test>.

นอกจากนี้ ในประเทศญี่ปุ่นกำหนดให้ผู้ขับขี่มือใหม่ต้องแสดงสัญลักษณ์ “Shoshinsha mark” (初心者マーク) (หรือ “Wakaba mark” (若葉マーク) ในบริเวณหน้ารถสำหรับการขับขี่ในปีแรกหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่<sup>15</sup> โดยป้ายสัญลักษณ์จะมีลักษณะดังที่ปรากฏในรูปที่ 6.2 ต่อไปนี้

รูปที่ 6.2: ป้ายสัญลักษณ์สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ในประเทศญี่ปุ่น



ที่มา Tokyo Metropolitan Police Department

ดังนั้น การจากบททวนกรณีศึกษาในต่างประเทศจึงสะท้อนให้เห็นว่า การกำหนดเงื่อนไขและข้อจำกัดบางประการสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปจะช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับประสบการณ์การขับขี่ที่ใช้งานได้จริงในสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงต่ำ ทั้งในประเด็นของการกำหนดให้มีผู้ดูแลในการขับขี่ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นสามารถฝึกฝนทักษะการขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้มีประสบการณ์อย่างเหมาะสม การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยปราศจากแอลกอฮอล์ เพื่อความเสี่งที่ผู้ขับขี่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในสถานะที่ไม่พร้อมขับขี่ เช่น ภายหลังจากที่ดื่มสุรา การกำหนดจำกัดพื้นที่ห้ามขับและจำกัดความเร็วที่แตกต่างจากผู้ขับขี่ทั่วไป เพื่อให้ผู้ขับขี่เริ่มต้นการฝึกฝนด้วยการใช้ความเร็วในระดับต่ำกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป ตลอดจนควรมีการฝึกฝนทักษะการขับขี่ให้เชี่ยวชาญมากพอก่อนที่จะสามารถขับขี่ในสภาพแวดล้อมซึ่งใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย รวมไปถึงการกำหนดให้ต้องติดป้ายสัญลักษณ์สำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น ยังช่วยให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นทราบและใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษได้ ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้ต่างยังไม่ปรากฏในหลักการของการควบคุมและกำกับดูแลผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นซึ่งถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเทศไทย ดังนั้น หากมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเด็นที่เกี่ยวข้องดังกล่าว นอกจากจะช่วยพัฒนา

<sup>15</sup> “Shoshinsha Mark.” Wikipedia, April 16, 2024. [https://en.wikipedia.org/wiki/Shoshinsha\\_mark](https://en.wikipedia.org/wiki/Shoshinsha_mark).

ทักษะและประสบการณ์ของผู้ขับขี่เป็นลำดับอย่างเหมาะสมแล้ว ยังจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถนำระบบ GDL มาปรับใช้กับกระบวนออกใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศได้ในที่สุด

### **หลักเกณฑ์การทดสอบยังไม่ครอบคลุมทักษะที่จำเป็นต่อการขับขี่**

จากการศึกษาทบทวนโครงสร้างของหลักสูตรการอบรมและทดสอบการขอรับใบอนุญาตขับขี่ พบว่าตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบสมรรถภาพของร่างกายผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2565 นั้น กำหนดให้ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ต้องทดสอบเพียง 3 ท่า จากท่าทดสอบทั้งหมด 7 ท่า โดยเป็นท่าบังคับจำนวน 2 ท่า ได้แก่ การขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า และการขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง และเลือกทดสอบอีก 1 ท่า ทั้งนี้ สำหรับรถจักรยานยนต์ กำหนดให้ต้องทดสอบจำนวน 3 ท่า จากท่าทดสอบทั้งหมด 5 ท่า โดยเป็นท่าบังคับ 1 ท่า คือ การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และเลือกทดสอบอีก 2 ท่า ซึ่งหลักเกณฑ์การกำหนดท่าทดสอบนั้นอาจยังไม่ครอบคลุมลักษณะและทักษะที่จำเป็นในการขับขี่บนถนนจริง

นอกจากนี้ แม้ว่ากรมการขนส่งทางบกจะได้มีการกำหนดเพิ่มเติมประเด็นของการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) ลงในหลักสูตรการอบรมและทดสอบของกระบวนออกใบอนุญาตขับขี่ โดยเป็นการให้ความรู้ในการตัดสินใจและการควบคุมรถที่ถูกต้อง เมื่อต้องเผชิญกับสถานการณ์ฉุกเฉินในกระแสรถที่มียุทธวิธีรูปแบบแตกต่างกัน และฝึกทักษะให้สามารถคิดวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงจากสิ่งต่างๆ บนถนนได้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถตัดสินใจหลีกเลี่ยงได้ก่อนเกิดอุบัติเหตุ โดยมีความมุ่งหวังว่าผู้ขับขี่จะมีความสามารถในการรู้เท่าทันต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่รถไปใช้จริง<sup>16</sup> อย่างไรก็ตาม การกำหนดเพิ่มเติมประเด็นของการคาดการณ์อุบัติเหตุในการทดสอบจะอยู่ในลักษณะของข้อสอบปรนัยเป็นหลัก ซึ่งอาจยังไม่สอดคล้องกับทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุที่ต้องพิจารณาประเมินผลจากการทักษะการควบคุมรถในการขับขี่จริงเป็นหลัก ทำให้ในปัจจุบันการทดสอบสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่ยังไม่สามารถประเมินทักษะของผู้ขับขี่ได้อย่างแท้จริง

16

[https://www.facebook.com/DLTAnghong.official/photos/%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B8%81-%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%94%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AD%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%97%E0%B8%A4%E0%B8%A9%E0%B8%8E%E0%B8%B5%E0%B9%80%E0%B8%9E%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B9%81%E0%B8%A5%E0%B8%B0%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B9%83%E0%B8%9A%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%B8%E0%B8%8D%E0%B8%B2%E0%B8%95%E0%B8%82%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%96-%E0%B9%82%E0%B8%94%E0%B8%A2%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%88%E0%B8%B8%E0%B8%AB/572647318373135/?paipv=0&eav=AfakDesj-c3Jdb5o9LsUQB2mN6bIBKvj58MV5ZHCKPj0HRYsCOvF6gbZu\\_gXWK0GRPI&\\_rdr](https://www.facebook.com/DLTAnghong.official/photos/%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B8%81-%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%94%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AD%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%97%E0%B8%A4%E0%B8%A9%E0%B8%8E%E0%B8%B5%E0%B9%80%E0%B8%9E%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B9%81%E0%B8%A5%E0%B8%B0%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B9%83%E0%B8%9A%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B8%B8%E0%B8%8D%E0%B8%B2%E0%B8%95%E0%B8%82%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%96-%E0%B9%82%E0%B8%94%E0%B8%A2%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%88%E0%B8%B8%E0%B8%AB/572647318373135/?paipv=0&eav=AfakDesj-c3Jdb5o9LsUQB2mN6bIBKvj58MV5ZHCKPj0HRYsCOvF6gbZu_gXWK0GRPI&_rdr)



ทั้งนี้ จากการศึกษาในต่างประเทศพบว่า ลักษณะการทดสอบผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นนั้นมีความเข้มข้นเป็นอย่างมาก โดยในออสเตรเลียกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้นต้องทดสอบการรับรู้อันตราย (Hazard Perception Test: HPT) เมื่อถือใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้นมาแล้ว 10 เดือน และสำหรับผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 และผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความสามารถในการรับรู้อันตรายบนท้องถนนอีกครั้ง ทั้งนี้ จะไม่มีทดสอบการขับขี่ ในขณะที่แนวทางของสหรัฐฯ นั้น ในขั้นตอนของทั้ง Junior Permit และ Junior License ต้องมีการทดสอบขับขี่บนถนนจริง ซึ่งจะเป็นการประเมินทักษะในการขับขี่สถานการณ์ต่างๆ เช่น การขับรถผ่านสี่แยก เลี้ยวซ้ายและขวา และเปลี่ยนเลน การทดสอบท่าทางการเลี้ยวตามถนนสามแบบ (Y-turn, K-turn, และ broken U-turn) เป็นต้น โดยการทดสอบขับขี่บนถนนจริงจะประเมินผ่านการให้คะแนนกว่า 31 ตัวชี้วัด<sup>17</sup> เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่จะมีทักษะมากพอที่จะสามารถขับขี่บนถนนจริงได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้สำหรับในเยอรมนีกำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นหรือ “Learner License” จะต้องเข้าเรียนภาคทฤษฎีจนถึงชั่วโมงขั้นต่ำ จึงจะสามารถเข้าสู่อุปกรณ์การสอบภาคปฏิบัติได้ โดยการทดสอบภาคปฏิบัติคือการทดสอบขับขี่บนถนนจริงเป็นเวลา 55 นาที ซึ่งผู้ขับขี่ต้องสอบผ่านทั้งหมด 8 ท่าทดสอบ<sup>18</sup> เช่น การเปลี่ยนเลน การขับในวงเวียน การปฏิบัติตามสัญญาณจราจร การขับขี่บริเวณทางม้าลาย เป็นต้น

จากทบทวนกรณีศึกษาในต่างประเทศจึงสะท้อนให้เห็นว่า ในหลายประเทศมีการออกแบบหลักสูตรการทดสอบผู้ขับขี่อย่างเข้มข้น เพื่อนำมาใช้ประเมินทักษะของผู้ขับขี่ได้อย่างรอบด้าน โดยมีทั้งการกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องผ่านการทดสอบการรับรู้อันตรายก่อนได้รับใบอนุญาตเต็มรูปแบบ การกำหนดให้มีการทดสอบขับขี่จริงบนถนนผ่านการประเมินด้วยตัวชี้วัดที่เข้มข้น รวมทั้งการกำหนดท่าทดสอบที่ผู้ขับขี่ต้องสอบผ่านทั้งหมด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่จะมีทักษะและความสามารถมากพอที่จะขับขี่บนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย อย่างไรก็ตาม สำหรับหลักเกณฑ์การทดสอบของประเทศไทยยังเป็นการกำหนดให้ทดสอบเพียง 3 ท่า จากท่าทดสอบทั้งหมด นอกจากนี้ แม้จะมีความพยายามนำประเด็นของการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) เพิ่มเติมลงในหลักสูตรการอบรมและทดสอบของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ แต่ก็ยังคงอยู่ในรูปแบบของข้อสอบปรนัยเป็นหลัก สะท้อนให้เห็นว่าหลักเกณฑ์การทดสอบผู้ขับขี่ของประเทศไทยนั้นอาจยังไม่สามารถประเมินทักษะของผู้ขับขี่ได้อย่างแท้จริง ดังนั้น หากมีการปรับปรุงหลักเกณฑ์การทดสอบให้มีความครอบคลุมทักษะที่จำเป็นต่อการขับขี่อย่างปลอดภัย ก็จะส่งผลให้การประเมินผลผู้ขับขี่สามารถสะท้อนทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ออกมาได้มากยิ่งขึ้น อันจะส่งผลต่อทักษะการขับขี่จริงภายหลังจากได้รับใบอนุญาต

### **ขาดการประเมินผลการขับขี่ก่อนเปลี่ยนไปใช้ใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ**

เนื่องจากผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะไม่ถูกจำกัดสิทธิใดๆ นอกเหนือจากการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ และสามารถขับขี่ได้อย่างไม่มีข้อจำกัดเช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่นๆ ทำให้

<sup>17</sup> New York State Department of Motor Vehicles Road Test ... Accessed June 17, 2024. <https://www.idriveny.com/wp-content/uploads/2022/06/roadtest.pdf>.

<sup>18</sup> Fahrerlaubnis-Verordnung, Section 48a

ในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการบันทึกชั่วโมงการขับขี่รวมถึงประสบการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่ในระหว่างระหว่างการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ส่งผลให้ขาดการติดตามประเมินผลทักษะการขับขี่ในระหว่างที่ผู้ขับขี่ยังอยู่ในช่วงระยะเริ่มต้น ซึ่งควรจะเป็นอีกหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำคัญสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นได้มีการสะสมประสบการณ์และทักษะที่มากพอสำหรับการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน

นอกจากนี้ ในขั้นตอนของการเปลี่ยนผ่านจากถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปสู่การได้รับใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบนั้น ผู้ขับขี่สามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องมีการอบรมหรือทดสอบเพิ่มเติม เว้นแต่จะเป็นกรณีที่เป็นใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุเกิน 1 ปี จึงจะต้องผ่านการอบรมเพิ่มเติม ซึ่งทำให้ลักษณะของการเปลี่ยนผ่านจากใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวไปสู่ใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบนั้นไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติที่ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรได้รับการติดตามประเมินผลทักษะการขับขี่ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ขับขี่ทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัยและเหมาะสมต่อการขับขี่บนถนนจริง

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษากรณีศึกษาในต่างประเทศพบว่า ในหลายประเทศมีการกำหนดการบันทึกชั่วโมงและประสบการณ์การขับขี่ รวมถึงมีการติดตามประเมินผลทักษะการขับขี่ก่อนเปลี่ยนไปใช้ใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ โดยในสหรัฐ รัฐนิวเจอร์ซีย์กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ถือครอง Learner Permit ต้องอยู่ในลำดับขั้นนี้อย่างน้อย 6 เดือน ซึ่งในระหว่างนี้จะต้องมีการฝึกฝนการขับขี่ซึ่งผู้ปกครองให้การรับรองมาแล้วไม่น้อยกว่า 50 ชั่วโมง โดยใน 50 ชั่วโมงนั้น ต้องมีชั่วโมงการฝึกฝนการขับขี่เมื่อดวงอาทิตย์ลับขอบฟ้าไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมง และจะต้องกรอกแบบฟอร์มรับรองการขับขี่ หรือ “DMV MV-262” เพื่อบันทึกชั่วโมงการขับขี่ ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครอง Junior License โดยผู้ขับขี่จะต้องอยู่ในลำดับขั้นอย่างมากที่สุด 1.5 ปี แต่ผู้ที่อบรมกับโรงเรียนสอนขับรถจะอยู่ในลำดับขั้นอย่างน้อย 6 เดือน และได้รับใบอนุญาตเมื่ออายุ 18 ปี หรือยื่นขอรับตอนอายุ 17 หลังได้รับ DMV MV-285 ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จะต้องผ่านการทดสอบขับขี่บนถนนจริงด้วยก่อนจะยื่นขอรับใบอนุญาตขับขี่ ในขณะที่เยอรมันกำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะของขั้นการขับขี่พร้อมผู้ร่วมเดินทาง (BF17) ใช้เวลา 6 เดือนก่อนอายุ 17 ปี และต้องเข้าทดสอบทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ สมรรถภาพ และการปฐมพยาบาลก่อนอายุ 17 ปี เมื่อเข้าสู่ขั้นการทดลองขับ จะต้องอยู่ในระยะเวลาทดลอง 2 ปี ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การได้รับใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบ ในส่วนของออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์กำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นจะต้องได้รับการทดสอบการรับรู้อันตราย และหากอายุต่ำกว่า 25 ปี ต้องถือใบอนุญาตอย่างน้อย 12 เดือนต้องผ่านการทดลองขับขี่ภายใต้การดูแลจำนวน 120 ชั่วโมง และเป็นการขับขี่ตอนกลางคืน 20 ชั่วโมง<sup>19</sup> โดยเมื่อเข้าสู่ขั้นตอนของการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องทดสอบความสามารถในการรับรู้อันตราย และหากถือครองใบอนุญาตมา 18 เดือน หรือ 12 เดือน โดยไม่เคยถูกพักใช้

<sup>19</sup> Learner Drivers | Transport for NSW. Accessed June 17, 2024. <https://www.transport.nsw.gov.au/roadsafety/young-drivers/learners>.

ใบอนุญาต จะสามารถยื่นขอใบอนุญาตใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 ได้ และสำหรับการเปลี่ยนผ่านจากการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 ไปสู่การถือครองใบอนุญาตแบบเต็มรูปแบบนั้น กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องทดสอบความสามารถในการรับรู้อันตราย และต้องถือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 มาเป็นระยะเวลา 18 เดือน

จากบททวนกรณีศึกษาในต่างประเทศจึงสะท้อนให้เห็นว่า การเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบจำเป็นต้องมีการติดตามประเมินผลทักษะการขับขี่ของผู้ขับขี่ โดยอาจเป็นทั้งการบันทึกประสบการณ์ขับขี่ รวมไปถึงการกำหนดให้มีการทดสอบทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่อีกครั้ง เพื่อประเมินผลทักษะของผู้ขับขี่ว่ามีความเหมาะสมต่อการขับขี่บนถนนจริงอย่างไรเงื่อนไขหรือไม่ อย่างไรก็ตาม สำหรับแนวทางของประเทศไทยในปัจจุบันยังคงขาดการติดตามประเมินผลทักษะการขับขี่ในระหว่างที่ผู้ขับขี่ยังอยู่ในช่วงระยะเริ่มต้นก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ ดังนั้น หากมีการกำหนดเงื่อนไขเพื่อติดตามประเมินผลผู้ขับขี่ระหว่างในระยะเวลาการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ก็จะส่งผลให้หน่วยงานกำกับดูแลสามารถทราบประวัติการขับขี่รวมทั้งประสบการณ์ในการขับขี่ซึ่งผู้ขับขี่มีการฝึกฝนในระหว่างการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับการประเมินผลทักษะการขับขี่อย่างเหมาะสมก่อนที่จะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ

### 6.1.2 ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ

สำหรับการวิเคราะห์ปัญหาหรือข้อพิจารณากระบวนการให้อุญาติขับรถที่เหมาะสมในประเด็นของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

**การบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ ยังไม่สอดคล้องกับแนวทางที่เหมาะสมต่อการกำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถใบอนุญาตขับขี่เป็นหนึ่งในมาตรการบังคับใช้กฎหมายสำคัญเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถใบอนุญาตขับขี่จะบังคับใช้กับผู้ขับขี่ทุกประเภทใบอนุญาต โดยมีคะแนนเต็ม 12 คะแนนเท่ากันทุกราย และหลักเกณฑ์การกำหนดคะแนนที่ตัดมีตั้งแต่ 1 คะแนน ไปจนถึง 4 คะแนน ซึ่งเมื่อผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวละ 90 วัน ซึ่งการกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกประเภทมีคะแนนเต็ม 12 คะแนนเท่ากันทุกราย อาจไม่สอดคล้องกับแนวทางการกำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ที่อาจยังขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ ซึ่งควรจะถูกกำกับดูแลเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมไปถึงการกำหนดจำนวนคะแนนที่ถูกตัดสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอาจต้องมีลักษณะที่เข้มงวดกว่าผู้ถือครองใบอนุญาตชนิดอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องปรามมิให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดในช่วงระหว่างที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

ทั้งนี้ จากการศึกษากรณีตัวอย่างในต่างประเทศพบว่า ในบางประเทศมีการกำหนดให้การตัดคะแนนผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีลักษณะที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป โดยในออสเตรเลียนั้น รัฐนิวเซาท์เวลส์นั้นกำหนดให้

ผู้ที่ถือครองใบอนุญาตแต่ละประเภทมีเกณฑ์คะแนนที่ไม่เท่ากัน ซึ่งสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้นจะมีเพดานคะแนนเต็ม 4 แต้ม ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 จะมีเพดานคะแนนเต็ม 4 แต้ม ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 จะมีเพดานคะแนนเต็ม 7 แต้ม และผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ไม่จำกัดจะมีเพดาน 13 แต้ม<sup>20</sup> นอกจากนี้ รัฐนิวเซาท์เวลส์ยังบังคับใช้การตัดแต้ม 2 เท่า (Double Demerits)<sup>21</sup> สำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในช่วงเวลาวันหยุดเทศกาล เช่น วันแรงงาน ช่วงวันคริสต์มาสถึงวันปีใหม่ เป็นต้น โดยการเพิ่มแต้ม 2 เท่าจะครอบคลุมเฉพาะความผิด 4 ลักษณะได้แก่ (1) การขับรถเร็วเกินกำหนด (2) การใช้โทรศัพท์มือถืออย่างผิดกฎหมาย (3) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและ (4) ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้ หากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในพื้นที่โรงเรียนในระยะเวลาปกติที่ไม่ใช่สุดสัปดาห์ วันหยุดสาธารณะหรือวันหยุดของโรงเรียนรัฐบาลที่ได้ประกาศไว้ ผู้ขับขี่จะถูกเพิ่มคะแนนจากคะแนนตามความผิดที่ได้กระทำไป และหากได้กระทำการฝ่าฝืนในช่วงเวลาที่มีการเพิ่มคะแนน 2 เท่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นจากการฝ่าฝืนในเขตโรงเรียนจะถูกนำมาคิดเป็น 2 เท่าเช่นกัน<sup>22</sup> ในขณะที่นอร์เวย์ กำหนดให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลอง (Probationary-licence drivers) หากฝ่าฝืนกระทำความผิดจะถูกบันทึกคะแนนเป็นสองเท่าของในแต่ละฐานความผิด ส่งผลให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลองจะถูกตัดคะแนน 4 หรือ 6 คะแนนแล้วแต่กรณี และหากผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลองถูกบันทึกคะแนนไปถึง 4 คะแนน จะได้รับจดหมายเตือน หากถูกบันทึกคะแนนถึง 8 คะแนนภายในระยะเวลาสามปี ผู้ขับขี่จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่<sup>23</sup> ทั้งนี้ จากงานศึกษาเกี่ยวกับผลการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ในประเทศนอร์เวย์ พบว่า ผู้ขับขี่จะลดอัตราการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรลง เมื่อผู้ขับขี่มีจำนวนคะแนนที่จะทำให้ถูกเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามีผู้ขับขี่เพียงไม่กี่รายที่ได้รับคะแนนมากจนต้องสูญเสียใบอนุญาตในการละเมิดครั้งถัดไป และยังมีผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตน้อยลงอีกด้วย

จากทบทวนกรณีศึกษาในต่างประเทศจึงสะท้อนให้เห็นว่า การกำกับดูแลผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปเป็นหนึ่งในแนวทางที่ใช้กำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่อาจยังขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ให้ถูกกำกับดูแลเป็นพิเศษ ทั้งในประเด็นของเกณฑ์คะแนนเต็มและเกณฑ์จำนวนคะแนนที่ถูกตัดเมื่อกระทำความผิด เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมไปถึงเพื่อเป็นแนวทางในการป้องปรามมิให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดในช่วงระหว่างที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ดังนั้น จึงสมควรให้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาต

<sup>20</sup> “How demerit points work”, NSW Government, accessed June 12, 2024, <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-andtransport/demerits-penalties-and-offences/how-demerit-points-work>.

<sup>21</sup> “Double demerits”, Centre for Road Safety, Accessed June 12, 2024 <https://roadsafety.transport.nsw.gov.au/campaigns/double-demerits.html#>.

<sup>22</sup> “School zones”, Centre for Road Safety, Accessed, June 12, 2024 <https://roadsafety.transport.nsw.gov.au/staying-safe/schools/flashinglights/index.html>.

<sup>23</sup> Fridulv Sagberg, Hanne B. Sundfør, “Self-reported deterrence effects of the Norwegian driver’s licence penalty point system”, Transportation Research Part F, Elsevier

ข้อบกพร่องของประเทศไทย ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะการกำกับดูแลพฤติกรรมรถขับขี่ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมากยิ่งขึ้น

### 6.1.3 มาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่

สำหรับการวิเคราะห์ปัญหาหรือข้อพิจารณากระบวนการให้ใบอนุญาตขับขี่ที่เหมาะสมในประเด็นของมาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### จำนวนผู้มีใบอนุญาตยังมีจำนวนน้อย

จากสถิติของสัดส่วนใบอนุญาตขับขี่ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนในปี พ.ศ. 2564 พบว่า ผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศมีจำนวนร้อยละ 59 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าจำนวนผู้ถือครองใบอนุญาตในการขับขี่ยังคงมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่จริง อย่างไรก็ตาม ทักษะการขับขี่ปลอดภัยเป็นทักษะที่มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการอบรมและทดสอบเพื่อให้ผ่านมาตรฐานในการได้รับใบอนุญาต ซึ่งการขับขี่โดยไม่ผ่านการอบรมและการเข้ารับการอบรมอย่างถูกต้องส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่มีหลักประกันความสามารถและทักษะในการขับขี่ที่เพียงพอต่อการขับขี่บนท้องถนนจริง และมีแนวโน้มที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในอัตราที่สูงกว่าผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาต ยิ่งไปกว่านั้น การได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นส่วนสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น มาตรการลงโทษเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด เมื่อผู้ขับขี่ขับขี่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตจึงส่งผลให้ระบบการบังคับใช้กฎหมายยังไม่สามารถบังคับใช้กับคนกลุ่มนี้ได้ ทำให้การดำเนินการทางด้านกฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

ในส่วนนี้คณะผู้วิจัยได้จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางแนวทางการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเพื่อรองรับการนำระบบ Graduated Driver License (GDL) มาใช้ในประเทศไทย รวมถึงการปรับปรุงระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่สำหรับกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และมาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 6.2.1 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการแบ่งประเด็นข้อเสนอต่อการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตออกเป็น 6 ประเด็น ได้แก่ (1) การอบรมและการทดสอบ (2) บัญชีลักษณะ (3) การกำหนดให้มีผู้ดูแล (4) การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ (5) การจำกัดพื้นที่และความเร็ว และ (6) การเปลี่ยนผ่านไปสู่ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล โดยมีรายละเอียดข้อเสนอรายประเด็นดังต่อไปนี้

#### ข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงการอบรมและการทดสอบ

(1) กำหนดให้ทดสอบทุกท่าทดสอบ และเพิ่มเติมท่าทดสอบให้มีครอบคลุมท่าขับผ่านสี่แยกและการเปลี่ยนเลน การขับในวงเวียน เป็นต้น

(2) พิจารณาการนำเครื่องจำลองขับรถ (Simulator) หรือพัฒนาโปรแกรมการจำลองการขับรถมาใช้ในหลักสูตรการอบรมและทดสอบ เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถฝึกหัดขับรถได้ในทุกสถานการณ์บนถนนสาธารณะ โดยกรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณาประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภาคเอกชนที่มีความสามารถเพื่อทำความเข้าใจในการขอใช้ประโยชน์จากโปรแกรมจำลองการขับขี่ที่มีการพัฒนามาแล้วในการอบรมและทดสอบของกรมฯ

(3) กำหนดให้ประเด็นการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) เป็นการทดสอบภาคปฏิบัติ นอกเหนือจากการทดสอบในรูปแบบปรนัยด้วย

#### **ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดให้มีป้ายสัญลักษณ์**

(1) กำหนดให้ในกระบวนการออกใบอนุญาตฯ ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตชั่วคราวจะได้รับป้ายสัญลักษณ์ เพื่อนำไปติดไว้ยังรถของตนในจุดที่สามารถมองเห็นได้ง่าย

#### **ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดให้มีผู้ดูแล**

(1) กำหนดให้ผู้ขับขี่ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การดูแลของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลซึ่งมีประสบการณ์ขับขี่รถชนิดนั้นๆ ไม่น้อยกว่า 5 ปี

(2) กำหนดข้อห้ามมิให้มีผู้โดยสารนั่งข้างหน้า ยกเว้นผู้ดูแล แต่สามารถขับขี่โดยมีผู้โดยสารได้ หากมีผู้ดูแลเดินทางไปด้วย

(3) กำหนดให้ผู้ดูแลเป็นผู้ลงลายมือชื่อเพื่อรับรองประวัติการขับขี่และบันทึกชั่วโมงการขับขี่ในแต่ละครั้งผ่านการบันทึกลงในเอกสารรับรองการขับขี่

#### **ข้อเสนอแนะสำหรับการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์**

(1) พิจารณาแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจาก 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

#### **ข้อเสนอแนะสำหรับการจำกัดพื้นที่และความเร็ว**

(1) กำหนดเพิ่มเติมเงื่อนไขจำกัดพื้นที่ห้ามขับ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นห้ามขับขึ้นถนนที่มีการจำกัดความเร็วสูง เช่น Motorway

(2) กำหนดจำกัดความเร็วสูงสุดของผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นไว้ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับทุกสายทาง

#### **ข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางการเปลี่ยนผ่านไปสู่ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล**

(1) กำหนดให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวต้องการการฝึกฝนทักษะ โดยกำหนดชั่วโมงขั้นต่ำในการขับขี่ในการหัดขับ 50 ชั่วโมง ภายใน 12 เดือน โดยเป็นเวลากลางคืน 10 ชั่วโมง

(2) กำหนดให้มีการจัดทำ “เอกสารรับรองการขับขี่” ซึ่งบันทึกชั่วโมงการขับขี่ และประวัติการขับขี่ของผู้ขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ดูแล ซึ่งจะสอดคล้องกับเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว สามารถขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การดูแลของผู้ดูแลเท่านั้น เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ว่าผู้ขับขี่ได้มีการนำรถออกมาขับขี่บนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินผลการขับขี่ในช่วงระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และสามารถใช้เป็นเอกสารสำหรับการยื่นขอเปลี่ยนแปลงไปสู่ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล โดยสำหรับการบันทึกชั่วโมงการขับขี่จะใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย เช่น การใช้แอปพลิเคชันเพื่อบันทึกข้อมูล

(3) กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องรับได้รับการประเมินความสามารถในด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุอีกครั้ง ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล

## 6.2.2 ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถ

สำหรับข้อเสนอแนะในประเด็นของการปรับปรุงระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่รถสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว คณะผู้วิจัยเห็นว่าควรดำเนินการพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การตัดคะแนนในกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยอาจแบ่งเป็น 2 ทางเลือก ดังนี้

(1) พิจารณาทบทวนลดจำนวนคะแนนเต็มของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้น้อยกว่าคะแนนเต็มของใบอนุญาตประเภทอื่น

(2) กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่อยู่ระหว่างถือครองใบอนุญาตชั่วคราวถูกตัดคะแนนเป็นสองเท่าของแต่ละฐานความผิด

## 6.2.3 มาตรการสนับสนุนให้ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเข้าถึงการได้รับใบอนุญาตขับขี่อย่างเท่าเทียม ตลอดจนส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการทำใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้อง คณะผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอดังต่อไปนี้

(1) สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถจากภาคเอกชนให้มากขึ้น รวมไปถึงดำเนินมาตรการเพื่อจูงใจให้ประชาชนเข้ารับการอบรมและทดสอบ ณ โรงเรียนสอนขับรถ ซึ่งนอกจากจะช่วยลดภาระของกรมการขนส่งทางบกแล้ว ยังส่งผลให้ประชาชนในแต่ละพื้นที่เข้าถึงกระบวนการได้รับใบอนุญาตฯ อย่างทั่วถึงและได้รับการอบรมทดสอบการขับขี่ที่ถูกต้อง ได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(2) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเอกชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาหรือถึงความเป็นไปได้สำหรับนโยบายในการเชื่อมโยงประวัติการขับขี่และจำนวนคะแนนของผู้ขับขี่กับสิทธิประโยชน์ที่ผู้ขับขี่ซึ่งมีประวัติขาวสะอาดจะได้รับ โดยอาจเป็นการได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านประกันภัย การได้รับส่วนลดค่าผ่านทาง ส่วนลดในการตรวจเช็คสภาพรถ หรือการได้รับส่วนลดสำหรับการซื้ออะไหล่หรือยางรถยนต์

(3) เพิ่มเติมหลักสูตรการเรียนการสอนเกี่ยวกับการขับขี้อย่างปลอดภัยในระบบการศึกษา ทั้งในระดับมัธยมศึกษา อาชีวศึกษา และระดับอุดมศึกษา โดยอาจประสานความร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการเพื่อบรรจุเป็นวิชาเพิ่มเติม หรือเป็นวิชาเลือกเสรี โดยผู้ที่เข้าเรียนสามารถได้รับการอบรมเรียนรู้ทักษะการขับขีที่ถูกต้องและปลอดภัย ตลอดจนผลักดันโครงการสอบขับขีที่โรงเรียน เพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้หลักการขับขีที่ปลอดภัย และได้รับใบอนุญาตขับขีที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยเสียเวลาน้อยลง

(4) สนับสนุนงบประมาณสำหรับการดำเนินการเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขีให้แก่ผู้มีรายได้น้อย โดยรัฐอาจสนับสนุนผ่านการใช้เงินงบประมาณ เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขีได้ง่ายขึ้น และส่งเสริมการได้รับใบอนุญาตขับขีอย่างเท่าเทียมกัน

### 6.3 บทสรุปการดำเนินการ

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดกลุ่มข้อเสนอแนะให้สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนใน 3 ระดับ ได้แก่ (1) ระยะเร่งด่วน สามารถดำเนินการได้ทันที (2) ระยะกลาง สามารถดำเนินการได้ภายใน 5-10 ปี และ (3) ระยะยาว ดำเนินการภายใน 10 ปีขึ้นไป โดยมีรายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6.1: แนวทางการขับเคลื่อนข้อเสนอแนะ

| ระยะเวลาการขับเคลื่อน                    | ข้อเสนอ  |
|--|--|
| ระยะเร่งด่วน สามารถดำเนินการได้ทันที     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การปรับปรุงเกณฑ์การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์</li> </ul>  |
| ระยะกลาง สามารถดำเนินการได้ภายใน 5-10 ปี | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การปรับปรุงเกณฑ์การตัดคะแนนในระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี รถของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขีชั่วคราว</li> <li>● การปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและการทดสอบ</li> <li>● การกำหนดให้มีป้ายสัญลักษณ์สำหรับผู้ขับขีในระยะเริ่มต้น</li> </ul>  |
| ระยะยาว ดำเนินการภายใน 10 ปีขึ้นไป       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การกำหนดให้มีผู้ดูแลในการขับขีระยะเริ่มต้น</li> <li>● การกำหนดเงื่อนไขการจำกัดพื้นที่และจำกัดความเร็ว</li> <li>● การกำหนดชั่วโมงขั้นต่ำในการฝึกฝนการขับขีในระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขีชั่วคราว</li> <li>● การกำหนดให้มีการจัดทำเอกสารรับรองการขับขี เพื่อติดตามและประเมินผลผู้ขับขีในระยะเริ่มต้น</li> <li>● การพัฒนามาตรการสนับสนุนให้ประชาชนเข้าสู่กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี</li> </ul> |



## บทที่ 7 ร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาในบทนี้คณะผู้วิจัยจะทำการแก้ไขปรับปรุงร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของการออกไปอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยเป็นการแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 7.1 ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ. ...) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

#### กฎกระทรวง

#### ฉบับที่ 22 (พ.ศ. ...)

#### ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ฉบับที่ 87/2557 เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติม ผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พุทธศักราช 2557 และมาตรา 142 วรรคห้า แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 นายกรัฐมนตรี ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(1) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เว้นแต่ผู้ขับขี่ในกรณี ดังต่อไปนี้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

- (ก) ผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (ข) ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- (ค) ผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- (ง) ผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรืออยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

# ภาคผนวกที่ 1

## แบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจ

### 1. แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่ เรื่อง การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาเพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่ ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ดำเนินการวิจัยโดยมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว รวมถึงวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการขับขี่ ลักษณะหรือสถิติของการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ตลอดจนประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ สำหรับการบังคับใช้ในผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (หากมีข้อสงสัยประการใด กรุณาติดต่อ คุณอัคราภรณ์ อริยสุนทร ได้ทางอีเมล atcharaporn@tdri.or.th หรือ โทร. 02 718 5461-2 ต่อ 351 หรือ 092 629 9009)

แบบสอบถามฉบับนี้จะประกอบด้วยคำถามทั้งหมด 5 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ประสบการณ์การถือครองใบขับขี่

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 4 ทักษะการขับรถที่เกี่ยวกับใบขับขี่ชั่วคราวและระบบตัดแต้มใบขับขี่

ส่วนที่ 5 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

**คำชี้แจง** โปรดตอบแบบสอบถามด้วยการเติมเครื่องหมาย ✓ ลงใน ○ หรือระบุข้อความในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริงและความคิดเห็นของท่านให้สมบูรณ์ **คำตอบของท่านจะไม่สามารถระบุได้ถึงตัวตนของผู้ตอบ** โดยมีคำเฉพาะที่อาจพบในแบบสอบถาม อธิบายได้ดังนี้

- **“ใบขับขี่ชั่วคราว”** ให้ความหมายถึง ใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้สำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรกตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- **“ใบขับขี่ทั่วไป”** ให้ความหมายถึง ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลที่ออกให้ภายหลังผู้ขับขี่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยมีอายุการใช้งาน 5 ปี
- **“ระบบตัดแต้มใบขับขี่”** ให้ความหมายถึง ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถ

## ส่วน 1: ข้อมูลการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

### 1.1 ปัจจุบันท่านอาศัยอยู่ที่จังหวัด

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <input type="radio"/> กรุงเทพฯ       | <input type="radio"/> เชียงใหม่               |
| <input type="radio"/> พัทยา (ชลบุรี) | <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |

### 1.2 รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> รถยนต์ส่วนบุคคล                            | <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล                       |
| <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์รับจ้าง                       | <input type="radio"/> เรียกรถผ่านแอปพลิเคชันเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน |
| <input type="radio"/> ขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น<br>(โปรดระบุ):..... |  |

### 1.3 เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางตามข้อ 1.2 (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> เป็นรถของตนเอง                  | <input type="radio"/> สะดวก รวดเร็ว                     |
| <input type="radio"/> ค่าเดินทางสมเหตุสมผล            | <input type="radio"/> ประหยัดค่าใช้จ่าย                 |
| <input type="radio"/> เข้าถึงเส้นทางการเดินทางได้ง่าย | <input type="radio"/> สามารถประมาณระยะเวลาการเดินทางได้ |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):.....         |   |

### 1.4 ความถี่ในการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> 6 - 7 วันต่อสัปดาห์ (แทบทุกวัน) | <input type="radio"/> 3 - 5 วันต่อสัปดาห์                       |
| <input type="radio"/> 1 - 2 วันต่อสัปดาห์             | <input type="radio"/> ไม่ค่อยเดินทาง (น้อยกว่า 1 วันต่อสัปดาห์) |

## ส่วน 2: ประสบการณ์การถือครองใบขับขี่

### 2.1 ท่านขับรถมาเป็นเวลากี่ปี

|                                     |                               |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| <input type="radio"/> น้อยกว่า 1 ปี | <input type="radio"/> 1-2 ปี  |
| <input type="radio"/> 3-5 ปี        | <input type="radio"/> 6-10 ปี |
| <input type="radio"/> มากกว่า 10 ปี |                               |

### 2.2 ความถี่ในการขับขี่ในหนึ่งสัปดาห์

|   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> 6 - 7 วันต่อสัปดาห์ (แทบทุกวัน) | <input type="radio"/> 3 - 5 วันต่อสัปดาห์      |
| <input type="radio"/> 1 - 2 วันต่อสัปดาห์             | <input type="radio"/> น้อยกว่า 1 วันต่อสัปดาห์ |

### 2.3 จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่

|   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> เดินทางไปเรียน/ทำงาน    | <input type="radio"/> เดินทางไปหาครอบครัว/เพื่อน |
| <input type="radio"/> เดินทางไปทำธุระ         | <input type="radio"/> เดินทางไปท่องเที่ยว        |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |  |

### 2.4 ช่วงเวลาการเดินทางโดยส่วนใหญ่ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> 04.01- 06.00 น.  | <input type="radio"/> 06.01 - 09.00 น. |
| <input type="radio"/> 09.01 - 11.00 น. | <input type="radio"/> 11.01 - 13.00 น. |
| <input type="radio"/> 13.01 - 16.00 น. | <input type="radio"/> 16.01 - 18.00 น. |
| <input type="radio"/> 18.01 - 21.00 น. | <input type="radio"/> 21.01 - 04.00 น. |

2.5 ประเภทยานพาหนะที่ขับขี่โดยส่วนใหญ่

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก                 | <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (Big bike) (500cc ขึ้นไป) |
| <input type="radio"/> รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน       | <input type="radio"/> รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน                    |
| <input type="radio"/> รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล                 | <input type="radio"/> รถสามล้อ (สาธารณะ)                              |
| <input type="radio"/> ยานพาหนะประเภทอื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |   |

2.6 ประเภทใบขับขี่ที่ครอบครอง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> ใบขับขี่ชั่วคราว                      | <input type="radio"/> ใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล |
| <input type="radio"/> ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล        | <input type="radio"/> ใบขับขี่รถสาธารณะ       |
| <input type="radio"/> ใบขับขี่รถบรรทุก                      | <input type="radio"/> ใบขับขี่ระหว่างประเทศ   |
| <input type="radio"/> ใบขับขี่ประเภทอื่น ๆ (โปรดระบุ):..... | <input type="radio"/> ไม่มีใบขับขี่           |

2.7 เหตุผลที่ไม่มีใบขับขี่ \*ผู้มีใบขับขี่ไม่ต้องตอบคำถามข้อนี้\* (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> อยู่ระหว่างการศึกษาฝึกหัดขับขี่         | <input type="radio"/> อายุต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด |
| <input type="radio"/> ขับขี่ในระยะทางสั้นๆ                    | <input type="radio"/> เคยมีแต่หมดอายุ           |
| <input type="radio"/> ไม่สะดวกในการเข้ากระบวนการขอรับใบขับขี่ | <input type="radio"/> เห็นว่าไม่จำเป็นต้องมี    |
| <input type="radio"/> ไม่ได้ขับขี่เลย                         | <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):.....   |

2.8 รูปแบบการฝึกฝนในระยะเวลาการหัดขับขี่ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> ฝึกฝนด้วยตนเอง           | <input type="radio"/> ฝึกฝนกับครอบครัว                  |
| <input type="radio"/> ฝึกฝนกับโรงเรียนสอนขับรถ | <input type="radio"/> ฝึกฝนด้วยสื่อออนไลน์ เช่น youtube |
| <input type="radio"/> ไม่เคยฝึกฝนการขับขี่     | <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):.....           |

2.9 เหตุผลในการเลือกรูปแบบการฝึกฝนตามข้อ 2.8 (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> ต้องการฝึกฝนด้วยวิธีที่ถูกต้อง | <input type="radio"/> ต้องการฝึกฝนโดยผู้เชี่ยวชาญ |
| <input type="radio"/> ประหยัดค่าใช้จ่าย              | <input type="radio"/> ไม่สะดวกไปเรียนกับโรงเรียน  |
| <input type="radio"/> ไม่เคยฝึกฝนการขับขี่           | <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):.....     |

2.10 ท่านเคยโดนเรียกตรวจใบขับขี่หรือไม่

|                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/> เคย | <input type="radio"/> ไม่เคย |
|---------------------------|------------------------------|

2.11 ท่านเคยถูกตัดคะแนนจากระบบตัดแต้มใบขับขี่หรือไม่

|                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/> เคย | <input type="radio"/> ไม่เคย |
|---------------------------|------------------------------|

### ส่วน 3: พฤติกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

3.1 โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่างตามความถี่ของพฤติกรรม (เฉพาะผู้ขับขี่)

| พฤติกรรม                          | ความถี่ของพฤติกรรม |           |          |            |               |
|-----------------------------------|--------------------|-----------|----------|------------|---------------|
|                                   | ทุกครั้ง           | บ่อยครั้ง | บางครั้ง | นานๆ ครั้ง | ไม่ปฏิบัติเลย |
| 1. ขับขี่หลังจากดื่มของมึนเมา     |                    |           |          |            |               |
| 2. ขับขี่หลังจากพักผ่อนไม่เพียงพอ |                    |           |          |            |               |
| 3. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ      |                    |           |          |            |               |
| 4. ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด     |                    |           |          |            |               |
| 5. ขับรถบนทางเท้า                 |                    |           |          |            |               |
| 6. ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย      |                    |           |          |            |               |
| 7. ไม่หลบรถฉุกเฉิน                |                    |           |          |            |               |
| 8. ขับรถโดยประมาท นำพหุาดเสียว    |                    |           |          |            |               |
| 9. ขับรถโดยไม่ติดป้ายทะเบียน      |                    |           |          |            |               |
| 10. ตัดหน้ากระชั้นชิด             |                    |           |          |            |               |
| 11. ไม่เปิดไฟเลี้ยว               |                    |           |          |            |               |
| 12. ไม่ให้สัญญาณรถคันหลัง         |                    |           |          |            |               |
| 13. แข่งรถในทาง                   |                    |           |          |            |               |
| 14. ขับรถฝ่าไฟแดง                 |                    |           |          |            |               |
| 15. ขับรถย้อนศร                   |                    |           |          |            |               |
| 16. ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่         |                    |           |          |            |               |

3.2 ท่านเคยประสบอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต)<br><input type="radio"/> ไม่เคย | <input type="radio"/> เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย) |
|--|--|

3.3ญาติหรือคนใกล้ชิดของท่านเคยประสบอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต)<br><input type="radio"/> ไม่เคย | <input type="radio"/> เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย) |
|--|--|

3.4 ท่านเห็นว่าสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากปัจจัยใดเป็นสำคัญ

|  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> คน (ผู้ขับขี่)<br><input type="radio"/> ถนน<br><input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... | <input type="radio"/> รถ<br><input type="radio"/> สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบดบังทัศนวิสัย) |
|--|---|

3.5 ท่านเห็นว่าปัจจัยของผู้ขับขี่ในข้อใดต่อไปนี้สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ขาดทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัย | <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร |
| <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ขับขี่ด้วยความประมาท            | <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญเส้นทาง      |
| <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ที่ตัดสินใจผิดพลาด              | <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ที่มีปัญหาด้านสุขภาพ |

3.6 ท่านเห็นว่าปัจจัยของรถในข้อใดต่อไปนี้สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> อุปกรณ์ของรถบกพร่อง                  | <input type="radio"/> รถเสื่อมสภาพ     |
| <input type="radio"/> รถไม่ได้ถูกนำมาขับขี่เป็นระยะเวลานาน | <input type="radio"/> รถถูกดัดแปลงสภาพ |
| <input type="radio"/> รถขาดการบำรุงรักษา                   |  |

3.7 ท่านเห็นว่าปัจจัยของถนนในข้อใดต่อไปนี้สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> ทางชำรุด   | <input type="radio"/> ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ |
| <input type="radio"/> ทางโค้ง  | <input type="radio"/> ทางร่วมทางแยก      |
| <input type="radio"/> เครื่องหมายสัญญาณจราจรชำรุด หรือการทาสีตีเส้นไม่ชัดเจน |  |

3.8 ท่านเห็นว่าปัจจัยของสิ่งแวดล้อมในข้อใดต่อไปนี้สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> ทักษะนิสัยถูกจำกัดโดยสภาพทางอุตุนิยมวิทยา เช่น ฝนตกหนัก หมอกกลบจัด กระแสลมแรง        | <input type="radio"/> ทักษะนิสัยถูกจำกัดโดยหมอกฝุ่น คิวไฟ   |
| <input type="radio"/> ทักษะนิสัยถูกจำกัดโดยแสงสว่างจ้า หรือความมืด   | <input type="radio"/> ทักษะนิสัยถูกจำกัดโดยอุปกรณ์ภายในรถ เช่น พระเครื่อง ลูกปะคำ หรือของที่วาง/ห้อยหน้ากระจก |
| <input type="radio"/> ทักษะนิสัยถูกจำกัดโดยสิ่งแวดล้อมข้างทาง เช่น ป้าย ต้นไม้ใหญ่ เสาไฟ สายไฟระโยงระยางค์ | <input type="radio"/> ถูกแทรกแซงการได้ยินด้วยเสียงรบกวน   |

3.9 ท่านเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในข้อใดจะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้มากที่สุด

|   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> คน (ผู้ขับขี่)          | <input type="radio"/> รถ   |
| <input type="radio"/> ถนน                     | <input type="radio"/> สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบังคับใช้กฎหมาย) |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |  |

ส่วน 4: ทศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบขับขี่ชั่วคราวและระบบตัดแต้มใบขับขี่

คำชี้แจง: โปรดระบุระดับความเห็นโดยทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่าง

| คำถาม  | ระดับความเห็น         |                 |                     |                  |                        |                 |               |
|--|-----------------------|-----------------|---------------------|------------------|------------------------|-----------------|---------------|
|  | เห็นด้วยมากที่สุด (5) | เห็นด้วยมาก (4) | เห็นด้วยปานกลาง (3) | เห็นด้วยน้อย (2) | เห็นด้วยน้อยที่สุด (1) | ไม่เห็นด้วย (0) | ไม่มีความเห็น |
| <b>4.1 ทศนคติต่อกระบวนการออกใบขับขี่ชั่วคราว</b>   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 1) การถือครองใบขับขี่มีความสำคัญต่อการขับรถบนท้องถนน   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 2) กระบวนการขอรับใบขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมกับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 3) อายุ 18 ปีขึ้นไปเป็นช่วงอายุที่เหมาะสมในการได้รับใบขับขี่รถยนต์   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 4) อายุ 15 ปีขึ้นไปเป็นช่วงอายุที่เหมาะสมในการได้รับใบขับขี่ชั่วคราวของรถจักรยานยนต์   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 5) การขอรับใบขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมและทดสอบที่แตกต่างจากการขอรับใบขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 6) หลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสม   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 7) ทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุมีความสำคัญและจำเป็นสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 8) กระบวนการขอรับใบขับขี่ชั่วคราวควรมีการฝึกฝนเป็นลำดับขั้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้รับประสบการณ์ใน  |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |

|   |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| การขับขี่ในระดับหนึ่ง ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การได้รับใบขับขี่ทั่วไป   |  |  |  |  |  |  |  |
| 9) การขับขี่ในระหว่างถือครองใบขับขี่ชั่วคราวควรมีการกำหนดข้อห้ามหรือเงื่อนไขบางประการที่เข้มงวดกว่าการขับขี่ปกติ                  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10) ควรมีการกำหนดจำกัดพื้นที่ในการขับขี่หรือจำกัดความเร็วขั้นสูงของผู้ถือใบขับขี่ชั่วคราวที่แตกต่างจากผู้ขับขี่ทั่วไป             |  |  |  |  |  |  |  |
| 11) ควรมีการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ที่ถือครองใบขับขี่ชั่วคราวก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบขับขี่ทั่วไป |  |  |  |  |  |  |  |
| 12) การตีแผ่ผู้ป่วยสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีความสำคัญต่อการขับขี่บนท้องถนน                                 |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>4.2 ทศนคติต่อระบบตัดแต้มใบขับขี่</b>   |  |  |  |  |  |  |  |
| 1) กระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางท้องถนนในปัจจุบันมีประสิทธิภาพ   |  |  |  |  |  |  |  |
| 2) การบังคับใช้ระบบตัดแต้มใบขับขี่จะสามารถจูงใจให้ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากยิ่งขึ้น   |  |  |  |  |  |  |  |
| 3) ระบบตัดแต้มใบขับขี่จะเป็นเครื่องมือสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4) ระบบตัดแต้มใบขับขี่ในปัจจุบันมีความชัดเจนเข้าใจง่าย และผู้ขับขี่สามารถปฏิบัติตามได้ง่าย  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5) การกำหนดข้อหาความผิดภายใต้ระบบตัดแต้มใบขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมและครอบคลุมเพียงพอแล้ว                                     |  |  |  |  |  |  |  |



|  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 6) การกำหนดจำนวนคะแนนภายใต้ระบบตัดแต้มใบขับขี่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมและครอบคลุมเพียงพอแล้ว  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7) การตัดคะแนนของผู้ถือครองใบขับขี่ชั่วคราวควรมีลักษณะที่เข้มงวดกว่าการตัดคะแนนของผู้ขับขี่ทั่วไป  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8) กระบวนการจัดการอบรมและทดสอบ รวมถึงเนื้อหาที่ใช้ในการอบรมและทดสอบมีคุณภาพและสามารถสร้างความตระหนักรู้ในการกระทำความผิดกฎจราจรให้แก่ผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดี |  |  |  |  |  |  |  |
| 9) ระบบตัดแต้มใบขับขี่ในปัจจุบันต้องได้รับการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไข   |  |  |  |  |  |  |  |

4.3 ความเห็นต่อการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการขอรับใบขับขี่ชั่วคราว (ถ้ามี)

.....

.....

4.4 ความเห็นต่อการปรับปรุงระบบตัดแต้มใบขับขี่ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ถือครองใบขับขี่ชั่วคราว (ถ้ามี)

.....

.....

## ส่วนที่ 5: ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

### 5.1 ช่วงอายุ (ปี)

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="radio"/> ต่ำกว่า 15 ปี | <input type="radio"/> 16-20 ปี            |
| <input type="radio"/> 21-25 ปี      | <input type="radio"/> 26-30 ปี            |
| <input type="radio"/> 31-40 ปี      | <input type="radio"/> 41-50 ปี            |
| <input type="radio"/> 50-60 ปี      | <input type="radio"/> มากกว่า 60 ปีขึ้นไป |

### 5.2 เพศ

|                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| <input type="radio"/> ชาย     | <input type="radio"/> หญิง |
| <input type="radio"/> ไม่ระบุ |                            |

### 5.3 ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน คือ

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> ประถมศึกษา              | <input type="radio"/> ปริญญาตรี               |
| <input type="radio"/> มัธยมศึกษาตอนต้น        | <input type="radio"/> ปริญญาโท                |
| <input type="radio"/> มัธยมศึกษาตอนปลาย /ปวช. | <input type="radio"/> ปริญญาเอก               |
| <input type="radio"/> อนุปริญญา/ปวส           | <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |

### 5.4 อาชีพ

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> นักเรียน/นักศึกษา          | <input type="radio"/> ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย |
| <input type="radio"/> พนักงานบริษัทเอกชน         | <input type="radio"/> ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ     |
| <input type="radio"/> แม่บ้าน/พ่อบ้าน เกษียณอายุ | <input type="radio"/> รับจ้าง                    |
| <input type="radio"/> เกษตรกร                    | <input type="radio"/> วางงาน/ กำลังหางาน         |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):.....    |  |

### 5.5 รายได้ของท่าน (บาทต่อเดือน)

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> น้อยกว่า 5,000 บาท  | <input type="radio"/> 25,000 - 29,999 บาท |
| <input type="radio"/> 5,000 - 9,999 บาท   | <input type="radio"/> 30,000 - 39,999 บาท |
| <input type="radio"/> 10,000 - 14,999 บาท | <input type="radio"/> 40,000 - 49,999 บาท |
| <input type="radio"/> 15,000 -19,999 บาท  | <input type="radio"/> 50,000 - 99,999 บาท |
| <input type="radio"/> 20,000 - 24,999 บาท | <input type="radio"/> 100,000 บาทขึ้นไป   |

## 2. แบบสอบถามสำหรับผู้โดยสาร เรื่อง ทักษะคติต่อการยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่เพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน

แบบสอบถามชุดนี้เป็นแบบสอบถามของผู้โดยสาร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาเพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่หน้าใหม่ ที่ได้รับทุนสนับสนุนจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ดำเนินการวิจัยโดยมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว รวมถึงวิเคราะห์พฤติกรรมกรมการขับขี่ ลักษณะหรือสถิติของการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ตลอดจนประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ สำหรับการบังคับใช้ในผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (หากมีข้อสงสัยประการใด กรุณาติดต่อ คุณอัคราภรณ์ อริยสุนทร ได้ทางอีเมล [atcharaporn@tdri.or.th](mailto:atcharaporn@tdri.or.th) หรือ โทร. 02 718 5461-2 ต่อ 351 หรือ 092 629 9009)

แบบสอบถามฉบับนี้จะประกอบด้วยคำถามทั้งหมด 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ทักษะคติของผู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 ทักษะคติต่อกระบวนการออกใบขับขี่และมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ส่วนที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

**คำชี้แจง** โปรดตอบแบบสอบถามด้วยการเติมเครื่องหมาย ✓ ลงใน ○ หรือระบุข้อความในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริงและความคิดเห็นของท่านให้สมบูรณ์ **คำตอบของท่านจะไม่สามารถระบุได้ถึงตัวตนของผู้ตอบ** โดยมีคำเฉพาะที่อาจพบในแบบสอบถาม อธิบายได้ดังนี้

- **“ผู้โดยสาร”** ให้หมายถึง บุคคลซึ่งไม่ได้ขับขี่ด้วยตนเอง และไม่มีใบขับขี่
- **“ใบขับขี่ชั่วคราว”** ให้หมายถึง ใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้สำหรับผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรกตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- **“ใบขับขี่ทั่วไป”** ให้หมายถึง ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลที่ออกให้ภายหลังผู้ขับขี่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยมีอายุการใช้งาน 5 ปี
- **“ระบบตัดแต้มใบขับขี่”** ให้หมายถึง ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถ

## ส่วน 1: ข้อมูลการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.5 ปัจจุบันท่านอาศัยอยู่ที่จังหวัด

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| <input type="radio"/> กรุงเทพฯ        | <input type="radio"/> เชียงใหม่               |
| <input type="radio"/> พัทธยา (ชลบุรี) | <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |

1.6 รูปแบบส่วนใหญ่ของการเดินทางในปัจจุบัน

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> รถยนต์ส่วนบุคคล                            | <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล                       |
| <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์รับจ้าง                       | <input type="radio"/> เรียกรถผ่านแอปพลิเคชันเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน |
| <input type="radio"/> ขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น<br>(โปรดระบุ):..... |  |

1.7 เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางตามข้อ 1.2 (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> เป็นรถของตนเอง                  | <input type="radio"/> สะดวก รวดเร็ว                     |
| <input type="radio"/> ค่าเดินทางสมเหตุสมผล            | <input type="radio"/> ประหยัดค่าใช้จ่าย                 |
| <input type="radio"/> เข้าถึงเส้นทางการเดินทางได้ง่าย | <input type="radio"/> สามารถประมาณระยะเวลาการเดินทางได้ |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):.....         |   |

1.8 ความถี่ในการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> 6 - 7 วันต่อสัปดาห์ (แทบทุกวัน) | <input type="radio"/> 3 - 5 วันต่อสัปดาห์                       |
| <input type="radio"/> 1 - 2 วันต่อสัปดาห์             | <input type="radio"/> ไม่ค่อยเดินทาง (น้อยกว่า 1 วันต่อสัปดาห์) |

1.9 จุดประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่

|   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> เดินทางไปเรียน/ทำงาน    | <input type="radio"/> เดินทางไปหาครอบครัว/เพื่อน |
| <input type="radio"/> เดินทางไปทำธุระ         | <input type="radio"/> เดินทางไปท่องเที่ยว        |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |  |

1.10 ช่วงเวลาการเดินทางโดยส่วนใหญ่ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> 04.01- 06.00 น.  | <input type="radio"/> 06.01 - 09.00 น. |
| <input type="radio"/> 09.01 - 11.00 น. | <input type="radio"/> 11.01 - 13.00 น. |
| <input type="radio"/> 13.01 - 16.00 น. | <input type="radio"/> 16.01 - 18.00 น. |
| <input type="radio"/> 18.01 - 21.00 น. | <input type="radio"/> 21.01 - 04.00 น. |

## ส่วน 2: ทักษะการรับรู้โดยสารต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

2.1 ท่านเห็นว่าพฤติกรรมเสี่ยงดังต่อไปนี้สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับใด

| พฤติกรรม                           | ระดับความเสี่ยง  |            |                |             |                   |
|------------------------------------|------------------|------------|----------------|-------------|-------------------|
|                                    | มากที่สุด<br>(5) | มาก<br>(4) | ปานกลาง<br>(3) | น้อย<br>(2) | น้อยที่สุด<br>(1) |
| 17. ขับขี่หลังจากดื่มของมึนเมา     |                  |            |                |             |                   |
| 18. ขับขี่หลังจากพักผ่อนไม่เพียงพอ |                  |            |                |             |                   |
| 19. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ      |                  |            |                |             |                   |
| 20. ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด     |                  |            |                |             |                   |
| 21. ขับรถบนทางเท้า                 |                  |            |                |             |                   |

|                                |  |  |  |  |  |
|--------------------------------|--|--|--|--|--|
| 22. ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย  |  |  |  |  |  |
| 23. ไม่หลบรถฉุกเฉิน            |  |  |  |  |  |
| 24. ขับรถโดยประมาท นำหวาดเสียว |  |  |  |  |  |
| 25. ขับรถโดยไม่ติดป้ายทะเบียน  |  |  |  |  |  |
| 26. ตัดหน้ากระชั้นชิด          |  |  |  |  |  |
| 27. ไม่เปิดไฟเลี้ยว            |  |  |  |  |  |
| 28. ไม่ให้สัญญาณรถคันหลัง      |  |  |  |  |  |
| 29. แข่งรถในทาง                |  |  |  |  |  |
| 30. ขับรถฝ่าไฟแดง              |  |  |  |  |  |
| 31. ขับรถย้อนศร                |  |  |  |  |  |
| 32. ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่      |  |  |  |  |  |

2.2 ท่านเคยประสบอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต) | <input type="radio"/> เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย) |
| <input type="radio"/> ไม่เคย   |  |

2.3ญาติหรือคนใกล้ชิดของท่านเคยประสบอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> เคย ร้ายแรง (บาดเจ็บสาหัส, ต้องได้รับการรักษาทันที (ฉุกเฉิน), ทำให้ประสบปัญหาในการดำรงชีวิต) | <input type="radio"/> เคย ไม่ร้ายแรง (บาดเจ็บเล็กน้อย) |
| <input type="radio"/> ไม่เคย   |  |

2.4 ท่านเห็นว่าสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากปัจจัยใดเป็นสำคัญ

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> คน (ผู้ขับขี่)          | <input type="radio"/> รถ  |
| <input type="radio"/> ถนน                     | <input type="radio"/> สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบดบังทัศนวิสัย) |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |   |

2.5 ท่านเห็นว่าปัจจัยของผู้ขับขี่ในข้อใดต่อไปนี้อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ขาดทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัย | <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร |
| <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ขับขี่ด้วยความประมาท            | <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญเส้นทาง      |
| <input type="radio"/> ผู้ขับขี่ตัดสินใจผิดพลาด                 | <input type="radio"/> ผู้ขับขี่มีปัญหาด้านสุขภาพ    |

2.6 ท่านเห็นว่าปัจจัยของรถในข้อใดต่อไปนี้อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> อุปกรณ์ของรถบกพร่อง                  | <input type="radio"/> รถเสื่อมสภาพ     |
| <input type="radio"/> รถไม่ได้ถูกนำมาขับขี่เป็นระยะเวลานาน | <input type="radio"/> รถถูกดัดแปลงสภาพ |
| <input type="radio"/> รถขาดการบำรุงรักษา                   |  |

2.7 ท่านเห็นว่าปัจจัยของถนนในข้อใดต่อไปนี้อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <input type="radio"/> ทางชำรุด | <input type="radio"/> ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ |
| <input type="radio"/> ทางโค้ง  | <input type="radio"/> ทางร่วมทางแยก      |

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> เครื่องหมายสัญญาณจราจรชำรุด หรือการทาสี<br>ตีเส้นไม่ชัดเจน |  |
|--|--|

2.8 ท่านเห็นว่าปัจจัยของสิ่งแวดล้อมในข้อใดต่อไปนี้สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

|   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> ทักษณวิสัยถูกจำกัดโดยสภาพทางอุตุนิยมวิทยา<br>เช่น ฝนตกหนัก หมอกกลบจัด กระแสลมแรง      | <input type="radio"/> ทักษณวิสัยถูกจำกัดโดยหมอกฝุ่น คิวไฟ  |
| <input type="radio"/> ทักษณวิสัยถูกจำกัดโดยแสงสว่างจ้า หรือความมืด  | <input type="radio"/> ทักษณวิสัยถูกจำกัดโดยอุปกรณ์ภายในรถ เช่น<br>พระเครื่อง ลูกปะคำ หรือของที่วาง/ห้อยหน้า<br>กระจก |
| <input type="radio"/> ทักษณวิสัยถูกจำกัดโดยสิ่งแวดล้อมข้างทาง เช่น<br>ป้าย ต้นไม้ใหญ่ เสาไฟ สายไฟระโยงระยาง | <input type="radio"/> ถูกแทรกแซงการได้ยินด้วยเสียงรบกวน  |

2.9 ท่านเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในข้อใดจะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน  
ได้มากที่สุด

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> คน (ผู้ขับขี่)          | <input type="radio"/> รถ  |
| <input type="radio"/> ถนน                     | <input type="radio"/> สิ่งแวดล้อม (สภาพอากาศ การบดบังทัศนวิสัย) |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |   |

ส่วน 3: ทศนคติต่อกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับใบขับขี่ชั่วคราวและระบบตัดแต้มใบขับขี่

คำชี้แจง: โปรดระบุระดับความเห็นโดยทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่าง

| คำถาม   | ระดับความเห็น         |                 |                     |                  |                        |                 |               |
|---|-----------------------|-----------------|---------------------|------------------|------------------------|-----------------|---------------|
|   | เห็นด้วยมากที่สุด (5) | เห็นด้วยมาก (4) | เห็นด้วยปานกลาง (3) | เห็นด้วยน้อย (2) | เห็นด้วยน้อยที่สุด (1) | ไม่เห็นด้วย (0) | ไม่มีความเห็น |
| <b>3.1 ทศนคติต่อกระบวนการออกใบขับขี่ชั่วคราว</b>  |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 10) การถือครองใบขับขี่ที่มีความสำคัญต่อการขับรถบนท้องถนน  |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 11) การขอรับใบขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอบรมและทดสอบที่แตกต่างจากการขอรับใบขับขี่ของรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 12) ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นของการขับขี่ควรถูกกำกับดูแลอย่างเข้มงวดมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป  |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 13) หลักสูตรการอบรมและทดสอบที่เหมาะสมสามารถทำให้ผู้ขับขี่มีทักษะในการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย  |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 14) ควรมีการติดตามประเมินผลทักษะและความสามารถของผู้ขับขี่ก่อนจะได้รับใบขับขี่ทั่วไป   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 15) การตีความป้ายสัญลักษณ์ที่แสดงว่าเป็นผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีความสำคัญต่อการขับขึ้นท้องถนน  |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| <b>4.2 ทศนคติต่อระบบตัดแต้มใบขับขี่</b>   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |
| 16) การปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้จริง   |                       |                 |                     |                  |                        |                 |               |

|   |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| 17) มาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านจรรยาบรรณในปัจจุบันมีประสิทธิภาพ                                    |  |  |  |  |  |  |  |
| 18) ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีโอกาสก่ออุบัติเหตุได้สูงกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป                          |  |  |  |  |  |  |  |
| 19) ควรมีการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในผู้ขับขี่ระยะเริ่มต้น            |  |  |  |  |  |  |  |
| 20) การกำหนดจำนวนคะแนนในการตัดแต้มใบขับขี่ควรพิจารณาให้สัมพันธ์กับสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ |  |  |  |  |  |  |  |
| 21) ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นควรถูกตัดคะแนนในการกระทำความผิดจรรยาบรรณมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป         |  |  |  |  |  |  |  |
| 22) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดของเจ้าหน้าที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณมากขึ้น         |  |  |  |  |  |  |  |

3.3 ความเห็นต่อการปรับปรุงกระบวนการออกใบขับขี่ (ถ้ามี)

.....

.....

3.4 ความเห็นต่อการปรับปรุงมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณ (ถ้ามี)

.....

.....



**ส่วนที่ 5: ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม**

5.6 ช่วงอายุ (ปี)

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="radio"/> ต่ำกว่า 15 ปี | <input type="radio"/> 16-20 ปี            |
| <input type="radio"/> 21-25 ปี      | <input type="radio"/> 26-30 ปี            |
| <input type="radio"/> 31-40 ปี      | <input type="radio"/> 41-50 ปี            |
| <input type="radio"/> 50-60 ปี      | <input type="radio"/> มากกว่า 60 ปีขึ้นไป |

5.7 เพศ

|                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| <input type="radio"/> ชาย     | <input type="radio"/> หญิง |
| <input type="radio"/> ไม่ระบุ |                            |

5.8 ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน คือ

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> ประถมศึกษา              | <input type="radio"/> ปริญญาตรี               |
| <input type="radio"/> มัธยมศึกษาตอนต้น        | <input type="radio"/> ปริญญาโท                |
| <input type="radio"/> มัธยมศึกษาตอนปลาย /ปวช. | <input type="radio"/> ปริญญาเอก               |
| <input type="radio"/> อนุปริญญา/ปวส           | <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):..... |

5.9 อาชีพ

|  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> นักเรียน/นักศึกษา          | <input type="radio"/> ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย |
| <input type="radio"/> พนักงานบริษัทเอกชน         | <input type="radio"/> ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ     |
| <input type="radio"/> แม่บ้าน/พ่อบ้าน เกษียณอายุ | <input type="radio"/> รับจ้าง                    |
| <input type="radio"/> เกษตรกร                    | <input type="radio"/> ว่างงาน/ กำลังหางาน        |
| <input type="radio"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ):.....    |  |

5.10 รายได้ของท่าน (บาทต่อเดือน)

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> น้อยกว่า 5,000 บาท  | <input type="radio"/> 25,000 - 29,999 บาท |
| <input type="radio"/> 5,000 - 9,999 บาท   | <input type="radio"/> 30,000 - 39,999 บาท |
| <input type="radio"/> 10,000 - 14,999 บาท | <input type="radio"/> 40,000 - 49,999 บาท |
| <input type="radio"/> 15,000 -19,999 บาท  | <input type="radio"/> 50,000 - 99,999 บาท |
| <input type="radio"/> 20,000 - 24,999 บาท | <input type="radio"/> 100,000 บาทขึ้นไป   |

# ภาคผนวกที่ 2

## ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

### 1. ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

คณะผู้วิจัยได้สัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยแบ่งเป็น (1) หน่วยงานระดับอำนาจการ (2) หน่วยงานระดับปฏิบัติการ (3) เอกชนผู้ประกอบการ และ (4) หน่วยงานอื่นที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมสภาพปัญหาและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาและจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ตลอดจนปรับปรุงระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1.1 กรรมาการขนส่งทางบก

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากกรรมาการขนส่งทางบก ได้แก่ นางสาวนิตา รูปสุวรรณ หัวหน้าส่วนใบอนุญาตขับรถ สำนักขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 และนางสาวนิสากร ชาตศิริ หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ กรรมาการขนส่งทางบก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### *ภาพรวมสถานการณ์ของการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในปัจจุบัน*

เน้นเรื่องความปลอดภัย โดยมีเป้าหมายที่ชัดเจน ตรงกับแผนปฏิบัติการเรื่อง 3 ซึ่งเกี่ยวกับการร่วมให้ระบบการขนส่งมีความปลอดภัย” ซึ่งเป็นจุดประสงค์หลักของด้านใบอนุญาตขับขี่

#### *ปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่มีต่อกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในปัจจุบัน*

ในส่วนของขั้นตอนการดำเนินงานเกี่ยวกับการทำใบอนุญาตขับขี่ โดยพื้นฐานของการทำใบอนุญาตขับขี่ต้องมีใบรับรองแพทย์ และบัตรประชาชนในส่วนของการทำใหม่ สำหรับปัญหาในมุมมองของผู้ปฏิบัติงาน คือ จำนวนผู้ต้องการเข้าอบรมมีจำนวนมาก แต่สถานที่และบุคลากร “ไม่เพียงพอ” ที่จะรองรับจำนวนของประชาชน ในส่วนของโรงเรียนสอนขับขี่ ก็อาจต้องพิจารณาความพร้อมของประชาชนในแง่อื่นๆประกอบด้วย

นอกจากนี้ ในมุมมองของฝ่ายสวัสดิภาพ ซึ่งออกเกณฑ์มาตรฐานใบอนุญาตขับขี่ มองว่าต้องมีเกณฑ์ที่จะทำให้เขามีความปลอดภัย ความพร้อม และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่เพียงพอ เทคนิคการขับขี่ปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ รวมถึงทักษะในการควบคุมรถ จึงต้องมีการทดสอบภาคปฏิบัติร่วมด้วย เหล่านี้มีปัญหาทั้งในด้านจุดอ่อนและจุดแข็ง คือ ใบรับรองแพทย์เท็จ หรือใบรับรองแพทย์ที่ตรวจไม่ละเอียด ส่วนในแง่ของการอบรมให้ความรู้ ก็มีผู้พยายามเฉลยข้อสอบ หรือท่องจำข้อสอบก่อนที่จะเข้ามาทำการอบรม ทางกรมฯมองว่าอาจเป็นจุดอ่อนได้ อย่างไรก็ตาม การกำกับดูแลผู้ขับขี่ก่อนที่จะเข้าสู่ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล ส่วนนี้กรรมาการขนส่งมองว่า ปัจจุบันยังไม่มีการควบคุมที่เข้มงวด เหมือนแค่ใช้ระยะเวลาในการฝึกฝนด้วยตนเองเท่านั้น

### **แนวโน้มการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

ปัจจุบันทางกรมฯ มีแนวคิดที่จะปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว เนื่องจากได้มีการลงสัตยาบันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 โดยคิดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบใบอนุญาตขับขี่ภายใน 2-3 ปี แต่ไม่มีเรื่องใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จึงคิดว่าเป็นโอกาสที่จะนำประเด็นใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมาเพิ่มเติมด้วย (เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขก่อนเลื่อนเป็นใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล) เพราะทางกรมฯ ก็มีการศึกษา และมีความคิดตั้งต้นคร่าว ๆ แล้วว่า ควรจะมีการกำหนดข้อกำหนดเพิ่มเติมให้แก่ผู้ขับขี่ชั่วคราว แต่ยังไม่ได้ออกแผนในเชิงรายละเอียด เลยยังไม่สามารถตอบในเชิงลึกได้ อย่างไรก็ตามมองว่า เป็นการดีที่ทาง TDRi กำลังศึกษาในประเด็นนี้อยู่ และคิดว่าจะเป็นการประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับขี่ของกรมเป็นอย่างมาก

### **แนวทางการบังคับใช้กฎหมายสำหรับกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย น่าจะเป็นเรื่องอำนาจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หากตำรวจมีการตรวจละเอียดก็น่าจะสามารถทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น อนึ่ง กฎหมายจราจรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วย คงต้องขึ้นอยู่กับการดำเนินการของหน่วยงานนั้นๆ ด้วย

### **แผนงานในอนาคตสำหรับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และความเห็นต่อการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้เหมาะสมกับประเทศไทย**

ปัจจุบัน ทางกรมฯ จะเน้นเรื่องให้ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ แต่ภายหลังจะเน้นเรื่องสถิติ เพื่อพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ เกี่ยวกับการคาดการณ์อุบัติเหตุ โดยเน้นไปที่การวิเคราะห์มากขึ้น เช่น วิเคราะห์จุดเสี่ยง สิ่งนี้อาจเกิดขึ้นในสถานที่ต่างๆ ลดการท้องจำ และทำเคสให้บ่อยขึ้น เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการเผชิญหน้าต่อสถานการณ์จริง (เป็นข้อสอบปรนัย) ทั้งนี้ สำหรับแบบจำลองการขับขี่แบบสามมิติ กรมฯ เห็นว่ามีความสำคัญ เพราะต้องการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการในส่วนนี้จะต้องมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ อีกทั้งยังมีความเหลื่อมล้ำของสำนักงานขนส่งแต่ละพื้นที่ จำนวน 200 แห่ง ที่ได้รับโอกาสไม่เท่ากัน นอกจากนี้ทางฝ่ายสวัสดิภาพเคยทดลองใช้เครื่องดังกล่าวในสำนักงาน แล้วพบว่าบุคคลหนึ่งๆ ใช้เวลาราว 10 นาที ซึ่งอาจจะไม่สามารถรองรับความต้องการของประชาชนได้อย่างเพียงพอ

ทั้งนี้ สำหรับการปรับปรุงเงื่อนไขการทดสอบสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ในปัจจุบัน ยังไม่มีการทดสอบหรืออบรมเพิ่มเติม แต่หากในอนาคตมีการเปลี่ยนแปลงระบบแล้ว กรมฯ ก็มองว่าต้องมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการประเมินผลเช่นกัน

### **ความเห็นต่อปรับปรุงระบบการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่**

เห็นด้วย อย่างไรก็ตาม เพราะโครงสร้างของระบบกฎหมายในปัจจุบันยังไม่มีแยกประเภทข้อที่ แต่ภายหลังมีการลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ก็จะมีการแยกประเภทการตัดคะแนนใบอนุญาตข้อที่สำหรับใบอนุญาตข้อที่ในลักษณะเริ่มต้นเช่นเดียวกัน

### **ประเด็นที่อยากให้ศึกษาเพิ่มเติม**

การอ้างอิงสถิติ ไม่ควรใช้สถิติช่วงที่เกิดการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เพราะการสำรวจยังไม่เข้าสู่ช่วงปกติ จึงอยากแนะนำให้ในช่วง “ก่อน” และ “หลัง” จากเกิดการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ประมาณพ.ศ. 2565)

### **1.2 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ**

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### **ภาพรวมสถานการณ์ของอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยในปัจจุบัน**

โดยภาพรวมจากเมื่อ 6-7 ปีก่อน เทียบกับปัจจุบันถือว่าดีขึ้น แต่เมื่อปี 2566 กลับมียอดตัวเลขที่สูงกว่า 2565 ซึ่งอาจต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ประกอบด้วย โดยอาจมาจากปัจจัยด้านนโยบายของรัฐบาล นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็มีหลายหน่วยงาน ซึ่งจะต้องผูกผันไปตามนโยบายเหล่านั้นด้วย

ในส่วนของการเกิดอุบัติเหตุ จากการเก็บข้อมูลพบว่า มีอัตราที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากประเทศไทยมีการเน้นในส่วนของการท่องเที่ยวเป็นหลัก รวมถึงการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุน เพื่อทำให้คนในประเทศมีความสุขมากขึ้น แต่ก็ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (เพิ่มเพียงหลักสิบล้านเท่านั้น)

ส่วนภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (PRS) ทางสำนักงานมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มีการตรวจสอบทุกสัปดาห์ ในแง่การเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต นำไปสู่การปรับแก้มาตรการหรือเพิ่มการป้องกันในจุดที่มียอดผู้เสียชีวิตหรือยอดผู้บาดเจ็บสูง ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุหลังปีใหม่ลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่เมื่อมาถึงเทศกาลสงกรานต์ตัวเลขย่อมสูงขึ้น แต่ก็ยังดำเนินการบังคับใช้กฎหมายต่อไป จึงอยากจะเรียนว่าถ้าเทียบหลังจากเกิดการระบาดของโควิดก็ดีขึ้น แต่ในช่วงนี้ก็มีการขยับขึ้นเป็นระยะ ๆ

#### **ลักษณะหรือสถิติของการกระทำผิดตามกฎหมายจราจรของผู้ได้รับใบอนุญาตข้อที่ชั่วคราว**

จากการเก็บสถิติในปี 66 เกี่ยวกับผู้ละเมิดกฎจราจร พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีจำนวน 21,000 ราย โดยในจำนวนนั้น เกิดจากผู้ถือใบข้อที่ชั่วคราวเพียง 139 ราย คิดเป็น 6% ของผู้ถือใบข้อที่

แต่ส่วนของลักษณะหรือฐานความผิดที่เกิดขึ้นนั้น ทางสำนักงานตำรวจยังไม่ได้จำแนกรายกรณี ไปถึงขั้นจับคู่ใบข้อที่กับการสาเหตุ รู้เพียงแค่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุโดยใบข้อที่แต่ละประเภทและระบุแค่มีการกระทำผิดหรือไม่เท่านั้น

#### **ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถในปัจจุบัน**

จากการดำเนินการระบบตัดแต้มใน 1 ปีที่ผ่านมา ก็ดำเนินการได้ดีตามลำดับ แต่พบว่าปัญหาไม่ใช่เรื่องการตัดแต้ม แต่เป็นปัญหาที่เกิดจากผู้กระทำความผิดที่ไม่มีใบขับขี่มากกว่า จากการเก็บข้อมูลสถิติตั้งแต่ช่วงธันวาคม 2566 จนถึง มกราคม 2567 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากผู้มีใบขับขี่จำนวน 545 ราย ส่วนผู้ไม่มีใบขับขี่ 2,002 ราย คิดเป็น 78% เมื่อไม่มีใบขับขี่ “ก็ตัดแต้มไม่ได้” เพราะต้องตัดจากใบขับขี่

ดังนั้น การตัดแต้มไม่ได้มีปัญหา มีระบบการขอคะแนนคืนตามกรมการขนส่งทางบกกำหนดหลักเกณฑ์อยู่แล้ว แต่สิ่งที่กังวลคือ “ผู้ที่ไม่มีใบขับขี่” มากกว่า

รูปที่ 1: รายละเอียดตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ



ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ 2: ข้อหาที่มีการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถมากที่สุด



ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ 3: สถิติการออกใบสั่ง และการชำระค่าปรับ



ที่มา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากภาพจะเห็นว่า ปัจจุบันมีการชำระค่าปรับคิดเป็น 27.34% จากเดิมที่มีการชำระแค่ 10% โดยประมาณ ซึ่งเป็นผลพวงมาจากการออกมาตรการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก เรื่องการออกป้ายกำกับภาษีในกรณีที่มีการค้างชำระค่าปรับอยู่ ทำให้ทางสำนักงานตำรวจได้รับการตอบสนองการชำระค่าปรับที่เพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้ก็ไม่เพียงพอ แม้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมาย โดยการออกใบสั่งในทุกครั้งที่มีการกระทำผิด แต่ผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับ เพราะมองว่าไม่ใช่โทษอุกฉกรรจ์ ที่ถึงขั้นต้องใช้มาตรการรุนแรง ประกอบกับ เมื่อความผิดจรรยาจรยังอยู่ภายใต้การปรับเป็นพินัย (เนื่องจากไม่มีโทษจำคุก) ซึ่งในสายตาของสำนักงานฯ มองว่า ผู้กระทำความผิดจรรยาจร ไม่แตกต่างจากการก่ออาชญากรรมบนท้องถนน เช่น ทำให้คนเสียชีวิต ดังนั้นแล้ว จึงไม่ควรให้สิทธิกับบุคคลทั่วไปในการฝ่าฝืนกฎหมายได้ เพราะเป็นสิ่งที่กระทบกระเทือนต่อภาพรวมของสังคม และแม้จะมีระบบตัดแต้ม ซึ่งถูกตัดแต้มจนหมด ผู้นั้นก็ยิ่งฝ่าฝืนซ้ำซี้โดยไม่ใบอนุญาตซ้ำชื้ออยู่ดี

ทั้งนี้ ทางสำนักงานตำรวจไม่มีความเห็นในกระบวนการออกใบสั่งซี้ เพราะไม่ใช่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง แต่เห็นด้วยที่ทาง TDRI ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้

ดังนั้น หลังจากการปรับใช้การปรับเป็นพินัย ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายน้อยลง “คนกลัวกฎหมายน้อยลง” เพราะการปรับเป็นพินัย มีเจตนารมณ์ที่ต้องการรวมความผิดที่ไม่มีโทษจำคุก จากกฎหมายใด ๆ ก็ตามมาสู่การปรับเป็นพินัย หมายความว่า หากมีการออกใบสั่งแล้วไม่มีการจ่ายค่าปรับ หลังจากนั้นจะต้องทำเรื่องส่งให้อัยการทำสำนวนฟ้องไปที่ศาล ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับค่าปรับจำนวนไม่มากแต่กลับต้องทำสำนวนจำนวนมาก ประกอบกับหากผู้กระทำความผิดไม่มีกำลังทรัพย์ที่จะจ่ายค่าปรับ กฎหมายก็เปิดช่องให้สามารถบำเพ็ญประโยชน์แทนการปรับได้อีก ทางสำนักงานตำรวจฯ มีความเห็นว่า ประเทศอื่น ๆ ที่สามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุได้ เนื่องจากโทษที่ “หนัก” และ “แรง” มีค่าปรับจำนวนสูงและยังมีโทษจำคุก ต่างจากประเทศไทยที่มักมีการโต้แย้งในประเด็นนี้บ่อยครั้ง ทั้งที่ความจริงผู้ซี้ซี้มีโอกาสที่จะทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตได้ ฉะนั้นแล้ว

เหมือนกับเรากำลังขาดความระมัดระวัง ทางสำนักงานตำรวจฯ จึงกำลังดำเนินการเสนอเรื่องไปยังรัฐสภา ฝ่ายนิติบัญญัติเพื่อนที่จะขอถอนพระราชบัญญัติจราจร ออกจากบัญชีแนบท้ายการปรับเป็นพินัย

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติอื่น ๆ ตามบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติเป็นพินัย หากเปรียบเทียบในแง่ของปริมาณคดีแล้วมีความแตกต่างกันกับปริมาณคดีภายใต้พระราชบัญญัติจราจรเป็นอย่างมาก ที่มีจำนวนใบสั่งเป็นจำนวนล้านฉบับขึ้นไป จึงไม่เหมาะสมสำหรับที่กฎหมายนี้จะเข้าไปอยู่ในพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายน้อยลง - ประชาชนกลัวน้อยลง - ผ่าฝืนมากขึ้น

### **แผนงานในอนาคตเพื่อตอบสนองต่อนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน**

ในแง่ของแผนระดับชาติ เป็นแผนที่ดีมีประสิทธิภาพ แต่ยังคงขาดในเรื่องของการประสานงานและความเข้าใจ เช่น โดยปกติทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีการประชุมหารือเกี่ยวกับการสาเหตุเกิดอุบัติเหตุทุกสัปดาห์เป็นจำนวน 52 สัปดาห์ แต่สำหรับหน่วยงานอื่น ๆ จะทำเฉพาะช่วงเทศกาลนั้น ๆ นอกจากนี้ ยังมีคณะกรรมการบังคับใช้กฎหมายทุกจังหวัด ที่เข้าไปแก้ไขปัญหาระดับจังหวัด เช่น ไฟที่ไม่สว่าง ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ จุดกลับรถตรงไหนที่มีเหตุชนบ่อย เป็นการวิเคราะห์ในระดับจังหวัดก่อน แล้วนำมาวิเคราะห์ในระดับประเทศอีกครั้ง ซึ่งเป็นสิ่งที่สำนักงานดำเนินการมา 2 ปี

แต่สำหรับในอนาคต เห็นว่าจะต้องมีการขยายระบบเครือข่ายออกไปเรื่อย ๆ เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลที่ง่ายขึ้น เพื่อให้ได้ข้อมูลมาวิเคราะห์ได้อย่างดีที่สุด แต่สิ่งที่สำนักงานตำรวจฯ ต้องการ คือ ความร่วมมืออย่างเดียว “อาจไม่พอ” แต่ต้องมีความเข้าใจด้วยว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่จริง โดยสะท้อนจากใบสั่งที่ได้ทำการออกไปเป็นจำนวน 17 ล้านฉบับ ทั้งนี้ ถ้ามีการส่งเสริมให้ผู้กระทำความผิดกลัว และเข้ามาจ่ายค่าปรับเพิ่มขึ้นมากกว่า 50% ย่อมทำให้ตัวเลขผู้เสียชีวิตลดลงแบบมหาศาล เพราะไม่มีใครกล้าทำผิดกฎหมาย เพราะจะถูกบังคับใช้กฎหมายอย่างแน่นอน

ในอนาคตก็ควรมีหน่วยงานมาร่วมผลักดัน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานอิสระ องค์กรเพื่อสังคมเช่น TDRI หรือ สสส. ซึ่งควรศึกษาไปที่แนวคิดเพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมให้คนในชาติมีจิตสำนึกว่าทำอะไรจึงจะไม่ทำผิดกฎหมาย (แทนความคิดการหลีกเลี่ยงที่จะทำตามกฎหมาย) เมื่อเกิดทัศนคติร่วมกัน ก็จะส่งผลให้ตัวเลขการบังคับใช้กฎหมาย ใบสั่ง อุบัติเหตุ การเจ็บ ตาย ลดลงได้ การบังคับใช้กฎหมายก็จะลดลง เพราะไม่มีผู้กระทำความผิดนั่นเอง (ซึ่งไม่จำเป็นจะต้องลงทุนมากมาย)

### **ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับโครงการยกระดับผู้ขับขี่หน้าใหม่**

สิ่งที่อยากให้ดูเกี่ยวกับระบบผู้ขับขี่หน้าใหม่ คือ เรื่องความยากง่ายในการได้มาซึ่งใบขับขี่ เพราะการออกใบขับขี่ง่าย ๆ ย่อมมีผลหลักการ ควรออกให้ยาก ยิ่งยากเท่าไรย่อมมีคุณภาพ และในกรณีของผู้ที่ไม่มีใบขับขี่หรือไม่พกใบขับขี่ ต้องมีโทษหนัก อาจถึงขั้นต้องมีโทษจำคุก หรือปรับให้หนัก รวมถึงในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้มีฐานะยากจน ก็จะต้องไม่สงสาร เพื่อให้คนในสังคมระมัดระวังการกระทำผิด อีกทั้งใบขับขี่ชั่วคราวในปีแรกต้องเคร่งครัด รวมถึงการต่อยอดไปถึงใบขับขี่ 5 ปี ต้องมีการทดสอบซ้ำ และต้องตรวจสอบประวัติย้อนหลังว่าเคยได้รับใบสั่ง ถูกปรับหรือถูกจำคุกหรือไม่ ถ้าหากเคยมีประวัติดังกล่าว จะต้องกลับมาทดสอบใหม่ และใช้เป็นใบขับขี่ชั่วคราวแบบ 1 ปี เรื่อยไปจนกว่าจะไม่เคยถูกลงโทษ จึงจะได้รับใบขับขี่แบบเต็มรูปแบบ

### 1.3 สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ นางปาริชาติ ภูพงศ์ศักดิ์ หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตขับรถ สำนักงานขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### **อำนาจหน้าที่ และภารกิจของหน่วยงาน รวมทั้งระเบียบ กฎเกณฑ์ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบัน**

ปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับจากระเบียบกรมการขนส่งทางบกฉบับต่างๆ ภารกิจของทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่จะเริ่มตั้งแต่การปลูกจิตสำนึกตั้งแต่เด็กในระดับปฐมวัย โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบอนุญาตขับขี่ (จักรยานยนต์) โดยได้ขยายไปถึงนิสิตนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยด้วย นอกจากนี้ยังได้มีการจัดหน่วยให้ความรู้ไปให้บรรยายในพื้นที่ต่างๆ รวมถึงการติดตามผลการบังคับใช้กฎหมายด้วย

ในส่วนของโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบอนุญาตขับขี่ เพื่อความสะดวก มีการจัดอบรมและทดสอบ ณ สำนักงาน เนื่องจากได้มีการเชิญวิทยากรจากหลายหน่วยงาน โดยมีการจำกัดจำนวนไว้รุ่นละ 50 คนเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ มีการจัดทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

สำหรับการขับขี่บนภูเขา หรือบริเวณที่จำเพาะในพื้นที่ มีการอบรมฝึกสอนเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีตัวชี้วัดในการประเมินผลโครงการในปัจจุบัน

#### **สถานการณ์และแนวโน้มการเข้าสู่กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวภายในจังหวัด รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่พบในกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว**

ล่าสุดมีการกำหนดเงื่อนไขสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกินกว่า 400 ซีซี โดยกำหนดให้ผู้จำหน่ายต้องจัดอบรม ส่วนนักเรียนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี จะถูกจำกัดมิให้ขับรถที่มีขนาดเครื่องยนต์เกินกว่า 110 ซีซี โดยจะเป็นใบอนุญาตชั่วคราวที่มีอายุ 2 ปี จากนั้นจึงจะสามารถทดสอบและเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตอายุ 5 ปีได้เมื่ออายุครบ 18 ปีบริบูรณ์

การทดสอบจะมีทั้งการทดสอบสายตา การทดสอบปฏิกิริยา และการทดสอบร่างกายอื่นๆ โดยมีขีดความสามารถในการจัดทดสอบได้วันละประมาณ 50 คน ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ของประเทศญี่ปุ่น แต่เพื่อมิให้มีคิวตกค้างมากเกินไป จึงจัดอบรมประมาณวันละ 60-70 คน

ส่วนโรงเรียนสอนขับรถในเชียงใหม่มี 11 แห่ง โดยทาง ขบ. จะมีการสุ่มตรวจคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่แจ้งล่วงหน้า จากประสบการณ์ที่ผ่านมา พบว่าโรงเรียนสอนขับรถปฏิบัติตามกฎหมายเป็นอย่างดี เนื่องจากมีการตรวจสอบอย่างเคร่งครัด มีทั้งการตรวจสอบประจำเดือน และการตรวจสอบเมื่อมีคำขอต่อใบอนุญาต



## **สถิติผู้เข้ารับการอบรมและลักษณะการอบรมเพื่อคืนคะแนนในระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ**

ขณะนี้ยังไม่มีผู้ใดแจ้งความประสงค์ขอรับการอบรมเพื่อคืนคะแนน แต่ทาง ขบ. ได้จัดเตรียมข้อมูลเพื่อจัดอบรมไว้เสมอ โดย ขบ. มีอำนาจเพียงจัดอบรมเท่านั้น ไม่มีอำนาจตัดคะแนน อำนาจตัดคะแนนเป็นอำนาจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

## **แนวทางการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นภายในจังหวัดเพื่ออำนวยความสะดวกทางท้องถนน**

มีการประสานความร่วมมือกับบริษัทวิริยะประกันภัย และมีการประสานความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีการจัดอบรมในรายวิชาเดียวกันกับที่มีการจัดอบรม ณ สำนักงานขนส่งฯ

## **ความเห็นต่อการปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้เหมาะสมกับประเทศไทย**

เห็นว่า ควรเพิ่มวิชาการอบรมที่เกี่ยวกับจิตสำนึก ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ตั้งแต่วัยเยาว์ ดังเช่นประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากการปลูกจิตสำนึกในวัยผู้ใหญ่ไม่ได้ประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่วนความแตกต่างระหว่างใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวกับใบอนุญาตขับขี่ถาวร ไม่มีกฎเกณฑ์การควบคุมที่แตกต่างกัน มีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย เช่น ขนาดเครื่องยนต์ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มี การติดตามประเมินผลของใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ทั้งนี้ เห็นว่า ระบบใบอนุญาตขับขี่ในประเทศไทยสมควรได้รับการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง แม้อาจมีปัญหาทางปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมายบ้างก็ตาม

### **1.4 สำนักงานตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่**

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสถานีตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ พ.ต.ท.วีระยา วงศ์แก้ว รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### **ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุภายในจังหวัดเชียงใหม่**

โดยภาพรวมมีผู้เสียชีวิตบนท้องถนน ประมาณ 30-50 รายต่อเดือน และมีผู้บาดเจ็บราว 60 รายต่อเดือน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นประมาณ 300 ครั้งต่อเดือน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาสถิติย้อนหลังจะเห็นว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติมีการเก็บข้อมูลในระบบ Police Road Safety (PRS) ซึ่งเป็นระบบที่ใช้เป็นการทั่วไปทั้งประเทศ เพื่อให้เจ้าหน้าที่นำข้อมูลดังกล่าวไปประมวลสู่การวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่อไป ทั้งนี้ จะเก็บข้อมูลกรณีที่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต

ระบบดังกล่าวมีผู้เกี่ยวข้อง 3 ประเภท ได้แก่ (1) เจ้าหน้าที่สายตรวจผู้พบเห็นอุบัติเหตุ (2) เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล และ (3) เจ้าหน้าที่ระดับจังหวัด (เช่น ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่) ข้อมูลจะถูกส่งต่อตามลำดับชั้นของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวมานี้

ในประเด็นที่เกี่ยวกับการเก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุกับใบอนุญาตขับขี่ ปัจจุบันมีเพียงการเก็บสถิติว่ามีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่เท่านั้น มิได้มีการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่แต่อย่างใด

### **พฤติกรรมของผู้ขับขี่กับอัตราการเกิดอุบัติเหตุ**

พฤติกรรมการขับขี่มีลักษณะคล้ายคลึงกันทั้งประเทศ โดยจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ 19.00 น. ถึง 22.00 น. เพศชายมักประสบอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ในช่วงเทศกาล ช่วงอายุที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดคือ อายุ 15 ปี ถึงอายุ 25 ปี แต่ในช่วงเวลาปกตินั้นมักเกิดอุบัติเหตุกับวัยทำงานเป็นหลัก โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเรียงตามความถี่คือ (1) ขับรถเร็ว (2) เมาสุรา และ (3) ตัดหน้ากระชั้นชิด

### **ผลการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่**

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในอดีตไม่มีสภาพบังคับที่เพียงพอ โดยสถิติที่พบคือ การให้ใบสั่ง 100 ใบ จะมีผู้มาชำระค่าปรับเพียง 10 รายเท่านั้น แต่เมื่อมีระบบตัดคะแนนความประพฤติ เห็นว่า ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมาชำระค่าปรับเพิ่มมากขึ้นเป็นร้อยละ 60 ทั้งประเทศนั้น ขณะนี้ยังไม่มีผู้ใดถูกตัดคะแนนความประพฤติจนเหลือ 0 คะแนน แต่มี 11 รายที่มีคะแนนความประพฤติเหลือ 1 คะแนน ทั้งนี้ ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะพิจารณาทบทวนเงื่อนไขการตัดคะแนนทุกวงรอบ 3 ปี โดยอ้างอิงจากพฤติกรรมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ ทางตำรวจไม่ได้แยกประเภทของใบอนุญาตขับขี่แต่อย่างใด เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่นั้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้อำนาจกระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบก มีผู้ตรวจการอยู่แล้ว ตำรวจจะเน้นที่การมีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พกพาหรือไม่ แสดงหรือไม่ ปัญหาที่ทางตำรวจพบคือ ผู้ที่ถูกเรียกตรวจกว่าร้อยละ 70 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ แสดงว่า บุคคลเหล่านั้นไม่ผ่านมาตรฐานการทดสอบความสามารถในการขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งส่วนตัวเห็นว่า น่ากังวลมาก บุคคลเหล่านั้นจำนวนมากมีอายุมากกว่า 20 ปี งานวิจัยควรคำนึงถึงประเด็นดังกล่าวว่า จะทำอย่างไรให้ดึงบุคคลเหล่านี้เข้ามาสู่ระบบใบอนุญาตขับขี่ได้

สำหรับอัตราโทษของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่ระบบการออกใบสั่งปัจจุบันอยู่ภายใต้มาตรฐานกลางของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปรับ 500 บาท ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ การไม่มีใบอนุญาตขับขี่ส่งผลให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายว่าขั้นตอนต่อไปจะต้องบังคับใช้อย่างไร ตัวอย่างเช่น นักเรียนขับรถไปโรงเรียน หากไม่ให้

นักเรียนขับรถต่อ นักเรียนก็จะไปเรียนไม่ได้ หากจะยึดรถ ก็เป็นภาระของตำรวจผู้พบการกระทำความผิดต้องดูแลรถดังกล่าวจนกว่าจะมีผู้มารับรถ

อย่างไรก็ตาม ชาวต่างชาติที่เข้ามาขับรถในประเทศไทยก็มีปัญหาเช่นกัน ใบอนุญาตขับขี่จีนมิได้อยู่ภายใต้กฎหมายสนธิสัญญาเช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ ทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเช่นกัน นอกจากนี้ตำรวจยังไม่มีระบบการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่สากล ทำให้ไม่สามารถรู้ได้ว่า ใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวสามารถใช้ได้ตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายไทยหรือไม่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงมีความลังเลใจในการบังคับใช้กฎหมาย และยังไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายกับชาวต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากหลังจากชาวต่างชาตินั้นกลับประเทศแล้ว กฎหมายไทยก็ไม่สามารถบังคับได้อีก

ปัจจุบันกฎหมายได้แยกความแตกต่างระหว่างใบอนุญาตขับขี่ประเภทต่างๆ แล้ว จึงเห็นว่า ตำรวจจำเป็นต้องปรับทัศนคติในการบังคับใช้กฎหมายให้สอดคล้องกับตัวบทกฎหมายใหม่

### **การบังคับใช้มาตรการปรับเป็นพินัยสำหรับการกระทำความผิดจราจร**

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ทำให้เกิดอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมาก เนื่องจากในอดีตเมื่อเริ่มบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว กำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องมีระดับสารวัตรขึ้นไป ทำให้ไม่มีกำลังพล องค์กรใด ก็ดี ปัญหาดังกล่าวได้ถูกแก้ไขแล้ว นอกจากนี้ ยังมีการตั้งอำนาจกลับคืนสู่กระทรวงคมนาคม แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ก็ได้มอบอำนาจกลับสู่ตำรวจแล้ว

ทางตำรวจเห็นว่า ระบบการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัย เป็นการเพิ่มภาระให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ออกไปสั่ง เนื่องจากหากไม่มีผู้มาชำระค่าปรับแล้ว เจ้าหน้าที่จะต้องทำสำนวนส่งให้พนักงานอัยการ ซึ่งไม่ควรเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจร เมื่อสำนวนไปถึงพนักงานอัยการแล้ว ต้องมีพยานหลักฐานชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติอาจไม่เหมาะสม เนื่องจากอาจไม่สามารถทราบได้ว่าผู้ใดเป็นผู้กระทำความผิด เช่น จอctrลในที่ห้ามจอด

การที่ระบบการบังคับใช้กฎหมายมิใช่โทษทางอาญาแล้ว หากประชาชนทุกคนรับรู้ เชื่อว่า จะมีผู้ใช้สิทธิขอลดค่าปรับหรือบริการสังคมมากยิ่งขึ้น ทำให้ภาระตกอยู่ที่เจ้าพนักงานที่ต้องทำสำนวน ซึ่งเป็นภาระงานด้านเอกสารจำนวนมาก นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มภาระให้แก่พนักงานอัยการและผู้พิพากษาคด้วย จึงเห็นว่าประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายอาจลดลงได้ในอนาคต

กฎหมายได้กำหนดว่าให้มีการศึกษาทบทวนทุกวงรอบ 5 ปี อจรอดูผลกระทบในระยะ 5 ปีแรกก่อนได้ แต่ส่วนตัวเห็นว่า ควรแยกระบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรออกมาเป็นอีกระบบหนึ่ง และควรมีศาลจราจร

**แนวทางการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นภายในจังหวัดเพื่ออำนวยความสะดวกทางท้องถนน**

ทางจังหวัดมีนโยบายในการลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ มีหลายหน่วยงานเข้ามาร่วมกันสนองนโยบายนี้ ข้อสังเกตคือ อุบัติเหตุมักเกิดขึ้นบนถนนสายรอง ซึ่งอยู่ภายใต้ อำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่ง อปท. จะจัดชุดตรวจเคลื่อนที่เร็ว และใช้กลไกของหมู่บ้านผ่านการ ขอความร่วมมือผู้ใหญ่บ้านและลูกบ้าน โดยสถิติการเมาสุราและเสียชีวิตลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

### **แผนการในอนาคต**

สิ่งที่อยากต่อยอดเพิ่มเติมในอนาคตคือ การนำข้อมูลและเทคโนโลยีมาใช้ แทนการบังคับใช้กฎหมาย ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เมื่อพิจารณาการทำงานของเจ้าหน้าที่ ในช่วง 6.00 – 9.00 น. และ 15.00 – 18.00 น. ต้องมาอำนวยความสะดวก ณ จุดวิกฤติ ตำรวจจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยบังคับใช้กฎหมาย ให้สม่ำเสมอตลอดเวลา แต่ตำรวจที่เป็นมนุษย์นั้นมีข้อจำกัดด้านภาระงานและเวลา เมื่อมีกล้อง AI มาติดตั้ง เป็นการทดลองบังคับใช้ พบว่า ผู้ขับขี่มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งพิสูจน์ได้เชิงประจักษ์ และยังช่วยในการ เก็บข้อมูลอย่างแม่นยำ ข้อมูลดังกล่าวมีคุณค่าในการวางแผนการบังคับใช้กฎหมาย เช่น หากอุบัติเหตุมักเกิด ช่วง 19.00 – 22.00 น. อาจเปลี่ยนเวลาการตั้งด่านตรวจจากช่วงกลางวันเป็นช่วงเวลาดังกล่าว เป็นต้น

ขณะนี้มีการติดกล้อง AI และโครงการทางข้ามอัจฉริยะ (Smart Crosswalk) ซึ่งมีเทคโนโลยี อำนาจการข้ามถนนให้แก่คนเดินเท้า นอกจากนี้ ยังมีการจัดโครงการประชาสัมพันธ์ เพื่อเสริมสร้างทัศนคติใน การขับขี่ให้ปฏิบัติตามกฎหมายตลอดเวลา ด้วยความคำนึงถึงความปลอดภัย มิใช่เพื่อหลีกเลี่ยงการถูกจับกุม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ

### **ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม**

ปัญหาที่พบ คือ จะทำอะไรให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่มีความรับผิดชอบในการขับขี่ระดับเดียวกับ ชาวต่างชาติ ระบบการทดสอบในประเทศไทยไม่เน้นการเสริมสร้างประสบการณ์การขับขี่ที่เพียงพอ การให้ ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวแล้วต่อมาให้เป็นใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป การต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ มีตัวชี้วัดได้บ้าง นอกจากการทดสอบทางทฤษฎี

คณะผู้วิจัยดำเนินการศึกษามาถูกทางแล้ว เนื่องจากมีการสร้างความแตกต่างระหว่างใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวกับใบอนุญาตขับขี่ทั่วไป แต่สุดท้ายต้องย้อนกลับมาที่ปัญหาเดิมคือ ทำอย่างไรให้ผู้ขับขี่ ทั้งคนไทยและ คนต่างด้าว เข้าสู่ระบบใบอนุญาตขับขี่อย่างถ่วงน้ำหนัก

## **1.5 ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าสมุทรปราการ (Honda Safety Thailand Headquarter)**

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนจากศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า สมุทรปราการ (Honda Safety Thailand Headquarter) ได้แก่ นางวันดี ตั้งถวิลถาวร ผู้จัดการส่วนธุรกิจเพื่อสังคม บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า จำกัด และนายเอกสิทธิ์ นาใจตริก ผู้จัดการศูนย์ขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าสมุทรปราการ โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

## ลักษณะและรูปแบบการอบรมทดสอบสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่เปิดสอนในปัจจุบัน

หลักสูตรของฮอนด้าคือหลักสูตรใบอนุญาต และหลักสูตรเสริมทักษะ (Basic) แต่หลักสูตรใบอนุญาตเป็นข้อกำหนดของกรม ที่กำหนดว่าจะต้องสอนอะไร ชั่วโมงที่ต้องสอนมีจำนวนเท่าใด เพื่อดูว่านักเรียนเข้าเรียนตามหลักสูตรที่กำหนดหรือไม่ ซึ่งหลักสูตรนี้จะไม่สามารถทำแตกต่างจากกรมได้ ยกเว้นเทคนิคการสอนหรือการอบรมทักษะต่าง ๆ อาจมีการสอนเพิ่มเติมได้ เช่น การวิเคราะห์ผู้เรียน แต่โครงสร้างใหญ่เป็นข้อกำหนดขนส่งที่ต้องปฏิบัติตามอยู่แล้ว (มี outline มาจากกรมฯ)

นอกจากนี้ ฮอนด้ามีการจัดทำนวัตกรรมคาดการณ์อุบัติเหตุที่มากกว่าขนส่งที่มีเนื้อหาเพียงแค่พื้นฐานทั่วไป แต่ที่ฮอนด้ามีการใช้โปรแกรม APT (Accident Prediction Training) ตัวอย่างการคาดการณ์อุบัติเหตุและนวัตกรรม RT เข้ามาปรับใช้ด้วย อีกทั้ง อาจารย์ของฮอนด้าได้รับการถ่ายทอดเรื่องจาก safety lightning จากญี่ปุ่นโดยตรง ทำให้ knowhow มีความแตกต่างจากบางแห่ง ประกอบกับการวัดผลในการอบรมก็จะมี ความแตกต่างกัน ซึ่งทำให้ความเชี่ยวชาญและประสิทธิภาพมีความแตกต่างไปด้วย ประกอบกับทางฮอนด้าได้พัฒนาสิ่งต่าง ๆ เข้ามาเป็นส่วนประกอบในการอบรม เช่น APT ซึ่งเป็น animation ที่ใช้ในการคาดการณ์อุบัติเหตุ ที่มีการนำกรณีตัวอย่างการเกิดอุบัติเหตุ ราว ๆ 100 ตัวอย่าง เข้ามาใช้อบรมนักเรียนด้วย ซึ่งเป็นส่วนเพิ่มเติมจากหลักสูตรการเรียนการสอนของกรมฯ

ทั้งนี้ ฮอนด้ามีการอบรมให้กับส่วนราชการต่าง ๆ และในแต่ละปีจะมีการจัดการแข่งขันทักษะการขับขี่ ซึ่งจะมีผู้เข้าร่วมมาจาก ASIA Oceania เข้ามาร่วม เพื่อพัฒนาหลักสูตรการสอนที่เอื้อต่อความเป็นจริง ให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละประเทศ เพราะมี goal หลักที่ถูกลงไว้คือ “การลดอุบัติเหตุ” นอกจากนี้ฮอนด้าจะผลักดัน สนับสนุนให้มีการวิจัยแต่ละประเทศ และจะใช้วิจัยในการเป็นฐานในการพัฒนาและปรับปรุงการเรียนการสอนที่จำเป็นให้แก่คนในประเทศนั้น ยกตัวอย่างเช่น ในประเทศญี่ปุ่น กำลังประสบปัญหาผู้สูงอายุ ประเทศไทยมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนเยอะ อินเดียมีปัญหาเรื่องพื้นที่ผิวดถนน เป็นต้น

เนื่องจากฮอนด้าแต่งตั้งมาเป็นเวลา 38 ปีและทำเรื่องขับขี่ปลอดภัยมา 36 ปี ควบคู่มากับเรื่องการใช้รถ เพราะต้องการให้ผู้ขับขี่สินค้า สามารถใช้สินค้าได้อย่างปลอดภัยและยั่งยืน คล้ายกับการจูงใจในทางอ้อม เพื่อป้องกันไม่ให้ย้ายไปใช้สินค้าของบริษัทอื่น นอกจากนี้ฮอนด้า ยังลงทุนในเรื่องความปลอดภัยในประเทศไทยสูงที่สุด

เหตุที่ฮอนด้าอยากลงทุนในประเทศไทยสูงที่สุด เพราะสิ่งแวดล้อมเรื่องความปลอดภัย เป็น global vision และ target หลัก ที่ break down เป็น policy ในแต่ละประเทศ ประกอบกับเป็นวิสัยทัศน์ของผู้บริหาร ในยุคต้น ๆ ที่ปลูกฝังมา และมีการผลักดันเรื่อง safety มาโดยตลอด ทำให้การเติบโตในเรื่องนี้มีความต่อเนื่อง เช่น ในปลายปี 2030 มีการตั้งเป้าว่าจะต้องลดอุบัติเหตุจากผู้ใช้รถฮอนด้าให้ได้เป็นจำนวน 50% และในปี 2050 การเกิดอุบัติเหตุจะต้องเป็น 0 แต่ทั้งนี้จะเน้นไปที่ ผู้ใช้ยานยนต์ฮอนด้า (เพราะว่าโดยธรรมชาติเราไม่สามารถออกนโยบายครอบคลุมไปยังบริษัทอื่น ๆ ได้)

## **ความเห็นต่อปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทย และทักษะที่ขาดไปสำหรับการขับขี่ของคนในประเทศ**

จากงานวิจัย คนไทยไร้อุบัติเหตุเมื่อปี 2016-2020 (ที่ทำโดยอาจารย์โบว์) ผลงานวิจัยคือเรื่องการคาดการณ์อุบัติเหตุ กล่าวคือ เราไม่รู้ว่าจะอะไรจะเกิดขึ้น, ไม่รู้ว่าจะปฏิบัติตนอย่างไรเมื่อเกิดเหตุขึ้น, อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเป็นเรื่องของการตัดหน้ารถ, ทางโค้ง ทางเลี้ยวและการกลับรถ เหล่านี้เป็นสถานการณ์ของประเทศไทยที่แตกต่างกัน ดังนั้น สิ่งที่ยอดำผลักดันมาตั้งแต่แรก ๆ คือ การทำ APT คือ การคาดการณ์อุบัติเหตุ ซึ่งเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมาได้ขยายกรณีตัวอย่างราว ๆ 100 ตัวอย่าง และตัว RT ที่ใช้ร่วมกับการฝึกคาดการณ์อุบัติเหตุเช่นกัน

นอกจากนี้ ยังมีการทำวิดีโอการเรียนรู้ ที่ใช้สำหรับการอบรมสำหรับผู้ขอใบอนุญาตใหม่และผู้ต่ออายุใบอนุญาต และยังมีการสร้างเครือข่ายใน network ของฮอนด้า รวมถึงมีการสร้าง policy เพราะงานวิจัยชี้ว่า เวลาเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ผู้ขับขี่มักจะไม่เบรก (เพราะใช้เบรกไม่ถูก) ไม่หลบ มีทักษะและการคาดการณ์ที่ยังไม่ดีพอ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหากพูดถึงระบบการขอใบอนุญาตขับขี่ ปัจจุบันมีอยู่ 2 วิธี คือ (1) เรียนที่โรงเรียนสอนขับขี่ 15 ชั่วโมง (2) สอบที่ขนส่งโดยตรง แต่วิธีที่ 2 จะเป็นการใช้ทักษะเท่าที่มีอยู่เท่านั้น **โดยไม่มีการสอบเรื่อง “การใช้เบรก”** ทางฮอนด้าจึงมองว่า หากปัญหาการขอใบอนุญาตขับขี่เดิมยังมีอยู่ การจะมี GDL จะทำให้การต่ออนุญาตใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในระบบที่ต้องดำเนินการต่ออายุเป็นจำนวนมากเท่าใด

### **ลักษณะการอบรมทักษะการขับขี่**

ฮอนด้ามีสอนเรื่องท่าทางกับขับขี่ การเลี้ยว การเข้าโค้งที่ถูกต้องนอกเหนือจากการเบรกด้วย และยังมี การเพิ่มทักษะในเรื่องที่ผู้เรียนยังไม่คล่องแคล่ว เช่น ซ้อมการเบรก ซ้อมการทรงตัว เพื่อให้สามารถทำตามมาตรฐานได้ถูกต้องมากยิ่งขึ้น

ส่วนหนึ่งที่ฮอนด้ามองว่า เป็นปัญหามากที่สุด คือการไม่มีประสบการณ์หรือไม่ได้เรียน จนไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่า ถ้าเกิดเหตุหนึ่ง ๆ จะต้องทำอะไร, จุดไหนคืออันตราย, การขับขี่ในพื้นที่เปราะบางควรทำอย่างไร จึงทำให้ “ตัดสินใจผิดพลาด” แต่เมื่อมีการฝึกซ้อมและเรียนรู้กับโปรแกรม APT พบว่ามีผลดีมากขึ้น เพราะจะมีการจำลองสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น การขี่ในชุมชน การชะลอความเร็ว การขับขี่เมื่อมีผู้ตัดหน้า การหยุดรถเมื่อถึงทางม้าลาย เพราะจากยอดการวิจัยก็พบว่าผู้ก่ออุบัติเหตุเกินครึ่งไม่มีขับขี่ และคนส่วนใหญ่มองว่าการ training ทำได้ง่าย หรือบางคนมองว่าไม่จำเป็น ประกอบกับ enforcement ของกฎหมายก็แยเช่นกัน ทำให้อุบัติเหตุของประเทศไทยมีอัตราสูงมาก

### **ความแตกต่างของ ABS และ CBS**

CBS เป็นการกระจายแรงเบรก เหมาะสำหรับผู้ขับขี่เบรกไม่เป็น (ถ้าเบรกทันทีและอาจจะคว่ำได้ ในกรณีใช้เบรกหน้าอย่างเดียว) ฮอนด้าเห็นความสำคัญ และเห็นว่าคนมักใช้เบรกหลังมากกว่า เลยมีการกระจายแรงสำหรับผู้ขับขี่เบรกหลังเป็นหลัก ให้เฉลี่ยกับการเบรกหน้าด้วย ซึ่งจริง ๆ แล้วการเบรกโดยหลังควรเบรก

พร้อมกัน แต่จะเน้นให้เบรกหน้ามีแรงเยอะกว่าเบรกหลัง เพราะเบรกหน้ามีประสิทธิภาพมากกว่า จึงต้องให้เป็นลักษณะไล่เบรกพร้อมกันให้รถหยุด โดยไม่กระชากเหมือนกรณีใช้เบรกหน้าเพียงอย่างเดียว หลังจากนั้นก็มีพัฒนาเป็น ABS เป็นการเบรกแบบจับปล่อย เพื่อไม่ให้ล้อหยุดสนิททันที (ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเสียสมดุลและเสียการทรงตัว) ซึ่งต่างจากคนมีทักษะที่จะสามารถเบรกไปและหักหลบซ้ายขวาไปพร้อมกัน ทั้งนี้ สำหรับการกำหนดมาตรฐานให้ต้องมีทั้ง ABS และ CBS นั้น จากวิจัย R&D มองว่ารถเล็กมี engine เบรกที่เพียงพอที่จะหยุดรถ จึงไม่ต้องใช้ CBS/ABS แต่จากงานวิจัยล่าสุด ที่พบว่าคนไทยใช้เบรกไม่ถูกต้องเท่าใดนัก เลยมีการออกกฎเกณฑ์ว่า ถ้าเป็นรถรุ่นใหม่ ที่ต่ำกว่า 125 CC ให้ติดอย่างใดอย่างหนึ่ง แต่ถ้ามากกว่านั้นต้องติด CBS เท่านั้น อย่างไรก็ตามทางฮอนด้ามองว่า สิ่งที่สำคัญคือทั้งชนส่งและฮอนด้า ต้องส่งเสริมให้มี “การใช้เบรกให้ถูกต้อง” เพราะมีอุปกรณ์อยู่แล้ว แต่ขาดทักษะเท่านั้น

### **ความเห็นต่อการนำระบบออกใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นลำดับขั้นมาใช้ในประเทศไทย**

ในช่วงเปลี่ยนผ่านจากใบอนุญาตชั่วคราวไปสู่ใบอนุญาตเต็มรูปแบบ อยากให้มีทักษะเพิ่มเติม โดยเข้ามาอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์ ส่วนข้อจำกัดก็อาจจำกัดว่า ไม่ควรมีคนซ้อน ไม่ขับขี่กลางคืน ไม่ขับรถขนาดใหญ่ ฯลฯ แต่ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทย ถ้าจะทำเหมือนกับต่างประเทศ สิ่งสำคัญคือ ถ้าได้ทักษะแล้วก็ต้องเพิ่มประสบการณ์ และควรมีการปลูกฝังเรื่อง mindset ความปลอดภัยให้มากขึ้น ทุกคนต้องมีจิตสำนึกความปลอดภัย เคารพกฎจราจร โดยทางฮอนด้าจะสอนให้มีความละเอียดรอบคอบ มองหน้า-หลัง ตรวจรถก่อนใช้เสมอ ดูเพื่อนร่วมทาง การใช้ถนน สัญญาณมือ ทุกอย่างต้องไป “พร้อม ๆ” กัน

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ยากที่สุดคือ “enforcement” ขนาดกฎปัจจุบันไม่ได้ยากจนเกินไป คนส่วนใหญ่ก็ไม่ค่อยทำตาม อีกทั้ง ผู้ขับขี่หลายคน “ไม่มีใบอนุญาตขับขี่” จากผลการเกิดอุบัติเหตุเกินครึ่งไม่มีใบอนุญาตขับขี่ (แม้ว่าจะเป็นผู้มีใบอนุญาตขับขี่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่) ประกอบกับคนไทยส่วนใหญ่ไม่ค่อยเคารพกฎจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัด เช่น กฎหมายกำหนดขีดความเร็วสำหรับการขับขี่ไว้ แต่ก็ไม่สามารถควบคุมได้ในความเป็นจริง อย่างเช่นเรื่องระบบตัดแต้ม ก็ยังไม่สามารถทราบได้ว่า ผู้ที่โดนตัดคะแนนจนหมดแล้ว ถูกยึดใบอนุญาตขับขี่หรือยัง ดังนั้น ฮอนด้ามองว่า หากกฎเกณฑ์สุดโต่งเกินไป เช่น นำระบบของญี่ปุ่นหรือยุโรปมาใช้บังคับเลย ก็คงจะไม่มีใครทำตาม

ทั้งนี้ สำหรับการอบรมกับทางฮอนด้า บริษัทเปิดรับสำหรับรถทุกยี่ห้อ แต่สำหรับศูนย์นี้จะเป็นศูนย์สำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ

### **การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก**

มีการจัดอบรม (training) ให้หน่วยงานภายนอกกราวๆ ร้อยละ 70 (และส่วนใหญ่สอนให้ฟรี) นอกจากนี้ ตามนโยบายยังจัดให้ศูนย์ขยายรถฮอนด้ารายย่อย (นอกจากศูนย์หลัก 4 แห่ง) สานต่อโครงการเหล่านี้ด้วย น และยังมีโครงการที่ทำร่วมกับ สวส. และผู้จัดจำหน่ายเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย ให้มีการจัดอบรมในศูนย์ รวมทั้งมีการจัดแข่งขันทักษะโดยเน้นไปที่เทคนิคยานยนต์และเทคนิคความปลอดภัย โดยให้ศูนย์

ผู้จัดจำหน่ายประสานงานกับวิทยาลัยในท้องถิ่นที่เป็น Partner ในระดับอาชีวศึกษา เพื่อยกระดับทักษะต่าง ๆ

นอกจากนี้ยังมีโครงการร่วมกับ สพฐ. และได้เน้นย้ำไปยัง supplier เกี่ยวกับการพัฒนามาตรการองค์กร ที่ขยายไปในบริษัทอื่น ๆ เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย อีกด้วย โดยในส่วนของรางวัล ทางฮอนด้า กำลังพยายามเก็บข้อมูล เพราะหลักเกณฑ์หนึ่งของอาชีวศึกษา จะเน้นที่การ training เป็นหลักก่อน ส่วนการเก็บอุบัติเหตุ จากปี 2566 เห็นว่าอัตราการเสียชีวิต ลดน้อยลง

ทั้งนี้ โดยปกติที่خب. จะกำหนดหลักสูตรเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย จะมีการเชิญอุตสาหกรรมเข้าไปร่วม ทหารเรือราวๆ 15 ชั่วโมง แต่ในช่วงหลังที่มีหลักสูตรนักเรียนรุ่นใหม่มีใบอนุญาตขับขี่ ก็จะมีการเชิญฮอนด้า รวมถึงภาคการศึกษาหลาย ๆ ฝ่าย หรือสมาคมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

### **ความเห็นต่อการปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและทดสอบ**

ปกติจะมีการวิเคราะห์ว่าหลักสูตรได้ผลหรือไม่ได้ผล การเปลี่ยนแปลง ๆ อาจไม่ตอบโจทย์เสมอไป แต่หากหลักสูตรไม่สอดคล้องแล้ว เช่น ที่มีการปรับปรุงให้มี Hazard perception เข้ามาในใบอนุญาต แต่สิ่งที่เป็นตัวบ่งชี้ว่าควรจะเปลี่ยนเมื่อไหร่ ก็อาจต้องมีผลวิจัย ที่ชี้ให้เห็นว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่และสังคมเปลี่ยนไป ก็เห็นควรที่จะเปลี่ยน เบื้องต้นฮอนด้ามองว่า “ควรมีการสอบสถานีเบรก” และอยากให้ใบอนุญาตขับขี่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และอยากให้ผลักดันว่า นอกจากการอบรม 15 ชม. ก็ต้องเพิ่มทักษะการเบรก เพราะหากใช้เบรกไม่เป็นย่อมอันตรายมาก

ทั้งนี้ ระบบ APT ที่กล่าวไป จะมีการรวบรวมกรณีศึกษาที่เคยเกิดขึ้นจริง เอามาพัฒนาเป็นระบบคล้าย stimulation test เช่น ในจังหวัดสมุทรสาคร มีตลาดปลา ซึ่งทำให้ถนนลื่น, เขตก่อสร้างบางแห่ง ทำให้ถนนลื่น ซึ่งคล้ายกับระบบ Hazard perception ของทางขนส่ง

อย่างไรก็ดี ทางฮอนด้าร่วมทำวิดีโอสอนพื้นฐานการขับขี่มอเตอร์ไซค์ จำนวน 7 บทเรียน และ Hazard Perception จำนวน 23 บทเรียน รวมถึงการใช้เบรก ในระบบ ABS/CBS ให้แก่ขนส่งด้วย โดยใช้ในการเรียนรู้เพื่อใช้ในการต่อใบอนุญาตขับขี่อีกด้วย

### **การนำผู้ฝึกหัดขับขี่เข้าทดสอบในถนนจริง**

ปัจจุบันยังไม่มี การดำเนินการในส่วนนี้ อย่างไรก็ตาม เห็นว่าการทดสอบสำหรับมอเตอร์ไซค์ เพียงพอแล้ว เพราะมีการจำลองสถานการณ์ถนนลื่น ถนนเปียก ขึ้นสะพาน ทางแคบ ทางซิกแซก ตัว S/Y ฯลฯ แต่สำหรับรถยนต์จะมีการทดสอบภายนอก เพราะเป็นระบบที่ขนส่งกำหนดไว้โดยเฉพาะ ไม่สามารถทำนอกเหนือจากกฎหมายได้

### **ความเห็นต่อการนำผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบการออกใบอนุญาต**

ควรอยู่ใน “บริบทของสังคมที่เป็นไปได้” สิ่งนี้เป็นปัญหาเช่นเดียวกัน ซึ่ง ขบ. เคยคิดจะนำแนวคิดว่าจะบังคับเรียน “ทั้งหมด” ก่อนได้ใบอนุญาตขับขี่ สำหรับหลักสูตรรถยนต์ จะต้องเข้าสู่โรงเรียนสอนขับรถ



เอกชน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายราว ๆ 5,000 แต่ถูกต้องด้าน ดังนั้น ควรดูบริบทสังคมควบคู่ด้วย เพราะสิ่งที่ฮอนด้า ผลักดันอยู่ในตอนนี้ที่คล้ายกับ TDRI คือ อยากรุ่งเน้นให้มีการฝึกฝนก่อนการขับขี่จริง และแต่ละโรงเรียนก็มี มาตรฐานที่แตกต่างกัน บางที่อาจมุ่งเน้นไปที่การทำธุรกิจ ซึ่งแตกต่างจากฮอนด้าที่มีความเป็น social enterprise มากกว่า

นอกจากนี้ หากประเทศไทยมี “enforcement” ที่ดี ก็เกิดขึ้นได้ แต่ทุกวันนี้ แค่กฎระเบียบง่าย ๆ เช่นการสวมหมวกกันน็อค ก็เห็นว่าคนส่วนใหญ่ไม่ได้สนใจในกฎข้อนี้ หรือแม้ว่าจะมีกฎหมายที่กำหนดให้ ต้องเรียนขับขี่ แต่หากไม่มีผู้เรียน ต้องถามต่อว่ามีผู้ enforce หรือไม่ เป็นเรื่องที่สำคัญมากที่สุด อย่างเช่นใน ประเทศญี่ปุ่น สิ่งที่ทำให้การขับขี่ของประเทศญี่ปุ่นปลอดภัยมากขึ้น ที่เห็นได้ชัดจากอัตราการเสียชีวิตที่ลดลง มากกว่าครึ่ง เพราะ law enforcement ของญี่ปุ่นดีมาก กลับกันกับกรณีของประเทศไทย ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ มองว่าไม่มีกำลังพลมากเพียงพอ สิ่งนี้แตกต่างจาก success case ของยุโรปและอเมริกา ที่หลายภาคส่วน พร้อมที่จะผลักดันร่วมกัน

### **แนวโน้มการปรับปรุงหลักสูตรเพื่อรองรับยานยนต์อัจฉริยะ**

ต้องพิจารณาว่าเป็น stage ไດ ถ้าไม่มีคนบังคับแล้ว ก็อาจจะไม่ต้องใช้ใบอนุญาตขับขี่ แต่ถ้ายังมีคน เข้ามาเกี่ยวข้องก็ต้องพิจารณาในส่วนนี้ด้วย ถ้าเป็นการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ก็คิดว่าควรมีการปรับปรุงหลักเกณฑ์ต่าง ๆ โดยพิจารณาประกอบกับกรณีตัวอย่างในต่างประเทศ เนื่องจาก ประเทศไทยยังมีการใช้รถยนต์ในประเภทนี้ไม่มาก อย่างไรก็ตาม ตามความเห็นของทางฮอนด้า มองว่า Infrastructure ยังไม่รองรับเท่าที่ควร

อย่างหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการ regulate ผู้ขับขี่ Big Bike ก็ยังไม่สามารถบังคับได้จริง แม้ว่าผู้ขับขี่จะ มีความพร้อมในระดับหนึ่ง ซึ่งฮอนด้าก็มีการอบรมให้กับผู้ขับขี่ Big Bike ด้วยเช่นกัน แต่ส่วนใหญ่ก็ยังไม่มีการ บังคับใช้จริงแม้จะมีกฎหมายลำดับรองให้ผู้ขับขี่ต้องอบรมเพิ่มเติมก็ตาม

นอกจากนี้ ยังมีความเห็นเรื่อง ปัญหาด้านโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานระหว่างกรมขนส่งและ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่มีความเห็นยังไม่ตรงกันมากนัก เพราะมีข้อจำกัดและความจำเป็นขององค์กรที่ต่างกันอย่างนี้ ทั้งยังมองว่าการดำเนินงานเป็นเรื่องขององค์กรนั้น ๆ โดยจะไม่มีการทำงานร่วมกัน ซึ่งแตกต่างจากในบาง ประเทศ ที่มีการทำงานร่วมกัน และครบวงจร

### **1.6 สถาบันนิติวิทยาศาสตร์**

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้แทนสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ ได้แก่ นายกณิก เฉลิมพัทธ์ นักนิติวิทยาศาสตร์ สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### **อำนาจ หน้าที่ และภารกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน**

หลัก ๆ คือ ทำหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในทางคดี ซึ่งส่งผลต่อการชี้ถูก/ผิด ของผล ในคดีโดยตรง แต่ส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เดิมทีทางสถาบันจะทำการตรวจค้นที่เมื่อเกิดเหตุ

(ในพื้นที่ที่รับผิดชอบ) คือ นนทบุรี ปทุมธานี (เฉพาะอำเภอเมือง สามโคก ลาดหลุมแก้ว) ซึ่งในการออกตรวจ จะได้รับการประสานจากพนักงานสอบสวน และหลังจากตรวจสอบเสร็จจะมีการส่งรายงานกลับไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อใช้ในกระบวนการสอบสวน

ในประเด็น road safety คือเป็นการช่วยเหลือทางคดีเป็นหลัก แต่ 2564 เป็นต้นมา ทางสถาบันและทีมงาน จะเข้าไปมีส่วนร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ของนนทบุรี โดยการนำข้อมูลแต่ละครั้ง เข้าไปร่วมประชุมกับคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางท้องถนน (ฝ่ายกฎหมาย) ว่าการเกิดเหตุเป็นลักษณะใด เกิดจากอะไร และมีส่วนร่วมในการสังเคราะห์ วิเคราะห์ จากข้อผิดพลาดและข้อสังเกตที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณี มาสรุปผลใน “ภาพรวม” (เพราะการแก้ไขอุบัติเหตุจราจร จะไม่สามารถใช้ตัวอย่างเพียง 1-2 ตัวอย่าง มาสรุปมาตรการการป้องกันได้) ยกตัวอย่างเช่น การทำแผนที่เพื่อวิเคราะห์จุดที่เกิดเหตุบ่อย การรวบรวมลักษณะการเกิดเหตุที่มีลักษณะคล้ายกัน (ซ้ำกัน) เช่น รถชนสะพาน (ก่อนที่จะมีการติดตั้งแนว barrier) และรถตกลงสะพาน ซึ่งสะท้อนมาตรฐานการออกแบบและโครงสร้างทางถนน ในส่วนนี้ทางสถาบันก็ จะมีการส่งต่อ feedback ว่าควรมีการแก้ไขโครงสร้างของสะพาน เป็นต้น ทั้งนี้ เมื่อได้ส่งข้อมูลต่าง ๆ ไปยังผู้ว่าและกรมทางหลวงชนบทซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ หน่วยงานเหล่านั้นจะประสานงานกับศูนย์วิจัยของกรมทางหลวง เพื่อวิเคราะห์สาเหตุ และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ต่อไป

### **แนวทางการการสืบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก สำหรับกรณีอุบัติเหตุบนท้องถนน**

เริ่มจากการรับแจ้งเหตุ จากสำนักงานตำรวจ ผ่านช่องทางโทรศัพท์หรือระบบแจ้งเหตุของสำนักงาน หลังจากนั้นจะมีการเตรียมอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บวัตถุพยาน หากเป็นกรณีของอุบัติเหตุจราจร จะใช้ “อุปกรณ์วัดระยะ” เพื่อใช้ในการระบุขนาดของวัตถุพยาน เช่น ขนาดของรถ ความสูงของรถ และขนาดความเสียหายของรถ นอกจากนี้ ในมุมของคดี ก็จะมีการเก็บ DNA โดยก้านสำลี, ชุดปิดผงฝุ่นเก็บรอยลายนิ้วมือ (แต่การเกิดอุบัติเหตุจะไม่ได้ใช้อุปกรณ์เหล่านี้มากเท่าไร)

ขั้นตอนการลงสถานที่เกิดเหตุ จะต้องเริ่มจากการป้องกันที่เกิดเหตุ โดยการใช้กรวยจราจรหรือเทปกั้น แต่กรณีอุบัติเหตุจราจร จะมีความยากเป็นพิเศษ ต้องมีการ training กับทีมงานกู้ภัยของพื้นที่ เช่น การใช้รถกู้ภัยหรือรถของเจ้าหน้าที่ตำรวจกันพื้นที่เกิดเหตุ หลังจากนั้น ทีมงานจะเริ่มการสำรวจ (survey) ซึ่งเป็นการตรวจโดยเบื้องต้น โดยหัวหน้าทีม ช่างภาพและแพทย์

ในกระบวนการสำรวจ จะเป็นการเดินสำรวจใน “มุมมอง” ของผู้ประสบเหตุแต่ละคัน หากเป็นถนนทางตรงที่มีการเดินรถทางเดียว ก็จะเดินในทิศทางเดียว (เดินไป-กลับ) ซึ่งจะทำให้เห็นร่องรอยการชนกัน เป็นการหาจุดที่มีการปะทะกันและจุดที่มีการล้มครั้งแรก หากเป็นการล้มของมอเตอร์ไซค์จะมีการครูดกันระหว่างชิ้นส่วนของรถจักรยานยนต์และพื้นถนน ซึ่งจะปรากฏเป็นรอยหนึ่งรอย แต่หากเป็นการล้มเต็มตัว ย่อมมีส่วนที่สัมผัสกับพื้นมากกว่า 1 จุด เช่น การหมุน หรือรอยตัดกันเป็นสัญลักษณ์กากบาท ส่วนกรณีที่เป็นรถขนาดใหญ่

ชนกัน ก็จะมีจุดที่บ่งบอกการปะทะครั้งแรก เป็นรอยสีขาวที่บ่งบอกได้ว่าเป็นจุดที่มีการชน ซึ่งเกิดจากการครูดกันบนถนน

นอกจากนี้ ในการสำรวจยังมองถึงสีที่ติด แลกเปลี่ยนกัน ว่ามีความเหมาะสมและเข้ากันหรือไม่ เช่น เหตุเกิดจากรถแท็กซี่สีชมพูและรถเก๋งสีดำ แต่บนรถเก๋งสีดำมีคราบสีชมพู เช่นนี้ จะต้องตั้งคำถามว่า คราบสีชมพูมาจากหญ้าหรือคู่อกรณิรายที่สาม เพราะเราอาจไม่เห็นสิ่งที่เกิดขึ้นจริงในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน หลังจากนั้น จะมีการกำหนดตำแหน่งของวัตถุพยาน ไม่ว่าจะเป็รอยครูด เลือด สี ฯลฯ ที่เจอในสถานที่เกิดเหตุ และจะเริ่มถ่ายภาพ (เริ่มตั้งแต่การเดินสำรวจและถ่ายซ้ำในการกำหนดตำแหน่ง) ระยะไกล เพื่อให้เห็นภาพรวมว่าสถานที่เกิดเหตุอยู่ที่ไหน ใกล้สถานที่ใด มีจุดอ้างอิงคืออะไร ส่วนรายละเอียดร่องรอยการบุบของรถ (ถ่ายใกล้) เพียงแค่ช่วยให้เข้าใจท่าทางการชนเท่านั้น ดังนั้น การถ่ายภาพระยะไกลจะช่วยให้เห็นรายละเอียดได้มาก เช่น เห็นป้ายจำกัดความเร็ว หลักกิโลเมตร เพื่อทำ feedback loop กับวิศวกร

สำหรับการถ่ายระยะกลาง จะทำให้เห็นความเชื่อมโยง สัมพันธ์กันของวัตถุพยานในภาพรวม เช่น รอยครูดกับรถคันที่หนึ่ง ภาพรถคันที่หนึ่งและคันที่สอง ภาพรถประกอบภาพผู้เสียชีวิต (ไม่รวมกรณีบาดเจ็บซึ่งเกินขอบเขตของสำนักงานนิติเวชฯ) ภาพยางที่บ่งชี้สภาพและอายุของยาง ทำให้ทราบ pattern การแตกของแก้มยางว่าเกิดจากการชนหรือแตกด้วยตนเอง เป็นต้น

ส่วนของการเก็บวัตถุพยาน จะเป็นเรื่องคดีความที่ชี้ถูก/ผิด หรือพิสูจน์ยืนยันผู้ขับขี่ หรือพิสูจน์ว่าผู้ก่อเหตุคือใคร “ซึ่งไม่เกี่ยวกับ road safety” และจะต้องทำร่วมกับการร่างภาพทำแผนที่ แต่สำหรับหน่วยงานท้องถิ่นยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครบครัน จึงเน้นแค่กระบวนการถ่ายภาพเป็นหลัก เพราะทรัพยากรบุคคลไม่เพียงพอ ผู้ที่เห็นภาพสถานที่เกิดเหตุโดยหลักมักจะเป็นกุ๊ยกัย

### **การต่อยอดการใช้ข้อมูลในระดับจังหวัด**

เคยมีการนำข้อมูลต่าง ๆ เข้าไปพูดคุยกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนของจังหวัด ซึ่งโดยหลักจะเน้นพูดคุยกับจังหวัดนนทบุรี เพราะได้ดูแลสถานที่เกิดเหตุในจังหวัดนนทบุรีเป็นส่วนใหญ่ แต่ในบางกรณีก็อาจได้รับการติดต่อจากคณะอนุกรรมการเรื่องบูรณาการความปลอดภัย จากสว. มาพูดคุย ในลักษณะการให้ความเห็นว่า แต่ละกรณีมีรูปแบบการชนอย่างไร ส่วนการพูดคุยร่วมกับจังหวัดอื่น จะเป็นลักษณะ การดูภาพจาก Google Map เปรียบเทียบกับภาพในจุดเกิดเหตุว่ามีสิ่งใดที่ผิดปกติสังเกตหรือไม่ ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ไม่เต็มรูปแบบ จากปกติที่จะมีการวิเคราะห์ว่า ถนนนั้น ๆ ขาดป้ายสัญลักษณ์ใดหรือไม่ เช่น ไม่มี speed limit, ไฟไม่สว่างพอ หรือสภาพถนนไม่ดี ใกล้สะพานเกินไป เป็นต้น

ในการประชุมร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดนนทบุรี จะจัดขึ้นในทุก ๆ เดือน โดยยกเอาตัวอย่างที่เกิดขึ้นจากเดือนก่อนหน้ามาพูดคุย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยผู้เสียชีวิตต่อเดือนราว ๆ 2 – 14 รายต่อเดือน นอกจากนี้ทางสำนักงาน ยังได้เข้าพูดคุยกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนของเขตราชเทวีเช่นกัน โดยในมุมมองของศูนย์ระดับเขตในกรุงเทพฯ จะเน้นพูดคุยที่ “จุดเสี่ยง” (แม้เหตุยังไม่เกิด) แต่ในมุมมองของศูนย์ถนนระดับจังหวัด จะมีมุมมองแตกต่างกันไป เช่น นิยาม “ผู้เสียชีวิต 3 ราย ภายใน 3 ปีย้อนหลัง” ซึ่ง references มา

จาก Thai Road ที่รับเอาเกณฑ์จากต่างประเทศมา แต่บางที่อาจใช้ถ้อยคำว่า “เกิดเหตุจำนวนมากกว่า 3 ครั้ง ใน 3 ปี” โดยไม่ได้กล่าวถึงว่ามีผู้เสียชีวิตในช่วงถนนนั้น ๆ หรือไม่ ซึ่งไม่ตรงกัน ทั้งในมุมมองของผู้ทำถนน, สภ. ที่ดูแลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ยังไม่เกิดกำหนดมาตรฐานว่า เท่าไหร่ถึงควรมองว่าเสี่ยง เหล่านี้ก็คือเป็นปัญหาเช่นเดียวกัน

### **การเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประเด็นใบอนุญาตในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ**

ในประเด็นนี้นี้อาจมีความยาก เพราะสถาบันนิติเวชจะดูแลเกี่ยวกับกรณีอุบัติเหตุที่มีคนเสียชีวิตเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากกรณีที่มีผู้บาดเจ็บ ที่สามารถสอบถามเพิ่มเติมได้ ดังนั้น สิ่งเดียวที่จะยืนยันได้คือ “บัตรประชาชนหรือใบอนุญาตขับขี่ที่ติดตัวเท่านั้น” และจากที่ผ่านมา มักจะพบเพียงเศษเงินในกระเป๋า แต่มักจะไม่พบใบอนุญาตขับขี่ ดังนั้น ไม่ว่าจะการทำใบอนุญาตขับขี่จะมีการแยกประเภทแบบใดก็ตาม เมื่อพบผู้ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตขับขี่ ก็อาจอนุมานได้ว่า ไม่ได้เข้าสู่ระบบตั้งแต่ต้น แต่สำหรับผู้ขับขี่ประเภท Grab แม้จะเกิดอุบัติเหตุบ่อยก็ตาม แต่มักไม่ค่อยมีผู้เสียชีวิตหรืออาจเสียชีวิตที่อื่น อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ขับขี่ประเภทนี้มักจะมีใบอนุญาตขับขี่เป็นทุนเดิม เพื่อใช้ในการสมัครงาน แต่สำหรับผู้ขับขี่อื่น ๆ ที่เสียชีวิต พบว่าจากแบบฟอร์มข้อมูลเชิงลึกที่ใช้ปัจจุบัน ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะว่า ปัญหาตรงนี้สามารถแก้ไขได้ โดยการนำเลข 13 หลักบนบัตรประชาชน ไปประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก (ขนส่งจังหวัด) เพื่อใช้ตรวจสอบว่าผู้เสียชีวิตมีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่ และถือใบอนุญาตขับขี่มานานกี่ปี

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของแบบฟอร์มการเก็บข้อมูล ณ ปัจจุบัน จะเป็นความร่วมมือระหว่างสถาบันฯ และบริษัทภายนอกจากประเทศเยอรมนี ที่เข้ามาเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรเชิงลึก เสมือนเป็นการทำวิจัยร่วม (เป็น knowhow จากต่างประเทศ) นอกจากนี้ ยังมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่จัดทำ standard format สำหรับเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรเชิงลึก เช่น I-Glad ซึ่งเป็น standard format ที่เกี่ยวกับ global harmonization ที่นำเอา in-debt data เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ของแต่ละที่มากรอกร่วมกัน ในลักษณะภาคีเครือข่าย ที่สามารถไปใช้ฐานข้อมูลระดับโลกได้

แม้ว่าเยอรมันจะทำโครงการ German In-Dept Accident Study จะดำเนินการมาร่วม 20 ปี แต่ก็มีกรณีตัวอย่างที่มีคุณภาพนำไปใช้ได้ จำนวน 5,000 ตัวอย่าง (จาก 20,000 กว่าตัวอย่าง) ตอนนี้ทางสถาบันก็กำลังพยายามที่จะทำให้มีคุณภาพเหมือนกับประเทศเยอรมันเช่นกัน

### **ปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุลำดับต้นๆ ในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ**

ในกระบวนการทำงาน หรือมุมมองที่เกี่ยวกับ Road Safety โดยหลักจะจัดให้ “คน” เป็นปัจจัยสุดท้าย แต่ก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จากการประชุมร่วมกันกับศูนย์ปลอดภัยทางถนน ในบางครั้งที่ผู้เสียชีวิตที่วัดค่าแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็อาจไม่ใช่ปัจจัยทั้งหมด เช่น มีปัญหาถนน หรือไฟประกอบด้วย ส่วนปัญหาเรื่องรถพบว่ามีน้อยที่สุด หากจะให้ลำดับคะแนน ทางสถาบันจะพูดถึง “ถนนและสิ่งแวดล้อม” ก่อนเป็นอันดับแรก เพราะไม่ใช่ทุกกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจะเกิดจากคน 100% เช่น ในกรณีของสะพานพระราม 4 ที่เคยมีผู้ขับรถตกสะพานเป็นจำนวนมาก ทางสถาบันเห็นว่า ต้องตั้งต้นจากการที่ว่า เหตุที่เกิดขึ้น

ทำไมถึงชนในโค้งเดียวกันและชนในท่าเดียวกันมาตลอด 14 ราย ใน 3 ปี ซึ่งทั้ง 14 คน มีคนมีนมาจากฤทธิ์ แอลกอฮอล์จำนวนครึ่งหนึ่ง และคนที่ไม่มึนเมาอีกครึ่งหนึ่ง จึงไม่สามารถจะด่วนสรุปได้ว่า เหตุทั้งหมดมาจาก ปัจจัยด้านคนเพียงอย่างเดียว เพราะหลักการคิดเรื่องการแก้ไขปัญหาทางถนน จะมีสิ่งหนึ่งที่เรียกว่า “black spot analysis” หรือการเอาจุดที่เกิดเหตุซ้ำ ๆ มาคิดต่อยอดว่าเกิดเหตุในแง่ไหนบ้าง ยิ่งถ้าเป็นการชนในท่า เดิมซ้ำ ๆ โดยไม่เกี่ยวกับผู้ขับขี่นั้นจะเสพสิ่งมีนเมาหรือไม่ ข้อสรุปมักจะเป็นไปในทางที่ว่า ถนนและสิ่งแวดล้อมเป็น ปัญหา

โดยหลักแล้วสถาบันจะเน้นไปที่ประเด็นที่สามารถแก้ไขได้โดยกายภาพ หรือเรื่องการ design อย่างไรก็ตาม จะถูกต้อง เช่น กรณีที่มีพระ บินชบาตในตอนเช้าแต่โดนรถชน ซึ่งบริเวณนั้นมีสะพานลอย กรณีนี้ย่อมโทษได้ ว่าเป็นความผิดของพระ แต่ก็อาจต้องคิดเพิ่มเติมถึงอายุพระด้วยว่าทำให้ไม่สะดวกที่จะข้ามสะพานลอยหรือไม่ รวมถึงต้องพิจารณาสภาพแวดล้อมด้วยว่า จุดที่เกิดอุบัติเหตุมีเส้นหยุด, speed limit หรือป้ายเตือนหรือไม่ว่า ทางข้างหน้าเป็นทางข้าม เหล่านี้ ต้อง explore ต่อว่ามีหรือไม่ อย่างไร (แต่คนส่วนใหญ่มักมองว่าเป็นความผิด ของพระก่อนเป็นอันดับแรก เพราะไม่ได้นึกถึงปัจจัยต่าง ๆ) แต่ทั้งนี้ ในมุมมองของสำนักงานก็มองว่า “คน” เป็นส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ทั้งนี้มักประกอบไปด้วยสิ่งแวดล้อมและถนน ไม่ใช่ความผิดพลาดของคนเพียง อย่างเดียว

### **ความสำคัญของทักษะในการคาดการณ์อุบัติเหตุ**

แต่ที่จริงแล้ว อุบัติเหตุทั้งหมดที่ถูกนำมาวิเคราะห์ เช่นในปี 2565 อุบัติเหตุจรรยาจรที่เกิดเยอะมากที่สุด คือ อุบัติเหตุทางตรง เช่น ขับขี่หลุดถนนด้วยตนเอง จนไปชนเสาไฟหรือสิ่งต่าง ๆ อยู่ราว ๆ 30% กลุ่มต่อมา คือกลุ่มชนท้ายรถอื่น ซึ่งหากมองในมุมการคาดการณ์อุบัติเหตุ ในกรณีขับรถหลุดถนนอาจจะคาดการณ์ด้วย ตนเองไม่ได้ แต่กลุ่มถัดมา หากเทียบกรณีที่ชนท้ายรถที่จอดอยู่และชนท้ายรถที่วิ่งอยู่ข้างหน้า อย่างหลังทำให้ เสียชีวิตสูงกว่ากรณีรถจอดอยู่

ทางสำนักงานมองว่าการคาดการณ์อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่จำเป็น แต่ส่วนใหญ่จะเป็นการคาดการณ์เรื่อง การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด แต่ทั้งนี้ ไซว่าผู้เสียชีวิตจะเสียชีวิตเมื่อขับเกินความเร็วที่ถนนกำหนดทุกกรณี อาจเสียชีวิตจากความเร็วที่ไม่ได้เกินจากที่กฎหมายกำหนดก็ได้ อีกทั้งสภาพของรถ อาจไม่สามารถ เปรียบเทียบกับความเร็วที่ขับขี่ได้เสมอไป กล่าวโดยสรุปคือ ผู้เสียชีวิตไม่จำเป็นจะต้องเสียชีวิตเมื่อขับขี่เกิน ความเร็วที่กฎหมายกำหนด แต่เป็นการขับขี่ “เกินความเร็วเกินความเหมาะสมในสถานการณ์ที่ควรขับขี่ ณ เวลานั้น” มากกว่า (over speed limit ของสภาพการณ์)

นอกจากนี้ในการขับขี่ของแต่ละบุคคล ก็มักจะมองในมุมมองว่า ตัวเองอยู่ในสถานการณ์ที่ “ขับขี่อยู่ คนเดียว” ซึ่งแตกต่างจากสถานการณ์จริงที่มีคนอื่นร่วมอยู่บนถนนด้วย ดังนั้น ป้ายที่สื่อสารกับคนก็อาจไม่ สามารถสื่อสารได้ดีพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ขับขี่โดยหลุดจากถนนด้วยตนเอง ก็อาจอนุมานได้ว่าเป็น ปัญหาของความไม่พร้อมของคน ด้านความมีนเมาหรือสายตา แต่กรณีชนท้ายแล้วเสียชีวิตนั้น ก็เป็นสิ่งที่

เหมาะสมหากมีการอบรมเรื่องการคาดการณ์อุบัติเหตุ (อย่างไรก็ดี ทางสำนักงานมองว่าการอบรมครั้งนั้น มีข้อสอบมีเนื้อหาข้อสอบที่ง่ายจนเกินไป)

### **ความเห็นต่อแนวโน้มการนำระบบออกใบอนุญาตแบบลำดับขั้นมาใช้ในประเทศไทย**

จากการหารือกับผู้เชี่ยวชาญ พบว่าการมีระบบออกใบอนุญาตแบบลำดับขั้นถือเป็นเรื่องดี เพราะสามารถช่วยควบคุมให้ผู้ขับขี่ใหม่ ถูกกำกับการขับขี่ อย่างไรก็ตาม จากการหารือ พบว่าปัญหาไม่ใช่เรื่องของการมีระบบเพียงอย่างเดียว แต่ส่วนหนึ่งก็เกิดจากการที่ทรัพยากรของผู้ขับขี่ไม่เพียงพอ เช่น ไม่มีรถส่วนตัว ต้องใช้รถของคนในครอบครัวในการขับขี่ ซึ่งปกติแล้วในระบบการอนุญาตแบบลำดับขั้นจะมีการจำกัด CC ของรถ ทำให้รถบางคนไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย เหล่านี้เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาพ่วงกันกับระบบใบอนุญาต

นอกจากนี้ แม้จะมีใบอนุญาตขับขี่ผู้เรียน ที่ถูกจำกัดความเร็วสูงสุด 80 หากได้ใช้รถรุ่นที่มีการจำกัดความเร็วตั้งแต่ต้น เช่น รถมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า อาจจะควบคุมได้ อย่างไรก็ตาม ในสภาพของบริบทการใช้จริงนั้น มอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า “ไม่ใช่” รถคันแรกสำหรับครอบครัวที่มีฐานะยากจน ดังนั้น ผู้ขับขี่หน้าใหม่ส่วนใหญ่ก็มักจะใช้รถที่มีในบ้านของตนเอง ซึ่งมีความเร็วที่สามารถทำได้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในทางหนึ่งก็อาจมองได้ว่า limit นี้ อาจไม่สามารถทำได้จริงในสภาพความเป็นจริง อีกทั้งในกรณีต่างจังหวัด ผู้ขับขี่อาจใช้รถบางประเภทที่ไม่มีหน้าไมล์ที่บอกจุดความเร็ว เช่นนี้ผู้ขับขี่ก็ไม่มีทางทราบได้ว่าตนเองกำลังขับขี่ด้วยความเร็วเท่าใด เหล่านี้เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาร่วมกันระหว่าง ระบบใบอนุญาตและประเภทรถ

ประเด็นต่อมา ยังมีคำถามที่ต้องคิดต่อว่า “ผู้ที่ติดตาม ตรวจสอบ” ใบอนุญาตขับขี่คือใคร ยกตัวอย่าง เช่น หากเป็นกรณีที่มีการประกาศเคอร์ฟิว ระบุห้ามเด็กที่อายุต่ำกว่า 18 ปี เดินทางตามเวลาที่กำหนด แต่มีผู้ที่ออกมาขับขี่ในเวลากลางคืน แต่ถือใบอนุญาตขับขี่ learner ในกรณีจะอย่างไร ทำให้เกิดความสับสนระหว่างผู้ออกกฎเกณฑ์ซึ่งคือกรมการขนส่งทางบกกับผู้ที่อยู่หน้างานซึ่งคือกลุ่มตำรวจ

### **ความเหมาะสมของการปรับปรุงระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ**

ในเรื่องความเหมาะสม อาจไม่มีปัญหา เพราะเป็นเรื่องที่ควรมีการกำกับดูแลเป็นกรณีพิเศษอยู่แล้ว แต่ต้องกลับมาเรื่องการ tracking ที่ตรวจสอบว่าเขาผิดหรือไม่ผิด เพราะไม่ใช่ทุกสถานที่ที่มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดของตำรวจโดยเฉพาะ ทางสำนักงานมองว่า หากมองในภาพรวมระดับประเทศ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและมีผู้เสียชีวิตมักเกิดขึ้นในถนนที่เป็นถนนท้องถิ่น และทางหลวงชนบททั้งหมด ซึ่งมี facilities ไม่พร้อมกับการใช้ระบบตัดแต้ม

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเกี่ยวกับช่องทางติดต่อสำหรับผู้ที่ถูกตัดคะแนน เช่น application โทรศัพท์ แต่ทุกวันนี้มีเพียง application ของกรมการปกครอง ที่ใช้ดูใบอนุญาตขับขี่ออนไลน์เท่านั้น อย่างไรก็ตาม สำนักงานแสดงความเห็นต่อไปว่า แม้เราจะได้โทรศัพท์มือถือผู้เสียชีวิตมาแล้ว ก็ยังมีเหตุทาง physical ที่เราไม่สามารถตรวจสอบข้อมูลออนไลน์ เพื่อทำ feed back loop ได้

## **การให้ถ่ายทอดองค์ความรู้ในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุให้แก่หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง**

มีการสอนเกี่ยวกับการกู้ชีพ กู้ภัยในจังหวัดนนทบุรี และมีการดำเนินร่วมกับทางกรุงเทพมหานคร ให้สอนร่วมกับหน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเด่นด้านการดับเพลิงและภัยพิบัติ อย่างไรก็ตาม ผู้ที่จะได้ประโยชน์มากที่สุดคือกู้ภัย เพราะเป็นผู้ลงพื้นที่โดยตรง นอกจากนี้ยังเคยได้รับเชิญจากกรมควบคุมโรค ที่มีทีมตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่ ในส่วนของภูมิภาคก็เช่นกัน แต่หน่วยงานด้านสาธารณสุขจะเป็นผู้นำการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น สำนักงานควบคุมโรคเขตก็มีเชิญสำนักงานนิติเวชไปอบรมให้ในจังหวัดราชบุรี

สำหรับกระบวนการสาธารณสุขในต่างจังหวัด จะใช้เวลารวบรวมทีมตรวจหลังจากเกิดเหตุไปแล้ว 2-3 วัน ดังนั้น ความรู้ที่สำนักงานนิติเวชสอนไปนั้น อาจจะไม่ตรงกับลักษณะการทำงานของสาธารณสุขเท่าไร เนื่องจากหลักการสำคัญของการตรวจสถานที่เกิดเหตุ มีหลักการหนึ่งชื่อ “Crime Scene Dynamic” หรือพลวัตในสถานที่เกิดเหตุ คือวัตถุพยานในสถานที่เกิดเหตุ ไม่คงอยู่ตลอดไป ยิ่งในกรณีของถนน บางกรณีใช้เวลาไม่เกินครึ่งชั่วโมงก็อาจทำให้พยานหลักฐานบางอย่างหายไป เช่น ในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีหมอน้ำแตกด้วยอุณหภูมิจากประเทศไทย อาจทำให้น้ำระเหยไปหมด จนไม่สามารถหาคำตอบได้ว่าหมอน้ำแตกก่อนเกิดอุบัติเหตุหรือแตกทีหลังเกิดอุบัติเหตุ หรืออย่างในเช่นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในต่างจังหวัดเมื่อสัปดาห์ก่อน เมื่อมีการแจ้งเหตุให้ไปตรวจสอบในจุดเดียวกัน กลับเห็นรอยครูด 2 ลายซ้อนกัน กรณีนี้ก็ไม่สามารถสรุปผลได้ หรือในพื้นที่ที่ไม่ค่อยเกิดเหตุ เมื่อไปตรวจสอบแล้วพบแค่ต้นไม้หัก กรณีนี้ก็ไม่สามารถสรุปผลได้แน่ชัดเช่นกัน เพราะมีรถอื่น ๆ วิ่งไปมาตลอด เหล่านี้ก็เป็นปัญหาที่ว่า ในต่างจังหวัดจะเน้นแค่การช่วยคน ไม่ได้เน้นการเก็บหลักฐานจากสถานที่เกิดเหตุเป็นหลัก ส่วนในพื้นที่กรุงเทพก็ติดปัญหาเรื่องการตรวจเช่นเดียวกัน (ในบางพื้นที่) ที่จะเน้นแค่การถ่ายรูปเพียงเล็กน้อย แต่ไม่มีการตรวจสอบอื่น ๆ เพิ่มเติม

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของนักวิชาการ มองว่าอยากให้ทุกพื้นที่ทำในรูปแบบ In-Dept Accident Investigation แบบสถาบันนิติเวช ที่รับเอาต้นแบบมาจากเยอรมันที่มีการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกเฉพาะ แค่ 2 จังหวัดในประเทศ และข้อมูลชุดนี้ สามารถใช้ตอบปัญหา “ทั้งหมด” ในทวีปยุโรปได้ เท่ากับว่า หากเราจะดำเนินการตามก็สามารถทำแค่พื้นที่ตัวอย่างได้ ไม่จำเป็นต้องทำครบทั้ง 77 จังหวัด เช่น อาจใช้จังหวัดนนทบุรีเป็นกรณีศึกษา ที่เป็นช่วงรอยต่อระหว่างเมืองและชนบท และอาจเลือกจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีความเป็นเมืองท่องเที่ยวในต่างจังหวัดอีกแบบหนึ่ง และอาจเลือกจังหวัดที่ไม่ใช่จังหวัดเด่นอีกจังหวัดหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เราจะยังเห็นว่าผู้บริหารจากหลายภาคส่วนก็ยังมองว่า ควรเก็บข้อมูล ผลตรวจ “ทั้งประเทศ” ซึ่งทางสถาบันมองว่าอาจเป็นการใช้ทรัพยากรที่มากจนเกินไป

## **แนวทางการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นในกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่**

โดยหลักสถาบันจะประสานร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ซึ่งในศูนย์ดังกล่าวจะมีเลขา คือป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และรองลงมาคือตำรวจภูธรจังหวัด (รองผู้กำกับ) ทั้งนี้ มีความเห็นว่าควรเป็นพนักงานสอบสวนของเคสต่าง ๆ เพราะเป็นผู้ที่รู้เรื่องมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีขนส่ง

จังหวัด ที่จะมีการแจ้ง protocol ว่าในแต่ละเดือนมีการสกัดจับ มีการอบรมผู้ประกอบการรถขนส่งสาธารณะ อย่างไรก็ตาม ส่วนหน่วยงานถนน จะมีกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท แขวงทางหลวงชนบทบุรีและแขวงทางหลวงชนบทหนองบัว แต่หากเป็นระดับท้องถิ่น เห็นว่าควรให้นายอำเภอมานั่งในการประชุม และควรจะทราบด้วยว่า ถนนในละแวกนั้นเป็นความรับผิดชอบของตนเองหรือไม่

ปกติในการประชุมศูนย์ถนนจังหวัด ส่วนใหญ่มักเป็นตำรวจ เพราะเป็นผู้รวบรวมเคสทั้งหมด แต่ของสถาบันจะรวบรวมเฉพาะกรณีที่มีผู้เสียชีวิตเท่านั้น ไม่รวมกรณีบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่โรงพยาบาล ดังนั้นข้อมูลที่จะหารือร่วมกัน จะเป็นเรื่องรายละเอียดเคส โดยมีภาพประกอบ แต่หากเป็นเคสที่ทางสถาบันออกตรวจร่วมด้วย ก็จะมีการเล่าเสริมไปกับทางตำรวจ และอาจมีการทำสรุปในรูปแบบตารางแบบ Haddon Matrix กับ Swiss Cheese Model

สำหรับ Haddon matrix คือ การทำตาราง 9 ช่องคล้ายสาธารณสุข โดยจะมีการแบ่งช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุ เป็น 3 ช่วง คือ ก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ โดยจะมีการแบ่งปัจจัยการเกิดเหตุในแต่ละช่วงออกจากกันเช่น (1) ก่อนเกิดเหตุ จะระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น หากมี barrier กลางถนน จะป้องกันไม่ให้รถอีกเลน ข้ามมาชนรถอีกเลน หรือหากมีป้ายเตือน ก็จะทำให้รถชะลอก่อนที่จะชน (2) ระหว่างเกิดเหตุ จะเป็นการลดความรุนแรงของการชน เช่น ผู้ขับขี่สวมหมวกกันน็อค ผู้ขับขี่สวมเข็มขัดนิรภัย รถยนต์มีถุงลมนิรภัย (3) หลังเกิดเหตุ คือปัจจัยใดที่จะทำให้การบาดเจ็บ ไม่ขยายวงกว้าง เช่น หลังเกิดเหตุมีน้ำมันหยดออกมา แต่ก๊วยอยู่ในจุดเกิดเหตุแล้ว (รถจะไม่มีทางไหม้) เหล่านี้เป็นการแบ่งปัจจัยต่าง ๆ ที่ผ่านการวิเคราะห์มาแล้วว่า ในเคส ๆ หนึ่ง สามารถแจกแจงอะไรได้บ้าง ซึ่งสาธารณสุขได้ทำการสอนสิ่งนี้ให้กับหน่วยงานสาธารณสุขทั่วประเทศแล้ว นอกจากนี้ ทั้ง 3 ส่วน จะมีการแบ่งย่อยลงไปอีก ว่า factor ใดเกี่ยวกับคนรถและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ยังสามารถจำแนกลงไปอีกได้อีกว่า คนมีความบกพร่องอย่างไร (พิการ มีนเมา ฯลฯ) และทัศนคติที่มีต่อวิธีการขับขี่ ที่ได้รับการอบรมสั่งสอนมาเป็นต้น



รูปที่ 4: ตัวอย่าง Haddon Matrix Model

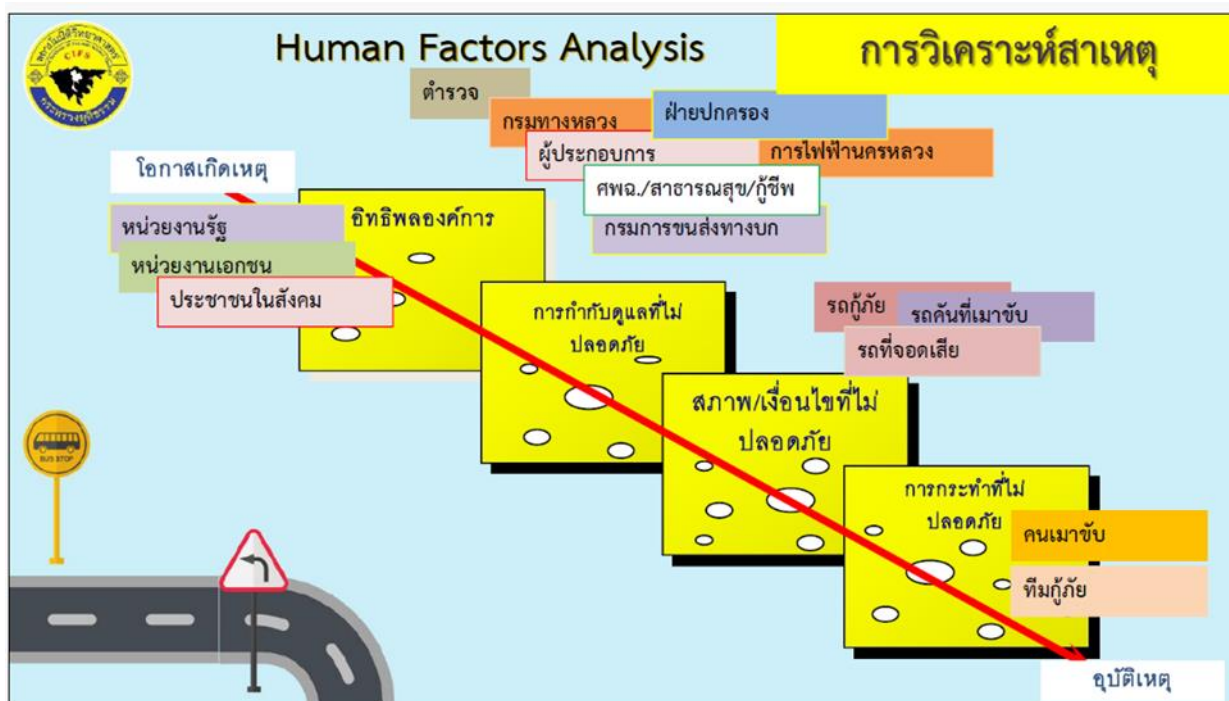
**วันที่ 12 เมษายน 2566 เวลา 18.00 สก.บางบัวทอง**

| ช่วงเวลา   | ด้านคน   | ด้านยานพาหนะ/<br>อุปกรณ์   | ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม   |   |
|--|--|--|---|---|
|  |  |  | ทางกายภาพ   | จิตวิทยาสังคม/ค่านิยม/<br>ความเชื่อ<br>การควบคุม  |
| ก่อนเกิดเหตุ<br>(ปัจจัยที่ทำให้เกิด<br>อุบัติเหตุ)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>สภาพคนขับ อ่อนไม่พร้อม หรือ เหม่อลอย</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไฟท้ายของรถกระชกทำงานปกติหรือไม่ แชนชาของคนนั่งท้าย กระชก ปิดบังไฟท้ายหรือไม่</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>มีแสงสว่างจากแสงอาทิตย์ ในเวลาเกิดเหตุ</li> <li>ป้ายจำกัดความเร็วบนถนน อนุญาตให้ใช้ความเร็วเท่าไร</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ระบะการขับรถตามที่ปลอดภัย</li> <li>ประเมินสถานการณ์คืนหน้าบรกดไม่ได้</li> <li>มีคนนั่งท้ายกระชก</li> </ul> |
| ขณะเกิดเหตุ<br>(ปัจจัยที่ทำให้เกิดการ<br>บาดเจ็บ)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>ร่างกายรับแรงปะทะได้จำกัด</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>พบหมวกนิรภัยในที่เกิดเหตุ</li> <li>หากปะทะส่วนอื่นๆ หมวกจะไม่มีประโยชน์เลยในการป้องกัน</li> </ul> |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีรถคันอื่นตามมาทับซ้ำ</li> </ul>   |
| หลังเกิดเหตุ<br>(ปัจจัยที่ทำให้การ<br>บาดเจ็บรุนแรง) |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>จุดเกิดเหตุอาจอยู่ไกลจากจุดที่กู้ภัยรอให้การช่วยเหลือ</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>มีคนเข้าช่วยเหลือทันทีหรือไม่ ถูกหรือไม่</li> <li>ฝ่ายที่นั่งท้ายกระชก ช่วยเหลือได้ทันไหม</li> </ul>       |

ที่มา สถาบันนิติเวชศาสตร์

ในส่วนของ Swiss Cheese Model ที่เป็นหลักการคิดที่เกี่ยวกับสายการบิน ซึ่งปัจจุบันเรียกว่า “Human Factor Analysis” จะมีวิธีวิเคราะห์ที่ค่อนข้างลึก โดยจะมีเรื่องกระบวนการจัดการ ที่คล้ายกับเรื่อง 5 เส้าหลัก ความปลอดภัยทางถนนของ UN คือ การจัดการเรื่องการ การควบคุมกำกับดูแลด้านกฎหมาย สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย และวิเคราะห์ว่าหลังเกิดเหตุแล้ว เราสามารถทำอะไรได้บ้าง แต่ส่วนใหญ่ในการวิเคราะห์โดยใช้ Swiss cheese นี้มักจะไปไม่ค่อยถึงในส่วนที่เป็นเรื่องการบริหารจัดการ เช่น ในการอบรมต่างจังหวัด จะพบว่าเหตุผลที่เกิดจากคน จะถูกระบุไว้มากกว่าเรื่องบริหารจัดการในระดับเบื้องต้น

รูปที่ 5: ตัวอย่าง Swiss Cheese Model



ที่มา สถาบันนิติเวชศาสตร์

นอกจากนี้ ปัญหาหลัก ๆ คือ แม้ว่าจะมีการอบรมความรู้ต่าง ๆ จะพบว่าคนหลายคนไม่ได้มีการวิเคราะห์ไปในเชิงลึก และไม่ได้มองปัจจัยอื่นว่ามีอะไรเข้ามาควบคุมปัญหานี้ เช่น ทราบว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นและผู้ก่ออุบัติเหตุไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หลายคนมักมีทัศนคติว่า แม้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ก็สามารถขับรถได้ แต่ในความจริง ขับได้และขับเป็นไม่เหมือนกัน (เหมือนกับที่กรมการขนส่งทางบก พุดถึงในเนื้อหาบทเรียนสำหรับเรียนขับขี่)

ในส่วน of สิ่งที่ต้องแบ่งปันร่วมกัน ส่วนนี้มักมีปัญหาในประเด็น PDPA ของแต่ละจังหวัด เช่น ภาพผู้เสียชีวิต หรือข้อมูลส่วนตัวอื่น ๆ เช่น ภาพบัตรประชาชนของผู้เสียชีวิต ซึ่งทางสถาบันก็พยายามที่จะเซ็นเซอร์ข้อมูลต่าง ๆ เหล่านั้น ให้อยู่ในรูปแบบการประชุมส่วนตัวมากที่สุด อย่างไรก็ตาม ทางสถาบันได้แบ่งปันความเห็นของสำนักงานตำรวจเพิ่มเติมว่า ทางสถานีตำรวจมักไม่ค่อยได้รับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุแบบ real-time ถ้าเทียบกับกรณีของขนส่งทางบกที่มีศูนย์ GPS ประจำจังหวัด ที่เวลาเกิดเหตุเกี่ยวกับรถบัส รถบรรทุกหรือรถที่ถูกบังคับให้ติด GPS จะทราบเวลาเกิดเหตุได้ทันที ทางสถาบันนิติเวชมองว่า ถ้ามีการแบ่งปันข้อมูลร่วมกันก็จะสามารถจำแนกข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุได้ดีมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ยังมีปัญหาเกี่ยวกับ “การสวมทะเบียน” ซึ่งได้รับข้อมูลจากสำนักงานตำรวจเช่นกัน ถ้ามีการแบ่งปันข้อมูลจากสถาบันนิติเวช เช่น ภาพถ่ายป้ายสีชมพูหน้ารถ เลขตัวถัง ฯลฯ ก็จะสามารถทำงานร่วมกันได้ (แม้ไม่เกี่ยวกับ road safety โดยตรงก็ตาม) และยังสามารถนำไปต่อยอดเพื่อวิเคราะห์ต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ดีขึ้น หรืออย่างไรกรณีรถขนาดใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุ บางหน่วยงานทราบว่า ช่วงที่มีการตรวจสภาพครั้งสุดท้าย เป็นเมื่อไหร่ ก็อาจนำมาใช้วิเคราะห์ความสอดคล้องกับสภาพอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้ถูกต้อง

### ความเห็นต่อการปรับปรุงเพื่อเพิ่มเติมการบันทึกชนิดใบอนุญาตลงในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

สามารถเก็บข้อมูลนี้เพิ่มเติมได้ ใน data base แต่ของสำนักงานตำรวจจะมีแบบฟอร์มของตนเองที่เรียกว่า อบถ.ตร. ที่เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในการกรอกข้อมูล และข้อมูลนั้นก็จะถูกส่งกลับไปหาปป.จังหวัด และบริษัทกลาง ซึ่งทางสถาบันเห็นว่าหากมีการเพิ่มเติมในส่วนนี้อาจจะช่วยให้การเก็บข้อมูลดีขึ้นได้ แต่ในระดับประเทศ ต้องดูว่าตำรวจผู้ดูแลพื้นที่ ที่เข้ามากรอกข้อมูลในช่วงแรก ตามแบบฟอร์มจะมีช่องที่กำหนดไว้แล้ว เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกินกำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด เหล่านี้อาจทำให้นักวิเคราะห์ระดับใหญ่ ถูกหลอกจากข้อมูลที่ถูกรวบรวมไว้ตั้งแต่เริ่มต้น (เพราะแบบฟอร์มกำหนดขอบเขตไว้แล้วโดยไม่เปิดช่องให้นักวิเคราะห์ไปในทางอื่น)

### ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ

เบื้องต้นเห็นว่าผลการศึกษาที่ได้ดำเนินการศึกษามีความเหมาะสม เพราะจะคล้ายกับต่างประเทศ แต่อาจต้องมีการพัฒนาในระบบอื่นๆ ประกอบด้วย เช่น ระบบ tracking พฤติกรรมการขับขี่, การบังคับใช้กฎหมาย, การมีรถที่เหมาะสมกับใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ได้ใช้ เป็นต้น

## 2. ผลการจัดประชุมเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษา

คณะผู้วิจัยได้มีการจัดประชุมเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษา โดยเป็นการประชุมออนไลน์ผ่านระบบ Zoom ในวันพฤหัสบดีที่ 6 มิถุนายน 2567 เวลา 13.30 - 16.00 น. มีผู้เข้าร่วมประชุมออนไลน์ผ่านระบบ Zoom รวมทั้งหมด 60 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้

| ลำดับที่ | ชื่อ-สกุล                      | หน่วยงาน                     |
|----------|--------------------------------|------------------------------|
| 1.       | คุณ Supavadee                  | กรมกิจการเด็กและเยาวชน       |
| 2.       | คุณกอบกุล อินทร์ตัน            | กรมการขนส่งทางบก             |
| 3.       | คุณธนาเดช อสิพงษ์              | กรมการขนส่งทางบก             |
| 4.       | คุณนิภาภัทร อุยานันท์          | กรมการขนส่งทางบก             |
| 5.       | คุณนิสากร ชาตศิริ              | กรมการขนส่งทางบก             |
| 6.       | คุณปยุณดา วัฒนพรจิรา           | กรมการขนส่งทางบก             |
| 7.       | คุณเปี่ยมหทัย ขัติเนตร         | กรมการขนส่งทางบก             |
| 8.       | คุณไพศาล ณะเดชไพบูลย์          | กรมการขนส่งทางบก             |
| 9.       | คุณรัชณี ศรีชัยตัน             | กรมการขนส่งทางบก             |
| 10.      | คุณหวาน                        | กรมการขนส่งทางบก             |
| 11.      | แพทย์หญิงศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์ | กรมควบคุมโรค                 |
| 12.      | คุณอัญมณี                      | กรมควบคุมโรค                 |
| 13.      | คุณเกษริน ตริมตระกูล           | กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย |
| 14.      | คุณชนะชล ลับโกษา               | กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย |
| 15.      | คุณปรารภนา นิตยสมบูรณ์         | กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย |
| 16.      | คุณเวชยันต์ ซ้ายเส             | กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย |

| ลำดับที่ | ชื่อ-สกุล                      | หน่วยงาน                                  |
|----------|--------------------------------|---|
| 17.      | คุณวิทยา จันทน์เสนาะ           | กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย              |
| 18.      | คุณ Sukullaya                  | บริษัท Bridgestone                        |
| 19.      | คุณปรางเพ็ญ ศรีแก้ว            | มูลนิธิไทยโรดส์                           |
| 20.      | คุณ Muslin Kunopasvorakul      | มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย        |
| 21.      | คุณกมลชนก กล่อมดี              | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน        |
| 22.      | คุณกมลลญา โพธิ์เรื่อน          | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน        |
| 23.      | คุณศจีพร แต้มแก้ว              | สถาบันนิติวัชร์                           |
| 24.      | คุณกณิก เฉลิมพัทธ์             | สถาบันนิติวิทยาศาสตร์                     |
| 25.      | คุณก่องกาญจน์ ทักษะหิรัญฤทธิ์  | สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ |
| 26.      | คุณสุวิบูลย์ ปรีดาร์ชตะเถียร   | สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ |
| 27.      | คุณชัยวัฒน์                    | สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5       |
| 28.      | คุณชัยวัฒน์                    | สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5       |
| 29.      | คุณปยุตดา วัฒนพรจิรา           | สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5       |
| 30.      | คุณวนิดา รูปสุวรรณ             | สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5       |
| 31.      | คุณอุไทย ธรรมมา                | สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5       |
| 32.      | คุณนันทวัลย์ สุขานนท์สวัสดิ์   | สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ             |
| 33.      | คุณจันทิมา ธนาสว่างกุล         | สำนักงานอัยการสูงสุด                      |
| 34.      | คุณอิศราวสี หนูฤทธิ์           | สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก               |
| 35.      | คุณนฤมล วินัยธรรม              | สภาอากาศไทย                               |
| 36.      | คุณพูลทรัพย์พัฒนาวัลย์         | สภาอากาศไทย                               |
| 37.      | คุณพินิจ กุลละวณิชย์           | สภาอากาศไทย                               |
| 38.      | คุณเมธิณี จงศรี                | สภาอากาศไทย                               |
| 39.      | คุณวรรณชัย หยุ่นนิยม           | สภาอากาศไทย                               |
| 40.      | คุณสุวรรณ ไชยานนท์             | สภาอากาศไทย                               |
| 41.      | คุณ Poolsappanawal Sintuvanich | สภาอากาศไทย                               |
| 42.      | คุณ Sujitra Sangwantira        | สภาอากาศไทย                               |
| 43.      | ดร. สุเมธ องกิตติกุล           | คณะที่ปรึกษา                              |
| 44.      | ดร. สลิทธ ทองมีนสุข            | คณะที่ปรึกษา                              |
| 45.      | คุณณภัทร ภัทรพิศาล             | คณะที่ปรึกษา                              |
| 46.      | คุณณิชกร ขอนทอง                | คณะที่ปรึกษา                              |
| 47.      | คุณพิมพ์ทอง ศรีทองกิตติกุล     | คณะที่ปรึกษา                              |
| 48.      | คุณศรัณย์พัทธ์ ธิรเมธาวงษ์     | คณะที่ปรึกษา                              |
| 49.      | คุณกิตติศักดิ์ ธนันณัฐ         | ไม่ระบุ                                   |
| 50.      | คุณจตุรพร สุริโย               | ไม่ระบุ                                   |
| 51.      | คุณเมธิณี                      | ไม่ระบุ                                   |
| 52.      | นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์      | ไม่ระบุ                                   |
| 53.      | คุณ Nutnicha rungsila          | ไม่ระบุ                                   |
| 54.      | คุณ Pancharoen                 | ไม่ระบุ                                   |

| ลำดับที่ | ชื่อ-สกุล               | หน่วยงาน |
|----------|-------------------------|----------|
| 55.      | คุณ Sujintra Pancharoen | ไม่ระบุ  |
| 56.      | คุณ Tairjing Sriphanich | ไม่ระบุ  |
| 57.      | คุณ Tawatchai Anan      | ไม่ระบุ  |
| 58.      | คุณ Thanapong           | ไม่ระบุ  |
| 59.      | คุณ Titipat             | ไม่ระบุ  |
| 60.      | คุณ Yaowakan            | ไม่ระบุ  |

## 2.1 ผลการจัดประชุม

สำหรับสรุปข้อคิดเห็นในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นมีรายละเอียดประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

### ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 1 ผลกระทบที่เกิดขึ้นทันทีหลังจากการนำ GDL มาใช้

นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ สอบถามว่าประเทศที่ได้นำ GDL มาใช้ในระบบแล้วมีผลกระทบทันทีในด้านต่าง ๆ อย่างไรบ้าง เช่น การลดอุบัติเหตุแบบที่ปรากฏเป็นเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ (evidence base) การเพิ่มความสามารถในการขับขี่ และการลดอัตราการผิดกฎหมายจราจร เป็นต้น

ดร. สลิลธร ทองมินสุข ชี้แจงว่าเนื่องจากประเทศที่เป็นกรณีศึกษานั้นมีการใช้ GDL มาเป็นระยะเวลาเวลานานมาก ดังนั้นจึงไม่ได้มีการศึกษาว่าหลังจากมีการนำ GDL ไปใช้แล้ว มีผลกระทบในช่วงระยะสั้นมากนักน้อยเพียงใด อย่างไรก็ตามเรื่องของการพัฒนาทักษะเป็นผลกระทบที่ค่อนข้างจะชัดเจน โดยสะท้อนได้จากอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรื่องทักษะในประเทศดังกล่าวซึ่งต่ำกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งต่ำกว่าไทย โดยประเทศไทยนั้นอัตราดังกล่าวจะอยู่ที่ 50 กว่าเปอร์เซ็นต์ ซึ่งเรื่องของคนจะไม่ใช้สาเหตุหลัก เรื่องนี้ก็จะเห็นประเด็นที่แตกต่างกัน สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้ที่ตัวรายงาน

### ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 2 ลำดับในการดำเนินการข้อเสนอต่าง ๆ

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ มีความเห็นว่า เห็นด้วยกับการที่จะมีการแบ่งกลุ่มเป็นกลุ่ม learner กับกลุ่มชั่วคราวก่อน ซึ่งน่าจะเป็นจุดสัมพันธ์กัน

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ สอบถามว่าในเรื่องของข้อเสนอหลาย ๆ ข้อที่ ดร. สลิลธร และคุณณภัทร ได้ระบุไว้ หากเราคำนึงถึงความสำคัญของข้อเสนอต่าง ๆ ควรจะเสนอข้อไหนเป็นสำคัญ นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ มีความเห็นว่า หากมีการเสนอทุกข้อเสนอร่วมกันอาจจะก่อให้เกิดความไม่พอใจจากภาคประชาชนเหมือนในอดีตที่ผ่านมา นอกจากนี้ นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ เสนอให้ทาง TDRi และดร.สลิลธร ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูล กรณีศึกษา และผลกระทบต่อกลุ่มใบขับขี่ชั่วคราว จากนั้นนำข้อมูลจากการศึกษาดังกล่าวไปนำเสนอเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของเรื่องนี้ และนำไปสู่การให้ความสำคัญที่มากขึ้น

ดร. สลิลธร ทองมินสุข ชี้แจงว่าการนำเสนอที่ทาง TDRi ได้นำเสนอไปนั้น คือ การนำเสนอข้อเสนอทั้งหมดและได้ดูเรื่องของเงื่อนไขที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามจะมีการเพิ่มเติมไปว่าข้อเสนอใดควรจะถูกดำเนินการก่อนและหลัง โดย ดร. สลิลธร มีความเห็นว่าเรื่องที่จะต้องนำมาใช้ก่อน คือ เรื่อง learner

license และการมีป้ายสัญลักษณ์ และการทดสอบ Hazard Perception test ก่อนที่จะได้รับ full license เนื่องจากเป็นเรื่องที่จำเป็น เพราะในปัจจุบันคนไทยขาดทักษะตรงนี้เป็นอย่างมาก ส่วนเรื่องการจำกัดปริมาณ แอลกอฮอล์นั้นสามารถดำเนินการได้เลย และสังคมไม่น่าจะมีการต่อต้านมาก

### **ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 3 อัตราการตัดแต้มของกลุ่มใบขับขี่ชั่วคราว (learner)**

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ มีความเห็นว่าเครื่องมือสำคัญที่ใช้ต่อกลุ่ม learner หรือว่ากลุ่มใบขับขี่ชั่วคราว คือ การตัดแต้มกลุ่มดังกล่าวให้เข้มข้นกว่าคนทั่วไป โดยการให้กลุ่มใบขับขี่ชั่วคราวมีแต้มที่น้อยกว่าคนทั่วไป หรือโดนตัดแต้มมากกว่าหากกระทำความผิด โดย นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ มีความเห็นว่า ข้อเสนอดังกล่าวเป็น ข้อเสนอที่สังคมมีโอกาสให้การยอมรับ

### **ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 4 สาเหตุที่ทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 95.5 เปอร์เซ็นต์ ไม่เคยโดนตัดแต้ม**

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ได้ตั้งประเด็นถึงข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม 95.5 เปอร์เซ็นต์ ตอบว่าไม่เคยถูกตัดแต้มเลย ซึ่งก่อให้เกิดความกังวลว่าเนื่องจากมีการบังคับใช้กฎหมายตัดแต้มมาเป็นระยะเวลาสองปีแล้ว ทำไมกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามดังกล่าวจึงไม่โดนตัดแต้ม ซึ่งเป็นประเด็นที่น่าสงสัยว่าเกิดอะไรขึ้น แล้วมีช่องว่างอย่างไร

ดร. สลิลธร ทองมินสุข ชี้แจงว่าจำนวน 95.5 เปอร์เซ็นต์ ดังกล่าวสัมพันธ์กับสถิติของการโดนจับ และการโดนจับภายใต้กฎหมายจราจรของประเทศไทย จากสถิติก็พบว่าคนทั่วไปจะมีการโดนตำรวจจราจรเรียกหนึ่งครั้งต่อสามปี ทำให้การโดนตัดแต้มและการโดนตัดแต้มหมดจนโดนพักใช้เกิดขึ้นได้ยาก

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ มีความเห็นว่า สมมุติฐานหนึ่งที่เป็นไปได้คือบุคคลใน 95.5 เปอร์เซ็นต์นั้นไม่มีใบขับขี่จึงทำให้ไม่โดนตัดแต้ม

ดร. สลิลธร ทองมินสุข ชี้แจงว่า สมมุติฐานดังกล่าวอาจจะเป็นสาเหตุหนึ่ง เพราะว่าในกรณีของจักรยานยนต์นั้นผู้ขับขี่ประมาณ 55 เปอร์เซ็นต์ ต่อคนที่ขับรถจักรยานยนต์จริง ๆ โดยรถยนต์อาจจะมีความถี่ของผู้มีใบขับขี่ที่สูงกว่าเล็กน้อย

### **ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 5 การดำเนินการตัดแต้มให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ**

ตัวแทนจากสำนักอัยการสูงสุด มีความเห็นว่าข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม 95.5 เปอร์เซ็นต์ ตอบว่าไม่เคยถูกตัดแต้มเลยเป็นปัญหาเบื้องต้นอันเนื่องมาจากสภาพการบังคับใช้ของกฎหมาย โดยการขาดความตื่นตัวของผู้บังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนความสนิทชิดเชื้อ และการทุจริตสินบน จึงทำให้สภาพการบังคับใช้กฎหมายมีปัญหา ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในเกือบทุก ๆ กฎหมาย

เห็นด้วยกับการทบทวนกฎหมาย ซึ่งจะช่วยในเรื่องของการควบคุมพฤติกรรมของคนในสังคม นอกจากนี้ยังเห็นด้วยกับการจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินการข้อเสนอต่าง ๆ เนื่องจากการดำเนินการไปหลาย ๆ อย่างพร้อมกันนั้นไม่เข้ากับบริบทของสังคมไทย และจะก่อให้เกิดปัญหาได้ในอนาคต

มีความเห็นว่าถึงแม้จำนวนแท็บเล็ตจะน้อย แต่ก็เห็นด้วยกับการดำเนินการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ต้องมีการทำให้เกิดการกระทำหรือการบังคับใช้จริง ๆ การนำเอาเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้ได้ข้อมูล หรือการใช้ outsource หรือเครือข่าย หรือ network เพราะในปัจจุบันตำรวจจะไม่ค่อยดำเนินการเรื่องเหล่านี้ โดยเฉพาะในเรื่องของจราจร หรือว่าจะมีปัญหาเรื่องการทุจริต การตั้งด่าน เป็นต้น ดังนั้นในการตัดแท็บเล็ตจึงเป็นสิ่งที่ดี การตัดแท็บเล็ตแรง ๆ ในเรื่องของซบเร็ว เมาแล้วซบ ซบชนแล้วหนี หรือแม้แต่ซบประมาทเป็นเหตุให้ตาย หรือการกระทำความผิดแบบซ้ำ ๆ ควรจะต้องเป็นเกณฑ์ในเรื่องของการตัดแท็บเล็ต หรือการในแท็บเล็ตในจุดที่เป็นช่วงของ learner ซึ่งจะเป็นส่วนที่สามารถควบคุมพฤติกรรมของคนรุ่นใหม่หรือคนหน้าใหม่ที่เข้าในระบบ อย่างไรก็ตามต้องมีเกณฑ์ชัดเจนว่าจะนำการตัดแท็บเล็ตไปใช้ในข้อหาอะไร ความรุนแรงระดับใด ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวอาจจะทำได้จริง เพราะว่ากรณีที่มีความรุนแรงจะเข้าสู่ระบบของคดีได้ เมื่อเข้าสู่ระบบคดีได้ การตัดแท็บเล็ตก็จะมีส่วน หากเป็นเรื่องเล็กน้อย จะมีการทุจริตในการตัดแท็บเล็ตส่งผลให้การตัดแท็บเล็ตไม่มีประสิทธิภาพนัก จึงทำให้มีกรณีแบบ 95.5 เปอร์เซ็นต์ เกิดขึ้นมาก นอกจากนี้ พ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ได้สะท้อนว่าโลกเราสังคมไทยกำลังจะเสรีอะไรหลาย ๆ อย่าง แต่ว่าเราไม่มีตัวเกณฑ์ที่จะควบคุมเรื่องพวกนี้ ดังนั้นเราจึงต้องมีการดำเนินการที่เข้มงวดกับเรื่องเหล่านี้ ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ คือ ตัดแท็บเล็ตแล้วผลจะเป็นอย่างไร พักใช้ใบอนุญาต ไปสู่เรื่องการเพิกถอน ต้องมีความชัดเจนในระบบว่าเมื่อตัดแท็บเล็ตแล้วจะเกิดอะไรขึ้น

นอกจากนี้ตัวแทนจากสำนักอัยการสูงสุด มีความเห็นว่าการตัดแท็บเล็ตในกรณีเล็ก จะสามารถนำการปรับปรับซึ่งเป็นกฎหมายใหม่ที่จะเป็นการปรับอย่างเดียวในทางปกครองมาใช้ได้หรือไม่ โดยสอบถามทางขนส่งว่าการที่เจ้าหน้าที่สามารถดำเนินการปรับปรับซึ่งเป็นการปรับทางปกครองได้เลยโดยไม่ขึ้นกับตำรวจ จะสามารถนำไปใช้ได้หรือไม่กรรมการขนส่งมีเจ้าหน้าที่เพียงพอหรือไม่กับการดำเนินการดังกล่าว

ตัวแทนจากสำนักอัยการสูงสุด ได้สอบถามว่า ในการขอจดทะเบียนรถร่วมกับการที่จะมีใบขับขี่ การตัดแท็บเล็ตมีส่วนผูกพันหรือไม่ จะมีการจัดเกณฑ์แบบนี้ได้อย่างไร นอกจากนี้ได้แสดงความเห็นว่าด้วยการนำการตัดแท็บเล็ตไปเชื่อมกับเรื่องต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวแทนจากสำนักอัยการสูงสุด ได้แสดงความเห็นว่าในส่วนของ learner ที่จะมีการบังคับเรื่องของการชั่วโมง เรื่องพื้นที่ และเรื่องอื่น ๆ มีความเป็นไปได้ยากในสังคมไทย เนื่องจาก ระบบจราจรของประเทศไทย การควบคุมพื้นที่ หรือการให้ประชาชนมาทดสอบในเรื่องระยะเวลา การที่เขาจะซบ ซึ่งจะกลายเป็นภาระของประชาชนมากจนเกินไป ดังนั้นจึงได้เสนอให้มีการพิจารณาถึงแนวทางในการตัดแท็บเล็ตทำให้เกิดประสิทธิภาพ และสัมพันธ์กับเรื่องอื่น ๆ เช่น การที่จะขอจดทะเบียนรถยนต์ หรือการลดเบี้ยประกัน ซึ่งป็นสิ่งที่มีความสมเหตุสมผลและมีความเป็นไปได้

ดร. สลิลธร ทองมีนสุข ชี้แจงว่า เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่งในส่วนของ การตัดแต้ม จากที่เคยปรึกษาหลาย ๆ ท่านมา รวมถึงนักเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมซึ่งมองเห็นว่าหากนำการตัดแต้มมาใช้ จะทำให้คนเกิดความกลัว อย่างไรก็ตามอาจจะต้องมีการพิจารณาเรื่องของการปรับแต้มให้สมเหตุสมผลยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดความมี ประสิทธิภาพมากขึ้น เรื่องนี้จะต้องไปรวมกับเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายให้มีความต่อเนื่องและสม่ำเสมอ มากยิ่งขึ้นด้วย

สำหรับเรื่องของ GDL นั้นก็เป็นความท้าทายอย่างหนึ่ง หากมีการนำ Graduated Driver License มาใช้จริง ๆ ก็จะทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจได้อย่างไร เพราะว่าการตัดแต้มอย่างเดียวอาจจะนำไปสู่เรื่อง ของการเพิ่มทักษะในการขับขี่ที่น้อยลง และเรื่องของ Hazard Perception ที่อาจจะไม่ได้ถูกพัฒนาอย่างเต็มที่ จึงเป็นเหตุผลว่าทำไมสากลจึงใช้ระบบนี้ และปัจจุบันประเทศไทยก็มีการพิจารณาลงนามในสนธิสัญญาหนึ่งที่ ทำยที่สุดแล้วจะต้องมีการรับ Graduated Driver License มาใช้ นับก็เป็นความท้าทายอย่างหนึ่งที่เรากำลัง จะต้องทำให้คนเกิดการยอมรับ แล้วก็มี การบังคับใช้กฎหมายที่บังคับใช้ได้จริง

### **ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 6 การเชื่อมโยงเจ้าของรถยนต์ ตั๋วรถยนต์ ประกันภัย และใบขับขี่**

ตัวแทนกรมการขนส่งทางบก มีความเห็นว่า ผลการศึกษาเป็นที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์กับกรมการ ขนส่งทางบกเป็นอย่างมาก

ตัวแทนกรมการขนส่งทางบก สอบถามถึงประเด็นการถือครองใบขับขี่กับการจดทะเบียนรถ ว่า ต่างประเทศเขามีการกำหนดเงื่อนไขในส่วนนี้หรือไม่ เช่น หากเราจะไปซื้อรถแล้วก็จะมาจดทะเบียน ต้องมี ใบขับขี่ประกอบ การจดทะเบียนด้วยหรือไม่

ดร. สลิลธร ทองมีนสุข ชี้แจงว่า ในส่วนของต่างประเทศ จากการสืบค้นพบว่า ยังไม่มีเรื่องของใบขับขี่ ที่ผูกกับทะเบียนรถ จากการนำเสนอจะเห็นได้ว่าต่างประเทศเน้นในเรื่องของแรงจูงใจเป็นหลัก เช่น การเอาไป ผูกกับประกันภัยหรือว่าโทษของการบังคับใช้กฎหมายที่ค่อนข้างรุนแรงของสากล ซึ่งก่อให้เกิดความกลัว ทำให้ เกิดความรู้สึกว่าแม้จะเป็นระยะทางใกล้ ๆ หากโดนเรียกขึ้นมา ก็จะไม่คุ้มกับที่โดนปรับ

ดร. สุเมธ องกิตติกุล ชี้แจงว่า มีสามประเด็นที่เชื่อมโยงกัน หนึ่ง คือ เรื่องของการจดทะเบียนรถยนต์ สอง คือ เรื่องการทำใบขับขี่ และสาม คือ เรื่องการทำประกันภัย โดยเชื่อมโยงกันในลักษณะที่ รถต้องจด ทะเบียน คนต้องมีใบขับขี่ และรถต้องมีการทำประกันภัย พอมีสามองค์ประกอบนี้แล้ว รถจึงสามารถที่จะขับ ได้ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งปกติทุกประเทศจะมีข้อกำหนดสามข้อนี้ compulsory insurance, vehicle registration, และ driver license สามประเด็นนี้ปกติแล้วเวลา perform ส่วนใหญ่แล้วแต่ประเทศที่จะ perform คือ มีการตรวจสอบ มีการ grant ผสมกัน แล้วทำงานร่วมกัน คือ กรมขนส่งทางบก คือ เข้าใจว่า ปัจจุบันทำงานร่วมกันระหว่าง vehicle registration คือ การจดทะเบียนรถ กับการทำประกันภัยให้ไปด้วยกัน ก็ คือรถจดทะเบียน ต่อทะเบียนก็ต้องทำประกันภัยก่อน ซึ่งก็เป็นแนวทางปฏิบัติปกติของต่างประเทศที่เขา ดำเนินการมาแบบนี้ อย่างไรก็ตามสิ่งที่ประเทศไทยขาด คือ ต่างประเทศโดนส่วนใหญ่ในระบบประกันภัยจะ เริ่มมีการกำหนดตัวบุคคลในการขับขี่ แล้วรู้ถึงเรื่องของเจ้าของรถแล้วมีการเชื่อมโยงกัน ดังนั้นเวลาการทำ



ประกันภัยของในต่างประเทศจะเป็นการทำประกันภัยโดยมีประวัติของบุคคลเป็นปัจจัยหนึ่งในการกำหนดเบี้ยประกันภัย เพราะฉะนั้นเมื่อมีประวัติบุคคล จึงทำให้ปฏิเสธไม่ได้ว่าบริษัททำประกันภัยต้องมีประวัติของผู้ขับขี่ก่อน และผู้ขับขี่คนนั้นก็ต้องมีใบขับขี่ เพราะถ้าไม่มีใบขับขี่ ก็ไม่สามารถที่จะทำประกันภัยได้ เพราะได้มีการผูกการทำประกันภัยอยู่กับบุคคล แต่ประเทศไทยนั้นทำประกันภัยผูกกับตัวรถเป็นหลัก ไม่ได้ผูกกับคน เบี้ยรถ คือเบี้ยที่ประวัติ ซึ่งประวัติของรถ ไม่ใช่ประวัติของคน เพราะฉะนั้นทุกครั้งที่เราซื้อรถใหม่ เราก็จะเริ่มต้นจากศูนย์ เสรีแล้วรถคันนี้ขับไปเรื่อย ๆ แล้วประวัติก็ไม่เคยชน เบี้ยก็ค่อย ๆ ลดลงเรื่อย ๆ แต่ไม่ได้เกิดจากการที่ขับรถมา 4-5 คัน ประวัติก็ไม่เคยชน เมื่อไปซื้อรถคันใหม่แล้วจะได้ลดเบี้ย ในตรงนี้เราก็มักจะเริ่มเห็นที่มันไม่ผูกกัน จึงกลายเป็นปัญหาอันหนึ่งที่น่าสนใจเพราะว่ามันจะต้องมีวิธีการ กระบวนการ ดำเนินการอย่างไร

นอกจากนี้สิ่งที่เกิดขึ้นต่อมาในขั้นที่สอง คือ แม้ว่าการทำประกันภัยจะไม่ผูกกับคนในขั้นที่หนึ่งก็ตาม แต่ด้วยระบบประกันภัยในประเทศไทยที่มีประกันภัยรถยนต์ซ้อนกันสองชั้น คือ ประกันภัยภาคบังคับ และประกันภัยภาคสมัครใจ ซึ่งประกันภัยภาคบังคับนั้นโดยนัย คือ บังคับให้ทุกคนทำ แต่จะไม่เขียนเรื่องประวัติคนแต่อย่างใด โดยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 70-80 เปอร์เซ็นต์ จะมีประกันภัยภาคสมัครใจ อย่างน้อยขั้นสาม และในการทำประกันภัยภาคสมัครใจต้องมีการส่งข้อมูลเรื่องของคนขับ แล้วในการเคลมประกันก็ต้องมีการส่งข้อมูลเรื่องใบขับขี่ของคนขับ ซึ่งจะพบว่าบุคคลที่ขับรถในประเทศไทยที่เป็นรถเก๋ง รถกระบะ ส่วนใหญ่ที่มีใบขับขี่ เพราะมีผลที่ตามมาเรื่องของการทำประกันภัยด้วย เพราะหากไม่มีใบขับขี่แล้วขับไปชนคนอื่นเขาก็จะเกิดปัญหาว่าเวลาประกันมาเคลม ประกันก็จะไม่รับเคลม เพราะคนขับไม่มีใบขับขี่ เพราะฉะนั้นมันก็จะเริ่มเห็นว่าระบบประกันภัยบ้านเราในเรื่องของรถใหญ่จริง ๆ ก็ช่วยตอบโจทย์เรื่องของการทำใบขับขี่ในระดับหนึ่ง

อย่างไรก็ตามหากหันมาพิจารณาฝั่งมอเตอร์ไซค์ก็จะมีปัญหาทันที เพราะมอเตอร์ไซค์ไม่มีการขายประกันภัยภาคสมัครใจ เมื่อไม่มีการขายประกันภัยภาคสมัครใจ ภาคบังคับก็ขาดทุน การทำใบขับขี่ก็ไม่ได้ตอบโจทย์ในด้านการเคลม หรือตอบเจ็ทน้อยมาก คนขับขี่มอเตอร์ไซค์ในประเทศไทยจึงไม่ค่อยทำประกัน แล้วก็ไม่ได้ทำใบขับขี่ แล้วก็จดทะเบียนได้ ตรงนี้ก็เป็นประเด็นที่เราต้องมาประสานงานเรื่องพวกนี้กัน แล้วกลุ่ม learner license เช่นเดียวกัน ในเรื่องของการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ อาจจะต้องการทำ track แยกเป็น 2 tracks คือ track รถขนาดใหญ่ กับ track มอเตอร์ไซค์ว่าเงื่อนไขควรต้องเป็นอย่างไร อาจจะต้องต่างกันเพราะบริบทต่างกันพอสมควร เราไม่สามารถที่จะทำมาตรฐานเดียวกันได้ ดังนั้นอาจจะต้องเริ่มทำความเข้าใจการทำใบขับขี่ของมอเตอร์ไซค์และรถยนต์ใหญ่ก็ต้องมีมาตรการต่างกัน เพราะจุดเริ่มต้น หรือว่าสถานการณ์ปัจจุบันสองอันมีความแตกต่างกันมาก โดยมอเตอร์ไซค์มีใบขับขี่เพียง 50 เปอร์เซ็นต์ เพราะฉะนั้นถ้าไปบอกให้ทำยาก ๆ มี graduated license มี step A B C D จะทำให้จำนวนผู้ทำใบขับขี่ขี่มอเตอร์ไซค์ลดลงไปอีก รถใหญ่ก็ทำอีกแบบหนึ่งได้ เพราะรถใหญ่นั้น คนมีแรงจูงใจที่จะทำใบขับขี่อยู่แล้ว การดำเนินการในส่วนนี้อาจจะต้องเริ่มดูรายละเอียด และแยกเป็น 2 track เพราะปัญหาในทั้งสอง track มีต้นทุนและรูปแบบของปัญหาที่แตกต่างกันไป เพราะฉะนั้นในตรงนี้ก็อยากจะแบ่งปันความเห็นเพื่อที่จะได้นำไปต่อยอดจากการศึกษาตรงนี้และต้องไปดูรายละเอียดต่อ ซึ่งพอไปดูของต่างประเทศเช่นเดียวกัน ไปดู

ความยากของการทำใบขับขี่ ซึ่ง TDRI ก็เคยทำ ดร.สลิธรรก็ทำอยู่ ปรากฏว่าหลายประเทศส่วนใหญ่การทำใบขับขี่มอเตอร์ไซค์ยากกว่ารถยนต์ใหญ่ ซึ่งจะต่างกับของประเทศไทยมาก การทำใบขับขี่มอเตอร์ไซค์ในประเทศไทยนั้นง่ายกว่ารถยนต์ใหญ่ แต่คนก็ไม่มาทำ เพราะฉะนั้นถ้าทำให้ยากขึ้น มันจะมีปัญหามากกว่านี้หรือไม่ นี่เป็นประเด็นที่ต้องหาแนวทางในการเสนอมาตรการการดำเนินการต่อไป

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ สอบถามถึงข้อเสนอที่สามารถเชื่อมโยงให้เห็นสามองค์ประกอบตามที่ดร.สุเมธ ได้กล่าวถึง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของเจ้าของรถ ตัวรถ เรื่องของประกันภัย เรื่องของใบขับขี่ เช่น ถ้าเป็นกลุ่มใบขับขี่ชั่วคราว ในกรณีที่มีการกระทำความผิด หนึ่งในความผิดหรือบทลงโทษต้องหาวิธีโยกไปที่เจ้าของรถให้ได้ โดยไม่คำนึงถึงว่าเจ้าของรถมีใบขับขี่หรือเปล่า

นอกจากนี้ นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ สอบถามถึงการที่ต่างประเทศนำ outsource มาเสริมได้อย่างไรบ้าง ในตัวอย่างในประเทศไทย เช่น การเสียค่าปรับ M-Flow ที่มี outsource แล้วมีเอกชนไปติดตามการชำระหนี้ ซึ่งทำให้มีอัตราการจ่ายมากกว่าการปรับโดยทั่วไป และอีกชั้นหนึ่งคือ M-Flow ถ้าคุณไม่มาจ่าย หนี้จะ double ไปเรื่อย ๆ คิดถึงว่าบ้านเรามันพอจะมีช่องทางให้การบังคับใช้กฎหมายมันถูก outsource บางเรื่องได้หรือไม่

ดร. สลิธรร ทองมีนสุข มีความเห็นว่า ในกรณีของ M-Flow ที่สามารถ outsource ได้นั้นน่าจะเป็นเพราะเป็นเหมือนการไม่จ่ายหนี้ในทางแพ่ง พอวิ่งรถผ่านทางแล้วไม่ยอมจ่ายค่าบริการตามสัญญา จะเกิดการบวกกับค่าปรับอีกสองพัน กรณีที่ว่าคือถือว่าเป็นการวิ่งรถผิดช่องทางสำหรับคนที่ไม่ได้ลงทะเบียนมาก่อน เมื่อนำมารวมกันแล้วเลยดูเป็นจำนวนที่มาก สำหรับกรณีกฎหมายจราจรของประเทศไทย น่าจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของอัตราโทษเป็นสำคัญว่าปัจจุบันมีความเหมาะสมขนาดไหน ซึ่งอันนี้คิดว่าอาจจะต้องมีการพิจารณาทั้งระบบ เพราะหลาย ๆ อย่างก็อาจจะยังไม่ค่อยเหมาะเท่าที่ควร แล้วก็เรื่องของอัตราของคะแนนตัดแต้มด้วย ซึ่งก็ไม่ค่อยที่จะทำให้คนเกิดความเกรงกลัว

ดร. สุเมธ องกิตติกุล มีความเห็นเรื่องประเด็นการบังคับใช้กฎหมาย โดยทางตำรวจก็มีภารกิจจำนวนมาก ส่งผลให้จะบังคับใช้กฎหมายได้ค่อนข้างยาก ตลอดจนขาดบุคลากร ซึ่งในปัจจุบันมันมีทางเลือกทางเทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมายค่อนข้างเยอะ แต่ประเด็นปัญหามันเกิดจากตัวเทคโนโลยีที่เรามีอยู่ เราไม่สามารถให้ตำรวจมาลงทุนได้ แล้วงบประมาณของหน่วยงานรัฐก็มีค่อนข้างจำกัด ทีนี้คำถามคือเราจะสร้างงบประมาณขึ้นมาได้อย่างไร แต่จริง ๆ ในความเห็นผม เราต้องคิดถึงงบประมาณในการบังคับใช้กฎหมายกับรายได้ค่าปรับที่แยกออกจากกัน จริง ๆ มันอาจจะคุ้ม จ้างเอกชนมาตั้งกล้องจับความเร็ว แล้วให้เอกชนได้ส่วนแบ่งค่าปรับ บางทีอาจจะคุ้มนะ แต่ผมคิดว่าในหลักการมันอาจจะไม่พอดี เราควรจะต้องกำหนดไว้ว่าการบังคับใช้กฎหมายเป็นงบประมาณก้อนหนึ่งที่รัฐต้องลงเลย แล้วค่าปรับถือว่าเป็น by default เพราะในความเป็นจริงในสถานการณ์ปกติรัฐไม่ได้อยากได้ค่าปรับ รัฐอยากให้คนประพฤติตนตามกฎหมาย ถ้าไม่มีคนละเมิดเลย อันนั้นคือสิ่งที่รัฐต้องการ แต่ถ้ามีคนละเมิดต้องโดนจับ อันนี้คือตั้งงบประมาณเพื่อมาตั้งกล้องจับความเร็ว เพราะฉะนั้นในนโยบายหนึ่งในการตั้งค่าปรับมา ค่าปรับไม่ควรที่จะย้อนกลับมาบำรุงรักษาระบบ เพราะว่าถ้าวัน

หนึ่งจับเยอะ ๆ แล้วคนไม่ละเมิด เงินมันจะหาย แล้วก็ไม่สามารถบำรุงรักษาระบบได้ เพราะฉะนั้นสิ่งที่ต้องการ คือ การมีกล้อง มีอุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมจากงบประมาณการบำรุงรักษาในภาพรวม ซึ่งมันควรต้องเป็น ผมน่าจะเคยพูดในบางเวทีบ้างว่ามันเป็นคล้าย ๆ กับงบบำรุงรักษาโครงสร้างถนน แต่อันนี้เป็น การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้คนที่ใช้ถนนอยู่ในระบบที่ดี อยู่ในพฤติกรรมที่ดี แต่ทีนี้ก็ยิ่งถือเป็นโจทย์ใหญ่ เพราะว่าตอนนี้เราลงทุนน้อยเกินไป คือ เราให้งบประมาณในฝั่งการบังคับใช้กฎหมายน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับ ปริมาณจราจรที่เรามีอยู่ มันก็เลยทำให้ตำรวจไม่สามารถทำอะไรได้มากนัก ก็เลยเกิดปัญหา อันนี้ก็ต้องการ วิธีการนำเสนอต่อไปว่าจะต้องปรับปรุงเรื่องพวกนี้อย่างไร

### **ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 8 การทำข้อเสนอเป็น phrase**

ตัวแทนจากสภาอากาศไทย มีความเห็นว่า เห็นด้วยกับทุกประเด็นที่ทาง TDRI เสนอมาเรื่องการสอบ ที่เข้มข้นขึ้น graduated licensing คะแนน การให้ first aid และเสนอให้มีการแบ่งการดำเนินการตาม ข้อเสนอเป็น phrase 1 phrase 2 phrase 3

นอกจากนี้ตัวแทนจากสภาอากาศไทยเสนอให้มีการให้ความรู้แก่ผู้สอบใบขับขี่ในด้าน first aid การ ปั่นหัวใจ การกู้ชีพและการใช้เครื่อง AED เนื่องจากผู้ขับขี่จะเป็น first bystander เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น นอกจากนี้ควรจะมีมาตรการที่สามารถระบความสามรถและประสบการณ์ในการขับรถ อย่างไรก็ตาม แม้การที่มีคนนั่งไปด้วยตลอดระยะเวลาที่ขับนั้นเป็นสิ่งที่ดี แต่อาจจะทำได้ยาก

ตัวแทนจากสภาอากาศไทยมีความเห็น ในเรื่องของการตัดคะแนนว่าควรจะมี ความรุนแรงในบาง ประเด็น เช่น การดื่มแอลกอฮอล์ เนื่องจากผู้ขับขี่ไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์เลย แม้ว่าเฉพาะ 20 มิลลิกรัม เปอร์เซ็นต์ ตามที่กฎหมายกำหนดก็ไม่ควร เพราะทางด้านการแพทย์ ไม่ว่าจะดื่มแค่ไหนก็จะมีผลเสียต่อการ ตอบสนองของร่างกาย อาจจะไม่ผิดกฎหมาย แต่การตอบสนองของร่างกายนั้นลดลงไปแล้ว

ดร. สลิลธร ทองมีนสุข มีความเห็นว่า การทำข้อเสนอเป็น phrase เป็นสิ่งที่น่าสนใจ ในส่วนของเรื่อง ข้อจำกัดการที่จะต้องมีคนนั่งไปด้วย ทีมงานจะรับไปพิจารณา นอกจากนี้ความคิดเห็นเรื่องปริมาณ แอลกอฮอล์ด้วยก็จะสอดคล้องกับเรื่องของข้อเสนอที่ได้เสนอไป

### **ข้อคิดเห็นประเด็นที่ 8 การเชื่อมโยงข้อมูล**

ตัวแทนจากสำนักอัยการสูงสุด มีความเห็นว่า ในเรื่องของการจะโยกไปเรื่องของบริษัทประกันนั้น สำนักงานประกันภัยเป็นผู้ควบคุมดูแลในเรื่องต่าง ๆ สามารถเชื่อมต่อกับบริษัทประกันได้ ซึ่งบริษัทประกันเมื่อ ซื้อประกันเขาจะถามก่อนเลยว่ารถคันนี้จดทะเบียนใคร จำนวนเบี้ยประกันเท่าไร แล้วใครขับขี่รถคันนี้ มีกี่คน ส่งผลให้บริษัทประกันก็จะมีข้อมูลตรงนี้ไว้ในระดับหนึ่ง ในเรื่องนี้ถ้าสำนักงานประกันภัยเขาเข้ามามีส่วน ด้วย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับบริษัทประกันภัยได้ ในเรื่อง data หรือข้อมูลต่าง ๆ ก็สามารถนำมาใช้ได้ สิ่งที่สำคัญที่ควรเน้นย้ำคือประเด็นที่ว่าเราจะทำอย่างไรให้ได้ data หรือข้อมูลที่ดีที่สุดในการที่เราจะบริหารจัดการ ในเรื่องของความประพฤติ หรือคดีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น บริษัทประกันภัยโดนส่วนใหญ่จะมีข้อมูลทางคดีที่ใกล้เคียง

การเจรจา แล้วก็จะรู้ถึงพฤติกรรมของคนที่ซับซ้อนข้างดีในเรื่องของเคสหรืออะไรต่าง ๆ กรณีนี้เข้าสู่เป็นคดีหรือไม่ กรณีนี้ถูกปรับหรือไม่ กรณีนี้มีการไกล่เกลี่ยหรือไม่ เพราะฉะนั้นในเรื่องนี้ถ้าจะให้หน่วยงานของรัฐ คือสำนักงานประกันภัย เชื่อมต่อกับบริษัทประกันภัยซึ่งเขาควบคุม กำกับ ดูแลอยู่ อันนี้ก็จะได้สิ่งที่เราเรียกว่าได้ข้อมูล เป็นศูนย์ หรือเราจัดทำข้อมูลขึ้นมาได้เพื่อที่จะควบคุมเรื่องพฤติกรรมต่าง ๆ การดำเนินการดังกล่าวจะทำให้เราได้ข้อมูลที่เป็นระบบมากขึ้นสำหรับเรื่องกรณีตรงนี้

ดร. สลิลธร ทองมีนสุข มีความเห็นว่า เรื่องของความท้าทายในการเชื่อมโยงข้อมูลน่าจะเป็นข้อเสนอแนะอันหนึ่งที่น่าจะมีการผลักดันและอยู่ในข้อเสนอต่อไป

# ภาคผนวกที่ 3 บทความ และสื่ออินโฟกราฟฟิก

## 1. บทความ

**ชื่อบทความ:** แนวทางการปรับปรุงเงื่อนไขและกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวอย่างเหมาะสม

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 ที่จัดทำโดย องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 32.7 คน ต่อ 1 แสนประชากร หรือประมาณ 22,491 คน ซึ่งจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พบว่ามากกว่าร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุมีสาเหตุเกิดจากผู้ขับขี่ โดยคาดว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตราที่กำหนด การฝ่าฝืนกฎจราจร การขาดความระมัดระวังในการขับขี่ และขาดทักษะในการควบคุมรถรวมไปถึงการชะลอความเร็ว ซึ่งอุบัติเหตุบนท้องถนนยังเป็นสาเหตุของความสูญเสียในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียของครอบครัว ผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ตลอดจนกระทบถึงต่อประเทศชาติ

ใบอนุญาตขับขี่ถือเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่นั้นได้รับอนุญาตให้นำรถออกขับขึ้นท้องถนน ดังนั้น กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่จึงจำเป็นต้องสะท้อนให้เห็นถึงทักษะของผู้ขับขี่ว่าเป็นผู้ที่มีความสามารถในการควบคุมยานพาหนะประเภทนั้นๆ รวมถึงเป็นผู้ที่รู้กฎจราจร และปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด อย่างไรก็ตาม โครงสร้างของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่นั้นกำหนดให้ผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวเป็นระยะเวลา 1 ปี โดยในระหว่างการถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจะไม่ถูกจำกัดสิทธิใดๆ นอกเหนือจากการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ และสามารถขับขี่ได้อย่างไม่มีข้อจำกัดเช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่นๆ ซึ่งหลักการนี้ไม่สะท้อนถึงข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติสำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถเป็นครั้งแรกที่ควรจะต้องมีการฝึกฝนเป็นลำดับขั้น และอาจถูกจำกัดสิทธิบางประการเพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์และทักษะการขับขี่ไปจนถึงช่วงเวลาหนึ่ง จนเข้าสู่ระยะของการผ่อนปรนข้อห้ามหรือเงื่อนไขในการกำกับดูแลบางประการลง และนำไปสู่การได้ครอบครองใบอนุญาตขับขี่อย่างเต็มรูปแบบ

นอกจากนี้ ประเทศไทยได้นำระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถมาบังคับใช้กับผู้ขับขี่ทุกประเภท โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกคนมีคะแนนบันทึกไว้คนละ 12 คะแนน หากทำผิดกฎจราจรในข้อหาที่กำหนดจะถูกตัดคะแนน 1 – 4 คะแนน หรือหากค้างชำระค่าปรับจราจรในข้อหาที่กำหนด จะถูกหัก 1 คะแนน ซึ่งหากผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือห้ามขับรถทุกประเภทเป็นเวลา 90 วัน โดยผู้ขับขี่สามารถเข้ารับการอบรมเพื่อคืนคะแนนได้ตามเงื่อนไขที่กำหนด อย่างไรก็ตาม การนำระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถมาบังคับใช้กับผู้ขับขี่ทุกประเภทอาจไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมและลักษณะการขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่จำเป็นต้องได้รับการกำกับดูแลเป็นพิเศษ

เมื่อพิจารณาถึงแนวทางการกำกับดูแลผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นของต่างประเทศพบว่า ในหลายประเทศ ไทยได้มีการนำระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated driver licensing systems: GDLS) มาบังคับใช้กับกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยระบบ GDLS จะเป็นระบบที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์ 3 ระยะ เพื่อให้ผู้ขับขี่รายใหม่ได้รับประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งองค์ประกอบที่มีประสิทธิภาพที่สุดในระบบ GDLS คือ เวลาเรียนรู้นานขึ้น ทั้งมีผู้ควบคุมการฝึกฝนและฝึกตามลำพัง โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

(1) ระยะแรก (learner) เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่มือใหม่ได้รับประสบการณ์ในขณะที่อยู่ภายใต้การดูแลของผู้มีประสบการณ์ขับขี่มาแล้วอย่างใกล้ชิด

(2) ระยะที่สอง (intermediate) เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่มือใหม่ได้ฝึกฝนมากขึ้น แต่มีข้อจำกัดบางประการที่ออกแบบมาเพื่อจำกัดการเผชิญกับสภาวะที่มีความเสี่ยงสูง

(3) ระยะที่ 3 (full license) ให้ขับรถคนเดียวได้โดยไม่มีข้อจำกัด

โดยในแต่ละระยะ ผู้ขับขี่อาจถูกกำหนดเงื่อนไขพิเศษหรือจำกัดสิทธิบางประการในการขับขี่ เช่น ในสหรัฐอเมริกากำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องมีการทดสอบขับขี่บนถนนจริง โดยในระหว่างที่ยังถือครองใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้นนั้น ผู้ขับขี่จะต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ดูแล รวมทั้งต้องมีการบันทึกประสบการณ์ขับขี่และบันทึกชั่วโมงการขับขี่ด้วยเช่นกัน ในขณะที่ออสเตรเลียกำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น และผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวต้องผ่านการทดสอบและประเมินความสามารถในการรับรู้อันตรายบนท้องถนนอีกครั้ง แต่ไม่มีทดสอบการขับขี่ ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มรูปแบบ รวมทั้งยังมีการกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้น (Learner License) ต้องแสดงป้ายสัญลักษณ์ “L” สีดำบนพื้นหลังสีเหลือง สำหรับผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 (Provisional Licenses: P1) จะต้องแสดงป้ายสัญลักษณ์ “P” สีแดงบนพื้นหลังสีขาว และผู้ขับขี่ที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 (Provisional Licenses: P2) จะต้องแสดงสีเขียวบนพื้นหลังสีขาว ทั้งนี้ ให้แสดงป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกของรถ ในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ หรือบนหลังคารถ ทั้งนี้ ในทุกประเทศมีแนวทางสำหรับการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องไม่มีปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ (0.0%)

ในส่วนของระบบตัดแต้มของต่างประเทศนั้น ในบางประเทศมีการกำหนดให้การตัดคะแนนผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นมีลักษณะที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป โดยในออสเตรเลียนั้น รัฐนิวเซาท์เวลส์นั้นกำหนดให้ผู้ถือครองใบอนุญาตแต่ละประเภทมีเกณฑ์คะแนนที่ไม่เท่ากัน ซึ่งสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในระยะเริ่มต้นจะมีเพดานคะแนนเต็ม 4 แต้ม ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 1 จะมีเพดานคะแนนเต็ม 4 แต้ม ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ระดับที่ 2 จะมีเพดานคะแนนเต็ม 7 แต้ม และผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ไม่จำกัดจะมีเพดาน 13 แต้ม นอกจากนี้ รัฐนิวเซาท์เวลส์ยังบังคับใช้การตัดแต้ม 2 เท่า (Double Demerits) สำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในช่วงเวลาวันหยุดเทศกาล เช่น วันแรงงาน ช่วงวันคริสต์มาสถึงวันปีใหม่ เป็นต้น โดยการเพิ่มแต้ม 2 เท่าจะครอบคลุมเฉพาะความผิด 4 ลักษณะได้แก่ (1) การขับรถเร็วเกิน

กำหนด (2) การใช้โทรศัพท์มือถืออย่างผิดกฎหมาย (3) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและ (4) ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้ หากมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในพื้นที่โรงเรียนในระยะเวลาปกติที่ไม่ใช่สุดสัปดาห์ วันหยุดสาธารณะ หรือวันหยุดของโรงเรียนรัฐบาลที่ได้ประกาศไว้ ผู้ขับขี่จะถูกเพิ่มคะแนนจากคะแนนตามความผิดที่ได้กระทำไป และหากได้กระทำการฝ่าฝืนในช่วงเวลาที่มีการเพิ่มคะแนน 2 เท่าคะแนนที่เพิ่มขึ้นจากการฝ่าฝืนในเขตโรงเรียนจะถูกนำมาคิดเป็น 2 เท่าเช่นกัน ในขณะที่นอร์เวย์ กำหนดให้ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลอง (Probationary-licence drivers) หากฝ่าฝืนกระทำความผิดจะถูกบันทึกคะแนนเป็นสองเท่าของในแต่ละฐานความผิด ส่งผลให้ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลองจะถูกตัดคะแนน 4 หรือ 6 คะแนน แล้วแต่กรณี และหากผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลองถูกบันทึกคะแนนไปถึง 4 คะแนน จะได้รับจดหมายเตือน หากถูกบันทึกคะแนนถึง 8 คะแนนภายในระยะเวลาสามปี ผู้ขับขี่จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้ จากงานศึกษาเกี่ยวกับผลการบังคับใช้ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ในประเทศนอร์เวย์ พบว่า ผู้ขับขี่จะลดอัตราการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรลง เมื่อผู้ขับขี่มีจำนวนคะแนนที่จะทำให้เกิดถูกเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่งจากการสำรวจพบว่าผู้ขับขี่เพียงไม่กี่รายที่ได้รับคะแนนมากจนต้องสูญเสียใบอนุญาตในการละเมิดครั้งถัดไป และยังมีผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตน้อยลงอีกด้วย

ดังนั้น การจากบททวนกรณีศึกษาในต่างประเทศจึงสะท้อนให้เห็นว่า การกำหนดเงื่อนไขและข้อจำกัดบางประการสำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปจะช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับประสบการณ์การขับขี่ที่ใช้งานได้จริงในสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงต่ำ ทั้งในประเด็นของการกำหนดให้มีผู้ดูแลในการขับขี่ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นสามารถฝึกฝนทักษะการขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้มีประสบการณ์อย่างเหมาะสม การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยปราศจากแอลกอฮอล์ เพื่อความเสี่งที่ผู้ขับขี่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในสถานะที่ไม่พร้อมขับขี่ เช่น ภายหลังจากที่ดื่มสุรา การกำหนดจำกัดพื้นที่ห้ามขับและจำกัดความเร็วที่แตกต่างจากผู้ขับขี่ทั่วไป เพื่อให้ผู้ขับขี่เริ่มต้นการฝึกฝนด้วยการใช้ความเร็วในระดับต่ำกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป ตลอดจนควรมีการฝึกฝนทักษะการขับขี่ให้เชี่ยวชาญมากพอก่อนที่จะสามารถขับขี่ในสภาพแวดล้อมซึ่งใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย รวมไปถึงการกำหนดให้ต้องติดป้ายสัญลักษณ์สำหรับผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้น ยังช่วยให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นทราบและใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษได้ ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้ต่างยังไม่ปรากฏในหลักการของการควบคุมและกำกับดูแลผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นซึ่งถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเทศไทย ดังนั้น หากมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวในประเด็นที่เกี่ยวข้องดังกล่าว นอกจากจะช่วยพัฒนาทักษะและประสบการณ์ของผู้ขับขี่เป็นลำดับอย่างเหมาะสมแล้ว ยังจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถนำระบบ GDL มาปรับใช้กับกระบวนออกใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศได้ในที่สุด นอกจากนี้ สำหรับการกำกับดูแลผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นนั้น ควรจะมีมาตรการการตัดคะแนนที่เข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป เพราะเป็นหนึ่งในแนวทางที่ใช้กำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวที่อาจยังขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ให้ถูกกำกับดูแลเป็นพิเศษ ทั้งในประเด็นของเกณฑ์คะแนนเต็มและเกณฑ์จำนวนคะแนนที่ถูกตัดเมื่อกระทำความผิด เพื่อป้องกันความเสี่งที่ผู้ขับขี่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมไปถึงเพื่อเป็นแนวทางในการป้องปรามมิให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดในช่วงระหว่างที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ดังนั้น จึงสมควรให้มีการปรับปรุง

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัดแต้มของประเทศไทย ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะการกำกับดูแลพฤติกรรมขับขี่ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวมากยิ่งขึ้น

การปรับปรุงหลักเกณฑ์เงื่อนไขและข้อจำกัดสำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจึงสามารถดำเนินการในรายประเด็นดังต่อไปนี้

### 1. การปรับปรุงหลักเกณฑ์การอบรมและการทดสอบ

- กำหนดให้ทดสอบทุกท่าทดสอบ และเพิ่มเติมท่าทดสอบให้มีครอบคลุมท่าขับผ่านสี่แยกและการเปลี่ยนเลน การขับในวงเวียน เป็นต้น
- พิจารณานำเครื่องจำลองขับรถ (Simulator) หรือพัฒนาโปรแกรมการจำลองการขับรถมาใช้ในหลักสูตรการอบรมและทดสอบ เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถฝึกหัดขับรถได้ในทุกสถานการณ์บนถนนสาธารณะ
- กำหนดให้ประเด็นการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) เป็นการทดสอบภาคปฏิบัตินอกเหนือจากการทดสอบในรูปแบบปรนัยด้วย

### 2. การกำหนดให้มีป้ายสัญลักษณ์

- กำหนดให้ในกระบวนการออกใบอนุญาตฯ ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตชั่วคราวจะได้รับป้ายสัญลักษณ์ เพื่อนำไปติดไว้ยังรถของตนในจุดที่สามารถมองเห็นได้ง่าย

### 3. การกำหนดให้มีผู้ดูแล

- กำหนดให้ผู้ขับขี่ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การดูแลของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคลซึ่งมีประสบการณ์ขับขี่รถชนิดนั้นๆ มาไม่น้อยกว่า 5 ปี
- กำหนดข้อห้ามมิให้มีผู้โดยสารนั่งข้างหน้า ยกเว้นผู้ดูแล แต่สามารถขับขี่โดยมีผู้โดยสารได้หากมีผู้ดูแลเดินทางไปด้วย
- กำหนดให้ผู้ดูแลเป็นผู้ลงลายมือชื่อเพื่อรับรองประวัติการขับขี่และบันทึกชั่วโมงการขับขี่ในแต่ละครั้งผ่านการบันทึกลงในเอกสารรับรองการขับขี่

### 4. การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์

- พิจารณาแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2560) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจาก 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้เป็น 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

### 5. การจำกัดพื้นที่และความเร็ว



- กำหนดเพิ่มเติมเงื่อนไขจำกัดพื้นที่ห้ามขับ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นห้ามขับขึ้นถนนที่มีการจำกัดความเร็วสูง เช่น Motorway
- กำหนดจำกัดความเร็วสูงสุดของผู้ขับขี่ในระยะเริ่มต้นไว้ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับทุกสายทาง

## 6. แนวทางการเปลี่ยนผ่านไปสู่ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล

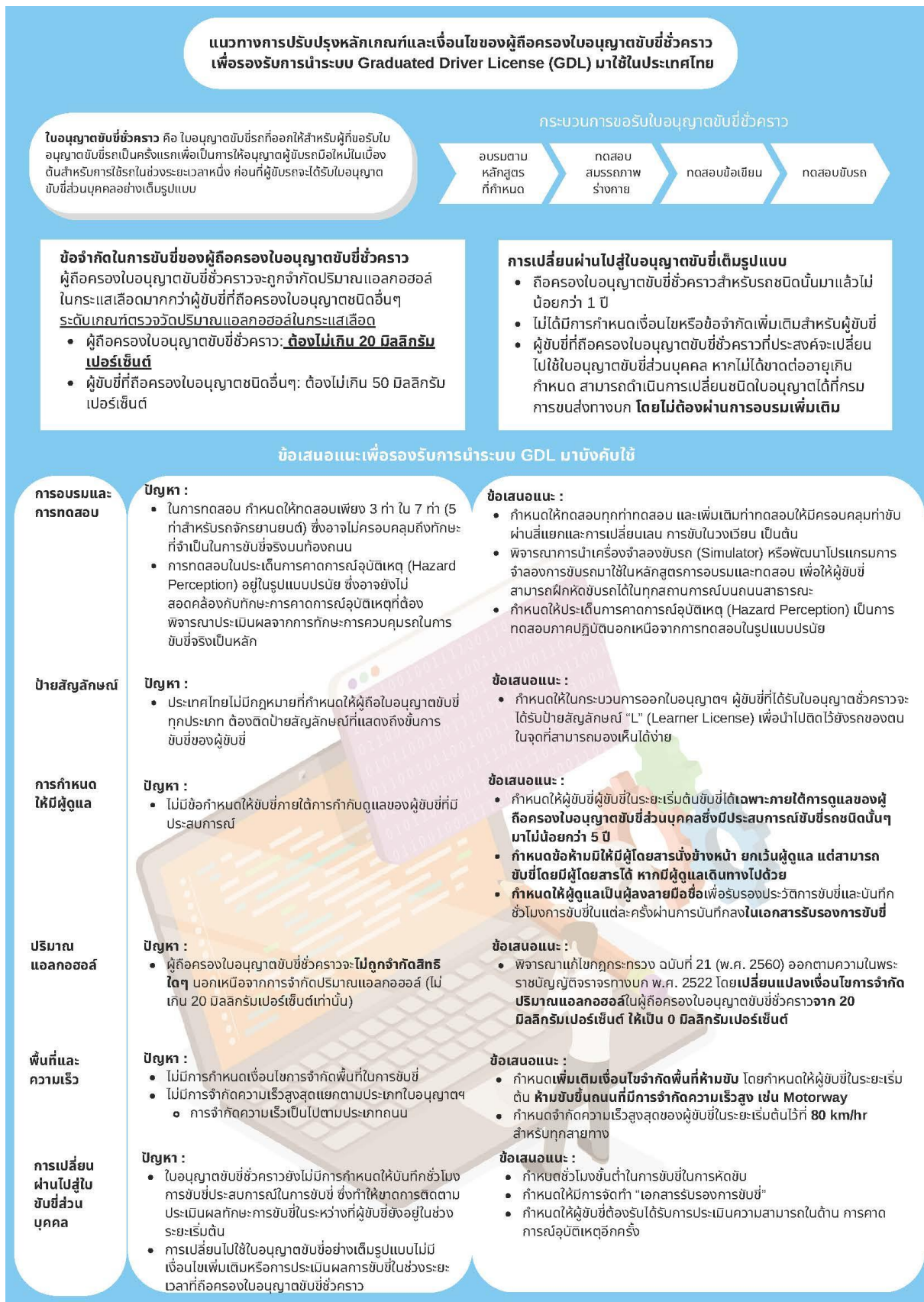
- กำหนดให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวต้องการการฝึกฝนทักษะ โดยกำหนดชั่วโมงขั้นต่ำในการขับขี่ในการหัดขับ 50 ชั่วโมง ภายใน 12 เดือน โดยเป็นเวลากลางคืน 10 ชั่วโมง
- กำหนดให้มีการจัดทำ “เอกสารรับรองการขับขี่” ซึ่งบันทึกชั่วโมงการขับขี่และประวัติการขับขี่ของผู้ขับขี่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ดูแล ซึ่งจะสอดคล้องกับเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว สามารถขับขี่ได้เฉพาะภายใต้การดูแลของผู้ดูแลเท่านั้น เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ว่าผู้ขับขี่ได้มีการนำรถออกมาขับขึ้นบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินผลการขับขี่ในช่วงระหว่างถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และสามารถใช้เป็นเอกสารสำหรับการยื่นขอเปลี่ยนแปลงไปสู่ใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล โดยสำหรับการบันทึกชั่วโมงการขับขี่จะใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย เช่น การใช้แอปพลิเคชันเพื่อบันทึกข้อมูล
- กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องรับได้รับการประเมินความสามารถในด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุอีกครั้ง ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่การถือครองใบอนุญาตขับขี่ส่วนบุคคล

ในส่วนของการปรับปรุงระบบตัดแต้ม สำหรับผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จึงควรดำเนินการพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การตัดคะแนนในกลุ่มผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว โดยอาจแบ่งเป็น 2 ทางเลือก ดังนี้

- พิจารณาทบทวนลดจำนวนคะแนนเต็มของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้น้อยกว่าคะแนนเต็มของใบอนุญาตประเภทอื่น
- กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่อยู่ระหว่างถือครองใบอนุญาตชั่วคราวถูกตัดคะแนนเป็นสองเท่าของแต่ละฐานความผิด

ทั้งนี้ การปรับปรุงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ตลอดจนปรับปรุงระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถให้มีความเหมาะสมกับลักษณะของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว จะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่ และสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เพิ่มขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม

## 2. สื่ออินโฟกราฟฟิค



## สถานการณ์ระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ (ระบบตัดแต้ม) ของประเทศไทย

### ระบบตัดแต้มสำหรับผู้ขับรถทั่วไป

- เริ่มบังคับใช้ 9 ม.ค. 66 ดำเนินการโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
  - ขอบเขตการบังคับใช้ : **ผู้ขับขี่ทุกราย**
  - มีคะแนนเต็ม 12 คะแนน ความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก กำหนดคะแนนที่ตัดมีตั้งแต่ 1 คะแนน ไปจนถึง 4 คะแนน)
  - เมื่อถูกตัดคะแนนจนเหลือ 0 คะแนน **จะถูกล้างพัสดุใช้ขับขี่ชั่วคราว 90 วัน**
  - การคืนคะแนน
- (1) กรณีถูกตัดคะแนน แต่ยังเหลือมากกว่า 0 คะแนน
- ได้คะแนนคืนตามจำนวนที่ถูกตัดในวันถัดจากวันที่ครบกำหนด 1 ปี
  - หากเหลือน้อยกว่า 6 คะแนน เข้ารับการอบรมการขับขี่และวินัยจราจรได้
- (2) กรณีถูกตัดคะแนนจนหมด
- ได้รับคืน 8 คะแนน ในวันถัดจากครบกำหนดการล้างพัสดุใช้ขับขี่ และจะได้คืน อีก 4 คะแนน หากภายใน 1 ปี ไม่ได้กระทำความผิด
  - เข้ารับการอบรมการขับขี่และวินัยจราจรได้ (อบรม 4 ชั่วโมง ได้คืน 12 คะแนน

การบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถ (ระบบตัดแต้ม) ยังไม่สอดคล้องกับแนวทางที่เหมาะสมต่อการกำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

### ข้อพิจารณา

#### จำนวนคะแนนเต็ม

- การกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกประเภทมีคะแนนเต็ม 12 คะแนนเท่ากับทุกราย ไม่สอดคล้องกับแนวทางการกำกับดูแลผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ที่อาจยังขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ ซึ่งควรจะถูกกำกับดูแลเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน**จำนวนคะแนนที่ถูกตัด**
- ระบบตัดแต้มในปัจจุบันกำหนดคะแนนที่ถูกตัดให้มีตั้งแต่ 1 คะแนน ไปจนถึง 4 คะแนน ตามฐานความผิดในกฎหมายจราจร
- การบังคับใช้มาตรการตัดคะแนนใบผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวควรมีการตัดคะแนนเพิ่มขึ้นในแต่ละฐานความผิด เพื่อป้องปรามมิให้ผู้ขับขี่กระทำความผิดในช่วงระหว่างที่ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

### กรณีศึกษาจากต่างประเทศ

#### Australia

- **สำหรับใบอนุญาตผู้เรียน (Learner License)** จะถูกตัดคะแนนได้สูงสุดไม่เกิน 4 คะแนน ใบอนุญาตแบบชั่วคราว P1 4 คะแนน ใบอนุญาตชั่วคราว P2 7 คะแนน และใบอนุญาตแบบไม่จำกัดจะมีขีดจำกัดของคะแนนที่ถูกตัดได้อยู่ที่ 13 คะแนน

#### Norway

- **ผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ในช่วงทดลอง (Probationary-licence drivers)** หากฝ่าฝืนกระทำความผิดจะถูกบันทึกคะแนนเป็นสองเท่าของแต่ละฐานความผิด

### ข้อเสนอแนะ

#### Choice 1

พิจารณาทบทวนลดจำนวนคะแนนเต็มของผู้ถือครองใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวให้น้อยกว่าคะแนนเต็มของใบอนุญาตประเภทอื่น

#### Choice 2

กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่อยู่ระหว่างถือครองใบอนุญาตชั่วคราวถูกตัดคะแนนเป็นสองเท่าของแต่ละฐานความผิด