



กรมการขนส่งทางบก

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถ
ให้เหมาะสมกับประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
พฤศจิกายน 2557



สารบัญ

หน้า

สารบัญ	I
สารบัญรูป	VIII
สารบัญตาราง	VIII
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-1
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-1
1.4 โครงสร้างของรายงาน	1-2
บทที่ 2 กระบวนการอนุญาตให้ขับรถในปัจจุบัน	2-1
2.1 ใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย	2-1
2.2 ใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	2-4
2.2.1 ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว	2-4
2.2.2 ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล	2-6
2.2.3 ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ	2-8
2.2.4 ใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษ	2-11
2.2.5 ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ	2-12
2.2.6 ใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการ	2-13
2.2.7 บัตรประจำตัวคนขับรถ	2-14
2.3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522	2-16
2.3.1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคล	2-16
2.3.2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภท	2-18
2.4 การใช้ใบอนุญาตขับรถชนิดหนึ่งแทนใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น	2-20
2.4.1 การใช้ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในการขับรถลักษณะอื่น ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ด้วยกัน	2-20
2.4.2 การใช้ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในการขับรถ ขนาดหรือลักษณะอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกด้วยกัน	2-20
2.4.3 การใช้ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกขับรถ แทนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	2-20
2.5 สรุปการอบรม	2-21
2.5.1 ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522	2-21
2.5.2 ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522	2-23
2.6 สรุปการทดสอบสมรรถนะด้านร่างกาย	2-24



2.6.1	การทดสอบการมองเห็นสี	2-24
2.6.2	การทดสอบระดับสายตา.....	2-25
2.6.3	การทดสอบปฏิกิริยา	2-26
2.7	สรุปการทดสอบภาคทฤษฎี.....	2-27
2.7.1	ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522	2-27
2.7.2	ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522	2-27
2.8	สรุปการทดสอบภาคปฏิบัติ.....	2-28
2.9	ระบบโรงเรียนสอนขับรถ	2-28
2.9.1	โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง.....	2-28
2.9.2	คุณสมบัติของโรงเรียนสอนขับรถ.....	2-29
2.9.3	การวางหลักสูตร.....	2-32
2.9.4	สิทธิประโยชน์ของโรงเรียนสอนขับรถ	2-32
2.9.5	การควบคุมกำกับดูแล	2-33
2.9.6	รายชื่อโรงเรียนสอนขับรถ.....	2-33
2.9.7	สถิติจำนวนนักเรียน	2-35
2.9.8	ปัญหาและอุปสรรค.....	2-35
2.10	มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย.....	2-36
2.10.1	มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522	2-36
2.10.2	มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522	2-37
2.10.3	มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522	2-37
2.10.4	สรุปมาตรการตัดคะแนน.....	2-39
บทที่ 3	พฤติกรรมและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	3-1
3.1	สถานการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ.....	3-1
3.1.1	แนวโน้มของอุบัติเหตุทางถนน	3-3
3.1.2	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-4
3.1.3	กลุ่มเสี่ยงจำแนกตามเพศ	3-5
3.1.4	กลุ่มเสี่ยงจำแนกตามกลุ่มอายุ.....	3-7
3.1.5	อุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาเดือน	3-8
3.1.6	ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ.....	3-8
3.2	อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์.....	3-9
3.3	ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ.....	3-12
3.4	ผู้ขับขี่มือใหม่.....	3-17
3.4.1	ปัญหาความปลอดภัย.....	3-17
3.4.2	ปัญหาของการขาดวุฒิภาวะและการขาดประสบการณ์.....	3-18
3.4.3	แนวทางลดความเสี่ยงในกลุ่มนักขับรถมือใหม่.....	3-20

3.5	การวิเคราะห์พฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ	3-22
3.5.1	ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน	3-22
3.5.2	วิธีการสำรวจข้อมูล	3-25
3.5.3	ผลการสำรวจ.....	3-27
3.5.4	ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการมีใบอนุญาตขับรถ	3-36
บทที่ 4	การวิเคราะห์ข้อสอบ	4-1
4.1	การสอบข้อเขียน	4-1
4.2	ลักษณะของข้อสอบ	4-1
4.3	การวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ.....	4-2
4.4	เกณฑ์ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ	4-2
4.5	ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ	4-4
4.6	ผลการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ.....	4-5
4.7	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	4-8
บทที่ 5	การวิเคราะห์ด้านร่างกาย	5-1
5.1	ปัญหาสุขภาพของพนักงานขับรถ	5-3
5.1.1	โรคหัวใจและหลอดเลือด.....	5-3
5.1.2	โรคปอด.....	5-4
5.1.3	โรคกล้ามเนื้อ และกระดูกโครงร่างกับการออกใบอนุญาตขับรถ	5-5
5.1.4	โรคระบบประสาท.....	5-6
5.1.5	โรคต่อมไทรอยด์	5-7
5.1.6	ปัญหาทางจิตเวช	5-7
5.2	ตัวอย่างแบบฟอร์มการตรวจสอบสุขภาพ	5-8
5.3	การออกใบอนุญาต.....	5-11
5.3.1	การอนุญาตให้ขับรถสาธารณะ.....	5-11
5.3.2	ประเด็นที่ต้องพิจารณาในการปรับปรุงการออกใบรับรองแพทย์	5-11
5.3.3	การป้องกันและควบคุมโรค PDCA	5-11
5.4	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	5-12
5.4.1	สภาพปัจจุบันและข้อคิดเห็น.....	5-12
5.4.2	แนวทางเพื่อนำสู่การปฏิบัติ.....	5-13
5.5	บทสรุป.....	5-14
บทที่ 6	การอนุญาตให้ผู้พิการขับรถ	6-1
6.1	ความบกพร่องทางการได้ยิน	6-1
6.2	ความบกพร่องทางการมองเห็น.....	6-3
6.2.1	ผลกระทบของสายตาและความผิดปกติของดวงตาต่อการขับขี่	6-3
6.2.2	การมองเห็นด้วยดวงตาข้างเดียว.....	6-4
6.2.3	การสูญเสียการมองเห็นข้างใดข้างหนึ่งอย่างฉับพลัน.....	6-5
6.2.4	การเห็นภาพซ้อน.....	6-5

6.2.5	ภาวะโรคของนัยน์ตาที่เปลี่ยนไป.....	6-5
6.2.6	ภาวะการมองเห็นสี.....	6-5
6.2.7	มาตรฐานด้านการแพทย์ กรณีบกพร่องทางการมองเห็น.....	6-6
6.3	ความบกพร่องทางร่างกาย.....	6-8
6.3.1	สภาวะที่เป็นมาแต่กำเนิดชนิดที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง.....	6-8
6.3.2	สภาวะบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูกในระยะสั้น.....	6-8
6.3.3	มาตรฐานด้านการแพทย์ กรณีมีความบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูก.....	6-9
บทที่ 7	การทบทวนและพัฒนาใบรับรองแพทย์.....	7-1
7.1	ข้อพิจารณาทั่วไป.....	7-1
7.2	การทดสอบสมรรถภาพร่างกายเพื่อการขับรถ.....	7-8
7.2.1	การทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในปัจจุบัน.....	7-8
7.2.2	มาตรฐานด้านการแพทย์ในการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับขี่.....	7-8
7.3	ระยะเวลาที่ต้องเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย.....	7-11
7.4	การพิจารณาสมรรถภาพของร่างกายสำหรับใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข.....	7-11
7.5	ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขสำหรับการขับรถเชิงพาณิชย์.....	7-13
7.6	การคืนใบอนุญาตขับรถหรือการยกเลิกเงื่อนไขในใบอนุญาตขับรถ.....	7-13
7.7	การพิจารณาข้อกำหนดเกี่ยวกับสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่.....	7-14
7.7.1	กระบวนการขับขี่และปัจจัยแวดล้อมในการขับขี่.....	7-14
7.7.2	สภาวะด้านการแพทย์ที่อาจส่งผลต่อการขับขี่.....	7-16
7.7.3	การประเมินสภาวะด้านการแพทย์ในเชิงปฏิบัติ.....	7-22
7.7.4	ความเท่าเทียมในการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย.....	7-23
7.8	การประเมินและกระบวนการรายงาน.....	7-23
บทที่ 8	ใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศ.....	8-1
8.1	รูปแบบของระบบใบอนุญาตขับรถ.....	8-1
8.1.1	ระบบทั่วไป.....	8-1
8.1.2	ระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว.....	8-1
8.1.3	ระบบการอนุญาตแบบ 2 ระยะ.....	8-2
8.1.4	ระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น.....	8-2
8.2	ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่น.....	8-4
8.2.1	ประเภทใบอนุญาตขับรถ.....	8-5
8.2.2	ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถ.....	8-7
8.2.3	การอบรมและทดสอบ.....	8-8
8.2.4	การต่ออายุ.....	8-15
8.2.5	ระบบสะสมแต้มกระทำผิด.....	8-15
8.2.6	มาตรการจูงใจรักษาคุณภาพผู้ขับขี่.....	8-16
8.2.7	ผู้ขับขี่สูงอายุ.....	8-17
8.2.8	โรงเรียนสอนขับรถ.....	8-18

8.3	ใบอนุญาตขับรถประเทศสหรัฐอเมริกา.....	8-24
8.3.1	ประเภทของใบอนุญาต	8-24
8.3.2	ชนิดของใบอนุญาตขับรถ	8-25
8.3.3	ระบบใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น	8-26
8.3.4	ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถ.....	8-28
8.3.5	หลักสูตรการอบรม	8-28
8.3.6	ใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์.....	8-29
8.3.7	โรงเรียนสอนขับรถเชิงพาณิชย์.....	8-32
8.3.8	มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ	8-33
8.4	ใบอนุญาตขับรถประเทศสิงคโปร์.....	8-35
8.4.1	ชนิดใบอนุญาตขับรถ.....	8-35
8.4.2	ประเภทใบอนุญาตขับรถ.....	8-35
8.4.3	ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล (Class3/3A).....	8-36
8.4.4	ระบบแต้มปรับปรุงผู้ขับรถ.....	8-37
8.4.5	โรงเรียนสอนขับรถและศูนย์ทดสอบ	8-41
8.5	บทสรุป.....	8-42
บทที่ 9	ระบบใบอนุญาตขับรถที่เหมาะสม	9-1
9.1	แนวความคิดการพัฒนา.....	9-1
9.1.1	การผลักดันเชิงนโยบาย.....	9-1
9.1.2	ปัญหาเชิงระบบ.....	9-1
9.2	ระบบใบอนุญาตขับรถที่เสนอ.....	9-3
9.2.1	ใบอนุญาตขับรถ	9-3
9.2.2	ใบรับรองเพิ่มเติม.....	9-5
9.2.3	ความแตกต่างของระบบที่เสนอกับระบบเดิมในปัจจุบัน.....	9-6
9.2.4	คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต	9-7
9.3	ใบอนุญาตรถจักรยานยนต์.....	9-9
9.3.1	ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (A)	9-9
9.3.2	ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดกลาง (A1).....	9-9
9.3.3	ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (A2).....	9-10
9.4	ใบอนุญาตขับรถยนต์ประเภท C, D, E	9-10
9.5	การอบรม	9-11
9.5.1	ภาคทฤษฎี.....	9-11
9.5.2	กรณีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	9-21
9.5.3	ภาคปฏิบัติ.....	9-23
9.6	การหัดขับรถบนถนน	9-26
9.6.1	ใบอนุญาตหัดขับรถ.....	9-26
9.6.2	ประกันภัยสำหรับผู้หัดขับ	9-26

9.6.3	ตัวอย่างการประกันสำหรับผู้ขับขี่ในประเทศอังกฤษ	9-27
9.7	การทดสอบ	9-28
9.7.1	ภาคทฤษฎี	9-28
9.7.2	ภาคปฏิบัติ	9-29
9.8	ค่าธรรมเนียม	9-36
9.9	ใบรับรองแพทย์	9-36
9.9.1	ความเสี่ยงด้านโรคหรืออาการที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่	9-37
9.9.2	สภาวะด้านการแพทย์ที่อาจส่งผลกระทบต่อสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขี่	9-38
9.9.3	ความเหมาะสมในการใช้ใบรับรองแพทย์สำหรับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง	9-39
9.10	ค่าธรรมเนียมในการขอรับใบอนุญาต	9-40
9.11	แนวทางการดำเนินการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถ	9-41
9.12	มาตรการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่	9-43
9.12.1	มาตรการคัดคะแนน	9-43
9.12.2	การกำหนดอัตราโทษ	9-44
9.13	การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถในอนาคต	9-45
9.14	โรงเรียนสอนขับรถ	9-55
9.14.1	ประเภท	9-55
9.14.2	คุณสมบัติ	9-55
9.14.3	บุคลากร	9-55
9.14.4	การกำกับดูแล	9-55
9.14.5	สิทธิประโยชน์	9-55
บทที่ 10	การระดมและรับฟังความคิดเห็น	10-1
10.1	การระดมความคิดเห็นรายประเด็น	10-1
10.1.1	ประเด็นเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์	10-1
10.1.2	ประเด็นเกี่ยวกับการอบรมและทดสอบ	10-5
10.1.3	ประเด็นเกี่ยวกับโรงเรียนสอนขับรถ	10-7
10.1.4	ประเด็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย	10-8
10.2	การประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็น	10-10
10.2.1	การรับฟังความคิดเห็น กรุงเทพฯ (1)	10-10
10.2.2	การรับฟังความคิดเห็น ภาคเหนือ	10-11
10.2.3	การรับฟังความคิดเห็น ภาคใต้	10-12
10.2.4	การรับฟังความคิดเห็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	10-13
10.2.5	การรับฟังความคิดเห็น ภาคตะวันออก	10-14
10.2.6	การสัมมนาประชาสัมพันธ์ผลการศึกษา กรุงเทพฯ (2)	10-15
10.3	ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อระบบใบอนุญาตขับรถที่เสนอ	10-16
บทที่ 11	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	11-1
11.1	ผลการศึกษาและดำเนินการ	11-1



11.2	แผนสำหรับกรรมการขนส่งทางบก	11-4
11.3	การขยายผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติ.....	11-5
11.4	ข้อเสนอแนะอื่นๆ.....	11-5

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 2.1 ใบอนุญาตขับรถยนต์	2-2
รูปที่ 2.2 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	2-3
รูปที่ 2.3 การทดสอบการมองเห็นสี	2-24
รูปที่ 2.4 การทดสอบระดับสายตา	2-25
รูปที่ 2.5 การทดสอบปฏิกิริยา	2-26
รูปที่ 3.1 แนวโน้มอุบัติเหตุของประเทศไทย	3-3
รูปที่ 3.2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุ การตาย การบาดเจ็บ ต่อประชากร 100,000 คน	3-3
รูปที่ 3.3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุ การตาย การบาดเจ็บ ต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน	3-4
รูปที่ 3.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	3-5
รูปที่ 3.5 อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามเพศ	3-6
รูปที่ 3.6 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ เฉลี่ย 10 ปี	3-7
รูปที่ 3.7 ผู้ป่วยนอกต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุรถยนต์ ปี พ.ศ.2551	3-8
รูปที่ 3.8 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	3-8
รูปที่ 3.9 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี แยกตามประเภทรถ พ.ศ. 2541-2550	3-10
รูปที่ 3.10 สัดส่วนผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทของผู้ใช้ยานยนต์	3-10
รูปที่ 3.11 ผู้บาดเจ็บกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไปจากการขับขี่จักรยานยนต์ พ.ศ.2541-2550	3-11
รูปที่ 3.12 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	3-12
รูปที่ 3.13 สถิติอุบัติเหตุรุนแรงประเทศอังกฤษ ปี 2007	3-13
รูปที่ 3.14 ปัจจัยด้านบุคคลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ	3-14
รูปที่ 3.15 สถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถเมื่ออายุต่างกัน	3-14
รูปที่ 3.16 พัฒนาการทักษะการขับขี่	3-15
รูปที่ 3.17 ความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืน	3-15
รูปที่ 3.18 ความสูญเสียของอุบัติเหตุเทียบกับปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ตามช่วงอายุ	3-16
รูปที่ 3.19 การลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ	3-16
รูปที่ 3.20 พัฒนาการด้านการเรียนรู้ตามวัยของมนุษย์	3-17
รูปที่ 3.21 การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่มีอายุและประสบการณ์แตกต่างกัน	3-18
รูปที่ 3.22 ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ในปีแรก	3-19
รูปที่ 3.23 ผลของอายุและประสบการณ์กับการเกิดอุบัติเหตุ	3-19
รูปที่ 3.24 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน	3-23
รูปที่ 3.25 การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม	3-25
รูปที่ 3.26 ที่ตั้งรายจังหวัดของกลุ่มตัวอย่าง	3-27
รูปที่ 3.27 อายุของกลุ่มตัวอย่าง	3-28



รูปที่ 3.28	รายได้ของกลุ่มตัวอย่าง.....	3-28
รูปที่ 3.29	เพศของกลุ่มตัวอย่าง	3-29
รูปที่ 3.30	ความสามารถขับรถ	3-29
รูปที่ 3.31	ประสบการณ์ในการขับขี่	3-30
รูปที่ 3.32	วัตถุประสงค์ของการเดินทางในการขับขี่.....	3-30
รูปที่ 3.33	การทำประกันภัยรถยนต์	3-31
รูปที่ 3.34	ประวัติการเกิดอุบัติเหตุในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา.....	3-31
รูปที่ 3.35	อายุที่เริ่มหัดขับรถยนต์.....	3-32
รูปที่ 3.36	อายุที่เริ่มหัดขับรถจักรยานยนต์.....	3-32
รูปที่ 3.37	วิธีการหัดขับรถ.....	3-33
รูปที่ 3.38	ท่านเคยขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตขับรถหมดอายุหรือไม่	3-33
รูปที่ 3.39	สาเหตุที่ไม่ทำใบอนุญาตขับรถหรือไม่ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ	3-34
รูปที่ 3.40	ผลการสำรวจทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ.....	3-35
รูปที่ 3.41	ทัศนคติเกี่ยวกับการตระหนักถึงความปลอดภัยและมีใบอนุญาตขับรถ	3-36
รูปที่ 3.42	การวิเคราะห์เส้นทางของปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการณ์มีใบอนุญาตขับรถ	3-37
รูปที่ 5.1	ตัวอย่างใบรับรองแพทย์ที่ใช้ในปัจจุบัน	5-2
รูปที่ 5.2	การป้องกันและควบคุมโรค.....	5-12
รูปที่ 7.1	ใบรับรองแพทย์เพื่อขอหรือต่อใบอนุญาตขับรถฉบับปรับปรุงโดยแพทยสภา	7-4
รูปที่ 8.1	ระบบทั่วไป.....	8-1
รูปที่ 8.2	ระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว.....	8-2
รูปที่ 8.3	ระบบแบบมี 2 ระยะ.....	8-3
รูปที่ 8.4	ระบบอนุญาตเป็นลำดับขั้น.....	8-3
รูปที่ 8.5	ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่น.....	8-5
รูปที่ 8.6	ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่น.....	8-7
รูปที่ 8.7	ตัวอย่างข้อสอบข้อเขียนภาค1	8-10
รูปที่ 8.8	ข้อสอบประเมินอันตราย (Hazard Perception)	8-14
รูปที่ 8.9	สัญลักษณ์ผู้ขับขี่มือใหม่	8-14
รูปที่ 8.10	ปัญหาผู้ขับขี่สูงอายุ ประเทศญี่ปุ่น	8-17
รูปที่ 8.11	การณรงค์คืนใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่สูงอายุ.....	8-18
รูปที่ 8.12	ใบรับรองประวัติการขับขี่	8-18
รูปที่ 8.13	ตราสัญลักษณ์โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง.....	8-19
รูปที่ 8.14	เว็บไซต์สมาคมโรงเรียนสอนขับรถประเทศญี่ปุ่น	8-19
รูปที่ 8.15	ผังพื้นที่ของโรงเรียนสอนขับรถ Miyakojima	8-20
รูปที่ 8.16	เครื่อง Simulator จำลองการขับขี่	8-21
รูปที่ 8.17	ห้องเรียนภาคทฤษฎี.....	8-21
รูปที่ 8.18	ห้องเรียนการปฐมพยาบาลเบื้องต้น.....	8-21
รูปที่ 8.19	สื่อการเรียนรู้ด้วยตนเอง.....	8-22
รูปที่ 8.20	ห้องนั่งรอ ห้องพักผ่อน	8-22
รูปที่ 8.21	ห้องรับฝากเลี้ยงเด็ก.....	8-23
รูปที่ 8.22	ใบอนุญาตหัดขับ (Learner License) ประเทศสหรัฐอเมริกา	8-24

รูปที่ 8.23 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถ ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	8-28
รูปที่ 8.24 ใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ของรัฐออสเตรีย.....	8-29
รูปที่ 8.25 โรงเรียนสอนขับรถเชิงพาณิชย์ Midwest Technical Institute ในรัฐอินดีแอนา.....	8-32
รูปที่ 8.26 ใบอนุญาตขับรถประเทศสิงคโปร์	8-35
รูปที่ 8.27 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ ประเทศสิงคโปร์.....	8-36
รูปที่ 8.28 โรงเรียนสอนขับรถ SSDC ประเทศสิงคโปร์.....	8-41
รูปที่ 9.1 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ประเภท A	9-9
รูปที่ 9.2 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดกลาง ประเภท A1	9-9
รูปที่ 9.3 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถประเภท C, D, E	9-10
รูปที่ 9.4 ตัวอย่างสัญลักษณ์แสดงระหว่างการทดสอบ.....	9-26
รูปที่ 9.5 การประเมินการรับรู้อันตราย ประเทศออสเตรเลีย.....	9-29
รูปที่ 9.6 ตัวอย่างสนามทดสอบขับรถในประเทศญี่ปุ่น	9-30
รูปที่ 9.7 ตัวอย่างการขับรถถอยหลังเข้าจอดในพื้นที่ด้านหลังขวา.....	9-31
รูปที่ 9.8 ตัวอย่างการขับรถถอยหลังเข้าช่องจากจุดที่กำหนด.....	9-31
รูปที่ 9.9 แบบรายการประเมินการสอบขับรถบนถนน	9-35
รูปที่ 9.10 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตขับรถยนต์ที่มีทั้งหมดกับผลผลิตมวลรวมประชาชาติต่อหัว ประชากร	9-50
รูปที่ 9.11 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวกับ GDP per Capita	9-50
รูปที่ 9.12 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวกับ GDP per Capita	9-51
รูปที่ 9.13 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลกับ GDP per Capita.....	9-51
รูปที่ 9.14 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทกับ GDP per Capita.....	9-52
รูปที่ 9.15 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถใน ช่วง 10 ปีข้างหน้า.....	9-53
รูปที่ 9.16 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ในช่วง 10 ปีข้างหน้า.....	9-53
รูปที่ 9.17 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลในช่วง 10 ปี ข้างหน้า.....	9-54
รูปที่ 9.18 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทในช่วง 10 ปี ข้างหน้า.....	9-54
รูปที่ 10.1 ระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์.....	10-2
รูปที่ 10.2 การประชุมระดมความคิดเห็นเรื่องการอบรมและทดสอบ	10-5
รูปที่ 10.3 ระดมความคิดเห็นเรื่องโรงเรียนสอนขับรถ	10-7
รูปที่ 10.4 ระดมความคิดเห็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย	10-9
รูปที่ 10.5 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นในกรุงเทพมหานคร	10-10
รูปที่ 10.6 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.พิษณุโลก	10-11
รูปที่ 10.7 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.สุราษฎร์ธานี.....	10-12
รูปที่ 10.8 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.อุดรธานี.....	10-13
รูปที่ 10.9 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.ชลบุรี.....	10-14
รูปที่ 10.10 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ กรุงเทพมหานคร (2).....	10-15
รูปที่ 10.11 ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อระบบใบขับขี่ที่เสนอ	10-16

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.1	ประเภทของใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย	2-1
ตารางที่ 2.2	ท่าทดสอบภาคปฏิบัติ	2-28
ตารางที่ 2.3	โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง	2-33
ตารางที่ 2.4	สถิติจำนวนนักเรียนที่ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรของโรงเรียนสอนขับรถ	2-35
ตารางที่ 3.1	จำนวนและอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุทางถนนใน ผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2543-2552	3-6
ตารางที่ 3.2	จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ.2543-2552	3-7
ตารางที่ 3.3	ประเภทรถที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี พ.ศ.2541-2550	3-9
ตารางที่ 3.4	ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จาการจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็ก 0-15 ปี พ.ศ.2541-2550	3-10
ตารางที่ 3.5	ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอายุ 15 ปีขึ้นไป แยกตามประเภทผู้บาดเจ็บ	3-11
ตารางที่ 3.6	ผลการวิเคราะห์ถดถอยปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจและพฤติกรรม	3-37
ตารางที่ 3.7	น้ำหนักของปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจและพฤติกรรม	3-38
ตารางที่ 4.1	จำนวนชุดของข้อสอบและข้อคำถาม จำแนกตามประเภทของข้อสอบ	4-2
ตารางที่ 4.2	จำนวนผู้ตอบข้อสอบแต่ละประเภทที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ	4-4
ตารางที่ 4.3	ค่าอำนาจจำแนกของข้อสอบใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	4-5
ตารางที่ 4.4	ค่าอำนาจจำแนกของข้อสอบข้อรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	4-6
ตารางที่ 4.5	ค่าอำนาจจำแนกของข้อสอบใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	4-7
ตารางที่ 4.6	อำนาจจำแนกของข้อสอบใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิด ท1 และ ท2	4-8
ตารางที่ 4.7	สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบข้อเขียน	4-9
ตารางที่ 5.1	ข้อเสนอแนะแนวทางการออกใบรับรองแพทย์	5-3
ตารางที่ 5.2	ข้อเสนอแนะการออกใบรับรองแพทย์ สำหรับโรคหัวใจขาดเลือด	5-3
ตารางที่ 5.3	ลำดับขั้นการลับแบบแอปเวอร์ธ	5-4
ตารางที่ 5.4	แบบทดสอบด้วยตนเองเพื่อคัดกรองปัญหาเบื้องต้นของการมีอาการผลอยลับแบบ ผิดปกติ	5-5
ตารางที่ 6.1	มาตรฐานทางการแพทย์ กรณีบกพร่องทางการได้ยิน	6-1
ตารางที่ 6.2	มาตรฐานด้านการแพทย์เกี่ยวกับการมองเห็นและความผิดปกติของดวงตา	6-6
ตารางที่ 6.3	ตัวอย่างเงื่อนไขการขับขีสำหรับผู้พิการ	6-8
ตารางที่ 7.1	ข้อดีและข้อจำกัดในแนวทางการดำเนินการเรื่องใบรับรองแพทย์	7-6
ตารางที่ 7.2	แนวทางในการพัฒนาสมรรถภาพของร่างกายตามมาตรฐานประเทศออสเตรเลีย	7-10
ตารางที่ 7.3	ตัวอย่างเงื่อนไขของใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข	7-12
ตารางที่ 7.4	ตัวอย่างสภาวะชั่วคราว	7-17



ตารางที่ 8.1 ใบอนุญาตขับรถประเภท 1 ประเทศญี่ปุ่น.....	8-6
ตารางที่ 8.2 ใบอนุญาตขับรถประเภท 2 ประเทศญี่ปุ่น.....	8-6
ตารางที่ 8.3 จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์.....	8-8
ตารางที่ 8.4 ท่าและเกณฑ์การทดสอบขับรถภาคปฏิบัติ.....	8-13
ตารางที่ 8.5 ค่าใช้จ่ายและการอบรมเพื่อต่ออายุ.....	8-15
ตารางที่ 8.6 บทโทษตามแต้มกระทำผิดสะสม.....	8-15
ตารางที่ 8.7 แต้มและค่าปรับตามฐานความผิด.....	8-16
ตารางที่ 8.8 การทดสอบผู้ฝึกสอนและผู้ทดสอบของโรงเรียนสอนขับรถ.....	8-23
ตารางที่ 8.9 การเรียนขับรถสำหรับผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี.....	8-25
ตารางที่ 8.10 ชนิดใบอนุญาตขับรถประเทศสหรัฐอเมริกา.....	8-25
ตารางที่ 8.11 ประเภทรถเชิงพาณิชย์ ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	8-30
ตารางที่ 8.12 ใบอนุญาตเพิ่มเติมสำหรับรัฐอินเดียน.....	8-31
ตารางที่ 8.13 ชนิดใบอนุญาตขับรถประเทศสิงคโปร์.....	8-35
ตารางที่ 8.14 การตัดแต้มและฐานความผิด.....	8-37
ตารางที่ 8.15 รายละเอียดการพักใช้ใบอนุญาตและบทลงโทษ ประเทศสิงคโปร์.....	8-39
ตารางที่ 8.16 ค่าใช้จ่ายในการเรียนและทดสอบใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลประเทศสิงคโปร์.....	8-41
ตารางที่ 8.17 ระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ.....	8-42
ตารางที่ 9.1 สิทธิการขับรถในใบอนุญาตขับรถ.....	9-4
ตารางที่ 9.2 ใบรับรองเพิ่มเติม (รับจ้าง/ขนส่งพิเศษ).....	9-5
ตารางที่ 9.3 คุณสมบัติด้านอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทต่างๆ.....	9-7
ตารางที่ 9.4 คุณสมบัติด้านอายุและสุขภาพของผู้ขอรับใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถเชิงพาณิชย์.....	9-8
ตารางที่ 9.5 คุณสมบัติด้านอายุของผู้ขอรับใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถขนส่งพิเศษ.....	9-8
ตารางที่ 9.6 การอบรมภาคทฤษฎีเพื่อขอรับและต่อใบอนุญาตขับรถประเภทต่างๆ.....	9-12
ตารางที่ 9.7 การฝึกภาคปฏิบัติ.....	9-14
ตารางที่ 9.8 แนวทางการดำเนินการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถ.....	9-42
ตารางที่ 9.9 มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ.....	9-44
ตารางที่ 9.10 จำนวนใบอนุญาตขับรถจำแนกตามประเภทใบอนุญาต ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556.....	9-46
ตารางที่ 9.11 จำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียน จำแนกตามประเภทรถ พ.ศ. 2551 - 2555.....	9-47
ตารางที่ 9.12 จำนวนใบอนุญาตขับรถ(ออกใหม่,ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2553-2556.....	9-48
ตารางที่ 9.13 จำนวนใบอนุญาตขับรถ จำแนกตามประเภทใบอนุญาต ณ วันที่ 30 กันยายน 2553-2556.....	9-48
ตารางที่ 9.14 ข้อมูลที่จำเป็นในการคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถในอนาคต.....	9-49

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ให้ดำเนินการตามกรอบปฏิญาณมอสโกและกำหนดให้ปี พ.ศ.2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยให้มีการพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลงครึ่งหนึ่ง จาก 16.76 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปัจจุบัน เหลือต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.2563 จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทยพบว่ามากกว่าร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุมีสาเหตุเกิดจากคนซึ่งได้แก่ ผู้ขับรถ ดังนั้นจึงมีความ จำเป็นที่ต้องศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการอนุญาตให้ขับรถของประเทศไทย ตั้งแต่คุณสมบัติและความสามารถ ของบุคคล การให้ความรู้ การฝึกอบรม การทดสอบ การติดตามและประเมินผล เพื่อให้การอนุญาตขับรถมีมาตรฐาน และผู้ที่ได้รับอนุญาตขับรถมีคุณภาพ สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยอันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดลงและเกิดสวัสดิภาพในการใช้รถใช้ถนน

1.2 วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการอนุญาตให้ขับรถที่ผ่านมาตั้งแต่การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการเงื่อนไข ต่างๆ การอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ พฤติกรรมของผู้ขับรถ และเสนอแนะแนวทางและวิธีการ ในการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอนุญาตให้ขับรถ ที่เหมาะสมเพื่อยกระดับมาตรฐานของผู้ขับรถให้มี คุณภาพเกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) สามารถนำผลการศึกษามาพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอนุญาตขับรถ ตั้งแต่การปรับปรุง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขต่าง ๆ การอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถให้มีมาตรฐานดีขึ้น
- 2) ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมีคุณภาพ เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.4 โครงสร้างของรายงาน

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับนี้แบ่งการนำเสนอเนื้อหาในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

- บทที่ 1 บทนำ ดังที่ได้กล่าวในบทนี้
- บทที่ 2 กระบวนการอนุญาตให้ขับรถในปัจจุบัน
- บทที่ 3 พฤติกรรมและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อสอบ
- บทที่ 5 การวิเคราะห์ด้านร่างกาย
- บทที่ 6 การอนุญาตให้ผู้พิการขับรถ
- บทที่ 7 การทบทวนและพัฒนาใบรับรองแพทย์
- บทที่ 8 ใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศ
- บทที่ 9 ระบบใบอนุญาตขับรถที่เหมาะสม
- บทที่ 10 การระดมและรับฟังความคิดเห็น
- บทที่ 11 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 2 กระบวนการอนุญาตให้ขับรถในปัจจุบัน

2.1 ใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย

ระบบกฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับรถของไทยในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ เว้นแต่ผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งมีผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่าสามปีควบคุมอยู่ ทั้งนี้ตามกฎหมายในปัจจุบันได้กำหนดชนิดของใบอนุญาตขับรถไว้ดังนี้

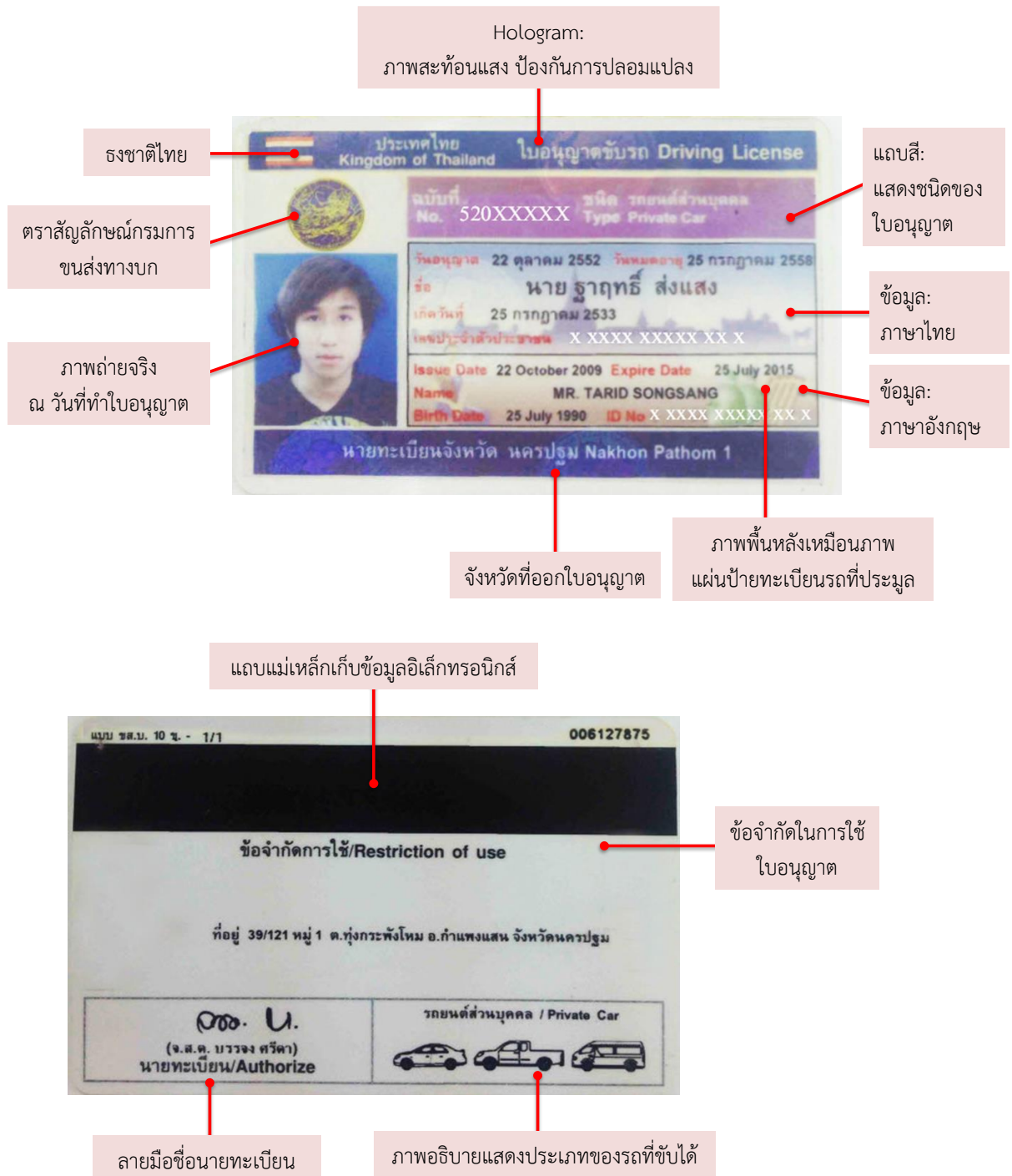
ตารางที่ 2.1 ประเภทของใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย

ใบอนุญาตขับรถ ¹ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ² ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลชนิดที่หนึ่ง
2) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	2) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลชนิดที่สอง
3) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	3) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลชนิดที่สาม
4) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	4) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลชนิดที่สี่
5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	5) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทชนิดที่หนึ่ง
6) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	6) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทชนิดที่สอง
7) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ	7) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทชนิดที่สาม
8) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	8) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทชนิดที่สี่
9) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	
10) ใบอนุญาตขับรถบดถนน	
11) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์	
12) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก 1 ถึง 11	
13) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศ ที่ประเทศไทยเป็นภาคี	

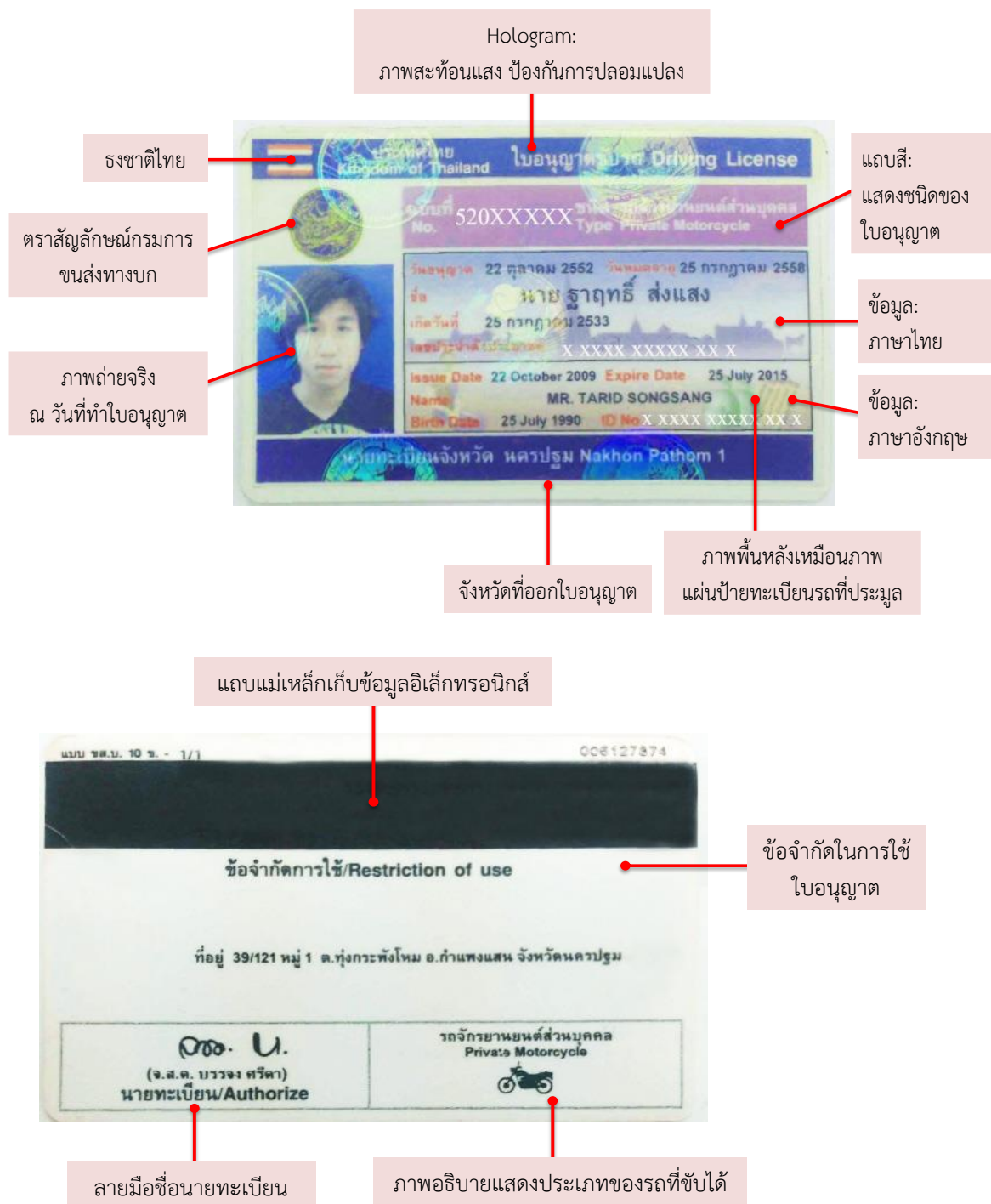
¹ มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

² มาตรา 95 ประกอบกับมาตรา 99 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ตัวอย่างใบอนุญาตขับรถยนต์และจักรยานยนต์ในปัจจุบันแสดงดังรูปที่ 2.1 และรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.1 ใบอนุญาตขับรถยนต์



รูปที่ 2.2 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

2.2 ใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เป็นใบอนุญาตขับรถที่มีขนาดเล็ก ได้แก่ รถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคน หรือรถส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก อันได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรม เป็นต้น โดยหากจะจัดกลุ่มประเภทใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์แล้ว สามารถแบ่งได้เป็น 5 กลุ่ม กล่าวคือ ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษ และใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ นอกจากนี้ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ยังได้เพิ่มเติมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถในอีก 2 เรื่อง ได้แก่ ใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการ และบัตรประจำตัวคนขับรถ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถในแต่ละกลุ่มและบัตรประจำตัวคนขับรถ มีรายละเอียดโดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

2.2.1 ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ได้แก่

- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว

ใบอนุญาตขับรถชั่วคราวเป็นใบอนุญาตขับรถที่ออกให้แก่ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถในครั้งแรก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการอนุญาตเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับรถเมื่อใหม่ได้ใช้รถในช่วงเวลาหนึ่งก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถจริง ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม³

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่เกินหนึ่งร้อยสิบลูกบาศก์เซนติเมตร⁴ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์
- (2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ
- (3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
- (4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
- (5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
- (6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

³ มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

⁴ กฎกระทรวงกำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว พ.ศ.2548

- (7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
- (8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

2) การอบรมและทดสอบ⁵

2.1) การอบรม

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก) วิชาเกี่ยวกับ การขับรถยนต์อย่างปลอดภัย และวิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถยนต์เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง

นอกจากนี้ ในกรณีของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวที่เคยได้รับใบอนุญาต ขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวมาแล้วและมีอายุต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ ต้องผ่านการอบรมตาม หลักสูตรวิชาจิตสำนึกและการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงด้วย

2.2) การทดสอบ

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับรถยนต์ได้แก่ การทดสอบสมรรถภาพ ของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และการทดสอบขับรถ ประกอบด้วยความรู้ในข้อควรปฏิบัติหรือข้อบังคับ การเดินทางตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ ขับรถ ทั้งนี้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวที่จะทำการทดสอบข้อเขียนและการทดสอบขับรถจะต้องผ่านการ อบรมตามหลักสูตรและการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายก่อน

ในกรณีที่ต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวโดยที่ใบอนุญาตขับรถฉบับเดิมสิ้นอายุลง ไม่เกิน 1 ปี ให้ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายด้วย แต่หากใบอนุญาตขับรถฉบับเดิมสิ้นอายุเกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี ให้ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายและทดสอบข้อเขียน สำหรับผู้ขอรับ ใบอนุญาตขับรถฉบับเดิมสิ้นอายุเกิน 3 ปี ให้ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย ทดสอบข้อเขียน และทดสอบขับรถ

3) อายุและอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

อายุของใบอนุญาตขับรถชั่วคราว มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถดังกล่าว⁶ และอัตรา ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถชั่วคราว มีดังนี้⁷

⁵ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับ ใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2557

⁶มาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

⁷กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2546

- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวฉบับละ 100 บาท
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราวฉบับละ 50 บาท
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวฉบับละ 50 บาท

2.2.2 ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล

ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ได้แก่

- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลเป็นใบอนุญาตขับรถที่ออกให้แก่ผู้ที่มีความสามารถและประสบการณ์ในการขับรถมาแล้วระดับหนึ่ง ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม⁸

- (1) ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวสำหรับรถชนิดนั้นมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- (2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามเช่นเดียวกับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวตามข้อ 2.2.1
- (3) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว
 - ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
 - ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
 - ในลักษณะกีดขวางการจราจร
 - ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
 - โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
 - โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

⁸ มาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

2) การอบรมและการทดสอบ⁹

2.1) การอบรม

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ไม่ว่าจะป็นกรณีที่ผู้นั้นเคยได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมาแล้ว และต้องการเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล หรือกรณีที่ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลเดิม ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลดังกล่าวจะต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชาเกี่ยวกับการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย และวิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง

ในกรณีที่ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชาการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยและวิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง

ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราว ซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชาที่กำหนดตามหลักสูตรในวิชากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก) วิชาเกี่ยวกับการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย และวิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง

2.2) การทดสอบ

กรณีผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถที่ใบอนุญาตเดิมขาดต่ออายุเกิน 1 ปี ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียนด้วยและในกรณีที่ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถที่ใบอนุญาตเดิมขาดต่ออายุเกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียนและทดสอบขับรถด้วย

ในการขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล หากใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวสิ้นอายุลงไม่เกิน 1 ปี ให้ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายด้วย และในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลที่ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวขาดต่ออายุเกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายและการทดสอบข้อเขียนด้วย สำหรับกรณีที่ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลที่ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวขาดต่ออายุเกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียนและทดสอบขับรถด้วย

3) อายุและอัตราค่าธรรมเนียม

อายุของใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล มีกำหนดห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถดังกล่าว ทั้งนี้ในกรณีที่วันครบกำหนดอายุใบอนุญาตขับรถดังกล่าวไม่ตรงกับวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ให้ขยาย

⁹ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2557

อายุใบอนุญาตต่อไปจนถึงวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถในปีนั้นหรือในปีถัดไปแล้วแต่กรณี โดยให้ถือว่าวันดังกล่าวเป็นวันที่ใบอนุญาตขับรถครบกำหนดอายุ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถเกิดในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ และในปีที่ใบอนุญาตขับรถครบกำหนดอายุนั้นไม่มีวันที่ 29 กุมภาพันธ์ ให้ถือเอาวันที่ 28 กุมภาพันธ์ เป็นวันครบรอบวันเกิด¹⁰

อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล มีดังนี้¹¹

- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลฉบับละ 500 บาท
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลฉบับละ 250 บาท
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลฉบับละ 250 บาท

2.2.3 ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ

ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ได้แก่

- ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ

ใบอนุญาตขับรถสาธารณะเป็นใบอนุญาตขับรถที่ออกให้แก่บุคคลที่ประสงค์จะประกอบอาชีพขับรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม¹²

- (1) ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวสำหรับรถชนิดนั้นมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
- (2) มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบสองปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ และยี่สิบปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- (3) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามเช่นเดียวกับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว
- (4) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งตามข้อ 2.2.2 ข้อ 1 (3) เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว
- (5) มีสัญชาติไทย
- (6) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร
- (7) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันตราย

¹⁰มาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

¹¹กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2546

¹²มาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

- (8) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (9) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และฉ้อโกงทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือโดยคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี

สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกตาม (9) แต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน หรือหนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือนในคดีเกี่ยวกับการใช้รถกระทำความผิด หรือหนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือนแต่ไม่เกินสามปี เมื่อได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนโดยชี้แจงถึงเหตุผลที่ตนต้องโทษพร้อมกับแสดงหลักฐานว่าตนเป็นบุคคลที่มีความประพฤติเรียบร้อยควรไว้วางใจให้ขับรถสาธารณะได้ ให้นายทะเบียนดำเนินการสอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเห็นด้วยกับคำร้องก็ให้อำนาจยกเว้นลักษณะต้องห้ามตาม (9) ได้

2) การอบรมและทดสอบ¹³

2.1) การอบรม

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะหรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ วิชาเกี่ยวกับมารยาทสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ควรทราบ และวิชาเกี่ยวกับเทคนิคการขับอย่างปลอดภัย เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมง และผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ วิชาเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบ และมารยาทของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ และวิชาเกี่ยวกับสถานที่และเส้นทางภายในจังหวัด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชาการขับอย่างปลอดภัย วิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถ และวิชาเกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะหรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

¹³ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2557

ในกรณีผู้ขอต่อใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะหรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ วิชาเกี่ยวกับมารยาทสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ควรทราบ และวิชาเกี่ยวกับเทคนิคการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมงด้วย

ในกรณีผู้ขอต่อใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ วิชาเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบและมารยาทของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ และวิชาเกี่ยวกับสถานที่และเส้นทางภายในจังหวัด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

2.2) การทดสอบ

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับรถ ความรู้ในข้อควรปฏิบัติหรือข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและความรู้อื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ ซึ่งได้แก่การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และการทดสอบขับรถ

ในการขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ หากใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวซึ่งมีอายุไม่น้อยกว่า 1 ปี ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลซึ่งยังไม่สิ้นอายุ หรือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลตลอดชีพต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย และทดสอบข้อเขียน สำหรับการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) ต้องทดสอบการขับรถบนถนนหรือทางหลวงตามเส้นทางที่นายทะเบียนกำหนดด้วย และในกรณีผู้ที่มีอายุ ใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวหรือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลสิ้นอายุเกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย และทดสอบข้อเขียน สำหรับกรณีที่ใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวหรือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลสิ้นอายุเกิน 3 ปี ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และทดสอบขับรถในสนามทดสอบ แต่ถ้เป็นการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) ในกรณีนี้ต้องทดสอบการขับรถทั้งในสนามสอบ และบนถนนหรือทางหลวงตามเส้นทางที่นายทะเบียนกำหนดด้วย

3) อายุและอัตราค่าธรรมเนียม

อายุของใบอนุญาตขับรถสาธารณะ มีกำหนดสามปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถดังกล่าวทั้งนี้ ในกรณีที่วันครบกำหนดอายุใบอนุญาตขับรถดังกล่าวไม่ตรงกับวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ให้ขยายอายุใบอนุญาตต่อไปจนถึงวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถในปีนั้นหรือในปีถัดไป แล้วแต่กรณี โดยให้ถือว่าวันดังกล่าวเป็นวันที่ใบอนุญาตขับรถครบกำหนดอายุ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถเกิดในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ และในปีที่ใบอนุญาตขับรถครบกำหนดอายุนั้นไม่มีวันที่ 29 กุมภาพันธ์ ให้ถือเอาวันที่ 28 กุมภาพันธ์ เป็นวันครบรอบวันเกิด¹⁴

¹⁴มาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถสาธารณะ มีดังนี้¹⁵

- ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะฉบับละ 300 บาท
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะฉบับละ 150 บาท
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะฉบับละ 150 บาท

2.2.4 ใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษ

ใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษได้แก่

- ใบอนุญาตขับรถรถดถนน
- ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
- ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจากที่กฎหมายกำหนดไว้

ใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษที่ออกให้แก่บุคคลที่จะขับรถที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะตัว เช่น รถดถนน รถแทรกเตอร์ หรือรถใช้งานเกษตรกรรม เป็นต้น ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม¹⁶

- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามเช่นเดียวกับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว
- มีความรู้ความสามารถในการขับรถในลักษณะนั้นๆ เป็นอย่างดี

2) การอบรมและทดสอบ¹⁷

2.1) การอบรม

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก) วิชาเกี่ยวกับการขับอย่างปลอดภัย และวิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง

2.2) การทดสอบ

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับ ความรู้ในข้อควรปฏิบัติหรือข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับ ซึ่งได้แก่ การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย และการทดสอบขับ

¹⁵ กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2546

¹⁶ มาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

¹⁷ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบ

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2557

3) อายุและอัตราค่าธรรมเนียม

อายุของใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษ มีกำหนดห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถดังกล่าวทั้งนี้ ในกรณีที่วันครบกำหนดอายุใบอนุญาตขับรถดังกล่าวไม่ตรงกับวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ให้ขยายอายุใบอนุญาตต่อไปจนถึงวันครบรอบวันเกิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถในปีนั้นหรือในปีถัดไป แล้วแต่กรณี โดยให้ถือว่าวันดังกล่าวเป็นวันที่ใบอนุญาตขับรถครบกำหนดอายุ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถเกิดในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ และในปีที่ใบอนุญาตขับรถครบกำหนดอายุนั้นไม่มีวันที่ 29 กุมภาพันธ์ ให้ถือเอาวันที่ 28 กุมภาพันธ์ เป็นวันครบรอบวันเกิด¹⁸

อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถที่มีลักษณะพิเศษ มีดังนี้¹⁹

- (1) ใบอนุญาตขับรถชนิดถนนขับละ 250 บาท
- (2) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ขับละ 250 บาท
- (3) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจากที่กฎหมายกำหนดไว้ฉบับละ 100 บาท

2.2.5 ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ

ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ (ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี) เป็นใบอนุญาตขับรถสากลตามอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ทำ ณ นครเจนีวา ค.ศ.1949 ซึ่งประเทศไทยได้ภาคยานุวัติเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ.2505 ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) คุณสมบัติ

ต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะ ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อสาธารณะ ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ²⁰ หรือใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

2) อายุและอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถ

- อายุของใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ มีกำหนด 1 ปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถดังกล่าว
- อัตราค่าธรรมเนียมฉบับละ 500 บาท²¹

¹⁸มาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

¹⁹กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2546

²⁰มาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

²¹กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2546

2.2.6 ใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการ²²

ใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการเป็นใบอนุญาตขับรถที่ออกให้แก่บุคคลที่มีความบกพร่องทางร่างกาย แต่พอจะขับรถในบางลักษณะได้หากมีการติดตั้งอุปกรณ์เสริม ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) ชนิดของใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการ

- (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ชนิดชั่วคราว
- (2) ใบอนุญาตขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ชนิดส่วนบุคคล

2) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการต้องมีคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามเช่นเดียวกับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว หรือผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลแล้วแต่กรณี โดยลักษณะของคนพิการนั้น หมายถึง

- (1) คนหูหนวกหรือหูตึง
- (2) คนตาพิการหรือตาบอดหนึ่งข้าง
- (3) คนพิการที่แขน ขา หรือลำตัว

3) การอบรมและทดสอบ

3.1) การอบรม

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก) วิชาเกี่ยวกับการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย และวิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถยนต์เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง รวมทั้งต้องได้รับการอบรมหรือคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับหลักการหรือข้อควรปฏิบัติในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย หรือคำแนะนำเกี่ยวกับการใช้หรืออุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยเบื้องต้นด้วย

3.2) การทดสอบ

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับรถ ความรู้ในข้อควรปฏิบัติหรือข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ ซึ่งได้แก่การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย การทดสอบข้อเขียน และการทดสอบขับรถ

²²ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ การอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สำหรับคนพิการ พ.ศ.2547

4) ข้อกำหนดการใช้ใบอนุญาตขับรถสำหรับคนพิการ

- (1) คนพิการทุกลักษณะ ต้องติดเครื่องหมายสัญลักษณ์สำหรับคนพิการที่ตัวรถที่ขับด้วย
- (2) คนหูหนวกหรือหูตึง หรือบุคคลตาพิการหรือตาบอดหนึ่งข้างต้องขับรถคนที่มีกระจกมองข้างทั้งด้านซ้ายและด้านขวาของตัวรถหรือรถคันที่มีระบบหรืออุปกรณ์ที่ช่วยในการมองเห็น เพื่อช่วยในการมองสภาพการจราจรด้านท้ายและด้านข้างนอกจากกระจกมองหลังภายในตัวรถด้วย
- (3) คนตาพิการหรือตาบอดหนึ่งข้างที่มีปัญหาการมองเห็นและจำเป็นต้องใส่แว่นตาหรือเลนส์สัมผัสขณะเข้ารับการทดสอบการมองเห็น ให้กำหนดข้อกำหนดการใช้ใบอนุญาตขับรถด้วยว่าต้องใส่แว่นตาหรือเลนส์สัมผัสขณะขับรถ
- (4) กรณีดัดแปลงรถที่ใช้ รถนั้นต้องเป็นรถที่ได้จดทะเบียนผ่านการตรวจสอบสภาพจากนายทะเบียนตามกฎหมายแล้ว จึงอนุญาตให้ยื่นคำขอได้ และให้มีข้อกำหนดการใช้ใบอนุญาต คือ ต้องขับเฉพาะรถคันที่ดัดแปลงนั้น หรือในกรณีที่เห็นว่าคนพิการนั้นจำเป็นต้องให้ขับเฉพาะรถบางลักษณะเท่านั้น เช่น รถเกียร์อัตโนมัติหรือพวงมาลัยเพาเวอร์ เป็นต้น ให้กำหนดข้อกำหนดการใช้ใบอนุญาตไว้ด้วย
- (5) ให้นายทะเบียนบันทึกลักษณะความพิการ และข้อกำหนดการใช้ใบอนุญาตขับรถไว้ด้านหลังต้นขั้วใบอนุญาตขับรถ และในใบอนุญาตขับรถให้บันทึกเฉพาะข้อกำหนดการใช้ใบอนุญาตขับรถโดยด้านหน้าให้ทำเครื่องหมายดอกจัน (*) ต่อจากชนิดใบอนุญาตขับรถ และบันทึกข้อกำหนดการใช้ด้านหลังใบอนุญาตขับรถ

2.2.7 บัตรประจำตัวคนขับรถ

ในการขับรถสาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ และรถยนต์บริการทัศนาจร นอกจากผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถที่สามารถขับรถนั้นได้แล้ว กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ยังกำหนดให้บุคคลดังกล่าวต้องแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถ โดยใส่กรอบติดไว้ภายในรถด้านหน้าตอนบนและด้านหลังของพนักพิงที่นั่งตอนหน้า ในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน และไม่มีสิ่งใดปิดบังไว้ด้วย²³ ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบัตรประจำตัวคนขับรถมีดังนี้

²³กฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติดคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถและการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ.2555

1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม²⁴

- (1) เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ หรือใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทางการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งยังไม่สิ้นอายุ
- (2) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับชนิดใบอนุญาตนั้น ๆ

2) การอบรม²⁵

ผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชาสถานที่ท่องเที่ยว เส้นทาง การเดินทาง และสถานที่สำคัญในจังหวัด วิชาภาษาอังกฤษสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ และวิชาการให้บริการผู้โดยสาร เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

ในกรณีที่ผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทางการขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะหรือรถยนต์สามล้อสาธารณะเพิ่มเติมอีก 1 ชั่วโมง

3) อายุและอัตราค่าธรรมเนียม

อายุของบัตรประจำตัวคนขับรถให้ตรงกับวันสิ้นอายุของใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี²⁶

อัตราค่าธรรมเนียมบัตรประจำตัวคนขับรถ (ค่าธรรมเนียมอื่น) ฉบับละ 20 บาท²⁷

²⁴ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและบัตรประจำตัวคนขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2549

²⁵ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2557

²⁶ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและบัตรประจำตัวคนขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2549

²⁷กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2546

2.3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แบ่งออกเป็น 4 ชนิด ได้แก่

- ชนิดที่ 1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่น้ำหนักกรและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินสี่สิบคน
- ชนิดที่ 2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินกว่าสี่สิบคน
- ชนิดที่ 3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น
- ชนิดที่ 4 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภทหรือชนิดและลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

- (1) **ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคล** หมายถึง ใบอนุญาตที่นำไปใช้ขับรถที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งนำไปใช้ขับรถเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันห้าร้อยกิโลกรัม โดยไม่ได้นำไปใช้รับจ้าง
- (2) **ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภท** หมายถึง ใบอนุญาตที่นำไปใช้ขับรถที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งประจำทาง (การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด) การขนส่งไม่ประจำทาง (การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง) การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักกรและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม) รวมถึงการขนส่งส่วนบุคคลตามที่กล่าวไว้ในข้อ 1 ข้างต้น

สำหรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในแต่ละประเภทและชนิดนั้น มีรายละเอียดโดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

2.3.1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคล

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลเป็นใบอนุญาตขับรถสำหรับใช้ขับรถในการขนส่งส่วนบุคคล กล่าวคือ การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันห้าร้อยกิโลกรัมซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม²⁸

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ดังนี้²⁹

- 18 ปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่หนึ่ง
- 20 ปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่สองและชนิดที่สาม
- 25 ปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่สี่

(2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนด

(3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความสะดวก

(4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

(5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ

(6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

(7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำความผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

2) การอบรมและทดสอบ

อบรมและทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ความรู้ในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง และมารยาทในการขับรถ ตลอดจนความรู้ที่จำเป็นอย่างอื่นตามความเหมาะสมของลักษณะการขนส่ง

ทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในด้านปฏิกิริยา (ความสามารถในการใช้เบรกเท้า) สายตาทางลึก สายตาทางกว้าง และสายตาบอดสี

²⁸ มาตรา 96 ประกอบกับมาตรา 99 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

²⁹ กฎกระทรวง ฉบับที่ 52 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

3) อายุและอัตราค่าธรรมเนียม

- อายุของใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคล 3 ปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ³⁰
- อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลฉบับละ 200 บาท³¹

2.3.2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภท

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทเป็นใบอนุญาตขับรถสำหรับใช้ขับรถในการประกอบกิจการขนส่งเพื่อสินค้า กล่าวคือ การประกอบการขนส่งประจำทาง (การขนส่งเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนด) การขนส่งไม่ประจำทาง (การขนส่งเพื่อสินค้าโดยไม่จำกัดเส้นทาง) และการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก (การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม) รวมทั้งสามารถใช้ใบอนุญาตประเภทนี้ขับรถในการขนส่งส่วนบุคคลได้ด้วยซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตดังกล่าว มีดังนี้

1) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม³²

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีอายุไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ดังนี้³³
 - 22 ปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 1 ชนิดที่ 2 และชนิดที่ 3
 - 25 ปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4
- (3) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนด³⁴ และต้องผ่านการศึกษอบรมจากโรงเรียนการขนส่งกรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง หรือหน่วยงานที่ได้รับความเห็นชอบในการสอนขับรถหรือศึกษาอบรมวิชาเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถจากกรมการขนส่งทางบก
- (4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความสะดวกเหมาะสม
- (5) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (6) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (7) ไม่เป็นผู้ติดสุรา ยาเมา หรือยาเสพติดให้โทษ
- (8) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

³⁰ มาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

³¹ กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 48 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

³² มาตรา 96 ประกอบกับมาตรา 97 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

³³ กฎกระทรวง ฉบับที่ 52 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

³⁴ กฎกระทรวง ฉบับที่ 44 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

- (9) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต
- (10) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ขอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำความผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกิน 3 ปี
- (11) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันตราย เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกิน 1 ปี

2) การอบรมและทดสอบ

ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถใหม่ต้องผ่านการศึกษาอบรม ดังต่อไปนี้³⁵

- (ก) ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 1 และชนิดที่ 2 ต้องผ่านการศึกษาอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา เทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย หน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษารถ มนุษยสัมพันธ์และมารยาทในการขับรถ การส่งเสริมสุขภาพพลานามัย หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขับรถ หัวใจของการบริการทางการขนส่ง และการตรวจความพร้อมของรถก่อนและหลังการใช้งาน เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 ชั่วโมง
- (ข) ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 3 นอกจากต้องผ่านการศึกษาอบรมตามหลักสูตรวิชาใน (ก) แล้ว ต้องศึกษาอบรมในหลักสูตรวิชาความรู้เกี่ยวกับรถลากจูงและการขับรถลากจูงอย่างปลอดภัย เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมงด้วย
- (ค) ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 นอกจากต้องผ่านการศึกษาอบรมตามหลักสูตรวิชาใน (ก) และ (ข) แล้ว ต้องศึกษาอบรมในหลักสูตรวิชาความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตราย และความรู้เกี่ยวกับบรรทุกวัตถุอันตรายและความรู้เกี่ยวกับหลักการบรรทุกวัตถุอันตราย เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมงด้วย

ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถใหม่ต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในด้านปฏิกิริยาสายตาทางลึก สายตาทางกว้าง และสายตาบอดสี การทดสอบข้อเขียนตามหัวข้อความรู้ที่ได้รับการศึกษาอบรม และทดสอบความสามารถในการขับรถทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

3) อายุและอัตราค่าธรรมเนียม

- อายุของผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภท มีกำหนด 3 ปี³⁶
- อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภท ฉบับละ 200 บาท³⁷

³⁵ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการศึกษาอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ พ.ศ.2547

³⁶มาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

³⁷กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 48 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

2.4 การใช้ใบอนุญาตขับรถชนิดหนึ่งแทนใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น

ตามหลักการกฎหมายในเรื่องใบอนุญาตขับรถ ทั้งตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กำหนดให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดใดย่อมจะสามารถขับรถได้เฉพาะตามลักษณะของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีกฎหมายได้อนุญาตให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดหนึ่งสามารถมาขับรถในอีกลักษณะหนึ่งหรือใช้แทนใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นได้ด้วย โดยมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

2.4.1 การใช้ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในการขับรถลักษณะอื่นตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ด้วยกัน³⁸

- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวสามารถใช้สำหรับขับรถบริการให้เช่า เฉพาะในกรณีที่ผู้ขับรถเป็นผู้เช่าได้
- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถใช้สำหรับขับรถบริการให้เช่าได้
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ สามารถใช้สำหรับขับรถบริการและใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ด้วย
- ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลได้
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลได้

2.4.2 การใช้ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในการขับรถขนาดหรือลักษณะอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกด้วยกัน³⁹

- ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่สอง ชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ สามารถใช้แทนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่หนึ่งได้
- ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่สามและชนิดที่สี่ สามารถใช้แทนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่สองได้
- ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่สี่ สามารถใช้แทนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่สามได้

2.4.3 การใช้ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกขับรถแทนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์⁴⁰

- ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งโดยสารขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลและใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะได้

³⁸มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

³⁹มาตรา 95 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

⁴⁰มาตรา 43 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

- ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้

2.5 สรุปการอบรม

2.5.1 ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522

1) กรณีขอใหม่

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถบดถนน ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรดังนี้

เรื่องที่อบรม	ระยะเวลา
(1) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก)	4 ชั่วโมง
(2) การขับอย่างปลอดภัย	
(3) มารยาทในการขับรถ	

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวที่เคยได้ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวมาแล้ว และมีอายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ จะต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรวิชาจิตสำนึกและการขับให้ปลอดภัยเป็นเวลา 1 ชั่วโมง

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรดังนี้

เรื่องที่อบรม	ระยะเวลา
(1) กฎหมายระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะ หรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ	5 ชั่วโมง
(2) มารยาทสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ	
(3) กฎหมายจราจรที่ควรทราบ	
(4) เทคนิคการขับอย่างปลอดภัย	

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรดังนี้

เรื่องที่อบรม	ระยะเวลา
(1) กฎหมายระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	3 ชั่วโมง
(2) หน้าที่ความรับผิดชอบและมารยาทของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	
(3) สถานที่และเส้นทางภายในจังหวัด	

ผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถ เพื่อขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ และรถยนต์บริการทัศนาจร ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรดังนี้

เรื่องที่ต้องอบรม	ระยะเวลา
(1) สถานที่ท่องเที่ยว เส้นทางเดินรถและสถานที่สำคัญในจังหวัด (2) ภาษาอังกฤษสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ (3) การให้บริการผู้โดยสาร	3 ชั่วโมง

กรณีที่ผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะ หรือรถยนต์สามล้อสาธารณะเพิ่มเติมอีก 1 ชั่วโมง

2) กรณีต่ออายุ

ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (เมื่อครบ 5 ปี) ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรดังนี้

เรื่องที่ต้องอบรม	ระยะเวลา
(1) การขับอย่างปลอดภัย (2) มารยาทในการขับรถ	1 ชั่วโมง

กรณีผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชาเกี่ยวกับการขับอย่างปลอดภัย และวิชาเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง

ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรดังนี้

เรื่องที่ต้องอบรม	ระยะเวลา
(1) การขับอย่างปลอดภัย (2) มารยาทในการขับรถ (3) กฎหมายระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะ หรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ	3 ชั่วโมง

กรณีที่ผู้ขอต่อใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์สาธารณะหรือรถยนต์สามล้อสาธารณะ วิชาเกี่ยวกับมารยาทสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ วิชากฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่ควรทราบ และวิชาเกี่ยวกับเทคนิคการขับอย่างปลอดภัย เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมง

กรณีผู้ขอต่อใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะซึ่งใบอนุญาตขับรถเดิมสิ้นอายุเกินกว่า 1 ปี ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรในวิชากฎหมาย ระเบียบ และประกาศของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ วิชาเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบและมารยาทของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ และวิชาเกี่ยวกับสถานที่และเส้นทางภายในจังหวัด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมงด้วย

2.5.2 ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522

การอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นดังต่อไปนี้

1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 1 และ 2

เรื่องที่อบรม	ระยะเวลา(ชั่วโมง)
(1) กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (2) กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา (3) เทคนิคการขับอย่างปลอดภัย (4) หน้าที่ผู้ขับรถและการบำรุงรักษารถ (5) มนุษยสัมพันธ์และมารยาทในการขับ (6) การส่งเสริมสุขภาพพลานามัย (7) หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขับรถ (8) หัวใจของการบริการทางการขนส่ง (9) การตรวจความพร้อมของรถก่อนและหลังการใช้งาน	12

2) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 3

เรื่องที่อบรม	ระยะเวลา(ชั่วโมง)
ความรู้เกี่ยวกับรถลากจูงและการขับรถลากจูงอย่างปลอดภัย	3

3) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 4

เรื่องที่อบรม	ระยะเวลา(ชั่วโมง)
ความรู้เกี่ยวกับวัตถุอันตราย ความรู้เกี่ยวกับรถบรรทุกวัตถุอันตรายและหลักการบรรทุกวัตถุอันตราย	6

ทั้งนี้ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 3 จะต้องเข้าอบรมและผ่านหลักสูตรตาม 1) และผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 4 จะต้องเข้าอบรมและผ่านหลักสูตรตาม 1) และ 2) มาแล้ว

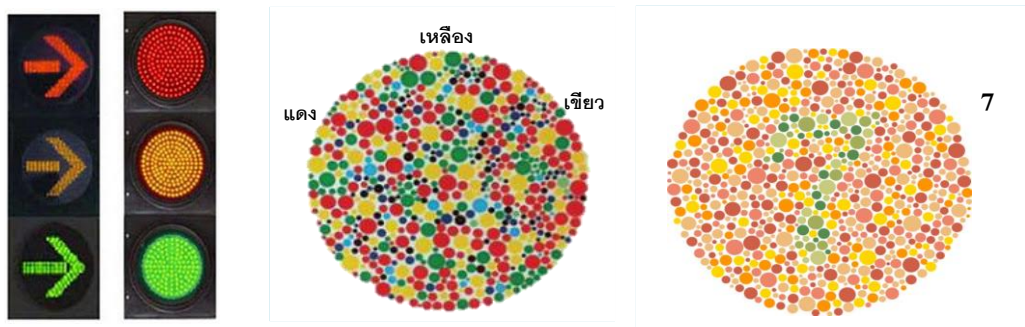
4) กรณีต่ออายุ

ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถจะต้องเข้ารับการอบรมหลักสูตรการขับอย่างปลอดภัย เป็นเวลา 2 ชั่วโมง

2.6 สรุปการทดสอบสมรรถนะด้านร่างกาย

2.6.1 การทดสอบการมองเห็นสี

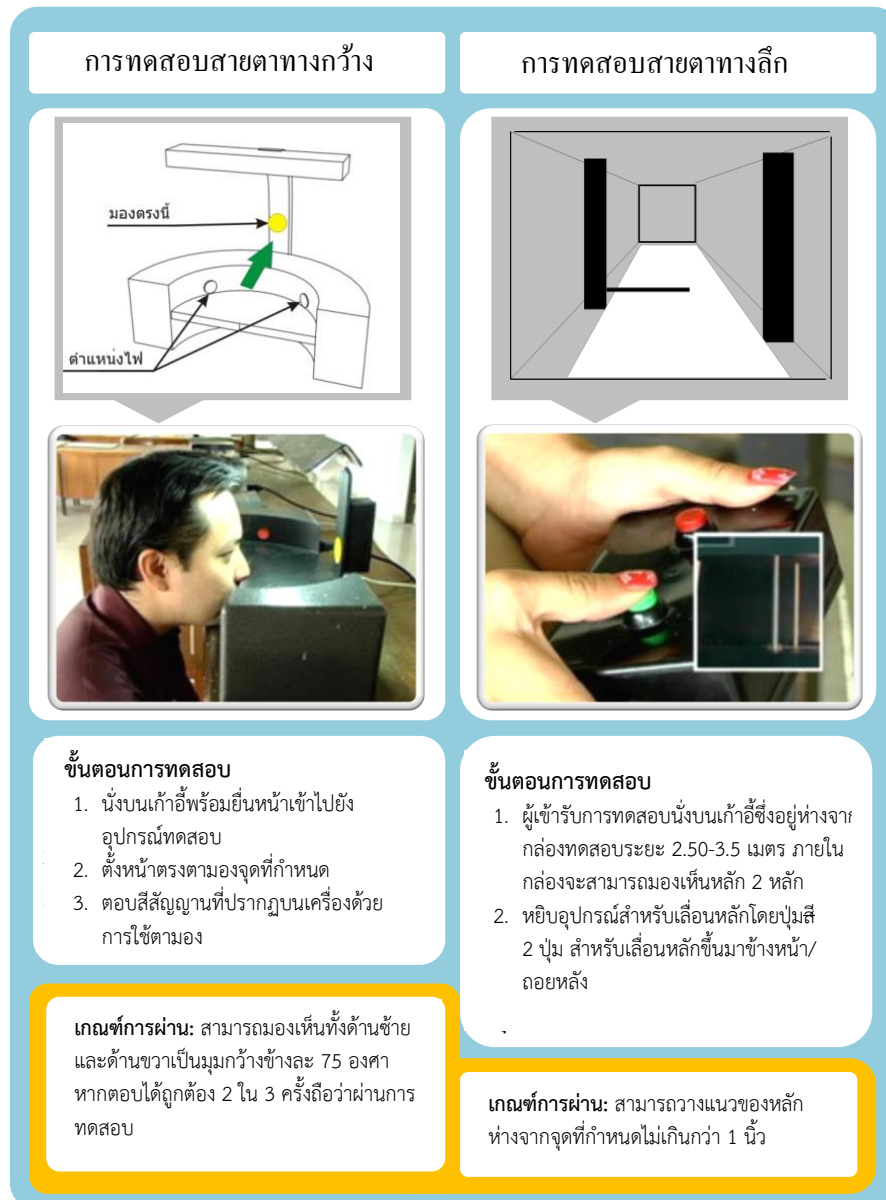
การทดสอบการมองเห็นสีในการขับรถให้ดูสีเขียว สีเหลือง และสีแดง จากเครื่องทดสอบหรือแผ่นภาพทดสอบที่กรรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือเห็นชอบ โดยอยู่ห่างจากเครื่องทดสอบหรือแผ่นภาพทดสอบในระดับสายตาระยะไม่น้อยกว่า 3 เมตร ผู้ทดสอบจะต้องทำการอ่านสีตามที่เจ้าหน้าที่ทดสอบกำหนดสีละ 3 ครั้ง หากอ่านถูกต้องสองในสามครั้งถือว่าผ่านการทดสอบดังรูปที่ 2.3



รูปที่ 2.3 การทดสอบการมองเห็นสี

2.6.2 การทดสอบระดับสายตา

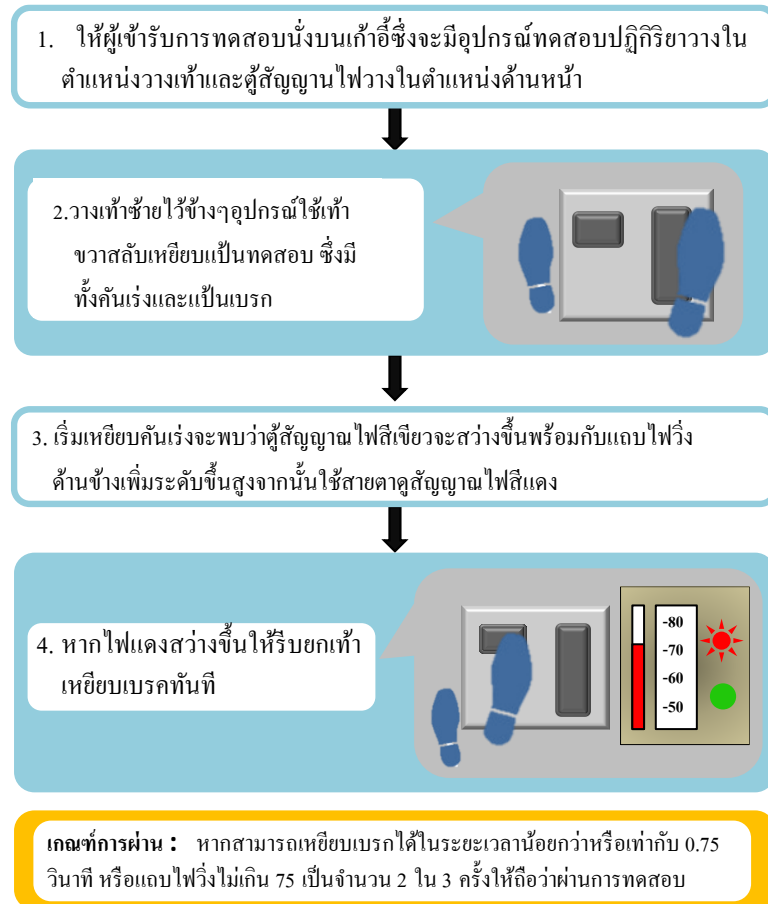
การทดสอบระดับสายตาเป็นการทดสอบเพื่อวัดความสามารถในการมองเห็นโดยใช้เครื่องมือวัดการกระยะสายตาทั้งทางกว้างและทางลึก



รูปที่ 2.4 การทดสอบระดับสายตา

2.6.3 การทดสอบปฏิกิริยา

การทดสอบปฏิกิริยาเป็นการทดสอบความสามารถในด้านการขับขี้นว่าจะสามารถหยุดรถหรือเร่งความเร็วได้ตามสัญญาณไฟหรือเหตุการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที วิธีการทดสอบแสดงดังรูปที่ 2.5



รูปที่ 2.5 การทดสอบปฏิกิริยา

2.7 สรุปการทดสอบภาคทฤษฎี

2.7.1 ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522

การทดสอบภาคทฤษฎีเป็นการสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร ตลอดจนการขับอย่างปลอดภัย ซึ่งในปัจจุบันนี้เป็นการทดสอบด้วยคอมพิวเตอร์ระบบ E-exam ทำให้ผู้เข้าทดสอบได้รับความสะดวกรวดเร็ว โปร่งใสและเป็นธรรม มีระบบฟังเสียงภาษาไทยสำหรับผู้ที่ไม่รู้หนังสือ ข้อทดสอบมีหลายชุด มีให้เลือก 5 ภาษา ได้แก่ ไทย อังกฤษ จีน ญี่ปุ่น และยาวี (ใช้สำหรับจังหวัดในแถบชายแดนภาคใต้)

เกณฑ์การผ่าน

- รถยนต์ ต้องได้ 45 ข้อจากทั้งหมด 50 ข้อ
- รถจักรยานยนต์ ต้องได้ 45 ข้อจากทั้งหมด 50 ข้อ

2.7.2 ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522

การสอบข้อเขียนมีเกณฑ์การทดสอบดังนี้

ชนิดที่	จำนวนข้อสอบ (ข้อ)	เกณฑ์การผ่าน (คะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ)
1 และ 2	45 – 60	75
3	30	75
4	30	75
และสอบข้อเขียนวิชาความรู้เกี่ยวกับ วัตถุอันตรายอีก 30 ข้อ		

2.8 สรุปการทดสอบภาคปฏิบัติ

การทดสอบภาคปฏิบัติเป็นการทดสอบขับรถโดยผู้เข้ารับการทดสอบจะต้องเตรียมรถตามแต่ประเภทที่ขอรับใบอนุญาต โดยกำหนดให้ใช้ทำในการทดสอบเดียวกันทั้งผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 การทดสอบภาคปฏิบัติมีทั้งหมด 7 ท่า แต่ใช้ในการทดสอบเพียง 3 ท่าคือ ท่าที่ 1 และท่าที่ 2 และเลือกทดสอบตามความเหมาะสมของสนามทดสอบอีก 1 ท่า ยกเว้นรถยนต์เกียร์อัตโนมัติไม่ใช้ท่าที่ 4 โดยมีท่าดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 ท่าทดสอบภาคปฏิบัติ

ท่าที่	รายละเอียด	ข้อกำหนด
1	การขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า	ทำบังคับ
2	การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง	ทำบังคับ
3	การขับรถถอยหลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้าย	เลือกทดสอบ
4	การหยุดรถและออกรถบนทางลาด	เลือกทดสอบ
5	การกลับรถ	เลือกทดสอบ
6	การขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก	เลือกทดสอบ
7	การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร	เลือกทดสอบ

2.9 ระบบโรงเรียนสอนขับรถ

โรงเรียนสอนขับรถของประเทศไทยปัจจุบัน มีอยู่ 2 รูปแบบ

- (1) โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกระทรวงศึกษาธิการ
- (2) โรงเรียนสอนขับรถที่จัดตั้งตามกฎหมายขนส่งจัดตั้งโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 “มาตรา 97 ภายใต้บังคับตามมาตรา 96 ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองโดยเป็นโรงเรียนสอนขับรถที่สอนหลักสูตรการสอนขับรถเพื่อการขนส่งทางบก”

2.9.1 โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองมี 4 หลักสูตรดังนี้

- (1) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก
- (2) หลักสูตรการสอนขับรถยนต์
- (3) หลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์
- (4) หลักสูตรการสอนขับรถอื่นๆ ตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด(ปัจจุบันยังไม่มีกำหนด)

ผู้ที่ประสงค์จะขอรับการรับรองโรงเรียนสอนขับรถจะต้องยื่นคำขอจัดตั้งโรงเรียนฯ ต่อกรมการขนส่งทางบก ก่อน (กลุ่มมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดตามแต่กรณี) โดยหากมีคุณสมบัติครบถ้วน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดก็จะได้รับการรับรองเป็น “โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก”

2.9.2 คุณสมบัติของโรงเรียนสอนขับรถ

คุณสมบัติของโรงเรียนสอนขับรถที่จะขอรับรองจากกรมการขนส่งทางบกมีดังนี้

1) หลักสูตรการเรียนการสอนไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดดังนี้

- หลักสูตรการสอนขับรถยนต์และหลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์จะต้องมีชั่วโมงเรียน จำนวนไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมง โดยแยกเป็น
 - **ภาคทฤษฎี** ไม่น้อยกว่า 5 ชั่วโมง ประกอบด้วยวิชาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่า ด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ความรู้ เกี่ยวกับเทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย มารยาทในการขับรถและสาเหตุการ ป้องกันอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับรถและการบำรุงรักษา
 - **ภาคปฏิบัติ** ไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง ประกอบด้วยความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและ พื้นฐานการขับรถ การฝึกหัดขับรถตามท่าฝึกต่างๆ ในสนามฝึกหัดขับรถที่ได้ มาตรฐาน และการฝึกหัดขับรบนอกสถานที่ตามสภาพถนนจริง (เฉพาะหลักสูตร การสอนขับรถยนต์)
- หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น 2 หลักสูตร ดังนี้
 - (ก) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกสำหรับใบอนุญาตขับรถ ชนิดที่ 1 และ 2 จะแยกออกเป็น 2 กรณี
 - กรณีที่ 1 สำหรับผู้ที่ยังไม่เคยมีใบอนุญาตขับรถใดๆ เลย ต้องมีชั่วโมงเรียนไม่น้อย กว่า 41 ชั่วโมง ประกอบด้วย
 - **ภาคทฤษฎี** ไม่น้อยกว่า 14 ชั่วโมง ประกอบด้วยวิชาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่า ด้วยการจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบก กฎหมายแพ่งกฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถ ความรู้เกี่ยวกับ หลักการขับรถอย่างปลอดภัยและการคาดการณ์ ความรู้เกี่ยวกับรถและเครื่องยนต์ การบำรุงรักษา การบรรทุกและแก้ไขข้อขัดข้องเบื้องต้น ความรู้เกี่ยวกับหน้าที่ผู้ ขับรถ มนุษยสัมพันธ์ของผู้ขับรถและมารยาทในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับการ ฝึกหัดขับรถเบื้องต้น ความรู้เกี่ยวกับสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตราย
 - **ภาคปฏิบัติ** ไม่น้อยกว่า 27 ชั่วโมง ประกอบด้วยความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและ พื้นฐานการขับรถ การฝึกหัดขับรถตามท่าฝึกต่างๆ ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถ และพื้นฐานการขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก และการฝึกหัดขับรถที่ใช้เพื่อการ ขนส่งทางบกในท่าต่างๆ การฝึกหัดขับรบนอกสถานที่ตามสภาพถนนจริง
 - กรณีที่ 2 สำหรับผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถแล้ว มีชั่วโมงเรียนไม่น้อยกว่า 30 ชั่วโมง ประกอบด้วย

- **ภาคทฤษฎี** ไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง ประกอบด้วยวิชาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายแพ่งกฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถ ความรู้เกี่ยวกับรถและเครื่องยนต์ การบำรุงรักษา การบรรทุกและแก้ไขข้อขัดข้องเบื้องต้น ความรู้เกี่ยวกับการขับรถอย่างปลอดภัยและการคาดการณ์ ความรู้เกี่ยวกับหน้าที่ผู้ขับรถ มนุษยสัมพันธ์ของผู้ขับรถและมารยาทในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตราย
- **ภาคปฏิบัติ** ไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง ประกอบด้วยการทบทวนความสามารถในการขับรถยนต์ ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกเบื้องต้น การฝึกหัดขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกตามท่าฝึกต่างๆ การฝึกหัดขับรถนอกสถานที่ตามสภาพถนนจริง

(ข) **หลักสูตรสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกสำหรับใบอนุญาตขับรถ ชนิดที่ 3** รถพ่วงเป็นการอบรมและฝึกหัดขับรถที่ต่อเนื่องจากหลักสูตรชนิดที่ 1 และชนิดที่ 2 แล้ว หรือกรณีที่ผู้เข้าอบรมได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 2 แล้ว โดยผู้เข้าอบรมจะต้องเข้ารับการอบรมและฝึกหัดขับรถเพิ่มเติมอีก 26 ชั่วโมง ประกอบด้วย

- **ภาคทฤษฎี** ซึ่งมีเนื้อหาและชั่วโมงการอบรมและฝึกหัดขับรถลากจูงจำนวนไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ประกอบด้วย ความหมายลักษณะรถและอุปกรณ์ส่วนควบของรถลากจูงการขับรถให้ประหยัดน้ำมัน
- **ภาคปฏิบัติ** ซึ่งมีเนื้อหาและชั่วโมงการอบรมและฝึกหัดขับรถลากจูงจำนวนไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง ประกอบด้วย ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถลากจูง และพื้นฐานการขับรถลากจูงการฝึกหัดขับรถลากจูงในท่าต่างๆ

2) อาคาร สำนักงาน และห้องเรียน

ที่ทำการประกอบด้วย ห้องทำงานเจ้าหน้าที่และผู้ฝึกสอน สถานที่รับสมัคร พื้นที่นั่งรอสำหรับผู้มาติดต่อ ห้องสุขาห้องเรียนไม่น้อยกว่า 1 ห้องเรียน ต่อหนึ่งประเภทหลักสูตร มีพื้นที่รวมไม่น้อยกว่า 30 ตารางเมตร

3) สนามฝึกหัดขับรถ

เป็นสนามฝึกหัดขับรถที่บรรจุท่าฝึกต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในแต่ละประเภทหลักสูตรไว้อย่างครบถ้วน เช่น หลักสูตรรถยนต์ และหลักสูตรรถเพื่อการขนส่งทางบกต้องมีไม่น้อยกว่า 13 ท่า หลักสูตรรถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 8 ท่า และมีความยาวของทางวิ่งแบบสวนทางกันได้รอบสนามไม่น้อยกว่า 300 เมตร

4) อุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการสอนและฝึกหัดขับรถ

- สำหรับ**หลักสูตรการสอนขับรถยนต์** จะต้องจัดให้มีรถยนต์ที่มีความมั่นคงแข็งแรง มีเข็มขัดนิรภัย มีแป้นเบรกสำหรับผู้ฝึกสอน 1 ชุด มีกระจกมองหลังติดตั้งทางด้านซ้ายสำหรับผู้ฝึกสอน 1 ชุด กระจกมองด้านซ้ายสำหรับผู้ฝึกสอน 1 ชุด และมีแผ่นป้าย “ฝึกหัดขับรถ” ติดตั้งบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ง่ายทั้งด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ

- สำหรับหลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์ ต้องจัดให้มีรถจักรยานยนต์ฝึกหัดขับได้มาตรฐานตามที่กำหนด เช่น สัญญาณไฟที่แสดงการใช้เบรกมือและเบรกเท้า หมวกนิรภัย ถุงมือ สนับศอก สนับเข่า 1 ชุด ต่อผู้เรียน 1 คน
- สำหรับหลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก จะต้องจัดให้มีรถยนต์เกียร์ธรรมดา มีความมั่นคงแข็งแรง มีคันบังคับคู่ มีเข็มขัดนิรภัย มีแป้นเบรกสำหรับผู้ฝึกสอน 1 ชุด มีกระจกมองหลังติดตั้งทางด้านซ้ายสำหรับผู้ฝึกสอน 1 ชุด กระจกมองด้านซ้ายสำหรับผู้ฝึกสอน 1 ชุด มีเสียงสัญญาณถอยหลัง และมีแผ่นป้าย “ฝึกหัดขับรถ” ติดตั้งบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ง่ายทั้งด้านหน้า ด้านหลังและด้านข้างของตัวรถ

5) อุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการทดสอบ

- เครื่องทดสอบสมรรถภาพร่างกาย ประกอบด้วยเครื่องทดสอบสายตาทางกว้าง สายตาทางลึก การมองเห็นสี ประสาทเท้า
- เครื่องทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) โดยจะต้องจัดให้มีการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยเครื่องทดสอบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) โดยใช้ข้อสอบมาตรฐานเช่นเดียวกับกรรมการขนส่งทางบก (ข้อสอบชุดเดียวกัน) และจะต้องบันทึกภาพในห้องสอบขณะทำการสอบด้วยเครื่อง CCTV ไว้ทุกครั้ง

6) ผู้ฝึกสอนขับรถ

ผู้ฝึกสอนขับรถจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดและจะต้องผ่านการอบรมทดสอบก่อนจึงจะได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนจากกรรมการขนส่งทางบก นอกจากนี้ยังต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถตามประเภทที่ขออนุญาตเป็นผู้ฝึกสอนขับรถมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี (ปัจจุบันมีครูฝึกทั้งสิ้น 712 คน)

7) ค่าธรรมเนียมการอบรมและฝึกหัดขับรถ

ตามประกาศกรรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดค่าธรรมเนียมการอบรมและฝึกหัดขับรถของโรงเรียนสอนขับรถ พ.ศ.2555 มีดังนี้

- (1) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 1 หรือชนิดที่ 2 อัตราค่าธรรมเนียม 4,000 – 6,000 บาท ต่อหลักสูตร
- (2) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 1 หรือชนิดที่ 2 ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้ว อัตราค่าธรรมเนียม 2,500 – 4,500 บาท ต่อหลักสูตร
- (3) หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 3 (รถลากจูง) ซึ่งได้ผ่านการอบรมและฝึกหัดขับรถตาม (1) หรือ (2) หรือได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 2 มาแล้ว อัตราค่าธรรมเนียม 2,500 – 4,000 บาท ต่อหลักสูตร
- (4) หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก อัตราค่าธรรมเนียม 200 – 300 บาท ต่อหลักสูตร
- (5) หลักสูตรการสอนขับรถยนต์ อัตราค่าธรรมเนียม 2,000 - 6,000 บาท ต่อหลักสูตร
- (6) หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์ อัตราค่าธรรมเนียม 100 – 200 บาท ต่อหลักสูตร

- (7) หลักสูตรการอบรมภาคทฤษฎีสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว อัตราค่าธรรมเนียม 300 – 500 บาท ต่อหลักสูตร
- (8) หลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์ อัตราค่าธรรมเนียม 500 – 1,000 บาท ต่อหลักสูตร
- (9) หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ อัตราค่าธรรมเนียม 100 – 200 บาท ต่อหลักสูตร
- (10) หลักสูตรการอบรมภาคทฤษฎีสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว 300 – 500 บาท ต่อหลักสูตร

2.9.3 การวางหลักทรัพย์

ผู้ได้รับหนังสือรับรองโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองแล้ว จะต้องวางหลักทรัพย์เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารในประเทศ หรือพันธบัตรรัฐบาลไทย ตามหลักสูตรที่ได้รับการรับรอง จำนวนมูลค่าหลักสูตรละ 100,000 บาท (ภายใน 15 วัน หลังจากได้รับการรับรอง) โดยหลักทรัพย์ดังกล่าวจะถูกนำไปใช้เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดการเรียนการสอนแก่นักเรียนหากโรงเรียนไม่สามารถดำเนินการได้จากเหตุต่างๆ เช่น ถูกยกเลิก หรือถูกพักใช้หนังสือรับรอง เป็นต้น

2.9.4 สิทธิประโยชน์ของโรงเรียนสอนขับรถ

สิทธิประโยชน์ที่โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก จะได้รับซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้มอบให้เป็น 2 ระดับ คือ

- ระดับที่ 1** โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกสามารถทดสอบสมรรถภาพร่างกาย และอบรมภาคทฤษฎี แทนกรมการขนส่งทางบก (ยกเว้นการสอบภาคทฤษฎี และการทดสอบภาคปฏิบัติจะทำโดยเจ้าหน้าที่ของกรมฯ) โดยโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกที่ได้รับการรับรองแล้วจะได้รับสิทธินี้เช่นเดียวกันทุกโรงเรียน
- ระดับที่ 2** โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกสามารถทดสอบสมรรถภาพร่างกาย และอบรมภาคทฤษฎี ทดสอบภาคทฤษฎีและทดสอบภาคปฏิบัติ แทนกรมการขนส่งทางบกได้ โดยโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกที่จะขอรับสิทธินี้จะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้
 - ต้องได้รับการรับรองมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน
 - มีผลการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยในการสอบครั้งแรกจะต้องมีผู้สอบผ่านไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของผู้เข้าสอบทั้งหมดและต่อเนื่อง 6 เดือน
 - ผลการสอบแก้ตัวผู้สอบจะต้องผ่านร้อยละ 100 ต่อเนื่อง 6 เดือน
 - ไม่เคยถูกพักใช้และหรือระงับหนังสือรับรองในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา
 - ต้องใช้เครื่องทดสอบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ในการสอบภาคทฤษฎี

2.9.5 การควบคุมกำกับดูแล

หน่วยงานผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ มีดังนี้

- กลุ่มมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก มีหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- สำนักงานขนส่งจังหวัดมีหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลเพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นผู้ดำเนินการ โดยจะมีการเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องผ่านทางเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก www.dlt.go.th/school_driving/index.htm

วิธีการตรวจสอบกำกับดูแลการดำเนินการของโรงเรียนฯ จะดำเนินการผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้

- (1) ตรวจสอบผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ผ่านระบบงานโรงเรียนสอนขับรถ) โดยกำหนดให้โรงเรียนสอนขับรถต้องบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับนักเรียนและการทำการเรียนการสอนผ่านระบบงานฯ เช่น การรับสมัครเรียน บันทึกผลการเรียนการสอน การออกหนังสือรับรองผลการเรียนเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการขอรับใบอนุญาตขับรถกับกรมฯ ซึ่งผู้ตรวจสอบจะสามารถตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ของโรงเรียนในเขตพื้นที่รับผิดชอบได้เป็นปัจจุบันตลอดเวลา (Real time) สำหรับในส่วนของกรมฯ จะสามารถเข้าตรวจสอบข้อมูลของโรงเรียนสอนขับรถทุกแห่งได้ทั่วประเทศ
- (2) ตรวจสอบจากเอกสารที่ทางราชการกำหนดให้โรงเรียนฯ ต้องจัดทำเก็บไว้เป็นหลักฐาน หรือต้องจัดทำส่งให้กับทางราชการตรวจสอบ
- (3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบการดำเนินการจริง ณ สถานประกอบการอย่างต่อเนื่องตามความเหมาะสม โดยจะไม่แจ้งให้โรงเรียนฯ ทราบล่วงหน้า (ปัจจุบันกำหนดให้ไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง/โรงเรียน/ไตรมาส)

2.9.6 รายชื่อโรงเรียนสอนขับรถ

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองมี 35 แห่ง (ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2557) ตั้งอยู่ใน 25 จังหวัดดังนี้

ตารางที่ 2.3 โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

ลำดับ	โรงเรียน	จังหวัด	หลักสูตร/สถานะ
			รับรองแล้ว
1.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า*	สมุทรปราการ	จยย.
2.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า กรีนวิง*	เชียงราย	จยย.
3.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า เตชอัมพรพาณิชย์*	ราชบุรี	จยย.
4.	โรงเรียนสอนขับรถ ยูพีดี *	กรุงเทพฯ	รย.
5.	โรงเรียนสอนขับรถ แสงอาทิตย์ *	กรุงเทพฯ	รย.
6.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า ที.เค.ซี. มอเตอร์ไบค์	กำแพงเพชร	จยย.
7.	โรงเรียนสอนขับรถ ไอดี ไตรฟ์เวอร์ *	ขอนแก่น	รย., จยย., ขส
8.	โรงเรียนสอนขับรถเขาตันหยง *	นราธิวาส	รย., จยย., ขส

ลำดับ	โรงเรียน	จังหวัด	หลักสูตร/สถานะ
			รับรองแล้ว
9.	โรงเรียนสมาร์ทไดร์ฟ อุดรสอนขับรถ *	อุดรธานี	รย., จยย.
10.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า เกียรติสุนนท์*	อุบลราชธานี	จยย.
11.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า บุรีรัมย์นครการ*	บุรีรัมย์	จยย.
12.	โรงเรียนท่ากลางสอนขับรถยนต์ *	ตรัง	รย.
13.	โรงเรียนเทคโนโลยีช่างอุตสาหกรรม*	เชียงราย	รย.,จยย.
14.	สถาบันฝึกขับขี่ยานยนต์ยามาฮ่า*	สมุทรปราการ	จยย.
15.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า ศุภกิจมอเตอร์*	สุราษฎร์ธานี	จยย.
16.	โรงเรียนภูมิปัญญาพัฒนา	ร้อยเอ็ด	รย.
17.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า*	พิษณุโลก	จยย.
18.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์พรุภาพ*	เพชรบุรี	จยย.
19.	โรงเรียนสอนขับรถอุดรยูเซฟ	อุดรธานี	รย., จยย.
20.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ฮอนด้า*	กรุงเทพฯ	รย., จยย.
21.	โรงเรียนสอนขับรถ ยูตีไทร์เวอร์ส*	นครราชสีมา	รย., จยย.
22.	ศูนย์ฝึกขับขี่ยานยนต์ปิยะ	ระยอง	จยย.
23.	โรงเรียนสอนขับรถดลพรยานยนต์*	เชียงใหม่	รย., จยย.
24.	โรงเรียนสอนขับรถเขาตันหยงสาขาสิงหนคร*	สงขลา	รย., จยย.,ขส
25.	โรงเรียนสอนขับรถ พะเยาเซฟตี้ไทร์ฟิง*	พะเยา	รย.,จยย.
26.	โรงเรียนสอนขับรถ ยูพีดี แอดวานซ์ ไลเซน	สมุทรปราการ	รย.,จยย.
27.	โรงเรียนสอนขับรถบุงหวาย-อุบล ขับขี่ยานยนต์	อุบลราชธานี	รย.,จยย.
28.	โรงเรียนสอนขับรถสมชัยวิทยานยนต์	ตรัง	รย.,จยย.
29.	โรงเรียนสอนขับรถยศกร	นครศรีธรรมราช	รย.
30.	สถาบันอ้อมน้อยสอนขับรถ	สมุทรสาคร	รย.,จยย.
31.	โรงเรียนสอนขับรถโซติมา	ภูเก็ต	รย.
32.	โรงเรียนสอนขับรถ ธนาสอนขับรถยนต์	กรุงเทพฯ	รย.
33.	โรงเรียนสอนขับรถแอดวานซ์ ชลบุรี	ชลบุรี	รย.,จยย.
34.	โรงเรียนสอนขับรถ หาดใหญ่ยานยนต์ยะลา	ยะลา	รย.,จยย.
35.	สถานสอนขับรถ อีชี	กรุงเทพฯ	รย.

หมายเหตุ* เป็นโรงเรียนที่ได้ทำบันทึกข้อตกลงกับกรมการขนส่งทางบก (MOU) (ได้รับสิทธิพิเศษแล้ว) รวม 22 แห่ง

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองในปัจจุบันแยกตามหลักสูตรที่สอนได้ดังนี้

- โรงเรียนสอนขับรถที่สอนเฉพาะรถจักรยานยนต์ จำนวน 11 แห่ง
- โรงเรียนสอนขับรถที่สอนเฉพาะรถยนต์ จำนวน 8 แห่ง
- โรงเรียนสอนขับรถที่สอนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน 13 แห่ง
- โรงเรียนสอนขับรถที่สอนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถขนส่ง จำนวน 3 แห่ง

2.9.7 สถิติจำนวนนักเรียน

สถิติจำนวนนักเรียนที่ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองทั่วประเทศ แสดงดังตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.4 สถิติจำนวนนักเรียนที่ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรของโรงเรียนสอนขับรถ

ปี	จำนวนนักเรียน	อัตราการเพิ่มขึ้นของ จำนวนนักเรียน (%)	จำนวนโรงเรียน
2551*	3,408	-	15
2552	11,838	247.36	20
2553	19,043	60.86	21
2554	23,820	20.05	24
2555	27,102	13.78	24
2556	39,666	46.35	28
รวม	124,877	-	-

หมายเหตุ * ปีที่เริ่มใช้ระบบงานโรงเรียนสอนขับรถ ในการประมวลผลการดำเนินการของโรงเรียน

2.9.8 ปัญหาและอุปสรรค

ปัจจุบันมีโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองน้อยมาก และยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ เนื่องจากขาดผู้ลงทุน สาเหตุมาจากค่าใช้จ่ายในการลงทุนจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถสูง เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ที่โรงเรียนได้รับจากผู้เรียนขับรถ ประกอบกับประชาชนมีทางเลือกที่จะฝึกหัดขับรถจากแหล่งอื่นที่อาจจะไม่เสียค่าใช้จ่ายหรือเสียน้อยกว่า แม้จะต้องเสียเวลาเข้ารับการอบรมและทดสอบจากกรมการขนส่งทางบกก็ตาม

2.10 มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

เมื่อได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว ผู้ที่ขับรถต้องขับรถด้วยความระมัดระวังและต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณีรวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกอย่างเคร่งครัด ซึ่งหากผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายย่อมได้รับผลร้ายจากมาตรการลงโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งมีตั้งแต่การตักเตือนจนถึงโทษจำคุก ทั้งนี้อาจสรุปสาระสำคัญของมาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายได้ดังนี้

2.10.1 มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522

1) อำนาจนายทะเบียน

- ก) การยึดใบอนุญาตขับรถ⁴¹นายทะเบียนมีอำนาจเรียกใบอนุญาตขับรถมายึดไว้ได้ หากปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามกฎหมายไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดฐานขับรถหรือกระทำการใด ๆ อันน่าจะเป็นภัยต่อประชาชน หรือมีผู้กล่าวโทษว่าทำลายความสงบสุขของประชาชนในถนนหรือทางหลวงโดยขู่เข็ญ ทุหมิ่น รังแก หรือรบกวนคนขับรถด้วยกันหรือผู้โดยสาร ทั้งนี้ ในการยึดใบอนุญาตให้มีการบันทึกไว้ในใบอนุญาตขับรถดังกล่าว และห้ามมิให้ยึดใบอนุญาตนั้นเกินหนึ่งปี
- ข) การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ⁴²นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถ หากปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายโดยการพักใช้ใบอนุญาตขับรถนั้นให้กระทำได้คราวละไม่เกินหกเดือน
- ค) การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ⁴³นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถหากปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะรายใดกระทำความผิดตามกฎหมายซ้ำในข้อหาเดียวกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อนเกิดขึ้นไม่มารายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้งโดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนโดยไม่มีเหตุสมควร หรือเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้

⁴¹มาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

⁴²มาตรา 53/1 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

⁴³มาตรา 53/1 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

2) อำนาจผู้ตรวจการ⁴⁴

ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับรถหยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมาย กับมีอำนาจสั่งให้บุคคลใดปฏิบัติตามการเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบได้ และเมื่อพบว่าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย จะว่ากล่าวตักเตือนหรือสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ มีคำสั่งเพื่อดำเนินการเปรียบเทียบปรับก็ได้ เว้นแต่เป็นกรณีที่มีความผิดดังกล่าวมีโทษจำคุก ให้ผู้ตรวจการนำตัวผู้นั้นส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจเพื่อดำเนินคดีต่อไป โดยในการออกคำสั่งให้ไปรายงานตนต่อนายทะเบียนดังกล่าว ผู้ตรวจการจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของผู้นั้นไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องรับนำใบอนุญาตขับรถที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบแก่นายทะเบียนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกคำสั่งและให้ถือว่าคำสั่งนั้นเป็นใบอนุญาตขับรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาที่ให้ไปรายงานตนดังกล่าว

2.10.2 มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522⁴⁵

ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถของผู้นั้น และสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดสิบสองชั่วโมง โดยให้ถือว่าคำสั่งนั้นเป็นใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาดังกล่าวได้ ทั้งนี้ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถดังกล่าวได้ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถนั้นเสียก็ได้

2.10.3 มาตรการลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522

1) อำนาจยึดใบอนุญาตขับรถ⁴⁶

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย จะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีนี้ เจ้าพนักงานจราจรจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรต้องรับนำใบอนุญาตขับรถที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง ทั้งนี้ ใบรับแทนใบอนุญาตขับรถที่ออกให้ดังกล่าวใช้แทนใบอนุญาตขับรถได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน โดย 16 สถานความผิดมีดังนี้

- (1) ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (2) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร
- (3) แขงรถด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
- (4) แขงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน ในทางโค้ง หรือแขงรถในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือแขงรถเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนไม่อาจเห็นทาง

⁴⁴มาตรา 57 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

⁴⁵มาตรา 109 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

⁴⁶มาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร หรือแซงรถเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย หรือแซงรถในที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย

- (5) จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ
- (6) ขับรถแท็กซีปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร
- (7) ขับรถแท็กซีพาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง
- (8) ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (9) ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว
- (10) ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา
- (11) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (12) ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- (13) ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจร สีแดงที่มีคำว่า "หยุด" (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)
- (14) ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (15) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่ใกล้เคียงทันที
- (16) แซงรถในทาง

ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดใน 16 ฐานความผิดจะต้องถูกดำเนินการดังนี้

- (1) กระทำความผิดครั้งแรก จะถูกยึดใบอนุญาตขับรถครั้งละ 15 วัน
- (2) กระทำความผิดครั้งที่ 2 ขึ้นไป จะถูกยึดใบอนุญาตขับรถครั้งละ 30 วัน
 - หากกระทำความผิดซ้ำซากกันในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก จะถูกเรียกเข้ามาอบรมและทดสอบก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถคืนในการทดสอบ ผู้เข้ารับการอบรมต้องได้คะแนนมากกว่าร้อยละ 50
 - หากกระทำความผิดและถูกบันทึกเกินกว่า 60 คะแนน จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่เกิน 90 วัน
- (3) การเริ่มนับวันถูกยึด ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับกับพนักงานสอบสวน
- (4) การขับรถในระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับรถ
 - ขับขี่ระหว่างถูกยึดใบอนุญาตขับรถ มีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท
 - ขับขี่ระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถ มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (5) ผู้ใดขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2) การตัดคะแนนความประพฤติ⁴⁷

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามกฎหมาย ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับรถของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน โดยผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับรถดังกล่าวอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับรถที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

2.10.4 สรุปมาตรการตัดคะแนน

มาตรการตัดคะแนนดังที่ได้กล่าวข้างต้น อาจสรุปได้ดังนี้

ตัด 10 คะแนน (ติดสติ๊กเกอร์สีเหลืองรูปตัว A ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับรถ)

- (1) ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร ปรับ 400 -1,000 บาท
- (2) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร ปรับ 400 – 1,000 บาท

ตัด 20 คะแนน (ติดสติ๊กเกอร์สีเขียวรูปตัว B ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับรถ)

- (1) ขับรถแซงด้านซ้าย และไม่มีความปลอดภัย ปรับ 400 – 1,000 บาท
- (2) แซงในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ ปรับ 400 – 1,000 บาท
- (3) แซงรถเมื่อมีหมอก ฝน ผุ่่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจมองเห็นทางข้ามได้ในระยะ 60เมตร ปรับ 400 – 1,000 บาท
- (4) แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานหรือทางโค้ง ปรับ 400 – 1,000 บาท
- (5) แซงรถเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย ปรับ 400 – 1,000 บาท
- (6) แซงรถในที่ที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย ปรับ 400 – 1,000 บาท
- (7) จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ปรับ 200 – 500 บาท
- (8) ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- (9) ขับรถแท็กซี่พาผู้โดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

⁴⁷ มาตรา 161 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ตัด 30 คะแนน (ติดสติ๊กเกอร์สีเหลืองฟ้ารูปตัว C ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับรถ)

- (1) ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (2) ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว ปรับ 400 – 1,000 บาท
- (3) ขับรถในลักษณะผิดกติกาของการขับรถตามธรรมดา จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (4) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (5) ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

ตัด 40 คะแนน (ติดสติ๊กเกอร์สีส้มรูปตัว D ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับรถ)

- (1) ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดตามสัญญาณไฟจราจรสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- (2) ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น จำคุกไม่เกิน 3 เดือนปรับ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (3) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที (ชนแล้วหลบหนี) จำคุกไม่เกิน 3 เดือนปรับ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (4) แข่งรถในทางสาธารณะ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลพักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

บทที่ 3 พุทธกรรมและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

3.1 สถานการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นต้นเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนนำมาซึ่งความสูญเสียและผลกระทบอย่างมากมายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตก่อนวัยอันควร พบว่า ในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2549-2555 มีผู้ใช้รถใช้ถนนประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 10,326 คน บาดเจ็บ 50,988 คน โดยการศึกษามูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทยของกรมทางหลวง ได้ประมาณมูลค่าความสูญเสียทางการเงินที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทั้งหมดในปี พ.ศ. 2551 ไว้สูงถึง 232,000 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยผลการวิจัยพบว่าทุกครั้งที่มียุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นในประเทศไทยถึงขั้นทำให้มีผู้เสียชีวิตนั้น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจะมีมูลค่าสูงถึง 5,300,000 บาทต่อครั้งโดยเฉลี่ย ส่วนอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดผู้บาดเจ็บถึงขั้นพิการนั้นมีมูลค่าสูงกว่าคือประมาณ 6,200,000 บาท โดยเฉลี่ย โดยการประมาณการนี้เกิดขึ้นจากการนำมูลค่าความสูญเสียทางแรงงานและผลผลิต ความสูญเสียคุณภาพชีวิตมาคำนวณรวมกับค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ซึ่งรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ค่ารถพยาบาล และค่าดูแลรักษา นอกจากนี้ แล้วยังคำนวณค่าใช้จ่ายในการสอบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจ ค่าใช้จ่ายในการส่งคดีขึ้นศาล ค่าทนาย ค่าใช้จ่ายของบริษัทประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะและทรัพย์สินอื่นๆ เข้าไว้ด้วย ส่วนการจราจรที่ติดขัดอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ นั้น ก็ทำให้ผู้ประกอบการต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงขึ้น โดยปัญหาดังกล่าวได้กลายเป็นข้อกังวลของรัฐบาลและหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนที่ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหอย่างเป็นระบบและจริงจัง และต้องมีความร่วมมือทั้งในระดับยุทธศาสตร์จนถึงระดับแผนงานเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดคือ การลดอัตราการสูญเสียและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน

องค์การอนามัยโลกได้กล่าวไว้ว่า ในแต่ละวันผู้คนจำนวนมากกว่า 3,000 คนที่ต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และได้มีการคาดการณ์ว่าระหว่างปี พ.ศ.2543-2563 การเสียชีวิตจากการจราจรจะลดลงประมาณ 30% ในประเทศที่มีรายได้สูง แต่จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ถ้าปราศจากการดำเนินการแก้ไขปัญหที่เหมาะสม สมัชชาสหประชาชาติในการประชุมครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ได้รับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก และประกาศให้ ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ โดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการ ดังนี้

- การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity)

- การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)
- การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design)
- การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user behavior)
- การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ ควรมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จึงได้ดำเนินการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญาโมสโก ดังนี้

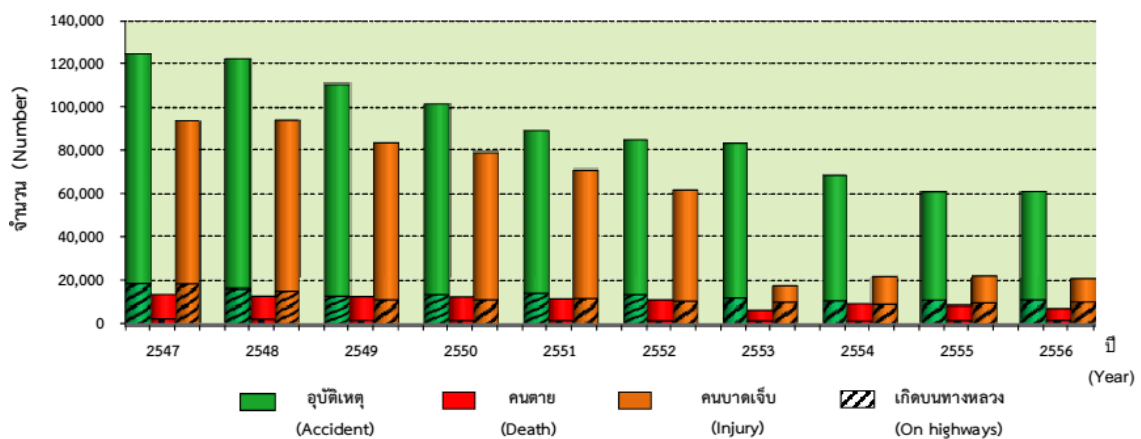
- (1) กำหนดให้การดำเนินการในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ.2554-2563 ให้มีเป้าหมายตามมาตรฐานสากล คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่งหรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน
- (2) กำหนดแนวทางการดำเนินงานใน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ปี 2554 - 2563 จำนวน 8 ประการ ได้แก่
 - ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
 - ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
 - แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
 - ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
 - ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
 - พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย
 - พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
 - พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความแข็งแกร่งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(อ้างอิงจาก สนข. “รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน”)

จะเห็นได้ว่าการดำเนินการต่างๆ ข้างต้นนั้นเกี่ยวข้องกับการปรับพฤติกรรมของผู้ขับรถหลายประการ การพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาคุณภาพผู้ขับรถจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

3.1.1 แนวโน้มของอุบัติเหตุทางถนน

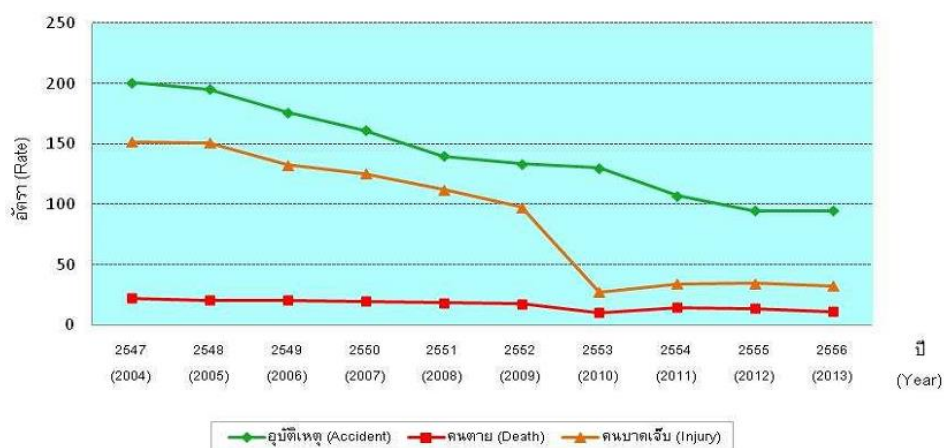
จากการรวบรวมข้อมูลของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุในปี 2547 จำนวน 124,530 ราย หลังจากนั้นแนวโน้มลดลง จนกระทั่งปัจจุบันในปี 2556 เกิดขึ้น 61,246 ราย สำหรับความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พบว่า มีผู้สูญเสียชีวิตในปี 2547 จำนวน 13,766 คน หลังจากนั้นแนวโน้มลดลง จนกระทั่งปัจจุบันในปี 2556 มีจำนวนคนสูญเสียชีวิต 7,338 คน ขณะเดียวกันการได้รับบาดเจ็บของผู้ใช้ทาง พบว่า มีคนบาดเจ็บ 94,164 คน ในปี 2547 และมีแนวโน้มลดลงจนกระทั่งปัจจุบันปี 2556 มีคนบาดเจ็บ 20,888 คน ดังแสดงในรูปที่ 3.1



แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

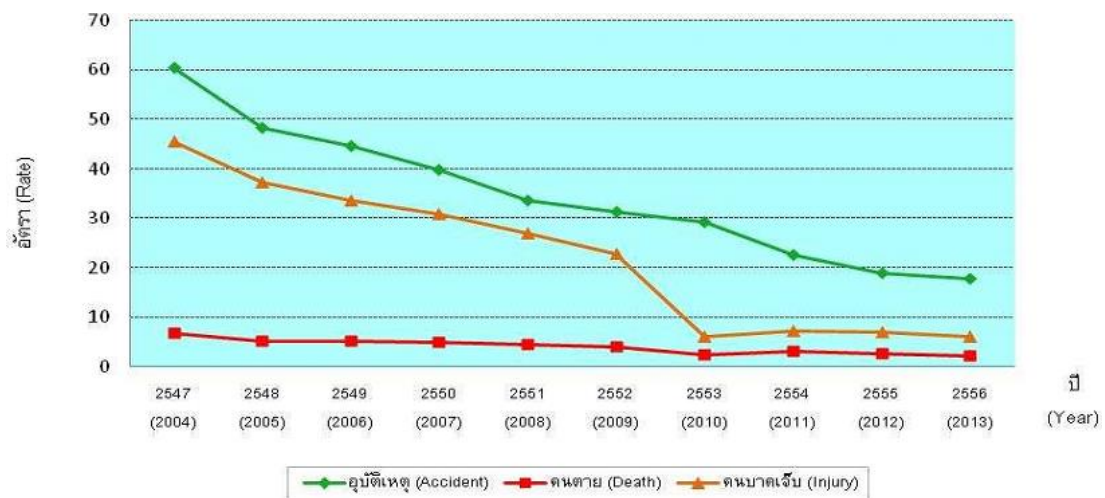
รูปที่ 3.1 แนวโน้มอุบัติเหตุของประเทศไทย

เมื่อพิจารณาอัตราอุบัติเหตุต่อประชากรและจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุ อัตราคนตาย และอัตราการบาดเจ็บต่อประชากร 100,000 คน และยานพาหนะที่จดทะเบียน 10,000 คัน ดังแสดงในรูปที่ 3.2 และรูปที่ 3.3



แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุ การตาย การบาดเจ็บ ต่อประชากร 100,000 คน

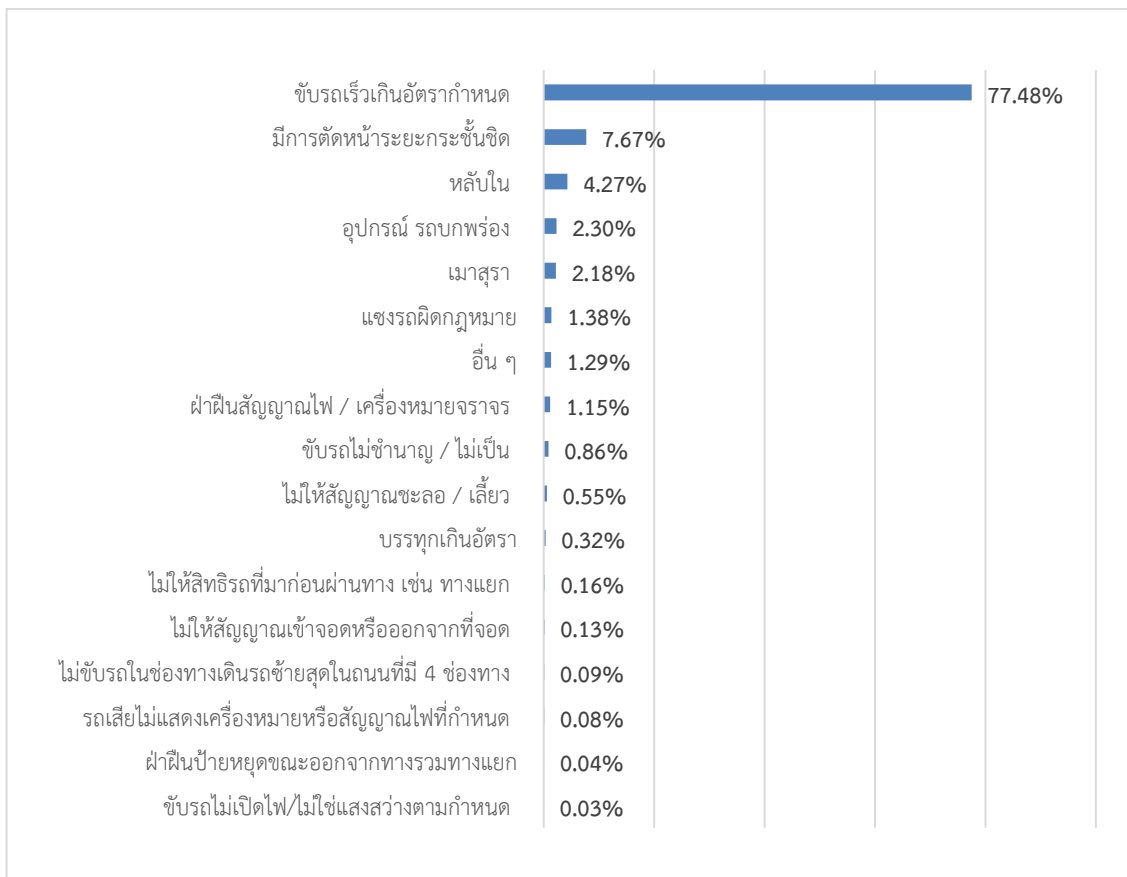


แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

รูปที่ 3.3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุ การตาย การบาดเจ็บ ต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน

3.1.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วย ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนน และสิ่งแวดล้อม โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ ลูกโซ่ จากสถิติอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ.2556 ดังแสดงในรูปที่ 3.4 จะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุกว่าร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด ตัดหน้า ระยะกระชั้นชิด หลับใน หรือ เมาสุรา



ที่มาของข้อมูล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2556)

รูปที่ 3.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ทั้งนี้หากพิจารณาบรรดาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บทั้งหมดข้างต้น ปัจจัยด้านคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดซึ่งนอกเหนือไปจากปัจจัยด้านยานพาหนะและด้านถนน โดยจากข้อมูลสถิติย้อนหลังในช่วง 10 ปีที่ผ่านมากลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บยังคงมีแนวโน้มเป็นเช่นเดิม ซึ่งอาจแบ่งกลุ่มเสี่ยงได้ดังต่อไปนี้

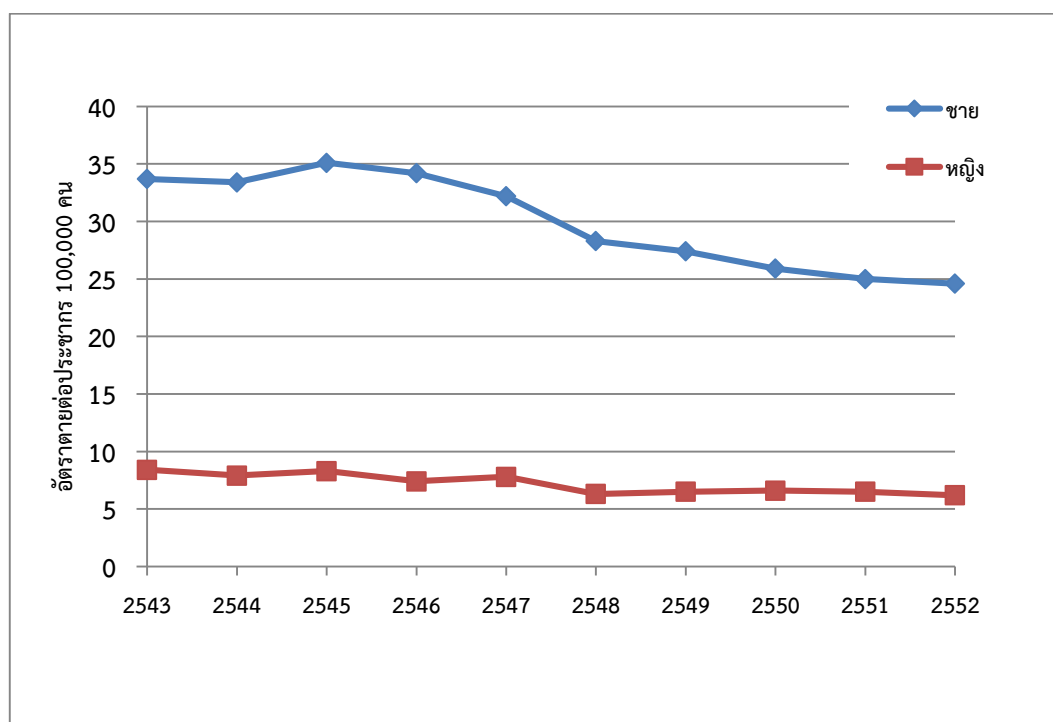
3.1.3 กลุ่มเสี่ยงจำแนกตามเพศ

ข้อมูลกลุ่มเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์จำแนกตามเพศ แสดงดังตารางที่ 3.1 และรูปที่ 3.5 โดยจากข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข พบว่าผู้ที่เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงประมาณ 3 เท่า จึงอาจกล่าวได้ว่าเพศชายมีโอกาสเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถมากกว่าเพศหญิง ส่วนหนึ่งเนื่องจากผู้ขับขี่เพศชายมีนิสัยชอบความเสี่ยง ความท้าทาย หรือมีระดับความก้าวร้าวที่มากกว่าผู้หญิง

ตารางที่ 3.1 จำนวนและอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2543-2552

เพศ		ปี พ.ศ.									
		2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
ชาย	จำนวน	10,333	10,254	10,773	10,502	9917	8,980	8,397	7,943	7676	7562
	อัตรา	33.7	33.4	35.1	34.2	32.2	28.3	27.4	25.9	25.0	24.6
หญิง	จำนวน	2603	2468	2581	2309	2423	2061	2024	2046	2011	1928
	อัตรา	8.4	7.9	8.3	7.4	7.8	6.3	6.5	6.6	6.5	6.2
รวม	จำนวน	12,936	12722	13354	12811	12340	11041	10421	9989	9687	9490
	อัตรา	20.9	20.5	21.3	20.4	19.7	17.1	16.4	15.9	15.3	15.0

แหล่งข้อมูล : ข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข



แหล่งข้อมูล : ข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.5 อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามเพศ

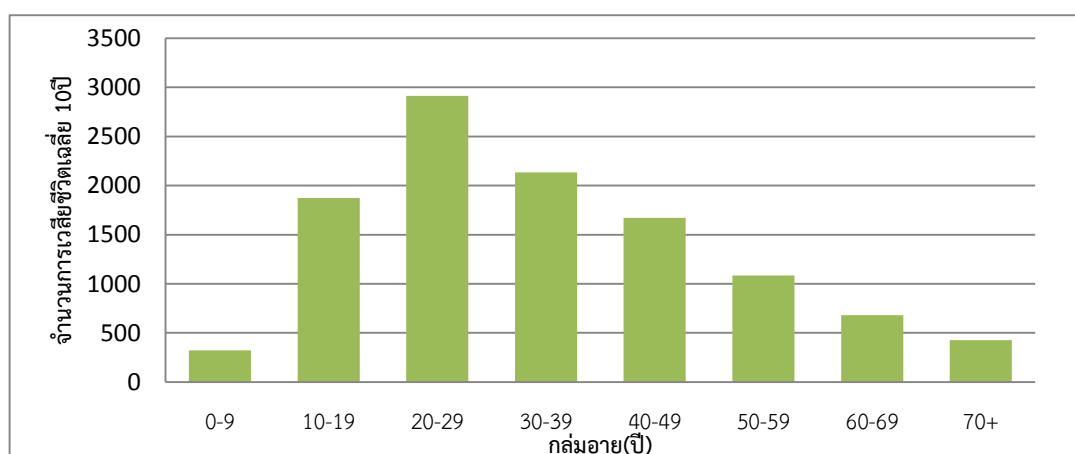
3.1.4 กลุ่มเสี่ยงจำแนกตามกลุ่มอายุ

จากข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข ปี พ.ศ.2543-2552 พบว่าเมื่อจำแนกรายกลุ่มอายุ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของรถยนต์ เฉลี่ย 10 ปี กลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ กลุ่มอายุ 20-29 ปี รองลงมาคือกลุ่มอายุ 30-39 ปี ซึ่งจะเห็นได้ว่ากลุ่มเสี่ยงสูงสุด คือ กลุ่มอายุในช่วงระหว่างวัยรุ่นกับวัยผู้ใหญ่ตอนต้น ซึ่งมักจะมีทัศนคติ (Attitude) และพฤติกรรมชอบความเสี่ยงในการขับขี่ มักมั่นใจในตัวเองสูง และประเมินสถานการณ์อันตรายที่มักจะประเมินต่ำกว่าความเป็นจริง อีกทั้งกลุ่มอายุในช่วงระหว่างวัยรุ่นกับวัยผู้ใหญ่ตอนต้น จะมีประสบการณ์ขับขี่น้อยจึงมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะตัดสินใจช้ากว่า

ตารางที่ 3.2 จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ.2543-2552

ปี	กลุ่มอายุ (ปี)							
	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70+
2543	471	1935	3372	2522	1850	1087	742	454
2544	417	1892	3297	2627	1849	1067	759	417
2545	388	2228	3594	2502	1880	1136	735	438
2546	354	2167	3600	2377	1753	1117	672	401
2547	321	2201	3292	2223	1653	1141	703	416
2548	270	1816	2824	1998	1528	985	604	353
2549	269	1754	2595	1893	1576	1051	621	418
2550	242	1697	2304	1765	1566	1076	650	437
2551	285	1550	2174	1761	1552	1042	625	436
2552	215	1478	2060	1685	1494	1150	691	485
เฉลี่ย	323	1872	2911	2135	1670	1085	680	426

แหล่งข้อมูล : ข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

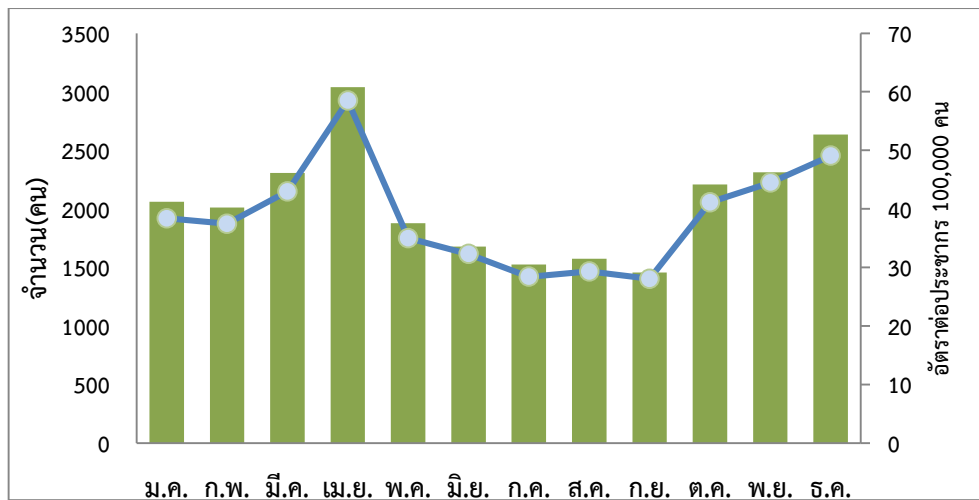


แหล่งข้อมูล : ข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.6 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ เฉลี่ย 10 ปี

3.1.5 อุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาเดือน

จากชุดข้อมูลมาตรฐานโรงพยาบาล 12 แห่ง เมื่อปี พ.ศ.2551 จำแนกรายเดือน จะพบว่า ในช่วงเดือน เมษายน มีจำนวนและอัตราผู้ป่วยนอกจากอุบัติเหตุรถยนต์สูงที่สุด รองลงมาคือเดือนธันวาคม และเดือน พฤษภาคมตามลำดับ ซึ่งจะเห็นว่าในช่วงวันหยุดเทศกาลจะมีการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์สูง เช่น เทศกาล สงกรานต์ (เมษายน) และเทศกาลปีใหม่ (ธันวาคม)

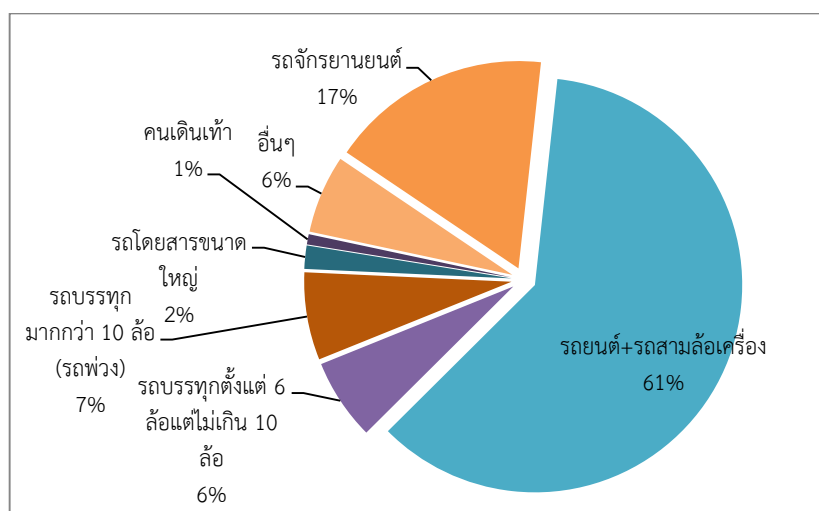


แหล่งข้อมูล : ข้อมูลรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.7 ผู้ป่วยนอกต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุรถยนต์ ปี พ.ศ.2551

3.1.6 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

จากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงประจำปี 2556 พบว่ากลุ่มผู้ใช้ทางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุแยกตามประเภทยานพาหนะ ได้ผลแสดงดังรูปที่ 3.8



แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

รูปที่ 3.8 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

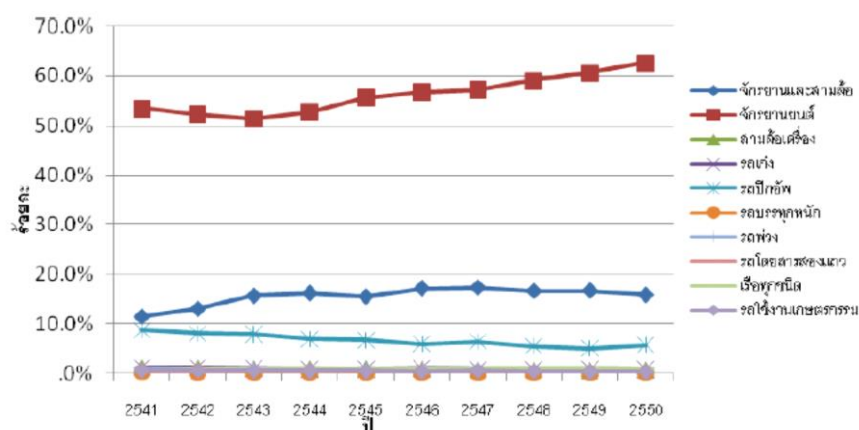
3.2 อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

1) กลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี

จากการศึกษาข้อมูลของเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ของสำนักกระบาดวิทยาในช่วงปี พ.ศ. 2541-2550 ซึ่งเป็นข้อมูลที่จัดเก็บในโรงพยาบาลทั้งสิ้น 24 แห่งจากทั่วประเทศพบว่า ในกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี มีจำนวนทั้งสิ้น 75,807 ราย เสียชีวิต 2,281 ราย โดยผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นผู้ขับขี่ประมาณร้อยละ 60 และเป็นผู้โดยสารประมาณ ร้อยละ 40 ในกลุ่มผู้ขับขี่ ร้อยละ 31.69 มีอายุอยู่ในช่วง 10-14 ปี รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุมากที่สุดของอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 56.9 ของผู้ประสบเหตุทั้งหมด เมื่อพิจารณาการขับขี่ยานพาหนะพบว่า เด็กอายุ 10-14 ปี จะเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ โดยมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี จากร้อยละ 22.01 เป็น 37.02 และเสียชีวิตร้อยละ 75.0 ของเด็กที่เสียชีวิตทั้งหมด ซึ่งเป็นข้อบ่งชี้ให้เห็นถึง การขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กที่กฎหมายไม่ได้อนุญาต และความพร้อมในการขับขี่ทั้งด้านร่างกาย และวุฒิภาวะที่ไม่เหมาะสมกับการขับขี่ ทำให้มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ตารางที่ 3.3 ประเภทที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตในเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี พ.ศ.2541-2550

ยานพาหนะของผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต		ผู้บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	540	23.6	11,149	14.7
จักรยานและสามล้อ	142	6.2	12,137	16
จักรยานยนต์	1,225	55	43,164	56.9
สามล้อเครื่อง	14	0.6	564	0.7
รถเก๋ง	39	1.7	690	0.9
รถปิกอัพ	206	9.0	4,897	6.5
รถตู้	19	0.8	586	0.8
รถบรรทุกหนัก	4	0.2	71	0.1
รถพ่วง	5	0.2	459	0.6
รถโดยสารสองแถว	11	0.5	251	0.3
เรือทุกชนิด	14	0.6	768	1.0
รถใช้งานเกษตรกรรม	5	0.2	317	0.4
อื่นๆ	27	1.1	455	0.6
รวม	2,281	100	75,807	100

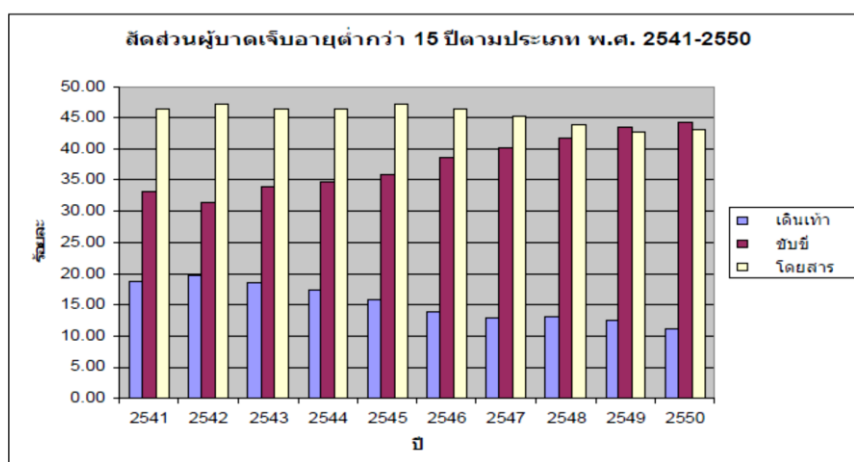


ที่มา: สำนักบรรดาวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.9 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี แยกตามประเภทรถ พ.ศ. 2541-2550

ตารางที่ 3.4 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็ก 0-15 ปี พ.ศ.2541-2550

กลุ่มอายุ	บาดเจ็บ	ร้อยละ	เสียชีวิต	ร้อยละ
0 ปี	896	2.07	53	4.22
1 – 4 ปี	5,444	12.61	120	9.56
5 – 9 ปี	6,437	14.91	141	11.24
10 – 14 ปี	30,387	70.40	941	75.0
รวม	43,164	100.0	1,255	100.0



ที่มา: สำนักบรรดาวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.10 สัดส่วนผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี จำแนกตามประเภทของผู้ใช้ยานยนต์

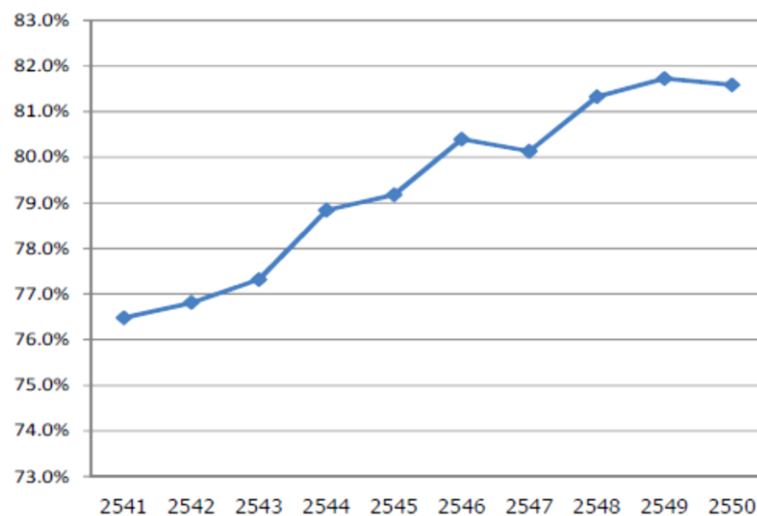
2) กลุ่มอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่งในอายุ 15 ปีขึ้นไป ในช่วงปี 2541-2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 530,594 ราย เป็นผู้เสียชีวิตร้อยละ 7.9 การบาดเจ็บสูงสุด อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 15-29 ปี ร้อยละ 37.5 โดยแนวโน้มการบาดเจ็บลดลงตามกลุ่มอายุที่สูงขึ้น ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 72 โดยผู้ขับขี่ที่มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดอยู่ในกลุ่มอายุระหว่าง 15-19 ปี จักรยานยนต์เป็นพาหนะที่สำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 79.8 ของจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในกลุ่ม 15-24 ปี

ตารางที่ 3.5 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอายุ 15 ปีขึ้นไป แยกตามประเภทผู้บาดเจ็บ

ประเภทผู้บาดเจ็บ	ประเภทผู้ป่วย						CFR
	บาดเจ็บ	ร้อยละ	เสียชีวิต	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ	
คนเดินเท้า	20,684	3.9	3,588	7.9	24,272	4.2	17.3
คนขับขี่	385,250	72.6	29,358	64.8	414,608	72.0	7.6
คนโดยสาร	116,144	21.9	8,898	19.6	125,042	21.7	7.7
ไม่ทราบ	8,516	1.6	3,470	7.7	11,986	2.1	40.7
รวม	530,594		45,314		575,908		8.5

ที่มาของข้อมูล: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข



ที่มาของข้อมูล: สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

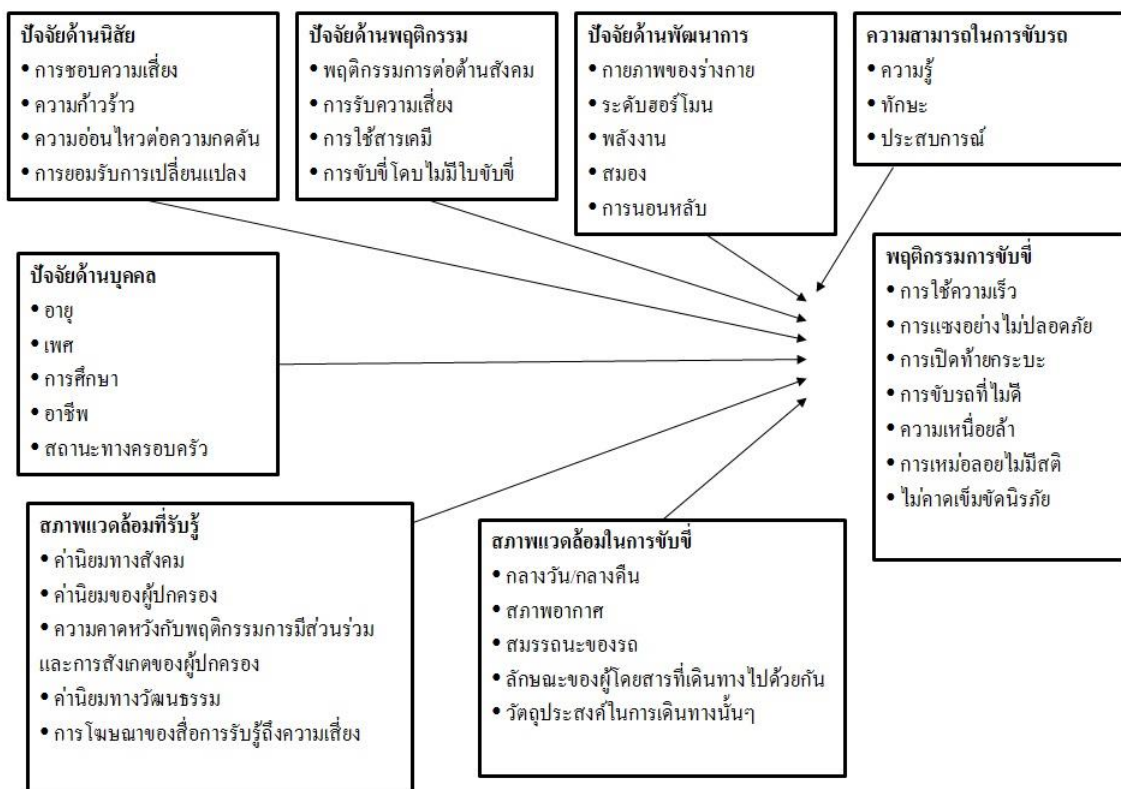
รูปที่ 3.11 ผู้บาดเจ็บกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไปจากการขับขี่จักรยานยนต์ พ.ศ.2541-2550

3.3 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

โดยทั่วไปแล้วอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ส่วนมากมีสาเหตุเกิดจากลักษณะพื้นฐานและลักษณะเฉพาะที่คล้ายๆกัน ดังนี้

- (1) **ลักษณะพื้นฐาน** ได้แก่ อายุ ประสบการณ์ขับขี่ และเพศ
- (2) **สาเหตุเฉพาะ** ได้แก่ การใช้ความเร็วสูงการอ่อนล้า (Fatigue) การใช้แอลกอฮอล์ สารเสพติด ผู้โดยสาร การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

จากผลการวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมโดย Shope, J.T., & Bingham, C.R.(2008) ดังสรุปในรูปที่ 3.12 รายงานว่าพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ การขับด้วยความเร็วสูง การแข่งที่ไม่ปลอดภัย การจี้ตามรถคันหน้า การไม่หยุดให้ทาง การเมื่อล้า การขับขี่ในสภาพร่างกายไม่พร้อมการถูกรบกวนจากสิ่งรบกวนนอก และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

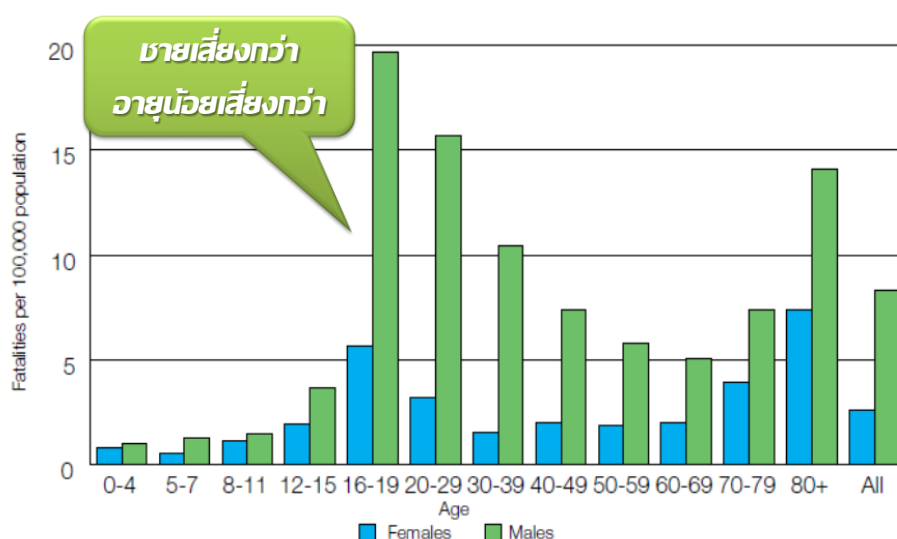


รูปที่ 3.12 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

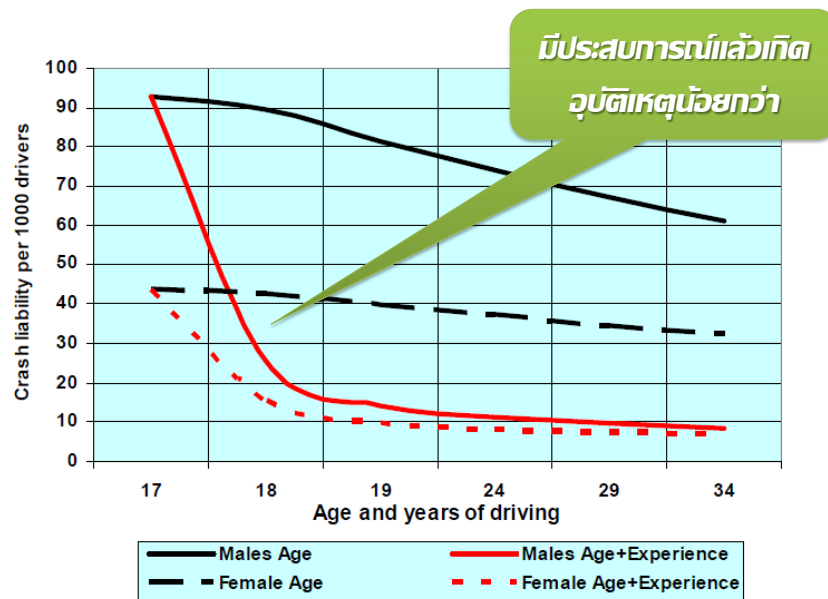
กล่าวคือพฤติกรรมการขับขี่เหล่านี้เกิดมาจากปัจจัยหลายด้าน ดังต่อไปนี้

- **ปัจจัยด้านบุคคล** ได้แก่ อายุ เพศ อาชีพ การศึกษา สถานะทางครอบครัวของผู้ขับรถ
- **ปัจจัยด้านนิสัย** ได้แก่ นิสัยการขอความเสี่ยงความท้าทาย ความก้าวร้าว มีความอ่อนไหวต่อแรงกดดัน นิสัยการยอมรับการเปลี่ยนแปลง
- **ปัจจัยด้านพฤติกรรม** ได้แก่ พฤติกรรมการต่อต้านสังคม การยอมรับความเสี่ยง หรือการขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ
- **ปัจจัยด้านพัฒนาการ** ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพของร่างกาย ระดับฮอร์โมนของร่างกาย พลังงานสมอง สภาวะการนอนหลับของร่างกาย สภาพทางจิต อารมณ์และสังคมของผู้ขับรถ
- **ความสามารถการขับรถ** ได้แก่ ความรู้ ทักษะ ประสบการณ์
- **สภาพแวดล้อมที่รับรู้** ได้แก่ ค่านิยมทางสังคม ค่านิยมของผู้ปกครอง ความคาดหวังกับพฤติกรรม การมีส่วนร่วมและการสังเกตของผู้ปกครอง ค่านิยมทางวัฒนธรรม การโฆษณาของสื่อ แหล่งบันเทิง การรับรู้ถึงความเสี่ยง
- **สภาพแวดล้อมในการขับขี่** ได้แก่ กลางวัน/กลางคืน สภาพอากาศ สมรรถนะของรถ ลักษณะของผู้โดยสารที่เดินทางไปด้วยกัน (เช่น อายุ เพศ การใช้สารเสพติดหรือเครื่องดื่ม) วัตถุประสงคในการเดินทางนั้นๆ

การศึกษาและวิจัยอื่นๆ ก็ยืนยันในทำนองเดียวกัน ตัวอย่างเช่น สถิติอุบัติเหตุรุนแรงของประเทศไทยในปี 2007 แสดงให้เห็นว่าเพศชายมีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ขณะที่ผู้ขับขี่อายุน้อยก็มีความเสี่ยงมากกว่าผู้ขับขี่อายุมาก ดังแสดงในรูปที่ 3.13 (ที่มา ดัดแปลงจาก A safer way: Consultation on making Britain's roads the safest in the world' (2009) Department for Transport ใน Young and Emerging Drivers(2010) Devon County Council.) ส่วนรูปที่ 3.14 แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่เพศหญิง ที่มีอายุมากกว่า และมีประสบการณ์มากกว่า จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ขับขี่เพศชายที่มีอายุและประสบการณ์ขับขี้น้อย (ที่มา Maycock, 2002)

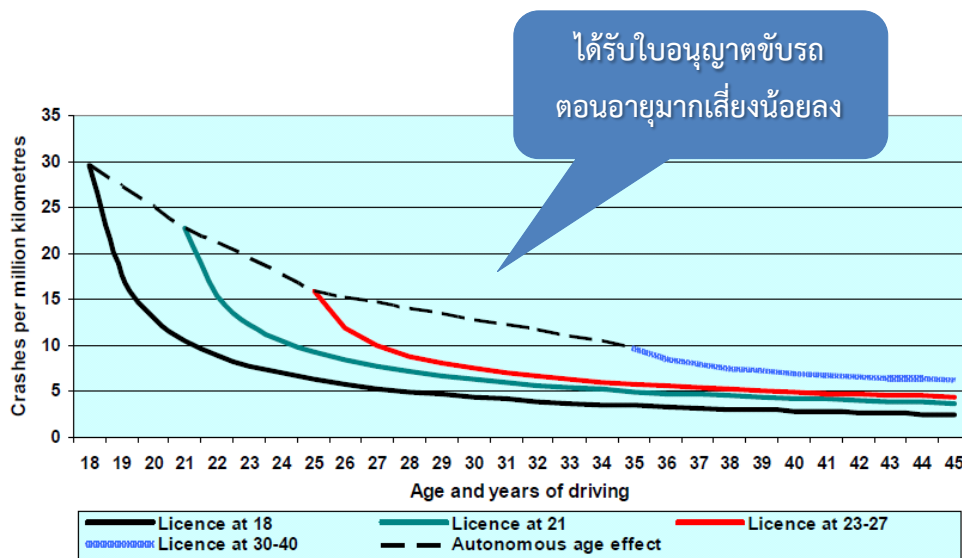


รูปที่ 3.13 สถิติอุบัติเหตุรุนแรงประเทศอังกฤษ ปี 2007



รูปที่ 3.14 ปัจจัยด้านบุคคลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

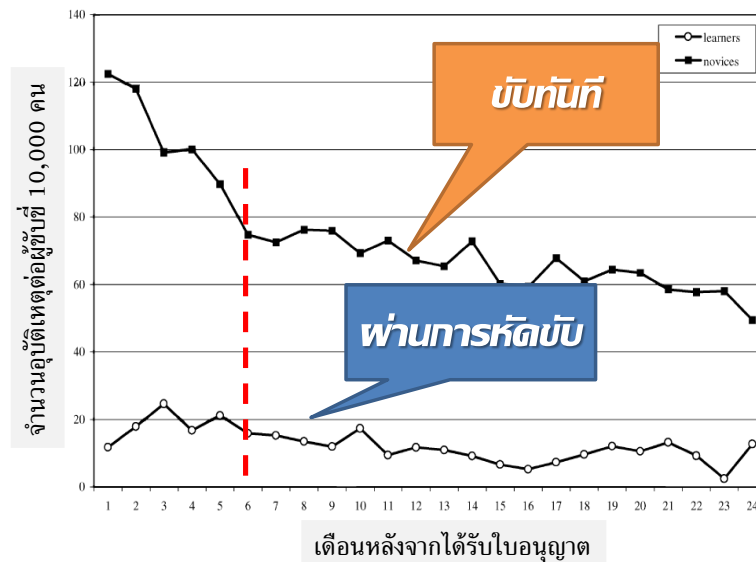
ในขณะที่ผลการวิจัยในประเทศเนเธอร์แลนด์โดย Vlakveld (2004) ดังแสดงในรูปที่ 3.15 ชี้ให้เห็นว่าการได้รับใบอนุญาตขับรถเมื่ออายุมากขึ้นจะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง ทั้งนี้อาจเกิดจากมีความเป็นผู้ใหญ่และมีความรับผิดชอบมากขึ้น มีความสามารถและพัฒนาการทางอารมณ์เชิงพฤติกรรมที่ดีขึ้น



รูปที่ 3.15 สถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถเมื่ออายุต่างกัน

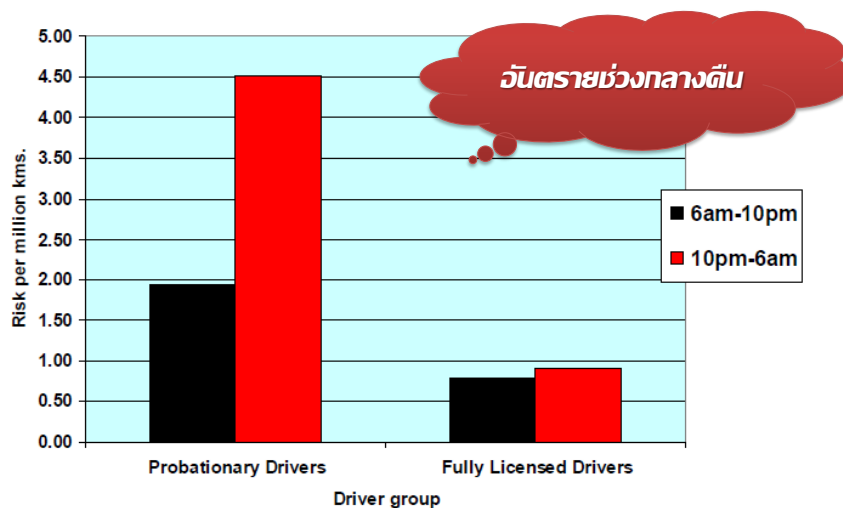
มีผลงานวิจัยในประเทศแคนาดาในรูปที่ 3.16 โดย Mayhew และคณะ (2003) ได้ทำการเก็บสถิติของผู้ขับขี่ 40,661 คน พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดมากในช่วง 6 เดือนแรกมีลักษณะคล้ายกัน เช่น การไล่ตกดถนน การชนคันเดียว การชนในช่วงเวลากลางคืนหรือวันหยุด แต่และหลังจากเดือนที่ 6 เป็นต้นไปสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างมาก แสดงให้เห็นว่าในช่วง 6 เดือนนี้เป็นช่วงที่มีความเสี่ยงสูงสุด ในขณะที่พัฒนาการขับขี่สามารถ

เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว หลังจากการได้ขับขี่ในสถานการณ์จริงไปแล้วประมาณ 6 เดือน (ที่มา Mayhew, D. R., Simpson, H. M. & Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident Analysis & Prevention*, 35, 683–691.)



รูปที่ 3.16 พัฒนาการทักษะการขับขี่

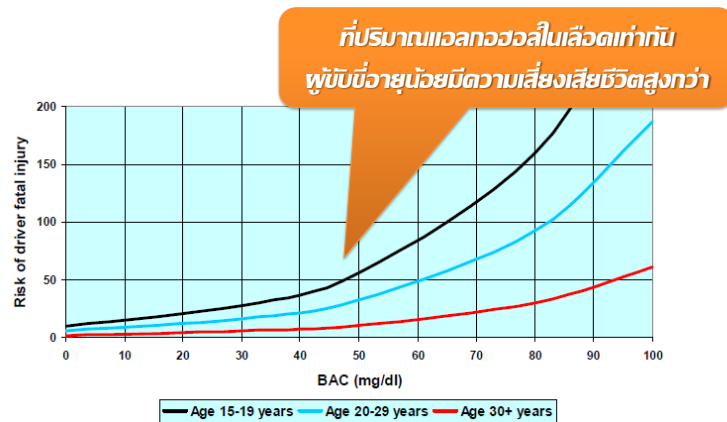
สถิติอุบัติเหตุในนครเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย ในรูปที่ 3.17 แสดงว่าอุบัติเหตุส่วนมากเกิดในช่วงเวลา กลางคืน ทั้งนี้ผู้ถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงกลางคืนสูงมาก (ที่มา ดัดแปลงจาก VicRoads (State of Victoria, Australia) (2005) *Young Driver Safety and Graduated Licensing Discussion Paper. Have Your Say!*, State of Victoria, Melbourne.)



รูปที่ 3.17 ความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืน

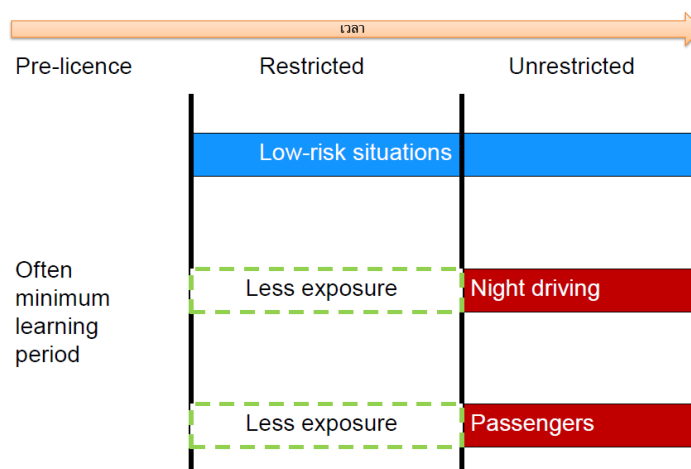
รายงานการวิจัยจากประเทศนิวซีแลนด์ โดย Keall และคณะ (2004) ในรูปที่ 3.18 แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่อายุน้อยมีความเสี่ยงเสียชีวิตสูงกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุมากเมื่อเทียบในปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่เท่ากัน (ที่มา Keall, M., W. Frith and T. Patterson (2004) “The Influence of Alcohol, Age and Number of

Passengers on the Night-time Risk of Driver Fatal Injury in New Zealand”, *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 36, Issue 1, pp. 49-61.)



รูปที่ 3.18 ความสูญเสียของอุบัติเหตุเทียบกับปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ตามช่วงอายุ

แนวทางการลดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้ขับขี่มือใหม่ส่วนมากทำโดยจำกัดการขับขี่ในช่วงต้นหรือช่วงที่ให้ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว โดยจำกัดไม่ให้ผู้ขับขี่ประสบการณ์น้อยไปอยู่ในสถานะเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ เช่น การขับขี่ในเวลากลางคืนหรือการมีผู้โดยสารนั่งไปด้วยกัน และเงื่อนไขเหล่านี้จะหมดไปเมื่อได้รับใบอนุญาตขับรถเต็มตัว ดังสรุปได้ในรูปที่ 3.19



รูปที่ 3.19 การลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

การออกแบบระบบการอนุญาตให้ขับรถโดยหลักการแล้วมีเป้าหมายเพื่อบังคับไม่ให้ผู้มีความสามารถและความชำนาญในการขับขี่ไม่เพียงพอขับรถ ดังนั้นระบบการอนุญาตแต่ละระบบจะเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับประเด็นต่างๆ ดังนี้

- คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต เช่น อายุ ความสามารถขับขี่
- ประเภทของใบอนุญาต ข้อจำกัดการใช้งาน
- ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาต การฝึกสอน การต่ออายุ
- ความพร้อมด้านร่างกายของผู้ขอรับใบอนุญาต

3.4 ผู้ขับขี่มือใหม่

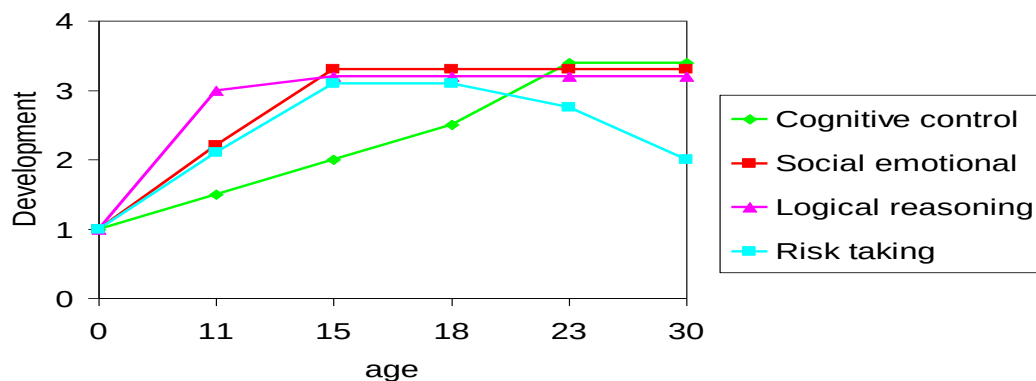
3.4.1 ปัญหาความปลอดภัย

องค์ประกอบสำคัญที่จะสร้างความเข้าใจถึงปัญหาความปลอดภัยของนักขับขี่มือใหม่คือปัจจัยหลัก 2 ด้าน นั่นคือ

- (1) **การขาดวุฒิภาวะ (Immaturity)** ซึ่งเป็นพัฒนาการตามวัยหรือตามอายุที่มีระดับไม่เท่ากัน แต่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขึ้นๆ ในแต่ละช่วงอายุที่ไม่เท่ากัน รวมไปถึงความเข้าใจเกี่ยวกับความเสี่ยงและการทำทลายกับความเสี่ยงเหล่านั้น (Risk Taking Behavior)
- (2) **การขาดประสบการณ์ (Inexperience)** ซึ่งสะท้อนถึงการเรียนรู้การขับขี่บนท้องถนนตามสภาพที่เป็นอยู่จริง

สำหรับเรื่องพัฒนาการตามวัยนั้น จากการศึกษาด้านจิตวิทยาและพัฒนาการของเด็ก โดย Kris BRUS และคณะ (อ้างอิงจากเอกสารประกอบการบรรยายเรื่อง Traffic Psychology ของ TU DELFT ประเทศเนเธอร์แลนด์) ชี้ให้เห็นว่าพัฒนาการของเด็กมีการพัฒนาการรวม 4 ด้าน ได้แก่

- (1) Cognitive Control
- (2) Social Emotional
- (3) Logical Reasoning
- (4) Risk Taking



BRIJS, Kris; Ruiter, Rob; BRIJS, Tom (2009), Naar een evidence-based en doelgroep-specifieke verkeerseducatie, Published in: Brijs, Kris & Ruiter, Rob & Brijs, Tom (Ed.) Jaarboek Verkeersveiligheid, p. 92-100.

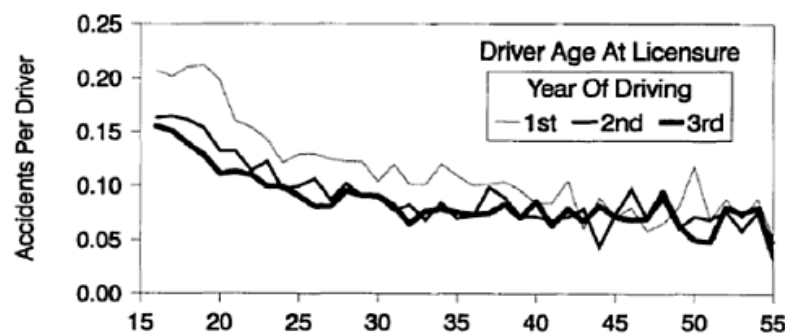
รูปที่ 3.20 พัฒนาการด้านการเรียนรู้ตามวัยของมนุษย์

โดยพัฒนาการในแต่ละด้านจะมีพัฒนาการในแต่ละช่วงเวลาที่ไม่เท่ากัน ส่งผลให้ความสามารถในการรับรู้และเรียนรู้ของเด็กในแต่ละด้านไม่เท่ากัน ซึ่งจะส่งผลต่อพฤติกรรมของเด็กที่แตกต่างกันทั้งในด้านบวกและด้านลบ โดยในช่วงอายุ 15 ปีจะเป็นช่วงที่มีพัฒนาการสูงที่สุดใน 3 ด้านคือด้าน Social Emotional ด้าน Logical

Reasoning และด้าน Risk Taking ซึ่งหมายความว่าในช่วงอายุ 15 ปี วัยรุ่นมีความสามารถในการทำความเข้าใจเชิงเหตุและผล Logical Reasoning แต่ในขณะเดียวกันก็อ่อนไหวต่อผลกระทบจากสภาพแวดล้อมรอบข้าง Social Emotional ซึ่งทำให้คนกลุ่มนี้ง่ายต่อการรับการกระตุ้นจากเพื่อนเพื่อสร้างการยอมรับต่อการเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม ส่วนพัฒนาการด้าน Risk Taking ชี้ให้เห็นว่าในวัยรุ่นกลุ่มนี้มองความเสี่ยงเป็นสิ่งที่ยอมรับได้ และแสวงหาสิ่งเร้าที่ส่งผลต่อพฤติกรรมที่เป็นความเสี่ยง ส่วนในด้านสุดท้าย Cognitive Control หรือการควบคุมทางความคิดและการเรียนรู้จะไม่พัฒนาอย่างเต็มที่จนกระทั่งอายุ 23 ปี ทำให้ขาดความตั้งใจที่จะเรียนรู้และพิจารณาเรื่องต่างๆ อย่างรอบคอบ

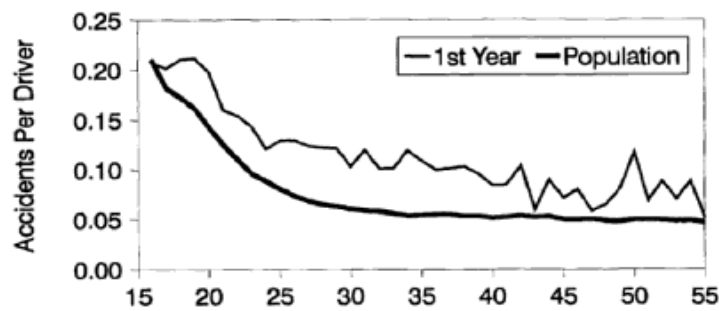
3.4.2 ปัญหาของการขาดวุฒิภาวะและการขาดประสบการณ์

จากปัจจัยของพัฒนาการตามวัยที่เกิดขึ้นไม่เท่ากันในแต่ละช่วงอายุ และปัจจัยของการสั่งสมประสบการณ์ในการขับขี่ ทีมวิจัยของ Cooper ในปี ค.ศ.1995 ได้ทำการศึกษาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ชาวบริติชโคลัมเบียประเทศแคนาดาจำนวน 140,000 คน



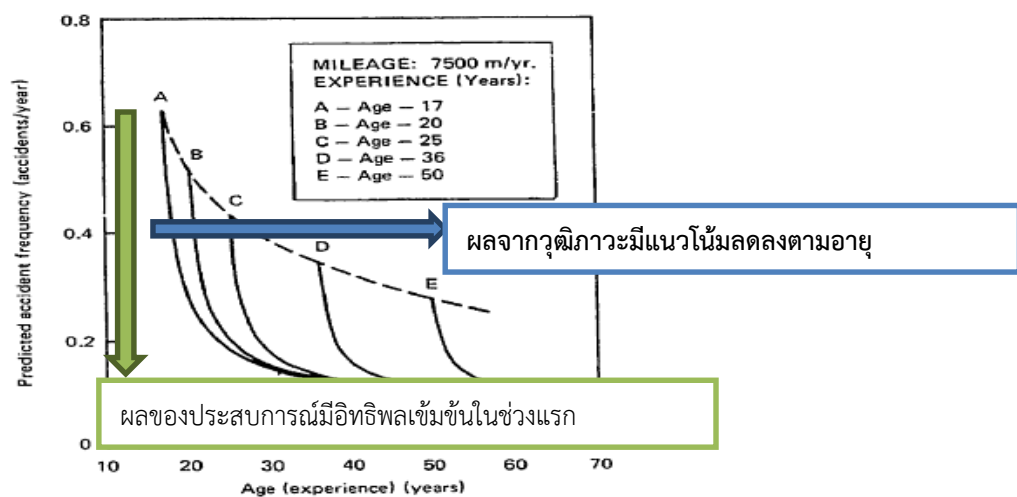
รูปที่ 3.21 การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่มีอายุและประสบการณ์แตกต่างกัน

จากงานวิจัยของ Cooper et al (1995) ซึ่งได้ทำการศึกษาอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถในช่วง 3 ปีหลังได้รับใบอนุญาตที่ช่วงอายุต่างๆของผู้ขอรับใบอนุญาตพบว่าในช่วงอายุตั้งแต่ 35 ปีขึ้นไป ผู้ขับขี่มือใหม่ในช่วงอายุนี้นี้ เริ่มเข้าสู่ช่วงที่ชี้ให้เห็นถึงการมีวุฒิภาวะและกระบวนการเรียนรู้เพื่อเพิ่มประสบการณ์มีระยะเวลาที่สั้นลง ในขณะที่ตั้งแต่อายุ 16 ซึ่งเป็นระยะเริ่มต้นให้มีใบอนุญาตได้สำหรับประเทศที่ทำการศึกษาคือประเทศแคนาดา ช่วง 16 ถึงช่วง 20 ต้นๆ สะท้อนให้เห็นถึงภาวะที่ผู้ขับขี่มือใหม่ยังขาดทั้ง วุฒิภาวะและประสบการณ์ และการเรียนรู้บนถนนในปีแรกมีลักษณะเด่นชัดที่ชี้ให้เห็นความแตกต่างของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงปีแรกเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ 3



รูปที่ 3.22 ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ในปีแรก

ในขณะการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบผู้ขับขี่ในปีแรกกับผู้ขับขี่ที่ได้ขับขี่มาเป็นเวลาหลายปีแล้วพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถในปีแรก เปรียบเทียบกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ทั่วไปซึ่งชี้ให้เห็นว่าช่วงปีแรกจะมีอัตราส่วนที่สูงกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป จากกราฟที่จุดเริ่มต้นเป็นจุดเดียวกัน เนื่องจากเป็นปีแรกที่อนุญาตให้มีใบอนุญาตขับรถได้จึงยังไม่มีใบอนุญาตขับรถสะสม



รูปที่ 3.23 ผลของอายุและประสบการณ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

การศึกษาของ Maycock et al 1991 เป็นการศึกษาด้วยแบบสอบถามผู้ขับขี่ 18,500 คน ซึ่งขับขี่รถโดยเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 7,500 ไมล์ต่อปี โดยกราฟแนวดังชี้ให้เห็นถึงอัตราส่วนการเกิดอุบัติเหตุ แนวนอนคือช่วงอายุ กลุ่ม A คือเริ่มมีใบอนุญาตขับรถเมื่ออายุ 17 กลุ่ม B เมื่ออายุ 20 กลุ่ม C เมื่ออายุ 25 กลุ่ม D เมื่ออายุ 36 และกลุ่ม E เมื่ออายุ 50 ซึ่งเส้นทึบเป็นแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละกลุ่มเมื่ออายุของคนกลุ่มนั้นเพิ่มขึ้น ส่วนเส้นประคือความแตกต่างระหว่างกลุ่มหรือช่วงอายุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผลจากอายุที่แตกต่างกันยังคงส่งผลไปจนถึงช่วงอายุ 50 ขึ้น แต่มีแนวโน้มลดลง ตามแนวเส้นประ แต่ผลของประสบการณ์ในการขับขี่ช่วงปีต้นๆ ยังเกิดขึ้นกับคนทุกกลุ่มและเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความแตกต่างด้านความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุอย่างเห็นได้ชัด

3.4.3 แนวทางลดความเสี่ยงในกลุ่มนักขับรถมือใหม่

1) บทสรุป

- มี Learning Curve เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์การขับขี่ทุกคน เนื่องจากปัจจัยเรื่อง Inexperience
- ในขณะที่ ปัจจัยด้านวุฒิภาวะ Immaturity จะขึ้นกับอายุของผู้ขับขี่ และลดลงเมื่ออายุเพิ่มขึ้น โดยความเสี่ยงจะเกิดขึ้นสูงในช่วงวัยรุ่นจนถึงช่วง 20 ปีต้นๆ

2) แนวทางเพื่อลดความเสี่ยง

- เน้นการเพิ่มประสบการณ์การขับขี่ในทุกกลุ่มอายุ ในพื้นที่ซึ่งสามารถควบคุมสภาพแวดล้อมได้ เช่น การจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรม (Training Center) โดยการฝึกอบรมมีทางเลือกทั้งก่อนจะได้ใบอนุญาตขับรถ หรือ หลังจากได้ใบอนุญาตขับรถแล้วในช่วง 1-3 ปีแรก ซึ่งจะต้องมีการออกแบบหลักสูตรอบรมที่เหมาะสมโดยเน้นการสร้างเสริมประสบการณ์การขับขี่ที่เป็นความเสี่ยงหลักบนถนน
- เน้นการกำกับดูแลการขับขี่ในกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงเนื่องจาก การขาด Maturity อย่างเช่นในกลุ่มวัยรุ่น เพื่อลด Exposure ในช่วงเวลาเสี่ยง ถนนเสี่ยง พฤติกรรมที่มีความเสี่ยงสูงอย่าง เช่น ดื่มแล้วขับ และการขับรถเร็ว

3) การอบรมการขับขี่ปลอดภัย

ข้อค้นพบของ NTSB เกี่ยวกับการอบรมการขับขี่ในโรงเรียนสหรัฐ พบว่า ยังขาดความชัดเจนถึงประโยชน์ที่ได้รับ โดยงานวิจัยอื่นๆ ก็ได้เสริมว่า การสอนที่เน้นเฉพาะการเรียนรู้กฎหมาย การสอนทักษะการขับขี่ แต่เพียงอย่างเดียว ไม่สอดคล้องกับพัฒนาการทางสมองของเด็ก โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นที่ยังไม่สามารถเข้าใจถึงผลลัพธ์ที่ตามมา ยังมีความพลุ่งพล่านทางอารมณ์ที่ต้องการจะเสี่ยง Sensation Seeking และ Risk Taking การเรียนรู้แต่เพียงอย่างเดียวจึงไม่เพียงพอ ต้องมีกลไกกำกับดูแลและตักเตือนจนกว่าจะมีพัฒนาการที่เหมาะสม ในโครงการศึกษาของสหภาพยุโรปได้เสนอรูปแบบการเรียนรู้เพื่อการขับขี่ที่เหมาะสมเรียกว่า General Driving Education หรือ GDE Model โดยแบ่งระดับการเรียนรู้เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัยออกเป็น 4 ระดับดังนี้

- **ระดับบนสุด** จุดมุ่งหมายในชีวิตการกำหนดหรือมีเป้าหมาย การให้คุณค่าของชีวิตมีความสำคัญอย่างมากต่อการตัดสินใจที่จะกระทำการใดๆ คนที่ให้ความสำคัญกับครอบครัวน้อย ก็อาจจะเลือกตัดสินใจที่จะขับรถฝ่าไฟแดงเมื่อไม่มีตำรวจควบคุม โดยมองเห็นความสะดวกมาก่อนความปลอดภัย
- **ระดับที่สอง** จุดมุ่งหมายในการขับขี่เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกันย่อมส่งผลต่อการตัดสินใจที่แตกต่างกันด้วยเช่นกัน การขับขีรถไปทำงาน กับ การขับขีรถเพื่อการสังสรรค์ เพื่อแข่งขันกับเพื่อนฝูง หรือเพื่อไปสังสรรค์ให้ทันภายใน 30 นาที ย่อมมีผลต่อการตัดสินใจเลือกความเร็ว เลือกเส้นทางได้

- **ระดับที่สาม** ความสามารถในการขับขี่ภายใต้สภาพจราจรจริงความสามารถในการรับรู้ถึงความเสี่ยงหรืออันตรายที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เช่น มีปริมาณรถหนาแน่นขึ้น มีรถขนาดใหญ่วิ่งตามหลังอย่างกระชั้นชิด สภาพถนนที่ไม่ปลอดภัยเป็นความสามารถที่ต้องมีการพัฒนาผ่านประสบการณ์ที่แตกต่างกัน และต้องอาศัยระยะเวลาในการเรียนรู้
- **ระดับที่สี่** ทักษะในการขับขี่ขั้นพื้นฐาน การทรงตัว การหยุดรถ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย

โดยหากจะเปรียบเทียบพัฒนาการเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการขับขี่สามารถจำแนกได้ดังนี้

- **ระดับที่ 1 เน้นการสร้าง Safety Mind** ซึ่งจะต้องมีความรู้และทักษะที่สร้างความเข้าใจถึงจุดมุ่งหมายในชีวิต ความเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงอายุ ผลจากสภาพแวดล้อมและการหล่อหลอมของสังคม วัฒนธรรม ซึ่งนำไปสู่การพฤติกรรมที่สร้างความตระหนักต่อความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยต่อสังคมโดยรวม ต้องมีความเข้าใจถึงแนวทางในการหลีกเลี่ยงหรือจัดการความเสี่ยงจากสิ่งเร้า แรงกดดันจากกลุ่มหรือสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดพฤติกรรม วิธีการหรือแบบแผนการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม การเรียนรู้ที่จะควบคุมตนเองจากสิ่งเร้าที่มากกระตุ้น เงื่อนไขที่เหมาะสมต่อการขับขี่หรือไม่ควรขับขี่ เช่น สภาพร่างกาย ความพร้อมทักษะ สมรรถนะ ที่จำเป็นเพื่อการขับขี่
- **ระดับที่ 2 เน้นการสร้าง Safety Conscious** เรียนรู้ที่จะแสวงหาความปลอดภัยให้กับตนเองในทุกครั้งที่ต้องเดินทาง รู้จักการประเมินความเสี่ยงของรูปแบบการเดินทางประเภทต่างๆซึ่งมีระดับความปลอดภัยที่ไม่เท่ากัน และเลือกรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัย หรือ วางแผนเส้นทางและช่วงเวลาการเดินทางที่ปลอดภัยได้ สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะเกิดกับตนเองหรือดูแลตนเองให้อยู่ในสภาพที่พร้อมและสามารถควบคุมสิ่งกระตุ้นหรือสิ่งเร้า เช่น การหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ การพักผ่อนที่เพียงพอ สามารถควบคุมตัวเองได้ในสภาพการจราจรที่ติดขัด และควบคุมแรงกดดันที่มาจากผู้โดยสารที่นั่งมาด้วยกันในรถ รู้จักการคิดเชิงวิเคราะห์ตนเอง เพื่อหาความเหมาะสมและถูกต้องในสถานการณ์ต่างๆ
- **ระดับที่ 3 เน้นการสร้าง Safety Sense** เข้าใจและรับรู้ได้ถึงสถานการณ์ที่อันตราย (Hazard Perception) ขั้นตอนการขับขี่ที่ปลอดภัยในสถานการณ์ต่างๆ รวมไปถึงการประสานงานร่วมกับผู้ขับขี่คนอื่นๆที่ใช้ถนนร่วมกัน เข้าใจถึงความเสี่ยงจากการไม่ปฏิบัติตามกฎในการขับขี่ที่ปลอดภัยและกฎหมาย การขับรถใกล้กับรถคันหน้าจนเกินไป สภาพถนนที่เป็นอันตราย เข้าใจถึงความเสี่ยงและความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ใช้ถนนที่ประมาทอย่าง คนเดินข้ามถนน สร้างแบบแผนการขับขี่ที่ปลอดภัยในสถานการณ์ต่างๆ
- **ในระดับที่ 4 เน้นการสร้าง Safety Skill** วิธีการขับขี่ที่ปลอดภัย การจัดการและการควบคุมรถในสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่นรถเสีย ยางแตก การให้ความสำคัญกับการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยในรถเพื่อความปลอดภัยของตนเอง เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย ความเสี่ยงและความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นหากไม่ปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยเหล่านั้น การสร้างทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างเป็นอัตโนมัติ

จากการทบทวนงานวิจัยและทฤษฎีด้านการเรียนรู้และพัฒนาการเชิงพฤติกรรม ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องควบคุมปัจจัยหลัก 2 ด้านคือ เรื่องความพร้อมในเชิงวุฒิภาวะ (Immaturity) กับความพร้อมในการสะสมประสบการณ์การขับขี่ (Inexperience) ซึ่งมีพัฒนาการตามอายุที่แตกต่างกัน การควบคุมจึงอาจแบ่งการควบคุมเป็นช่วงๆ ตามระดับความเสี่ยงของพัฒนาการของผู้ขับขี่โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น โดยอาจแยกระดับการให้ใบอนุญาตขับรถควบคุมคู่ไปกับเงื่อนไขในการควบคุมที่เหมาะสม โดยอาจจำแนกได้ดังต่อไปนี้

- ในระดับใบอนุญาตประเภท **Learning** ควรมีความรู้ความเข้าใจพื้นฐานระดับที่ 4 ของ GDE โมเดล และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรโดยทั่วไป สำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประเภทนี้ เริ่มต้นที่อายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี ซึ่งเริ่มมี Logical Reasoning แล้ว แต่ต้องควบคุมเรื่องของ Social Emotion และ Risk Taking ด้วยการจำกัดเงื่อนไขที่จะกระตุ้นให้เกิดความเสี่ยงเหล่านั้นเช่น การต้องมีผู้ที่มีประสบการณ์โดยสารไปด้วย การจำกัดไม่ให้ผู้โดยสารที่เสี่ยงต่อการสร้างความกดดันในการขับขี่ให้กับผู้ได้รับใบอนุญาตประเภทนี้เช่น เพื่อนในอายุเดียวกัน สำหรับรถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจไม่สะดวกให้ผู้ที่มีประสบการณ์โดยสารไปด้วย การจำกัดเวลาการขับขี่ในเวลากลางคืนเนื่องจากจะเป็นช่วงที่ระดับของความต้องการในการกระทำเรื่องเสี่ยงๆ มีระดับที่สูง จำกัดประเภทของถนนที่จะขับขี่ได้ และระยะทางที่จะขับขี่ได้ การกำหนดให้มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์ นอกจากนี้ควรมีการอบรมเพิ่มเติมตามกรอบของ GDE ในระดับที่ 3 ก่อนจะได้รับการต่อใบอนุญาตในระดับที่สูงขึ้น
- ในระดับใบอนุญาตประเภท **Permit** ในกรณีที่ไม่มีผลฝ่าฝืนตามกฎหมายที่ได้กำหนดไว้ และได้รับการอบรมตามกรอบ GDE ในระดับที่ 3 แล้ว ก็สามารถขอรับใบอนุญาตขับรถแบบทั่วไปได้เมื่ออายุ 18 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมที่เสี่ยงและเป็นอันตรายน้อยลง ในขณะที่ระดับการใช้ความคิดและการเรียนรู้มีพัฒนาการที่ดีขึ้น
- ในระดับสุดท้ายเป็นการขอใบอนุญาตขับรถขั้นสูง **Advanced** หรือ **Professional** ซึ่งควรจะมีเริ่มต้นที่อายุ 23 ปีขึ้นไปเนื่องจากมีความพร้อมทั้ง 4 ด้าน

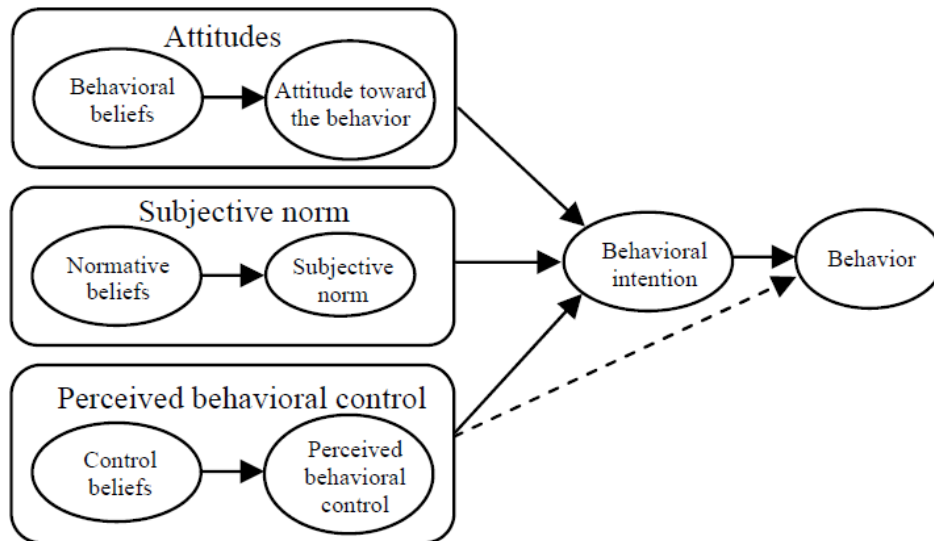
หมายเหตุ: ถึงแม้จะมีการกำหนดระดับใบอนุญาตขับรถตามระดับความเสี่ยงของพัฒนาการของผู้ขับขี่แล้วแต่เงื่อนไขของการขาดประสบการณ์ยังเป็นเรื่องที่ปัจจัยหลักที่สำคัญอีกปัจจัยหนึ่งที่จะต้องคำนึงถึง และต้องแสวงหาแนวทางในการเพิ่มพูนประสบการณ์ในสภาพแวดล้อมที่ไม่เสี่ยงจนถึงขั้นอาจเป็นอันตรายต่อร่างกายและชีวิตของผู้ได้รับใบอนุญาตใหม่ๆ ได้

3.5 การวิเคราะห์พฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ

3.5.1 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

การศึกษานี้ทำการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายในกรอบของ **ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน** (Theory of Planned Behavior หรือเรียกย่อว่า TPB) ที่นำเสนอโดย Ajzen มีการพัฒนาตั้งแต่ ปี 1985 เป็นทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคม (Social psychology) ที่พัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action) ของ Ajzen และ Fishbein (1975) ทฤษฎีนี้อธิบายว่า การแสดงพฤติกรรมของมนุษย์จะเกิดจากการชี้นำด้วยความเชื่อ 3 ประการ ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral beliefs) ความเชื่อเกี่ยวกับ

กลุ่มอ้างอิง (Normative beliefs) และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม (Control beliefs) ซึ่งความเชื่อแต่ละตัวจะส่งผลต่อตัวแปรต่างๆ (Ajzen, 1991) ที่มีความสัมพันธ์กันดังรูปที่ 3.24



รูปที่ 3.24 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

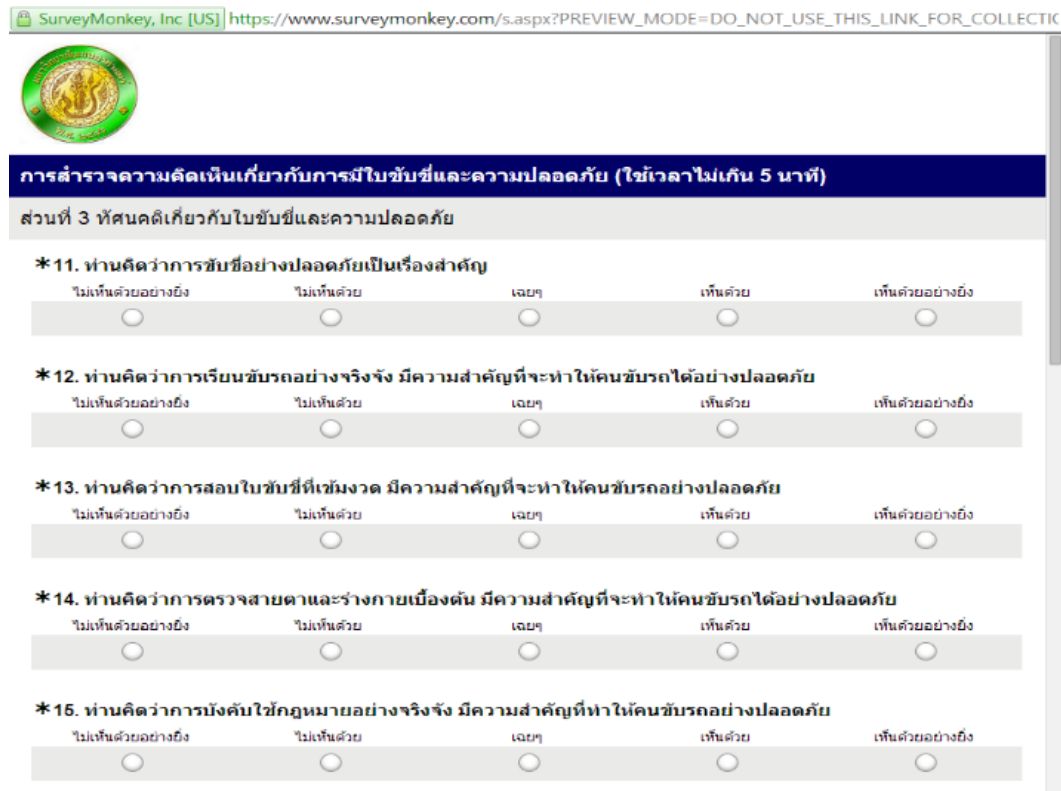
- **พฤติกรรม (Behavior; B)** ส่วนมากของบุคคลอยู่ภายใต้การควบคุมของเจตนาเชิงพฤติกรรม (Behavioral Intention; I) หรือเรียกสั้นๆ ว่า **เจตนาเชิงพฤติกรรม (I)** ของเขาที่จะทำหรือไม่ทำพฤติกรรมนั้นๆ
- **เจตนาเชิงพฤติกรรม (Behavioral Intention; I)** ได้รับอิทธิพลจากตัวกำหนด 3 ตัว คือ เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior; AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm; SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control; PBC)
- **เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior; AB)** เป็นการประเมินทางบวกหรือลบต่อการกระทำนั้นๆ จัดได้ว่า เจตคติต่อพฤติกรรม (AB) เป็นปัจจัยส่วนบุคคล(Personal Factors) ถ้าบุคคลมีความเชื่อว่าการทำพฤติกรรมใดแล้วจะได้รับผลทางบวก ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในทางตรงข้าม หากมีความเชื่อว่าการทำพฤติกรรมนั้นแล้วจะได้รับผลในทางลบ ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น (Attitude toward the behavior) และเมื่อมีทัศนคติทางบวกก็จะเกิดเจตนาหรือตั้งใจ (Intention) ที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น
- **การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm; SN)** เป็นการรับรู้ของบุคคลว่าคนอื่นๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขาต้องการหรือไม่ต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้นๆ ถ้าบุคคลได้รับรู้ว่าคนที่มีความสำคัญต่อเขาได้ทำพฤติกรรมนั้น หรือต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้น ก็จะมีแนวโน้มที่จะคล้อยตามและทำตามด้วย

- การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control; PBC) เป็น การรับรู้ของบุคคลว่า เป็นการยากหรือง่ายที่จะทำพฤติกรรมนั้นๆ ถ้าบุคคลเชื่อว่ามีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมในสภาพการณ์นั้นได้ และสามารถควบคุมให้เกิดผลดังตั้งใจ เขาก็มีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมนั้น

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเป็นทฤษฎีที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในการศึกษาทัศนคติและอิทธิพลของทัศนคติที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ที่ผ่านมามีการวิจัยเพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้บริโภคในหลายประเทศ เช่น Poulter และคณะ (2008) ได้ทำการวิเคราะห์พฤติกรรมและความตั้งใจของผู้บริโภคในทุกในประเทศอังกฤษในการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ผลการวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) พบว่าความเข้มงวดของกฎหมายมีความสัมพันธ์โดยตรงต่อทัศนคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และความตั้งใจที่จะปฏิบัติตาม ปัจจัยเหล่านี้มีผลมากกว่าปัจจัยด้านการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่นั้นมีความแตกต่างจากปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการขับขี่และสรุปว่ามาตรการในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการปรับพฤติกรรมการขับขี่หรือการปรับทัศนคติในการขับขี่จะต้องแตกต่างกัน

3.5.2 วิธีการสำรวจข้อมูล

การศึกษานี้ได้ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างโดยการสัมภาษณ์โดยเจ้าหน้าที่และการสำรวจทางออนไลน์โดยใช้แบบสอบถามตัวอย่างแบบสอบถามแสดงในรูปที่ 3.25



SurveyMonkey, Inc [US] https://www.surveymonkey.com/s.aspx?PREVIEW_MODE=DO_NOT_USE_THIS_LINK_FOR_COLLECTI

การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีใบขับขี่และความปลอดภัย (ใช้เวลาไม่เกิน 5 นาที)

ส่วนที่ 3 หักสนคิดเกี่ยวกับใบขับขี่และความปลอดภัย

*** 11. ท่านคิดว่าการขับอย่างปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ**

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย เฉยๆ เห็นด้วย เห็นด้วยอย่างยิ่ง

*** 12. ท่านคิดว่าการเรียนขับรถอย่างจริงจัง มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถได้อย่างปลอดภัย**

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย เฉยๆ เห็นด้วย เห็นด้วยอย่างยิ่ง

*** 13. ท่านคิดว่าการสอบใบขับขี่ที่เข้มงวด มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถอย่างปลอดภัย**

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย เฉยๆ เห็นด้วย เห็นด้วยอย่างยิ่ง

*** 14. ท่านคิดว่าการตรวจสายตาและร่างกายเบื้องต้น มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถได้อย่างปลอดภัย**

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย เฉยๆ เห็นด้วย เห็นด้วยอย่างยิ่ง

*** 15. ท่านคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถอย่างปลอดภัย**

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย เฉยๆ เห็นด้วย เห็นด้วยอย่างยิ่ง

รูปที่ 3.25 การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม

แบบสอบถามประกอบด้วยคำถามใน 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 การหัดขับรถและทำใบอนุญาตขับรถ

- ท่านขับรถยนต์เป็นหรือไม่
- ท่านหัดขับรถยนต์ครั้งแรกเมื่ออายุเท่าใด
- ท่านหัดขับรถยนต์อย่างไร
- ท่านขับรถจักรยานยนต์เป็นหรือไม่
- ท่านขับรถจักรยานยนต์ครั้งแรกเมื่ออายุเท่าใด
- ปัจจุบันท่านมีใบอนุญาตขับรถหรือไม่
- กรุณาระบุใบอนุญาตขับรถที่ท่านมีในปัจจุบัน
- ท่านเคยขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือ ใบอนุญาตขับรถหมดอายุหรือไม่
- สาเหตุที่ท่านไม่ทำหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถเพราะอะไร

ส่วนที่ 2 ประสพการณ์การขับขี่

- ท่านขับรถยนต์หรือจักรยานยนต์มาแล้วกี่ปี
- รถคันที่ท่านขับเป็นคันหลัก เป็นรถประเภทใด
- รถคันหลักที่ท่านตอบ มีการทำประกันภัยรถยนต์หรือไม่ ถ้ามีเป็นประเภทใด (ประกันภัยรถยนต์เป็นภาคสมัครใจ นอกเหนือจากประกันผู้ประสบภัยจากรถ (พรบ.)ภาคบังคับ)
- ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ท่านเคยขับรถเกิดอุบัติเหตุกี่ครั้ง แบ่งตามความรุนแรง ดังนี้ มีผู้เสียชีวิต/มีผู้บาดเจ็บแต่ไม่มีผู้เสียชีวิต/ทรัพย์สินเสียหาย

ส่วนที่ 3 ทักษะเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและความปลอดภัย

ส่วนนี้สอบถามทัศนคติโดยให้แสดงความเห็นต่อข้อความต่างๆนี้ วัดโดยใช้ไลเคิร์ทสเกล 5 ระดับ ได้แก่ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย เฉยๆ เห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง ตามลำดับ

- ท่านคิดว่าการขับอย่างปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ
- ท่านคิดว่าการเรียนขับรถอย่างจริงจัง มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถได้อย่างปลอดภัย
- ท่านคิดว่าการสอบใบอนุญาตขับรถที่เข้มงวด มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถอย่างปลอดภัย
- ท่านคิดว่าการตรวจสายตาและร่างกายเบื้องต้น มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถได้อย่างปลอดภัย
- ท่านคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มีความสำคัญที่จะทำให้คนขับรถอย่างปลอดภัย
- ท่านคิดว่าการมีใบอนุญาตขับรถ เป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้คนขับรถปลอดภัย
- เพื่อน ญาติ หรือ บุคคลที่ท่านคุ้นเคย ใส่ใจกับการมีใบอนุญาตขับรถ
- ท่านมีความรู้เพียงพอที่จะผ่านการทดสอบในการทำใบอนุญาตขับรถ หรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถ
- ท่านมั่นใจว่าท่านมีความสามารถและทักษะขับรถอย่างปลอดภัยได้
- ท่านมีความตั้งใจจะต่ออายุใบอนุญาตขับรถเมื่อครบกำหนดทุกครั้ง
- ท่านมีความตั้งใจที่จะขับอย่างปลอดภัย
- ท่านมีและพกใบอนุญาตขับรถตลอดเวลาขณะขับขี่
- ท่านขับอย่างปลอดภัย

ส่วนที่ 4 ข้อมูลส่วนบุคคล

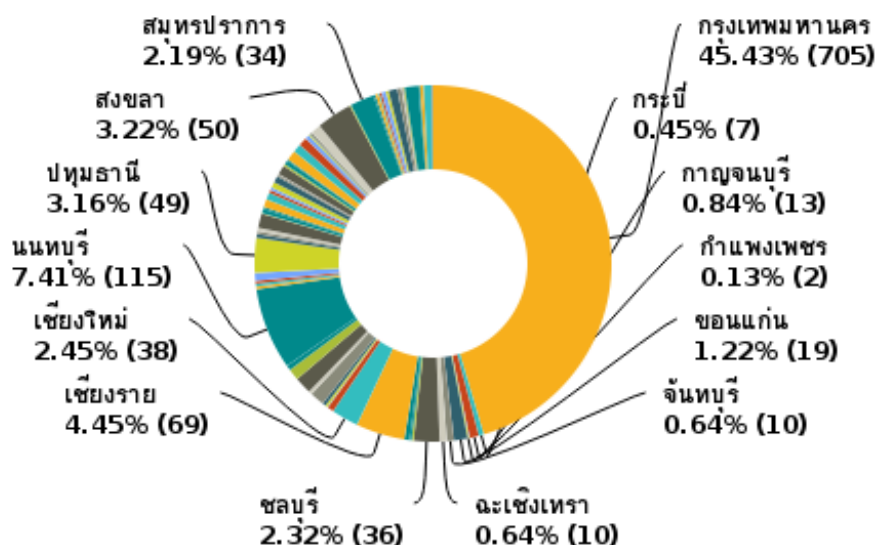
- จังหวัดที่อยู่ปัจจุบัน
- เพศ
- อายุ
- การศึกษาสูงสุด
- รายได้
- อาชีพ



3.5.3 ผลการสำรวจ

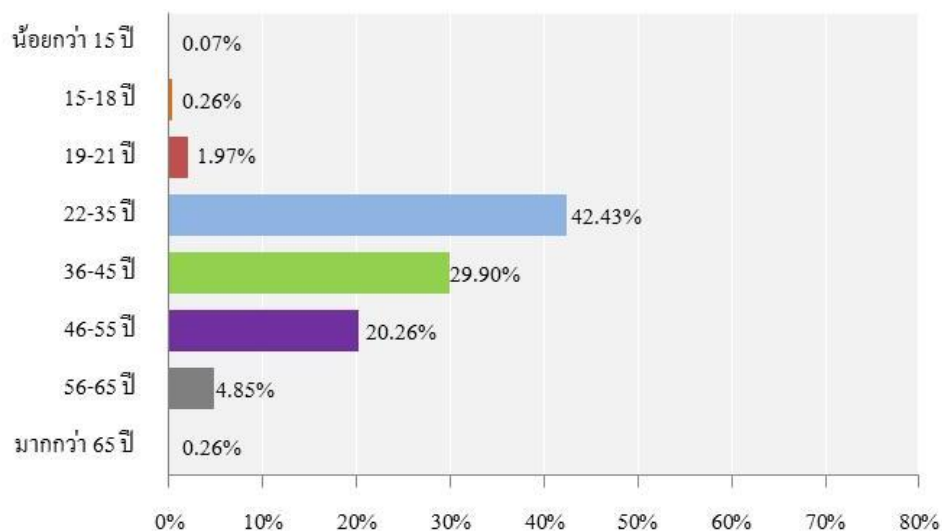
1) ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ที่ได้จากการสำรวจจำนวน 2,281 คน มีการกระจายตัวอยู่ทั่วประเทศ กล่าวคือ ประมาณร้อยละ 45 อยู่ในกรุงเทพฯ รองลงมาเป็นจังหวัดอื่นๆ เช่น นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ เชียงใหม่ เชียงราย สงขลา ขอนแก่น เป็นต้น ดังแสดงรูปที่ 3.26



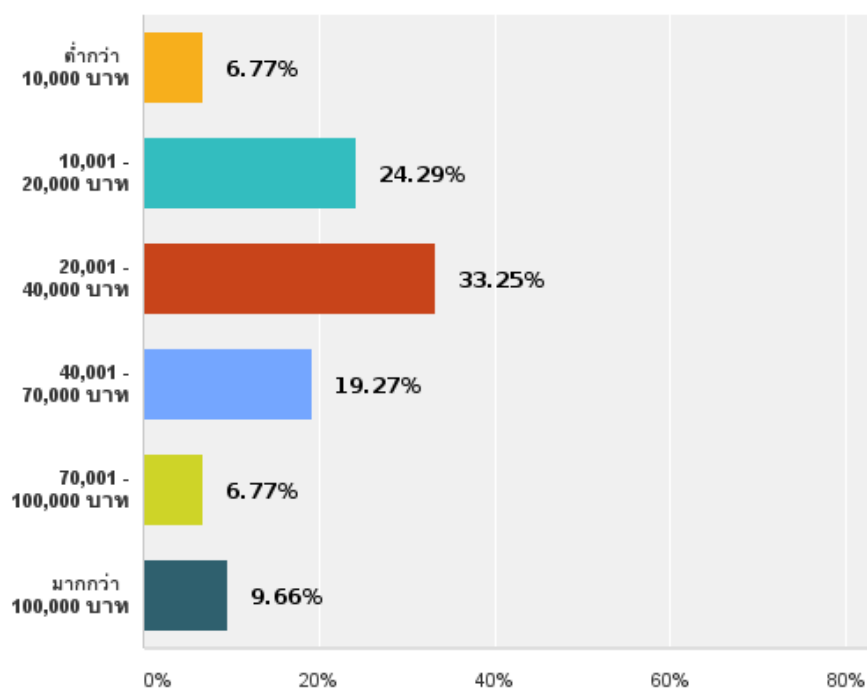
รูปที่ 3.26 ที่ตั้งรายจังหวัดของกลุ่มตัวอย่าง

อายุของกลุ่มตัวอย่างกระจายอยู่ในช่วงที่มีใบอนุญาตขับรถมาแล้วคือช่วงมากกว่า 21 ปีและลดลงตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 3.27

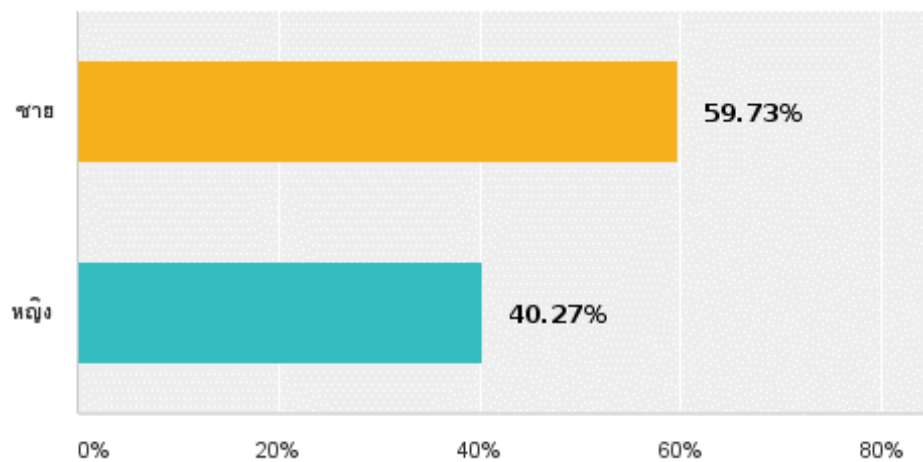


รูปที่ 3.27 อายุของกลุ่มตัวอย่าง

รายได้ของกลุ่มตัวอย่างมีการกระจายตัวตั้งแต่รายได้ต่ำ ปานกลาง ถึงสูง ดังแสดงในรูปที่ 3.28 โดยมีสัดส่วนของเพศของกลุ่มตัวอย่างเพศชายต่อเพศหญิง ประมาณ 60:40 ดังแสดงในรูปที่ 3.29



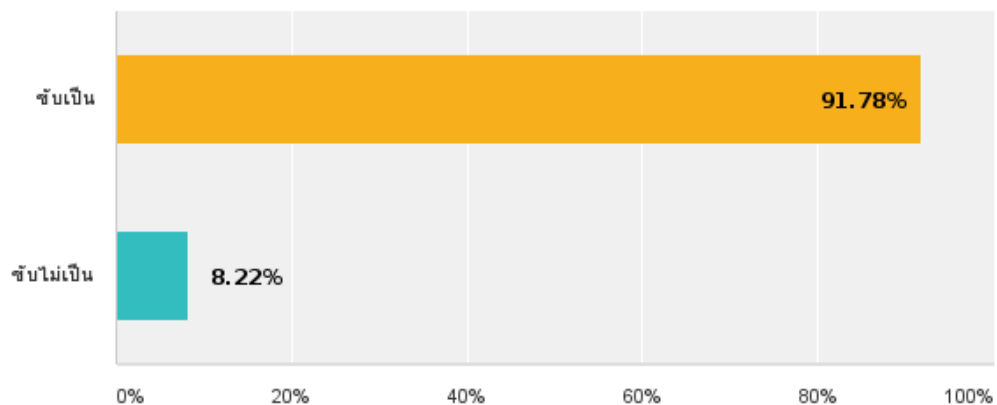
รูปที่ 3.28 รายได้ของกลุ่มตัวอย่าง



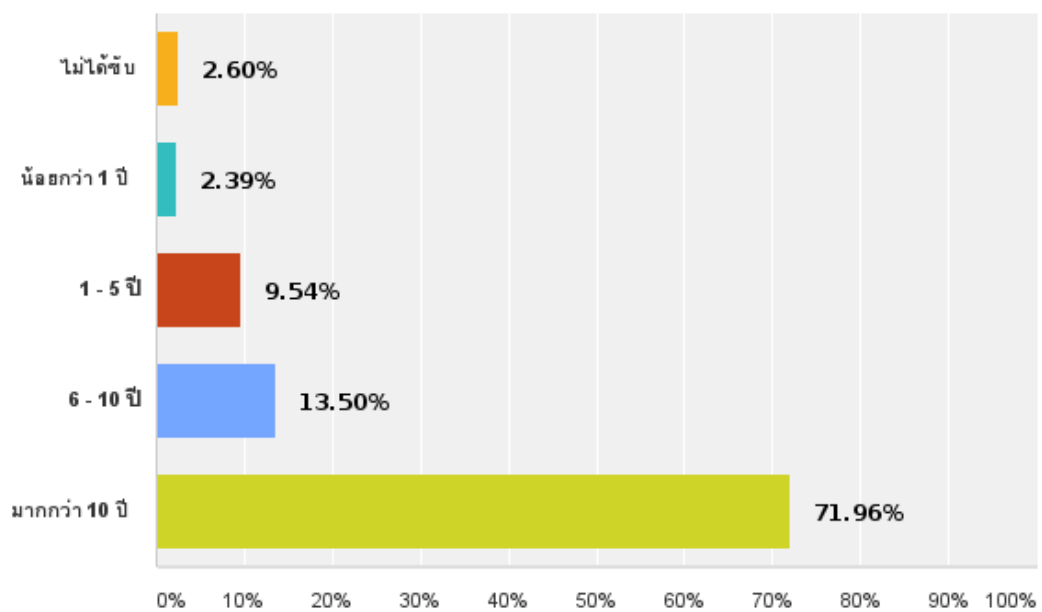
รูปที่ 3.29 เพศของกลุ่มตัวอย่าง

2) ประสบการณ์ขับขี่และอุบัติเหตุ

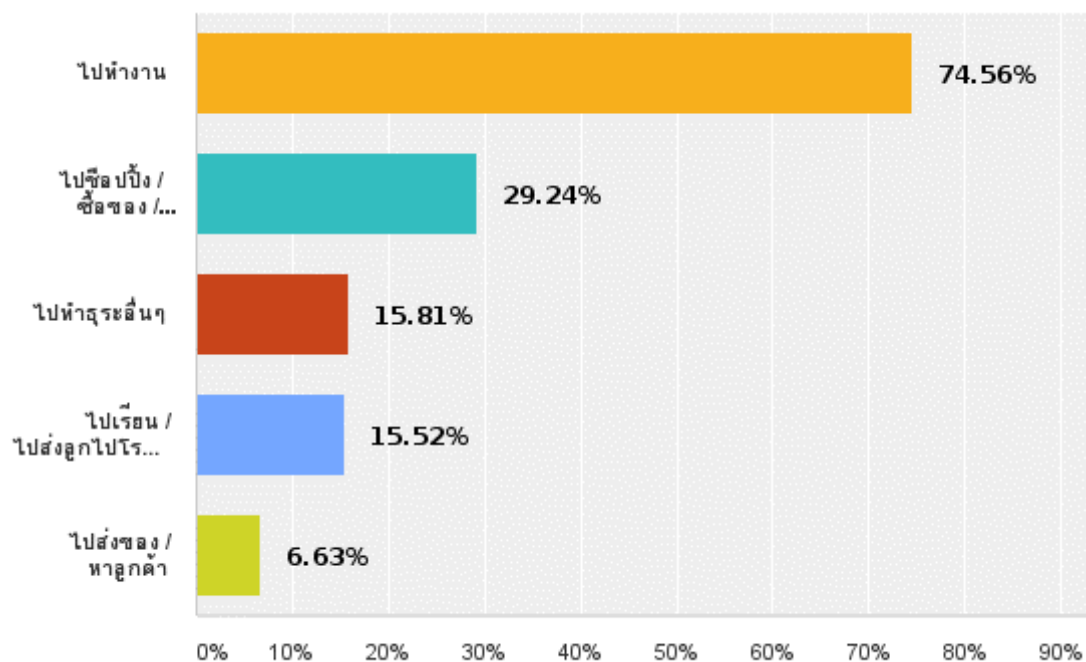
กลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจส่วนใหญ่มีความสามารถขับรถได้ และมีประสบการณ์ขับขี่มาหลายปี ดังแสดงในรูปที่ 3.30 และรูปที่ 3.31 โดยที่การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการขับรถไปทำงานและไปทำธุระต่างๆ เช่น ซื้ของปั้ม ดังรูปที่ 3.32 ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ใส่ใจกับการประกนภัยและมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุดังแสดงในรูปที่ 3.33 และรูปที่ 3.34 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่ร้อยละ 31.91% ที่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 1-3 ครั้ง มีทรัพย์สินเสียหายแต่ไม่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา



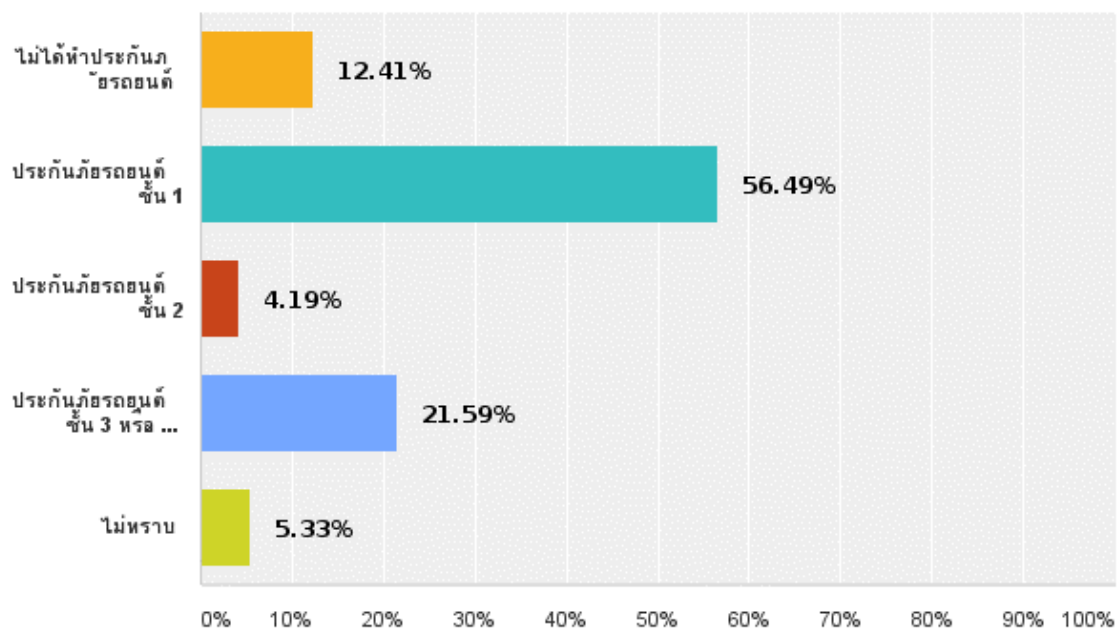
รูปที่ 3.30 ความสามารถขับรถ



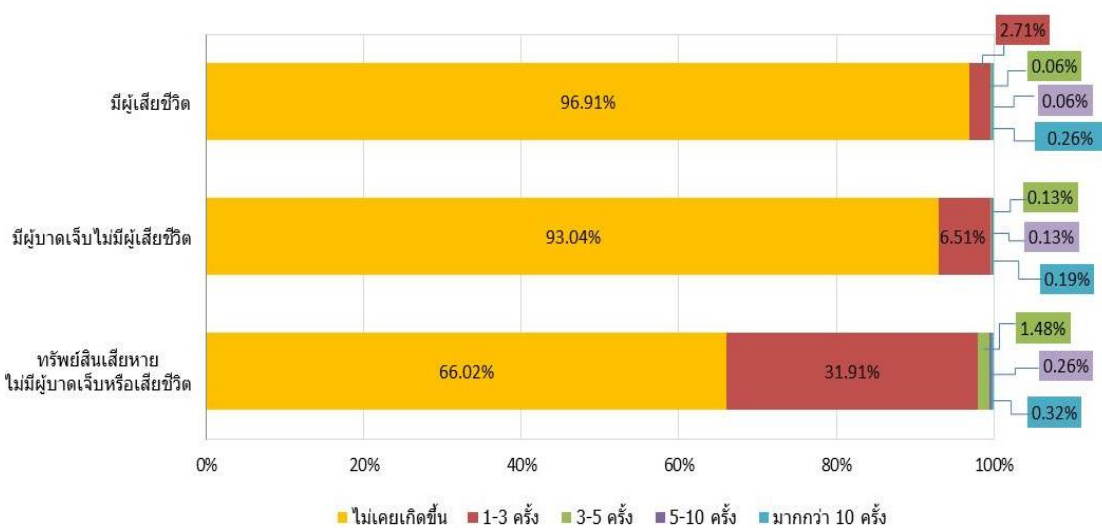
รูปที่ 3.31 ประสบการณ์ในการขับขี่



รูปที่ 3.32 วัตถุประสงค์ของการเดินทางในการขับขี่



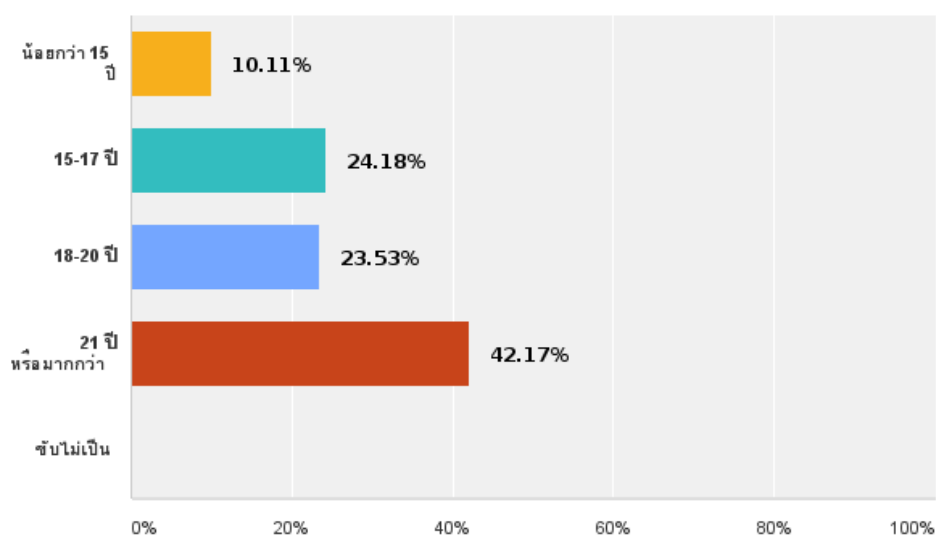
รูปที่ 3.33 การทำประกันภัยรถยนต์



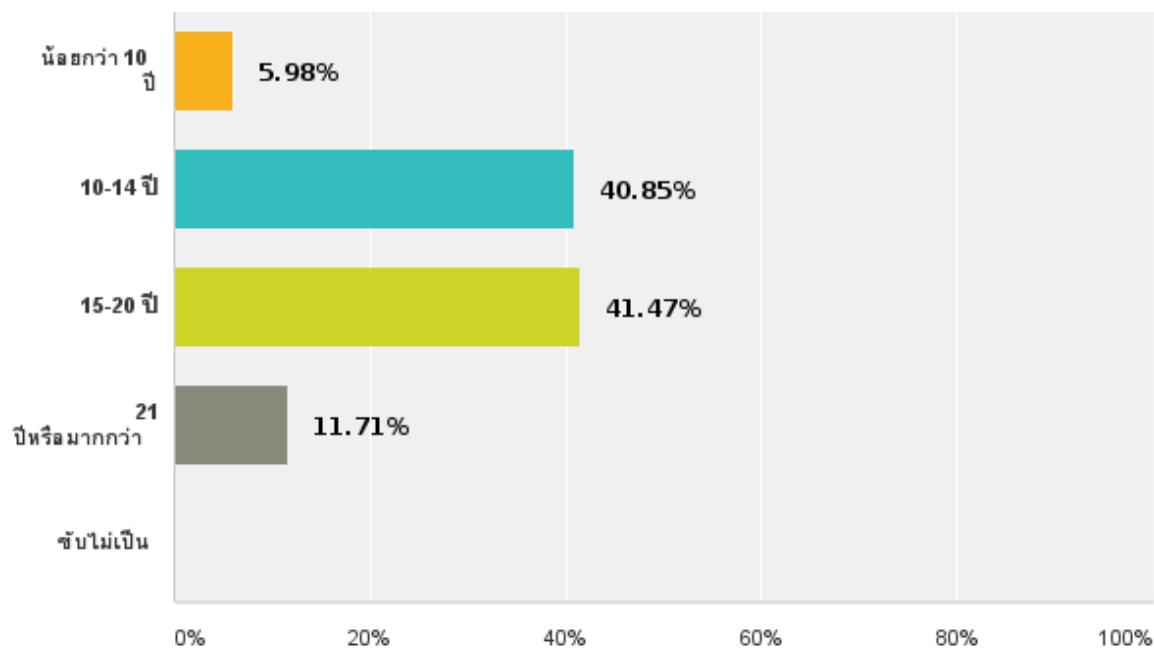
รูปที่ 3.34 ประวัติการเกิดอุบัติเหตุในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

3) การหัดขับรถ

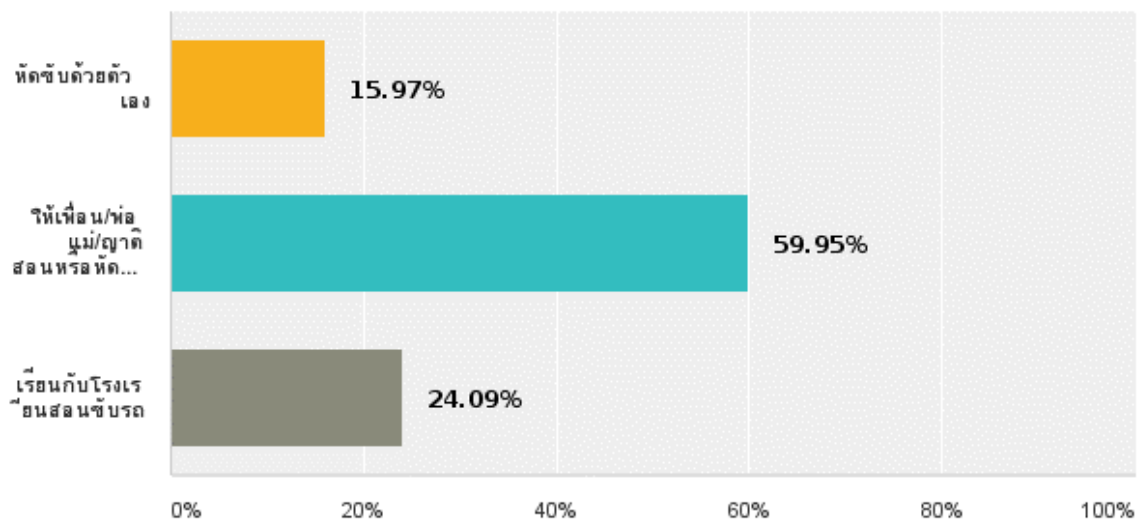
ผลการสำรวจพบข้อมูลที่น่าสนใจคือ กลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 35 เริ่มหัดขับรถก่อนอายุ 18 ปีซึ่งเป็นอายุขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด ดังแสดงในรูปที่ 3.35 ส่วนกรณีรถจักรยานยนต์ในรูปที่ 3.36 พบว่ากว่าร้อยละ 45 เริ่มหัดขับรถก่อนอายุ 15 ปีซึ่งก็ก่อนเกณฑ์อายุที่กฎหมายกำหนดเช่นกัน และในจำนวนนี้พบว่ากว่าร้อยละ 75 หัดขับด้วยตนเองหรือให้ญาติหรือคนรู้จักหัดขับให้ มีเพียงร้อยละ 25 ที่เรียนกับโรงเรียนสอนขับรถ ดังแสดงในรูปที่ 3.37



รูปที่ 3.35 อายุที่เริ่มหัดขับรถยนต์



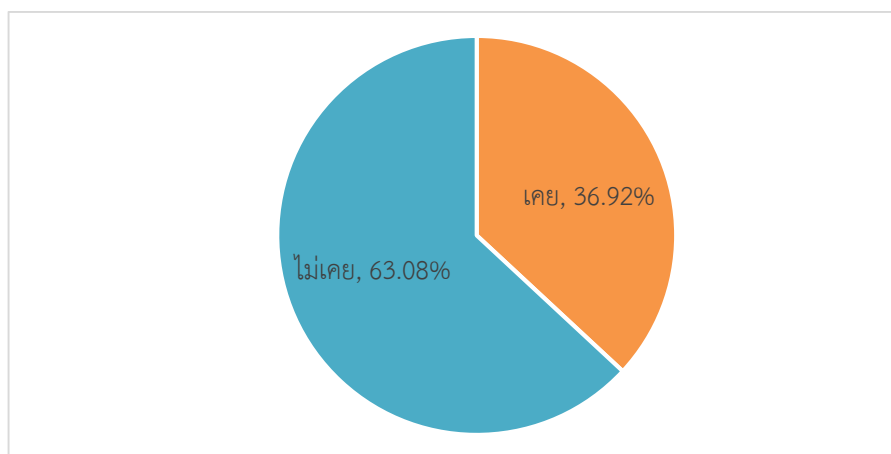
รูปที่ 3.36 อายุที่เริ่มหัดขับรถจักรยานยนต์



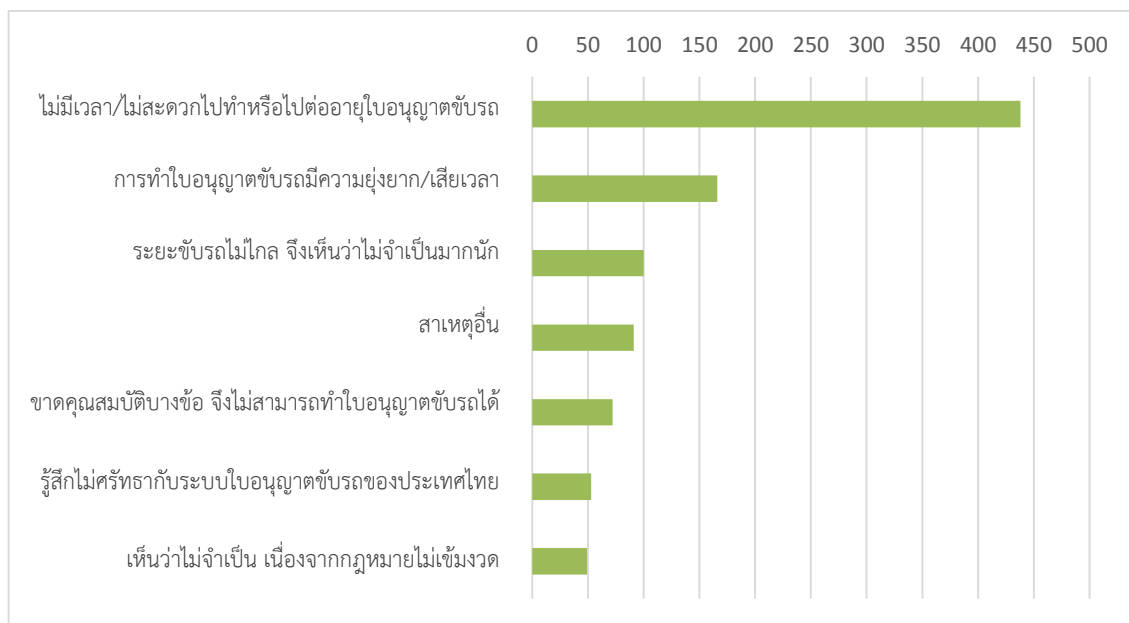
รูปที่ 3.37 วิธีการหัดขับรถ

4) การมีใบอนุญาตขับรถ

ผลการสำรวจเกี่ยวกับการมีใบอนุญาตขับรถพบข้อมูลที่น่าสนใจว่า กว่าร้อยละ 40 เคยขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตขับรถหมดอายุ ดังแสดงในรูปที่ 3.38 โดยสาเหตุที่ไม่ไปทำหรือไม่ไปต่ออันมีความหลากหลายดังแสดงในรูปที่ 3.39 ส่วนใหญ่เป็นเพราะไม่มีเวลาหรือไม่สะดวกที่จะไปติดต่อดำเนินการ อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสนใจว่ามีจำนวนไม่น้อยที่ไม่เห็นความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับรถ ทั้งอาจเป็นเพราะว่าขับไม่ไกลหรือคิดว่าการมีใบอนุญาตขับรถไม่ได้แสดงว่ามีความสามารถขับรถได้ดี บางส่วนยังเห็นว่าไม่จำเป็นเนื่องจากกฎหมายยังไม่เข้มงวด



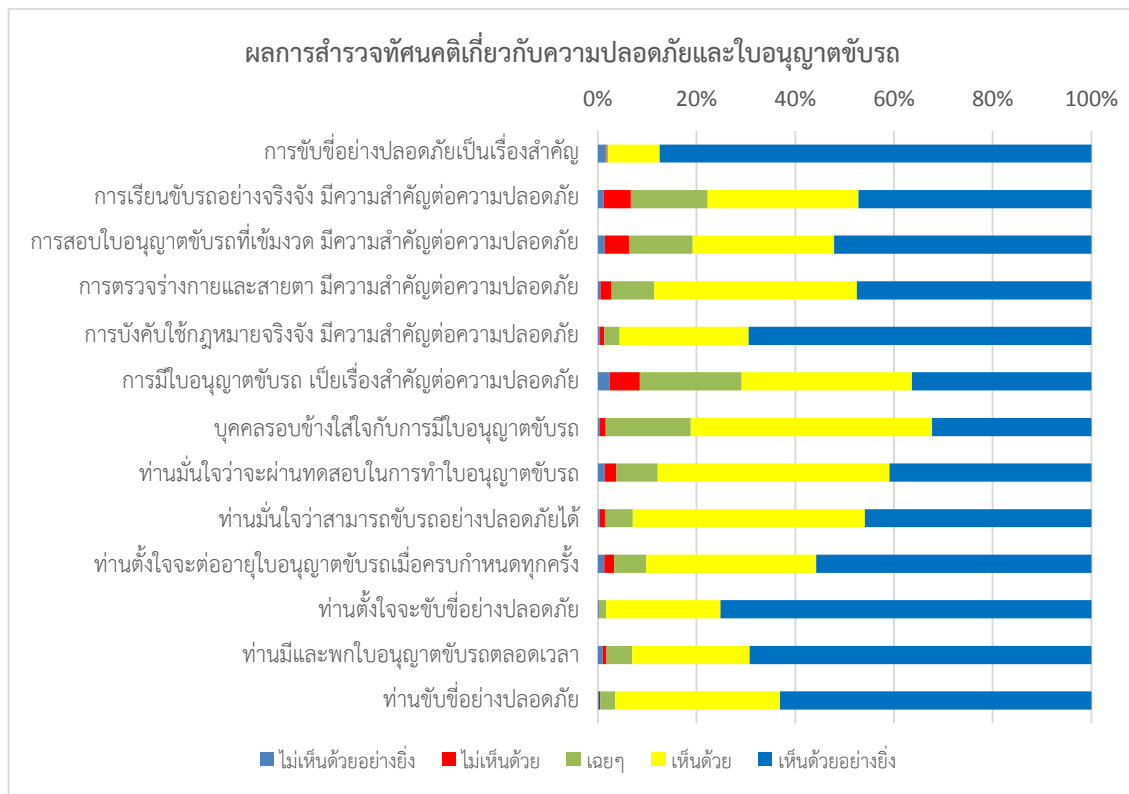
รูปที่ 3.38 ท่านเคยขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตขับรถหมดอายุหรือไม่



รูปที่ 3.39 สาเหตุที่ไม่ทำใบอนุญาตขับรถหรือไม่ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ

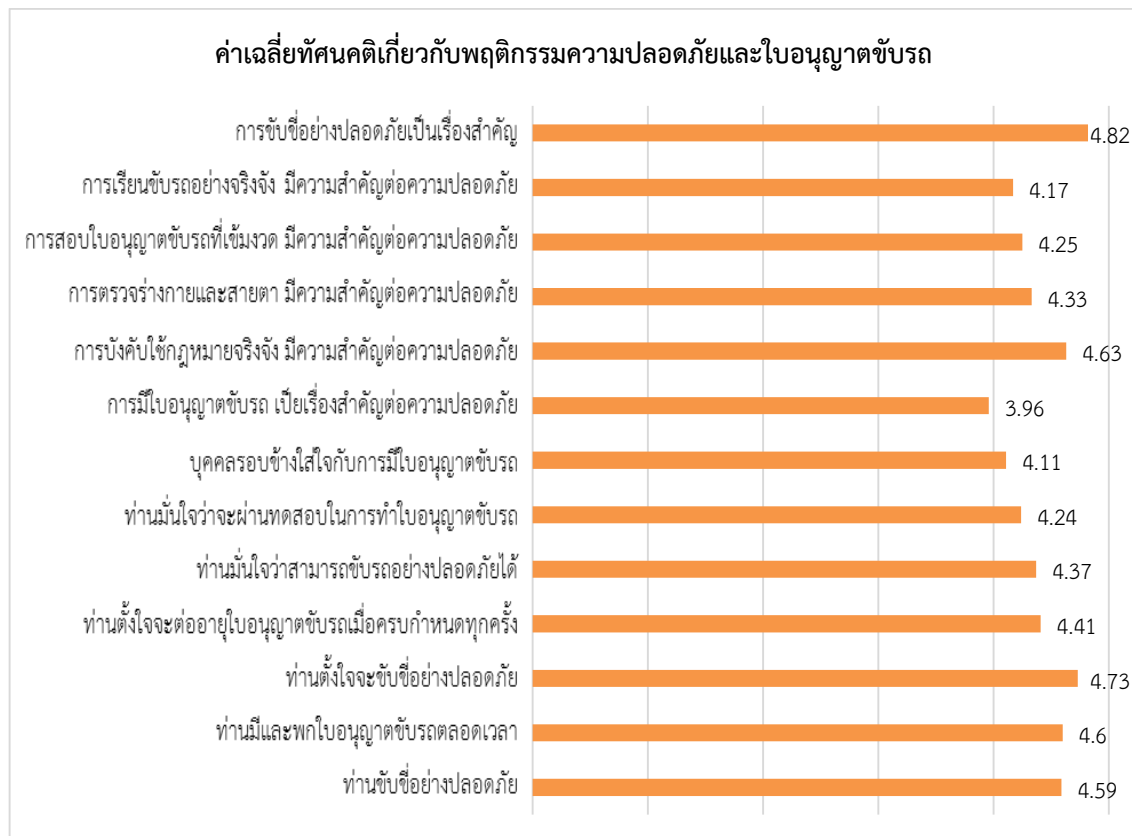
5) ทศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ

การสำรวจทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ เช่น ความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับรถ กระบวนการขอรับใบอนุญาตขับรถ รวมถึงความตั้งใจและพฤติกรรมในการมีใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย กระทำโดยสอบถามความเห็นกลุ่มตัวอย่างว่าเห็นด้วยกับข้อความนั้นๆ อย่างไร 5 ระดับตามไลเคิร์ตสเกลนั้น ได้ผลแสดงดังรูปที่ 3.40



รูปที่ 3.40 ผลการสำรวจทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ

ในภาพรวมแล้วจะเห็นได้จากกราฟว่าคนส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 ตระหนักถึงว่าความปลอดภัยในการขับขี่เป็นเรื่องสำคัญ อย่างไรก็ตามความเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของประเด็นต่างๆ ที่มีผลต่อความปลอดภัยนั้นยังแตกต่างกันพอสมควร แต่ส่วนใหญ่ก็ยังเห็นว่าการเข้มงวดบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังมีความสำคัญต่อความปลอดภัย ส่วนในเรื่องเกี่ยวกับระบบใบอนุญาตขับรถนั้นจะเห็นว่าคนส่วนใหญ่เห็นด้วยระดับปานกลาง กล่าวคือ ยังไม่เห็นความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับรถในระดับสูงสุด ทั้งนี้ผลการสำรวจก็ยังแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจของคนส่วนใหญ่ที่จะขับรถให้ได้อย่างปลอดภัย แต่ความตั้งใจจะมีใบอนุญาตขับรถก็น้อยกว่าเล็กน้อย และยังมีความมั่นใจน้อยลงเล็กน้อยเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับอย่างปลอดภัย และเมื่อนำคำตอบที่ได้มาคำนวณโดยให้คะแนนตั้งแต่ 1 ถึง 5 สำหรับคำตอบจากไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งถึงเห็นด้วยอย่างยิ่งตามลำดับ และนำมาหาค่าเฉลี่ยของคำตอบที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างได้ผล ดังแสดงในรูปที่ 3.41



รูปที่ 3.41 ทัศนคติเกี่ยวกับการตระหนักถึงความปลอดภัยและมีใบอนุญาตขับรถ

กราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างยังเห็นว่าการมีใบอนุญาตขับรถไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่สุดในการที่คนจะขับอย่างปลอดภัย และกลุ่มตัวอย่างยังค่อนข้างมั่นใจว่าจะผ่านการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ และบุคคลรอบข้างก็ให้ความสำคัญต่อการมีใบอนุญาตขับรถ และสุดท้ายพฤติกรรมในการขับอย่างปลอดภัยนั้นยังมีคะแนนที่ต่ำกว่าความตั้งใจจะขับอย่างปลอดภัย ขณะที่คะแนนความตั้งใจจะทำใบอนุญาตขับรถก็ยังมีต่ำกว่าค่าพฤติกรรมในการมีใบอนุญาตขับรถ จึงเป็นที่น่าสนใจว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการมีใบอนุญาตขับรถ

3.5.4 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมในการมีใบอนุญาตขับรถ

การศึกษานี้ทำการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการมีใบอนุญาตขับรถ โดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้างต้น ตัวแปรทัศนคติที่ใช้ในการวิจัยนี้ ประกอบด้วย ทัศนคติที่มีต่อการมีใบอนุญาตขับรถ (Attitude) พฤติกรรมคล้อยตามเกี่ยวกับการมีใบอนุญาตขับรถ (Subjective Norm) การรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรมในการทำใบอนุญาตขับรถ (Perceived Behavioural Control) และความตั้งใจที่จะมีใบอนุญาตขับรถอย่างถูกต้องตามกฎหมาย (Intention) สำหรับตัวแปรสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาจำนวนสมาชิกในครัวเรือน จำนวนและประเภทรถยนต์ในครอบครอง รายได้ การมีใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น

ตารางที่ 3.7 แสดง Standardized Coefficient ของปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจและพฤติกรรม จะเห็นได้ว่าความมั่นใจว่าจะไปทำใบอนุญาตขับรถแล้วสอบได้มีผลต่อความตั้งใจที่จะมีใบอนุญาตขับรถมากที่สุด รองลงมาเป็นค่านิยมของบุคคลรอบข้าง ส่วนพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่จะมีใบอนุญาตขับรถจริงๆหรือไม่ขึ้นอยู่กับความตั้งใจที่จะมีใบอนุญาตขับรถเป็นหลัก

ตารางที่ 3.7 น้าหนักของปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจและพฤติกรรม

Standardized Coefficient			
Intent	<---	Attitude	0.023
Intent	<---	PBC	0.441
Intent	<---	SubNorm	0.185
Behaviour	<---	Intent	0.362
Behaviour	<---	PBC	0.129
Behaviour	<---	Attitude	0.185

ผลจากการศึกษานี้สรุปว่าการจะทำให้ผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับรถอย่างถูกต้องจะต้องให้ความสำคัญกับการทำให้คนเห็นว่า**การอบรมและทดสอบเป็นเรื่องที่ไม่ยุ่งยาก**และสามารถผ่านได้จากกระบวนการที่เหมาะสม ทั้งนี้ในปัจจุบันผู้คนคิดเห็นว่าการสอบใบอนุญาตขับรถเป็นเรื่องง่ายมาก ไปสอบก็น่าจะผ่านได้ไม่ยาก ซึ่งหากจะปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถในอนาคตก็จะต้องพยายามรักษาทัศนคติตรงนี้ไว้โดยจะต้องทำความเข้าใจในรายละเอียดที่อาจจะต้องมีเพิ่มขึ้นมา ในทางตรงกันข้ามหากผู้คนรู้สึกว่าการทำใบอนุญาตขับรถเป็นเรื่องยุ่งยากมาก ก็จะทำให้คนไม่มีความตั้งใจที่จะไปทำใบอนุญาตขับรถและมีพฤติกรรมการขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตแทน

ผลการวิเคราะห์ยังได้แสดงให้เห็นว่า**พฤติกรรมคล้อยตามสังคมรอบข้าง**ก็มีส่วนสำคัญ จึงจำเป็นจะต้องสร้างหรือปรับค่านิยมเกี่ยวกับการมีใบอนุญาตขับรถที่เหมาะสม ทำให้การมีใบอนุญาตขับรถเป็นเรื่องที่น่าภาคภูมิใจ ในทางกลับกันจะต้องทำให้รู้สึกว่าการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถเป็นเรื่องที่สังคมรับไม่ได้ ซึ่งปัจจัยด้านสังคมนี้มีผลทางตรงต่อความตั้งใจและส่งผลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการมีใบอนุญาตขับรถในที่สุด

นอกจากนี้ปัจจัยด้าน**ทัศนคติ**ยังส่งผลทางตรงต่อพฤติกรรมการมีใบอนุญาตขับรถ เพราะฉะนั้นการปรับทัศนคติโดยรวมถือเป็นเรื่องที่สำคัญ ต้องทำให้คนเชื่อมั่นว่าการใบอนุญาตขับรถเป็นเครื่องมือแห่งความปลอดภัยที่สามารถคัดแยกไม่ให้ผู้ขับขี่ที่ไม่มีความสามารถหรือขาดความพร้อมทั้งด้านร่างกาย ด้านจิตใจ รวมถึงความรู้และทักษะที่เพียงพอมาขับรถบนถนนสร้างความเดือดร้อนกับสาธารณะได้

บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อสอบ

4.1 การสอบข้อเขียน

ในกระบวนการทดสอบข้อเขียนมีข้อสอบที่ใช้สำหรับการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาต 6 ประเภท ได้แก่

- (1) ข้อสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น
- (2) ข้อสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น
- (3) ข้อสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น
- (4) ข้อสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 1 และชนิดที่ 2
- (5) ข้อสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 3
- (6) ข้อสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4

ในปัจจุบันใช้วิธีการสอบข้อเขียน 2 วิธี ได้แก่

- การสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (เฉพาะใบอนุญาตชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น) ให้เวลาทำข้อสอบ 60 นาที มีข้อสอบที่มาจากคอมพิวเตอร์จำนวน 50 ข้อ ผู้ที่สอบผ่านต้องได้คะแนนร้อยละ 90 หรือตอบถูกจำนวน 45 ข้อขึ้นไป ส่วนกรณีรถจักรยานยนต์ผู้ที่สอบผ่านต้องได้คะแนนร้อยละ 80 หรือทำถูกจำนวน 24 ข้อขึ้นไป
- การสอบด้วยกระดาษและปากกา

ในโครงการศึกษานี้ได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อสอบข้อเขียนเมื่อปี 2556 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนที่กรมการขนส่งทางบกจะปรับเกณฑ์การทดสอบข้อเขียน จากเดิมมีข้อคำถาม 30 ข้อเพิ่มเป็น 50 ข้อ ดังนั้นผลการวิเคราะห์ข้อสอบที่ปรากฏในบทนี้จะอ้างอิงข้อสอบแบบ 30 ข้อเดิมเป็นหลัก

4.2 ลักษณะของข้อสอบ

ข้อสอบทุกประเภทเป็นข้อสอบแบบเลือกตอบ (multiple choices) โดยมีคำตอบที่ถูกต้องที่สุดเพียงข้อเดียว มีตัวเลือกตอบจำนวน 4 ตัวเลือก (อย่างไรก็ตาม มีข้อสอบบางชุดที่เป็นการสอบด้วยกระดาษและปากกา มีรูปแบบข้อสอบแบบให้เขียนอธิบาย ซึ่งมีเพียง 1 ข้อเท่านั้น) รายละเอียดของจำนวนข้อคำถามและจำนวนชุดของข้อสอบแต่ละประเภทได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนชุดของข้อสอบและข้อคำถาม จำแนกตามประเภทของข้อสอบ

ประเภทข้อสอบ	ชุด	ข้อคำถาม
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	*	30
ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	4	20
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	10	30
ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 1 และ ชนิดที่ 2	5	60
ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 3	5	30
ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4	5	30

* ข้อสอบของใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นระบบคอมพิวเตอร์ ใช้วิธีการสุ่มคำถาม จำนวน 30 ข้อ จากคำถามที่มีอยู่ในฐานข้อมูลจำนวน 301 ข้อ

4.3 การวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ

ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบนั้น ข้อมูลที่จำเป็นต้องนำมาใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ คำตอบของผู้เข้าสอบ และเฉลยข้อสอบ ข้อมูลทั้งสองนี้จะถูกนำมาใช้ในการประมวลผลเพื่อหาค่าต่างๆ ที่บ่งชี้คุณภาพข้อสอบในมุมต่างๆ ได้แก่ ค่าความยาก (difficulty) ของข้อคำถามแต่ละข้อ ค่าอำนาจจำแนก (discrimination) ของข้อคำถามแต่ละข้อ และค่าความเชื่อมั่น (reliability) ของข้อสอบทั้งชุด

4.4 เกณฑ์ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ

การวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบดำเนินการใน 3 ประเด็น ได้แก่ การวิเคราะห์ความยาก และอำนาจจำแนก ซึ่งเป็นการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบเป็นรายข้อ และการวิเคราะห์ความเที่ยง ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ข้อสอบรายฉบับ รายละเอียดของเกณฑ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์มีดังนี้

1) ความยาก (Power of difficulty)

ความยาก หมายถึง สัดส่วนของจำนวนคนที่ตอบข้อสอบข้อนั้นได้ถูกต้องต่อจำนวนผู้เข้าสอบทั้งหมด ดังนั้นหากข้อสอบข้อใดมีผู้ตอบถูกจำนวนมากถือว่าเป็นข้อสอบที่ง่าย ข้อสอบข้อใดที่มีผู้ตอบถูกจำนวนน้อยถือเป็นข้อสอบที่ยาก

เกณฑ์การพิจารณาความยาก

- 0.00-0.19 ยาก ควรตัดทิ้ง
- 0.20-0.39 ค่อนข้างยาก สามารถเก็บไว้ใช้ได้
- 0.40-0.60 ยากพอเหมาะ สามารถเก็บไว้ใช้ได้
- 0.61-0.80 ค่อนข้างง่าย สามารถเก็บไว้ใช้ได้
- 0.81-1.00 ง่าย ควรตัดทิ้ง

2) อำนาจจำแนก (Discrimination index)

หมายถึง ความสามารถของข้อสอบในการจำแนก/แยกความแตกต่างระหว่างผู้สอบที่มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนแตกต่างกัน ให้ออกจากกันได้

เกณฑ์การพิจารณาอำนาจจำแนก

- ต่ำกว่า 0 จำแนกไม่ได้ ควรตัดทิ้งหรือปรับปรุง
- 0.00-0.19 จำแนกได้ต่ำ ควรตัดทิ้งหรือปรับปรุง
- 0.20-0.29 จำแนกได้พอใช้ สามารถเก็บไว้ใช้ได้
- 0.30-0.39 จำแนกได้ดี สามารถเก็บไว้ใช้ได้
- 0.40 ขึ้นไป จำแนกได้ดีมาก สามารถเก็บไว้ใช้ได้

อย่างไรก็ตามเมื่อนำข้อสอบรายข้อไปพิจารณาจะพิจารณาเลือกใช้ข้อสอบจากค่าอำนาจจำแนกก่อน ถ้ามีค่าตั้งแต่ 0.20 ขึ้นไปถือว่าเป็นข้อสอบที่สามารถนำไปใช้ได้ ถึงแม้ว่าค่าความยากจะยากเกินไป (ต่ำกว่า 0.20) หรือง่ายเกินไป (สูงกว่า 0.80) ก็ตาม ซึ่งผู้จัดทำข้อสอบสามารถปรับปรุงข้อสอบที่ง่ายหรือยากเกินไปต่อไปได้

3) ความเที่ยง (Reliability)

ความเที่ยงเป็นการวิเคราะห์คุณภาพของข้อสอบทั้งฉบับ ความเที่ยง หมายถึง ความคงที่ หรือความคงเส้นคงวาของคะแนน ในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน หรือความสอดคล้องของคะแนนที่วัดในเนื้อหาเดียวกัน ซึ่งในที่นี้เป็นการวิเคราะห์คุณภาพของข้อสอบในด้านความเที่ยงแบบความสอดคล้องภายใน (Measure of internal consistency)

เกณฑ์การพิจารณาความเที่ยงของข้อสอบทั้งชุด

- ต่ำกว่า 0.50 มีความเที่ยงต่ำ
- 0.50 - 0.70 มีความเที่ยงปานกลาง อาจนำมาใช้ได้
- 0.71-1.00 มีความเที่ยงสูง เหมาะสมที่จะนำมาใช้

4.5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ

ในส่วนของข้อสอบประเภทกระดาษกับปากกา ที่ปรึกษาได้ประสานงานกับกรรมการขนส่งทางบกเพื่อขอกระดาษคำตอบของผู้ที่มาข้อสอบในช่วงเดือนพฤษภาคม 2556 ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์มาดังรายละเอียดในตารางที่ 4.2 สำหรับข้อมูลคำตอบของผู้เข้าสอบนั้นเนื่องจากในระบบคอมพิวเตอร์ไม่มีการบันทึกข้อมูลการตอบของผู้สอบไว้ จึงต้องทำการจัดข้อสอบขึ้นใหม่ในรูปของข้อสอบกระดาษและปากกา โดยการสุ่มข้อคำถามจากฐานข้อมูล จำนวน 301 ข้อ ได้ข้อสอบที่ครอบคลุมข้อคำถามจำนวน 301 ข้อ จำนวน 13 ชุด แล้วนำไปขอความอนุเคราะห์ประชาชนที่ขอเข้ารับการสอบในการทำข้อสอบให้ รายละเอียดของจำนวนผู้ตอบข้อสอบดังแสดงในตารางที่ 4.2 จะเห็นว่าข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบของข้อสอบประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนทั้งหมด 455 ราย ประเภทรถยนต์สาธารณะมีจำนวนทั้งหมด 526 ราย ประเภทจักรยานยนต์สาธารณะมีจำนวน 273 ราย และชนิด ท1 ท2 มีจำนวน 370 ราย รวมข้อมูลทั้งหมดที่น่ามาวิเคราะห์จำนวน 1,624 ราย

ตารางที่ 4.2 จำนวนผู้ตอบข้อสอบแต่ละประเภทที่น่ามาใช้ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ

ชุดที่	ประเภท/ชนิด			
	ส่วนบุคคล	สาธารณะ	จักรยานยนต์	ท1 และ ท2
1	35	112	49	81
2	35	110	47	69
3	35	111	41	74
4	35	109	39	72
5	35	84	32	74
6	35		13	
7	35		12	
8	35		14	
9	35		13	
10	35		13	
11	35			
12	35			
13	35			
รวมย่อย	455	526	273	370
รวมทั้งหมด	1,624			

4.6 ผลการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ

1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

เนื่องจากข้อสอบประเภทนี้เป็นระบบคอมพิวเตอร์ ที่มีการสุ่มข้อคำถามครั้งละ 30 ข้อ ในทางปฏิบัติจึงไม่สามารถระบุได้ว่ามีข้อสอบจำนวนทั้งหมดกี่ชุด ในการวิจัยครั้งนี้ ได้ใช้การสร้างข้อสอบขึ้นมาใหม่จำนวน 13 ชุด เพื่อไปเก็บข้อมูลคำตอบของผู้เข้าสอบมาใช้ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบในด้านค่าความยาก และค่าอำนาจจำแนกของข้อคำถามแต่ละข้อ ส่วนในด้านความเชื่อมั่นของข้อสอบทั้งชุดนั้นจะไม่นำไปสรุปผลเพราะในทางปฏิบัติข้อสอบไม่ได้มีจำนวน 13 ชุด

ตารางที่ 4.3 ค่าอำนาจจำแนกของข้อสอบใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

ชุดที่		อำนาจจำแนก				ระดับความเชื่อมั่น
		ดีมาก	ดี	ต่ำ	ไม่ได้	
1	จำนวน	5	12	7	6	0.80
	ร้อยละ	8.47	20.34	11.86	10.17	
2	จำนวน	7	16	6	1	0.912
	ร้อยละ	11.86	27.12	10.17	1.69	
3	จำนวน	5	12	8	5	0.777
	ร้อยละ	8.47	20.34	13.56	8.47	
4	จำนวน	7	9	7	7	0.799
	ร้อยละ	11.86	15.25	11.86	11.86	
5	จำนวน	5	5	19	1	0.842
	ร้อยละ	8.47	8.47	32.20	1.69	
6	จำนวน	4	1	13	12	0.425*
	ร้อยละ	6.78	1.69	22.03	20.34	
7	จำนวน	4	17	6	3	0.690
	ร้อยละ	6.78	28.81	10.17	5.08	
8	จำนวน	6	8	7	9	0.505*
	ร้อยละ	10.17	13.56	11.86	15.25	
9	จำนวน	4	13	0	13	0.303*
	ร้อยละ	6.78	22.03	0.00	22.03	
10	จำนวน	3	10	13	4	0.689
	ร้อยละ	5.08	16.95	22.03	6.78	
11	จำนวน	3	6	10	11	0.686
	ร้อยละ	5.08	10.17	16.95	18.64	
12	จำนวน	1	3	16	10	0.768
	ร้อยละ	1.69	5.08	27.12	16.95	
13	จำนวน	0	9	12	9	0.639
	ร้อยละ	0.00	15.25	20.34	15.25	
รวม	จำนวน	54	121	124	91	390
	ร้อยละ	13.85	31.03	31.79	23.33	

จากตารางที่ 4.3 พบว่าข้อคำถามส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 76.77 ของข้อสอบขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกในระดับที่สมควรนำไปใช้เป็นข้อสอบได้ โดยมีข้อคำถามที่ต้องตัดออกเพราะค่าอำนาจจำแนกอยู่ในระดับที่ไม่สามารถจำแนกผู้สอบได้ จำนวนร้อยละ 23.33

2) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

ข้อสอบของรถยนต์สาธารณะ มีจำนวนทั้งหมด 5 ชุด มีข้อคำถามชุดละ 20 ข้อ จากตารางที่ 4.4 พบว่าข้อสอบชุดที่ 1 ชุดที่ 2 และชุดที่ 4 เป็นข้อสอบที่สมควรนำไปใช้ในการสอบได้ เพราะมีค่าความเชื่อมั่นของข้อสอบอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถนำไปใช้สอบได้ ส่วนข้อสอบชุดที่ 3 และชุดที่ 5 ไม่ควรนำไปใช้ในการสอบ และเมื่อพิจารณาข้อคำถามรายข้อ พบว่า ข้อคำถามส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 94.00 เป็นข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกในระดับที่สามารถนำไปใช้เป็นข้อสอบได้ โดยแยกเป็นข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกในระดับดีมาก ร้อยละ 7.00 ระดับดี ร้อยละ 33.00 และระดับต่ำ ร้อยละ 54.00 มีข้อคำถามจำนวนร้อยละ 6 ที่ต้องตัดออกเพราะไม่สามารถจำแนกผู้เข้าสอบได้

ตารางที่ 4.4 ค่าอำนาจจำแนกของข้อสอบขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

ชุดที่		อำนาจจำแนก				ระดับความเชื่อมั่น
		ดีมาก	ดี	ต่ำ	ไม่ได้	
1	จำนวน	2	11	7	0	0.753
	ร้อยละ	10.00	55.00	35.00	0	
2	จำนวน	2	5	13	0	0.694
	ร้อยละ	10.00	25.00	65.00	0	
3	จำนวน	1	5	12	2	0.384*
	ร้อยละ	5.00	25.00	60.00	10	
4	จำนวน	1	5	11	3	0.613
	ร้อยละ	5.00	25.00	55.00	15.00	
5	จำนวน	1	7	11	1	0.436*
	ร้อยละ	5.00	35.00	55.00	5.00	

3) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ

ข้อสอบของรถจักรยานยนต์สาธารณะ มีจำนวนทั้งหมด 10 ชุด มีข้อคำถามชุดละ 30 ข้อ จากตารางที่ 4.5 พบว่ามีข้อสอบจำนวน 8 ชุด ได้แก่ ข้อสอบชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 3 ชุดที่ 4 ชุดที่ 5 ชุดที่ 7 ชุดที่ 8 และชุดที่ 9 เป็นข้อสอบที่สามารถนำไปใช้ในการสอบได้ เพราะมีค่าความเที่ยงของข้อสอบทั้งชุดอยู่ในเกณฑ์ส่วนข้อสอบอีกจำนวน 2 ชุด ได้แก่ ชุดที่ 6 และชุดที่ 10 ไม่ควรนำไปใช้ในการสอบเพราะมีค่าความเที่ยงต่ำกว่าเกณฑ์ และเมื่อพิจารณาข้อคำถามรายข้อพบว่า ข้อคำถามส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 74.99 เป็นข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกในระดับที่สามารถนำไปใช้เป็นข้อสอบได้ โดยแยกเป็นข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกในระดับดีมาก ร้อยละ 46.33 ระดับดี ร้อยละ 19.33 และระดับต่ำ ร้อยละ 9.33 โดยมีข้อคำถามจำนวนประมาณร้อยละ 25 ที่ต้องตัดออกเพราะไม่สามารถจำแนกผู้เข้าสอบได้

ตารางที่ 4.5 ค่าอำนาจจำแนกของข้อสอบใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ

ชุดที่		อำนาจจำแนก				ระดับความเชื่อมั่น
		ดีมาก	ดี	ต่ำ	ไม่ได้	
1	จำนวน	25	4	0	1	0.976
	ร้อยละ	83.33	13.33	0.00	3.33	
2	จำนวน	24	3	2	1	0.965
	ร้อยละ	80.00	10.00	6.67	3.33	
3	จำนวน	26	1	2	1	0.979
	ร้อยละ	86.67	3.33	6.67	3.33	
4	จำนวน	22	2	6	0	0.963
	ร้อยละ	73.33	6.67	20.00	0.00	
5	จำนวน	26	1	2	1	0.972
	ร้อยละ	86.67	3.33	6.67	3.33	
6	จำนวน	2	1	10	17	-0.098
	ร้อยละ	6.67	3.33	33.33	56.67	
7	จำนวน	4	9	3	14	0.559
	ร้อยละ	13.33	30.00	10.00	46.67	
8	จำนวน	4	19	0	7	0.757
	ร้อยละ	13.33	63.33	0.00	23.33	
9	จำนวน	4	8	0	18	0.634
	ร้อยละ	13.33	26.67	0.00	60.00	
10	จำนวน	2	10	3	15	0.014
	ร้อยละ	6.67	33.33	10.00	50.00	

4) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิด ท1 และ ท2

ข้อสอบของรถยนต์ชนิด ท1 และ ท2 มีจำนวนทั้งหมด 5 ชุด มีข้อคำถามชุดละ 60 ข้อ จากตารางที่ 4.6 พบว่า เป็นข้อสอบที่สมควรนำไปใช้ในการสอบได้ทุกชุด เพราะมีค่าความเชื่อมั่นของข้อสอบทั้งชุดอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถนำไปใช้สอบได้ และเมื่อพิจารณาข้อคำถามรายข้อ พบว่าข้อคำถามส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 92.54 เป็นข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกในระดับที่สามารถนำไปใช้เป็นข้อสอบได้ โดยแยกเป็นข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกในระดับดีมาก ร้อยละ 6.44 ระดับดี ร้อยละ 35.56 และระดับต่ำ ร้อยละ 52.54 โดยมีข้อคำถามจำนวนร้อยละ 7.46 ที่ต้องตัดออกเพราะไม่สามารถจำแนกผู้เข้าสอบได้

ตารางที่ 4.6 อำนาจจำแนกของข้อสอบใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิด ท1 และ ท2

ชุดที่		อำนาจจำแนก				ระดับความเชื่อมั่น
		ดีมาก	ดี	ต่ำ	ไม่ได้	
1	จำนวน	2	18	33	6	0.838
	ร้อยละ	3.39	30.51	55.93	10.17	
2	จำนวน	2	13	41	3	0.884
	ร้อยละ	3.39	22.03	69.49	5.08	
3	จำนวน	5	29	23	2	0.856
	ร้อยละ	8.47	49.15	38.98	3.39	
4	จำนวน	0	17	35	7	0.711
	ร้อยละ	0.00	28.81	59.32	11.86	
5	จำนวน	10	22	23	4	0.867
	ร้อยละ	16.95	37.29	38.98	6.78	

4.7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การวิเคราะห์ข้อสอบได้ผลที่สรุปได้ดังนี้

- ข้อสอบที่สอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์หรือข้อสอบในการขอรับใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล มีข้อคำถามร้อยละ 76.67 ที่เป็นข้อคำถามที่สามารถนำมาใช้เป็นข้อสอบได้ และมีข้อคำถามร้อยละ 23.33 ที่ไม่ควรใช้เพราะไม่มีอำนาจจำแนก
- ข้อสอบที่สอบด้วยกระดาษปากกา แต่ละประเภทมีรายละเอียดดังนี้
 - รถยนต์สาธารณะ ข้อสอบมีทั้งหมดจำนวน 5 ชุด เป็นข้อสอบที่สามารถใช้ได้จำนวน 3 ชุด และใช้ไม่ได้จำนวน 2 ชุด
 - รถจักรยานยนต์สาธารณะ ข้อสอบมีทั้งหมด จำนวน 10 ชุด เป็นข้อสอบที่สามารถใช้ได้จำนวน 8 ชุด และใช้ไม่ได้จำนวน 2 ชุด
 - ข้อสอบใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิด ท1 และ ท2 ข้อสอบทั้งหมดมีจำนวน 5 ชุด และสามารถนำไปใช้สอบได้ทุกชุด

รายละเอียดสรุปดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบข้อเขียน

ประเภท	ข้อสอบชุดที่สามารถนำไปใช้ได้	ข้อสอบชุดที่ไม่สามารถนำไปใช้ได้	ร้อยละของข้อคำถามที่ต้องตัดออก
รถยนต์ส่วนบุคคล	-	-	23.33
รถยนต์สาธารณะ	1,2,4	3,5	6.00
จักรยานยนต์สาธารณะ	1,2,3,4,5,7,8,9	6,10	25.01
ท1 ท 2	1,2,3,4,5		7.46
รวม	16 ชุด	4 ชุด	

การศึกษามีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการใช้และการปรับปรุงข้อสอบดังนี้

- ควรตรวจการใช้ข้อสอบในชุดที่ผลการวิเคราะห์ระบุว่ามีค่าความเที่ยงต่ำ
- ในข้อสอบชุดที่พบว่า มีค่าความเที่ยงสูง แต่เมื่อพิจารณาข้อคำถามรายข้อแล้วพบว่า มีค่าอำนาจจำแนกไม่อยู่ในเกณฑ์ จึงควรนำข้อคำถามเหล่านั้นมาปรับปรุงเพื่อให้ข้อคำถามเหล่านั้นมีคุณภาพดียิ่งขึ้น
- จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของการสอบเพื่อรองรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ให้มีการบันทึกคำตอบของผู้เข้าสอบ เพราะข้อมูลดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ในการวิเคราะห์คุณภาพข้อสอบ และสามารถปรับปรุงข้อสอบสามารถทำได้อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง และทำให้ได้ข้อสอบที่มีคุณภาพดีที่สุดในที่สุด
- ในการจัดทำข้อสอบนั้น ในขั้นแรกต้องมีการจัดทำตารางวิเคราะห์คุณสมบัติข้อสอบก่อนจึงจะสามารถออกข้อสอบได้อย่างมีเป้าหมายและครบถ้วน ในการวัดคุณสมบัติที่พึงประสงค์ของผู้เข้าทำการสอบ และตารางดังกล่าวยังใช้เป็นกรอบในการประเมินคุณภาพข้อสอบและการปรับปรุงข้อสอบให้ดียิ่งขึ้น หากไม่มีตารางวิเคราะห์คุณสมบัติข้อสอบแล้วจะทำให้การออกข้อสอบเป็นไปอย่างไม่มีกรอบ ไม่มีที่ไปที่ไปที่ใช้ในการวิเคราะห์หรือประเมินคุณภาพของข้อสอบ

อย่างไรก็ตามในการศึกษาครั้งนี้ไม่สามารถวิเคราะห์คุณภาพของข้อสอบในมุมมองการตรงตามวัตถุประสงค์ของการสอบ เนื่องจากไม่ได้มีการเก็บบันทึกข้อมูลตารางวิเคราะห์ข้อสอบไว้ กล่าวคือ ควรมีการเก็บบันทึกข้อมูล ตารางวิเคราะห์ข้อสอบ และคำตอบของผู้เข้าสอบไว้ใช้เพื่อการปรับปรุงข้อสอบให้มีคุณภาพดียิ่งขึ้น จนเป็นข้อสอบระดับมาตรฐาน มีความเที่ยงสูงในการวัดคุณสมบัติที่ต้องการของผู้ทำการทดสอบได้

บทที่ 5 การวิเคราะห์ด้านร่างกาย

จากรายงานสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตทั่วโลกที่พบว่าประเทศไทยมีการตายจากอุบัติเหตุด้านการขนส่งสูงเป็นอันดับสามของโลก (รายงาน Global Status Report ของ Road Safety by World Health Organization 2013) โดยมีอัตราเสียชีวิต 38.2 คนต่อแสนคน จากตัวอย่างเหตุการณ์ เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ชนผู้โดยสารรถประจำทางเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยสาเหตุมาจากปัญหาด้านสุขภาพของผู้ขับขี่ เหตุการณ์ดังกล่าวเป็นตัวอย่างที่ทำให้ประชาชนตระหนักถึงการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถ ซึ่งผู้ขับขี่มีความเสี่ยงจากปัญหาด้านสุขภาพ ใบรับรองแพทย์ทั่วไปที่ใช้ในการขอใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันแสดงดังรูปที่ 5.1 ซึ่งใบรับรองแพทย์ดังกล่าวไม่มีการตรวจรับโรคบางประการที่มีความเสี่ยงในการขับขี่ จึงควรมีการพัฒนาและปรับปรุงใบรับรองแพทย์ในการขอใบอนุญาตขับรถเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากปัญหาด้านสุขภาพของผู้ขับขี่

ใบรับรองแพทย์เดิมสำหรับรับรองท่าโรคนั้น ไม่สามารถลดอุบัติเหตุหรือสร้างความปลอดภัยให้กับทั้งผู้ขับขี่และผู้ใช้นั้นได้ เนื่องจากหลายโรคที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้นำมาอยู่ในชุดตรวจสุขภาพดังกล่าว และเป็นการยากที่แพทย์จะสามารถซักถามประวัติการเจ็บป่วยทั้งหมดของผู้ขออนุญาตก่อนจะทำการออกใบรับรองสุขภาพได้ เนื่องจากมีความหลากหลายในประวัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ดังนั้นการพัฒนาใบรับรองแพทย์จะป้องกันความผิดพลาดจากการที่ผู้ป่วยไม่แจ้งประวัติให้แพทย์ทราบซึ่งอาจเนื่องมาจากการไม่รู้หรือการปกปิดประวัติการรักษา รวมทั้งรายละเอียดอื่นที่จำเป็นต้องตรวจอย่างละเอียดเพื่อทราบโรคและอาการอย่างชัดเจนจากผู้เชี่ยวชาญโดยเฉพาะการตรวจละเอียดสำหรับการออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์หรือรถขนส่งพิเศษ เช่น รถขนส่งวัตถุอันตราย เป็นต้น

ใบรับรองแพทย์

สถานที่ตรวจ.....รพ. ภูมิพลฯ.....

วันที่.....๒๒.....เดือน.....ก.พ.....พ.ศ. ๒๕๖๑

ข้าพเจ้า นายแพทย์/แพทย์หญิง.....

ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรมเลขที่.....

สถานที่ประกอบวิชาชีพเวชกรรม หรือสถานที่ปฏิบัติงานประจำ หรืออยู่ที่.....

ได้ตรวจร่างกาย นาย/นาง/นางสาว.....

เลขประจำตัวประชาชน.....

สถานที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้.....

แล้ว เมื่อวันที่.....๒๒.....เดือน.....ก.พ.....พ.ศ. ๒๕๖๑ ขอรับรองว่า

นาย/นาง/นางสาว.....ไม่เป็นโรคต่อไปนี้

- (1) วัณโรคในระยะแพร่กระจายเชื้อ
- (2) โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจแก่สังคม
- (3) โรคคิตติยาเสพติดให้โทษ
- (4) โรคพิษสุราเรื้อรัง
- (5) โรคติดต่อร้ายแรงหรือโรคเรื้อรังที่ปรากฏอาการเด่นชัดหรือรุนแรงและเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานในหน้าที่ตามที่ ก.พ. กำหนด

(6)(ถ้าหากจำเป็นต้องตรวจหาโรคที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของผู้รับการตรวจให้ระบุในข้อนี้).....

สรุปความเห็นและข้อเสนอแนะของแพทย์.....(2).....



ลงชื่อ.....แพทย์ผู้ตรวจร่างกาย

หมายเหตุ

- (1) ต้องยื่นใบรับรองแพทย์ฉบับนี้เพื่อเป็นรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรม
- (2) ให้แสดงว่าเป็นผู้มีร่างกายสมบูรณ์แข็งแรง หรือหาจากโรคที่เป็นเหตุให้ออกจากราชการ ใบรับรองแพทย์ฉบับนี้ให้ใช้ได้ 1 เดือน นับแต่วันที่ตรวจร่างกาย

รูปที่ 5.1 ตัวอย่างใบรับรองแพทย์ที่ใช้ในปัจจุบัน

5.1 ปัญหาสุขภาพของพนักงานขับรถ

ปัญหาสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถภาพการขับขี่ ได้แก่ โรคทางจิตใจ (Mental Hazards) ทางร่างกาย (Physical Hazards) และปัจจัยเสี่ยงส่วนบุคคล (อ้างอิง สมชัย บวรกิตติ, สนธยา พิงลำภู คู่มือการออกใบรับรองแพทย์ สำหรับผู้ขับรถยนต์ : กรุงเทพมหานคร ; สำนักพิมพ์กรุงเทพเวชสาร, 2548) ที่ควรจะทำให้ความสนใจโดยเฉพาะ กลุ่มรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่

5.1.1 โรคหัวใจและหลอดเลือด

1) โรคความดันเลือดสูง

การออกใบรับรองแพทย์ประกอบใบอนุญาตขับรถ ถ้าผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเป็นโรคความดันเลือดสูงร้ายแรง (malignant hypertension) หรือมีโรคกล้ามเนื้อหัวใจ โรคไตเสื่อม และโรคจอตาสื่อมร่วมดังตารางที่ 5.1 (อ้างอิง ศุภชัย ไชยธีระพันธ์, สมชัย บวรกิตติ. โรคหัวใจและหลอดเลือดกับการขอใบอนุญาตขับรถ. ธรรมศาสตร์เวชสาร 2548; 6: กันยายน - ธันวาคม.)

ตารางที่ 5.1 ข้อเสนอแนะแนวทางการออกใบรับรองแพทย์

แรงดันเลือด	การออกใบรับรองแพทย์
140 – 159 / 90 – 99	ออกให้ปีเดียวแล้วตรวจใหม่
160 – 179 / 100 – 109	ออกให้ 3 เดือน แล้วตรวจใหม่
180 / 110 ขึ้นไป	ไม่ออกให้ ไปรักษา 6 เดือนแล้วมาตรวจใหม่

2) โรคหัวใจขาดเลือด

การออกใบรับรองแพทย์ให้ผู้ขับรถส่วนบุคคลที่เป็นโรคหัวใจขาดเลือดที่ได้รับการรักษาดี และปลอดภัยนานเกิน 2 เดือน แต่สำหรับการขับรถสาธารณะให้ใช้หลักเกณฑ์ในตารางที่ 5.2 (อ้างอิง ศุภชัย ไชยธีระพันธ์, สมชัย บวรกิตติ. โรคหัวใจและหลอดเลือดกับการขอใบอนุญาตขับรถ. ธรรมศาสตร์เวชสาร 2548; 6: กันยายน- ธันวาคม)

ตารางที่ 5.2 ข้อเสนอแนะการออกใบรับรองแพทย์ สำหรับโรคหัวใจขาดเลือด

โรค	การออกใบรับรองแพทย์
กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	ออกให้ได้ – หากไม่มีอาการนานเกิน 2 เดือน
อาการเจ็บหัวใจ	ไม่ออกให้ถ้ามีอาการเปลี่ยนแปลงภายใน 3 เดือน
หลังใส่บอลลูนขยายหลอดเลือดหัวใจ	ออกให้ได้ ถ้าหลังทำแล้ว 1 สัปดาห์และไม่มีอาการหัวใจขาดเลือด
หลังผ่าตัดหลอดเลือดหัวใจ	ออกให้ได้ หลังการผ่าตัด 3 เดือน

5.1.2 โรคปอด

1) โรคติดเชื้อ

โรคติดเชื้อทางหายใจเฉียบพลัน เช่น หวัด ไข้หวัดใหญ่ หลอดลมอักเสบเฉียบพลันจะมีอาการชั่วคราวเวลาสั้น จึงไม่มีผลต่อการออกใบอนุญาตขับรถ สำหรับโรคปอดอักเสบเฉียบพลันเมื่อได้รับการรักษาหายเรียบร้อยแล้ว จะไม่เป็นปัญหาต่อการขับรถ กลุ่มผู้ป่วยโรคปอดเรื้อรัง เช่น โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง โรคหลอดลมโป่งพองเรื้อรัง เมื่อมีการติดเชื้อสาบจะทำให้โรคที่เป็นอยู่กำเริบ ซึ่งจะทำให้ความสามารถในการขับลดลง ดังนั้นผู้ป่วยโรคปอดเรื้อรังจึงต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพปอดก่อนได้รับอนุญาตให้ขับรถขนาดใหญ่ในระยะทางไกล

ผู้ป่วยวัณโรคปอดที่ผ่านการรักษาอย่างได้ผลแล้วอย่างน้อย 2 เดือน หรือตรวจเสมหะไม่พบเชื้อ และไม่มีโรคอื่นร่วม สามารถอนุญาตให้ใบอนุญาตขับรถได้ แต่ต้องทำการต่อใบอนุญาตขับรถเป็นรายปี และผู้ป่วยวัณโรคไม่ควรขับรถโดยสารสาธารณะต่าง ๆ เช่น รถประจำทาง รถแท็กซี่ เพราะอาจแพร่โรคให้ผู้โดยสารที่มีภูมิคุ้มกันต่ำ เช่น เด็กอ่อน ผู้ป่วยโรคเบาหวาน

2) โรคหยุดหายใจขณะหลับเหตุอุดกั้น

โรคหยุดหายใจขณะหลับเหตุอุดกั้น (obstructive sleep apnea; OSA) เป็นภาวะที่ผู้ป่วยหยุดหายใจขณะหลับ เนื่องจากการอุดกั้นของทางหายใจส่วนบน ซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้มากกว่าสิบครั้งต่อคืนหรือบางคนเป็นได้มากกว่าสิบครั้ง การหยุดหายใจมักนานครั้งละ 10 วินาที หรืออาจนานถึง 1 นาที สลับกับการกรนเสียงดัง ผู้ที่เป็นโรคนี้อาจไม่ทราบความผิดปกติของตนเอง ผู้ป่วยจึงมีอาการง่วงมากในเวลากลางวันซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาต่อระบบจิตประสาททั้งด้านอารมณ์ พฤติกรรม และสติปัญญา ลำดับชั้นการหลับแบบเอปเวอร์ธแสดงดังตารางที่ 5.3 ผู้ป่วยโรคหยุดหายใจขณะหลับเหตุอุดกั้น จึงเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากการใช้เครื่องจักร รวมทั้งอุบัติเหตุจากการขับที่ร่อนได้มากกว่า 2 ถึง 3 เท่าของผู้ที่ไม่เป็นโรค และในบางรายเกิดอุบัติเหตุการขับที่ซ้ำซาก ผู้ที่มีปัญหาง่วงนอนในเวลากลางวัน อาจเป็นภาวะปกติ (physiological sleepiness) หรือผิดปกติ (pathological sleepiness) ซึ่งสามารถวินิจฉัยได้โดยใช้คำถามเกี่ยวกับการผลอยหลับในทั้งในขณะมีกิจกรรมหรือไม่มีกิจกรรม

ตารางที่ 5.3 ลำดับชั้นการหลับแบบเอปเวอร์ธ

ดัชนีรับกวนการหายใจ (RDI)	SPo2 ขณะหลับ	
	ค่าเฉลี่ย (%)	ค่าต่ำสุด (%)
< 5 (ปกติ)		
5 – 15 (เล็กน้อย)	> 90	> 85
15 – 30 (ปานกลาง)	> 90	> 70
> 30 (รุนแรง)	< 90	< 70

ลำดับชั้นการหลับแบบเอปเวอร์ธ เป็นการทดสอบด้วยตนเองเพื่อคัดกรองปัญหาเบื้องต้นของการมีอาการผลอยหลับแบบผิดปกติดังตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 แบบทดสอบด้วยตนเองเพื่อคัดกรองปัญหาเบื้องต้นของการมีอาการผอมลงแบบผิดปกติ

กิจกรรม	ระดับความผิดปกติของกิจกรรม			
	ไม่เคยเลย	มีเล็กน้อย	มีปานกลาง	มีบ่อยมาก
1. ผอมลงชั่วขณะ				
2. นิ่งอ่านสิ่งพิมพ์				
3. ดูโทรทัศน์				
4. นิ่งนิ่ง ๆ ในห้องประชุม โรงภาพยนตร์				
5. นิ่งในรถติดต่อกันนานเกิน 1 ชั่วโมง				
6. พักผ่อนในช่วงบ่ายตามโอกาส				
7. นิ่งพูดคุยกับผู้อื่นอยู่				
8. นิ่งเงียบ ๆ หลังอาหารกลางวัน ไม่มี เครื่องดื่มแอลกอฮอล์				
9. กำลังขับรถที่ต้องหยุดนิ่ง 2 – 3 นาที ตามจังหวะจราจร				

ระดับขั้นการพักผ่อนแบ่งตามคะแนนรวม ได้ 3 ระดับดังนี้

- 1 – 6 คะแนน หมายถึง ได้รับการพักผ่อนเต็มที่
- 7 – 8 คะแนน หมายถึง ปกติ
- มากกว่า 9 หมายถึง ง่วงนอนมากกว่าปกติ

การพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ป่วยโรคระบบการหายใจ ต้องอาศัยสมรรถภาพปอดเป็นสำคัญ และดูประวัติการใช้ยาที่อาจรบกวนสมรรถภาพการขับขี (อ้างอิง อรรถ นานา, สมชัย บรรกิตติ .โรคปอดกับการออกใบรับรองแพทย์เพื่อขอใบอนุญาตขับรถ. สารศิริราช 2548; 57 : กันยายน.)

5.1.3 โรคกล้ามเนื้อ และกระดูกโครงร่างกับการออกใบอนุญาตขับรถ

โรคปวดหลังเป็นปัญหาที่พบบ่อยที่สุดที่มักเกิดกับคนที่ต้องนั่ง โดยไม่เปลี่ยนอิริยาบถเป็นเวลานาน เป็นประจำ จากการที่มีแรงดันช่องไขสันหลังที่เพิ่มขึ้น การตรวจพิเศษทางรังสีวิทยา เช่น คอมพิวเตอร์สแกน ถ่ายภาพกำลังสนามแม่เหล็ก (MRI) ร่วมไปกับการประเมินสมรรถภาพการทำงาน จะช่วยในการวินิจฉัยโรคและการออกใบรับรองสุขภาพ ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่ควรพิจารณาสำหรับผู้ขับขี่ระยะทางไกลที่มีการเปลี่ยนอิริยาบถน้อย อาจก่อความเสี่ยงให้เกิดอาการปวดหลังรุนแรงจนเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่ได้

โรคปวดต้นคอและโรคหมอนรองกระดูกคอก็คือโรคที่พบบ่อยรองลงมาจากโรคปวดหลัง ผู้ป่วยโรคนี้จะมีสมรรถภาพการขับขีลดลงจากพิสัยการเคลื่อนไหวจำกัดของคอ และอาจเกิดอันตรายทางระบบประสาทได้

รุนแรงจากหมอนกระดูกเคลื่อนกดทับประสาทและไขสันหลัง อาจทำให้ผู้ป่วยหยุดหายใจเสียชีวิตได้ (อ้างอิง Hartenbaum NP. The Dot medical examination. A guide to commercial drivers' medical certificate. 3rd. Beverly Farms, MA: OEM PRESS 2003, 132-133)

5.1.4 โรคระบบประสาท

- **ภาวะบาดเจ็บที่สมองและไขสันหลัง**

หากมีการบาดเจ็บทางสมองโดยมีระดับสติเปลี่ยนแปลงเกิน 24 ชั่วโมงร่วมด้วยควรหยุดขับรถจนกว่าจะมีการประเมินโดยแพทย์อย่างละเอียดก่อนกลับไปขับรถอีกครั้ง ส่วนผู้ป่วยที่มีการบาดเจ็บของไขสันหลังเกิดความพิการนั้น ไม่ควรจะขับรถสาธารณะเลยในกรณีที่ผู้ป่วยมีอัมพาตท่อนล่าง (paraplegia) ที่ไม่รุนแรงนัก และใช้แขนได้ตามปกติ อาจพิจารณาให้ขับรถส่วนบุคคลได้เป็นกรณีพิเศษโดยการดัดแปลงรถให้เหมาะสมกับสภาวะของผู้ป่วย หากผู้ป่วยได้รับการผ่าตัดสมองเนื่องจากเลือดคั่ง หรือหลอดเลือดแตกในสมอง ไม่ควรให้ขับรถจนกว่าจะมีการฟื้นตัวกลับเป็นปกติ และรอจนครบ 1 ปี หลังผ่าตัดก่อนตรวจให้ใบอนุญาตภาวะสมองเสื่อม ผู้ป่วยโรคอัลไซเมอร์ระยะแรกที่มีความรุนแรงน้อย โดยวัดจาก Clinical Dementia Rating (CDR) เท่ากับ 0.5 สามารถขับรถได้โดยมีอัตราเสี่ยงไม่ต่างจากประชากรกลุ่มอื่น

- **การสูญเสียการมองเห็น**

โดยทั่วไปประสาทสัมผัสทางการได้ยินจะมีความสำคัญน้อยกว่าการมองเห็นเมื่อใช้ในการขับรถ อย่างไรก็ตามเกณฑ์ขั้นต่ำคือ ผู้ขับขีควรได้ยินเสียงกระชิ่งดังที่ระยะ 5 ฟุต หรือสามารถนับเลขตามที่บอกได้ หากต้องการตรวจเพิ่มเติมควรใช้มาตรการได้ยิน (audiometer) ตรวจซ้ำเพื่อยืนยัน ผู้ขับขีควรได้ยินอย่างน้อยข้างใดข้างหนึ่งที่ความดังไม่เกิน 40 เดซิเบล เอ ณ ความถี่ 500, 1,000 และ 2,000 เฮิรตซ์ ซึ่งอาจใช้เครื่องช่วยฟังเพื่อเสริมการได้ยินนี้ได้

ข้อกำหนดสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ มีดังนี้

- สายตาที่เท่ากับ ดีกว่า 20/40 ในตาทั้ง 2 ข้าง โดยอาจใช้แว่น หรือเลนส์ช่วยก็ได้จากการตรวจด้วย Snellen Chart
- แยกสีแดง เหลือง และเขียวได้
- ลานสายตาเท่ากับอย่างน้อย 70 องศา ทางด้านข้างของตาแต่ละข้าง

โรคปัญหาการนอนหลับ (Sleep disorders) อาการนี้เป็นสาเหตุประมาณร้อยละ 1 – 3 ของอุบัติเหตุทางรถทั้งหมด และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยร้อยละ 96 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการหลับนี้เกิดกับรถโดยสารและร้อยละ 4 เกิดกับรถบรรทุก (อ้างอิง Pakola SJ, Dingus DF, Pach AI. Review of regulations and guidelines for commercial and noncommercial drivers with sleep apnea and narcolepsy. Sleep 1995; 18: 787-96)

โรคของการนอนหลับที่พบบ่อยได้แก่

- **ภาวะง่วงกลางวัน (narcolepsy and excessive day time sleepiness)** ผู้ป่วยมักมีอาการง่วงมากในเวลากลางวัน ภาวะ仆倒 (cataplexy) และอ่อนแรงขณะหลับ (sleep paralysis) ผู้ป่วยโรคนี้ไม่ควรอนุญาตให้ขับรถไม่ว่าจะเป็นรถโดยสาร หรือรถบรรทุก เนื่องจากไม่สามารถมีสติ และเฝ้าระวังอุบัติเหตุได้เพียงพอ จึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- **โรคหยุดหายใจขณะหลับเหตุอุดกั้น** เป็นภาวะที่พบบ่อยในคนที่อ้วนมาก นอนกรน นอนหลับไม่สนิท มักมีอาการง่วงซึมในเวลากลางวัน ขาดสมาธิ ตอบสนองต่อสิ่งเร้าได้ช้า และหลับใน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

5.1.5 โรคต่อมไร้ท่อ

โรคที่พบบ่อยได้แก่ โรคเบาหวานซึ่งผู้ป่วยเบาหวานที่ไม่สมควรอนุญาตให้ขับรถหากมีสภาวะดังนี้

- มีเกณฑ์การมองเห็นไม่ชัด
- ผู้ที่มีความผิดปกติของระบบประสาทรุนแรงถึงขั้นประสาทรับรู้สภาวะบริเวณเท้าทั้ง 2 ข้างเสียหายมาก ซึ่งอาจมีผลต่อการสัมผัสแป้นคลัทช์ และ/หรือแป้นห้ามล้อในขณะขับรถ
- ผู้ที่มีประวัติภาวะเลือดมีน้ำตาลต่ำรุนแรงถึงขั้นหมดสติ
- ผู้ที่ทุพพลภาพจากถูกตัดแขนหรือขา หรือจากอัมพาต
- ผู้ป่วยเบาหวานชนิดที่ 1 และชนิดที่ 2 ที่รักษาโดยการฉีดยาอินซูลิน

(อ้างอิง ชัชลิต รัตสาร, รัชตะ รัชตะนาวัน. โรคต่อมไร้ท่อกับการออกใบอนุญาตขับรถ. ธรรมศาสตร์เวชสาร 2548;6: กันยายน-ธันวาคม)

5.1.6 ปัญหาทางจิตเวช

โรคจิตประสาทและภาวะที่เกี่ยวข้องที่ไม่สมควรอนุญาตให้ขับรถ ได้แก่

- 1) โรควิตกกังวลทั่วไป (generalized anxiety disorder) ผู้ป่วยมีอาการสำคัญคือ วิตกกังวลมากกว่าปกติ ร่วมกับอาการทางกาย เช่น หงุดหงิด ใจสั่น มือสั่น นอนไม่หลับ ไม่เป็นปัญหากับการขับรถ
- 2) โรคตื่นตระหนก (panic disorder) โรคซึมเศร้า และโรคอารมณ์แปรปรวน ถ้าเป็นรุนแรงและเกิดขึ้นขณะขับรถอยู่ในถนนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทางที่ดีจิตแพทย์ควรเป็นผู้ประเมินความปลอดภัยของผู้ป่วยในการขับขี่ในที่สาธารณะหรือไม่
- 3) โรคทางอารมณ์ เช่น โรคซึมเศร้าที่มีอาการเศร้าซึม หรือบางครั้งอาจมีความต้องการกระทำอัตวินิบาตกรรม และโรคสองอารมณ์ (bipolar disorder) ที่มีทั้งซึมเศร้าและบ้าคลั่ง (manic – depressive disorder) จะเกิดอันตรายในการขับขี่ได้ เมื่อแพทย์ผู้ตรวจออกใบรับรองสงสัยในพฤติกรรมของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถควรปรึกษาความเห็นจากจิตแพทย์
- 4) ความผิดปกติด้านบุคลิกภาพ หวาดระแวงต่อต้านสังคม ย่ำคิด ย่ำทำ ก้าวร้าว ในต่างประเทศหลายประเทศจะไม่ยอมออกใบอนุญาตขับรถให้ผู้ป่วยโรคบุคลิกภาพผิดปกติเหล่านี้ นอกจากได้รับการรับรองจากจิตแพทย์เจ้าของไข้

- 5) โรคจิตเภท(Schizophrenia) จิตเภทเป็นโรคจิตชนิดหนึ่ง ซึ่งมีอาการแสดงโรคด้วยความคิด และการกระทำที่ผิดปกติ เช่น ไม่คบค้าสมาคมกับผู้อื่น มีอาการหลงผิด และมีภาพหลอน อารมณ์เฉื่อยเย็นชา ผู้ป่วยต้องปลอดอาการไม่ต่ำกว่า 1 ปี จึงจะออกใบรับรองแพทย์ให้

(อ้างอิง ม.ล.สมชาย จักรพันธ์, ก้องเกียรติ ภูณชัฏกันทราร, สมชัย บวรกิตติ. โรคจิตเวชกับการออกใบอนุญาตใบอนุญาตขับรถ.วารสารสุขภาพจิตแห่งประเทศไทย 2548; 13: 188-90)

ในประเทศสหราชอาณาจักร มีกฎหมายว่าผู้ป่วยต้องปลอดอาการอย่างน้อย 3 ปี จึงจะออกใบรับรองแพทย์ให้ การใช้ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ผู้ที่ใช้ยาในกลุ่มนี้สมควรส่งให้จิตแพทย์ลงความเห็นเกี่ยวกับสมรรถภาพการขับขี่ เช่นผู้ที่ใช้เบนโซไดอะเซพีน ยาต้านซึมเศร้าไตรคัยคลิค และบาร์บิทูเรตเป็นประจำ และมีอาการข้างเคียงควรพิจารณาลดยา พร้อมกับประเมินความเหมาะสมด้านการขับขี่ และต่อใบอนุญาตขับรถเป็นรายปี

5.2 ตัวอย่างแบบฟอร์มการตรวจสอบสุขภาพ

แบบฟอร์มการตรวจสอบสุขภาพที่พัฒนาและปรับปรุงการตรวจประเมินและครอบคลุมโรคที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการให้ประวัติของผู้รับการตรวจเพื่อใช้ยื่นประกอบการขอรับใบอนุญาตขับรถ แสดงดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของพนักงานขับรถ (กรอกโดยผู้รับการตรวจ)																																																																																											
ชื่อ วัน / เดือน / ปี เกิด อายุ ปี เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง ที่อยู่ โทรศัพท์																																																																																											
ส่วนที่ 2 : ประวัติการป่วย (กรอกโดยผู้รับการตรวจ แพทย์ซักเพิ่มตามความจำเป็น)																																																																																											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">มี</th> <th style="text-align: center;">ไม่มี</th> <th></th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคหรือได้รับบาดเจ็บ</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>ในช่วงเวลา 5 ปีที่แล้ว</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>เคยชัก หรือเป็นโรคลมชัก</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคตา หรือสายตาไม่ดี</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคหู หรือการฟังไม่ดี</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคหัวใจ หรือหลอดเลือด</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคความดันเลือด</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคกล้ามเนื้อ</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคปอด</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>เคยหมดสติ</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>นอนกรนดังหยุดหายใจขณะหลับ</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>มือ แขน ขา เท้า นิ้วตัววน</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคปวดหลัง</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>สูบบุหรี่ ภัยสุขภาพ</td> </tr> </table>	มี	ไม่มี		☐	☐	โรคหรือได้รับบาดเจ็บ			ในช่วงเวลา 5 ปีที่แล้ว	☐	☐	เคยชัก หรือเป็นโรคลมชัก	☐	☐	โรคตา หรือสายตาไม่ดี	☐	☐	โรคหู หรือการฟังไม่ดี	☐	☐	โรคหัวใจ หรือหลอดเลือด	☐	☐	โรคความดันเลือด	☐	☐	โรคกล้ามเนื้อ	☐	☐	โรคปอด	☐	☐	เคยหมดสติ	☐	☐	นอนกรนดังหยุดหายใจขณะหลับ	☐	☐	มือ แขน ขา เท้า นิ้วตัววน	☐	☐	โรคปวดหลัง	☐	☐	สูบบุหรี่ ภัยสุขภาพ	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">มี</th> <th style="text-align: center;">ไม่มี</th> <th></th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคไต</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคตับ</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคเบาหวาน</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคจิตประสาท</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคไขสันหลัง</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคปวดหลัง</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>สูญเสีย มือ แขน</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>สูญเสีย ขา เท้า นิ้ว</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>อาการหายใจขัด</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>เป็นลม อาการวิงเวียน</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>อัมพฤกษ์ อัมพาต</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>โรคไขสันหลัง</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>ใช้เครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td>ใช้ยาเป็นประจำ</td> </tr> </table>	มี	ไม่มี		☐	☐	โรคไต	☐	☐	โรคตับ	☐	☐	โรคเบาหวาน	☐	☐	โรคจิตประสาท	☐	☐	โรคไขสันหลัง	☐	☐	โรคปวดหลัง	☐	☐	สูญเสีย มือ แขน	☐	☐	สูญเสีย ขา เท้า นิ้ว	☐	☐	อาการหายใจขัด	☐	☐	เป็นลม อาการวิงเวียน	☐	☐	อัมพฤกษ์ อัมพาต	☐	☐	โรคไขสันหลัง	☐	☐	ใช้เครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์	☐	☐	ใช้ยาเป็นประจำ
มี	ไม่มี																																																																																										
☐	☐	โรคหรือได้รับบาดเจ็บ																																																																																									
		ในช่วงเวลา 5 ปีที่แล้ว																																																																																									
☐	☐	เคยชัก หรือเป็นโรคลมชัก																																																																																									
☐	☐	โรคตา หรือสายตาไม่ดี																																																																																									
☐	☐	โรคหู หรือการฟังไม่ดี																																																																																									
☐	☐	โรคหัวใจ หรือหลอดเลือด																																																																																									
☐	☐	โรคความดันเลือด																																																																																									
☐	☐	โรคกล้ามเนื้อ																																																																																									
☐	☐	โรคปอด																																																																																									
☐	☐	เคยหมดสติ																																																																																									
☐	☐	นอนกรนดังหยุดหายใจขณะหลับ																																																																																									
☐	☐	มือ แขน ขา เท้า นิ้วตัววน																																																																																									
☐	☐	โรคปวดหลัง																																																																																									
☐	☐	สูบบุหรี่ ภัยสุขภาพ																																																																																									
มี	ไม่มี																																																																																										
☐	☐	โรคไต																																																																																									
☐	☐	โรคตับ																																																																																									
☐	☐	โรคเบาหวาน																																																																																									
☐	☐	โรคจิตประสาท																																																																																									
☐	☐	โรคไขสันหลัง																																																																																									
☐	☐	โรคปวดหลัง																																																																																									
☐	☐	สูญเสีย มือ แขน																																																																																									
☐	☐	สูญเสีย ขา เท้า นิ้ว																																																																																									
☐	☐	อาการหายใจขัด																																																																																									
☐	☐	เป็นลม อาการวิงเวียน																																																																																									
☐	☐	อัมพฤกษ์ อัมพาต																																																																																									
☐	☐	โรคไขสันหลัง																																																																																									
☐	☐	ใช้เครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์																																																																																									
☐	☐	ใช้ยาเป็นประจำ																																																																																									
ข้าพเจ้า นาย / นาง / นางสาว ขอรับรองว่าข้อมูลข้างต้นถูกต้องตามความเป็นจริงทั้งหมด																																																																																											
ส่วนที่ 3 : การตรวจ (กรอกโดยแพทย์ผู้ตรวจ)																																																																																											
ก. การตรวจสายตา - โดย Snellen chart อย่างน้อยได้ 20 / 40 ทั้ง 2 ตา (ใส่หรือไม่ใส่แว่น) ตาขวา * ตาซ้าย * - สมองสายตาในแนวราบอย่างน้อย 70 องศา ตาขวา * ตาซ้าย * ลงชื่อผู้ตรวจ วันที่																																																																																											
ข. การตรวจการได้ยิน - ต้องได้ยินเสียงกระซิบหนัก ๆ (forced whispered voice) อย่างน้อยที่ระยะ 5 ฟุตขึ้นไป - การได้ยินเฉลี่ย ≤ 40 เดซิเบล ในช่วงความถี่ 500 , 1,000 , 2,000 เฮิรตซ์ (โดยมาตรการได้ยิน -audiometer) ลงชื่อผู้ตรวจ วันที่																																																																																											
ค. การตรวจร่างกาย - น้ำหนักตัว กิโลกรัม ความสูง เมตร - อัตราชีพจร ครั้ง / นาที แรงดันเลือด มิลลิเมตร / พรอท - ลักษณะทั่วไป อ้วนมาก บวม ตืดเหล้า ตืดยา มือสั่น																																																																																											

5.3 การออกใบอนุญาต

5.3.1 การอนุญาตให้ขับรถสาธารณะ

ในกรณีผู้ขับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ รถบรรทุกสิ่งของที่เป็นอันตราย เนื่องจากผู้ขับซึ่งมีความเสี่ยงต่อผู้อื่นมากกว่าความเสี่ยงต่อตนเอง สมรรถภาพทางด้านสายตา (Reaction time) ความเมื่อยล้าของกล้ามเนื้อ (Fatigue) โรคเรื้อรังที่อาจกำเริบและความพิการที่อาจเป็นข้อจำกัด (แต่อาจต้องระวังในการสื่อสารเนื่องจากผู้พิการบางคนอาจมีสมรรถนะที่ดี)

การออกใบอนุญาตจึงควรมีรายละเอียดทางการแพทย์รับรอง ดังนี้

- 1) การตรวจสุขภาพทั่วไป
- 2) การตรวจสมรรถภาพทางการมองเห็น Visual test (Visual acuity, Visual Field)
- 3) การตรวจการได้ยิน Audiometry
- 4) การทดสอบ Reaction time
- 5) ความเมื่อยล้าของกล้ามเนื้อ
- 6) การทดสอบทางจิตใช้แบบทดสอบทางจิต
- 7) ประเมินโรคเรื้อรังที่อาจกำเริบ ความดันโลหิต หลอดเลือดสมอง/หัวใจ
- 8) ความพิการที่อาจเป็นข้อจำกัดอื่นๆ

รายละเอียดทางการแพทย์รับรองทั้ง 8 ข้อนี้ควรต้องตรวจเป็นประจำทุกปี

5.3.2 ประเด็นที่ต้องพิจารณาในการปรับปรุงการออกใบรับรองแพทย์

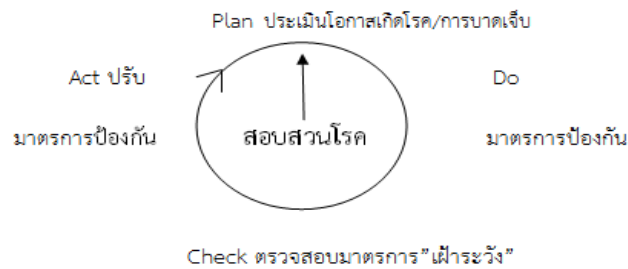
สิ่งที่ควรคำนึงถึงเพื่อความเป็นไปได้ในการดำเนินการเพื่อการปรับปรุงการออกใบรับรองแพทย์

- 1) ผู้ตรวจ
 - a. โรงพยาบาลรัฐ เอกชน คลินิก
 - b. แพทย์อาชีวเวชศาสตร์
- 2) ผู้กำหนดมาตรฐานการตรวจ
- 3) ผู้จ่าย
 - a. เจ้าของอุ้งรถ
 - b. คนขับ
 - c. ร่วมจ่าย หรืออื่นๆ
- 4) ผู้รวบรวมข้อมูลรวมถึงการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อการพัฒนา

5.3.3 การป้องกันและควบคุมโรค PDCA

การป้องกันและควบคุมโรค PDCA แสดงดังรูปที่ 5.2





รูปที่ 5.2 การป้องกันและควบคุมโรค

ตามโครงสร้างในโรงพยาบาลศูนย์หรือโรงพยาบาลทั่วไป มีกลุ่มงานอาชีวเวชกรรมโดยมีระบบจัดการระบบเฝ้าระวังและระบบบริการจึงอาจใช้หน่วยนี้ไปหน่วยดำเนินการ เพื่อการออกใบรับรองแพทย์ในกลุ่มพนักงานขับรถภายในแต่ละจังหวัดได้ การกำหนดมาตรฐานจะต้องมีสมาคมแพทย์ที่เกี่ยวข้องกับอาการหรือโรคของผู้ขับขี่ที่ประเมินว่าเป็นความเสี่ยงได้ดังที่กล่าวถึงโรคทั้งหมดตั้งข้างต้น รวมถึงแพทยสภา โดยมีแพทยอาชีวเวชศาสตร์เป็นแกนการดำเนินการรวมถึงการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ผล สู่การใช้ประโยชน์ข้อมูลในเชิงป้องกันและควบคุมการบาดเจ็บ

5.4 ข้อคิดเห็นและเสนอแนะ

ในส่วนนี้จะนำเสนอบทวิเคราะห์และรายละเอียดเปรียบเทียบกับใบรับรองสุขภาพในปัจจุบันและที่เสนอปรับปรุงในการอนุญาตขับรถ

5.4.1 สภาพปัจจุบันและข้อคิดเห็น

- 1) ในปัจจุบันหลักเกณฑ์การออกใบรับรองสุขภาพแต่ละประเทศแตกต่างกันไป ของไทยมีเพียง 5 โรครับรอง
- 2) การรับรองสุขภาพขั้นต้นมักต้องกรอกและรับรองด้วยตัวผู้ขออนุญาตเองซึ่งมีความสำคัญมากเนื่องจากแพทย์ไม่สามารถทราบประวัติทั้งหมดก่อนมารับการตรวจได้
 - ในกรณีที่มีโรคซึ่งต้องรักษา กินยาต่อเนื่อง และผ่าตัด จะต้องแจ้งให้ทราบ
 - หากผู้ขออนุญาตรับรองว่าไม่มีประวัติโรคแล้ว เป็นเท็จ จะถูกลงโทษ (ในอังกฤษจะปรับสูงถึง 1,000 ปอนด์ และยึดใบอนุญาตขับรถ)
- 3) รายการโรคที่เป็นปัญหาต่อความปลอดภัยในการขับขี่ เมื่อผู้ขออนุญาตแจ้งว่าจำเป็นจะต้องขอคำรับรองจากแพทย์ผู้ดูแลโดยตรง อาทิเช่น
 - โรคเบาหวาน
 - โรคเกี่ยวกับการมองเห็น
 - โรคทางสมอง เช่น ลมชัก เป็นต้น
- 4) ในการตรวจรับรองสุขภาพในต่างประเทศนั้น มีฟอร์มชัดเจนให้แพทย์กรอกเช่นเดียวกับประกันชีวิต โดยระบุโรคต่างๆ และให้แพทย์ทำเครื่องหมายถูกผิด โดยง่าย และสะดวกที่สุด มีการลงรายการนอกเหนือจากส่วนสูงและน้ำหนัก ประกอบไปด้วย

- การสูบบุหรี่ การดื่มสุรา
 - ระดับน้ำตาลในเลือด
 - ชื่อโรคและสถานพยาบาลที่รักษา (ถ้ามี)
- 5) รายละเอียดอื่นๆ เพิ่มเติมเกี่ยวกับโรค เช่น
- สุขภาพด้านสายตา (ตาสั้น ยาว ไส้แวน หนังตาตก หรือภาพซ้อน ตามองเห็นข้างเดียว)
 - ระบบประสาท เช่น ประวัติดิลมชัก หมดสติ อัมพฤกษ์ อัมพาต เนื้องอกสมอง ผ่าตัดสมอง ความจำเสื่อม และพาร์กินสัน เป็นต้น
 - โรคเบาหวาน การรักษา กินยา ฉีดยา และอวัยวะที่เสื่อมจากโรค เช่น จอประสาทตาเสื่อม มือเท้าชา ประวัติน้ำตาลต่ำและเป็นลม เป็นต้น
 - ประวัติทางจิตเวช เช่น การกินยาทางโรคจิต ประวัติโรคซึมเศร้า ติดสุราเรื้อรังภายใน 3 ปี ติดยานอนหลับทุกชนิด เป็นต้น
- 6) ประวัติโรคหัวใจ ได้แก่ หัวใจขาดเลือด ผ่าตัดหัวใจขยายเส้นเลือด หัวใจเต้นผิดจังหวะ ใจสั้น เป็นลม หรือใส่เครื่องกระตุ้นหัวใจ ประวัติลิ้นหัวใจพิการแต่กำเนิด โดยมีลิ้นเลือดไปอุดตัน ประวัติการตรวจหัวใจ รวมถึงการรักษาความดันโลหิตสูงด้วย
- 7) การตรวจร่างกายโดยทั่วไปจะเพิ่มเติมบางรายการ เช่น
- ความผิดปกติของโครงสร้าง มือเท้า แขนขาพิการ กระดูกสันหลังผิดปกติ
 - โรคหูตึง หูหนวก
 - โรคตับ โรคไตวาย
 - โรคมะเร็งเนื้องอกต่างๆ ระหว่างการรักษา
- 8) ในหน่วยงานต่างประเทศนั้นมักมีคู่มือชัดเจนระบุความผิดปกติแต่ละชนิด (ดังตัวอย่าง) ในสหรัฐอเมริกามีการควบคุมอายุของผู้ขับขี่ โดยถ้าหากอายุมากกว่า 60 ปี และ 70 ปี จะมีการตรวจพิเศษเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับอายุ และตรวจสอบความเสื่อมอวัยวะต่างๆ เช่น สายตา สมอง ความคิด ความเร็วของระบบประสาท เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดกับตัวผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนน
- 9) ในต่างประเทศและในการขับขี่ ปกติจะมีการตรวจเป็นระยะ ขึ้นกับอายุ โดยผู้ตรวจต้องกรอกฟอร์มรับรองตัวเองทุกครั้ง หากมีโรคผ่าตัดหรือรักษา จะต้องนำไปรับรองแพทย์และการรักษาโรคร่วมด้วยในการพิจารณา และหากโรคนั้นแก้ไขได้ เช่น โรคทางประสาทสัมผัส จะมีรายละเอียดการแก้ไขมาให้ด้วย เช่น (ใส่แว่นตา)

5.4.2 แนวทางเพื่อนำสู่การปฏิบัติ

- 1) ปัจจุบันอุบัติเหตุทางการจราจรเป็นอัตราการตายอันดับที่สอง ของประเทศไทย ซึ่งเกิดจากการขับขี่ ซึ่งมีสาเหตุหนึ่งเกิดจากสุขภาพผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบพาหนะขนาดใหญ่ ที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก เช่น รถเมล์ รถทัวร์ รถนักเรียน หรือผู้ที่รับผิดชอบรถบรรทุกที่มีวัสดุอันตราย เช่น รถน้ำมัน รถแก๊ส เป็นต้น ควรจะมีมาตรการดูแลกลุ่มนี้เป็นพิเศษ
- 2) ใบรับรองแพทย์เพื่อใช้ในการรับรองสุขภาพในปัจจุบันไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากโรคที่ควรห้ามมิให้ขับขี่ รถยนต์ได้ซึ่งมีหลายอย่าง ดังรายละเอียดของแต่ละประเทศ

- 3) เนื่องจากผู้ป่วยย่อมรู้ประวัติของสุขภาพของตนเองดีที่สุด ควรใช้การกรอกฟอร์มเพื่อรับรองตนเอง เช่น นานาประเทศปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้ผู้ป่วยซึ่งมีโรคที่อาจเกิดอุบัติเหตุการจราจรได้แสดงตนก่อนให้แพทย์ซักถาม และหากมีประวัติเพิ่มเติม ควรให้แพทย์ผู้อนุญาต (กรรมการขนส่งทางบก) หรือหน่วยงานที่กรรมการขนส่งทางบกทำ contract ไว้ สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ เพื่อคุ้มครองประชาชน (ดังเช่น การออกใบอนุญาตขับรถของผู้บังคับอากาศยาน โดยกรรมการขนส่งทางอากาศ)

ตัวอย่างขั้นตอนการดำเนินการมีดังนี้

- 1) แพทย์สภา กรรมการขนส่งทางบก ผู้แทนอัยการ ตำรวจ แพทย์อาชีวเวชศาสตร์ และ ผู้เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมทำร่าง เป็นชุดอนุกรรมการ ใบรับรองแพทย์เพื่อการขอใบอนุญาตขับรถ
- 2) ส่งร่างรายละเอียดเบื้องต้นไปยังราชวิทยาลัยที่เกี่ยวข้องทุกแห่ง ขอความเห็น เพิ่มเติม และให้ส่งกลับ
- 3) นำความเห็นจากราชวิทยาลัยมารวบรวม สรุป นำเข้า
- 4) เชิญนักวิชาการและผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องของกรมขนส่งทางบกมาร่วมพิจารณาร่าง ที่แก้ไขแล้ว และแนวทางปฏิบัติ ที่เหมาะสม รวมถึงการร่วมพิจารณาการตรวจสอบระเบียบว่า การแก้ไขหลักเกณฑ์ จำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมายด้วยหรือไม่ อย่างไร
- 5) ประชุมสรุป ในชุดคณะอนุกรรมการใบรับรองแพทย์
- 6) เสนอที่ประชุม กรรมการบริหารแพทยสภา
- 7) นำส่งให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเพื่อพิจารณาเพื่อรับรองโดย พรบ.กรมการขนส่งทางบก และ จัดตั้งกรรมการแพทย์ของกรมการขนส่งทางบกไปด้วย
- 8) กระบวนการเตรียมการดำเนินการ
 - (1) เตรียม ข้อมูล เพื่ออบรม เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และปรับขั้นตอนการทำงาน
 - (2) เตรียมข้อมูล อบรมแพทย์ให้เข้าใจตรงกัน
หมายเหตุ ควรมีการจัดทำคู่มือแนวทางการตรวจและการให้ใบรับรองแพทย์ ที่สามารถบ่งความเสี่ยงในแต่ละระดับ ของโรคหรืออาการ ซึ่ง ควรจัดให้เหมาะสมกับลักษณะชนิดของใบอนุญาตขับรถตามเกณฑ์กรมการขนส่งให้แก่แพทย์ และหรือ อบรมแพทย์ ที่เป็นผู้ออกใบรับรองแพทย์ทั่วประเทศ โดยเป็นโครงการร่วม แพทยสภา กับกรมการขนส่งทางบก เพื่อรณรงค์ คุ้มครองประชาชนผู้ใช้งาน และชี้ให้เห็นปัญหาจากผู้ขับขี่ที่สุขภาพไม่สมบูรณ์
 - (3) เตรียมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจ หลักการ และ เหตุผลตรงกัน
 - (4) ออกเป็นข้อบังคับแพทยสภา

5.5 บทสรุป

สุขภาพของผู้ขับขี่มีความสำคัญควรมีการตรวจสุขภาพที่เหมาะสม ใบรับรองแพทย์ควรมีรายละเอียดเพิ่มเติมตลอดจน ปรับให้มีส่วนที่ผู้ขับขี่ต้องเปิดเผยข้อมูลสุขภาพของตนเอง (Self-certification declaration form) เพื่อขอใบอนุญาตขับรถ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ รถบรรทุกสิ่งอันตราย จะต้องมีการตรวจเพิ่มนอกเหนือจากแบบฟอร์มทั่วไป ในหัวข้อดังต่อไปนี้ การตรวจสมรรถภาพทางการมองเห็น Visual test (Visual acuity, Visual Field), การตรวจการได้ยิน (Audiometry), การทดสอบ Reaction time , ความเมื่อยล้าของกล้ามเนื้อ, การทดสอบทางจิต, การประเมินโรคเรื้อรังที่อาจกำเริบ เช่น ความดันโลหิต



หลอดเลือดสมอง/หัวใจ, ความพิการอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่อาจเป็นข้อจำกัด เพื่อประเมินว่าอาการหรือโรคเหล่านี้ของผู้ขับขี่ มีความเสี่ยงมากน้อยเพียงใดที่จะเกิดผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ ได้ นอกจากการปรับปรุงแบบฟอร์มใบรับรองแพทย์เพื่อขอใบอนุญาตขับรถ สิ่งสำคัญร่วมด้วยที่ควรคำนึงถึง คือ กลไก กระบวนการขับเคลื่อน รวมถึง การจัดทำมาตรฐานสำหรับแพทย์ (Standard Guideline) ในการประเมินสมรรถภาพร่างกายในกลุ่มโรคต่างๆ เพื่อการให้ใบรับรองแพทย์ก่อนไปขอใบอนุญาตขับรถหรือการต่อใบอนุญาตขับรถมีประสิทธิภาพสูงสุด การดำเนินการควรจัดให้มีการประชุมย่อยในแต่ละกลุ่มแพทย์เฉพาะทาง โดยถ่วงน้ำหนักประเด็นการขับขี่ทางด้านรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ทางหน่วยงานที่ดูแลด้านอาชีวเวชศาสตร์ควรเข้ามามีบทบาทในการกำหนดด้วย เนื่องจากเป็นกรณีเกี่ยวข้องกับงานซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับสุขภาพผู้ขับขี่และจะสามารถมีข้อมูลทางด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานในกลุ่มอาชีพนี้ ประเด็นของแบบฟอร์ม ควรมีการกรอกรับรองฟอร์มนี้จาก คณะบดีคณะแพทย์ 16 แห่ง ราชวิทยาลัย ต่างๆ ปลัดกระทรวงสาธารณสุข อธิบดีกรมการแพทย์ กรมอนามัย เจ้ากรมแพทย์ 3 เหล่าทัพ และ อีกหลายหน่วยงานทางกฎหมาย กระทรวงสาธารณสุข และควรมีการประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกลุ่มที่เกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้นเพื่อหาข้อสรุปในประเมินความเป็นไปได้ความพร้อมการดำเนินการสู่การเพิ่มความปลอดภัยบนถนนด้วยการมีมาตรฐานการรับรองสุขภาพในกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความเสี่ยงต่อผู้อื่นสูง นอกจากนี้เหตุการณ์อุบัติเหตุใหญ่ที่เกิดขึ้น ควรจัดให้มีการสอบสวนเพื่อค้นหาผู้ขับขี่บกพร่องร่วมไปด้วยทุกกรณี

บทที่ 6 การอนุญาตให้ผู้พิการขับรถ

การออกใบอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ที่มีปัญหาเรื่องความบกพร่อง หรือพิการแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ดังต่อไปนี้

- ความบกพร่องทางการได้ยิน
- ความบกพร่องทางการมองเห็น
- ความบกพร่องทางด้านร่างกาย หรือมีข้อจำกัดเฉพาะบุคคลที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องทางด้านระบบกล้ามเนื้อและกระดูก

มีรายละเอียดทางการแพทย์และควรให้มีการดำเนินการดังต่อไปนี้

6.1 ความบกพร่องทางการได้ยิน

มาตรฐานทางการแพทย์ กรณีบกพร่องทางการได้ยินแสดงดังตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 มาตรฐานทางการแพทย์ กรณีบกพร่องทางการได้ยิน

สภาวะ	มาตรฐานรถส่วนบุคคล	มาตรฐานรถเชิงพาณิชย์
ความบกพร่องทางการได้ยิน	ไม่มีมาตรฐานด้านการแพทย์สำหรับผู้ขับรถส่วนบุคคล	บุคคลที่ไม่ควรถือใบอนุญาตขับรถแบบไม่มีเงื่อนไข ถ้าบุคคลนั้นมีความบกพร่องทางการได้ยิน หากไม่มีอุปกรณ์ช่วยฟัง มากกว่าหรือเท่ากับ 40 เดซิเบลในหูข้างที่ต่ำกว่า (เฉลี่ยมากกว่าความถี่ 0.5, 1 , 2 และ 3 KHz) บุคคลนั้นอาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยจะต้องมีการทบทวนเป็นครั้งคราว โดยคำนึงถึงลักษณะงานขับรถ และข้อมูลที่ได้รับจากแพทย์เฉพาะทางด้านหูคอจมูก หรือ audiologist และเป็นไปตามเงื่อนไขต่อไปนี้ เช่น ผลการทดสอบการฟังอยู่ในระดับมาตรฐานเมื่อมีอุปกรณ์ช่วยฟัง

สภาวะ	มาตรฐานรถส่วนบุคคล	มาตรฐานรถเชิงพาณิชย์
		การปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานควรประเมินที่ทางคลินิกก่อน ถ้ามีข้อสงสัยจึงจะทำการประเมินซ้ำด้วยเครื่องมือทดสอบการได้ยิน

เฉพาะกลุ่มผู้ที่ขับรถเชิงพาณิชย์เท่านั้นที่จะต้องทดสอบการได้ยินให้ผ่านตามมาตรฐาน หรืออาจมีการพัฒนาอื่นมาทดแทนเพื่อให้ผู้ขับรถสามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยแม้ว่าจะมีความบกพร่องเหล่านั้นก็ตาม กลุ่มผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ควรถูกประเมินโดยแพทย์เฉพาะทาง และอาจต้องการคำแนะนำก่อนการประเมินทางปฏิบัติ กลุ่มผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ที่ต้องถือใบอนุญาตขับรถชนิดมีเงื่อนไขในการดัดแปลงสภาพรถ แต่ถ้าภาวะความบกพร่องมีความคงที่ อาจไม่มีความจำเป็นต้องทำการตรวจประเมินสถานภาพใบอนุญาตขับรถก็เป็นได้

แม้ว่าความบกพร่องทางการได้ยิน ไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการขับรถส่วนบุคคล แต่บุคคลที่มีความบกพร่องทางการได้ยินอย่างรุนแรงควรได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับเรื่องนี้และข้อจำกัดในการได้ยินสัญญาณต่างๆ คนที่มีเครื่องช่วยฟัง ควรได้รับคำแนะนำให้ใส่เครื่องช่วยฟังขณะขับรถ นอกเหนือไปจากอุปกรณ์ช่วยฟังที่เหมาะสมแล้วอาจมีการดัดแปลงทางวิศวกรรมที่จะช่วยชดเชยความพิการทางการได้ยินเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ เช่น

- กระจกมองหลังที่เหมาะสม
- อุปกรณ์เตือนภัยที่ให้สัญญาณที่มองเห็นได้ เมื่อตรวจจับเสียงไซเรน แตรรถ หรือเสียงดังอื่นๆ ได้ขณะขับขี่
- เทคโนโลยีที่ให้สัญญาณที่มองเห็นได้เพื่อช่วยนำในการขับรถบรรทุก เช่น ความดันลมในระบบเบรคตัววัดระดับความดันลมยาง

อุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้อาจใช้ในการประกอบการออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์และอาจมีประโยชน์สำหรับผู้ที่มีความบกพร่องทางการได้ยินกลุ่มอื่นๆ ด้วย

6.2 ความบกพร่องทางการมองเห็น

6.2.1 ผลกระทบของสายตาและความผิดปกติของดวงตาต่อการขับขี่

การมองเห็นมีความจำเป็นต่อการขับรถยนต์เป็นอย่างมาก ซึ่งการสูญเสียความคมชัดของการมองเห็นหรือลานสายตาจะลดความสามารถในการขับอย่างปลอดภัย ผู้ขับขี่ที่มีความบกพร่องด้านสายตาอาจมองไม่เห็นรถบนท้องถนน คนเดินเท้า และ/หรือป้ายจราจร และอาจใช้เวลานานมากกว่าคนที่มีการมองเห็นปกติ รวมถึงระยะเวลาในการตอบสนองจากสิ่งรอบข้าง ทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ในการมองเห็นระยะไกลมีความสำคัญอย่างยิ่งในการขับรถ เช่น การเข้าไปสู่เขตที่มีการจราจรหนาแน่นหรือการเปลี่ยนเลน และการมองเห็นคนเดินเท้าและรถอื่นๆในขอบเขตสายตา

1) ความคมชัดของการมองเห็น (Visual acuity)

การมองเห็น หมายถึง การที่บุคคลหนึ่งๆมองเห็นสภาพรอบข้างได้ชัดเจน ไม่ว่าจะมัวหรือไม่มีมัว หรือคอนแทกเลนส์ก็ตาม หากบุคคลใดไม่สามารถผ่านการทดสอบสายตาในการประเมินพื้นฐานรอบแรก จะต้องถูกส่งไปวัดสายตาโดยจักษุแพทย์

วิธีการประเมิน

การวัดความคมชัดของการมองเห็นจะทำการวัดโดยวัดความคมชัดที่ละข้างและวัดโดยไม่มีอุปกรณ์ช่วยเหลือพิเศษ หากมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เลนส์การวัดควรทำซ้ำเมื่อได้สวมใส่เลนส์ที่เหมาะสม

ความคมชัดของการมองเห็นควรวัดด้วยชาร์ตมาตรฐาน (Snellen หรือ Logmar chart หรือเทียบเท่า) ที่มีตัวอักษร 5 ตัวใน 6/12 บรรทัด ชาร์ตวัดความคมชัดควรห่างจากตัวผู้ถูกทดสอบ 6 เมตร หรือ อาจใช้ reverse chart ที่มองผ่านกระจกเงาในระยะ 3 เมตร ชาร์ตอื่นๆที่ใช้เพื่อการวัดโดยละเอียดควรใช้ในระยะห่างอย่างน้อยที่สุด 3 เมตร การอ่านผิดพลาดสองตัวอักษรขึ้นไปในแถวใดๆก็ตาม จะถือว่าไม่ผ่านการทดสอบในบรรทัดนั้น

ในกรณีของผู้ขับรถส่วนบุคคลถ้าความคมชัดของการมองเห็นต่ำกว่ามาตรฐานเล็กน้อย แต่บุคคลนั้นมีความตื่นตัว มีระยะเวลาการตอบสนองเป็นปกติ และมีการประสานงานด้านกายภาพเป็นอย่างดี ผู้ประเมินสามารถให้ใบอนุญาตแบบมีเงื่อนไขแก่ผู้ทดสอบได้ การทดสอบด้วย contrast sensitivity หรือการทดสอบเฉพาะทางอื่นๆอาจจะมีประโยชน์ในการประเมิน อย่างไรก็ตาม บุคคลนั้นจะไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถถ้าความคมชัดของการมองเห็น (ในดวงตาข้างที่ดีที่สุด) ต่ำกว่า 6/24 ในบุคคลที่ขับรถส่วนบุคคล ทั้งนี้อาจมีความยืดหยุ่นสำหรับผู้ขับขี่เชิงพาณิชย์ได้ขึ้นอยู่กับหน้าที่การขับรถ หากความคมชัดของการมองเห็น (ในดวงตาข้างที่ดีที่สุด) ไม่ว่าจะใส่แว่นหรือไม่ก็ตาม สูงกว่า 6/9

หมายเหตุ การอ่านค่าความคมชัด 6/24 หมายถึงผู้ที่ทดสอบมองเห็นได้ในระยะ 6 เมตร ในขณะที่คนปกติมองเห็นได้ในระยะ 24 เมตร

2) ความกว้างของลานสายตา (Visual fields)

ความกว้างของลานสายตา หมายถึง ระยะที่บุคคลสามารถมองเห็นด้านข้างได้โดยผู้ที่มีความผิดปกติทางลานสายตาอาจเกิดจากโรคหรือการบาดเจ็บทางด้านการประสาท หรือดวงตา ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีอาการผิดปกติทางตาข้างเดียว อาจสามารถขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลได้โดยใช้เทคนิคอื่นเพื่อช่วยในการมองเห็น เช่น การหมุนคอ ทั้งนี้ต้องผ่านการประเมินของแพทย์เพื่อเห็นสมควรในการขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ส่วนกรณีขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์จะไม่สามารถขอรับได้เนื่องจากมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงสำหรับการขับรถเชิงพาณิชย์

วิธีการประเมิน

ความกว้างของลานสายตาจะประเมินโดย แพทย์จะนั่งใกล้ๆ ในทิศตรงหน้าของผู้ทดสอบ และบอกให้ผู้ทดสอบนั้นปิดตาข้างหนึ่ง และทำการปิดตาตนเองอีกข้างหนึ่งเหมือนเงาในกระจก และบอกให้ผู้ทดสอบจ้องไปยังตาที่ไม่ได้ปิด และนับจำนวนนิ้วมือที่ยกขึ้นในแต่ละด้าน (ทั้ง 4 ด้าน) ของลานสายตาของแพทย์ ขอบด้านบน ล่าง และด้านข้างอาจจะถูกทดสอบด้วย และทำการทดสอบแบบเดียวกันสำหรับตาอีกข้างหนึ่ง

ในการตรวจในข้างต้นนี้เป็นการทดสอบโดยอ้อม บุคคลใดที่มีความผิดปกติหรือสงสัยว่าจะมีความบกพร่องด้านลานสายตา ควรถูกส่งไปให้ผู้เชี่ยวชาญด้านการวัดสายตา (optometrist) หรือ จักษุแพทย์ (ophthalmologist) ทำการประเมิน การประเมินจะประกอบไปด้วยการวัดลานสายตาด้วยเครื่องอัตโนมัติ เช่น static perimeter (Kinetic Goldman Visual Field, Humphrey Field Analyser, Medmont M700, Octopus) ถ้าผลการวัดด้วยเครื่องอัตโนมัติแสดงผลที่ทำให้เห็นว่าไม่สามารถที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถได้ ควรทำการทดสอบโดยใช้ Esterman binocular อีกที แม้ว่าความเห็นต่อสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับซึ่งจะขึ้นอยู่กับผลการทดสอบลานสายตาสำหรับดวงตาแต่ละข้าง แต่การทดสอบ Esterman binocular field test ก็เป็นการทดสอบที่นิยมใช้กันในการประเมิน สำหรับผู้ขับรถส่วนบุคคล ถ้าความคมชัดของการมองเห็นต่ำกว่ามาตรฐานเล็กน้อย แต่บุคคลนั้นมีความตื่นตัว มีระยะเวลาการตอบสนองเป็นปกติ และมีการประสานงานด้านกายภาพเป็นอย่างดี ผู้ทดสอบจะสามารถมีใบอนุญาตแบบมีเงื่อนไขได้ แต่ไม่สามารถใช้กับการขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ได้

6.2.2 การมองเห็นด้วยดวงตาข้างเดียว

ผู้ขับขี่ที่มองเห็นด้วยดวงตาเพียงข้างเดียว (Monocular vision) จะมีลานสายตาที่แคบกว่าปกติ เนื่องจากสันจุมักจะบังสายตาไว้ คนกลุ่มนี้จะไม่สามารถมองภาพเป็น 3 มิติได้ และยังอาจมีความบกพร่องอื่นๆ ในการมองเห็นอีกด้วยสำหรับผู้ขับรถส่วนบุคคล องค์กรที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตสามารถให้ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขได้ถ้าลานสายตาของผู้บกพร่องมีค่า 100 องศา และความคมชัดของการมองเห็นอยู่ในระดับที่มาตรฐานแต่ต้องทำการตรวจสายตาทุก 2 ปี

บุคคลที่มองเห็นด้วยดวงตาเพียงข้างเดียวไม่ควรที่จะขับรถเชิงพาณิชย์เนื่องจากมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง อย่างไรก็ตาม หากผู้เชี่ยวชาญในการวัดสายตา หรือจักษุแพทย์ ประเมินว่า มีความสามารถเพียงพอที่จะขับรถได้อย่างปลอดภัย จะสามารถได้รับใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยจะต้องทำการตรวจสายตาทุกปี ซึ่งบุคคลที่ขับรถเชิงพาณิชย์นั้น มักจะมีทัศนวิสัยในการมองที่ดีกว่า เนื่องจากระดับที่นัยบนรถ จะมีความ

สูงประมาณ 2-3 เมตร เหนือพื้นถนน และกระจกด้านหน้าที่มีมุมมองกว้าง อีกทั้งยังมีกระจกมองหลังที่ช่วยในการมองเห็นในระยะของลานสายตา แต่อย่างไรก็ตามควรมีการตรวจสอบและประเมินผลเพื่อความปลอดภัยในการขับรถยนต์เสมอ

6.2.3 การสูญเสียการมองเห็นข้างใดข้างหนึ่งอย่างฉับพลัน

บุคคลที่สูญเสียดวงตาข้างหนึ่งอาจจะต้องใช้ระยะเวลาให้สายตาได้ปรับตัวกับค่าสายตาใหม่ เพื่อปรับการมองเห็นและการรับรู้ของภาพ ดังนั้นผู้ที่สูญเสียการมองเห็นข้างใดข้างหนึ่งอย่างฉับพลัน ควรตรวจการขับขี่ยานพาหนะ (อย่างน้อยเป็นเวลา 3 เดือน) และควรแจ้งหน่วยงานที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตขับรถทราบ และเข้ารับการประเมินการมองเห็นตามมาตรฐานการทดสอบลานสายตาต่อไป

6.2.4 การเห็นภาพซ้อน

บุคคลที่มีการมองเห็นภาพซ้อน (Diplopia) ไม่ควรขับรถ ซึ่งบุคคลที่มีอาการหรือสงสัยว่าจะมีอาการเห็นภาพซ้อนควรถูกส่งไปประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญการวัดสายตา หรือจักษุแพทย์

6.2.5 ภาวะโรคของนัยน์ตาที่เปลี่ยนไป

บุคคลที่มีภาวะโรคของนัยน์ตาที่เปลี่ยนไป (Progressive eye conditions) เช่น ต้อกระจก ต้อหิน พยาธิสภาพของประสาทตา และจอประสาทตาเสื่อม ควรได้รับการตรวจอย่างสม่ำเสมอ และคำแนะนำเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับการขับรถ

6.2.6 ภาวะการมองเห็นสี

สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปในสภาพถนนและกฎจราจรปกติ ผู้ขับขี่ที่มีปัญหาเกี่ยวกับภาวะการมองเห็นสี (Colour vision) ไม่ว่าจะเป็นกรณีรบกวนส่วนบุคคลหรือรถเชิงพาณิชย์ ควรได้รับคำแนะนำจากจักษุแพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านสายตาเกี่ยวกับการปรับวิธีการขับขี่เพื่อลดผลกระทบที่มีผลต่อการมองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือป้ายจราจรต่างๆ ทั้งนี้การทดสอบภาวะการมองเห็นสี (Colour vision) ควรดำเนินการโดยการทดสอบผู้ขับขี่ในสถานการณ์ขับขี่จริงว่าผู้ขับขี่สามารถมองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือป้ายจราจรต่างๆ ได้หรือไม่

6.2.7 มาตรฐานด้านการแพทย์ กรณีบกพร่องทางการมองเห็น

มาตรฐานด้านการแพทย์เกี่ยวกับการมองเห็น และความผิดปกติของดวงตาแสดงดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 มาตรฐานด้านการแพทย์เกี่ยวกับการมองเห็นและความผิดปกติของดวงตา

สภาวะ	มาตรฐานรถส่วนบุคคล	มาตรฐานรถเชิงพาณิชย์
ความคมชัดของการมองเห็น	บุคคลที่ไม่สามารถถือใบอนุญาตแบบไม่มีเงื่อนไขได้ ถ้าบุคคลนั้นมีค่าความคมชัดของการมองเห็น (ในขณะที่ยังไม่ได้ปรับแต่ง) ในดวงตาข้างที่ใช้การได้ดีที่สุดหรือทั้งสองตาไม่ถึงระดับ 6/12 บุคคลนั้นอาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข ซึ่งสามารถทำได้ตามมาตรฐานโดยการใส่แว่นหรือเลนส์ ซึ่งจะต้องมีการประเมินเป็นครั้งคราว การพิจารณาเมื่อมีการใช้มาตรฐานอย่างระมัดระวังอาจทำได้โดยผู้เชี่ยวชาญการวัดสายตา หรือจักษุแพทย์ อย่างไรก็ตาม บุคคลนั้นจะไม่สามารถถือใบอนุญาตขับรถ หากมีความคมชัดของการมองเห็นในดวงตาข้างที่แย่ที่สุด ที่มีค่าน้อยกว่า 6/24	บุคคลที่ไม่สามารถถือใบอนุญาตแบบไม่มีเงื่อนไขได้ - ถ้าบุคคลนั้นมีค่าความคมชัดของการมองเห็น (ในขณะที่ยังไม่ได้ปรับแต่ง) ในดวงตาข้างที่ใช้การได้ดีที่สุดหรือทั้งสองตาไม่ถึงระดับ 6/12 หรือ - ถ้าบุคคลนั้นมีค่าความคมชัดของการมองเห็น (ในขณะที่ยังไม่ได้ปรับแต่ง) ในดวงตาข้างใดข้างหนึ่งไม่ถึงระดับ 6/18 หากการมองเห็นของบุคคลนั้นมีค่าน้อยกว่า 6/18 ในดวงตาข้างที่แย่ที่สุด บุคคลนั้นอาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยจะต้องมีการประเมินเป็นครั้งคราว ถ้าความคมชัดของการมองเห็นในดวงตาข้างที่ต่ำกว่าเท่ากับ 6/9 (โดยใช้หรือไม่ใช้เลนส์) ตามความเห็นของจักษุแพทย์ที่ดูแลหน่วยงานที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตขับรถควรพิจารณา ดังนี้ - ธรรมชาติของการขับรถ - ธรรมชาติของโรคเดิมที่เป็นอยู่ - ข้อจำกัดต่างๆ ที่ออกโดยจักษุแพทย์
ลานสายตา	บุคคลที่ไม่สามารถถือใบอนุญาตแบบไม่มีเงื่อนไขได้ - ถ้าบุคคลนั้นมีค่าความกว้างของลานสายตา (สองตา) ในแนวระดับราบ น้อยกว่า 110 องศา ภายใน 10 องศาทั้งด้านบนและด้านล่างของแนวระดับราบ หรือ - มีการสูญเสียลานสายตาอย่างมีนัยสำคัญ (scotoma) ภายในรัศมี 20 องศาของ foveal fixation หรือ scotoma อื่นๆ ที่อาจรบกวนการขับขี่ บุคคลนั้นอาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยพิจารณาธรรมชาติของการขับรถ และข้อมูลที่ได้จาก	บุคคลที่ไม่สามารถถือใบอนุญาตแบบไม่มีเงื่อนไขได้ ถ้าบุคคลนั้นมีความบกพร่องของลานสายตาด้วยประการใดๆ อาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยต้องมีการประเมินทุกปี และพิจารณาธรรมชาติของการขับรถ และข้อมูลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญการวัดสายตา หรือจักษุแพทย์ที่ดูแล ตามเกณฑ์ต่อไปนี้ - ความกว้างของลานสายตา (ทั้งสองตา) น้อยกว่า 140 องศา ภายใน 10 องศาทั้งด้านบนและด้านล่างของแนวระดับราบ - บุคคลนั้นไม่มีความบกพร่องของลานสายตา (scotoma/ ตาบอดครึ่งซีก/

	ผู้เชี่ยวชาญการวัดสายตา หรือจักษุแพทย์ที่ดูแล	quadrantanopia) ที่อาจรบกวนการขับขี่ ● การสูญเสียลานสายตา เป็นแบบไม่เปลี่ยนแปลงและมีแนวโน้มว่าจะไม่มีการดำเนินของโรคอย่างรวดเร็ว
การมองเห็นภาพซ้อน	บุคคลนั้นไม่สามารถถือใบอนุญาตแบบไม่มีเงื่อนไขได้ ● ถ้าบุคคลนั้นเคยมีอาการมองเห็นภาพซ้อน (แบบอื่นๆนอกเหนือไปจาก physiological diplopia) เมื่อมองวัตถุที่อยู่ภายใน 20 องศาจากตรงกลางเมื่อมองไปตรงหน้า บุคคลนั้นอาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยจะต้องมีการตรวจทุกปี โดยพิจารณาจากลักษณะของงานขับรถและข้อมูลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญการวัดสายตา หรือจักษุแพทย์ว่าเป็นไปตามเกณฑ์เหล่านี้หรือไม่ ● สภาวะการถูกวางไว้อย่างเหมาะสม เมื่อมีแว่น หรือ มีแผ่นปิดตา ● บุคคลนั้นมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ในเรื่องลานสายตา เงื่อนไขสำหรับใบอนุญาตขับรถต่อไปนี้อาจถูกนำมาใช้ หากมีการใช้แว่น หรือแผ่นปิดตาในการป้องกันการมองเห็นภาพซ้อน มีการใส่แว่นหรือแผ่นปิดตาในขณะขับรถ	บุคคลนั้นไม่สามารถถือใบอนุญาตแบบไม่มีเงื่อนไขได้ ● ถ้าบุคคลนั้นเคยมีอาการมองเห็นภาพซ้อน (แบบอื่นๆนอกเหนือไปจาก physiological diplopia) เมื่อมองวัตถุที่อยู่ภายใน 20 องศาจากตรงกลางเมื่อมองไปตรงหน้า

6.3 ความบกพร่องทางร่างกาย

ความบกพร่องทางร่างกายหรือมีข้อจำกัดเฉพาะที่สัมพันธ์กับความบกพร่องด้านระบบกล้ามเนื้อและกระดูก อาจอนุญาตให้มีการดัดแปลงสภาพรถดังตารางที่ 6.3

ตารางที่ 6.3 ตัวอย่างเงื่อนไขการขับขี่สำหรับผู้พิการ

ตัวอย่างของความพิการ/สถานการณ์	ตัวอย่างเงื่อนไขการอนุญาตขับขี่
แขนซ้าย/ขาซ้ายพิการ	เกียร์อัตโนมัติ
ลำตัวสั้น	ปรับเบาะ และแป้นเหยียบ
ขาพิการ	การควบคุมรถโดยใช้มือ
ขาขวาพิการ	คันเร่งด้วยเท้าซ้าย
ขาอ่อนแรง	ใช้เพาเวอร์เบรค
แขนอ่อนแรง	ใช้พวงมาลัยเพาเวอร์
ขาสั้น	แป้นเหยียบที่ยาวกว่าปกติ
แขน/ขาขาดหายไป	แขนหรือขาเทียม

6.3.1 สภาวะที่เป็นมาแต่กำเนิดชนิดที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ผู้ขับขี่ที่มีสภาวะพิการถาวร (เช่น ความพิการด้านแขนขาแต่กำเนิด) จะต้องผ่านการประเมินโดยแพทย์ก่อน และอาจไม่จำเป็นต้องมีการประเมินเป็นครั้งคราวอีกถ้าสภาวะพิการนั้นเป็นแบบถาวรไม่มีการเปลี่ยนแปลง

6.3.2 สภาวะบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูกในระยะสั้น

บุคคลที่มีความเจ็บปวดกล้ามเนื้อและกระดูกอย่างรุนแรง (เช่น การปวดคอหรือ thoracolumbar region) และมีผลทำให้การจำกัดการเคลื่อนที่ รวมทั้งการปวดที่เกิดจากการใส่สร้อยหรืออื่นๆ ควรได้รับคำแนะนำให้ งดขับรถระหว่างการรักษา อาการคอแข็ง ไม่สามารถเคลื่อนไหวคอได้ อาจอนุญาตให้ขับรถได้ถ้าได้ดัดแปลง สภาพรถเช่นมีการติดกระจกมองหลังทั้งภายในและภายนอกตัวรถ และผู้ขับขึ้นผ่านการทดสอบการมองเห็น เพื่อการขับขี่และไม่มีข้อจำกัดด้านกระบวนการคิดและความเข้าใจที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของตัวในการใช้ อุปกรณ์เสริมต่างๆ

6.3.3 มาตรฐานด้านการแพทย์ กรณีมีความบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูก

สภาวะ	มาตรฐานรถส่วนบุคคล	มาตรฐานรถเชิงพาณิชย์
ความบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูก	บุคคลนั้นไม่ควรถือใบอนุญาตขับรถแบบไม่มีเงื่อนไข ถ้าบุคคลนั้นไม่สามารถทำกิจกรรมที่จำเป็นต่อการขับรถได้ บุคคลนั้นอาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยจะต้องมีการทบทวนเป็นครั้งคราว และต้องคำนึงถึงธรรมชาติของการขับรถโดยใช้ข้อมูลที่ได้จากแพทย์ที่รักษาในเรื่องผลจากการรักษาที่ดีขึ้นโดยใช้อุปกรณ์ทดแทนหรืออุปกรณ์อื่นๆ และการดัดแปลงสภาพรถจำเป็นต้องมีการประเมินการขับขี่เชิงปฏิบัติ* * ผู้ขับรถจักรยานยนต์ที่มีความบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูกจะต้องมีการประเมินการขับขี่เชิงปฏิบัติ	บุคคลนั้นไม่ควรถือใบอนุญาตขับรถแบบไม่มีเงื่อนไข ถ้าบุคคลนั้นไม่สามารถทำกิจกรรมที่จำเป็นต่อการขับรถได้ บุคคลนั้นอาจได้รับการพิจารณาให้ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยจะต้องมีการทบทวนเป็นครั้งคราว และต้องคำนึงถึงธรรมชาติของการขับรถโดยใช้ข้อมูลที่ได้จากแพทย์ที่รักษาในเรื่องผลของการรักษา ที่ดีขึ้นโดยใช้อุปกรณ์ทดแทนหรืออุปกรณ์อื่นๆ และการดัดแปลงสภาพรถจำเป็นต้องมีการประเมินการขับขี่เชิงปฏิบัติ* * ผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ที่มีความบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูกจะต้องมีการประเมินการขับขี่เชิงปฏิบัติ

หมายเหตุ การประเมินประสิทธิภาพของอุปกรณ์ทดแทนและการระบุนิยามของการดัดแปลงสภาพรถที่จำเป็นในการควบคุมรถเป็นสิ่งที่ต้องการความชำนาญพิเศษ ดังนั้นบุคคลนั้นจึงควรถูกส่งไปปรึกษานักกายภาพบำบัดที่มีความชำนาญ และรายงานจากผู้เชี่ยวชาญควรถูกส่งไปให้องค์กรที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตขับรถ

บทที่ 7 การทบทวนและพัฒนาใบรับรองแพทย์

7.1 ข้อพิจารณาทั่วไป

การพิจารณาและทบทวนเพื่อขอใบอนุญาตขับรถมีความจำเป็นอย่างยิ่งในกระบวนการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย เนื่องจากสามารถช่วยลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุบนท้องถนนต่อบุคคลหรือชุมชนที่อาจเกิดจากผู้ขับขี่ที่มีภาวะการบาดเจ็บหรือมีโรคที่เรื้อรังหรือถาวร ทั้งนี้การออกใบรับรองแพทย์เพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันยังไม่สามารถประเมินโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถได้อย่างชัดเจน เนื่องจากการลงความเห็นของแพทย์จากการตรวจร่างกายเพียงเบื้องต้นเท่านั้น โดยมิได้มีการตรวจทางห้องปฏิบัติการและการประเมินความรุนแรงของโรคเพื่อการรับรองความเสี่ยงในการขับรถจากแพทย์เฉพาะทางในแต่ละกลุ่มโรค ดังนั้นกระบวนการออกใบรับรองแพทย์ในปัจจุบันจึงไม่สามารถลดอุบัติเหตุหรือสร้างความปลอดภัยได้นั้นเนื่องจากภาวะการบาดเจ็บหรือมีโรคที่เรื้อรังหรือถาวรได้ ประกอบกับยังมีโรคอีกหลายโรคที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในการตรวจสุขภาพของผู้ขออนุญาตในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นโรคที่ยากต่อการซักประวัติการเจ็บป่วยทั้งหมด รวมถึงอาจมีความหลากหลายในประวัติการเจ็บป่วยมาก่อนที่ไม่อาจวินิจฉัยได้จากการตรวจเพียงครั้งเดียวไม่ว่าจะเป็นการขอครั้งแรกหรือการขอเพื่อต่ออายุซึ่งโรคเหล่านั้นอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

ที่ผ่านมาแพทยสภาได้ตระหนักถึงความสำคัญและได้มีการทบทวนและพัฒนาใบรับรองแพทย์มาโดยตลอด โดยได้จัดทำรายงาน “คู่มือการออกใบรับรองแพทย์สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์” ปี พ.ศ.2548 และได้จัดให้มีการทบทวนปรับปรุงอีกครั้งในปี พ.ศ.2554 โดยมีการรวบรวมความคิดเห็นจากราชวิทยาลัยแพทย์ในสาขาที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำร่างใบรับรองแพทย์ ซึ่งร่างดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากอนุกรรมการใบรับรองแพทย์และแพทยสภาได้นำเสนอร่างดังกล่าวต่อกรรมการขนส่งทางบกเพื่อพิจารณาปรับปรุงมาตรฐานการรับรองสุขภาพของผู้ขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจากร่างใบรับรองแพทย์ดังกล่าวยังได้มีการพิจารณาความเหมาะสมในหลายด้านจากกรรมการวิชาชีพแล้ว ดังนั้นจึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่งต่อการนำมาพิจารณาในการทบทวนและพัฒนาใบรับรองแพทย์เพื่อออกใบอนุญาตในครั้งนี้ โดยที่ปรึกษาได้นำมาพิจารณาความเหมาะสมในบริบทต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ต่อการนำไปสู่การปฏิบัติของกรรมการขนส่งทางบกต่อไป

ใบรับรองแพทย์เพื่อขอหรือต่อใบอนุญาตขับรถตามฉบับปรับปรุงโดยแพทยสภา ปี 2554 (ดังรูปที่ 7.1) ประกอบด้วย 4 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 รายละเอียดทั่วไปของผู้ขอใบรับรองแพทย์ เช่น ชื่อ นามสกุล เลขที่บัตรประชาชน วันเดือนปีเกิด เพศ การออกใบอนุญาตขับรถใหม่/ต่ออายุ/การออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข
- ส่วนที่ 2 ประวัติการป่วยของผู้ขอใบรับรองแพทย์โดยผู้ขอใบรับรองแพทย์หรือการรับรองตัวเอง
- ส่วนที่ 3 การตรวจโดยแพทย์
- ส่วนที่ 4 การสรุปและให้ความคิดเห็นโดยแพทย์

การพิจารณาทบทวนการออกใบรับรองแพทย์จำเป็นต้องคำนึงถึงมาตรฐานทางการแพทย์และควรมีคู่มือเพื่อแพทย์ในการลงความเห็นในใบรับรองแพทย์เพื่อขอใบอนุญาตขับรถในโรคหรือกลุ่มอาการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการขับขี่บนถนน ทั้งยังต้องคำนึงถึงการส่งเสริมคุณภาพและความเป็นไปได้ในการจัดสรรทรัพยากรที่เอื้อต่อการดำเนินการของแพทย์ผู้มีหน้าที่ออกใบรับรองแพทย์ด้วย

(ร่าง final) "ใบรับรองแพทย์สำหรับการขอ/ต่อใบอนุญาตขับรถ"

ส่วนที่ 1: ข้อมูลของผู้รับใบรับรองแพทย์

ชื่อ.....
 หมายเลขบัตรประชาชน.....
 วันเดือนปีเกิด.....อายุ.....ปี
 เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง อาชีพ.....
 โทรศัพท์.....

นามสกุล.....
 ขอใบรับรองแพทย์ไปเพื่อ
☐ ขอใบขับขี่ใหม่ ☐ ขอเปลี่ยนใบขับขี่
☐ ขอตรวจสุขภาพก่อนขึ้นเครื่องบิน(รวม)
☐ อื่นๆ(รวม).....

ส่วนที่ 2: ประวัติการเจ็บป่วยและอาการ (กรุณาทำเครื่องหมาย ☒ ลงในช่อง ☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ)

1. มีประวัติเจ็บป่วยในช่วงที่ผ่านมา

1.1 เคยป่วยเข้ารักษาในโรงพยาบาลเป็นประจำ(ในระยะเวลา 1 ปี)
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ
 1.2 เคยป่วยเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือผ่าตัด
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ

2. ระบบประสาท

2.1 เคยมีประวัติได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ ผ่าตัดสมอง เส้นเลือดสมองแตก/ล้มเหลว/อัมพาต
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ
 2.2 เคยมีความจำเสื่อมรุนแรงที่มีผลต่อการทำงาน
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ
 2.3 เคยเป็นโรคสมองอักเสบ/โรคซึมเศร้า
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ

3. ระบบการมองเห็น มีความผิดปกติทางสายตา ลูกตา หรือจอประสาทตา หรือการมองเห็นผิดปกติ

☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ

4. ระบบการได้ยิน มีความผิดปกติของการได้ยินเสียง

สูญเสียการได้ยิน เวียนศีรษะ การทรงตัวผิดปกติ
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ

5. ระบบหัวใจ มีประวัติโรคหัวใจ/หัวใจวายเส้นเลือดหัวใจตีบ เคยผ่าตัดหัวใจ (เปลี่ยนลิ้นหัวใจ / เปลี่ยนหลอดเลือดหัวใจ หรือใส่เครื่องกระตุ้นหัวใจ เป็นต้น)

☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ

6. ระบบอื่นที่เกี่ยวข้อง

6.1 เป็นโรคหลอดเลือดสมองโป่งพอง โรคหลอดเลือดหัวใจ
☐ ไม่เป็น ☐ เป็น ☐ ไม่แน่ใจ
 6.2 เป็นโรคตับเรื้อรัง/ตับแข็ง/ตับผิดปกติชนิดต่างๆ
☐ ไม่เป็น ☐ เป็น ☐ ไม่แน่ใจ
 6.3 เป็นโรคไตวาย/ไต/ไตผิดปกติชนิดต่างๆ
☐ ไม่เป็น ☐ เป็น ☐ ไม่แน่ใจ

6.4 มีความผิดปกติ / อาการ / ผิดปกติของหัวใจ มือ แขน ขา เท้า
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ
 6.5 มีประวัติบาดเจ็บที่กระดูกสันหลัง / ข้อหลัง
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ
 6.6 เป็นโรคเบาหวานที่ต้องควบคุมด้วยยา
☐ ไม่เป็น ☐ เป็น ☐ ไม่แน่ใจ
 6.7 เป็นความดันโลหิตสูง/โรคหัวใจ รักษาด้วยยา
☐ ไม่เป็น ☐ เป็น ☐ ไม่แน่ใจ
 6.8 เป็นโรคประจำตัวของร่างกายต่างๆ
☐ ไม่เป็น ☐ เป็น ☐ ไม่แน่ใจ

7. อาการอื่นอาจมีผลต่อการขับขี่

7.1 เคยเป็นลม เวียนศีรษะ/หน้ามืด เป็นประจำ
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ
 7.2 เคยหมดสติหรือหวั่น จากสาเหตุใดๆ
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ
 7.3 มีอาการคลื่นไส้/อาเจียน/เวียนศีรษะ/ปวดศีรษะ
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ
 7.4 มีอาการนอนไม่หลับ ช่วงนอนกลางวัน นอนหลับเสียงดัง
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ
 7.5 มีอาการหายใจไม่เต็ม (หายใจสั้นหายใจถี่)
 มีอาการหอบ หายใจ / อาการอื่นเพิ่มเติม / อื่นๆ
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ

8. พฤติกรรม

8.1 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ (ทุกสัปดาห์)
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ
 8.2 เคยใช้สารเสพติด เสพสารผิดกฎหมาย
☐ ไม่เคย ☐ เคย ☐ ไม่แน่ใจ
 8.3 ใช้ยานอนหลับหรือยาออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทเป็นประจำ
☐ ไม่ใช่ ☐ ใช่ ☐ ไม่แน่ใจ

ข้าพเจ้าขอรับรองต่อแพทย์ผู้ตรวจว่ารายละเอียดข้างต้นเป็นความจริง ทุกประการและยินยอมให้เข้าไปใช้ประกอบในการพิจารณาขอ/ต่อ ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายการขนส่งทางบก หากมีความขัดแย้งกันเป็นเหตุหรือไม่แสดงข้อความจริงอาจได้รับโทษตามกฎหมาย หรืออาจถูกเพิกถอนใบอนุญาต

ลงชื่อ.....ผู้ตรวจใบรับรองแพทย์ วันเดือนปี.....

ส่วนที่ 3 การตรวจโดยแพทย์ เจ้าหน้า นพ./พญ.

ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรมเลขที่..... (ใบอนุญาตแพทยกรรมเลขที่.....)

สถานที่ตรวจ..... ที่อยู่..... โทรศัพท์.....

ให้ตรวจร่างกาย.....

ส่วนที่ 3.1 ประวัติเจ็บป่วยที่สำคัญ

- | | |
|--|--|
| <p>1. มีประวัติโรคหัวใจ วามผิดปกติจากหลอดเลือด</p> <p>☐ ไม่มี ☐ มี-มีได้รักษา</p> <p>☐ มี-รักษาอยู่ (ระบุ)</p> <p>2. มีความดันโลหิตสูงโรคหัวใจ(ขาดเลือด-กล้ามเนื้อตาย)</p> <p>☐ ไม่มี ☐ มี-มีได้รักษา</p> <p>☐ มี-รักษาอยู่ (ระบุ)</p> | <p>3. โรคเบาหวาน (ที่คงใช้ยาอินซูลิน)</p> <p>☐ ไม่มี ☐ มี-มีได้รักษา</p> <p>☐ มี-รักษาอยู่ (ระบุ)</p> <p>4. ติดสุราเรื้อรัง หรือใช้ยาเสพติด</p> <p>☐ ไม่เคย ☐ เคย (ระบุ)</p> <p>5. ประวัติโรคอื่นๆ(ถ้ามี)</p> |
|--|--|

ส่วนที่ 3.2 ตรวจร่างกายทั่วไป น้ำหนัก..... ความดันโลหิต..... ชีพจร.....

- | | |
|--|--|
| <p>1. สภาพร่างกายทั่วไป</p> <p>☐ ไม่พบความผิดปกติ ☐ พบความผิดปกติ(ระบุ).....</p> <p>2. ความผิดปกติระบบทางเดินหายใจ</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ (ระบุ)</p> <p>3. ความผิดปกติระบบทางเดินอาหาร</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ (ระบุ)</p> <p>4. ความผิดปกติระบบจิต - ประสาททั่วไป</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ (ระบุ)</p> <p>5. ความผิดปกติระบบอื่นๆ (ถ้ามี)</p> | <p>5. ความผิดปกติระบบกล้ามเนื้อ แขน ขา หลัง คอ</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ (ระบุ)</p> <p>6. ความผิดปกติระบบประสาท อัมพาต อัมพฤกษ์</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ (ระบุ)</p> <p>7. ความผิดปกติระบบกระดูก แขน มือ เท้า หลัง คอ</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ (ระบุ)</p> <p>8. ความผิดปกติระบบหัวใจ ความดันโลหิตสูง</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ (ระบุ)</p> |
|--|--|

ส่วนที่ 3.3 ตรวจเพิ่มเติม (สำหรับผู้มีใบอนุญาตบัตรสาธารณะ หรือ ประเภททุกประเภท)

- | | |
|--|---|
| <p>1. โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจแก่สังคม*</p> <p>2. โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจแก่สังคม*</p> <p>3. โรคโศกในระยะอันตราย*</p> | <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ(ระบุ)</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ(ระบุ)</p> <p>☐ ไม่พบ ☐ พบ(ระบุ)</p> |
|--|---|

หมายเหตุ * ทั้ง 3 โรคเป็นโรคที่ระบุไว้ในกฎกระทรวง (ฉบับที่ 1) ออกตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2522

ส่วนที่ 4 ความเห็นของแพทย์ แพทย์ทำการตรวจร่างกายผู้มีใบรับรองแพทย์โดยละเอียดแล้วเห็นว่า

- ☐ 4.1 ไม่พบโรค/ความผิดปกติ อันอาจเป็นอันตรายต่อรับรอง*
- ☐ 4.2 พบโรค/ความผิดปกติ ที่สามารถยับยั้งได้ภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้*
- ☐ โรคติดต่อระบบทางเดินหายใจโดยแพทย์ประจำด่านควบคุมโรคติดต่อได้แจ้ง
- ☐ โรคทางเรื้อรังที่แพทย์ได้แจ้งให้เฝ้าระวังเป็นพิเศษ - สามารถควบคุมโรคติดต่อได้
- การแจ้งข้อบกพร่องทางร่างกาย ส่งผลกระทบต่อความเข้มงวดให้การตรวจแพทย์ กรมการขนส่งทางบก เพื่อพิจารณาออกความเห็นเพิ่มเติม และอนุมัติให้สามารถยับยั้งได้ภายใต้เงื่อนไขพิเศษ หากมีความปลอดภัยเพียงพอ
- ☐ 4.3 พบโรค/ความผิดปกติ อันอาจเป็นอันตรายต่อการรับรอง คือ.....

หมายเหตุ.....

ลงชื่อ..... แพทย์ผู้ตรวจ วัน/เดือน/ปี.....

หมายเหตุ 1. ใบรับรองแพทย์ฉบับนี้ใช้ได้ 1 เดือน นับแต่วันที่ตรวจร่างกาย 2. หากยื่นมาในข้อ 4.2 ต้องแนบรายละเอียด ให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณา โดยออกใบอนุญาตของกรมฯ ให้ใช้เงื่อนไขความปลอดภัยยอมรับ

รูปที่ 7.1 ใบรับรองแพทย์เพื่อขอหรือต่อใบอนุญาตขับรถฉบับปรับปรุงโดยแพทย์สภา

ในการศึกษาครั้งนี้ ที่ปรึกษาเสนอให้การดำเนินการออกใบรับรองแพทย์เพื่อขอใบอนุญาตขับรถสามารถทำได้ 3 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1

- ใบรับรองแพทย์สำหรับรถส่วนบุคคล โดยการรับรองตัวเองเพียงอย่างเดียว
- ใบรับรองแพทย์สำหรับรถเชิงพาณิชย์และรถสาธารณะ โดยการรับรองตัวเองและการตรวจสุขภาพตามระดับความเสี่ยง (ใบรับรองแพทย์ทั้งหมดตามฉบับปรับปรุงโดยแพทยสภา)

แนวทางที่ 2

- ใบรับรองแพทย์สำหรับรถส่วนบุคคล โดยการรับรองตัวเองร่วมกับใบรับรองแพทย์หากกลุ่มโรค
- ใบรับรองแพทย์สำหรับรถเชิงพาณิชย์และรถสาธารณะ โดยการรับรองตัวเองและการตรวจสุขภาพตามระดับความเสี่ยง (ใบรับรองแพทย์ทั้งหมดตามฉบับปรับปรุงโดยแพทยสภา)

แนวทางที่ 3

- ออกใบรับรองแพทย์สำหรับรถส่วนบุคคล รถเชิงพาณิชย์และรถสาธารณะ โดยการรับรองตัวเองร่วมกับใบรับรองชนิดปรับปรุงโดยแพทยสภาทุกประเด็น

ทั้งนี้การดำเนินการออกใบรับรองแพทย์เพื่อขอใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ตามแนวทางที่ 1 หรือแนวทางที่ 2 ซึ่งมีการรับรองตัวเองเพียงอย่างเดียวหรือมีการรับรองตัวเองร่วมกับการใช้ใบรับรองแพทย์หากกลุ่มโรค ยังต้องมีการทดสอบสมรรถภาพที่จัดโดยกรมขนส่งทางบกทั้งทดสอบปฏิกิริยาและการทดสอบสายตาร่วมด้วย

แนวทางการดำเนินการออกใบรับรองแพทย์แต่ละแนวทางมีความแตกต่างกัน โดยได้สรุปข้อดีและข้อจำกัดในการดำเนินงานดังตารางที่ 7.1

ตารางที่ 7.1 ข้อดีและข้อจำกัดในแนวทางการดำเนินการเรื่องใบรับรองแพทย์

แนวทาง	ข้อดี	ข้อจำกัด หรือข้อที่ควรคำนึง
แนวทางที่ 1 <u>สำหรับรถส่วนบุคคล (Private)</u> การรับรองตัวเอง เพียงอย่างเดียว <u>สำหรับรถเชิงพาณิชย์และรถ</u> <u>สาธารณะ (commercial)</u> การรับรองตัวเองและการตรวจ สุขภาพตามระดับความเสี่ยง (ใบรับรองแพทย์ทั้งชุดฉบับปรับปรุง โดยแพทยสภา)	- ลดค่าใช้จ่ายแต่ละบุคคลในการ ได้มาซึ่งใบรับรองแพทย์ที่มีอาจ ตัดสินด้านสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับ การขับขี่ยานยนต์บนท้องถนนได้ (ใบรับรองแพทย์หักกลุ่มโรค) - มีความปลอดภัยบนท้องถนนอัน เนื่องมาจากการควบคุมผู้ขับขี่ที่มี ความเสี่ยงสูง - ความเป็นไปได้ในการจัดสรร ทรัพยากรในการนำเข้าเพื่อการ จัดการที่อาจเป็นไปได้มากที่สุด (แพทย์และคลินิก การขึ้นทะเบียน) - เป็นรูปแบบที่ใช้ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้ว - เพิ่มความสำคัญในการได้พบแพทย์ อย่างแท้จริง - สามารถจัดกระบวนการสู่การออก ใบรับรองแพทย์เพื่อใบอนุญาตขับ รถอย่างมีเงื่อนไขในโรคหรืออาการ จำเพาะได้ง่าย	- ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นในส่วนของ การตรวจเพิ่มตามความเสี่ยงของ รถสาธารณะ - ต้องเพิ่มเจ้าหน้าที่ของกรมการ ขนส่งทางบก หรือ จัดจ้าง หน่วยงาน ที่สามารถตรวจสอบ ข้อมูลและ คัดกรองที่ผิดปกติ เพื่อให้ไปตรวจสุขภาพในขั้นตอน ต่อไป - จำเป็นต้องประเมิน จำนวนและ รูปแบบของแพทย์สาขาที่ควรเข้า มาเกี่ยวข้องหรือแพทย์เฉพาะทาง ที่ต้องร่วมให้ความคิดเห็นกรณี ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข - อาจมีจุดอ่อนด้านความน่าเชื่อถือ ของการรับรองตัวเองในประเทศที่ กำลังพัฒนา เช่นเดียวกับการใช้ ใบรับรองแพทย์แบบเดิมที่มี ข้อจำกัดอยู่ ถ้าไม่มีบทลงโทษที่ จริงจังและได้รับผลทันที - จำเป็นต้องมีการบูรณาการการใช้ ข้อมูลส่วนบุคคลร่วมกันในอนาคต - ควรจัดหาหรือกำหนดรูปแบบ ขั้นตอน และคณะทำงานด้าน กฎหมายที่สามารถควบคุมความ เสี่ยงที่อาจมีได้จากประเด็น กฎหมายสิทธิผู้ป่วยได้อย่าง ทันทั่วถึง
แนวทางที่ 2 <u>สำหรับรถส่วนบุคคล (Private)</u> การรับรองตัวเองร่วมกับใบรับรอง แพทย์หักกลุ่มโรค <u>สำหรับรถเชิงพาณิชย์และรถ</u> <u>สาธารณะ (commercial)</u> การรับรองตัวเองและการตรวจ สุขภาพตามระดับความเสี่ยง (ใบรับรองแพทย์ทั้งชุดฉบับปรับปรุง)	- ทำให้เกิดความน่าเชื่อถือมากกว่า การรับรองตัวเอง ในด้านสุขภาพ เพียงอย่างเดียวสำหรับรถส่วน บุคคล - สามารถจัดกระบวนการสู่การ ออกใบรับรองแพทย์เพื่อ ใบอนุญาตขับรถอย่างมีเงื่อนไขใน โรคหรืออาการจำเพาะได้ง่าย - มีความเป็นไปได้ในการจัดสรร	- ประชาชนยังคงต้องจ่ายค่าใช้จ่าย ในการขอใบรับรองแพทย์ในรูป แบบเดิม (ใบรับรองแพทย์ 5 กลุ่ม โรค) และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น ในส่วนของการตรวจเพิ่มตาม ความเสี่ยงของรถสาธารณะ - ต้องเพิ่มเจ้าหน้าที่หรือจัดจ้าง หน่วยงานที่สามารถตรวจสอบ ข้อมูลและ คัดกรองที่ผิดปกติ

แนวทาง	ข้อดี	ข้อจำกัด หรือข้อที่ควรคำนึง
โดยแพทยสภา)	ทรัพยากรในการนำเข้าเพื่อการจัดการ	เพื่อให้ไปตรวจสอบสุขภาพในขั้นตอนต่อไป - จำเป็นต้องประเมิน จำนวน และรูปแบบของแพทย์สาขาที่ควรเข้ามาเกี่ยวข้องและ แพทย์ เฉพาะทาง ที่ต้องร่วมให้ความคิดเห็นกรณีข้อขัดแย้งมีเงื่อนไข - ความน่าเชื่อถือของการรับรองตัวเองในประเทศที่กำลังพัฒนาจะเป็นจุดอ่อน เช่น เดียวกับการใช้ใบรับรองแพทย์แบบเดิมที่มีข้อจำกัดอยู่ไม่เปลี่ยนแปลง ถ้าไม่มีบทลงโทษที่จริงจังและได้รับผลทันที - ควรมีการบูรณาการการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลร่วมกัน ในอนาคต - ควรจัดหาหรือกำหนดรูปแบบขั้นตอน และคณะทำงานด้านกฎหมาย ที่สามารถควบคุมความเสี่ยงที่อาจมีได้จากประเด็นกฎหมายสิทธิผู้ป่วยได้อย่างทั่วถึง
แนวทางที่ 3 <u>ทั้งรัฐส่วนบุคคล (Private)และ รัฐเชิงพาณิชย์ และรถสาธารณะ (commercial)</u> การรับรองตัวเองร่วมกับใบรับรองแพทย์ชนิดปรับปรุงโดยแพทยสภาทุกประเด็น	- ความปลอดภัยที่มากขึ้นบนท้องถนนอันเนื่องจากการควบคุมความเสี่ยงด้านสุขภาพของผู้ขับขี่ ทั้งนี้ - ต้องขึ้นอยู่กับความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของแพทย์ในการประเมินและลงรายละเอียดแต่ละโรคหรืออาการที่เกี่ยวข้อง	- ความเป็นไปได้ในการจัดสรรทรัพยากรในการนำเข้า เพื่อการจัดการอาจเป็นไปได้น้อยทั้งนี้ต้อง - อาศัยผู้เชี่ยวชาญลงรายละเอียดใบรับรองแพทย์เฉพาะด้านการตรวจของแต่ละโรคในทุกประเภทของรถ - ค่าใช้จ่ายเพื่อการตรวจที่อาจเพิ่มมากขึ้นในทุกประเภทรถ - ต้องมีกระบวนการจัดทำคู่มือให้กลุ่มแพทย์ที่ต้องทำหน้าที่ตรวจและมีการชี้แจงการใช้คู่มือ - ต้องมีการสร้างแรงจูงใจขั้นสูงและอาจจำเป็นต้องมีองค์กรเฉพาะ (Driver License Agency) สำหรับการตรวจรูปแบบนี้ในทุกจังหวัด

7.2 การทดสอบสมรรถภาพร่างกายเพื่อการขับรถ

7.2.1 การทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในปัจจุบัน

ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2554 กำหนดให้การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย ต้องประกอบด้วยการทดสอบปฏิกิริยาและการทดสอบสายตา ดังนี้

1) ทดสอบปฏิกิริยา

การทดสอบปฏิกิริยาเป็นการทดสอบความสามารถในการใช้เบรกเท้ารวม 3 ครั้ง หากสามารถเหยียบเบรกได้ในระยะเวลาอันน้อยกว่า หรือเท่ากับ 0.75 วินาทีเป็นจำนวน 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ

2) ทดสอบสายตา

การทดสอบสายตาประกอบด้วย

- ทดสอบสายตาทางกว้าง ถ้าสามารถมองเห็นทั้งด้านซ้ายและด้านขวาเป็นมุมกว้างข้างละ 75 องศา 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ
- ทดสอบสายตาทางลึก ทดสอบการมองเห็นในระยะ 2.50 - 3.50 เมตร รวม 3 ครั้ง หากผลการทดสอบห่างจากจุดที่กำหนดไม่เกินกว่า 1 นิ้ว 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ
- ทดสอบการมองเห็นสีที่จำเป็นในการขับรถ (ทดสอบสายตาบอดสี) เป็นการทดสอบสายตาในการมองเห็นสีต่างๆ คือ สีเขียว สีเหลือง สีแดง โดยอาจเป็นการทดสอบจากเครื่องทดสอบ หรือการอ่านแผ่นภาพทดสอบ โดยอยู่ห่างจากเครื่องทดสอบหรือแผ่นทดสอบในระดับสายตาไม่น้อยกว่า 3 เมตร โดยให้อ่านรวม 3 ครั้ง หากอ่านสีถูกต้อง 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ

ในกรณีที่ทดสอบสมรรถภาพของร่างกายแล้วไม่ผ่าน จะสามารถขอทดสอบแก้ตัวเฉพาะส่วนที่ทดสอบไม่ผ่านได้อีกครั้งในวันนั้น หากยังไม่ผ่านการทดสอบอีกจะให้นำมาทำการทดสอบแก้ตัวในวันทำการถัดไป แต่ไม่เกิน 90 วัน นับจากวันที่ยื่นคำขอสอบ เว้นแต่มีเหตุสมควร โดยหากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้ยื่นคำร้องเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถใหม่

7.2.2 มาตรฐานด้านการแพทย์ในการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับขี่

การศึกษานี้ได้พิจารณามาตรฐานด้านการแพทย์ที่เหมาะสมสำหรับการออกใบอนุญาตขับรถโดยอ้างอิงมาตรฐานของประเทศออสเตรเลียเป็น 2 ระบบ ได้แก่มาตรฐานสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับรถส่วนบุคคล (Private vehicle) และมาตรฐานสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ (Commercial vehicle)

ความเหมาะสมของมาตรฐานในการทดสอบสมรรถภาพร่างกายตามชนิดของพาหนะ ควรพิจารณาตามระดับความปลอดภัยของการยานพาหนะ โดยกำหนดให้มาตรฐานด้านการแพทย์สำหรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ มีความเข้มงวดมากกว่ามาตรฐานสำหรับรถส่วนบุคคลเพื่อสะท้อนให้ระดับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนท้องถนน

1) มาตรฐานสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับรถส่วนบุคคล

มาตรฐานสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับรถส่วนบุคคลหมายถึงผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ หรือรถบรรทุกเบา

2) มาตรฐานสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับรถเชิงพาณิชย์

มาตรฐานสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ หมายถึง ผู้ที่ขอใบอนุญาต ขับรถบรรทุกหนัก รถโดยสาร รถสาธารณะ รถขนส่งวัตถุอันตราย หรือรถขนส่งพิเศษ เพื่อใช้สำหรับการขนส่งคนหรือสิ่งของที่ ต้องมีความรู้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะ

การพิจารณาข้อกำหนดด้านการแพทย์ในการออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ ควรอยู่บนพื้นฐานของการ ประเมินความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยพิจารณาจากระดับความเสี่ยงเป็นสำคัญซึ่ง ความเสี่ยงเป็นผลคูณของความน่าจะเป็นของอุบัติเหตุกับความรุนแรงของผลลัพธ์ทั้งสอง หรือสามารถแสดงเป็น สมการได้ดังนี้

$$\text{ความเสี่ยง} = \text{ความน่าจะเป็นของการเกิดเหตุการณ์} \times (\text{ความรุนแรงของผลที่ติดตามมา})^2$$

อุบัติเหตุของรถเชิงพาณิชย์อาจก่อให้เกิดอันตรายทั้งต่อผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและผู้ใช้งาน ซึ่งหมายถึงคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน หรือบุคคลที่สัญจรและอาศัยในบริเวณดังกล่าว โดยความเสียหายจากอุบัติเหตุของรถขนส่งพิเศษอาจมีความรุนแรงมากขึ้นเนื่องจากการแพร่กระจายของวัตถุอันตราย สารเคมี การเกิดอัคคีภัย และการสูญเสียชีวิตของประชาชนในบริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้ระยะการเดินทางของรถขนส่งเชิงพาณิชย์โดย ส่วนมากจะมีระยะทางมากกว่ารถส่วนบุคคลจึงมีอัตราเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุที่สูงกว่าเมื่อเทียบเป็น คัน-กิโลเมตร ดังนั้นผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ จึงต้องมีความพร้อมของร่างกายในการควบคุมการทำงานของอุปกรณ์ ประจํารถหลายอย่าง ซึ่งหากสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวยอาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงได้โดยง่าย ดังนั้นเมื่อพิจารณาธรรมชาติของงานขับรถและสภาวะด้านการแพทย์ ข้อกำหนดด้านสมรรถภาพของร่างกาย ของผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ควรมีความเข้มงวดมากกว่าข้อกำหนดด้านสมรรถภาพของร่างกายสำหรับรถส่วนบุคคล ซึ่งจะทำให้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วยเรื้อรังน้อยลง ที่ ปรัชญาจึงเสนอให้แพทย์ที่ทำการตรวจร่างกายผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ควรให้คำแนะนำต่อผู้ขับขี่ ดังนี้

- ผู้ขับรถเชิงพาณิชย์จะมีระยะเวลาพักของการทำงานหลังจากเกิดการชักหรือโรคหัวใจกำเริบนานกว่า การพักของผู้ขับรถส่วนบุคคล
- การขอใบรับรองแพทย์ให้แก่ผู้ขับรถขนส่งพิเศษ ควรมีความเห็นของแพทย์เฉพาะทาง (ไม่ใช่แพทย์ทั่วไป) ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตขับรถ

- สภาพะด้านการแพทย์บางชนิดอาจจะเป็นข้อจำกัดในการห้ามไม่ให้บุคคลบางประเภทมีใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ แต่สามารถถือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลแบบมีหรือไม่มีเงื่อนไขได้ เช่น คนที่เป็นโรคสมองเสื่อมระยะต้น
- ช่วงระยะเวลาการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายเพื่อออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ควรมีระยะเวลามากกว่าการทดสอบสมรรถภาพของผู้ขับรถส่วนบุคคล

ทั้งนี้การพัฒนาการทดสอบสมรรถภาพร่างกายของผู้ขับขี่ของประเทศไทยอาจพิจารณาตามมาตรฐานประเทศออสเตรเลีย (ดังตารางที่ 7.2) ซึ่งสามารถปรับให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยต่อไป

ตารางที่ 7.2 แนวทางในการพัฒนาสมรรถภาพของร่างกายตามมาตรฐานประเทศออสเตรเลีย

ประเภทใบอนุญาตขับรถ	ประเภทรถ	มาตรฐาน (รถส่วนบุคคล/รถเชิงพาณิชย์)
รถจักรยานยนต์ (R)	รถจักรยานยนต์สองล้อหรือสามล้อ	ใช้มาตรฐานสำหรับรถส่วนบุคคล ยกเว้นผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตหรือกำลังขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ซึ่งในกรณีนี้ต้องใช้มาตรฐานสำหรับรถเชิงพาณิชย์
รถยนต์ (C)	รถที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 4.5 ตัน และบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 12 คน เมื่อรวมคนขับ	ใช้มาตรฐานสำหรับรถส่วนบุคคล ยกเว้น
Light Rigid (LR)	รถบรรทุกเบาที่มีน้ำหนักรวมเกิน 4.5 ตัน หรือรถที่บรรทุกผู้โดยสารเกิน 12 คน (น้ำหนักไม่เกิน 8 ตัน) รวมตัวพ่วงที่มีน้ำหนักไม่เกิน 9 ตัน	• ผู้ขับขี่ถือใบอนุญาตขับรถหรือกำลังขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ (เช่น ผู้ขับรถแท็กซี่) • ผู้ขับขี่ถือใบอนุญาตขับรถหรือกำลังขอใบอนุญาตขับรถขนส่งวัตถุอันตราย • ผู้ขับขี่ถือใบอนุญาตขับรถหรือกำลังขอใบอนุญาตขับรถแบบผู้สอนขับรถในกรณีที่กล่าวมานี้ให้ใช้มาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์
Medium Rigid (MR)	รถสองเพลาที่มีน้ำหนักรวมมากกว่า 8 ตัน	ใช้มาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์
Heavy Rigid (HR)	รถสามเพลาขึ้นไปที่มีน้ำหนักรวมมากกว่า 8 ตัน	
Heavy Combination (HC)	Prime mover รวมกับรถกึ่งพ่วงตอนเดียวหรือรถบรรทุกพ่วงที่มีน้ำหนักรวมมากกว่า 9 ตัน	
Multiple Combination (MC)	รถพ่วงที่มีตัวพ่วงบรรทุกมากกว่าหนึ่งตอน	

ตามมาตรฐานของประเทศออสเตรเลียกำหนดว่าผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ที่มีคุณสมบัติไม่ครบตามข้อกำหนดด้านการแพทย์อาจถือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลได้ ดังนั้นผู้ประเมินต้องพิจารณาข้อกำหนดของทั้งสองมาตรฐานไปพร้อมๆกัน ทั้งนี้มาตรฐานเหล่านี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในกลุ่มผู้ขับขี่ภายใต้กฎหมายการจราจรทั่วไป โดยผู้ขับขี่ที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มดังกล่าว เช่น ผู้ขับรถพยาบาลควรได้รับการประเมินความเสี่ยงและการทดสอบมาตรฐานด้านการแพทย์เพิ่มเติม เป็นต้น

7.3 ระยะเวลาที่ต้องเข้ารับการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย

ผู้ขับรถบางกลุ่มต้องได้รับการตรวจร่างกายเป็นครั้งคราวตามระยะเวลาที่กำหนดตามข้อกำหนดของการขอใบอนุญาตขับรถ ซึ่งข้อกำหนดนั้นควรทบทวนเรื่องอายุของใบอนุญาตขับรถ และระยะเวลาการตรวจร่างกาย เช่น

- ผู้ขับรถที่ขับขี่ได้ยากอันเนื่องมาจากลักษณะทางกายภาพ หรือผู้ขับรถที่ต้องมีความสามารถในการกำกับการทำงานหลายๆอย่างพร้อมๆกัน เช่น รถพ่วงหลายตอน
- ผู้ขับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงอาจกำหนดให้มีการตรวจร่างกายเป็นครั้งคราว เช่น ผู้ขับรถบรรทุกสารเคมี ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ หรือผู้ขับขี่สูงอายุ

ข้อกำหนดเหล่านี้ควรถูกกำหนดและควบคุมโดยกรมการขนส่งทางบก และนโยบายระดับประเทศ ซึ่งข้อกำหนดพิเศษเหล่านี้อยู่นอกเหนือมาตรฐานที่อ้างอิงในเอกสารชุดใบรับรองแพทย์เพื่อการขอใบอนุญาตขับรถ และสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขี่

7.4 การพิจารณาสมรรถภาพของร่างกายสำหรับผู้ขับรถแบบมีเงื่อนไข

การพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขควรเป็นกระบวนการประเมินประนีประนอมเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดระหว่างผู้ขับขี่และความปลอดภัยสาธารณะ ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่อาจมีภาวะสุขภาพหรือการบาดเจ็บระยะยาวที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขับยังสามารถขับขี่ได้โดยได้รับใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขซึ่งจะระบุข้อกำหนดในการรักษา การดัดแปลงสภาพรถและ/หรือข้อกำหนดในการขับขี่เพื่อให้ผู้นั้นสามารถขับได้อย่างปลอดภัย ซึ่งอาจมีการกำหนดระยะเวลาในการทบทวนการให้ใบอนุญาตขับรถของบุคคลนั้นโดยต้องเข้ารับการตรวจร่างกายเพื่อแสดงสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ โดยการพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขต้องพิจารณาถึงการยึดใบอนุญาตขับรถ

การพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข ควรคำนึงถึงข้อมูลที่ได้จากแพทย์ประกอบกับข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยบนถนน ซึ่งในบางกรณีหากผู้ขับขี่มีความอ่อนแรงของกล้ามเนื้อแขนขา การพิจารณาการตรวจโดยนักกายภาพบำบัดหรือนักอาชีวบำบัดด้วย สำหรับการออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขให้กับบุคคลที่มีอาการบาดเจ็บ/โรคเรื้อรัง สามารถกระทำได้หากความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

การพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขควรมีความเห็นของแพทย์ประกอบในการตัดสินใจด้วย เช่น

- ปัญหาทางแพทย์ที่ทำให้ไม่สามารถออกใบอนุญาตขับรถได้
- ความน่าจะเป็นที่การรักษาหรือการดัดแปลงสภาพรถจะช่วยเพิ่มความสามารถในการขับขี่ของบุคคล

- การกำกับดูแลความสามารถด้านการขับขี่และสภาวะทางการแพทย์ รวมทั้งกำหนดระยะเวลาของการทบทวนเป็นครั้งคราว
- ข้อมูลกำหนดที่เป็นเงื่อนไขในการขับขี่ เช่น ชนิดของรถที่ขับหรือข้อกำหนด ในการห้ามขับรถในเวลา กลางคืน
- ข้อมูลด้านการแพทย์อื่นๆที่สัมพันธ์กับการขับขี่

ข้อมูลต่างๆเหล่านี้มีความจำเป็นต่อการตัดสินใจในการพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถ ซึ่งจะต้องกำหนดเป็น เงื่อนไขที่จะระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถดังกล่าวด้วย

ตัวอย่างของเงื่อนไขในใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขหรือการปรับปรุงสภาพรถแสดงไว้ในตารางที่ 7.3 เงื่อนไข เหล่านี้เป็นข้อเสนอแนะซึ่งต้องพิจารณาตามสภาวะด้านการแพทย์และชนิดของใบอนุญาตขับรถ เงื่อนไขที่ พิจารณาให้ระบุในใบอนุญาตขับรถ เช่น การใส่แว่นสายตา การใช้เกียร์อัตโนมัติ การควบคุมรถด้วยมือ ซึ่งจะ ระบุด้วยรหัสตัวเลขบนใบอนุญาตขับรถ นอกจากนี้ยังอาจระบุเงื่อนไขที่เป็นข้อแนะนำที่อาจไม่ปรากฏใน ใบอนุญาตขับรถประกอบไปด้วย เช่น การรับประทานยาที่แพทย์สั่งเป็นประจำ การปรับปรุงเบาะที่นั่ง จำนวน ชั่วโมงที่ขับรถได้ภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมง เป็นต้น แพทย์อาจให้ความช่วยเหลือผู้ป่วยในการขอรับ ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข โดยการระบุถึงความจำเป็นในการขับรถ แต่การตัดสินใจในการออกใบอนุญาต และควรเป็นอำนาจของกรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 7.3 ตัวอย่างเงื่อนไขของใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข

ตัวอย่างของความพิการ/สถานการณ์	ตัวอย่างเงื่อนไขในใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข
ขาซ้ายพิการ/ แขนซ้ายพิการ	เกียร์อัตโนมัติ
ตัวสั้น	การทำเบาะพิเศษและแป้นเหยียบพิเศษ
ขาทำงานได้ไม่ปกติ	การบังคับรถด้วยมือ
ขาอ่อนแรง	เบรกระบบเพาเวอร์
แขนอ่อนแรง	พวงมาลัยเพาเวอร์ พวงมาลัยแบบมีปุ่มหมุน
ขาสั้น	แป้นเหยียบที่ยื่นออกมามากขึ้น
หูตึง (ผู้ขับรถเชิงพาณิชย์)	อุปกรณ์ช่วยฟัง
หูหนวกสองข้าง (ผู้ขับรถเชิงพาณิชย์)	รถจะต้องมีกระจกมองหลังสองข้าง และอุปกรณ์อื่นๆที่ช่วย ให้มีการมองเห็นภายนอกกว้างกว่าปกติ และทำให้มองเห็น รถฉุกเฉิน เช่น กระจกมองหลังที่มีความโค้งมากกว่าปกติ
สายตาผิดปกติ	สวมแว่นตาที่เหมาะสม
แขนขาอ่อนแรง	ใส่อุปกรณ์ช่วยเสริม
โรคของความเสื่อม	การไปทดสอบการขับขี่เป็นครั้งคราว
ตาบอดกลางคืน	ขับรถในเวลากลางวันเท่านั้น
ความเสื่อมตามอายุ เช่น ความสนใจ	ขับรถนอกเวลาเร่งด่วน ขับรถในระยะทางไม่เกิน 20 กม.จาก บ้าน ขับรถในเวลากลางวัน ไม่ขับรถบนถนนหลวงระหว่าง จังหวัด
การบาดเจ็บของไขสันหลัง	ไม่ขับรถเมื่ออุณหภูมิสูงกว่า 25 องศา ยกเว้นในรถมีระบบ ปรับอากาศ

ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขอาจต้องมีข้อกำหนดให้บทวนเป็นครั้งคราวซึ่งอาจเป็นเดือนหรือเป็นปีแล้วแต่สถานะที่สนใจและการดำเนินของโรคเพื่อที่จะได้กำกับดูแลสถานะด้านการแพทย์หรือความพิการ รวมถึงความร่วมมือในการรักษา ความถี่ของการทบทวนใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข ซึ่งการทบทวนนี้แตกต่างจากการติดตามตามปกติที่แพทย์กระทำต่อผู้ป่วยในกระบวนการตรวจรักษาตามปกติ ในบางกรณีอาจต้องมีระบุในใบอนุญาตขับรถอย่างชัดเจน ซึ่งส่วนมากจะอยู่ในดุลพินิจของแพทย์ เนื่องจากสถานะความรุนแรงด้านการแพทย์ ความพิการ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในการขับขี่นั้นอาจเปลี่ยนแปลงไปตามระยะเวลา

ในช่วงเวลาที่กำหนดให้มีการทบทวน หรือในช่วงระยะเวลาการติดตามการดำเนินของโรคตามปกติ อาจพบว่าผู้ป่วยมีคุณสมบัติไม่ครบตามเงื่อนไขของการออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข เนื่องจากสถานะสุขภาพที่ถดถอยลงด้วยสาเหตุบางประการ ควรแนะนำให้ผู้ป่วยแจ้งต่อกรมการขนส่งทางบกทราบเกี่ยวกับสถานะสุขภาพที่เปลี่ยนแปลงไปที่อาจกระทบต่อสมรรถนะในการขับขี่

7.5 ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขสำหรับการขับรถเชิงพาณิชย์

ในกรณีของผู้ขับรถเชิงพาณิชย์ที่ต้องการขอใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขจำเป็นต้องมีความเห็นของแพทย์ผู้เชี่ยวชาญเพื่อประกอบพิจารณาความเสี่ยงต่อความปลอดภัย การออกใบอนุญาตขับรถจะต้องมีการพิจารณาเพิ่มเติมดังนี้

- การประเมินครั้งแรกและคำแนะนำของแพทย์เฉพาะทางต่อการออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข
- การประเมินเป็นครั้งคราวในครั้งต่อไป ซึ่งอาจทำโดยแพทย์ทั่วไปที่ดูแลรักษาผู้ป่วย ร่วมกับแพทย์เฉพาะทาง

ในกรณีของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ที่ไม่ผ่านการตรวจร่างกาย โดยแพทย์ระบุว่าไม่ผ่านเกณฑ์ที่จะได้รับใบอนุญาตปกติ สามารถยื่นขอใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ใหม่ได้ โดยเลื่อนระยะเวลาในการประเมินสมรรถภาพของร่างกายจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญออกไปก่อนได้ในกรณีต่อไปนี้

- ผู้ขออนุญาตนั้นมีนัดที่จะไปพบแพทย์เฉพาะทางโดยเร็วที่สุดที่เป็นไปได้
- ผู้ขออนุญาตมีความเห็นจากแพทย์ทั่วไปที่ดูแลยืนยันว่าจะไม่ทำให้เกิดการไร้ความสามารถอย่างเฉียบพลัน หรือสูญเสียการเพ่งความสนใจก่อนที่จะได้รับการประเมินจากแพทย์เฉพาะทาง

ตัวอย่างของสถานการณ์ดังกล่าว เช่น พยาธิสภาพของปลายประสาทในระยะต้น โรครูมาตอยด์ระยะแรก หรือโรคเบาหวานที่ควบคุมได้ด้วยอาหารและการออกกำลังกาย ซึ่งสามารถระบุสถานะเหล่านี้ลงในใบอนุญาตขับรถรวมถึงกำหนดเวลาการเลื่อนการขอตรวจสภาพร่างกาย

7.6 การคืนใบอนุญาตขับรถหรือการยกเลิกเงื่อนไขในใบอนุญาตขับรถ

ในบางสถานการณ์สถานะด้านการแพทย์ของผู้ขับขี่ซึ่งระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขอาจจะดีขึ้นจนสามารถได้รับการพิจารณาเรื่องใบอนุญาตขับรถอีกครั้ง ยกตัวอย่างเช่น surgical ablation of the focus of cardiac arrhythmia หรือสถานะด้านการแพทย์ของผู้ป่วยดีขึ้นจนพ้นจากเงื่อนไขที่จำกัดการขับขี่ เช่น ผู้ขับขี่สามารถกลับมาดำเนินชีวิตตามปกติได้หลังจากภาวะบาดเจ็บในสมอง หรือโรคหลอดเลือดสมอง หรือได้รับการผ่าตัดเพื่อแก้ไขความบกพร่องด้านกล้ามเนื้อและกระดูก ซึ่งภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวจะต้องมี

เอกสารยืนยันจากแพทย์ผู้ดูแลผู้ป่วยเพื่อใช้ยื่นพิจารณาในการขอใบอนุญาตขับรถใหม่ หรือยกเลิกเงื่อนไขเดิม โดยสิ่งที่ควรระบุในหนังสือยืนยันจากแพทย์มีดังนี้

- รายละเอียดของสถานะสุขภาพที่เป็นอุปสรรคในการอนุญาตครั้งก่อน
- การตอบสนองต่อการรักษาและการพยากรณ์โรคในระยะยาว
- ระยะเวลาของการฟื้นฟูสภาพ
- ข้อมูลอื่นๆที่เหมาะสมต่อการพิจารณาความสามารถในการขับรถ เช่น ข้อกำหนดให้บุคคลนั้นขับรถในบริเวณใกล้เคียงที่อยู่อาศัย

การพิจารณาคำร้องในการขอคืนใบอนุญาตขับรถหรือการยกเลิกเงื่อนไขในใบอนุญาตขับรถ นอกเหนือจากเอกสารยืนยันจากแพทย์ผู้ดูแลผู้ป่วยแล้ว ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องผ่านการทดสอบการขับขึ้นถนนจริง เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการขับขี่ด้วย

7.7 การพิจารณาข้อกำหนดเกี่ยวกับสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่

7.7.1 กระบวนการขับขี่และปัจจัยแวดล้อมในการขับขี่

การขับขี่เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนและดำเนินไปอย่างรวดเร็วซึ่งต้องอาศัยทักษะและความสามารถในการตัดสินใจและโต้ตอบกับทั้งตัวรถและสิ่งแวดล้อมภายนอกในเวลาเดียวกัน โดยข้อมูลต่างๆจะถูกส่งผ่านการสัมผัสด้วยตาและหู และจะถูกประมวลผลผ่านกระบวนการจดจำ ทั้งความจำระยะสั้นและความจำระยะยาว โดยข้อมูลที่ประมวลผลแล้วจะถูกนำไปสู่การตัดสินใจต่อกระบวนการขับขี่ โดยถูกแปลงให้เป็นการกระทำผ่านระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ เช่น การหมุนพวงมาลัย การใช้เกียร์หรือการเบรก เป็นต้น กระบวนการในการขับขี่จะขึ้นอยู่กับ

- สายตา
- Visuospatial perception
- การได้ยิน
- การเพ่งความสนใจและสมาธิ
- ความจำ
- ความเข้าใจ
- การประมวลผล/ดุลพินิจ
- ระยะเวลาการตอบสนอง
- สัมผัสต่างๆ
- กำลังของกล้ามเนื้อ
- การประสานงาน

ดังนั้นสมรรถภาพของร่างกายจึงมีผลต่อกระบวนการขับขี่เป็นอย่างยิ่ง ผู้ขับขี่จึงต้องมีความพร้อมของร่างกายหลายประการเพื่อให้กระบวนการต่างๆประสานกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถใช้ทักษะต่างๆตอบสนองการขับขี่ได้อย่างทันทั่วทั้งที่เพื่อให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย

ปัจจัยแวดล้อมที่มีผลต่อการขับขี่มีหลายประการ ซึ่งอาจเป็นปัจจัยที่เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่และผู้ประกอบการและสภาพแวดล้อมภายนอกซึ่งประกอบด้วย

- ประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ การฝึกฝนและทัศนคติ
- สภาพร่างกาย สภาพจิตใจ และอารมณ์ของผู้ขับขี่ รวมทั้งความล้าและผลของยาที่ได้รับประทานซึ่งมีทั้งยาที่สั่งโดยแพทย์และยาที่ซื้อเอง
- สภาพถนน เช่น เครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถอื่นๆ ลักษณะการจราจร และการวางผังถนน
- ข้อกำหนด เช่น การจำกัดความเร็วและปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด
- สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น เวลากลางวัน สภาพอากาศรุนแรง และแสงจ้า
- สภาพรถและอุปกรณ์ เช่น ชนิดของรถ การทำงานของเบรก และการบำรุงรักษา
- เงื่อนไขในการเดินทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง จุดหมายปลายทาง การนัดหมาย ความกดดันด้านเวลา เป็นต้น
- ผู้โดยสารและการดึงความสนใจจากผู้ขับขี่

สำหรับผู้ขับขี่รถเชิงพาณิชย์ซึ่งจะมีกระบวนการตัดสินใจและตอบสนองมากขึ้น ซึ่งจะต้องคำนึงถึงปัจจัยแวดล้อมเพิ่มเติมอีกหลายประการดังนี้

- ปัจจัยจากการบริหารจัดการขนส่ง เช่น ระยะเวลาทำงาน ผลัดการทำงาน ทักษะและประสิทธิภาพที่ได้จากการฝึกขับรถ เป็นต้น
- อุปกรณ์และกระบวนการในการปฏิบัติงานและการควบคุมรถซึ่งต้องมีการตัดสินใจและตอบสนองต่ออุปกรณ์และเทคโนโลยีภายในรถหลายอย่างพร้อมกัน เช่น จีพีเอส จอแสดงตารางงาน หรือระบบการสื่อสารอื่นๆ
- ปัจจัยจากกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย เช่น การจดบันทึกการทำงานและกระบวนการออกใบอนุญาต
- สภาพของรถ เช่น ขนาด ความสมดุล และการกระจายน้ำหนักบรรทุก
- ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการโดยสาร เช่น การดูแลและการสื่อสารกับผู้โดยสาร ศักยภาพในการก่อความรุนแรงและอันตรายขณะโดยสาร
- ความเสี่ยงในการขนส่งวัตถุอันตราย
- ปัจจัยอื่นๆในการบังคับรถ เช่น การเบรก การเลี้ยว ความทนทาน/ความล้า และการเฝ้าระวังในขณะขับขี่เป็นเวลานาน

7.7.2 สถานะด้านการแพทย์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการใช้

สถานะด้านการแพทย์จัดเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ทั้งนี้การประเมินสถานะด้านการแพทย์ที่มีผลต่ออันตรายในการขับขี่ทำได้ยากอันเนื่องมาจากสถานะด้านการแพทย์นั้นมีหลายประการ ประกอบกับการรักษาความผิดปกติซึ่งมีทั้งการรักษาด้วยยาและวิธีอื่นๆอาจส่งผลกระทบต่อสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ทั้งในกระบวนการคิดและระยะเวลาในการตอบสนอง ตัวอย่างสถานะที่อาจเป็นการบกพร่องขั้นรุนแรง เช่น

- การหมดสติอย่างฉับพลัน
- โรคหลอดเลือดหัวใจ
- โรคเบาหวาน
- ความผิดปกติของระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ
- ความผิดปกติของระบบประสาท เช่น โรคลมชัก โรคสมองเสื่อม และกระบวนการคิดบกพร่อง ด้วยสาเหตุอื่นๆ
- ปัญหาสุขภาพจิต
- การใช้ยาผิดประเภทและการติดสารเสพติด
- ความผิดปกติด้านการนอนหลับ
- ปัญหาด้านสายตา

สถานะด้านการแพทย์มีหลายอย่าง ทั้งสถานะที่มีผลกระทบต่อสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่เพียงชั่วคราว หรือสถานะที่มีผลกระทบต่อสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ในอนาคต หรือการมีสถานะหลายอย่างร่วมกันซึ่งทำให้ยากต่อการประเมิน ซึ่งการกำหนดนิยามสถานะด้านคลินิกของทุกส่วนของร่างกายที่มีผลต่อความปลอดภัยสาธารณะนั้นทำได้ยากดังที่ทราบกันในวงการวิชาชีพ ผู้ประเมินจึงต้องมีความเชี่ยวชาญและใช้วิจารณญาณในการประเมินอย่างมาก ดังนั้นการพิจารณาสถานะด้านการแพทย์ในการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถจึงควรมุ่งความสนใจไปยังสถานะที่พบได้บ่อยและมีผลกระทบโดยตรงต่อสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขี่ โดยพิจารณาประเมินความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ป่วยไม่สามารถทำการควบคุมรถได้

1) สถานะชั่วคราว

สถานะความเจ็บป่วยชั่วคราวที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่มีอยู่หลายประการ เช่น การผ่าตัดใหญ่ ไมเกรนขั้นรุนแรง หรือการบาดเจ็บของแขนขา ซึ่งสถานะชั่วคราวเหล่านี้เป็นสถานะเฉพาะในวงจำกัด จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้ใบอนุญาตขับรถ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องแจ้งต่อกรมการขนส่งทางบก อย่างไรก็ตามแพทย์ผู้ดูแลควรให้คำแนะนำในด้านความปลอดภัยในการขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่ขับรถเชิงพาณิชย์ โดยขอแนะนำเหล่านั้นควรอยู่ในพื้นฐานของความน่าจะเป็นที่จะเกิดผลกระทบจากสถานะเจ็บป่วยเหล่านั้นที่จะมีต่อความสามารถในการขับขี่ ตารางที่ 7.4 แสดงตัวอย่างสถานะและแนวทางในการจัดการต่อสถานะบางประการที่อาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ชั่วคราว

ตารางที่ 7.4 ตัวอย่างสถานะชั่วคราว

สถานะและผลกระทบต่อการขับรถ	แนวทางในการจัดการ
<u>ภาวะสลบจากยาสูบ</u> ความสามารถทางด้านร่างกายและสมอง อาจจะเหมือนไร้ความสามารถชั่วคราวภายหลังการฟื้นจากยาสูบ (รวมทั้งยาสูบทั่วไปและเฉพาะที่) ผลของยาสูบทั่วไปจะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น ระยะเวลาที่ถูกทำให้สลบ ยาที่ได้รับและการผ่าตัดที่ได้รับ ผลของยาสูบเฉพาะที่จะขึ้นอยู่กับปริมาณยาที่ได้รับและบริเวณที่ได้รับยา การใช้ยาแก้ไอแก้ปวดและยากล่อมประสาท ควรได้รับการพิจารณาด้วย	ในกรณีที่ฟื้นจากการผ่าตัดหรือหัตถการที่ต้องมีการได้รับยาสูบทั่วไปหรือเฉพาะที่ แพทย์ผ่าตัด/ทันตแพทย์/วิสัญญีแพทย์จะต้องแนะนำผู้ป่วยว่า ห้ามขับซึ่รถจนกว่าสภาพร่างกายจะฟื้นคืนสู่สภาพปกติพอที่จะขับซึ่ได้อย่างปลอดภัย ● ผู้ป่วยที่ทำหัตถการย่อยที่อยู่ภายใต้ยาสูบเฉพาะที่และไม่มีการใช้ยากล่อมประสาท เช่น การบล็อกระยะสั้น อาจจะขับซึ่รถได้ทันทีหลังจากเสร็จสิ้น ● ภายหลังการผ่าตัดเล็ก หรือหัตถการที่ใช้ยาสูบระยะสั้น ผู้ป่วยอาจจะขับรถได้หลังจากนอนหลับพักผ่อนอย่างเต็มที่หนึ่งคืน ● ภายหลังการผ่าตัดใหญ่หรือหัตถการที่ใช้ยาสูบทั่วไป อาจจะห้ามผู้ป่วยขับรถไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมงหลังจากผ่าตัด
<u>สภาวะหลังการผ่าตัด</u> การผ่าตัดมีผลกระทบต่อความสามารถในการขับซึ่ในระดับต่างๆกัน ขึ้นอยู่กับอวัยวะ ธรรมชาติและขนาดของการผ่าตัด	ระยะเวลาห้ามขับรถภายหลังการผ่าตัดควรอยู่ในดุลพินิจของแพทย์ผู้ดูแล
<u>การตั้งครรภ์</u> การตั้งครรภ์ในสภาวะปกติไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับซึ่ แต่จะมีภาวะการตั้งครรภ์บางประการที่พึงระวัง ได้แก่ ● เป็นลม หรือเวียนหัว ● Hyperemesis gravidarum ● ภาวะความดันโลหิตสูงขณะตั้งครรภ์ ● หลังการผ่าตัดคลอดบุตร	การระมัดระวังเรื่องของการขับรถ ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของอาการและผลของยาที่คาดไว้ ควรแนะนำให้ผู้ขับซึ่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยเสมอเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
<u>ความบกพร่องด้านสายตาชั่วคราว/ระยะสั้น</u> มีสภาวะหลายอย่างและการรักษาหลายอย่างที่ทำให้มีความบกพร่องด้านสายตาชั่วคราว เช่น การใช้แผ่นปิดตาระยะสั้น การใช้ยาขยายม่านตาหรือยาอื่นๆที่ทำให้เกิดความบกพร่องด้านสายตาชั่วคราว หรือการผ่าตัดดวงตา	บุคคลที่มีความบกพร่องด้านสายตาชั่วคราว หรือหลังได้รับการรักษาดวงตาควรได้รับคำแนะนำเรื่องห้ามขับรถเป็นช่วงระยะเวลาหนึ่ง
<u>Deep vein thrombosis และ pulmonary embolism</u> ภาวะ Deep vein thrombosis อาจนำไปสู่ pulmonary embolism แต่ก็มีหลักฐานน้อยมากที่	ผู้ที่ขับรถส่วนบุคคลหรือรถเชิงพาณิชย์ควรหยุดขับรถอย่างน้อย 2 สัปดาห์ภายหลังการเกิด deep vein thrombosis และ 6 สัปดาห์ ภายหลังการเกิด pulmonary embolism

สถานะและผลกระทบต่อการขับขี่	แนวทางในการจัดการ
แสดงว่า ภาวะนี้ชักนำให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น จึงไม่มีข้อห้ามด้านการออกใบอนุญาตขับรถ ควรมีคำแนะนำด้านระยะเวลาห้ามขับรถ ถ้ามีการใช้ anticoagulation treatment ในระยะยาว ควรทำตามขั้นตอนของ anticoagulation therapy	

2) สถานะที่ไม่ชัดเจน

การประเมินสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่โดยการตรวจเพียงครั้งเดียวอาจไม่สามารถวินิจฉัยโรคให้ชัดเจนได้ เนื่องจากอาจจะต้องมีการตรวจร่างกายโดยละเอียดซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาในการวินิจฉัยโรค ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความน่าจะเป็นของการเกิดโรคร้ายแรง หรือการบาดเจ็บเรื้อรังระยะยาว หรือการเจ็บป่วยที่อาจมีผลกระทบต่อสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ ซึ่งผู้ป่วยบางรายอาจมีสภาวะรุนแรงที่อาจเป็นผลต่อการขับขี่ได้ เช่น อาการเจ็บหน้าอก เวียนศีรษะหรือหมดสติระยะสั้นๆ หรือประสาทหลอน ซึ่งแพทย์ควรแนะนำให้งดการขับขี่ไปจนกว่าจะได้รับการตรวจร่างกายอย่างจริงจัง สำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ควรได้รับคำแนะนำให้งดขับรถและแจ้งให้กรมการขนส่งทางบกได้ทราบ และควรได้รับการตรวจสภาวะด้านการแพทย์โดยเร็วที่สุด แต่หากเป็นผู้ถือใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลอาจไม่จำเป็นต้องแจ้งไปยังกรมการขนส่งทางบก

3) สถานะหลายอย่างร่วมกันและการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับอายุ

ผู้ขับขี่บางรายมีสภาวะผิดปกติหลายอย่างร่วมกันหรือสภาวะที่มีความเกี่ยวเนื่องกันหลายอวัยวะ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ได้ เช่น

- ภาวะความผิดปกติแต่กำเนิด เช่น ภาวะสมองพิการ spina bifida และกลุ่มอาการอื่นๆ
- การบาดเจ็บหลายอวัยวะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บของกระดูกและระบบประสาท และปัญหาทางสุขภาพจิตที่อาจตามมา
- โรคที่เกี่ยวข้องกันในหลายอวัยวะ เช่น เบาหวาน โรคของเนื้อเยื่อเกี่ยวพัน และ HIV
- การป่วยด้วยโรคทางจิต การติดสารเสพติดหรือแอลกอฮอล์
- การเปลี่ยนแปลงตามอายุที่มีผลต่อความสามารถในการเคลื่อนไหวกล้ามเนื้อ กระบวนการคิด และประสาทสัมผัสที่มาพร้อมกับโรคของความเสื่อม

จากสภาวะด้านการแพทย์ที่มีอยู่หลายประการจึงต้องอาศัยดุลพินิจด้านคลินิกในการประเมินผลกระทบเพื่อการขับขี่ ตัวอย่างเช่น ต้อหินที่อาจทำให้เกิดความบกพร่องด้านการมองเห็นระยะไกล ซึ่งหากภาวะนี้เกิดร่วมกับ cervical spondylosis และ low insight จะทำให้ลานสายตาของผู้ป่วยแคบลงมากและทำให้การรับรู้ทางสายตาบกพร่องไปและอาจเกิดอันตรายในระหว่างการขับขี่ได้

ปัจจัยด้านอายุไม่ได้เป็นอุปสรรคในการขับขี่โดยตรง แต่การเสื่อมสภาพของร่างกายเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ ดังนั้นการประเมินสมรรถภาพร่างกายของผู้สูงอายุเพื่อการขับขี่ จะต้องมีการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงด้านร่างกายและสมองที่มีผลกระทบต่อระดับความสามารถเพื่อการขับขี่ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งการประเมินระดับความสามารถที่ลดลงอาจพิจารณาสภาพร่างกายประกอบกับประวัติ

และประสบการณ์ในการขับรถ โดยสามารถพิจารณากำหนดเงื่อนไขการขับขี่โดยการจำกัดเขตพื้นที่และเวลาในการขับขี่ได้ เช่น ห้ามมิให้ขับขี่ในเวลากลางคืน เป็นต้น สำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถฟื้นคืนสภาพเดิมได้จากการเสื่อมสภาพอย่างรุนแรงผู้ประเมินจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและรายงานต่อกรมการขนส่งทางบก โดยได้รับความเห็นจากแพทย์เฉพาะทาง

แนวทางการประเมินการเปลี่ยนแปลงสภาพจากปัจจัยด้านอายุที่เกี่ยวกับสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ มีตัวอย่างแนวทางการประเมินดังนี้

- ความบกพร่องที่มีผลต่อการขับขี่ในด้านต่างๆ ได้แก่ ประสาทสัมผัส กระบวนการคิด และระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ ความพิการ และสมรรถภาพของร่างกาย
- ความสามารถในการขับขี่อาจพิจารณาประกอบกับความสามารถในการกิจวัตรประจำวันในบ้านหรือการประกอบอาชีพ ซึ่งอาจสอบถามข้อมูลจากญาติหรือผู้ดูแล ซึ่งผู้ป่วยอาจมีการปรับตัวได้ดีกับความบกพร่องด้านกระบวนการคิดหรือความบกพร่องเมื่อเทียบกับการเจ็บป่วย/การบาดเจ็บที่เกิดขึ้น
- การประเมินด้านคลินิกที่สำคัญได้แก่
 - ด้านประสาทสัมผัส โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความคมชัดของมองเห็นและลานสายตา ระบบรับสัมผัสในผิวหนัง กล้ามเนื้อและข้อ
 - ด้านการเคลื่อนไหว เช่น การเคลื่อนไหวของข้อต่อ ความแข็งแรง และการประสานงาน
 - ด้านกระบวนการคิด เช่น การเพ่งความสนใจ สมาธิ อาการประสาทหลอน ความเข้าใจดุลพินิจ ความจำ ทักษะการแก้ปัญหา การประมวลผลความคิดและ visuospatial skill

ผู้ประเมินควรพิจารณามาตรฐานด้านการแพทย์ให้ชัดเจน เนื่องจากผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถอาจมีความบกพร่องหลายอย่างร่วมกันซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายในการขับขี่ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องประมวลข้อมูลทางด้านคลินิกพร้อมกับปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อความสามารถโดยรวมของผู้ป่วยในการควบคุมยานพาหนะ และการกระทำหรือปฏิกิริยาโต้ตอบที่เหมาะสมและทันท่วงทีหากมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น

- ความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีความพิการหลายอย่างร่วมกัน ซึ่งบุคคลเหล่านี้ควรได้รับการสอนโดยครูที่มีประสบการณ์การสอนคนพิการ และควรมีการประเมินเบื้องต้นโดยผู้เชี่ยวชาญเพื่อจัดให้มีอุปกรณ์ช่วยเหลือการขับขี่ที่เหมาะสม การดัดแปลงสภาพรถ หรือเทคนิคการขับรถต่างๆ
- การประเมินเพื่อการฟื้นฟูอาชีพ ควรให้ประเมินโดยแพทย์อาชีวอนามัย ซึ่งจะทำการโดยรวมในด้าน การปฏิบัติหน้าที่ ทั้งส่วนบุคคล ชุมชน และกิจกรรมในหน้าที่การงาน ประกอบด้วยการประเมินความสามารถในการขับขี่ ซึ่งการประเมินนี้อาจจะให้มีใน Medicare Care Plan สำหรับผู้ที่มีความบกพร่องซ้ำซ้อน และบุคคลที่มีอายุเกิน 75 ปี
- การประเมินความสามารถในการขับขี่ควรมีการทดสอบขับรถบนถนนหรือในเครื่องจำลองสภาพถนนทั้งรถส่วนบุคคลและรถเชิงพาณิชย์

โดยสรุปการพิจารณาข้อกำหนดเกี่ยวกับสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ ควรให้แพทย์เป็นผู้ประเมินซึ่งแพทย์อาจให้คำแนะนำแก่ผู้ป่วยเพื่อให้ตระหนักถึงความน่าจะเป็นที่ผู้ขอรับใบอนุญาตจะไม่สามารถตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมอย่างเหมาะสม ซึ่งหากความเสื่อมถอยของร่างกายนั้นส่งผลให้ต่อความบกพร่องในการขับขี่

ควรกำหนดเงื่อนไขการขับขี่เพื่อให้ลดกิจกรรมการขับรถลงและมีการติดตามดูแลผู้ป่วยที่ถือใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งอาจทำได้ด้วยการจำกัดการขับรถ เช่น ห้ามขับรถกลางคืน หรือจำกัดประเภทของรถ การกำหนดเงื่อนไขให้ใช้เกียร์อัตโนมัติ เป็นต้น

4) ความผิดปกติที่เปลี่ยนแปลงไปตามเวลา

การตรวจความผิดปกติประเภทนี้ต้องใช้เวลานานในการวินิจฉัยภาวะที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยในการขับขี่ เช่น multiple sclerosis และผู้ป่วยต้องอาศัยเวลานานในการปรับตัวในการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพ ดังนั้น ผู้ป่วยควรได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับสถานะการเสื่อมถอยของโรคที่ส่งผลต่อการขับขี่ซึ่งอาจต้องมีการจำกัดการขับรถ และอาจจำเป็นต้องมีเวลาให้ผู้ป่วยปรับวิถีชีวิตต่อไป ซึ่งในบางรายอาจต้องได้รับความช่วยเหลือจากนักอาชีพบำบัด

5) สภาวะโดยกำเนิด

บุคคลที่มีภาวะบกพร่องโดยกำเนิดหรือเป็นมาตั้งแต่เด็ก อาจสามารถปรับตัวให้ขับรถได้อย่างปลอดภัย ถึงแม้ว่าจะมีความพิการนั้นอยู่ ซึ่งบุคคลกลุ่มนี้ควรได้รับการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญและอาจต้องมีการอบรมและการทดสอบ ซึ่งอาจจะได้รับใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข หรือต้องมีการดัดแปลงสภาพรถเฉพาะอย่าง แต่อาจจะต้องได้รับการประเมินเป็นครั้งคราวได้

6) ยาและการขับรถ

ยาที่มีผลต่อระบบประสาทส่วนกลางจะมีผลต่อทักษะในการขับขี่ด้วยเช่นกัน เนื่องจากยากดประสาทส่วนกลางอาจทำให้ความตื่นตัวลดลง ปฏิกริยาช้าลงและทำให้การตัดสินใจบกพร่อง ซึ่งผลกระทบเหล่านี้จะเป็นลักษณะเดียวกับผลของการดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ยังมียาที่มีผลต่อพฤติกรรมยังอาจกระตุ้นพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมที่มีมาแต่เดิมและเพิ่มพฤติกรรมความเสี่ยงมากขึ้น

ผลจากการใช้ยาและแอลกอฮอล์อาจก่อให้เกิดความบกพร่องเฉียบพลันซึ่งอาจเกิดจากการใช้ยาที่ซื้อมาใช้เอง และยาที่สั่งโดยแพทย์ โดยรายละเอียดของความบกพร่องจากการใช้ยาและแอลกอฮอล์กำหนดโดยกฎหมายความปลอดภัยบนถนนที่ห้ามการขับรถหากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood alcohol concentration - BAC) ซึ่งควรได้รับการพิจารณาให้เป็นข้อกำหนดด้านการแพทย์ในการขอใบอนุญาตขับรถ ซึ่งรวมถึงการใช้สารเสพติด การใช้สารผิดประเภท และการใช้ยาเป็นระยะเวลานาน

การรับประทานยาบางอย่างมีความสัมพันธ์กับการประเมินสมรรถภาพของร่างกายในการจัดการกับสภาวะจำเพาะบางประเภท เช่น เบาหวาน โรคลมชัก และสภาวะผิดปกติทางจิต ซึ่งแพทย์ที่สั่งยาและเภสัชกร จะคำนึงถึงผลที่อาจเกิดขึ้นได้ของยาและให้คำแนะนำกับผู้ไข้ยา ยาบางประเภทเป็นยาที่มีผลต่อระบบประสาทส่วนกลางมากที่สุด (ยกเว้น benzodiazepines) ซึ่งอาจมีผลต่อการขับขี่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนได้ ถึงแม้ผู้ป่วยจะใช้นานตามคำสั่งแพทย์ แพทย์ควรให้คำแนะนำกับผู้ป่วยในเรื่องการขับรถทั้งในระยะสั้นหรือระยะยาว ดังต่อไปนี้

- ความสมดุลระหว่างความบกพร่องที่อาจเกิดขึ้นได้จากยาที่จะมีต่อสมรรถนะในการขับซื้ออย่างปลอดภัยและสุขภาพที่ดีขึ้นของผู้ป่วย

- การตอบสนองเฉพาะบุคคลของผู้ป่วย เพราะบางคนอาจมีการตอบสนองมากกว่าอีกคนหนึ่ง
- ผลการใช้ยาที่อาจมีต่อการปฏิบัติงานขับรถเชิงพาณิชย์ที่ผู้ป่วยต้องระมัดระวังให้มากขึ้น
- ผลของการใช้ยาหลายอย่างร่วมกันที่อาจทำให้เกิดความบกพร่อง รวมถึงผลจากการดื่มแอลกอฮอล์ด้วย
- ผลของการอดนอนและความเหนื่อยล้าขณะขับรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขับรถเชิงพาณิชย์
- ผลของการเปลี่ยนชนิดและโดสของยาที่ได้รับ
- ผลสะสมของการได้รับยา
- สถานะด้านการแพทย์อื่นๆที่อาจส่งผลกระทบต่อสมรรถนะในการขับขี่
- ปัจจัยอื่นๆที่อาจเพิ่มความเสี่ยง เช่น ประวัติการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยาอย่างผิดวิธี

ตัวอย่างผลของยาบางประเภท

- Benzodiazepines
ยา Benzodiazepines อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการชน ซึ่งมีข้อมูลทางสถิติว่ามักถูกพบใน 4% ของผู้ป่วยที่ตายและ 16% ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการชน ผู้ประสบอุบัติเหตุบางรายมีประวัติการ benzodiazepines ผิดวิธีหรือใช้ร่วมกับสารอื่นๆ ซึ่งในบางครั้งหากต้องการ hypnotic effect แพทย์สามารถให้ยาอื่นที่มีระยะออกฤทธิ์สั้นกว่า ความทนทาน (Tolerance) ต่อผลการกล่อมประสาทของยา benzodiazepines ที่มีระยะออกฤทธิ์ยาวที่ใช้ในการรักษาโรควิตกกังวล ซึ่งจะทำให้ผลด้านลบของยาต่อทักษะในการขับขี่ลดลง
- ยาคลายเครียด
อุบัติเหตุเสียชีวิตจากการใช้ยาคลายเครียดมักพบได้บ่อยครั้ง เนื่องจากยาชนิดสามารถหาซื้อได้ง่ายและมีใช้กันอยู่ทั่วไป ซึ่งยาจะมีผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ ก่อให้เกิดความบกพร่องในกลุ่ม tricyclic antidepressants เช่น amitriptyline และ dothiepin มากกว่ากลุ่มที่มีฤทธิ์อ่อนกว่า เช่น serotonin และ mixed reuptake inhibitors เช่น fluoxetine และ sertraline นอกจากนี้ยาคลายเครียดอาจส่งผลให้มีการลดความบกพร่องด้านทักษะพิสัย (psychomotor) และกระบวนการความคิดอันเกิดจากความเครียดและช่วยให้อารมณ์กลับมาเป็นปกติ ซึ่งอาจส่งผลดีต่อการขับขี่
- Antipsychotics
ยากลุ่มนี้อาจทำให้การควบคุมพฤติกรรมดีขึ้นหากผู้ป่วยมีภาวะ psychotic-related cognitive deficits อย่างไรก็ตาม ยากลุ่ม antipsychotics มีฤทธิ์กดประสาทและอาจมีผลข้างเคียงที่กระทบกับทักษะในการขับขี่ผ่านกระบวนการ blockage of central dopaminergic และ receptors อื่นๆ ยากลุ่มที่เก่ากว่านี้ เช่น chlorpromazine มีฤทธิ์กดประสาทมากกว่าเนื่องจากมีผลต่อ cholinergic และ histamine receptors ซึ่งยากลุ่มใหม่ๆที่มีฤทธิ์กดประสาท เช่น clozapine, olanzapine และ quetiapine เป็นต้น ในขณะที่ aripiprazole, risperidone และ ziprasidone มีฤทธิ์กดประสาทน้อยกว่า ฤทธิ์กดประสาทในยาพวกนี้จะพบได้มากเมื่อเข้ารับการรักษาใหม่ๆและเมื่อได้รับยาในปริมาณที่สูง

- Opioids

การศึกษาผลการใช้ยาในกลุ่ม opioid analgesics เช่น hydromorphone, morphine หรือ oxycodone ต่อผลกระทบทางลบต่อพฤติกรรมการขับชี้อย่างมีไม่มากนัก เนื่องจากกระบวนการความคิดอาจจะลดลงเมื่อได้รับการรักษาในระยะแรกจากฤทธิ์กดประสาทของยา และจะสามารถปรับตัวได้ในภายหลัง ซึ่งหมายความว่า ผู้ป่วยที่ได้รับยาประเภทนี้ด้วยขนาดยาที่คงที่ อาจจะไม่มีผลต่อความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการชนที่เพิ่มขึ้น รวมถึงผู้ป่วยที่ได้รับยา buprenorphine และ methadone เพื่อรักษาการติดสารเสพติด ซึ่งหากขนาดยาที่ได้รับคงที่เป็นเวลาหลายสัปดาห์โดยไม่ได้ใช้ยาอื่นด้วย อาจมีปัญหาในการขับรถในเวลากลางคืนจาก miotic effect ของยาในกลุ่มนี้ที่อาจจะลดขอบเขตของการมองเห็นได้

7.7.3 การประเมินสถานะด้านการแพทย์ในเชิงปฏิบัติ

การประเมินผู้ขับชีในเชิงปฏิบัติจะทำให้สามารถประเมินสถานะสุขภาพต่อการขับชี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลของการบาดเจ็บ ความเจ็บป่วยหรือความเสื่อมตามอายุต่อทักษะในการขับชี ประกอบกับดุลพินิจทักษะการตัดสินใจ การสังเกตและการบังคับรถ ในการขอใบอนุญาตขับรถ การดัดแปลงสภาพรถ การฟื้นฟูสมรรถนะหรือการฝึกสอนซ้ำ การกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตขับรถและการประเมินซ้ำ ซึ่งการประเมินนี้จะมีประโยชน์ในการดัดแปลงสภาพรถเพื่อให้เหมาะสมกับผู้ที่มีความบกพร่องในด้านกล้ามเนื้อและกระดูกและความพิการอื่นๆ และมีความแตกต่างจากการทดสอบการขับชีที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในกรมการขนส่งทางบก อย่างไรก็ตาม การประเมินผู้ขับชีในทางปฏิบัติมีข้อจำกัดในจากสภาพของผู้ป่วยที่อาจจะไม่คงที่ในแต่ละวัน และการทดสอบไม่สามารถสร้างสถานการณ์ฉุกเฉินขึ้นมาเพื่อประเมินความรวดเร็วของการตอบสนองได้ สถานะด้านการแพทย์บางอย่างที่ไม่เหมาะสมกับการนำผู้ป่วยออกสู่สภาพถนนจริง เช่น ความบกพร่องด้านสายตา หรือความบกพร่องด้านกระบวนการคิดอย่างรุนแรง ดังนั้นการประเมินผู้ขับชีในเชิงปฏิบัติได้สามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินทางด้านคลินิกของแพทย์ผู้ดูแล

การประเมินผู้ขับชีในเชิงปฏิบัติสามารถทำได้หลายอย่างทั้งการทดสอบบนถนนจริง การทดสอบนอกถนนหรือและการใช้เครื่องจำลองสภาพถนน จึงต้องพิจารณาให้เหมาะสม โดยอาจจะทำโดยนักอาชีวบำบัดที่ได้รับการอบรมเรื่องการประเมินการขับชีหรือโดยบุคคลอื่นที่ได้รับการรับรองโดยกรมการขนส่งทางบก การทดสอบในเชิงปฏิบัติในหลายๆประเทศก็มีรูปแบบและกระบวนการที่แตกต่างกันไปตามทรัพยากร กระบวนการจัดการ ค่าใช้จ่ายและสถานะด้านการแพทย์เฉพาะบุคคล ความต้องการในการประเมินเชิงปฏิบัติการอาจกำหนดโดยแพทย์ที่อาจร้องขอให้มีการประเมินผู้ขับชีในทางปฏิบัติเพื่อให้ได้ข้อมูลเพิ่มเติมในด้านคลินิกสำหรับผู้ป่วยที่อยู่ในภาวะไม่ชัดเจน หรือจากความต้องการของกรมการขนส่งทางบก ตำรวจ หรือผู้ใบอนุญาตขับรถแจ้งขอความประสงค์เอง เหตุที่ต้องมีการประเมินเชิงปฏิบัติ ประกอบด้วย

- ความจำเป็นที่จะต้องมียุทธวิธีพิเศษหรือการดัดแปลงสภาพรถ
- ความสามารถของบุคคลในการบังคับรถ
- ความสามารถในการปฏิบัติของบุคคล เช่น ระบบความจำ ความแข็งแรงของร่างกายและทักษะระยะเวลาการตอบสนอง ความเข้าใจและความสามารถในการบังคับตัวเองในการขับชี
- วิถีชีวิตของบุคคลนั้น และธรรมชาติ ความถี่และความจำเป็นในการขับรถ และความเข้าใจต่อกฎหมายจราจร

7.7.4 ความเท่าเทียมในการทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย

1) โอกาสการได้รับการจ้างงานอย่างเสมอภาค (Equal employment opportunity)

การทดสอบสมรรถภาพของร่างกายจากสภาวะด้านการแพทย์ต้องกระทำอย่างเท่าเทียมเสมอภาค โดยอย่างยิ่งสำหรับผู้ที่มีข้อบกพร่องซึ่งต้องตระหนักถึงความสำคัญในการปกป้องความปลอดภัยต่อสาธารณะ ไม่ควรถูกใช้เพื่อเป็นอุปสรรคต่อการจ้างงาน ระบบที่เอื้อให้มีใบอนุญาตขับรถชนิดมีเงื่อนไขมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการจ้างงานโดยไม่ลดระดับความปลอดภัยบนถนน โดยกำหนดให้มีการทบทวนสภาพทางการแพทย์และเงื่อนไขการขับรถที่เหมาะสม

2) การถูกเลือกปฏิบัติ (Discrimination)

การพิจารณาข้อกำหนดในการทดสอบสมรรถภาพต้องมีการปกป้องไม่ให้เกิดการเลือกปฏิบัติ ต้องปราศจากความไม่เป็นธรรมอันเนื่องมาจากความพิการ โดยหากผู้ป่วยสงสัยว่าจะมีการเลือกปฏิบัติก็สามารถร้องเรียนจากหน่วยงานหรือองค์กรสิทธิมนุษยชน หรือคณะกรรมการอื่นๆที่เกี่ยวข้องได้

3) ข้อมูลข่าวสารและความช่วยเหลือต่อผู้ป่วย

ในกรณีที่มีการพิจารณาตัดสินให้ยกเลิกเพิกถอน หรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการอนุญาตขับรถ จะต้องมีการแจ้งข้อมูลข่าวสาร และให้คำแนะนำเพื่อแสดงความใส่ใจในภาวะสุขภาพของผู้ป่วยที่ดำเนินอยู่ และสภาวะที่อาจลดผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ของผู้ป่วย แพทย์ควรขึ้นตอนทางปฏิบัติ ได้แก่ การช่วยหาบริการเสริมให้ทันเวลา และการแนะแนวทางในการปรับตัวอาจช่วยบรรเทาความกังวลหรือความกลัวของผู้ป่วยได้ หากเป็นไปได้แพทย์ควรส่งต่อผู้ป่วยไปยังแหล่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์ หรือให้คำปรึกษาอื่นๆ เช่น

- การประเมินด้านการอาชีพว่า ผู้ป่วยสามารถฟื้นฟู เรียนรู้ และเสริมทักษะในด้านอุตสาหกรรมอื่นๆ หรือหน่วยงานอื่นๆในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกัน
- การให้ข้อมูล ความช่วยเหลือด้านการฟื้นฟู การฝึกอบรมด้านการอาชีพ และความช่วยเหลืออื่นๆ
- การเชื่อมข้อมูลและประสานงานกับหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนและหน่วยงานตัวแทนที่สามารถให้คำแนะนำ สนับสนุนและให้บริการด้านต่างๆ

7.8 การประเมินและกระบวนการรายงาน

ขั้นตอนการประเมินสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ ประกอบด้วย

ขั้นตอนที่ 1 พิจารณาประเภทของใบอนุญาตขับรถ

ขั้นตอนแรกควรจำแนกประเภทใบอนุญาตขับรถที่จะขออนุญาตใหม่หรือต่ออายุ เนื่องจากใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์มีข้อกำหนดที่ควรพิจารณามากกว่าใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบกควรระบุประเภทของใบอนุญาตในคำขอให้ชัดเจน ในกรณีที่มีการตรวจร่างกายนี้เป็นส่วนหนึ่งของความสัมพันธ์ในการรักษา แพทย์ควรสอบถามประเภทใบอนุญาตให้ชัดเจนก่อนสภาวะร่างกายเพื่อการขับขี่เนื่องจากข้อกำหนดด้านการแพทย์เพื่อการขับขี่เชิงพาณิชย์มีความเข้มงวดกว่าผู้ขับขี่ส่วนบุคคล ดังนั้นบุคคลที่

มีคุณสมบัติไม่ผ่านเกณฑ์สำหรับการขับรถเชิงพาณิชย์ อาจจะมีคุณสมบัติครบเกณฑ์สำหรับการขับรถส่วนบุคคล ดังนั้นผู้ประการควรพิจารณาข้อกำหนดของใบอนุญาตขับรถทั้งสองประเภทไปพร้อมๆกัน

ขั้นตอนที่ 2 จัดทำประวัติด้านการแพทย์และการขับขี่

การจัดทำประวัติด้านการแพทย์ควรกำหนดให้เป็นไปตามคำร้องขอของกรมการขนส่งทางบก ข้อมูลที่ต้องมีในการจัดทำประวัติด้านการแพทย์ในประเมินสมรรถภาพของร่างกายเพื่อการขับขี่ควรประกอบด้วย

- ประวัติการถูกห้ามห้ามขับรถพร้อมสาเหตุ
- ประวัติของโรคลมชัก การหมดสติ หรือสภาวะอื่นที่มีความบกพร่องของสติสัมปชัญญะ รวมทั้งความผิดปกติด้านการนอนหลับ สภาวะด้านประสาทวิทยา สภาวะด้านจิตวิทยา ปัญหาการติดแอลกอฮอล์ หรือสารเสพติด เบาหวาน โรคหัวใจ โดยเฉพาะโรคหัวใจขาดเลือด ความผิดปกติของกล้ามเนื้อ เคลื่อนไหว ปัญหาด้านการมองเห็นและการได้ยิน
- ประวัติอุบัติเหตุทางรถยนต์ เช่น การชน หรือข้อพิพาทจากการขับรถ
- ประวัติการรับประทานยาที่อาจส่งผลถึงความสามารถในการขับขี่
- สภาวะด้านการแพทย์หลายอย่างร่วมกัน ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่
- ระดับความเข้าใจของผู้ป่วยเกี่ยวกับความสามารถในการขับอย่างปลอดภัยของตนเอง
- ธรรมชาติของการขับรถและความจำเป็น เช่น ความถี่ในการขับ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ระยะทางเฉลี่ยของการขับ ช่วงเวลาของการเดินทาง

กรมการขนส่งทางบก อาจร้องขอให้มีการตรวจร่างกายแบบพิเศษที่เรียกว่า “for cause” examination เนื่องจากอาจมีความกังวลเกี่ยวกับพฤติกรรมขับรถในบางกรณี เช่น บุคคลที่มีอุบัติเหตุเป็นประจำ ซึ่งในกรณีนี้ควรพิจารณาปัจจัยแวดล้อมในการขับที่มากขึ้น เช่น ปัจจัยด้านความเหนื่อยล้าในคนขับรถเชิงพาณิชย์ เป็นต้น ควรทำการซักประวัติด้านการแพทย์และประวัติอุบัติเหตุอย่างละเอียดและทำการตรวจร่างกายโดยละเอียดเพื่อประกอบกับสภาวะอาการผิดปกติอื่นๆที่อาจมีผลต่อความสามารถในการขับขี่เพื่อให้สามารถพิจารณาได้อย่างรอบคอบ ซึ่งในบางกรณีอาจต้องได้รับการปรึกษาจากแพทย์เฉพาะทาง

ในกรณีที่การประเมินนี้เป็นส่วนหนึ่งของความสัมพันธ์ในกระบวนการรักษา อาจพิจารณาร่วมกับประวัติด้านการแพทย์ซึ่งมีข้อมูลประวัติเดิมอยู่แล้ว ประกอบกับการซักถามเพิ่มเติมเรื่องประวัติการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ขั้นตอนที่ 3 ทำการตรวจร่างกาย

ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกพิจารณาให้มีการตรวจร่างกายเพิ่มเติม แพทย์มักใช้การตรวจทางด้านคลินิกแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งรวมถึงการประเมินด้านการทำหน้าที่ของระบบต่างๆของร่างกาย ทั้งด้านกายภาพและความจำ การตรวจร่างกายควรมุ่งความสนใจไปในการค้นหาปัจจัยเสี่ยงของผู้ป่วยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถชน เนื่องจากไม่สามารถบังคับรถได้ หรือไม่สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้อย่างเหมาะสม

แพทย์ควรมุ่งการวินิจฉัยสภาวะที่พบบ่อย ซึ่งมีผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ในระยะยาว หากไม่สามารถที่จะระบุสภาพการณ์ด้านคลินิกทุกชนิดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะได้ ตัวอย่างเช่น หากบุคคลหนึ่งมีความผิดปกติในทางระบบ (systemic disorders) หรือมีสภาวะด้านการแพทย์หลายอย่าง

ร่วมกัน อาจเสนอผลการตรวจร่วมกันต่อคุณพินิจและการตรวจสอบทำงานร่วมกันของระบบต่างๆ และเสนอให้มีการตรวจพิเศษเพิ่มเติมจากแพทย์เฉพาะทางต่อไป

ขั้นตอนที่ 4 พิจารณาผลการตรวจร่างกายร่วมกับประวัติด้านการแพทย์ ประวัติด้านการขับขี่ และความจำเป็นในการขับขี่

เมื่อได้ข้อมูลจากการทำประวัติและการตรวจร่างกายแล้วจะต้องนำข้อมูลทั้งหมดที่มีอยู่ซึ่งสามารถลงความเห็นเป็นข้อสรุปเกี่ยวกับสมรรถภาพของทางร่างกายเพื่อการขับขี่ได้ดังตัวอย่างต่อไปนี้

- ผู้ป่วยมีภาวะป่วยชั่วคราวที่อาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการขับขี่ในระยะสั้น แต่ไม่มีผลต่อการถือใบอนุญาตขับรถ
- ผู้ป่วยมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถถือหรือขอใบอนุญาตขับรถได้
- ผู้ป่วยขาดคุณสมบัติต่อการถือใบอนุญาตขับรถ แต่การรักษาทางการแพทย์ และ/หรือ การดัดแปลงสภาพรถอาจจะทำให้ผู้ป่วยสามารถมีใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข
- ผู้ป่วยขาดคุณสมบัติที่จะมีใบอนุญาตขับรถ ไม่ว่าจะเป็นแบบธรรมดาหรือแบบมีเงื่อนไข
- แพทย์ไม่สามารถสรุปได้ว่า ผู้ป่วยมีสมรรถภาพของร่างกายเหมาะสมในการที่จะขับรถหรือไม่

ในกรณีที่แพทย์ไม่สามารถสรุปได้ว่าสมรรถภาพของร่างกายมีเหมาะสมกับการขับขี่ตามมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ ควรทำการสืบสวนเพิ่มเติม หรือพิจารณาส่งต่อให้ปรึกษาแพทย์เฉพาะทางเพื่อให้ความเห็นกับภาวะดังกล่าวต่อไป ในกรณีที่แพทย์เฉพาะทางไม่สามารถให้ความเห็นได้ อาจจำเป็นต้องทำการทดสอบการขับรถเชิงปฏิบัติหรือการทดสอบเชิงบนถนนจริง เพื่อเสนอต่อกรรมการขนส่งทางบกเพื่อการพิจารณาอนุญาตต่อไป

ขั้นตอนที่ 5 แจ้งผลและให้คำแนะนำแก่ผู้ป่วย

แพทย์ควรให้คำแนะนำกับผู้ป่วยเกี่ยวกับสถานะการป่วยที่อาจส่งผลกระทบต่อการขับรถ โดยแจ้งเกี่ยวกับสถานะที่เป็นอยู่ ระดับอาการและสถานะ ความสำคัญของการมาพบแพทย์เป็นระยะๆ และการรักษาโดยการใช้ยาอย่างต่อเนื่องหากมีความจำเป็น ในกรณีที่ผู้ป่วยมีอาการเจ็บป่วยชั่วคราวที่อาจกระทบต่อการขับรถในระยะสั้น แพทย์อาจไม่จำเป็นต้องรายงานต่อกรรมการขนส่งทางบก แต่ควรให้คำแนะนำที่เหมาะสมในเรื่องการงดขับรถ และการสนับสนุนจากสมาชิกครอบครัว

ในกรณีที่กรรมการขนส่งทางบกร้องขอให้มีการตรวจสุขภาพเพิ่มเติมเพื่อการยื่นขอหรือการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ หรือการตรวจเพื่อกำหนดเงื่อนไขของใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องนำใบรายงานของแพทย์ไปเสนอให้กรรมการขนส่งทางบกพิจารณาเพื่อให้เป็นไปตามข้อระเบียบข้อบังคับของกรรมการขนส่งทางบกต่อไป สำหรับในกรณีที่ผู้ป่วยมีคุณสมบัติไม่ครบตามเกณฑ์ แพทย์มีหน้าที่ให้คำแนะนำแบบเป็นมิตรและให้กำลังใจโดยชี้แจงถึงความเสี่ยงต่อตัวเองและผู้อื่น และอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ขณะขับขี่รถ แพทย์ควรจะตระหนักถึงความต้องการของผู้ป่วยซึ่งความเป็นอยู่ของผู้ป่วยที่อาจถูกกระทบเนื่องจากไม่ได้รับอนุญาตให้ขับรถ หรือได้ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข ผู้ป่วยควรได้รับคำแนะนำให้ส่งรายงานนี้ต่อกรรมการขนส่งทางบกอย่าง สม่ำเสมอ และควรได้รับคำบอกเล่าด้านข้อผูกพันทางด้านกฎหมายในการกระทำนี้ด้วย

ขั้นตอนที่ 6 ส่งรายงานถึงกรรมการขนส่งทางบก

เมื่อเสร็จสิ้นการตรวจร่างกายตามคำร้องขอของกรรมการขนส่งทางบกแล้ว แพทย์จะต้องเขียนรายงานตามแบบฟอร์มที่ได้มาจากกรมฯ ควรบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขีและลงนามรับรองโดยแพทย์ที่ทำการตรวจเพื่อให้ผู้ป่วยนำส่งแบบฟอร์มต้นฉบับกลับไปยังกรรมการขนส่งทางบกต่อไป ทั้งนี้แพทย์ควรเก็บสำเนาไว้ในแฟ้มเวชระเบียนผู้ป่วยด้วย โดยไม่มีความจำเป็นต้องลงนามในใบยินยอม (consent) เนื่องจากผู้ป่วยจะเป็นผู้นำรายงานดังกล่าวกลับไปให้กรรมการขนส่งทางบก ผู้ป่วยอาจถูกขอให้ลงนามในใบยินยอมเพื่อให้กรรมการขนส่งทางบกทำการขอข้อมูลจากแพทย์เพิ่มเติมเกี่ยวกับสถานะสุขภาพในการประเมินสมรรถนะร่างกายด้วย

ในกรณีที่การประเมินสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขีอยู่ในช่วงที่แพทย์ทำการรักษาผู้ป่วย นอกจากจะแจ้งให้ผู้ป่วยรายงานต่อกรรมการขนส่งทางบกแล้ว แพทย์ควรจะใช้แบบฟอร์ม Medical condition notification และให้ผู้ป่วยนำไปส่งให้กรรมการขนส่งทางบก แพทย์ควรเก็บสำเนา Medical condition notification เอาไว้ในแฟ้มเวชระเบียนผู้ป่วย การส่งใบรายงานในแบบฟอร์มที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน จะช่วยลดโอกาสที่ผู้ป่วยต้องมารับการประเมินใหม่อีกครั้ง และลดเวลาในการพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถด้วย ทั้งยังสามารถลดความไม่แน่นอนในการพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถอีกด้วย

ขั้นตอนที่ 7 การเก็บใบรายงาน

แพทย์ควรเก็บจัดเก็บใบรายงานไว้เพื่อความสะดวกหากมีการร้องขอข้อมูลจากกรรมการขนส่งทางบก

ขั้นตอนที่ 8 การติดตามผล

การติดตามผลในที่นี้หมายถึงการติดตามซักถามผู้ป่วยในการตรวจติดตามครั้งต่อไปเกี่ยวกับสมรรถภาพของร่างกายที่มีผลต่อการขับรถ ความบกพร่องหรือความเสื่อมถอยด้านกระบวนการคิด ซึ่งหากผู้ป่วยที่ได้รับคำแนะนำว่าไม่ควรขับรถยังคงขับรถอยู่ แพทย์จึงควรพิจารณาแจ้งไปยังกรรมการขนส่งทางบกด้วย

หากพบว่าผู้ป่วยไม่นำส่งรายงานต่อกรรมการขนส่งทางบก และผู้ป่วยเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุจากการขับขี และอุบัติเหตุเป็นผลสืบเนื่องมาจากภาวะการป่วยดังกล่าว โดยในการตรวจแพทย์ได้ให้ความเห็นและชี้แจงให้ตระหนักถึงถึงความเสี่ยงที่ร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้นไปในการตรวจวินิจฉัยแล้ว ความผิดในกรณีดังกล่าวจึงไม่ใช่ความผิดของแพทย์แต่อย่างใด

บทที่ 8 ใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศ

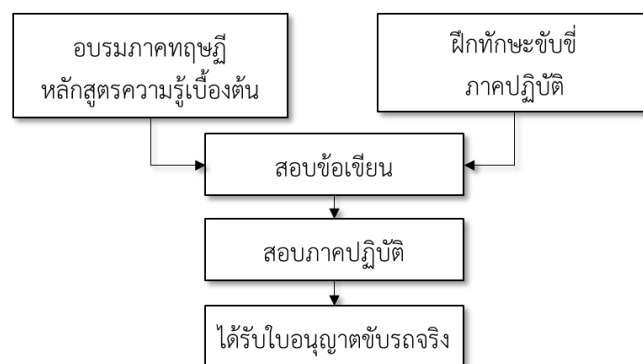
8.1 รูปแบบของระบบใบอนุญาตขับรถ

ระบบการใบอนุญาตขับรถที่มีใช้กันอยู่ทั่วไปในต่างประเทศอาจจำแนกได้เป็น 4 รูปแบบต่อไปนี้

- ระบบทั่วไป
- ระบบมีใบอนุญาตชั่วคราว
- ระบบแบบแบ่งการอนุญาตเป็น 2 ระยะ
- ระบบใบอนุญาตเป็นลำดับขั้น

8.1.1 ระบบทั่วไป

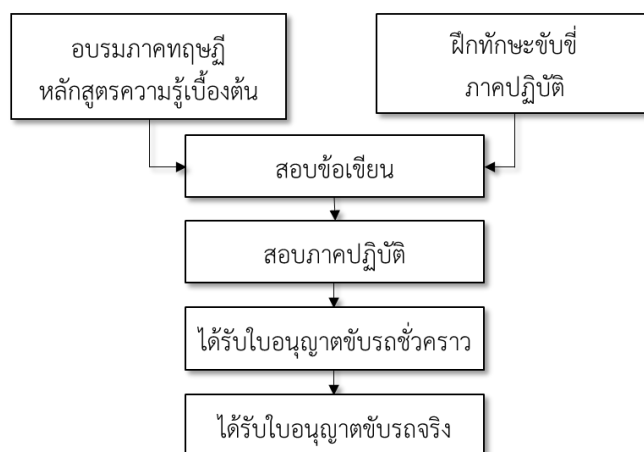
ระบบการอนุญาตให้ขับรถแบบที่ซับซ้อนน้อยที่สุดนั้นจะมีการอบรมให้มีความรู้ภาคทฤษฎีและอาจมีการฝึกทักษะการขับขี่ ในภาคการทดสอบก็จะมีทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ หากผ่านก็จะได้รับใบอนุญาตขับรถทันที ดังสรุปในรูปที่ 8.1



รูปที่ 8.1 ระบบทั่วไป

8.1.2 ระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

ระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวดังสรุปในรูปที่ 8.2 เป็นการทดสอบเช่นเดียวกับการทดสอบแบบทั่วไป แต่จะมีช่วงเวลาในการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวก่อนจะได้ใบอนุญาตขับรถถาวรปกติประมาณ 2 ปี โดยในช่วงของการถือใบอนุญาตขับรถชั่วคราวจะมีมาตรการในการกำกับดูแลที่เข้มข้นกว่าปกติ หากมีการฝ่าฝืนก็จะถูกตัดคะแนน หากมีคะแนนสะสมในช่วงเวลาดังกล่าวมากเกินไปจนเกินเกณฑ์ที่กำหนดจะต้องมีการเข้ารับการอบรมเพิ่มเติม ตัวอย่างมาตรการกำกับดูแลที่เข้มข้น ได้แก่ การกำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 ในช่วงเวลาดังกล่าว หรือการฝ่าฝืนกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยโดยตรงเช่นการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



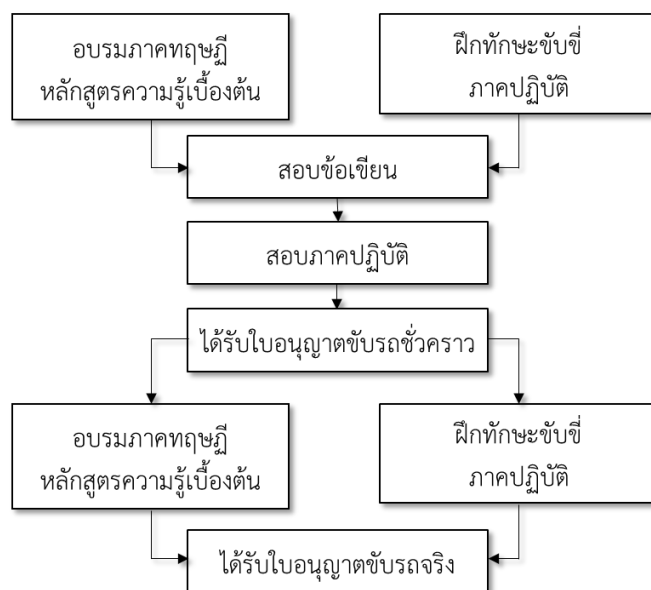
รูปที่ 8.2 ระบบมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

8.1.3 ระบบการอนุญาตแบบ 2 ระยะ

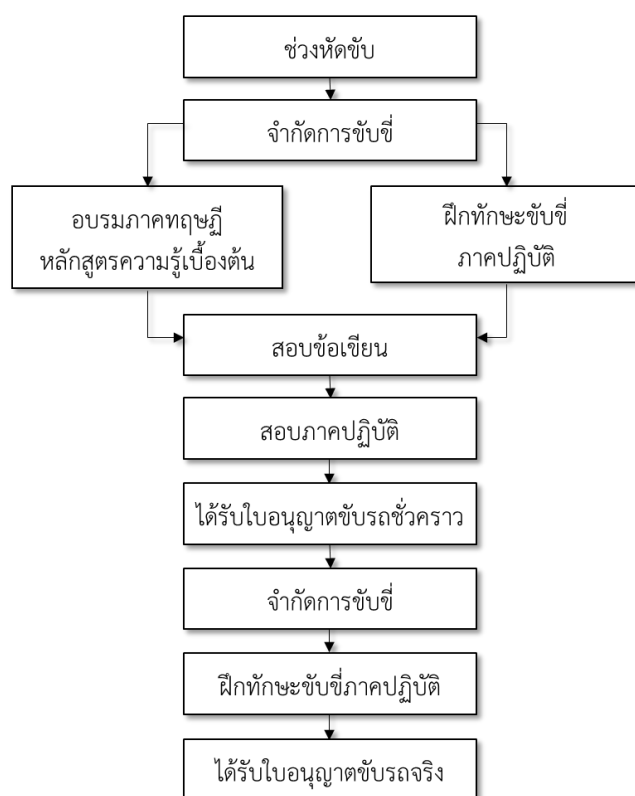
ระบบการอนุญาตแบบ 2 ระยะ ดังแสดงในรูปที่ 8.3 มีลักษณะคล้ายกับประเภทก่อนหน้านี้นัยกเว้นในช่วงถือครองใบอนุญาตขับรถชั่วคราวจะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ เพื่อเพิ่มพูนทักษะระดับสูง เช่น การขับขี้อย่างปลอดภัยในเวลากลางคืน การขับขึ้นถนนเส้น การประเมินความปลอดภัยด้วยตนเอง การประเมินสถานการณ์อันตรายในขณะขับขี่

8.1.4 ระบบใบอนุญาตขับรถเป็นลำดับขั้น

การออกใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้น (Graduate Licensing System) ดังสรุปในรูปที่ 8.4 ประกอบไปด้วย 3 ระดับในการออกใบอนุญาตขับรถ โดยจะมีลักษณะใกล้เคียงกับประเภทก่อนหน้านี้ แต่มีความชัดเจนมากขึ้น นั่นคือ มีระดับเรียนรู้ learner stage ระดับควบคุมชั่วคราว provisional licence stage และระดับถาวร full licence stage การกำหนดระดับดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากความสามารถในการเรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์จะเกิดขึ้นตามระยะเวลาในการได้รับประสบการณ์ในการขับขี่ที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการดูแลการขับขี่ของผู้ขับขี่ให้ได้รับประสบการณ์ที่สอดคล้องกับทักษะในขณะนั้น เมื่อประสบการณ์เพิ่มมากขึ้นการควบคุมดูแลก็จะได้รับการผ่อนผันมากขึ้นจนถึงระดับที่จะได้รับการครอบครองด้วยใบอนุญาตขับรถแบบถาวร



รูปที่ 8.3 ระบบแบบมี 2 ระยะ



รูปที่ 8.4 ระบบอนุญาตเป็นลำดับขั้น

จากการศึกษาข้อมูลในต่างประเทศชี้ให้เห็นว่าระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Driver's Licensing หรือ GDL) เป็นระบบที่เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุดทั้งในส่วนของการยนต์ และรถจักรยานยนต์ การศึกษาถึงระบบ GDL ของประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าระบบดังกล่าวสามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 23 ในกลุ่มอายุ 15-19 ปี ทั้งนี้ปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือการลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากระยะเวลาในการออกไปขับขี่ยานพาหนะที่ลดลง สำหรับประเทศนิวซีแลนด์พบว่าระบบดังกล่าวสามารถลดอัตราการเสียชีวิตลงได้ร้อยละ 36 และอัตราการบาดเจ็บร้อยละ 40 ในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ 16 ปี

1) การจำกัดอายุขั้นต่ำ

จากการทบทวนโดย Senserrick and Whelan พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความสัมพันธ์ของอุบัติเหตุกับการจำกัดอายุขั้นต่ำที่น้อยเกินไปได้แก่

- การขาดความพร้อมด้านวุฒิภาวะ
- เป็นการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่มือใหม่บนท้องถนน
- ระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราวที่สั้นจนเกินไป

ในประเทศออสเตรเลียพบว่าอายุขั้นต่ำของการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์จะสูงกว่ารถยนต์ นั่นคือในรัฐ นิวเซาท์เวลส์กำหนดให้อายุขั้นต่ำสำหรับการขอใบอนุญาตขับรถระดับเรียนรู้ (Learner Permit) ของรถยนต์อยู่ที่ 16 ปี ในขณะที่ของรถจักรยานยนต์อยู่ที่ 16 ปี 9 เดือน สำหรับอายุขั้นต่ำสำหรับการขอใบอนุญาตขับรถระดับชั่วคราว (Provisional Permit) ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์อยู่ที่ 18 ปี ในมลรัฐวิคตอเรียกำหนดให้อายุขั้นต่ำสำหรับการขอใบอนุญาตขับรถระดับเรียนรู้ของรถยนต์อยู่ที่ 16 ปี ในขณะที่ของรถจักรยานยนต์อยู่ที่ 18 ปี สำหรับอายุขั้นต่ำสำหรับการขอใบอนุญาตขับรถระดับชั่วคราว (Provisional Permit) ของรถยนต์อยู่ที่ 18 ปี ในขณะที่รถจักรยานยนต์อยู่ที่ 18 ปี 3 เดือน จากข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ของการจำกัดอายุขั้นต่ำดังต่อไปนี้

- เป็นการวางมาตรฐานทางกฎหมายถึงความเหมาะสมของอายุผู้ขับขี่ที่ควรจะมี
- ทำให้ผู้ขับขี่มีพัฒนาการด้านวุฒิภาวะที่เพียงพอ

2) ระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของการกำหนดระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาตขับรถชั่วคราวก็เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้มีโอกาสในการพัฒนาประสบการณ์ในการขับขี่ภายใต้สถานการณ์ที่มีความเสี่ยงไม่สูงมากนัก นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันผู้ขับขี่ที่ขาดความพร้อมทางด้านทักษะและวุฒิภาวะเลือกที่จะเสี่ยงกับการเดินทางที่เป็นอันตราย

8.2 ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่น

ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่นตัวอย่างดังแสดงในรูปที่ 8.5 เป็นใบอนุญาตขับรถที่แสดงรายละเอียดต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ที่อยู่ วันหมดอายุ และที่สำคัญประเภทรถที่อนุญาตให้ขับได้สำหรับแต่ละบุคคลนั้นๆ เช่น

รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถขนาดใหญ่ ได้แก่ รถบรรทุก หรือรถที่ใช้สำหรับเพื่อโดยสารเช่น รถโดยสาร รถแท็กซี่ เป็นต้น



รูปที่ 8.5 ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่น

8.2.1 ประเภทใบอนุญาตขับรถ

ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่นแบ่งตามระดับความชำนาญในการขับขี่และตามประเภทรถ

- ใบอนุญาตชั่วคราว (Provisional license) ออกให้สำหรับผู้ผ่านการอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตประเภท 1 โดยผู้ขับขี่จะต้องแสดงป้ายผู้ขับขี่ฝึกหัดและมีผู้ควบคุมที่ได้รับอนุญาตนั่งไปด้วย ใบอนุญาตชั่วคราวนี้มีอายุ 6 เดือน
- ใบอนุญาตประเภท 1 (Class 1) สำหรับการขับขี่รถส่วนบุคคลทั่วไป
- ใบอนุญาตประเภท 2 (Class 2) สำหรับการขับขี่รถเชิงพาณิชย์ เช่น รถแท็กซี่ รถโดยสาร เกณฑ์อายุขั้นต่ำ 21 ปี และมีประสบการณ์การขับขี่ 3 ปีโดยมีใบอนุญาตประเภท 1

ใบอนุญาตประเภท 1 สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล มีประเภทย่อยต่างๆ ซึ่งอนุญาตให้ขับรถประเภทต่างๆ กันดังตารางที่ 8.1

ตารางที่ 8.1 ใบอนุญาตขับรถประเภท 1 ประเทศญี่ปุ่น

ประเภทใบอนุญาตขับรถ	ประเภทรถที่สามารถขับได้							
	รถขนาดใหญ่	รถขนาดกลาง	รถยนต์ทั่วไป	รถขนาดใหญ่พิเศษ	รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่	รถจักรยานยนต์ทั่วไป	รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก	รถจักรยานยนต์ สกู๊ตเตอร์
รถขนาดใหญ่ 1	●	●	●				●	●
รถขนาดกลาง 1		●	●				●	●
รถยนต์ทั่วไป 1			●				●	●
รถขนาดใหญ่พิเศษ 1				●			●	●
รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ 1					●	●	●	●
รถจักรยานยนต์ทั่วไป 1						●	●	●
รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก 1							●	
รถจักรยานยนต์ สกู๊ตเตอร์								●

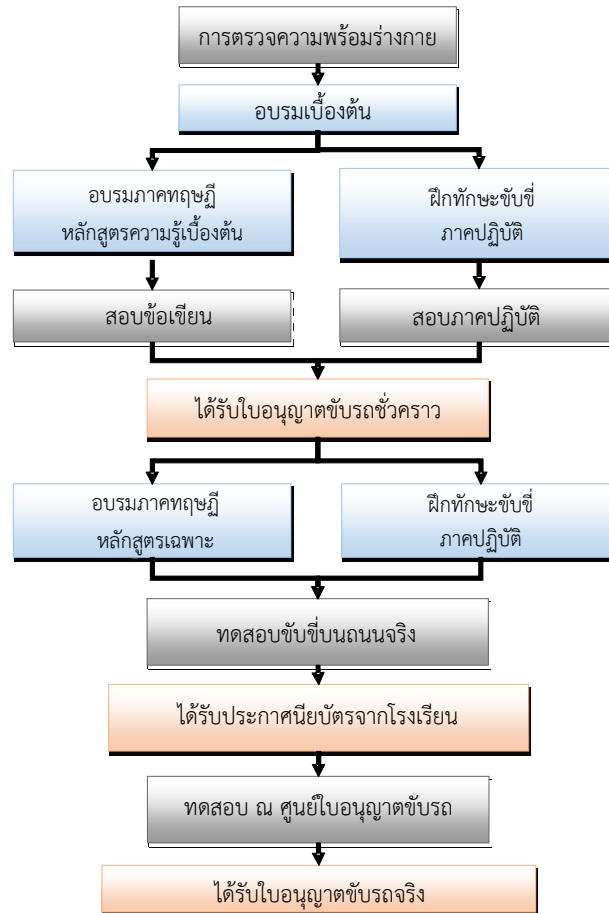
ส่วนใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 2 แบ่งประเภทการอนุญาตตามประเภทรถดังแสดงในตารางที่ 8.2

ตารางที่ 8.2 ใบอนุญาตขับรถประเภท 2 ประเทศญี่ปุ่น

ประเภทใบอนุญาตขับรถ	ประเภทรถที่สามารถขับได้			
	รถขนาดใหญ่	รถขนาดกลาง	รถยนต์ทั่วไป	รถพิเศษ
รถขนาดใหญ่ 2	●	●	●	
รถขนาดกลาง 2		●	●	
รถยนต์ทั่วไป 2			●	
รถพิเศษ 2				●

8.2.2 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถ

ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่นแสดงดังรูปที่ 8.6



รูปที่ 8.6 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่น

ผู้ขอรับใบอนุญาตสามารถเลือกดำเนินการได้ 2 ช่องทาง ดังนี้

- ผ่านโรงเรียนสอนขับรถ
- เข้าทดสอบโดยตรง

1) กรณีผ่านโรงเรียนสอนขับรถ

โดยทั่วไปผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องทำการสอบข้อเขียน และสอบภาคปฏิบัติแต่หากผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีใบรับรองผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำการทดสอบภาคปฏิบัติซึ่งยากมาก มีอัตราการผ่านต่ำมากดังนั้นผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนใหญ่กว่า 90% จึงผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถค่าใช้จ่ายขั้นต่ำประมาณ 300,000 บาทใช้เวลาอบรมอย่างน้อย 15 วันสำหรับหลักสูตรเร่งรัด จำนวนชั่วโมงการอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เป็นดังตารางที่ 8.3

ตารางที่ 8.3 จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์

กรณี	เกียร์	ขั้นที่ 1		ขั้นที่ 2	
		บรรยาย	ฝึกขับ	บรรยาย	ฝึกขับ
ไม่เคยมีใบอนุญาตขับรถ	ออโต้	อบรม 10 ชม.และ	12 ชม.	16 ครั้ง	19ชม.
	ธรรมดา	สอบข้อเขียน	15 ชม.		
มีใบอนุญาตขับรถ รถจักรยานยนต์แล้ว	ออโต้	สอบข้อเขียน	10 ชม.	2 ครั้ง	19ชม.
	ธรรมดา		13 ชม.		

2) เข้าทดสอบโดยตรง

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องผ่านการสอบข้อเขียนและสอบปฏิบัติ ณ ที่ศูนย์การสอบประจำจังหวัด

8.2.3 การอบรมและทดสอบ

เกณฑ์การทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถในประเทศไทยปัจจุบันสรุปดังนี้

1) ทดสอบความพร้อมด้านร่างกาย

เกณฑ์การทดสอบความพร้อมด้านร่างกาย ดังรายการตรวจดังนี้

- ทดสอบสายตาแต่ละข้างต้องไม่ต่ำกว่า 0.3 และสองข้างไม่ต่ำกว่า 0.7
- ทดสอบตาบอดสี ต้องแยกแยะสีแดง เขียว เหลือง ได้
- ทดสอบการได้ยิน

2) อบรมภาคทฤษฎี

(1) หลักสูตรภาคทฤษฎี ขั้นที่ 1 (10 ชั่วโมง) ประกอบด้วยหัวข้อต่างๆ ดังนี้

- จิตสำนึกของผู้ขับขี่
- สัญญาณไฟจราจร
- ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร
- หลักการเดินรถ ที่ห้ามเข้า
- การให้ทางแก่รถฉุกเฉิน รถประจำทาง ความเร็ว/ระยะห่างปลอดภัย
- ทางแยก ทางข้ามทางรถไฟ
- การให้ทางแก่คนเดินถนน เด็ก และผู้พิการ ผู้ขับขี่มือใหม่
- การยืนยันความปลอดภัย การให้สัญญาณ การใช้แตร การเปลี่ยนเส้นทาง
- การแซง บริเวณห้ามแซง
- ระบบใบอนุญาตขับรถ การต่ออายุ การบันทึกแต้มกระทำผิด การเพิกถอน

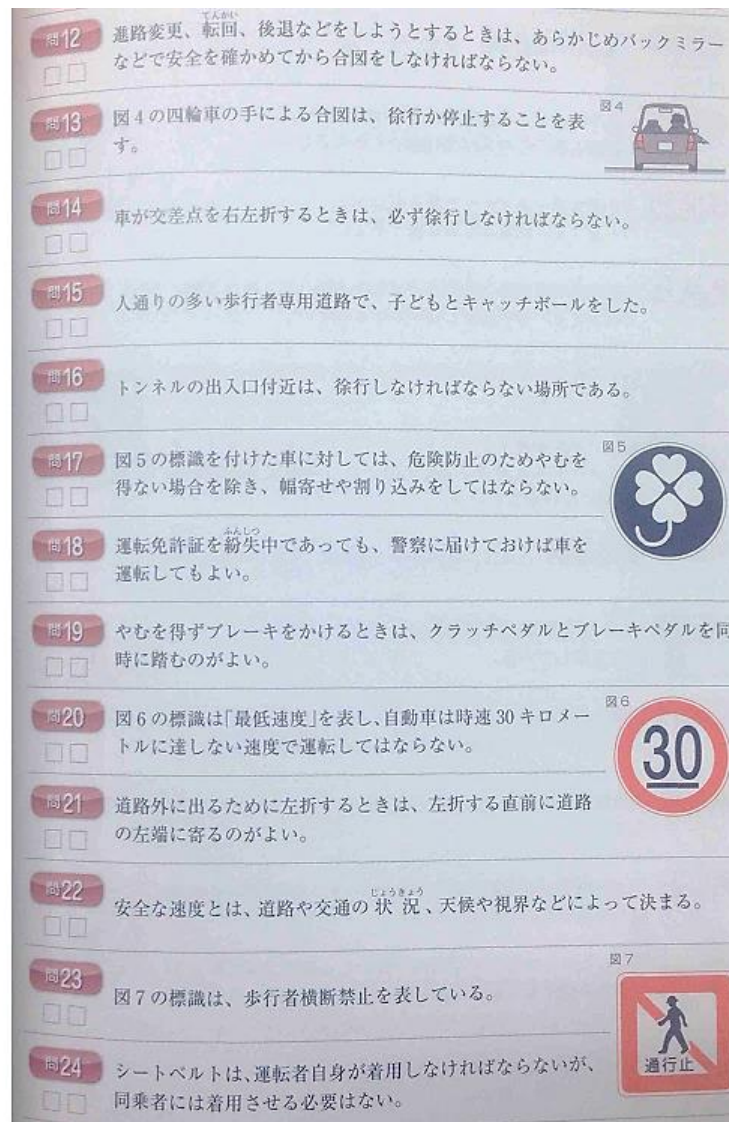
(2) หลักสูตรภาคทฤษฎี ชั้นที่ 2 (16 ชั่วโมง) ประกอบด้วยหัวข้อต่างๆ ดังนี้

- การรับรู้อันตราย จุดบอดสายตา
- การวิเคราะห์ผลการทดสอบการขับขี่
- การรับรู้ ตอบสนอง และทักษะการขับขี่ของมนุษย์
- พลังงานขับเคลื่อน การเบรก การบรรทุกสิ่งของ การเข้าโค้ง การขึ้นเนิน การลดการปล่อยมลพิษ
- การขับขี่ในภาวะไม่ปกติ เช่น กลางคืน คว้นไฟ ฝน หมอกควัน ฟ้าคะนอง แผ่นดินไหว ยางแตก กรณีฉุกเฉิน
- การเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายจากอุบัติเหตุ
- การดูแลบำรุงรักษารถยนต์
- การจอดรถ การหยุดรถ
- การโดยสารและการบรรทุก
- การลากรถ
- ข้อปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น
- การครอบครองรถ ทะเบียนรถยนต์ การประกัน
- การผ่านพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง/ปรับปรุง
- การขับรถบนทางพิเศษ

3) สอบข้อเขียน

ในการสอบข้อเขียนภาค 1 เพื่อขอรับใบอนุญาตหัดขับ ข้อสอบเป็นแบบตอบถูกหรือผิด มีทั้งหมด 50 ข้อ จะต้องตอบถูก 45 ข้อ หรือคิดเป็นร้อยละ 90 ให้อเวลาทำข้อสอบ 30 นาที ตัวอย่างในรูปที่ 8.7 แสดงข้อสอบประเภทถูก-ผิด เช่น

- ข้อ 13 ผู้ขับขี่รถยนต์สี่ล้อในรูปให้สัญญาณมือแสดงว่ากำลังจะหยุดรถ
- ข้อ 18 กรณีใบอนุญาตขับรถสูญหาย หากได้ดำเนินการแจ้งความแล้วสามารถขับขี่ได้
- ข้อ 22 ความเร็วที่ขับขี่ปลอดภัย ถูกกำหนดขึ้นโดยพิจารณาจากสภาพถนน สภาพอากาศ และทัศนวิสัย
- ข้อ 23 สัญลักษณ์นี้แสดงว่าห้ามข้ามถนน



รูปที่ 8.7 ตัวอย่างข้อสอบข้อเขียนภาค 1

4) สอบขับรถในสนามสอบ

กรณีเรียนขับรถกับโรงเรียนสอนขับรถ ครูผู้ฝึกสอนที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประเมินด้วยจะทำการประเมินว่านักเรียนมีทักษะในการควบคุมรถผ่านเกณฑ์หรือไม่ หากผ่านการประเมินในขั้นนี้และผ่านการสอบข้อเขียนภาค 1 ก็จะได้รับใบอนุญาตหัดขับเพื่อใช้ในการหัดขับรถบนถนนต่อไป

การทดสอบขับรถในสนามจะประเมินทักษะและความสามารถในการขับขึ้นตามเส้นทางที่กำหนดในสนามสอบที่ประกอบไปด้วยถนนและสิ่งขีดขวางที่มีลักษณะแตกต่างกัน ประเด็นการทดสอบ เช่น

- การปฏิบัติก่อนการขับรถ
- การใช้อุปกรณ์ในการขับอย่างถูกต้อง
- การออกรถและการหยุดรถ

- การควบคุมรถ การเปลี่ยนทิศทาง และการใช้ความเร็ว
- การจอดในที่จอดรถในสภาพพื้นที่ต่างๆ
- การปฏิบัติตามกฎจราจร

การประเมินจะเริ่มตั้งแต่มองการขึ้นรถ การปฏิบัติขณะการขับรถเมื่อผู้ทดสอบขับไปยังพื้นที่ต่างๆ อีกทั้งการเปิดสัญญาณไฟ การมองกระจก การเหยียบเบรกและคันเร่ง และ การรักษาระยะห่างทั้งด้านหน้า ด้านหลัง ด้านข้าง รวมถึงการปฏิบัติเมื่อพบเครื่องหมายจราจร การประเมินใช้วิธีตัดคะแนนเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด คะแนนเต็มมี 100 คะแนน เมื่อสิ้นสุดการประเมินจะต้องมีคะแนนเหลืออยู่ไม่ต่ำกว่าเกณฑ์จึงจะผ่าน (รถทั่วไปกำหนดเกณฑ์ผ่านที่ 70 คะแนน ส่วนรถขนาดกลางและรถขนาดใหญ่กำหนดเกณฑ์ผ่านที่ 60 คะแนน)

การกระทำผิดที่จะถูกตัดครั้งละ 1 คะแนน มีดังนี้

- เลี้ยวไม่พ้น ต้องเดินหน้าถอยหลังซ้ำๆ เพื่อให้เลี้ยวพ้น (ครั้งแรกยังไม่ถูกตัดแต้ม แต่จากครั้งที่สองเป็นต้นไปคำนวณแต้มตัดรวมครั้งที่ 1 และหากถูกตัดแต้มถึง 4 ครั้งถือว่าสอบตกทันที)
- วิ่งสวนทิศทางจราจร (รวมถึงกรณีที่ล่อหน้าหรือล่อหลังล้ำเส้นแบ่งทิศทางจราจร)
- ใช้ความเร็วเกินกำหนด
- ใช้ความเร็วไม่เพียงพอ
- ไม่ได้ลดกระจกลงในขณะที่หยุดก่อนข้ามทางรถไฟ
- เปลี่ยนเกียร์ขณะขับข้ามทางรถไฟ (กรณีรถเกียร์ธรรมดา)
- ทั้งระยะห่างไม่เพียงพอ
- เบรกกะทันหัน
- ดึงเบรกมือรุนแรง
- ออกตัวรถกระชาก
- ไม่ให้สัญญาณทิศทางการเคลื่อนที่ของรถ
- ไม่ได้ทำการตรวจสอบยืนยันต่างๆ
- ใช้เวลาในออกตัวรถนานเกินไป
- ตีวงเลี้ยวกว้างเกิน
- เครื่องดับระหว่างทางกรณีรถเกียร์ธรรมดา (ครั้งแรกยังไม่ถูกตัดแต้ม แต่จากครั้งที่สองเป็นต้นไปคำนวณแต้มตัดรวมครั้งที่ 1 และหากถูกตัดแต้มถึง 4 ครั้งถือว่าสอบตกทันที)
- พฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่างๆ

ทั้งนี้หากผู้ขับขี่กระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ถือว่าสอบตกทันที

- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ไม่ได้หยุดในบริเวณที่ต้องหยุด เช่น จุดตัดทางรถไฟ บริเวณทางข้ามถนน
- ขับรถชิดทางขวา เช่น ล้ำเส้นแบ่งทิศทางจราจรโดยไม่มีเหตุอันควร

- ไม่ได้ใส่ใจกับความปลอดภัยของคนเดินถนน เช่น ไม่หยุดรถเมื่อเห็นคนกำลังจะเดินข้ามถนนบริเวณทางข้าม
- รถไหลขณะออกตัวบริเวณทางเนินขึ้น
- เกิดอาการล่อหมุนฟรี
- จอดรถเบียดพุ่มไม้

5) หักขั้รถบนถนน

การหักขั้รถบนถนนจะต้องมี**ใบอนุญาตหักขั้** โดยจะต้องหักขั้ขึ้นบนถนนจริง 10 ชั่วโมง โดยใช้เวลาอย่างน้อย 5 วันภายใน 3 เดือน กรณีหักขั้กับโรงเรียนจะมีครูฝึกสอนนั่งไปด้วยและประเมินเพื่อเก็บชั่วโมง หากนักเรียนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและวิธีการขับอย่างปลอดภัย ครูผู้ฝึกสอนก็จะไม่เซ็นรับรองชั่วโมงนั้นๆ ให้เนื่องจากครูฝึกจะต้องรับผิดชอบผลงานที่ให้นักเรียนเก็บชั่วโมงฝึกหัดนั้น การเก็บสะสมจำนวน ชั่วโมงกับทางโรงเรียนมีความสำคัญเนื่องจากเมื่อครบชั่วโมงที่กำหนด นักเรียนผู้นั้นก็จะได้รับการยกเว้นในการสอบปฏิบัติกับศูนย์สอบ เหลือแต่เพียงการสอบข้อเขียนเท่านั้น ประเทศญี่ปุ่นจึงเข้มงวดอย่างมากกับครูฝึกในการประเมินชั่วโมงการหักขั้ของนักเรียนในความดูแลโดยเข้มงวดกับผลงานของครูผู้ประเมินแต่ละคน

กรณีไม่ได้ฝึกหักขั้ทางโรงเรียน การหักขั้บนถนนจะต้องมีผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถประเภท 1 มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับใบอนุญาตขับรถประเภท 2 หรือครูฝึกของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองนั่งไปด้วย ทั้งนี้จะไม่ได้รับสิทธิการยกเว้นการสอบปฏิบัติดังกรณีผ่านโรงเรียนข้างต้น

6) สอบขับรถภาคปฏิบัติ

เมื่อได้ฝึกขับรถจนครบชั่วโมงแล้ว จะต้องสอบขับรถภาคปฏิบัติ โดยทำการสอบที่โรงเรียนสอนขับรถ

- กรณี **รถขนาดใหญ่ รถขนาดกลาง รถขนาดปกติ** ใบอนุญาตประเภท 1 จะทำการทดสอบท่าจอดเทียบพุ่มไม้และท่ากลับรถโดยการถอยหลังเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา ส่วนใบอนุญาตประเภท 2 จะทดสอบท่าเลี้ยวมุมแหลมเพิ่มเติมด้วย
- กรณี **รถจักรยานยนต์ รถลากจูง รถขนาดใหญ่พิเศษ** เนื่องจากไม่มีใบอนุญาตหักขั้ จึงทำการทดสอบภายในสนามสอบเท่านั้น

ในการทดสอบการขับบนถนนใช้วิธีการประเมินโดยการหักแต้มกระทำผิดจากคะแนนเต็ม 100 คะแนน และเมื่อสิ้นสุดการทดสอบ จะต้องมีความเหลือไม่ต่ำกว่า 70 คะแนนกรณีใบอนุญาตประเภท 1 และไม่ต่ำกว่า 80 คะแนนสำหรับใบอนุญาตประเภท 2 โดยในช่วงครึ่งเวลาแรกผู้ประเมินจะกำหนดเส้นทางขับรถให้ ส่วนครึ่งเวลาหลังจะให้ผู้ขับเลือกลงเส้นทางขับรถดูแผนที่และเลือกเส้นทางกลับไปยังจุดที่หมายเอง ทั้งนี้ในขณะที่ทำการทดสอบจะแสดงแผ่นป้ายข้อความ “กำลังทดสอบการขับรถ” บริเวณท้ายรถด้วย รายละเอียดของการทดสอบและเกณฑ์แต่ละท่าทดสอบแสดงดังตารางที่ 8.4

ตารางที่ 8.4 ท่าและเกณฑ์การทดสอบขับรถภาคปฏิบัติ

ประเภทใบอนุญาต	ท่าทดสอบ/เกณฑ์การทดสอบ
รถขนาดใหญ่ รถขนาดกลาง รถขนาดปกติ	ขับรถบนถนน ถอยเปลี่ยนทิศทาง จอดเทียบฟุตบาท การเว้นระยะห่างกับรถคันหน้า
รถขนาดใหญ่พิเศษ	ข้ามทางรถไฟ ถอยเปลี่ยนทิศทาง
รถลากจูง	ขับรถรูปตัว S ข้ามทางรถไฟ ถอยเปลี่ยนทิศทาง
รถจักรยานยนต์ (ขนาดปกติ และขนาดใหญ่)	ขับรถบนทางรูปตัว S ขับรถขึ้นเนิน ข้ามทางรถไฟ ถอยเปลี่ยนทิศทาง เบรกกะทันหัน ● รถขนาดใหญ่ ความเร็ว 40 กม/ชม ระยะเบรกไม่เกิน 11 เมตร ● รถขนาดปกติ ความเร็ว 30 กม/ชม ระยะเบรกไม่เกิน 8 เมตร การทรงตัวบนสะพานแคบ ● รถขนาดใหญ่ ใช้เวลาไม่น้อยกว่า 10 วินาที ● รถขนาดปกติ ใช้เวลาไม่น้อยกว่า 7 วินาที ขับซิกแซกอ้อมกรวย ● ใช้เวลาไม่เกิน 8 วินาที ขับบนทางคลื่นลูกกระนาบ (เฉพาะรถขนาดใหญ่) ● ใช้เวลาไม่น้อยกว่า 5 วินาที

เมื่อสอบขับรถผ่านแล้ว โรงเรียนจะออกใบรับรองผ่านการสอบขับชี้ให้ผู้ขับชี้สามารถนำไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่ ณ ศูนย์การสอบเพื่อขอยกเว้นการสอบปฏิบัติ เหลือเพียงแต่การสอบข้อเขียนขั้นสุดท้ายเท่านั้น

7) การสอบข้อเขียนขั้นสุดท้าย

ในการสอบข้อเขียนขั้นสุดท้ายนี้ข้อสอบมี 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นข้อสอบแบบเลือกตอบถูกหรือผิด มีจำนวน 90 ข้อ คิดคะแนนข้อละ 1 คะแนน ส่วนที่สองเป็นการประเมินอันตราย (Hazard perception) เป็นข้อสอบแบบปรนัยมีจำนวน 5 ข้อ ข้อละ 2 คะแนน รวมเป็นคะแนนทั้งหมด 100 คะแนนเกณฑ์ผ่าน 90 คะแนน ให้อายุ 50 นาที

ตัวอย่างข้อสอบประเมินอันตราย ดังแสดงในรูปที่ 8.8 โจทย์ข้อนี้ระบุว่าขณะที่สัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนนบริเวณทางแยกข้างหน้าได้เริ่มกะพริบ ท่านต้องการจะเลี้ยวซ้ายที่ทางแยกดังกล่าว ท่านจึงลดความเร็วลงเหลือ 10 กม/ชม ถามว่าท่านจะขับช้อย่างระมัดระวังอย่างไร

- (1) รถจักรยานที่ขี่มาด้านข้างอาจจะหักเลี้ยวกะทันหันเพื่อข้ามถนนข้างหน้านี้ ท่านจึงจะหยุดรถบริเวณก่อนถึงทางข้ามถนนเพื่อมองดูรอบๆ
- (2) เนื่องจากรถท่านยังอยู่ห่างจากรถจักรยานพอสมควร ท่านจึงจะเร่งความเร็วเพื่อเลี้ยวซ้ายไปก่อน
- (3) อาจจะมีรถจักรยานหรือรถจักรยานยนต์ที่อยู่ในบริเวณมุมอับสายตาบริเวณด้านท้ายของรถของท่านวิ่งเข้ามา ท่านจึงจะลดความเร็วและหันไปมองดูด้วยสายตาตนเองเพื่อความปลอดภัย



รูปที่ 8.8 ข้อสอบประเมินอันตราย (Hazard Perception)



รูปที่ 8.9 สัญลักษณ์ผู้ขับขี่มือใหม่

หลังจากได้รับใบอนุญาตขับรถแล้วในปีแรก จะต้องติดตามผู้ขับขี่มือใหม่ดังรูปที่ 8.9 ที่ตัวถังรถในที่ที่มองเห็นได้ชัดเจน หากไม่ติดจะถูกปรับเป็นเงิน 4,000 บาท และบันทึกแต้มความผิด 1 แต้ม ทั้งนี้ในช่วงระยะเวลา 1 ปีแรก หากมีการกระทำความผิดกฎจราจรหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นและถูกหักเกิน 2 แต้ม ผู้ขับขี่ผู้นั้นจะต้องเข้ารับการอบรมทบทวนเป็นระยะเวลา 7 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่ายในการอบรมประมาณ 15,050 บาท (คิดเป็นเงินไทยประมาณ 5,000 บาท) หลังจากอบรมทบทวนไปแล้ว หากถูกหักแต้มอีกเกิน 2 แต้ม จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ หากต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถใหม่อีกครั้งจะต้องเริ่มกระบวนการอบรมและทดสอบทั้งหมดตั้งแต่นั้นขึ้น

8.2.4 การต่ออายุ

ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่นจะหมดอายุตามวันเกิด ผู้ขับขี่สามารถดำเนินเรื่องขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถได้ในช่วง 1 เดือนก่อนและหลังวันเกิดในปีที่ใบอนุญาตหมดอายุโดยมีค่าใช้จ่ายและจะต้องเข้ารับการอบรมดังแสดงในตารางที่ 8.5

ตารางที่ 8.5 ค่าใช้จ่ายและการอบรมเพื่อต่ออายุ

	ค่าใช้จ่าย (เยน)	ระยะเวลาอบรม
ผู้ขับขี่ประวัติดี	3,100	30 นาที
ผู้ขับขี่ทั่วไป	3,450	1 ชั่วโมง
ผู้ขับขี่มีประวัติกระทำความผิด	4,000	2 ชั่วโมง
ผู้ขับขี่ต่ออายุครั้งแรก	4,000	2 ชั่วโมง
ผู้ขับขี่สูงอายุ	8,300	ยกเว้น

8.2.5 ระบบสะสมแต้มกระทำความผิด

ประเทศญี่ปุ่นใช้ระบบแต้มสะสมเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด แต่ละแต้มที่ถูกบันทึกจะมีอายุ 3 ปี หากสะสมครบถึงเกณฑ์ที่ถูกลงโทษก็จะถูกพักใช้และยกเลิกตามตารางที่ 8.6

ตารางที่ 8.6 บทโทษตามแต้มกระทำความผิดสะสม

โทษ ครั้งที่	จำนวนแต้ม														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	-	-	-	-	-	พักใช้ 30 วัน			พักใช้ 60 วัน			พักใช้ 90 วัน			เพิก ถอน
2	-	-	-	พักใช้ 60 วัน		พักใช้ 90 วัน		พักใช้ 120 วัน		เพิกถอน					
3	-	พักใช้ 90 วัน	พักใช้ 120 วัน	พักใช้ 150 วัน	เพิกถอน										
4	-	พักใช้ 120 วัน	พักใช้ 150 วัน	เพิกถอน											
5 ขึ้นไป	-	พักใช้ 150 วัน	พักใช้ 180 วัน	เพิกถอน											

ตัวอย่างแต้มและค่าปรับตามฐานความผิดต่างๆ กรณีรถยนต์ส่วนบุคคลแสดงดังตารางที่ 8.7

ตารางที่ 8.7 แต้้มและค่าปรับตามฐานความผิด

ฐานความผิด	แต้้ม	ค่าปรับ
ขับรถขณะเมาสุรา	35	ส่งฟ้องศาลดำเนินคดี (คิดค่าปรับ)
ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต	25	
ขับรถขณะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 25 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	25	
ขับรถขณะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 15 - 25 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	13	
ขับรถต่อเนื่องเกินเวลา	25	
ขับรถขนาดใหญ่โดยไม่ได้รับอนุญาต	12	
ขับรถโดยใช้ใบอนุญาตหัดขับผิดเงื่อนไข	12	
ใช้ความเร็วเกินที่กำหนด มากกว่า 50 กม/ชม	12	
ใช้ความเร็วเกินที่กำหนด 30-50 กม/ชม (ทางธรรมดา)	6	
ใช้ความเร็วเกินที่กำหนด 40-50 กม/ชม (ทางด่วน)	6	
ใช้ความเร็วเกินที่กำหนด 35-40 กม/ชม (ทางด่วน)	3	35,000 เยน
ใช้ความเร็วเกินที่กำหนด 30-35 กม/ชม (ทางด่วน)	3	25,000 เยน
ใช้ความเร็วเกินที่กำหนด ไม่ถึง 15 กม/ชม	1	9,000 เยน
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ไฟแดง)	2	9,000 เยน
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ไฟเหลืองกระพริบ)	2	7,000 เยน
ไม่ระวังคนข้ามถนน	2	9,000 เยน
ไม่หยุดในบริเวณที่ต้องหยุด	2	7,000 เยน
บรรทุกน้ำหนักเกินมากกว่า 10 เปอร์เซ็นต์ (กรณีรถขนาดใหญ่)	6	ขึ้นศาล
กีดขวางทางเดินเด็กเล็ก	2	7,000 เยน
ไม่ให้ทางแก่รถประจำทาง	1	6,000 เยน
กีดขวางรถพยาบาล	1	6,000 เยน
จอดรถในที่ห้ามหยุด ห้ามจอด	3	18,000 เยน
บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวน	1	6,000 เยน
เปิดประตुरถทิ้งไว้ก่อให้เกิดอันตราย	1	6,000 เยน
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	1	-
ไม่พกใบอนุญาตขับรถติดตัว	-	3,000 เยน
ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	2	9,000 เยน

8.2.6 มาตรการจูงใจรักษาคุณภาพผู้ขับขี่

ใบอนุญาตขับรถประเทศญี่ปุ่นตัวอย่างดังที่ได้แสดงในรูปที่ 8.5 นั้นจะมีแถบสีบริเวณข้อความแสดงวันหมดอายุ ซึ่งเป็นหนึ่งในสามสีดังต่อไปนี้

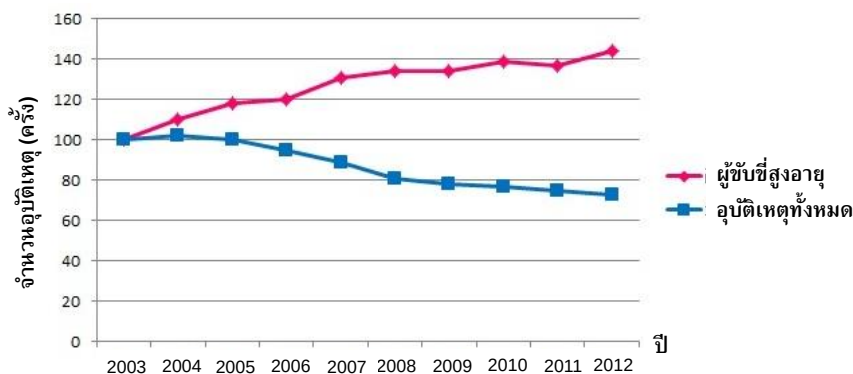
- ใบอนุญาตขับรถแถบสีเขียว แสดงว่าเป็นใบอนุญาตขับรถใบแรกของบุคคลนั้น
- ใบอนุญาตขับรถแถบสีน้ำเงิน แสดงว่าเป็นใบอนุญาตขับรถใบที่สองเป็นต้นไปหลังจากการต่ออายุ

- ใบอนุญาตขับรถแถบสีทอง แสดงว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุหรือไม่มีความผิดจราจรเลย

การมีใบอนุญาตขับรถแถบสีทองหรือเรียกกย่อว่า **บัตรทอง** (Gold License) นั้นมีสิทธิประโยชน์ที่สำคัญคือ บริษัทประกันเชื่อมั่นว่าผู้ขับขี่ผู้นี้มีวินัยการขับขี่ที่ดี มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยโดยพิจารณาจากประวัติที่ผ่านมา จึงลดค่าเบี้ยประกันอุบัติเหตุลงให้ส่วนหนึ่ง ผู้ขับขี่ส่วนมากจึงมีความตั้งใจที่จะรักษาวินัยจราจรเพื่อให้ได้บัตรทอง

8.2.7 ผู้ขับขี่สูงอายุ

ประเทศญี่ปุ่นไม่มีการจำกัดอายุขั้นสูงที่จะได้รับอนุญาตขับรถ อย่างไรก็ตามในการต่ออายุใบอนุญาตขับรถแต่ละครั้ง ปกติต่ออายุครั้งละ 5 ปีจนถึงอายุ 70 ปี แต่หากผู้ขับขี่มีอายุ 71 ปี ณ วันที่ยื่นเรื่อง อายุของใบอนุญาตขับรถที่ต่อได้จะลดลงเหลือ 4 ปี และหากมีอายุ 72 ปีหรือมากกว่า อายุใบอนุญาตขับรถที่ได้ก็จะ เป็น 3 ปี ซึ่งในการต่ออายุแต่ละครั้งก็ต้องตรวจสายตาและตรวจการได้ยิน ซึ่งจะยืนยันถึงความพร้อมของ ผู้ขับขี่สูงอายุว่ามีความสมรรถนะที่จะขับขี่ได้อย่างปลอดภัย อย่างไรก็ตามจากสถิติที่ผ่านมาพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่สูงอายุมีสูงขึ้น ตัวอย่างสถิติของนครโอซาก้าแสดงในรูปที่ 8.10 จะเห็นว่าแม้จำนวนอุบัติเหตุโดยรวมลดลงแต่จำนวนที่เกิดกับผู้ขับขี่สูงอายุมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภาครัฐของประเทศญี่ปุ่นจึงพยายามหามาตรการที่จะทำลดจำนวนผู้ขับขี่สูงอายุลง



รูปที่ 8.10 ปัญหาผู้ขับขี่สูงอายุ ประเทศญี่ปุ่น

นครโอซาก้ามีโครงการคืนใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้สูงอายุ สรุปดังแสดงในรูปที่ 8.11 คือมีการรณรงค์ให้ผู้มี ใบอนุญาตขับรถที่มีอายุตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไปทำเรื่องขอคืนใบอนุญาตขับรถโดยทาง การจะออกใบรับรองประวัติ การขับขี่ ตัวอย่างดังแสดงในรูปที่ 8.12 ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับใบอนุญาตขับรถ แต่เรียกว่าใบรับรองประวัติ การขับขี่และแสดงข้อความว่าไม่สามารถใช้ขับขี่ได้ กล่าวคือแสดงว่าบุคคลผู้นี้เคยมีใบอนุญาตขับรถแต่ปัจจุบัน ประสงค์จะไม่ขับรถแล้ว ใบรับรองประวัติการขับขี่นี้สามารถใช้แสดงเพื่อรับสิทธิประโยชน์ต่างๆ จากทั้งภาครัฐ และเอกชน เช่นการใช้ระบบขนส่งสาธารณะได้ฟรี การได้รับส่วนลดจากร้านค้าต่างๆ เป็นต้น



รูปที่ 8.11 การรณรงค์คืนใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่สูงอายุ

氏名 大阪 花子 昭和 22 年 7 月 15 日生

住所 大阪府門真市一番街23-16

交付 平成24年04月01日 12345-1

運転経歴証明書
(自動車等の運転はできません)

番号 第 1 2 3 4 5 6 7 8 9 9 9 9 号

二小 平成 00 年 00 月 00 日

他 昭和 42 年 07 月 15 日

二種 平成 00 年 00 月 00 日

大阪府 公安委員会

ใบรับรองประวัติการขับขี่
(ไม่สามารถใช้ขับขี่ได้)

ประวัติการได้รับ
ใบอนุญาต

ไม่ได้รับอนุญาตให้
ขับรถประเภทใด

รูปที่ 8.12 ใบรับรองประวัติการขับขี่

8.2.8 โรงเรียนสอนขับรถ

1) ประเภทโรงเรียนสอนขับรถ

โรงเรียนสอนขับรถในประเทศไทยแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

- (1) โรงเรียนที่ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการความปลอดภัยแห่งชาติ ตามกฎหมายการขนส่งทางบก มาตรา 919 วรรค 9 โดยจะได้รับตราสัญลักษณ์แสดงการรับรองดังแสดงในรูปที่ 8.13 ผู้ที่ผ่านการอบรมจากโรงเรียนเหล่านี้จะได้รับการยกเว้นการสอบปฏิบัติ เหลือเพียงการสอบข้อเขียนเท่านั้น ปัจจุบันมีโรงเรียนที่ได้รับการรับรองทั่วประเทศญี่ปุ่นประมาณ 1,450 โรงเรียน และมีการจัดตั้งเป็นสมาคมโรงเรียนสอนขับรถประเทศญี่ปุ่น (Japan Federation of Authorized Drivers School Associations) รูปที่ 8.14 แสดงเว็บไซต์ของสมาคมซึ่งเป็นแหล่งรวบรวมรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับโรงเรียนที่ได้รับการรับรอง



รูปที่ 8.13 ตราสัญลักษณ์โรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรอง

全日本指定自動車教習所協会連合会

文字サイズの変更 大 中 小

HOME 連合会の紹介

連合会News

- 連合会TOPICS
- 免許取得関連新着情報
- 教本改訂等ご案内

指定自動車教習所の役割

- 指定教習所の役割

運転免許取得の手順

- 運転免許取得の手順

全国指定自動車教習所

- 47都道府県協会一覧

連合会概況

- プロフィール
- 歩み(沿革)
- 組織
- 事業計画・報告
- 財務報告
- 刊行物

関連リンク

- 関連リンク

指定自動車教習所公正取引協議会

「安心」と「信頼」を示すマークです

いっまでも安全運転を 高齢運転者 支援サイト

全国指定自動車教習所

あなたの近くの 安心・信頼 の指定自動車教習所 お調べになる県をクリックしてください。

協会名	電話番号	所在地	教習所
北海道指定自動車教習所協会	011-261-2876	札幌市中央区北3条西2丁目	U2-1
青森県指定自動車教習所協会	017-782-6031	青森市大字三内字丸山198-4	U2-1
岩手県指定自動車教習所協会	019-654-7204	盛岡市松尾町17-9	U2-1
宮城県指定自動車教習所協会	022-375-6071	仙台市泉区市名坂字原田172	U2-1
秋田県指定自動車教習所協会	018-862-2068	秋田市新屋南浜町12-1	U2-1
山形県指定自動車教習所協会	023-655-4188	天童市東芳賀1丁目4番10号	U2-1
福島県指定自動車教習所協会	024-591-4232	福島市町庭坂字大原1-1	U2-1

รูปที่ 8.14 เว็บไซต์สมาคมโรงเรียนสอนขับรถประเทศญี่ปุ่น

- (2) โรงเรียนที่ขึ้นทะเบียนกับคณะกรรมการความปลอดภัยแห่งชาติ ตามกฎหมายการขนส่งทางบก มาตรา 98 วรรค 1 ซึ่งโรงเรียนเหล่านี้เน้นการสอน การอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ ผู้ที่ผ่านการอบรมจะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการสอบใดๆ ดังเช่นโรงเรียนที่ได้รับการรับรองข้างต้น ทางภารกิจ มิได้เข้มงวดเรื่องมาตรฐานของการดำเนินการมากนัก ทำให้แต่ละโรงเรียนมีความแตกต่างกันมาก

รวมถึงหลักสูตร และราคาค่าใช้จ่ายในการเรียนซึ่งจะถูกกว่าโรงเรียนประเภทแรกอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ภายใต้งานนี้ มีบทบาทมากสำหรับผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถแล้วแต่ต้องการทบทวนความรู้ หรือถูกตัดแต้มจนถึงระดับที่จะต้องเข้าอบรมทบทวน หรืออยู่ระหว่างการพักใช้ใบอนุญาตขับรถ และเตรียมสอบใหม่ ปัจจุบันทั่วประเทศมีโรงเรียนประเภทนี้อยู่ประมาณ 130 โรงเรียน

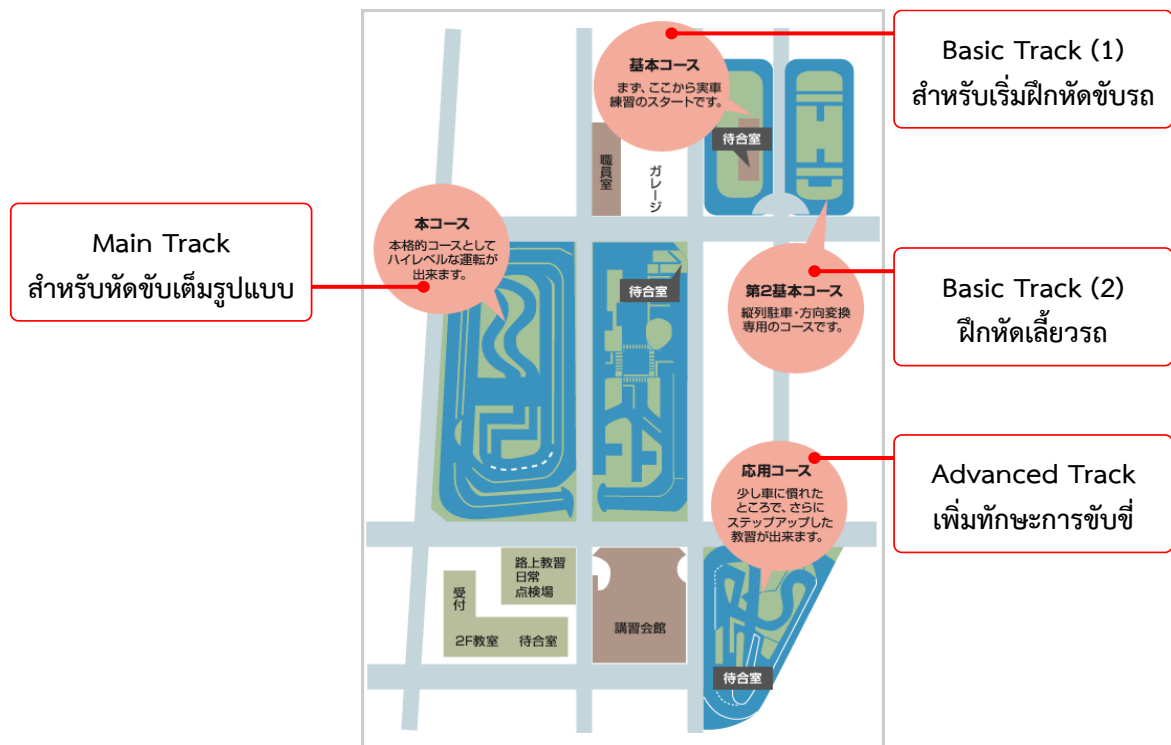
- (3) **โรงเรียนไม่ได้รับการรับรอง** โรงเรียนเหล่านี้เน้นให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่เท่านั้น บางแห่งไม่มีสถานที่ฝึกสอนเฉพาะ ส่วนใหญ่ทำการฝึกหัดบนถนนจริงเลย โรงเรียนประเภทนี้ไม่ค่อยได้รับความนิยมเท่าไรนัก

2) การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ

เพื่อให้โรงเรียนสอนขับรถประเภทแรกมีมาตรฐานที่ดี คณะกรรมการความปลอดภัยแห่งชาติกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับโรงเรียนสอนขับรถ 3 ด้านดังนี้

- (1) **บุคลากร** จะต้องเป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบตามมาตรฐาน
- (2) **สถานที่** กำหนดพื้นที่อย่างน้อย 8,000 ตร.ม. สำหรับโรงเรียนสอนขับรถยนต์และ 3,500 ตร.ม. สำหรับโรงเรียนสอนขับรถจักรยานยนต์
- (3) **หลักสูตร** จะต้องทำการเรียนการสอนตามหลักสูตรมาตรฐานที่กำหนด

ตัวอย่าง โรงเรียนสอนขับรถ Miyakojima ตั้งอยู่ในจังหวัดโอซาก้า มีสถานที่เรียนและฝึกหัดการขับขี่ 4 สนาม พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยต่างๆ ครบครัน แผนผังภายในโรงเรียนแสดงดังรูปที่ 8.15 ซึ่งมีสนามฝึกขับขี่ 3 สนาม ได้แก่ สนามขับขี่เริ่มต้น สนามขับขี่มาตรฐาน และสนามขับขี่ประยุกต์



รูปที่ 8.15 แผนผังที่ของโรงเรียนสอนขับรถ Miyakojima

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อสนับสนุนการเรียนรู้ขับรถดังแสดงในรูปที่ 8.16 ถึงรูปที่ 8.21



รูปที่ 8.16 เครื่อง Simulator จำลองการขับขี่



รูปที่ 8.17 ห้องเรียนภาคทฤษฎี



รูปที่ 8.18 ห้องเรียนการปฐมพยาบาลเบื้องต้น



รูปที่ 8.19 สื่อการเรียนรู้ด้วยตนเอง



รูปที่ 8.20 ห้องนั่งรอ ห้องพักผ่อน



รูปที่ 8.21 ห้องรับฝากเลี้ยงเด็ก

3) บุคลากรของโรงเรียนสอนขับรถ

บุคลากรโรงเรียนสอนขับรถที่เป็นผู้ฝึกสอนและผู้ประเมินจะต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการความปลอดภัยแห่งชาติตามกฎหมายการจราจรทางถนน มาตรา 919 ซึ่งกำหนดคุณสมบัติด้านอายุไว้ดังนี้

- ผู้ฝึกสอน มีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี
- ผู้ทดสอบ มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี

ทั้งผู้ฝึกสอนและผู้ทดสอบจะต้องผ่านการทดสอบความรู้และทักษะในเรื่องที่เกี่ยวข้องดังสรุปในตารางที่ 8.8

ตารางที่ 8.8 การทดสอบผู้ฝึกสอนและผู้ทดสอบของโรงเรียนสอนขับรถ

ผู้ฝึกสอน	ผู้ทดสอบ
สอบข้อเขียน	สอบข้อเขียน
1) กฎหมายการขนส่งทางถนน	ความรู้เกี่ยวกับการทดสอบ
2) กฎหมายโรงเรียนสอนขับรถ	
3) ความรู้เกี่ยวกับการสอน	
4) การสอนเกี่ยวกับการขนส่ง	
5) ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยจราจร	
6) ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์	
สอบปฏิบัติการขับขี่	สอบปฏิบัติการขับขี่
	สอบปฏิบัติ ทักษะการสังเกตและให้คะแนน
สอบสัมภาษณ์	สอบสัมภาษณ์

8.3 ใบอนุญาตขับรถประเทศสหรัฐอเมริกา

ใบอนุญาตขับรถในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นแต่ละรัฐ พื้นที่อาณานิคมและกรุงวอชิงตันดีซี จะเป็นผู้ออกให้ผู้ที่อยู่อาศัยในรัฐหรือเขตการปกครองนั้นๆ และแต่ละรัฐมีการยอมรับใบอนุญาตขับรถที่ออกให้โดยต่างรัฐโดยอยู่บนพื้นฐานของอายุผู้ขับขี่เป็นหลัก แต่ละรัฐมีการแบ่งประเภทและชนิดใบอนุญาตขับรถที่คล้ายคลึงกัน และมีการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันตามกฎหมายรัฐบาลกลาง (49CFR: Code of Federal Regulations part 383) ในรายงานฉบับนี้จะยกตัวอย่างใบอนุญาตขับรถมีลักษณะทั่วไปของประเทศสหรัฐอเมริกาไม่เฉพาะเจาะจงว่าเป็นของรัฐใดรัฐหนึ่ง

8.3.1 ประเภทของใบอนุญาต

1) ใบอนุญาตหัดขับ

ใบอนุญาตหัดขับ (Learner License) เป็นใบอนุญาตเพื่อใช้ในการเรียนและฝึกขับรถ ผู้ขอรับใบอนุญาตหัดขับจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี โดยในการหัดขับจะต้องมีผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปีและมีประสบการณ์ขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปีนั่งกำกับทุกครั้ง โดยจะต้องบันทึกชั่วโมงที่ทำการฝึกหัดลงในสมุดบันทึก ใบอนุญาตหัดขับมีลักษณะเป็นใบอนุญาตแนวตั้งเพื่อแสดงให้เห็นความแตกต่างจากใบอนุญาตขับรถปกติ ดังแสดงในรูปที่ 8.22



รูปที่ 8.22 ใบอนุญาตหัดขับ (Learner License) ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในการขอรับใบอนุญาตจริง จะมีการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ สำหรับผู้ที่ผ่านการอบรมโดยแสดงใบประกาศนียบัตรที่โรงเรียนออกให้หรือใบรับรองตามที่รัฐกำหนด จะได้รับการยกเว้นการสอบข้อเขียน เหลือแต่การสอบขับที่ภาคปฏิบัติเท่านั้น ผู้ที่จะได้รับการยกเว้นการสอบข้อเขียนนั้นจะต้องผ่านการเรียนภาคทฤษฎีและฝึกขับที่ภาคปฏิบัติตามที่กำหนดในตารางที่ 8.9

ตารางที่ 8.9 การเรียนขับรถสำหรับผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี

	เรียนกับโรงเรียนสอนขับรถ	เรียนกับผู้ปกครองที่ลงทะเบียนไว้ก่อน	เรียนกับโรงเรียนมัธยม
เรียนภาคทฤษฎี	32 ชม.	32 ชม.	32, 40 หรือ 56 ชม.
ฝึกขับที่ภาคปฏิบัติ	44 ชม.	44 ชม.	แล้วแต่โรงเรียน
โอนย้ายชั่วโมงเรียน	ได้	ไม่ได้	ได้
เปลี่ยนผู้ฝึกสอน	ได้ กรณีย้ายโรงเรียน	ไม่ได้	ไม่ได้

2) ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว

ใบอนุญาตขับรถทุกชนิดที่ออกให้แก่ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ยกเว้นใบอนุญาตหัดขับ (Learner License) และจะแสดงคำว่า “ชั่วคราว (PROVISIONAL)” บนใบอนุญาตขับรถจนกว่าผู้ขับขี่จะมีอายุครบ 18 ปี และใบอนุญาตขับรถที่ไม่ใช่เพื่อขับรถเชิงพาณิชย์สำหรับผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปจะมีอายุ 6 ปี โดยผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปีจะมีการแสดงคำว่า “ต่ำกว่า 21 ปี (UNDER21)” บนใบอนุญาตขับรถ

8.3.2 ชนิดของใบอนุญาตขับรถ

การแบ่งชนิดของใบอนุญาตขับรถพิจารณาลักษณะต่างๆ ได้แก่ กายภาพของรถน้ำหนักของยานพาหนะหรือน้ำหนักของยานพาหนะรวมกับน้ำหนักบรรทุกพ่วง และจำนวนผู้โดยสาร โดยทั่วไปแบ่งได้ดังแสดง

ตารางที่ 8.10 ชนิดใบอนุญาตขับรถประเทศสหรัฐอเมริกา

Class	ลักษณะ	ตัวอย่างรูปรถ
A	Combination vehicles ที่มีน้ำหนักบรรทุกรวม (Gross combined weight rating, GCWR) มากกว่า 26,000 ปอนด์ ซึ่งใช้ลากรถที่มีน้ำหนักเกิน 10,000 ปอนด์	
B	Single vehicle ที่มีน้ำหนักรถ (GVWR) มากกว่า 26,000 ปอนด์ ซึ่งใช้ลากรถที่มีน้ำหนักไม่เกิน 10,000 ปอนด์	
C	รถประเภทใดๆ ที่มี GVWR ระหว่าง 16,000– 26,000 ปอนด์ ซึ่งใช้ลากรถที่มีน้ำหนักไม่เกิน 10,000 ปอนด์ หรือรถอื่นที่สามารถโดยสารได้มากกว่า 16 ที่นั่ง (รวมผู้ขับขี่) และรถขนส่งวัตถุอันตราย	
D	รถประเภทใดๆ ที่มีน้ำหนักบรรทุก (GVWR) ไม่เกิน 16,000 ปอนด์ ที่ไม่ใช่รถใน Class A, B, C, L, หรือ M โดยมากเป็น <u>รถยนต์ส่วนบุคคล</u>	
L	รถที่มีขนาดน้อยกว่า 150 cc.	
M	รถจักรยานยนต์ หรือรถที่ใช้เครื่องยนต์ (motor-driven cycle)	

8.3.3 ระบบใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น

การวิจัยในสหรัฐอเมริกาและยุโรปพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตสูงมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 25-64 ปีถึง 4 เท่าตัว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มมาตรการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่เหล่านี้ โดยในต่างประเทศได้กำหนดมาตรการการจำกัดการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยใน 2 ลักษณะคือ

- 1) **การควบคุมเชิงเวลา** โดยการจำกัดช่วงเวลาที่ยอนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ได้ใบอนุญาตขับรถในช่วง 1 ปีแรกได้เฉพาะช่วงเวลา 6:00-21:00 เท่านั้น หากมีความจำเป็นต้องขับขึ้นนอกช่วงเวลาดังกล่าว ผู้ขับขี่จะต้องมีผู้ปกครองควบคุมมาด้วยเท่านั้น
- 2) **การควบคุมความเร็ว** โดยการกำหนดจำกัดความเร็วในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย ซึ่งความเร็วที่อนุญาตให้ขับรถจะต่ำกว่าความเร็วที่อนุญาตผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตแบบเต็มขั้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวจะเป็นการช่วยลดความเสี่ยงของผู้ขับรถจักรยานยนต์ที่มีอายุน้อย ซึ่งยังมีประสบการณ์ในการขับขึ้นน้อยและมักจะมีพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งผลการศึกษาประสิทธิผลของมาตรการนี้ในสหรัฐอเมริกาพบว่าสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้ขับขี่วัยรุ่นได้ถึงร้อยละ 25

ในประเทศสหรัฐอเมริกามีการใช้ระบบ Graduated Licensing มาตั้งแต่ปี 1990 โดยแต่ละรัฐจะเริ่มมีการจำกัดให้อายุของผู้ที่ยอยากจะมีใบอนุญาตขับรถและแบ่งออกเป็น 3 ขั้นเพื่อการฝึกฝน ได้แก่

- **ขั้นเริ่มต้น** ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้ โดยต้องมีเส้นทางระหว่างจากที่โรงเรียนหรือที่ทำงานไปบ้าน ภายใต้การของผู้ปกครอง
- **ขั้นกลาง** เน้นในการเพิ่มพูนประสบการณ์ที่จำเป็นเช่นการขับขึ้นกลางคืน และการเอาตัวรอดในสภาวะเสี่ยงภัย โดยมีการนับชั่วโมงอบรม
- **ขั้นเต็มตัว** คือมีใบอนุญาตขับรถเป็นของตนเองภายใต้เงื่อนไขดังกล่าวมาข้างต้น

ตัวอย่างรายละเอียดเงื่อนไขและการจำกัดการขับขี่ของรัฐหนึ่งแสดงดังนี้

1) ระยะเวลา (Permit phase)

สำหรับผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ต้องถือใบอนุญาตหัดขับ (Learner License) อย่างน้อย 6-9 เดือน ก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทชั่วคราว ชนิด A, B หรือ C สำหรับใบอนุญาตขับรถชนิด M รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ไม่มีการจำกัดเวลาในการถือครองใบอนุญาตหัดขับ (Learner License) ทั้งนี้หากถ้าใบอนุญาตขับรถในระยะที่ 1 ถูกระงับ กรอระยะเวลาถือใบอนุญาตขับรถหัดขับ 6-9 เดือนก็จะต้องขยายออกไปอีก

ในช่วงระยะอนุญาตให้หัดขับมีข้อจำกัดโดยทั่วไปดังต่อไปนี้

- ห้ามขับขี่ในเวลากลางคืน ระหว่าง 22:00 – 6:00 ของวันอาทิตย์ถึงพฤหัสบดี และระหว่าง 23:00 – 6:00 ของวันศุกร์และเสาร์
- ผู้ขับขี่ที่อายุ 16 ปี ต้องถือใบอนุญาตขับรถประเภทนี้ อย่างน้อย 9 เดือน

- ต้องผ่านการทดสอบอย่างน้อย 50 ชั่วโมง โดยเป็นการขับในเวลากลางวันอย่างน้อย 10 ชั่วโมง โดยต้องมีผู้ควบคุมการขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ปกครองหรือผู้ที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไปที่มีใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลนั่งไปด้วยทุกครั้ง
- ต้องไม่กระทำความผิดกฎจราจรในช่วงระยะ Permit phase 9 เดือน
- จำนวนผู้โดยสารจำกัดได้เพียง ผู้โดยสารด้านหน้า 1 คน และผู้โดยสารด้านหลังตามจำนวนเข็มขัดนิรภัยที่มี และผู้โดยสารทุกคนต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดการขับขี่
- ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 19 ปี ห้ามใช้มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารไร้สายใดๆ หรือส่งข้อความ (texting) ระหว่างขับขี่ ซึ่งรวมถึง Hand-free device ยกเว้นในกรณีฉุกเฉิน

2) ระยะเวลาอนุญาตช่วงต้น Initial licensing phase

ระยะอนุญาตช่วงต้นนี้ทำการควบคุมผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี เป็นเวลา 12 เดือน โดยจะอนุญาตให้เป็นใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถฉบับจริง ซึ่งผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวมีข้อจำกัดการขับขี่ดังต่อไปนี้

- สำหรับช่วง 12 เดือนแรกหรือจนกว่าผู้ขับขี่จะมีอายุครบ 18 ปี (นับเวลาถึงก่อน) ให้จำกัดให้มีผู้โดยสารที่อายุไม่เกิน 20 ปีได้เพียง 1 คน หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวให้สามารถมีผู้โดยสารด้านหน้า 1 คน และผู้โดยสารด้านหลังตามจำนวนเข็มขัดนิรภัย และผู้โดยสารทุกต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดการขับขี่
- ห้ามขับขี่ในเวลากลางคืน ระหว่าง 22:00 – 6:00 น. (สี่ทุ่มถึงหกโมงเช้า) ของวันอาทิตย์ ถึงพฤหัสบดี และระหว่าง 23:00 – 6:00 น. (ห้าทุ่มถึงหกโมงเช้า) ของวันศุกร์และเสาร์
- ต้องไม่กระทำความผิดกฎจราจรระหว่าง 6 เดือนก่อนที่อายุจะครบ 18 ปี หากกระทำความผิดกฎจราจรในช่วงดังกล่าว จะต้องขยายเวลาสำหรับการจำกัดการขับขี่ออกไปมากกว่าอายุ 18 ปี
- ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีต้องติดเครื่องมือสื่อสารไว้ในรถขณะขับรถจนกว่าจะมีอายุครบ 18 ปี
- ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 19 ปี ห้ามใช้มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารไร้สายใดๆ หรือส่งข้อความ (texting) ระหว่างขับขี่ ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน

3) ระยะเวลาอนุญาตเต็มตัว (Full licensing phase)

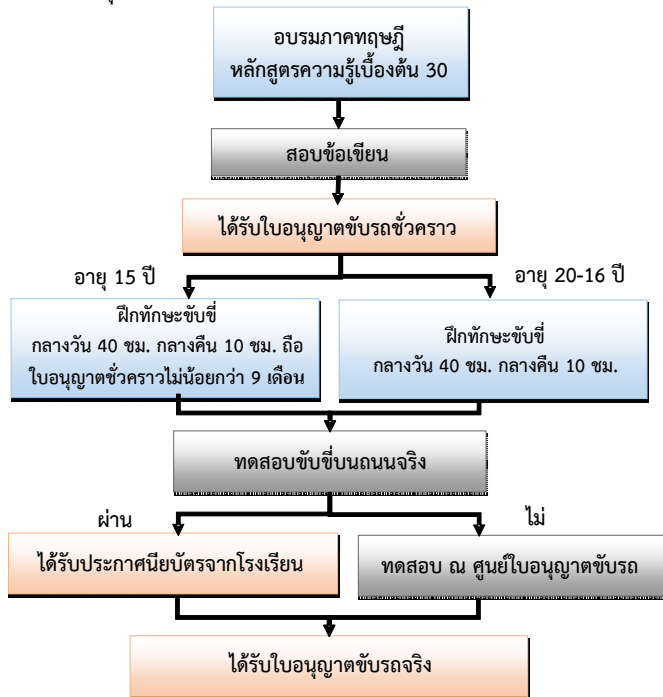
สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18-20 ปี มีเงื่อนไขในการขับขี่ดังต่อไปนี้

- จำกัดการใช้โทรศัพท์ ห้ามใช้มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารไร้สายใดๆ หรือส่งข้อความ ระหว่างขับขี่สำหรับผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 19 ปี ยกเว้นในกรณีฉุกเฉิน
- เมื่อผู้ขับขี่มีอายุครบ 18 ปี และผ่าน Driver's Education สามารถยื่นขอใบอนุญาตขับรถเต็ม (Valid license) ได้

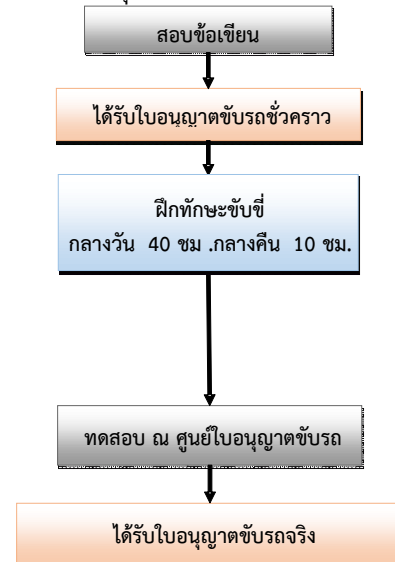
8.3.4 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถ

ในการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลจะต้องผ่านการอบรมและทดสอบต่างๆ รายละเอียดขึ้นอยู่กับอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ดังแสดงในรูปที่ 8.23

(ก) กรณีอายุต่ำกว่า 21 ปี



(ข) กรณีอายุมากกว่า 21 ปี



รูปที่ 8.23 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถ ประเทศสหรัฐอเมริกา

8.3.5 หลักสูตรการอบรม

โดยทั่วไปการอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- การออกรถและหยุดรถ Starting and stopping
- การเลี้ยว Turning
- การถอยหลัง Backing up
- การเปลี่ยนทิศทาง Changing directions
- การจอด Parking
- การให้ทางในสถานการณ์ต่างๆ Establishing Right-of-Way
- การเปลี่ยนช่องจราจร Changing lanes
- การเปลี่ยนขับเคลื่อนผ่านทางแยก Managing Intersections
- การเว้นระยะห่างในกระแสจราจร Following other vehicles
- การขับขี่เชิงป้องกัน Defensive driving

- การประเมินสภาพจราจรและการแซง Assessing Highway condition and passing
- การควบคุมการขับขี่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน Handling adverse driving conditions

8.3.6 ใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์

กฎหมายว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยของรถเชิงพาณิชย์ (Commercial Motor Vehicle Safety Act of 1986) กำหนดให้ผู้ขับรถที่มีน้ำหนักมากกว่า 26,000 ปอนด์ (ประมาณ 11,793 กิโลกรัม) เพื่อการพาณิชย์หรือเพื่อการขนส่งวัตถุอันตรายหรือเพื่อขนส่งผู้โดยสารตั้งแต่ 16 คนขึ้นไป (รวมคนขับ) เช่น รถบรรทุก รถบรรทุกพ่วง รถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ รถบัสโดยสาร เป็นต้น จะต้องมียาอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ (Commercial Driver License หรือเรียกว่า CDL) โดยแต่ละรัฐเป็นผู้ออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์โดยจะต้องสอดคล้องกับเกณฑ์ขั้นต่ำที่กำหนดโดยรัฐบาลกลาง (Federal Government)

อายุขั้นต่ำสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ คือ 21 ปี ทั้งนี้บางรัฐมีการออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ให้ผู้ที่มีอายุ 18-20 ปีขับรถเชิงพาณิชย์ได้ แต่จำกัดการขับอยู่ภายในเขตรัฐนั้นๆ เท่านั้น แต่เมื่ออายุครบ 21 ปีก็จะเปลี่ยนเงื่อนไขให้สามารถขับได้ในต่างรัฐทั้ง 50 รัฐได้ตัวอย่างใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ของรัฐวอชิงตันแสดงในรูปที่ 8.24 ซึ่งแสดงว่าบุคคลที่ถือใบอนุญาตขับรถผู้นี้สามารถขับรถประเภท A เพื่อการพาณิชย์ได้ แต่มีข้อจำกัด U คือให้ขับผู้ขับที่มีอายุน้อยกว่า 21 ปีให้ขับได้เฉพาะในเขตรัฐเท่านั้น



รูปที่ 8.24 ใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ของรัฐวอชิงตัน

1) ประเภทรถเชิงพาณิชย์

โดยทั่วไปแล้วรถเชิงพาณิชย์หมายความว่ารถที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

ตารางที่ 8.11 ประเภทรถเชิงพาณิชย์ ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเภท	ลักษณะ
Class A	รถลากจูงมีน้ำหนักมากกว่า 26,000 ปอนด์ (ประมาณ 11,793 กิโลกรัม) และรถมีน้ำหนักมากกว่า 10,000 ปอนด์ (ประมาณ 4,536 กิโลกรัม)
Class B	รถที่มีน้ำหนักมากกว่า 26,000 ปอนด์ (ประมาณ 11,793 กิโลกรัม) หรืออาจลากจูงรถที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 10,000 ปอนด์ (ประมาณ 4,536 กิโลกรัม)
Class C	รถที่ไม่เข้าข่ายประเภท A หรือ B แต่ใช้เพื่อบรรทุกผู้โดยสาร 16 คนรวมคนขับ หรือขนส่งวัตถุอันตราย

นอกจากนี้แต่ละรัฐอาจกำหนดให้การขับรถประเภทอื่นๆ ต้องมีใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ เช่น มลรัฐนิวเจอร์ซีย์บังคับใช้กับรถโดยสาร รถทัวร์ รถเช่าท่องเที่ยวที่มีผู้โดยสาร 8 ถึง 15 คนด้วย มลรัฐนิวยอร์กบังคับใช้กับรถโรงเรียน มลรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้ผู้ขับรถเป็นอาชีพต้องมีใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ไม่ว่าในความเป็นจริงจะขับรถเพื่อการค้าหรือไม่ก็ตาม

2) การขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์

โดยทั่วไปแล้วในการขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ไม่มีข้อบังคับเกี่ยวกับการอบรม แม้ว่าบางรัฐอาจมีข้อกำหนดเพิ่มเติมเล็กน้อยที่อาจแตกต่างกันไปตามแต่ละรัฐ

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์จะต้องผ่านการทดสอบทั้งข้อเขียนภาคทฤษฎีและการสอบขับซึ่งภาคปฏิบัติ การสอบข้อเขียนทดสอบความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถบนทางหลวงและทดสอบความรู้เกี่ยวกับตัวรถบรรทุก ข้อสอบประกอบด้วยคำถามอย่างน้อย 30 ข้อ สุ่มจากถึงคำถาม 140 ข้อ โดยจะต้องตอบถูกร้อยละ 80 จึงจะถือว่าผ่าน ส่วนการสอบภาคปฏิบัติประกอบด้วย การทดสอบการขับที่ท่าต่างๆ โดยจะต้องทดสอบบนรถประเภทที่ผู้ขับขี่นั้นๆ จะทำการขับจริงๆ และหากเป็นการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตเพิ่มเติม เช่น การขับรถที่ใช้เบรกลม การทดสอบก็จะต้องขับรถที่ติดตั้งเบรคลมด้วย

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์จะต้องพิสูจน์ได้ว่ามีสุขภาพแข็งแรงเพียงพอที่จะขับรถบรรทุกหรือรถโดยสาร โดยจะต้องแสดงใบรับรองแพทย์และส่งสำเนาเก็บไว้ที่ที่ทำการรัฐนั้นๆ ตัวอย่างปัญหาด้านสุขภาพที่ไม่ทำให้ขาดคุณสมบัติในการรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ เช่น ปัญหาในการจับพวงมาลัยรถยนต์ หรือปัญหาในการเหยียบแป้นควบคุมที่เท้า การใช้ยาอินซูลิน ปัญหาเกี่ยวกับการเต้นของหัวใจและระบบทางเดินหายใจ ความดันโลหิตสูง การติดสุราเรื้อรัง เป็นต้น

3) การอนุญาตเพิ่มเติม

ในการขับรถที่มีลักษณะพิเศษดังต่อไปนี้ ผู้ขับจะต้องได้รับอนุญาตเพิ่มเติม (Endorsement) โดยจะต้องทำการสอบเพิ่มเติมซึ่งอาจเป็นการสอบข้อเขียนภาคทฤษฎีหรือสอบขับซึ่งภาคปฏิบัติ ตัวอย่างการสอบใบอนุญาตเพิ่มเติมสำหรับรัฐอิลลินอยส์แสดงในตารางที่ 8.12



ตารางที่ 8.12 ใบอนุญาตเพิ่มเติมสำหรับรัฐอิลลินอยส์

ประเภทรถ	ใบอนุญาตเพิ่มเติม	ภาคทฤษฎี	ภาคปฏิบัติ
รถลาก (รถ Class A)	T (Trailer)	ข้อเขียน	สอบขับ
รถโดยสาร	P (Passenger Vehicle)	ข้อเขียน	สอบขับ
รถโรงเรียน	S (School Bus)	ข้อเขียน	สอบขับ
รถติดตั้งถัง	N (Tank Truck)	ข้อเขียน	สอบขับ
รถวัตถุอันตราย	H (Hazardous materials)	ข้อเขียน	สอบขับ
รถติดตั้งถังและบรรทุกวัตถุอันตราย	X (Tank Vehicle and Hazardous Materials)	ข้อเขียน	สอบขับ

4) ข้อจำกัด

ใบอนุญาตขับรถแต่ละประเภทอาจมีการกำหนดข้อจำกัดการใช้งานสำหรับแต่ละบุคคลได้ ข้อจำกัดต่างๆไม่มีดังต่อไปนี้

ข้อจำกัด	คำอธิบาย
A	ต้องสวมใส่เลนส์ปรับแก้สายตา
B	จะต้องมีผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถอายุ 21 ปีหรือมากกว่านั่งอยู่ที่นั่งด้านหน้าไปด้วย
C	ขับได้เฉพาะตอนกลางวัน
D	ความเร็วไม่เกิน 45 ไมล์ต่อชั่วโมง
E	ห้ามขับบนทางด่วน
F	ต้องมีใบอนุญาตหัดขับจนถึงวันที่ที่ปรากฏ
H	น้ำหนักรถไม่เกิน 26,000 ปอนด์
I	รถมีเครื่องยนต์ไม่เกิน 250 ซีซี
J	ภายใต้การดูแลของผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถอายุ 21 ปีหรือมากกว่า
K	รถจักรยานไฟฟ้า
L	รถที่ไม่มีระบบเบรกลม
M	ใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ใช้ภายในเขตรัฐเท่านั้น
N	ต้องมีระบบ Ignition interlock
O	ใบอนุญาตขับรถเพื่อประกอบอาชีพหรือความจำเป็นเฉพาะ
P	สถานภาพที่ระบุไว้ในใบอนุญาต
S	กระจกมองหลังด้านนอกหรือเครื่องช่วยการได้ยิน
T	เกียร์อัตโนมัติ
U	อวัยวะเทียม
W	พวงมาลัยเพาเวอร์
X	รถไม่เกินประเภท (Class)C
Z	อุปกรณ์เพิ่มเติมของรถ
P2	เดินทางไป/จาก ที่ทำงาน/โรงเรียน
P3	เดินทางไป/จากสถานที่ทำงาน
P4	เดินทางไป/จากโรงเรียน
P11	รถโดยสารน้ำหนักไม่เกิน 26,000 ปอนด์

5) ระบบข้อมูลผู้ขับรถเชิงพาณิชย์

ในการออกใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ แต่ละรัฐจะต้องตรวจสอบข้อมูลประวัติการกระทำผิดและคุณสมบัติของผู้ขับขี่กับศูนย์ข้อมูลใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ (Commercial Driver's License Information System, CDLIS) และศูนย์ข้อมูลใบอนุญาตขับรถแห่งชาติ (National Driver Register) ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถขอรหัสผ่านในการเข้าสู่ระบบเพื่อตรวจสอบประวัติใบอนุญาตขับรถเพื่อในการรับสมัครพนักงานขับรถได้เช่นกัน

8.3.7 โรงเรียนสอนขับรถเชิงพาณิชย์

การเรียนฝึกหัดขับรถเชิงพาณิชย์ส่วนใหญ่ดำเนินการโดยโรงเรียนสอนขับรถใหญ่ (รถบรรทุก) ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในการสอนทักษะและความรู้ในการขับรถบรรทุกให้ได้อย่างปลอดภัย รวมถึง การอ่านแผนที่ การวางแผนการเดินทาง การปฏิบัติตามกฎหมาย การขับขึ้นถนน การถอยหลัง การเลี้ยว การเชื่อมต่อรถหางลาก โรงเรียนเหล่านี้จะสอนให้มีความพร้อมและสอบผ่านในการสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์และสอนทักษะขั้นสูงเพิ่มเติม เช่น การหลีกเลี่ยงการไถล การตอบสนองในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น การเหินน้ำ เป็นต้น หลักสูตรเหล่านี้เป็นความรู้เฉพาะด้าน ที่มากกว่าหลักสูตรการขับรถทั่วไปที่สอนในโรงเรียนมัธยม ในสหรัฐอเมริกา มีโรงเรียนสอนขับรถเชิงพาณิชย์อยู่หลายแห่งทั่วประเทศ ซึ่งมีบริษัทขนส่งหลายแห่งมีโรงเรียนสอนขับรถของตนเอง

ในที่นี้จะยกตัวอย่างโรงเรียน Midwest Technical Institute ในรัฐอิลลินอยส์ เป็นโรงเรียนเอกชนที่ให้การศึกษาศึกษาเพื่อการอาชีพในสาขาต่างๆ เช่น ช่างเชื่อม ช่างแอร์และเครื่องปรับอากาศ ช่างซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้า ผู้ช่วยแพทย์ ผู้ช่วยทันตแพทย์ นักกายภาพบำบัด ผู้ช่วยพยาบาล รวมถึงพนักงานขับรถบรรทุก

MIDWEST TECHNICAL INSTITUTE
Learn today. Earn tomorrow. (800) 814-5124

Home | About MTI | Campuses | Programs | Admissions | High School | Financial Aid | Gainful Employment | Media

Commercial Driver

- CDL Training
 - 20 Day Course
 - Course Outline
 - Enrollment & Outcomes
 - Video

Mechanical Trades

- Journeyman Welder
- Journeyman Welder II
- HVAC / R - MAR

REQUEST MORE INFORMATION

APPLY NOW!

MIKE WORKS NOW!

MRW/MTI SCHOLARSHIP

CDL Training

Get on the road in 20 days with training from MTI

The Commercial Truck Driving course prepares a person to take the Illinois CDL licensing exam that is necessary to become a Licensed Commercial Truck Driver in the State of Illinois. Once you obtain a CDL the options are endless, from driving grain trucks locally to spending weeks traveling the lower 48 on long hauls.

The American Trucking Association states there is a large shortage of good drivers and anyone who gets into truck driving can count on being in demand. According to the Dept. of Labor, the truck driving field is also expecting to increase by 21% between now and 2020. A Commercial Truck Driver in Illinois can earn anywhere between \$25,100 and \$67,800. * Truck Driving is a promising career on which you can rely.

* Data provided by www.careerinfonet.org - September 2012

Course Includes

- 40 Hours Classroom Training
- 128 Hours Training on Practice Range and Over the Road
 - Illinois CDL Knowledge
 - Drivers Safety
 - Air Brakes
 - Combination Vehicles
 - Log Book Training
 - Trip Planning
 - Backing Maneuvers
 - Over the Road Driving
 - Training Range Practice
 - Public & Employer Relations

PLAYLIST - Commercial Truck Driver Program

PLAY ALL

รูปที่ 8.25 โรงเรียนสอนขับรถเชิงพาณิชย์ Midwest Technical Institute ในรัฐอิลลินอยส์

หลักสูตรขับรถบรรทุกทุกประเภด้วยการเรียนภาคทฤษฎี 20 วัน หรือ 168 ชั่วโมง ได้แก่ การเรียน 40 ชั่วโมงในห้องเรียนเพื่อเตรียมสอบใบอนุญาตหัดขับ (Learner Permit) และการเรียน 128 ชั่วโมงเพื่อเตรียมสอบใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ หลังจากได้ใบอนุญาตหัดขับแล้ว จะมีการฝึกหัดขับรถในสนามภายในบริเวณโรงเรียน 16 ชั่วโมง และหัดขับบนถนน 16 ชั่วโมง ซึ่งมีการหัดขับทั้งถนนทางหลวง ทางด่วนระหว่างรัฐ และถนนในเขตเมืองค่าเรียนตลอดหลักสูตรรวมค่าสอบใบอนุญาตขับรถเท่ากับ 2,500 ดอลลาร์ ประกอบด้วย

- ค่าเล่าเรียน 2,350 ดอลลาร์
- ค่าตรวจร่างกาย 50 ดอลลาร์
- ค่าตรวจสารเสพติด 50 ดอลลาร์
- ค่าสอบทำใบอนุญาตขับรถ 50 ดอลลาร์

ภาครัฐทำการรับรองโรงเรียนสอนขับรถเชิงพาณิชย์ โดยโรงเรียนจะต้องได้รับใบอนุญาต (Entity License) และครูผู้สอนต้องมีใบรับรอง Safety officer license และโรงเรียนต้องเก็บข้อมูลต่อไปนี้ไว้อย่างน้อย 4 ปี

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ได้รับใบอนุญาต
- ผู้สมัครเรียนที่มีใบอนุญาตฝึกหัด (Instruction permit number)
- คะแนนและผลการสอบ ผู้ดำเนินการสอบ และเลขทะเบียนรถที่ใช้ในการสอบ
- หลักฐานเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้เรียน
- หลักฐานเกี่ยวกับการเรียนสำหรับผู้ที่ไม่เคย CDL ตามแบบฟอร์มของ DOT

ภาครัฐกำกับดูแลการดำเนินงานของโรงเรียน โดยกำหนดให้โรงเรียนต้องอนุญาตให้ DOT เข้าตรวจสอบโดยการสุ่มตรวจโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า รวมถึงการตรวจเอกสารหลักฐานของผู้เรียน และผู้ที่ผ่านการทดสอบ อย่างน้อยหนึ่งครั้งในทุก 2 ปี และต้องอนุญาตให้มีการตรวจสอบสถานที่ (on-site inspections) อย่างน้อยปีละครั้ง (federal requirement กำหนดไว้อย่างน้อย 2 ปีครั้ง) กฎหมายรัฐบาลกลางกำหนดให้รัฐต่างๆต้องดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ อย่างน้อย 2 ปีครั้ง

- ตรวจผลการสอบ โดยอาจตรวจสอบการทดสอบที่มีคะแนนสูงหรือต่ำผิดปกติ
- ส่งตัวแทนเข้าร่วมเป็นกรรมการสอบ
- ทำการสอบใหม่โดยการสุ่มจากผู้ผ่านการสอบและได้รับใบรับรองจากทาง รร.

8.3.8 มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ

โรงเรียนสอนขับรถที่จะได้รับการรับรองจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

1) ข้อกำหนดด้านตำแหน่งที่ตั้ง (Location Requirements)

- ตั้งอยู่ในย่านธุรกิจ (Commercial zone) ในรัฐนั้นๆ โดยสามารถออกใบอนุญาตขับรถให้รัฐที่มีเขตติดต่อกันที่กำหนดไว้ได้
- ขนาดพื้นที่สำนักงานไม่น้อยกว่า 150 ตารางฟุต (อย่างน้อยกว้าง 15 ฟุต และยาว 100 ฟุต)

- เบอร์ตัดต้องต้องแจ้งว่าเป็นประเภท โรงเรียนสอนขับรถ
- มีป้ายโรงเรียน ให้เห็นได้ชัดจากระยะ 100 ฟุต
- มีเวลาทำการที่แน่นอน (ไม่น้อยกว่า 8 ชั่วโมงต่อสัปดาห์)
- ต้องเป็นเจ้าของหรือเช่าเพื่อดำเนินกิจการเป็นโรงเรียนสอนขับรถ

2) ข้อกำหนดด้านห้องเรียน (Classroom Requirements)

- มีขนาดไม่น้อยกว่า 300 ตารางฟุต
- มีป้ายประกาศหรือภาพประกอบการสอน
- มีอุปกรณ์การสอน เช่น กระดาน
- มีหนังสือเรียน หนังสืออ้างอิง หรือสื่อประกอบการสอน
- มีอุปกรณ์ดับเพลิง
- มีมาตรฐานทาง Public health and Safety Standard: Public building Egress Act, Natural Gas Odor Injection Act, Environmental Barriers Act มีเก้าอี้นั่งเรียน แสงสว่าง ห้องน้ำ

3) ข้อกำหนดด้านรถฝึกหัด (Training vehicle requirements)

- ต้องมีประกันภัยทรัพย์สิน \$10,000 ประกันอุบัติเหตุ และประกันชีวิต \$50,000 ต่อ 1 คน มีประกันอุบัติเหตุและประกันชีวิต \$100,000 สำหรับสองคนขึ้นไป
- โรงเรียนต้องมีรถฝึกหัดในประเภทที่ได้รับอนุญาต และต้องเป็นรถที่ได้รับการตรวจสอบจาก DOT
- มีรถยนต์ที่จดทะเบียนและมีใบอนุญาตขับรถในประเภทที่ได้รับอนุญาต

ใบอนุญาตโรงเรียนสอนขับรถมีอายุ 2 ปี โดยโรงเรียนจะต้องเสียค่าใช้จ่ายดังนี้ ค่าธรรมเนียมโรงเรียน 500 ดอลลาร์ และค่าธรรมเนียมผู้สอน 70 ดอลลาร์ต่อคน

8.4 ใบอนุญาตขับรถประเทศสิงคโปร์

8.4.1 ชนิดใบอนุญาตขับรถ

ชนิดของใบอนุญาตขับรถของประเทศสิงคโปร์แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถแสดงดังในตารางที่ 8.13

ตารางที่ 8.13 ชนิดใบอนุญาตขับรถประเทศสิงคโปร์

Class 1	รถดัดแปลงสำหรับผู้พิการ มีน้ำหนักไม่เกิน 250 กก.
Class2B	รถจักรยานยนต์ที่มีความจุเครื่องยนต์ไม่เกิน 200cc หรือรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย
Class2A	รถจักรยานยนต์ที่มีความจุเครื่องยนต์ 201 แต่ไม่เกิน 400cc
Class2	รถจักรยานยนต์ที่มีความจุเครื่องยนต์เกิน 400cc
Class3	รถยนต์โดยสารไม่เกิน 7 คน (ไม่รวมคนขับ) และมีน้ำหนักไม่เกิน 3,000 กก. หรือรถแทรกเตอร์และรถประเภทอื่นๆ ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2,500 กก.
Class3A	รถยนต์หรือยานพาหนะในประเภทที่ 3 ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบเกียร์อัตโนมัติ
Class4	รถขนาดใหญ่และรถแทรกเตอร์ที่มีน้ำหนักบรรทุกมากกว่า 2,500 กก.
Class4A	รถโดยสารขนาดใหญ่ใช้สำหรับระบบขนส่งสาธารณะที่มีการเก็บค่าบริการ
Class5	รถหัวลากขนาดเล็ก น้ำหนักพ่วงไม่เกิน 11,500 กก. รถหัวลากขนาดใหญ่ น้ำหนักพ่วงมากกว่า 11,500 กก.

8.4.2 ประเภทใบอนุญาตขับรถ

ใบอนุญาตขับรถประเทศสิงคโปร์มี 3 ประเภทดังนี้

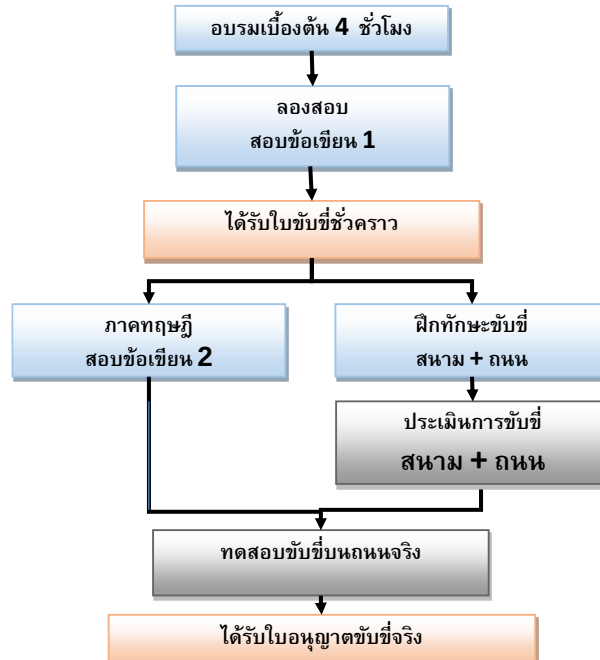
- (1) Provisional Driving License (PDL) ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว
- (2) Qualified Driving License (QDL) ใบอนุญาตขับรถทั่วไป
- (3) Vocational Driving License (VDL) ใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ มี 2 ชนิด ได้แก่ รถแท็กซี่ และรถโดยสาร ผู้ขอรับจะต้องมีใบอนุญาตประเภท 3 มาไม่น้อยกว่า 1 ปี



รูปที่ 8.26 ใบอนุญาตขับรถประเทศสิงคโปร์

8.4.3 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล (Class3/3A)

ขั้นตอนการอบรมและทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถชนิดที่ 3 และ 3A แสดงดังรูปที่ 8.27



รูปที่ 8.27 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถชนิด ประเภตลิ่งโปร์

1) การอบรมเบื้องต้น

ขั้นแรกสุดในการขอรับใบอนุญาตขับรถ จะต้องเข้ารับการอบรมเป็นระยะเวลาประมาณ 4 ชั่วโมงเพื่อให้มีความรู้ที่เกี่ยวข้องดังนี้

- ความรู้เบื้องต้นและการเคารพกฎจราจร
- ชนิดและประเภทใบอนุญาตขับรถ
- การฝ่าฝืนกฎจราจรและผลที่ตามมา
- เครื่องหมายและสัญญาณจราจร
- สัญญาณไฟจราจรและสัญญาณมือโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- กฎจราจรและระเบียบต่างๆ

2) การสอบข้อเขียนภาค 1

หลังจากอบรมจะเป็นการสอบข้อเขียนภาค 1 หรือเรียกว่า Basic Theory Test (BTT) ทำการทดสอบความรู้พื้นฐานต่างๆ เช่น กฎระเบียบ กฎจราจรป้ายและเครื่องหมายจราจรสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

3) การหัดขับรถ

เมื่อผ่านการสอบข้อเขียนภาค 1 จะได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (Provisional Driving License; PDL) เพื่อใช้ในการหัดขับรถ โดยจะต้องมีครูฝึกที่ได้รับอนุญาตนั่งไปด้วยตลอดเวลาต้องแสดงป้ายสัญลักษณ์ผู้หัดขับซึ่งทั้งที่บริเวณด้านหน้ารถและด้านหลังรถที่ใช้ในการหัดขับจะต้องทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น มีการกำหนดห้ามขับขึ้นบนถนนบางแห่งและบางเวลาเพื่อความปลอดภัยอีกด้วย

4) การสอบข้อเขียนภาค 2

ในช่วงระหว่างการหัดขับบนถนน ผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องทำการนัดเพื่อขอทดสอบข้อเขียนภาค 2 หรือ Final Theory Test (FTT) และจะต้องผ่านก่อนจึงจะสามารถขอทดสอบขับที่ภาคปฏิบัติได้ โดยกำหนดว่า จะต้องสอบภาคปฏิบัติให้ผ่านภายใน 2 ปี มิฉะนั้นจะต้องกลับไปสอบข้อเขียนภาคทฤษฎีใหม่ตั้งแต่ขั้นแรก

5) การสอบขับที่ภาคปฏิบัติ

การสอบขับที่ภาคปฏิบัติ หรือเรียกว่า Practical Driving Test (PDT) ดำเนินการโดยศูนย์สอบที่แต่งตั้งโดยหน่วยงานตำรวจจราจร สามารถใช้รถของตนเองในการทดสอบได้ แต่รถที่ใช้ทดสอบจะต้องมีความพร้อมตามที่กำหนด การทดสอบการขับซึ่งประกอบด้วยการสอบขับในสนามสอบเพื่อทดสอบทักษะการขับและการประเมินทักษะในการขับรถ และการสอบขับบนถนนจริงเพื่อทดสอบปฏิสัมพันธ์กับผู้ขับอื่นบนถนนอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยจะทำการประเมินโดยใช้ Checklist การกระทำผิดต่างๆ และจะหักคะแนนตามการทำผิดครั้งละ 2-10 แต้ม

8.4.4 ระบบแต้มปรับปรุงผู้ขับรถ

ระบบแต้มปรับปรุงผู้ขับรถ หรือ Driver Improvement Points System (DIPS) นำมาใช้เพื่อให้ผู้ขับซึ่งตระหนักถึงการขับอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เกณฑ์การตัดแต้มตามฐานความผิดต่างๆ แสดงดังตารางที่ 8.14

ตารางที่ 8.14 การตัดแต้มและฐานความผิด

จำนวนแต้ม	ฐานความผิด
3 แต้ม	- ฝ่าฝืนกฎจราจรหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ - บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่ากฎหมายกำหนด - ผู้ขับหรือผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย - จอดรถในพื้นที่ห้ามจอด - หยุดรถบนพื้นที่ห้ามหยุดรถ - ไม่จัดผู้โดยสารให้นั่งอยู่ในพื้นที่โดยสารที่กำหนด (รถขนส่งผู้โดยสาร) - จอดซ้อนคัน - จอดรถบนทางม้าลาย รถขนาดเล็กค่าปรับ 120 ดอลลาร์ รถขนาดใหญ่ค่าปรับ 150 ดอลลาร์

จำนวนแต้ม	ฐานความผิด
4 แต้ม	• ขับเกินความเร็วที่กำหนดของรถ 1-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ขับเกินความเร็วที่กำหนดบนถนน 1-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ไม่ให้ทางในพื้นที่ทางแยกหรือจุดเชื่อมต่อต่างๆ • กีดขวางการจราจร • ไม่ให้ทางรถฉุกเฉิน • บรรทุกของใส่ลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย • จอดตรึงทางหรือไหล่ทางบนทางด่วน รถขนาดเล็กค่าปรับ 130 ดอลลาร์ รถขนาดใหญ่ค่าปรับ 160 ดอลลาร์
6 แต้ม	• ขับรูดสวนกับทิศทางจราจร • ขับรถบนไหล่ทางบนทางด่วน • ขับเกินความเร็วที่กำหนดบนถนน 21-30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ไม่หยุดรถหรือให้ทางกับคนเดินเท้า • ขับรถโดยประมาท • บรรทุกหรือพ่วงวัสดุในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย • ขับรูดสวนทางบนทางด่วนโดยไม่จำเป็น รถขนาดเล็กค่าปรับ 150 ดอลลาร์ รถขนาดใหญ่ค่าปรับ 180 ดอลลาร์
8 แต้ม	• ขับเกินความเร็วที่กำหนดบนถนน 31-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ขับเกินความเร็วที่กำหนดของรถ 31-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถขนาดเล็กค่าปรับ 170 ดอลลาร์ รถขนาดใหญ่ค่าปรับ 200 ดอลลาร์
9 แต้ม	• ขับรถในลักษณะที่ไม่เหมาะสมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน • บรรทุกผู้โดยสารในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย รถขนาดเล็กค่าปรับ 170 ดอลลาร์ รถขนาดใหญ่ค่าปรับ 200 ดอลลาร์
12 แต้ม	• ขับเกินความเร็วที่กำหนดบนถนน 41-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ขับเกินความเร็วที่กำหนดของรถ 41-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยผู้กระทำผิดจะถูกดำเนินคดีในศาล • ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร • ใช้โทรศัพท์หรืออุปกรณ์สื่อสารขณะขับรถ กระทำความผิดครั้งแรกปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ กระทำความผิดซ้ำสองปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์ หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ รถขนาดเล็กค่าปรับ 200 ดอลลาร์ รถขนาดใหญ่ค่าปรับ 230 ดอลลาร์

จำนวนแต้ม	ฐานความผิด
18 แต้ม	• ขับเกินความเร็วที่กำหนดบนถนน 51-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ขับเกินความเร็วที่กำหนดของรถ 51-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยผู้กระทำผิดจะถูกดำเนินคดีในศาล
24 แต้ม	• ขับเกินความเร็วที่กำหนดบนถนน มากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ขับเกินความเร็วที่กำหนดของรถ มากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง • ขับรถในลักษณะก้าวร้าวรุนแรงก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้กระทำผิดจะถูกดำเนินคดีในศาล

เมื่อผู้ขับรถถูกบันทึกแต้มก็จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ตามที่สรุปในตารางที่ 8.15

ตารางที่ 8.15 รายละเอียดการพักใช้ใบอนุญาตและบทลงโทษ ประเทศสิงคโปร์

ครั้งที่พักใช้ใบอนุญาต	เกณฑ์ที่จะถูกพักใช้ใบอนุญาต	ระยะเวลาของการพักใช้ใบอนุญาต	การลดหย่อนการพักใช้ใบอนุญาตสูงสุดที่ทำได้	ระยะเวลาที่เหมาะสมของการพักใช้ใบอนุญาตหลังได้เข้ารับการอบรม
1	24 คะแนนหรือมากกว่าภายใน 24 เดือน	12 สัปดาห์	8 สัปดาห์ หลังผ่านการอบรม	4 สัปดาห์
2	12 คะแนนหรือมากกว่าภายใน 12 เดือน	24 สัปดาห์	12 สัปดาห์ หลังผ่านการอบรม	12 สัปดาห์
3	12 คะแนนหรือมากกว่าภายใน 12 เดือน	12 เดือน	-	12 เดือน (เพิกถอนใบอนุญาต)
4	12 คะแนนหรือมากกว่าภายใน 12 เดือน	24 เดือน	-	24 เดือน (เพิกถอนใบอนุญาต)
5 (เป็นต้นไป)	12 คะแนนหรือมากกว่าภายใน 12 เดือน	36 เดือน	-	36 เดือน (เพิกถอนใบอนุญาต)

การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

- การพักใช้ใบอนุญาตสำหรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว สำหรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวที่ได้ยังไม่ได้รับใบอนุญาตจริง ซึ่งอยู่ภายในระยะเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ถ้าผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนเท่ากับหรือมากกว่า 13 คะแนน จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตก่อนระยะเวลาที่กำหนด โดยผู้ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะต้องสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ทั้งหมดอีกครั้ง

- การพักใช้ใบอนุญาตขับรถฉบับเดิม สำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่เคยถูกบันทึกคะแนนมาก่อน ถ้าผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนเท่ากับหรือมากกว่า 24 คะแนน ภายในระยะเวลา 24 เดือน จะถูกระงับใบอนุญาตขับรถครั้งแรกเป็นเวลา 12 สัปดาห์
- สำหรับผู้ขับขี่ที่ถูกบันทึกคะแนนมาก่อน ถ้าผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนเท่ากับหรือมากกว่า 12 คะแนน ภายในระยะเวลา 12 เดือน จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

ระยะเวลาในการพักใช้ใบอนุญาตขับรถ

- ครั้งที่ 1 พักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นเวลา 12 สัปดาห์
- ครั้งที่ 2 พักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นเวลา 24 สัปดาห์
- ครั้งที่ 3 พักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นเวลา 1 ปี
- ครั้งที่ 4 พักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นเวลา 2 ปี
- ครั้งที่ 5 พักใช้ใบอนุญาตขับรถ เป็นเวลา 3 ปี

การอบรมทบทวนและสอบใหม่

- ถ้าถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาตั้งแต่ 1 ปีเป็นต้นไป นับตั้งแต่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถ ครั้งที่ 3 ผู้ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะต้องสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติใหม่ทั้งหมดอีกครั้ง
- ผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 จะต้องรับการฝึกอบรม เพื่อแก้ไขพฤติกรรมการขับขี่ให้ถูกต้อง ถ้าผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรดังกล่าว จะลดระยะเวลาในการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
 - ครั้งที่ 1 เป็นเวลา 12 สัปดาห์ เหลือเพียง 4 สัปดาห์
 - ครั้งที่ 2 เป็นเวลา 24 สัปดาห์ เหลือเพียง 6 สัปดาห์
- ผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถตั้งแต่ครั้งที่ 3 จะไม่ได้รับสิทธิ์ในการฝึกอบรมหรือสิทธิ์ในการลดระยะเวลาการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
- ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้ถูกบันทึกคะแนนเพิ่ม ภายในระยะเวลา 12 เดือนนับจากผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตครั้งสุดท้าย ประวัติการบันทึกคะแนนทั้งหมดจะถูกลบทิ้ง

8.4.5 โรงเรียนสอนขับรถและศูนย์ทดสอบ

ประเทศสิงคโปร์มีโรงเรียนสอนขับรถและเป็นศูนย์ทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ 3 แห่งดังนี้

- (1) Bukit Batok Driving Centre (BBDC)
- (2) ComfortDelGro Driving Centre
- (3) Singapore Safety Driving Centre (SSDC)

ตัวอย่างโรงเรียนสอนขับรถ Singapore Safety Driving Centre แสดงในรูปที่ 8.28



รูปที่ 8.28 โรงเรียนสอนขับรถ SSDC ประเทศสิงคโปร์

ค่าใช้จ่ายในการเรียนและทดสอบกรณีใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล (class3/3A) เป็นดังตารางที่ 8.16 จะเห็นว่า การเรียนตลอดหลักสูตรทั้งการอบรมภาคทฤษฎี การสอบข้อเขียน 2 ครั้ง การหัดขับและทดสอบ มีค่าใช้จ่ายประมาณ 4,000 บาทซึ่งถือว่าค่อนข้างถูกเมื่อเทียบกับค่าครองชีพในประเทศสิงคโปร์ ทั้งนี้หากผ่านการสอบแต่ละครั้งมาแล้ว หรือมาเรียนเพียงทฤษฎีอย่างเดียวก็จะมีค่าใช้จ่ายลดลงไปอีก

ตารางที่ 8.16 ค่าใช้จ่ายในการเรียนและทดสอบใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลประเทศสิงคโปร์

หลักสูตร	สอบ ทฤษฎี 1	สอบ ทฤษฎี 2	เข้า อบรม	ค่าแรกเข้า (บาท)	ค่าอบรม (บาท)	รวม (บาท)
เรียนทฤษฎีภาค 1+2 และภาคปฏิบัติ	-	-	4 ครั้ง	2,200	1,800	4,000
เรียนทฤษฎีภาค 2 และ ภาคปฏิบัติ	ผ่านแล้ว	-	2 ครั้ง	2,200	800	3,000
ผ่านสอบข้อเขียนแล้ว เรียนเพิ่มเรื่องการขับที่ เชิงป้องกัน 1 ครั้ง	ผ่านแล้ว	ผ่านแล้ว	1 ครั้ง	2,300	400	2,700
เข้าอบรมแต่ไม่สอบ	-	-	4 ครั้ง	800	1,800	2,600

8.5 บทสรุป

จากที่ได้นำเสนอข้างต้นสามารถเปรียบเทียบระบบใบอนุญาตขับรถของแต่ละประเทศสรุปได้ดังตารางที่ 8.17

ตารางที่ 8.17 ระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ประเด็น	ประเทศไทย (ปัจจุบัน)	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศสหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์
แนวทางการแบ่งประเภท/ชนิด	ใบอนุญาตแบ่งตามลักษณะของรถและการใช้งานที่ค่อนข้างละเอียด มีใบอนุญาตรวม 20 ชนิด	ใบอนุญาตแบ่งตามลักษณะและขนาดของรถและการใช้งาน 2 ประเภท รวมมีใบอนุญาตทั้งหมด 12 ชนิด	ใบอนุญาตแบ่งตามลักษณะของรถ มี 6 ชนิด	แบ่งตามลักษณะและรูปแบบของรถ มีใบอนุญาตรวม 9 ชนิด
ใบอนุญาตหัดขับ	ไม่มี	มี (ต้องผ่านการอบรมและทดสอบภาคปฏิบัติ)	มี (ต้องผ่านการสอบข้อเขียนเกี่ยวกับกฎจราจรเท่านั้น)	มี (ต้องผ่านการสอบข้อเขียนเกี่ยวกับกฎจราจรเท่านั้น)
ใบอนุญาตชั่วคราว	มี อายุ 1 ปี แต่ไม่มีข้อจำกัดการใช้งาน สามารถขับรถได้ตามปกติ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ใบอนุญาตขั้บรถยนต์ส่วนบุคคล	มีอายุ 5 ปี มีเงื่อนไขว่าต้องผ่านการอบรมและถือใบอนุญาตชั่วคราวมาแล้ว	มีอายุ 5 ปี	มีอายุ 4-8 ปี แตกต่างกันไปตามแต่ละรัฐ	ตลอดชีพ
ใบอนุญาตเพิ่มเติมเพื่อขับรถเฉพาะ	ไม่มี	ไม่มี	มี สำหรับการใช้งานแบบต่างๆ เช่น รถผู้โดยสาร รถโรงเรียน รถบรรทุกวัดอุณิตราย เป็นต้น	ไม่มี
ระบบแต้มกระทำได้	ไม่ได้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ	มีระบบสะสมแต้มกระทำได้	มีระบบสะสมแต้มกระทำได้	มีระบบสะสมแต้มกระทำได้

ประเด็น	ประเทศไทย (ปัจจุบัน)	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศสหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์
วิธีการขอรับใบอนุญาตขับรถ ที่ได้รับความนิยม	เข้ารับการอบรมและทดสอบ ภาคทฤษฎีและปฏิบัติในสนามสอบ กับภาครัฐกรมการขนส่งทางบก	ผ่านโรงเรียนสอนขับรถ โดยผู้ที่ผ่าน การอบรมและผ่านการทดสอบ ภาคทฤษฎีและผ่านการประเมินการ ขับรถที่โรงเรียนสอนขับรถแล้วจะ ได้รับการยกเว้นการสอบภาคปฏิบัติ กับภาครัฐ เหลือแต่เพียงการสอบ ข้อเขียนเท่านั้น	มีวิชาสอนขับรถในหลักสูตร มัธยมศึกษาอยู่แล้ว จึงเหลือเพียง ขั้นตอนการสอบที่จะต้องดำเนินการ กับภาครัฐ	เรียนขับรถกับโรงเรียนสอนขับรถ และทดสอบที่ศูนย์ทดสอบ 3 แห่งซึ่ง ดำเนินการร่วมกับโรงเรียนสอนขับ รถ
การขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล				
การตรวจความพร้อมของร่างกาย	ใช้ใบรับรองแพทย์ ทดสอบการมองเห็นสี ทดสอบสายตาทางลึก ทดสอบสายตาทางกว้าง ทดสอบปฏิกิริยาเท้า	ทดสอบสายตา ทดสอบการมองเห็นสี 3 สี (แดง เขียว เหลือง) ทดสอบการได้ยิน	ใบรับรองแพทย์และรับรองตนเอง	-
การอบรมภาคทฤษฎี	4 ชั่วโมง	26 ชั่วโมง	30 ชั่วโมง	ศึกษาด้วยตนเอง
การสอบข้อเขียน	ข้อสอบปรนัย 50 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 45 ข้อ	สอบครั้งที่ 1 เพื่อขอรับใบอนุญาต หัดขับ ข้อสอบแบบถูก-ผิด 50 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 45 ข้อ สอบครั้งที่ 2 เพื่อขอรับใบอนุญาต จริง มีข้อสอบแบบถูก-ผิด 90 ข้อๆ ละ 1 คะแนน และข้อสอบปรนัย 5 ข้อๆละ 2 คะแนน 90 คะแนน	ส่วนที่ 1 เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร 10 ข้อ ห้ามผิดเลย ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปในการขับรถมี 25 ข้อ ผิดได้ไม่เกิน 4 ข้อ	สอบครั้งที่ 1 Basic Theory Test ข้อสอบปรนัย 50 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 45 ข้อ สอบครั้งที่ 2 Final Theory Test ข้อสอบปรนัย 50 ข้อ เกณฑ์ผ่าน 45 ข้อเช่นกัน
การสอบภาคปฏิบัติ	สอบในสนามสอบ จำนวน 3 ท่าจาก ทั้งหมด 7 ท่า (2 ท่าตามที่กำหนด และอีก 1 ท่าตามความเหมาะสม ของสนามสอบ)	ภาคแรกสอบในสนามเพื่อรับ ใบอนุญาตหัดขับ ภาคที่สอง สอบบนถนน ทั้งสองครั้งสอบโดยการประเมินจาก ครูฝึกที่ได้รับอนุญาต (กรณีผ่าน โรงเรียน)	สอบบนถนน	สอบบนถนน



ประเด็น	ประเทศไทย (ปัจจุบัน)	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศสหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์
การต่ออายุ	ทดสอบสมรรถภาพร่างกาย อบรม 1 ชั่วโมง	อบรมเป็นระยะเวลาขึ้นอยู่กับประวัติ การขับขี่	ไม่ต้องอบรม	-
บทบาทโรงเรียนสอนขับรถ	เป็นทางเลือกให้กับประชาชน	เป็นช่องทางหลักในการขอรับ ใบอนุญาตขับรถ	สอนขับรถเชิงพาณิชย์ อบรมทบทวนให้แก่ผู้ขับขี่ที่ถูก ลงโทษ	สอนความรู้ภาคทฤษฎีและฝึกปฏิบัติ
การรับรองมาตรฐานโรงเรียน	กรมการขนส่งทางบกดำเนินการ	คณะกรรมการความปลอดภัย แห่งชาติดำเนินการ	ดำเนินการโดย Department of Motor Vehicle	-
ภารกิจหลักของโรงเรียน	ไม่บังคับให้เข้าเรียนผ่านโรงเรียน เนื่องจาก สามารถเข้าไปสอบได้เลย โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการที่ ซับซ้อนมาก	อบรมภาคทฤษฎี ฝึกฝนภาคปฏิบัติ ทดสอบและประเมินผล อบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ที่ถูกลงโทษ	ส่วนใหญ่สอนขับรถเชิงพาณิชย์ เน้น ความรู้และทักษะขั้นสูง	สอนให้ความรู้และฝึกทักษะ
สิทธิประโยชน์ของผู้ที่ผ่านโรงเรียน	ตรวจร่างกาย อบรม สอบข้อเขียน สอบปฏิบัติที่โรงเรียนได้	ยกเว้นการสอบภาคปฏิบัติกับทาง ราชการ	ยกเว้นการสอบภาคปฏิบัติกับทาง ราชการ	-

บทที่ 9 ระบบใบอนุญาตขับรถที่เหมาะสม

9.1 แนวคิดการพัฒนา

ดังที่ได้นำเสนอในเนื้อหารายงานข้างต้นแล้วว่าใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยควรได้รับการปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับความจำเป็นทั้งด้านพฤติกรรมจราจร สถิติอุบัติเหตุ สมรรถภาพทางร่างกาย และการเปลี่ยนแปลงทางวิศวกรรมของยานพาหนะ ทั้งลักษณะกายภาพ รูปแบบการใช้งานบนท้องถนน ซึ่งในหลายประเทศได้มีการปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการออกใบอนุญาตขับรถให้สอดคล้องกับบริบทดังที่ได้กล่าวมาในบทที่แล้วมา เนื้อหาภายในบทนี้จะนำเสนอระบบใบอนุญาตขับรถที่เหมาะสมเพื่อเป็นแนวทางไปสู่การกำหนดระบบใบอนุญาตขับรถที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยในอนาคตต่อไป ซึ่งต้องคำนึงถึงความสอดคล้องกับนโยบายของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปัญหาเชิงระบบซึ่งมีความซับซ้อนและต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดผลในการพัฒนาระบบใบอนุญาตให้เป็นรูปธรรมในระยะยาว

9.1.1 การผลักดันเชิงนโยบาย

ตาม มติ สมัชชาสุขภาพ ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ให้กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผลักดันให้ยกระดับมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถมีคุณภาพโดยประกาศใช้หลักสูตรการอบรม 15 ชั่วโมง ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเน้นในการให้ความรู้เรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทักษะการขับขี่ สร้างความตระหนัก จิตสำนึก หน้าที่ในการขับขี่ที่ปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อย่างมีประสิทธิภาพ หลักสูตรความปลอดภัยบนท้องถนน และหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ซึ่งการผลักดันเชิงนโยบายนั้นจะสามารถนำไปสู่กระบวนการปฏิบัติและเห็นผลเป็นรูปธรรมได้ จะต้องมีการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้ชัดเจน สอดคล้องกับนโยบายและการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งจะต้องปรับหลักเกณฑ์และขั้นตอนต่างๆ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานทั้งที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ และหน่วยงานเอกชนที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล อาทิเช่น โรงเรียนสอนขับรถ เป็นต้น เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถได้อย่างเป็นรูปธรรม

9.1.2 ปัญหาเชิงระบบ

เนื่องด้วยระบบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันแยกเป็น 2 กฎหมาย คือ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งครอบคลุมรถที่มีขนาดเล็ก และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งครอบคลุมรถที่มีขนาดใหญ่ ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งต่าง ๆ ทำให้ระบบใบอนุญาตขับรถมีความซ้ำซ้อนกัน นอกจากนี้ ในกฎหมายแต่ละฉบับมีการวางระบบใบอนุญาตขับรถที่แตกต่างกัน โดยพิจารณาใน 2 มิติ คือ บางกรณีมีการจำแนกใบอนุญาตขับรถตามความสามารถในการขับรถตามกายภาพของรถนั้น แต่ในบางกรณีแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถตามลักษณะการใช้งาน ยกตัวอย่างเช่น ตามกฎหมายรถยนต์ มีการแบ่งใบอนุญาตขับรถตามกายภาพรถเป็นใบอนุญาตขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถสำหรับรถสามล้อ และใบอนุญาตขับรถสำหรับรถยนต์ แต่ใน

ขณะเดียวกันก็มีการจำแนกใบอนุญาตขับรถสำหรับการขับรถส่วนบุคคล และการขับรถสาธารณะ เช่นเดียวกับตามกฎหมายการขนส่งทางบกที่บางกรณีแยกประเภทใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายภาพรถ เช่น ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดเล็ก ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดใหญ่ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถพ่วง เป็นต้น แต่ในบางกรณีก็จำแนกตามลักษณะการใช้งาน เช่น ใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถขนส่งทุกประเภทกับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถสำหรับขนส่งวัตถุอันตราย และในระบบใบอนุญาตแต่ละกฎหมายมีการใช้แทนกันได้ รวมทั้งสามารถนำใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาใช้แทนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายรถยนต์ได้ด้วย ด้วยเหตุดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในระบบใบอนุญาตขับรถปัจจุบันในหลายประเด็น

- (1) มีการออกใบอนุญาตขับรถซ้ำซ้อนโดยบุคคลคนเดียวอาจมีใบอนุญาตขับรถมากกว่าหนึ่งใบขึ้นไป เช่น บุคคลอาจมีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งใบอนุญาตขับรถทั้งสามประเภทดังกล่าวสามารถขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้เช่นเดียวกัน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความยุ่งยากเนื่องจากในกรณีที่บุคคลนั้นกระทำความผิดและมีการถูกยึดใบอนุญาตขับรถหนึ่ง เขาย่อมสามารถใช้ใบอนุญาตขับรถสำหรับขับรถประเภทอื่นที่ใช้แทนใบอนุญาตขับรถที่ถูกยึดขับรถยนต์นั้นต่อไปได้ ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎหมายและผู้ขับรถขาดระเบียบวินัยเนื่องจากระบบมีช่องว่าง
- (2) ระบบใบอนุญาตขับรถของกฎหมายรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกไม่สอดคล้องกัน ทั้งที่เป็นใบอนุญาตขับรถในลักษณะใกล้เคียงกันแต่หลักการกฎหมายบางอย่างยังไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เช่น ในเรื่องการหัดขับรถ ที่กฎหมายว่าด้วยรถยนต์สามารถฝึกหัดขับรถบนถนนได้โดยไม่ต้องอยู่ในความควบคุมดูแลของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี ในขณะที่ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายการขนส่งทางบกไม่เปิดช่องให้มีการฝึกหัดขับรถ ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงทางปฏิบัติที่บุคคลใดจะขับรถได้ย่อมสมควรต้องมีการฝึกหัดขับรถโดยอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในระดับหนึ่งเสียก่อนจึงจะได้รับใบอนุญาตขับรถสำหรับรถนั้น และอีกกรณีหนึ่งที่ระบบกฎหมายไม่สอดคล้องกันคือ เรื่องใบอนุญาตขับรถชั่วคราวที่กฎหมายรถยนต์กำหนดให้ก่อนที่บุคคลจะได้รับใบอนุญาตขับรถอย่างสมบูรณ์จำเป็นต้องผ่านการมีใบอนุญาตขับรถชั่วคราวก่อนไม่น้อยกว่าหนึ่งปี ในขณะที่ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกบุคคลสามารถได้รับใบอนุญาตขับรถอย่างสมบูรณ์ได้เลย โดยไม่จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวแต่อย่างใด ทำให้ระบบการออกใบอนุญาตขับรถระหว่างสองกฎหมายมีความลักลั่นกัน
- (3) ปัญหาในเรื่องการรับรองทางการแพทย์ทั้งด้านร่างกายและจิตใจที่ไม่สามารถสะท้อนตามความเป็นจริง เนื่องจากการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถทั้งในด้านร่างกายและจิตใจมีขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อน ระบบในปัจจุบันที่กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถมีเพียงใบรับรองแพทย์ซึ่งไม่สามารถจะยืนยันคุณสมบัติของบุคคลนั้นได้จริง ๆ ย่อมเป็นปัญหา และความปลอดภัยในการใช้รถและถนน
- (4) การอบรมและทดสอบยังไม่มีประสิทธิภาพครอบคลุมหัวข้อความรู้ที่สำคัญในหลายประเด็น ทำให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถขาดความรู้ความเข้าใจ เช่น ในเรื่องมารยาทการขับรถทัศนคติในการขับรถ และทฤษฎีการตัดสินใจในสถานการณ์ฉุกเฉิน

- (5) ระบบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันวางหลักการให้กรรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ออกใบอนุญาตขับรถ โดยยังเปิดโอกาสให้โรงเรียนสอนขับรถเอกชนมีบทบาทน้อย ทำให้กรรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องรับภาระในการออกใบอนุญาตขับรถอย่างมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบันที่มีผู้ต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถเป็นจำนวนมาก และงบประมาณที่กรรมการขนส่งทางบกได้รับจัดสรร ทำให้การอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

จากเหตุผลดังกล่าวสมควรให้มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถใหม่ โดยมีการวางหลักการให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงของประเทศไทย และทิศทางของกฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับรถในต่างประเทศ

9.2 ระบบใบอนุญาตขับรถที่เสนอ

9.2.1 ใบอนุญาตขับรถ

ระบบใบอนุญาตขับรถที่เสนอกำหนดให้แบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถโดยพิจารณาตามลักษณะกายภาพรถเท่านั้น และต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับกรณีที่จะนำรถดังกล่าวไปใช้งานในลักษณะแตกต่างจากการใช้งานส่วนบุคคลทั่วไป โดยกำหนดให้ใบอนุญาตขับรถมีเพียงหนึ่งใบต่อผู้ขับขี่หนึ่งคน และมีสิทธิในการขับรถในใบอนุญาตขับรถให้แตกต่างกันไปตามทักษะความสามารถในการขับรถของแต่ละบุคคลนั้นๆ ดังตารางที่ 9.1

ตารางที่ 9.1 สิทธิการขับรถในใบอนุญาตขับรถ

ประเภทใบอนุญาต	ลักษณะรถ
A	รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กไม่เกิน 125 cc 
A1	รถจักรยานยนต์ขนาดกลางไม่เกิน 400 cc 
A2	รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เกิน 400 cc 
B	รถยนต์สามล้อ 
C	รถยนต์สี่ล้อ 
B+/C+	รถยนต์สามล้อหรือรถยนต์สี่ล้อพ่วง 
D	รถบรรทุกหนักไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม 
D1	รถบรรทุกหนักเกิน 3,500 กิโลกรัม 
D+	รถบรรทุกพ่วง 
E	รถโดยสารไม่เกิน 20 คน 
E1	รถโดยสารเกิน 20 คน 
E+	รถโดยสารพ่วง 
S	รถแทรกเตอร์รถดถนน และรถลักษณะพิเศษ 

นอกจากนี้สำหรับกรณีของคนพิการ ผู้สูงอายุ หรือบุคคลที่มีโรคประจำตัว สามารถมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมในสิทธิของการขับรถของบุคคลดังกล่าวได้ เช่น

- **คนพิการ** สามารถขอรับใบอนุญาตขับรถได้โดยมีสิทธิขับรถเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถยนต์สามล้อหรือรถยนต์สี่ล้อเท่านั้น โดยรถดังกล่าวจะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพของรถอุปกรณ์เสริมรวมทั้งติดเครื่องหมายพิเศษ เป็นต้น
- **ผู้สูงอายุที่มีอายุเกินกว่า 70 ปีขึ้นไป** ไม่ว่าจะเป็นกรณีเคยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วหรือยังไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับรถมาก่อนก็ตาม หากประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องมีการทดสอบเพิ่มเติม รวมทั้งมีการตรวจสุขภาพเป็นประจำตามระยะเวลาที่กำหนด
- **ผู้มีโรคประจำตัวที่ไม่ถึงกับเป็นอันตรายในการขับรถ** แต่มีข้อจำกัดบางประการที่จำเป็นต้องมีอุปกรณ์พิเศษสำหรับช่วยเหลือ ให้สามารถขอรับใบอนุญาตขับรถได้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด เช่น ห้ามการใช้รถในบางกรณีหรือบางลักษณะ ต้องมีอุปกรณ์เพิ่มเติมประจำรถหรือการติดตั้งเครื่องหมายพิเศษ เป็นต้น

9.2.2 ใบรับรองเพิ่มเติม

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถประสงค์จะมีการใช้รถในลักษณะพิเศษนอกเหนือจากการใช้งานส่วนบุคคลตามปกติ เช่น ใช้ในการรับจ้างขนส่ง หรือขนส่งคนหรือสิ่งของที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นการเฉพาะ จำเป็นต้องมีการขอรับใบรับรองพิเศษเพิ่มเติมจากกรมการขนส่งทางบก โดยใบรับรองเพิ่มเติมดังกล่าวแบ่งได้เป็น 2 ประเภท กล่าวคือ

- **ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถเชิงพาณิชย์ (การรับจ้าง)** เพื่อใช้สำหรับการประกอบการรับจ้างขนส่งคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยมีการแบ่งใบรับรองเพิ่มเติมเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่
 - (1) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถจักรยานยนต์เชิงพาณิชย์ (A1, A2)
 - (2) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์เชิงพาณิชย์ (B, C)
 - (3) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถบรรทุกเชิงพาณิชย์ (D, D1, D+)
 - (4) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถโดยสารเชิงพาณิชย์ (E, E1, E+)
- **ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถขนส่งพิเศษ** เพื่อใช้สำหรับการขนส่งคน หรือสิ่งของที่ต้องมีความรู้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะไม่ว่ากรณีดังกล่าวจะเป็นการขนส่งเพื่อสินค้า หรือเป็นการขนส่งในกิจการส่วนตัวก็ตาม โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่
 - (1) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับขนส่งวัตถุอันตราย
 - (2) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถโรงเรียน
 - (3) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับกรณีอื่นตามที่ประกาศกำหนด

ตารางที่ 9.2 ใบรับรองเพิ่มเติม (รับจ้าง/ขนส่งพิเศษ)

ใบอนุญาตประเภท	สิทธิการขับขี่	รถเชิงพาณิชย์	รถขนส่งพิเศษ
A	รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก		
A1	รถจักรยานยนต์ขนาดกลาง	●	
A2	รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่	●	
B	รถยนต์สามล้อ	●	●
C	รถยนต์สี่ล้อ	●	●
B+/C+	รถยนต์สามล้อหรือรถยนต์สี่ล้อ พ่วง		
D	รถบรรทุกขนาดเล็ก	●	●
D1	รถบรรทุกขนาดใหญ่	●	●
D+	รถขนส่งบรรทุกพ่วง	●	●
E	รถโดยสารขนาดเล็ก	●	●
E1	รถโดยสารขนาดกลาง	●	●
E+	รถโดยสารพ่วง	●	●
S	รถแทรกเตอร์ รถบดถนน และรถลักษณะพิเศษ		

9.2.3 ความแตกต่างของระบบที่เสนอกับระบบเดิมในปัจจุบัน

สำหรับระบบใบอนุญาตขับรถที่ออกแบบใหม่ตามที่กล่าวมาข้างต้น จะเป็นการแก้ปัญหาของระบบใบอนุญาตขับรถเดิม และจะมีแนวทางที่สอดคล้องกับระบบกฎหมายในต่างประเทศ อันจะเป็นผลดีให้ระบบใบอนุญาตขับรถของไทยมีทิศทางเดียวกับระบบใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศ ซึ่งกล่าวโดยสรุปได้ว่าระบบใบอนุญาตขับรถใหม่ดังกล่าวมีความแตกต่างจากระบบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันดังนี้

- (1) มีการปรับปรุงโครงสร้างใบอนุญาตขับรถโดยกำหนดให้หนึ่งคนมีเพียงหนึ่งใบอนุญาตขับรถ โดยใบอนุญาตขับรถดังกล่าวจะกำหนดสิทธิในการขับรถของแต่ละบุคคลแตกต่างกันตามกายภาพของรถ ซึ่งขึ้นอยู่กับทักษะความสามารถในการขับรถของบุคคลนั้น ๆ และในกรณีที่มีการใช้รถนอกเหนือจากกรณีทั่วไป เช่น ใช้ในการรับจ้าง หรือขนส่งในลักษณะพิเศษให้บุคคลนั้นมีใบรับรองเพิ่มเติม
- (2) มีการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบเป็นใบอนุญาตขับรถใบเดียว โดยให้แตกต่างกันในเรื่องสิทธิการใช้รถ ซึ่งจะมีการปรับปรุงการแบ่งลักษณะทางกายภาพรถในใบอนุญาตขับรถใหม่ให้สอดคล้องกับระบบสากลมากขึ้น
- (3) กำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขออนุญาตรับใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสม รวมทั้งปรับปรุงขั้นตอน การอบรม และการทดสอบใบอนุญาตขับรถให้สามารถคัดกรองบุคคลที่เหมาะสมในการขับรถบนถนนได้อย่างแท้จริง
- (4) กำหนดเงื่อนไขพิเศษเพิ่มเติมในการขอรับใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ที่มีความบกพร่องในการขับรถบางประการแต่ยังสามารถขับรถได้ เช่น ผู้สูงอายุ หรือผู้พิการ เป็นต้น
- (5) ปรับปรุงคุณสมบัติด้านอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ
- (6) ยกเลิกใบอนุญาตขับรถชั่วคราวโดยมีการปรับปรุงขั้นตอน การอบรม และการทดสอบใบอนุญาตขับรถใหม่

9.2.4 คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลต้องมีคุณสมบัติดังแสดงในตารางที่ 9.3

ตารางที่ 9.3 คุณสมบัติด้านอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทต่างๆ

ประเภทใบอนุญาต	สิทธิการขับขี่	คุณสมบัติผู้ขอรับใบอนุญาต	อายุใบอนุญาต (ปี)	ข้อจำกัดการใช้งาน
A	รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก	16 ปีขึ้นไป	1	ห้ามขับรถในเวลา กลางคืน ห้ามมีผู้โดยสารซ้อน มีแอลกอฮอล์เป็น 0 บันทึกแต้มความผิด
A1	รถจักรยานยนต์ขนาดกลาง	18 ปีขึ้นไป	5	-
A2	รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่	20 ปีขึ้นไป	5	-
B	รถยนต์สามล้อ	18 ปีขึ้นไป	5	-
C	รถยนต์สี่ล้อ	18 ปีขึ้นไป	5	-
B+/C+	รถยนต์สามล้อหรือรถยนต์สี่ล้อ พ่วง	20 ปีขึ้นไป	5	-
D	รถบรรทุกขนาดเล็ก	18 ปีขึ้นไป	5	-
D1	รถบรรทุกขนาดใหญ่	20 ปีขึ้นไป	5	-
D+	รถขนส่งบรรทุกพ่วง	20 ปีขึ้นไป	5	-
E	รถโดยสารขนาดเล็ก	18 ปีขึ้นไป	5	-
E1	รถโดยสารขนาดกลาง	20 ปีขึ้นไป	5	-
E+	รถโดยสารพ่วง	20 ปีขึ้นไป	5	-
S	รถแทรกเตอร์ รถบดถนน และรถ ลักษณะพิเศษ	18 ปีขึ้นไป	5	-

ผู้ขอรับใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับขับรถเชิงพาณิชย์และรถขนส่งพิเศษต้องมีคุณสมบัติด้านอายุดังแสดงในตารางที่ 9.4 และตารางที่ 9.5

ตารางที่ 9.4 คุณสมบัติด้านอายุและสัญชาติของผู้ขอรับใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถเชิงพาณิชย์

ใบอนุญาต	อายุและสัญชาติ ของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ (ปี)	อายุใบอนุญาต (ปี)
ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดกลางและขนาดใหญ่เชิงพาณิชย์ (A1, A2)	20 ปีขึ้นไป สัญชาติไทย	3
ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์สามล้อและสี่ล้อเชิงพาณิชย์ (B, C)	22 ปีขึ้นไป สัญชาติไทย	3
ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถบรรทุกขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดใหญ่ และรถบรรทุกพ่วงเชิงพาณิชย์ (D, D1, D+)	22 ปีขึ้นไป สัญชาติไทย	3
ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถโดยสารขนาดเล็ก รถโดยสารขนาดกลาง และรถโดยสารพ่วง (E, E1, E+)	22 ปีขึ้นไป สัญชาติไทย	3

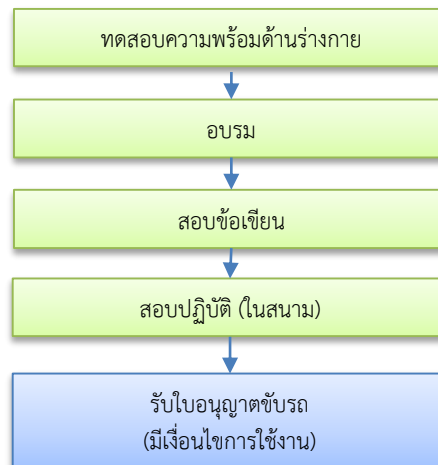
ตารางที่ 9.5 คุณสมบัติด้านอายุของผู้ขอรับใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถขนส่งพิเศษ

ใบอนุญาต	อายุของผู้ขอรับ ใบอนุญาตขับรถ (ปี)	อายุใบอนุญาต (ปี)
ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับขนส่งวัตถุอันตราย	25 ปีขึ้นไป	3
ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถโรงเรียน	25 ปีขึ้นไป	3
ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับกรณีอื่นตามที่ประกาศกำหนด	25 ปีขึ้นไป	3

9.3 ใบอนุญาตรถจักรยานยนต์

9.3.1 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (A)

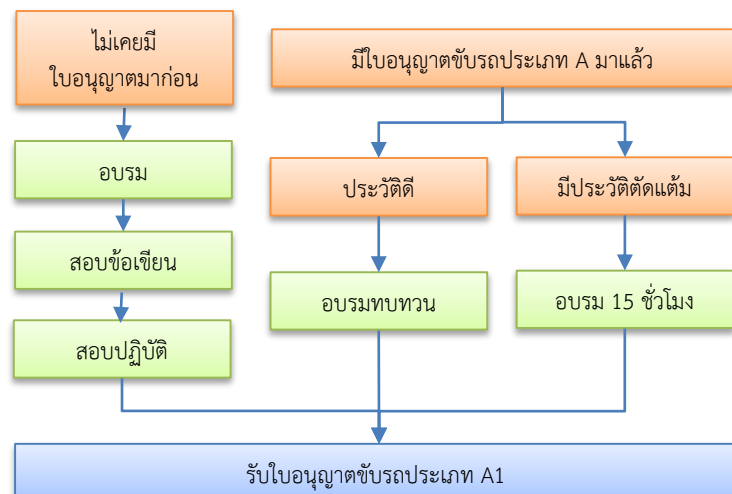
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ประเภท A ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 125 cc กำหนดอายุขั้นต่ำ 16 ปี มีขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตดังสรุปในรูปที่ 9.1



รูปที่ 9.1 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ประเภท A

9.3.2 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดกลาง (A1)

ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดกลาง เครื่องยนต์ไม่เกิน 400 cc กำหนดอายุขั้นต่ำ 18 ปี มีขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตดังสรุปในรูปที่ 9.2



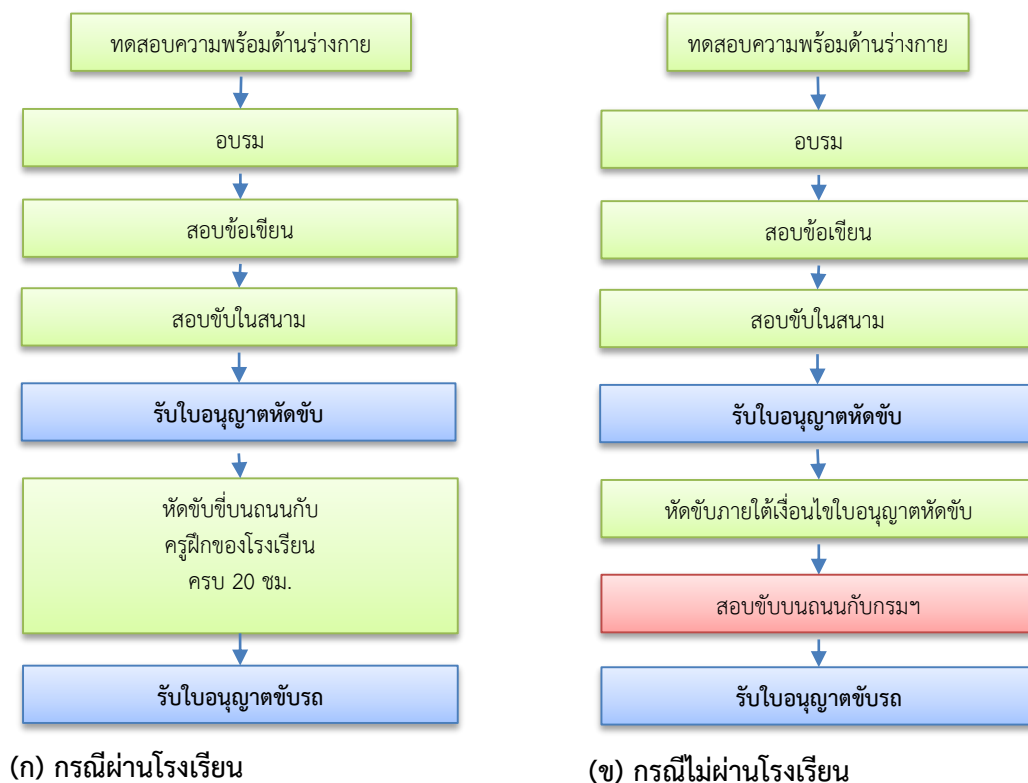
รูปที่ 9.2 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดกลาง ประเภท A1

9.3.3 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (A2)

ในการขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 400 cc กำหนดอายุขั้นต่ำ 20 ปี หากยังไม่เคยมีใบอนุญาตประเภท A1 มาก่อนจะต้องผ่านขั้นตอนการอบรมและทดสอบเหมือนกับประเภท A1 และต้องผ่านการอบรมหลักสูตรรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่จึงจะได้รับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ แต่หากมีเคยใบอนุญาตประเภท A1 มาแล้ว สามารถเข้าการอบรมหลักสูตรรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ได้เลย

9.4 ใบอนุญาตขับรถยนต์ประเภท C, D, E

ระบบใบอนุญาตขับรถยนต์ที่เสนอมีขั้นตอนที่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถต้องทำการทดสอบความพร้อมด้านร่างกาย การอบรม การทดสอบทั้งภาคทฤษฎีที่เป็นข้อเขียนและการทดสอบขับที่ภาคปฏิบัติในสนามสอบ เมื่อผ่านการทดสอบดังกล่าวมาทั้งหมดแล้วจึงสามารถรับใบอนุญาตหัดขับ (Learner License) เพื่อให้สามารถขับรถบนถนนสาธารณะได้ โดยจะต้องทำการหัดขับรถบนถนนจริงตามหลักเกณฑ์อย่างถูกต้องกับครูฝึกหรือผู้ประเมินที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรมการขนส่งทางบกเป็นจำนวนสะสมอย่างน้อย 20 ชั่วโมง จึงจะได้รับสิทธิยกเว้นการสอบขับที่ภาคปฏิบัติบนถนน และสามารถนำหลักฐานมาขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ได้ทันที แต่หากหัดขับเองภายใต้เงื่อนไขการใช้งานใบอนุญาตหัดขับ จะต้องมาสอบขับที่ภาคปฏิบัติบนถนนซึ่งดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางบก เมื่อผู้ขอรับอนุญาตขับรถที่ผ่านเกณฑ์ดังกล่าวจึงจะได้รับใบอนุญาตขับรถที่มีอายุ 5 ปี เมื่อครบอายุแล้วจะต้องเข้ารับการอบรมทบทวนเพื่อขอต่อใบอนุญาตต่อไป สรุปขั้นตอนสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับรถแสดงดังรูปที่ 9.3



รูปที่ 9.3 ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตขับรถประเภท C, D, E

9.5 การอบรม

เพื่อให้ผู้ขอรับใบอนุญาตสมัครมีทักษะและความสามารถที่สอดคล้องกับประเภทใบอนุญาตที่กำหนดขึ้นใหม่ และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ที่ปรึกษาจึงเสนอให้มีการปรับปรุงการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ทั้งสำหรับกรณีขอใหม่และต่ออายุดังที่นำเสนอต่อไปนี้

9.5.1 ภาคทฤษฎี

ในการอบรมภาคทฤษฎีมีเนื้อหาที่จัดแบ่งออกเป็นวิชาต่างๆ ทั้งสำหรับกรณีขอใหม่และกรณีต่ออายุสำหรับใบอนุญาตแต่ละประเภทดังสรุปในตารางที่ 9.6

ตารางที่ 9.6 การอบรมภาคทฤษฎีเพื่อขอรับและต่อใบอนุญาตขับรถประเภทต่างๆ

วิชา	จำนวน ชั่วโมง	สิทธิการขับรถในใบอนุญาตขับรถ													
		A 	A1 	A2 	B 	C 	B+ /C+ 	D 	D1 	D+ 	E 	E1 	E+ 	S 	
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย	2	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○
ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคการขับขี่	3	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○
ความรู้เกี่ยวกับรถและเครื่องยนต์															
• ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์และเครื่องยนต์ • ความรู้เกี่ยวกับรถบรรทุกและเครื่องยนต์ • ความรู้เกี่ยวกับรถโดยสารและเครื่องยนต์	1				●	●	●								●
	3							●	●	●					
	3										●	●	●		
การขับรถในสภาพการจราจร	2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
มารยาท ทัศนคติและจิตสำนึกในการขับรถ	1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
ผลกระทบต่อสมรรถนะการขับขี่จากแอลกอฮอล์ หรือยาเสพติดและจากสภาพร่างกาย	1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
การขับอย่างประหยัด	3						●	○		●	○			●	○
การฝึกหัดขับรถเบื้องต้นและการควบคุมรถ	1	●	●	●				●	●	●	●	●	●	●	●
การขับขี่ในสถานะที่ไม่ปกติ	1							●	●	●	●	●	●		
สินค้า การบรรทุก และการขนถ่ายสินค้า	1							●	○	●	○	●	○	●	○
รถลากจูง และพื้นฐานการขับรถลากจูง	3									●	○			●	○

● กรณีขอรับใบอนุญาตขับรถ ○ กรณีต่ออายุใบอนุญาตขับรถ



วิชา	จำนวน ชั่วโมง	สิทธิการขับรถในใบอนุญาตขับรถ													
		A 	A1 	A2 	B 	C 	B+ /C+ 	D 	D1 	D+ 	E 	E1 	E+ 	S 	
ใบรับรองเพิ่มเติม															
กรณีสำหรับรถเชิงพาณิชย์															
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	2				●	●		●	●	●	●	●	●		
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถ เช่น กฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญา	1				●	○		●	○	●	○	●	○	●	
การวางแผนการเดินทางและเส้นทางการเดินทาง	1				●	●		●	●	●	●	●	●		
การขนส่งผู้โดยสาร	2		●	●							●	○	●	○	
ภาษาอังกฤษสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ	2				●	○		●	○	●	○	●	○	●	
กรณีสำหรับการขนส่งพิเศษ															
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับวัตถุอันตราย การขนส่งวัตถุ อันตราย การขนถ่ายสินค้า และการจัดการกับเหตุ ฉุกเฉิน	2							●	○	●	○				
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอุปกรณ์ตามมาตรฐานความ ปลอดภัยและเหตุฉุกเฉิน	1				●	○		●	○	●	○	●	○	●	
การปฐมพยาบาลเบื้องต้น	1		●	●	●	○					●	○	●	○	

● กรณีขอรับใบอนุญาตขับรถ ○ กรณีต่ออายุใบอนุญาตขับรถ



ตารางที่ 9.7 การฝึกภาคปฏิบัติ

วิชา	จำนวน ชั่วโมง	สิทธิการขับรถในใบอนุญาตขับรถ												
		A 	A1 	A2 	B 	C 	B+ /C+ 	D 	D1 	D+ 	E 	E1 	E+ 	S 
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับรถยนต์	3				●	●	●	●			●			●
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับรถบรรทุก	4							●	●	●				
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับรถโดยสาร	4										●	●	●	
การหัดขับรถยนต์ตามท่าฝึกต่างๆ	4				●	●	●	●	●	●	●	●	●	
การอบรมการหัดขับรถบรรทุกตามท่าฝึกต่างๆ	5							●	●	●				
การอบรมการหัดขับรถโดยสารตามท่าฝึกต่างๆ	5										●	●	●	
การอบรมการหัดขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกตามท่าฝึกต่างๆ	5							●	●	●	●	●	●	

● กรณีขอรับใบอนุญาตขับรถ ○ กรณีต่ออายุใบอนุญาตขับรถ



วิชา	จำนวน ชั่วโมง	สิทธิการขับรถในใบอนุญาตขับรถ												
		A 	A1 	A2 	B 	C 	B+ /C+ 	D 	D1 	D+ 	E 	E1 	E+ 	S 
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบกเบื้องต้น (รถขนาดใหญ่)	3							●	●	●	●	●	●	
พื้นฐานการขับลากจูง ☐														
• พื้นฐานการขับรถยนต์สี่ล้อพ่วงและรถสามล้อพ่วง	5						●							
• พื้นฐานการขับรถบรรทุกพ่วงและรถโดยสารพ่วง	5									●			●	
การฝึกหัดขับรถลากจูงในท่าต่างๆ														
• การฝึกหัดขับรถยนต์ลากจูงในท่าต่างๆ	15						●							
• การฝึกหัดขับรถบรรทุกและรถโดยสารลากจูงในท่าต่างๆ	15									●			●	

● กรณีขอรับใบอนุญาตขับรถ ○ กรณีต่ออายุใบอนุญาตขับรถ



เนื้อหาสาระของแต่ละวิชาที่อบรมสรุปดังต่อไปนี้

1) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย

เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องที่สำคัญเบื้องต้น

2) ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคการขับขี่

มุ่งเน้นให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้เกี่ยวกับเทคนิคการขับขี่ต่างๆ และเรียนรู้สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ได้ ซึ่งประกอบด้วย

- การขับอย่างปลอดภัย มี 4 องค์ประกอบที่สำคัญ คือ รอบรู้ (Define) การจำแนก (Analyze) การคิดตัดสินใจ (Decide) และ ปฏิบัติจริงตามแผน (Act)
- การขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ เป็นการเรียนรู้เกี่ยวกับปรัชญาการขับรถในเชิงป้องกันอุบัติเหตุ สาเหตุที่ทำให้ผู้ขับรถเสียสมาธิ และรวมถึงวิธีการเตรียมรถก่อนออกเดินทาง
- การตระหนักและรับรู้ถึงอันตราย แบ่งได้เป็น การตอบสนองต่ออันตรายที่อยู่กับที่ (Static hazard) เช่น ทางโค้ง ทางแยก วงเวียน และพื้นผิวถนน และการตอบสนองต่ออันตรายที่เคลื่อนที่ได้ (Dynamic hazard) เช่น คนเดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก และรถบรรทุกวัตถุอันตราย และการตระหนักถึงอันตรายของสภาพอากาศ (ฝนตก หมอกกลบ และแดดจ้า) ต่อการมองเห็นและการควบคุมรถ เมื่อผู้ขับซึ่งรับรู้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจึงทำให้ผู้ขับที่มีความระมัดระวังในการขับมากขึ้นและช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
- สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ อาจเกิดจากการขับเร็ว การขับรถตัดหน้า การขับรถตามกระชั้นชิด การใช้สิ่งมีนเมา และการแข่งรถอย่างผิดกฎหมาย รวมถึงปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพของผู้ขับ สภาพของรถ สภาพถนน และสภาพของสิ่งแวดล้อมความเสี่ยง การบริหารจัดการความเสี่ยง การศึกษากรณีตัวอย่าง และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคนิคการสังเกตและการคาดการณ์ สามารถวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมของผู้ใช้ทางร่วมกันเพื่อเตรียมการและหาทางออกให้ตนเอง และเกิดความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและผู้ใช้ทางร่วมกัน ยกตัวอย่างเช่น จุดมุ่งหมายในการมองเพื่อความปลอดภัย ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการมองเห็น เทคนิคการมองเพื่อความปลอดภัย พฤติกรรมของผู้ใช้ทาง และการเตรียมความพร้อมความรู้เกี่ยวกับการขับรถในสภาพการจราจร

3) ความรู้เกี่ยวกับรถและเครื่องยนต์ การตรวจสภาพ การบำรุงรักษารถ และการแก้ไขข้อขัดข้องเบื้องต้น

มุ่งเน้นให้ผู้เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เกี่ยวกับการใช้รถ การทำงานของเครื่องยนต์ รวมถึงการตรวจสอบสภาพรถและการบำรุงรักษาเบื้องต้น เพื่อให้พร้อมใช้งาน อีกทั้งสามารถแก้ไขปัญหาเบื้องต้นเมื่อเกิดเหตุขัดข้องขณะขับขี่ได้ ซึ่งผู้ขับจะต้องทราบถึงตำแหน่งและการใช้อุปกรณ์ควบคุมต่างๆ ภายในรถเบื้องต้น เช่น คันเร่ง เบรก เข็มชี้ดนิรภัย อุปกรณ์เปิดสัญญาณไฟทางจราจร เป็นต้น อีกทั้งการจดบันทึกลงในสมุดประจำรถ และการตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมก่อนและหลังการใช้งาน รวมถึง

การดูแลรักษารถยนต์จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุหรือข้อขัดข้องขณะขับขี่และสามารถขับขี่ไปถึงจุดหมายได้อย่างปลอดภัยซึ่งมีตัวอย่างเนื้อหาการตรวจสอบสภาพรถดังนี้

- เบรก คันเร่ง เกียร์ และเบรกมือ
- ไฟรถและไฟให้สัญญาณทางจราจร
- กระบอกและอุปกรณ์ปั้มน้ำฝน
- การตรวจวัดลมยาง
- การตรวจวัดเชื้อเพลิง
- สภาพล้อและอุปกรณ์กันสะเทือน
- หม้อน้ำและน้ำมันเครื่อง
- การขับขี่บนท้องถนนเมื่อเกิดเหตุขัดข้องรถเสียหรือเกิดความผิดปกติขณะขับรถ ผู้ขับขี่สามารถช่วยเหลือตัวเองในการแก้ไขเบื้องต้นเพื่อความปลอดภัยและลดความเสียหายของรถเพิ่มเติมที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่รู้ถึงหลักการแก้ไขและความรู้เกี่ยวกับรถยนต์เบื้องต้น

4) ความรู้เกี่ยวกับการขับรถในสภาพการจราจร

มุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ในพื้นที่ที่มีสภาพการจราจรต่างๆที่แตกต่างกัน โดยในสภาพการจราจรในพื้นที่สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ๆ คือ สภาพการจราจรในเมือง สภาพการจราจรในชนบท และสภาพการจราจรบนทางด่วน ซึ่งจะมีเนื้อหาที่แตกต่างกันออกไป โดยผู้ขับขี่จะได้รับความรู้ในการขับขี่เพื่อความปลอดภัยบนสภาพการจราจรในพื้นที่ต่างๆดังนี้

- เข้าใจในลักษณะและความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่นั้นๆ
- เครื่องหมายและสัญลักษณ์ทางจราจรในพื้นที่นั้นๆ ซึ่งอาจมีความแตกต่างกัน
- การควบคุมความเร็วและระยะห่างของรถ
- การเข้าและออกจากถนนสายหลัก
- การขับรถในสภาพภูมิประเทศต่างๆเช่น ทางในชนบท ทRAY ภูเขา ถ้ำ ฯลฯ
- อุบัติเหตุหรือเหตุที่ไม่คาดคิดที่อาจเกิดขึ้นเช่น การย้อนศร สัตว์เดินผ่าน การเปลี่ยนทิศทางการเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง การขับรถทางเดียว

เนื้อหาวิชาจะสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการเข้าใจในสภาวะการจราจรที่ต่างกันที่ผู้ขับขี่ต้องประสบเหตุ

5) มารยาท ทศนคติและจิตสำนึกในการขับรถ

ให้ความสำคัญถึงการขับอย่างมีมารยาทต่อผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนประกอบไปด้วย การสตาร์ทรถยนต์ การเคลื่อนรถออกจากที่จอด การเร่งความเร็ว การใช้ความเร็ว การแซง การขับรถในกรณีที่มีแซง การเปลี่ยนช่องเดินรถ การขับรถสวนทางกัน การใช้สัญญาณแตร การเปิดไฟสูง การขับรถลุยฝนหรือน้ำ

การใช้ไฟตัดหมอก การหยุดรถ การเบรก การจอดรถ (แบบมีช่องจอด แบบไม่มีช่องจอด และการจอดซ้อนคัน) การแบ่งบันน้ำใจและการให้ทางแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนรวมทั้งรถฉุกเฉิน เพื่อปลูกฝังให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากลักษณะนิสัยการขับรถที่ไม่ดี

6) ผลกระทบต่อสมรรถนะการขับขี่จากการดื่มสุราหรือของมึนเมา หรือยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ความล้าและแนวทางการจัดการ และการถดถอยของสุขภาพตามอายุ

ผลของแอลกอฮอล์ต่อความโกรธ ความก้าวร้าวและพฤติกรรมของมนุษย์ ความสมดุลระหว่างความบกพร่องที่อาจเกิดขึ้นได้จากยาที่มีต่อสมรรถนะในการขับขี่ย่างปลอดภัย และตัวอย่างผลของยาบางประเภทต่อสมรรถนะการขับขี่ เช่น Benzodiazepines ยากล่อมประสาท Antipsychotics และ Opioids

สาเหตุและผลกระทบต่อสมรรถนะการขับขี่จากความล้า การจัดการความล้าในสภาวะต่างๆ ตัวชี้วัดของความล้าชั่วโมงในการขับและระยะเวลาในการพัก และความรับผิดชอบของตัวผู้ขับรถ

ความบกพร่องที่มาจากการถดถอยของสุขภาพตามอายุที่มีผลต่อการขับขี่ในด้านต่างๆ ได้แก่ ประสาทสัมผัส กระบวนการคิด และระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ ความพิการ และสมรรถภาพของร่างกาย และการประเมินความสามารถในการขับขี่

7) ความรู้เกี่ยวกับการขับรถอย่างประหยัด

ให้ความสำคัญต่อการขับรถให้ประหยัดน้ำมันเพื่อขับขี่ย่างชาญฉลาดและประหยัดค่าใช้จ่ายยิ่งขึ้น พฤติกรรมการขับขี่ที่มีผลได้แก่ การออกตัว การเพิ่มความเร็ว การรักษาความเร็ว การลดความเร็ว และการเบรก และปัจจัยที่มีผลต่อการประหยัดน้ำมันประกอบไปด้วย ลมยาง อุปกรณ์ไฟฟ้า น้ำหนักการบรรทุก การวางแผนการเดินทาง และการตรวจเช็คเครื่องยนต์เป็นประจำ

8) ความรู้เกี่ยวกับการฝึกหัดขับรถเบื้องต้น การควบคุมรถ

การขับรถเบื้องต้นและการควบคุมรถที่ถูกต้องเพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่ โดยแนะนำอุปกรณ์ต่างๆ และการใช้งานของรถ เช่น เบรก คลัช คันเร่ง เกียร์ พวงมาลัยรถ ไฟเลี้ยว ซ้าย-ขวา และระบบไฟต่างๆ ของรถ การปรับระยะห่างในการนั่งขับให้เหมาะสม การวางตำแหน่ง เท้าซ้าย-ขวา และมือให้พอดี ในการขับรถ การใช้มือในการบังคับควบคุมอุปกรณ์ต่างๆ ของรถ การจับพวงมาลัยรถ การสตาร์ทและการออกรถ การหยุดรถ การเหยียบเบรก การใช้เบรกมือ และการเข้าเกียร์ทั้งเกียร์กระปุกและเกียร์อัตโนมัติ การเลี้ยวรถ การถอยหลัง การเดินหน้าถอยหลังทางตรง การจอดรถ การแซงและการเปลี่ยนช่องทางจราจร

9) ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ในสภาวะที่ไม่ปกติ

เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องเมื่อเกิดเหตุการณ์สภาวะที่ไม่ปกติ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย ในสภาวะที่ไม่ปกตินั้นจะเป็นสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายที่ไม่ค่อยได้พบบนท้องถนนและมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยมีตัวอย่างการขับขี่ในสถานการณ์

ต่างๆ เช่น กลางคืน คิวไฟ ฝนตกฟ้าคะนอง หมอก แผ่นดินไหว รถเบรกแตก รถยางแตก ไม่สามารถควบคุมรถได้ เป็นต้น โดยผู้ขับขี่จะต้องทราบถึงหลักปฏิบัติและข้อควรระวังในการขับรถในสภาวะที่ไม่ปกติเหล่านี้เนื่องจากในสภาวะเหล่านี้ไม่สามารถจำลองเพื่อการอบรมทดสอบในภาคปฏิบัติได้ แต่เป็นสถานการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้จริงในการขับขี่บนท้องถนน จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ขับขี่ควรทราบและเรียนรู้ในข้อปฏิบัติและข้อควรระวังเมื่อประสบกับการขับรถในสภาวะที่ไม่ปกติ

10) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับสินค้า การบรรทุก และการขนถ่ายสินค้า

การขนส่งบรรทุกของนั้นผู้ขับขี่จำเป็นที่จะต้องทราบและเข้าใจถึงข้อมูลประเภทชนิดสินค้าหรือสิ่งที่บรรทุก และการขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงวิธีการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในการขนส่ง การทราบถึงน้ำหนักบรรทุกและเข้าใจถึงวัสดุที่บรรทุกจะทำให้ผู้ขับขี่สามารถลดการเกิดความเสียหายของวัสดุบรรทุกขณะทำการขับขี่ได้และช่วยเพิ่มความปลอดภัยสำหรับสินค้าหรือวัสดุบรรทุกบางประการที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นพิเศษ ในการบรรทุกสินค้าผู้ขับขี่จะต้องทำการตรวจสอบสินค้าหรือสิ่งที่บรรทุกก่อนการออกเดินทาง รวมถึงการตรวจสอบระหว่างที่เดินทางเมื่อขับขี่ไปแล้ว หรือตรวจสอบทุกครั้งเมื่อทำการหยุดรถ หรือตามที่เห็นสมควร นอกจากนี้ในการวางวัสดุบรรทุกก็ต้องวางอย่างถูกต้องตามหลักการเพื่อให้เกิดความสมดุลของรถหรือการบรรทุกวัสดุในสถานะต่างๆ ซึ่งส่งผลต่อการขับขี่ทั้งในด้านความปลอดภัยของสินค้า และความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุขณะบรรทุกสินค้า อีกทั้งการขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงจากรถซึ่งในแต่ละประเภทของสินค้าหรือสิ่งของบรรทุกอาจมีการขนถ่ายที่มีความแตกต่างกัน เช่น ของแข็ง ของเหลว ก๊าซ เป็นต้น

11) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถลากจูง และพื้นฐานการขับรถลากจูง

เน้นให้ผู้ขับขี่เรียนรู้ถึงลักษณะและอุปกรณ์ส่วนควบคุมของรถลากจูงรวมถึงวิธีการขับรถลากจูงเบื้องต้น เนื่องจากการขับรถลากจูงซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่และต้องอาศัยความสามารถในการขับขี่สูง เพราะมีความแตกต่างจากการขับรถประเภทอื่น มีการแนะนำอุปกรณ์ส่วนควบคุมของรถลากจูงและการใช้งาน วิธีการขับรถลากจูงเบื้องต้นเช่น การเดินหน้าและถอยหลัง การเลี้ยว การเปลี่ยนช่องจราจร การกลับรถ การขับรถในทางแคบ การควบคุมรถพร้อมกับตัวพ่วง การใช้เบรกลม วิธีการหยุดรถและจอดรถลากจูงในสภาพพื้นที่ต่างๆ วิธีการต่อและปลดหัวพ่วงสำหรับรถพ่วง 2 ตอน หรือ 3 ตอน

12) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและนำไปปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

13) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถ

เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญาที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถเบื้องต้นและนำไปปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

14) การวางแผนการเดินทาง การค้นหาสถานที่และเส้นทางการเดินทาง

เน้นในด้านการให้ความรู้ในการเตรียมและวางแผนการเดินทางทั้งการเดินทางระยะสั้นและการเดินทางไกล การศึกษาแผนที่และเส้นทางในการเดินทาง เพื่อให้สามารถไปถึงจุดหมายได้อย่างปลอดภัยและประหยัดเวลา อีกทั้งช่วยในการประหยัดค่าใช้จ่ายทางด้านเชื้อเพลิง

15) ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสาร

ผู้ขับขี่ที่ทำการบรรทุกผู้โดยสารจะต้องทราบถึงหลักการโดยสารในการขนส่งผู้โดยสารอย่างปลอดภัย ทั้งนี้ผู้ขับขี่จะต้องมีความรับผิดชอบและมีความรู้เกี่ยวกับหลักการโดยสาร โดยมีเนื้อหาโดยสังเขปดังนี้

- ความรู้เกี่ยวกับรถโดยสารและอุปกรณ์ภายในรถเพื่อการขนถ่ายผู้โดยสาร
- การตรวจสอบผู้โดยสารระหว่างขึ้นรถและลงรถ
- การควบคุมความเร็ว
- การจอดรถและการหยุดรถขณะการขนส่งผู้โดยสาร

16) ภาษาอังกฤษสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ

ภาษาอังกฤษสำหรับผู้ขับรถยนต์สาธารณะมีเพื่อให้ผู้ขับรถมีความรู้พื้นฐานตลอดจนทักษะการใช้ภาษาอังกฤษที่จำเป็นในการบริการลูกค้า มีเนื้อหา ดังนี้

- คำทักทายต้อนรับ ประกอบด้วย การกล่าวทักทาย การแนะนำตนเอง
- การแนะนำที่พัก เส้นทาง และสถานที่ท่องเที่ยวในไทย ประกอบด้วย คำศัพท์เกี่ยวกับทิศทาง คำบุพบทบอกตำแหน่ง และการสนทนาโต้ตอบเกี่ยวกับตำแหน่งของสถานที่
- การบอกถึงอัตราค่าโดยสาร ประกอบด้วย การบอกเลขจำนวนนับ การเปรียบเทียบเงินตราสกุลต่างๆกับเงินไทย และการแจ้งราคาค่าบริการได้ถูกต้อง
- การให้ข้อมูล ประกอบด้วย การบอกคำศัพท์เกี่ยวกับสถานที่ และข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ
- การขอโทษ ประกอบด้วย การกล่าวคำขอโทษ
- การขอบคุณ การตอบรับการขอบคุณและการกล่าวลา ประกอบด้วย การกล่าวคำขอบคุณ คำกล่าวขอบคุณ และกล่าวลาและเชิญชวนให้ลูกค้ามาใช้บริการอีก

17) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับวัตถุอันตราย การขนส่ง การขนถ่ายวัตถุอันตราย และการจัดการกับเหตุฉุกเฉิน

การขนส่งวัตถุอันตรายผู้ขับขี่จะต้องมีความระมัดระวังและมีความชำนาญเป็นอย่างมากเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกมีอันตรายและเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะเกิดความเสียหายอย่างมากและอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ โดยเนื้อหามุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับประเภทของวัตถุอันตราย การบรรทุกและการขนถ่ายวัตถุอันตรายในแต่ละชนิดและการขนส่ง โดยมีเนื้อหาการอบรมดังนี้

- การระบุ แยกประเภท และการจัดการกับวัตถุอันตรายแต่ละประเภท
- การบรรจุวัตถุอันตราย
- ข้อปฏิบัติระหว่างขนส่ง
- การติดเครื่องหมาย ฉลาก และป้าย สำหรับบ่งชี้ประเภทของวัตถุอันตราย
- การขนถ่ายวัตถุอันตราย และข้อกำหนดทั่วไปในการขนถ่ายวัตถุอันตราย
- เอกสารกำกับขนส่งวัตถุอันตราย
- การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

อีกทั้งการป้องกันและระงับอุบัติเหตุจากการขนส่งวัตถุอันตราย ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งวัตถุอันตราย ประกอบไปด้วยเนื้อหา ดังนี้

- ขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับเหตุฉุกเฉิน และแผนฉุกเฉิน
- แนวทางการดำเนินการเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน
- เครื่องมือและอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับบรรทุกวัตถุอันตราย

18) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอุปกรณ์ตามมาตรฐานความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉิน

เพื่อให้ผู้ขับขี่รู้วิธีการใช้และการตรวจสอบอุปกรณ์ตามมาตรฐานความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉิน เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก มีดตัดเข็มขัดนิรภัย ไฟฉายส่งสัญญาณและอุปกรณ์ฉุกเฉินอื่นๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการใช้งานอย่างถูกต้องและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งรู้จักการตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ตามมาตรฐานความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉินให้มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน และการหาจุดเหมาะสมในการติดตั้งอุปกรณ์ตามมาตรฐานความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉิน

19) การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

เนื้อหาการปฐมพยาบาลเบื้องต้นนี้จะสามารถทำให้ผู้เข้าอบรมเกิดความรู้ความเข้าใจในหลักการและวิธีการในการปฐมพยาบาลเบื้องต้นอย่างถูกวิธีทั้งนี้เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตและลดค่าใช้จ่ายทางด้านค่ารักษาพยาบาลอีกด้วย โดยการปฐมพยาบาลเบื้องต้นประกอบด้วย หลักการปฐมพยาบาล คุณสมบัติของผู้ปฐมพยาบาล การประเมินสถานการณ์และการประเมินผู้บาดเจ็บ การปฐมพยาบาลและการดูแลบาดแผลเบื้องต้น การปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บที่อาจการเป็นลมชัก ทางเดินหายใจอุดกั้น การปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บที่มีการบาดเจ็บกล้ามเนื้อกระดูก ข้อ และการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บที่ได้รับสารพิษและสิ่งแปลกปลอม

9.5.2 กรณีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

สำหรับการอบรมในแต่ละหลักสูตรและหัวข้อที่ควรจะได้รับ การอบรมมีดังต่อไปนี้

1) การอบรมพื้นฐาน

ให้ใช้หลักสูตรมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก 15 ชั่วโมง โดยเพิ่มเนื้อหาเรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้น



2) การอบรมทบทวน

เป็นการอบรมที่ควรบังคับให้เข้าอบรมทุกครั้งที่มีการต่อใบอนุญาตโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- ให้ความรู้ถึงกฎหมายใหม่ๆที่ได้รับการปรับปรุง
- ทบทวนความเสี่ยงและปัจจัยเสี่ยงหลัก ตลอดจนปัจจัยเสี่ยงใหม่ๆที่อาจเกิดขึ้น
- สร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่ต้องมีการฟื้นฟูอย่างต่อเนื่อง

3) การอบรมขั้นสูงสำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดมากกว่า 400 ซีซี ขึ้นไป

เนื้อหาในการอบรมประกอบด้วย

- การวางแผนการเดินทางเพื่อความปลอดภัย
- การเตรียมตัวอย่างเหมาะสมในการเดินทาง
- ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความล่าช้าและแนวทางการจัดการ
- ผลกระทบจากยา สารเสพติด ต่อสมรรถนะการขับขี่
- การขับขี่อย่างปลอดภัยบนทางหลวง
- อันตรายจากความเร็ว
- การระบุและตอบสนองต่ออันตรายบนถนน
- การขับขี่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- การขับขี่เป็นกลุ่มอย่างปลอดภัย
- การควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการบรรทุกผู้โดยสารและน้ำหนักที่บรรทุก

4) การอบรมเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เนื้อหาในการอบรมประกอบด้วย

- ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความล่าช้าและแนวทางการจัดการ
- การควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการบรรทุกผู้โดยสารและน้ำหนักที่บรรทุก
- การดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร
- ผลกระทบจากยา สารเสพติด ต่อสมรรถนะการขับขี่
- การระบุและตอบสนองต่ออันตรายบนถนน
- การดูแลสุขภาพ และการถดถอยของสุขภาพตามอายุ
- การดูแลสุขภาพเบื้องต้น
- มารยาทในการให้บริการ
- กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงาน

9.5.3 ภาคปฏิบัติ

การอบรมภาคปฏิบัติเพื่อให้ผู้ขับขี่มีความรู้และทักษะที่เพียงพอในการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย จึงควรมีการสอนในวิชาต่างๆ ที่มีเนื้อหาสรุปดังต่อไปนี้

1) ความรู้เกี่ยวกับรถและวิธีการขับรถ

ให้ผู้ขับขี่ได้รับความรู้และฝึกหัดขับรถในเบื้องต้นและการควบคุมอุปกรณ์ต่างๆ ภายในรถเพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่มีความคุ้นเคยกับรถและเทคนิคการขับรถในสภาพจริงและช่วยให้ผู้ขับขี่ฝึกหัดขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเนื้อหาวิชาการควบคุมรถเบื้องต้นดังนี้

- การใช้รถยนต์เกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติในการขับรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับรถ ทั้งนี้รถยนต์ในแต่ละระบบเกียร์มีวิธีการขับที่แตกต่างกัน
- การบำรุงรักษารถและการตรวจเช็ครถประจำวัน ส่วนที่ต้องตรวจเช็คเป็นประจำเพื่อความปลอดภัยก่อนออกเดินทาง รวมถึงการปฏิบัติในการบำรุงรักษารถเบื้องต้น
- การควบคุมและบังคับรถให้เคลื่อนที่ และการหยุดรถ ผู้ขับขี่จะสามารถกะระยะในการเคลื่อนที่ รวมถึงระยะห่างในการหยุดรถที่เหมาะสม
- การใช้สัญญาณไฟ ในการเปลี่ยนทิศทางจราจร การขอทาง การใช้ไฟสูงในการสื่อความหมาย การใช้สัญญาณไฟในกรณีฉุกเฉิน และหลักการมองกระจกในการขับรถเพื่อการตัดสินใจในการขับรถ
- การใช้คลัตช์ คันเร่ง และเบรคอย่างถูกต้อง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดความเสียหายของรถยนต์หากใช้งานอย่างไม่ถูกต้อง
- การใช้เกียร์ในระดับความเร็วที่แตกต่างของรถยนต์เกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติ เพื่อลดการสึกหรอของเกียร์และเครื่องยนต์
- การใช้เกียร์ในสถานการณ์ต่างๆ เช่น สะพาน เนินเขา การลงเขา เนื่องจากในการใช้เกียร์ในบางพื้นที่ถ้าใช้ไม่ถูกต้องอาจเกิดอุบัติเหตุได้
- การขับรถเดินทางและถอยหลังในทางตรง

2) การฝึกหัดขับรถยนต์

ฝึกหัดขับรถต่างๆ ดังนี้

- การออกรถและหยุดรถ
 - การขับรถเดินทางและหยุดรถเทียบทางเท้า
 - การหยุดรถ การจอดรถ และออกรถบนทางลาดชันหรือสะพาน
 - การหยุดรถบนทางราบ

- การควบคุมความเร็วของรถ การขับรถซิกแซกหรือการขับรถในทางโค้งรูปตัวเอส รวมถึงการเว้นระยะห่างในการขับรถ
- การขับรถเลี้ยวมุมต่างๆ การเลี้ยวซ้าย การเลี้ยวขวา การเลี้ยวในสภาพถนนต่างๆ เช่น วงเวียนสี่แยก ที่กลับรถ การกลับรถในที่แคบ
- การจอดรถ
 - การขับรถเดินทางและถอยหลังเข้าช่องตรง
 - การขับรถถอยหลังเข้าจอดและเดินทางออกจากช่องว่างด้านซ้ายขนานกับขอบทาง
 - การขับรถถอยหลังเข้าจอดและเดินทางออกจากช่องว่างด้านซ้ายมุมฉาก
 - การขับรถถอยหลังเข้าจอดและเดินทางออกจากช่องว่างด้านขวามุมฉาก
 - การขับรถเดินทางเข้าจอดและถอยหลังออกจากช่องว่างด้านซ้ายมุมฉาก
 - การขับรถเดินทางเข้าจอดและถอยหลังออกจากช่องว่างด้านขวามุมฉาก
- การปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเมื่อพบเครื่องหมายจราจร

3) รถขนาดใหญ่และวิธีการขับรถขนาดใหญ่

ให้ความรู้และการฝึกหัดภาคปฏิบัติสำหรับรถขนาดใหญ่ ซึ่งมีความยากในการขับมากกว่ารถทั่วไปและมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง ในกรณีส่วนมากรถขนาดใหญ่จะเป็นรถที่ใช้บรรทุกสินค้า ผู้โดยสารหรือวัตถุอันตราย ทั้งนี้ผู้ขับจะต้องมีความรู้ความชำนาญในการขับและความรับผิดชอบสูง เพื่อให้เกิดการขับที่ปลอดภัยโดยมีเนื้อหาวิชาควบคุมรถเบื้องต้น ดังนี้

- แนะนำอุปกรณ์ที่ต้องควบคุมและวิธีการใช้อุปกรณ์ภายในรถ
- การเตรียมความพร้อมในห้องโดยสารก่อนออกรถ การบำรุงรักษารถ การตรวจเช็ครถประจำวัน ส่วนที่ต้องตรวจเช็คเป็นประจำเพื่อความปลอดภัยก่อนออกเดินทาง รวมถึงการปฏิบัติในการบำรุงรักษารถเบื้องต้น
- การควบคุมและบังคับรถให้เคลื่อนที่ และการหยุดรถ ผู้ขับจะสามารถกะระยะในการเคลื่อนที่รวมถึงระยะห่างในการหยุดรถที่เหมาะสม
- การใช้สัญญาณไฟ ในการเปลี่ยนทิศทางจราจร การขอทาง การใช้ไฟสูงในการสื่อความหมาย การใช้สัญญาณไฟในกรณีฉุกเฉิน และหลักการมองกระจกในการขับรถเพื่อการตัดสินใจในการขับรถ
- การใช้คลัตช์ คันเร่ง และเบรกอย่างถูกต้อง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดความเสียหายของรถยนต์หากใช้งานอย่างไม่ถูกต้อง
- การใช้เกียร์ในระดับความเร็วที่แตกต่างกันของรถยนต์เกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติ เพื่อลดการสึกหรอของเกียร์และเครื่องยนต์
- การใช้เกียร์ในสถานการณ์ต่างๆ เช่น สะพาน เนินเขา การลงเขา เนื่องจากในการใช้เกียร์ในบางพื้นที่ถ้าใช้ไม่ถูกต้องอาจเกิดอุบัติเหตุได้

- การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง

4) การขับรถลากจูง

ให้ความรู้และการฝึกหัดภาคปฏิบัติสำหรับรถลากจูงขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ซึ่งมีความยากในการขับมากกว่ารถทั่วไปเนื่องจากมีอุปกรณ์ตีพ่วงและมีความเสี่ยงในการพลิกคว่ำและเกิดอุบัติเหตุสูง ในกรณีส่วนมากรถลากจูงจะเป็นรถที่ใช้บรรทุกสินค้า ผู้โดยสาร หรือวัตถุอันตราย ทั้งนี้ผู้ขับขี่จะต้องมีความรู้ความชำนาญในการขับขี่และความรับผิดชอบสูงเพื่อให้เกิดการขับอย่างปลอดภัย โดยมีเนื้อหาวิชาดังนี้

- ความรู้เบื้องต้นและพื้นฐานการขับรถลากจูง ได้แก่ การแนะนำอุปกรณ์ส่วนควบของรถลากจูง และการใช้งาน การบำรุงรักษารถและการตรวจเช็คครรถประจำวัน ความเสี่ยงในการพลิกคว่ำและการเลื่อนไถลของตัวพ่วง จุดบอดของรถลากจูง การแนะนำอุปกรณ์ส่วนควบของรถลากจูง และการใช้งาน การฝึกหัดขับรถลากจูง โดยการเปลี่ยนเกียร์สูงขึ้น การใช้สัญญาณต่างๆ การฝึกการต่อและปลดหัวพ่วง การฝึกหัดขับรถลากจูง ขับเดินหน้าและถอยหลัง การฝึกขับรถลากจูงในสภาพถนนต่างๆที่มีความยากต่อผู้ขับรถลากจูง เช่น ทางแคบ ทางโค้ง วงเวียน ทางลาดชัน ทางเลี้ยวมุมฉาก ที่กลับรถ
- การฝึกหัดขับรถลากจูงตามท่าฝึกต่างๆ ได้แก่ การขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า การเลี้ยวและกลับรถ การขับรถเดินหน้าและถอยหลังของตรง การขับรถถอยหลัง เข้า-ออกจากช่องว่างด้านซ้าย การขับรถเดินหน้าเข้า-ออกในช่องที่เป็นมุมฉาก การหยุดรถและออกรถบนทางลาดชันหรือสะพาน

9.6 การหัดขับรถบนถนน

9.6.1 ใบอนุญาตหัดขับรถ

ในการหัดขับรถบนถนน ผู้ขับรถจะต้องมี**ใบอนุญาตหัดขับรถ** (Learner License) โดยมีเงื่อนไขดังนี้

- ต้องมีผู้มีประสบการณ์ขับขี่ไม่น้อยกว่า 3 ปีโดยสารไปด้วยกัน
- ห้ามขับเวลากลางคืน
- ห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสารในขณะขับรถ
- ต้องแสดงสัญลักษณ์พิเศษที่รถ ตัวอย่างสัญลักษณ์การหัดขับแสดงในรูปที่ 9.4



รูปที่ 9.4 ตัวอย่างสัญลักษณ์แสดงระหว่างการหัดขับรถยนต์

ใบอนุญาตหัดขับมีอายุ 1 ปี โดยจะต้องต้องสอบใบอนุญาตขับรถฉบับเต็มให้ได้ภายใน 1 ปี มิฉะนั้นผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องเริ่มขั้นตอนใหม่ตั้งแต่ต้น

การหัดขับกับครูฝึกที่ผ่านการอบรมและได้รับการแต่งตั้งจากกรมการขนส่งทางบกเป็นเวลา 20 ชั่วโมง นับเฉพาะชั่วโมงที่ผ่านเกณฑ์) จะได้รับสิทธิยกเว้นการสอบขับรถภาคปฏิบัติบนถนนกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งอ้างอิงจากผลการวิจัยที่แสดงให้เห็นว่าการฝึกหัดขับในสถานการณ์จริงจะช่วยเพิ่มทักษะการขับขี่ที่ดีได้ โดยทักษะและความสามารถจะสร้างขึ้นได้อย่างรวดเร็วในช่วงแรกของการหัดขับ ทั้งนี้ในการหัดขับจะต้องมีหลักฐานและแบบฟอร์ม หรือ Checklist มาตรฐานและครูฝึกจะต้องประเมินและลงชื่อกำกับทุกชั่วโมง

9.6.2 ประกันภัยสำหรับผู้หัดขับ

ตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ประเภทที่ 1 (ภาคสมัครใจ) หมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ในข้อ การยกเว้นการใช้อื่นๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง ข้อย่อยที่ 9.4 ระบุไว้ว่ากรมธรรม์ดังกล่าวจะไม่คุ้มครองกรณีการขับขี่โดยบุคคลที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่ใดๆ หรือเคยได้รับแต่ถูกตัดสิทธิตามกฎหมาย หรือใช้ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ไปขับขี่รถยนต์ ทั้งนี้แต่ในกรณีที่เป็นการประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ การยกเว้นตาม 9.4 จะไม่นำมาใช้บังคับ หากผู้ขับขี่ในขณะเกิดความเสียหายเป็นผู้ขับขี่ที่ถูกระบุชื่อในกรมธรรม์

ดังนั้นในกรณีการหัดขับรถตามระบบที่เสนอใหม่นี้ แม้ว่าจะกำหนดให้ผู้หัดขับจะต้องมีใบอนุญาตหัดขับก็ตามแต่ใบอนุญาตดังกล่าวก็มีใช้ใบอนุญาตให้ขับรถ ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ในปัจจุบันจึงไม่คุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ยกเว้นในกรณีเดียวคือผู้หัดขับได้ทำประกันภัยรถยนต์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่โดยระบุผู้หัดขับนั้นๆ เป็นผู้ขับขี่ซึ่งอาจเป็นไปได้น้อยในความเป็นจริง

กล่าวคือมีความจำเป็นจะต้องมีกรรมวิธีพิเศษเพื่อใช้สำหรับการหัดขับโดยเฉพาะ โดยอาจให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมจากกรรมวิธีปกติ (ภาคสมัครใจ) โดยอาจมีเงื่อนไขเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้ไม่กระทบกับความคุ้มครองของกรรมวิธีหลักที่เจ้าของรถยนต์ที่ใช้หัดขับได้ทำประกันภัยเอาไว้แล้ว

9.6.3 ตัวอย่างการประกันสำหรับผู้หัดขับในประเทศอังกฤษ

ในที่นี้แสดงตัวอย่างรายละเอียดการประกันภัยสำหรับผู้หัดขับในประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประกันเพิ่มเติมจากการประกันภัยรถยนต์ เพื่อเป็นการเพิ่มความคุ้มครองชั่วคราวสำหรับการหัดขับโดยใช้รถของผู้อื่นในการหัดขับเพื่อมิให้มีผลกระทบต่อการเรียกร้องค่าเสียหายของเจ้าของรถในกรณีเกิดความเสียหายในขณะที่ใช้รถคันดังกล่าวในการหัดขับ (รวมถึงมีผลต่อส่วนลดค่าเบี้ยประกันสำหรับประวัติในปีถัดไป) โดยกรรมวิธีสำหรับผู้หัดขับทั่วไปจะกำหนดให้มีการติดแผ่นป้ายสัญลักษณ์ (L) แสดงไว้ที่หน้ารถและท้ายรถให้ชัดเจน และจำกัดมิให้ขับรถบนทางด่วนพิเศษหรือมอเตอร์เวย์ โดยกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ทำประกันจะต้องมีใบอนุญาตหัดขับและมีบุคคลที่มีใบอนุญาตขับรถร่วมเดินทางไปด้วยตลอดเวลา โดยที่ผู้ร่วมเดินทางนี้จะต้องมีอายุ 25 ถึง 72 ปีและมีใบอนุญาตขับรถมาแล้วเป็นเวลาอย่างน้อย 3 ปี

การทำประกันภัยสำหรับผู้หัดขับในประเทศอังกฤษสามารถเลือกระยะเวลาการคุ้มครองได้ตามระยะเวลาที่ต้องการตั้งแต่ 1 วัน ถึง 1 ปี ซึ่งบริษัทประกันภัยจะคิดค่าเบี้ยในอัตราที่แตกต่างกันไปตามความเหมาะสม ทั้งนี้ส่วนใหญ่จะคุ้มครองในช่วงเวลา 6:00 -22:00น เท่านั้น สรุปสาระสำคัญในการคุ้มครองดังนี้

(1) รถยนต์สูญหายหรือเกิดความเสียหายต่อรถยนต์

กรณีรถสูญหาย ถูกขโมยหรือเสียหาย ประกันจะคุ้มครองค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมแซมรถยนต์หรือให้รถไปใช้ทดแทน หรือจ่ายเงินเท่ากับมูลค่าความสูญเสียหรือความเสียหายของรถยนต์ แต่จะไม่คุ้มครองในกรณีต่อไปนี้

- ความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงเวลา 22:00 ถึง 06:00 น.
- ความเสียหายที่เกิดในขณะที่ผู้ประกันไม่ได้ขับขึ้นมาพร้อมกับผู้ร่วมเดินทางอายุ 25-72 ปีที่มีใบอนุญาตขับรถมาแล้วอย่างน้อย 3 ปี
- ความเสียหายที่เกิดขึ้นเมื่อผู้เอาประกันได้ผ่านการทดสอบการขับรถผ่านและได้รับใบอนุญาตขับรถฉบับเต็มแล้ว

(2) ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม

กรรมวิธีคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ทั้งการเสียชีวิต การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน นอกจากนี้ยังรับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เช่น ค่าธรรมเนียมทนายความ เป็นต้น

(3) การรักษาพยาบาลกรณีฉุกเฉิน

ประกันจะชดเชยค่าเสียหายให้บุคคลใดๆ ที่ใช้รถของผู้ทำประกันภายใต้กฎหมายการจราจรทางถนน

อย่างไรก็ตามการประกันสำหรับผู้ขับขี่นั้นมิใช่**ข้อยกเว้น** ที่กรมธรรม์จะไม่คุ้มครอง ได้แก่ กรณีรถคันนั้นๆ ถูกขับโดยผู้เอาประกันที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกตัดสิทธิจากการมีหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้ว ทั้งนี้ประเทศอังกฤษกำหนดให้รถยนต์ทุกคันจะต้องมีประกันภัยรถยนต์สำหรับคุ้มครองบุคคลที่สาม (ภาคบังคับ) การขับรถที่ไม่มีประกันภัยมีความผิดตามกฎหมายและมีค่าปรับสูงมาก เช่น อาจโดนค่าปรับกว่า 300 ปอนด์ (ประมาณ 16,000 บาท) ถูกตัดคะแนนความผิด 6 แต้ม และอาจถูกตัดสิทธิการขับรถตลอดชีพได้

9.7 การทดสอบ

9.7.1 ภาคทฤษฎี

การทดสอบภาคทฤษฎีในรูปแบบข้อสอบข้อเขียนควรจัดทำเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เนื่องจากเป็นภาษาราชการ ทั้งนี้อาจพิจารณาเพิ่มเติมภาษาอื่นที่เป็นภาษาที่คนไทยในบางภูมิภาคใช้เป็นภาษาหลัก เช่น ภาษามลายู หรือภาษายาวี เป็นต้น

ข้อสอบควรเป็นข้อสอบแบบปรนัย ใช้เวลา 1 ชั่วโมง มีจุดประสงค์เพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ โดยใช้คำถามในลักษณะตรงไปตรงมา ไม่ซับซ้อน ตัวเลือกคำตอบไม่ลวง เน้นให้ความรู้จากการทำข้อสอบไปด้วยในคราวเดียวกัน และนอกจากจะทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมายจราจร หรือความรู้เกี่ยวกับรถแล้ว เสนอว่าควรจะมีการประเมินความสามารถของผู้ขับขี่ในการรับรู้อันตราย (Hazard Perception Test)

รูปที่ 9.5 แสดงตัวอย่างการประเมินการรับรู้อันตรายของประเทศออสเตรเลียซึ่งทำการสอบบนคอมพิวเตอร์ โดยการดูให้วิดีโอและให้ตัดสินใจเพื่อแตะแป้นเบรกเมื่อผู้เข้าสอบประเมินว่าจะต้องชะลอรถ มีเวลา 45 นาที เกณฑ์ผ่านที่ 54%



รูปที่ 9.5 การประเมินการรับรู้อันตราย ประเทศออสเตรเลีย

9.7.2 ภาคปฏิบัติ

1) การสอบสำหรับรถจักรยานยนต์

จากการทบทวนรูปแบบการทดสอบการขับขี่ภาคสนามในต่างประเทศพบว่าจะมีรูปแบบการทดสอบอยู่ 2 รูปแบบคือการทดสอบในพื้นที่ที่จะไว้ให้ หรือการทดสอบบนถนนจริง โดยแต่ละประเทศจะเลือกการทดสอบที่แตกต่างกันตามความเหมาะสมของประเทศนั้นๆ โดยคำนึงถึง

- ความปลอดภัยของผู้ทดสอบ และครูผู้สอบ
- ทำมาตรฐานที่ต้องการทดสอบ และความเร็วที่ต้องการทดสอบ
- โครงข่ายถนนที่เหมาะสมสำหรับการทดสอบ

จากเงื่อนไขดังกล่าวและการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และสัมภาษณ์ฟังความคิดเห็น มีความเห็นว่าสำหรับประเทศไทยควรจำกัดให้มีการทดสอบเฉพาะในพื้นที่ที่จัดสอบแต่เพียงอย่างเดียวก่อน เพื่อความปลอดภัยของผู้ทดสอบและครูผู้สอบ เนื่องจากในบางพื้นที่การทดสอบในถนนจริงอาจไม่มีความเหมาะสมเนื่องจากอยู่บนถนนทางหลวงที่มีการใช้ความเร็วสูงและมีการคละกันของยานพาหนะหลายประเภท นอกจากนี้ยังเป็นการลำบากสำหรับครูผู้ทดสอบในการโดยสารซ้อนท้าย หรือขับรถจักรยานยนต์ตามรถผู้สอบอย่างประเทศอังกฤษ

2) การสอบในสนามสำหรับรถยนต์

การทดสอบขับรถในสนามเพื่อวัดความสามารถของผู้ขอรับใบอนุญาต เป็นการจำลองสถานที่ในการขับรถโดยมีลักษณะและพื้นที่ที่แตกต่างกันในการวัดความสามารถในการขับรถในด้านต่างๆ ในการทดสอบการขับรถในประเทศไทยจะมีการวัดผลโดยให้ผู้ทดสอบปฏิบัติตามท่าที่ใช้ในการทดสอบต่างๆ เพื่อผ่านการทดสอบโดยมีท่าทดสอบในสนาม 7 ท่า โดยทดสอบ 2 ท่าหลักและเลือกทดสอบอีก 1 ท่า ซึ่งไม่สามารถวัดความสามารถในการขับรถของผู้ทดสอบได้เพียงพอ ทั้งนี้ในการทดสอบขับรถในสนามควรมีการเพิ่มท่าทดสอบหรือใช้สนามสอบที่มีการจำลองสภาพการขับขี่จริงบนถนน เช่น ทางแยก วงเวียน ทางโค้ง ทางซิกแซ็ก เป็นต้น ตัวอย่างสนามสอบในประเทศญี่ปุ่นแสดงดังรูปที่ 9.6



รูปที่ 9.6 ตัวอย่างสนามทดสอบขับรถในประเทศญี่ปุ่น

ท่าสอบควรมีดังต่อไปนี้

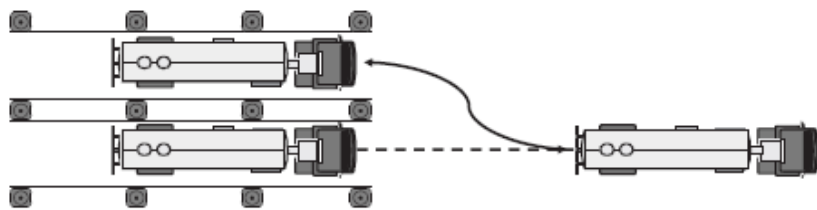
- การขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า
- การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง
- การขับรถถอยหลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้าย
- การหยุดรถและออกรถบนทางลาด
- การกลับรถ
- การขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก
- การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร

ทั้งนี้ผู้ทดสอบจะต้องใช้ประเภทรถในการสอบที่ตรงกับใบอนุญาตของผู้ทดสอบขอรับ และจะต้องผ่านการทดสอบในแต่ละท่าถึงจะผ่านการประเมินในการทดสอบขับรถ

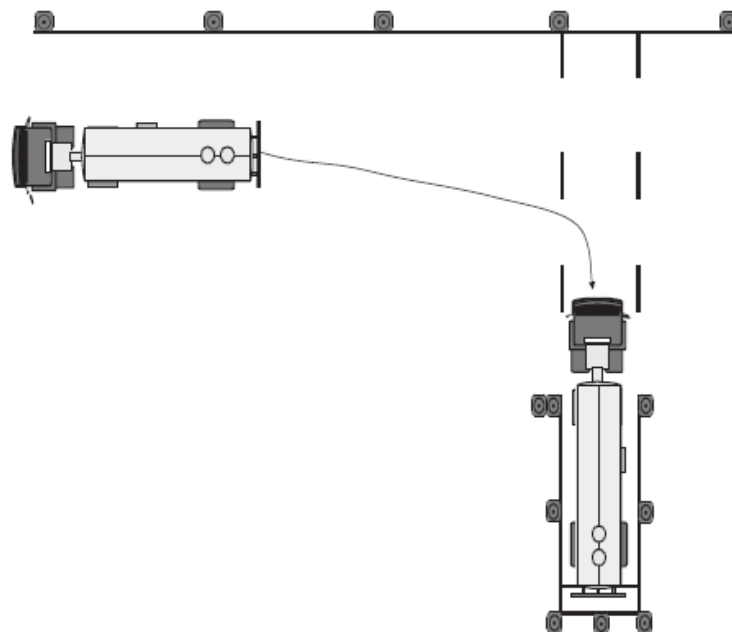
3) การสอบในสนามสำหรับรถขนาดใหญ่

ในการทดสอบขับรถขนาดใหญ่อาจมีปัญหาทางด้านพื้นที่ในการใช้พื้นที่ทดสอบเนื่องจากรถที่ใช้ทดสอบมีขนาดใหญ่จึงใช้การทดสอบเป็นท่าตามลักษณะต่างๆเป็นเกณฑ์ในการทดสอบเพื่อให้ครอบคลุมในการประเมินความสามารถในการขับรถของผู้ขอทดสอบ การทดสอบควรมี 9 ท่าสอบดังนี้

- การขับรถเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า
- การขับรถเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง
- การขับรถถอยหลังเข้าจอดและออกจากช่องว่างด้านซ้าย
- การหยุดรถและออกรถบนทางลาด
- การกลับรถ
- การขับรถเดินหน้าเข้าจอดในช่องที่เป็นมุมฉาก
- การขับรถถอยหลังเข้าจอดในพื้นที่ด้านหลังขวาหรือซ้าย ตัวอย่างแสดงในรูปที่ 9.7
- การขับรถถอยหลังเข้าช่องจากจุดที่กำหนด ตัวอย่างแสดงในรูปที่ 9.8
- การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร



รูปที่ 9.7 ตัวอย่างการขับรถถอยหลังเข้าจอดในพื้นที่ด้านหลังขวา



รูปที่ 9.8 ตัวอย่างการขับรถถอยหลังเข้าช่องจากจุดที่กำหนด

4) การสอบในสนามสำหรับรถพ่วงหรือลากจูง

การสอบทักษะการขับรถพ่วงหรือลากจูงควรเพิ่มเติมทำสอบดังนี้

- การทดสอบขับรถบนทางโค้งรูปตัวเอส เพื่อวัดความสามารถในการขับรถของผู้ทดสอบในการควบคุมตัวรถและตัวพ่วง
- การหยุดรถ เนื่องจากในการขับรถลากจูงจะมีเรื่องของน้ำหนักบรรทุกทุกและตัวพ่วงเข้ามาเกี่ยวข้องซึ่งทำให้มีผลต่อระยะในการหยุดรถ
- การประกอบพ่วงและการถอดพ่วง สำหรับรถลากจูง

5) การสอบขับบนถนน

การทดสอบขับรถบนถนนนั้นเป็นการทดสอบเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจและหลักการปฏิบัติอย่างถูกต้องในการขับรถของผู้ขับขี่ ซึ่งผู้ขับขี่จำเป็นที่จะต้องนำความรู้ความสามารถทั้งหมดที่ได้รับจากการอบรมและฝึกหัดขับรถในสนามมาใช้ในชีวิตจริง และเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ขับขี่ที่ได้ผ่านการทดสอบในสนามและได้รับใบอนุญาตหัดขับสามารถขับรถบนท้องถนนจริงได้ ในการทดสอบขับรถบนถนนจริงจะมีเจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ประเมินการขับรถนั้นต่อไปด้วย โดยมีข้อปฏิบัติในการทดสอบขับรถบนถนนจริงดังนี้

การตรวจสอบก่อนการขับรถ

การทดสอบการขับขึ้นบนถนนจริงผู้ขับขี่จะต้องทำการตรวจสอบอุปกรณ์ภายในรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะออกเดินทาง โดยผู้ตรวจประเมินจะทำการตรวจสอบผู้ทดสอบตั้งแต่เข้ามาในรถและการปฏิบัติตามของผู้ทดสอบในการเตรียมความพร้อมก่อนการขับรถ ได้แก่

- การปรับกระจกมองข้างและกระจกมองหลังก่อนการขับรถ
- การจัดท่านั่งในการขับรถให้เหมาะสมก่อนการขับรถ
- การรัดเข็มขัดนิรภัยก่อนการขับรถ
- การตรวจสอบและปลดเบรกมือ

การตรวจสอบขณะขับรถ

ผู้ตรวจประเมินจะทำการประเมินผู้ขับขี่ในระหว่างที่ทำการขับรถว่าผู้ขับขี่ทำการขับรถอย่างถูกต้องตามพื้นฐานการขับรถและหลักปฏิบัติหรือไม่ โดยในการประเมินขณะทำการขับรถจะแบ่งออกเป็น 6 กลุ่มได้แก่ การขับรถทางตรง การหยุดรถ การเลี้ยวรถ การขับรถถอยหลัง การแซงและการเปลี่ยนช่องจราจร การใช้สัญญาณไฟจราจร ในการขับรถทั้งหมดในข้างต้นผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมถึงการขับรถอย่างปลอดภัย โดยมีเนื้อหาการตรวจสอบขณะขับรถมีดังนี้

- การขับรถทางตรง
 - มือทั้งสองข้างจับอยู่บนพวงมาลัย
 - รักษาระยะห่างระหว่างรถคันข้างหน้า ไม่ขับชิดรถคันข้างหน้าเกินไป
 - ชะลอรถเมื่อถึงทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
 - ขับรถตรงช่องจราจรหรือไม่ได้ค่อมช่องจราจร



- การหยุดรถ
 - หยุดหลังทางม้าลายหรือเส้นหยุดรถ
 - เครื่องยนต์ดับ ตอนหยุดรถ (สำหรับเกียร์ธรรมดา)
 - แตะเบรกหรือดึงเบรกมือ ตอนรถหยุดนิ่ง (เพื่อป้องกันรถไหล)
- การเลี้ยว
 - ลดความเร็วขณะเข้าโค้ง
 - เลี้ยวโค้งอยู่ในช่องจราจร (ไม่เกินช่องจราจรอื่น)
 - ให้ทางแก่รถทางเอก ขณะเลี้ยวเข้าทางเอก
 - ให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยว
- การขับรถถอยหลัง
 - ดูกระจกข้างและกระจกหลังก่อนถอย
 - ถอยรถโดยไม่ต้องเอี้ยวตัวไปมองท้ายรถ
- การแซงและการเปลี่ยนช่องจราจร
 - ให้สัญญาณไฟก่อนแซงและก่อนเปลี่ยนช่องจราจร
 - มองกระจกข้างและกระจกหลังก่อนแซงและเปลี่ยนช่องจราจร
 - คงความเร็วไว้ขณะผู้แซง
- สัญญาณไฟจราจร
 - เตรียมหยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อสัญญาณจราจรไฟสีเหลือง เว้นแต่ได้ขับเลยเส้นให้หยุดไปแล้ว
 - หยุดรถหลังเส้นหยุดรถ เมื่อสัญญาณจราจรไฟกระพริบ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไป

ทั้งนี้ในการทดสอบบนถนนจริง ถ้าผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามหลักการขับรถหรือตามกฎหมายจราจรจะไม่ผ่านการตรวจประเมินทันที โดยมีข้อไม่ควรปฏิบัติในการขับรดดังนี้

- ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยก่อนการขับรถ
- ไม่ได้เข้าช่องจราจรตามเครื่องหมายบนพื้นถนน (อยู่ช่องทางตรงหรือช่องทางเลี้ยวซ้ายแต่เลี้ยวขวา)
- ไม่ได้มองกระจกก่อนเปลี่ยนช่องจราจรหรือแซง
- ไม่ได้ให้ทางแก่ผู้ข้ามถนนที่ทางข้าม
- ขับรถข้ามเส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแซง
- ใช้ความเร็วเกินกำหนด
- ถอยหลังกลับเพื่อเลี้ยวเข้าซอย (เลี้ยวไม่พ้น)
- หยุดรถทับเส้นทแยงห้ามหยุดรถ

- ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร (ไฟแดง)

การประเมินกระทำโดยโดยเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก กำหนดสอบบนเส้นทางและช่วงเวลาที่กำหนด การสอบบนถนนใช้เวลาและทรัพยากรค่อนข้างมาก จึงเกิดข้อจำกัดด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางที่มี และข้อจำกัดด้านเส้นทางที่จะใช้ในการสอบได้ และจะยังมีปัญหาในกรณีเมืองใหญ่ที่มีสภาพการจราจรติดขัด เหล่านี้จะทำให้การสอบปฏิบัติกระทำได้ค่อนข้างลำบาก สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้จำนวนน้อย

ตัวอย่างแบบฟอร์มที่ใช้ในการประเมินผู้รับการทดสอบแสดงดังรูปที่ 9.9

ตัวอย่างแบบรายการประเมินการทดสอบบนถนนสำหรับใบอนุญาตขับรถชนิดสี่ล้อ			
ผู้รับการทดสอบ			
ผู้ประเมิน			วันที่ทดสอบ
คำแนะนำ เมื่อเริ่มต้นทำการทดสอบมีคะแนนเต็ม 50 คะแนน คะแนนจะถูกหักทุกครั้งที่มีการกระทำผิด ตามที่ระบุข้างท้าย ให้ทำเครื่องหมาย ✓ เมื่อเกิดการกระทำผิดในข้อนั้นๆ เมื่อสิ้นสุดจะต้องมีคะแนนเหลือมากกว่า 25 คะแนนจึงจะถือว่าผ่าน			
การออกรถ			
	เลือกใช้เกียร์ไม่เหมาะสม		(-1 คะแนน)
	ไม่ปลดเบรคมือขณะออกรถ		(-1 คะแนน)
	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย		(-1 คะแนน)
	ไม่ใช้กระจกมองข้างและกระจกมองหลังเพื่อตรวจสอบการจราจรขณะออกรถ		(-1 คะแนน)
	ไม่ให้สัญญาณที่เหมาะสม		(-1 คะแนน)
	ไม่ตรวจสอบหน้าปัดมาตรวัดแสดงผลต่างๆ		(-1 คะแนน)
	ไม่ใช้มือทั้งสองข้างในการควบคุมยานพาหนะ		(-1 คะแนน)
การขับขึ้นถนนและการเข้าสู่ทางแยก			
	ไม่อยู่ในช่องจราจรที่เหมาะสม		(-1 คะแนน)
	ขับรถชิดคันหน้า ไม่เว้นระยะให้ปลอดภัย		(-1 คะแนน)
	ไม่ปฏิบัติตามอุปกรณ์และเครื่องหมายควบคุมการจราจร ป้าย สัญญาณ		(-1 คะแนน)
	ไม่ให้สัญญาณที่เหมาะสม (แตร ไฟเลี้ยว)		(-1 คะแนน)
	ไม่สามารถหยุดรถได้ในตำแหน่งที่เหมาะสม		(-1 คะแนน)
	แซงในระยะกระชั้นชิดโดยไม่ให้สัญญาณ		(-1 คะแนน)
	ฝ่าฝืนทำการแซงในที่ห้ามแซง		(-25 คะแนน)
	ไม่หยุดเมื่อเข้าสู่ทางแยกหรือทางรถไฟตัดข้าม		(-25 คะแนน)
	ไม่ให้ทางแก่รถฉุกเฉิน		(-25 คะแนน)
	ไม่ให้ทางแก่คนข้ามถนน		(-25 คะแนน)
	ตกใจประหม่าจนไม่สามารถควบคุมรถได้		(-25 คะแนน)
การใช้ความเร็วในขณะขับขี่			
	ใช้ความเร็วมากกว่าความเร็วจำกัด		(-1 คะแนน)
	ไม่เลือกใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพทาง		(-1 คะแนน)
	ไม่ใช้มือทั้งสองข้างในการควบคุมยานพาหนะ		(-1 คะแนน)
	ไม่หยุดหรือให้ทางเมื่อมีคนข้ามถนน		(-25 คะแนน)
	ไม่ตรวจสอบหน้าปัดความเร็วอยู่เสมอ		(-1 คะแนน)
	ไม่มองกระจกด้านต่างๆอยู่เสมอ		(-1 คะแนน)
	ไม่ใช้มือทั้งสองข้างในการควบคุมยานพาหนะ		(-1 คะแนน)

รูปที่ 9.9 แบบรายการประเมินการสอบขับรถบนถนน

9.8 ค่าธรรมเนียม

ค่าธรรมเนียมในการเข้าอบรมและทดสอบควรจะสะท้อนต้นทุนการดำเนินการจริงเพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น

- ค่าแรงเจ้าหน้าที่
- ค่าสถานที่ ค่าสาธารณูปโภค
- ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์
- ค่าวัสดุสิ้นเปลือง
- ค่าประกันต่างๆ

การคิดค่าธรรมเนียมที่สะท้อนค่าใช้จ่ายจริงจะเป็นผลดีกับหน่วยงานภายนอกที่มีส่วนร่วมกับการขนส่งทางบก เช่น โรงเรียนสอนขับรถเอกชน หรือสถาบันการศึกษาในพื้นที่ในการทำหน้าที่อบรมและทดสอบผู้ขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถ กล่าวคือ จะทำให้หน่วยงานนั้นๆ มีศักยภาพในการแข่งขันเชิงการค้ามากขึ้น

9.9 ใบรับรองแพทย์

ผู้ขับขี่จะต้องมีใบรับรองแพทย์ในด้านของสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขี่เมื่อจะขอหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ข้อเสนอแนะ ใบรับรองแพทย์ที่ใช้ควรเป็น รูปแบบที่ถูกปรับปรุงโดยแพทยสภา 2554 ซึ่งประกอบด้วยข้อมูล 4 ส่วนดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล
- ส่วนที่ 2 ประวัติสุขภาพและ การรับรองตัวเอง
- ส่วนที่ 3 รายละเอียดการตรวจร่างกาย
- ส่วนที่ 4 สรุปความเห็นและคำแนะนำของแพทย์

จะถูกใช้เพื่อให้มีการตรวจร่างกายเพิ่มเติมบางรายการในการขับรถที่มีความเสี่ยงสูง หรือ ถูกใช้ในการตรวจทุกรายและมีรายละเอียดทั้งสี่ส่วนสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ หรือ ให้มีการรับรองตัวเองด้านสุขภาพ (ส่วนที่ 1 และ 2) ทุกรายการเป็นการคัดกรองโดยเมื่อพบความผิดปกติ หรือ สงสัย ก็จัดให้มีระบบส่งต่อเพื่อการตรวจโดยแพทย์ (นำมาปรับใช้แบบแยกส่วน) ทั้งหมดอยู่ในการพิจารณาของกรมขนส่งทางบก หรือ หน่วยงานตัวแทนของกรมขนส่งทางบก ซึ่งสุดท้ายจะเป็นการพิจารณาให้ใบอนุญาตขับรถ แบบมีเงื่อนไขหรือไม่มีเงื่อนไข หรือ การปฏิเสธไม่ออกใบอนุญาตก็เป็นได้ ตามแต่ที่กรมขนส่งทางบก หรือ หน่วยงานตัวแทนของกรมขนส่งทางบก มีความเห็นนอกจากนี้ ข้อบังคับที่อาจแตกต่างกันในเรื่องของการตรวจร่างกายหรือการทดสอบบนถนน ขึ้นอยู่กับอายุของผู้ขอใบอนุญาตและชนิดของรถ ที่ควรพิจารณาร่วมด้วยมีแนวทางที่เสนอ ดังนี้

ผู้ขับรถส่วนบุคคล		
ทดสอบการมองเห็นเมื่อมาขอใบอนุญาตขับรถ และทุกปี หากมีอายุ 80 ปีขึ้นไป	มีการตรวจร่างกายทุกปี หากมีอายุ 75, 78 ปี และทุกปีเมื่อมีอายุ 80 ปีขึ้นไป ยกเว้นกรณีที่ต้องตรวจร่างกายก่อนนั้น	มีการทดสอบการขับขึ้นถนนทุกปีเมื่อมีอายุ 85 ปีขึ้นไป
ผู้ขับรถเชิงพาณิชย์		
ผู้ขับรถบรรทุกทุกหน้ก ทดสอบการมองเห็นเมื่อมาขอใบอนุญาตครั้งแรก และเมื่อต้องการเปลี่ยนประเภทใบอนุญาต และเมื่อมีอายุ 75, 78 ปี และทุกปีเมื่อมีอายุ 80 ปีขึ้นไป	ผู้ขับรถบรรทุกทุกหน้กมีการตรวจร่างกายเมื่อมีอายุ 75, 78 ปี และทุกปีเมื่อมีอายุ 80 ปีขึ้นไป	ผู้ขับรถบรรทุกทุกหน้กมีการทดสอบการขับขึ้นถนนเมื่อมีอายุ 85 ปีขึ้นไป และทุกปีหลังจากนั้น
ผู้ขับรถขนส่งสาธารณะ ทดสอบการมองเห็นเมื่อมาขอใบอนุญาตครั้งแรก และเมื่อต้องการเปลี่ยนประเภทใบอนุญาต และตรวจร่างกายทุก 5 ปี จนถึงอายุ 45 ปี และทุก 2 ปี จนถึงอายุ 65 ปี และทุกปีหลังจากนั้น	ผู้ขับรถขนส่งสาธารณะ มีการตรวจร่างกายเมื่อมาขอใบอนุญาตครั้งแรก และตรวจร่างกายทุก 5 ปี จนถึงอายุ 45 ปี และทุก 2 ปี จนถึงอายุ 65 ปี และทุกปีหลังจากนั้น	ผู้ขับรถขนส่งสาธารณะ การทดสอบบนถนนเมื่อมีอายุ 65, 70 ปี และทุกปีหลังจากนั้น

หมายเหตุ การตรวจร่างกายตามเงื่อนไขข้างบน หมายถึงการตรวจร่างกายโดยแพทย์เท่านั้น โดยกระบวนการตรวจแบบคัดกรองที่ทำโดยกรมการขนส่งทางบกเอง ยังคงสามารถดำเนินการได้ปกติ

9.9.1 ความเสี่ยงด้านโรคหรืออาการที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่

การขับขี่เป็นกระบวนการซับซ้อนและเป็นวงจรที่เป็นไปอย่างรวดเร็วที่ต้องการทักษะระดับหนึ่ง และความสามารถในการโต้ตอบกับทั้งตัวรถและสิ่งแวดล้อมภายนอกในเวลาเดียวกัน ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายนอกจะถูกส่งผ่านการสัมผัสด้วยตาและหู ข่าวสารเหล่านี้จะถูกประมวลผ่านกระบวนการจดจำ ทั้งความจำระยะสั้นและความจำระยะยาว และผ่านการประมวลผล ซึ่งจะนำไปสู่การตัดสินใจต่อกระบวนการขับรถ การตัดสินใจถูกแปลงให้เป็นการกระทำผ่านระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ ซึ่งทำหน้าที่หมุนพวงมาลัย ใช้เกียร์และเบรกเพื่อให้รถแล่นไปตามทางที่ถูกต้อง กระบวนการข้างนี้ขึ้นอยู่กับ

- สายตา
- Visuospatial perception
- การได้ยิน
- การเพ่งความสนใจและสมาธิ
- ความจำ

- ความเข้าใจ
- การประมวลผล/ดุลพินิจ
- ระยะเวลาการตอบสนอง
- สัมผัสต่างๆ
- กำลังของกล้ามเนื้อ
- การประสานงาน

ดังนั้นกระบวนการในร่างกายหลายอย่างต้องทำงานประสานกันได้ เพื่อที่จะทำให้แน่ใจว่าการขับขี่เป็นไปอย่างปลอดภัยและการใช้ทักษะต่างๆเป็นไปอย่างทันท่วงที

9.9.2 สภาวะด้านการแพทย์ที่อาจส่งผลกระทบต่อสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขี่

สภาวะด้านการแพทย์ที่อาจส่งผลกระทบต่อสมรรถนะร่างกายเพื่อการขับขี่ (Medical conditions likely to affect fitness to drive) หรือมีผลต่อกระบวนการของร่างกายที่ต้องทำงานประสานกันเพื่อการขับขี่ปลอดภัย เนื่องจากมีปัจจัยหลายอย่างที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการประเมินผลของปัจจัยด้านการแพทย์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจึงยากที่จะทำได้ครบถ้วน อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า มีปัจจัยบางประการที่เป็นสาเหตุความบกพร่องขั้นรุนแรง คือ

- การหมดสติอย่างฉับพลัน
- โรคหลอดเลือดหัวใจ
- โรคเบาหวาน
- ความผิดปกติของระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ
- ความผิดปกติของระบบประสาท
 - สมอ่งเสื่อม (dementia)
 - การชัก และโรคลมชัก (seizures and epilepsy)
 - Vestibular disorders
 - อาการของโรคทางระบบประสาทอื่นๆ (other neurological conditions) ได้แก่
 - หลอดเลือดในสมองโป่งพอง และ ภาวะหลอดเลือดผิดปกติ (unruptured intracranial aneurysms and other vascular malformations)
 - สมอ่งพิการ (cerebral palsy)
 - การบาดเจ็บที่ศีรษะ (head injury)
 - สภาวะทางระบบประสาทกล้ามเนื้อ (neuromuscular conditions)
 - Parkinson's disease

- Multiple sclerosis
 - โรคเส้นเลือดสมอง (stroke)
 - สมองขาดเลือดชั่วคราว (transient ischemic attacks)
 - เลือดออกในสมอง (subarachnoid haemorrhage)
 - ก้อนและเนื้องอกในสมอง (space-occupying lesions including brain tumours)
 - ความบกพร่องของการพัฒนาระบบประสาท (neurodevelopmental disorders)
- ปัญหาสุขภาพจิต
 - การใช้ยาผิดประเภท การติดสารเสพติด
 - ความผิดปกติด้านการนอนหลับ
 - ปัญหาด้านสายตา

หมายเหตุ โดยมีคู่มือการประเมินผลสุขภาพเพื่อสมรรถนะการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยสำหรับแพทย์

9.9.3 ความเหมาะสมในการใช้ใบรับรองแพทย์สำหรับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง

กลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ได้แก่ กลุ่มผู้ขับรถสาธารณะ รถเพื่อการพาณิชย์ และรถบรรทุกวัตถุอันตราย

ในการพิจารณานั้นควรพิจารณาใช้รูปแบบใบรับรองแพทย์เดียวกับที่ทางแพทยสภาเสนอ เพื่อลดความสับสนของประชาชน แต่ควรมีกระบวนการอื่นๆ ประกอบเป็นใบอนุญาตขับรถที่มีเงื่อนไข กรณีตรวจเช็คพบความผิดปกติ หรือความเสี่ยงด้านโรคหรืออาการทางกายในหัวข้อที่กล่าวถึง ใน เรื่องความเสี่ยงด้านโรคหรืออาการทางกายที่สำคัญที่ใบรับรองแพทย์ควรช่วยระบุปัญหาเพื่อเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถยนต์ อย่างไรก็ตาม ภายใต้อาการที่กล่าวถึงความเสี่ยงที่สูงมากกว่าประเภทอื่นอื่น จำเป็นต้องมีการควบคุมปัจจัยอื่นอื่นดังต่อไปนี้ร่วมด้วย

- สภาพทางร่างกาย สภาพจิตใจ และอารมณ์ของผู้ขับขี่ รวมทั้งความถี่และผลของยาที่ได้รับประทาน ทั้งที่สั่งโดยแพทย์และซื้อเอง
- สภาพถนน เช่น เครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถอื่นๆ ลักษณะการจราจร และการวางผังถนน
- ข้อกฎหมาย เช่น การจำกัดความเร็วและปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด
- สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น เวลากลางวัน สภาพอากาศรุนแรง และแสงจ้า
- สภาพรถและอุปกรณ์ เช่น ชนิดของรถ การทำงานของเบรค และการบำรุงรักษา
- ข้อกำหนดในแต่ละบุคคล วัตถุประสงค์ของการเดินทาง จุดหมายปลายทาง การนัดหมาย ความกดดันด้านเวลา เป็นต้น
- ผู้โดยสารและศักยภาพในการดึงความสนใจจากผู้ขับขี่

สำหรับผู้ขับขี่รถเชิงพาณิชย์หรือรถบรรทุกหนัก มีปัจจัยอื่นๆมาประกอบเพิ่มเติมเช่น

- ข้อกำหนดด้านธุรกิจ เช่น กะเวลาางาน การฝึกพลขับ และอุปสงค์ของสัญญาจ้างงาน
- การที่ต้องทำงานหลายอย่างพร้อมกัน เช่น ปฏิบัติการตอบสนองต่อเทคโนโลยีภายในรถ เช่น จีพีเอส จอแสดงตารางงาน หรือระบบการสื่อสารอื่นๆ
- ข้อกำหนดด้านกฎหมาย เช่น การจดบันทึกการทำงานและกระบวนการออกใบอนุญาต
- เรื่องเกี่ยวกับรถ เช่น ขนาด ความสมดุล และการกระจายน้ำหนัก
- เรื่องเกี่ยวกับผู้โดยสาร เช่น หน้าทีดูแลผู้โดยสาร การสื่อสาร และศักยภาพในการก่อความรุนแรงด้านอาชีพ
- ความเสี่ยงในการขนส่งวัตถุอันตราย
- ทักษะอื่นๆที่จำเป็นในการบังคับรถ เช่น การเบรกและการเลี้ยว
- ความทนทาน/ความล้า และการเฝ้าระวังแวดระวังในขณะที่ขับรถเป็นระยะเวลานาน

หมายเหตุ ผู้ออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขการตัดสินใจออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข ขึ้นอยู่กับองค์กรที่รับผิดชอบการออกใบอนุญาตขับรถ การตัดสินใจนี้ อยู่บนข้อมูลที่ได้จากแพทย์และข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยบนถนน ในบางกรณี หากผู้ขับขี่มีความบกพร่องเรื่องความอ่อนแรงของกล้ามเนื้อแขนขา การตรวจโดยนักกายภาพบำบัดหรือนักอาชีวบำบัดอาจเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาให้ใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไข องค์กรที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตขับรถจะออกใบอนุญาตขับรถแบบมีเงื่อนไขให้กับบุคคลที่มีอาการบาดเจ็บ/โรคเรื้อรัง บนพื้นฐานกรณีที่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยบนถนนที่เกินปกติผู้นั้นอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

9.10 ค่าธรรมเนียมในการขอรับใบอนุญาต

ค่าธรรมเนียมที่ต้องคำนึงถึงในการขอรับใบอนุญาตขับรถที่ต้องคำนึงถึงในการพิจารณาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) ค่าธรรมเนียมจากการขอใบอนุญาตขับรถด้วยตนเอง

- ค่าใช้จ่ายในการตรวจร่างกาย
 - ค่าเสื่อมของเครื่องมือในการตรวจ
- ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสารเสพติด
 - ค่าเสื่อมของเครื่องมือในการตรวจ
- ค่าใช้จ่ายในการทำเอกสารประกอบการขอรับใบอนุญาต

- ค่าใช้จ่ายในการสอบใบอนุญาตขับรถชนิด
- ค่าสมัครสอบ
- ค่าไฟฟ้าในการสอบทฤษฎีและปฏิบัติ
- ค่าเสื่อมสภาพของถนนและอุปกรณ์ต่างๆที่ใช้ในการสอบภาคปฏิบัติ
- ค่าใช้จ่ายในการจ้างวิทยากรในการอบรม

2) ค่าธรรมเนียมจากการขอใบอนุญาตขับรถโดยผ่านโรงเรียน

- ค่าใช้จ่ายในการตรวจร่างกาย
 - ค่าเสื่อมของเครื่องมือในการตรวจ
- ค่าใช้จ่ายในการตรวจสารเสพติด
 - ค่าเสื่อมของเครื่องมือในการตรวจ
- ค่าใช้จ่ายในการทำเอกสารประกอบการขอรับใบอนุญาต
- ค่าใช้จ่ายในการสอบใบอนุญาตขับรถชนิด
 - ค่าสมัครสอบ
 - ค่าไฟฟ้าในการทฤษฎีและปฏิบัติ
 - ค่าเสื่อมสภาพของถนนและอุปกรณ์ต่างๆที่ใช้ในการสอบภาคปฏิบัติ
- ค่าใช้จ่ายในการจ้างวิทยากรในการอบรม
- ค่าใช้จ่ายในการจ้างครูฝึกสอนในโรงเรียน
- ค่าเสื่อมสภาพของรถยนต์ที่ใช้ในการฝึกและการทดสอบ

9.11 แนวทางการดำเนินการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถ

ตามแนวคิดที่เสนอข้างต้นนั้น กรมการขนส่งทางบกจะต้องมีแผนการดำเนินการต่างๆ ทั้งระยะสั้น กลาง ยาว สรุปดังตารางที่ 9.8

ตารางที่ 9.8 แนวทางการดำเนินการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถ

แผน	แนวทางการดำเนินการ
ระยะสั้น	แผนระยะสั้น เป็นแผนปฏิบัติงานที่กรมการขนส่งทางบกสามารถดำเนินการได้ทันที โดยมีบทบัญญัติกฎหมายรองรับไว้แล้ว (1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อปรับทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ (2) ปรับปรุงการอบรมและทดสอบในการขอรับใบอนุญาตขับรถ (3) พัฒนาระบบข้อมูลกลางเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดในการใช้รถ โดยเชื่อมโยงฐานข้อมูลตำรวจและทางหลวง เพื่อรองรับระบบการตัดคะแนนความประพฤติให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (4) ส่งเสริมและผลักดันโรงเรียนสอนขับรถที่มีคุณภาพให้มีจำนวนมากขึ้น
ระยะกลาง	แผนระยะกลาง เป็นแผนปฏิบัติงานที่กรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมาย ซึ่งคาดว่าจะต้องใช้เวลาดำเนินการประมาณ 3 ถึง 5 ปี (1) ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และว่าด้วยการขนส่งทางบกในเรื่องเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ใบรับรองเพิ่มเติม การฝึกหัดขับรถ และโรงเรียนสอนขับรถ (2) ผลักดันให้มีการเรียนการสอนเรื่องการขับรถในโรงเรียนให้เป็นวิชาเลือก
ระยะยาว	แผนระยะยาว เป็นแผนปฏิบัติงานที่กรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องมีการปฏิรูปกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งระบบ รวมทั้ง ประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ซึ่งคาดว่าจะต้องใช้เวลาดำเนินการมากกว่า 5 ปี (1) ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และว่าด้วยการขนส่งทางบกให้เป็นฉบับเดียวกัน เพื่อรวมระบบใบอนุญาตขับรถให้อยู่บนพื้นฐานกฎหมายฉบับเดียว (2) ปรับปรุงบทกำหนดโทษเกี่ยวกับการฝ่าฝืนด้านการขับขี่ (3) ปรับปรุงฐานข้อมูลสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ด้านใบอนุญาตขับรถให้สามารถยืนยันสิทธิการขับรถได้โดยผ่านทางระบบเลขบัตรประจำตัวประชาชน เพื่อลดความจำเป็นในการต้องมีใบอนุญาตขับรถติดตัวไว้เพื่อแสดงแก่เจ้าพนักงาน

9.12 มาตรการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่

กฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้มีมาตรการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายไว้ แยกเป็น 6 ลำดับ กล่าวคือ

- (1) ตักเตือน
- (2) ตัดคะแนน
- (3) พักใช้ใบอนุญาตขับรถ
- (4) เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
- (5) ปรับทางอาญา
- (6) จำคุก

จากการศึกษาได้ข้อสรุปว่า มาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ดังกล่าวเพียงพอต่อการบังคับใช้กฎหมายแล้ว เพียงแต่ปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นเรื่องทางปฏิบัติของพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายเท่านั้น อย่างไรก็ตามมีข้อเสนอแนะดังนี้

9.12.1 มาตรการตัดคะแนน

ในปัจจุบันมาตรการตัดคะแนนมีทั้งที่ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แต่ด้วยระบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับกรมการขนส่งทางบกยังมีปัญหาในเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลกัน จึงสมควรต้องมีการพัฒนาระบบสารสนเทศดังกล่าวและทำความเข้าใจร่วมกันระหว่างทั้งสององค์กร เพื่อให้มาตรการตัดคะแนนมีประสิทธิภาพมากขึ้น เมื่อเทียบกับมาตรการตัดคะแนนในต่างประเทศแล้ว นับได้ว่ามาตรการตัดคะแนนของประเทศไทยที่ใช้ในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ดีตามที่ได้นำเสนอไว้ในบทที่ 2 หากแต่ต้องมีการบังคับใช้ที่เข้มงวดเพื่อให้การควบคุมการขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1) มาตรการลงโทษ

มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถทั้ง 3 ฉบับสรุปดังตารางที่ 9.9

ตารางที่ 9.9 มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ

กฎหมาย	มาตรการลงโทษ
พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522	- การยึดใบอนุญาตขับรถ โดยห้ามมิให้ยึดใบอนุญาตนั้นเกิน 1 ปี - การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ โดยการพักใช้ใบอนุญาตขับรถนั้นให้กระทำได้คราวละไม่เกิน 6 เดือน - การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ โดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่า 1 เดือนโดยไม่มีเหตุสมควร
พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522	การพักใช้ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ได้ไม่เกิน 180 วัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ
พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522	การยึดใบอนุญาตขับรถ มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 60 วัน โดยผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับรถดังกล่าวอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับรถที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่ 2 ครั้งภายใน 1 ปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน

9.12.2 การกำหนดอัตราโทษ

ในกรณีไม่แสดงใบอนุญาตขับรถต่อพนักงานเจ้าหน้าที่มีระวางโทษปรับเพียงไม่เกินหนึ่งพันบาทซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ ทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีข้อจำกัดในการใช้มาตรการบังคับทางอาญาในเรื่องการควบคุมตัวผู้ต้องหา จึงเห็นว่าสมควรมีการปรับปรุงอัตราโทษทางอาญาสำหรับความผิดดังกล่าว โดยสามารถพิจารณาการกำหนดอัตราโทษของประเทศสิงคโปร์ซึ่งนับได้ว่าเป็นประเทศที่มีการรักษาระเบียบวินัยในการจราจรอย่างเข้มงวด

9.13 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถในอนาคต

ที่ปรึกษาได้คาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ 10 ปีข้างหน้า โดยได้พิจารณาอ้างอิงจากฐานข้อมูลเกี่ยวกับสถิติการออกใบอนุญาตขับรถในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

1) ข้อมูลที่ใช้ในการคาดการณ์

การคาดการณ์อาศัยหลักการทางสถิติจากฐานข้อมูลการออกใบอนุญาตขับรถในช่วง 5 ปี เพื่อการจัดทำการคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแสดงเป็นค่าอนุกรม 10 ปี คือ พ.ศ. 2557 – พ.ศ. 2566 การวิเคราะห์การแนวโน้มการขอรับใบอนุญาตขับรถพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงสถิติประชากร แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรและผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product, GDP) ประกอบกับการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่และจำนวนใบอนุญาตที่ออกให้โดยจำแนกตามประเภทใบอนุญาตขับรถ

การนำเสนอบทวิเคราะห์และข้อมูลสถิตินี้ ที่ปรึกษาได้ทำการคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถทางสถิติ ทั้งในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และจำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถในกรุงเทพมหานคร ข้อมูลที่สำคัญในการพิจารณา ประกอบด้วย

- จำนวนใบอนุญาตขับรถจำแนกตามประเภทใบอนุญาตขับรถ
- จำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียน จำแนกตามประเภทรถ
- จำนวนใบอนุญาตขับรถ(ออกใหม่,ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
- จำนวนใบอนุญาตขับรถ จำแนกตามประเภทใบอนุญาต
- จำนวนประชากร
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ
- จำนวนรถยนต์จดทะเบียน

ซึ่งจากสถิติปีล่าสุด พ.ศ. 2556 พบว่าจำนวนใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยพบว่า จำนวนใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยมีมากกว่า 47 ล้านราย ซึ่งมากกว่าร้อยละ 15 ที่อนุญาตในกรุงเทพมหานคร เมื่อพิจารณาตามใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พบว่าส่วนมากเป็นใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีสัดส่วนของรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากกว่า 7.5 ล้านราย และรถยนต์ประมาณ 7.3 ล้านราย และมีแนวโน้มการขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพิ่มขึ้นตามลำดับจากปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2556 ตัวอย่างข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการพิจารณาแสดงดังตารางที่ 9.10

ตารางที่ 9.10 จำนวนใบอนุญาตขับรถจำแนกตามประเภทใบอนุญาต ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556

ประเภทรถ Type of Vehicle	ทั่วประเทศ Whole Kingdom	กรุงเทพฯ Bangkok	ส่วนภูมิภาค Regional
รวมใบอนุญาตทั้งสิ้น Grand Total	41,269,023	6,284,612	34,984,411
ก. รวมใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ Total Driving Licence under Motor Vehicle Act	37,866,959	5,887,070	31,979,889
1. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลชั่วคราว Private Automobile (Temporary)	2,272,697	256,799	2,015,898
2. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว Private Motor Tricycle (Temporary)	98,175	4,327	93,848
3. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว Motorcycle (Temporary)	4,126,051	234,978	3,891,073
4. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลหนึ่งปี Private Automobile (One Year)	1,155,438	249,195	906,243
5. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลหนึ่งปี Private Motor Tricycle (One Year)	44,952	3,421	41,531
6. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หนึ่งปี Motorcycle (One Year)	1,744,158	194,359	1,549,799
7. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล Private Automobile (Five Years)	7,316,881	1,191,274	6,125,607
8. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคล Private Motor Tricycle (Five Years)	30,781	3,174	27,607
9. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ Motorcycle (Five Years)	7,503,265	705,939	6,797,326
10. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลตลอดชีพ Private Automobile (Life)	6,180,628	1,587,712	4,592,916
11. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลตลอดชีพ Motor Tricycle (Life)	4,858	501	4,357
12. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ Motorcycle (Life)	5,988,848	652,830	5,336,018
13. ใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะ Public Automobile	478,564	241,974	236,590
14. ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อสาธารณะ Public Motor Tricycle	70,982	20,071	50,911
15. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	241,058	90,031	151,027
16. ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ International Driving Licence	508,506	449,613	58,893
17. ใบอนุญาตขับรถบดถนน Tractor	1,139	116	1,023
18. ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ Tractor Driving Licence	34,580	694	33,886
19. ใบอนุญาตขับรถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle Driving Licence	65,244	36	65,208
20. ใบอนุญาตขับรถอื่นๆ Others Driving Licence	154	26	128
ข. รวมใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก Total Transport Personnel Licence under Land Transport Act	3,383,543	395,173	2,988,370
1. ผู้ขับรถ Driver Licence	3,147,915	293,109	2,854,806
แยกเป็น - ชนิดที่ 1 Truck & Bus (Class I)	70,068	34,053	36,015
- ชนิดที่ 2 Truck & Bus (Class II)	2,377,463	203,035	2,174,428
- ชนิดที่ 3 Truck & Bus (Class III)	593,535	49,980	543,555
- ชนิดที่ 4 Truck & Bus (Class IV)	106,849	6,041	100,808
2. นายตรวจ Inspector Licence	10,706	5,027	5,679
3. ผู้เก็บค่าโดยสาร Conductor Licence	196,997	92,896	104,101
4. ผู้บริการ Bus Hostess	27,925	4,141	23,784
ค. รวมใบอนุญาตขับขี้อเลื่อน (Total Driving Licence under Non Motorized Vehicle Act)	18,521	2,369	16,152

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก



ตารางที่ 9.11 จำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียน จำแนกตามประเภทรถ พ.ศ. 2551 - 2555

ประเภทรถ	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	Type
รวม	2,561,944	2,292,041	2,880,733	3,159,852	3,723,339	Total
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	2,495,697	2,227,828	2,801,946	3,071,249	3,617,830	Motor Vehicle Act B.E. 2522
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	329,290	309,150	465,738	541,681	894,183	Sedan (Not more than 7 passengers)
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	21,329	16,842	23,568	24,962	28,122	Microbus and passenger pick up
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	287,568	206,068	263,500	293,635	351,721	Van and pick up
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	75	88	76	86	133	Motortricycle
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	10,973	10,926	8,801	9,371	11,000	Urban taxi (Sedan)
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	1,089	119	90	102	98	Fixed route taxi
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	247	181	186	193	213	Motortricycle taxi (Tuk Tuk)
รถยนต์บริการธุรกิจ	266	147	107	217	94	Hotel taxi (Sedan)
รถยนต์บริการทัศนาจร	23	33	27	56	103	Tour taxi (Sedan)
รถยนต์บริการให้เช่า	5	0	3	4	33	Car for hire (Sedan)
รถจักรยานยนต์	1,796,376	1,635,807	1,978,907	2,134,377	2,257,376	Motorcycle
รถแทรกเตอร์	42,248	42,254	54,395	59,412	67,890	Tractor
รถบดถนน	379	638	733	661	560	Road roller
รถใช้งานเกษตรกรรม	2,917	2,927	3,183	3,179	3,410	Farm's vehicle
รถพ่วง	259	300	219	481	355	Automobile's trailer
รถจักรยานยนต์สาธารณะ	2,653	2,348	2,413	2,832	2,539	Public motorcycle
พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	66,247	64,213	78,787	88,603	105,509	Land Transport Act B.E. 2522
รถโดยสาร	10,934	9,930	14,225	11,199	11,542	Bus
รถประจำทาง	5,922	6,118	10,122	6,708	5,524	Fixed route bus
รถไม่ประจำทาง	4,101	3,105	3,455	3,847	5,383	Non-fixed route bus
รถส่วนบุคคล	911	707	648	644	635	Private bus
รถบรรทุก	55,050	54,013	64,299	77,219	93,935	Truck
รถไม่ประจำทาง	13,964	11,889	16,161	18,350	27,729	Non-fixed route truck
รถส่วนบุคคล	41,086	42,124	48,138	58,869	66,206	Private truck
รถขนาดเล็ก	263	270	263	185	32	Small rural bus

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 9.12 จำนวนใบอนุญาตขับรถ(ออกใหม่,ต่ออายุ) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2553-2556

ประเภทใบอนุญาต	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555		ปี 2556	
	ออกใหม่	ต่ออายุ	ออกใหม่	ต่ออายุ	ออกใหม่	ต่ออายุ	ออกใหม่	ต่ออายุ
ใบอนุญาตขับรถ	2,763,201	1,627,425	2,925,761	1,397,621	2,857,735	1,234,156	3,002,652	1,070,868
ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์								
ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลชั่วคราว	723,404	631	777,123	866	805,626	1,082	960,050	1,671
ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	1,406	0	1,356	2	1,516	-	1,795	1
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	828,683	318	784,056	1,260	686,156	2,821	694,778	4,132
ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล	619,704	748,929	693,972	596,870	738,079	605,750	782,276	575,530
ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อส่วนบุคคล	985	3,047	1,016	1,838	781	1,013	913	775
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	519,886	815,084	583,078	740,960	533,400	577,030	483,818	446,084
ใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะ	8,440	11,180	9,987	29,212	30,210	31,234	13,170	13,220
ใบอนุญาตขับรถชนิดสามล้อสาธารณะ	430	993	422	3,395	999	2,570	575	920
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	5,684	39,873	19,353	20,852	5,859	11,413	4,777	27,497
ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ	52,718	0	54,109	-	53,982	-	59,339	-
ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น	1,861	7,370	1,289	2,366	1,127	1,243	1,161	1,038

ตารางที่ 9.13 จำนวนใบอนุญาตขับรถ จำแนกตามประเภทใบอนุญาต ณ วันที่ 30 กันยายน 2553-2556

ชนิดใบอนุญาต	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555		ปี 2556	
	ออกใหม่	ต่ออายุ	ออกใหม่	ต่ออายุ	ออกใหม่	ต่ออายุ	ออกใหม่	ต่ออายุ
ผู้ขับรถส่วนบุคคล	43,159	101,110	44,072	81,463	26,654	77,631	30,555	106,052
- ชนิดที่ 1	443	360	416	281	428	263	460	379
- ชนิดที่ 2	36,554	90,222	37,079	74,323	21,890	69,885	24,616	94,071
- ชนิดที่ 3	5,814	10,273	6,110	6,641	4,200	7,241	5,268	11,218
- ชนิดที่ 4	348	255	467	218	136	242	211	384
ผู้ขับรถทุกประเภท	67,897	446,604	79,682	292,884	101,268	316,647	107,997	457,057
- ชนิดที่ 1	626	2,262	829	1,569	870	1,870	1,038	2,446
- ชนิดที่ 2	44,545	324,546	53,621	218,195	70,793	233,774	73,136	328,306
- ชนิดที่ 3	14,216	94,367	16,686	53,070	21,737	60,337	25,124	94,216
- ชนิดที่ 4	8,510	25,429	8,546	20,050	7,868	20,666	8,699	32,089
นายตรวจ	192	304	131	266	126	220	116	247
ผู้เก็บค่าโดยสาร	1,529	4,632	1,394	3,606	960	3,171	882	3,937
ผู้บริการ	772	469	682	501	604	416	776	395
รวม	113,549	553,119	125,961	378,720	129,612	398,085	140,326	567,688

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก



ข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็นในการวิเคราะห์อื่นๆ แสดงในตารางที่ 9.14

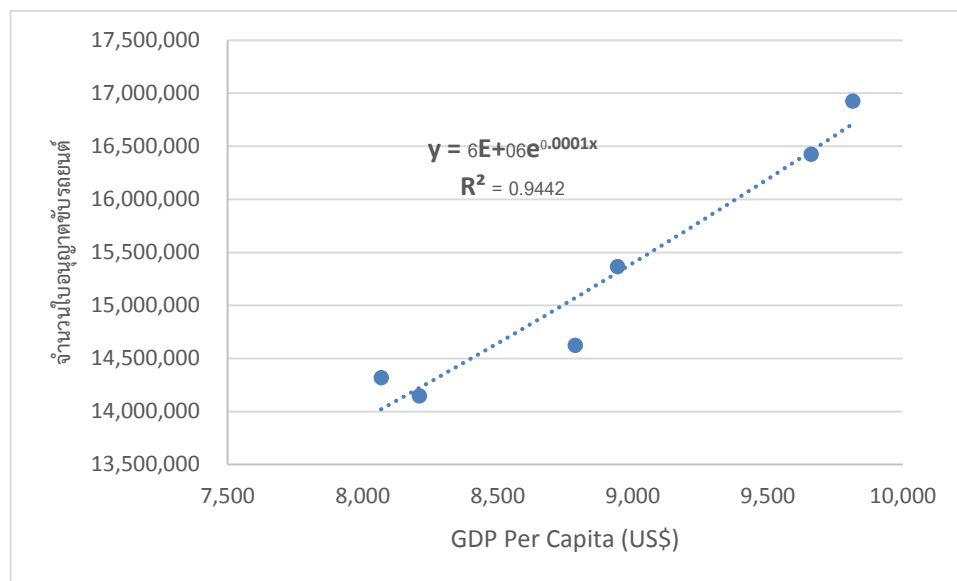
ตารางที่ 9.14 ข้อมูลที่จำเป็นในการคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถในอนาคต

พ.ศ.	GDP (ล้านบาท)	ประชากร (คน)	จำนวนรถจดทะเบียน (คัน)
2545	5,450,643	62,554,380	24,517,250
2546	5,917,369	62,939,819	26,378,862
2547	6,943,899	62,526,693	20,624,719
2548	7,586,327	62,195,839	25,266,294
2549	8,365,342	62,623,416	24,807,297
2550	9,037,775	62,933,515	25,618,447
2551	9,659,635	63,214,022	26,417,353
2552	9,590,722	63,457,439	27,184,577
2553	10,709,814	63,701,703	28,484,829
2554	11,120,518	64,181,001	30,194,937
2555	11,699,200	64,266,365	32,476,977
2556	11,941,926	64,785,909	34,624,406

2) การวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกรูปแบบสมการและการคาดการณ์

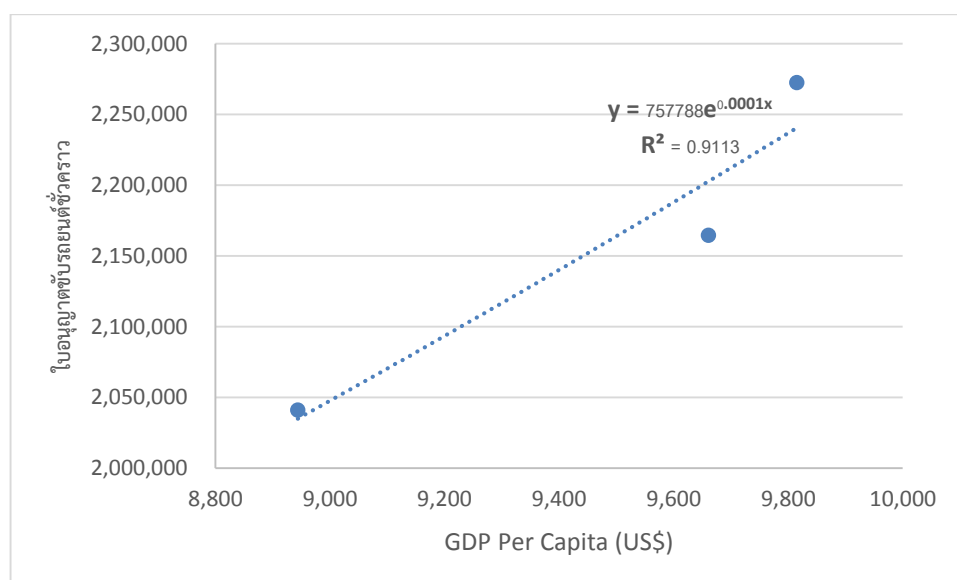
จากการวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกรูปแบบสมการที่จะใช้ในการคาดการณ์ สรุปได้ว่าการคาดการณ์จำนวนใบอนุญาตขับรถในอนาคตควรจะต้องอ้างอิงกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสามารถแสดงความสัมพันธ์ทางสถิติแบบเอ็กซ์โพเนนเชียล (Exponential Regression) โดยแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ตามสมการเอ็กซ์โพเนนเชียลเทียบกับผลผลิตมวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร (GDP per capita) หน่วยเป็นดอลลาร์

ผลการวิเคราะห์ทางสถิติแสดงให้เห็นแนวโน้มของการเพิ่มจำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ที่มีทั้งหมดของทั้งประเทศจากการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทย ซึ่งสามารถแสดงในรูปที่ 9.10 เช่นเดียวกันกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยเช่นกัน

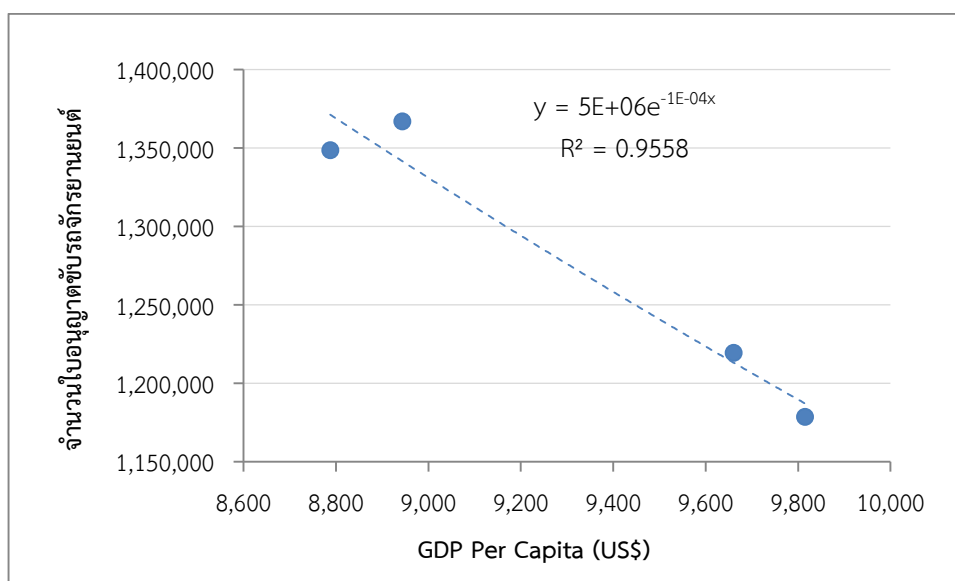


รูปที่ 9.10 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตขั้รณยนต์ที่มีทั้งหมดกับผลผลิตมวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร

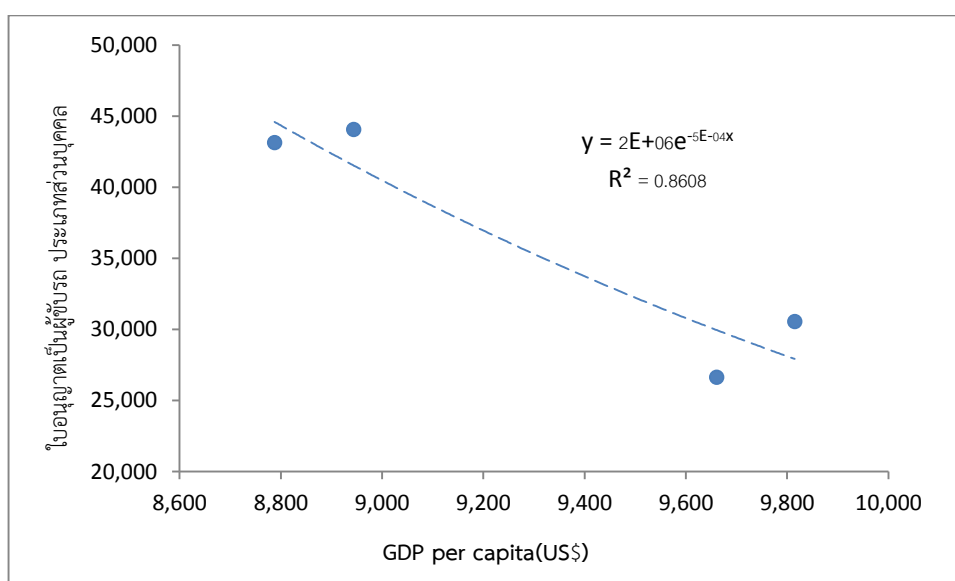
ทั้งนี้หากพิจารณาจำนวนใบอนุญาตขั้รณยนต์ที่ออกใหม่แต่ละปี โดยที่ใบอนุญาตขั้รณยนต์ชั่วคราว ใบอนุญาตขั้รณยนต์จักรยานยนต์ชั่วคราว และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรต ประเภทส่วนบุคคล เลือ่กใช้สมการเอ็กโพเนนเชียลเทียบจำนวนใบอนุญาตขั้รณยนต์กับผลผลิตมวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร หน่วยเป็นดอลลาร์ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรต ประเภททุกประเภท เลือ่กใช้สมการเส้นตรงเทียบจำนวนใบอนุญาตขั้รณยนต์กับผลผลิตมวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร หน่วยเป็นดอลลาร์ ได้ผลดังแสดงในรูปที่ 9.11 ถึงรูปที่ 9.14 ตามลำดับ



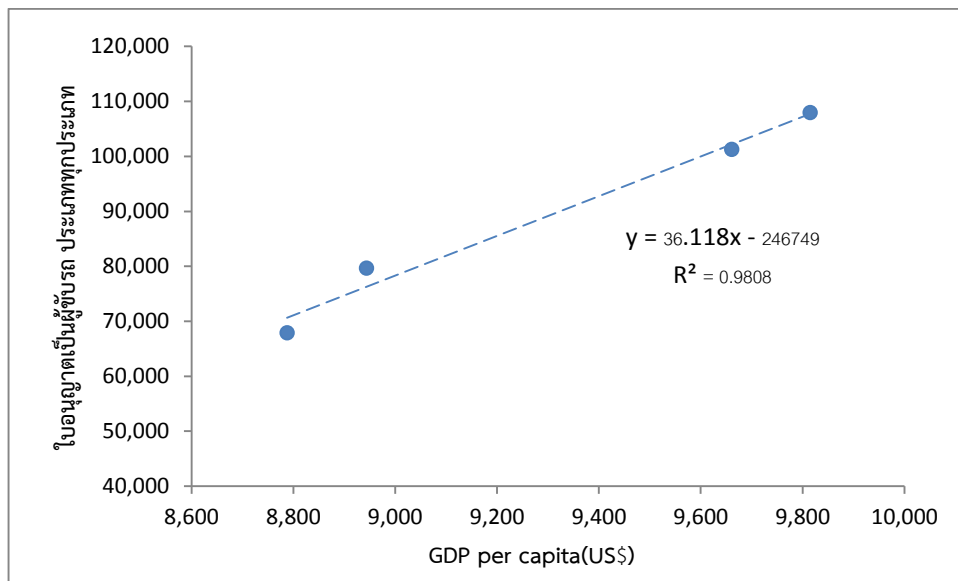
รูปที่ 9.11 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตขั้รณยนต์ชั่วคราวกับ GDP per Capita



รูปที่ 9.12 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวกับ GDP per Capita



รูปที่ 9.13 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคลกับ GDP per Capita



รูปที่ 9.14 ความสัมพันธ์ระหว่างใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภททุกประเภทกับ GDP per Capita

ผลการวิเคราะห์ด้วยสมการเอ็กโพเนนเชียลและสมการเส้นตรง

- สำหรับใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราว แสดงได้ดังสมการ

$$y = 757788e^{0.0001x}$$
 สมการนี้มีค่า $R^2 = 0.9113$
- สำหรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว แสดงได้ดังสมการ

$$y = 4000000e^{-0.0002x}$$
 สมการนี้มีค่า $R^2 = 0.9539$
- สำหรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคล แสดงได้ดังสมการ

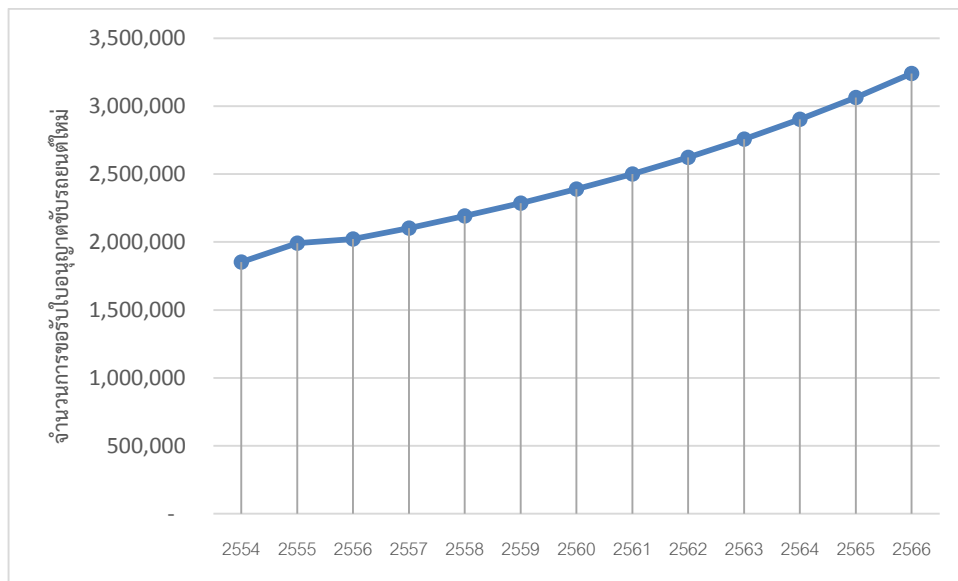
$$y = 2000000e^{-0.0005x}$$
 สมการนี้มีค่า $R^2 = 0.8608$
- สำหรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ประเภทส่วนบุคคล แสดงได้ดังสมการ

$$y = 36.118x - 246749$$
 สมการนี้มีค่า $R^2 = 0.9808$

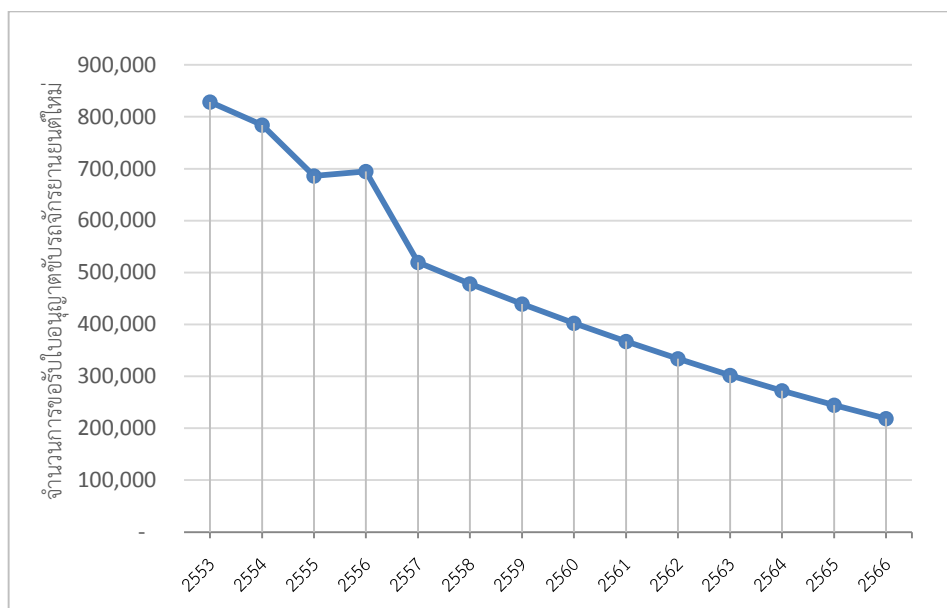
โดยที่ y เป็น จำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ที่กรมการขนส่งทางบกออกแต่ละปี

x เป็น ผลผลิตมวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร หน่วยเป็นดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

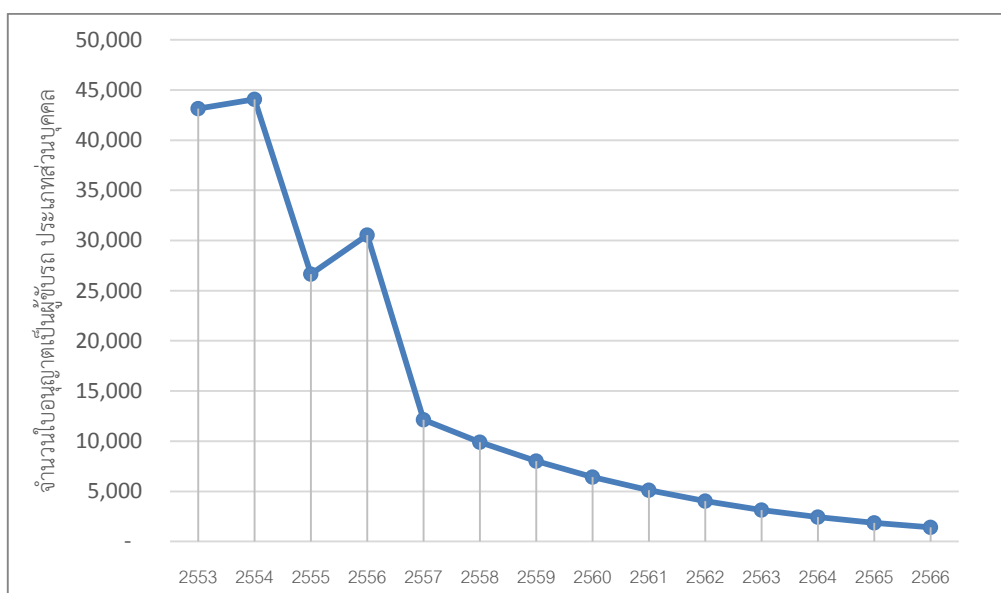
ซึ่งใช้ในการคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถในอนาคต หากสมมติว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของ GDP เท่ากับ 4 เปอร์เซ็นต์ต่อปี จะสามารถคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถในช่วง 10 ปีข้างหน้า ได้ดังรูปที่ 9.15 ถึงรูปที่ 9.18 ตามลำดับซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญในการจัดทำแผนการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต



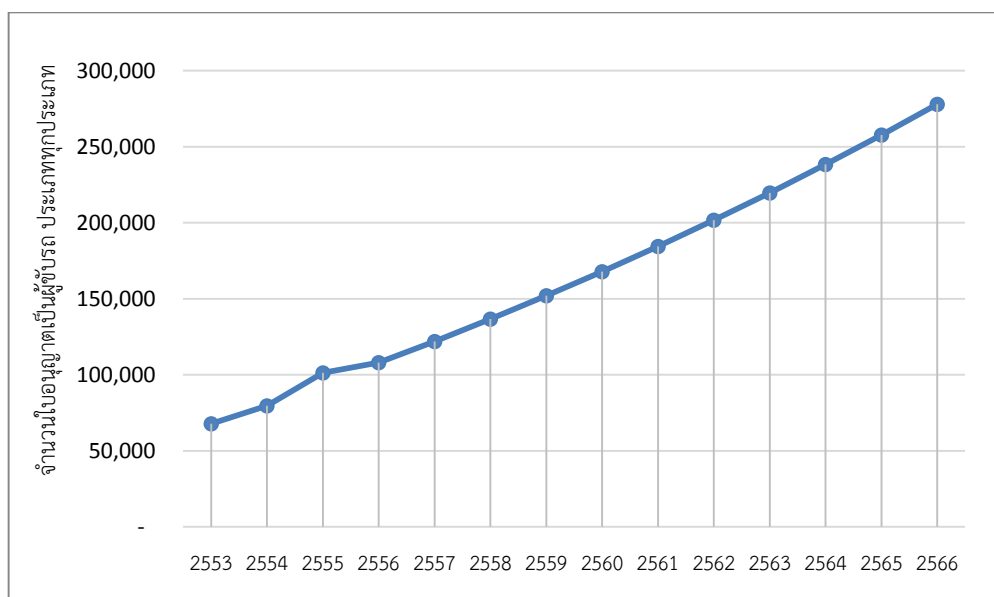
รูปที่ 9.15 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถรายปีใหม่ในช่วง 10 ปีข้างหน้า



รูปที่ 9.16 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ใหม่ในช่วง 10 ปีข้างหน้า



รูปที่ 9.17 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับขี่รถ ประเภส่วนบุคคลในช่วง 10 ปีข้างหน้า



รูปที่ 9.18 การคาดการณ์จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับขี่รถ ประเภทุกประเภในช่วง 10 ปีข้างหน้า

9.14 โรงเรียนสอนขับรถ

9.14.1 ประเภท

การแบ่งประเภทโรงเรียนสอนขับรถขึ้นกับหลักสูตรของการเรียนการสอนขับรถนั้น ๆ โดยจัดแบ่งกลุ่มตามลักษณะทางกายภาพของรถที่มีการเรียนการสอนใน 3 ประเภท ได้แก่

- โรงเรียนสอนขับรถจักรยานยนต์
- โรงเรียนสอนขับรถยนต์
- โรงเรียนสอนขับรถขนส่ง

9.14.2 คุณสมบัติ

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอจัดตั้งและดำเนินการโรงเรียนสอนขับรถมีดังต่อไปนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) เป็นนิติบุคคล
- (3) มีสนามฝึกหัดขับรถที่เพียงพอต่อการเรียนการสอนขับรถ
- (4) มีบุคลากรในการฝึกสอนขับรถที่เหมาะสม
- (5) มีหลักสูตรการสอนขับรถที่ได้มาตรฐาน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องทักษะการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับเครื่องยนต์และตัวรถ กฎระเบียบและมารยาท การขับอย่างปลอดภัยและการแก้ไขปัญหาฉุกเฉิน จิตวิทยาและทัศนคติในการขับรถ และเส้นทางและถนน

9.14.3 บุคลากร

กรมการขนส่งทางบกควรกำหนดให้ผู้ฝึกสอนขับรถภาคปฏิบัติ ทั้งกรณีการขับรถในสนามฝึกหัดและบนถนนจริง ต้องได้รับใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกได้ทดสอบและอบรมความรู้ และทักษะการสอนขับรถที่ถูกต้องเหมาะสมแก่บุคคลดังกล่าว

9.14.4 การกำกับดูแล

จากการศึกษาแนวทางการให้การรับรองและการกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถเอกชนของกรมการขนส่งทางบก พบว่ามีแนวทางการดำเนินการที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพอยู่แล้ว จึงเห็นควรให้ดำเนินการต่อไป

9.14.5 สิทธิประโยชน์

กรมการขนส่งทางบกควรกำหนดให้สิทธิประโยชน์ของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก แตกต่างจากโรงเรียนสอนขับรถกรณีทั่วไป เช่น

- กำหนดให้การฝึกหัดขับรถบนถนนสาธารณะจะกระทำได้เฉพาะภายใต้การกำกับควบคุมของโรงเรียนสอนขับรถเท่านั้น
- ให้อำนาจโรงเรียนสอนขับรถมีอำนาจในการอบรมหรือทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแทนกรมการขนส่งทางบกในบางกรณี
- ให้รถที่ใช้ในการฝึกหัดขับรถได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีรถประจำปี

บทที่ 10 การระดมและรับฟังความคิดเห็น

การพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยต้องอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานหลายฝ่ายทั้งจากฝ่ายนโยบาย ฝ่ายปฏิบัติ และประชาชนผู้เกี่ยวข้องจากทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งต้องมีการระดมความคิดและรับฟังความคิดเห็นที่รอบด้านจากผู้มีส่วนร่วม และการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหลายภาคส่วนได้รับทราบ ดังนั้นทางที่ปรึกษา ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก จึงได้จัดการประชุมสัมมนาเพื่อระดมและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในหลายองค์กรทั่วทุกภาคของประเทศขึ้นจำนวน 4 ครั้ง การจัดการสัมมนาประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาที่ได้ดำเนินการเพื่อให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครและทุกภูมิภาคของประเทศได้เข้าร่วม โดยการสัมมนาประชาสัมพันธ์ได้ขึ้นเป็นจำนวน 5 ครั้ง ดังสรุปประเด็นสำคัญจากการประชุมในครั้งต่างๆ ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

10.1 การระดมความคิดเห็นรายประเด็น

การจัดประชุมเพื่อระดมความคิดเห็นจัดขึ้นทั้งหมด 4 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อรับฟังความคิดเห็นในประเด็นเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์ การอบรมและทดสอบ ประเด็นเกี่ยวกับโรงเรียนสอนขับรถ และการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งได้รับความสนใจและมีผู้เข้าร่วมการประชุมจากทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง สาระสำคัญของการประชุมครั้งต่างๆ มีดังนี้

10.1.1 ประเด็นเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์

การประชุมระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1 ในประเด็นเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์จัดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556 ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 3 อาคาร 1 กรมการขนส่งทางบก จำนวนผู้เข้าร่วม 14 คน ซึ่งมีประเด็นการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบและขั้นตอนในการขอใบรับรองแพทย์เพื่อการขอใบอนุญาตขับรถทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล และรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งที่ปรึกษาได้สรุปความคิดเห็นที่ได้จากการประชุมสัมมนาและได้นำเสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาในการพัฒนาระบบใบอนุญาตในอนาคต โดยได้เสนอในเนื้อหารายงานที่ในแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องไว้แล้วในบทต่างๆ ข้างต้นแล้ว





รูปที่ 10.1 ระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับใบรับรองแพทย์

1) ประเด็นเสนอแนะ

จากสถิติข้อมูลผู้เกิดอุบัติเหตุ เห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและบาดเจ็บสูงสุด รองลงมาจะเป็นรถกระบะและรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยผู้ได้รับบาดเจ็บจะมีอายุในช่วง 15-19 ปี โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์จะมีอัตราสูงสุด โดยเก็บข้อมูลจากโรงพยาบาลของรัฐ 33 โรงพยาบาล

ในปัจจุบันใบรับรองแพทย์มีอยู่ด้วยกัน 5 กลุ่มโรคแต่ไม่ละเอียดในชั้นที่บอกได้ว่ามีโรคประจำตัวหรือไม่ โดยผู้ที่มีความจำเป็นต้องได้รับการตรวจโรคประจำตัวที่สำคัญได้แก่

- คนที่เข้ารับระยะไกลประจำ
- คนที่เข้ารับส่งผู้โดยสาร
- คนที่เข้ารับรถทุกสารเคมี

ซึ่งในการออกใบอนุญาตขับรถก็จะพิจารณาสภาพของผู้ขับขี่เป็นหลัก ตัวอย่างในต่างประเทศ เช่น มีการรับรองโรคของตัวเองเบื้องต้นที่มีผลต่อใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถรถโดยสาร หรือ ผู้ที่มีอายุ 75 ปีขึ้นไปต้องไปพบแพทย์เพื่อตรวจโรค รวมถึงมีการตรวจสายตา

ลักษณะของใบรับรองแพทย์ต้องเหมาะสมกับโรคต่างๆ โดยในขอเบื้องต้น ต้องทำการคัดกรองก่อนแล้วจึงพบแพทย์เฉพาะทาง โดยในการตรวจโรคตามใบรับรองแพทย์สภา มีรายละเอียดการตรวจ เช่น

- ประวัติคนไข้ (เป็นโรคอะไรมาบ้าง)
- การมองเห็น การได้ยิน
- ตรวจระบบประสาท
- กระดูก
- แขน ขา
- ความดัน

ในกรณีที่ไปตรวจร่างกายแต่ไม่พบแพทย์เฉพาะทางก็จะต้องพิจารณาว่าหน่วยงานใดจะเป็นผู้ตรวจสอบ ในการตรวจของประเทศออสเตรเลีย จะพิจารณารวมไปถึงการตรวจสายตาและการได้ยิน และนอกจากใบรับรองแพทย์แล้ว ประเด็นที่สำคัญ คือ ทักษะ ความทนทาน ความล้า กล่าวโดยสรุปคือ ใบรับรองของแพทย์ 5 กลุ่มโรคใช้ไม่ได้ จะต้องใช้ใบรับรองของแพทย์สภา โดยทางแพทย์เสนอให้กรมการขนส่งทางบกออกกฎเกณฑ์ คือ ต้องทำการกรอกประเมินตนเองทุกครั้งพร้อมกับใบรับรองแพทย์ ซึ่งแบ่งเป็นประเภทส่วนบุคคลและรถเชิงพาณิชย์

ในประเด็นเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายนั้นในเบื้องต้นในการตรวจร่างกายเพื่อขอใบรับรองแพทย์เปรียบเทียบกับของกรมบัญชีกลาง เช่น

- ตรวจหัวใจ 150 บาท
- ตรวจปอด 170 บาท
- ตรวจการได้ยิน 200 บาท
- ตรวจด้านจิตเวช 500 – 600 บาท
- ค่าตรวจทางห้องปฏิบัติการ 1000 บาท

ถ้าผู้เข้ารับการตรวจพบโรคก็จะต้องส่งตรวจโรคเพิ่ม นำไปสู่การตรวจรักษาเพิ่มเติมจึงจะสามารถใช้สิทธิ 30 บาทมารองรับได้

รูปแบบของการขอใบรับรองแพทย์ มีอยู่ด้วยกัน 3 ทางเลือกคือ

- **ทางเลือกที่ 1** รยยนต์ส่วนบุคคลมีการรับรองตัวเองเพียงอย่างเดียว ไม่ต้องพบแพทย์
รถเชิงพาณิชย์ (ใช้ชุดของแพทยสภา ค่าใช้จ่ายประมาณ 1,000 บาท)
ได้แก่ รถโดยสาร รถบรรทุก รถบรรทุกวัตถุอันตราย - รถโรงเรียน
- **ทางเลือกที่ 2** มีการประเมินตนเอง และใบรับรองแพทย์ 5 กลุ่มโรค (มีปัญหาเรื่องความน่าเชื่อถือของการรับรองตนเอง)
- **ทางเลือกที่ 3** รยยนต์ส่วนบุคคลและรถเชิงพาณิชย์ใช้ใบรับรองแพทย์จากแพทยสภา (มีค่าใช้จ่ายสูง)

2) ประเด็นข้อสอบถาม

ประเด็นข้อสอบถามจากผู้เข้าร่วมประชุมและคำชี้แจงต่อข้อสอบถามเป็นรายข้อดังนี้

- (1) ในการตรวจโรงทั้งหมด ใช้โครงการ 30 บาท ได้หรือไม่ ?
> ถ้าไม่เป็นโรคจะใช้ไม่ได้ แต่จะเข้าข่ายการตรวจสุขภาพ แต่ถ้าในกรณีที่มีการตรวจแล้วมีอาการก็สามารถทำได้ ซึ่งใบรับรองตนเองจะช่วยให้การบ่งบอกโรคได้ดียิ่งขึ้น
- (2) ในขั้นตอนการขอใบอนุญาตขับรถสำหรับรถบรรทุก ถ้าพิจารณาจากค่าใช้จ่ายเบื้องต้นถือว่าสูงมาก ?
> ค่าตรวจร่างกาย แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ
 - ตรวจปกติ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายตามจริง
 - ตรวจปกติแล้วพบโรค ซึ่งสามารถเข้าโครงการ 30 บาท
 ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายจึงให้ทำการรับรองการประเมินตนเองมาก่อน ซึ่งประโยชน์ที่จะได้รับคือ ได้ข้อมูลตามจริง ได้ข้อมูลผู้ป่วยเพื่อทำการรักษา และผู้เข้ารับการตรวจสามารถใช้สิทธิในการรักษาได้
- (3) การรับรองตนเอง กรมการขนส่งทางบกสามารถทำได้หรือไม่ ?
> ต้องมีหน่วยงานที่สำหรับตรวจสอบความน่าเชื่อถือ ทางที่ดีที่สุดควรจะผ่านการพิจารณาจากแพทย์
- (4) การรับรองตนเองถ้าไม่พบแพทย์ไม่สามารถทำได้ เพราะจะไม่มีผู้ประกอบวิชาชีพควบคุมตามกฎหมาย?
> แบบฟอร์มสำหรับการประเมินตนเองนั้นได้ออกโดยแพทยสภา ซึ่งการรับรองตนเองของต่างประเทศจะขึ้นอยู่กับกฎหมายของกรมการขนส่งด้วย ซึ่งในต่างประเทศสามารถทำได้ โดยผ่านหน่วยงานตัวแทนของกรมการขนส่งเอง

- (5) การที่จะรับรองตนเองโดยไม่มี การควบคุม ไม่สามารถทำได้ แล้วถ้าการที่ต้องหาหน่วยงานตัวแทนนั้น ควรอย่างไร ?
 > ระบบเอกชนน่าจะมีที่น่าเชื่อถือ แต่ค่าใช้จ่ายจะมีราคาที่สูงกว่า ซึ่งจากที่ได้เสนอนั้นเป็น ตัวเลขของรัฐบาลจะไม่สูงมาก ซึ่งถ้าทางเลือกที่ 1 ไม่เหมาะสม ทางเลือกที่ 2 และ 3 ก็ยังคงใช้ได้ เนื่องจากต้องพบแพทย์โดยตรง โดยในต่างประเทศการตรวจจะมีตามคลินิกที่กระจายในพื้นที่ ว่าแต่ละที่ตรวจจะไบบ้าง
- (6) ประเด็นการรับรองตนเองคงทำไม่ได้ หรือถ้าจะต้องรับรองต่อหน้าแพทย์และให้แพทย์รับรองอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งในกรณีปกติอาจจะตรวจไม่เข้มข้น แต่ในกรณีของรถสาธารณะ รถบรรทุกจะต้อง ตรวจสอบเข้มข้น
- (7) ต้องการให้ใบรับรองแพทย์มีความหมาย และผู้ที่มาขอใบอนุญาตขับรถมีสุขภาพที่แข็งแรง ซึ่งถ้า ต้องการข้อมูลจากแพทย์ที่มีความละเอียดจะส่งผลต่อค่าตรวจที่เพิ่มขึ้น ซึ่งปัญหาในปัจจุบันคือ การ รับรองตนเองขาดความน่าเชื่อถือ ซึ่งควรออกแบบใบรับรองแพทย์ที่ได้ข้อมูลถูกต้องที่สุดและ กระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด ซึ่งแต่ละทางเลือกของการขอใบรับรองแพทย์ควรที่จะมีค่าใช้จ่ายแนบ มาด้วย เพื่อนำมาพิจารณาในการเลือกแบบต่างๆ ซึ่งค่าใช้จ่ายเป็นปัญหาหลักของประชาชน หากให้ สาธารณสุขเข้ามาสนับสนุนด้านการบริการค่าตรวจให้มีค่าใช้จ่ายถูกลง หรือกองทุนกลางเพื่อชดเชย ให้พนักงานขับรถ
- (8) ในการตรวจเบื้องต้น เช่น การตรวจสายตา ก็จะต้องมีเครื่องมือในการวัดและระดับการวัดโดยไม่ต้อง พบแพทย์
 > หากสนใจ.คนส่งจังหวัดสามารถทำได้ก็จะเป็นผลดี เช่น การตรวจลานสายตา ระยะมองเห็น เป็นต้น
- (9) การตรวจตา การได้ยิน มีความละเอียดเพียงใด ?
 > ตรวจการได้ยินจะใช้เครื่องตรวจ การตรวจสายตาให้ดู chart ดูลานสายตา แต่ไม่รวมในการณิตรวจ รุมนตา
- (10) การวัดการได้ยิน ทางกรมการขนส่งทางบกมีการวิธีวัดอย่างไร
 > จะทำการเปิดเสียงเพื่อวัดว่าได้ยินระดับไหน ซึ่งของกรมฯ จะเรียกชื่อ ว่าได้ยินหรือไม่ในเบื้องต้น
- (11) การได้ยินข้างเดียว หรือ 2 ข้างไม่เท่ากันถือว่ารับได้หรือไม่ เพราะถ้ารับการตรวจสามารถบอกได้
 > ถือว่ารับได้ ถือว่าได้ยิน โดยจะพิจารณาจากความพิการ ไม่ได้พิจารณาว่าได้ยินมากน้อยเพียงใด และไม่ได้กำหนดค่าระดับสายตาเท่าไร ระดับการได้ยินเท่าไร
- (12) ในบางโรคตรวจจากเลือดได้ไหม หากตรวจจากเลือดค่าใช้จ่ายจะสูงขึ้นมากน้อยเพียงใด ?
 > ขึ้นอยู่กับโรคแต่จากใบประเมินในเบื้องต้นหากประเมินในเบื้องต้นแล้วเข้าข่ายคนไข้ควรต้องตรวจ เพิ่มเติมในแต่ละโรคก็จะเข้าข่ายสิทธิการรักษาพยาบาล แต่ข้อจำกัดคือหากพบในกรณีนี้เข้าไปจะ ไม่ได้ใบรับรองแพทย์เลยซึ่งอาจต้องรอตรวจตามนัดของแพทย์ ทำให้ประเด็นค่าตรวจได้ตัดทิ้งไป แต่ ประเด็นเข้าไปแล้วประชาชนได้ใบรับรองแพทย์ยังคงอยู่
- (13) ทางกรมการขนส่งทางบกเห็นว่าหากประชาชนไปตรวจเพื่อขอใบรับรองแพทย์แล้วได้ผลการตรวจ สุขภาพด้วยจะทำให้ประชาชนเห็นถึงความคุ้มค่ามากยิ่งขึ้น
- (14) หากกรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือออกระเบียบว่าผู้ที่มาขอรับใบอนุญาตจะต้องผ่านการตรวจ จากหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกรับรองเท่านั้น เช่น โรงพยาบาลของภาครัฐ และหากออก ระเบียบมาเช่นนี้ทางสมาคมแพทย์คลินิกจะได้รับผลกระทบหรือไม่ และหากเป็นเช่นนี้จะมี โรงพยาบาลที่จะอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้ไหม ?

> คาดว่าหากเป็นเช่นนี้ประชาชนจะได้รับความเดือดร้อน

(15) กรมการขนส่งทางบกเสนออาจจะแบ่งกลุ่มเป้าหมายว่ากลุ่มใดควรเริ่มก่อน หรือควรกำหนดแผนว่าแต่ละระยะควรทำอย่างไร ขาดปัจจัยใดที่ไม่ถึงเป้าหมาย เช่นทางกรมการขนส่งทางบกอยากได้สิ่งที่ดีที่สุด แต่ยังมีขาดปัจจัยหลายๆอย่าง เช่น บางกลุ่มคิดว่าใบอนุญาตเป็นเรื่องของการบริการประชาชนไม่ได้มองในเรื่องของความปลอดภัย โดยเสนอให้ทางกระทรวงสาธารณสุขว่าสิ่งใดควรทำก่อนหรือควรทำกับกลุ่มใดก่อนเสนอ ดังนี้

- เน้นในกลุ่มที่ 4 คือ วัตถุประสงค์
- ในการเลือกการตรวจเสนอให้เลือกทางเลือกที่ดีที่สุดแต่ควรจัดทำแผนแต่ละขั้นตอนและคำนึงถึงค่าใช้จ่าย

10.1.2 ประเด็นเกี่ยวกับการอบรมและทดสอบ

การประชุมระดมความคิดเห็นในประเด็นเกี่ยวกับการอบรมและทดสอบจัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2556 ณ โรงแรมรามารการ์เด้นส์ กรุงเทพฯ จำนวนผู้เข้าร่วม 34 คน



รูปที่ 10.2 การประชุมระดมความคิดเห็นเรื่องการอบรมและทดสอบ

ความคิดเห็นและประเด็นเสนอแนะเกี่ยวกับการอบรมและทดสอบ

- (1) การกำหนด CC. ของรถจักรยานยนต์ ของประเทศไทยปัจจุบัน 110 CC. คืออายุไม่เกิน 18 ปี แต่ในกรณีมากกว่า 110 CC. ควรทำอย่างไร และการกำหนด CC. ที่มากกว่า 110 CC. จะมีเกณฑ์อย่างไรในการกำหนด
- (2) การทดสอบในสนามจริงสำหรับรถจักรยานยนต์ เห็นว่าไม่เหมาะสม อาจจะมีปัญหาอุปสรรค แต่ในกรณีของรถยนต์อาจเป็นไปได้ แต่การทดสอบในสนามจริงบุคลากรของกรมอาจไม่เพียงพอ ดังนั้น

- อาจต้องมีการมีส่วนร่วมของโรงเรียนสอนขับรถ และข้อจำกัดของท้องถิ่นที่จะควบคุมระบบความปลอดภัยเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้ และหากใช้จริงจะใช้พื้นที่ใดที่เหมาะสม
- (3) การฝึกหัดขับรถสำหรับประเทศไทยควรเป็นอย่างไรเนื่องจากที่ผ่านมาเป็นการสอนจากรุ่นต่อรุ่นจากวิถีชีวิตสังคม และเมื่อสามารถขับได้แล้วจึงมาขอใบอนุญาตขับรถแต่ในปัจจุบันมีรถมากขึ้นมีผู้ขออนุญาตมากขึ้นปัญหาคือในปัจจุบันบางคนไม่มีประสบการณ์ในการขับรถเมื่อไปขอใบอนุญาตมาและได้ใบอนุญาตชั่วคราวแต่ในใบอนุญาตชั่วคราวไม่มีการกำหนดเงื่อนไขบางประการไว้จนกระทั่งครบ 1 ปี ดังนั้นควรทำอย่างไรและให้ใครหรือหน่วยงานใดเป็นผู้ฝึกสอนหรือบังคับให้เข้าโรงเรียนสอนขับรถหรือจะมีการบังคับให้เข้าโรงเรียนทั้งหมดหรือจะให้เปิดไว้ 2 ช่องทางทั้งทางภาครัฐและภาคเอกชน
 - (4) การแบ่งขนาด CC. ของรถจักรยานยนต์ ในปัจจุบันแนวโน้มของรถจักรยานยนต์ที่มี CC. สูงมีแนวโน้มสูงขึ้นดังนั้นควรกำหนด CC. ของรถทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่คือ 400 CC. เนื่องจากในอนาคตเปิด AEC แนวโน้มที่ชาวต่างชาติจะขับรถ CC. สูงเพื่อการท่องเที่ยวมีมากขึ้น
 - (5) สำหรับบริษัท Honda แนวโน้มการเติบโตของตลาดรถ CC. ขนาดใหญ่มีมากขึ้น การแบ่งที่เหมาะสม ควรเป็น ไม่เกิน 125 CC., 125 CC. ถึง 400 CC. และ 400 CC. ขึ้นไป
 - (6) การฝึกอบรมของ Honda สำหรับรถไม่เกิน 400 CC. ตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก แต่ในกรณีที่มีขนาด CC. ที่สูง (Big Bike) จะมีการอบรมทักษะเพิ่มเติม และการเรียนรู้คนที่เข้ามาเรียนส่วนใหญ่เป็น Big Bike
 - (7) การอบรมในปัจจุบัน เป็น 4 ชั่วโมงและจาก มติ ครม. มีกำหนดไว้ว่าจะให้เป็น 15 ชั่วโมง ซึ่งทางกรมการขนส่งทางบกกำลังพิจารณาเพิ่มเติมเพื่อให้เป็น 15 ชั่วโมง เช่นหลักสูตร การปฐมพยาบาล, การบำรุงรักษารถยนต์ เป็นต้น
 - (8) ในส่วนของการทดสอบการขับรถปัจจุบันมีทำทดสอบ 7 ท่า แต่ทางกรมการขนส่งทางบกนำมาทดสอบ 3 ท่าซึ่งสามารถเป็นเครื่องยืนยันได้ว่าสามารถพอที่จะขับรถได้ และการนำอิเล็กทรอนิกส์มาช่วยในการทดสอบ ทำให้การทดสอบเป็นไปได้ยากมากขึ้น และหากจะกำหนดการทดสอบควรพิจารณาให้เป็นการทดสอบ 7 ท่าในภาคสนามให้ครบ
 - (9) ในระหว่างที่ได้รับ ใบอนุญาตชั่วคราว จะต้องผ่านการทดสอบเช่น มีการทดสอบโดยผู้ฝึกสอนหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากกรมฯ ในการขับรถสนามจริงไม่น้อยกว่าที่ชั่วโมง หากไม่ผ่านก็เป็นชั่วคราว 1 ปีไปเรื่อยๆ แต่ในแง่ของกฎหมายควรศึกษาให้สอดคล้องตาม
 - (10) ตัวอย่างการประกันภัยเช่น การได้รับใบอนุญาตชั่วคราวควรกำหนดให้มีประกันภัยในอีกประเภทหนึ่ง แต่การกำหนดเงื่อนไขควรดูความเหมาะสมเนื่องจากเงื่อนไขบางอย่างจะส่งผลกระทบต่อประชาชน
 - (11) การสอบฝึกหัดขับรถยนต์ของ Honda ในปัจจุบัน รถเกียร์ อัตโนมัติ เป็น 17 ชั่วโมง เมื่อได้ใบอนุญาตแล้วก็จะมีการอบรมขับขี่เชิงป้องกันอุบัติเหตุ 6 ชั่วโมง

- (12) ในปัจจุบันการอบรม จำนวน 4 ชั่วโมงซึ่งถือว่าน้อยเกินไป แต่ในภาคเอกชน การอบรมและหลักสูตร มีความก้าวหน้าไปมากหากนำหลักสูตรมาประยุกต์กับการศึกษาน่าจะเป็นประโยชน์มากขึ้น

10.1.3 ประเด็นเกี่ยวกับโรงเรียนสอนขับรถ

การประชุมระดมความคิดเห็นในประเด็นเกี่ยวกับโรงเรียนสอนขับรถจัดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 9 ธันวาคม 2556 ณ โรงแรมรามารการ์เด้นส์ จำนวนผู้เข้าร่วม 60 คน



รูปที่ 10.3 ระดมความคิดเห็นเรื่องโรงเรียนสอนขับรถ

เนื่องจากกฎหมายในปัจจุบันกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับโรงเรียนสอนขับรถไว้เพียง 2 มาตรา คือ มาตรา 97 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และมาตรา 5 (16) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ กรณีดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาในเรื่องการพัฒนาโรงเรียนสอนขับรถในประเทศไทยในหลายประการ เช่น การไม่สามารถกำหนดสิทธิที่แตกต่างกันระหว่างโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกกับโรงเรียนสอนขับรถกรณีทั่วไป หรือขาดมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลและลงโทษแก่โรงเรียนสอนขับรถหรือบุคลากรของโรงเรียนดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ เมื่อคณะผู้วิจัยได้ศึกษาแนวทางโรงเรียนสอนขับรถของประเทศญี่ปุ่นและประเทศสิงคโปร์แล้ว เห็นว่าสมควรมีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อรองรับโรงเรียนสอนขับรถรูปแบบใหม่ โดยในเบื้องต้นได้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดบทบัญญัติดังกล่าว ในประเด็นดังต่อไปนี้

1) ประเภทโรงเรียนสอนขับรถ

ที่ประชุมพิจารณาร่วมกันแล้ว เห็นว่า การแบ่งประเภทโรงเรียนสอนขับรถสมควรขึ้นกับหลักสูตรของการเรียนการสอนขับรถนั้น ๆ โดยจัดแบ่งกลุ่มตามลักษณะทางกายภาพของรถที่มีการเรียนการสอนใน 3 ประเภท คือ โรงเรียนสอนขับรถจักรยานยนต์ โรงเรียนสอนขับรถยนต์ และโรงเรียนสอนขับรถขนส่ง

2) บุคลากรของโรงเรียนสอนขับรถ

ที่ประชุมพิจารณาร่วมกันแล้ว เห็นว่า สมควรกำหนดให้ผู้ฝึกสอนขับรถภาคปฏิบัติ ทั้งกรณีการขับรถในสนามฝึกหัดและท้องถนนจริง ต้องได้รับใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกด้วย เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกได้ทดสอบและอบรมความรู้และทักษะการสอนขับรถที่ถูกต้องเหมาะสมแก่บุคคลดังกล่าว

3) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม

ที่ประชุมได้พิจารณาคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอจัดตั้งและดำเนินการโรงเรียนสอนขับรถแล้ว เห็นว่า สมควรมีการกำหนดคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) เป็นนิติบุคคล
- (3) มีสนามฝึกหัดขับรถที่เพียงพอต่อการเรียนการสอนขับรถ
- (4) มีบุคลากรในการฝึกสอนขับรถที่เหมาะสม
- (5) มีหลักสูตรการสอนขับรถที่ได้มาตรฐาน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องทักษะการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับเครื่องยนต์และตัวรถ กฎระเบียบและมารยาท การขับอย่างปลอดภัยและการแก้ไขปัญหาตามฉุกเฉิน จิตวิทยาและทัศนคติในการขับรถ และเส้นทางและถนน

4) อายุการอนุญาตดำเนินการโรงเรียนสอนขับรถ

ที่ประชุมพิจารณาร่วมกันแล้ว เห็นว่า สมควรต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับระยะเวลาของอายุใบอนุญาตที่เหมาะสม โดยพิจารณาจากจุดคุ้มทุนในการดำเนินการ ซึ่งคำนวณจากจำนวนทรัพย์สินที่ลงทุนและรายรับที่คาดว่าจะได้ นอกจากนี้ อายุใบอนุญาตควรมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับระยะเวลาที่สมควรมีการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนขับรถด้วย

5) สิทธิประโยชน์ของโรงเรียนสอนขับรถ

ที่ประชุมพิจารณาร่วมกันแล้ว เห็นว่า สมควรกำหนดให้สิทธิประโยชน์ของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก แตกต่างจากโรงเรียนสอนขับรถกรณีทั่วไป โดยในเบื้องต้นมีความเห็น ดังนี้

- (1) กำหนดให้การฝึกหัดขับรถบนถนนสาธารณะจะกระทำได้เฉพาะภายใต้การกำกับควบคุมของโรงเรียนสอนขับรถเท่านั้น
- (2) ให้อำนาจโรงเรียนสอนขับรถมีอำนาจในการอบรมหรือทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแทนกรมการขนส่งทางบกในบางกรณี
- (3) ให้รถที่ใช้ในการฝึกหัดขับรถได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีรถประจำปี

10.1.4 ประเด็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย

การประชุมระดมความคิดเห็นในประเด็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจัดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 9 ธันวาคม 2556 ณ โรงแรมรามารการ์เด็นส์ มีจำนวนผู้เข้าร่วม 60 คน



รูปที่ 10.4 ระดมความคิดเห็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย

สรุปประเด็นเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมายมีเนื้อหาสำคัญเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้มีมาตรการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายไว้ ซึ่งได้แยกเป็น 6 ลำดับ กล่าวคือ ตักเตือน ตัดคะแนน พักใช้ใบอนุญาตขับรถ เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ปรับทางอาญา และจำคุก ซึ่งที่ประชุมพิจารณาร่วมกันแล้ว เห็นว่า มาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ดังกล่าวเพียงพอต่อการบังคับใช้กฎหมายแล้ว เพียงแต่ปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นเรื่องทางปฏิบัติของพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

- มาตรการตัดคะแนนในปัจจุบัน มีทั้งตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แต่ด้วยระบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับกรมการขนส่งทางบกยังมีปัญหาในเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลกัน จึงสมควรต้องมีการพัฒนาระบบสารสนเทศดังกล่าวและความเข้าใจร่วมกันระหว่างทั้งสององค์กร เพื่อให้มาตรการตัดคะแนนมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- การกำหนดอัตราโทษในกรณีไม่แสดงใบอนุญาตขับรถต่อพนักงานเจ้าหน้าที่มีระวางโทษปรับเพียงไม่เกินหนึ่งพันบาทซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ ทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีข้อจำกัดในการใช้มาตรการบังคับทางอาญาในเรื่องการควบคุมตัวผู้ต้องหา จึงเห็นว่าสมควรมีการปรับปรุงอัตราโทษทางอาญาสำหรับความผิดดังกล่าว

10.2 การประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็น

การจัดสัมมนาประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนได้จัดขึ้นทั้งหมด 5 ครั้ง ทั้งในส่วนกลางที่กรุงเทพมหานคร และในแต่ละภูมิภาคอันได้แก่ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก เชียงใหม่ และภาคตะวันตก ซึ่งได้รับความสนใจและมีผู้เข้าร่วมการประชุมจากทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง สำคัญของการประชุมครั้งนี้

10.2.1 การรับฟังความคิดเห็น กรุงเทพฯ (1)

การสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 จัดขึ้นที่กรุงเทพมหานคร ในวันพฤหัสบดีที่ 9 มกราคม 2557 ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชัน มีผู้เข้าร่วมทั้งหมด 171 คน



รูปที่ 10.5 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นในกรุงเทพมหานคร

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะมีดังนี้

- (1) การเสนอแนวทางการทำใบอนุญาตขับรถสำหรับคนตาบอด
- (2) การผลักดันให้คลินิกได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการตรวจสุขภาพได้ง่าย และให้ทางกรมการขนส่งทางบกควบคุมมาตรฐาน
- (3) ผลักดันให้มีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดขึ้น
- (4) การต่อใบอนุญาตขับรถควรมีการสอบ เนื่องจากการดูวิดีโอไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร
- (5) การยึดใบอนุญาตขับรถควรมีบทลงโทษที่จริงจังพร้อมกับการห้ามขับอย่างจริงจัง
- (6) ควรมีการตรวจร่างกายโดยละเอียด เนื่องจากบางโรคไม่ปรากฏอาการ
- (7) การจำกัดประเภทใบอนุญาตขับรถรถจักรยานยนต์ด้วยขนาดของรถ

10.2.2 การรับฟังความคิดเห็น ภาคเหนือ

การสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ที่จังหวัดพิษณุโลก วันศุกร์ที่ 24 มกราคม 2557 ณ โรงแรมเรโนแพ รอยัลปาร์ค จ.พิษณุโลก มีผู้เข้าร่วมทั้งหมด 103 คน



รูปที่ 10.6 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.พิษณุโลก

สรุปประเด็นความคิดเห็นจากการประชุมในครั้งนี้มีดังนี้

- (1) แนะนำให้มีการจัดอบรม และให้ความรู้ด้านใบอนุญาตขับรถตั้งแต่ช่วง ม.ต้น ทางโรงเรียนควรมีการให้ความรู้ทั้งในภาคทฤษฎี และทางภาคปฏิบัติ และมีการร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆมาให้ความรู้เพิ่มเติม
- (2) เสนอแนะให้ รถกู้ภัย รถพยาบาล เสนอให้มีใบอนุญาตขับรถเพิ่มเติมเกี่ยวกับรถกู้ภัย รถโรงพยาบาล เป็นต้น
- (3) เสนอแนะให้มีการออกใบอนุญาตขับรถยนต์ให้เป็นใบเดียว ทำอย่างอย่างให้เหลือใบอนุญาตขับรถยนต์เพียงใบเดียว ยกตัวอย่างของต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เป็นต้น

- (4) การต่อใบอนุญาต จะมีการตรวจสอบประวัติใช้เวลานาน ปัญหาของคนขับรถ(รถบรรทุก) และขาดโรงเรียนสอนขับรถบรรทุก ควรมีการขยายเวลาตรวจสอบประวัติล่วงหน้าได้หรือไม่ เพราะปัญหาคนขับรถบรรทุกไม่เพียงพอ
- (5) ควรมีสถาบันการศึกษาเฉพาะ เพื่อผลิตบุคลากรทางด้านใบอนุญาตขับรถ เช่น ขับขี่รถสาธารณะ ขับขี่รถบรรทุก
- (6) การปฐมพยาบาลขั้นพื้นฐาน ควรให้ความรู้ทางการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บ
- (7) อายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ควรมีมาตรการ จัดทำหลักสูตรการเรียนรู้ในสถานบันการศึกษา
- (8) ใบรับรองแพทย์มาตรการที่เข้มงวดเกี่ยวกับโรคประจำตัว เช่น โรคลมชัก
- (9) ใบอนุญาตขับรถสาธารณะในปัจจุบันมีอุบัติเหตุสูง ควรยกระดับคนที่ประกอบอาชีพขับขี่สาธารณะ

10.2.3 การรับฟังความคิดเห็น ภาคใต้

การสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี วันจันทร์ที่ 27 มกราคม 2557 ณ โรงแรมเคปาร์คแกรนด์ อำเภอเมือง จ.สุราษฎร์ธานี มีผู้เข้าร่วมทั้งหมด 156 คน



รูปที่ 10.7 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.สุราษฎร์ธานี

สรุปประเด็นความคิดเห็นจากการประชุมในครั้งนี้

- (1) เพื่อป้องกันการออกใบอนุญาตขับรถซ้ำซ้อน ควรที่จะนำใบอนุญาตขับรถใบแรกมาคืนก่อนที่จะออกใบที่สอง
- (2) ในกรณีรวมใบอนุญาตขับรถไว้ในใบเดียวการยึดใบอนุญาตขับรถเมื่อกระทำผิดมีวิธีการอย่างไร
- (3) ควรบรรจุหลักสูตรขับขี่ปลอดภัยในหลักสูตรโรงเรียน
- (4) โรงเรียนในพื้นที่มีส่วนร่วมกับโรงเรียนสอนขับรถยนต์ ควรที่จะส่งเสริมให้มีการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยในทุกๆสถาบันการศึกษา

- (5) อาการอุบัติเหตุการสังเกตอาการเบื้องต้นอย่างไร
- (6) ในปัจจุบันยังไม่มีกรรวม พรบ.รถยนต์ และ พรบ.ขนส่ง เข้าด้วยกัน ดังนั้นการที่จะรวมใบอนุญาตขับรถเป็นใบเดียวสามารถทำได้หรือไม่
- (7) ควรที่จะมีการยืนยันการตรวจสอบสุขภาพจากแพทย์ เนื่องจากการรองรับตนเองจะไม่สามารถทราบโรคที่แฝงอยู่ได้
- (8) การฝึกขับรถบนถนนจริงควรมีการขึ้นบัญชีผู้ฝึกสอนและผลักดันให้โรงเรียนสอนขับรถมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้นโดยมีกรรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ดูแล

10.2.4 การรับฟังความคิดเห็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 4 ที่จังหวัดอุดรธานี วันจันทร์ที่ 3 กุมภาพันธ์ 2557 ณ โรงแรมเซ็นทาราคอนเวนชัน เซ็นเตอร์ จ.อุดรธานี ผู้เข้าร่วมทั้งหมด 132 คน



รูปที่ 10.8 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.อุดรธานี

สรุปประเด็นความคิดเห็นจากการประชุมในครั้งนี้ มีดังนี้

- (1) การออกใบอนุญาตขับรถ และการต่อใบอนุญาตขับรถทุกๆ 5 ปีนั้น ควรมีใบรับรองแพทย์ที่ออกจากโรงพยาบาลภาครัฐอย่างเดียวได้หรือไม่
- (2) การออกข้อสอบตอนที่อบรมในห้องอบรมนั้น อยากให้มีการเผยแพร่ DVD สาธารณะเพื่อจะได้ศึกษาข้อมูลมาก่อนอบรม และมีการเพื่อข้อมูลการอบรม เช่น เรื่องการปฐมพยาบาล และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในรถยนต์

- (3) โรงเรียนสอนขับรถในปัจจุบันยังไม่มี การสนับสนุนของทางภาครัฐ ควรมีการการลงทุนของภาครัฐเพิ่มเติม เพราะปัจจุบันทางโรงเรียนสอนขับรถมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น
- (4) ควรมีการเพิ่มภาษาในการสอบใบอนุญาตขับรถ ทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน ภาษาฮินดู เป็นต้น

10.2.5 การรับฟังความคิดเห็น ภาคตะวันออก

การสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 5 ที่จังหวัดชลบุรี วันจันทร์ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557 ณ โรงแรมชลอินเตอร์ จ.ชลบุรีมีผู้เข้าร่วมทั้งหมด 57 คน



รูปที่ 10.9 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ จ.ชลบุรี

สรุปประเด็นความคิดเห็นจากการประชุมในครั้งนี้ ได้ดังนี้

- (1) มีโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบกโดยตรงหรือไม่
- (2) ปัญหาหลักสูตรการใช้ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลในการขับขี่ ใครจะเป็นรับผิดชอบ และใบอนุญาตนั้นจะมีบทลงโทษอย่างไร

- (3) การต่อใบอนุญาต จะมีการตรวจสอบประวัติใช้เวลานาน ปัญหาของคนขับรถ(รถบรรทุก) และชาวโรงเรียนสอนขับรถบรรทุก ควรมีการขอขยายเวลาตรวจสอบประวัติล่วงหน้าได้หรือไม่ เพราะปัญหาคนขับรถบรรทุกไม่เพียงพอ

10.2.6 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ผลการศึกษา กรุงเทพฯ (2)

การสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษา จัดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 17 กุมภาพันธ์ 2556 ณ โรงแรมมิราเคิลแกรนด์คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ



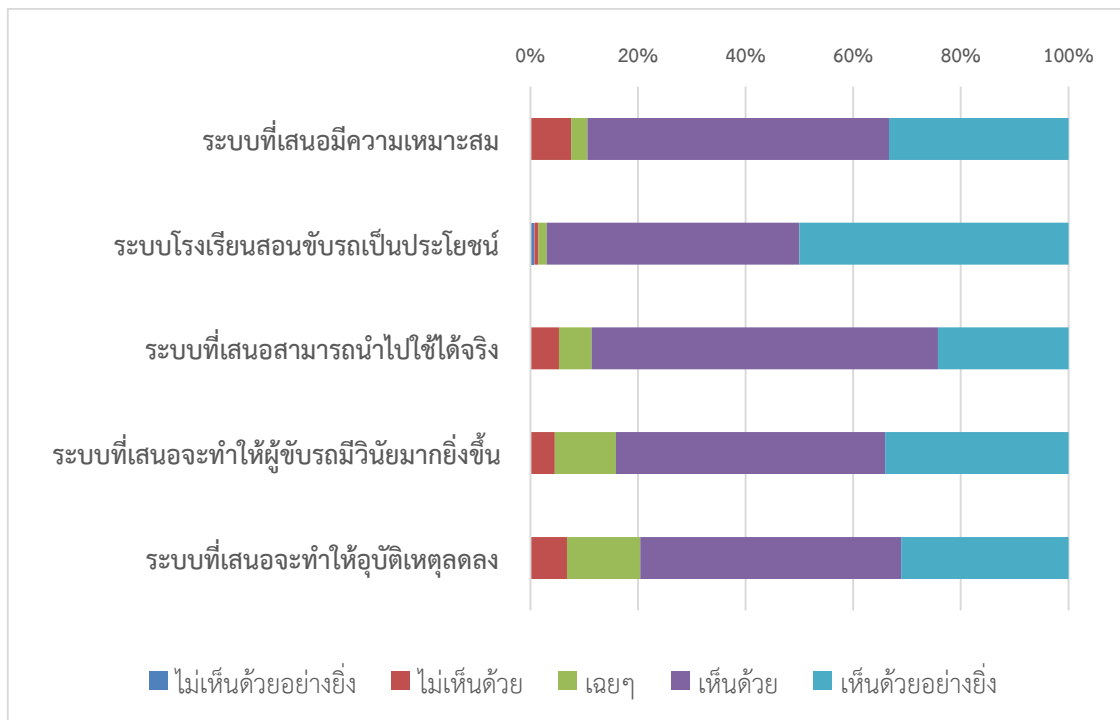
รูปที่ 10.10 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นที่ กรุงเทพมหานคร (2)

สรุปประเด็นความคิดเห็นจากการประชุมในครั้งนี้ ได้ดังนี้

- (1) ควรมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตรถโดยสารสาธารณะ
- (2) ควรเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายพักใบอนุญาตหรือระบดัดแต้ม
- (3) ต้องการให้มีการศึกษาเทคนิค เครื่องมือ หรือทฤษฎีที่ทำให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึกมากขึ้น
- (4) ในสนามทดสอบควรมีการจำลองสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น รถตัดหน้า แสงในที่คับขัน เนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีประสบการณ์ในการแก้ปัญหาหรือตัดสินใจมากพอ
- (5) การทดสอบบนถนนจริงสำหรับประเทศไทยอาจยังไม่เหมาะสมในปัจจุบัน แต่หากจะใช้พื้นที่ถนนในการทดสอบบ้างจริงก็ควรเลือกหาพื้นที่ที่เหมาะสม
- (6) ควรมีมาตรฐานในการควบคุมหน่วยงานภาคเอกชน (โรงเรียนสอนขับรถ) ให้มีมาตรฐาน

10.3 ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อระบบใบอนุญาตขับรถที่เสนอ

ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความเห็นต่อระบบใบขับขี่ใบอนุญาตขับรถที่เสนอในประเด็นต่างๆ สรุปในรูปที่ 10.11 จะเห็นว่าส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 เห็นด้วยกับระบบที่เสนอว่าสามารถนำไปใช้งานได้จริง และคิดว่าระบบใหม่จะสามารถทำให้ผู้ขับรถมีวินัยการขับขี่มากยิ่งขึ้น อันจะช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ นอกจากนี้ผลยังแสดงให้เห็นว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าโรงเรียนสอนขับรถจะเป็นประโยชน์ต่อระบบใบอนุญาตขับรถในอนาคต



รูปที่ 10.11 ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อระบบใบขับขี่ที่เสนอ

บทที่ 11 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

11.1 ผลการศึกษาและดำเนินการ

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย ได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการอนุญาตให้ขับรถที่ผ่านมามาตั้งแต่การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการเงื่อนไขต่างๆ การอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ พฤติกรรมของผู้ขับรถ และเสนอแนะแนวทางและวิธีการในการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอนุญาตให้ขับรถ ที่เหมาะสมเพื่อยกระดับมาตรฐานของผู้ขับรถให้มีคุณภาพ เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ในขั้นตอนการศึกษาสถานะใบอนุญาตขับรถปัจจุบัน มีการรวบรวมข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ และการประชุมกลุ่มย่อยระดมสมอง โดยมีประเด็นการศึกษา ได้แก่ ขั้นตอนการอนุญาตให้ขับรถของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน คุณสมบัติและความสามารถของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแต่ละประเภทในด้านอายุ สภาพร่างกาย ระดับการศึกษา หลักสูตรวิชา เนื้อหาและระยะเวลาการอบรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตแต่ละประเภท กระบวนการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแต่ละประเภท ระบบโรงเรียนสอนขับรถทั้งโรงเรียนของภาครัฐและเอกชน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกและต่ออายุใบอนุญาตขับรถ รวมทั้งระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กระบวนการบังคับใช้กฎหมาย การควบคุม และลงโทษผู้ขับรถที่มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

ผลการศึกษาทบทวนกระบวนการอนุญาตให้ขับรถในปัจจุบันของประเทศไทยพบว่ายังมีปัญหาในหลายส่วน เช่น กระบวนการอบรมยังไม่เพียงพอที่จะให้ผู้ขับรถทราบและเข้าใจถึงกฎจราจรเพื่อให้มีความรู้และสามารถขับขี่อย่างปลอดภัย กระบวนการทดสอบยังมีข้อจำกัดคือ การสอบภาคทฤษฎียังไม่สะท้อนถึงความรู้ต่างๆ ส่วนการสอบภาคปฏิบัติจะต้องในสนามสอบเท่านั้น นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ขับรถรักษาวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดก็ยังมีปัญหาทั้งเกิดจากข้อจำกัดด้านกฎหมาย อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องยังไม่เพียงพอ อีกทั้งอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ก็ไม่เพียงพอเช่นกัน การทบทวนในแง่กฎหมายพบว่าระบบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันแยกเป็น 2 กฎหมาย คือ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งครอบคลุมรถที่มีขนาดเล็ก และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งครอบคลุมรถที่มีขนาดใหญ่ ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งต่างๆ ทำให้ระบบใบอนุญาตขับรถมีความซ้ำซ้อนกัน นอกจากนี้ ในกฎหมายแต่ละฉบับมีการวางระบบใบอนุญาตขับรถแตกต่างกัน โดยพิจารณาใน 2 มิติ คือบางกรณีมีการจำแนกใบอนุญาตขับรถตามความสามารถในการขับรถตามกายภาพของรถนั้น แต่ในบางกรณีแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถ ตามลักษณะการใช้งาน เช่น ตามกฎหมายรถยนต์ มีการแบ่งใบอนุญาตขับรถตามกายภาพรถเป็นใบอนุญาตขับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถสำหรับรถสามล้อ และใบอนุญาตขับรถสำหรับรถยนต์ แต่ในขณะเดียวกันก็มีการจำแนกใบอนุญาตขับรถสำหรับการขับรถส่วนบุคคล และการขับรถสาธารณะ เช่นเดียวกับตามกฎหมายการขนส่งทางบกที่บางกรณีแยกประเภทใบอนุญาตขับรถตามกายภาพรถ เช่น ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดเล็ก ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งขนาดใหญ่ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถพ่วง เป็นต้น แต่ในบางกรณีก็จำแนกตามลักษณะการใช้งาน

เช่น ใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถขนส่งทั่วไปกับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถสำหรับขนส่งวัตถุอันตราย และในระบบใบอนุญาตแต่ละกฎหมายมีการใช้แทนกันได้ รวมทั้ง สามารถนำใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาใช้แทนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายรถยนต์ได้ด้วย ด้วยเหตุดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในระบบใบอนุญาตขับรถปัจจุบันในหลายประเด็น

การศึกษาระบบใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศ รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ในรายละเอียดของระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา พบว่าระบบใบอนุญาตขับรถส่วนใหญ่ มีการแบ่งประเภทตามลักษณะทางกายภาพของรถ ซึ่งมีนัยว่าผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ขับรถที่มีความแตกต่างกันทางกายภาพจะต้องมีทักษะความสามารถที่แตกต่างกันออกไป แต่มีได้นำรูปแบบการใช้งานเข้ามาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถแต่อย่างใด เช่น ผู้ขับรถแท็กซี่ซึ่งเป็นรถลักษณะ 4 ล้อ ก็จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับรถรถยนต์ 4 ล้อปกติ ซึ่งเป็นการทดสอบความรู้เกี่ยวกับทักษะการขับรถรถยนต์ประเภทนี้ แต่การจะไปขับรถแท็กซี่ก็จำเป็นต้องมีใบอนุญาตเพิ่มเติม โดยจะต้องผ่านการอบรมและทดสอบความรู้ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม กล่าวโดยสรุปคือ ระบบใบอนุญาตขับรถในต่างประเทศส่วนใหญ่ได้แยกทักษะการขับรถแต่ละประเภทออกจากการใช้งาน โดยอาจแบ่งเป็นประเภทใบอนุญาตขับรถเชิงพาณิชย์ หรือใบอนุญาตเพิ่มเติมแล้วแต่จะประเทศ การศึกษายังพบว่าผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนใหญ่ผ่านการอบรมและฝึกทักษะจากโรงเรียนสอนขับรถ ซึ่งถือว่าเป็นกลไกสำคัญอย่างมากในการควบคุมคุณภาพผู้ขับขี่ ให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มารยาท และความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การดำเนินการกรณีเกิดอุบัติเหตุ การปฐมพยาบาล และมีทักษะความสามารถในการขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่นได้อย่างปลอดภัย

จากผลการศึกษาและวิเคราะห์ระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยในปัจจุบันข้างต้น และผลการเปรียบเทียบกับหลักทฤษฎีและหลักคิดในการออกแบบระบบใบอนุญาตขับรถ รวมถึงรูปแบบที่มีการใช้งานในต่างประเทศ ที่ปรึกษาได้เสนอระบบใบอนุญาตขับรถที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยมีการวางหลักการให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงของประเทศไทย และทิศทางของกฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับรถในต่างประเทศ ระบบที่เสนอนี้มีการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถโดยพิจารณาตามลักษณะตามกายภาพรถเท่านั้น ส่วนในกรณีที่จะนำรถดังกล่าวไปใช้งานในลักษณะแตกต่างจากการใช้งานส่วนตัวทั่วไป กำหนดให้จะต้องมีการขอใบรับรองเพิ่มเติม กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถมีเพียงหนึ่งใบต่อผู้ขับขี่หนึ่งคน โดยกำหนดสิทธิในการขับรถในใบอนุญาตขับรถนั้นแตกต่างกันไปตามทักษะความสามารถในการขับรถของแต่ละบุคคลนั้นๆ โดยมีการจำแนกสิทธิในการขับรถในใบอนุญาตขับรถ 13 ประเภทดังนี้

ประเภท	ลักษณะรถ
A	รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ไม่เกิน 125 cc
A1	รถจักรยานยนต์ขนาดกลาง ไม่เกิน 400 cc
A2	รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ เกิน 400 cc
B	รถยนต์สามล้อ
C	รถยนต์สี่ล้อ
B+/C+	รถยนต์สามล้อหรือรถยนต์สี่ล้อ พ่วง
D	รถบรรทุกหนักไม่เกิน 3,500 กก
D1	รถบรรทุกหนักเกิน 3,500 กก
D+	รถบรรทุกพ่วง
E	รถโดยสาร ไม่เกิน 20 คน
E1	รถโดยสาร เกิน 20 คน
E+	รถโดยสารพ่วง
S	รถแทรกเตอร์ รถบดถนน และรถลักษณะพิเศษ

กรณีของคนพิการ ผู้สูงอายุ หรือบุคคลที่มีโรคประจำตัว สามารถมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมในสิทธิของการขับรถของบุคคลดังกล่าวได้ เช่น คนพิการ ผู้สูงอายุที่มีอายุเกินกว่า 70 ปีขึ้นไป หรือผู้มีโรคประจำตัวที่ไม่ถึงกับเป็นอันตรายในการขับรถแต่มีข้อจำกัดบางประการที่จำเป็นต้องมีอุปกรณ์พิเศษสำหรับช่วยเหลือ เป็นต้น

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถประสงค์จะมีการใช้รถในลักษณะพิเศษนอกเหนือจากการใช้งานส่วนบุคคลตามปกติ เช่น ใช้ในการรับจ้างขนส่ง หรือขนส่งคนหรือสิ่งของที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นการเฉพาะ จำเป็นต้องมีการขอรับใบรับรองพิเศษเพิ่มเติมจากกรมการขนส่งทางบก โดยใบรับรองเพิ่มเติมดังกล่าวแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับการรับจ้าง เพื่อใช้สำหรับการประกอบการรับจ้างขนส่งคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยมีการแบ่งใบรับรองเพิ่มเติมเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ (A1, A2) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์สาธารณะ (B, C) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถบรรทุกสาธารณะ (D, D1, D+) ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถโดยสารสาธารณะ (E, E1, E+) และใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับการขนส่งพิเศษ เพื่อใช้สำหรับการขนส่งคน หรือสิ่งของที่ต้องมีความรู้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะไม่ว่ากรณีดังกล่าวจะเป็นการขนส่งเพื่อสินค้า หรือเป็นการขนส่งในกิจการส่วนตัวก็ตาม โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับขนส่งวัตถุอันตราย ใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับรถโรงเรียน และใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับกรณีอื่นตามที่ประกาศกำหนด

สำหรับระบบใบอนุญาตขับรถที่ได้เสนอข้างต้นจะเป็นการแก้ปัญหาของระบบใบอนุญาตขับรถเดิมและจะมีแนวทางที่สอดคล้องกับระบบกฎหมายในต่างประเทศ อันจะเป็นผลดีให้ระบบใบอนุญาตขับรถของไทยมีทิศทางเดียวกับระบบใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศ ซึ่งกล่าวโดยสรุปได้ว่า ระบบใบอนุญาตขับรถใหม่ดังกล่าวมีความแตกต่างจากระบบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบัน ดังนี้

- (1) มีการปรับปรุงโครงสร้างใบอนุญาตขับรถโดยกำหนดให้หนึ่งคนมีเพียงหนึ่งใบอนุญาตขับรถ โดยใบอนุญาตขับรถดังกล่าวจะกำหนดสิทธิในการขับรถของแต่ละบุคคลแตกต่างกันตามกายภาพของรถ ซึ่งขึ้นอยู่กับทักษะความสามารถในการขับรถของบุคคลนั้น ๆ และในกรณีที่มีการใช้รถนอกเหนือจากกรณีทั่วไป เช่น ใช้ในการรับจ้าง หรือขนส่งในลักษณะพิเศษให้บุคคลนั้นมีใบรับรองเพิ่มเติม
- (2) มีการยุบรวมใบอนุญาตขับรถจากระบบกฎหมายเดิมที่กำหนดให้มีหลายใบเป็นใบอนุญาตขับรถใบเดียว โดยให้แตกต่างกันในเรื่องสิทธิการใช้รถ ซึ่งจะมีการปรับปรุงการแบ่งลักษณะทางกายภาพรถในใบอนุญาตขับรถใหม่ให้สอดคล้องกับระบบสากลมากขึ้น
- (3) กำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขออนุญาตรับใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสม รวมทั้งปรับปรุงขั้นตอน การอบรม และการทดสอบใบอนุญาตขับรถให้สามารถคัดกรองบุคคลที่เหมาะสมในการขับรถบนถนนได้อย่างแท้จริง
- (4) กำหนดให้ผู้ที่มีความบกพร่องในการขับรถบางประการแต่ยังสามารถขับรถได้ เช่น คนพิการ ผู้สูงอายุ หรือผู้มีโรคประจำตัว สามารถขอรับใบอนุญาตขับรถได้โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขพิเศษที่มีการกำหนดเพิ่มเติม

11.2 แผนสำหรับการขนส่งทางบก

ตามแนวคิดที่เสนอข้างต้นที่ปรึกษาเสนอให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดแผนการดำเนินการต่างๆ ดังต่อไปนี้

แผนระยะสั้น สามารถดำเนินการได้ทันที โดยมีทบทวนกฎหมายรองรับไว้แล้ว ได้แก่

- ดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อปรับทัศนคติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ
- ปรับปรุงการอบรมและทดสอบในการขอรับใบอนุญาตขับรถ
- พัฒนาระบบข้อมูลกลางเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดในการใช้รถ โดยเชื่อมโยงฐานข้อมูลตำรวจและทางหลวง เพื่อรองรับระบบการตัดคะแนนความประพฤติให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- ส่งเสริมและผลักดันโรงเรียนสอนขับรถที่มีคุณภาพให้มีจำนวนมากขึ้น

แผนระยะกลาง จำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมาย ซึ่งคาดว่าจะต้องใช้เวลาดำเนินการประมาณ 3 ถึง 5 ปี ได้แก่

- ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และว่าด้วยการขนส่งทางบกในเรื่องเกี่ยวกับ ใบอนุญาตขับรถ ใบรับรองเพิ่มเติม การฝึกหัดขับรถ และโรงเรียนสอนขับรถ
- ผลักดันให้มีการเรียนการสอนเรื่องการขับรถในโรงเรียนให้เป็นวิชาเลือก

แผนระยะยาว จำเป็นต้องมีการปฏิรูปกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งระบบ รวมทั้ง ประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาดำเนินการมากกว่า 5 ปี ได้แก่

- ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และว่าด้วยการขนส่งทางบกให้เป็นฉบับเดียวกัน เพื่อรวมระบบใบอนุญาตขับรถให้อยู่บนพื้นฐานกฎหมายฉบับเดียว
- ปรับปรุงบทกำหนดโทษเกี่ยวกับการฝ่าฝืนด้านการขับขี่

- ปรับปรุงฐานข้อมูลสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ด้านใบอนุญาตขับรถ ให้สามารถยืนยันสิทธิการขับรถได้ โดยผ่านทางระบบเลขบัตรประจำตัวประชาชน เพื่อลดความจำเป็นในการต้องมีใบอนุญาตขับรถติดตัวไว้เพื่อแสดงแก่เจ้าพนักงาน

11.3 การขยายผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติ

เพื่อให้ผลการศึกษาในโครงการนี้ได้รับการขยายผลไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ที่ปรึกษาจึงขอเสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาบูรณาการเข้ากับหน่วยงานอื่นๆ ภายนอกทั้งภาครัฐและเอกชน ตัวอย่างเช่น

- ประสานกับส่วนราชการระดับนโยบายของประเทศด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เพื่อพิจารณากำหนดให้การปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถเป็นวาระเร่งด่วนของชาติอันจะส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยทางถนน
- ประสานกับกระทรวงคมนาคมเพื่อจัดทำแผนแม่บทการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถซึ่งจำเป็นจะต้องมีหน่วยงานหลายหน่วยเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการทั้งหน่วยงานภายในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานภายนอก โดยอ้างอิงผลการศึกษาในโครงการนี้เพื่อนำมาจัดทำเป็นแผนแม่บททั้งแผนยุทธศาสตร์ แผนกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติงานของประเทศไทยต่อไป
- ประสานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทย ซึ่งบทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการการบังคับใช้กฎหมายเป็นเรื่องสำคัญยิ่งเพื่อจะได้หาแนวทางร่วมกันในปรับปรุงและพัฒนาระบบงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบบันทึกแต้มกระทำความผิด หรือแนวปฏิบัติการจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ
- ประสานกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เพื่อหาแนวทางในการให้สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์แก่ผู้ขับรถที่มีประวัติการขับรถดีไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือเพิ่มเติมจากการลดค่าเบี้ยประกันภัยกรณีไม่มีประวัติการเคลมดังที่มีในปัจจุบัน
- ประสานกับกระทรวงศึกษาธิการในการเพิ่มหรือสอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับการขับรถและการมีใบอนุญาตขับรถในหลักสูตรการเรียนปกติ
- ประสานกับภาคเอกชนเพื่อรณรงค์ให้ประชาชนให้ความสำคัญกับการมีใบใบอนุญาตขับรถเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย เช่น ผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์จัดรายการส่งเสริมการขายด้วยการแถมคอร์สอบรมขับรถปลอดภัยเพิ่มเติมจากรายการของแถมทั่วไป หรือการกำหนดให้การซื้อรถยนต์จะต้องแสดงใบอนุญาตขับรถเพื่อรับสิทธิพิเศษในรายการส่งเสริมการขาย เป็นต้น

11.4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาเสนอให้กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการศึกษาและดำเนินการต่างๆ เพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- (1) ทำการศึกษาและประเมินคุณภาพของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถไปแล้วในระยะเวลาต่างๆ เช่น หลังจากผู้นั้นได้รับใบอนุญาตขับรถทันที และหลังจากได้รับใบอนุญาตขับรถไปแล้วทุก 5 ปี เพื่อพัฒนาและปรับปรุงเนื้อหาการอบรมและทดสอบ

- (2) สร้างระบบฐานข้อมูลประวัติผู้มีใบอนุญาตขับรถ โดยจะต้องร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข บริษัทประกันภัย เป็นต้น ข้อมูลดังกล่าวจะต้องประกอบด้วย รายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรงและความเสียหาย รวมถึงประวัติการมีใบอนุญาตขับรถของแต่ละบุคคล ข้อมูลนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถของประเทศ รวมถึงสามารถใช้เป็นข้อมูลในการแก้ไขและปรับปรุงพฤติกรรมรวมถึงวินัยการขับขี่ของแต่ละบุคคลด้วย
- (3) ส่งเสริมให้โรงเรียนสอนขับรถมีบทบาทในการพัฒนาผู้ขับรถมากยิ่งขึ้น โดยจะต้องกำหนดให้สิทธิประโยชน์ของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก แตกต่างจากโรงเรียนสอนขับรถกรณีทั่วไป เช่น กำหนดให้การฝึกหัดขับรถบนถนนสาธารณะจะกระทำได้เฉพาะภายใต้การกำกับควบคุมของโรงเรียนสอนขับรถเท่านั้น หรือให้อำนาจโรงเรียนสอนขับรถมีอำนาจในการอบรมหรือทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแทนกรมการขนส่งทางบกในบางกรณี เป็นต้น
- (4) หากกรมการขนส่งทางบกสามารถพัฒนาระบบโรงเรียนสอนขับรถให้ได้มาตรฐานจนได้รับการยอมรับทั่วไปแล้ว จะมีประชาชนเลือกช่องทางในการขอรับใบอนุญาตผ่านโรงเรียนสอนขับรถเป็นจำนวนมากขึ้นจนทำให้มีโรงเรียนสอนขับรถจำนวนมากขึ้น กรมการขนส่งทางบกจึงต้องมีแนวทางในการกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถที่ชัดเจนอย่างเป็นระบบ ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้มั่นใจได้ว่าโรงเรียนสอนขับรถดำเนินการได้ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยอาจมอบหมายให้หน่วยงานภายนอกเป็นผู้ดำเนินการแทนภายใต้เงื่อนไขของกรมการขนส่งทางบกที่จะต้องกำหนดขึ้นต่อไปในอนาคต