



การประชุมวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

กฎหมายใบอนุญาตขับรถและการบังคับใช้กฎหมาย** DRIVER'S LICENSE LAW AND ENFORCEMENT

พิศิษฐ์ วงศ์เชียรธนา*

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง กฎหมายใบอนุญาตขับรถและการบังคับใช้กฎหมาย มีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับรถในปัจจุบัน และเปรียบเทียบกับกฎหมายในต่างประเทศ เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงกฎหมาย และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนในสังคม โดยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเอกสาร และการวิจัยคุณภาพ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารรายงานการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการทบทวนและแก้ไขกฎหมายใบอนุญาตขับรถ งานวิจัย และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้รู้ด้านกฎหมาย ที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย และนักกฎหมายของกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผลการศึกษาพบช่องว่างของกฎหมายเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับรถ ทั้งในประเด็นคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ บทลงโทษ และการบังคับใช้กฎหมายที่ต้องมีการปรับปรุง

Abstract

The purpose of the study of driver's license law and law enforcement reviewed the laws and regulations related to the current license and compared the laws in different countries to propose ways to improve law enforcement and enhance the safety of citizens in society. This study was the document research and quality research. The data were collected from paper reports related to the review and amendment of the law driving license, research and in-depth interviews with the lawyer from the Land Transport Department and the police. The results showed a gap of laws related to driver's license, the issue of quality in the driver's license penalties and law enforcement needs to be improved.

บทนำ

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้เห็นชอบตามกรอบปฏิญญามอสโคกำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (decade of action for road safety) ของประเทศไทย” โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กระทรวงมหาดไทย เป็นเจ้าภาพหลักในการ

*นิติกรชำนาญการพิเศษ กองกฎหมาย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

**คำสำคัญ (keywords): ใบอนุญาตขับรถ, การบังคับใช้กฎหมาย



การประชุมวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งกำหนดเป้าหมายดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ให้บรรลุเป้าประสงค์ตามพันธสัญญาที่ให้ไว้ต่อประชาคมโลก คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (road users) ให้มีความปลอดภัยและตระหนักรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎระเบียบจราจรมากขึ้น เพราะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ คือ ตัวแปรสำคัญที่สุดในการที่จะเพิ่มหรือลดปัญหาการจราจร

ตลอดหลายปีที่ผ่านมาอุบัติเหตุจราจรยังเป็นสาเหตุหลักแห่งการเสียชีวิตของคนทั่วโลกปีละ 1 ล้านคน และบาดเจ็บพิการอีกกว่า 10 ล้านคน สำหรับประเทศไทยเองนับว่า เป็นประเทศที่สูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดในโลก ตามสถิติขององค์การอนามัยโลก โดยอัตราการเสียชีวิตสูงถึงปีละ 25,000 คน ซึ่งหมายความว่า ในแต่ละวันจะมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 36-50 คน หรือชั่วโมงละ 2 คน โดย 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับวัยรุ่นอายุ 15-24 ปี สาเหตุจากการเมาสุราหรือแข่งขันใช้ความเร็วสูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่องของพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม

การสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่ จึงเป็นประการสำคัญเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุหลักจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ โดยจุดเริ่มต้นของการสร้างจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ ได้แก่ กระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจากข้อมูลสถิติสะสมที่กลุ่มงานสถิติการขนส่ง กองแผนงานกรมการขนส่งทางบก ได้รวบรวมวิเคราะห์ไว้เมื่อปี พ.ศ. 2555 พบว่า ประเทศไทยมีการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพไปแล้ว 5,987,650 ใบ และได้มีการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวไปกว่า 2 ล้านใบ ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการออกใบอนุญาตขับรถในอัตราที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน โดยพบว่า ผู้ขอใบอนุญาตส่วนใหญ่ล้วนเป็นเยาวชน ซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ (อายุไม่ถึง 20 ปี) นับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเยาวชนเป็นผู้ที่ยังมีความอ่อนด้อยทั้งในด้านประสบการณ์และวุฒิในการขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี (Ouimet, Pradhan, Brooks-Russell, Ehsani, Berviche, & Simons-Morton, 2015; Jonah, Dawson, 1987; McCartt, Shabanova, & Leaf, 2003)

“การขับรถ” ถือเป็นภาระกระทำทางกายภาพอย่างหนึ่ง ซึ่งบุคคลที่ประสงค์จะขับรถ จำต้องได้รับการรับรองหรือได้รับอนุญาตจากฝ่ายปกครอง (ราชการ) ในลำดับแรก โดยเป็นกิจกรรมในทางบริการของฝ่ายปกครองเพื่อความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน เหตุเพราะการขับรถนั้น เป็นกิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างมีอาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะประเด็นการเกิดอุบัติเหตุ อันนำมาซึ่งความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่กำลังขับขี่หรือเดินทางอยู่บนท้องถนน

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติคุณลักษณะของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อกำหนดเกณฑ์มาตรฐานเพื่อใช้วัดผู้ขับขี่ก่อนที่จะขับขี่รถบนถนนจริง รวมถึงบทกำหนดโทษเมื่อมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายนั้น พบว่า ยังมีช่องว่างของกฎหมายหลายประการ ทำให้ระบบและกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรที่ไม่สมบูรณ์ และนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายลดความศักดิ์สิทธิ์ลงเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายไม่สามารถใช้มาตรการควบคุมหรือบังคับโทษเกี่ยวกับการเพิกถอนหรือยึดใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เข้าทำนอง “ยึดยาก” ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่จำนวนมากที่ไร้ซึ่งจิตสำนึกและมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมาย



การประชุมวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

การศึกษาเรื่อง กฎหมายใบอนุญาตขับรถและการบังคับใช้ จึงเป็นการวิจัยเพื่อทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบัน และเปรียบเทียบกับกฎหมายในต่างประเทศ เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนในสังคม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพใบอนุญาตขับขี่และการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง กฎหมายใบอนุญาตขับรถและการบังคับใช้กฎหมาย เป็นการวิจัยกฎหมายกับสังคม โดยใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ และการวิจัยเอกสารควบคู่กัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

การสังเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ ประกอบด้วย ประมวลกฎหมาย, พระราชบัญญัติกฎหมายลำดับรอง และรายงานการประชุมการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เพื่อวิเคราะห์ช่องว่างของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับขี่ ตั้งแต่คุณภาพในการออกใบอนุญาตขับรถ บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิด และการบังคับใช้กฎหมาย

การสังเคราะห์ประเด็นสถานการณ์ปัญหาของกฎหมายจากผู้รู้ (key informant) ที่เป็นนักกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

แบบสัมภาษณ์ผู้รู้/ผู้เกี่ยวข้องทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ประกอบด้วย ผู้บังคับใช้กฎหมาย และกลุ่มผู้ออกกฎหมาย ใช้เพื่อเป็นแนวคำถามในการสัมภาษณ์และบันทึกข้อมูลในประเด็นสถานการณ์ปัญหาต่าง ๆ สาเหตุของปัญหา สภาพปัญหา และการบังคับใช้กฎหมาย และผลกระทบที่เกิดขึ้น แนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและการบังคับใช้ให้เกิดประสิทธิภาพ

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

คณะผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและจากภาคสนามและนำมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis) และวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (content analysis) โดยอาศัย หลักตรรกะวิเคราะห์ (logical analysis) และเชิงเปรียบเทียบ โดยการนำข้อมูลที่ได้ออกจากการสังเคราะห์จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม นำมาสังเคราะห์โดยการวิเคราะห์เชิง



การประชุมวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

เนื้อหาและนำเสนอเนื้อหาบรรยายเชิงเปรียบเทียบ และสรุปเป็นแนวทางเพื่อนำไปสู่การสร้างข้อสรุป และนำเสนอในรูปแบบของข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ผลการศึกษา

กฎหมายว่าด้วยใบอนุญาตขับรถ

การออกใบอนุญาตขับรถ (driving license) เป็นวิธีการและขั้นตอนสำคัญที่จะสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเป็นมาตรการควบคุมเอกชนมิให้ขับขี่ยานพาหนะตามอำเภอใจ ซึ่งเป็นเงื่อนไขทางกฎหมายในการคัดกรองคุณภาพของผู้ขับขี่ก่อนที่จะให้นำรถออกขบขี่สัญจรไปในท้องถนน โดยเฉพาะการออกใบอนุญาตขับรถให้แก่บุคคลที่มีคุณสมบัติที่ประสงค์จะขับขี่ยานพาหนะต่าง ๆ อันได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงรถยนต์ชนิดอื่น ๆ ที่มีลักษณะการใช้งานเพื่อประโยชน์ในการในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารหรือเพื่อประกอบธุรกิจ เช่น รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกประกอบการขนส่งขนาดใหญ่ เป็นต้น เพราะการขับรถ มิใช่แค่การขี่ยานพาหนะเพื่อการขนส่ง เพื่อความสะดวกสบาย เพื่อการค้าเนินธุรกิจ หรือเพื่อโดยสารเดินทางให้ไปถึงจุดหมายปลายทางที่ต้องการในเวลาที่รวดเร็วเท่านั้น แต่ยังมีเรื่องของความปลอดภัยสาธารณะของบุคคลอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ดังนั้น บุคคลที่ประสงค์จะขับรถ จึงจำเป็นต้องได้รับการรับรองหรือทดสอบความพร้อมในการเป็นผู้ขับขี่ที่ดีและมีคุณภาพ ในฐานะมาตรวัดที่จะแสดงให้เห็นว่า เขามีความรู้ความสามารถ และความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนอย่างวิญญูชน

ในประเทศไทยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับรถโดยตรง มีด้วยกัน 2 ฉบับ ได้แก่

1. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ใช้บังคับสำหรับการขอใบอนุญาตขับรถ 10 ชนิด ได้แก่

- (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
- (2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- (3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
- (4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- (5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
- (6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- (7) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- (8) ใบอนุญาตขับรถบดถนน
- (9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1)-(8)
- (10) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ใช้บังคับสำหรับการขอใบอนุญาตขับรถ 4 ชนิด ได้แก่ ชนิดที่ 1 รถบรรทุกที่น้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม หรือรถโดยสารที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 คน

ชนิดที่ 2 รถบรรทุกที่น้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกิน 3,500 กิโลกรัม หรือ รถโดยสารที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารเกิน 20 คน



การประมุขวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

ชนิดที่ 3 รถบรรทุกหรือรถโดยสารซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น

ชนิดที่ 4 รถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภทหรือชนิด และลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

จะเห็นได้ว่า การขอใบอนุญาตขับรถนั้น กฎหมายได้กำหนดชนิดของรถแยกตามวัตถุประสงค์ของการขับขี่ไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ ในกรณีรถยนต์ที่มีขนาดเล็กให้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 หากเป็นกรณีรถที่มีขนาดใหญ่และใช้สำหรับการประกอบการธุรกิจขนส่งเฉพาะก็จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งคุณสมบัติของบุคคลที่จะขอใบอนุญาตก็จะแตกต่างกันไป

การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นศึกษาขั้นตอนการออกใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลชั่วคราว และรถจักรยานยนต์ชั่วคราวเป็นสำคัญ เนื่องจากการขอใบอนุญาตขับรถครั้งแรก ซึ่งถือเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการให้ความสำคัญอย่างมาก และการกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถแล้วแต่มีพฤติกรรมขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร

เงื่อนไขการออกใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ขับขี่ใหม่ (ใบขับขี่ชั่วคราว) ในประเทศไทย

1. อายุของผู้ขับรถ เปรียบเสมือนการคัดกรองคุณสมบัติเบื้องต้นที่รัฐจะอนุญาตให้ขับรถ กล่าวคือ ในกรณีรถยนต์ผู้ขออนุญาตจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ สำหรับรถจักรยานยนต์ผู้ขออนุญาตจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ โดยมีเงื่อนไขจำกัดประเภทให้ใช้งานเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบที่ไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตรเท่านั้น ตามที่บัญญัติไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 1 กำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์ สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว พ.ศ. 2548 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 46 (1) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547

2. คุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็น ได้แก่ การเป็นผู้มีความรู้และความสามารถในการขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ การเป็นผู้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ป้ายจราจร และอาณัติสัญญาณต่าง ๆ

3. ลักษณะต้องห้าม ได้แก่ มีความพิการทางร่างกาย จนเป็นที่เห็นได้ว่า ไม่สามารถขับรถได้ มีโรคประจำตัวที่เป็นอันตรายแก่การขับรถ เป็นบุคคลวิกลจริตจิตฟั่นเฟือน มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว และอยู่ระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้ ต้องมีการตรวจสอบทางการแพทย์ ประกอบด้วย เช่น การทดสอบสายตา การมองเห็น (ตาบอดสี) รวมถึงการทดสอบปฏิกิริยาของเท้า (เบรกหรือชะลอรถ)

4. ผ่านการทดสอบทางทฤษฎีและการทดสอบภาคปฏิบัติ คือ การทำข้อสอบให้ผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนดคือ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 และผ่านการทดสอบการขับขี่ตามท่าต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ ภายหลังจากที่เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ตามที่กรมการขนส่งทางบกจัดให้บริการแก่ผู้เข้ารับการทดสอบแล้ว ก็จะได้รับใบอนุญาตขับรถ 1 ปี และจากนั้นอีก 1 ปี หากไม่ปรากฏว่า ได้กระทำความผิดกฎจราจร หรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ เช่น ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด หรือขับรถขณะเมาสุรา หรือขับรถในประการที่น่าจะก่อให้เกิดอันตราย ก็จะได้รับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลถาวร ซึ่งสามารถดำเนินการขอต่ออายุใบอนุญาตได้



การประมุขวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

ทุก ๆ 5 ปี

5. อัตราค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ในกรณีรถยนต์ส่วนบุคคลอยู่ที่ฉบับละ 100 บาท สำหรับรถจักรยานยนต์อยู่ที่ฉบับละ 50 บาท ซึ่งถือว่า เป็นการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่ถูกมาก ทำให้การตัดสินใจที่จะเข้าทดสอบ เพื่อขอใบอนุญาตขับรถเป็นเรื่องประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้อย่างง่ายดาย จึงเห็นได้ว่า กระบวนการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถของผู้ขับขี่หน้าใหม่ (ใบขับขี่ชั่วคราว) ในปัจจุบันมีขั้นตอนที่สะดวกถึงขั้นที่อาจเรียกได้ว่า “ออกง่าย” เป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นว่า ในแต่ละวัน จำนวนผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่ได้รับใบอนุญาตให้ขับรถบนท้องถนนหลวงจะเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ อย่างน่าตกใจ

เงื่อนไขการออกใบอนุญาตขับรถของต่างประเทศ

ในประเทศแถบยุโรปและสหรัฐอเมริกา ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตสูงมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 25-64 ปี ถึง 4 เท่าตัว จึงมีความจำเป็นที่รัฐจะต้องเพิ่มมาตรการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อายุน้อยเหล่านี้ ใน 2 ลักษณะ ได้แก่ การควบคุมด้วยเวลา โดยจำกัดช่วงเวลาที่สามารถให้ผู้ขับขี่หน้าใหม่ขับได้ในช่วง 1 ปีแรก เฉพาะ 06.00-21.00 น. หากมีความจำเป็นจำเป็นต้องขับนอกช่วงเวลาที่กำหนดต้องมีผู้ปกครองควบคุมด้วย และการควบคุมความเร็ว โดยจำกัดความเร็วให้ต่ำกว่าผู้มีใบอนุญาตขับขี่แบบเต็มขั้น ซึ่งถือเป็นมาตรการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกา ยังแบ่งระดับขั้นความเข้มข้นตามประสบการณ์ของผู้ขับรถเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ขั้นเริ่มต้น ให้ขับจากบ้านไปโรงเรียนหรือที่ทำงานภายใต้การควบคุมของผู้ปกครองเท่านั้น ขั้นกลาง เริ่มขับในสถานการณ์ที่ยากขึ้น เช่น ขับในเวลากลางคืน และการเอาตัวรอดในสภาวะเสี่ยง โดยการนับชั่วโมงอบรม และขั้นเต็มตัว คือ การได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นของตนเอง ทำให้เห็นถึงความเอาใจใส่ในการยกระดับมาตรฐานของผู้ขับขี่ให้มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพในการขับรถที่ดียิ่งขึ้น

ในประเทศญี่ปุ่น ถือว่าเป็นประเทศที่มีความเข้มงวดอย่างมากในออกใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้ใบอนุญาตขับรถ จะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ใบอนุญาตประเภท 1 ออกให้สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตประเภท 2 ออกให้สำหรับรถสาธารณะ เช่น รถรับจ้างส่วนบุคคล (TAXI) รถโดยสาร และรถบรรทุก ส่วนใบอนุญาตประเภท 3 จะออกให้สำหรับผู้หัดขับขี่เพื่อรับใบอนุญาตประเภท 1 ซึ่งมีอายุการใช้งาน 6 เดือน โดยในเบื้องต้นผู้เริ่มขับรถทุกคนจะต้องเข้าสู่กระบวนการขอใบอนุญาตประเภท 3 เป็นลำดับแรก ซึ่งวิธีการที่รัฐกำหนดเพื่อให้บุคคลทั่วไปได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถประเภทนี้ มี 2 วิธี คือ

วิธีที่ 1 การผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐานในระดับสูง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการอบรมตกประมาณ 300,000 เยน (คิดเป็นเงินไทยเกือบ 1 แสนบาท) ใช้เวลาอบรมอย่างน้อย 15 วัน กับ

วิธีที่ 2 คือ โดยการทดสอบ ณ ศูนย์การสอบใบขับขี่ประจำจังหวัด ซึ่งมีอัตราการผ่านการทดสอบต่ำมาก เพราะมีการทดสอบอย่างเข้มงวดถึง 4 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนที่ 1 การทดสอบทั่วไป ประกอบด้วย การทดสอบสายตา ตาบอดสี และการไต่ขั้น ขั้นตอนที่ 2 การสอบผ่านข้อเขียนจำนวน 50 ข้อ โดยต้องตอบถูกไม่น้อยกว่า 45 ข้อ (ร้อยละ 90) และสอบปฏิบัติในสนามสอบ เพื่อให้ได้ใบอนุญาตหัดขับขี่ ขั้นตอนที่ 3 การฝึกขับขึ้นถนนจริง โดยใช้ใบอนุญาตประเภท 3 เป็นเวลา 10 ชั่วโมง โดยใช้เวลาอย่างน้อย 5 วัน ภายใน 3 เดือน ซึ่งในการฝึกหัดขับรถ จะต้องมียุคคนที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท 1 มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท 2



การประมุขวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

หรือครูฝึกของโรงเรียนสอนขับรถนั่งควบคุมไปด้วย และขั้นตอนที่ 4 ซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้าย คือ การสอบผ่านข้อเขียนจำนวน 100 ข้อ โดยต้องตอบถูก 90 ข้อ (ร้อยละ 90) และการสอบปฏิบัติบนถนนจริงอีกครั้ง จากเหตุผลดังกล่าว ผู้ขอรับใบอนุญาตส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 จึงเลือกที่จะเข้ารับการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถตามวิธีที่ 1 เพราะหากได้รับใบรับรองผ่านการอบรมแล้ว จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องเข้ารับการทดสอบตามวิธีที่ 2 ซึ่งมีความยากมากกว่าอีก

บทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติบทกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรไว้ อาทิ การขับขีรถด้วยความมีนเมา การขับขีรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถ การขับขีรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การฝ่าฝืนสัญญาณและป้ายจราจร เป็นต้น ซึ่งในทางปฏิบัติ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรตรวจพบการกระทำผิดกฎหมายการบังคับใช้กฎหมาย จะเน้นหนักไปในทางการเปรียบเทียบปรับในแต่ละคราวเท่านั้น ซึ่งเจ้าพนักงานจราจรจะไม่มีข้อมูลการกระทำผิดครั้งก่อน ๆ อยู่ในมือ รวมถึงไม่มีแนวทางที่ชัดเจนที่จะดำเนินการตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซึ่งหน้าดังกล่าว จึงส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวกฎหมาย แต่หากเหตุการณ์ในลักษณะเช่นนี้เกิดในสหรัฐอเมริกา ผู้ขับขี่จะถูกลงโทษปรับเป็นเงินในอัตราที่สูงมาก และมีโอกาสที่จะถูกศาลสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ จึงทำให้ผู้ขับขี่เกิดความระมัดระวังอย่างมาก และในญี่ปุ่นหากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถใหม่อีกครั้ง ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการอบรมเสมือนการเรียนครั้งแรก การบังคับใช้กฎหมายเคร่งครัดในการทำงานนี้ ทำให้ผู้ขับขี่ในประเทศที่ยกมาเป็นตัวอย่างมีความเกรงกลัวและเคารพกฎหมายจราจรในระดับสูงมาก เพราะบทลงโทษมีความรุนแรงจนไม่กล้าที่จะกระทำความผิด

ปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพ

1. ความเข้มงวดเกี่ยวกับอายุของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ ประเทศไทยอนุญาตให้บุคคลทั่วไปมีใบขับขี่ครั้งแรก ในกรณีจักรยานยนต์ด้วยวัยเพียง 15 ปี และในกรณีรถยนต์ส่วนบุคคลเมื่อมีอายุตั้งแต่ 18 ปี นับเป็นประเทศหนึ่งที่มีเยาวชนและวัยรุ่น (young driver) จำนวนมาก ที่ขับขีรถตามลำพังอยู่บนท้องถนน ซึ่งถือว่าเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายและมีโอกาสที่จะเสียชีวิตก่อนวัยอันควร ในขณะที่หลายประเทศ อย่างสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นต่างเข้มงวดกวดขัน ไม่ยอมปล่อยให้กลุ่มผู้ขับขี่อายุน้อย (young driver) เหล่านี้ขับขีรถเพียงลำพัง โดยมีมาตรการบังคับว่า ต้องมีผู้มีประสบการณ์คอยควบคุม ตลอดจนกำหนดช่วงเวลาในการขับขีรถและจำกัดอัตราความเร็วที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งประเทศไทยไม่มีการจำกัดเรื่องของเวลาในการขับขีรถและอัตราความเร็วของผู้ขับขี่อายุน้อยหรือผู้ขับขี่หน้าใหม่แต่อย่างใด เพราะใช้มาตรฐานเดียวกันกับผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทถาวร

2. มาตรฐานและคุณภาพของโรงเรียนสอนขับรถ โรงเรียนสอนขับรถในประเทศไทยยังคงใช้วิธีการสอนขับรถแบบเหมาจ่ายแล้วพาผู้เรียนไปสอบ ณ สำนักงานขนส่งทางบกในพื้นที่ เมื่อสอบผ่านแล้วผู้สอบก็จะได้ใบใบอนุญาตขับรถชั่วคราว จากนั้นก็รอเวลาตามที่กำหนดเพื่อขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถถาวร โดยไม่มีการติดตามพฤติกรรมผู้ขับขี่ภายหลังจากที่สอบผ่านได้รับใบอนุญาตครั้งแรกแต่ประการใด แต่ในขณะที่



การประชุมวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

ต่างประเทศ อย่างญี่ปุ่น จะมีการติดตามพฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายหลังจากได้ใบอนุญาตหัดขับรถ โดยจะมีการติดตามในช่วงเวลา 6 เดือน และมีการทดสอบหลายขั้นตอน ซึ่งยุ่งยากกว่าจะได้รับใบอนุญาตขับรถ

3. คุณค่าของใบอนุญาตขับรถ ยกตัวอย่างการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถในญี่ปุ่น พบว่า ค่าใช้จ่ายในการอบรมเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องลงทุนสูงถึง 300,000 เยน (ประมาณ 100,000 บาท) และต้องผ่านการอบรมตามมาตรฐานที่เคร่งครัดกว่าจะได้มาซึ่งใบอนุญาตหัดขับรถ เพื่อไปสู่ขั้นตอนการขอใบอนุญาตขับรถฉบับถาวร สำหรับประเทศไทย ค่าใช้จ่ายในการเรียนขับรถอยู่ที่ 1,600-5,000 บาท รวมถึงการบริการหลังการสอบ ได้แก่ การพาไปทดสอบยังสนามสอบ ทำให้ประชาชนญี่ปุ่นเกิดความตระหนักในคุณค่าของใบอนุญาตขับรถมากกว่าผู้ขับขี่ชาวไทย ซึ่งลงทุนเรียนขับรถในราคาที่ถูกกว่ามาก

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับที่มีหลายฉบับทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรง คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยอ้อม ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่กล่าวถึง เรื่องการเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ เมื่อกระทำผิดตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ ควรมีการปรับปรุง ในประเด็น ดังนี้

แก้ไขข้อกำหนดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เรื่องการพัฒนาคุณภาพและยกระดับมาตรฐานการขับขี่ของผู้ขับขี่ โดยกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับต้องมีความรู้ และประสบการณ์ในการขับอย่างปลอดภัยให้เพิ่มขึ้น

แก้ไขข้อกำหนดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เรื่องการทบทวนบทกำหนดโทษเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับบทลงโทษให้สูงขึ้นและเป็นบทลงโทษที่เป็นอัตราโทษเดียวกัน เพื่อให้ผู้กระทำผิดเกิดความระมัดระวังไม่กล้ากระทำความผิดกฎหมาย

แก้ไขข้อกำหนดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เรื่องการพัฒนากระบวนข้อมูลผู้กระทำผิดกฎจราจร โดยควรมีระบบตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถที่ได้มาตรฐานและได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ

1. ผลักดันให้กระบวนการพิจารณาออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นกระบวนการคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพอย่างแท้จริง โดยต้องมีตรวจสอบคุณสมบัติต่าง ๆ ของผู้ประสงค์ขอใบอนุญาตขับรถอย่างละเอียดถี่ถ้วน กำหนดขั้นตอนการทดสอบข้อเขียนและการสอบภาคปฏิบัติที่มีระดับความยากมาก มีการอบรมในระยะเวลาที่นานขึ้น โดยการเพิ่มจำนวนชั่วโมงการอบรมภาคทฤษฎีให้มากขึ้น บังคับให้ต้องเรียนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกอย่างละเอียด รวมถึงวิชาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย การสร้างจิตสำนึกและมารยาทในการขับรถ และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนทำให้เห็นว่าผู้เข้าสอบมีโอกาสผ่านได้ยากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยอาศัยแนวทางของประเทศญี่ปุ่นเป็นตัวอย่างในการ



การประมุขวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถ คือ ต้องเป็นกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถที่ผู้ขับขี่ต้องอาศัยความรู้ ความสามารถ ความวิริยะ อุตสาหะ และผ่านการทดสอบข้อปฏิบัติในสถานการณ์ที่มีความยุ่งยากเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถอย่างภาคภูมิใจและรู้คุณค่า พุคอีกนัยหนึ่งว่า ใบขับขี่ต้อง “ออกยาก” นั่นเอง

2. เพิ่มความศักดิ์สิทธิ์ให้กฎหมายจราจร โดยการเพิ่มอำนาจให้แก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายตำรวจ โดยเฉพาะเจ้าพนักงานจราจรต้องแปลงร่างจากยักษ์หลับที่ไม่มีกระบอง ไปเป็น “ยักษ์คู่มือดาบอาญาสิทธิ์” คือ ต้องสามารถจัดการและเอาผิดกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎจราจรได้อย่างเด็ดขาดทันที นอกเหนือจากการเปรียบเทียบปรับแล้ว ต้องมีอำนาจในการหักคะแนนการขับรถเพื่อนำไปสู่มาตรการยึดใบอนุญาตขับรถอย่างแท้จริงเป็นรูปธรรมภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมแก่การสร้างความรู้และจิตสำนึกให้แก่ผู้ขับขี่นั้น ๆ ได้ เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นไปสู่ปฏิบัติการ “ขี่ง่าย”

3. จัดทำฐานข้อมูลประวัติผู้ฝ่าฝืนหรือการกระทำผิดซ้ำเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และศาลยุติธรรม (ทุกศาลทั่วประเทศ) ซึ่งจะเป็นหลักฐานสำคัญที่จะช่วยนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 สามารถออกคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี และสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาเพิ่มโทษทางอาญาในคดีแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำในกรณีที่มีการฟ้องร้องในศาลยุติธรรมได้

4. เพิ่มบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ (ยังไม่ได้เข้ารับการทดสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับรถ) โดยกำหนดค่าปรับในเชิงลงโทษที่สูงมาก รวมถึงผู้ขับขี่ที่ใช้ใบอนุญาตขับรถผิดประเภทมาแสดงต่อเจ้าพนักงานด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความหลาบจำและตระหนักถึงความสำคัญในการพกใบขับขี่ หรือมาตรการลงโทษปรับที่ทำให้ผู้กระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายเกิดความเกรงกลัวโดยใช้มาตรการบังคับให้ “จ่ายแพง” ขึ้น

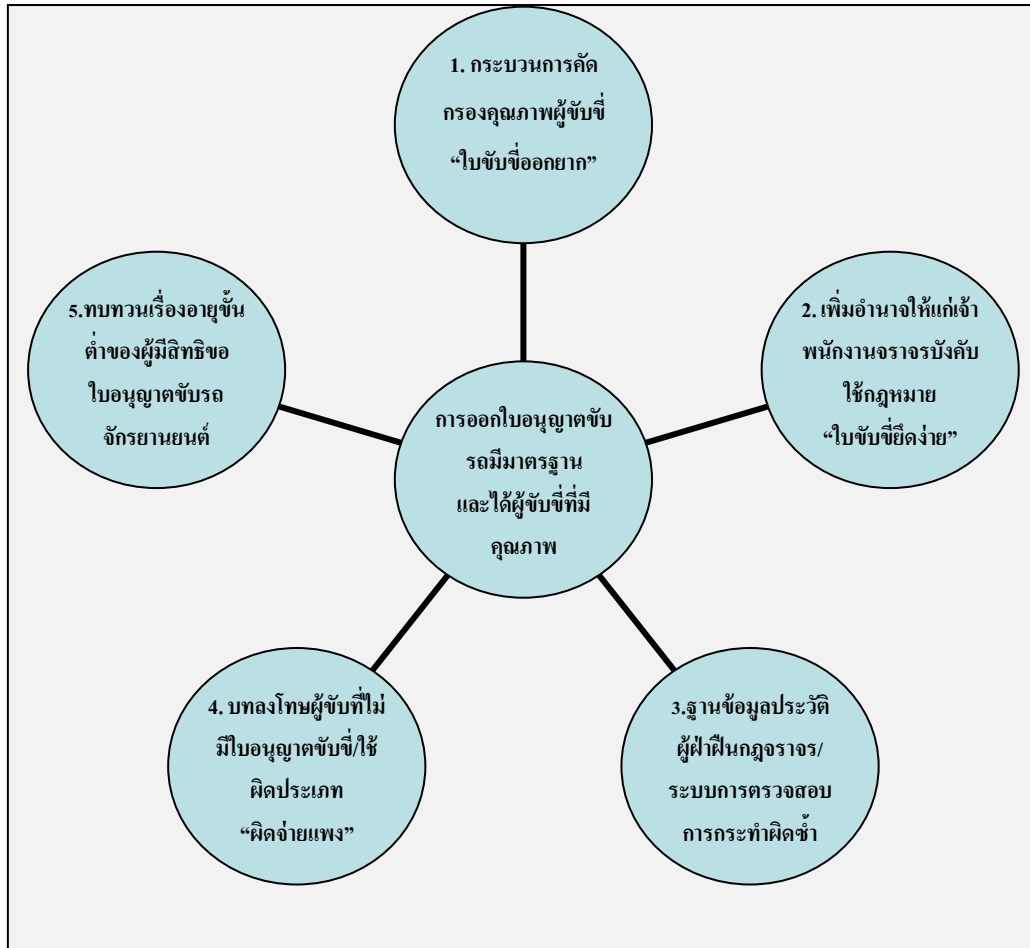
5. ทบทวนเรื่องอายุขั้นต่ำของผู้มีสิทธิขอใบอนุญาตขับรถ โดยเฉพาะการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวที่กำหนดให้เยาวชนอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ได้ ทั้งนี้ อาจพิจารณาปรับปรุงแก้ไขได้สองแนวทาง คือ (1) การเสนอให้มีกำหนดอายุบุคคลที่จะมีสิทธิขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ให้เป็นแนวทางเดียวกับการขอใบอนุญาตขับรถรถยนต์ คือ ไม่ต่ำกว่า 18 ปี เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน หรือ (2) แก้ไขข้อกำหนดเรื่องขนาดความจุกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กเพื่อควบคุมความเร็วของรถ เพราะถือว่าเยาวชนที่มีอายุเกินกว่า 15 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปี เป็นกลุ่มที่เสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

เมื่อผู้ขับขี่รู้สึกถึงความยากในการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถ รู้สึกว่ามีโอกาสที่จะถูกยึดได้ง่ายขึ้น รวมถึงรู้สึกเกรงกลัวโทษปรับที่จะต้องจ่ายแพงขึ้น ผู้เขียนเชื่อว่า เมื่อนั้น ใบอนุญาตขับรถจะมีคุณค่าในทางจิตใจที่สูงขึ้น และเราก็จะได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ เคารพกฎจราจร ขับขี่อย่างปลอดภัย และใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวัง



การประชุมวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

โมเดลสรุปข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถที่ได้มาตรฐานและได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ



เอกสารอ้างอิง

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. *แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง. กระทรวงคมนาคม. สดึกมณฑล. ข้อมูลใบอนุญาตขับรถ/ผู้ประจำรถ ข้อมูลสะสมปี พ.ศ. 2555. ค้นเมื่อ 25 กรกฎาคม 2559, จาก <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/np/KP/drvlicence.asp>
- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. (2557). *โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถให้เหมาะสมกับประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- Ouimet, M. C., Pradhan, A. K., Brooks-Russell, A., Ehsani, J. P., Berviche, D., Simons-Morton, B. G. (2015). Young drivers and their passengers: A systematic review of epidemiological studies on crash risk. *Journal of Adolescent Health*.



การประชุมวิชาการระดับชาติ เพื่อนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 8

Jonah, B. A., & Dawson, N. E. (1987). Youth and risk: Age differences in risky driving, risk perception, and risk utility. *Alcohol, Drugs and Driving*.

McCartt, A. T., Shabanova, V. I., & Leaf, W. A. (2003). Driving experiences, crashes, and teenage beginning drivers. *Accident Analysis and Prevention*.