

การศึกษาแนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะในการบังคับใช้อุปกรณ์ควบคุมการ  
สตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์เพื่อลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับในประเทศไทย  
**A Study of Guidelines for Formulating Public Policy for Enforcing Alcohol  
Interlock Device to Reduce Drinking-Driving Behavior in Thailand**

ชรินทร์ จักรภพโยธิน<sup>1</sup> และณัฐพล สิทธิพรหมณ์<sup>2</sup>

<sup>1</sup>วิทยาลัยพยาบาลศาสตร์อัครราชกุมารี ราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์

<sup>2</sup>มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

**Chanin Chakkrapopyodhin<sup>1</sup> and Natthaphon Sitthiphram<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Princess Agrarajakumari College of Nursing, Chulabhorn Royal Academy

<sup>2</sup>Valaya Alongkorn Rajabhat University under the Royal Patronage

Corresponding Author, E-mail: chanin.cha@cra.ac.th

\*\*\*\*\*

## บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาแนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะในการบังคับใช้  
อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับในประเทศไทย 2) เสนอแนะ  
แนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะในการใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ในประเทศไทย  
เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก 60 คน แบ่งเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มกฎหมาย 12 คน กลุ่ม  
หน่วยงานรัฐ 17 คน กลุ่มคนที่มีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ 15 คน กลุ่มด้านเทคนิคและกลไก 7 คน กลุ่มด้าน  
การขนส่ง 2 คน กลุ่มองค์กรไม่แสวงหากำไรที่ทำงานด้านการป้องกันแก้ไขการดื่มแล้วขับ 7 คน เครื่องมือการ  
วิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์ และการวิเคราะห์ข้อมูล  
ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลหลักส่วนใหญ่ เห็นด้วยในการนำอุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณ  
แอลกอฮอล์มาใช้ในประเทศไทย โดยให้ศาลเป็นผู้สั่งการสำหรับผู้กระทำความผิด และให้กรมการขนส่งทาง  
บกเป็นผู้สั่งการสำหรับรถสาธารณะ ในการกำกับดูแลการตรวจสอบและติดตาม กรณีผู้กระทำความผิด  
ตรวจสอบและติดตามโดยกรมคุมประพฤติ กรณีรถสาธารณะ การตรวจสอบและติดตามโดยกรมการ  
ขนส่งทางบก การนำนโยบายไปปฏิบัติควรมีการแบ่งระยะการบังคับใช้ โดยระยะทดลอง บังคับใช้กับผู้กระทำ  
ความผิดตั้งแต่การกระทำผิดครั้งแรกเท่ากับเวลาถูกคุมประพฤติ การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเป็นของผู้กระทำผิด  
และผู้ดำเนินกิจการรถสาธารณะ นโยบายที่ต้องการเพื่อสนับสนุน คือ การลดหย่อนภาษี ปัญหาและข้อกั่วงวล  
คือ การดัดแปลงอุปกรณ์

\*วันที่รับบทความ : 20 ธันวาคม 2567; วันแก้ไขบทความ 24 ธันวาคม 2567; วันตอบรับบทความ : 25 ธันวาคม 2567

Received: December 20 2027; Revised: December 24 2024; Accepted: December 25 2024

**คำสำคัญ:** การดื่มแล้วขับ; นโยบายสาธารณะ; แอลกอฮอล์อินเตอร์ล๊อค

## Abstract

The research aims (1) to study the law enforcement of foreign Alcohol Interlocks, including the United States, Australia, and European Union countries, to reduce drink-driving behavior at all points, and (2) to study public policy formulation to enforce Alcohol Interlocks to reduce drink-driving behavior in Thailand and to make legal proposals and drive law enforcement to suit Thailand. The research employed a qualitative methodology involving 60 key informants, divided into 6 groups, including 12 key informants in legal, 17 key informants in government agencies, 15 key informants with drink-driving behavior, 7 key informants in technical and mechanical, 2 key informants conducting transportation business, and 7 key informants in a non-profit organization that works in the prevention and solution of drink-driving. Research instrument include interviews form, data collection by studying documentation, interviews, and data analysis is conducted using content analysis methods.

Results of this research indicate that most of the key informants agreed to utilize the Alcohol Interlocks in Thailand by giving the courts an order for the offenders, and the Department of Land Transport is the commander for public transportation in governance. For inspection and follow-up, the offender case, inspection and follow-up by the Department of Probation, public transport case, inspections and follow-up by the Department of Land Transport. The implementation policy should be divided by the duration of the trial, which should be enforced on the offender, and applied to the first offender by the duration of enforcing equal to the time probation. The responsibility for expenses belongs to offenders and public transport operators; the policy required to support this is tax deduction; problems and concerns are device modifications.

**Keywords:** Drinking-Driving; Public Policy; Alcohol Interlocks

## บทนำ

องค์การอนามัยโลกหรือ WHO รายงานสถานการณ์โลกในด้านความปลอดภัยทางถนน เมื่อปี พ.ศ. 2561 (World Health Organization, 2018) ว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกเกิดในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ-ปานกลาง (Heydari และคณะ, 2019)

สำหรับประเทศไทยมีประมาณการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (60 คนต่อวัน) คิดเป็นจำนวนเฉลี่ยปีละ 22,491 คน เป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับ 2 ของโลก อันดับหนึ่งในทวีปเอเชียและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562) และการดื่มแล้วขับเป็นหนึ่งในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมีความสัมพันธ์กับสถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุอย่างเห็นได้ชัด (Vichitkunakorn et. al., 2024) โดยข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก พบว่า ร้อยละ 26 ของการเสียชีวิตบนท้องถนนเกิดจากการดื่มแล้วขับ

(Movendi International, 2022) และจากข้อมูลของกรมคุมประพฤติ พบว่า จำนวนคดีดื่มแล้วขับที่ถูกสั่ง สืบเสาะและคุมประพฤติ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2565-2567 โดยในปี พ.ศ. 2565 คดีที่ถูกสั่งสืบเสาะ มี 458 คดี คุมประพฤติ 40,969 คดี ปี พ.ศ. 2566 คดีที่ถูกสั่งสืบเสาะ มี 611 คดี คุมประพฤติ 42,187 คดี และ ปี พ.ศ. 2567 คดีที่ถูกสั่งสืบเสาะ มี 649 คดี คุมประพฤติ 44,1238 คดี (ไทยพับลิก้า, 2567)

จากเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 3 ในด้านสุขภาพและความอยู่ที่ดี เป้าประสงค์ที่ 3.6 คือ ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 3 สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี เป้าประสงค์ 3.6 ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก (World Health Organization, 2024) ทำให้หลายประเทศมีความพยายาม ในการทำให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ เช่น ในยุโรปได้มีการกำหนดเป็นแผนปฏิบัติการของยุโรป ค.ศ.2012-2020 ในการลดอัตราจากแอลกอฮอล์ European action plan to reduce the harmful use of alcohol 2012–2020 ได้กำหนดตัวชี้วัดแรกคือ การใช้ Alcohol Interlock สำหรับกลุ่มผู้ฝ่าฝืนในการดื่มแล้วขับ (Use of alcolocks for drink–driving offenders) เป็นต้น (World Health Organization, 2012) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ ที่ใช้ในการควบคุมการสตาร์ทรถด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ โดยผู้ขับขี่ต้องเป่าลมหายใจเพื่อวัดระดับแอลกอฮอล์ ก่อนสตาร์ทรถ หากปริมาณแอลกอฮอล์เกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด รถจะไม่สามารถสตาร์ทติดได้ ในปัจจุบันมีประเทศที่นำ Alcohol Interlock มาบังคับใช้หลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ แคนาดา ออสเตรเลีย สวีเดน ไต้หวัน เป็นต้น

สำหรับประเทศไทยได้มีการประกาศแผนแม่บทความปลอดภัยบนถนน พ.ศ. 2565-2570 ในการลด จำนวนผู้เสียชีวิตเหลือ 12 คนต่อประชากร 100,000 คนในปี 2570 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2566) แต่การแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติยังไม่ค่อยเห็นผลนัก ซึ่งการแก้ไขปัญหาที่ผ่านเน้นการลด เลิกการดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การควบคุมพฤติกรรม การบังคับการลงโทษ นอกจากนี้ World Health Organization Thailand (2020) ได้เสนอ มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยทางถนน 12 ประการ ในรายงานการทบทวนสถานะของประเทศไทย เทียบกับเป้าหมายระดับโลกในการลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน และกลไกที่สำคัญ จากรายงานดังกล่าว ได้เสนอเป้าหมายในระยะกลาง สำหรับประเทศไทยในการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยทางถนน คือ การลงโทษให้หนักขึ้น การปรับให้มากขึ้น การยึด ใบขับขี่ รวมถึงการนำมาตรการการบังคับใช้ Alcohol Interlock มาใช้ในประเทศไทย ซึ่ง Alcohol Interlock จะทำให้ผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด ไม่สามารถสตาร์ทรถได้ ซึ่งถือมาตรการที่ต่างประเทศใช้มาอย่างนาน และเห็นผลลัพธ์ว่าการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ ลดลง ในขณะที่ติดตั้งระบบ Alcohol Interlock ในยานพาหนะ ระบบอินเทอร์ล็อกในขณะที่ใช้ในยานพาหนะ ของผู้กระทำความผิด มีประสิทธิภาพในการลดอัตราการจับกุมซ้ำ (Elder, R. W. และคณะ, 2011)

ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาแนวทางในการกำหนดนโยบายสาธารณะ ในการนำเครื่องมือดังกล่าวมาใช้ในประเทศไทย เพื่อเป็นแนวปฏิบัติอีกทางเลือกหนึ่งที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยบนถนน และบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน และบรรลุแผนยุทธศาสตร์ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง ซึ่งการมีทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัย จะทำให้การขับขี่ปรถร่งอันเนื่องมาจากแอลกอฮอล์ลดลง

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวทางในการกำหนดนโยบายสาธารณะในการบังคับใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์เพื่อลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับในประเทศไทย
2. เพื่อเสนอแนะแนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะในการใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ในประเทศไทย

### ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูลการศึกษาเอกสาร และการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ใช้วิธีการเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบบเจาะจง (Purposeful Selection) โดยส่วนหนึ่งผู้วิจัยเลือกด้วยตนเองจากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาการดื่มแล้วขับ เพื่อให้ตรงตามความจำเป็นของการศึกษา และให้สอดคล้องกับความมุ่งหวังของผู้วิจัย คือ เป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องบางส่วน ส่วนใดก็ตามในกระบวนการนโยบายสาธารณะ เช่น การกำหนดนโยบายสาธารณะ การนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้ได้รับผลจากนโยบายสาธารณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ส่วนที่สอง คือ ผู้วิจัยใช้ในการเลือกองค์การด้วยวิธีแบบบอลหิมะ (Snowball) และเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์จนกว่าจะมากพอ และไม่มีข้อมูลใหม่ๆเพิ่มเติม หรือข้อมูลอิ่มตัว (Data Saturation) โดยก่อนดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการขอรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์กับคณะกรรมการจริยธรรมในคน ราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ และได้รับรองโครงการเลขที่ EC 027/2566

#### กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 60 คน ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย 12 คน เจ้าหน้าที่รัฐ 17 คน ผู้ดื่มแล้วขับ 15 คน ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคและกลไก 7 คน บุคคลในธุรกิจด้านการขนส่ง 2 คน บุคคลในองค์กรไม่แสวงหากำไรด้านการป้องกันแก้ไขการดื่มแล้วขับ 7 คน มีเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 5 ประการได้แก่ ผู้ให้ข้อมูลต้องผ่านการปลูกฝังวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องมาเป็นอย่างดี (Through Enculturation) ผู้ให้ข้อมูลต้องมีส่วนร่วมในเหตุการณ์ (Current Involvement) ผู้ให้ข้อมูลต้องดำเนินชีวิตอยู่ภายใต้วัฒนธรรมที่แตกต่างกับผู้วิจัย (An Unfamiliar Cultural Scene) ผู้ให้ข้อมูลต้องมีเวลาในการให้ข้อมูลกับผู้วิจัยอย่างเพียงพอ (Adequate Time) และผู้ให้ข้อมูลไม่ใช่ผู้วิเคราะห์ข้อมูลหรือเนื้อหา

ใดๆ (Non-Analytic) และเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญทุกกลุ่มจนกระทั่งข้อมูลถึงจุดอิ่มตัว (Data saturation) หรือไม่มีข้อมูลใหม่ ๆ เพิ่มแล้ว

#### **เครื่องมือการวิจัย**

เครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แนวคำถามสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างในการเก็บข้อมูล

#### **การเก็บรวบรวมข้อมูล**

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา วารสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. สร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล และตรวจสอบความตรง โดยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน

3. ปรับปรุงแก้ไขเครื่องมือในการเก็บข้อมูลตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

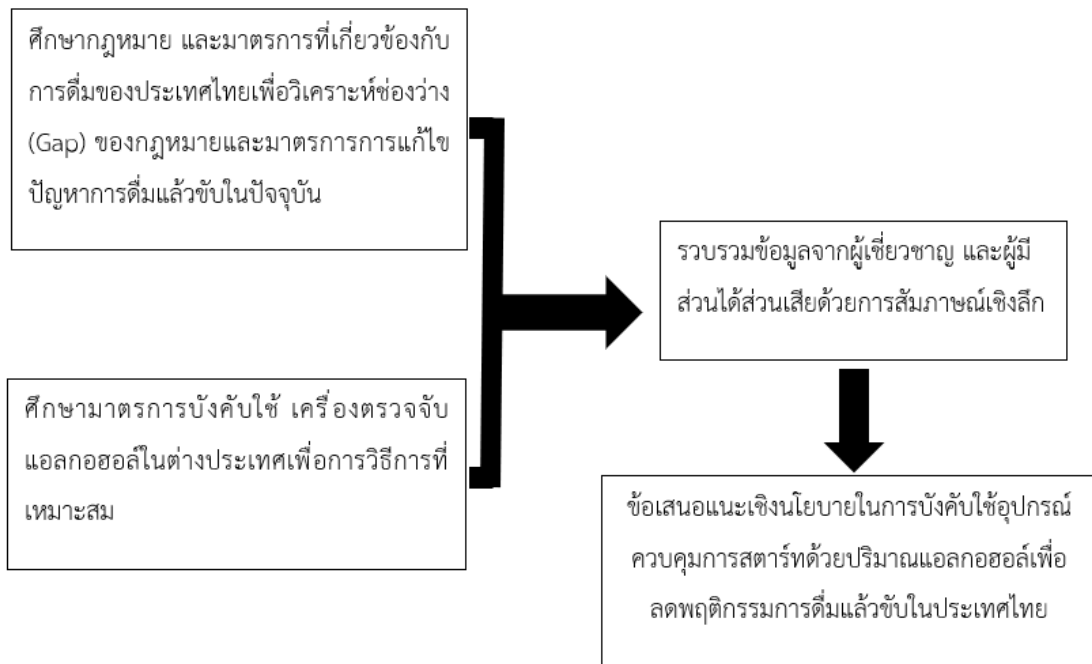
4. ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก ด้วยแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง

#### **การวิเคราะห์ข้อมูล**

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ โดยนำข้อมูลที่ได้มาถอดเทปแบบคำต่อคำ และตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า และนำมาวิเคราะห์เนื้อหาที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก และนำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา หาความคล้ายคลึงกันของเนื้อหา จัดแยกประเภทตามหัวข้อต่าง ๆ และเขียนเชื่อมโยงเนื้อหาเข้าด้วยกัน

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยเรื่องการศึกษาแนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะในการบังคับใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์เพื่อลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับในประเทศไทยด้วยการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพมีแนวทางการดำเนินการวิจัย ดังภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

### ผลการวิจัย

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่ 1 ผู้วิจัยแบ่งการนำเสนอผลการวิจัย 3 ส่วน ดังนี้

1) ความเห็นต่อการนำมาบังคับใช้การสั่งการ การติดตั้ง และการติดตามตรวจสอบ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในประเด็นความคิดเห็นต่อการนำนโยบายการบังคับใช้เครื่องตรวจจับแอลกอฮอล์ติดรถมาใช้ในประเทศไทย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่เห็นด้วยในการนำมาเริ่มบังคับใช้ในประเทศ

โดยแนวทางการดำเนินการผู้ให้ข้อมูลสำคัญมองว่าหน่วยงานที่ควรมีส่วนรับผิดชอบในการดำเนินการในการสั่งการในกรณีของผู้ดื่มแล้วขับให้ศาลสั่ง ส่วนรถสาธารณะให้อยู่ในข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งคุณทอง (นามสมมติ) ผู้ให้ข้อมูลหลักด้านกฎหมาย กล่าวในประเด็นนี้ว่า

“ผมคิดว่าพอเขาทำผิดกฎหมายเราต้องให้ศาลเป็นคนสั่ง ไม่ใช่พอทำผิดแล้วจะถูกบังคับโดยอัตโนมัติต้อง  
ต้องให้ศาลคตินั้นพิเคราะห์เป็นราย ๆ ไปว่าเออคนนี้ก็ทำผิดสั่งให้ใช้คนนี่ไม่ต้องสั่งให้ใช้ เหมือนกับ EM  
คล้าย ๆ กับกำไร EM ให้ศาลสั่งฉะนั้น”  
(คุณทอง (นามสมมติ), 23 สิงหาคม 2566: สัมภาษณ์)

ในส่วนการดำเนินการติดตั้ง เสนอ 5 แนวทาง ได้แก่ กลุ่มแรก คือ เสนอความเห็นการดำเนินการ  
ติดตั้งให้กับกลุ่มผู้กระทำความผิดมาแล้วซ้ำ และศาลตัดสินใจมีการติดตั้ง Alcohol Interlock คนรับผิดชอบใน  
การดำเนินการติดตั้งควรจะเป็นกรมคุมประพฤติ โดยใช้รูปแบบเดียวกับการติดตั้งกำไร EM คือ ให้มีการ  
ประเมิน เพื่อหาบริษัทผู้เชี่ยวชาญมาดำเนินการในการติดตั้ง การติดตามตรวจสอบ การสอบเทียบ รวมถึงการ  
ถอดอุปกรณ์ออก

กลุ่มที่ 2 คือ เสนอความเห็นการดำเนินการติดตั้งให้กับกลุ่มรถที่อยู่ความดูแลของกรมการขนส่ง  
ทางบก ให้เป็นความรับผิดชอบในการดำเนินการติดตั้ง เพราะเป็นเรื่องของการอุปกรณ์ที่ติดตั้งในยานพาหนะ  
และทางกรมการขนส่งทางบก มีเจ้าหน้าที่ทำงานในสายช่างที่มีความรู้ความสามารถในเรื่องการติดตั้งเครื่องมือ  
ได้ หรืออาจมีการตั้งหรือกำหนดหน่วยงานเฉพาะสำหรับติดตั้งและตรวจสอบ หรือใช้โมเดลเดียวกับกำไร EM  
ที่ใช้วิธีการประเมินหาบริษัทที่เชี่ยวชาญมาดำเนินการเหมือนเช่นในกลุ่มแรก

กลุ่มที่ 3 คือ เสนอความคิดเห็นการดำเนินการติดตั้งทั้งกลุ่มรถที่อยู่ในความดูแลของกรมการขนส่ง  
ทางบกและกลุ่มผู้กระทำความผิดมาแล้วซ้ำ และศาลตัดสินใจมีการติดตั้ง Alcohol Interlock ให้้อยู่ในความดูแล  
ของกรมการขนส่งทางบกทั้งหมด โดยอาศัยการประสานงานกันระหว่างกรมคุมประพฤติ และกรมการขนส่ง  
ทางบกในการทำเอกสารเพื่อประกอบการรายงานตัว เมื่อผ่านการตรวจสอบจากกรมการขนส่งทางบก  
เรียบร้อยแล้ว

กลุ่มที่ 4 คือ เสนอความคิดเห็นการดำเนินการติดตั้งทั้งกลุ่มรถที่อยู่ในความดูแลของกรมการขนส่ง  
ทางบก และกลุ่มผู้กระทำความผิดมาแล้วซ้ำ และศาลตัดสินใจมีการติดตั้ง Alcohol Interlock ให้ใช้วิธีการทำ  
MOU กับหน่วยงานเอกชนต่าง ๆ ที่มีคุณสมบัติครบตามที่ภาครัฐกำหนด เป็นคนรับผิดชอบในการดำเนินการ  
ติดตั้ง ตรวจสอบ การสอบเทียบ และการถอดอุปกรณ์

กลุ่มที่ 5 คือ เสนอความเห็นการดำเนินการติดตั้งมากับโรงงานรถยนต์ เมื่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ  
เกิดผลลัพธ์ที่ดี และประเทศมีความพร้อม

สำหรับการตรวจสอบและติดตาม เสนอแนวทาง 2 แนวทาง ได้แก่ แนวทางแรกหากเป็นกลุ่มผู้  
ต้องโทษจากคดีมาแล้วซ้ำ ควรให้กรมคุมประพฤติเป็นผู้ตรวจสอบติดตามผู้กระทำความผิด โดยต้องไปรายงานตัว  
กับกรมประพฤติ พร้อมทั้งมีเอกสารการยืนยันการใช้งานและตรวจสภาพรถที่มีการติดตั้งเครื่องเป่า  
แอลกอฮอล์ติดรถว่า มีพฤติกรรมที่เหมาะสมในช่วงที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่ติดตั้งยังอยู่ในสภาพดี ใช้งานได้และ  
ไม่ถูกดัดแปลงจากทางกรมการขนส่งทางบกมาประกอบในการรายงานตัวแต่ละครั้ง โดยอาจให้รายงานตัวกับ

พนักงานคุมประพฤติทุกๆ 3 เดือนตามรอบการรายงานตัวที่ต้องไปรายงานตัวกับกรมคุมประพฤติ ในประเด็น การตรวจสอบและติดตาม คุณชาติ (นามสมมติ) ผู้ให้ข้อมูลหลักที่เป็นเจ้าหน้าที่รัฐให้ความเห็นว่า

“การสั่งการกับผู้กระทำความผิดก็ให้เป็นคำสั่งโดยศาลได้เลย ถ้าศาลตัดสินใจมาแบบนี้ แล้วการ ดำเนินการหลังจากนั้นก็ให้พวกผมดูแลต่อจะมีความเหมาะสมมากที่สุด”  
(คุณชาติ (นามสมมติ), 20 พฤศจิกายน 2566: สัมภาษณ์)

แนวทางที่สอง หากเป็นรถสาธารณะอื่นๆ เช่น รถแท็กซี่ รถบรรทุก รถบริการสาธารณะอื่นๆ ที่กฎหมายบังคับให้มีการติดตั้งเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ติดรถ หน่วยงานที่ควรมีหน้าที่ในการตรวจสอบและ ติดตามควรเป็นกรมการขนส่งทางบก อย่างไรก็ตามการตรวจสอบติดตาม จะเป็นการตรวจสอบและติดตาม ผ่านผู้ประกอบการ และให้ผู้ประกอบการไปเข้มงวดในการดูแล ติดตาม และตรวจสอบกับผู้ขับขี่ในบริษัทหรือ ในธุรกิจของตนเอง

โดยทั้ง 2 ส่วน หากมีการจัดจ้างคู่สัญญาจากหน่วยงานภายนอก ก็ให้ประสานรับส่งข้อมูลระหว่าง คู่สัญญาในฐานะที่เป็นหน่วยงานดำเนินการ บริหารจัดการ และกรมคุมประพฤติและกรมการขนส่งทางบกใน ในฐานะที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล

2) กลุ่มเป้าหมายและการแบ่งระยะในการนำนโยบายไปปฏิบัติ การกำหนดระยะเวลาบังคับใช้ และการรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่เห็นว่า ธุรกิจขนส่งสาธารณะที่มีการรับส่งคน เป็นกลุ่มที่ควรมีการติดตั้ง Alcohol Interlock มากที่สุด รองลงมาคือ กลุ่มคนที่ถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย โดยควรมีการแบ่งระยะการ บังคับใช้ ไม่ควรบังคับใช้กับทุกกลุ่มพร้อมกัน ควรมีช่วงของการทดลองมาตรการ และเมื่อมาตรการได้ผลดี จึงค่อยขยายผลไปบังคับใช้ในกลุ่มอื่น ๆ โดยกลุ่มเป้าหมายที่ควรมีการบังคับใช้ในระยะที่ 1 หรือระยะทดลอง มาตรการ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่เห็นว่า ควรเริ่มมีการทดลองกับกลุ่มคนที่ถูกดำเนินคดีข้อหาเมาแล้วขับ มากที่สุด

สำหรับกำหนดระยะเวลาในการบังคับใช้ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่เห็นว่าระยะเวลาในการบังคับใช้ Alcohol Interlock ควรมีการกำหนดระยะเวลาให้ชัดเจน หรือควรติดตั้งเท่ากับระยะเวลาที่ถูกคุมประพฤติ แต่หากเป็นรถสาธารณะก็ควรมีการติดตั้งตลอดระยะเวลาที่มีการใช้งาน นอกจากนี้มีผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เสนอว่า การติดตั้ง Alcohol Interlock สามารถเป็นทางเลือกหนึ่งในการลดระยะเวลาการถูกคุมประพฤติ หรือลด ระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้ หากมีการฝ่าฝืนในระหว่างมีการควบคุมพฤติกรรม หรือมีการกระทำที่ ไม่เหมาะสม เช่น การพยายามหลีกเลี่ยงการบังคับใช้เครื่องเป่าแอลกอฮอล์ติดรถ การพยายามดัดแปลง อุปกรณ์ หรือทำลายอุปกรณ์ หรือกระทำการใด ๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานที่ทำให้อุปกรณ์ผิดปกติ เสีย หรือไม่ทำงาน ต้องมีการเพิ่มโทษในการบังคับใช้เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ติดรถให้นานขึ้น หรืออาจมีโทษในการ จับคุกแทน รวมถึงหากมีการกระทำผิดซ้ำในช่วงระยะคุมประพฤติ หรือหลังจากระยะเวลาคุมประพฤติ แต่มี

การกระทำผิดในลักษณะเดียวกัน อาจจะต้องเพิ่มโทษให้มีการคุมประพฤติและติดตั้งเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ติดรถให้มีระยะเวลานานมากขึ้น โดยผู้กระทำความผิดในข้อหาเมาแล้วขับ และถูกกำหนดให้รอลงอาญา จะมีช่วงในการคุมประพฤติอยู่ในช่วง 1 ปี ถึง 2 ปี ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาล ซึ่งระยะเวลาในการติดตั้งคุมทอง (นามสมมติ) ผู้ให้ข้อมูลหลักด้านกฎหมาย ให้ความเห็นว่า

“เรื่องระยะเวลาจำกัดในระยะควรจะต้องจำกัดในช่วงระยะเวลาของรอลงอาญาเท่านั้น ไม่ใช่เข้าทำผิดครั้งเดียวเราจะให้เขาติดเครื่องนี้ไปตลอดชีวิต จึงต้องกำหนดระยะเวลาเท่ากับเวลาของรอลงอาญาเพราะในช่วงที่เขาถูกลงอาญาแล้วติดเครื่องนี้ไปถึง 2 ปี จะต้องถูกทดสอบโดยเครื่องนี้ทุกครั้ง จึงต้องกำหนดระยะเวลาให้สอดคล้องกับระยะเวลาการคุมประพฤติ อันนี้ก็เหมือนกับเราคุมประพฤติเขา โดยการคุมประพฤติที่มีเจ้าหน้าที่สอดส่องไม่ให้ไปเกี่ยวข้องกับมีนเมาเราก็เปลี่ยนเป็นให้เครื่องสอดส่องแทน และการฝ่าฝืนในระหว่างมีการควบคุมพฤติกรรม หรือมีการกระทำที่ไม่เหมาะสม เช่น การพยายามหลีกเลี่ยงการบังคับใช้เครื่องเป่าแอลกอฮอล์ติดรถ การพยายามดัดแปลงอุปกรณ์ หรือทำลายอุปกรณ์ หรือกระทำการใดๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานที่ทำให้อุปกรณ์ผิดปกติ เสีย หรือไม่ทำงาน ต้องมีการเพิ่มโทษในการบังคับใช้เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ติดรถให้นานขึ้น หรืออาจมีโทษในการจับคุกแทน รวมถึงหากมีการกระทำผิดซ้ำในช่วงระยะคุมประพฤติ หรือหลังจากระยะเวลาคุมประพฤติ แต่มีการกระทำผิดในลักษณะเดียวกัน อาจจะต้องเพิ่มโทษให้มีการคุมประพฤติและติดตั้งเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ติดรถให้มีระยะเวลานานมากขึ้น”  
(คุณทอง (นามสมมติ), 23 สิงหาคม 2566: สัมภาษณ์)

สำหรับระบบค่าใช้จ่ายและการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายว่า ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแสดงความคิดเห็นว่าเสนอทั้งระบบเช่า และระบบซื้อขาด และค่าใช้จ่ายคนที่ถูกดำเนินคดีข้อหาเมาแล้วขับ ควรเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นกลุ่มยากจน หรือมีปัญหาทางการเงิน ให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการสั่งการช่วยเหลือ โดยอาศัยเงินกองทุน หรือเงินจากภาครัฐในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ติดตั้ง ติดตาม ควบคุมและถอดอุปกรณ์

ในกรณีรณสาธาณณะ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นว่า เจ้าของที่ดำเนินกิจการขนส่งทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เป็นต้นสังกัดของกิจการนั้นๆ และการขนส่งของภาคเอกชน ควรเป็นเจ้าของกิจการในการดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเสนอให้มีนโยบายภาครัฐในการส่งเสริม สนับสนุนในการติดตั้ง Alcohol Interlock โดยการลดหย่อนภาษี และลดค่าเบี้ยประกันรถ

ในประเด็นกลุ่มเป้าหมายการนำนโยบายไปปฏิบัติ คุณพี (นามสมมติ) ผู้ให้ข้อมูลหลักทำงานในองค์กรไม่แสวงหากำไรด้านการป้องกันแก้ไขการดื่มแล้วขับ แสดงความเห็นเพิ่มเติมในกรณีนี้ว่า

“การนำเครื่องมือเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการพัฒนาแก้ไขปัญหาเป็นเรื่องที่ได้อยู่แล้ว สิ่งที่น่าสนใจ คือจะนำไปใช้กับกลุ่มคนกลุ่มไหน มองว่าถ้าเอาบริหารจัดการง่าย แต่อาจจะไม่เห็นผลการลดสถิติมาแล้วซ้ำมากนัก อาจใช้กับกลุ่มรศสาธารณะของรัฐ เพราะควบคุมได้ และเหมาะในการทดลองใช้มาตรการ แต่ถ้าประสิทธิผลในการลดสถิติการมาแล้วซ้ำ ก็ต้องใช้กับกลุ่มคนที่โดนคดีมาแล้วซ้ำทั้งนี้ก็สามารถเริ่มพร้อมกันได้”  
(คุณพี (นามสมมติ), 28 พฤศจิกายน 2566: สัมภาษณ์)

3) ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา ข้อสังเกต หรือข้อกังวล และผลลัพธ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น  
ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีข้อกังวลในเรื่องการดัดแปลงอุปกรณ์มีมากที่สุด รองลงมาคือการให้บุคคลอื่นไปแทน สำหรับผลลัพธ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการบังคับใช้ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เสนอว่าหากมีการใช้ในกลุ่มผู้ที่โดนลงโทษจากการซื้อหาตีมาแล้วซ้ำ ก็จะเป็นประโยชน์กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่ ที่จะตรวจสอบพฤติกรรมการตีมาแล้วซ้ำได้สะดวกขึ้น ในส่วนของการบังคับใช้ในรศสาธารณะจะเกิดประโยชน์ต่อสังคมในประเด็นปัญหาและข้อกังวลที่อาจจะเกิดขึ้น คุณกุล (นามสมมติ) ผู้ให้ข้อมูลหลักที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านระบบและกลไก แสดงความคิดเห็นว่า

“หากกรณีที่ต้องนำเครื่องไปติดตั้งกับรถแล้วใช้กับบุคคลที่ถูกควบคุมจะเป็นไปได้ไหมที่ เขาจะใช้วิธีการดัดแปลงจัดแต่งต่อตรงเพื่อสตาร์ทรถ โดยไม่ต้องผ่านระบบของเครื่อง ในส่วนนี้ก็ไม่ทราบ ถ้าถามไปยังต่างประเทศในเคสแบบนี้ ต่างประเทศก็คงตอบกลับมาว่า ในบ้านเขา คนเขาไม่มีพฤติกรรมแบบนี้ เพราะเขาไม่มีเคสในลักษณะนี้ก็ได้มีการพัฒนาหรือผลิตอะไรเพื่อจะรองรับปัญหาเหล่านี้ ปัจจุบันการใช้งานส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก ซึ่งมีระบบกล้องหนักรถ ถ้าใช้คู่กันก็สามารถควบคุมได้ระดับหนึ่ง เพราะปัจจุบันก็สามารถที่จะนำมาควบคุมพฤติกรรมคนขับตรวจสอบว่า คนขับมีความพร้อมในการขับรถในระดับใด เช่น วิเคราะห์การเร่งรถ หรือไม่ รับตำแหน่งของศีรษะอยู่ในระดับที่เหมาะสมหรือไม่ ถ้านำมาใช้ร่วมกันได้ก็จะต้องมีการประสานงานทำงานควบคู่ไปกับบริษัทที่มีกล้องเพื่อบันทึกหรือดูเวลาที่เขาเป่ากับเวลาในกล้อง  
(คุณกุล (นามสมมติ), 15 กันยายน 2566: สัมภาษณ์)

สำหรับผลเชิงบวกและความคุ้มค่ากับการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมองว่าหากสถิติการมาแล้วซ้ำน่าจะลดลง หากมีการบังคับใช้ได้จริง ซึ่งความคุ้มค่าของโครงการหากเกิดขึ้นจริง ต้องบอกว่าถ้าสามารถลดอุบัติเหตุแล้วรักษาชีวิตคนไว้ได้ ซึ่งข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ทำงานวิจัยด้านการป้องกันและแก้ไขการมาแล้วซ้ำ ได้ให้ข้อมูลจากงานวิจัยที่ผ่านมา งานวิจัยที่เคยทำการคำนวณความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนไทยต่อระบบเศรษฐกิจ โดยจำแนกมูลค่าความสูญเสียต่อรายปี พ.ศ. 2562 ตามผลกระทบที่เกิดขึ้น ได้แก่ กรณีเสียชีวิต 6.7 ล้านบาทต่อราย กรณีบาดเจ็บสาหัส 2 ล้านบาทต่อราย กรณีพิการ 4.8 ล้านบาทต่อราย และกรณีบาดเจ็บเล็กน้อย 56,000 บาทต่อราย ทั้งนี้มูลค่าความสูญเสียระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะสูงกว่าต่างจังหวัด โดยแตกต่างกันถึง 14% เมื่อวิเคราะห์โดยใช้วิธีพิจารณาต้นทุนที่สูญเสียจริงและต้นทุน

จากการขาดงาน และจากตัวเลขและมูลค่าความสูญเสียข้างต้น เมื่อนำมาคำนวณความคุ้มค่าในการนำนโยบายการติดตั้ง Alcohol Interlock มาบังคับใช้ในประเทศไทย โดยเปรียบเทียบกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับในปี พ.ศ.2566 จำนวน 6,701 คนต่อปี เมื่อนำมาคำนวณกับมูลค่าความสูญเสียกรณีเสียชีวิตพบว่า เป็นมูลค่ากว่า 44,896,700,000 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้ยังไม่นับรวมมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุมาแล้วขับ ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสาหัส พิการ หรือบาดเจ็บอื่น ๆ และข้อมูลจากมุมมองของผู้นำเข้าและจำหน่าย Alcohol Interlock มองว่า หากนโยบายนี้ถูกนำมาใช้จริงคิดว่าราคาจะถูกกลงกว่านี้แน่นอน รวมถึงเรื่องการนำเข้าและมาตรฐานน่าจะมีคนดูแลแบบไปในทิศทางที่ถูกต้อง เพราะปัจจุบันผู้ดูแลและมาตรฐานไม่ชัดเจน ทั้งนี้เมื่อมีการนำนโยบายมาปฏิบัติ ผู้วิจัยเสนอแบ่งงบประมาณที่จะต้องจัดเตรียม ได้เป็น 3 ประเด็น ดังนี้

1. ค่าจัดซื้อจัดจ้างอุปกรณ์ โดยภาครัฐต้องดำเนินการก่อน หลังจากนั้นจึงดำเนินการให้บุคคลที่ต้องใช้ทั้งรถขนส่งสาธารณะต่าง ๆ บุคคลที่ถูกศาลสั่งให้ดำเนินการติดตั้ง มาซื้อหรือเช่าอุปกรณ์ต่อไป เพื่อการควบคุมพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ
2. ค่าจ้างเหมาบริษัทที่รับผิดชอบการดูแลระบบการติดตาม ตรวจสอบต่าง ๆ รวมถึงการสอบวัดค่ามาตรฐาน การบำรุงและการดูแลรักษาอุปกรณ์
3. ค่าจัดอบรมบุคคลที่เกี่ยวข้องได้แก่ ศาล กรมคุมประพฤติ กรมการขนส่งทางบก และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ให้บริการขนส่งต่างๆ



รูปที่ 2 อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์



### รูปที่ 3 ขั้นตอนการลงพื้นที่เก็บข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่ 2 ผู้วิจัยเสนอแนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะในการบังคับใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ในประเทศไทย 4 ประเด็น ดังนี้

#### 1. ระยะเวลาบังคับใช้และกลุ่มเป้าหมาย

ผู้วิจัยแบ่งกลุ่มเป้าหมายในการนำนโยบายสาธารณะในการนำ Alcohol Interlock การบังคับใช้เป็นออกเป็นระยะ 3 ระยะ ได้แก่

1) ระยะทดลอง คือ ผู้เมาแล้วขับที่มีแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 50 mg/dL ขึ้นไป และรถโดยสารสาธารณะของรัฐในลักษณะกลุ่มทดลองขนาดเล็ก

2) ระยะขยายผล คือ รถโดยสารสาธารณะ รถขนส่งสาธารณะต่าง ๆ บริษัทที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง และบริษัทเช่ารถ

3) ระยะสร้างความยั่งยืน คือ ผู้สนใจรถที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ Alcohol Interlock จากโรงงาน โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ศาล กรมการขนส่งทางบกสำหรับกรณีรถที่อยู่ในความดูแลของกรมการขนส่งทางบก กรมคุมประพฤติสำหรับกรณีผู้กระทำความผิดฐานดื่มแล้วขับ และเจ้าหน้าที่ตำรวจ

## 2. มาตรการและบทลงโทษ

ผู้วิจัยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

### 1) กรณีผู้กระทำความผิด

(1) ใช้กับบุคคลที่กระทำความผิดครั้งแรก และผู้กระทำความผิดซ้ำ

(2) ความรุนแรงการบังคับใช้เพิ่มขึ้นตามปริมาณแอลกอฮอล์ จำนวนครั้งที่กระทำความผิด และผลกระทบจากการดื่มแล้วขับ

(3) หากมีการหลีกเลี่ยงไม่ใช้รถที่มีการติด Alcohol Interlock เช่น การให้ผู้อื่นช่วยเหลือ การดัดแปลงแก้ไขอุปกรณ์ การไปขับรถคันอื่นใดที่ไม่มี Alcohol Interlock ถือเป็นความผิดทางกฎหมายทั้งผู้กระทำความผิด และผู้เกี่ยวข้อง มีบทลงโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองประพฤติ 2559 มาตรา 46/1 ที่มีการเพิ่มเติมขึ้นใหม่ ยกเว้น กรณีการหนีอันตราย การช่วยเหลือฉุกเฉิน

### 2) กรณีรถสาธารณะที่ถูกบังคับติดตั้ง ได้แก่

(1) รถสาธารณะ เป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก 2522 ที่ให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง

(2) และรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน เป็นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ 2522 ซึ่งให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน

### 3. การกำหนดระยะเวลาการติดตั้ง Alcohol Interlock

ผู้วิจัยแบ่งออกเป็น 2 กรณี

1) สำหรับผู้กระทำความผิดตามระยะเวลาการถูกคุมประพฤติ

2) สำหรับรถสาธารณะที่ถูกบังคับติดตั้งตลอดเวลา เมื่อมีการใช้งานรถ

### 4. ค่าใช้จ่ายสำหรับการติดตั้ง Alcohol Interlock

ผู้วิจัยเสนอระบบ 2 ระบบ ได้แก่ ระบบเช่า และระบบซื้อขาด โดยความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ เช่น ค่าธรรมเนียม ค่าติดตั้ง ค่าดูแลรักษา ค่าอุปกรณ์ ค่าสอบเทียบ ค่าถอดอุปกรณ์ เป็นต้น แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม

1) สำหรับผู้กระทำความผิด ผู้กระทำความผิดเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย กรณีมีปัญหาการเงินมีกองทุนช่วยเหลือ

2) สำหรับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และบุคคลที่สมัครใจ ผู้เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง สำหรับมาตรการส่งเสริมในการติดตั้ง Alcohol Interlock ได้แก่ การลดหย่อนภาษี และลดค่าเบี้ยประกัน

## อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษาแนวทางในการกำหนดนโยบายสาธารณะในการบังคับใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ (Alcohol Interlock) เพื่อลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับในประเทศไทย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการนำ Alcohol Interlock มาใช้ในประเทศไทย เนื่องจากผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เชื่อว่า การมีเครื่องมือมาบังคับใช้จะทำให้พฤติกรรมดื่มแล้วขับลดลงน้อยลง หากมีการนำมาใช้อย่างจริงจัง สอดคล้องข้อเสนอของ World Health Organization Thailand (2020) ในการกำหนดมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยทางถนน 12 ประการ ในรายงานการทบทวนสถานะของประเทศไทย เทียบกับเป้าหมายระดับโลกในการลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน

สำหรับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการในการสังการส่วนใหญ่เห็นว่า คนกระทำความผิดควรให้ศาลสั่งดำเนินการ โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขหนึ่งในการถูกคุมประพฤติได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่อง การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดโดยไม่ใช้สถาบัน (Non-Punitive) โดยวิธีการคุมประพฤติ ที่ให้ผู้กระทำความผิดจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ศาลกำหนดซึ่งเป็นการบังคับกำกับกับการประพฤติปฏิบัติของจำเลย ข้อกำหนดกฎหมายต่าง ๆ นี้จะสอดคล้องกับข้อหาการกระทำความผิด การมีหลักการบังคับเช่นนี้ เท่ากับเป็นการควบคุมมิให้จำเลยกระทำความผิดขึ้นอีก คือ ไม่ก่ออาชญากรรม ที่ว่าการคุมประพฤติเป็นการควบคุมอาชญากรรมเนื่องจากว่า จำเลยได้กระทำความผิดมาแล้ว จำเลยจึงได้รับโทษโดยถูกจำกัดอิสรภาพบางประการ เพราะศาลวางข้อกำหนดเงื่อนไขการคุมประพฤติไว้เป็นข้อ ในขณะที่เดียวกันถ้าภายในช่วงเวลาที่ศาลสั่งให้คุมประพฤตินี้ จำเลยกระทำความผิดขึ้นมาอีกจำเลยก็ต้องถูกพิพากษาลงโทษ (อัจฉริยา ชูตินันท์, 2566) และการสำหรับคนสาธารณะให้สังการโดนกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นการป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ส่วนรวม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลองค์กรที่ดีของกรมการขนส่งทางบก (กรมการขนส่งทางบก, 2554)

กลุ่มเป้าหมายเสนอในการบังคับใช้ ส่วนใหญ่เห็นว่าควรบังคับใช้กับรถสาธารณะที่รับส่งคน โดยให้เห็นผลถึงการรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวม และผลกระทบที่รุนแรงหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น สำหรับการแบ่งระยะการนำนโยบายไปปฏิบัติ ส่วนใหญ่เห็นว่าควรมีการแบ่งระยะการบังคับใช้ สอดคล้องกับ หลายประเทศที่มีการทดลอง การประกาศใช้เป็นกฎหมายจริง เช่น ในประเทศออสเตรเลียได้เริ่มจากการทดลองใช้ในโครงการทดลองเล็ก ๆ กับอาสาสมัครชุมชนที่ได้รับการตัดสินใจตามคำสั่งศาล และหลังจากนั้นจึงค่อยมีประกาศใช้เป็นกฎหมายภายหลัง (Schonfeld & Sheehan, 2004) ประเทศฝรั่งเศส เริ่มจากการทดลองใช้ในปี ค.ศ. 2018 และหลังจากนั้นประมาณ 1 ปี จึงเริ่มมีการบังคับใช้จริงจัง หรือประเทศสวีเดน ที่มีการทดลองยาวนาน โดยเริ่มทดลองใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1999 และเริ่มบังคับใช้ในปี ค.ศ. 2012 (European Transport Safety Council, 2020)

สำหรับการบังคับใช้ในระยยะทดลอง เห็นว่าควรบังคับใช้กับผู้กระทำผิด อันดับ 1 ผู้กระทำความผิด และควรบังคับใช้ตั้งแต่ครั้งแรกที่กระทำความผิด เพื่อไม่ให้มีพฤติกรรมการติ่มแล้วซ้ำอีก สอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีลึงโทษเพื่อป้องกันเพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิด ไม่สามารถกระทำความผิดต่อได้ (นฤมล ถิ่นทอง, 2561) และ ทฤษฎีข่มขู่ยับยั้ง โดยเฉพาะหรือป้องกันโดยเฉพาะ (Specific Deterrence) (จุฬารัตน์ รัฐพิทักษ์สันติ, 2562) และอันดับ 2 คือ รดสาธารณะที่รับส่งคน เนื่องจากผู้ขับขี่รดสาธารณะที่รับส่งคน เป็นอาชีพที่ต้องมีชั่วโมงการ ขับรดต่อวันยาวนาน และต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของบุคคลอื่นจำนวนมาก ซึ่งหากสามารถบังคับใช้กับบุคคล กลุ่มนี้ จะช่วยลดอุบัติเหตุและการสูญเสียจากการติ่มแล้วซ้ำ ทำให้สังคมส่วนรวมเกิดความสงบสุขมากขึ้น

โดยระยะเวลาการบังคับใช้เท่ากับระยะเวลาการถูกคุมประพฤติ และการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของ ผู้กระทำผิด ให้รับผิดชอบโดยผู้กระทำ เพราะการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง จะทำให้ผู้กระทำผิดตระหนัก และคิดมากขึ้นในการกระทำความผิด หรือการกระทำผิดซ้ำมากยิ่งขึ้น สอดคล้องทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) ที่กล่าวว่า มนุษย์มีเจตจำนงอิสระ (Free will) ที่จะเลือกกระทำหรือการกระทำ ผิดได้ด้วยตนเอง โดยผู้ที่กระทำความผิดตามกฎหมายจะประเมินความรุนแรงของบทลงโทษที่ได้รับ รวมถึง มูลค่าและผลตอบแทนจากการกระทำความผิด (ธงไทย ไพเราะ, 2561) หรือหากกรณีมีปัญหาการเงิน สามารถ ขอความช่วยเหลือ โดยใช้เงินกองทุน หรือความช่วยเหลือจากภาครัฐ ซึ่งเป็นการกระทำเพื่อสังคมส่วนรวม และถือเป็นหน้าที่หนึ่งของรัฐที่จะมุ่งรักษาผลประโยชน์ของสังคมเป็นส่วนรวมเพียงอย่างเดียวนั้นย่อมไม่อาจทำ ได้ รัฐจะต้องรับรองและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนส่วนรวม สอดคล้องกับแนวคิดในเรื่อง ประโยชน์สาธารณะที่การตอบสนองความต้องการร่วมกันของคนส่วนใหญ่ในสังคม ไม่ใช่เพียงตอบสนองความ ต้องการของเอกชนผู้ใดผู้หนึ่ง เช่น ความสงบ ปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้เกี่ยวข้องกับจราจร ทางบกเป็นความต้องการร่วมกันของคนในสังคม ถือเป็นประโยชน์สาธารณะที่เรียกร้องให้รัฐต้องคุ้มครองให้ ดำรงไว้ (มารีญา เทพสิทธิ, 2559) สำหรับรดสาธารณะอื่น ๆ ให้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง และติดตั้ง ตลอดระยะเวลาที่มีการใช้งานพาหนะ ในด้านมาตรการส่งเสริม ส่วนใหญ่เห็นว่าการลดหย่อนภาษีเป็น มาตรการที่ดี เพราะ เป็นมาตรการที่เห็นผลชัดเจน และภาครัฐมีมาตรการในลักษณะนี้มาแล้วหลายครั้ง

ปัญหา ข้อกังวล ข้อสังเกตที่ผู้ให้ข้อมูลเสนอมากที่สุดคือ การดัดแปลงอุปกรณ์เพราะนิสัยคนไทยเป็น คนไม่ค่อยตรงไปตรงมา และไม่เคารพกฎหมาย ข้อกฎหมายที่ควรปรับแก้ไขมากที่สุด คือ หรือข้อบังคับที่ เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์พระราชบัญญัติจราจร

## กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัย “การศึกษาแนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะ ในการบังคับใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์เพื่อลดพฤติกรรมการติ่มแล้วซ้ำ ในประเทศไทย” ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยและนวัตกรรมจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 การส่งเสริมให้เกิดการนำนโยบายมาปฏิบัติ โดยหน่วยงานภาครัฐควรจัดทำโครงการนำร่องสำหรับการใช้อุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะหน่วยงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ เพื่อปรับปรุงคุณภาพ ข้อกำหนด ก่อนนำมาบังคับในวงที่กว้างขึ้น และให้เหมาะสมกับสังคมไทยในอนาคต

1.2 การส่งเสริมการผลิตใช้เพื่อลดต้นทุนในการนำเข้า โดยภาครัฐส่งเสริมให้หน่วยงานภาคอุตสาหกรรมได้ศึกษา คิดค้น และพัฒนาอุปกรณ์ควบคุมการสตาร์ทด้วยปริมาณแอลกอฮอล์ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถผลิต ติดตั้ง และพัฒนาระบบต่าง ๆ ได้เอง เพื่อให้การใช้งานเหมาะสมกับการบังคับใช้ในประเทศไทย

### 2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

เพื่อให้การบังคับใช้เครื่องตรวจจับแอลกอฮอล์ได้รับการผลักดันไปสู่การปฏิบัติจริงในประเทศไทย ผู้วิจัยเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

2.1 การวิจัยเพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อร่างข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและร่างกฎหมายจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยอาศัยการวิจัยเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพในลักษณะการสนทนากลุ่ม และการฟังเสียดสาธารณะ (Public Hearing)

2.2 การวิจัยเพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และการพัฒนาระบบการตั้งด่านตรวจในมุมมองของผู้ปฏิบัติ และมุมมองของประชาชน เพราะ การตั้งด่านตรวจที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น จะช่วยให้อัตราการจับกุมผู้กระทำผิด ซึ่งถือเป็นด่านแรกที่จะทำให้การใช้ Alcohol Interlock เกิดขึ้น

2.3 การวิจัยเพื่อพัฒนาระบบการพิจารณาคดี และการทบทวนยึดถือในคดีเกี่ยวกับการดื่มแล้วขับ เพื่อให้การคำพิพากษา สอดคล้องแนวทางการบังคับใช้ Alcohol Interlock

2.4 การวิจัยเพื่อการประเมินประสิทธิภาพ Alcohol Interlock เพื่อให้พัฒนาองค์ความรู้ด้านเครื่องมือ เทคนิคและกลไก

2.5 การวิจัยเพื่อประเมินโครงการนำร่องในการบังคับใช้ Alcohol Interlock เพื่อค้นหาปัญหา และอุปสรรคจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.6 การวิจัยเพื่อศึกษาประเด็นการยอมรับของผู้บริโภค และศึกษารายละเอียดของประเทศผู้ผลิต ราคา และวิธีการใช้งาน และประสิทธิภาพการใช้งานทั้งในรถยนต์ และรถจักรยานยนต์

## เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2554). นโยบายการกำกับดูแลองค์การที่ดี กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2567. แหล่งที่มา : <https://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER22/DRAWER025/GENERAL/DATA0000/00000011.PDF>
- นฤมล ถิ่นทอง. (2561). มาตรการทางเลือกทดแทนโทษประหารชีวิต. Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD). 3606. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2567. แหล่งที่มา: <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/3606>
- เทอดศักดิ์ เดชคง. (2561). การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดในคดีเมาขับด้วยเทคนิคการสนทนาสร้างแรงจูงใจ โดยพนักงานคุมประพฤติ. รายงานวิจัยและการประยุกต์ใช้ประสิทธิผลการสนทนาสร้างแรงจูงใจต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในผู้ถูกคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับของสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร.
- ไทยพับลิก้า. (2567). สถิติ 5 ปี “ดื่มแล้วขับ”ไทยสูญ 3.7 แสนล้าน เสนอเพิ่มโทษ-บังคับใช้เข้มขึ้น เหตุคนไม่กลัวกฎหมายทำผิดซ้ำพุง. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2567. แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2024/09/drunk-driving-costs-over-three-billion-baht-in-past-five-years/>
- ธงไทย ไพเราะ. (2561). การแก้ปัญหาการทะเลาะวิวาทด้วยทฤษฎีอาชญาวิทยา: กรณีศึกษาสถานประกอบการบนถนนข้าวสาร. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยรังสิต.
- ภาณุพงศ์ สีหามาตย์. (2559). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้กระทำผิดกรณีมีเงินเมาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในขณะที่ขังขังยานพาหนะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มารีญา เทพลีธา. (2559). มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถที่บริโภคสุรา. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัย: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- จุฬารัตน์ รัฐพิทักษ์สันติ. (2562). ความกลัวต่อการตัดสินใจกระทำผิดซ้ำในคดียาเสพติดของผู้ต้องขังที่เคยกระทำผิดซ้ำ. Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD). 9823. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อ 22 มกราคม 2567. แหล่งที่มา : <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/9823>.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2566). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อ 22 มกราคม 2567. แหล่งที่มา : <https://roadsafety.disaster.go.th/roadsafety/download/7377?id=21555>

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย.  
(2562). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561.  
ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ 22 มกราคม 2567. แหล่งที่มา : <https://www.otp.go.th/post/view/3548>
- อัจฉริยา ชูตินันท์. (2566). *อาชีววิทยาและทัณฑวิทยา*. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
- Elder, R. W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L., Compton, R., & Task Force on Community Preventive Services. (2011). Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: a Community Guide systematic review. *American journal of preventive medicine*, 40 (3), 362–376. Online. Retrieved May 20,2024, from: <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2010.11.012>
- European Transport Safety Council. (2020). Alcohol Interlock in Europe: An Overview of Current and Forthcoming Programmes. Brussels. *Online*. Retrieved May 23,2024, from: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/ALCOHOL\\_INTERLOCKS\\_FINAL.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/ALCOHOL_INTERLOCKS_FINAL.pdf)
- Heydari, S., Hickford, A., McIlroy, R., Turner, J., & Bachani, A. M. (2019). Road safety in low-income countries: state of knowledge and future directions. *Sustainability*, 11 (22), 6249. Online. Retrieved 25 January 2024 from: <https://doi.org/10.3390/su11226249>
- Movendi International. (2022). Driving Under the Influence of Alcohol Is of Epidemic Proportions in Thailand. *Online*. Retrieved December 23,2024, from <https://movendi.ngo/news/2022/04/20/driving-under-the-influence-of-alcohol-is-of-epidemic-proportions-in-thailand/>
- Schonfeld, C., & Sheehan, M. (2004). Critical Overview of Alcohol Ignition Interlock Programs in Australia. *Online*. Retrieved 25 January 2024 from: The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine: [https://eprints.qut.edu.au/591/1/schonfeld\\_critical.PDF](https://eprints.qut.edu.au/591/1/schonfeld_critical.PDF)
- Vichitkunakorn, P., Khampang, R., Leelahavarong, P., Nontarak, J., & Assanangkornchai, S. (2024). Cost-utility analysis of an alcohol policy in Thailand: a case study of a random breath testing intervention. *BMC health services research*, 24 (1), 739. <https://doi.org/10.1186/s12913-024-11189-4>
- World Health Organization (2012). European action plan to reduce the harmful use of alcohol 2012–2020. WHO Regional Office for Europe: Copenhagen, Denmark. *Online*. Retrieved 30 January 2024 from: <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289002868>
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018. Management of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence and Injury Prevention (NVI): Geneva, Switzerland. *Online*. Retrieved 30 January 2024 from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- World Health Organization Thailand. (2020). *Thailand's status against 12 Global Road Safety Performance Targets: Review of Thailand's status against voluntary global targets for road safety risk factors and service delivery mechanism*. World Health Organization Country Office for Thailand: Nonthaburi.
- World Health Organization. (2024). SDG Target 3.6 Halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents. *Online*. Retrieved May 20,2024, from: [https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/sdg-target-3\\_6-road-traffic-injuries](https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/sdg-target-3_6-road-traffic-injuries)