

การเปรียบเทียบนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วจับ:

มุมมองอาชญาวิทยาระหว่างไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น*

Comparative Criminological Perspectives on Drunk Driving Policies and Law

Enforcement: Thailand, England, and Japan

ณัฐวุฒิ ปัญจชัย (Natthawut Panchachai)¹

สุมณฑิพย์ จิตสว่าง (Sumonthip Chitsawang)²

¹นิสิตระดับปริญญาเอก หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม
ภาควิชาสังคมและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Doctoral Student in the Doctor of Philosophy Program in Criminology and Criminal Justice,
Department of Sociology and Anthropology, Faculty of Political Science, Chulalongkorn University.

E-mail: 6481003624@student.chula.ac.th

²รองศาสตราจารย์ ดร., อาจารย์ประจำสาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมและ
มานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Associate Professor Ph.D., Faculty Member in the Program in Criminology and Criminal Justice,
Department of Sociology and Anthropology, Faculty of Political Science, Chulalongkorn University

Corresponding author, Email: Sumonthip.c@chula.ac.th

Received: 27 May 2025

Revised: 19 June 2025

Accepted: 14 October 2025

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้ศึกษาการเปรียบเทียบนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วจับใน 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น โดยใช้กรอบแนวคิดด้านอาชญาวิทยา ได้แก่ ทฤษฎีบรรทัดฐานทางสังคม ทฤษฎียับยั้ง ทฤษฎีพื้นที่ฟู และแนวคิดความยุติธรรมเชิงกระบวนการ การวิจัยใช้ระเบียบวิธีวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบเชิงคุณภาพจากข้อมูลเอกสารทฤษฎีในกรอบ 10 ปีที่ผ่านมา ผลการศึกษาพบว่า ญี่ปุ่นเน้นการควบคุมทางสังคมและ

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร: กรณีศึกษามาแล้วจับในพื้นที่กรุงเทพมหานคร” ตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การลงโทษที่ครอบคลุมทุกฝ่าย อังกฤษใช้ระบบลงโทษแบบมีเงื่อนไขและฟื้นฟูควบคู่กับการป้องกันปราม ขณะที่ไทยยังขาดความสม่ำเสมอในการบังคับใช้และมาตรการฟื้นฟูเชิงพฤติกรรม นอกจากนี้ยังพบว่าระบบกฎหมายแบบ Civil Law ในไทยและญี่ปุ่นมีผลต่อการกำหนดบทลงโทษที่ตายตัว ในขณะที่ Common Law ของอังกฤษเปิดให้ใช้ดุลพินิจมากกว่า บทความเสนอให้ประเทศไทยออกแบบโปรแกรมบำบัดพฤติกรรมมาแล้วับบูรณาการเทคโนโลยีกับระบบแต้มใบขับขี่ และสร้างกลไกชุมชนร่วมป้องกันความผิดซ้ำ เพื่อลดอัตราการกระทำผิดและยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน

คำสำคัญ: เมาแล้วขับ, การบังคับใช้กฎหมาย, อาชญวิทยาเปรียบเทียบ

Abstract

This article compares drunk driving policies and legal enforcement in three countries: Thailand, England, and Japan. It employs a criminological framework including Social Norms Theory, Deterrence Theory, Rehabilitation, and Procedural Justice. The research uses qualitative comparative analysis based on secondary documentary sources from the past ten years. The findings indicate that Japan emphasizes social control and holds all related parties legally accountable. England applies conditional sentencing, balancing deterrence with rehabilitation. Thailand, however, still lacks consistent enforcement and behavioral rehabilitation measures. The study also reveals that Civil Law systems in Thailand and Japan tend to impose fixed penalties, while the Common Law system in England allows for more judicial discretion. Policy recommendations include implementing behavioral treatment programs for offenders, integrating surveillance technology with a demerit point system, and fostering community-based mechanisms to prevent recidivism—aiming to reduce drunk driving and enhance road safety.

Keywords: Drunk Driving, Law Enforcement, Comparative Criminology

บทนำ

การขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ถือเป็นปัญหาอาชญากรรมที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและความปลอดภัยของประชาชนทั่วโลก องค์การอนามัยโลก (WHO, 2023) รายงานว่าในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณ 1.3 ล้านคน โดยสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากกรณีเมาแล้วขับอยู่ที่ราว 20–30% ในหลายประเทศ (WHO, 2018; 2023)

ประเทศไทยเผชิญกับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 25.4 ต่อแสนประชากร (WHO, 2023) โดยเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิตวันละ 50 คน และกว่า 14% เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ (WHO, 2018) แม้จะ

มีกฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ 0.05% สำหรับผู้ขับขีทั่วไ้ และมาตรการรณรงค์ “ดื่มไม่ขับ” แต่การบังคับใช้ยังไม่ต่อเนื่อง (Assanangkornchai et al., 2024) ขณะเดียวกัน พฤติกรรมการดื่มในสังคมไทย ยังผูกโยงกับกิจกรรมสังสรรค์ (Moolasart & Chirawatkul, 2012) และการบังคับใช้บางแนวทาง เช่น การให้ทำงานในห้องดับจิต (The Guardian, 2016) ยังเป็นเพียงมาตรการเฉพาะกิจ

อังกฤษมีกฎหมายกำหนด BAC ที่ 0.08% และอัตราการเสียชีวิตจากเมาแล้วขับราว 18% ของทั้งหมด (Department for Transport, 2024) แม้โดยรวมจะอยู่ในระดับต่ำ แต่ยังคงมีผู้ฝ่าฝืนซ้ำ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขีที่ไม่เกรงกลัวต่อโทษ (RAC, 2024) แนวทางการลงโทษของอังกฤษมีทั้งโทษรุนแรงและระบบโทษมีเงื่อนไข ผสานกับการรณรงค์สาธารณะที่ยาวนาน เช่น โครงการ THINK! (Department for Transport, 2010; Tay, 2010)

ญี่ปุ่นมีกฎหมายเข้มงวดมาก โดยกำหนด BAC ที่ 0.03% และมีโทษครอบคลุมถึงผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ผู้โดยสารหรือผู้ขายแอลกอฮอล์ให้ผู้ขับขี (Kyodo News, 2007) ความร่วมมือของสังคม และวัฒนธรรมที่ไม่ยอมรับการเมาแล้วขับช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากกรณีนี้ลงเหลือเพียง 3.9% (International Transport Forum, 2023) และลดลงมากหลังการแก้กฎหมายในปี 2002 และ 2007 (Nagata et al., 2008)

เมื่อเปรียบเทียบทั้งสามประเทศ พบว่าความแตกต่างด้านวัฒนธรรม บรรทัดฐานทางสังคม และกลไกในกระบวนการยุติธรรม มีผลอย่างมากต่อประสิทธิภาพของมาตรการเมาแล้วขับ งานวิจัยนี้จึงมุ่งวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบในมิติทางอาญาวิทยา เพื่อเสนอแนวทางที่สอดคล้องกับบริบทไทยในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

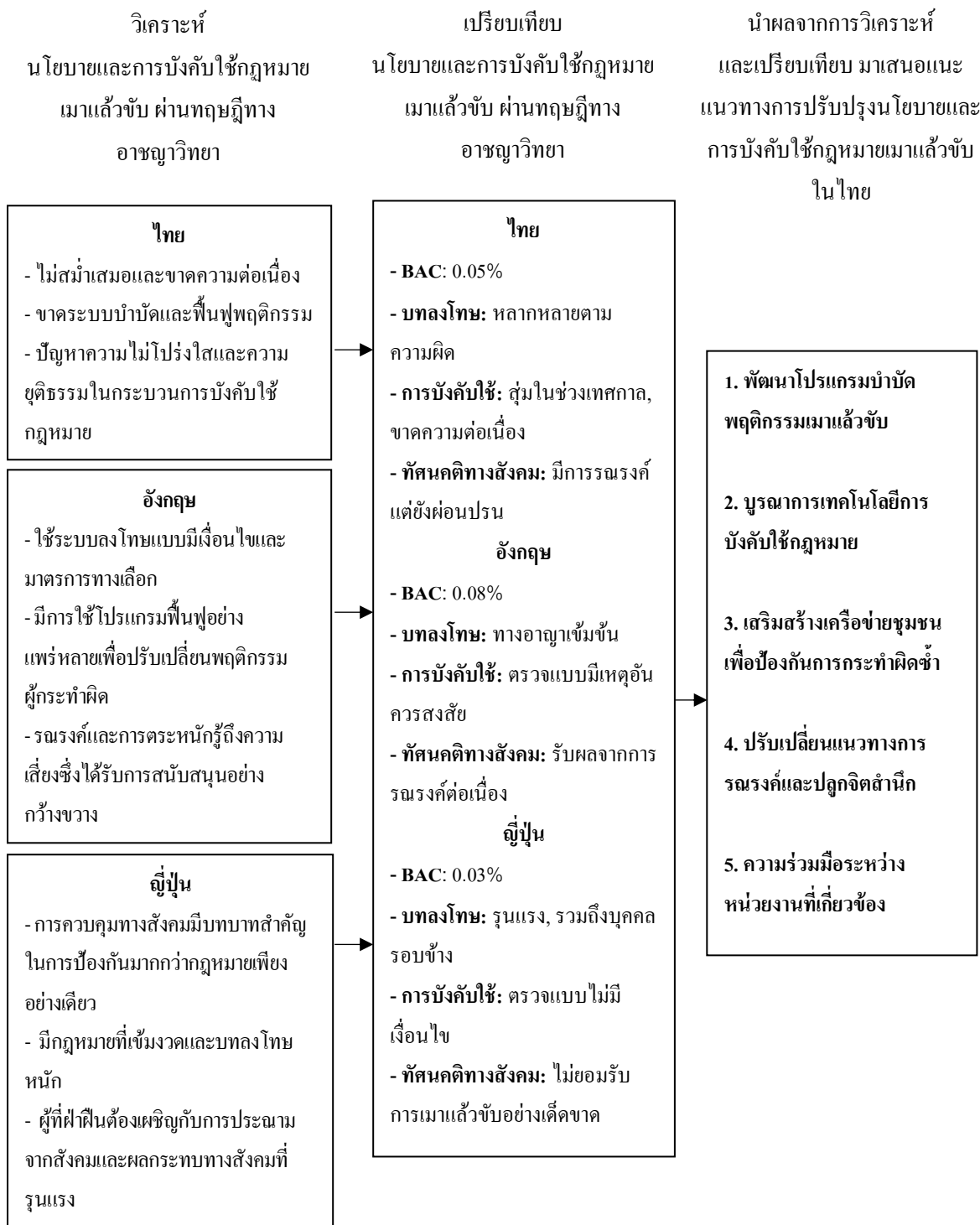
1. เพื่อวิเคราะห์และเปรียบเทียบความแตกต่างของนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับระหว่างประเทศไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น ที่มีผลกระทบต่ออัตราการกระทำผิดซ้ำและความปลอดภัยทางถนน
2. เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทยเพื่อลดอัตราการเมาแล้วขับและเพิ่มความปลอดภัยบนถนน

กรอบแนวคิดการวิจัย

งานวิจัยนี้ใช้กรอบแนวคิดแบบบูรณาการ โดยเชื่อมโยง 3 มิติ ได้แก่ 1) Social Norms Theory ว่าด้วยอิทธิพลของค่านิยมสังคม (Ross, 1984) 2) ความแตกต่างของระบบกฎหมาย Common Law และ Civil Law และ 3) ความสมดุลระหว่างการยับยั้งและการฟื้นฟู (Webster et al., 2020) เพื่อวิเคราะห์และเปรียบเทียบนโยบายและการบังคับใช้ในแต่ละประเทศ

สมมติฐานหลักของงานนี้คือ ประเทศที่มีบรรทัดฐานทางสังคมเข้มแข็ง ระบบกฎหมายครอบคลุม และมีการผสมผสานมาตรการเชิงยับยั้งกับการฟื้นฟูอย่างเหมาะสม จะสามารถลดการกระทำผิดซ้ำและ

ยกระดับความปลอดภัยทางถนนได้อย่างยั่งยืน ตลอดจนพัฒนานโยบายของไทยให้ทันต่อบริบทสังคมและความท้าทายด้านอุบัติเหตุในปัจจุบัน



ทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาปรากฏการณ์การเมาแล้วขับซึ่งมีอิทธิพลอย่างมากต่อความปลอดภัยบนท้องถนน ความเข้าใจถึงบริบททางสังคมและกฎหมายที่หลากหลายจึงมีความสำคัญยิ่ง ทฤษฎีบรรทัดฐานทางสังคม (Social Norms Theory) และทฤษฎียับยั้ง (Deterrence Theory) ถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์ว่ากลไกทางสังคมและกฎหมายมีผลอย่างไรในการควบคุมและป้องกันพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการกระทำผิด การศึกษานี้มุ่งเปรียบเทียบประเทศที่มีระบบกฎหมายและบรรทัดฐานทางสังคมที่แตกต่างกัน เพื่อหาข้อเท็จจริงที่มีผลต่อการลดอัตราการเมาแล้วขับและเพิ่มความปลอดภัยบนถนน นอกจากนี้ การวิเคราะห์นี้ยังช่วยให้เราสามารถสรุปแนวทางในการพัฒนานโยบายที่จะนำไปสู่การควบคุมและป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายได้อย่างมีประสิทธิภาพ.

1. ทฤษฎีบรรทัดฐานทางสังคมกับพฤติกรรมเมาแล้วขับ

Social Norms Theory อธิบายว่าพฤติกรรมของบุคคลมักถูกกำหนดโดยสิ่งที่สังคมยอมรับหรือไม่ยอมรับ แรงกดดันจากสังคมที่เกิดจาก Injunctive Norms (ความเชื่อว่าบางสิ่งไม่ควรกระทำ) และ Descriptive Norms (สิ่งที่คนส่วนใหญ่กระทำจริง) สามารถชี้แนะให้บุคคลหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง เช่น เมาแล้วขับ (Ross, 1984) ในประเทศญี่ปุ่น การเมาแล้วขับถูกสังคมรังเกียจอย่างรุนแรง ผู้ฝ่าฝืนเสี่ยงต่อการสูญเสียชื่อเสียงและหน้าที่การงาน ซึ่งทำให้ประชาชนหลีกเลี่ยงการขับขีหลังดื่มแม้ในระดับเบา (Nagata et al., 2006) อังกฤษเองมีการรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับตั้งแต่ทศวรรษ 1980 ทำให้บรรทัดฐานของสังคมเปลี่ยนไปในทางที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมดังกล่าวอย่างชัดเจน (Webster et al., 2020)

ในบริบทไทย แม้จะมีการรณรงค์และสร้างความตระหนักมากขึ้น แต่บรรทัดฐานทางสังคมที่ยับยั้งการเมาแล้วขับยังไม่เข้มแข็ง เช่น การไม่ดักเตือนเพื่อนที่เมาแล้วจะขับ หรือค่านิยมแบบ “คอแข็ง” ที่ยังพบในหลายพื้นที่ (จิตรมหีมา และคณะ, 2566) งานวิจัยในไทยพบว่า การรับรู้กฎหมายเข้มงวดและการรับรู้ว่าการรอบข้างไม่สนับสนุนการเมาแล้วขับ เป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงในการตัดสินใจขับรถหลังดื่มได้อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Social Norms Theory ที่มองว่าทัศนคติและพฤติกรรมของผู้อื่นมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของบุคคล

2. การตอบสนองของกระบวนการยุติธรรม

ในเชิงอาชญาวิทยา การตอบสนองของระบบยุติธรรมต่อปัญหาเมาแล้วขับสะท้อนถึงท่าทีของรัฐต่อพฤติกรรมอันตรายนี้ โครงสร้างของกระบวนการยุติธรรม เช่น ตำรวจ ศาล และหน่วยงานคุมประพฤติ มีบทบาทในการกำหนดทั้งระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย และแนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำผิด

ประเทศไทยมีระบบที่เปิดให้ศาลใช้ดุลยพินิจกำหนดมาตรการฟื้นฟู เช่น รอลงอาญาและการเข้าอบรม แม้จะสะท้อนถึงแนวคิดในการแก้ไขฟื้นฟูมากกว่าการลงโทษแบบเด็ดขาด แต่ปัญหาคือความไม่สม่ำเสมอของการบังคับใช้และความหนาแน่นของคดี (Clark et al., 2017; ไวกจน์ กลุาชัย, 2555)

อังกฤษเน้นการลงโทษควบคู่กับการสร้างทางเลือก เช่น โปรแกรม “Drink-Driver Rehabilitation” ที่ให้ส่วนลดระยะเวลาห้ามขับหากผู้กระทำความผิดเข้ารับการอบรมอย่างจริงจัง (Webster et al., 2020) ญี่ปุ่นใช้ระบบกฎหมายที่เข้มงวดและลงโทษผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ด้วย เช่น ผู้โดยสารที่ไม่ห้ามผู้ขับขี่ที่เมาซึ่งสะท้อนถึงแนวทางการควบคุมทางสังคมในวงกว้าง (Nagata et al., 2008)

3. ทฤษฎียับยั้ง กับ การฟื้นฟูและการควบคุมทางสังคม

Deterrence Theory เน้นว่าความรุนแรง ความแน่นอน และความรวดเร็วของบทลงโทษจะทำให้บุคคลไม่กล้ากระทำความผิด (Nagin, 2013) เช่น การเพิ่มจำนวนด่านตรวจแอลกอฮอล์หรือใช้เครื่องเป่าวัดแอลกอฮอล์ในที่เกิดเหตุ จะช่วยเพิ่ม “โอกาสในการถูกจับ” ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงการเมาแล้วขับ (Ross, 1984)

อย่างไรก็ตาม ทฤษฎียับยั้งมีข้อจำกัดในผู้ที่มีภาวะติดสุราเรื้อรังหรือไม่สามารถประเมินความเสี่ยงได้ชัดเจนขณะอยู่ในภาวะมึนเมา ซึ่งทำให้แนวทางฟื้นฟู (Rehabilitation Theory) และการควบคุมทางสังคม (Social Control Theory) มีความสำคัญควบคู่กันไป การให้ผู้กระทำความผิดเข้ารับการอบรม บำบัด หรือสร้างความเชื่อมโยงกับครอบครัวและสังคมจะช่วยลดโอกาสการกระทำความผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Hirschi, 1969; Jou & Hsu, 2025)

โปรแกรมฟื้นฟูในอังกฤษและไทยมีแนวทางที่คล้ายกัน เช่น การอบรม ความรู้เรื่องผลกระทบของเมาแล้วขับ การพบเหยื่อ และกิจกรรมบริการสังคม ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งของ “การควบคุมทางสังคมเชิงบวก” ที่ช่วยสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในระยะยาว (Webster et al., 2020; ต่อจิต จิตรมหีมา และคณะ, 2566)

4. บริบทกฎหมาย Common Law กับ Civil Law

ระบบ Common Law เช่น อังกฤษ มักให้อำนาจศาลในการตีความและใช้ดุลยพินิจ ในขณะที่ระบบ Civil Law อย่างไทยและญี่ปุ่นกำหนดรายละเอียดของความผิดและบทลงโทษไว้อย่างชัดเจนในกฎหมาย

ในอังกฤษ แม้จะมีกฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์ แต่ศาลสามารถกำหนดโทษได้ตามความเหมาะสม เช่น เพิกถอนใบขับขี่จนานื่นขึ้นในกรณีทำผิดซ้ำ ส่วนในญี่ปุ่น การลงโทษผู้เกี่ยวข้อง เช่น ผู้โดยสารหรือเจ้าของรถ ถือเป็นกลไกควบคุมทางสังคมในเชิงกฎหมายที่โดดเด่น (ต่อจิต จิตรมหีมา และคณะ, 2566)

ประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติลักษณะนี้ แม้จะมีข้อเสนอให้ปรับแก้ เช่น การเอาผิดกับเจ้าของสถานบันเทิงที่ปล่อยลูกค้าเมาแล้วขับ ซึ่งสะท้อนความต่างของปรัชญากฎหมายที่มีผลต่อแนวโน้มนโยบายในการป้องกันปัญหาเมาแล้วขับ

ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพที่ใช้การวิจัยเชิงเอกสารควบคู่กับการวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงคุณภาพ (Qualitative Comparative Analysis – QCA) เพื่อศึกษานโยบายและการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเมาแล้วขับในสามประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น อย่างเท่าเทียมกัน โดยแต่ละประเทศถูกพิจารณาเป็นหนึ่งกรณีศึกษา (case) ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงอาชญาวิทยา ผู้วิจัยมุ่งเน้นให้การวิเคราะห์ครอบคลุมทั้งสามประเทศอย่างสมดุล โดยไม่มีประเทศใดได้รับการเน้นย้ำเป็นพิเศษ ทั้งนี้ การใช้วิธี QCA ช่วยให้สามารถเปรียบเทียบกรณีต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ และระบุปัจจัยหรือรูปแบบเชิงคุณภาพที่เหมือนและแตกต่างกันระหว่างแต่ละประเทศได้อย่างมีหลักฐานสนับสนุน (Ragin, 2014)

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้อาศัยข้อมูลทุติยภูมิทั้งหมด โดยรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องในช่วงระยะเวลา 10 ปีล่าสุด (พ.ศ. 2557-2567) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย

1. กฎหมายและข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการเมาแล้วขับในแต่ละประเทศ (เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบกของไทยที่แก้ไขเพิ่มเติม, *Road Traffic Act 1988* และกฎหมายแก้ไขของอังกฤษ และกฎหมายจราจรทางบกของญี่ปุ่น) ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลหลักในการเปรียบเทียบโครงสร้างกฎหมายของทั้งสามประเทศ

2. นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ภาครัฐ ด้านความปลอดภัยทางถนนและการลดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ (เช่น *Road Safety Statement 2019: A Lifetime of Road Safety* ของสหราชอาณาจักร (Department for Transport, 2019) และรายงานสถานภาพหรือแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของญี่ปุ่น (Cabinet Office (Japan), 2021)) เพื่อเปรียบเทียบแนวทางเชิงนโยบายของภาครัฐในแต่ละประเทศ

3. รายงานและข้อมูลสถิติระดับชาติและระหว่างประเทศ จากองค์กรที่เชื่อถือได้ (เช่น รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization, 2018) ที่มีข้อมูลมาตรการเมาแล้วขับในทั้งสามประเทศ) เพื่อใช้เป็นเกณฑ์อ้างอิงและตรวจสอบความสอดคล้องของข้อมูลระหว่างประเทศ

4. งานวิจัยและบทความวิชาการ ที่เผยแพร่ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเกี่ยวกับการเมาแล้วขับนโยบาย หรือการบังคับใช้กฎหมายในไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น (เช่น งานวิจัยเชิงเปรียบเทียบระบบคะแนนความประพฤติในการจับที่รวมประเด็นเมาแล้วขับของไทยเทียบกับมาตรฐานสากล (ปริญญญา บุญผดุง, 2564)) เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดและผลการศึกษาจากมุมมองทางวิชาการมาประกอบการวิเคราะห์

5. บทความข่าวและรายงานจากสื่อมวลชน ที่มีเนื้อหาสาระเกี่ยวกับสถานการณ์การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับในทั้งสามประเทศในช่วงเวลาที่กำหนด โดยคัดเลือกจากแหล่งข่าวที่น่าเชื่อถือ (เช่น สถิติการจับกุมผู้เมาแล้วขับช่วงเทศกาลที่รายงานโดยสื่อหลักของแต่ละประเทศ) เพื่อเสริมข้อมูลบริบทสถานการณ์และการปฏิบัติจริง

ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลเริ่มจากการค้นหาและคัดเลือกเอกสารตามเกณฑ์ข้างต้น โดยพิจารณาความน่าเชื่อถือของแหล่งที่มาและความเกี่ยวข้องกับประเด็นวิจัย จากนั้นจัดระบบเอกสารเหล่านั้นตามประเทศและประเภทของเอกสารเพื่อเตรียมสำหรับการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหาเชิงคุณภาพ โดยอาศัยการวิเคราะห์แก่นสาระของข้อมูลเป็นหัวข้อหรือธีม (Thematic Analysis) ผสมผสานกับกรอบการเปรียบเทียบนโยบายระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบ แต่ละเอกสารที่รวบรวมได้ถูกอ่านอย่างละเอียดและทำการ **โค้ด (Coding)** เพื่อระบุประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วบ้าง จากนั้นจึงจัดกลุ่มโค้ดเหล่านี้ออกเป็นหัวข้อหรือ “ธีม” หลัก ๆ ตามประเด็นวิจัย เช่น **ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่กฎหมายกำหนด** **บทลงโทษและมาตรการลงโทษ** **วิธีการบังคับใช้กฎหมาย** (เช่น การตั้งจุดตรวจหรือการสุ่มตรวจลมหายใจ) และ **มาตรการป้องกันเชิงรุก เป็นต้น** (Nowell et al., 2017) การจำแนกธีมดังกล่าวได้รับการทบทวนความถูกต้องและความครอบคลุมโดยการตรวจสอบข้ามแหล่งข้อมูล (Triangulation) เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือของผลการวิเคราะห์ (Nowell et al., 2017)

หลังจากสรุปธีมที่ได้จากการวิเคราะห์เอกสารของแต่ละประเทศแล้ว ผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์จากประเทศไทย อังกฤษ และญี่ปุ่นมา **เปรียบเทียบเชิงพรรณนาและเชิงวิเคราะห์** โดยใช้แนวทางแบบ QCA เพื่อค้นหารูปแบบความเหมือนและความแตกต่างของมาตรการนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วบ้างในทั้งสามบริบทประเทศอย่างเป็นระบบ (Ragin, 2014) การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบนี้ทำให้สามารถระบุได้ว่ามาตรการใดบ้างที่มีลักษณะร่วมกันในทุกประเทศ และมาตรการใดที่มีเอกลักษณ์เฉพาะในแต่ละประเทศ รวมถึงช่วยให้เห็นปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วบ้างในบริบทที่แตกต่างกัน ทั้งกระบวนการวิเคราะห์และการนำเสนอผลได้อ้างอิงข้อมูลจากเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ตามหลักการวิจัยเชิงเอกสารและจริยธรรมการวิจัย เพื่อให้ผลการศึกษาเชื่อถือได้และสอดคล้องกับมาตรฐานวิชาการ

จริยธรรมการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 2 สังคมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เลขที่โครงการวิจัย 680098 เรื่อง “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร: กรณีศึกษามาแล้วบ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร” พิจารณาจริยธรรมการวิจัยโดยยึดหลัก ของ Declaration of Helsinki, the Belmont report, CIOMS guidelines และ The international conference on harmonization Good clinical practice (ICH-GCP) ตามใบรับรองโครงการวิจัยที่ COA No. 126/68 วันที่รับรอง 31 มีนาคม 2568 วันหมดอายุวันที่ 30 มีนาคม 2569

ผลการศึกษา

กรอบกฎหมายและบทลงโทษ การเปรียบเทียบกรอบกฎหมายเมาแล้วขับระหว่างไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น พบว่าญี่ปุ่นมีระดับความเข้มงวดสูงสุด โดยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) เพียง 0.03% พร้อมบทลงโทษที่รุนแรง และบทบัญญัติเอาผิดบุคคลรอบข้างผู้ขับขี่ด้วย เช่น ผู้โดยสารหรือเจ้าของรถ (Jitmahuema et al., 2023) อังกฤษแม้มี BAC สูงถึง 0.08% แต่มีบทลงโทษทางอาญาเข้มข้นและได้รับการสนับสนุนจากสังคมและกระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ (Metropolitan Police, n.d.) ส่วนไทย กำหนด BAC ที่ 0.05% และมีโทษอาญาที่หลากหลายตามระดับความผิด แต่ยังขาดบทบัญญัติลงโทษผู้เกี่ยวข้องอื่นและเผชิญปัญหาในการบังคับใช้ (Nation Thailand, 2024)

การบังคับใช้กฎหมาย ญี่ปุ่นมีการตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์เป็นกิจวัตร และให้อำนาจตำรวจตรวจแบบไม่มีเงื่อนไข จึงสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อเนื่อง (ITF, 2023) อังกฤษใช้การตรวจแบบมีเหตุอันควรสงสัยเป็นหลัก โดยเน้นการตรวจรถและลงโทษหลังเกิดเหตุ แต่มีระบบติดตามที่เข้มแข็ง (PACTS, 2020) ไทยมีการตรวจแบบ RBT (Random Breath-Testing) หรือมาตรการตั้งจุดตรวจลมหายใจวัดระดับแอลกอฮอล์แบบสุ่มในช่วงเทศกาลและมีการดำเนินคดีจำนวนมากในช่วง “7 วันอันตราย” แต่ยังขาดความต่อเนื่องและครอบคลุมทั้งปี (Laohong, 2021; WHO, 2018)

บรรทัดฐานทางสังคมและทัศนคติ ญี่ปุ่นมีบรรทัดฐานทางสังคมที่ไม่ยอมรับการเมาแล้วขับอย่างเด็ดขาด การเมาแล้วขับไม่เพียงถูกลงโทษตามกฎหมาย แต่ยังถูกประณามในระดับสังคมและองค์กร (Cabinet Office, 2020) อังกฤษมีทัศนคติเชิงลบต่อการเมาแล้วขับอย่างแพร่หลาย โดยได้รับผลจากการรณรงค์ต่อเนื่องตั้งแต่ทศวรรษ 1980 (Webster et al., 2020) ขณะที่ไทย แม้มีการรณรงค์ “เมาไม่ขับ” และตระหนักถึงปัญหามากขึ้น แต่ยังมีค่านิยมผ่อนปรนและทัศนคติที่ประเมินความเสี่ยงต่ำ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล (Bangkokbiznews, 2019)

ตารางเปรียบเทียบการจัดการปัญหามาแล้วฉบับระหว่าง ไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น

มิติการเปรียบเทียบ	ประเทศไทย	อังกฤษ	ญี่ปุ่น
กรอบกฎหมาย (BAC และโทษ)	- BAC สูงสุด 0.05% (ทั่วไป), 0.02% (เยาวชน/ชั่วคราว) - โทษ: จำคุก ≤ 1 ปี, ปรับ $\leq 20,000$ บาท, พักใบขับขี่ - ผิดซ้ำ: จำคุก ≤ 2 ปี, ปรับ $\leq 100,000$ บาท - หากมีผู้บาดเจ็บ/ตาย: จำคุก ≤ 10 ปี - ไม่มีโทษผู้เกี่ยวข้องอื่น	- BAC สูงสุด 0.08% (ทุกคน) - โทษ: จำคุก ≤ 6 เดือน, ปรับไม่จำกัด, เพิกถอนใบขับขี่ ≥ 12 เดือน - ผิดซ้ำใน 10 ปี: เพิกถอน ≥ 3 ปี - หากมีผู้เสียชีวิต: จำคุกตลอดชีวิต - ไม่มีโทษผู้เกี่ยวข้องอื่น	- BAC สูงสุด 0.03% (เข้มงวด) - โทษเบา: จำคุก ≤ 3 ปี หรือ ปรับ $\leq 500,000$ เยน - โทษหนัก: จำคุก ≤ 5 ปี หรือปรับ $\leq 1,000,000$ เยน - มีโทษผู้เกี่ยวข้อง: ผู้โดยสาร, เจ้าของรถ, ผู้ให้เครื่องดื่ม - ปฏิเสธตรวจ: จำคุก ≤ 3 เดือน หรือปรับ $\leq 500,000$ เยน
การบังคับใช้กฎหมาย	- มี RBT โดยเฉพาะช่วงเทศกาล - ตรวจเข้มช่วงปีใหม่/สงกรานต์ (“7 วันอันตราย”) - ทรัพยากรจำกัด ทำให้ความต่อเนื่องยังไม่ทั่วถึง - คะแนน WHO: 6/10 - มีโครงการเสริม เช่น ค่ายเคลื่อนที่, ชุมชนร่วมแจ้งเบาะแส	- ตรวจเมื่อมีเหตุสงสัยเท่านั้น - ตรวจเข้มช่วงเทศกาล เช่น คริสต์มาส - จำนวนการตรวจลดลงจากอดีต - ลงโทษเร็วและจริงจังเมื่อพบผิด - คะแนน WHO: $\sim 7/10$	- ตรวจสอบเป็นกิจวัตรทั่วประเทศ - ดำรวจมีอำนาจตรวจโดยไม่ต้องมีเหตุสงสัย - ตรวจเข้มและต่อเนื่อง ทั้งในเมืองและนอกเมือง - มีมาตรการเสริม เช่น ตรวจแอลกอฮอล์พนักงานขับรถ - คะแนน WHO: 9/10

มิตการเปรียบเทียบ	ประเทศไทย	อังกฤษ	ญี่ปุ่น
ทัศนคติและวัฒนธรรมสังคม	- สังคมเริ่มไม่ยอมรับมากขึ้น โดยเฉพาะคนรุ่นใหม่ - ยังมีค่านิยม “จับไหว” และเมาแล้วขับในเทศกาล - สื่อและโซเชียลมีเดียบพาทประณามพฤติกรรมนี้ - บรรทัดฐานยังไม่แข็งแรงเท่าตะวันตก/ญี่ปุ่น	- สังคมไม่ยอมรับเมาแล้ว - ขับอย่างแพร่หลาย - กว่า 90% เห็นว่าเป็นเรื่องน่าอับอาย - แนวคิด “ผู้ขับไม่ดื่ม” เป็นเรื่องปกติ - ครงรค์ “THINK!” ช่วยสร้างค่านิยมต่อต้านอย่างยั่งยืน	- ไม่ยอมรับการเมาแล้วขับโดยสิ้นเชิง - หากต้องขับ จะงดดื่มโดยเด็ดขาด - ใช้บริการคนขับสำรองเป็นเรื่องปกติ - ผู้ฝ่าฝืนมักถูกลงโทษทั้งกฎหมายและองค์กร - เป็นสังคมที่มี “ศูนย์ความอดทน” ต่อพฤติกรรมนี้จริงจัง

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะการวิจัย

จากการเปรียบเทียบนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับระหว่างประเทศไทย อังกฤษ และญี่ปุ่น พบว่ามีความแตกต่างในแนวทางการควบคุมและลงโทษที่สะท้อนบริบททางสังคมและอาชญาวิทยาของแต่ละประเทศอย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทฤษฎีบรรทัดฐานทางสังคม (Social Norms Theory) และทฤษฎียับยั้ง (Deterrence Theory) มีบทบาทสำคัญในการอธิบายพฤติกรรมและการตอบสนองของสังคมต่อปัญหาเมาแล้วขับในแต่ละประเทศ

ในประเทศญี่ปุ่นการควบคุมทางสังคมมีบทบาทสำคัญในการป้องปรามการเมาแล้วขับมากกว่าตัวบทกฎหมายเพียงอย่างเดียว แม้ว่าญี่ปุ่นจะมีกฎหมายที่เข้มงวดและบทลงโทษหนักสำหรับผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับ แต่แรงกดดันทางสังคมและค่านิยมร่วมของชุมชนถือเป็นกลไกควบคุมพฤติกรรมที่ทรงพลัง ผู้ขับที่ฝ่าฝืนมักเผชิญกับการประณามจากสังคมและผลกระทบทางสังคมอื่น ๆ เช่น ความเสื่อมเสียเกียรติภูมิในที่ทำงานหรือในครอบครัว ดังนั้นสังคมญี่ปุ่นจึงอาศัยความร่วมมือของชุมชนและบรรทัดฐานทางสังคมในการป้องกันปัญหาเมาแล้วขับควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย แนวทางนี้สะท้อนถึงทฤษฎีบรรทัดฐานทางสังคมที่ระบุว่า injunctive norms และ descriptive norms มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลในสังคม

สำหรับประเทศอังกฤษ พบว่ามีการใช้ระบบลงโทษแบบมีเงื่อนไขและมาตรการทางเลือกในการจัดการกับผู้กระทำความผิดเมาแล้วขับอย่างแพร่หลาย ศาลอังกฤษมักกำหนดโทษรอลงอาญาหรือโทษที่มีเงื่อนไข

(Conditional Sentences) ต่อผู้กระทำผิด โดยมีข้อกำหนดให้เข้าร่วมโปรแกรมฟื้นฟูหรือบำบัดเพื่อประโยชน์ต่อสังคมตามความเหมาะสม แนวทางนี้สะท้อนหลักการที่เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและการให้โอกาสผู้กระทำผิดในการแก้ไขตนเอง แทนการลงโทษจำคุกทันทีในทุกรณี นอกจากนี้สังคมไทยยังมีความตระหนักและแรงกดดันทางสังคมสูงต่อพฤติกรรมมาแล้วซ้ำ การรณรงค์ด้านสาธารณสุขและการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ตระหนักถึงความเสี่ยงและความไม่ยอมรับของสังคมต่อการฝ่าฝืนกฎหมายมาแล้วซ้ำ แนวทางนี้สอดคล้องกับหลักการที่เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและการให้โอกาสผู้กระทำผิดในการแก้ไขตนเอง แทนการลงโทษจำคุกทันทีในทุกรณี ซึ่งเป็นการประยุกต์ใช้ทฤษฎียับยั้งและการควบคุมทางสังคม (Social Control Theory) ที่มุ่งเน้นการฟื้นฟูผู้กระทำผิดและสร้างความเชื่อมโยงกับครอบครัวและสังคมเพื่อลดโอกาสการกระทำผิดซ้ำ

ในกรณีของประเทศไทย การบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำยังประสบปัญหาความไม่สม่ำเสมอและขาดความต่อเนื่อง แม้ว่ากฎหมายจะมีบทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดฐานมาแล้วซ้ำ แต่ในทางปฏิบัติการดำเนินคดีและการลงโทษอาจแตกต่างกันไป โดยบ่อยครั้งความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจะเพิ่มขึ้นเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือการรณรงค์พิเศษ (เช่น ช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์) การขาดความสม่ำเสมอในการบังคับใช้ทำให้ผู้ขับขี่บางส่วนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายอย่างเพียงพอและยังมีผู้กระทำผิดซ้ำอีกทั้งประเทศไทยยังไม่มีระบบหรือโปรแกรมบำบัดแก้ไขพฤติกรรมสำหรับผู้กระทำผิดมาแล้วซ้ำอย่างเป็นรูปธรรม ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ อาจมีการบังคับให้ผู้กระทำผิดเข้าร่วมอบรมหรือบำบัดเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการขับขี่ แต่ประเทศไทยมักมุ่งเน้นที่การลงโทษปรับหรือจำคุก โดยไม่ได้เสริมด้วยมาตรการฟื้นฟูพฤติกรรม ซึ่งอาจทำให้พลาดโอกาสในการป้องกันการกระทำผิดซ้ำและการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในระยะยาว การปรับปรุงแนวทางในการบังคับใช้และการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับผลกระทบของการมาแล้วซ้ำควบคู่กับการพัฒนาบรรทัดฐานทางสังคมที่แข็งแกร่งเพื่อการควบคุมพฤติกรรมมาแล้วซ้ำจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในบริบทไทย ตามที่ทฤษฎีบรรทัดฐานทางสังคมได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการค่านิยมและทัศนคติในสังคมที่มีต่อการตัดสินใจของบุคคล

นอกจากนี้ หลักการ ความยุติธรรมเชิงกระบวนการ (Procedural Justice) ยังไม่หยั่งรากลึกถึงระดับชุมชนในบริบทไทย ประชาชนในระดับท้องถิ่นอาจรู้สึกว่าการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วซ้ำไม่โปร่งใสหรือไม่ทั่วถึง ซึ่งทำให้ความเชื่อมั่นในระบบยุติธรรมลดลง การที่ชุมชนไม่ได้มีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังหรือสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มที่ ส่งผลให้การป้องปรามการมาแล้วซ้ำในระดับชุมชนยังไม่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อกระบวนการยุติธรรมไม่ถูกมองว่าเป็นธรรมและน่าเชื่อถือในสายตาของประชาชน ความร่วมมือจากชุมชนในการป้องกันและรายงานพฤติกรรมมาแล้วซ้ำก็จะมีน้อยลง อันอาจนำไปสู่การกระทำผิดซ้ำและอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สูงขึ้นในที่สุด

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยพบว่าประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดปัญหาเมาแล้วขับมีการบูรณาการกฎหมาย มาตรการฟื้นฟู และแรงสนับสนุนจากสังคมอย่างเป็นระบบ เพื่อพัฒนานโยบายของไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ควรพิจารณาดังนี้

1. พัฒนาโปรแกรมบำบัดพฤติกรรมเมาแล้วขับ

ประเทศไทยควรออกแบบและนำโปรแกรมบำบัดหรือฟื้นฟูพฤติกรรมสำหรับผู้กระทำผิดฐานเมาแล้วขับมาใช้ ในการดำเนินการนี้ควรศึกษาตัวอย่างจากประเทศญี่ปุ่นที่กำหนดให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมหรือการปรึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมการดื่มสุรา มาตรการนี้จะช่วยแก้ไขสาเหตุเชิงพฤติกรรมของการกระทำผิดและลดโอกาสการกระทำผิดซ้ำในระยะยาว

2. บูรณาการเทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมาย

นำระบบกล้องตรวจจับอัตโนมัติและ ระบบคะแนนความประพฤติในการขับขี่ (Point System) มาใช้อย่างจริงจัง คล้ายกับรูปแบบที่ใช้ในประเทศอังกฤษ กล้องตรวจจับความเร็วและการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รวมถึงด่านตรวจแอลกอฮอล์แบบสุ่มที่มีประสิทธิภาพ จะเพิ่มความถี่ในการตรวจจับการฝ่าฝืน ขณะเดียวกันระบบแต้มใบขับขี่จะช่วยติดตามประวัติการกระทำผิดของผู้ขับขี่แต่ละราย และเมื่อคะแนนความประพฤติลดลงถึงจุดที่กำหนด ก็จะมีมาตรการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงการกระทำผิดซ้ำ

3. เสริมสร้างเครือข่ายชุมชนเพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำ

ควรจัดตั้งหรือส่งเสริมเครือข่ายภาคประชาสังคมและชุมชนในระดับท้องถิ่นให้เข้ามามีบทบาทในการป้องกันการเมาแล้วขับ อาทิ การสร้างกลุ่มอาสาสมัครหรือความร่วมมือระหว่างผู้นำชุมชน วัด โรงเรียน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อร่วมกันรณรงค์เฝ้าระวังและรายงานพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่ของตน การมีชุมชนเข้มแข็งที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมเมาแล้วขับและพร้อมรายงานเจ้าหน้าที่เมื่อพบเห็น จะช่วยลดโอกาสการกระทำผิดซ้ำและสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่เข้มแข็งขึ้น

4. ปรับเปลี่ยนแนวทางการรณรงค์และปลูกจิตสำนึก

เปลี่ยนแนวทางการรณรงค์จากการใช้ความกลัวต่อโทษทางกฎหมาย มาเป็นการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมที่ว่า “ไม่ควรขับขี่เมื่อมีเมาเพราะเป็นที่ไม่ยอมรับของชุมชน” หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดทำสื่อรณรงค์และโครงการที่เน้นให้ผู้ขับขี่ตระหนักว่าการเมาแล้วขับไม่เพียงแต่เสี่ยงต่อโทษตามกฎหมาย แต่ยังส่งผลต่อความไว้วางใจและการยอมรับจากคนรอบข้าง การสร้างบรรยากาศที่ผู้ขับขี่ไม่อยากทำผิดซ้ำ เนื่องจากแรงกดดันทางสังคมและความรับผิดชอบต่อชุมชน จะเป็นแรงจูงใจภายในที่มีประสิทธิภาพในการป้องปรามพฤติกรรมเมาแล้วขับ

5. ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การขับเคลื่อนนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหามาแล้วจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน หน่วยงานหลักของไทยที่ควรบูรณาการการทำงานร่วมกัน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงยุติธรรม ศาล กระทรวงสาธารณสุข องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (เช่น อบต. และเทศบาล) และกรมการขนส่งทางบก การประสานงานระหว่างหน่วยงานเหล่านี้จะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและมาตรการต่าง ๆ เช่น โปรแกรมบำบัดหรือระบบแต้มใบขับขี่สามารถดำเนินไปอย่างสอดคล้องกัน การทำงานแบบบูรณาการยังช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลและทรัพยากรระหว่างหน่วยงาน ทำให้สามารถติดตามผลและประเมินความสำเร็จของนโยบายได้อย่างต่อเนื่อง

องค์ความรู้ใหม่ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ความสัมพันธ์ระหว่างบรรทัดฐานทางสังคมกับประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วขับ

งานวิจัยนี้ชี้ว่า “บรรทัดฐานทางสังคม” มีบทบาทสำคัญต่อประสิทธิภาพของมาตรการมาแล้วขับ โดยเฉพาะในญี่ปุ่นซึ่งสังคมไม่ยอมรับการขับขี่ขณะมีเมามาอย่างเด็ดขาด ส่งผลให้การควบคุมพฤติกรรมเกิดขึ้นทั้งในระดับกฎหมาย ครอบครัว หน่วยงาน และชุมชน การประเมินทางสังคมที่ต่อเนื่องช่วยลดการกระทำผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าการลงโทษเพียงอย่างเดียว ข้อค้นพบนี้สะท้อนถึงความจำเป็นในการสร้างค่านิยมร่วมที่ต่อต้านการมาแล้วขับในไทย เพื่อให้กลไกทางสังคมเสริมพลังให้กฎหมายมีผลอย่างยั่งยืน

2. ช่องว่างระหว่างกฎหมายกับการนำไปใช้ในบริบทประเทศไทย

องค์ความรู้ที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือความไม่สอดคล้องระหว่างบทบัญญัติกฎหมายกับการปฏิบัติจริงในประเทศไทย แม้กฎหมายจะกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดและบทลงโทษไว้อย่างชัดเจน แต่การบังคับใช้กลับไม่มีความสม่ำเสมอ และขาดกลไกสนับสนุนเชิงพฤติกรรม เช่น โปรแกรมบำบัดหรืออบรมเชิงฟื้นฟู จึงทำให้การลงโทษมีลักษณะ “เชิงพิชิต” ที่ไม่สามารถเข้าถึงรากเหง้าของพฤติกรรมผิดกฎหมายได้อย่างยั่งยืน ซึ่งต่างจากประเทศอังกฤษและญี่ปุ่นที่มีการบูรณาการทั้งกฎหมาย การบังคับใช้ และมาตรการเชิงพฤติกรรมเพื่อควบคุมปัญหามาแล้วขับอย่างเป็นระบบ

3. ความสำคัญของการบูรณาการมาตรการยับยั้งและฟื้นฟู

จากการศึกษานโยบายของทั้งสามประเทศ พบว่าแนวทางที่สามารถลดการกระทำผิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือการผสมผสานระหว่างมาตรการยับยั้งที่เข้มงวด (เช่น การตั้งด่านสุ่มตรวจที่มีความถี่สูง) กับโปรแกรมฟื้นฟูเชิงพฤติกรรม เช่น การอบรม การบำบัด หรือการพบเหยื่อของอุบัติเหตุจากการมาแล้วขับ การบูรณาการทั้งสองแนวทางนี้พบได้อย่างเด่นชัดในประเทศอังกฤษ ซึ่งนอกจากจะมีระบบลงโทษรุนแรง ยังมีโปรแกรม “Drink-Driver Rehabilitation” ที่ให้โอกาสผู้กระทำผิดได้ปรับเปลี่ยนตนเองในระบบยุติธรรม

เชิงพื้นที่ องค์กรความรู้นี้จะสะท้อนว่าการยับยั้งเพียงลำพังไม่เพียงพอ หากปราศจากกลไกในการสร้างพฤติกรรมเชิงบวกและสร้างจิตสำนึกในระดับบุคคลและสังคม

4. บทบาทของโครงสร้างกฎหมายต่อการกำหนดมาตรการเมาแล้วขับ

การเปรียบเทียบระหว่างระบบกฎหมายแบบ Common Law และ Civil Law เผยให้เห็นว่า โครงสร้างทางกฎหมายมีผลต่อความยืดหยุ่นของมาตรการลงโทษและการบังคับใช้ โดยอังกฤษในฐานะประเทศที่ใช้ Common Law สามารถปรับเปลี่ยนมาตรการลงโทษให้เหมาะสมกับแต่ละกรณีอย่างยืดหยุ่น ขณะที่ไทยและญี่ปุ่นซึ่งใช้ Civil Law มีแนวโน้มจะกำหนดบทลงโทษแบบตายตัวมากกว่า ส่งผลต่อความสามารถในการกำหนดมาตรการทางเลือกที่เหมาะสมกับลักษณะผู้กระทำผิด ซึ่งอาจจำกัดศักยภาพของระบบในการใช้มาตรการฟื้นฟูและป้องกันซ้ำในเชิงพฤติกรรมอย่างมีประสิทธิภาพ

5. ความจำเป็นของกลไกชุมชนและความยุติธรรมเชิงกระบวนการ

งานวิจัยนี้เสนอว่าการเสริมสร้างกลไกชุมชนในการป้องกันพฤติกรรมเมาแล้วขับยังเป็นจุดอ่อนในบริบทไทย เมื่อเทียบกับญี่ปุ่นที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังและรายงานผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง การมีเครือข่ายชุมชนที่เข้มแข็งและค่านิยมร่วมที่ไม่ยอมรับการเมาแล้วขับ จะช่วยเสริมประสิทธิภาพของกฎหมายให้เกิดผลยั่งยืนมากขึ้น นอกจากนี้ การสร้างความเชื่อมั่นในความยุติธรรมเชิงกระบวนการ (procedural justice) ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะกระตุ้นให้ประชาชนร่วมมือกับรัฐมากขึ้น และลดทัศนคติที่มองว่าระบบยุติธรรมไม่เป็นธรรมหรือไม่เข้าถึงได้

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

ต้องจิต จิตรมหีมา, พิทยา จิตรมหีมา และ นพดล อันชัน. (2566). ปัญหาความรับผิดชอบเมาแล้วขับแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศญี่ปุ่น. *วารสารกระบวนการยุติธรรมและนิติศาสตร์*, 9(5), 101-114.

ปริญญญา บุญผดุง. (2564). การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ระบบคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของประเทศไทยกับระบบมาตรฐานสากล. *วารสารอาชีวศึกษาและสังคมศาสตร์*, 3(1), 1-16.

ไวพจน์ กุลราชย์. (2555). รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการการบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ เวียดนาม สิงคโปร์และไทย. *ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (สสส.)*.

ภาษาอังกฤษ

Assanangkornchai, S., Ponguttha, S., Saingam, D., Lertnakorn, A., Areesantichai, C., & Topunyaprawit, N. (2024). Cost-utility analysis of an alcohol policy in Thailand: A case study of a random breath testing intervention. *Substance Abuse Treatment, Prevention, and Policy*, 19(1), 1-14.

- Bangkokbiznews (กฎหมาย 4.0). (2019, 15 February). กฎหมายดื่มไม่ขับในญี่ปุ่น. กรุงเทพฯธุรกิจ.
- British Medical Association. (2022). *Evidence to support the asks in our alcohol, drugs and driving consensus statement*.
- Cabinet Office (Japan). (2021). *White Paper on Traffic Safety in Japan 2021*. Tokyo: Cabinet Office.
- Cabinet Office of Japan. (2023). *White Paper on Traffic Safety in Japan 2023*. Tokyo: Government of Japan.
- Department for Transport. (2010). *Think! annual report 2010: Delivering road safety*. London: UK Department for Transport.
- Department for Transport. (2019). *UK Road Safety Statement 2019: A Lifetime of Road Safety*. London: Department for Transport.
- Department for Transport. (2023). *Reported road casualties Great Britain, annual report: 2022*. London: UK Department for Transport.
- Department for Transport. (2024). *Reported road casualties in Great Britain 2022: Final estimates involving illegal alcohol levels*. London: UK Department for Transport.
- Department for Transport (UK). (2014, November 7). 92% of people feel ashamed to drink and drive as 50th anniversary THINK! campaign is launched [Press release].
- Hirschi, T. (1969). *Causes of Delinquency*. Berkeley, CA: University of California Press.
- International Transport Forum. (2023). *Road Safety Annual Report 2023: Japan*. Paris: OECD Publishing.
- Jitmahuema, T., Jitmahuema, P., & Anchan, N. (2023). Drunk Driving Liability Issues of The Road Traffic Act, B.E. 2522 Comparison With Japanese Law. *วารสารการบริหารศาสตร์และนวัตกรรม*, 9(5), 102–115.
- Jou, R.-C., & Hsu, H.-W. (2025). Determinants for drunk driving recidivism—An application of the integrated prototype willingness model. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 22(5), 3331.
- Kyodo News. (2007, September 7). Tougher penalties for drunk driving, people who provide alcohol or vehicles to intoxicated drivers in Japan.
- Laohong, K. (2021, January 7). Drink-driving makes up 95% of New Year probation cases. *Bangkok Post*.
- Metropolitan Police. (n.d.). *Alcohol and drug driving – penalties and testing*.
- Moolasart, P., & Chirawatkul, S. (2012). Changing drinking culture: A community-based approach to reduce alcohol use in Thailand. *Journal of Health Education*, 35(2), 45–53.
- Nagata, T., Hemenway, D., & Perry, M. J. (2006). The effectiveness of a new law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Japan Medical Association Journal*, 49(11), 365–369.

- Nagata, T., Setoguchi, S., Hemenway, D., & Perry, M. J. (2008). Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Injury Prevention*, 14(1), 19–23.
- Nation Thailand. (2024, September 21). New regulations to combat drunk driving.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2018). *Getting to Zero Alcohol-Impaired Driving Fatalities: A Comprehensive Approach to a Persistent Problem*. Washington, DC: The National Academies Press.
- Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., & Moules, N. J. (2017). Thematic analysis: Striving to meet the trustworthiness criteria. *International Journal of Qualitative Methods*, 16(1), 1–13.
- RAC (Royal Automobile Club). (2024, July 25). The battle against drink-driving is far from over as fatalities hit 13-year high [Press release].
- Ragin, C. C. (2014). *The comparative method: Moving beyond qualitative and quantitative strategies*. Oakland, CA: University of California Press.
- Ross, H. L. (1984). Social control through deterrence: Drinking-and-driving laws. *Annual Review of Sociology*, 10(1), 21–35.
- Tay, R. (2010). Drink driving enforcement and publicity campaigns: Are the policy recommendations sensitive to model specification? *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1708–1713.
- Thai PBS. (2023, April 18). 363 people killed, 2,090 injured on roads in eight days of Songkran 2023.
- The Guardian. (2016, April 11). Drink-drivers in Thailand to be sent to work in morgues.
- Webster, E., Mohan, A., Fitzgerald, N., Uny, I., & Begley, A. (2020). *Drink Driving: Taking Stock, Moving Forward*. Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS).
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: World Health Organization.
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. Geneva: World Health Organization.