

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

การตัดสินใจของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์จะพิจารณาต้นทุนของการดื่ม ต้นทุนของการดื่มประกอบด้วยราคาสุรา ต้นทุนในการเสียค่าปรับ (ราคาของค่าปรับ ซึ่งเกิดจากค่าปรับ และความน่าจะเป็นการที่ผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์จะถูกตำรวจจับ) และต้นทุนในการเกิดมูลค่าความเสียหาย

จากการศึกษาแบบจำลองทางทฤษฎี โดยนำการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ของกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) เป็นตัวแทนของเขตกรุงเทพมหานคร ภายใต้เงื่อนไขจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจมีเพียงพอต่อการตั้งด่านเสมอสามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

มาตรการการลงโทษของตำรวจในการลดมูลค่าความเสียหาย คือ การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ และการกำหนดค่าปรับ หากกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์สามารถบริโภคได้คงที่ ตำรวจสามารถเลือกการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จำนวนมาก และการกำหนดค่าปรับในระดับต่ำ หรือเลือกการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จำนวนน้อย และการกำหนดค่าปรับในระดับสูง ทั้งนี้ การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จำนวนมาก จะสามารถลดมูลค่าความเสียหายได้มากกว่าการกำหนดค่าปรับในระดับสูง

ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งเป็นการตั้งค่าปรับแบบคงที่ การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่จะทำให้มูลค่าความเสียหายของประชาชนต่ำที่สุด คือ 11 ด่านต่อสัปดาห์

จากการศึกษาตามทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ พบว่า การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่เหมาะสมที่ทำให้มูลค่าความเสียหายของประชาชนน้อยที่สุด โดยไม่คำนึงถึงต้นทุนของตำรวจควรมี 157 ด่าน และระดับค่าปรับที่เหมาะสม คือ 22,500 บาท แต่เมื่อพิจารณาความเสียหายของประชาชน และต้นทุนของตำรวจ พบว่า ควรตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จำนวน 12 ด่าน

รัฐบาลสามารถช่วยให้ตำรวจตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้มากขึ้น โดยการให้งบประมาณสนับสนุนกับตำรวจในการตั้งด่านเพิ่มขึ้น หรือเพิ่มส่วนแบ่งค่าปรับ¹ ให้มากขึ้น พบว่าการให้งบประมาณสนับสนุนโดยการเพิ่มส่วนแบ่งค่าปรับทำให้ใช้งบประมาณต่ำที่สุด

ในกรณีที่มีการเพิ่มส่วนแบ่งค่าปรับจาก 47.5% ของค่าปรับจราจรทั้งหมดเป็น 100% ของค่าปรับจราจรทั้งหมด จะทำให้ตำรวจสามารถตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ทั้งหมด 46 ด่าน แต่เมื่อพิจารณาความเสียหายของประชาชน และต้นทุนของตำรวจ พบว่า ควรตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์จำนวน 20 ด่าน

¹ ปัจจุบัน ส่วนแบ่งค่าปรับในเขตกรุงเทพมหานคร เท่ากับ 47.5% ของค่าปรับจราจรทั้งหมด

6.2 ข้อเสนอแนะ

6.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ในการลดมูลค่าความเสียหายจากการตีมีแล้วขับ การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ของตำรวจจะสามารถลดมูลค่าความเสียหายได้มากกว่าการกำหนดค่าปรับ หรือการตั้งจุดตรวจจำนวนมากมีประสิทธิภาพสูงกว่าการมีเพดานค่าปรับสูง

ในกรณีที่ตำรวจต้องการลดความสูญเสียของประชาชนให้ต่ำที่สุด ตำรวจควรใช้งบประมาณทั้งหมดในการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์

ในกรณีที่รัฐบาลมีความตั้งใจจริงในการลดมูลค่าความเสียหายของประชาชน รัฐบาลควรจะให้งบประมาณสนับสนุนในการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้กับตำรวจ โดยหากรัฐบาลให้งบสนับสนุนกับตำรวจเป็นส่วนแบ่งค่าปรับ รัฐบาลจะใช้งบประมาณสนับสนุนน้อยที่สุด โดยให้ส่วนแบ่งค่าปรับเพิ่มเป็น 60% ของค่าปรับจรรยา จะทำให้มูลค่าความเสียหายของสังคมน้อยที่สุด

การกำหนดค่าปรับที่เหมาะสมที่ทำให้ความเสียหายของประชาชนน้อยที่สุด คือ 22,500 บาท

6.2.2 ข้อจำกัดของการศึกษา

เนื่องจากในการศึกษาเชิงทฤษฎีทำการกำหนดฟังก์ชันที่ใช้ในการศึกษาเป็นสมการเส้นตรง เพื่อความสะดวกในการศึกษา แต่ในความเป็นจริงจะมีฟังก์ชันที่สามารถอธิบายได้ดีกว่าฟังก์ชันเส้นตรงดังกล่าว เช่น การกำหนด Cobb-Douglas Function ในฟังก์ชันอรรถประโยชน์ การกำหนดความน่าจะเป็นแบบปัวซอง ในฟังก์ชันความน่าจะเป็นที่ผู้ขับรถที่ตีมีแอลกอฮอล์จะถูกตำรวจจับ

6.2.3 ข้อเสนอแนะของการศึกษาในอนาคต

สำหรับข้อเสนอแนะของการศึกษาในอนาคตจากการศึกษาเชิงทฤษฎี จะทำการศึกษาในประเด็นการกำหนดค่าปรับในรูปแบบต่างๆ เช่น การกำหนดระดับค่าปรับขึ้นกับปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์ การศึกษาถึงผลกระทบจากการกำหนดค่าปรับทำให้มีจำนวนผู้ขับรถที่ตีมีแอลกอฮอล์ลดลง เป็นต้น

ส่วนข้อเสนอแนะของการศึกษาในอนาคตจากการศึกษาเชิงประจักษ์ ควรมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม เช่น การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ตีมีแล้วขับที่ถูกจับกุมประพัตที่สำนักงานกรมคุมประพฤติในต่างท้องที่ เพื่อทำการศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมของผู้ตีมีแล้วขับที่ถูกจับกุมประพัตในต่างท้องที่ในแต่ละท้องที่ รวมถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ตีมีแล้วขับที่ไม่เคยถูกจับกุมประพัตเพื่อศึกษาว่าพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามจะแตกต่างจากผู้ตอบแบบสอบถามที่ถูกจับกุมประพัตอย่างไร