

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กัลยา วานิชย์บัญชา. การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ธรรมสาร, 2551.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. การวิเคราะห์สถิติขั้นสูงด้วย SPSS for Window. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ธรรมสาร, 2551.
- ไกรยุทธ ธีรยาศินันท์. เศรษฐศาสตร์ภาครัฐ:รวมบทความ. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- เครือข่ายองค์กรงดเหล้า. ข้อมูลเพื่อลดความสูญเสียจากความเมา. กรุงเทพมหานคร: คณะกรรมการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ, 2545.
- นิพนธ์ พัวพงศกรและคณะ. โครงการวิจัยพัฒนารูปแบบเพื่อป้องกันเครื่องดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2548.
- นิพนธ์ พัวพงศกรและคณะ. นโยบายเพื่อควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2548.
- บัณฑิต ศรีไพศาลและคณะ. ความจำเป็น หลักการและแนวทางการควบคุมการบริโภคและปัญหาจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์วิจัยปัญหาสุราไทย, 2548.
- บัณฑิต ศรีไพศาลและคณะ. แนวทางการขึ้นภาษีเพื่อลดการบริโภคโดยรวม. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์วิจัยปัญหาสุราไทย, 2547.
- บัณฑิต ศรีไพศาลและคณะ. ปัญหาสุราของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์วิจัยปัญหาสุราไทย, 2548.
- พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว. การจัดการจรรยา. นครปฐม: กลุ่มวิชาการบริหารงานตำรวจ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ, 2549.
- พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว. การตรวจจับความผิดจรรยา. นครปฐม: กลุ่มวิชาการบริหารงานตำรวจ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ, 2549.
- มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. ข้อเท็จจริงอุตสาหกรรมเบียร์ไทย ธุรกิจกึ่งผูกขาด. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2544.
- มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. ข้อเท็จจริงอุตสาหกรรมสุราไทย วัฏวนแห่งธุรกิจผูกขาด. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2544.
- วราเวศม์ สุวรรณระดา. โครงการการศึกษาแนวทางการแก้ไขกฎหมาย "เมาแล้วขับ" และบทลงโทษ. กรุงเทพมหานคร: ศักดิ์โสภณาการพิมพ์, 2549.

วรเวศม์ สุวรรณระดา. ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ศึกษานโยบายเพื่อการพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

วิสารท์ เกษประทุม. ความน่าจะเป็นและสถิติเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พัฒนศึกษา, 2539.

ภาษาอังกฤษ

Allingham, M.G. ; and Sandmo, A. Income tax evasion: A theoretical analysis. Journal of Public Economics 1 (1972): 323-338.

Baik, K.H. ; and Kim, I.G. Optimal punishment when individuals may learn deviant values. International Review of Law and Economics 21 (2001): 271-285.

Becker, G. Crime and punishment: an economic approach. The Journal of Political Economy 76 (1968): 169-217.

Briscoe, S. Raising the bar: can increased statutory penalties deter drink-drivers?. Accident Analysis and Prevention 36 (2004): 919-929.

Cooter, R. ; and Ulen, T. Law and economics. New York: Pearson/Addison Wesley, 2004.

Garoupa, N. The theory of optimal law enforcement. Journal of Economic Surveys 11 (1997): 267-295.

Garoupa, N. Optimal law enforcement and criminal organization. Journal of Economic Behavior & Organization 63 (2005): 461-474.

Kasantikul, V. ; Ouellet, J.V. ; Smith, T. ; Sirathranont, J. ; and Panichabhongse, V. The role of alcohol in Thailand motorcycle crashes. Accident Analysis and Prevention 37 (2005): 357-366.

Kenkel, D.S. Do drunk drivers pay their way? A note on optimal penalties for drunk driving. Journal of Health Economics 12 (1993): 137-149.

Kypri, K. ;and Stephenson S. Drink-driving and perceptions of legally permissible alcohol use. Traffic injury prevention 6 (2005): 219-224.

Polinsky, A.M. ;and Shavell, S. The theory of public enforcement of law. NBER Working Paper Series 11780 (2005): 1-82.

Wittman, D. Economic foundations of law and organization. Cambridge: Cambridge University press, 2006.

Yannis, G. ; Papadimitriou, E. ; and Antoiou, C. Multilevel modeling for the regional effect of enforcement on road accidents. Accident Analysis and Prevention 39 (2007): 818-825.

Yitzaki, S. A note on income tax evasion: A theoretical analysis. Journal of Public Economics 3 (1974): 201-202.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ตารางที่ ก.1 แสดงอัตรากำหนด BAC ของผู้ขับขี่ในประเทศต่างๆ

ประเทศ	BAC LIMIT (mg%)
อาเซอร์ไบจาน สาธารณรัฐเชก จอร์เจีย ฮังการี โรมาเนีย สโลวาเกีย ยูเครน	0
อินเดีย รัสเซีย	10
สวีเดน	20
โปแลนด์ มอลโดวา เดอร์คเมนีสถาน	30
เบลารุส เบลเยียม ลิทัวเนีย	40
ออสเตรเลีย ฟินแลนด์ เยอรมนี ไอร์แลนด์ เนเธอร์แลนด์ แลนด์ โปรตุเกส สเปน แอฟริกาใต้ ไทย	50
ฝรั่งเศส	70 (หากเกินอัตรานี้ถือว่าฝ่าฝืน แต่หากเกิน 80 mg% ถือว่ากระทำผิดกฎหมาย)
ออสเตรเลีย บราซิล แคนาดา เดนมาร์ก ลักเซมเบิร์ก นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ สวิตเซอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร	80
สหรัฐอเมริกา	80-100 (ขึ้นกับรัฐ โดยมี 17 รัฐกำหนด 80 mg% และอีก 33 รัฐกำหนด 100 mg%)

ที่มา: โครงการวิจัยพัฒนารูปแบบเพื่อการป้องกันการดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ตารางที่ ก.2 แสดงการเปรียบเทียบกฎหมาย “เมาแล้วขับ” ของประเทศต่างๆ

ประเทศ	ไทย	ญี่ปุ่น	สหราชอาณาจักร	ฝรั่งเศส	ฟินแลนด์
การตรวจจับผู้ขับขี่เมาแล้วขับ					
ระดับแอลกอฮอล์เพื่อระบุ “เมา” (ตรวจลมหายใจ) (mg ต่อลมหายใจ 1 ลิตร)	มากกว่า 0.22	มากกว่า 0.15	มากกว่า 0.35	มากกว่า 0.25	มากกว่า 0.22
การลงโทษผู้ปฏิเสธการตรวจสอบ					
มี/ไม่มีข้อบังคับเฉพาะ	ไม่มี	มี	มี	มี	มี
วิธีการลงโทษ	ปรับ	ปรับ/จำคุก	ปรับ/ ตัด คะแนน	ตัดคะแนน	ปรับ/จำคุก
ระดับปรับสูงสุด	1,000 บาท	300,000 เยน	1,000 ปอนด์	6 คะแนน (โทษสูงสุด ถือเป็นผู้ เมารุนแรง)	ใช้ ระบบ Day fine system unit fines (uf) ตาม รายได้
การลงโทษผู้ขับขี่เมาแล้วขับ					
มีการแบ่งระดับโทษตามระดับความเมา	ไม่มี	มี (2 ระดับ)	มี (8 ระดับ)	มี (2 ระดับ)	มี (4 ระดับ)
โทษปรับสูงสุด	10,000 บาท	500,000 เยน	5,000 ปอนด์	4,500 ยูโร	ไม่ระบุ เนื่องจากใช้ ระบบ Day fine system unit fines (uf) ตาม รายได้
โทษจำคุกสูงสุด	3 เดือน	3 ปี	6 เดือน	2 ปี	ขั้นต่ำ 2 ปี
โทษตัดคะแนนสูงสุด	40 คะแนน (สูงสุด)	25 คะแนน (สูงสุด)	11 คะแนน (สูงสุด)	43 คะแนน (สูงสุด)	ไม่มี

ที่มา: โครงการการศึกษาแนวทางการแก้ไขกฎหมาย “เมาแล้วขับ” และบทลงโทษ



ภาคผนวก ข

การแก้ปัญหาความเป็นที่สดุโดยมีข้อจำกัด (Optimization Problem) ในบทที่ 3

การตัดสินใจของผู้บริโภคที่ดื่มแอลกอฮอล์ ผู้บริโภคที่ดื่มแอลกอฮอล์จะตัดสินใจเลือกระดับการบริโภคแอลกอฮอล์ทำให้ได้รับอรรถประโยชน์สูงสุดตามสมการที่ 3.6 โดยทำการ

Differentiate สมการดังกล่าว เทียบกับ A $\left(\frac{\partial E(U)}{\partial A}\right)$

$$E(U) = p(s)U(A, M - P_A A - F(A)) + (1 - p(s))[q(A)U(A, M - P_A A - L(A)) + (1 - q(A))U(A, M - P_A A)] \quad (3.6)$$

$$\begin{aligned} \frac{\partial E(U)}{\partial A} &= p(s)\left[\frac{\partial U}{\partial A} + \frac{\partial U}{\partial C}(-P_A) + \frac{\partial U}{\partial C}\left(-\frac{\partial F(A)}{\partial A}\right)\right] \\ &+ (1 - p(s))\left\{q(A)\left[\frac{\partial U}{\partial A} + \frac{\partial U}{\partial C}(-P_A) + \frac{\partial U}{\partial C}\left(-\frac{\partial L(A)}{\partial A}\right)\right] + U(A, C)\frac{\partial q(A)}{\partial A}\right\} \\ &+ (1 - q(A))\left\{\frac{\partial U}{\partial A} + \frac{\partial U}{\partial C}(-P_A)\right\} + U(A, C)\left(-\frac{\partial q(A)}{\partial A}\right) \\ &= 0 \end{aligned}$$

เมื่อทำการจัดรูปสมการข้างต้นจะได้สมการที่ 3.7

$$\frac{\partial U}{\partial A} = \frac{\partial U}{\partial C}\left[P_A + p(s)\frac{\partial F(A)}{\partial A} + (1 - p(s))q(A)\frac{\partial L(A)}{\partial A}\right] \quad (3.7)$$

จากการกำหนดฟังก์ชันในรูปทั่วไปตามสมการที่ 3.8 ถึง 3.12 ดังนี้

$$U = A^\alpha + C \quad (3.8)$$

$$p(s) = \frac{\mu s}{1 + \mu s} \quad (3.9)$$

$$F(A) = rA \quad (3.10)$$

$$q(A) = q \quad (3.11)$$

$$L(A) = \gamma A \quad (3.12)$$

นำสมการที่ 3.8 ถึง 3.12 แทนค่าลงในสมการ 3.7 จะสามารถหาปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์ที่เหมาะสมได้ ดังนี้

$$\alpha A^{\alpha-1} = P_A + p(s)r + (1 - p(s))q\gamma$$

$$\alpha \ln A^{\alpha-1} = \ln[P_A + p(s)r + (1 - p(s))q\gamma]$$

$$\alpha(\alpha - 1) \ln A = \ln[P_A + p(s)r + (1 - p(s))q\gamma]$$

$$\ln A = \frac{1}{\alpha(\alpha - 1)} \ln[P_A + p(s)r + (1 - p(s))q\gamma]$$

$$\text{กำหนด } W = \frac{1}{\alpha(\alpha-1)}$$

$$A = e^{W \ln[P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]}$$

$$A = e^{\ln[P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]^W}$$

$$A = [P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]^W ; W = \frac{1}{\alpha(\alpha-1)} \quad (3.13)$$

ระดับการลงโทษที่เหมาะสมภายใต้ข้อจำกัด

จากสมการเป้าหมายตามสมการที่ 3.13 ภายใต้ข้อจำกัดงบประมาณตามสมการที่ 3.24 สามารถนำมาสร้างเป็นสมการ Lagrange ตามสมการที่ 3.25

Objective Function: Minimize Alcohol

$$A = [P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]^W ; W = \frac{1}{\alpha(\alpha-1)} \quad (3.13)$$

Budget constraint

$$\beta p(s)Nr + T = sE \quad (3.24)$$

$$\ell = [P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]^W + \lambda(\beta p(s)Nr + T - sE) \quad (3.25)$$

จากสมการ Lagrange สมการที่ 3.25 ดำรวจสามารถแก้ปัญหาความเป็นที่สิ้นสุดโดยการ

Differentiate เทียบกับ $s, r, \lambda \left(\frac{\partial \ell}{\partial s}, \frac{\partial \ell}{\partial r}, \frac{\partial \ell}{\partial \lambda} \right)$

$$\frac{\partial \ell}{\partial s} = W[P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]^{W-1} \left[\frac{\partial p(s)}{\partial s} r - \frac{\partial p(s)}{s} q\gamma \right] + \lambda \left[\beta \frac{\partial p(s)}{\partial s} Nr - E \right]$$

$$= 0$$

กำหนด $K = W[P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]^{W-1}$

$$K \frac{\partial p(s)}{\partial s} [r - q\gamma] = -\lambda \left[\beta \frac{\partial p(s)}{\partial s} Nr - E \right] \quad (1)$$

$$\frac{\partial \ell}{\partial r} = W[P_A + p(s)r + (1-p(s))q\gamma]^{W-1} (p(s)) + \lambda \beta p(s)N$$

$$= 0$$

$$K(p(s)) = -\lambda \beta p(s)N \quad (2)$$

$$\frac{\partial \ell}{\partial \lambda} = \beta p(s)Nr + T - sE$$

$$= 0$$

$$r = \frac{sE - T}{\beta p(s)N} \quad (3)$$

นำสมการที่ 3 ไปแทนค่าในสมการที่ 1 และนำสมการที่ 1 หารด้วยสมการที่ 2 แล้วจัดรูป
จะได้สมการที่ 4

$$\frac{\partial p(s)}{\partial s} = \frac{E}{\beta N q \gamma} \quad (4)$$

จากสมการที่ 3.9 นำสมการที่ 3.9 แทนค่าลงในสมการ 4 และจัดรูป จะได้

$$0 = \frac{E\mu^2}{\beta N q \gamma} s^2 + \frac{2E\mu}{\beta N q \gamma} s + \frac{E}{\beta N q \gamma} - 1$$

$$\text{กำหนด } A = \frac{E\mu^2}{\beta N q \gamma}, B = \frac{2E\mu}{\beta N q \gamma}, C = \frac{E}{\beta N q \gamma} - 1$$

จะสามารถแก้สมการเพื่อหาจำนวนด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ คือ

$$s = \frac{-B + \sqrt{B^2 - 4AC}}{2A}$$

นำจำนวนด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ (s) ที่ได้ ไปแทนค่าในสมการที่ 3 เพื่อหาการกำหนด
ค่าปรับที่เหมาะสม (r)

ภาคผนวก ค

ตารางแสดงมูลค่าเป็นตัวเลข ใช้ประกอบบทที่ 4

ตารางที่ ค.1 แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับทุกคนในสังคมเท่ากัน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.5 ถึงภาพที่ 4.9)

จำนวนคน	loss	cost	fine	loss+cost	loss+fine	loss+cost+fine
0	9,600,000	-	-	9,600,000	9,600,000	9,600,000
1	9,142,857	120,000	252,632	9,262,857	9,395,489	9,515,489
2	8,727,273	240,000	505,263	8,967,273	9,232,536	9,472,536
3	8,347,826	360,000	757,895	8,707,826	9,105,721	9,465,721
4	8,000,000	480,000	1,010,526	8,480,000	9,010,526	9,490,526
5	7,680,000	600,000	1,263,158	8,280,000	8,943,158	9,543,158
6	7,384,615	720,000	1,515,789	8,104,615	8,900,405	9,620,405
7	7,111,111	840,000	1,768,421	7,951,111	8,879,532	9,719,532
8	6,857,143	960,000	2,021,053	7,817,143	8,878,195	9,838,195
9	6,620,690	1,080,000	2,273,684	7,700,690	8,894,374	9,974,374
10	6,400,000	1,200,000	2,526,316	7,600,000	8,926,316	10,126,316
11	6,193,548	1,320,000	2,778,947	7,513,548	8,972,496	10,292,496

ตารางที่ ค.2 แสดงมูลค่าความเสียหายของประชาชนที่ลดลง (ตารางใช้ประกอบภาพที่

4.10)

จำนวนด้าน	มูลค่าความเสียหาย	มูลค่าความเสียหายที่ลดลง
0	9,600,000	-
1	9,142,857	457,143
2	8,727,273	415,584
3	8,347,826	379,447
4	8,000,000	347,826
5	7,680,000	320,000
6	7,384,615	295,385
7	7,111,111	273,504
8	6,857,143	253,968
9	6,620,690	236,453
10	6,400,000	220,690
11	6,193,548	206,452

ตารางที่ ค.3 แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน และ
ตำรวจไม่เท่ากัน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.11)

จำนวนด่าน	20%-80%	30%-70%	40%-60%	50%-50%	60%-40%
0	1,920,000	2,880,000	3,840,000	4,800,000	5,760,000
1	1,924,571	2,826,857	3,729,143	4,631,429	5,533,714
2	1,937,455	2,786,182	3,634,909	4,483,636	5,332,364
3	1,957,565	2,756,348	3,555,130	4,353,913	5,152,696
4	1,984,000	2,736,000	3,488,000	4,240,000	4,992,000
5	2,016,000	2,724,000	3,432,000	4,140,000	4,848,000
6	2,052,923	2,719,385	3,385,846	4,052,308	4,718,769
7	2,094,222	2,721,333	3,348,444	3,975,556	4,602,667
8	2,139,429	2,729,143	3,318,857	3,908,571	4,498,286
9	2,188,138	2,742,207	3,296,276	3,850,345	4,404,414
10	2,240,000	2,760,000	3,280,000	3,800,000	4,320,000
11	2,294,710	2,782,065	3,269,419	3,756,774	4,244,129

ตารางที่ ค.4 แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับประชาชน
และผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.12)

จำนวนด่าน	20%-80%	30%-70%	40%-60%	50%-50%	60%-40%
0	1,920,000	2,880,000	3,840,000	4,800,000	5,760,000
1	2,030,677	2,919,699	3,808,722	4,697,744	5,586,767
2	2,149,665	2,971,866	3,794,067	4,616,268	5,438,469
3	2,275,881	3,034,874	3,793,867	4,552,860	5,311,854
4	2,408,421	3,107,368	3,806,316	4,505,263	5,204,211
5	2,546,526	3,188,211	3,829,895	4,471,579	5,113,263
6	2,689,555	3,276,437	3,863,320	4,450,202	5,037,085
7	2,836,959	3,371,228	3,905,497	4,439,766	4,974,035
8	2,988,271	3,471,880	3,955,489	4,439,098	4,922,707
9	3,143,085	3,577,786	4,012,486	4,447,187	4,881,887
10	3,301,053	3,688,421	4,075,789	4,463,158	4,850,526
11	3,461,868	3,803,328	4,144,788	4,486,248	4,827,708

ตารางที่ ค.5 แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับแต่ละคนไม่เท่ากัน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.13)

จำนวนด้าน	80%-10%-10%	10%-80%-10%	10%-10%-80%
0	7,680,000	960,000	960,000
1	7,351,549	1,035,549	1,128,391
2	7,056,344	1,115,254	1,300,938
3	6,790,050	1,198,572	1,477,098
4	6,549,053	1,285,053	1,656,421
5	6,330,316	1,374,316	1,838,526
6	6,131,271	1,466,040	2,023,093
7	5,949,731	1,559,953	2,209,848
8	5,783,820	1,655,820	2,398,556
9	5,631,920	1,753,437	2,589,016
10	5,492,632	1,852,632	2,781,053
11	5,364,733	1,953,250	2,974,513

ตารางที่ ค.6 แสดงมูลค่าความเสียหายของทั้งสังคม กรณีที่ให้น้ำหนักกับแต่ละคนไม่เท่ากัน (ต่อ) (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.13)

จำนวนด้าน	60%-20%-20%	20%-60%-20%	20%-20%-60%
0	5,760,000	1,920,000	1,920,000
1	5,560,241	1,951,098	2,004,150
2	5,385,416	1,990,507	2,096,612
3	5,232,275	2,037,144	2,196,302
4	5,098,105	2,090,105	2,302,316
5	4,980,632	2,148,632	2,413,895
6	4,877,927	2,212,081	2,530,397
7	4,788,351	2,279,906	2,651,275
8	4,710,496	2,351,639	2,776,060
9	4,643,151	2,426,875	2,904,348
10	4,585,263	2,505,263	3,035,789
11	4,535,919	2,586,499	3,170,078

ตาราง ค.7 แสดงจำนวนด้านตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่ตำรวจสามารถตั้งด่านได้ เมื่อได้ส่วนแบ่งค่าปรับเพิ่มขึ้น กรณีใช้เงินจนหมด (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.14)

ส่วนแบ่งค่าปรับ ที่ตำรวจได้รับ	จำนวนด้านที่ สามารถตั้งได้	ส่วนแบ่งค่าปรับ ที่ตำรวจได้รับ	จำนวนด้านที่ สามารถตั้งได้
0.480	12	0.750	30
0.495	13	0.765	31
0.510	14	0.780	32
0.525	15	0.795	33
0.540	16	0.810	34
0.555	17	0.825	35
0.570	18	0.840	36
0.585	19	0.855	37
0.600	20	0.870	38
0.615	21	0.885	39
0.630	22	0.900	40
0.645	23	0.915	41
0.660	24	0.930	42
0.675	25	0.945	43
0.690	26	0.960	44
0.705	27	0.975	45
0.720	28	1	46
0.735	29		

ตารางที่ ค.8 แสดงงบประมาณที่รัฐบาลใช้ในการสนับสนุนการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น และมูลค่าความเสียหายที่ลดลงจากการตั้งด่าน (ตารางใช้ประกอบภาพที่ 4.15 ถึงภาพที่ 4.17)

จำนวนด่าน	การใช้งบประมาณสนับสนุนเป็นสัดส่วนกับรายได้ (กรณีที่ 1)	การใช้งบประมาณสนับสนุนกรณีอื่นๆ (กรณีที่ 2,3)	มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น	มูลค่าความเสียหายที่ลดลง
13	31,200	63,030	5,818,182	181,818
14	58,800	115,294	5,647,059	171,123
15	90,000	171,429	5,485,714	161,345
16	124,800	231,111	5,333,333	152,381
17	163,200	294,054	5,189,189	144,144
18	205,200	360,000	5,052,632	136,558
19	250,800	428,718	4,923,077	129,555
20	300,000	500,000	4,800,000	123,077
21	352,800	573,659	4,682,927	117,073
22	409,200	649,524	4,571,429	111,498
23	469,200	727,442	4,465,116	106,312
24	532,800	807,273	4,363,636	101,480
25	600,000	888,889	4,266,667	96,970
26	670,800	972,174	4,173,913	92,754
27	745,200	1,057,021	4,085,106	88,807
28	823,200	1,143,333	4,000,000	85,106
29	904,800	1,231,020	3,918,367	81,633
30	990,000	1,320,000	3,840,000	78,367
31	1,078,800	1,410,196	3,764,706	75,294
32	1,171,200	1,501,538	3,692,308	72,398
33	1,267,200	1,593,962	3,622,642	69,666
34	1,366,800	1,687,407	3,555,556	67,086

35	1,470,000	1,781,818	3,490,909	64,646
36	1,576,800	1,877,143	3,428,571	62,338
37	1,687,200	1,973,333	3,368,421	60,150
38	1,801,200	2,070,345	3,310,345	58,076
39	1,918,800	2,168,136	3,254,237	56,108
40	2,040,000	2,266,667	3,200,000	54,237
41	2,164,800	2,365,902	3,147,541	52,459
42	2,293,200	2,465,806	3,096,774	50,767
43	2,425,200	2,566,349	3,047,619	49,155
44	2,560,800	2,667,500	3,000,000	47,619
45	2,700,000	2,769,231	2,953,846	46,154
46	2,898,000	2,871,515	2,909,091	44,755

ภาคผนวก ง



แบบสอบถาม

เรื่อง พหุติกรรม "ดื่มแล้วขับ" กับมาตรการการลงโทษที่เหมาะสม

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้ทำขึ้นเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์ในระดับปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. แบบสอบถามชุดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาระดับการลงโทษที่เหมาะสมเพื่อลดมูลค่าความเสียหายจากพหุติกรรมการดื่มแล้วขับ ผู้ทำวิทยานิพนธ์ขอความร่วมมือจากท่านช่วยสละเวลาอันมีค่า ตอบคำถามให้ครบถ้วนและตรงความจริง การตอบแบบสอบถามจะไม่มีผลกระทบใดๆต่อท่าน ข้อมูลจะถูกนำไปใช้เพื่อการวิจัยเท่านั้น และจะเป็นความลับไม่มีการเปิดเผยข้อมูลโดยส่วนตัวแก่ผู้ใดทั้งสิ้น
3. แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป
 - ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการดื่มสุรา
 - ส่วนที่ 3 ทศนคติของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ต่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์
 - ส่วนที่ 4 การกำหนดค่าปรับ และการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

กรุณาทำเครื่องหมาย X ในช่องที่ท่านต้องการตอบแบบสอบถาม หรือเติมข้อความในช่องว่าง

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

ชาย

หญิง

2. อายุ..... ปี

3. สำเร็จการศึกษาชั้นสูงสุด

ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า

ม.ต้น

ม.ปลาย/ปวช

อนุปริญญา/ปวส

ป.ตรี

ป.โทขึ้นไป

4. อาชีพ

ไม่ได้ทำงาน/ทำงานบ้าน

กำลังศึกษา

ลูกจ้างบริษัทเอกชน

ข้าราชการ

พนักงานรัฐวิสาหกิจ

ธุรกิจส่วนตัว

รับจ้าง

อื่นๆ(ระบุ)

5. รายได้ประจำเฉลี่ยของท่านประมาณ..... บาทต่อเดือน

6. ท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่รถที่ทางราชการออกให้ครั้งแรกอายุเท่าใด หรือเมื่อปี พ.ศ.ใด

7. ท่านคิดว่าความเร็วเฉลี่ยที่ท่านใช้ในการขับรถในช่วงเวลากลางวันประมาณเท่าใด (กรณีไม่ดื่มสุรา)

ต่ำกว่า 80 กม./ชม

80-100 กม./ชม

100-120 กม./ชม

มากกว่า 120 กม./ชม

8. ท่านถูกจับกุมประพตติกรณีเมาแล้วขับเป็นครั้งแรกใช่หรือไม่

ใช่

ไม่ใช่ (ครั้งที่).....

9. วันที่ท่านมาเข้ารับการอบรมที่กรมคุมประพตติจากความผิดฐานเมาแล้วขับ ท่านเข้ามาอบรมเป็นครั้งที่เท่าไร

ครั้งที่ 2

ครั้งที่ 3

ปัจจุบันนี้

10. ในรอบ 3 ปี ที่ผ่านมาท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุราหรือไม่

เคย ครั้ง

ไม่เคย (ถ้าไม่เคยข้ามไปตอบข้อ 12)

11. เมื่อท่านประสบอุบัติเหตุจากรอันเนื่องมาจากการดื่มสุรา ท่านมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเมาแล้วขับหรือไม่

เลิกพฤติกรรมการเมาแล้วขับ

มีพฤติกรรมการเมาแล้วขับเป็นส่วนน้อย

มีพฤติกรรมการเมาแล้วขับอยู่บ้าง

มีพฤติกรรมการเมาแล้วขับเป็นประจำจำนวนมาก

ไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ส่วนที่ 2: ข้อมูลด้านการดื่มสุรา

12. รายจ่ายในการบริโภคแอลกอฮอล์ของท่านเฉลี่ยเดือนละ บาท

13. ท่านดื่มสุร่าบ่อยเพียงใด

- มากกว่าอาทิตย์ละครั้ง อาทิตย์ละครั้ง เดือนละ 2-3 ครั้ง
 เดือนละครั้ง

14. ในปัจจุบันท่านขับรถหลังดื่มสุร่าบ่อยเพียงใด

- เลิกมาแล้วซ้ำแล้ว นานๆ ครั้ง เป็นบางครั้ง
 เป็นประจำสม่ำเสมอ ทุกครั้ง

15. ส่วนใหญ่ท่านดื่มสุร่าที่ใด

- บ้านที่พักของตนเอง บ้าน/ที่พักของคนรู้จัก ร้านอาหาร/ร้านค้า
 ผับ อื่นๆ (ระบุ)

16. ท่านคิดว่าหากทำการเปรียบเทียบความเร็วที่ท่านใช้ขับรถหลังการดื่มสุร่ากับก่อนการดื่มสุร่าแล้ว ความเร็วระหว่างก่อนการดื่มสุร่าและหลังจากการดื่มสุร่า ความเร็วใดมากกว่ากัน

- ก่อนการดื่มสุร่า เท่ากัน หลังการดื่มสุร่า

ส่วนที่ 3: ทักษะคดีของผู้ขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์ต่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์

17. ท่านคิดว่าการโฆษณาประชาสัมพันธ์มีผลต่อปริมาณการดื่มแล้วซ้ำของท่านหรือไม่

- มีผลมากที่สุด มีผลมาก มีผลปานกลาง
 มีผลน้อย ไม่มีผล (ข้ามไปตอบข้อ 19)

18. ท่านคิดว่าการโฆษณาประชาสัมพันธ์มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วซ้ำของท่านอย่างไร

- ดื่มน้อยลงบ้าง ดื่มเฉพาะในเทศกาล ดื่มน้อยลงมาก
 ลดจำนวนครั้งของการดื่มแล้วซ้ำลง

19. ท่านคิดว่าการโฆษณาประชาสัมพันธ์มีผลทำให้ท่านเปลี่ยนพฤติกรรมจากการดื่มสุร่านอกบ้านเป็นการดื่มสุร่าในบ้านหรือไม่

- มีผลมากที่สุด มีผลมาก มีผลปานกลาง
 มีผลน้อย ไม่มีผล

20. ท่านคิดว่าการโฆษณาประชาสัมพันธ์มีผลทำให้ท่านเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มแล้วซ้ำมากน้อยแค่ไหน เช่น การใช้บริการรถสาธารณะแทนการขับรถเอง หรือการให้ผู้อื่นขับรถแทน เป็นต้น

- มีผลมากที่สุด มีผลมาก มีผลปานกลาง
 มีผลน้อย ไม่มีผล

26. ในปัจจุบันตำรวจในแต่ละท้องที่ทำการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์สัปดาห์ละประมาณ 2 ด่าน หากตำรวจมีการตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นตามตาราง จะมีผลต่อการพฤติกรรมการดื่มแล้วขับของท่านอย่างไร

จำนวนด่านที่เพิ่มขึ้น	เลิกโดยเด็ดขาด	ลดลงมาก	ลดลงปานกลาง	ลดลงบ้าง	ไม่มีผล
1					
2					
3					
4					
5					
6					

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายพีรณัฐ ตันติจิตตานนท์ เกิดวันที่ 4 มิถุนายน 2525 จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จ
การศึกษาระดับปริญญาตรีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2547
เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโทหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2549

