

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรม
ผู้กระทำผิดกฎหมาย กรณีเมาแล้วขับ

(สัญญาเลขที่ ACC4 59005)

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก และคณะ
มหาวิทยาลัยนเรศวร

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มีนาคม 2560

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรม
ผู้กระทำผิดกฎหมาย กรณีมาแล้วซ้ำ

(สัญญาเลขที่ ACC4 59005)

โดย

- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ ตะกระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร
- รองศาสตราจารย์ ดร.จักร์ พันธุ์ชูเพชร มหาวิทยาลัยนเรศวร

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มีนาคม 2560

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-3
1.3 แนวทางการศึกษา	1-3
1.4 กรอบแนวความคิด	1-5
1.5 พื้นที่ในการศึกษา	1-4
1.6 แผนการดำเนินงาน	1-5
บทที่ 2 การคุมประพฤติเมาแล้วขับในประเทศไทย	2-1
2.1 สถานการณ์เมาแล้วขับ	2-1
2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูคนเมาแล้วขับ	2-14
2.3 ภารกิจของหน่วยงานหลัก	2-15
บทที่ 3 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการเมาแล้วขับใน ต่างประเทศ	3-1
3.1 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิด เมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องของกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป	3-2
3.2 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิด เมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในประเทศสหรัฐอเมริกา	3-19
3.3 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิด เมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในประเทศออสเตรเลีย	3-30
3.4 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิด เมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในทวีปเอเชีย	3-40
3.5 ตัวอย่างความร่วมมือ/ประสานงานจากหลายหน่วยงานแบบบูรณาการ	3-45
3.6 สรุปผล	3-49
บทที่ 4 การสัมภาษณ์ในพื้นที่	4-1
4.1 กลุ่มที่หนึ่ง เจ้าหน้าที่คุมประพฤติที่รับผิดชอบ	4-1
4.2 กลุ่มที่สอง ผู้ที่ถูกศาลสั่งให้คุมประพฤติ หรือผู้ถูกคุมความประพฤติ	4-38

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุป และข้อเสนอแนะ	5-1
5.1 สรุปผลการศึกษา	5-1
5.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	5-4
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก ก การประชุมรับฟังความคิดเห็น	ก-1

สารบัญรูป

	หน้า	
รูปที่ 1.1	จำนวนและสัดส่วนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการเมาแล้วขับ ปี 2542 – 2556	1-1
รูปที่ 1.2	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล ปี 2554 และ 2555	1-2
รูปที่ 1.3	กรอบแนวความคิด	1-5
รูปที่ 3.1-1	แนวทางการศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนา หลักสูตรอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในต่างประเทศ	3-2
รูปที่ 4.1	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามเพศ	4-2
รูปที่ 4.2	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามอายุ	4-3
รูปที่ 4.3	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามสาขาวิชาที่จบการศึกษา	4-4
รูปที่ 4.4	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามตำแหน่งงาน	4-5
รูปที่ 4.5	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามเพศ	4-38
รูปที่ 4.6	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามอายุ	4-39
รูปที่ 4.7	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามอาชีพหลัก	4-40
รูปที่ 4.8	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามพาหนะ	4-41
รูปที่ 4.9	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามสาเหตุของการกระทำผิด	4-42
รูปที่ 4.10	แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามจำนวนชั่วโมงที่บริการสังคม	4-45
รูปที่ 4.11	แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความ ประพฤติ): กรณีความเหมาะสมของบทลงโทษ	4-46
รูปที่ 4.12	แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความ ประพฤติ): กรณีความเหมาะสมของหลักสูตรการอบรม	4-49

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4.13 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีประเด็นที่เห็นว่าไม่เหมาะสมของหลักสูตรการอบรม	4-51
รูปที่ 4.14 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีการมองคุณค่าตนเองหลังถูกคุมประพฤติ	4-53
รูปที่ 4.15 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหลังถูกคุมความประพฤติ	4-55
รูปที่ 4.16 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีการทำงานของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด	4-59

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1	แสดงแผนการดำเนินงานของโครงการในระยะเวลา 5 เดือน	1-5
ตารางที่ 2.1	สถิติการคุมความประพฤติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก (ปี พ.ศ.)	2-1
ตารางที่ 2.2	สถิติการคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ ช่วงปีใหม่	2-3
ตารางที่ 2.3	สถิติการคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ ช่วงสงกรานต์	2-4
ตารางที่ 2.4	คดีควบคุมและสอดส่อง (ขับรถขณะเมาแล้ว) ของสำนักงานคุม ประพฤติทั่วประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558	2-5
ตารางที่ 2.5	คดีควบคุมและสอดส่อง (ขับรถขณะเมาแล้ว) ของสำนักงาน คุมประพฤติทั่วประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 - 2560	2-9
ตารางที่ 2.6	สรุปงบประมาณของกรมคุมประพฤติ ที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟู	2-26
ตารางที่ 3.1-1	อัตราแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้กระทำเมาแล้วขับของ สหภาพยุโรป	3-4
ตารางที่ 3.1-2	ความรู้ความเข้าใจต่อผลกระทบจากการดื่มและขับชี่ยานพาหนะ	3-13
ตารางที่ 3.1-3	เนื้อหาการเปลี่ยนแปลงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เกี่ยวข้องกับ การขับชี่	3-17
ตารางที่ 3.2-1	บทลงโทษผู้กระทำเมาแล้วขับในรัฐแคลิฟอร์เนีย	3-21
ตารางที่ 3.2-2	บทลงโทษผู้ที่ปฏิเสธการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดใน รัฐแคลิฟอร์เนีย	3-22
ตารางที่ 3.3-1	บทลงโทษผู้กระทำเมาแล้วขับในรัฐเซ้าท์ออสเตรเลีย (South Australia)	3-32
ตารางที่ 3.3-2	บทลงโทษผู้กระทำเมาแล้วขับในรัฐเซ้าท์ออสเตรเลีย (South Australia)	3-33
ตารางที่ 3.3-3	ตัวอย่างโปรแกรมฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายใน กรณีเมาแล้วขับที่มีใช้ในประเทศออสเตรเลีย	3-34
ตารางที่ 3.3-4	กรอบและเนื้อหาสำคัญของหลักสูตร Sober Driver Program (SDP)	3-37
ตารางที่ 3.4-1	ระยะเวลาในการตัดสินสิทธิ์การขับชี่ยานพาหนะในผู้กระทำเมาแล้วขับ	3-42
ตารางที่ 3.5-1	รูปแบบการเนิงานงานผู้กระทำเมาแล้วขับแบบบูรณาการใน รัฐแคลิฟอร์เนีย	3-45
ตารางที่ 3.6-1	เปรียบเทียบหลักสูตรฟื้นฟูและขั้นตอนผู้กระทำเมาแล้วขับที่มี ใช้ในต่างประเทศ	3-49

บทที่ 1

บทนำ

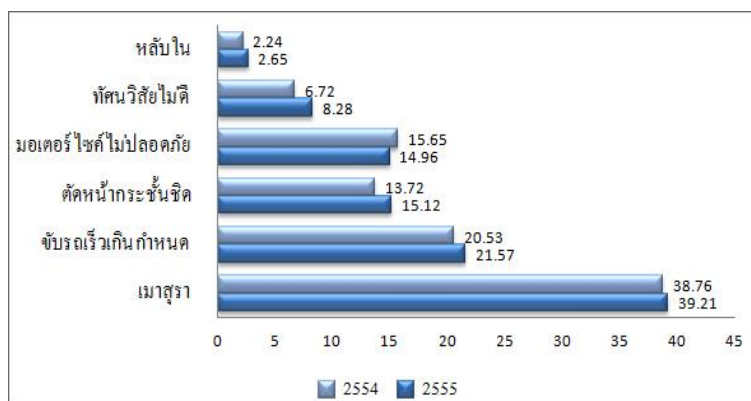
1.1 หลักการและเหตุผล

ปัญหาเมาแล้วขับเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลต่อความปลอดภัยบนท้องถนนของประเทศไทย ซึ่งถูกจัดเป็นประเทศที่มีอันตรายสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก จากรายงานสถานการณ์โลก โดยองค์การอนามัยโลก ปี 2558 โดยจากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าปัญหาเมาแล้วขับในช่วงปี 2542 - 2556 มีสัดส่วนประมาณ 2-8% (ดังรูปที่ 1)



รูปที่ 1.1 จำนวนและสัดส่วนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการเมาแล้วขับ ปี 2542 - 2556
ที่มา: ไทยโรดส์

อย่างไรก็ตาม สถิติเมาแล้วขับในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ก็ยังมีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง โดยเพิ่มขึ้นถึงกว่า 20%



รูปที่ 1.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล ปี 2554 และ 2555
ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

โดยผู้ถูกจับจากคดีเมาแล้วขับจะต้องได้รับการดำเนินคดีตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และตัดสินในชั้นศาลต่อไป ทั้งนี้ศาลอาจมีคำสั่งให้ผู้กระทำผิดต้องเข้ารับการคุมประพฤติ

สำหรับบทลงโทษทางกฎหมายของผู้กระทำผิดที่ต้องเข้ารับการคุมประพฤติ ซึ่งศาลอาจมีคำสั่งให้คุมความประพฤติ 1-2 ปี โดยผู้ถูกคุมความประพฤติจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ 3-4 ครั้ง และเข้ารับการอบรม โปรแกรมต่างๆ เช่น โทษสุรา กฎจราจร หลักธรรม เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและ สร้างจิตสำนึกที่ดีขึ้น กรมฯ จะจัดให้ทำงาน บริการสังคมเกี่ยวกับการกระทำผิด เช่น การเป็นอาสาจราจร การบริจาคโลหิต การเป็นอาสาสมัคร ภูภัยร่วมกับมูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง และการดูแลช่วยเหลือดูแลผู้ป่วยหรือผู้พิการจากการได้รับอุบัติเหตุจากผู้เมาแล้วขับของโรงพยาบาลต่างๆ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังพบว่าคดีเมาแล้วขับและรถเร็วเกินกำหนดในช่วงเทศกาลยังเป็นปัญหาเรื้อรังที่แก้ไขได้ยากในสังคมไทย แม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ และกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อจะลดปัญหาดังกล่าวในทุกๆ แล้ว แต่ยังคงไม่สามารถควบคุมได้ ดังจะเห็นได้จากข้อมูล ของกรมคุมประพฤติ ซึ่งพบว่าในช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ 2559 มีคดีที่ศาลสั่งคุมประพฤติตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก ของสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น 3,737 แยกเป็นคดีเมาแล้วขับ 3,471 คดี และคดีขับรถเร็ว ขับรถพร้อมสารเสพติด จำนวน 266 คดี ส่วนคดีขับรถประมาท จำนวน 44 คดี (กรมคุมประพฤติ, 2559) และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2559 มีคดีที่เข้าสู่กระบวนการคุมประพฤติจากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ จำนวนทั้งสิ้น 5,655 คดี แยกเป็นคดีขับรถขณะเมาแล้วขับ จำนวน 5,228 คดี คดีอื่นๆ จำนวน 403 คดี คดีขับรถประมาท จำนวน 24 คดี

จะเห็นได้ว่าผู้กระทำความผิดกรณีเมาแล้วขับยังมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แม้จะมีบทลงโทษต่างๆ รวมถึงการกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องเข้าสู่กระบวนการคุมประพฤติ เพื่อ

ฟื้นฟูและปรับพฤติกรรม แต่ถึงกระนั้นก็ยังพบว่ายังมีผู้ที่เคยกระทำความผิดและเคยถูกคุมประพฤติมาแล้วจำนวนหนึ่งที่กระทำความผิดซ้ำ จากปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงควรให้ความสำคัญกับกระบวนการคุมประพฤติที่มีการใช้อยู่ในปัจจุบันว่ามีผลสัมฤทธิ์ต่อวัตถุประสงค์ในการฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดที่เข้าโครงการมากน้อยเพียงใด และศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบของต่างประเทศ เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงทางเลือกและโปรแกรมต้นแบบในการฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดในกรณีเมาแล้วขับ เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์สอดคล้องกับเป้าหมายของกระบวนการคุมประพฤติ

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบรูปแบบการคุมความประพฤติในกรณีเมาแล้วขับทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. เพื่อศึกษาสถานการณ์ภาพรวมของระบบการคุมประพฤติ กรณีเมาแล้วขับ ทั้งขั้นตอนการเข้าสู่การคุมประพฤติ หลักสูตรหรือวิธีการดำเนินงานของกรมคุมประพฤติ และผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานในปัจจุบัน
3. เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงทางเลือกและโปรแกรมต้นแบบ สำหรับนำมาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจากการเมาแล้วขับ

1.3 แนวทางการศึกษา

1. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการเมาแล้วขับทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. วางแผนการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง (สัมภาษณ์เชิงลึก การสังเกตและ/หรือ การประชุมกลุ่ม Focus Group) โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมาย จำนวน 4 จังหวัด ที่มีจำนวนคดีที่ศาลมีคำสั่ง คุมประพฤติสูงในแต่ละภาค เพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอในการรวบรวม
3. ดำเนินการเก็บข้อมูลในพื้นที่เป้าหมาย ทั้งผู้เมาแล้วขับที่ศาลมีคำสั่งให้เข้าสู่กระบวนการคุมประพฤติ และเจ้าหน้าที่คุมประพฤติที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการคุมประพฤติกรณีเมาแล้วขับ (พื้นที่เป้าหมายกำหนด 4 จังหวัด คือ จังหวัดปทุมธานี สำหรับภาคกลาง จังหวัดเชียงราย สำหรับภาคเหนือ จังหวัดสกลนคร สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจังหวัดสตูล สำหรับภาคใต้)
4. วิเคราะห์ผลการศึกษา เพื่อเสนอแนะข้อเสนอเชิงทางเลือก และพัฒนาโปรแกรมต้นแบบสำหรับการฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
5. สรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะเชิงทางเลือกเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการฟื้นฟูผู้กระทำผิด กรณีเมาแล้วขับ ทั้งด้าน หลักสูตร ผู้รับผิดชอบ งบประมาณ และหรือหลักเกณฑ์ที่จำเป็น

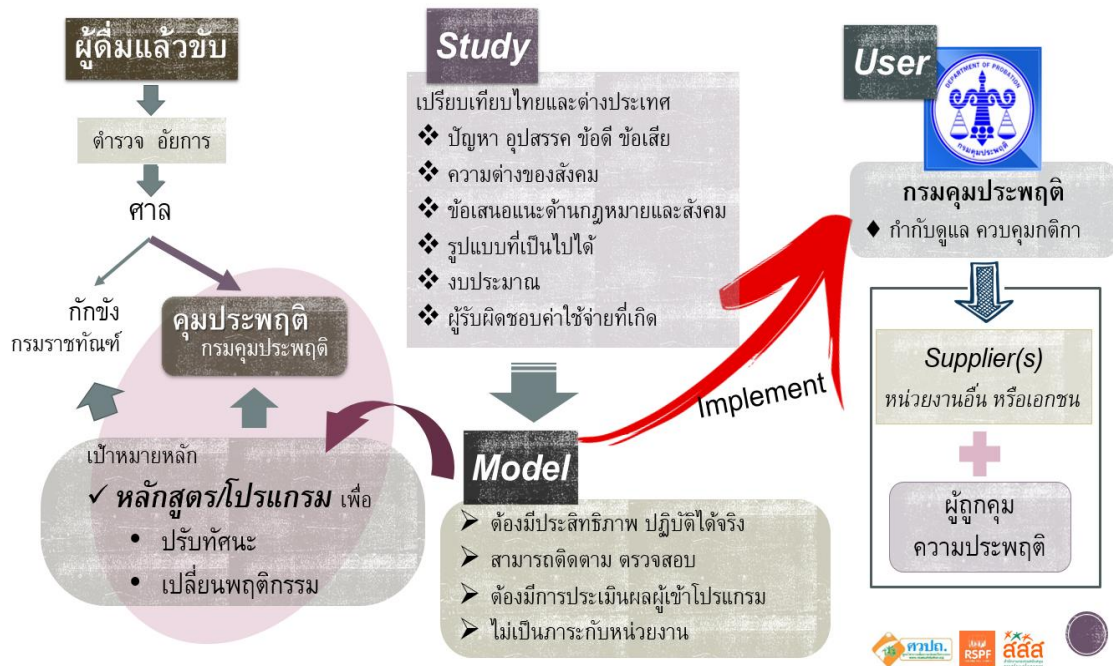
6. จัดเวทีรับฟังความคิดเห็น และปรับปรุงข้อเสนอฯ ตามความเห็นและข้อเสนอแนะตามความเหมาะสม

7. จัดทำรายงานผลการศึกษา และนำเสนอช่องทางการเผยแพร่ข้อเสนอแนะเชิงทางเลือก

กลุ่มตัวอย่าง	ผู้ที่เคยถูกคุมประพฤติ (ไม่น้อยกว่า 10 คน*)	เจ้าหน้าที่การคุมประพฤติ	ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการคุมประพฤติ เช่น ตำรวจ ผู้พิพากษา กรมสุขภาพจิต และกระทรวงสาธารณสุข
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> - การสัมภาษณ์เชิงลึก และ/หรือ - การสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) - การสังเกต 	<ul style="list-style-type: none"> - การสัมภาษณ์เชิงลึก และ/หรือ - การสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) - การสังเกต 	<ul style="list-style-type: none"> - การสัมภาษณ์เชิงลึก และ/หรือ - การสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group)
ประเด็นการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> - สาเหตุของการกระทำผิด - ความเหมาะสมของบทลงโทษในการคุมประพฤติ - ปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการคุมประพฤติเพื่อฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม - ความคิดเห็นต่อผลสัมฤทธิ์ของการคุมประพฤติเพื่อฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม - ข้อเสนอแนะต่อการคุมประพฤติ 	<ul style="list-style-type: none"> - กระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติในปัจจุบันเป็นอย่างไร - ปัญหาและอุปสรรคต่อกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติในปัจจุบันเป็นอย่างไร - ข้อเสนอแนะต่อกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติ 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาและอุปสรรคต่อกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติในปัจจุบันเป็นอย่างไร - ข้อเสนอแนะต่อกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติ

* เนื่องจากเป็นการวิจัยที่มีผลกระทบต่อผู้ให้ข้อมูล ซึ่งผู้ให้ข้อมูลต้องให้ความร่วมมือ จึงมีความจำเป็นต้องใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง

1.4 กรอบแนวความคิด



รูปที่ 1.3 กรอบแนวความคิด

1.5 ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะเวลา 5 เดือน

1.6 แผนการดำเนินงาน

ตารางที่ 1.1 แสดงแผนการดำเนินงานของโครงการในระยะเวลา 5 เดือน

กิจกรรม	เดือน				
	1	2	3	4	5
1. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการเมาแล้วขับ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ	X	X			
2. วางแผนการสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้อง		X			
3. ดำเนินการเก็บข้อมูลผู้เมาแล้วขับ		X	X		
4. วิเคราะห์ผลการศึกษา			X		
5. สรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะเชิง ทางเลือก				X	
6. จัดเวทีรับฟังความคิดเห็น				X	
7. จัดทำรายงานผลการศึกษา					X

บทที่ 2

การคุมประพฤติเมาแล้วขับในประเทศไทย

2.1 สถานการณ์เมาแล้วขับ

ตารางที่ 2.1 สถิติการคุมความประพฤติทั้งผู้ใหญ่และเด็ก (ปี พ.ศ.)

ปี พ.ศ.	คดี	ปริมาณคดี ที่ถูกคุมขัง	ศาลสั่งทำงาน บริการสังคม	หมายเหตุ
(ม.ค.48 – ธ.ค.48)	พ.ร.บ.จราจรทางบก	40,298	34,730	คดีชั้นบรรณ ณะ เมาสุราได้มีการ แยกออกมาเริ่ม เก็บ เมื่อ ต.ค.48 รวม 3,731 คดี
	ชั้นบรรณ ณะ	6,553	5,531	
(ม.ค.49 – ธ.ค.49)	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	42,501	36,723	
	- ชั้นบรรณ ณะเมาสุรา	27,859	22,927	
	- อื่น ๆ	14,642	13,751	
	ชั้นบรรณ ณะ	6,628	5,636	
(ม.ค.50 – ธ.ค.50)	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	46,432	40,819	
	- ชั้นบรรณ ณะเมาสุรา	25,173	21,094	
	- อื่น ๆ	21,259	19,725	
	ชั้นบรรณ ณะ	6,313	5,423	
(ม.ค.51 – ธ.ค.51)	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	43,273	34,547	
	- ชั้นบรรณ ณะเมาสุรา	32,790	27,553	
	- อื่น ๆ	10,483	6,994	
	ชั้นบรรณ ณะ	5,150	3,963	
(ม.ค.52 – ธ.ค.52)	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	44,114	36,644	
	- ชั้นบรรณ ณะเมาสุรา	37,482	32,379	
	- อื่น ๆ	6,632	4,265	
	ชั้นบรรณ ณะ	4,191	3,067	
1 ม.ค.53 - 30 ธ.ค.53	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	59,582	-	
	- ชั้นบรรณ ณะเมาสุรา	48,320	-	
	- อื่น ๆ	11,262	-	
1 ม.ค. - ธ.ค.54	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	51,600	-	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธ.ค.55
	- ชั้นบรรณ ณะเมาสุรา	46,551	-	
	- อื่น ๆ	5,049	-	
	ชั้นบรรณ ณะ	3,114	-	
1 ม.ค.55 - ธ.ค.55	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	53,029	42,026	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธ.ค.55
	- ชั้นบรรณ ณะเมาสุรา	48,772	-	
	- อื่น ๆ	4,257	-	
	ชั้นบรรณ ณะ	3,114	-	

ปี พ.ศ.	คดี	ปริมาณคดี ที่ถูกคุมขัง	ศาลสั่งทำงาน บริการสังคม	หมายเหตุ
1 ม.ค.56 - ธ.ค.56	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	61,810	61,235	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธ.ค.55
	- ขับรถขณะเมาแล้ว - อื่น ๆ	53,812 7,998	- -	
	ขับรถประมาท	6,271	-	
1 ม.ค.57 - 31 ธ.ค.57	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	52,056	50,753	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557
	- ขับรถขณะเมาแล้ว - อื่น ๆ	43,505 8,551	39,375 -	
	ขับรถประมาท	5,924	5,836	
1 ม.ค.58 - 31 ธ.ค.58	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	55,222	53,800	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
	- ขับรถขณะเมาแล้ว - อื่น ๆ	47,950 7,272	46,946 5,854	
	ขับรถประมาท	7,098	6,777	
1 ม.ค.59 - 31 พ.ค.59	พ.ร.บ.จราจรทางบก แยกเป็น	25,563	23,658	ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
	- ขับรถขณะเมาแล้ว - อื่น ๆ	22,137 3,426	20,636 3,022	
	ขับรถประมาท	2,595	2,296	

เปรียบเทียบปริมาณคดีเมาแล้วขับของแต่ละปี

- ปี พ.ศ. 2555 มีจำนวน 48,772 คดี
- ปี พ.ศ. 2556 มีจำนวน 53,812 คดี (ปี 56 เพิ่มขึ้นจาก ปี 55 คิดเป็น 10.33%)
- ปี พ.ศ. 2557 มีจำนวน 43,505 คดี (ปี 57 ลดลงจาก ปี 56 คิดเป็น 19.15%)
- ปี พ.ศ. 2558 มีจำนวน 47,950 คดี (ปี 58 เพิ่มขึ้นจาก ปี 57 คิดเป็น 10.21%)

ตารางที่ 2.2 สถิติการคุมความประพฤติ คดีเมาแล้วขับ ช่วงปีใหม่

ปี	ช่วงเวลา	จำนวนผู้ถูกคุมฯ	จังหวัดที่สูงที่สุด
2549	-	3,410	
2550	28 ธ.ค. - 3 ม.ค. 50	4,774 คดี เพิ่มขึ้น 1,364 คดี คิดเป็น 40 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 1,306 คดี บุรีรัมย์ 222 คดี (ปริมาณคดีเพิ่มจากปี 2549 ประมาณ 40%)
2551	28 ธ.ค. - 3 ม.ค. 51	3,047 คดี ลดลง 1,727 คดี คิดเป็น 36.17 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 348 คดี นครราชสีมา 332 คดี
2552	ไม่ได้มีการเก็บ	-	-
2553	29 ธ.ค. 52 - 4 ม.ค. 53	3,802 คดี เพิ่มขึ้น 755 คดี คิดเป็น 24.77 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 512 คดี สกลนคร 212 คดี
2554	29 ธ.ค. 53 - 4 ม.ค. 54	3,379 คดี ลดลง 423 คดี คิดเป็น 11.12 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ สุรินทร์ 353 คดี นครราชสีมา 162 คดี
2555	29 ธ.ค. 54 - 4 ม.ค. 55	3,768 คดี เพิ่มขึ้น 385 คดี คิดเป็น 11.51 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ สุรินทร์ 261 คดี ชลบุรี 209 คดี
2556	27 ธ.ค. 55 - 2 ม.ค. 56	4,635 คดี เพิ่มขึ้น 867 คดี คิดเป็น 23 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 398 คดี มหาสารคาม 289 คดี
2557	27 ธ.ค. 56 - 2 ม.ค. 57	3,797 คดี ลดลง 838 คดี คิดเป็น 18.07 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ สกลนคร 407 คดี ชลบุรี 261 คดี
2558	30 ธ.ค. 57 - 5 ม.ค. 58	4,059 คดี เพิ่มขึ้น 262 คดี คิดเป็น 6.45 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ ชลบุรี 333 คดี มหาสารคาม 273 คดี
2559	29 ธ.ค. 58 - 4 ม.ค. 59	3,471 คดี ลดลง 266 คดี คิดเป็น 14.48 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ นครพนม 221 คดี กทม. 212 คดี ปทุมธานี 205 คดี

ตารางที่ 2.3 สถิติการคุมประพฤติคดีเมาแล้วขับ ช่วงสงกรานต์

ปี	ช่วงเวลา	จำนวนผู้ถูกคุมขัง	จังหวัดที่สูงที่สุด
2549	7-17 เม.ย. 49	4,841	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ เชียงใหม่ 694 คดี กทม. 428 คดี
2550	11-17 เม.ย. 50	4,077 คดี ลดลง 764 คดี คิดเป็น 15.78 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 397 คดี บุรีรัมย์ 357 คดี
2551	11-17 เม.ย. 51	3,604 คดี ลดลง 473 คดี คิดเป็น 11.60 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 716 คดี สุรินทร์ 602 คดี
2552	11-17 เม.ย. 52	4,239 คดี เพิ่มขึ้น 635 คดี คิดเป็น 17.60 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 349 คดี บุรีรัมย์ 346 คดี
2553	13-19 เม.ย. 53	4,709 คดี เพิ่มขึ้น 470 คดี คิดเป็น 11.08 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ ชลบุรี 743 คดี สุรินทร์ 303 คดี
2554	11-17 เม.ย. 54	6,032 คดี เพิ่มขึ้น 1,323 คดี คิดเป็น 28.09 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 615 คดี นครราชสีมา 560 คดี
2555	11-17 เม.ย. 55	5,005 คดี ลดลง 1,027 คดี คิดเป็น 17.02 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 496 คดี สุรินทร์ 384 คดี
2556	11-17 เม.ย. 56	4,691 คดี ลดลง 314 คดี คิดเป็น 6.27 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 416 คดี สุรินทร์ 289 คดี ชลบุรี 260 คดี
2557	11-17 เม.ย. 57	3,826 คดี ลดลง 865 คดี คิดเป็น 18.43 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. 267 คดี มหาสารคาม 256 คดี ลพบุรี 235 คดี
2558	9-15 เมษายน 2558	4,051 คดี เพิ่มขึ้น 225 คดี คิดเป็น 7.91 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ หนองบัวลำภู 309 คดี กทม. 229 คดี มหาสารคาม 215 คดี
2559	11-17 เมษายน 2559	5,228 คดี เพิ่มขึ้น 1,177 คดี คิดเป็น 29.05 %	จังหวัดที่มีคดีมาก ได้แก่ กทม. . จำนวน 284 คดี ปทุมธานี จำนวน 265 คดี และสกลนคร 223 คดี

ตารางที่ 2.4 คดีควบคุมและสอดส่อง (ขับรถขณะเมาแล้ว) ของสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558

สำนักงาน	เพศ		
	ชาย	หญิง	รวม
อาญา	349	31	380
อาญากรุงเทพใต้	1	-	1
แขวงเหนือ	4,278	285	4,563
แขวงใต้	1,851	244	2,095
แขวงดุสิต	424	13	437
แขวงพระโขนง	306	18	324
มีนบุรี	1,807	57	1,864
อาญาธนบุรี	2	-	2
แขวงธนบุรี	2,158	27	2,185
แขวงตลิ่งชัน	579	12	591
รวมส่วนกลาง	11,755	687	12,442
สมุทรปราการ	1,128	25	1,153
อยุธยา	437	7	444
นนทบุรี	1,403	28	1,431
ลพบุรี	623	31	654
สระบุรี	324	1	325
อ่างทอง	105	-	105
ปทุมธานี	1,184	10	1,194
สิงห์บุรี	64	-	64
ชัยนาท	160	3	163
ชัยบาดาล	93	1	94
รวมภาค 1	5,521	106	5,627
ชลบุรี	1,502	112	1,614
จันทบุรี	182	2	184
ระยอง	574	22	596
นครนายก	595	29	624
ฉะเชิงเทรา	284	1	285
ปราจีนบุรี	29	-	29

สำนักงาน	เพศ		
	ชาย	หญิง	รวม
กบินทร์บุรี	57	1	58
ตราด	23	1	24
สระแก้ว	56	-	56
รวมภาค 2	3,302	168	3,470
อุบลราชธานี	4,669	922	5,591
นครราชสีมา	1,565	34	1,599
สุรินทร์	1,035	28	1,063
บุรีรัมย์	1,270	49	1,319
นางรอง	700	4	704
ศรีสะเกษ	361	4	365
ยโสธร	292	3	295
อำนาจเจริญ	465	3	468
ภูเขียว	185	-	185
สีคิ้ว	426	3	429
ชัยภูมิ	157	2	159
บัวใหญ่	279	2	281
เดชอุดม	14	1	15
รวมภาค 3	11,418	1,055	12,473
อุดรธานี	162	4	166
ขอนแก่น	1,138	28	1,166
มหาสารคาม	708	2	710
สกลนคร	855	5	860
ร้อยเอ็ด	705	25	730
กาฬสินธุ์	429	5	434
มุกดาหาร	103	-	103
บึงกาฬ	154	1	155
หนองบัวลำภู	410	4	414
นครพนม	471	6	477
เลย	103	1	104

สำนักงาน	เพศ		
	ชาย	หญิง	รวม
หนองคาย	376	3	379
รวมภาค 4	5,614	84	5,698
เชียงใหม่	2,223	57	2,280
ฝาง	21	-	21
เชียงใหม่	430	9	439
เทิง	51	-	51
ลำปาง	350	9	359
แพร่	121	3	124
พะเยา	206	5	211
แม่ฮ่องสอน	145	4	149
ลำพูน	113	-	113
น่าน	182	-	182
รวมภาค 5	3,842	87	3,929
นครสวรรค์	561	19	580
พิษณุโลก	178	4	182
กำแพงเพชร	361	1	362
สุโขทัย	73	-	73
เพชรบูรณ์	92	-	92
พิจิตร	259	4	263
แม่สอด	147	1	148
อุทัยธานี	112	1	113
สวรรคโลก	8	-	8
ตาก	87	2	89
อุตรดิตถ์	106	1	107
หล่มสัก	130	2	132
รวมภาค 6	2,114	35	2,149
นครปฐม	881	9	890
สุพรรณบุรี	650	18	668
กาญจนบุรี	106	-	106

สำนักงาน	เพศ		
	ชาย	หญิง	รวม
เพชรบุรี	2	-	2
ประจวบคีรีขันธ์	354	2	356
ราชบุรี	192	3	195
สมุทรสงคราม	2	-	2
สมุทรสาคร	196	1	197
รวมภาค 7	2,383	33	2,416
นครศรีธรรมราช	84	1	85
ทุ่งสง	17	-	17
ภูเก็ต	97	7	104
สุราษฎร์ธานี	79	3	82
สมุย	1	-	1
ไชยา	15	-	15
ชุมพร	19	-	19
หลังสวน	22	-	22
กระบี่	-	-	-
ระนอง	24	-	24
พังงา	14	-	14
รวมภาค 8	372	11	383
สงขลา	83	1	84
นาทวี	1	-	1
ตรัง	34	2	36
พัทลุง	42	-	42
ยะลา	-	-	-
นราธิวาส	-	-	-
ปัตตานี	2	-	2
สตูล	20	-	20
รวมภาค 9	182	3	185
รวมส่วนภูมิภาค	34,748	1,582	36,330
รวมทั้งหมด	46,503	2,269	48,772

ตารางที่ 2.5 คดีควบคุมและสอดส่อง (ชั้นรถขณะเมาสุรา) ของสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 - 2560

สำนักงาน	เพศ					
	ปี 2559			ปี 2560 (1 ต.ค. 2559 - 15 ก.พ. 2560)		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
กทม.1 (ตลิ่งชัน)	298	6	304	122	5	127
กทม.2 (แขวงเหนือ)	2,233	325	2,558	853	156	1,009
กทม.3 (แขวงธนบุรี)	740	7	747	349	13	362
กทม.4 (มีนบุรี)	941	35	976	395	13	408
กทม.5 (แขวงใต้)	1,138	149	1,287	389	46	435
กทม.6 (แขวงดุสิต)	371	12	383	134	7	141
กทม.7 (อาญา)	706	43	749	1	-	1
กทม.8 (อาญาธนบุรี)	1	-	1	-	-	-
กทม.9 (พระโขนง)	258	5	263	145	14	159
กทม.10 (อาญากรุงเทพใต้)	54	2	56	-	-	-
กทม.11 (ศาลเยาวชนชนกกลาง)	3	-	3	5	-	5
กทม.12 (ศาลเยาวชนชนกกลางมีนบุรี)	1	-	1	1	-	1
กทม.13 (แขวงดอนเมือง)	121	6	127	163	10	173
กทม.14 (ศาลทรัพย์สินฯ)	-	-	-	-	-	-
กทม.15 (แขวงปทุมวัน)	8	-	8	20	1	21
รวมส่วนกลาง	6,873	590	7,463	2,577	265	2,842
สมุทรปราการ	1,363	28	1,391	229	10	239
อยุธยา	508	6	514	140	1	141
นนทบุรี	761	20	781	301	13	314
ลพบุรี	168	5	173	12	-	12
สระบุรี	272	2	274	87	1	88
อ่างทอง	170	5	175	42	-	42
ปทุมธานี	1,155	17	1,172	151	2	153
สิงห์บุรี	62	-	62	14	-	14
ชัยนาท	105	1	106	39	-	39
ชัยบาดาล	114	1	115	30	-	30
ธัญบุรี	176	5	181	341	4	345

สำนักงาน	เพศ					
	ปี 2559			ปี 2560 (1 ต.ค. 2559 - 15 ก.พ. 2560)		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
รวมภาค 1	4,854	90	4,944	1,386	31	1,417
ชลบุรี	1,135	75	1,210	582	48	630
จันทบุรี	191	2	193	133	2	135
ระยอง	267	11	278	262	11	273
นครนายก	602	32	634	324	11	335
ฉะเชิงเทรา	282	4	286	109	1	110
ปราจีนบุรี	48	-	48	22	-	22
กบินทร์บุรี	61	-	61	45	-	45
ตราด	60	1	61	42	-	42
สระแก้ว	138	1	139	69	-	69
รวมภาค 2	2,784	126	2,910	1,588	73	1,661
อุบลราชธานี	4,690	1,002	5,692	2,573	445	3,018
นครราชสีมา	1,608	51	1,659	351	14	365
สุรินทร์	1,161	37	1,198	640	22	662
บุรีรัมย์	913	41	954	349	18	367
นางรอง	383	6	389	111	-	111
ศรีสะเกษ	425	11	436	236	9	245
ยโสธร	442	9	451	153	1	154
อำนาจเจริญ	357	5	362	245	1	246
ภูเขี้ยว	189	-	189	86	2	88
สีคิ้ว	336	1	337	112	-	112
ชัยภูมิ	235	3	238	76	2	78
บัวใหญ่	338	3	341	99	1	100
เดชอุดม	72	1	73	37	-	37
พิมาย	55	-	55	108	-	108
กันทรลักษ์	10	-	10	52	4	56
รวมภาค 3	11,214	1,170	12,384	5,228	519	5,747
อุดรธานี	247	8	255	44	2	46
ขอนแก่น	803	18	821	186	6	192

สำนักงาน	เพศ					
	ปี 2559			ปี 2560 (1 ต.ค. 2559 - 15 ก.พ. 2560)		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
มหาสารคาม	530	3	533	222	1	223
สกลนคร	720	9	729	404	9	413
ร้อยเอ็ด	525	12	537	291	5	296
กาฬสินธุ์	200	2	202	114	-	114
มุกดาหาร	104	-	104	27	-	27
บึงกาฬ	270	4	274	83	1	84
หนองบัวลำภู	463	5	468	184	2	186
นครพนม	463	7	470	237	6	243
เลย	6	-	6	1	-	1
หนองคาย	195	1	196	90	2	92
ชุมแพ	5	-	5	14	1	15
พล	31	1	32	118	-	118
พยัคฆภูมิพิสัย	3	-	3	60	-	60
รวมภาค 4	4,565	70	4,635	2,075	35	2,110
เชียงใหม่	1,389	55	1,444	566	20	586
ฝาง	35	-	35	16	-	16
เชียงใหม่	290	4	294	229	6	235
เทิง	117	2	119	74	2	76
ลำปาง	590	23	613	313	18	331
แพร่	226	9	235	115	5	120
พะเยา	241	8	249	112	5	117
แม่ฮ่องสอน	121	1	122	18	-	18
ลำพูน	58	-	58	25	1	26
น่าน	127	1	128	23	-	23
ฮอด	5	-	5	8	-	8
เวียงป่าเป้า	3	-	3	30	-	30
รวมภาค 5	3,202	103	3,305	1,529	57	1,586
นครสวรรค์	639	40	679	220	30	250
พิษณุโลก	185	6	191	82	4	86

สำนักงาน	เพศ					
	ปี 2559			ปี 2560 (1 ต.ค. 2559 - 15 ก.พ. 2560)		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
กำแพงเพชร	248	3	251	134	1	135
สุโขทัย	68	-	68	33	-	33
เพชรบูรณ์	157	-	157	126	-	126
พิจิตร	79	-	79	35	-	35
แม่สอด	225	3	228	92	2	94
อุทัยธานี	89	1	90	71	-	71
สวรรคโลก	35	1	36	36	-	36
ตาก	130	-	130	37	-	37
อุตรดิตถ์	139	2	141	63	-	63
หล่มสัก	176	1	177	87	1	88
นครไทย	2	-	2	8	-	8
วิเชียรบุรี	4	-	4	27	-	27
รวมภาค 6	2,176	57	2,233	1,051	38	1,089
นครปฐม	736	6	742	401	1	402
สุพรรณบุรี	347	18	365	177	5	182
กาญจนบุรี	65	-	65	44	-	44
เพชรบุรี	1	-	1	21	-	21
ประจวบคีรีขันธ์	218	1	219	59	-	59
ราชบุรี	59	1	60	44	-	44
สมุทรสงคราม	35	1	36	2	-	2
สมุทรสาคร	199	1	200	122	1	123
หัวหิน	5	-	5	59	3	62
รวมภาค 7	1,665	28	1,693	929	10	939
นครศรีธรรมราช	219	8	227	84	1	85
ทุ่งสง	10	-	10	1	-	1
ภูเก็ต	358	11	369	21	3	24
สุราษฎร์ธานี	91	6	97	25	4	29
สมุย	-	-	-	-	-	-
ไชยา	6	-	6	-	-	-

สำนักงาน	เพศ					
	ปี 2559			ปี 2560 (1 ต.ค. 2559 - 15 ก.พ. 2560)		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
ชุมพร	37	-	37	4	-	4
หลังสวน	16	-	16	10	-	10
กระบี่	6	1	7	2	-	2
ระนอง	30	-	30	9	-	9
พังงา	15	-	15	-	-	-
รวมภาค 8	788	26	814	156	8	164
สงขลา	103	1	104	59	1	60
นาทวี	-	-	-	-	-	-
ตรัง	93	-	93	50	-	50
พัทลุง	46	-	46	14	-	14
ยะลา	7	-	7	2	-	2
นราธิวาส	1	-	1	-	-	-
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
สตูล	17	1	18	-	-	-
รวมภาค 9	267	2	269	125	1	126
รวมส่วนภูมิภาค	31,515	1,672	33,187	14,067	772	14,839
รวมทั้งหมด	38,388	2,262	40,650	16,644	1,037	17,681

2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องการฟื้นฟูคนเมาแล้วขับ

2.2.1 พ.ร.บ. จราจรทางบก

มาตรา 43 (2) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาแล้วหรือของเมาแล้วอย่างอื่น

มาตรา 160 ตี 45 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ประมวลกฎหมายอาญา

มาตรการคุมประพฤติและการบริการสังคม

การทำงานบริการสังคม ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 เป็นเงื่อนไขหนึ่งของการคุมประพฤติสำหรับผู้พิพากษาหรือการกำหนดโทษหรือรอการลงโทษจำคุกไม่เกินสามปี ซึ่งการจัดให้กระทำการกิจกรรมบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ให้เป็นไปตามที่เจ้าพนักงานและผู้กระทำความผิดเห็นสมควรในบางคดีแม้ว่าศาลจะไม่ได้กำหนดเงื่อนไขการทำงานบริการสังคม แต่หากพนักงานคุมประพฤติพิจารณาแล้วเห็นว่าทำให้ผู้ถูกคุมประพฤติทำงานบริการสังคมจะเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขฟื้นฟู ก็อาจจัดให้ทำงานบริการสังคมได้ภายใต้ความสมัครใจของผู้ถูกคุมประพฤติ

2.2.2 พ.ร.บ. คุมประพฤติ 2559

มาตรา 29 ในกรณีที่ศาล หรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจมีคำสั่งให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ ให้พนักงานคุมประพฤติจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์เป็นรายบุคคลหรือเป็นกลุ่ม เว้นแต่ศาลหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น การจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการสังคม

หรือสาธารณประโยชน์อย่างหนึ่งอย่างใดตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานคุมประพฤติพิจารณา จาก
ฐานความผิด พฤติกรรม ความร้ายแรงแห่งการกระทำความผิด และเงื่อนไขการคุมความ
ประพฤติที่กำหนด โดยคำนึงถึงเพศ อายุ ประวัติ ความประพฤติ สถิติปัญญา สุขภาพ ภาวะแห่ง
จิต นิสัย อาชีพ ความรู้ และความสามารถของผู้ถูกคุมความประพฤติ รวมถึงความเหมาะสม
ความสะดวก และระยะเวลาเดินทาง ระหว่างที่พักอาศัยของผู้ถูกคุมความประพฤติกับสถานที่
ทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ ทั้งนี้ งานที่จัดให้ทำจะต้องไม่ขัดหรือแย้งกับ
ขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรม ความเชื่อทางศาสนา ตลอดจนปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตาม
ระเบียบที่อธิบดีกำหนด

2.3 การกิจของหน่วยงานหลัก

2.3.1 กรมคุมประพฤติ

ประเทศไทยเริ่มมีการนำระบบคุมประพฤติมาใช้เป็นครั้งแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2495 โดยมา
ใช้กับผู้กระทำผิดที่เป็นเด็กและเยาวชนก่อน ส่วนผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ใหญ่ นั้นแม้ประมวล
กฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 มาตรา 56,57 และ 58 จะได้บัญญัติถึงวิธีการเกี่ยวกับการคุม
ประพฤติไว้ แต่อย่างไรก็ตามศาลคงใช้มาตรการรอกการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษเพียงอย่าง
เดียวโดยไม่ใช้วิธีการคุมความประพฤติ เนื่องจากยังไม่มีหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่จะรับผิดชอบ
ดำเนินการตามคำพิพากษาของศาลได้จนกระทั่งรัฐบาลได้ผ่านพระราชบัญญัติวิธีดำเนินการคุม
ความประพฤติประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2522 และได้มีการจัดตั้งสำนักงานคุมประพฤติ
กลาง ซึ่งเป็นหน่วยงานระดับกองสังกัดสำนักงานส่งเสริมงานตุลาการกระทรวงยุติธรรม และได้
เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2522 โดยดำเนินการในกรุงเทพมหานครก่อน จน
ปรากฏผลเป็นที่น่าพอใจ และเพื่อเป็นการให้โอกาสแก่ประชาชนในทั่วประเทศทุกภูมิภาคของประเทศ
ให้ได้รับประโยชน์จากวิธีการคุมความประพฤติ จึงได้มีการเปิดดำเนินการสำนักงานคุมความ
ประพฤติในส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ เนื่องจากมีการขยายงานออกสู่ส่วนภูมิภาคมากขึ้น จึงให้
สำนักงานคุมประพฤติกลางมีปริมาณงาน ขอบเขตอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบ เพิ่มมาก
ขึ้น ดังนั้นเพื่อประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน สำนักงานคุมประพฤติกลางจึง
ได้รับการ ยกฐานะให้เป็น "กรมคุมประพฤติ" เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2535และพระราชบัญญัติ
โอนอำนาจหน้าที่ และกิจการบริหารบางส่วนของสำนักงานส่งเสริมงานตุลาการ กระทรวง
ยุติธรรมไปเป็นของกรมคุมประพฤติกระทรวงยุติธรรม พ.ศ. 2535 ดังนั้น วันที่ 15 มีนาคม ของ
ทุกปี จึงถือเป็น "วันก่อตั้งกรมคุมประพฤติ"

1. อำนาจหน้าที่ ภารกิจกรม

1.1 การคุมประพฤติ

1.1.1 งานแสวงหาข้อเท็จจริง (สืบเสาะและพินิจ)

งานแสวงหาข้อเท็จจริงเป็นกระบวนการสืบเสาะและพินิจและการสืบเสาะข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับประวัติภูมิหลังทางสังคม และพฤติการณ์คดีของผู้กระทำผิด รวมทั้งรายละเอียดหลักฐานต่างๆ ของผู้กระทำผิด โดยพนักงานคุมประพฤติเป็นผู้นำข้อมูลต่างๆ มาวิเคราะห์ ประเมิน และจัดทำรายงาน พร้อมความเห็นเพื่อประกอบดุลพินิจของผู้มีอำนาจในการพิจารณาว่าจะใช้มาตรการใดจึงเหมาะสมกับผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล

1.1.2 งานคุมความประพฤติ (ควบคุมและสอดส่อง)

งานคุมความประพฤติเป็นกระบวนการควบคุม สอดส่อง ติดตาม ดูแล ให้คำแนะนำ และช่วยเหลือผู้กระทำผิดภายใต้เงื่อนไขการคุมความประพฤติ เพื่อช่วยให้ผู้กระทำผิดปรับปรุงแก้ไขนิสัย ความประพฤติ จนสามารถกลับไปใช้ชีวิตในสังคมได้อย่างปกติสุขและไม่หวนกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

1.2 การฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด

การฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดในระบบบังคับบำบัด ถือว่าผู้เสพยาเสพติดเป็นผู้ป่วยมิใช่อาชญากร จึงนำเข้ารับการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพ ตามพระราชบัญญัติฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด พ.ศ. 2545 โดยมีการดำเนินงาน 3 ด้าน ได้แก่

1.2.1 งานตรวจพิสูจน์

การตรวจพิสูจน์ เป็นการแสวงหาและประมวลข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผู้เข้ารับการตรวจพิสูจน์ เพื่อวิเคราะห์และประเมินองค์ประกอบ ทางกาย จิตใจ และสังคม ว่าผู้เข้ารับการตรวจพิสูจน์เป็นผู้เสพหรือผู้ติดยาเสพติดหรือไม่พร้อมทั้งกำหนดแผนการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดที่เหมาะสมสำหรับผู้เสพหรือผู้ติดยาเสพติดแต่ละรายนั้น

1.2.2 งานฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด

งานฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดเป็นการดำเนินการบำบัดอาการติดยาเสพติดและฟื้นฟู สภาพร่างกายและจิตใจของผู้ติดยาเสพติด รวมถึงการเตรียมความพร้อมทางร่างกาย และจิตใจของผู้เสพยาเสพติดให้สามารถกลับไปใช้ชีวิตร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุขซึ่งแบ่งออกเป็นงานฟื้นฟู แบบควบคุมตัวและการฟื้นฟู แบบไม่ควบคุมตัว

1.2.3 งานติดตามผล

งานติดตามผล เป็นขั้นตอนสุดท้ายของการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด โดยการติดตามดูแลและช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้ที่ผ่านการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดแล้ว เป็นระยะเวลา 1 ปี

1.3 การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด

การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดเป็นการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติในการปรับเปลี่ยนแก้ไข และเสริมสร้างคุณลักษณะทางจิตใจ พฤติกรรม และนิสัยความประพฤติของผู้กระทำผิด

ด้วยกระบวนการ/วิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งที่เรียกว่า กิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูหรือโปรแกรมแก้ไขฟื้นฟู ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้กระทำผิดมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่สถานะของการมีพฤติกรรมที่พึงปรารถนา เคารพกฎระเบียบของสังคม ไม่กระทำผิดกฎหมาย มีคุณภาพชีวิตและสามารถใช้ชีวิตร่วมกับผู้อื่นในสังคม ได้อย่างมีความสุข การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด เป็นส่วนหนึ่งของงานควบคุมและสอดส่อง โดยการให้ความช่วยเหลือ แนะนำ แก้ไข ปรับปรุง และส่งเสริมให้ผู้ถูกคุมความประพฤติได้กลับตนเป็นพลเมืองดี ด้วยกิจกรรมหลักต่าง ๆ เช่น การให้คำปรึกษาเชิงจิตวิทยา การอบรมให้ความรู้และฝึกทักษะชีวิต การจัดให้เข้าค่ายจริยธรรม การจัดให้ทำงานบริการสังคม การเข้าค่ายยาเสพติด รวมทั้งการให้การสงเคราะห์ด้านต่าง ๆ เพื่อให้สามารถดำรงชีพอยู่ในสังคมได้อย่างปกติสุข และป้องกันมิให้ผู้กระทำผิดกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

1.4 การสงเคราะห์ผู้กระทำผิด

การสงเคราะห์ผู้กระทำผิด ที่กรมคุมประพฤติได้ดำเนินการประกอบด้วย การสงเคราะห์ผู้กระทำผิดระหว่างคุมประพฤติ และการสงเคราะห์ผู้กระทำผิดภายหลังปล่อยหรือภายหลังพ้นการคุมความประพฤติ เป็นการช่วยส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพในการแก้ไขฟื้นฟูและฝึกฝนตัวเองของผู้กระทำผิด เพื่อให้ผู้กระทำผิดสามารถช่วยเหลือตนเองและดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้ตามสมควร และไม่หวนกลับไปกระทำผิดอีก โดยมีบริการให้การสงเคราะห์ เช่น การให้การศึกษา การส่งเสริมด้านการหางาน การฝึกอาชีพ การสงเคราะห์ด้านทุนประกอบอาชีพ ค่าอาหารและค่าพาหนะ เป็นต้น

1.5 การทำงานบริการสังคม

งานบริการสังคม เป็นมาตรการเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดประการหนึ่ง ด้วยการให้โอกาสแก่ผู้กระทำผิดได้ทำงานรับใช้สังคม โดยการมอบหมายงานให้ทำ ซึ่งผู้กระทำผิดจะไม่ได้รับค่าตอบแทนใดๆ แต่ขณะเดียวกันการได้ทำประโยชน์เพื่อสังคม ส่งผลให้ผู้กระทำผิดเกิดความรู้สึกว่าตนเองยังมีคุณค่า ทั้งการทำงานจะช่วยเสริมสร้างประสบการณ์และให้โอกาสผู้กระทำผิดได้ฝึกหัด เรียนรู้ ทดสอบความสามารถ พัฒนาความมีวินัย ความรับผิดชอบ เสริมสร้างสมาธิ ทักษะในการทำงาน รวมทั้งการสร้างสัมพันธ์ภาพระหว่างบุคคล

1.6 การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

กรมคุมประพฤติได้นำภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกิจดังนี้

1.6.1 งานอาสาสมัครคุมประพฤติ

งานอาสาสมัครคุมประพฤติ มีหลักการอยู่บนพื้นฐานแนวความคิดการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งกรมคุมประพฤตินำส่งเสริมให้ประชาชนที่มีความสนใจ เสียสละ มีคุณสมบัติเหมาะสม สมัครเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน แสวงหาข้อเท็จจริง การติดตาม การสอดส่อง รวมทั้งการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ตลอดจนกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการคืนคนดีสู่สังคมอาสาสมัครคุมประพฤติ (อ.ส.ค.)

1.6.2 โครงการเครือข่ายยุติธรรมชุมชน

โครงการเครือข่ายยุติธรรมชุมชน ได้ดำเนินงานมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 จนถึงปัจจุบัน โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับกระทรวงยุติธรรมในฐานะเป็นหุ้นส่วนและมีบทบาทในการดำเนินงาน เช่น การป้องกันและแก้ไขอาชญากรรม การแก้ไขและฟื้นฟูและช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้กระทำผิด การลดข้อพิพาทความขัดแย้งในชุมชน เป็นต้น และได้อบรมพัฒนาให้ความรู้ความเข้าใจแก่สมาชิกเครือข่ายยุติธรรมชุมชนเกี่ยวกับบทบาทภารกิจของกระทรวงยุติธรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติงานร่วมกับภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ได้มีการรวมตัวของสมาชิกเครือข่ายยุติธรรมชุมชนในการจัดตั้งศูนย์ยุติธรรมชุมชน เพื่อเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐกับเอกชนในการสร้าง ความเข้มแข็ง ความเป็นธรรมและความสงบสุขแก่ชุมชนและสังคมต่อไปสมาชิกเครือข่ายยุติธรรมชุมชน

2.3.2 การคุมความประพฤติ

การคุมความประพฤติหรือการควบคุมและสอดส่อง (Supervision) เป็นวิวัฒนาการของการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดในแนวทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู ซึ่งเชื่อว่า พฤติกรรมการกระทำผิดของมนุษย์เป็นผลมาจากเหตุปัจจัยต่างๆทั้งด้านชีวภาพและสภาพแวดล้อม ดังนั้นการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดให้กลับตนเป็นพลเมืองดี จึงจำเป็นต้องอาศัยกระบวนการทางสังคมที่จะส่งเสริมให้ผู้กระทำผิดได้รับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ทั้งด้วยกระบวนการทางกฎหมายและกระบวนการทางพฤติกรรมศาสตร์

2.3.3 ความหมายของการคุมความประพฤติ

การควบคุมและสอดส่อง เป็นรูปแบบและวิธีการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดที่ให้โอกาสแก่ผู้กระทำผิดในการปรับปรุงแก้ไขตนเองในชุมชน โดยไม่ต้องถูกควบคุมตัวไว้ แต่กำหนดเงื่อนไขการคุมความประพฤติไว้ให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติ และมีพนักงานคุมประพฤติเป็นผู้ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและสนับสนุนช่วยเหลือผู้กระทำผิดตามระดับความเสี่ยงต่อการกระทำผิดซ้ำและสภาพปัญหาและความต้องการของผู้กระทำผิดแต่ละราย เพื่อให้ผู้กระทำผิดไม่หวนกลับไปกระทำผิดซ้ำขึ้นใหม่ ตลอดจนได้รับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนิสัย มีคุณภาพชีวิตที่ดีและสามารถอยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุข

2.3.4 วัตถุประสงค์การคุมความประพฤติ

1. เพื่อให้โอกาสผู้กระทำผิดได้ปรับปรุงแก้ไขตนเองให้เป็นพลเมืองดี โดยไม่ต้องถูกควบคุมตัว
2. เพื่อควบคุมพฤติกรรมและตัดโอกาสในการกระทำผิดซ้ำ ด้วยการควบคุมดูแลตามระดับความเสี่ยงในการกระทำผิดซ้ำและสงเคราะห์ช่วยเหลือตามความรุนแรงของสภาพปัญหา

และความต้องการของผู้กระทำผิดแต่ละราย ให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนิสัยและพัฒนาคุณภาพชีวิต

3. เพื่อส่งเสริมสวัสดิภาพของสังคมและปกป้องชุมชนสังคมให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม

2.3.5 ประโยชน์ของการคุมความประพฤติ

1. การคุมความประพฤติผู้กระทำผิด สามารถแก้ไขฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนิสัยของผู้กระทำผิด เพื่อให้ผู้กระทำผิดกลับตนเป็นพลเมืองดีและอยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติ
2. ผู้กระทำผิดได้รับโอกาสให้ปรับปรุงแก้ไขตนเองด้วยมาตรการแก้ไขฟื้นฟูในชุมชน โดยไม่ต้องถูกควบคุมตัว
3. การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล มีผลดีต่อผู้กระทำผิดมากกว่าการจำคุก เนื่องจากผู้กระทำผิดจะไม่ได้รับผลกระทบจากการตีตรา และหลีกเลี่ยงการเรียนรู้ประสบการณ์อาชญากรรมจากเรือนจำ
4. เป็นวิธีการส่งเสริมให้ผู้กระทำผิดยังคงมีความสัมพันธ์กับครอบครัว สามารถประกอบอาชีพเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้
5. ลดการกระทำผิดซ้ำของผู้กระทำผิด
6. ป้องกันสังคมจากอาชญากรรม
7. ประหยัดค่าใช้จ่ายของภาครัฐในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดด้วยระบบควบคุมตัว เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการควบคุมในสถานควบคุมสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการคุมความประพฤติ
8. บรรเทาความแออัดในเรือนจำ

ปัจจุบันการดำเนินงานคุมความประพฤติในความรับผิดชอบโดยตรงของกรมคุมประพฤติ แบ่งออกตามกลุ่มผู้กระทำผิดได้เป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

1. การคุมความประพฤติผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ใหญ่
2. การคุมความประพฤติผู้ได้รับการพักโทษหรือลดวันต้องโทษจำคุก
3. การคุมความประพฤติผู้กระทำผิดที่เป็นเด็กหรือเยาวชน

2.3.6 การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในงานคุมประพฤติ

กระบวนการแก้ไขฟื้นฟู (Rehabilitation) ถือเป็นหัวใจสำคัญของงานคุมประพฤติ หลักการทำงานแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดเชื่อว่าการกระทำของผู้กระทำผิดเป็นผลมาจากปัจจัยหลายอย่าง ได้แก่ ปัจจัยทางจิตวิทยา ปัจจัยทางชีวภาพและปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางสังคม ซึ่งแตกต่างกันไปแต่ละบุคคล การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดต้องพิจารณาจากสาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำผิด และการแก้ไขที่สาเหตุของการกระทำผิดนั้นๆ โดยเน้นที่การศึกษาผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคลหรือการจำแนกลักษณะ เพื่อหาสาเหตุของการกระทำผิดและแนวทางแก้ไข การค้นหาปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการกระทำผิด โดยพิจารณาทั้งด้านพฤติกรรม (Behavior) อารมณ์

ความรู้สึก (Emotion) ความคิดความเชื่อ (Cognitive) เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์จำแนกตาม
สภาพปัญหาและความต้องการของผู้ถูกคุมความประพฤติว่า ผู้ถูกคุมความประพฤติรายใดมี
สภาพปัญหา และ/หรือความต้องการในด้านใด เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนและจัดกิจกรรม
แก้ไขฟื้นฟูเพื่อติดตามสอดส่อง ควบคุมดูแล เยียวยาแก้ไขและให้การสงเคราะห์ช่วยเหลือให้
เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละราย

1) ความหมายของการแก้ไขฟื้นฟู

ความหมายของการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด เป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงแก้ไข
ปรับปรุงเจตคติ ความรู้สึก ความคิดและพฤติกรรมของผู้กระทำผิดให้อยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคม
โดยปกติสุข ไม่หวนกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก โดยพนักงานคุมประพฤติจะคอยดูแล สอดส่อง
ช่วยเหลือด้วยวิธีการต่างๆ ทั้งทางด้านจิตวิทยา สังคมสงเคราะห์ และศาสตร์สาขาอื่นๆ เป็น
แนวทางในการปฏิบัติงาน

2) วัตถุประสงค์ของการแก้ไขฟื้นฟู

วัตถุประสงค์ของการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดเป็นขั้นตอนการปฏิบัติงานหลังจาก
พนักงานคุมประพฤติ ได้วิเคราะห์และวางแผนแล้วว่า ผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละรายควร
ได้รับการแก้ไขฟื้นฟูอย่างไรจึงเหมาะสมและดำเนินการจัดกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูหรือดำเนิน
โปรแกรมแก้ไขฟื้นฟูตามแผนที่กำหนดไว้ การแก้ไขฟื้นฟูมีวัตถุประสงค์

1. เพื่อเปลี่ยนแปลงแก้ไขพฤติกรรมของผู้ถูกคุมความประพฤติให้เป็นไปในทางที่พึง
ปรารถนา
2. เพื่อให้ผู้ถูกคุมความประพฤติสามารถดำเนินชีวิตอยู่ในสังคมได้อย่างมีคุณภาพชีวิต
3. เพื่อป้องกันมิให้ผู้ถูกคุมความประพฤติกลับไปกระทำผิดซ้ำอีก

3) การจัดกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟู

รูปแบบกิจกรรมในกระบวนการแก้ไขฟื้นฟูมีทั้งการช่วยเหลือเป็นปัจเจกบุคคล และ
การช่วยเหลือแบบกลุ่ม โดยแบบปัจเจกบุคคล มักเป็นกระบวนการเร่งด่วนสำหรับผู้มีปัญหา
เฉพาะด้านที่จะต้องแก้ไข สำหรับแบบกลุ่มนั้นเป็นวิธีการที่ใช้อย่างกว้างขวางในการส่งเสริม
ศักยภาพของบุคคล กระบวนการกลุ่มมีลักษณะเด่นที่สำคัญคือการสนับสนุนให้กำลังใจของ
สมาชิกกลุ่ม (Group support) ที่จะช่วยให้เกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน นำไปสู่การ
ปรับตัวเข้าสู่ครอบครัว ชุมชน สังคมต่อไป

การแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในงานคุมประพฤติ มีกิจกรรมและโปรแกรมในการแก้ไข
ฟื้นฟูผู้กระทำผิด โดยบูรณาการความรู้ทักษะของนักวิชาชีพ (Profession) ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น
ด้านจิตวิทยา พฤติกรรมศาสตร์ สังคมสงเคราะห์ ศาสนาและวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่นในการ
จัดกิจกรรมและโปรแกรมต่างๆ ซึ่งกิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูรายบุคคลเป็นกิจกรรมที่จัดให้ผู้ถูก
คุมความประพฤติแต่ละรายตามตามความจำเป็นและเหมาะสมได้แก่ การให้การปรึกษา
รายบุคคล/ครอบครัว การให้การศึกษา การยืมทุนประกอบอาชีพ การส่งเสริมการมีงานทำ การ
ฝึกอาชีพ การสงเคราะห์ด้านการพยาบาล การสงเคราะห์ค่าพาหนะ การสงเคราะห์ค่าอาหาร

การทำงานบริการสังคมรายบุคคล นอกจากนี้การแก้ไขฟื้นฟูด้วยกิจกรรมที่จัดเป็นกลุ่ม ได้แก่ การอบรมแก่ผู้ถูกคุมความประพฤติ ซึ่งจะจัดให้ความรู้ตามหลักสูตรและโปรแกรมต่างๆ การอบรมธรรมะ ค่าจริยธรรม การศึกษาเชิงจิตวิทยาแบบกลุ่ม ค่ายาเสพติด เป็นต้น กิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

1. การให้คำปรึกษาเชิงจิตวิทยา เป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติได้รับการให้คำปรึกษาเชิงจิตวิทยา (counseling) ด้วยการใช้เทคนิคการให้คำปรึกษาต่างๆ ประกอบกัน เพื่อแก้ไขปัญหาที่มีสาเหตุจากลักษณะจิตใจ สุขภาพจิต บุคลิกภาพ แรงจูงใจ ทศนคติ ค่านิยม ตลอดจนพฤติกรรมทางสังคมต่างๆ ที่มีผลต่อการดำเนินชีวิต โดยมีพนักงานคุมประพฤติหรือผู้ได้รับการฝึกฝนมาโดยเฉพาะเป็นผู้ดำเนินการ สามารถจัดได้ 2 รูปแบบ ดังนี้

1.1 การให้คำปรึกษาแบบรายบุคคล (Individual Counseling) เพื่อให้ผู้ถูกคุมความประพฤติสามารถเข้าใจตนเอง (Self-understanding) ยอมรับตนเอง (Self-acceptance) สามารถตีความปฏิสัมพันธ์กับสังคม สิ่งแวดล้อม ที่มีอิทธิพลต่อตนเองต่อสังคมรอบข้าง มองเห็นทางเลือก และนำไปสู่การคิดตัดสินใจด้วยตนเอง (Self-determinism)

1.2 การให้คำปรึกษาเชิงจิตวิทยาแบบกลุ่ม (Group Counseling) กระบวนการกลุ่ม (Group Process) และบรรยากาศของความสัมพันธ์ภายในกลุ่มมีความสำคัญต่อการเรียนรู้ การแสดงออกทางด้านอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยตนเอง และการสะท้อนกลับของสมาชิกกลุ่ม ดังนั้นบทบาทของผู้นำกลุ่มจะต้องเป็นผู้ที่เอื้อให้มีการเคลื่อนไหวภายในกลุ่ม

2. กิจกรรมการอบรม มีรูปแบบวิธีการของการดำเนินการเป็นการบรรยาย การอภิปราย โดยมีผู้เข้าร่วมอบรมเป็นจำนวนมาก จำนวนผู้เข้าร่วมขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ที่จะให้เรียนรู้ วิทยากรผู้ให้ความรู้มีทั้งจากภายนอกและภายในหน่วยงาน ซึ่งแบ่งการอบรมได้ดังนี้

2.1 กิจกรรมการอบรมความรู้ในด้านต่างๆ เป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติที่สมควรได้รับการเสริมสร้างหรือพัฒนาความรู้หรือความเข้าใจ รวมทั้งทัศนคติและทักษะความชำนาญ ในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่เน้นในด้านการรู้คิด (cognition) เป็นสำคัญให้ได้เข้ารับการถ่ายทอดอบรมความรู้ ความเข้าใจในเรื่องนั้นๆ จากวิทยากรหรือผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเป็นไปตามที่กำหนดเป็นวัตถุประสงค์ของการอบรมความรู้นั้นๆ กิจกรรมการอบรมความรู้และระยะเวลาที่ใช้ ตลอดจนรูปแบบวิธีการของการอบรมความรู้จะมีลักษณะที่แตกต่างกันตามเนื้อหาหลักสูตรที่กำหนดไว้ของแต่ละหลักสูตร โดยมุ่งเน้นที่การสร้างกระบวนการเรียนรู้เพื่อสร้างความเข้าใจ และเรียนรู้วิถีการใช้ชีวิตที่ถูกต้อง ตระหนักในบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม นำไปสู่ผลสำเร็จในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ถูกคุมความประพฤติตามวัตถุประสงค์ของการอบรมความรู้ที่กำหนดไว้ เช่นความรู้เกี่ยวกับยาเสพติด กฎหมายทั่วไป กฎจราจร การประกอบอาชีพ เป็นต้น

2.2 กิจกรรมการอบรมธรรมะ เป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติที่สมควรได้รับการขัดเกลาจิตใจด้วยหลักธรรมคำสอนทางศาสนาตามที่ตนนับถือ ให้ได้รับการสั่งสอนอบรมด้วยหลักธรรมทางศาสนา เพื่อให้มีแนวทางในการดำรงชีวิตที่ถูกต้อง สามารถดำรงตนในสังคม

ในฐานะพลเมืองที่ดีโดยจะจัดให้มีการบรรยายหลักธรรมะหรือฝึกปฏิบัติธรรมแก่ผู้ถูกคุมความประพฤติเป็นกลุ่มๆ จำนวนหนึ่งตามที่ได้กำหนดนัดหมายไว้ ครั้งละ 1-3 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มักจะให้จัดขึ้นที่วัดหรือศาสนสถาน สำหรับหลักธรรมะที่จะกำหนดขึ้นเป็นหัวข้อในการบรรยายอบรมแต่ละครั้ง จะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและบริบทที่เกี่ยวข้อง แต่อย่างไรก็ตามจะครอบคลุมสาระสำคัญของหลักธรรมะที่จะช่วยให้ผู้ถูกคุมความประพฤติสามารถนำไปใช้ในการดำเนินชีวิตประจำวันในแบบของผู้ครองเรือนได้ ทั้งนี้โดยที่สำนักงานคุมประพฤติจะเป็นผู้กำหนดหัวข้อและพิจารณานิมนต์พระสงฆ์หรือเชิญผู้นำทางศาสนาต่างๆ มาให้การอบรมธรรมะตามแผนการจัดกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูที่กำหนดไว้

3. โปรแกรมค่าย มีรูปแบบวิธีดำเนินการให้มีการใช้ชีวิตร่วมกันเป็นกลุ่มในลักษณะการเข้าค่าย อาจเป็นระยะเวลา 3-5 วัน ในระหว่างกิจกรรมจะต้องประพฤติปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้และเข้าร่วมกิจกรรมตามตารางกิจกรรมที่กำหนด โดยอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะวิทยากรและพนักงานคุมประพฤติผู้รับผิดชอบ ซึ่งมีโปรแกรมค่ายดังนี้

3.1 ค่ายจริยธรรม เป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติที่สมควรได้รับการปรับปรุงพฤติกรรมด้วยการอาศัยหลักธรรมทางศาสนาเป็นเครื่องยึดเหนี่ยวจิตใจและใช้การปฏิบัติตามศาสนวิถีเป็นเครื่องมือในการฝึกฝนและพัฒนาจิตใจอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ ให้ได้เข้ารับการอบรมฝึกฝนด้วยกิจกรรมการให้ความรู้และฝึกปฏิบัติตามหลักธรรมของแต่ละศาสนา โดยกำหนดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติต้องเข้าไปใช้ชีวิตอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่มในลักษณะของการเข้าค่ายที่วัดหรือสำนักปฏิบัติธรรมหรือศาสนสถานที่สำนักงานคุมประพฤติได้มีการประสานงานและเตรียมการรองรับไว้แล้ว

3.2 ค่ายยาเสพติด ใช้แนวคิดในการปรับเปลี่ยนการรู้คิดเพื่อปรับพฤติกรรม (cognitive – behavioral approach) สามารถแยกรูปแบบของค่ายได้ดังนี้

- ค่ายยาเสพติดสำหรับผู้เสพ/ผู้ติด เป็นค่ายยาเสพติด สำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติและครอบครัว (ค่ายก้าวใหม่) เป็นการประยุกต์กิจกรรมการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดแบบ Matrix Programผนวกกับการแก้ไขฟื้นฟูตามแนว Reality Therapy และการแก้ไขฟื้นฟูตามหลักธรรมของแต่ละศาสนา โดยมีหลักสูตรครอบคลุมการฟื้นฟูสมรรถภาพทางด้านร่างกาย จิตใจและสังคมที่เน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับการติดยาเสพติด ความรู้และทักษะการป้องกันการหวนกลับไปเสพซ้ำและเลิกยาเสพติดในระยะเริ่มต้น การให้การสนับสนุนทางสังคมและการส่งเสริมบทบาทของครอบครัวในการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด ตลอดจนจัดให้มีการฝึกฝนระเบียบวินัยในการดำเนินชีวิตและการอยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมอย่างมีคุณภาพ ค่ายยาเสพติดกรณีนี้สามารถใช้เป็นกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูสำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติที่เป็นผู้เสพ/ผู้ติดที่มีระดับความรุนแรงของการเสพติดในระดับต่ำ-ปานกลางและอยู่ในวิสัยที่จะสามารถควบคุมตัวเองให้เลิกเกี่ยวข้องกับยาเสพติดได้ด้วยตนเอง

- ค่ายยาเสพติดสำหรับผู้ค้ารายย่อย เป็นการประยุกต์ใช้กิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูที่มุ่งสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม/ชุมชนอย่างเข้มข้น เพื่อให้ผู้ถูกคุมความประพฤติ

ละเลิกการเกี่ยวข้องกับยาเสพติดในฐานะของผู้ค้ารายย่อยหรือรับจ้างซื้อขายเสพติด ค่ายาเสพติด
ติดกรณีนี้สามารถใช้เป็นกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูสำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติที่เป็นผู้ค้าและรับจ้าง
ซื้อขายเสพติด เพื่อป้องกันการหวนกลับไปกระทำผิดในลักษณะเดิมอีก

4. กิจกรรมกลุ่มเพื่อการแก้ไขฟื้นฟู เป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติได้เข้าร่วม
กิจกรรมกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนความคิดที่ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่มุ่งป้องกันการ
กระทำผิดซ้ำ ลดพฤติกรรมเสี่ยง/มีพฤติกรรมที่พึงปรารถนา มีทักษะชีวิตที่จำเป็นและมี
สัมพันธภาพที่ดีกับครอบครัวและผู้อื่น กิจกรรมกลุ่มเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูนี้ แบ่งออกเป็น ๒ ชุด
กิจกรรม ดังนี้

(1) โปรแกรมพื้นฐาน เป็นโปรแกรมที่กำหนดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทุกคนต้อง
เข้ารับการแก้ไขฟื้นฟู โดยประกอบด้วยกิจกรรมกลุ่มที่มุ่งแก้ไขฟื้นฟูในด้านการเห็นคุณค่า
ตนเอง การมีเป้าหมายชีวิต การตระหนักรู้ตนเองและการตระหนักรู้ปัจจัยเสี่ยง และปัญหา
สัมพันธภาพในครอบครัว

(2) โปรแกรมปัญหาเฉพาะด้าน เป็นโปรแกรมเฉพาะสำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติ
ที่มีปัญหาในด้านนั้นๆ โดยประกอบด้วยกิจกรรมกลุ่มที่มุ่งแก้ไขฟื้นฟูเฉพาะด้านนั้นๆ ได้แก่
ความรู้สึกรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม การจัดการกับอารมณ์ ทักษะการแก้ปัญหาและการ
ตัดสินใจ ทักษะการปฏิเสธและการสื่อสาร การสร้างสัมพันธภาพและเรียนรู้การอยู่ร่วมกับผู้อื่น
และการแก้ไขพฤติกรรมที่เป็นปัญหา

ทั้งนี้โดยพนักงานคุมประพฤติจะได้นัดหมายให้ผู้ถูกคุมความประพฤติเข้าร่วม
กิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูพื้นฐานและเฉพาะด้านตามที่กำหนดเป็นคราวๆ ต่อเนื่องกันไปจนครบตาม
แผนการแก้ไขฟื้นฟูที่กำหนดไว้ของผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละราย โดยมีการจัดทำโปรแกรม
ตามกลุ่มเป้าหมายดังนี้

- 4.1 โปรแกรมแก้ไขฟื้นฟูผู้เสพยาเสพติด
- 4.2 โปรแกรมการแก้ไขฟื้นฟูผู้ถูกคุมความประพฤติที่เป็นเด็กและเยาวชน
- 4.3 โปรแกรมการแก้ไขฟื้นฟูที่ได้รับการพักการลงโทษและลดวันต้องโทษจำคุก

5. โปรแกรมการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดคดีจราจร (ขับรถขณะเมาแล้ว) เป็นการจัด
กิจกรรมในรูปแบบกลุ่ม มีการบรรยายความรู้ การสาธิต และการบำเพ็ญประโยชน์ โดยมีสาระ
ครอบคลุมการแก้ไขฟื้นฟู 2 ด้านใหญ่ๆ คือ

1) กิจกรรมเพื่อเสริมสร้างด้านความรู้ (รู้ไว้ไม่ทำผิดอีก) เป็นกิจกรรมที่ใช้การ
ช่วยเหลือ พัฒนาส่งเสริมความรู้ให้กับผู้ถูกคุมความประพฤติ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ
ประกอบด้วย แผนการจัดกิจกรรม ๓ ด้าน คือ

- ความรู้เกี่ยวกับจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ถูกคุมฯทราบถึงกฎหมายจราจร
ที่ควรรู้ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงโทษในการฝ่าฝืนกฎหมาย

- ความรู้เกี่ยวกับแอลกอฮอล์ เพื่อให้ผู้ถูกคุมฯได้รับความรู้เกี่ยวกับผลเสียจาก
การดื่ม และปริมาณการดื่มที่ปลอดภัยต่อสุขภาพ

- ความรู้เกี่ยวกับการลด เลิกแอลกอฮอล์ เพื่อการวางแผนและมีแนวทางการลด
และเลิกแอลกอฮอล์

2) กิจกรรมเพื่อเสริมสร้างด้านจิตสำนึก (เพื่อเธอ เพื่อนัน เพื่อสังคม) เป็นกิจกรรม
ส่งเสริมสร้างจิตสำนึก เพื่อให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อตนเอง ผู้อื่น และสังคม
ประกอบด้วยกิจกรรม 3 ด้าน คือ

- การอบรมและการอบรมธรรมชาติ เพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกด้วยกระบวนการ
กลุ่ม จัดเวทีเสวนา เรื่อง เสี่ยงสะท้อนจากเหยื่อเมาแล้วขับ

- การทำงานบริการสังคม เพื่อสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงความปลอดภัย และ
ความรับผิดชอบต่อตนเอง ครอบครัว สังคม

- การรณรงค์ เพื่อสร้างจิตสำนึกและตระหนักถึงอันตรายของอุบัติเหตุ

6. การส่งต่อไปเข้ารับการแก้ไขฟื้นฟู เป็นการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติ ใน
กรณีที่พนักงานคุมประพฤติเห็นสมควรให้ผู้ถูกคุมความประพฤติได้รับการแก้ไขฟื้นฟูด้วย
โปรแกรมหรือวิธีการใด แต่สำนักงานคุมประพฤติไม่สามารถดำเนินการตามโปรแกรมหรือ
วิธีการนั้นๆ เองได้โดยตรง หากต้องจัดส่งผู้ถูกคุมความประพฤติไปเข้ารับการแก้ไขฟื้นฟูตาม
โปรแกรมหรือวิธีการดังกล่าวจากหน่วยงานหรือสถาบันอื่นๆ เช่น โปรแกรมจิตบำบัดโดย
นักจิตวิทยาในสถาบันจิตเวช โปรแกรมบำบัดฟื้นฟูผู้ติดยาเสพติด โปรแกรมครอบครัวบำบัดโดย
นักจิตวิทยาศูนย์สุขภาพจิต เป็นต้น พนักงานคุมประพฤติจึงต้องดำเนินการประสานงานส่งต่อผู้
ถูกคุมความประพฤติไปเข้ารับการแก้ไขฟื้นฟูตามโปรแกรมหรือวิธีการที่หน่วยงานหรือสถาบัน
อื่นกำหนดนั้น

7. การฝึกอบรมอาชีพเป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติที่มีความต้องการฝึกหัด
วิชาชีพอย่างใดอย่างหนึ่งเข้ารับการฝึกหัดวิชาชีพตามความสนใจหรือความต้องการนั้น ซึ่งอาจ
เป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติไปเข้ารับการฝึกอาชีพในหลักสูตรที่สถาบันหรือหน่วยงาน
ต่างๆ ดำเนินการอยู่แล้ว เช่น สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน ศูนย์ฝึกอาชีพ เป็นต้น หรือสำนักงาน
คุมประพฤติอาจประสานงานจัดหาวิทยากรมาทำการสอนวิชาชีพให้กับกลุ่มผู้ถูกคุมความ
ประพฤติที่มีความสนใจหรือต้องการฝึกวิชานั้นๆ พร้อมๆ กันเป็นคราวๆ ไป

8. การแนะนำงานอาชีพ เป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติที่ว่างงานหรือต้องการ
หางานอาชีพใหม่ ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแหล่งงานอาชีพและการจ้างงานจาก
กิจกรรมการแนะนำงานอาชีพนั้น ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าวอาจเป็นการจัดโดยสถาบันหรือ
หน่วยงานต่างๆ เพื่อแนะนำงานอาชีพโดยตรง หรือสำนักงานคุมประพฤติประสานงานให้
วิทยากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานจัดหางานจังหวัด เป็นผู้มาให้คำแนะนำงาน
อาชีพแก่กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติพร้อมๆ กันในคราวเดียวกันก็ได้

9. การจัดให้ทำงานบริการสังคมเป็นการจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการ
สังคมหรือสาธารณประโยชน์แก่สังคม ชุมชน หรือองค์กรสาธารณะกุศล โดยไม่ได้รับ
ค่าตอบแทนหรือค่าจ้าง ทั้งนี้โดยความยินยอมของผู้ถูกคุมความประพฤติและพนักงานคุม

ประพจน์เห็นสมควร โดยมีการกำหนดประเภท/ลักษณะของงานที่ปลอดภัยเหมาะสมกับเพศ วัย และสมรรถนะของผู้ถูกคุมความประพฤติ การจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการสังคมนี้ ถือเป็นกิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูรูปแบบหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ผู้ถูกคุมความประพฤติตระหนักและมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อผู้อื่นและสังคมมากยิ่งขึ้น ทั้งยังเป็นกิจกรรมที่จะช่วยพัฒนาความภาคภูมิใจและคุณค่าแห่งตนเองและเสริมสร้างวินัยของผู้ถูกคุมความประพฤติได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังจะเป็นการช่วยให้ผู้ถูกคุมความประพฤติได้ชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับส่วนรวมจากการกระทำผิดของตนด้วยการทำงานที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อื่นและสังคมโดยส่วนรวม นั้น

10. การสงเคราะห์ เป็นการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติในการให้การสงเคราะห์ช่วยเหลือแก่ผู้ถูกคุมความประพฤติในด้านต่างๆ ในระหว่างการคุมความประพฤติ การให้การสงเคราะห์ดังกล่าวแยกเป็นการให้การสงเคราะห์ในด้านต่างๆ เช่น การสงเคราะห์ค่าพาหนะ การสงเคราะห์ค่าอาหาร การสงเคราะห์ด้านการศึกษา การสงเคราะห์เงินทุนประกอบอาชีพ เป็นต้น

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความสำเร็จในการแก้ไขฟื้นฟู คือ ความร่วมมือของผู้ถูกคุมความประพฤติ ครอบครัว บุคคลใกล้ชิด และชุมชน ซึ่งสามารถสนับสนุนช่วยเหลือให้ผู้ถูกคุมความประพฤติปรับตัวและปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมนิสัยให้เป็นพลเมืองดี มีการประพฤติปฏิบัติที่เป็นไปในทางที่พึงปรารถนาและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทำให้สามารถดำเนินชีวิตร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุข ดังนั้น การปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติน่าจะมีการปฏิบัติงานในรายละเอียดอื่นๆ ที่ยังไม่ได้กล่าวถึงไว้ได้อย่างไม่จำกัด โดยที่สามารถยืดหยุ่นและมีรายละเอียดปลีกย่อยแตกต่างกันออกไปได้ขึ้นอยู่กับบริบทและรายละเอียดของผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละราย นั้น ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้เป้าหมายเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้ถูกคุมความประพฤติให้กลับตนเป็นพลเมืองดีเป็นสำคัญ

ตารางที่ 2.6 สรุปงบประมาณของกรมคุมประพฤติ ที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟู

	2557	2558	2559	2560
งบบุคลากร				
ข้าราชการ	421,722,900	444,683,700	473,827,900	490,997,700
ลูกจ้างประจำ	47,617,300	51,614,200	57,282,500	61,478,000
พนักงานราชการ	220,169,200	254,515,000	274,172,500	450,949,300
งบดำเนินการ				
ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟู	ไม่มีข้อมูล	3,819,600	6,364,800	6,364,800
ผลผลิต (คนได้รับการฟื้นฟู)	312,000	312,000	312,000	312,000
ผลผลิตจริง	159,320	95,876	159,997	ยังไม่มี

ที่มา: เอกสาร งบประมาณ สำนักงบประมาณ หมายเหตุ ปี เป็นปีงบประมาณ

บทที่ 3

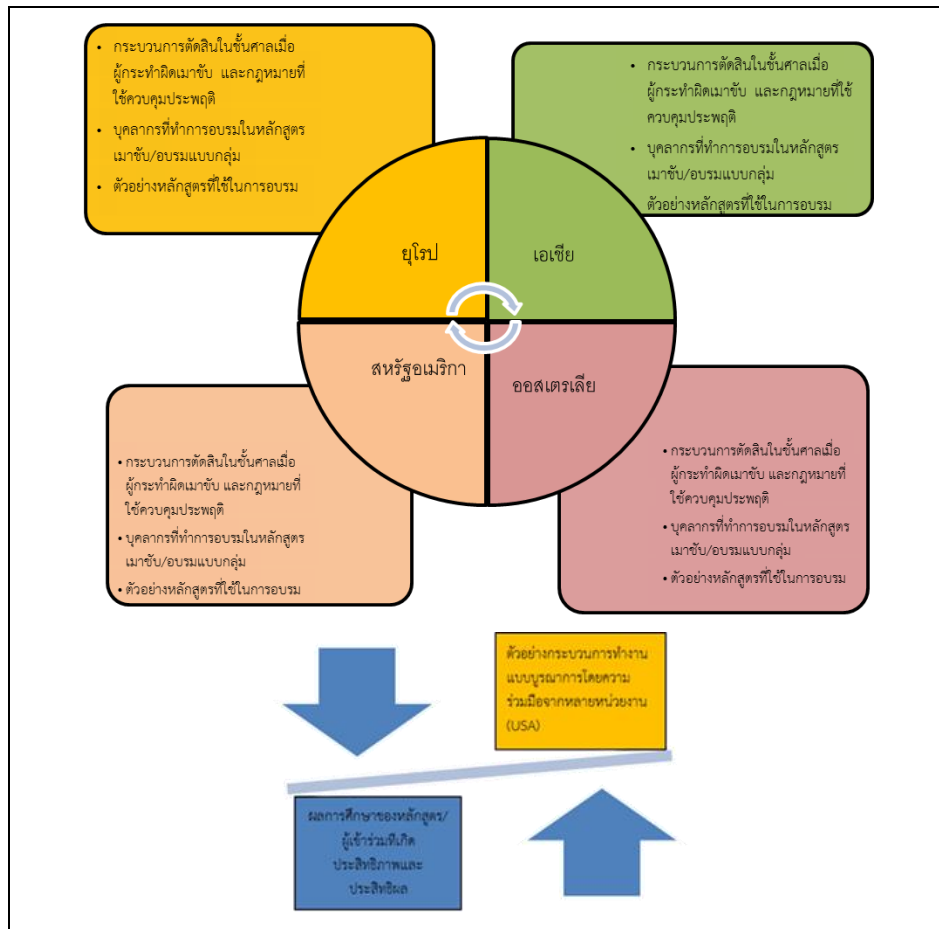
การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการเมาแล้วขับในต่างประเทศ

การศึกษา ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องของการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายกรณีเมาแล้วขับในต่างประเทศเป็นส่วนสำคัญเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและเปรียบเทียบรูปแบบการควบคุมความประพฤติในกรณีดื่มแล้วขับในประเทศไทย โดยที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงทางเลือกและหลักสูตรการอบรมต้นแบบ สำหรับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเมาแล้วขับต่อไป การทบทวนวรรณกรรมฯ ต่างประเทศทำการทบทวนในด้านกระบวนการตัดสินในชั้นศาล ข้อกฎหมายที่ใช้ควบคุมประพฤติเมื่อผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ อีกทั้งทบทวนฯ ในด้านการใช้หลักสูตรอบรมฟื้นฟูเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของผู้กระทำผิด และบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะที่เป็นผู้นำอบรมกลุ่ม แนวทางในการศึกษา

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศได้ทำการทบทวนจาก 4 พื้นที่ดังต่อไปนี้

- การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในสหภาพยุโรป
- การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในประเทศสหรัฐอเมริกา
- การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในประเทศออสเตรเลีย
- การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในทวีปเอเชีย

แนวทางการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องของการพัฒนาหลักสูตรอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับแสดงไว้ในรูปที่ 3.1 - 1



รูปที่ 3.1 - 1 : แนวทางการศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาหลักสูตรอบรม
ฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในต่างประเทศ
ที่มา: ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลจากงานวิจัยและบทความที่มีอยู่

3.1 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เกี่ยวข้อง ของกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป

กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปมีอัตราการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ยจำนวน 40,000 ครั้ง/ปี ในช่วงระหว่างปี 2000 – 2010 จากจำนวน 15 ประเทศที่เป็นสมาชิกในสหภาพยุโรปโดยมีสาเหตุมาจากการขาดแคลนการปรับปรุงโครงสร้างทางถนน และยานพาหนะที่ใช้ยังขาดแคลนเทคโนโลยีด้านความปลอดภัย สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากหนึ่งในสามส่วนของจำนวนผู้เสียชีวิตและพิการจากอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นมาจากผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทรถมอเตอร์ไซด์และผู้ขับขี่มีอาการเมาแล้วในระหว่างที่ขับขี่ ดังนั้นสหภาพยุโรปจึงทำการกำหนดเป้าหมายโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะ สนับสนุนให้มีการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่อย่างเข้มงวดและการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดข้อพิพาททางกฎหมาย

3.1.1 ขั้นตอน/กระบวนการในชั้นศาล

ตำรวจเป็นผู้ตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้กระทำผิดซึ่งในแต่ละประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปได้กำหนดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายแตกต่างกันดังแสดงไว้ในตารางที่ 3.1.2 – 1 จากนั้นผู้กระทำผิดจะถูกนำเข้าสู่กระบวนการในชั้นศาล โดยที่ศาลจะเป็นผู้พิจารณาบทลงโทษว่าผู้กระทำผิดเมาแล้วขับสมควรจะได้รับบทลงโทษที่เข้ากับเงื่อนไขใด อาทิเช่น เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ปรับ จำคุก และการเข้าร่วมอบรมฟื้นฟูผู้กระทำเมาแล้วขับเพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำ เป็นต้น

3.1.2 สถานการณ์ทั่วไปของเมาแล้วขับในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป

บทลงโทษผู้กระทำผิดโดยขับขี่ยานพาหนะเมาแล้วขับจะทำการพิจารณาจากระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาแล้ว และกระบวนการทางเทคนิคเพื่อป้องกันและปราบปรามผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาแล้วในสหภาพยุโรปมีดังนี้

3.1.2.1 ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาแล้ว

จากผลการรายงานอัตราของปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิตและพิการ ซึ่งมีอัตราน้อยกว่า 10 %- 20% ของการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากเมาแล้วขับ โดยที่ในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปได้สรุปไว้ดังนี้

- ประเทศออสเตรียและกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียรายงานว่าพฤติกรรมของผู้เมาแล้วขับนั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ในระดับปานกลาง-ระดับสูงน้อยกว่า 1% ของจำนวนผู้ขับขี่ในกลุ่มประเทศนี้
- ประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส และเนเธอร์แลนด์ มีผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาแล้วในช่วงเวลาพักผ่อนเพื่อความพึงพอใจในยามค่ำคืน โดยที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดอยู่ในระดับปานกลาง – สูง อยู่ระหว่าง 5% และ 10%

จากอัตราของแอลกอฮอล์ในร่างกายและช่วงเวลาสามารถสรุปได้ว่าพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาแล้วนั้นมีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่และแต่ละประเทศและปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดยังส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนดังแสดงในตารางที่ 3.1 – 1

ตารางที่ 3.1 -1 อัตราแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับของสหภาพยุโรป

ประเทศ	ปริมาณแอลกอฮอล์	ความผิดทางกฎหมาย	จำนวนการทดสอบผู้ขับขี่	จำนวนการทดสอบคนเดินเท้า
ออสเตรีย	8.5%ที่0.5 กรัม/ลิตรหรือสูงกว่า	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ขับขี่ผิดกฎหมาย ▪ คนเดินเท้าผิดกฎหมาย 	ไม่มีระบบการทดสอบสมรรถนะในการขับขี่อย่างเป็นระบบ	ไม่ทราบ
เบลเยียม	8.9% ไม่จำกัดซึ่ง 0.5%กรัม/ลิตร(ผิดกฎหมาย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ไม่จำกัดผู้ขับขี่ ▪ ไม่จำกัดในคนเดินเท้า 	24.7%ของผู้ขับขี่และคนเดินเท้า	-
เดนมาร์ก	20.2%ที่ 0.5กรัม/ลิตรหรือสูงกว่า	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ขับขี่ผิดกฎหมาย 	49%ของผู้ขับขี่เมาขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ขณะที่ 75%ของผู้เมาขับได้รับบาดเจ็บ	47%ของคนเดินเท้าเมาเกิดอุบัติเหตุ 49%ของคนเดินเท้าเมาได้รับบาดเจ็บ 28%ของคนขี่จักรยานเมาเกิดการเฉี่ยวชนและ 31%ของคนขี่จักรยานเมาได้รับบาดเจ็บ
ฟินแลนด์	24%ของผู้ขับขี่เมาขับได้รับบาดเจ็บระดับ 0.5กรัม/ลิตรหรือสูงกว่า	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ขับขี่ผิดกฎหมาย ▪ วัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับรถยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเท่านั้น ▪ วัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกท่าน 	ตามกรณีที่เกิดขึ้น	-

ประเทศ	ปริมาณแอลกอฮอล์	ความผิดทางกฎหมาย	จำนวนการทดสอบผู้ขับขี่	จำนวนการทดสอบคนเดินเท้า
ฝรั่งเศส	19% ที่ 0.5 กรัม/ลิตรหรือสูงกว่า	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ขับขี่ผิดกฎหมาย ▪ วัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกท่าน 	ผลรวม 90%	ไม่ทราบ
เยอรมัน	17% ที่ 0.3 กรัม/ลิตรหรือสูงกว่า กฎหมายกำหนด 0.5 กรัม/ลิตร	<ul style="list-style-type: none"> ▪ วัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกท่าน 	ไม่ทราบ เนื่องจากในแต่ละเมืองมีกฎที่แตกต่างกัน และการทดสอบเกิดขึ้นโดยวินิจัยของตำรวจ	ไม่ทราบกฎซึ่งเมืองนั้นๆจะเป็นผู้คัดกรอง
เนเธอร์แลนด์	7.8% ไม่จำกัด กฎหมายกำหนด 0.5 กรัม/ลิตร	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ ▪ วัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกท่าน 	68.3% (ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ได้รับบาดเจ็บ ผู้ขับขี่บางส่วนได้รับบาดเจ็บ และผู้ขับขี่ส่วนน้อยที่เสียชีวิต)	ผู้ขับขี่จักรยานส่วนน้อย และไม่มียานเดินเท้า
สเปน	41% ไม่จำกัด 29% มีปริมาณสูงกว่า กฎหมายกำหนดที่ 0.8 กรัม/ลิตร	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ขับขี่เมาแล้ว (ระดับไม่สูง) ได้ ▪ ผู้เดินเท้าเมาแล้ว (ระดับไม่สูง) ได้ ▪ กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ ▪ กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ใน 	17.5%	ไม่ทราบ

ประเทศ	ปริมาณแอลกอฮอล์	ความผิดทางกฎหมาย	จำนวนการทดสอบผู้ขับขี่	จำนวนการทดสอบคนเดินเท้า
(ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ▪ คนเดินเท้า ▪ ทดสอบ ▪ ปริมาณแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่เมาแล้วขับมาก 		
สวีเดน	3.3%ถูกตรวจสอบโดยตำรวจ 18%ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บจากเมาแล้วขับ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ตำรวจทำการตรวจสอบ ▪ ตรวจสอบเฉพาะผู้ขับขี่เมาแล้วขับมาก 	มากกว่า 90% มาจากสถิติในการตรวจสอบของตำรวจ	มากกว่า 90%
สหราชอาณาจักร	10%จากผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ และ 19%มาจากผู้ขับขี่รถยนต์และยานพาหนะอื่นๆ ที่ระดับ 0.8กรัม/ลิตรหรือสูงกว่า	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ขับขี่มีความผิดทางกฎหมาย 	68% (48% ตรวจสอบโดยตำรวจ และ 20% ตรวจสอบโดยศาลในท้องถิ่น	39%ของคนเดินเท้า และ39%ของผู้ขับขี่จักรยาน

ที่มา: Eurocare(2003)

ระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่ที่ได้รับการยืนยันว่าอยู่ในระดับที่ปลอดภัยต่อสมรรถนะในการขับขี่ยานพาหนะคือ ต่ำสุดเท่ากับ 0.2กรัม/ลิตร และสูงสุดเท่ากับ 0.5กรัม/ลิตร และควรพิจารณาเพื่อลดระดับสูงสุดลงมาที่ 0.2 กรัม/ลิตรต่อไป ซึ่งหลายประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปให้ความสำคัญกับระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่และทำการกำหนดเกณฑ์ระดับให้อยู่ในระดับที่ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ยานพาหนะได้อย่างปลอดภัยอาทิเช่น ประเทศนอร์เวย์มีแนวทางในการกำหนดค่า BACที่ 0.2 กรัม/ลิตร ในปีคริสต์ศักราชที่ 2001 0.5กรัม/ลิตรในประเทศฝรั่งเศส และ0.4กรัม/ลิตรในประเทศเบลเยียม เป็นต้น

3.1.3 บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับทางกฎหมาย

บทลงโทษจากวรรณกรรมฉบับนี้ได้แบ่งออกเป็นบทลงโทษที่รุนแรงและไม่รุนแรงดังนี้

บทลงโทษรุนแรง

จำคุกผู้ขับขี่ในขณะที่มีเมาแล้วซึ่งบทลงโทษที่หนักหรือเบาขึ้นอยู่กับความรุนแรงและความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ

บทลงโทษที่มีผลต่อผู้ขับขี่อย่างรวดเร็ว

การยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่โดยปราศจากการขอคำสั่งศาลซึ่งสามารถกระทำได้ในทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ ซึ่งกระบวนการนี้สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับได้ถึง 5% จากการเกิดอุบัติเหตุเมาแล้วขับ 26%

บทลงโทษผ่านระบบประกันภัยยานพาหนะ

ระบบประกันภัยยานพาหนะสามารถนำมาใช้เพื่อเป็นอีกหนึ่งบทลงโทษผู้ขับขี่เมาแล้วขับได้ดังตัวอย่างในประเทศสวีเดน ผู้ที่ครอบครองประกันชั้นที่ 3 ลดค่าชดใช้ความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เมาแล้วขับระหว่าง 1/3 หรือครึ่งหนึ่งของค่าชดใช้ความเสียหาย ผู้โดยสารหรือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่อยู่นอกยานพาหนะจะได้รับค่าชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเต็มจากประกันภัย โดยความยินยอมของประกันภัยคือไม่มีการชดใช้ค่าเสียหายเต็มแก่บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียหายที่อยู่ภายนอกยานพาหนะเมื่อทำการพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุมีได้เกิดจากสาเหตุผู้ขับขี่เมาแล้วขับเพียงฝ่ายเดียว

กฎหมาย/บทลงโทษผู้เมาแล้วขับ

กฎหมาย/บทลงโทษผู้เมาแล้วขับต้องได้รับการเผยแพร่แก่สาธารณะผ่านสื่อต่างๆ ในกรณีที่สาธารณะชนนั้นๆ ไม่มีความตระหนักในเรื่องของเมาแล้วขับเพียงพอ

3.1.3.1 ข้อจำกัดของผู้ขับขี่ยานพาหนะในวัยรุ่นหรือผู้ที่มีประสบการณ์ขับขี่น้อย

เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะในวัยรุ่นมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการเมาแล้วขับ อีกทั้งประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะยังน้อย ดังนั้นจึงมีหลักสูตรที่ให้ความรู้ด้านการขับขี่ยานพาหนะเพื่อป้องกันการเมาแล้วขับให้กับนักเรียนในระดับมัธยมปลายที่กำลังจะทำการสอบเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยเนื้อหาในหลักสูตรครอบคลุมความรู้ ทักษะคติ และการรายงานพฤติกรรมของตนเอง อาทิเช่น การบอกตนเองว่าไม่ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมาแล้ว ให้ผู้อื่นขับขี่ยานพาหนะให้ในขณะที่ตนเองมีเมาแล้วและการป้องกันตนเองขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมาแล้วเป็นต้น

การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในผู้ขับขี่วัยรุ่น

การจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในผู้ขับขี่วัยรุ่นโดยการใช้อุปกรณ์ทดสอบการหายใจ ซึ่งระดับแอลกอฮอล์ที่จำกัดคือ 0.1 กรัม/ลิตร ถึง 0.2 กรัม/ลิตร การจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในระดับที่ต่ำนี้พบว่าในประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ถึง 20% ของสัดส่วนการใช้จ่ายยานพาหนะในตอนกลางคืน

การออกใบอนุญาตขับขี่ในวัยรุ่น

การออกใบอนุญาตขับขี่ในประเทศสวีเดนและกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปนั้นคืออายุ 18 ปี ซึ่งประเทศที่ใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสารเป็นประเทศที่ออกใบอนุญาตขับขี่ในวัยรุ่นด้วยอายุที่น้อยที่สุดคือ 14 ปี ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกานั้นออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่วัยรุ่นด้วยอายุเริ่มต้นที่แตกต่างกันไป จากการศึกษาพบว่ากว่า 65% และ 85% ของการออกใบอนุญาตขับขี่มีอายุเริ่มต้นที่ลดน้อยลงที่อายุ 16 ปี ซึ่งกฎหมายควรที่จะเพิ่มการออกใบอนุญาตขับขี่ในช่วงอายุที่เหมาะสมคือ 17 ปีบริบูรณ์ อีกทั้งบางมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการจำกัดเวลาในการขับขี่ยานพาหนะในวัยรุ่น โดยจำกัดเวลาไม่อนุญาตให้ขับขี่ในตอนกลางคืนซึ่งยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก

3.1.3.2 การลดปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์

- การเพิ่มราคาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- การปรับเพิ่มเกณฑ์อายุขั้นต่ำที่สามารถดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้เป็นอายุ 21 ปี
- ควบคุมจำนวนชั่วโมงที่ให้บริการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

3.1.4 การป้องกันผู้ขับขี่เมาแล้วขับกระทำผิดซ้ำ

การพิจารณาถึง 4 ปัจจัยเพื่อทำการป้องกันผู้ขับขี่เมาแล้วขับกระทำผิดซ้ำมีดังนี้ (1) การป้องกันและปราบปรามโดยการลงโทษจำคุกและปรับ (2) หลักสูตรการให้ความรู้เพื่อแก้ไขและการรักษา (3) การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (4) การกำหนดมาตรการต่อการขับขี่ยานพาหนะ

การป้องกันและปราบปรามโดยการลงโทษจำคุกและปรับ

บทลงโทษโดยการจำคุกกับผู้ก่ออุบัติเหตุทางถนนกรณีเมาแล้วขับนั้นเป็นดังเครื่องมือที่สำคัญอย่างหนึ่งที่น่าผู้ก่อเหตุไปสู่กระบวนการในชั้นศาล ซึ่งท้ายที่สุดแล้วศาลควรจะทำการศึกษาให้มีการเข้าอบรมในหลักสูตรฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ โดยมีวัตถุประสงค์ที่มีใช้เพียงแค่ว่าบทลงโทษจำคุกเท่านั้นในกรณีปรับควรมีการพิจารณาให้ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการตรวจสอบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด/ร่างกาย อีกทั้ง **ข้อเสีย** ของโทษปรับนั้นคือ ผู้กระทำผิดบางรายใช้ระยะเวลาในการชำระค่าปรับนาน อีกทั้งบางรายได้รับการยกเว้นค่าปรับเนื่องจากไม่มีทรัพย์สินหรือรายได้เพียงพอเพื่อจ่ายค่าปรับ

หลักสูตรการอบรมฟื้นฟูในผู้กระทำผิดเมาแล้วขับเพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำ

การตัดสินใจจัดกลุ่มให้กับผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ ซึ่งผู้กระทำผิดบางรายสามารถจัดอยู่ในประเภทแรกคือผู้มีความเสี่ยงต่อการขับขี่ในขณะที่มีเมาแล้วสูง และประเภทที่สองคือจัดอยู่ในกลุ่มของปัญหาของผู้ติดยาเรื้อรังและกระทำการขับรถ ซึ่งทั้งสองกลุ่มนี้ยังคงเป็นสมมติฐานว่าในผู้กระทำผิดกลุ่มแรกนั้นขาดความรู้ความเข้าใจถึงผลกระทบของการดื่มและขาดความรู้ในด้านกฎหมาย ขณะที่ผู้กระทำผิดในกลุ่มที่สองเป็นกลุ่มผู้มีอาการติดยาเรื้อรังและจะควบคุมตนเองไม่ได้หากเมื่อดื่มในระดับเล็กน้อยจนถึงมาก ดังนั้นศาลควรกระทำการสัมภาษณ์หรือให้ตอบแบบสอบถามเพื่อทำการแยกประเภทผู้กระทำผิดในกรณีที่ผู้กระทำผิดดื่มเพื่อเข้าสังคม หรือ ติดยาเรื้อรัง และเมื่อทำการแยกประเภทได้แล้วควรมีกระบวนการแก้ไขหรือรักษาผู้กระทำผิดดังนี้

- ผู้กระทำผิดที่ดื่มเพื่อเข้าสังคมและทำการขับขี่ในขณะที่มีเมาแล้วควรได้รับมอบหมายจากศาลให้เข้าอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับเมาแล้วขับ
- ผู้กระทำผิดที่จัดว่าเป็นโรคติดยาเรื้อรังควรได้รับมอบหมายจากศาลให้ทำการบำบัดรักษาอาการอย่างใกล้ชิด

สัดส่วนของประชากรที่ถูกจัดว่าเป็นโรคติดยาเรื้อรังและเข้ารับการรักษาอาการนั้นมีจำนวนมากเพราะว่าผู้กระทำผิดกลุ่มนี้ก่อความเสียหายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก (Wells-Parker and Popkin, 1994)

การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

แม้ว่าการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่กับผู้ขับขี่ในขณะที่มีเมาแล้วเป็นกระบวนการหนึ่งที่จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หากแต่มี**ข้อเสีย** คือสามารถป้องกันการขับขี่ขณะมีเมาแล้วในช่วงระยะเวลาที่สั้นเท่านั้น

- การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่บางแห่งสามารถทำได้โดยผ่านกระบวนการศาลซึ่งต้องใช้ระยะเวลานาน
- ขณะที่บางแห่งตำรวจ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้มีอำนาจในการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ในทันที

การกำหนดมาตรการต่อการขับขี่ยานพาหนะ

การป้องกันอันตรายจากผู้ขับขี่ในขณะที่มีเมาแล้วโดยการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิด พบว่าผู้กระทำผิดยังคงขับขี่ยานพาหนะอย่างผิดกฎหมายโดยปราศจากใบอนุญาตฯ ดังนั้นควรมีมาตรการในการป้องกันเมื่อมีการขับขี่ยานพาหนะกับผู้กระทำผิดดังนี้

- Ignition Interlocks คือการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับที่เรียกว่า Ignition Interlocks เพื่อทำการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ โดยที่ก่อนที่ผู้ขับขี่จะเริ่มติดเครื่องยนต์ จะต้องทำการตรวจระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายก่อนซึ่งหากจะติดเครื่องยนต์ได้ผู้ขับขี่จะต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็น 0 เท่านั้น และหลังจากติดเครื่องยนต์ได้ในระยะหนึ่งแล้วระบบได้ถูกออกแบบให้ผู้ขับขี่ทำการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดทุกระยะซึ่งอุปกรณ์นี้มีการทดลองใช้งานจริงอย่างแพร่หลายแล้วในประเทศสวีเดนเมื่อปีคริสต์ศักราช 2009
- การยึดยานพาหนะโดยปราศจากการครอบครอง: กฎหมายการยึดยานพาหนะมิได้ใช้กับผู้กระทำผิดเมาแล้วขับหากแต่ยังนำไปประยุกต์ใช้กับผู้กระทำผิดด้านอื่นด้วย ดังตัวอย่างในมลรัฐมินเนโซต้า (Minnesota) ประเทศสหรัฐอเมริกาอนุญาตให้ตำรวจมีอำนาจในการยึดป้ายทะเบียนของยานพาหนะที่ผู้กระทำผิดใช้ขับขี่ขณะมีเมมา ถ้าหากว่าเป็นการกระทำผิดในครั้งที่ 3 การยึดป้ายทะเบียนนี้มิได้ทำการยึดเพื่อทำการครอบครองแต่อย่างใด หากแต่ป้ายทะเบียนจะถูกทำลายและผู้กระทำผิดไม่สามารถที่จะลงทะเบียนเพื่อขอรับป้ายทะเบียนใหม่ได้จนกระทั่งผู้กระทำผิดจะสามารถแสดงหลักฐานว่าได้รับใบอนุญาตขับขี่กลับมาใช้งานได้ กฎหมายนี้ถูกนำมาใช้งานและสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดได้ถึงหนึ่งในสามส่วน (Rogers, 1994)

3.1.5 การให้ความรู้เมาไม่ขับ

การให้ความรู้ในที่สาธารณะและชุมชน

- การให้ความรู้และข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเมาขับผ่านทางสื่อสารมวลชน
- การจัดกิจกรรมภายในชุมชน ตัวอย่างเช่นรัฐแมสซาชูเซตส์ (Massachusetts, USA) ถูกออกแบบขึ้นเพื่อลดจำนวนผู้กระทำผิดเมาแล้วขับโดยมีสาเหตุมาจากความเร็ว (Hingson, 1996) ผู้ประสานงานที่ทำงานเต็มเวลาภายในชุมชนจะเป็นผู้จัดการกิจกรรมโดยที่ให้บุคคลในท้องถิ่นเป็นผู้จัดการกิจกรรม อาทิเช่น แคมเปญจากสื่อ ข้อมูลทางธุรกิจ ความเร็วและจัดงานวันตระหนักในการขับขี่ขณะมีเมมา ความเร็ว นาฬิกา โทรศัพท์ สายด่วน การอบรมความรู้ให้กับตำรวจ และการให้ความรู้แก่เด็กมัธยมศึกษา

การอบรมขั้นรุนแรง

สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากผู้กระทำผิดเมาแล้วขับแสดงให้เห็นว่าจำนวนหนึ่งในสามหรือเกือบครึ่งหนึ่งของผู้กระทำผิดดื่มแอลกอฮอล์จากบาร์และร้านอาหาร โดยมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากบริการทำการเสิร์ฟเครื่องดื่มแบบไม่จำกัดแก่ลูกค้า (Rydon, Lang and Stockwell, 1993) ดังนั้นจึงมีการจัดอบรมให้แก่บริการขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดจำนวนการให้บริการเครื่องดื่มดังหลักสูตรที่ครอบคลุมเนื้อหาต่อไปนี้

- ความปลอดภัย สุขภาพ และการขาดความรับผิดชอบต่อบริการที่ก่อให้เกิดปัญหาทางเศรษฐกิจ
- กฎหมาย ข้อบังคับด้านการบริการ
- การป้องกันปัญหาที่เกิดจากระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายผ่านการฝึกฝนด้านการให้บริการโดยให้เป็นไปตาม อายุ บัตรประจำตัว และการเลือกเครื่องดื่ม
- การป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับจะต้องทำการตรวจสอบบัตรประจำตัวประชาชน หากแต่
ปฏิเสธการให้บริการที่ไม่เหมาะสมและการจัดหายานพาหนะ

การจัดอบรมในลักษณะนี้ถูกจัดขึ้นให้กับบริการและบาร์เทนเดอร์เพื่อป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับซึ่งมีใช้ในประเทศแถบอเมริกาเหนือ ออสเตรเลีย และเนเธอร์แลนด์แล้ว หากแต่ไม่ได้รับผลสำเร็จหรือแสดงผลในการลดลงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากเมาแล้วขับเท่าใดนัก ดังนั้นการออกกฎหมายที่ได้รับการอนุมัติเพื่อต่อต้านผู้ค้าที่ขาดความรับผิดชอบในการให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถูกแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบดังนี้

- 1) กฎหมายทางแพ่งที่ให้มีการเรียกเก็บค่าเสียหายจากผู้ค้าเนื่องจากให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยขาดความรับผิดชอบ
- 2) กฎหมายการจัดเก็บภาษีจากการค้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และกฎหมายที่มีบทลงโทษทางอาญาของการให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ลูกค้าที่มีอายุต่ำกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดและผู้ที่มีอาการติดเหล้า

ผู้รับผิดชอบ

หน่วยงานเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบเป็นอันดับที่สองรองจากผู้กระทำผิดด้วยการขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เมาแล้วหลังจากผู้กระทำผิดถูกจับกุมและถูกยึดป้ายทะเบียนรถ ซึ่งจำนวนหนึ่งในสี่ส่วนของผู้ถูกจำคุกทั้งหมดนั้นเป็นผู้ที่มีอาการติดสุราเรื้อรังและยังขับขี่ยานพาหนะโดยปราศจากใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ(Lang and Stockwell, 1991) ดังนั้นจึงมีความพยายามที่จะผลักดันให้มีความรับผิดชอบต่อการให้บริการโดยที่ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตบริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังขาดความรับผิดชอบต่อการให้บริการเครื่องดื่ม อีกหนึ่งหลักสูตรที่สามารถสรุปได้ว่าเป็นการป้องกันเพื่อบริการ/ผู้ประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบทางสังคมคือการเปลี่ยนแปลงการให้บริการของบริการที่ให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และการจัดการกับลูกค้าที่มีอาการติดสุราเรื้อรัง

โปรแกรมยานพาหนะทางเลือก

รูปแบบของยานพาหนะทางเลือกที่มีการจัดหาคนขับรถและหลักสูตรการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยซึ่งเหมาะสมกับผู้ที่มีอาการติดสุราเรื้อรังโดยเฉพาะเพื่อลดอัตราเสี่ยงต่อการขับขี่ยานพาหนะตัวอย่างเช่นจัดหารถแท็กซี่ฟรีสำหรับผู้ที่มีอาการเมาหนัก

3.1.6 หลักสูตรอบรมฟื้นฟูเพื่อป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ

หลักสูตรโครงการฟื้นฟูเพื่อป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับฉบับนี้เป็นวรรณกรรมของ
องค์กรภาครัฐในกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักรคือ Driver and Vehicle Standards Agency ซึ่งเป็น
องค์กรที่ดูแลรักษามาตรฐานความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ขับขี่ในประเทศอังกฤษ อีกทั้งเป็นองค์กร
ที่ออกใบอนุญาตขับขี่ การทดสอบ การให้ความรู้และบริการด้านอื่นๆ ซึ่งองค์กรนี้อยู่ภายใต้การ
สนับสนุนของ Department of Transport ซึ่งการทบทวนวรรณกรรมได้ทำการคัดเลือกเฉพาะ
หลักสูตรที่ใช้ในการฟื้นฟูประสิทธิภาพในการขับขี่ยานพาหนะของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับคือ

- “Drink – drive rehabilitation scheme course syllabus” จัดทำโดย Driver & Vehicle Standards Agency ซึ่งอยู่ภายใต้การสนับสนุนโดย Department of Transport”

สาระสำคัญของเนื้อหาในบทวรรณกรรมฉบับนี้คือหลักสูตรที่ใช้ในการอบรมเมื่อผู้กระทำผิด
เมาแล้วขับ จัดทำขึ้นเพื่อให้ความรู้ในการขับขี่ยานพาหนะของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับบนท้องถนน
โดยมีวัตถุประสงค์คือ สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะของผู้กระทำผิดบน
ท้องถนนได้อย่างปลอดภัยของผู้ที่ผ่านการอบรม เนื้อหาสาระสำคัญของหลักสูตรที่ใช้ในการอบรม
แบ่งออกเป็น 2 หน่วยคือ

- หน่วยที่ 1: ความรู้ความเข้าใจต่อผลกระทบจากเมาแล้วขับ/ขับขี่ยานพาหนะ
- หน่วยที่ 2: การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเมาแล้วขับ/ขับขี่ยานพาหนะ

3.1.6.1 หน่วยที่ 1 ความรู้และความเข้าใจต่อผลกระทบจากการกระทำผิดเมาแล้ว ขับ

หลักสูตรการอบรมเมื่อผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในหน่วยนี้มีจุดประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าร่วมอบรม
เกิดความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงผลเสียที่ตามมาต่อสังคมและบุคคลอื่นอันเนื่องมาจาก
อุบัติเหตุบนท้องถนน อีกทั้งการเตรียมความพร้อมด้านความคิดและทัศนคติสำหรับการ
ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ดีของตนเองเพื่อให้ผู้กระทำผิดเข้าใจและยอมรับถึงปัญหาพฤติกรรม
การดื่มและขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งเนื้อหาสาระของการอบรมในหน่วยนี้จะเป็นการสนับสนุนและชักจูง
ความคิดของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับให้มีความเข้าใจและกระทำการตัดสินใจที่จะเปลี่ยนแปลง
พฤติกรรมที่ดีแอลกอฮอล์และขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมามาของตนเอง อีกทั้งสามารถ
ประเมินผลตนเองจากพฤติกรรมที่ดีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ตามความเป็นจริงดังเนื้อหาสรุปไว้
ในตารางที่ 3.1 – 2

ตารางที่ 3.1 – 2 ความรู้ความเข้าใจต่อผลกระทบจากการดื่ม และขับขี่ยานพาหนะ

หัวข้อ	เนื้อหา/วิธีการ	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
<p>1) ผู้เข้าร่วมอบรมมีความเข้าใจในพฤติกรรมของตนเองเมื่อเมาแล้วขับได้ตามความเป็นจริง</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ยอมรับพฤติกรรมตนเองได้ตามความเป็นจริงโดยผู้กระทำผิดเองมิใช่จากการกล่าวโทษ ▪ ประเมินตนเองได้อย่างถูกต้องโดยที่ไม่มีเหตุผลที่เข้าข้างตนเองจากการกระทำผิด ▪ ประเมินความพร้อมตนเองเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้นำอบรมสร้างบรรยากาศการอบรมเพื่อให้ผู้เข้าร่วมรู้สึกว่าได้ถูกควบคุมผู้กระทำผิดหรือกล่าวหาข้อผิดพลาด ▪ ผู้เข้าร่วมอบรมสามารถเข้าใจถึงปัญหาตามความเป็นจริงโดยมิใช่จากการกล่าวโทษถึงความคิดหรือทัศนคติเดิมของผู้กระทำผิด ▪ มีการเตรียมความพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
<p>2) ผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจถึงผลกระทบต่อตนเองและผู้อื่นจากการเมาขับ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ สถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนมีสาเหตุหลักมาจากเมาขับ ▪ ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายทางสังคมเกิดจากอุบัติเหตุที่รุนแรงบนท้องถนนที่มีสาเหตุจากเมาขับ ▪ ผลกระทบด้านอารมณ์ที่เกิดจากการสูญเสีย ญาติ พี่น้อง เพื่อน คนรัก จากอุบัติเหตุบนท้องถนนเมื่อเมาขับ ▪ เข้าใจถึงผลกระทบเมาขับจะนำไปสู่บริการฉุกเฉินและก่อให้เกิดความสูญเสียทรัพยากร 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้เข้าร่วมฯ ทราบดีถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากเมาขับ ▪ ผู้เข้าร่วมอบรมทราบถึงประมาณค่าเสียหายทางสังคม ผลกระทบด้านอารมณ์เมื่อสูญเสียบุคคลใกล้ชิด และค่าบริการฉุกเฉินจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากกรณีเมาขับ

หัวข้อ	เนื้อหา	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
<p>3) ผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจกฎหมาย/บทลงโทษเมื่อกระทำผิดเมาขับ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ เมื่อกระทำผิดอาญาถูกปรับ การตัดสิทธิ การยึดยานพาหนะ ทดสอบใบอนุญาตขับขี่ใหม่ หรือขยายระยะเวลาในการทดสอบใบอนุญาตขับขี่ เมาขับเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ระยะเวลาของประวัติเมาขับ ■ ผลกระทบของประวัติอาชญากรรมต่อการเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศ และค่าใช้จ่ายประกันรถและการจ้างงานในอนาคต ■ เมื่อผู้กระทำผิดในครั้งแรกมีแนวโน้มที่จะกระทำผิดในครั้งที่ 2 จากเมาขับ หรือขับขี่ในขณะที่ถูกตัดสิทธิในการขับขี่จะได้รับการเพิ่มโทษ/มีบทลงโทษสูงสุดและระบุว่าเป็นผู้ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการกระทำผิดซ้ำ ■ อธิบายคำจำกัดความผู้มีความเสี่ยงสูงต่อการกระทำผิดซ้ำคือ ผู้ที่กระทำผิดซ้ำจำนวน 2 ครั้งภายในระยะเวลา 10 ปี ■ ขับรถเมื่อเมาขับจำนวน 2 ครั้งหรือมากกว่าที่กฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ■ เกิดความผิดพลาดขณะตำรวจทำการตรวจสอบการหายใจ เลือดหรือปัสสาวะ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ผู้เข้าร่วมอบรมตระหนักถึงผลกระทบที่ตามมาเมื่อกระทำผิดและต้องสูญเสียสิทธิในการเดินทางค่าใช้จ่ายทางการแพทย์และค่าประเบี้ยประกันรถ และการจ้างงานในอนาคต ■ ผู้เข้าร่วมอบรมทราบถึงบทลงโทษที่ตามมาหากมีการกระทำผิดเมาขับซ้ำเป็นครั้งที่ 2 เมื่ออยู่ระหว่างตัดสิทธิในการขับขี่ยานพาหนะ ■ ผู้เข้าร่วมเข้าใจความหมายของคำว่าผู้กระทำผิดที่มีความเสี่ยงสูง (high – risk offender)

หัวข้อ	เนื้อหา	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
(ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้มีความเสี่ยงที่จะก่อเหตุซ้ำจะไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่คืนกลับไปในช่วงเวลาที่ถูกต้องสิทธิ์ในการขับขี่ 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ จะต้องมีใบรับรองแพทย์เพื่อรับใบอนุญาตขับขี่คืนซึ่งจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ตามมาคือค่าใบรับรองแพทย์และค่าประกันยานพาหนะที่อาจเพิ่มขึ้น 	
<p>4) อธิบายเพื่อให้เข้าใจว่าการดื่มแอลกอฮอล์ลดประสิทธิภาพในการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ความหมายของหน่วยวัดของแอลกอฮอล์ว่ามีความแตกต่างอย่างไรกับผู้ที่ติดเหล้า อีกทั้งการคำนวณปริมาณแอลกอฮอล์เมื่อดื่มไปแล้ว ▪ ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อให้เกิด ▪ ความเสียหายและการเปลี่ยนแปลง เช่น มุมมองและความตระหนักในการขับขี่อาจจะส่งผลกระทบต่อร่างกายที่ก่อให้เกิดการตัดสินใจในการขับขี่ขาดประสิทธิภาพ ▪ ความเข้าใจว่าแอลกอฮอล์มีระบบการเผาผลาญและระยะเวลาในการลดลงของระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ทราบและเข้าใจในหน่วยที่ใช้วัดปริมาณของแอลกอฮอล์ ตัวอย่างเช่น หน่วย % Vol. ▪ ทราบและเข้าใจว่าเมื่อดื่มแอลกอฮอล์จะส่งผลกระทบต่อทักษะการขับขี่ การมองเห็น การได้ยิน การคิด อารมณ์ ความตัดสินใจที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงอันตราย ▪ ทราบและเข้าใจว่าแอลกอฮอล์มีระบบการเผาผลาญอย่างไรและจะมีช่วงระยะเวลาเท่าไรเมื่อแอลกอฮอล์จะย่อยสลายหมดไปจากร่างกาย ▪ ฤทธิ์จากแอลกอฮอล์ส่งผลหลากหลายทาง เช่น เมื่อใช้ยาตาแพทย์สั่งเพื่อรักษา

โครงการการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟู
และปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมาย กรณีเมาแล้วขับ

หัวข้อ	เนื้อหา	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
(ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผลกระทบที่หลากหลายของแอลกอฮอล์อาจส่งผลเมื่อใช้ยารักษาตามแพทย์สั่ง 	
5) อธิบายความเข้าใจผลกระทบจากการดื่มขต่อสุขภาพ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อร่างกายในระยะกลางและระยะยาว ▪ การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในระดับที่ปลอดภัย ▪ ความหมายของการดื่มที่ก่อให้เกิดอันตราย ▪ ความหมายของการดื่มสุราและการดื่มที่ก่อให้เกิดอันตราย 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รับทราบถึงผลกระทบเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ในภาพรวมของระยะกลางและ ระยะยาวที่มีต่อร่างกาย ▪ ทราบและเข้าใจถึงปริมาณที่สามารถดื่มได้และขีดขี้นานพาหนะได้อย่างปลอดภัย ▪ เข้าใจและทราบถึงความหมายของการดื่มที่ก่อให้เกิดอันตรายและความเสี่ยงสูง (hazardous drinking)
6) อธิบายการใช้แอลกอฮอล์โดยทั่วไปและที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เข้าใจและประเมินการใช้แอลกอฮอล์ของตนเองได้ตามความเป็นจริงโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้เข้าร่วมอบรมสามารถกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี้นานพาหนะ
7) ผู้กระทำผิดสามารถยอมรับและระบุได้ว่าเมาขับนั้นก่อให้เกิดความเสียหายด้วยตนเอง	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้กระทำผิดยอมรับได้ว่าผลเสียที่เกิดจากเมาขับเกิดจากการคิดและไตร่ตรองได้ด้วยตนเอง 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รับทราบและตระหนักว่าการกระทำผิดเมาขับเกิดจากความผิดพลาดจากการคิดและตัดสินใจของตนเอง

ที่มา: Driver&Vehicle Standards Agency

3.1.6.2 หน่วยที่2: การเปลี่ยนแปลงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่

จุดประสงค์ของหลักสูตรในหน่วยนี้คาดหวังที่จะสนับสนุนให้ผู้กระทำผิด/ผู้เข้าอบรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเมาแล้วขับประกอบไปด้วย การตัดสินใจที่จะเปลี่ยนแปลง ตั้งเป้าหมายเพื่อจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการดื่ม เป็นต้นและเนื้อหาครอบคลุมในหัวข้อดังต่อไปนี้

- กระบวนการตัดสินใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
- การตั้งเป้าหมายเพื่อเป็นแนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตามแนวทาง SMART goals
- ตระหนักถึงสิ่งต่างๆรอบตัวและสังคมในที่ทำงานที่อาจจะเป็นส่วนหนึ่งหรือแรงผลักดันให้มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ
- การพัฒนาวิธีการหรือกลยุทธ์เพื่อควบคุมสภาพแวดล้อมที่ผลักดันให้มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ
- เพื่อให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้รับแรงสนับสนุนสำหรับการวางแผนเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองจากบุคคลอื่น

ซึ่งเนื้อหาสรุปไว้ในตารางที่ -3.1.- 3

ตารางที่ 3.1 – 3 เนื้อหาการเปลี่ยนแปลงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่

หัวข้อ	หลักการ/วิธีการ	ผลลัพธ์
1) เข้าใจในการเตรียมพร้อมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม	<ul style="list-style-type: none"> ■ สร้างความมั่นใจให้กับผู้เข้าอบรมให้มีศักยภาพในการประเมินตนเองได้ตามความเป็นจริง 	<ul style="list-style-type: none"> ■ สนับสนุนผู้เข้าอบรมที่มีความคิดเชิงบวก ■ ใช้การสนับสนุนเชิงลบสำหรับผู้ที่ล้มเหลวในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
	<ul style="list-style-type: none"> ■ ผู้อบรมสามารถระบุข้อดีและข้อเสียของตนเองในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ผู้อบรมทำการสรุปผลด้วยตนเองถึงข้อดีและข้อเสีย
	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> ■ จากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
2) ตั้งเป้าหมายเพื่อการเปลี่ยนแปลง (SMART)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Specific: ความชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ■ เป้าหมายที่ตั้งควรมีความชัดเจนและมีความเป็นไปได้ว่าจะทำได้สำเร็จ
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Measurable: การประเมินผล 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ควรมีการประเมินผลลัพธ์ที่ได้ไม่ว่าจะทำได้สำเร็จหรือไม่

หัวข้อ	หลักการ/วิธีการ	ผลลัพธ์
(ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achievable: ผลที่คาดว่าจะได้รับ ▪ Relevant: ตรงปัญหา ▪ Timely: ระยะเวลาที่เหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เป้าหมายควรที่จะมีความท้าทาย ▪ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ตรงกับปัญหาที่เกิดขึ้น ▪ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มที่เหมาะสมกับเวลา
3) ทำความเข้าใจในกระบวนการที่ใช้สนับสนุนเพื่อลดอุปสรรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม	<ul style="list-style-type: none"> ▪ อธิบายถึงปัจจัยที่นำมาใช้เชิงสนับสนุนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่ม เช่น วิถีชีวิต สถานที่อบรม กิจกรรมเพื่อสังคม เป็นต้น ▪ อธิบายปัจจัยที่สร้างความยากลำบากต่อการเปลี่ยนแปลง 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ สภาพแวดล้อมทางสังคมเป็นปัจจัยหนึ่งที่น่าพาให้ดื่มตั้งนั้น การปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมใหม่สามารถลดการดื่มได้ ▪ การมีส่วนร่วมในกิจกรรมกลุ่มอาจลดความหงุดหงิดที่เกิดจากการลดดื่มได้
4) กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อดำเนินการกับสถานการณ์และอุปสรรคจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและการคงไว้ซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การวางแผนและกฎเกณฑ์ ▪ เปลี่ยนแปลงสัญญา/เป้าหมายให้เล็กลง ▪ สนับสนุนความสะดวกและเปลี่ยนวิถีชีวิตประจำวัน ▪ ให้อาหารรางวัลเมื่อสำเร็จและทบทวนเป้าหมายใหม่ ▪ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต่อเนื่องและกำหนดกฎเกณฑ์ให้ตนเองใหม่ ▪ ประเมินและปฏิบัติบนพื้นฐานความเป็นจริงและไม่หักโหมจนเกินไป 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การวางแผนและกฎเกณฑ์ ▪ เปลี่ยนแปลงสัญญา/เป้าหมายให้เล็กลง ▪ สนับสนุนความสะดวกและเปลี่ยนวิถีชีวิตประจำวัน ▪ ให้อาหารรางวัลเมื่อสำเร็จและทบทวนเป้าหมายใหม่ ▪ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต่อเนื่องและกำหนดกฎเกณฑ์ให้ตนเองใหม่ ▪ ประเมินและปฏิบัติบนพื้นฐานความเป็นจริงและไม่หักโหมจนเกินไป

ที่มา: Driver & Vehicle Standards Agency

3.2 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในประเทศสหรัฐอเมริกา

การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันการดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นอันตรายต่อการขับขี่ในประเทศสหรัฐอเมริกามีการทบทวนด้านต่างๆ อาทิเช่น ขั้นตอน/กระบวนการทางกฎหมาย บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ การสนับสนุนป้องกัน/ฟื้นฟูเพื่อมิให้ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำ ตัวอย่างหลักสูตรที่ใช้ในการอบรม/ฟื้นฟูผู้กระทำผิด และบุคลากร/หน่วยงานที่รับผิดชอบการอบรมฟื้นฟู เป็นต้น สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกากำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ก่อให้เกิดอันตรายจากการขับขี่เมาแล้วขับในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะต้องมีค่า BAC ไม่เกินไปกว่า 0.08 % หากแต่รายละเอียดในข้อกฎหมายจะทำการแบ่งแยกต่างกันในแต่ละรัฐ ซึ่งทำการคัดเลือกเพื่อทบทวนวรรณกรรมในรัฐแคลิฟอร์เนีย (California)

- การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันการดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นอันตรายที่เกี่ยวข้องในรัฐแคลิฟอร์เนีย (California)

รัฐแคลิฟอร์เนีย (California) มีขั้นตอน/กระบวนการทางด้านกฎหมาย บทลงโทษ และหลักสูตรที่ใช้ในการอบรม/ฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับเพื่อมิให้กระทำผิดซ้ำได้อย่างชัดเจนโดยมีเนื้อหาสาระสำคัญและรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1 ขั้นตอน/กระบวนการทางกฎหมายและศาล

1) กระบวนการตรวจสอบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย

การตรวจสอบผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐแคลิฟอร์เนียมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อเรียกตรวจสอบเป็น 3 ทางดังนี้

- เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎจราจร
- เมื่อยานพาหนะผู้ขับขี่ขับเคลื่อนไปในลักษณะผิดปกติ ตัวอย่างเช่น มีการกระพริบไฟหน้าบ่อยครั้ง
- เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่ต้องอยู่ในที่เกิดเหตุ

หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการตรวจสอบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเบื้องต้นผ่านทางระบบหายใจหากพบว่าผู้ขับขี่มีลักษณะที่โน้มเอียงไปทางเมาแล้วขับจะถูกดำเนินการในขั้นตอนถัดไป

- #### 2) ตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์เบื้องต้นผ่านทางระบบหายใจแล้วพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการจับกุมผู้กระทำผิดในทันที ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถนำผู้กระทำผิดเดินทางไปยังโรงพยาบาล สถานี

ตำรวจเพื่อทำการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์โดยระบบหายใจหรือตรวจเลือดตามแต่กรณีดังนี้

- ถ้าหากตรวจสอบพบว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยระบบทางเดินหายใจ จะต้องทำการตรวจเลือดหรือปัสสาวะเพื่อใช้เป็นหลักฐานทางกฎหมายซ้ำ
- หากมีการปฏิเสธตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือดหรือปัสสาวะ ผู้กระทำผิดจะยังคงถูกดำเนินการเป็นผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ อีกทั้งมีบทลงโทษในกรณีที่ปฏิเสธการตรวจสอบดังกล่าว

ในขั้นตอนนี้โดยทั่วไปเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการจับกุมโดยให้ผู้กระทำผิดจำคุกเพียงชั่วคราวในระหว่างรอผลการตรวจสอบประวัติทางอาชญากรรมของผู้กระทำผิดเพื่อประกอบการพิจารณาว่าจะทำการปล่อยตัวหรือไม่ซึ่งแล้วแต่กรณี และหากทำการปล่อยตัวผู้กระทำผิดเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเขียนบันทึกรายงานเพื่อมอบหมายให้ผู้กระทำผิดเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในชั้นศาลต่อไป

3) บันทึกการรายงานจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจะถูกส่งมายังเจ้าหน้าที่อัยการท้องที่เพื่อทำการพิจารณาคดีผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในแต่ละกรณีดังนี้

- ปฏิเสธการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายหรือ
- เรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากขั้นตอนการตรวจสอบก่อนกระบวนการเข้าสู่ศาล

4) กระบวนการในชั้นศาลเริ่มต้น

กระบวนการในชั้นศาลเริ่มต้นดังนั้นผู้กระทำผิดเมาแล้วขับมี 3 ทางเลือกเพื่อเข้าสู่กระบวนการชั้นศาลดังนี้

- ทำการนำเสนอการกระทำผิดด้วยตนเองต่อชั้นศาล
- จัดหาทนายความผ่านทางหน่วยงานสาธารณะโดยการแจ้งสถานะทางการเงินของตนเอง
- จัดหาทนายความส่วนตัวด้วยตนเอง

5) ในระหว่างที่ผู้กระทำผิดจะถูกดำเนินคดีในชั้นศาล ผู้กระทำผิดจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ในทันทีโดย Department of Motor Vehicles (DMV) ซึ่งผู้กระทำผิดสามารถร้องขอใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวจาก DMV โดยมีกำหนดระยะเวลาใช้งานได้ 30 วัน และหากเกินระยะเวลา 30 วัน แล้วจะหมดอายุในทันที ซึ่งผู้กระทำผิดจะมีระยะเวลาภายใน 10 วันเพื่อทำการขออนุญาตใบขับขี่ชั่วคราวใหม่ ทาง DMV จะพิจารณาแล้วแต่กรณี

- 6) กระบวนการขอใบอนุญาตขับขี่แยกออกจากกันกับกระบวนการในชั้นศาลโดยขั้นตอนนี้จะดำเนินต่อไป โดยที่ศาลอาญาจะมีหมายเรียกไปยังผู้กระทำผิด ซึ่งมีบุคคลที่เกี่ยวข้องดังนี้ ผู้กระทำผิด ทนายจำเลย(กรณีผู้กระทำผิดทำการจ้างส่วนตัว) อัยการ ผู้พิพากษา และคณะลูกขุน กระบวนการในชั้นศาลอาญานี้จะสิ้นสุดก็ต่อเมื่อมีการตัดสินและกำหนดบทลงโทษ อาทิเช่น จำคุก ปรับ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเพื่อป้องกันการก่อเหตุซ้ำ เป็นต้น

3.2.2 บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับทางกฎหมายในรัฐแคลิฟอร์เนีย

การทบทวนวรรณกรรมได้ทำการคัดเลือกรัฐแคลิฟอร์เนียซึ่งมีข้อกำหนดที่ระบุไว้ชัดเจนอีกทั้งมีโปรแกรมการฟื้นฟูผู้กระทำผิดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิดซ้ำ บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐแคลิฟอร์เนียแบ่งออกเป็นกรณีซึ่งแบ่งออกเป็นบทลงโทษหลักดังแสดงไว้ในตารางที่ 3.2 – 1 แสดงบทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐแคลิฟอร์เนีย

ตารางที่ 3.2 – 1 บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐแคลิฟอร์เนีย

บทลงโทษ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	ครั้งที่ 4(ภายในระยะ 10 เดือน)
จำคุก	4 วัน – 6 เดือน	10 วัน – 1 ปี	120 วัน – 1 ปี	16 เดือน
ปรับ	มากกว่า \$1,000	มากกว่า \$1,800	มากกว่า \$1,800	มากกว่า \$18,000
เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	30 วัน – 10 เดือน	2 ปี (อาจลดเหลือ 1 ปี)	3 ปี	4 ปี
Interlock ignition	ในบางเมือง	ล๊อค	ล๊อค	ล๊อค
อบรมฟื้นฟู	3 หรือ 9 เดือน	18 หรือ 30 เดือน	30 เดือน	18 หรือ 30 เดือน

ที่มา: ([www. http://dui.drivinglaws.org](http://www.dui.drivinglaws.org))

บทลงโทษผู้ที่ทำการปฏิเสธการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในรัฐแคลิฟอร์เนีย ดังแสดงในตารางที่ 3.2 – 2 บทลงโทษผู้ที่ปฏิเสธการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในรัฐแคลิฟอร์เนีย

ตารางที่ 3.2 – 2 บทลงโทษผู้ที่ปฏิเสธการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในรัฐแคลิฟอร์เนีย

ความผิด	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3
ปฏิเสธการ ตรวจสอบระดับ แอลกอฮอล์ร่างกาย	เพิกถอนใบอนุญาต ขับขี่ 1 ปี	เพิกถอนใบอนุญาต ขับขี่ 2 ปี	เพิกถอนใบอนุญาต ขับขี่ 3 ปี

ที่มา: [www. http://dui.drivinglaws.org](http://dui.drivinglaws.org)

3.2.3 หลักสูตรการอบรมฟื้นฟูเพื่อสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ

The Department of Health Care Service administers the Driving Under the Influence (DUI) Program. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการเพิกถอนหรือการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้เมาแล้วขับเพื่อฟื้นฟูและป้องกันการกระทำผิดซ้ำของผู้เมาแล้วขับ หากแต่ผู้กระทำผิดจะต้องนำเอกสารจากหน่วยงานนี้เพื่อไปยื่นขออนุญาตออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่กับหน่วยงานรัฐอีกครั้ง (State for Licensure) และเป็นหน่วยงานที่กำหนดกฎ ค่าธรรมเนียมของผู้เข้าร่วมอบรม ข้อมูลข่าวสารและข้อมูลทางเทคนิค ซึ่งกระบวนการศาลจะเป็นผู้ตัดสินและคัดกรองหลักสูตรอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดที่เหมาะสมเพื่อทำการอบรมให้แก่ผู้กระทำผิด อีกทั้งมีหน่วยงานเอกชนที่จัดทำกรอบรมกลุ่มและอยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานรัฐโดยที่ผู้กระทำผิดสามารถเลือกใช้บริการอบรมกลุ่มและนำไปรับรองเพื่อยืนยันการผ่านการอบรมมาแสดงให้กับหน่วยงานรัฐได้เช่นกัน ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมต่างๆ และ ค่าปรับ ผู้กระทำผิดจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมดในทุกขั้นตอนตั้งแต่กระบวนการศาลจนถึงสิ้นสุดโครงการ

การเพิกถอนและออกใบอนุญาตขับขี่

หน่วยงานเป็นผู้ตรวจสอบว่าผู้กระทำผิดควรจะได้รับ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และได้รับการออกใบอนุญาตขับขี่หลังการกระทำผิดเพื่อยืนยันต่อการออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่กับทางหน่วยงานรัฐ(State for licensure)อีกครั้ง

ประเภทของหลักสูตรฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ

- Wet Reckless Program: ผู้ขับขี่ยานพาหนะโดยประมาทและมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจะต้องเข้าอบรมในหลักสูตรฟื้นฟูและป้องกันการกระทำผิดซ้ำเป็นระยะเวลา 12 ชั่วโมง
- First Offender Program: ผู้กระทำผิดเมาขับครั้งที่ 1 จะต้องเข้ารับการอบรมในหลักสูตรนี้เป็นระยะเวลา 3 เดือน จำนวน 30 ชั่วโมง โดยหลักสูตรนี้จะมุ่งเน้นเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการดื่มและการใช้ยาเสพติด ถ้าหากว่าผู้กระทำผิดมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.20 หรือสูงกว่า จะต้องเข้าอบรมเป็นระยะเวลา 9

เดือน จำนวน 60 ชั่วโมง ซึ่งเป็นหลักสูตรที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการดื่มและการใช้ยาเสพติด และเข้าร่วมอบรมกับที่ปรึกษาเฉพาะทาง

- 18 months program (หลักสูตรจำนวน 18 เดือน): หลักสูตรนี้เป็นการอบรมสำหรับผู้กระทำผิดเมาแล้วขับครั้งที่ 2 จะต้องเข้าร่วมอบรมหลักสูตรการฟื้นฟูและป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำเป็นระยะเวลา 18 เดือน ซึ่งเป็นหลักสูตรการอบรมจากผู้กระทำผิดหลากหลายและมีระยะเวลา 52 ชั่วโมง อีกทั้งเข้าร่วมกลุ่มบำบัดกับผู้เชี่ยวชาญด้านการดื่มและการใช้ยาเสพติด ทำการกลั่นกรองในระยะเวลา 6 ชั่วโมง สัมภาษณ์ส่วนบุคคลสัปดาห์ละ 2 ครั้งในระหว่าง 12 เดือนที่อยู่ระหว่างการอบรมของหลักสูตร
- 30 month Program: มีใช้ในบางเมือง อาทิเช่น Butte, Los Angeles, Mendocino, San Joaquin, and Stanislaus หลักสูตรนี้จัดอบรมในระยะเวลา 30 เดือนสำหรับผู้กระทำผิดเมาแล้วขับเป็นครั้งที่ 3 โดยใช้เวลาร่วมกลุ่มกับผู้เชี่ยวชาญจำนวน 78 ชั่วโมง ให้ความรู้เกี่ยวกับการดื่มและการใช้ยาเสพติดจำนวน 12 ชั่วโมง บำเพ็ญตนให้เป็นประโยชน์ต่อสังคม จำนวน 120 – 130 ชั่วโมง และปิดท้ายด้วยการสัมภาษณ์ส่วนบุคคล

3.2.4 การศึกษาหลักสูตรที่ใช้ในการอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐฟลอริดา (Florida)

การทบทวนวรรณกรรมของประเทศสหรัฐอเมริกาทำการทบทวนจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับหลักสูตรที่ใช้ในการอบรมฟื้นฟูเพื่อป้องกันการกระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำ ที่ชื่อว่า “The Preventing Alcohol Related Convictions (PARC) Program” ที่ซึ่งเป็นหลักสูตรการอบรมมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นป้องกันการไม่ขับรถเมื่อมีอาการเมาแล้ว มากกว่าจะทำการอบรมเพื่อป้องกันการเมาแล้วขับ ซึ่งหลักสูตรนี้มีการดำเนินงานในรัฐฟลอริดา (Florida) ประเทศสหรัฐอเมริกา ทำการทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารที่เกี่ยวข้องคือ

“The impact of a novel educational curriculum for first-time DUI offenders on intermediate outcomes relevant to DUI recidivism” ผู้เขียน Raameses Rider, Tara Kelley-Baker, Rovert B., Bernard Murphy, A. James Mcknight, Charles Levings, หน่วยงาน Pacific Institute for Research and Evaluation, USA. ปีที่ตีพิมพ์ November 13, 2005

เนื้อหาของวรรณกรรมฉบับนี้มีสาระสำคัญคือ หลักสูตร The Preventing Alcohol-Related Convictions (PARC) เป็นหลักสูตรการอบรมแนวใหม่สำหรับผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในครั้งแรกโดยมีเป้าหมายเพื่อลดการกระทำผิดซ้ำในผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ ซึ่งหลักสูตรนี้มีความแตกต่างจากหลักสูตรการอบรมผู้กระทำผิดเมาแล้วขับทั่วไปตรงที่จะทำการอบรมโดยมุ่งหวังเพื่อให้ผู้เข้าร่วมอบรมควบคุมการดื่มในปริมาณที่ไม่ก่อให้เกิดผลอันตราย แต่หลักสูตร PARC

มุ่งเน้นโดยการป้องกันไม่ให้เกิดการขับซ้ำหากจะต้องไปร่วมดื่มสังสรรค์ ซึ่งหลักสูตรนี้มีการดำเนินการอยู่ในรัฐฟลอริดา (Florida) โดยการศึกษาแบบสุ่มตัวอย่างเพื่อมุ่งเน้นให้ได้ผลในระหว่างและเป็นประโยชน์ต่อการป้องกันการก่อเหตุซ้ำในผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ มุ่งเน้นศึกษาเฉพาะกลุ่มตั้งนี้ บุคคลซึ่งมีความพร้อมที่จะเข้าสู่กระบวนการอบรมเพื่อควบคุมการดื่ม ในการศึกษาจะเป็นการศึกษาที่เป็นแบบอย่างให้ หลักสูตร PARC สามารถที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของหลักสูตรให้ไม่มีการขับซ้ำยานพาหนะใดๆในขณะมีเมมา

3.2.4.1 เนื้อหาหลักสูตร (PARC)

เนื้อหาหลักสูตรแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ (1) ผู้เข้าร่วมจะทำการสนทนาเชิงหารือถึงผลกระทบจากพฤติกรรมเมาขับที่มีต่อผู้อื่นและทำการตั้งเป้าหมายในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเมาขับของตนเอง (2) ผู้เข้าร่วมจะต้องเตรียมแผนการเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเมาขับโดยมุ่งหวังเพื่อหลีกเลี่ยงการเมาขับในอนาคตและทำการนำเสนอแผนการตนเองในการอบรมฟื้นฟูกลุ่มกับผู้เข้าร่วมท่านอื่นและรับฟังข้อเสนอแนะ การเปรียบเทียบเนื้อหาหลักสูตร PARC แบบ Traditional Phoenix-Type DUI education program and Level I DUI Educational Program. ดังต่อไปนี้

The Traditional Phoenix-Type DUI education program

ระยะเวลาของหลักสูตรจำนวน 2 ชั่วโมง โดยมีเนื้อหาอย่างย่อที่ประกอบไปด้วย 4 บท

The Level I DUI Educational Program

ระยะเวลาในการอบรม 2 วัน และมีเนื้อหาหลักสูตรประกอบไปด้วย 4 บท โดยทั่วไปจะต้องทำการนำเสนอทุกสัปดาห์ ใน 3 บทแรกจะมีเนื้อหาคล้ายกันกับหลักสูตรของ The Traditional Phoenix-Type units ซึ่งผู้นำในการอบรมกลุ่มจะทำการกระตุ้นและสนับสนุนการอบรมดังนี้

- กระตุ้นให้ผู้เข้าอบรมกลุ่มมีการสนทนาเชิงตอบโต้เพื่อแลกเปลี่ยนความเชื่อเกี่ยวกับสาเหตุที่ถูกจับกุมจากเมาขับมิใช่เกิดจากความโชคร้าย หากแต่มีสาเหตุจากพฤติกรรมเมาขับของผู้กระทำผิด
- ผู้นำการอบรมกลุ่มจะต้องชี้ให้ผู้เข้าร่วมเห็นพลังในเชิงท้าทายแก่ผู้ที่มีความเชื่อที่ไม่อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าร่วมอบรมยอมรับว่าพฤติกรรมเมาขับนั้นส่งผลกระทบต่อผู้อื่นและจะต้องทำการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเมาขับของตนเอง

สรุปเนื้อหาหลักสูตร PARC

เนื้อหาหลักสูตร PARC มุ่งหวังเพื่อควบคุมพฤติกรรมการขับขี่มากกว่าที่จะควบคุมการดื่ม อีกทั้งการอบรมกลุ่มในหลักสูตรนี้เป็นไปแบบเชิงรุกเพื่อป้องกันผู้ที่ดื่มไม่ให้ขับขี่ยานพาหนะมิใช่เป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการดื่ม ซึ่งผู้เข้าร่วมจะต้องให้ความร่วมมือในด้านต่างๆ ดังนี้ (1) ป้องกันตนเองจากการขับขี่ยานพาหนะเมื่อต้องดื่มในงานสังสรรค์ต่างๆ (2) ควบคุมการดื่มของตนเองเพื่อป้องกันการเมาขับ(3) ประเมินความสามารถของตนเองในการควบคุมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

3.2.4.2 การประเมินทัศนคติของผู้กระทำผิดตามหลักสูตร PARC โดยใช้ The Stages of Change (SOC) model (Prochaska and DiClemente, 1998)

การประเมินทัศนคติต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้กระทำผิดของหลักสูตร PARC โดยใช้โมเดล The Stages of Change (SOC) มุ่งหวังเพื่อชี้วัดทัศนคติของผู้กระทำผิด โดยการแบ่งระยะของการเตรียมความพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งแบบประเมินแบ่งออกเป็น 4 ส่วนหลักดังนี้

- 1) ระยะที่ไม่เคยคิด ไม่เคยฝันว่าจะเปลี่ยน (Precontemplation)
- 2) ระยะที่วางแผนว่าจะเปลี่ยนในอนาคตอันใกล้ (Contemplation)
- 3) ระยะที่วางแผนว่าจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตนเองในอนาคตเร็ว ๆ นี้ (Preparation)
- 4) ระยะที่แสดงพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงเชิงบวกระยะสั้น (Action)

ระยะที่ 1: ระยะที่สร้างให้เกิดความตระหนักและความสนใจ (Precontemplation)

ระยะที่สร้างให้เกิดความตระหนักและความสนใจ (Precontemplation) อันเนื่องมาจากผู้กระทำผิดนั้นไม่เคยมีความคิดใดที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์มาก่อน ซึ่งสาระสำคัญของระยะนี้มุ่งหวังเพื่อให้ผู้กระทำผิดตระหนักถึงผลกระทบจากการดื่มและขับขี่ยานพาหนะว่าจะส่งผลกระทบถึงอะไรบ้าง อาทิเช่น หากไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มจะส่งผลกระทบต่อครอบครัว ที่ทำงาน และอาชีพในอนาคตอย่างไร ถ้าหากว่าเกิดเหตุการณ์เมาแล้วขับและถูกจับกุมซ้ำหลายครั้ง

ระยะที่ 2: สร้างความสนใจให้กับผู้ที่ไม่มีความกระตือรือร้นในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเอง(Contemplation)

สร้างความสนใจให้ผู้กระทำผิดตระหนักถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมากยิ่งขึ้นโดยการสนับสนุนหรือเสริมสร้างให้ผู้กระทำผิดวางแผนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยชี้ให้ผู้กระทำผิดตระหนักมากยิ่งขึ้นถึงผลกระทบของการกระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำว่ามีโทษ อาทิเช่น การถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ยานพาหนะอาจถูกยึด หากดื่มแอลกอฮอล์ควรให้ผู้ที่ไม่ดื่มขับขี่ยานพาหนะแทน ครอบครัวมีความตระหนักและกังวลเพราะไม่ต้องการให้ผู้กระทำผิดถูกจับกุมหรือควบคุมประพฤติซ้ำ เป็นต้น

ระยะที่ 3: การไตร่ตรอง (Preparation)

ชี้ชัดในถึงวิธีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยการเปรียบเทียบทั้ง 2 โปรแกรมในหลักสูตร คือ (1) Traditional Plan คือวิธีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองในระยะเริ่มต้นดังนี้ จะดื่มเครื่องดื่มอื่น ๆ แทนการดื่มแอลกอฮอล์ในงานสังสรรค์ จะไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกินที่ปริมาณกฎหมายกำหนด จะไม่ขับขียานพาหนะในขณะที่ดื่มที่งานสังสรรค์ และจะหยุดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (2) PARC Plan คือวางแผนว่าจะดื่มให้น้อยลงเมื่อต้องขับขียานพาหนะ วางแผนหลีกเลี่ยงการขับขียานพาหนะเมื่อต้องไปงานสังสรรค์ วางแผนที่จะมีเพื่อนไปงานสังสรรค์ด้วย และวางแผนที่จะใช้รถสาธารณะเมื่อต้องไปร่วมงานสังสรรค์

ระยะที่ 4: ทดลองปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ (Action)

การทดลองปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำผิดในระยะนี้จะสอดคล้องกันกับระยะที่ 3 ซึ่งทำการเปรียบเทียบทั้ง 2 โปรแกรมดังนี้ (1) Traditional Action คือ ไม่เพียงแต่วางแผนหรือเพียงแต่คิดว่าจะดื่มน้อยลงหากแต่เป็นเชิงปฏิบัติว่าจะทำการดื่มน้อยลง ฝึกฝนตนเองให้ดื่มแค่เพียงหน้าอัดลดแทนเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อต้องไปงานเลี้ยงสังสรรค์ ฝึกที่จะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ช้าลง และ หยุดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ได้ต่อไป (2) PARC Action คือ ผู้กระทำผิดไม่มียานพาหนะอีกต่อไป บอกกับเพื่อนว่าจะไม่ขับขียานพาหนะเพื่อไปดูการแข่งขันฟุตบอลอีกต่อไป จะทำการทิ้งรถยนต์ของตนเองไว้ที่บ้านถ้าหากว่าจะต้องไปงานเลี้ยงสังสรรค์ และเพื่อนสาวของฉันจะเป็นผู้ขับขียานพาหนะโดยรถของเธอเมื่อพวกเราจะต้องออกไปงานเลี้ยงสังสรรค์ด้วยกัน

3.2.4.3 วิธีการ (Method)

วิธีที่ใช้ในการทดสอบเปรียบเทียบทั้งสองโปรแกรมโดยใช้โมเดล The Stages of Change (SOC) model โดยการทำแบบทดสอบในผู้กระทำผิดครั้งที่ 1 ที่มีการทดสอบก่อนการอบรม (pretest) และหลังการอบรม (Posttest) จากนั้นหน่วยงานได้ทำการทบทวนและได้รับการยืนยันผลการวิเคราะห์จาก Institutional Review Board และ Data Safety Monitoring Board ซึ่งก่อตั้งขึ้นเพื่อทำการตรวจสอบผลทางวิทยาศาสตร์และความปลอดภัยของผู้เข้าร่วมอบรมในระหว่างที่ทำการศึกษาในโครงการนี้

3.2.4.4 ผลการศึกษา (Result)

จากผลการศึกษาพบว่าทั้งสองหลักสูตรระหว่าง PARC และ Traditional Phoenix Type (Traditional Phoenix Type คือหลักสูตรที่มุ่งหวังให้ผู้กระทำผิดควบคุมพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ และ PARC คือโปรแกรมที่มุ่งหวังเพื่อเปลี่ยนแปลงผู้กระทำผิดไม่ขับขีเมื่อต้องดื่ม) ของการศึกษานั้นมีจุดมุ่งหมายสูงสุดเหมือนกันคือเพื่อลดการกระทำผิดซ้ำในผู้เมาแล้วขับ ดังนั้น

การลดอัตราการของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำในอนาคตนั้นจะเป็นตัวชี้วัดได้จากผลการศึกษา
ดังนี้

- จากผลการศึกษาให้ผลลัพธ์ว่าทั้งสองหลักสูตรระหว่าง PARC และ Traditional Phoenix Type นั้นไม่มีความต่างกันมากสำหรับความพร้อมที่จะทำการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองในขณะที่อยู่ระหว่างก่อนการทดสอบ (Pretest) หากแต่พบว่ามีความพร้อมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองเพิ่มมากขึ้นหลังจากได้รับการอบรมในหลักสูตรแล้ว
- จากผลการศึกษาก่อนหน้านี้ได้บ่งชี้ถึงความยากลำบากในการชักจูงผู้กระทำผิดจากระยะที่ 1 ระยะที่สร้างให้เกิดความตระหนักและความสนใจ (Precontemplation) ให้ขับเคลื่อนไปสู่ระยะที่ 2 การไตร่ตรอง (Preparation) (Wieczorek, 1997) หากแต่ในการศึกษานี้พบว่าการอบรมฟื้นฟูในหลักสูตร Traditional Phoenix Type นั้นมีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนให้ผู้กระทำผิดมีความพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองอย่างกระตือรือร้นจากระยะที่ 1 ไปสู่ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 การไตร่ตรอง (Preparation)
- เนื่องจากหลักสูตร PARC และ Traditional Phoenix Type นั้นมีเนื้อหาในการอบรมเหมือนกันใน 3 บทแรก หากมีความต่างกันตรงเนื้อหาบทที่ 4 และมีระยะเวลาในการอบรมที่นานกว่าอีกทั้งมุ่งหวังเพื่อให้ผู้กระทำผิดหลีกเลี่ยงการขับชียานพาหนะในขณะที่เมาแล้ว และผลการศึกษาพบว่าผู้ที่เข้าอบรมในหลักสูตร Traditional Phoenix Type (หลักสูตรการอบรมเพื่อควบคุมการดื่ม) มีความโน้มเอียงที่จะก้าวเข้าไปสู่การอบรมในหลักสูตร PARC (หลักสูตรการอบรมฟื้นฟูเพื่อควบคุมการขับชียานพาหนะ) ซึ่งผลการศึกษาเป็นส่วนสำคัญที่ชี้้นำถึงการพัฒนาประสิทธิภาพของหลักสูตรการอบรมฟื้นฟูในผู้กระทำผิดเมาแล้วขับให้มีแนวทางในการอบรมเชิงปฏิบัติมากยิ่งขึ้นไป

3.2.5 การศึกษาหลักสูตรการอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่ก่อให้เกิด ประสิทธิภาพรัฐมิสซิสซิปปี (Mississippi)

การทบทวนวรรณกรรมของประเทศสหรัฐอเมริกาทำการทบทวนจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรมการฟื้นฟู ที่ชื่อว่า The Mississippi Alcohol Safety Education Program (MASEP) ที่ซึ่งเป็นโปรแกรมการอบรมฟื้นฟูสำหรับผู้กระทำผิดเมื่อศาลได้ตัดสินให้เข้าอบรมฟื้นฟูพฤติกรรมเมาแล้วขับจากรัฐมิสซิสซิปปี (Mississippi) ประเทศสหรัฐอเมริกา ทำการทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารที่เกี่ยวข้องคือ

- “The impact of remedial intervention on 3-year recidivism among first – time DUI offenders in Mississippi” ที่จัดทำโดย Social Science Research Center, Mississippi State University

เนื้อหาของวรรณกรรมฉบับนี้มีสาระสำคัญคือ การศึกษาการตรวจสอบผลกระทบของโปรแกรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาขับที่ชื่อว่า Mississippi Alcohol Safety Education Program (MASEP) ซึ่งเป็นโปรแกรมที่ศาลจะทำการตัดสินให้ผู้กระทำผิดครั้งที่หนึ่งจะต้องเข้าร่วมอบรมฟื้นฟูกับโปรแกรมการฟื้นฟูที่มีใช้จริงในรัฐมิสซิสซิปปี (Mississippi) ศึกษาถึงอัตราการกระทำผิดซ้ำของผู้เมาขับ และศึกษาถึงการปรับปรุงหลักสูตรใหม่นั้นมีส่วนกระตุ้นผู้กระทำผิดเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตนเองเพื่อไม่กระทำผิดซ้ำ ซึ่งการใช้แบบจำลอง “Cox proportion hazard regression model” เพื่อเปรียบเทียบอัตราการก่อเหตุเมาขับซ้ำของผู้กระทำผิดเมาขับจาก 3 กลุ่มดังนี้ ผู้กระทำผิดครั้งที่ 1 โดยที่ (1) เข้ารับการอบรมฟื้นฟูในโปรแกรม MASEP จนจบโปรแกรม (2) ผู้กระทำผิดที่เข้าอบรมฟื้นฟูหากแต่ไม่จบโปรแกรม (3) ผู้ที่ไม่แม้แต่ลงทะเบียนเพื่อเข้าอบรมฟื้นฟู ผลลัพธ์ที่ได้คือผู้ที่ทำการอบรมฟื้นฟูจนจบสิ้นโปรแกรมนั้นมีอัตราการก่อเหตุซ้ำน้อยกว่าผู้ที่เข้าร่วมอบรมไม่จบโปรแกรมและผู้ที่ไม่แม้แต่ลงทะเบียนเข้าอบรมฟื้นฟูโดยการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- บรรยายเนื้อหาของโปรแกรมการอบรมฟื้นฟู the Mississippi alcohol Safety Education Program (MASEP)
- สรุปประสิทธิภาพของโปรแกรมว่าสามารถลดอัตราการก่อเหตุซ้ำในผู้กระทำผิดเมาขับ
- เปรียบเทียบการปรับปรุงพัฒนาโปรแกรมจาก 2 ปีถึงความแตกต่างในประสิทธิภาพก่อนและหลังปรับปรุง

3.2.5.1 วิธีการ (Methodology)

โปรแกรม MASEP เป็นโปรแกรมที่ใช้เพื่ออบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาขับครั้งที่ 1 เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำผิดซ้ำและใช้ในรัฐมิสซิสซิปปี (Mississippi) ซึ่งโปรแกรมนี้ก่อตั้งเมื่อปีคริสต์ศักราช 1972 จากนั้นได้ทำการปรับปรุงโปรแกรมใหม่ในปีคริสต์ศักราชที่ 1989 โดยมีระยะเวลาในการอบรม 4 ครั้ง/ทุกสัปดาห์ จำนวน 10 ชั่วโมง จากนั้นได้ทำการปรับปรุงโปรแกรมใหม่ในปีคริสต์ศักราช 2000 ซึ่งตัวหลักสูตรที่ใช้ในการอบรมมีความแตกต่างจากปีคริสต์ศักราช 1989 ในหลากหลายด้านดังนี้

- ระยะเวลาในการอบรมได้ปรับปรุงเพิ่มเติมขึ้นจาก 10 ชั่วโมง เป็น 12 ชั่วโมง
- หลักสูตรในปี 1989 มี 3 เซสชันที่มุ่งเน้นเพื่อช่วยเหลือให้ผู้กระทำผิดทำการหลีกเลี่ยงการจับกุมในอนาคต ในขณะที่หลักสูตรในปี 2000 มี 4 เซสชันที่ในแต่ละ

เซสชันมุ่งเน้นให้ผู้เข้าร่วมมีส่วนร่วมในการประเมินตนเองและประเมินข้อดีข้อเสีย
จากการความรู้ที่ได้ในการอบรม

3.2.5.2 ผลการศึกษา

ผลสรุปของการศึกษาของ (Angela A. Robertson, Sheena Gardner, Xiaohe Xu, Humphery Costello, 2009) สรุปได้ว่าหลักสูตรการอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับควรประกอบ
ไปด้วยโปรแกรมการอบรมและควบคู่ไปกับบทลงโทษทางกฎหมายโดยมีวัตถุประสงค์คือเพื่อลด
อัตราการก่อเหตุเมาแล้วขับซ้ำในผู้กระทำผิดครั้งที่ 1 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ในช่วงระยะเวลา 3 ปี
ของการศึกษาในผู้กระทำผิดที่ก่อเหตุเมาแล้วขับครั้งที่ 1 ที่เข้าร่วมอบรมฟื้นฟูฯจนแล้วเสร็จ
โปรแกรมนั้นมีอัตราการก่อเหตุซ้ำน้อยกว่าผู้ที่เข้าร่วมอบรมฟื้นฟูแต่ไม่จบโปรแกรม และผู้ที่ไม่
แม้แต่จะลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วมภายใต้การตัดสินและคำสั่งจากศาล ซึ่งจากผลการศึกษาของ
Cox regression models สามารถจำแนกรายละเอียดตามหัวข้อดังต่อไปนี้

ในจำนวนผู้กระทำผิดเมาแล้วขับจากจำนวนทั้งหมด 50,882 คนสรุปผลการศึกษาได้
ดังนี้

- ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 85% ในจำนวนนี้เป็นชนผิวขาว
จำนวน 55% ซึ่งมีค่าเฉลี่ยของอายุผู้กระทำผิดที่ 35 ปี โดยที่จำนวน 47.3% ของ
ผู้กระทำผิดได้รับการตัดสินจากศาลให้เข้าร่วมอบรมฟื้นฟูในโปรแกรม MASEP
และเป็นผู้เข้าร่วมอบรมฯจนจบโปรแกรม ผู้เข้าร่วมจำนวน 17.4 % ทำการ
ลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วมอบรมหากแต่หยุดกลางคันแต่สามารถเข้าร่วมอบรมฯจนจบ
โปรแกรมในเวลาต่อมา และผู้กระทำผิด 35.3% ล้มเหลวในการอบรมฟื้นฟูฯ
- ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับเพศหญิงมีแนวโน้มในการให้ความร่วมมือเข้าร่วมอบรมฟื้นฟู
มากกว่าผู้ชายโดยมีค่าเฉลี่ยที่ (ผู้หญิง 51.4% และผู้ชาย 46.5%)

ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เข้าร่วมอบรมฟื้นฟูโปรแกรม MASEP ของหลักสูตรปีคริสต์ศักราช
2000 มีแนวโน้มที่จะก่อเหตุซ้ำน้อยกว่าผู้ที่เข้าร่วมอบรมฟื้นฟูในหลักสูตรของปี
คริสต์ศักราช 1989 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าหลักสูตรที่ปรับปรุงโดยการให้ผู้กระทำผิด
มีส่วนร่วมในการออกแบบการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และวิเคราะห์ประเมินผลข้อดี
และข้อเสียของการเปลี่ยนแปลงโดยตนเองนั้นมีประสิทธิภาพมากกว่า

3.3 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้ว ขับที่เกี่ยวข้องในประเทศออสเตรเลีย

การทบทวนวรรณกรรมของประเทศออสเตรเลีย ทำการทบทวนจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง
สถานการณ์ทั่วไปในการควบคุมความประพฤติผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ อีกทั้งกระบวนการทาง
กฎหมายเมื่อผู้กระทำผิดเมาแล้วขับมีขั้นตอนและกระบวนการในการจับกุมเช่นไร ซึ่ง
วรรณกรรมที่ทำการทบทวนในฉบับนี้ชื่อว่า “Effective drink driving prevention and
enforcement strategies: Approaches to improving practice” เป็นวารสารฉบับที่ No.472
February 2014 ที่ชื่อว่า Trends & issues in crime and criminal justice จัดทำโดย Australian
Government Australian Institute of Criminology สารสำคัญของวรรณกรรมฉบับนี้เกี่ยวข้องกับ
ประสิทธิภาพในการป้องกันการกระทำผิดเมาแล้วขับและข้อบังคับใช้ แนวทางในการ
ปรับปรุงการปฏิบัติงาน ซึ่งการทบทวนได้คัดเลือกเฉพาะเนื้อหาที่เกี่ยวข้องดังนี้

- การพัฒนาประสิทธิภาพเพื่อลดปริมาณเมาขับในประเทศออสเตรเลียนั้นจะต้องทำ
การเพิ่มระดับในการสุ่มตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ (Random
Breath Testing) ซึ่งการเพิ่มการสุ่มตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่
นั้นสามารถลดปริมาณของผู้ขับขี่ลงได้ (Delaney, Diamantopoulou&Cameron,
2006) ซึ่งการสุ่มตรวจกระทำได้โดยตำรวจและเป็นตั้งกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหา
ระยะสั้นเท่านั้น
- อีกหนึ่งการพัฒนาประสิทธิภาพเพื่อลดปริมาณผู้กระทำผิดเมาขับในประเทศ
ออสเตรเลียคือ หลักสูตรการฟื้นฟูในผู้กระทำผิดเมาขับเพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิดก่อเหตุ
ซ้ำ และเป็นกลยุทธ์เพื่อแก้ไขปัญหาในระยะยาว คือการกำหนดให้มีโปรแกรมการ
อบรมเพื่อฟื้นฟูเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและทัศนคติที่มีต่อการเมาขับของ
ผู้กระทำผิด ซึ่งโปรแกรมการอบรมเพื่อฟื้นฟูที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดนั้นควรจะ
นำมาใช้ร่วมกันกับบทลงโทษ โดยมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมการดื่มเครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์ และหากว่ามีการกระทำผิดเมาขับจะต้องมีบทลงโทษ อาทิเช่น การเพิก
ถอนใบอนุญาตขับขี่ และการติดตั้งอุปกรณ์ล็อกมีชื่อว่า ignition interlocks
(DeYoung, 1997)

กฎหมายในประเทศออสเตรเลียกำหนดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ก่อให้เกิด
อันตรายจากการขับขี่เมาขับในประเทศออสเตรเลีย ซึ่งจะต้องมีค่า BAC ไม่มากไปกว่า 0.05 %
หากแต่รายละเอียดในข้อกฎหมายจะทำการแบ่งแยกต่างกันในแต่ละรัฐดังต่อไปนี้

3.3.1 ขั้นตอน/กระบวนการทางกฎหมายและศาลในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย (Australia)

รัฐเซาท์ออสเตรเลียทำการกำหนดกฎหมายของระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็น 3 ระดับดังต่อไปนี้

- ประเภทที่ 1 (Category 1) ผู้กระทำผิดเมาขับมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเท่ากับ 0.05 – 0.079 BAC
- ประเภทที่ 2 (Category 2) ผู้กระทำผิดเมาขับมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเท่ากับ 0.08 – 0.149 BAC
- ประเภทที่ 3 (Category 3) ผู้กระทำผิดเมาขับมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเท่ากับ 0.15 BAC หรือมากกว่า

ผู้กระทำผิดเมาขับขั้นรุนแรง

- ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมา
- ปฏิเสธการตรวจสอบระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด
- ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมาโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายมากกว่า BAC 0.08 และกระทำผิดเมาขับซ้ำภายในระยะเวลา 5 ปี
- ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมาโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายมากกว่า BAC 0.15

คะแนนจากการก่อเหตุกระทำผิดที่องถนน (Demerit Point)

ในรัฐเซาท์ ออสเตรเลีย ประเทศออสเตรเลียมีการให้คะแนนผู้กระทำผิดทางถนนดังนี้

- มีคะแนนสะสม Demerit Point จำนวน 6 หรือมากกว่า จะได้รับการเตือนจากตำรวจว่าใกล้เวลาที่จะทำการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- มีคะแนนสะสม Demerit Point จำนวน 12 – 15 จะสูญเสียสิทธิในการขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลา 3 เดือน
- มีคะแนนสะสม Demerit Point จำนวน 16 – 20 จะสูญเสียสิทธิในการขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลา 4 เดือน
- มีคะแนนสะสม Demerit Point จำนวนมากกว่า 20 จะสูญเสียสิทธิในการขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลา 5 เดือน
- ถ้าหากถือใบอนุญาตขับขี่ประเภทระหว่างการเรียนรู้ (Learner's Permit) หรือใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (Provisional Licence) และมีคะแนนสะสม Demerit Point จำนวนมากกว่า 4 คะแนน จะสูญเสียสิทธิการขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 6 เดือน

- ถ้าหากถือใบอนุญาตขับขี่ประเภททดลอง (Probationary licence) และมีคะแนนสะสม Demerit Point จำนวนมากกว่า 2 จะสูญเสียสิทธิในการขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 6 เดือน

3.3.2 บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับทางกฎหมายในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย (South Australia)

บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐเซาท์ ออสเตรเลีย (South Australia) ไม่มีโทษจำคุก และแบ่งประเภทของผู้กระทำผิดออกเป็น 3 ประเภทและผู้ที่ถูกเลิกการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย ดังแสดงในตารางที่ 3.3 – 1

ตารางที่ 3.3 – 1 บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย (South Australia)

บทลงโทษ	ประเภทที่ 1 (BAC 0.05 - 0.79)	ประเภทที่ 2 (BAC 0.08 – 0.149)	ประเภทที่ 3 (0.15 BAC หรือมากกว่า)	หลีกเลี่ยงการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย
จำคุก	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
โทษหรือการจับกุม	การกักกันหรือยึดยานพาหนะแต่ไม่มีสิทธิกักกันฯ หากมีการปรับ	การกักกันหรือยึดยานพาหนะ	การกักกันหรือยึดยานพาหนะ	ไม่มี
คะแนน (Demerit Point)	4 คะแนน	5 คะแนน	6 คะแนน	6
ปรับ	\$587	ศาลเป็นผู้ตัดสินบทลงโทษปรับ	ศาลเป็นผู้ตัดสินบทลงโทษปรับ	ศาลเป็นผู้ตัดสินบทลงโทษปรับ
บทลงโทษ	ประเภทที่ 1 (BAC 0.05 - 0.79)	ประเภทที่ 2 (BAC 0.08 – 0.149)	ประเภทที่ 3 (0.15 BAC หรือมากกว่า)	หลีกเลี่ยงการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย

บทลงโทษ	ประเภทที่ 1 (BAC 0.05 - 0.79)	ประเภทที่ 2 (BAC 0.08 – 0.149)	ประเภทที่ 3 (0.15 BAC หรือ มากกว่า)	หลักเลี่ยงการ ตรวจสอบระดับ แอลกอฮอล์ใน ร่างกาย
เพิกถอน ใบอนุญาต ขับขี่	ไม่มี	เพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน	เพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่ 12 เดือน	ตำรวจทำการยึด ใบอนุญาตขับขี่ ทันที
Interlock ignition	ไม่มี	ไม่มี	ติดตั้งหลังจาก หมดระยะเวลา เพิกถอนฯและ ได้รับใบขับขี่ อนุญาตใหม่	ไม่มี

ที่มา: <http://mylicence.sa.gov.au>

บทลงโทษผู้กระทำผิดซ้ำยานพาหนะภายใต้สภาวะการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่มี
โทษจำคุกหากแต่มีบทลงโทษดังแสดงในตารางที่ 3.3 - 2

ตารางที่ 3.3 - 2 บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย (South Australia)

ประเภทบทลงโทษ	บทลงโทษผู้กระทำผิด	บทลงโทษผู้กระทำผิด หลักเลี่ยงการตรวจสอบระดับ แอลกอฮอล์ในร่างกาย
จำคุก	ไม่มี	ไม่มี
คะแนน (Demerit Point)	6 คะแนน	6 คะแนน
ปรับ	ศาลเป็นผู้ตัดสินบทลงโทษปรับ	ศาลเป็นผู้ตัดสินบทลงโทษปรับ
เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ฯ	เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันที 12 เดือน	เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ทันที 12 เดือน
Interlock ignition	ติดตั้งหลังสิ้นสุดการเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่	ติดตั้งหลังสิ้นสุดการเพิกถอน ใบอนุญาตขับขี่

ที่มา: <http://mylicence.sa.gov.au>

3.3.3 หลักสูตรอบรมฟื้นฟูเพื่อป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ

การทบทวนวรรณกรรมการศึกษาฟื้นฟูและสนับสนุนการป้องกันการดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นอันตรายต่อการขับขี่ยานพาหนะนั้น ได้ทำการทบทวนวรรณกรรมในหัวข้อเรื่อง “Drink Driver Rehabilitation and New Development” ผู้เขียนคือ Gavan Palk, Michelle Fitts, Hollie, Wilson, Mary Sheehan, darren Wishart and Susan จัดทำโดย Centre for Road Safety Accident Research and Road Safety –Queensland, Australia ซึ่งเนื้อหาสาระสำคัญที่ทำการทบทวนในวรรณกรรมฉบับนี้ได้ทำการคัดสรรเนื้อหาที่เกี่ยวข้องในส่วนของตัวเองอย่างรายชื่อของโปรแกรมฟื้นฟูที่ใช้เพื่อการฟื้นฟูเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายกรณีเมาแล้วขับในประเทศออสเตรเลียดังแสดงในตารางที่ 3.3 – 3 ดังนี้

ตารางที่ 3.3 – 3 ตัวอย่างโปรแกรมฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายในกรณีเมาแล้วขับที่มีใช้ในประเทศออสเตรเลีย

ประเภท/ชื่อรัฐ	Queensland	New South Wales&ACT	Northern Territory	Victoria
ชื่อหลักสูตร	Under the Limit Drink Driving Rehabilitation Program (UTL)	Traffic Offender Program (TOP) – Sober Driver Program (SDP)	Drink Driver Education Program	Drink Driver Education Program
จุดมุ่งหมายและระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การศึกษาเพื่อการฟื้นฟูและประเมินผลบนพื้นฐานของหลักการ CBT ▪ มีค่าธรรมเนียมสมัคร ▪ อบรมสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ภายใน 11 สัปดาห์ ▪ มุ่งเน้นที่ผู้กระทำผิดซ้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TOP – Education สัปดาห์ละ 1 ครั้งภายใน 8 สัปดาห์ ▪ มีค่าธรรมเนียมในการสมัคร ▪ SDP ให้เลือกระหว่าง 2 ชั่วโมง ภายใน 9 สัปดาห์ หรือ 3 ชั่วโมง ภายใน 6 สัปดาห์ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เซสชันที่ 1 อบรมทั้งหมด 10 ชั่วโมง ▪ เซสชันที่ 2 อบรมทั้งหมด 4 ชั่วโมง ▪ มุ่งเน้นที่ผู้กระทำผิดซ้ำ ▪ มีค่าธรรมเนียมในการสมัคร 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การประเมินผลและการศึกษา 8 ชั่วโมงที่มีใช้การอบรมด้านปัญหาจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งหมดที่เป็นภาคบังคับ ▪ มีค่าธรรมเนียมในการสมัคร

ประเภท/ชื่อรัฐ	Queenland	New South Wales&ACT	Northern Territory	Victoria
กฎหมายและการสนับสนุนหลังเสร็จสิ้นการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> ■ เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการพิจารณาคดีเมาแล้วขับในศาล ■ เป็นทางเลือกหนึ่งเพื่อออกคำสั่งจากศาล ■ เพื่อควบคุมประพฤติ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ TOP – เป็นทางเลือกก่อนเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในศาล ■ SDP เป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการตัดสินใจคดีความในศาลและเป็นทางเลือกเพื่อใช้ควบคุมประพฤติ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ เป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาออกใบอนุญาตขับขีใหม่สำหรับผู้กระทำผิดที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ไม่ขึ้นกันกับกระบวนการพิจารณาในชั้นศาลแต่ใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อออกใบอนุญาตขับขีใหม่ให้กับผู้กระทำผิดบางราย
การประเมินผลผู้เข้าร่วมอบรม	<ul style="list-style-type: none"> ■ ผลลัพธ์คือลดจำนวนผู้กระทำผิดซ้ำ 55% ในผู้กระทำผิดที่มีความเสี่ยงสูงและผู้กระทำผิดในชั้นรุนแรง (Siskind,200) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ TOP – RTA ลดจำนวนผู้กระทำผิดซ้ำ 25% ■ SDP ลดจำนวนผู้กระทำผิดซ้ำได้ 44% (Mazurski, 2011) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ลดจำนวนผู้กระทำผิดซ้ำ 12.85% ภายใน 2 ปี ตามจำนวนที่ออกใบอนุญาตขับขีใหม่สำหรับผู้กระทำผิด (Dwyer&Bolt on) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ เป็นกระบวนการที่ดีถึงดีมาก และมี 23 คำแนะนำเพื่อยืนยันให้มีการปรับปรุงหลักสูตร (Hennessy, 1998)

ที่ ม ๑ : Gavan Palk, Michelle Fitts, Hollie, Wilson, Mary Sheehan, Daren Wishart and Susan,2014

3.3.3.1 ตัวอย่างหลักสูตรที่ใช้ในการอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในรัฐนิวเซ้าท์เวลส์ (New South Wales)

เนื่องจากรัฐนิวเซ้าท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียมีหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายกรณีเมาแล้วขับ โดยมีสถิติในการลดการกระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำ

จำนวน 44% ดังแสดงไว้ในตาราง 3.3.3 1 ด้านบน ดังนั้นในการทบทวนวรรณกรรมของตัวอย่างหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมฯ จะทำการทบทวนเนื้อหาสาระสำคัญของหลักสูตรที่มีการใช้งานจริงในรัฐนี้ ซึ่งชื่อหลักสูตรคือ NSW Sober Driver Program เนื้อหาสาระสำคัญของหลักสูตรมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ที่มาของหลักสูตร

The Sober Driver Program (SDP) คือ หลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายเมาขับเพื่อป้องกันมิให้กระทำผิดซ้ำต่อผู้ที่กระทำผิดเมาขับและผู้ที่มีความเสี่ยงสูงที่จะก่อเหตุเมาขับ โดยมีผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้นำในการอบรมกลุ่มเพื่อปรับทัศนคติและพฤติกรรม การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้เข้าร่วมอบรม ผู้ที่จะทำการเข้าร่วมอบรมนั้นจะต้องเป็นผู้กระทำผิดเมาขับที่ได้รับการยกเว้นจากการใช้อุปกรณ์ติดตั้งเพื่อตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายก่อนที่จะทำการติดเครื่องยนต์รถได้ (Interlock Ignition) ซึ่งผู้กระทำผิดฯ จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว และกฎหมายกำหนดว่าผู้กระทำผิดจะต้องผ่านการเข้าร่วมอบรมในหลักสูตร SDP โดยผู้กระทำผิดจะต้องรับผิดชอบค่าธรรมเนียมต่างๆ โดยตนเอง หากสำเร็จการเข้าร่วมอบรมฟื้นฟูฯ จนครบหลักสูตรจะต้องนำเอกสารเพื่อทำการยืนยันต่อการขอใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกเพิกถอนเป็นการชั่วคราวใหม่

วัตถุประสงค์ของหลักสูตร

มีความเข้าใจถึงผลกระทบที่ตามมาจากการกระทำผิดเมาแล้วขับ

มีความเข้าใจในการก่อเหตุกระทำผิดเมาขับและการตัดสินใจกระทำจะทำให้ตนเอกลายเป็นผู้ต้องหา

เพื่อสร้างกลยุทธ์เชิงสร้างสรรค์ต่อการป้องกันการกระทำผิดซ้ำในผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ พัฒนาทักษะและทัศนคติเชิงบวกต่อการขับขี่ยานพาหนะด้วยความปลอดภัย

ระยะเวลาและค่าใช้จ่าย

ระยะเวลาทั้งหมดในการอบรมฟื้นฟูฯ จำนวน 20 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็นการอบรมเต็มวันเป็นเวลา 6 ชั่วโมง ในระยะเวลา 3 สัปดาห์ จำนวน 18 ชั่วโมงในการทำงานกลุ่ม และจำนวน 2 ชั่วโมงมีการบ้านกลับไปทำที่บ้าน

ค่าใช้จ่ายในการสมัครเข้าอบรมฟื้นฟูฯ จนจบหลักสูตร \$700 ซึ่งผู้เข้าร่วมอบรมจะต้องทำการจ่ายค่าธรรมเนียมเป็นจำนวนเต็มเพื่อยืนยันการเข้าร่วมอบรมฯ อาจจะมีหน่วยงานที่ช่วยเหลือทางด้านการเงินในกรณีที่ผู้กระทำผิดต้องการเข้าร่วมอบรมฟื้นฟูฯ หากแต่ประสบปัญหาทางการเงินจากหน่วยงาน Road and Maritime

เนื้อหาสาระสำคัญของหลักสูตร Sober Driver Program (SDP)

การทบทวนวรรณกรรมของตัวอย่างหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมฯ จะทำการทบทวนเนื้อหาสาระสำคัญของหลักสูตรที่มีการใช้งานจริงในรัฐนี้ ซึ่งชื่อหลักสูตรคือ NSW Sober Driver Program เนื้อหาสาระสำคัญของหลักสูตรมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.3 - 4 ดังนี้

ตารางที่ 3.3 – 4 กรอบและเนื้อหาสำคัญของหลักสูตร Sober Driver Program (SDP)

หัวข้อ	เนื้อหา	วัตถุประสงค์
1) ภาพรวมของหลักสูตรและบทนำ	<ul style="list-style-type: none"> ● การปฐมนิเทศการอบรมฯ <ul style="list-style-type: none"> ○ หลักการและเหตุผล ○ สิทธิและหน้าที่ 	1) การนำเสนอถึงผลกระทบที่ตามมาของการกระทำผิดเมาแล้วขับ
2) ผลกระทบที่ตามมาที่มีต่อผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ	<ul style="list-style-type: none"> ● ข้อแก้ต่างและเหตุผลที่ใช้ในการกระทำผิดเมาแล้วขับ ● ผลกระทบที่ตามมาที่มีต่อผู้กระทำผิดเมาแล้วขับในระยะกลางถึงระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> ○ กฎหมาย การเงิน สังคม อารมณ์ ● ความเป็นมืออาชีพ และการปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น 	
3) ผลกระทบที่ตามมาของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่มีต่อบุคคลอื่น	<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับจะถูกจับจ้องและตรวจสอบ ● ผลกระทบต่อสังคมในวงกว้างในระยะกลางและระยะยาว 	

หัวข้อ	เนื้อหา	วัตถุประสงค์
4) เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะ	<ul style="list-style-type: none"> ● ความต้องการของการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยบนท้องถนน 	2) เกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
5) เกี่ยวข้องกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	<ul style="list-style-type: none"> ● มาตรฐานในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่อยู่ในระดับปลอดภัย ● ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่ก่อให้เกิดการกระทำผิดและความเสี่ยงต่อการขับขี่ ● การปรับร่างกายให้กลับไปยังค่า 0 BAC เป็นศูนย์ ● ผลกระทบระยะสั้นและระยะยาวที่มีต่อร่างกาย 	
6) ผลกระทบของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีผลต่อพฤติกรรม	<ul style="list-style-type: none"> ● การปฏิบัติตนของพฤติกรรมตนเองเป็นผลจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ● ผลกระทบที่มีต่อบุคลิกภาพ และการเข้าสังคมจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 	

หัวข้อ	เนื้อหา	วัตถุประสงค์
7) การจัดการสถานการณ์ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และต้องขับชี่ยานพาหนะ	<ul style="list-style-type: none"> ● กระบวนการปรับเปลี่ยนความเข้าใจและพฤติกรรมเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในเชิงปฏิบัติ ● รับรู้และตระหนักถึงรูปแบบ ● ในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ● สามารถระบุสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงสูงจากการดื่ม 	3) การจัดการสถานการณ์เชิงบวกเพื่อต้องขับชี่ยานพาหนะเมื่อต้องดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
8) หลีกเลี่ยงการถอยหลังกลับ	<ul style="list-style-type: none"> ● ตั้งมั่นต่อกลยุทธ์ที่ใช้ในการสื่อสาร/ปรับเปลี่ยน ● การจัดการตนเองและการลดความเครียด 	3) การจัดการสถานการณ์เชิงบวกเพื่อต้องขับชี่ยานพาหนะเมื่อต้องดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
9) สร้างทางเลือกให้ตนเองในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการขับรถ	<ul style="list-style-type: none"> ● ทักษะและกลยุทธ์ที่ใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ● การสร้างเครือข่ายเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยน 	3) การจัดการสถานการณ์เชิงบวกเพื่อต้องขับชี่ยานพาหนะเมื่อต้องดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ที่มา: Evalynn Mazurski, Daya Withaneachi & Scott Kelly

3.4 การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เกี่ยวข้องในทวีปเอเชีย

การทบทวนวรรณกรรมด้านการสนับสนุนการป้องกันผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่เป็นอันตรายต่อการขับขี่ในเขตภูมิภาคเอเชียมีการทบทวนด้านต่างๆ อาทิเช่น ขั้นตอน/กระบวนการทางกฎหมาย บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ การสนับสนุนป้องกัน/ฟื้นฟูเพื่อมิให้ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับซ้ำ ตัวอย่างหลักสูตรที่ใช้ในการอบรม/ฟื้นฟูผู้กระทำผิด และบุคลากร/หน่วยงานที่รับผิดชอบการอบรมฟื้นฟูเป็นต้น โดยการทำการคัดเลือกเพื่อทบทวนวรรณกรรมในประเทศฮ่องกง (Hongkong) ประเทศฮ่องกงมีขั้นตอน/กระบวนการทางด้านกฎหมาย บทลงโทษ และหลักสูตรที่ใช้ในการอบรม/ฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับเพื่อมิให้กระทำผิดซ้ำไว้อย่างชัดเจนโดยมีเนื้อหาสาระสำคัญและรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.4.1 ขั้นตอน/กระบวนการทางกฎหมายและศาล

ประเทศฮ่องกงกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับเมาแล้วขับโดยผู้ขับขี่ยานพาหนะมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่ากฎหมายกำหนดจะต้องถูกดำเนินคดีตามขั้นตอนกฎหมาย โดยประเทศฮ่องกงกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายดังนี้

- 50 มิลลิกรัมของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อ 100 มิลลิลิตรของเลือด หรือ
- 22 ไมโครกรัมของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อ 100 มิลลิลิตรของลมหายใจ
- 67 มิลลิกรัมของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อ 100 มิลลิลิตรของปัสสาวะ

นอกจากผู้ตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายผู้มีความเสี่ยงกระทำผิดเมาแล้วขับ ตำรวจมีอำนาจในการตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายแก่ผู้ขับขี่ที่เหตุบนท้องถนนดังนี้

- ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนน
- กระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนตัวของจราจรบนท้องถนน
- เป็นผู้ต้องสงสัยที่อาจมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไว้ภายในยานพาหนะ

3.4.1.1 ขั้นตอนทางกฎหมายที่กำหนดให้ผู้กระทำผิดเข้าอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ

กฎหมายในประเทศฮ่องกงกำหนดให้ผู้กระทำผิดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน จะต้องเข้ารับการอบรมในหลักสูตรเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน ซึ่งข้อกำหนดในการอบรมรวมถึงหลักสูตรที่ใช้ในการอบรมได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อครอบคลุมผู้กระทำผิดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนดังนี้ ผู้กระทำผิดที่ถูกตัดสินว่าก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างรุนแรง อาทิเช่น ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ ผู้มีพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และผู้ที่ได้รับการตัดสินให้มีคะแนนสะสมในการขับขี่ยานพาหนะ

ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวน 10 คะแนน (Driving Offence Points (DOPs))ภายในระยะเวลา 2 ปี ซึ่งผู้กระทำผิดที่มีคะแนนในระดับทุกท่านจะต้องเข้ารับการอบรมในหลักสูตรเพื่อฟื้นฟูพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนภายในระยะเวลา 3 เดือนหลังจากได้รับใบแจ้งเพื่อเข้าอบรมจากศาลหรือจากกรมการขนส่ง

3.4.1.2 เกณฑ์คะแนน Driving Offence Points (DOPs)

ในการตัดสินระดับคะแนนเมื่อผู้กระทำผิดก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจะทำการตัดสินและบันทึกประวัติของคะแนน DOPs โดยคำสั่งจากศาล และกรมการขนส่ง (Transport Department) ซึ่งคะแนนได้ถูกจำแนกให้มีระดับที่แตกต่างกันไป หากแต่ในที่นี้จะกล่าวถึงระดับคะแนนของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับเท่านั้นคือ 10 DOPs คะแนน (Section, or Regulation by Law, Section 39)

เกณฑ์ในการลดทอนคะแนนเมื่อผ่านการอบรม

ผู้กระทำผิดในทุกประเภทรวมถึงผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่ถูกตัดสินให้มีคะแนน 10 DOPs ทุกท่านจะต้องสำเร็จการอบรมในหลักสูตรจึงจะได้รับการลดทอนคะแนนลงเป็นจำนวน 3 DOPs คะแนน/ครั้ง

บทลงโทษผู้ไม่เข้าร่วมอบรมและเข้าร่วมอบรมไม่ครบตามกำหนด

ผู้กระทำผิดที่ได้รับการตัดสินให้มีบันทึก 10 DOPs คะแนน หากแต่ไม่เข้าร่วมอบรมหรือไม่สำเร็จการอบรมมีโทษปรับไม่น้อยไปกว่า \$10,000 เหรียญฮ่องกง และโทษจำคุกสูงสุด 2 เดือน ถึงแม้จะได้รับโทษปรับและจำคุกไปแล้ว กฎหมายยังคงกำหนดให้ผู้กระทำผิดต้องเข้าร่วมอบรมหลักสูตรเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่บนท้องถนนอย่างปลอดภัยต่อไปซึ่งแล้วแต่กรณีของการตัดสินก่อนหน้า ตัวอย่างเช่น ถ้าหากว่าผู้กระทำผิดถูกตัดสินให้เข้าร่วมอบรมและถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ดังนั้นการตัดสินนี้จะยังคงนำกลับมาพิจารณาแม้ว่าได้รับโทษทั้งจำทั้งปรับไปแล้วก็ตาม หากแต่ว่าจะได้รับการออกใบอนุญาตขับขี่ใหม่ได้ก็ต่อเมื่อได้ผ่านการอบรมในหลักสูตรแล้วเท่านั้น

3.4.2 บทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับทางกฎหมาย

กฎหมายในประเทศฮ่องกงกำหนดบทลงโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับไว้ 4 กรณีหลักดังต่อไปนี้

- โทษปรับสูงสุดจำนวน \$ 25,000 (เหรียญฮ่องกง) และโทษจำคุกสูงสุดระยะเวลา 3 ปี
- จะต้องเข้าอบรมในหลักสูตร (Driving Improving Course)

- ถูกตัดสินให้มีบันทึกคะแนน DOPs จำนวน 10 คะแนน
- ถูกตัดสิทธิในการขับขี่ยานพาหนะโดยจำแนกระยะเวลาในการตัดสิทธิ์ตามกรณีดัง
แสดงในตารางที่ 3.4 – 1

ตารางที่ 3.4 – 1: ระยะเวลาในการตัดสิทธิ์การขับขี่ยานพาหนะในผู้กระทำผิดเมาขับ

สัดส่วนปริมาณแอลกอฮอล์ ในร่างกาย ระบบทางเดิน หายใจ/เลือด/ปัสสาวะ	ระยะเวลาขั้นต่ำในการตัดสิทธิของการขับขี่ยานพาหนะ	
	การถูกตัดสิทธิ์ครั้งที่ 1	การถูกตัดสิทธิ์ครั้งที่ 2
Tier 1: ระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย เกินที่กฎหมายกำหนดแต่น้อย กว่า 35mcg / 80mg / 107mg ของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน ลมหายใจ 100ml / เลือด / ปัสสาวะตามลำดับ	6 เดือน	2 ปี
Tier 2: ระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย เกินที่กฎหมายกำหนดแต่น้อย กว่า 66mcg / 150mg / 201mg ของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน ลมหายใจ 100ml / เลือด / ปัสสาวะตามลำดับ	1 ปี	3 ปี
Tier 3: กรณีเกินกว่า Tier 2	2 ปี	5 ปี

ที่มา: http://www.td.gov.hk/en/road_safety/safe_motoring_guides/drink_driving/the_penalties

เพิ่มเติม

ผู้กระทำผิดที่เคยก่อเหตุเมาแล้วขับมาก่อนหน้าเป็นครั้งที่ 1 นั้นจะถูกตัดสินให้มี
แอลกอฮอล์ในร่างกายในระดับ Tier 2 โดยทันที

3.4.3 ตัวอย่างเนื้อหาหลักสูตรการอบรมฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ

หลักสูตร Driving Improvement ที่ใช้ในการอบรมในแต่ละหน่วยงานที่ทำการ
ดำเนินการนั้นได้รับการออกแบบเนื้อหาหลักสูตรร่วมกันระหว่างกรมการขนส่งและผู้เชี่ยวชาญ
ด้านจิตวิทยาซึ่งทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา โดยหลักสูตรมุ่งหวังเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติในการขับขี่
ยานพาหนะได้อย่างปลอดภัยอีกทั้งเป็นการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความ
เข้าใจได้มากยิ่งขึ้น

วิทยากร

ทางโรงเรียนจะมอบหมายให้ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการรองรับ
จากกรมการขนส่ง อีกทั้งกรมการขนส่งเป็นผู้ออกแบบหลักสูตร วิทยากรจะสนับสนุนให้
ผู้เข้าร่วมอบรมมีส่วนร่วมในการอบรมอีกทั้งแบ่งปันประสบการณ์ร่วมกันผ่านการอบรมแบบ
โต้ตอบ การให้คำแนะนำนักเรียนที่เข้าอบรมซึ่งสิ่งนี้จะสะท้อนให้เข้าถึงตัวตนทัศนคติและ
เทคนิคในการขับขี่ยานพาหนะของผู้เข้าร่วมอบรม

หลักสูตรที่ใช้ Drive Improvement Scheme

หลักสูตรที่ใช้ในการอบรมถูกแบ่งออกเป็น 2 ช่วง (Session) ซึ่งแต่ละช่วงมีระยะเวลา 4
ชั่วโมง รวมเป็น 8 ชั่วโมง ซึ่งผู้เข้าร่วมอบรมควรจะทำการอบรมให้ครบภายใน 1 วันเพื่อสำเร็จ
การอบรม

- 1) การอบรมช่วงที่ 1 (Session 1) แบ่งออกเป็น 4 หัวข้อหลักดังนี้
 - อธิบายเพื่อให้ผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจในระบบการสะสมคะแนนเมื่อกระทำผิดด้าน
การจราจร (DOPs)
 - อธิบายถึงระยะห่างระหว่างยานพาหนะในขณะที่ขับขี่
 - การสลับสับเปลี่ยนเลนและการข้ามเลน
 - วิธีการแซงที่ปลอดภัย
- 2) การอบรมช่วงที่ 2 (Session 2) แบ่งออกเป็น 3 หัวข้อหลักดังนี้
 - ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อตนเองและสังคมเมื่อเมาแล้วขับ
 - การศึกษาและวิเคราะห์กรณีศึกษาของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน
 - สภาพจิตใจของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทัศนคติ และความตระหนักในการขับขี่
ยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย

3.4.4 หน่วยงานที่ภายนอกที่ร่วมจัดการอบรมเพื่อฟื้นฟูผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ

หลักสูตรที่ใช้การอบรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่นั้นครอบคลุมผู้กระทำผิดในหลากหลายประเภทและรวมถึงผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ โดยมีชื่อหลักสูตรคือ Driver Improvement Scheme (DIS) ผู้กระทำผิดจะถูกตัดสินจากคำสั่งศาล หรือกรรมการขนส่งที่จะส่งหนังสือแจ้งยืนยันการให้เข้าร่วมอบรมซึ่งครอบคลุมผู้กระทำผิดดังต่อไปนี้

- ผู้กระทำผิดที่ถูกตัดสินว่ามีความผิดด้านการขับขี่ยานพาหนะที่เป็นอันตราย อาทิ เช่น ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอันตรายและความเสียหาย และผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ
- ผู้กระทำผิดกฎจราจรที่มีคะแนนสะสม DOPs 10 คะแนนและจะต้องทำการอบรมในหลักสูตรในทุกๆ DOPs 10 คะแนนที่เกิดขึ้น

หน่วยงานที่ดำเนินการหลักสูตรอบรม

หน่วยงานที่ดำเนินการอบรมหลักสูตร Driver Improvement Scheme (DIS) เป็นหน่วยงานภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องกับศาลและกรรมการขนส่ง หากแต่เป็นหน่วยงานด้านการศึกษา อาทิเช่น มหาวิทยาลัย และโรงเรียนสอนขับรถดังรายชื่อโรงเรียนที่จัดการอบรมดังต่อไปนี้

- The Hong Kong Federation of Trade Unions Occupational Retraining Centre Limited
- The Hong Kong School of Motoring Limited
- Lee Kin Driving School Limited
- Leinam School of Motoring Limited

ระยะเวลาและค่าธรรมเนียมในการอบรม

ระยะเวลาที่ใช้ในการอบรมจะถูกแบ่งออกเป็น 2 ช่วง (Session) ซึ่งหนึ่งช่วงจะต้องไม่น้อยไปกว่า 7 ชั่วโมง โดยที่ผู้เข้าร่วมสามารถเลือกวันที่ทำการอบรมได้แต่ต้องไม่เกินไปกว่าระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดคือภายในระยะเวลา 3 เดือน

ค่าธรรมเนียมในการอบรมนั้นขึ้นอยู่กับทางโรงเรียนเป็นผู้กำหนดแต่จะต้องไม่เกินไปกว่า \$1,000 (เหรียญฮ่องกง) และค่าใบประกาศนียบัตรจำนวน \$30 (เหรียญฮ่องกง) ซึ่งผู้กระทำผิดหรือผู้เข้าอบรมเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด

เงื่อนไขในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการอบรม

ทางโรงเรียน/สถาบันที่จัดทำอบรมจะเรียกเก็บค่ามัดจำจำนวน 10% เมื่อมีการลงทะเบียนเพื่อเข้าอบรม และจะต้องจ่ายจำนวนเต็มในวันเข้าร่วมอบรม

ระบบการสมัครเข้าร่วมอบรม

ช่องทางในการสมัครเข้าร่วมอบรมสามารถทำได้จาก 3 ช่องทางคือผ่านทางโทรศัพท์
ออนไลน์และสมัครด้วยตนเอง อีกทั้งมีการจัดตั้งคอลเซ็นเตอร์ (Call Center) เพื่อให้ผู้เข้าร่วม
อบรมทำการสอบถามข้อมูล

3.5 ตัวอย่างความร่วมมือ/ประสานงานจากหลายหน่วยงานแบบบูรณาการ

รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นอีกหนึ่งพื้นที่ตัวอย่างที่มีการร่วมงาน/
ประสานงานในผู้กระทำผิดเมาแล้วขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ รูปแบบการประสานงานที่ใช้ในรัฐ
แคลิฟอร์เนียเป็นแบบเชิงบูรณาการแสดงไว้ในตารางที่ 3.5 – 1

ตารางที่ 3.5 – 1 รูปแบบการเนิงานผู้กระทำผิดเมาแล้วขับแบบบูรณาการในรัฐแคลิฟอร์เนีย

หัวข้อ	กลยุทธ์	ผลที่ได้รับ
1) การให้ความ ร่วมมือของ หน่วยงาน ต่าง ๆ	ปรับปรุงการให้ความ ร่วมมือ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ปรับปรุงความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน ท้องถิ่น หน่วยงานเอกชนผู้ร่วมจัดทำโปรแกรม การอบรม/ฟื้นฟูฯกลุ่ม ศาล สำนักงานขนส่ง (Department of Motor Vehicles (DMV)) และรัฐ เพื่อทำการจัดทำบริการอบรม/ฟื้นฟูฯกลุ่มให้แก่ ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับโดยตัดสินจากศาล ▪ ปรับปรุง/แก้ไขกฎและโปรแกรมที่ใช้บำบัดกลุ่ม และโอกาสที่จะได้รับเงินทุนสนับสนุนด้านวิจัย จากศาล ▪ สนับสนุนให้ผู้ให้บริการบำบัดกลุ่มทำการพัฒนา สนธิสัญญาความเข้าใจ(MOU) หรือรูปแบบอื่นๆ ให้กับผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ
2) ปฏิรูปการดูแล สุขภาพ	เพื่อให้แน่ใจว่ามีรูปแบบ เก็บและการติดตามผล ข้อมูล	<ul style="list-style-type: none"> ▪ วิจัยและพัฒนามาตรฐานระบบการรายงานให้ เป็นไปโดยอัตโนมัติ ▪ ปรับปรุง/แก้ไขกฎเกณฑ์รวมถึงมาตรฐานการ รายงานข้อมูลให้แก่ภาครัฐอีกทั้งการวิเคราะห์ และสรุปผล ▪ จำนวนข้อมูลมีความถูกต้องในส่วนของจำนวน ประชากร ลักษณะเฉพาะของแต่ละโปรแกรมการ บำบัด/ฟื้นฟูฯกลุ่ม การประเมินผล การรักษาและ จนกระทั่งสิ้นสุดโปรแกรม

หัวข้อ	กลยุทธ์	ผลที่ได้รับ
3) มาตรฐาน การปฏิบัติ	ให้แน่ใจว่าการให้บริการ ของโปรแกรมบำบัด/ ฟื้นฟูฯกลุ่มเป็นไปตาม กฎเกณฑ์มาตรฐาน	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปรับปรุงรหস্যานพาหนะหรือสุขภาพและรหัส ความปลอดภัยเพื่อให้ทันกับเวลาปัจจุบัน ■ จัดทำคำแนะนำการให้บริการการบำบัด/ฟื้นฟูเพื่อ นำไปประยุกต์ใช้กันกับการดูแลสุขภาพ (Health Care Reform strategies) ■ เพื่อให้แน่ใจว่ากระบวนการแก้ไขปัญหามี ■ ประสิทธิภาพและป้องกันสิทธิและความเป็น ส่วนตัวของผู้เข้าร่วมอบรม ■ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้เข้าร่วมอบรมได้รับความเป็น ธรรมโดยหน่วยงานท้องถิ่นและรัฐจากการเก็บ ค่าธรรมเนียมบริการที่เป็นไปตามกฎหมายอีกทั้ง เกิดประสิทธิภาพในการเข้าร่วม
4) ผลที่ได้รับจาก การขับเมาแล้วขับ	จัดทำหลักสูตรและการ ประเมินผลเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์และนำไป ปฏิบัติให้เกิดผล	<ul style="list-style-type: none"> ■ ทบทวนหลักสูตรขับเมาแล้วขับและพัฒนา มาตรฐาน ■ จัดทำแหล่งข้อมูลเพื่อให้คำแนะนำด้านความรู้ เพื่อลดปัญหาการทำผิดซ้ำและเพิ่มความรู้ไม่ให้ กระทำผิดซ้ำ ■ แนะนำมาตรฐานการประเมินผลและและอุปกรณ์ ที่ใช้ในการอบรมฟื้นฟูสำหรับผู้กระทำผิดเมาแล้ว ขับที่ได้รับการตัดสินจากศาลให้เข้าอบรม ฟื้นฟูฯกลุ่ม ■ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้เข้าอบรมฟื้นฟูได้รับการ ประเมินผลของการฟื้นฟู ถ้าเป็นไปได้ (ชี้แจง เช่นการรักษาที่ได้รับคำสั่ง สนธิสัญญาในการ จัดการรักษา และ ศาลด้านผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ)
5) การเก็บข้อมูล และการ ประเมินผล	ปรับปรุงระบบความ ปลอดภัยสาธารณะผ่าน การอบรม	<ul style="list-style-type: none"> ■ พัฒนาการอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้พิพากษา นำข้อมูลโปรแกรมการอบรมไปประกอบการ พิจารณาในชั้นศาล (ตัวอย่างเช่น การจัดตั้งวันที่ ของรายงานการเข้ารับการฟื้นฟูและวันที่ที่มีผล ใช้ได้กับศาลภายใต้การกระทำผิดเมาแล้วขับ) ■ จัดทำการอบรมฟื้นฟูอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เพื่อให้ ผู้ประสานงานท้องถิ่นรับผิดชอบงานในหน้าที่

หัวข้อ	กลยุทธ์	ผลที่ได้รับ
		<p>ตนเองได้อย่างต่อเนื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ให้บริการอบรมฯ ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพและการให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติในพื้นที่ ปรับเปลี่ยนระบบของตนเองให้เข้ากับรูปแบบด้านสุขภาพและสนับสนุนการเรียนรู้ผ่านกลุ่ม ■ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ให้บริการให้ความรู้แก่ผู้กระทำผิดเมาแล้วขับและผู้ให้คำปรึกษานั้นได้รับการรับรองว่าเคยผ่านการฝึกอบรมจากการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ตัวข้ออบรม/ฟื้นฟูผู้เมาแล้วขับ
<p>6) การปรับปรุงคุณภาพบนพื้นฐานการประเมินผลและการป้องกัน</p>	<p>ประเมินผลกระทบของการให้บริการอบรมฟื้นฟูฯ เพื่อปรับปรุงคุณภาพของการให้บริการ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ การประเมินผลที่เป็นประโยชน์ของการใช้วิธีการและการตรวจสอบคุณภาพให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ADP ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ร่วมให้บริการโปรแกรมการฟื้นฟูฯ ■ การเก็บข้อมูลที่ได้จากการประเมินผลจะถูกนำไปประยุกต์ใช้หลายด้านเช่น การปรับปรุงระบบอย่างต่อเนื่อง การปฏิบัติงานในหน่วยงานท้องถิ่นและระดับรัฐ อีกทั้งการปรับปรุงนโยบายและการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ที่มา: Department of Health Care Service (www.dhcs.ca.gov)

ผลลัพธ์(ระยะสั้นและระยะยาว)

ผลลัพธ์ของรูปแบบการอบรม/ฟื้นฟูของกลุ่มแบบบูรณาการแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มดังต่อไปนี้

- 1) ผลลัพธ์ที่ได้ในระดับท้องถิ่นและระดับรัฐต่างๆ
 - ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีสาเหตุจากเมาแล้วขับ
 - ลดการจำคุกที่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้มีการบำบัด/ฟื้นฟูการดื่มและการใช้ยาเสพติด
 - ลดความทุกข์ทรมานในระยะยาว (สำหรับบุคคลและครอบครัว) ที่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ได้รับการรักษาด้านสุขภาพจิต และเพิ่มพูนความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น
 - เพิ่มความตระหนักรู้ถึงสัญญาณที่บ่งบอกถึงผลเสียจากการดื่มหรือใช้สารเสพติดก่อนที่จะนำไปสู่ขั้นวิกฤต
 - ลดผลกระทบต่อการสูญเสียงบประมาณในระยะยาวในระดับรัฐและชุมชนที่เกิดจากผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ
 - ลดอัตราการเข้าร่วมอบรมฟื้นฟูแล้วล้มเหลว
- 2) ผลลัพธ์ที่ได้จากโปรแกรมการอบรมและระบบ
 - ศาล ผู้ให้บริการโปรแกรมการอบรมฟื้นฟู และท้องถิ่น ร่วมกันให้บริการโปรแกรมการอบรมฟื้นฟูให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในระดับท้องถิ่น
 - ADP DMV(Department of Motor Vehicles) และ ผู้บริหารของศาลร่วมกันจัดทำนโยบายเพื่อเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ให้แพร่หลายไปทั่วทั้งรัฐและท้องถิ่น
 - ผู้ให้บริการโปรแกรมการอบรมฟื้นฟูจะต้องมีความรู้ ทักษะที่ใช้ แหล่งทรัพยากรที่ใช้เพื่อการดำเนินการตามแผน การประเมินผลและ การปรับปรุงบริการ อีกทั้งการให้บริการจะต้องได้รับการตรวจสอบตัวชี้วัดว่ามีการลดการกระทำผิดซ้ำ
 - หลักสูตรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐาน คุณสมบัติของผู้เข้าร่วมกลุ่มอบรมฟื้นฟู และการนำเสนอความรู้เพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำ
 - การให้บริการโปรแกรมอบรมฟื้นฟู จะต้องไม่ขัดต่อศีลธรรม วัฒนธรรม ทศนะคติ ภาษาหรือที่เกี่ยวข้องกับประชากรในพื้นที่นั้นๆ
 - การพัฒนาด้านการให้บริการอบรมฟื้นฟูจะต้องสัมพันธ์กันกับลูกค้า(ผู้เข้าอบรม) วัฒนธรรมที่หลากหลาย และได้รับการยอมรับจากภาครัฐ อีกทั้งเป็นที่ต้องการของผู้เข้าร่วม

- ค่าธรรมเนียมที่ใช้จ่ายภายในโครงการและค่าธรรมเนียมในการให้บริการจะต้องกระทำอย่างถูกต้องโปร่งใส
- 3) ผลลัพธ์ที่ได้จากส่วนบุคคลและครอบครัว
- ผู้เข้าร่วมอบรมฟื้นฟูจะได้รับความเข้าใจของผลกระทบที่เกิดจากเมาแล้วขับ ได้รับการรักษา เพื่อเพิ่มพูนโอกาสในการจ้างงานในอนาคต และได้รับการให้บริการด้านอื่นต่อไป
 - ได้รับความรู้ความเข้าใจและการรักษาของการเมาแล้วขับเพิ่มขึ้น
 - อุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากเมาแล้วขับลดลง
 - สำเร็จการอบรมตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดและได้รับโอกาสการออกไปอนุญาตขับขีใหม่

3.6 สรุปผล

การศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องของการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมายกรณีเมาแล้วขับในต่างประเทศ โดยทำการคัดเลือกจากกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และทวีปเอเชีย คัดเลือกจากประเทศสองงกพบว่าในแต่ละพื้นที่มีการดำเนินการกับผู้กระทำผิดเมาแล้วขับอย่างเข้มงวดโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งมีสาเหตุมาจากเมาแล้วขับ อีกทั้งในแต่ละพื้นที่มีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวิถีชีวิตในแต่ละพื้นที่นั้น ๆ หากแต่กระบวนการในการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีขั้นตอนเริ่มต้นตั้งแต่ บทลงโทษผู้กระทำผิดโดยผ่านการพิจารณาความผิดตามกระบวนการในชั้นศาล ศาลทำการตัดสินให้ต้องทำการอบรมเพื่อฟื้นฟูผู้กระทำผิดไม่ให้ก่อเหตุเมาแล้วขับซ้ำ และอาจมีการบำเพ็ญประโยชน์ในบางประเทศดังแสดงการเปรียบเทียบข้อมูลในตารางที่ 3.6 – 1

ตารางที่ 3.6 – 1 เปรียบเทียบหลักสูตรฟื้นฟูและขั้นตอนผู้กระทำผิดเมาแล้วขับที่มีใช้ในต่างประเทศ

หัวข้อ	สหภาพยุโรป	สหรัฐอเมริกา	ออสเตรเลีย	ฮ่องกง
บทลงโทษ	มีบทลงโทษ	มีบทลงโทษ	มีบทลงโทษ	มีบทลงโทษ
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี

หัวข้อ	สหภาพยุโรป	สหรัฐอเมริกา	ออสเตรเลีย	ฮ่องกง
บทลงโทษ (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ จำคุก ▪ ปรับ ▪ เบี้ยประกันภัย ▪ จำกัดระยะเวลาในการขับขี่ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ จำคุก ▪ ปรับ ▪ ติดเครื่องติดตั้ง Interlock Ignition 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ จำคุก ▪ ปรับ ▪ ติดเครื่องติดตั้ง Interlock Ignition ▪ เกณฑ์คะแนนเมื่อกระทำผิด (Demerit Point) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ จำคุก ▪ ปรับ ▪ เกณฑ์คะแนนเมื่อกระทำผิด (Driving Offence Points (DOPs))
กระบวนการในชั้นศาล	มี	มี	มี	มี
เนื้อหา	เนื้อหาครอบคลุมในเรื่องของความตระหนักในการขับขี่และเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ	เนื้อหาครอบคลุมในเรื่องของความตระหนักในการขับขี่และเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มแล้วขับอีกทั้งมีการศึกษาเพื่อพัฒนาหลักสูตรไม่ดื่มเมื่อต้องขับขี่ยานพาหนะ	เนื้อหาครอบคลุมในเรื่องของความตระหนักในการขับขี่และเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ	เนื้อหาการอบรมครอบคลุมผู้กระทำผิดด้านการขับขี่ในทุกประเภทโดยใช้หลักสูตรเดียวกัน
ระยะเวลาอบรม	ขึ้นกับความรุนแรงในการกระทำผิด	ขึ้นกับความรุนแรงในการกระทำผิด	ขึ้นกับความรุนแรงในการกระทำผิด	ระยะเวลา 8 ชั่วโมงภายใน 1 วันเท่านั้น

หัวข้อ	สหภาพยุโรป	สหรัฐอเมริกา	ออสเตรเลีย	ฮ่องกง
การบำเพ็ญ ประโยชน์	ไม่มี	มี	ไม่มี	ไม่มี
บันทึกผู้กระทำ ผิด	มี	มี	มี	มี
หน่วยงาน รับผิดชอบการ จัดอบรมฯ	หน่วยงานรัฐ	หน่วยงานรัฐและ เอกชน	หน่วยงานรัฐและ เอกชน	โรงเรียนสอนขับ รถ
ค่าใช้จ่าย	ผู้กระทำผิด	ผู้กระทำผิด และ หน่วยรัฐ ช่วยเหลือกรณีมี ปัญหาด้าน การเงิน	ผู้กระทำผิด หน่วยรัฐ ช่วยเหลือกรณีมี ปัญหาด้าน การเงิน	ผู้กระทำผิด

ที่มา: ที่ปรึกษารวมรวมจากงานวิจัยและบทความในต่างประเทศ

บทที่ 4 การสัมภาษณ์ในพื้นที่

ข้อตกลงเบื้องต้น

เนื่องจากการเก็บข้อมูลภาคสนามในครั้งนี้ หากมีการนำเสนอผลการศึกษาแยกเป็นรายจังหวัดหรือรายสำนักงานคุมประพฤติ จะทำให้สามารถสืบค้นถึงแหล่งข้อมูลได้ อันอาจจะส่งผลกระทบต่อหน่วยงานและ/หรือบุคคลผู้ที่ให้ข้อมูลได้ ด้วยข้อจำกัดดังกล่าวประกอบกับเป็นเงื่อนไขทางจริยธรรมของงานวิจัย ผู้วิจัยจึงขอนำเสนอผลการศึกษาร่วมกันในภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละกลุ่ม

การอ้างอิงถึงกลุ่มตัวอย่างทั้งในส่วนของเจ้าหน้าที่และในส่วนของผู้ที่ถูกศาลสั่งให้คุมความประพฤติจึงไม่สามารถระบุรายละเอียดที่สามารถสื่อถึงแหล่งข้อมูลที่เป็นตัวบุคคลได้ การนำเสนอจะใช้เป็นตัวเลข ลำดับของกลุ่มตัวอย่าง โดยตัวเลขลำดับเหล่านั้นไม่ได้มีความเกี่ยวข้องหรือเชื่อมโยงต่อจังหวัด สาขา หรือภาคแต่อย่างใด

กลุ่มตัวอย่าง แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่หนึ่ง เจ้าหน้าที่คุมประพฤติที่รับผิดชอบ หรือพนักงานคุมประพฤติ

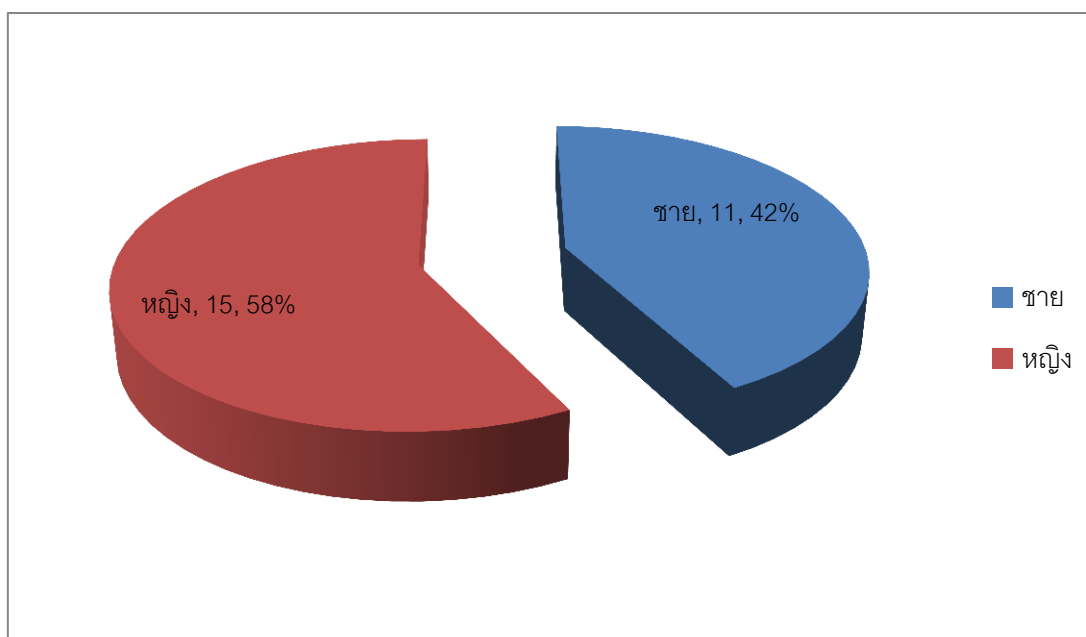
กลุ่มที่สอง ผู้ที่ถูกศาลสั่งให้คุมความประพฤติ หรือผู้ถูกคุมความประพฤติ

4.1 กลุ่มที่หนึ่ง เจ้าหน้าที่คุมประพฤติที่รับผิดชอบ

1. ข้อมูลทั่วไป

1) เพศ

จากการเก็บข้อมูลในพื้นที่เป้าหมาย 4 จังหวัด ใน 4 ภาค คือ จังหวัดเชียงราย จังหวัดสกลนคร จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสตูล ใน 7 สำนักงานคุมประพฤติ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 26 คน แยกเป็น เพศชาย 11 คน และเพศหญิง 15 คน คิดเป็นร้อยละ 42 และ 58 ตามลำดับ ดังรายละเอียดปรากฏตามรูปที่ 4.1

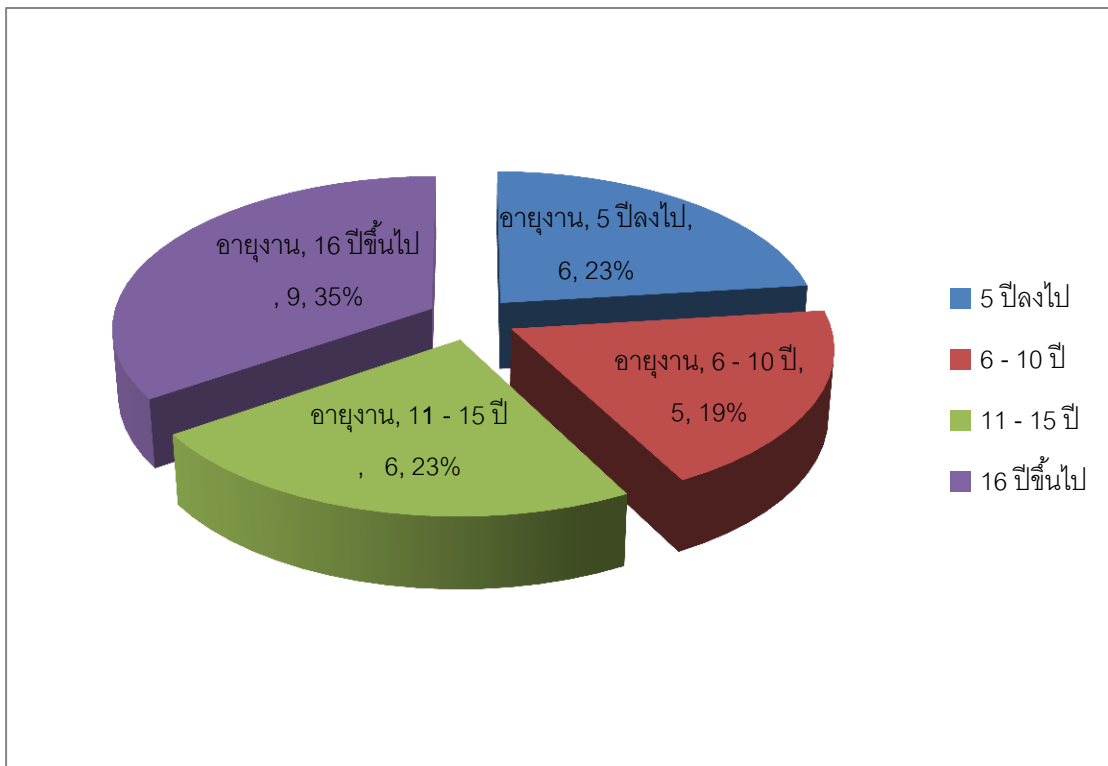


รูปที่ 4.1 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามเพศ

2) อายุงาน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับอายุงานที่กลุ่มตัวอย่างทำงาน โดยนับช่วงอายุงาน เฉพาะที่ทำงานอยู่ในสำนักงานคุมประพฤติหรือสังกัดกรมคุมประพฤติ พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานไม่เกิน 5 ปี จำนวน 6 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 23 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 6 – 10 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 19 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 11 – 15 ปี จำนวน 6 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 23 และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานตั้งแต่ 16 ปีขึ้นไป จำนวน 9 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 35 ซึ่งมีจำนวนมากที่สุด รายละเอียดปรากฏตามรูปที่ 4.2

ข้อสังเกตประการหนึ่งก็คือ ในกรณีกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานไม่มาก คือ ต่ำกว่า 10 ปี ส่วนใหญ่จะทำงานอยู่ในสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด ซึ่งอาจมีบ้างที่เป็นการโยกย้ายไปในต่างพื้นที่ แต่ยังคงเป็นงานที่มีลักษณะไม่แตกต่างกันมากนัก และในส่วนของเจ้าหน้าที่ที่ไม่ได้เป็นข้าราชการ ส่วนใหญ่ยังทำงานอยู่ในตำแหน่งงานเดิม รับผิดชอบงานที่ไม่ต่างไปจากเดิมมากนัก และมีอายุงานอยู่ในช่วงไม่เกิน 5 ปี

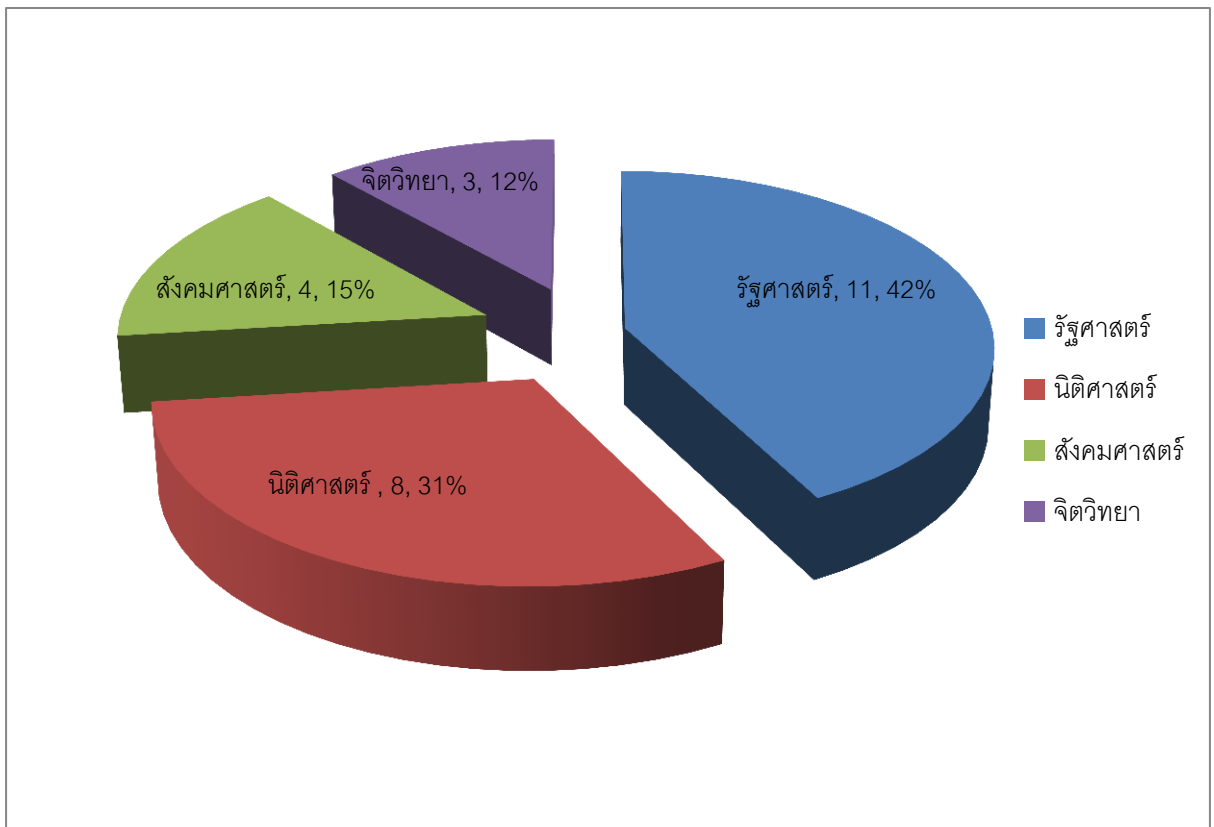


รูปที่ 4.2 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามอายุ

3) สาขาที่จบการศึกษา

เมื่อสอบถามในประเด็นสาขาวิชาที่จบการศึกษามา โดยเน้นไปการศึกษาในระดับปริญญาตรี พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดจบการศึกษาในสาขารัฐศาสตร์/รัฐประศาสนศาสตร์ จำนวน 11 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 42 รองลงมาเป็นสาขาวิชานิติศาสตร์ จำนวน 8 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 31 ส่วนสาขาวิชาด้านสังคมศาสตร์ มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15 ส่วนสาขาวิชาจิตวิทยา มีจำนวนน้อยที่สุด คือ 3 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 12 รายละเอียดปรากฏตามรูปที่ 4.3

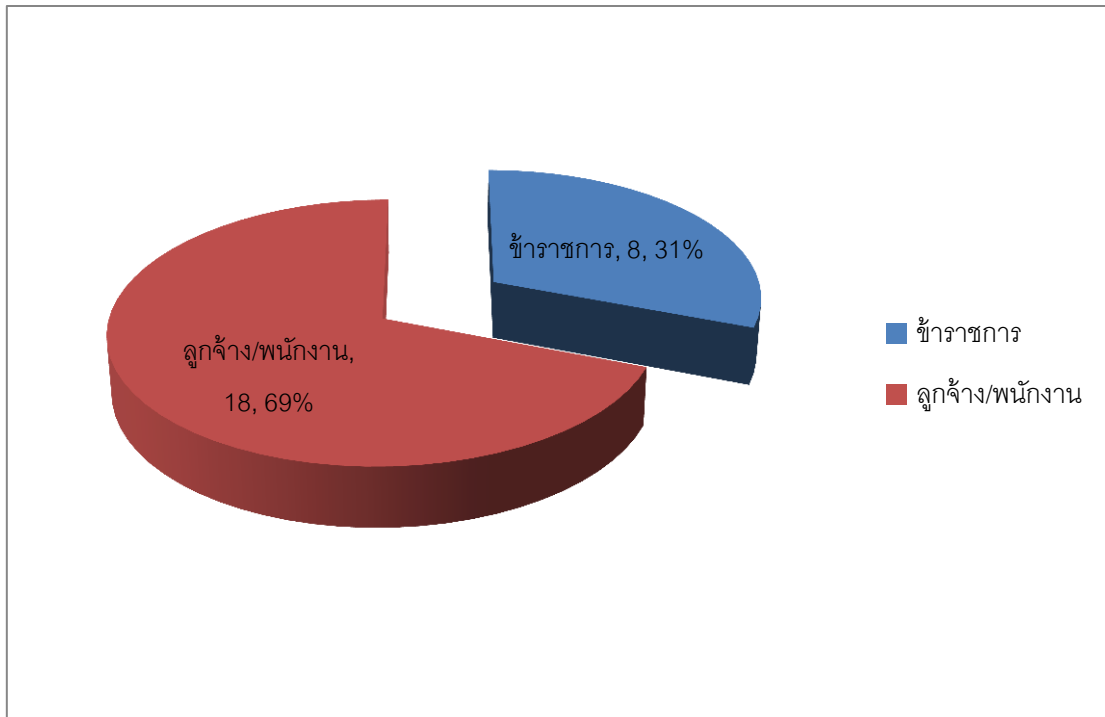
อย่างไรก็ตาม แม้จะพบว่ามีกลุ่มตัวอย่างบางส่วนมีการศึกษาต่อในระดับที่สูงกว่าปริญญาตรี แต่เกือบทั้งหมดของผู้ที่ศึกษาต่อ ก็มักเลือกเรียนในสาขาวิชาที่ไม่ต่างไปจากคุณวุฒิระดับปริญญาตรีมากนัก และความรู้ที่นำมาใช้ในงานประจำ มักเป็นความรู้ที่ได้มาจากการเรียนในระดับปริญญาตรีมากกว่า



รูปที่ 4.3 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามสาขาวิชา
ที่จบการศึกษา

4) ตำแหน่งงาน

การจัดประเภทของตำแหน่งงาน ในที่นี้ใช้เงื่อนไขการเป็นข้าราชการเป็นตัว
แบ่ง จากการศึกษาพบว่า ในกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จาก 4 จังหวัด 7 สำนักงานคุมประพฤติ มี
กลุ่มตัวอย่างที่เป็นข้าราชการจำนวนน้อยกว่าที่ไม่ได้เป็นข้าราชการ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่
เป็นข้าราชการ มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 31 ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้เป็นราชการ
กล่าวคือ เป็นพนักงาน/ลูกจ้าง จำนวน 18 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 69 รายละเอียดปรากฏตาม
รูปที่ 4.4



รูปที่ 4.4 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ): จำแนกตามตำแหน่งงาน

2. ผลการศึกษา

การศึกษาในกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่หนึ่ง คือ เจ้าหน้าที่คุมประพฤติที่รับผิดชอบต่อการเฝ้าผู้ถูกคุมความประพฤติในคดีความผิดเมาแล้วขับ เพื่อตอบคำถามใน 3 ประเด็นหลักคือ

1. กระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติในปัจจุบันเป็นอย่างไร
2. ปัญหาอุปสรรคต่อกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติเป็นอย่างไร และ
3. มีข้อเสนอแนะต่อกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติอย่างไร

ซึ่งในการเก็บข้อมูลได้พิจารณาจากองค์ประกอบ 7 ด้าน คือ

1. ด้านการจัดการ (Management)
2. ด้านการเงิน (Money)
3. ด้านเครื่องมือ/อุปกรณ์ (Material)
4. ด้านบุคคล (Manpower)
5. ด้านข้อบัญญัติ (Mandate)
6. ด้านสื่อ (Media)
7. ด้านการส่งเสริมความสำเร็จ (Empowerment)

ประเด็นที่หนึ่ง กระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติในปัจจุบันเป็นอย่างไร

การศึกษาถึงกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติของสำนักงานคุมประพฤติ จะให้ความสำคัญไปที่การจัดการ (Management) ใน 4 ประเด็นคือ

1. ความชัดเจนของภารกิจ
 2. การตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำ
 3. ระบบข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน
 4. ระบบส่งต่อข้อมูลภายในหน่วยงาน
- โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ความชัดเจนของภารกิจ

การปฏิบัติงานของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด มีการแบ่งงานความรับผิดชอบ ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ไว้อย่างชัดเจน อีกทั้งยังมีคู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงานที่จัดทำ โดยราชการส่วนกลางเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ ทำให้ภารกิจของงานคุมประพฤตินี้ มีความชัดเจน ซึ่งหากศาลสั่งคุมประพฤติกรณีเมาแล้วขับ ส่วนงานที่รับผิดชอบหลักในเบื้องต้น คือ งานควบคุมและสอดส่อง โดยการควบคุมและสอดส่องเป็นกระบวนการติดตาม ควบคุมดูแลให้คำแนะนำและช่วยเหลือผู้กระทำผิดในชุมชนที่ถูกกำหนดเงื่อนไขการคุมความ ประพฤติ โดยมีพนักงานคุมประพฤติเป็นผู้ควบคุมดูแลแนะนำช่วยเหลือหรือตักเตือนในเรื่อง ความประพฤติ การศึกษา การประกอบอาชีพหรือเรื่องอื่นๆ ด้วยวิธีการแก้ไขฟื้นฟูเป็น รายบุคคลตามความเหมาะสม เพื่อให้ผู้กระทำผิดปฏิบัติตามเงื่อนไขการคุมความประพฤติไม่ หวนกลับไปกระทำผิดซ้ำ สามารถปรับตัวอยู่กับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุข

ในการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องมีกระบวนการ 6 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การรับคดี

ขั้นตอนที่ 2 การชี้แจงเงื่อนไขการคุมความประพฤติและรวบรวมข้อมูล

ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์และวางแผน

ขั้นตอนที่ 4 การดำเนินการควบคุมและสอดส่องตามแผน

ขั้นตอนที่ 5 การติดตามและประเมินผล

ขั้นตอนที่ 6 การจัดทำรายงานการคุมความประพฤติ

ในระหว่างดำเนินการคุมความประพฤติ พนักงานคุมประพฤติมีอำนาจหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานคุมประพฤติหรือควบคุมและสอดส่อง ดังนี้

1. สอดส่องดูแล สอบถาม แนะนำ ช่วยเหลือ และตักเตือนผู้ถูกคุมความประพฤติในเรื่องความประพฤติและการประกอบอาชีพ และการปฏิบัติตามเงื่อนไข ตลอดจนดูแลอบรมสั่งสอนเด็กและเยาวชนซึ่งอยู่ระหว่างคุมความประพฤติ
2. ให้คำแนะนำแก่บิดามารดา หรือผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กและเยาวชนซึ่งอยู่ระหว่างคุมความประพฤติอาศัยอยู่ในเรื่อง การเลี้ยงดู อบรม สั่งสอน
3. เข้าไปในสถานที่ที่ผู้ถูกคุมความประพฤติอาศัยหรือทำงานหรือมีความเกี่ยวข้องด้วยในเวลาระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก และสอบถามบุคคลซึ่งอยู่ในสถานที่นั้น
4. สอบถามครู อาจารย์ หรือผู้จัดการสถานศึกษาที่เด็กหรือเยาวชนซึ่งต้องหาว่าการกระทำความผิดศึกษาหรือเคยศึกษาอยู่เกี่ยวกับความประพฤติ การศึกษา นิสัยและสติปัญญาของเด็กและเยาวชนนั้น และถ้าเห็นสมควรจะสั่งให้บุคคลเช่นนี้ทำรายงานเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวด้วยก็ได้
5. เรียกบุคคลที่สามารถให้ข้อเท็จจริงมาพบ และสอบถามหรือปฏิบัติตนและให้ถ้อยคำ
6. สั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองส่งวัตถุหรือเอกสารอันจะใช้เป็นพยานหลักฐาน
7. ทำหน้าที่อื่นเกี่ยวกับการคุมความประพฤติตามที่ศาลเห็นสมควร
8. ทำรายงานและความเห็นเกี่ยวกับความประพฤติ การประกอบอาชีพ และพฤติการณ์ของผู้ถูกคุมความประพฤติ

ภารกิจการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติในการดำเนินงานคุมความประพฤติผู้ถูกคุมความประพฤติ มีลักษณะของการปฏิบัติงานในกิจกรรมต่างๆ ที่สำคัญดังต่อไปนี้

1) การปฐมนิเทศ เป็นการชี้แจงให้ผู้ถูกคุมความประพฤติเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ของการคุมความประพฤติ ขั้นตอนการปฏิบัติงานและวิธีการดำเนินงานในระหว่างการคุมความประพฤติ สิทธิและหน้าที่ของผู้ถูกคุมความประพฤติ ข้อควรปฏิบัติและไม่ควรปฏิบัติในระหว่างการคุมความประพฤติ และบริการหรือการสงเคราะห์ช่วยเหลือที่ผู้ถูกคุมความประพฤติสามารถขอรับจากสำนักงานคุมประพฤติ

การปฐมนิเทศอาจดำเนินการได้ 2 รูปแบบ ได้แก่ (1) การปฐมนิเทศเป็นรายบุคคล และ (2) การปฐมนิเทศแบบกลุ่ม (แต่ไม่ควรเกินกว่า 30 คน) พร้อมในคราวเดียว ทั้งนี้โดยจะดำเนินการแบบใดขึ้นอยู่กับความพร้อมด้านสถานที่และบุคลากร รวมทั้งปริมาณคดีของสำนักงานคุมประพฤติแต่ละแห่ง

เนื้อหาการปฐมนิเทศ

- (1) สิ่งที่ถูกคุมความประพฤติและครอบครัวทราบ
- (2) สิ่งที่ถูกคุมความประพฤติและครอบครัวพึงปฏิบัติและไม่พึงปฏิบัติ
- (3) การแก้ไขฟื้นฟูและการสงเคราะห์ของสำนักงานคุมประพฤติ

2) การชี้แจงเงื่อนไขการคุมความประพฤติ ในกรณีของผู้ถูกคุมประพฤติที่เป็นเด็กและเยาวชน ควรที่จะเชิญพ่อ แม่ ผู้ปกครอง หรือผู้ที่เด็กและเยาวชนจะพักอาศัยอยู่ด้วย เข้าร่วมรับฟังการชี้แจงด้วย

สำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติที่เป็นผู้ใหญ่

- (1) การรายงานตัว
- (2) การทำกิจกรรมบริการสังคม
- (3) การฝึกหัดหรือทำงานอาชีพอันเป็นกิจจะลักษณะ
- (4) การให้ประกอบอาชีพให้เป็นกิจจะลักษณะ
- (5) การให้ละเว้นการคบหาสมาคม
- (6) การให้ไปรับการบำบัดรักษาการติดยาเสพติดให้โทษ
- (7) การให้ไปรับการบำบัดรักษาความบกพร่องทางร่างกายและจิตใจ หรือความเจ็บป่วยอย่างอื่น
- (8) เงื่อนไขอื่นๆ ศาลสามารถกำหนดได้อย่างกว้างขวางตามที่ศาลเห็นสมควร

สำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติที่เป็นเด็กและเยาวชน

- (1) การห้ามมิให้เข้าไปในสถานที่ หรือท้องที่ใดๆ อันจะจูงใจให้ประพฤติซ้ำ
- (2) การห้ามมิให้ออกนอกสถานที่อยู่อาศัยในเวลากลางคืน
- (3) การห้ามมิให้คบหาสมาคมกับบุคคลหรือประเภทบุคคลที่ศาลเห็นไม่สมควร
- (4) การห้ามมิให้กระทำการใดๆ อันจะจูงใจให้ประพฤติซ้ำ
- (5) การรายงานตัว
- (6) การให้ไปศึกษา ฝึกอบรมหรือประกอบอาชีพอันเป็นกิจจะลักษณะ

สำหรับผู้ได้รับการพักการลงโทษและลดวันต้องโทษจำคุก

- (1) การรายงานตัว
- (2) การพักอาศัยอยู่กับผู้อุปการะตามบ้านเลขที่ที่แจ้งไว้และห้ามออกนอกเขตท้องที่จังหวัดเว้นแต่เพื่อกิจธุระสำคัญและต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานคุมประพฤติก่อน
- (3) การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ หากฝ่าฝืนและถูกลงโทษโดย เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับนั้น ต้องแจ้งพนักงานคุมประพฤติทราบทุกครั้ง
- (4) การให้ประกอบอาชีพสุจริต หากเปลี่ยนสถานที่ทำงานหรือย้ายงานใหม่ ต้องแจ้งพนักงานคุมประพฤติทราบทุกครั้ง
- (5) การให้ปฏิบัติตามคำแนะนำตักเตือนของพนักงานคุมประพฤติและเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อการแก้ไขฟื้นฟู ตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกรมคุมประพฤติกำหนด
- (6) การห้ามประพฤติตนในทางเสื่อมเสีย เช่น เล่นการพนัน เสพยาเสพติด และกระทำความผิดขึ้นอีก พนักงานคุมประพฤติต้องชี้แจงให้ผู้ได้รับการพักการลงโทษและลดวันต้องโทษจำคุกทราบว่าพฤติกรรม
- (7) การห้ามเกี่ยวข้องกับสารระเหย วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตหรือประสาท หรือยาเสพติดให้โทษทุกประเภท รวมทั้งอาวุธปืน เครื่องกระสุนหรือวัตถุระเบิดทุกชนิด
- (8) ห้ามเยี่ยมเยียนและติดต่อกับนักโทษที่ไม่ใช่ญาติ ซึ่งกำลังต้องโทษอยู่
- (9) การแสดงหนังสือสำคัญปล่อยตัวต่อพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ หรือเจ้าพนักงานเรือนจำ เมื่อมีการเรียกให้แสดง

ข้อสังเกต การปฐมนิเทศและการชี้แจงเงื่อนไขนี้เป็นขั้นตอนสำคัญในการทำความเข้าใจกับผู้ถูกคุมความประพฤติ ดังนั้นพนักงานคุมประพฤติจะต้องสร้างสัมพันธภาพที่ถูกต้อง เพื่อเป็นการสร้างความประทับใจในเชิงบวกตั้งแต่แรกพบ และตลอดระยะเวลาการคุมความประพฤติ เพื่อให้ผู้ถูกคุมประพฤติรับรู้ถึงความเป็นมิตร ไว้วางใจในตัวพนักงานคุมประพฤติและให้ความร่วมมือต่อการคุมความประพฤติด้วยดี

3) การสัมภาษณ์เพื่อรวบรวมข้อมูล เป็นการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติในการสนทนาอย่างมีเป้าหมายเฉพาะกับผู้ถูกคุมความประพฤติ เพื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับประวัติภูมิหลังและข้อเท็จจริงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจากผู้ถูกคุมความประพฤติ ซึ่งในกรณี

ของผู้ถูกคุมประพฤติที่เป็นเด็กและเยาวชนในบางกรณี พนักงานคุมประพฤติอาจต้องสัมภาษณ์ พ่อ แม่ ผู้ปกครอง หรือผู้ที่เด็กและเยาวชนจะพักอาศัยอยู่ด้วยประกอบด้วย โดยต้องมีการบันทึกข้อมูลที่ไต่และให้ผู้ถูกคุมความประพฤติและผู้ให้ข้อมูลประกอบลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน ทั้งนี้พนักงานคุมประพฤติอาจขอให้มีการแสดงเอกสารหลักฐานต่างๆ เช่น เอกสารแสดงตน หลักฐานการศึกษา เป็นต้น พร้อมทั้งถ่ายสำเนาเอกสารดังกล่าวไว้ด้วย

4) การรับรายงานตัว การรับรายงานตัวอาจดำเนินการได้ 2 รูปแบบ ได้แก่

(1) การรับรายงานตัวเป็นรายบุคคล เป็นการรับรายงานตัวโดยพนักงานคุมประพฤติ 1 คน ต่อผู้ถูกคุมความประพฤติ 1 คน และ (2) การรับรายงานตัวแบบกลุ่ม เป็นการนัดหมายให้ผู้ถูกคุมความประพฤติจำนวนมาก (กลุ่มละ 10 – 20 คน ต่อพนักงานคุมประพฤติ 1 – 2 คน หรือกรณีเป็นที่มงาน 5 คน ควรมีผู้ถูกคุมความประพฤติในกลุ่มไม่เกิน 60 คน) มารายงานตัวพร้อมกันในคราวเดียว และอาจมีการจัดกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูอื่นๆ ประกอบด้วย โดยทั่วไปที่การรับรายงานตัวเป็นรายบุคคลสามารถใช้ได้กับผู้ถูกคุมความประพฤติทุกราย ส่วนการรับรายงานตัวแบบกลุ่มจะใช้ได้เฉพาะกับผู้ถูกคุมความประพฤติที่ไม่มีหรือมีความเสี่ยงต่อการกระทำผิดซ้ำในระดับต่ำและ/หรือไม่มีปัญหาหรือความต้องการที่สลับซับซ้อนมากนัก

5) การตรวจหาสารเสพติดในปัสสาวะ ในกรณีของผู้ถูกคุมความประพฤติในคดียาเสพติด หรือศาลกำหนดเงื่อนไขห้ามเกี่ยวข้องกับยาเสพติดไว้ หรือพนักงานคุมประพฤติมีข้อสงสัยและต้องการตรวจสอบพฤติการณ์เกี่ยวข้องกับยาเสพติดของผู้ถูกคุมความประพฤติ พนักงานคุมประพฤติจะดำเนินการจัดเก็บตัวอย่างปัสสาวะของผู้ถูกคุมความประพฤติเพื่อตรวจหาสารเสพติดในปัสสาวะด้วยวิธีการเบื้องต้น (screening test) สำนักงานคุมประพฤติดำเนินการเอง และ/หรือส่งไปตรวจด้วยวิธีตรวจยืนยันผล (confirmative test) โดยสถานพยาบาลหรือสถาบันทางการแพทย์ก็ได้

6) การประสานงานเพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริง ในบางกรณีที่พนักงานคุมประพฤติจำเป็นต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผู้ถูกคุมความประพฤติในเรื่องต่างๆ เช่น การตรวจสอบสถานภาพนักเรียน/นักศึกษา การศึกษาเล่าเรียน/ผลการเรียนจากสถานศึกษา การตรวจสอบสถานภาพการจ้างงาน/การประกอบอาชีพ/รายได้ การตรวจสอบการเข้ารับการรักษาอาการป่วยทางกาย/ทางจิตหรืออาการติดยาเสพติด การตรวจสอบที่อยู่อาศัยจากนายทะเบียนราษฎร/หน่วยงานปกครองท้องถิ่นหรือกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน การตรวจสอบการกระทำผิดจากสถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งพนักงานคุมประพฤติอาจจะดำเนินการโดยการเดินทางไปพบแหล่งข้อมูลดังกล่าวหรือมีหนังสือสอบถามไปยังหน่วยงานหรือองค์กรเอกชน/บริษัทห้างร้านหรือบุคคลผู้ที่สามารถให้ข้อมูลข้างต้นนั้นก็ได้

7) การออกสวดส่อง เป็นการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติในการเดินทางออกไปสวดส่องเยี่ยมเยียนผู้ถูกคุมความประพฤติยังสถานที่ที่ผู้ถูกคุมความประพฤติพักอาศัยอยู่หรือศึกษาเล่าเรียน/ประกอบอาชีพ เพื่อรับรู้/ทำความเข้าใจสภาพข้อเท็จจริงเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมของผู้ถูกคุมความประพฤติ หรืออาจเป็นไปเพื่อการติดตามตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผู้ถูกคุมความประพฤติ รวมทั้งเพื่อให้คำแนะนำตักเตือน/ช่วยเหลือผู้ถูกคุมความประพฤติ ทั้งนี้อาจดำเนินการโดยผู้ถูกคุมความประพฤตรับรู้หรือไม่รับรู้ก็ได้ และอาจเปิดเผยตัวหรือไม่แสดงตัวก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมแล้วแต่กรณี ในการออกสวดส่องพนักงานคุมประพฤติจะต้องมีการบันทึกข้อมูลและอาจมีการสัมภาษณ์บุคคลและบันทึกถ้อยคำไว้เป็นหลักฐาน

8) การเตือนให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการคุมประพฤติหรือทำกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟู ในกรณีที่ผู้ถูกคุมความประพฤติไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการคุมประพฤติ เช่น ไม่มารายงานตัวตามกำหนดนัด ยังคงเกี่ยวข้องกับยาเสพติดโดยปรากฏจากผลการตรวจหาสารเสพติดในปัสสาวะ ไม่ตั้งใจศึกษาเล่าเรียน หรือไม่เข้าร่วมกิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูตามแผนที่กำหนดไว้ เป็นต้น พนักงานคุมประพฤติอาจดำเนินการติดต่อผู้ถูกคุมความประพฤติเพื่อเตือนให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการคุมประพฤติหรือการแก้ไขฟื้นฟูดังกล่าวนั้น โดยทางโทรศัพท์ หรือมีหนังสือเตือนไปยังผู้ถูกคุมความประพฤติ ทั้งนี้หากผู้ถูกคุมความประพฤติไม่ติดต่อกลับมา หรือยังคงไม่มาพบพนักงานคุมประพฤติ พนักงานคุมประพฤติอาจออกติดตามและสวดส่องผู้ถูกคุมความประพฤติอยู่ที่พักอาศัยที่แจ้งไว้

9) การส่งคดีให้อาสาสมัครคุมประพฤติและเครือข่ายชุมชนช่วยสวดส่องดูแลแทน เนื่องจากการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในชุมชนจะสำเร็จบรรลุวัตถุประสงค์มิได้หากขาดการมีส่วนร่วมของชุมชน กรมคุมประพฤติตระหนักถึงความสำคัญนี้ จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในรูปแบบต่างๆ เพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้แก่ การเป็นอาสาสมัครคุมประพฤติเพื่อเป็นผู้ช่วยสวดส่องดูแลผู้ถูกคุมความประพฤติแทนพนักงานคุมประพฤติ และการเป็นเครือข่ายชุมชนเพื่อรองรับการสนับสนุนทรัพยากรทางสังคมในการแก้ไขฟื้นฟูผู้ถูกคุมความประพฤติในชุมชน

10) การส่งคดีสวดส่องให้สำนักงานคุมประพฤติอื่นดำเนินการแทน หากผู้ถูกคุมความประพฤติมีที่พักอาศัยหรือสถานที่ทำงานในเขตที่มีสำนักงานคุมประพฤติตั้งอยู่ พนักงานคุมประพฤติอาจทำการส่งคดีสวดส่องให้สำนักงานคุมประพฤตินั้นๆ ช่วยดำเนินการแทนได้ เพื่อความสะดวกของ ผู้ถูกคุมความประพฤติและพยาน และเพื่อเป็นการสะดวก

ประหยัดเวลาและงบประมาณของทางราชการ อีกทั้งสามารถสอดส่องดูแลผู้ถูกคุมความประพฤติรายนั้นได้อย่างใกล้ชิด ทั้งนี้เมื่อสำนักงานคุมประพฤติที่ได้รับมอบหมายให้ทำการแทนได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้รับรายงานผลให้สำนักงาน คุมประพฤติที่มอบหมายให้ทำการแทนโดยมิชักช้า

11) การจัดกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูตามสภาพปัญหาและความต้องการ เป็น การปฏิบัติงานคุมประพฤติเพื่อจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละรายได้เข้ารับการแก้ไขฟื้นฟู พฤติกรรมด้วยกิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูต่าง ๆ ที่สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพปัญหาและความ ต้องการของผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละราย กิจกรรมการแก้ไขฟื้นฟูดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

- (1) การให้การปรึกษาเชิงจิตวิทยา
- (2) กิจกรรมการอบรมธรรมะ
- (3) กิจกรรมค่ายจริยธรรม
- (4) กิจกรรมการอบรมความรู้
- (5) กิจกรรมค่ายยาเสพติด
- (6) กิจกรรมป้องกันการเสพยา
- (7) การฝึกอบรมอาชีพ
- (8) การแนะนำงานอาชีพ
- (9) การจัดให้ทำงานบริการสังคม
- (10) การจัดกิจกรรมกลุ่มเพื่อการแก้ไขฟื้นฟู
- (11) การส่งต่อไปเข้ารับการแก้ไขฟื้นฟู

12) การสงเคราะห์ เป็นการปฏิบัติงานของพนักงานคุมประพฤติในการให้การ สงเคราะห์ช่วยเหลือแก่ผู้ถูกคุมความประพฤติในด้านต่าง ๆ ในระหว่างการคุมความประพฤติ การให้การสงเคราะห์ดังกล่าวแยกเป็นการให้การสงเคราะห์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- (1) การสงเคราะห์ค่าพาหนะ
- (2) การสงเคราะห์ค่าอาหาร
- (3) การสงเคราะห์ค่าบริการบำบัดรักษาทางกาย จิตและฟื้นฟูสมรรถภาพ
- (4) การสงเคราะห์ด้านการศึกษา
- (5) การสงเคราะห์ด้านการส่งเสริมการทำงาน
- (6) การสงเคราะห์การฝึกอาชีพ
- (7) การสงเคราะห์เงินทุนประกอบอาชีพ
- (8) การสงเคราะห์เงินค่ายั้งชีพ

(9) การสงเคราะห์ด้านที่อยู่อาศัย

13) การปฏิบัติงานอื่น ๆ พนักงานคุมประพฤติก็อาจจำเป็นต้องปฏิบัติงานอื่นใดนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เพื่อส่งเสริมหรือประสานงานให้เกิดประโยชน์ต่อการควบคุมดูแลและสงเคราะห์ช่วยเหลือผู้ถูกคุมความประพฤติ ตลอดจนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อปรับปรุงแก้ไขผู้ถูกคุมความประพฤติให้มีการประพฤติปฏิบัติที่เป็นไปในทางที่พึงปรารถนาและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทำให้สามารถดำเนินชีวิตร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุขเป็นสำคัญ การปฏิบัติงานของพนักงาน คุมประพฤติจึงอาจมีการปฏิบัติงานในรายละเอียดอื่น ๆ ที่ยังไม่ได้กล่าวถึงไว้ ได้อย่างไม่จำกัด โดยที่สามารถยืดหยุ่นและมีรายละเอียดปลีกย่อยแตกต่างกันออกไปได้ขึ้นอยู่กับบริบทและรายละเอียดของผู้ถูกคุมความประพฤติแต่ละรายนั้น ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้เป้าหมายเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้ถูกคุมความประพฤติให้กลับตนเป็นพลเมืองดีเป็นสำคัญ

อย่างไรก็ดี แม้จะมีการกำหนดภารกิจของงานไว้อย่างชัดเจน แต่ก็พบว่า ในทุกสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดลพบุรีมีข้อจำกัดที่เหมือนกันก็คือ ปัญหาในการนำภารกิจสู่การปฏิบัติให้บรรลุผลตามเป้าหมาย แม้ว่าจะมีความแตกต่างกันไปบ้างในระดับความถี่และความรุนแรงของปัญหา อันเป็นประเด็นรายละเอียด ซึ่งสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นสามารถสรุปได้เป็น 2 ประเด็นหลัก คือ

(1) เงื่อนไขเชิงปริมาณ อันเกิดจากความไม่สมดุลระหว่างจำนวนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานกับจำนวนภารกิจที่รับผิดชอบ

“..งานเยอะมาก เจ้าหน้าที่มีน้อย ไม่ได้ดูแลเรื่องเมาแล้วขับ ที่สำคัญ case หนึ่ง เราต้องดูแลตั้งแต่ต้นจนจบ แล้วแต่ละ case มันยากง่ายต่างกัน...ยิ่งถ้าต้องไปตามตัว เสียเวลาไปทั้งวัน บางทีก็ไม่ได้อะไรเลย..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 12

“..เจ้าหน้าที่ที่เป็นข้าราชการมีน้อย ส่วนมากลูกจ้างทั้งนั้น และถ้าไปสอบบรรจุได้งานเขาก็ออก..คนใหม่ก็ต้องเริ่มงานใหม่..มีงานอื่นด้วยนะ โดยเฉพาะพวกเสพแล้วขับ ต้องไปทำงานด้านโน้นอีก..งานหลายหน้าที่ค่ะ แล้วต้องทำให้ได้ตัวชีวิตอีก..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 19

“..มันตอบยากว่างานเยอะเกินไปไหม บางครั้งมันก็ล้นมือ บางครั้งก็สบายๆ..
แบ่งงานเป็นเขตอำเภอ ก็แล้วแต่ดวง..ก็ต้องช่วยๆ กัน บางทีผมก็ไปช่วย
น้องๆ เขา บางทีเขาก็มาช่วยผม..แต่ผมคิดว่า มีอัตราเพิ่มสัก 2 คน น่าจะทำให้
ให้พอดี เขตจังหวัดเราไม่ใหญ่ แต่มันเดินทางลำบาก เวลาลงพื้นที่ น้องๆ
ผู้หญิงเขาก็ไม่สะดวก เห็นใจครับ..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 20

“..มันขึ้นอยู่กับศาลว่าสั่งคุมประพฤติเยอะไหม ต่อให้ตำรวจจับเยอะ อัยการ
ฟ้องเยอะ แต่ศาลก็เป็นคนกำหนดให้คุมประพฤติหรือให้ทำอย่างอื่น..เรามัน
ปลายน้ำ บางปีก็ยอดคุมเยอะ..ปีนี้ไม่เท่าไร พอไหว แต่ถ้าเป็นแบบที่ผ่านๆ
มากก็ต้องบอกว่า ไม่พอ มีน้องผู้หญิงลาคลอดอีก..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 25

(2) เจ็อนไขเชิงคุณภาพ อันเกิดจากลักษณะที่เป็นปัจเจกบุคคล ไม่ว่าจะเป็น
เรื่องศักยภาพ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และ/หรือทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

“..ว่ามันไม่น่าใช่ ที่ให้พวกเราเป็นผู้ให้บริการ..ให้บริการกับคนที่ทำผิด
กฎหมาย ให้บริการกับคนที่ขาดความรับผิดชอบ..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 4

“..อยากทำให้ดีที่สุดนั่นแหละ แต่คนพวกนี้ที่ดีก็ดี ที่แยก็แย ผมเรียนมา คนที่
ทำผิดกฎหมายก็ต้องถูกลงโทษ แต่ให้เจ้าหน้าที่ที่ไม่ได้ทำผิดไปนั่งบริการ
คนที่ทำผิดกฎหมาย บางทีมันก็ขัดๆ นะ..แต่เข้าใจว่าเป็นหน้าที่ ทำตาม
หน้าที่..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 8

เรื่องทัศนคติไม่ใช่เพียงเรื่องเดียวที่ก่อให้เกิดเจ็อนไขเชิงคุณภาพ แต่เรื่อง
ทักษะความสามารถก็เป็นอีกประการหนึ่ง โดยเฉพาะการสื่อสาร ที่เกิดปัญหากรณีเจ้าหน้าที่
ไม่ได้มีภูมิสำเนาที่สามารถเข้าใจถึงเรื่องภาษาของแต่ละท้องถิ่นได้

“..พวกกริดยง บางคนพูดไทยไม่ค่อยรู้เรื่อง..ไม่ต้องถามว่าอ่านหนังสือได้
ไหม มันยากนะ..เรื่องใบขับขี่ยังแล้วใหญ่ จะไปสอบผ่านได้ไง อ่าน
ภาษาไทยยังแทบไม่รู้เรื่อง..เยอะด้วยนะที่ถูกสั่งคุม..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 14

“..ไม่ถนัด เรื่องภาษาท้องถิ่น รู้บ้างไม่รู้บ้าง..ขนาดอยู่มาหลายปี บางที่ยังคุย
กันไม่รู้เรื่องเลย..นี่ถ้าเป็นภาษาของเผ่าคงจบกัน ดีที่ที่นี้ไม่มีเรื่องภาษาเผ่า..
แค่ภาษาท้องถิ่นก็แย่แล้ว..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 17

“..ผมเกิดภาคนี้ก็จริง แต่ภาษาชาติพันธุ์มันเป็นสิบ ๆ..บางภาษาไม่รู้เรื่องเลย
ครับ..เวลาคุยกันก็ต้องมีล่าม พวกนี้ฟังภาษาเราไม่รู้เรื่องนะ แต่ถ้าพูดเรื่อง
ที่เขาไม่ได้ประโยชน์เขาจะบอกไม่รู้เรื่อง แต่ถ้าให้ประโยชน์เขาจะรู้เรื่องทันที..ใช้
ผู้นำในชุมชนเขาเป็นล่าม บางทีก็ อสค. มันก็ไม่ได้ทุกครั้งหรอก..บางทีก็พูด
ไปไม่รู้เขาไม่รู้เรื่องใหม่ ไม่รู้จะถามใครได้ ว่าเขาไม่รู้เรื่องใหม่..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 23

2. การตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำ

ในงานตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคุมประพฤติ ไม่สามารถดำเนินการ
ตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำได้ จึงไม่สามารถทราบได้ว่า ผู้ถูกคุมความประพฤติเคยต้องโทษใน
ความผิดฐานตีมสุราแล้วขับ (เมาแล้วขับ) มาก่อนหรือไม่ นอกจากจะใช้การสอบถามจากผู้ถูก
คุมความประพฤติ ซึ่งก็เป็นสิทธิของผู้ถูกคุมความประพฤติที่จะตอบหรือไม่ก็ได้ หรือแม้จะตอบ
ก็เป็นการยากที่จะทราบได้ว่าเป็นคำตอบที่เกิดจากข้อเท็จจริงหรือไม่ ส่วนการจะขอข้อมูลจาก
หน่วยงานอื่น ไม่ว่าจะเป็นตำรวจ อัยการ หรือศาลก็ต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติข้อมูล
ข่าวสาร

“...กรณีทำผิดซ้ำ ศาลจะไม่รู้ แต่ถ้าศาลสั่งมาสืบเสาะจากตำรวจก็จะรู้ แต่
ส่วนใหญ่ศาลจะไม่สั่ง แต่หากพบอัยการจะสามารถแนบท้ายคดีว่าขอให้เพิ่ม
โทษ ศาลจะว่าไปตามสำนวน ดังนั้นตำรวจจะเป็นต้นหน้าที่สำคัญ เพราะ
ตำรวจรู้หมด แต่ขึ้นอยู่กับตำรวจจะทำหรือไม่...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 3

สอดคล้องกับการให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่อีกคนแม้อยู่คนละภาคของประเทศ

“..ข้อมูลกับเราดูได้..ส่วนกับตำรวจรู้ใหม่ ไม่มีมันใจนะ แต่น่าจะตรวจสอบได้..
ก็ 모르ดูตรวจกันใหม่ แต่ถ้ามาถึงเรา อาจดูเป็นบางคน..แต่ก็ไม่ได้ทำอะไร ก็แค่
รู้ว่าเคยทำผิดในคดีที่ผ่านมา..ไม่ได้แจ้งไปที่ศาลหรอก..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 5

แม้มีการตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำโดยเจ้าหน้าที่ของสำนักงานคุมประพฤติ
จังหวัด แต่ก็เป็น การตรวจสอบภายหลังที่ผู้กระทำความผิดถูกพิพากษาจากศาลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
แม้ว่าในอำนาจหน้าที่พนักงานคุมประพฤติสามารถที่จะทำรายงานการกระทำผิดซ้ำของผู้คุม
ความประพฤติแก่ศาลที่มีคำพิพากษาได้หากมีการตรวจพบ แต่โดยข้อเท็จจริง การรายงานผล
การตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำของพนักงานคุมประพฤติแทบจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ เพราะ
พนักงานคุมประพฤติดูมองว่า/รับรู้ว่า/เข้าใจว่า/รู้สึกว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการเข้าไปก้าวก่าย
การพิจารณาคดีและการมีคำพิพากษาของศาล และมองว่ากระบวนการตรวจสอบการ
ความผิดซ้ำน่าจะเป็นหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงของตำรวจและ/หรืออัยการ แต่ก็มองว่าเป็นการ
ยากที่จะกระทำได้ที่เงื่อนไขที่เป็นอยู่ในปัจจุบันว่า กรณีความผิดเมาแล้วขับต้องส่งฟ้อง
ศาลภายในวันรุ่งขึ้นเมื่อศาลเปิดทำการ

“..พอตรวจพบ รู้ว่าเคยทำผิดมา แต่ก็ไม่ได้ทำอะไร ก็แค่รู้ว่าเคยทำผิดในคดี
ที่ผ่านมา..ไม่ได้แจ้งไปที่ศาลหรอก..คิดว่าเป็นการก้าวก่ายอำนาจศาล เรื่อง
นี้มันต้องเริ่มที่ตำรวจ อัยการ..ถึงเรามันปลายทางแล้ว..อาจเพราะระบบที่
ต้องฟ้องเมาแล้วขับในวันรุ่งขึ้น เลยตรวจสอบกันไม่ทัน..ประโยชน์ไปตกที่
คนเมาแล้ว ไม่ต้องรับโทษเพิ่ม..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 5

และยังมองอีกว่า การตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำมิใช่อำนาจหน้าที่ในความ
รับผิดชอบของพนักงานคุมประพฤติที่ต้องกระทำ เพราะไม่มีหนังสือสั่งการหรือหลักฐานแสดง
ให้เห็นว่าเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำกับผู้ถูกคุมความประพฤติกรณีเมาแล้วขับทุกราย

“..ไม่เคยเห็นหนังสือสั่งการให้ต้องตรวจสอบ และต้องรายงานศาล..ไม่เคยได้
ยินว่าสำนักงานไหนทำ .หรือทำไม่รู้นะ แต่ไม่เคยทำ..ถ้าจะให้ทำก็น่าจะสั่ง
การหรือกำหนดในคู่มือปฏิบัติงาน..แต่แค่นี้งานก็ล้นมือแล้ว..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 11

3. ระบบข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน

การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานของทุกสำนักงานคุมประพฤติอยู่ในระดับที่ไม่ดีนัก ทุกอย่างเป็นไปในลักษณะของงานประจำที่มีการปฏิบัติต่อกันตามรูปแบบราชการ ระบบข้อมูลจึงขาดการเชื่อมโยง ทั้งในรายละเอียดของงานและกระบวนการส่งต่อผู้ถูกคุมความประพฤติ ปัญหาที่ปรากฏให้เห็นได้มีแตกต่างกันออกไปในระดับความรุนแรงและความถี่ของปัญหาในแต่ละจังหวัด

“..ถ้าสำนักงานภายในจังหวัดก็ไม่มีปัญหาค่ะ มีการสื่อสาร ประชุม โทรหา
กันได้เลย..แต่ถ้าระหว่างสำนักงานของแต่ละจังหวัด ก็ยากหน่อย แต่ก็ไม่ได้
ถึงกับเป็นปัญหาค่ะ..ปัญหาถ้าจะมีก็โน่นเลย การประสานข้อมูลกันระหว่าง
กรม หรือข้ามกระทรวง..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 3

ปัญหาหนึ่งของระบบข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานก็คือ การที่ผู้ถูกคุมความ
ประพฤติไม่ได้มารายงานตัวที่สำนักคุมประพฤติภายหลังศาลมีคำสั่ง

“...ส่วนใหญ่คนที่ไม่มาจะมีเหตุผลคือ พวกมีประวัติเยอะ หรือไม่ก็พวกกลุ่ม
ชาติพันธุ์ที่อยู่ห่างไกล เดินทางลำบาก สื่อสารกันไม่เข้าใจ บางทีที่เคยเจอ
เขาเข้าใจได้ว่าการที่ถูกศาลปรับ คือสิ้นสุดการลงโทษแล้ว ไม่ต้องมาแล้ว ก็
เลยไม่มารายงานตัว...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 1

อีกปัญหาหนึ่งก็คือ การที่ศาลไม่ทราบถึงจำนวนผู้ถูกคุมความประพฤติที่อยู่ใน
ความรับผิดชอบของสำนักคุมประพฤติ หรือการที่ศาลไม่ทราบถึงงบประมาณที่สำนักงานคุม
ประพฤติได้รับในส่วนของการดำเนินการคุมประพฤติผู้ถูกคุมความประพฤติตามคำสั่งศาล การ
ไม่ทราบว่าผู้ถูกคุมความประพฤติเป็นผู้กระทำผิดซ้ำ เป็นต้น

“...บางจังหวัดคดีเยอะ คดีน้อย ทั้งที่จำนวนอุบัติเหตุมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ
นโยบายของแต่ละสถานีตำรวจและศาล โดยขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของแต่ละ
ท่าน...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 5

ในส่วนของหน่วยงานเครือข่ายที่ทำงานร่วมกันกับสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด แม้ว่าเป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและมีการจัดประชุมและ/หรือสัมมนาร่วมกันเพื่อดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน แต่ก็พบว่า การจัดประชุมและ/หรือสัมมนาร่วมกันก็มักจัดขึ้นเพียงปีละ 1 ครั้ง หรือในบางปีก็อาจไม่ได้จัด ทำให้ในบางครั้งการทำงานของทั้งสองหน่วยงานขาดความต่อเนื่องและไม่สอดคล้องกันเท่าที่ควร แต่ถึงอย่างไร ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลจะมียมากกว่าในหน่วยงานอื่นแต่ก็ยังถือว่าไม่ได้อยู่ในระดับที่ดีนัก เพราะยังคงเป็นไปในลักษณะงานประจำตามรูปแบบ จะมีบ้างกรณีที่เป็นความสัมพันธ์ส่วนตัวระหว่างเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งก็เป็นความสัมพันธ์ที่ขาดความยั่งยืน

“...โดยในแต่ละปีจะมีการจัดอบรมพัฒนาศักยภาพหน่วยงานภาคี โดยแต่ละที่จะจัดส่งเจ้าหน้าที่มาหน่วยงานละ 2 คน เพื่อชี้แจงว่าหน่วยงานภาคีควรให้ งานแบบไหน ระเบียบเป็นอย่างไร ความปลอดภัยเป็นอย่างไร เพราะการ จ่ายงานให้ผู้ถูกคุมความประพฤติต้องคำนึงถึงความสมัครใจและความ ปลอดภัยด้วย...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 7

“...การอบรมหน่วยงานภาคีบางปีมีบางปีก็ไม่มี บางปีมีการปรับเปลี่ยน ผู้รับผิดชอบจะไม่มีการสานต่อ...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 2

“...หน่วยงานภาคีจะมีการอบรมทุกปีๆ ละ 1 ครั้ง แล้วจะมีการมาเล่าให้ฟังว่า มีปัญหาอะไรในการคุมประพฤติบ้าง...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 6

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดกับหน่วยงานที่เป็นภาคีเครือข่าย มักเป็นความร่วมมือที่เกิดขึ้นเฉพาะในระดับผู้บริหารของแต่ละหน่วยงาน เมื่อต้องทำงานร่วมกัน ผู้ลงมือปฏิบัติมักเป็นงานในระดับผู้ปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เป็นภาคีเครือข่าย ซึ่งขาดความเข้าใจถึงข้อจำกัดของกันและกัน ทั้งในเรื่องของการทำงานและเงื่อนไขทางกฎระเบียบ ทำให้การเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งเป็นเรื่องสำคัญกลายเป็นปัญหา เช่น การให้ผู้ถูกคุมความประพฤติบริจาคโลหิต แต่เมื่อส่งผู้ถูกคุมความประพฤติไปยังหน่วยงานที่รับบริจาคโลหิตของโรงพยาบาลที่เป็นภาคีเครือข่ายแล้วก็เกิดปัญหา เมื่อเงื่อนไขของการรับบริจาคโลหิตจะต้องไม่เป็นผู้เสพยาเสพติด แต่ในบางกรณีทาง ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่มีการส่งต่อข้อมูลของผู้ถูกคุมความ

“..ถ้าข้ามกรม เราใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัว เรามีหน่วยงานที่เป็นภาคี..ก็อาจ
มีปัญหาบ้างครับ หากคนที่เราเคยทำงานร่วมกันย้าย หรือมีการเปลี่ยนแปลง
..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 12

เช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ คนที่ 24 ที่เล่าให้ฟังถึงการส่งต่อข้อมูลภายในหน่วยงาน
ว่าไม่เป็นปัญหาแม้จะมีการขยายสำนักงานคุมประพฤติไปตั้งสาขาอีกอำเภอหนึ่ง

“..สำนักงานเราเล็ก การส่งต่อข้อมูลไม่มีปัญหาอะ..อยู่กันอย่างพื้ๆน้องๆ..ที่
ไปอยู่สาขา ก็เคยทำงานที่นี้มาก่อน แม้ไปสาขาก็ไม่มีปัญหา..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 24

การแบ่งโครงสร้างองค์กร (ก่อนมีการปรับปรุง) ไม่ได้ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการ
ส่งต่อข้อมูลระหว่างงานที่อยู่ภายในสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดเดียวกัน แม้มีการขยายสาขา
ไปในต่างจังหวัด เพราะการส่งต่อข้อมูลภายในหน่วยงานได้ดำเนินการมาอย่างเป็นระบบ ทั้งใน
ลักษณะที่เป็นทางการ และที่ไม่เป็นทางการ

ภายหลังการปรับปรุงโครงสร้างแม้ยังไม่มี การประเมินหรือเก็บข้อมูลในประเด็น
นี้ แต่เชื่อได้ว่าระบบการส่งต่อข้อมูลภายในหน่วยงานของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดจะ
ไม่เกิดเป็นเงื่อนไขอุปสรรคต่อการทำงาน เพราะเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบงานและวัฒนธรรม
องค์กรเป็นโครงสร้างสำคัญที่ทำให้การสื่อสาร การส่งต่อ และการเรียนรู้ร่วมกันจะสามารถทำให้
การปฏิบัติงานสามารถดำเนินต่อไปได้ ความติดขัดอาจเกิดขึ้นบ้างในช่วงแรกของการส่งต่อ-รับ
มอบงาน ซึ่งก็จะเป็นเพียงในระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น

ประเด็นที่สอง ปัญหาอุปสรรคต่อระบบการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติ

ปัญหาอุปสรรคต่อระบบการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติจะเข้าไปศึกษาใน 6
ประเด็น คือ

1. การเงิน (Money)
2. เครื่องมือ/อุปกรณ์ (Material)
3. บุคคล (Manpower)
4. ข้อบัญญัติ (Mandate)
5. สื่อ (Media)

6. การส่งเสริมความสำเร็จ (Empowerment)

โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การเงิน (Money)

1) รูปแบบการจัดสรรงบประมาณ

การจัดสรรงบประมาณของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด มีรายรับหลักเป็นเงินงบประมาณที่จัดสรรมาจากกรมคุมประพฤติ โดยไม่มีการจัดเก็บรายได้จากแหล่งอื่น เมื่อสำนักงาน คุมประพฤติจังหวัดได้รับเงินงบประมาณที่จัดสรรมาแล้วก็จะดำเนินการบริหารจัดการงบประมาณตามระเบียบของทางราชการ

รายรับจากแหล่งอื่นพบได้น้อยมาก ส่วนใหญ่จะเป็นเงินที่เข้ามาเป็นครั้งคราวในลักษณะโครงการหรือการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานอื่นที่เป็นเจ้าของงบประมาณ เช่น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือสถาบันการศึกษา เป็นต้น

“...จะมีเงินอยู่ก่อนหนึ่ง ถ้าศาลสั่งปรับแล้ว จะมีการปรับโอนเงินให้ท้องถิ่นด้วย ซึ่งถ้าคุมประพฤติจะใช้จ่ายเงินต้องไปจัดสรรมาจากท้องถิ่น เพราะทำผิดในเขตเทศบาลก็ตัดเงินเข้าเทศบาล...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 1

“...หากอยู่ในท้องถิ่นก็เป็นอำนาจของนายกพื้นที่นั้นๆ ให้มาจัดกิจกรรมต่างๆ ซึ่งในทางปฏิบัติไม่สามารถทำได้จริง เนื่องจากเป็นเรื่องของการเมืองมากกว่า ควรไปลื้อคกับศาลว่าควรใช้เงินส่วนนี้มาปรับปรุงแก้ไขตัวผู้ถูกคุมประพฤติเอง...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 6

“...ผู้บริหารกรมให้ขอเงินจากงบผู้ว่าราชการจังหวัด หรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด ซึ่งเป็นเรื่องของความสัมพันธ์ส่วนตัวมากกว่าหรือไม่ ซึ่งไม่ใช่ทุกจังหวัดจะได้รับมา...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 20

“..ก็เหมือนกับส่วนราชการทั่วไป เราไม่ใช่หน่วยงานที่จัดเก็บรายได้ หรือมีรายได้ของเราเอง ก็ต้องพึ่งรัฐอย่างเดียว..ส่วนกลางจัดสรรมา ได้แค่ไหนก็แค่นั้น ทำเท่าที่งบประมาณจัดสรรมา..อย่างมาก็มีการขยับ

งบบ้าง ภายในงบประมาณ

ที่ได้มา แต่เราขอเพิ่มไม่ได้อยู่แล้ว..

ราชการนี้ครับ”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 23

2) ความเชื่อมโยงระหว่างงบประมาณกับกิจกรรม

การบริหารจัดการเงินงบประมาณของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด ใน
ประเด็นการคุมประพฤติผู้ถูกคุมความประพฤติจากกรณีเมาแล้วขับ (เมาแล้วขับ) ในภาพรวม
ของทุกจังหวัดที่เก็บข้อมูลพบว่า งบประมาณที่ได้รับกับกิจกรรมที่ต้องดำเนินการไม่ได้เป็นไป
ในลักษณะที่มีความสอดคล้องต่อกันเท่าที่ควร สาเหตุหลักที่สำคัญประการหนึ่งมาจากลักษณะ
ของงานคุมประพฤติ เมื่อการ คุมประพฤติเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายหลังศาลมีคำสั่งให้
คุมประพฤติ และเงื่อนไขในการคุมประพฤติก็เป็นไปตามแต่คำสั่งศาลที่กำหนด ไม่ว่าจะ
เป็นจำนวนครั้งของการรายงานตัวหรือจำนวนชั่วโมงในการบริการสาธารณะ อีกทั้งยังเป็นกิจกรรมที่
มีปัจจัยจากผู้ถูกคุมความประพฤติเข้ามาเป็นเงื่อนไข ซึ่งทั้งหมดมีผลต่องบประมาณทั้งจำนวน
เงินที่ยากแก่การคาดการณ์ล่วงหน้า และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นเมื่องบประมาณกับปริมาณงานขาด
การสมดุล

“..งบที่ได้จัดสรรมาจากส่วนกลาง ก็เป็นการคาดการณ์กิจกรรมและจำนวนผู้
ร่วมกิจกรรมจากข้อมูลในอดีต ก็เป็นอย่างนี้ทุกที่..ซึ่งส่วนกลางหรือแม้แต่เรา
ก็ไม่สามารถรู้จำนวนที่แน่นอนได้..อยู่กับว่าศาลจะสั่งให้คุมประพฤติกี่คน..เรา
ก็ต้องปรับกิจกรรมให้สอดคล้องกับตัวชีวิต และไม่เกินกว่างบที่เราได้รับ..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 1

“มีปัญหาใหม่ จะว่าไม่มีก็ไม่ถูก แต่จะมองว่าเป็นปัญหาเสียเลยที่เดียวก็ไม่ใช่..มันก็
เป็นแบบนี้กับทุกส่วนราชการมั้ง..เราเป็นผู้ปฏิบัติก็ต้องปฏิบัติให้ได้ภายใต้ข้อจำกัด
ของงบประมาณ จะว่าไปต้องทุกข้อจำกัดนั้นแหละ..ถามว่างบประมาณกับกิจกรรม
เชื่อมโยงใหม่ ก็เชื่อมโยงนะ เพราะต้องทำกิจกรรมตามที่กำหนด ภายใต้งบที่จำกัด
..เชื่อมโยงแต่จะเกิดผลมากน้อยเป็นอีกเรื่อง..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 6

แต่ในกลุ่มตัวอย่างในระดับปฏิบัติหลายคนที่มีมองว่า กิจกรรมที่กำหนดแม้จะ
มีเป้าหมายหรือวิธีการดีสักแค่ไหน แต่เมื่อเกิดปัญหาทางงบประมาณที่กำหนดมาจากส่วนกลาง ก็
อาจนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของกิจกรรมเหล่านั้นได้

“..บางทีก็ทำแบบให้ได้ว่า งบประมาณไม่พอแต่ต้องทำ..ก็มีนะที่บางครั้งเจ้าหน้าที่ของ
เราก็เรียกริเงินไปสมทบ ส่วนมากเป็นเรื่องอาหารที่เด็ก ๆ เข้าค่ายกิจกรรม
เขาขอ ก็สงสารนะ..เป็นการทำบุญไปในตัว..ไม่บ่อย แต่ก็เกิดได้..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 20

3) ความเพียงพอของงบประมาณ

จากลักษณะงานดังที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้งบประมาณที่สำนักงานคุม
ประพฤติจังหวัดได้รับจัดสรรมักจะไม่เพียงพอต่อภารกิจในการปฏิบัติงาน การเกลี่ยงบประมาณ
ให้เกิดประสิทธิภาพให้มากที่สุดจึงเป็นปัญหาหลักในการดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน เพราะทาง
สำนักงาน คุมประพฤติจังหวัดไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างแม่นยำต่อจำนวนผู้ถูกคุมความ
ประพฤติอันรวมไปถึงเงื่อนไขที่ทางศาลกำหนดให้ผู้ถูกคุมประพฤติต้องปฏิบัติ

การจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านการอบรม/สัมมนาเพื่อปรับ
ทัศนคติหรือพฤติกรรมของผู้ถูกคุมความประพฤติก็เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องจากระบบของการ
บริหารจัดการงานงบประมาณและลักษณะของงานที่รับผิดชอบ หากงบประมาณมีจำกัดให้สามารถ
จัดอบรม/สัมมนาเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติพฤติกรรมได้เพียง 1 หรือ 2 ครั้งต่อปีงบประมาณ ก็
ประสบปัญหาว่าจะต้องจัดในช่วงไหน เพราะกำหนดการเริ่มต้นและการสิ้นสุดระยะเวลาการคุม
ประพฤติของผู้ถูกคุมความประพฤติแตกต่างกันออกไปในแต่ละคน และเมื่อผู้ถูกคุมความ
ประพฤติได้สิ้นสุดระยะเวลาการคุมประพฤติไปแล้ว การเรียกตัวมาร่วมกิจกรรมอบรม/สัมมนาเพื่อ
ปรับทัศนคติหรือพฤติกรรมก็ไม่สามารถกระทำได้

“...กระบวนการในการแก้ไขผู้กระทำผิดนั้นในแง่งบประมาณ เรามีน้อย
จึงต้องมีการจัดกลุ่ม... มีข้อจำกัดของทางสำนักงานคุมประพฤติ จึงต้องม
ีการจัดการกันเอง เช่น งบได้มาไม่กี่หมื่นแต่มีผู้ถูกคุมประพฤติสี่พันคน... จึง
มาจัดสรรว่าเมาแล้วขับใช้เท่าไรในหนึ่งปี สามารถจัดได้หนึ่งครั้ง แต่มีผู้คุม
ประพฤติเข้ามาตลอดทั้งปี แต่ถ้าเข้ามาในจังหวะที่จัดไปแล้วก็ต้อง
มาแก้ปัญหา...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 1

นอกจากความไม่พอเพียงของงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรแล้ว ระบบ
ระเบียบของการใช้เงินงบประมาณตามระเบียบการเงินการคลังของทางราชการก็เป็นปัญหา
หลักที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้การดำเนินงานของสำนักงานคุมประพฤติในเรื่องการคุม
ประพฤติต่อผู้ถูกคุมความประพฤติไม่สามารถเกิดผลสัมฤทธิ์ได้ดีเท่าที่ควร

“..คิดเรื่องระเบียบการใช้เงินงบประมาณในการทำกิจกรรมก็เป็นเหมือน
ข้อจำกัดในการสร้างสรรค์รูปแบบกิจกรรมใหม่ๆ ใช้จ่ายบางอย่างจ่ายได้
บางอย่างจ่ายไม่ได้ บางอย่างหาหลักฐานลำบาก..เป็นปกติของทุกหน่วยงาน
..มีเพื่อนต่างกระทรวงก็เป็นแบบนี้ ก็มันเป็นระเบียบของทางราชการ..ก็ต้อง
ว่ากันไปตามนั้น..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 24

2. เครื่องมือ (Material)

จากการสอบถามถึงอุปกรณ์/เครื่องมือในการทำงานทั้งกรณีงานทั่วไป และงาน
ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการคุมประพฤติกรณีเมาแล้วขับ (เมาแล้วขับ) พบว่าส่วนใหญ่ไม่พบ
ปัญหาในเรื่องอุปกรณ์/เครื่องมือในการทำงานแต่อย่างใด มีเพียงบางพื้นที่ที่ต้องการพาหนะใน
การออกพื้นที่เพิ่มเติม แต่ก็ก็เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นครั้งคราว ซึ่งสามารถแก้ไขได้ไม่ยาก

“...รถของสำนักงานมี 2 คัน รถตู้ 1 คัน การใช้รถของสำนักงานจะมีการจัด
ตารางแบ่ง ถ้ามีรถเยอะกว่านี้ก็หน้าจะทำให้สะดวกมากกว่านี้ เพราะจะมีบาง
กรณีที่ต้องติดตามตัว เพราะรถสำนักงานที่มีตอนนี้ก็จะช่วยเฉพาะไปรับ
รายงานตัวตามศูนย์พื้นที่เท่านั้น เพราะบางครั้งเราไปรถตู้ซึ่งเป็นรถตู้แบบมี
ลูกกรง ขนาดเราไปแบบธรรมดาเขายังไม่กล้ามาหาเลย...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 14

สถานที่ในการทำงาน กรณีไปรับรายงานตัวหรือทำกิจกรรมในจุดบริการที่จัด
ขึ้นในแต่ละอำเภอ ก็ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี

“...สถานที่ใช้ปฐมนิเทศ คือ วัด ศาลาเอนกประสงค์...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 13

“...บางครั้งสำนักงานก็ต้องมีการไปรับรายงานตัวให้กับผู้ถูกคุมประพฤตินอก
สถานที่ หรืออาจขอความร่วมมือกับสถานีตำรวจ วัด หรือสถานที่อื่นๆ...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 20

3. บุคคล (Manpower)

1) การกระจายภาระงาน

การบริหารจัดการเรื่องบุคลากร เป็นไปตามแนวทางของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดในแต่ละจังหวัด แต่โดยภาพรวมเป็นการกำหนดให้เจ้าหน้าที่แต่ละคนรับผิดชอบเป็นรายอำเภอหรือรายเขตพื้นที่ โดยจำนวนอำเภอหรือเขตพื้นที่อาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับการประมาณการจำนวนของผู้ถูกคุมความประพฤติในแต่ละพื้นที่หรือเขตรับผิดชอบ

“...จำนวนคดีที่เจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องรับผิดชอบอยู่ในเกณฑ์หลักร้อย บาง
อำเภอคดีจะเยอะจะรับผิดชอบสองคน...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 2

“..ใช้เขตอำเภอเป็นตัวแบ่ง จะได้เข้าใจเรื่องพื้นที่ด้วย..แต่ก็ช่วยกันครับ บาง
ทีผมก็ไปช่วยเขตอำเภออื่น เวลาผมติดงานหรืองานเยอะพื้ๆ ก็มาช่วยในเขต
อำเภอผม..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 8

การกระจายภาระงานจึงเป็นไปในลักษณะของการปรับใช้ ยืดหยุ่นตามจำนวน ความยากงาน อันเป็นลักษณะของงานคุมประพฤติ ซึ่งขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการของผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบในแต่ละสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด

2) ความเพียงพอ

จากลักษณะของงานที่ไม่ได้มีปัจจัยเฉพาะเรื่องจำนวนผู้ถูกคุมความประพฤติที่เจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องรับผิดชอบเท่านั้น เป็นเงื่อนไขวัดความพอเพียงของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน แต่ยังมีปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง นั่นคือ ลักษณะของงานที่มีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละกรณีของบุคคลที่ถูกคุมความประพฤติ ทำให้การสรุปความพอเพียงของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบต่องานจึงไม่สามารถใช้เงื่อนไขวัดปริมาณงานหรือความซับซ้อนของงานในแต่ละกรณีเป็นมาตรวัดเพียงอย่างเดียวได้

“...การแบ่งงานเจ้าหน้าที่ในการให้ไปประจำแต่ละอำเภอ การแบ่งงานพื้นที่
กันทำงานจะมีลักษณะเหลื่อมกัน เช่น เจ้าหน้าที่บางคนอาจรับผิดชอบใน
พื้นที่อำเภอที่มีคดีน้อย แต่มีความลำบากในการเดินทาง...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 3

อย่างไรก็ตาม จากสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดทั้ง 4 จังหวัด พบว่า สำนักงาน คุมประพฤติจังหวัดทุกแห่งมีเจ้าหน้าที่อยู่ในระดับที่ไม่ถือว่าไม่พอเพียง นั้นหมายความว่า โดยจำนวนเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบไม่ถึงกับขาดแคลน แต่เมื่อลองศึกษาในรายละเอียดพบว่า ในบางสำนักงาน คุมประพฤติจังหวัดมีข้อจำกัดเรื่องความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะในเรื่องทักษะการให้บริการด้านจิตวิทยา ทักษะการให้คำปรึกษา ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในงานคุมประพฤติที่ต้องประสานกับหลายฝ่ายรวมทั้งการพัฒนาบุคคลที่ถูกคุมความประพฤติที่มีต้นทุนทางสังคมทั้งความรู้ อายุ สังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และค่านิยมที่แตกต่างกัน

“...ขณะนี้กรมกำลังส่งเจ้าหน้าที่ไปฝึกเป็นจิตวิทยาการให้คำปรึกษาเพื่อเลิกเหล้า แต่ยังไม่ทันทดลอง ไปอบรม 3 วัน ให้คุยวันละ 20 นาที อย่ายุ่ยเยอะ เพราะจะไม่ได้ผล โดยการให้พูดถึงผลกระทบทางอ้อมว่าหากดื่มเหล้าจะกระทบกับคนที่เขารักอย่างไร กระทบต่อชีวิตอย่างไร จะไม่บอกให้เลิก ซึ่งคนที่พูดคุยก็คือเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ ซึ่งไม่ได้จับด้านจิตวิทยาการให้คำปรึกษาโดยตรง ซึ่งเรายังไม่มีตำแหน่งนี้โดยตรง ซึ่งในความเป็นจริงควรมีตำแหน่งนักจิตวิทยาการให้คำปรึกษาด้วย ซึ่งสถานพินิจมี แต่คุมประพฤติไม่มี บางกรณีเป็นกรณีที่ควรให้คำปรึกษาโดยตรง แต่เนื่องจากจำนวนคดีที่เยอะเลยทำให้ไม่มีเวลาที่จะทำให้เขาปรับเปลี่ยนทัศนคติได้ หรือการเปลี่ยนแนวคิดได้ ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบแต่ละคนไม่สามารถลงลึกได้ จึงไม่สามารถเปลี่ยนทัศนคติได้ เนื่องจากแต่ละคนรับผิดชอบคดีเป็นพันเรื่อง ซึ่งแค่คุยคนละ 10 นาทีก็ไม่ทันแล้ว...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 14

3) ความมั่นคงในการทำงาน

ในระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านคุมประพฤติในบางพื้นที่ยังเป็นบุคลากรในตำแหน่งลูกจ้าง ดังจะพบได้ในบางจังหวัดที่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเป็นลูกจ้างของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด ปัญหาที่ตามมาส่งผลกระทบต่องานด้านคุมประพฤติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะหากบุคคลกลุ่มนี้ได้งานที่อื่นก็จะเกิดการลาออก และต้องรับลูกจ้างเข้ามาใหม่เรียนรู้งานใหม่ ทำให้การทำงานขาดความต่อเนื่อง หรือกรณีมีการสอบบรรจุเจ้าหน้าที่เข้ามาใหม่ ทำให้ลูกจ้างที่มีทักษะในการทำงานแต่สอบบรรจุในตำแหน่งนั้นไม่ได้ต้องถูกเลิกจ้าง ก็เป็นอีกประเด็นที่ทำให้งานคุมประพฤติขาดความต่อเนื่อง และบ่อยครั้งที่ผู้สอบเข้ามาบรรจุงานได้ ก็จะขอย้ายภายหลังทำงานได้ไม่นาน ทำให้สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดก็ต้องกลับมาเปิดรับลูกจ้างอีก

“...พนักงานคุมประพฤติส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จในการทำงานน้อย มีการเปลี่ยน
ถ่ายกันบ่อย มีการแบ่งความรับผิดชอบทางด้านกฎหมายให้กับน้องที่เป็น
ลูกจ้างชั่วคราว ประสบการณ์แต่ละคนสูงสุดแค่ 2 ปี...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 23

“...ลูกจ้างชั่วคราวจะมีงานที่เป็นหน้าที่งานแบบตามปกติ การสอบปากคำ
ข้อมูลเบื้องต้น การรับรายงานตัว...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 25

สิ่งที่เป็นอุปสรรคต่องานที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ ทศนคติต่อการทำงาน
การมองเห็นความสำคัญของตนที่มีต่องาน และเส้นทางความเติบโตในสายอาชีพที่ตนดำรง
ตำแหน่งอยู่ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ที่ไม่ได้เป็นข้าราชการ จะกังวลเรื่องความมั่นคงของงาน ทำให้
เมื่อได้งานที่อื่นที่มั่นคงกว่าจะเลือกที่จะลาออก หรือเกิดกรณีสอบบรรจุของกรมคุมประพฤติ
แต่ลูกจ้างสอบไม่ได้ ก็ทำให้เกิดการเสียขวัญกำลังใจ และมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการทำงาน

4. ข้อบัญญัติ (Mandate)

1) ความชัดเจนของกฎหมาย

ในส่วนของการคุมความประพฤติผู้กระทำผิดกรณีเมาแล้วขับ (เมาแล้ว
ขับ) กฎหมายได้กำหนดให้สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดมีอำนาจหน้าที่ภายหลังจากศาลมีคำสั่ง
ให้ผู้กระทำผิดถูกคุมประพฤติ

อำนาจหน้าที่ของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดจึงเกิดขึ้นภายหลังจากศาลมีคำ
พิพากษา และมีหนังสือให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในกระบวนการคุมประพฤติตามข้อกำหนด
ในคำสั่งศาล ซึ่งคำสั่งศาลจะมีข้อกำหนด คือ ให้ผู้ถูกคุมความประพฤติมารายงานตัวต่อ
สำนักงานคุมประพฤติเป็นจำนวนกี่ครั้ง และ/หรือให้บริการสาธารณะ จำนวนกี่ชั่วโมง โดย
ระยะเวลาในการคุมความประพฤติตามที่ศาลกำหนด

“...คุมประพฤติมีหน้าที่ดำเนินการตามศาลว่าทำอะไรบ้าง ส่วนใหญ่ศาลจะ
กำหนดว่าให้รายงานตัว 3 เดือน 1 ครั้งในเวลา 1 ปี บริการสังคม 12 – 24
ชั่วโมง แล้วแต่ศาลแต่ละที่ไม่เหมือนกัน...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 16

สิ่งที่นำไปสู่การตีความคำสั่งศาลก็คือ การบริการสาธารณะ ว่ากิจกรรมใดถือเป็นการบริการสาธารณะ และกิจกรรมเหล่านั้นเหมาะสม สอดคล้อง และเป็นไปในทิศทางตามเจตนารมณ์ของการคุ้มครองความประพฤติหรือไม่ อย่างไร จากการเปิดช่องให้เป็นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่สำนักงาน คุมประพฤติจังหวัดที่รับผิดชอบ จึงอาจเกิดความลักลั่นทั้งในด้านการตีความ การจัดกิจกรรมให้กับผู้ถูกคุมความประพฤติ และ/หรือการให้คำแนะนำกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

“...การกำหนดบริการสังคม คุมประพฤติจะดูความเหมาะสมเป็นหลัก คือ ดูคุณสมบัติของผู้ถูกคุมประพฤติว่ามีความสามารถตรงไหน เช่น มีความรู้ เป็นคนหมอ ก็จะถามว่าในเรือนจำมีนักโทษเยอะคนหมอยินดีเข้าไปให้ความรู้หรือไม่ หากยินดีก็ส่งไป หากไม่ยินดีก็ไม่ได้...ซึ่งเป็นการตกลงระหว่างคุมประพฤติกับผู้ถูกคุมประพฤติ ซึ่งส่วนใหญ่ศาลจะไม่บังคับ ศาลจะระบุว่า ตามที่พนักงานคุมประพฤติแนะนำตามเห็นสมควร...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 19

2) ความเพียงพอของกฎหมาย

การกำหนดให้สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดเป็นหน่วยงานหลักในการควบคุม ดำเนินการ และประเมินผลการคุมประพฤติของบุคคลผู้ต้องคำสั่งศาลให้ถูกคุมความประพฤติ แต่ไม่มีอำนาจในการสั่งการ และ/หรือกำหนดมาตรการที่ให้คุณให้โทษต่อผู้ถูกคุมความประพฤติ ทำให้การทำงานของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดในหลายกรณีต้องเป็นไปในลักษณะของการ “จัดให้บริการ” ต่อบุคคลผู้กระทำผิดกฎหมาย มากกว่าที่จะเป็นการ “ดำเนินการ” เพื่อให้ผู้ถูกคุมความประพฤติต้องกระทำกิจกรรมตามแผนหรือโครงการของสำนักงานคุมประพฤติให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของหลักการคุมประพฤติ

การขาดอำนาจในการดำเนินการที่เป็นการบังคับให้ผู้ถูกคุมความประพฤติต้องปฏิบัติ ส่งผลให้เกิดการปฏิเสธการเข้าร่วมกิจกรรมที่ทางสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดจัดขึ้น หรือการไม่ให้ความร่วมมือเมื่อได้เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่ได้จัดขึ้น จึงเป็นการสูญเสียทั้งงบประมาณด้านการเงิน เวลา วัสดุอุปกรณ์ และบุคลากร โดยผลสุดท้ายผู้ถูกคุมความประพฤติก็ไม่ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหรือปรับเปลี่ยนทัศนคติที่มีต่อการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชียานพาหนะ

โดยเฉพาะการมีกฎหมายรองรับการให้ความสงเคราะห์ต่อผู้กระทำผิดที่ศาลตัดสินให้ถูกคุมความประพฤติในเรื่องค่ายานพาหนะ หรือในบางกรณีเป็นการอำนวยความสะดวกในเรื่องอื่นๆ ยิ่งเป็นการลดทอนศักยภาพในการสร้างความสำนึกของผู้ถูกคุมความประพฤติต่อ

การกระทำความผิด ในทางตรงกันข้ามกลับกลายเป็นการสร้างความรู้สึกว่า ทั้งหมดเป็นบริการ
ของรัฐที่ตนมีสิทธิหรือสมควรที่จะได้รับ

3) ความชัดเจนในอำนาจของกฎหมาย

อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดและเจ้าหน้าที่ที่
รับผิดชอบมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนตามบทบัญญัติของกฎหมาย และระเบียบบริหารราชการ
แผ่นดิน

5. สื่อ (Media)

1) สื่อที่ใช้ในการอบรม

การจัดอบรมให้กับผู้ถูกคุมความประพฤติมีการดำเนินการในทุกสำนักงาน
คุมประพฤติจังหวัด แต่จะมีจำนวนความถี่ของการจัดอบรมที่แตกต่างกันออกไป ตามแต่
งบประมาณ และจำนวน/ประเภทของผู้ถูกคุมความประพฤติในแต่ละสำนักงานคุมประพฤติ
จังหวัด

จากหลักสูตรที่ดำเนินอยู่ ส่วนมากเป็นการจัดอบรมในลักษณะของการเชิญ
วิทยากรมาบรรยายในประเด็นที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายจราจร ยาเสพติด และแนวทางทาง
ศาสนา ซึ่งไม่ได้ใช้สื่อในการอบรมที่มีลักษณะพิเศษหรือมีความเฉพาะเจาะจง ทำให้ไม่มีปัญหา
ในเรื่องสื่อที่ใช้ในการอบรม

“..ส่วนมากเรื่องสื่อเป็นเรื่องของวิทยากรนำมาเอง ของตำรวจ ของ
โรงพยาบาล เขามีสื่อของเขา เราเตรียมแค่สถานที่ เครื่องเสียง..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 3

อย่างไรก็ตาม แม้ในบางหลักสูตรจะมีการจัดอบรมร่วมกับการเดินทางไปทำ
กิจกรรมนอกสถานที่ แต่ก็ไม่ได้เกิดปัญหาในเรื่องสื่อที่ใช้ในการอบรมแต่อย่างใด

2) เนื้อหาที่ใช้ในการอบรมมีมาตรฐาน

ข้อจำกัดของเนื้อหาที่ใช้ในการอบรม คือ การไม่มีหลักสูตรกลางที่เป็นมาตรฐานเดียวกันของแต่ละหลักสูตร จึงขาดรายละเอียดสำคัญของหลักสูตร เช่น ในหลักสูตรควรต้องมีเนื้อหาหลักอะไรบ้าง ในแต่หัวข้อต้องเป็นภาคปฏิบัติกี่ชั่วโมง ทฤษฎีกี่ชั่วโมง วิทยากรความเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติอย่างไร และควรมีผู้เข้ารับการอบรมจำนวนเท่าไร จากข้อจำกัดดังกล่าว ทำให้สำนักงาน คุมประพฤติจังหวัดแต่ละจังหวัดต้องกำหนดขอบเขตเนื้อหาในการอบรมขึ้นเอง ทำให้เกิดความแตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่ แม้เป็นหลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ถูกคุมประพฤติในฐานความผิดเดียวกันก็ตาม

“...โปรแกรมแต่ละจังหวัดไม่เหมือนกัน ไม่ว่าจะ เป็นกิจกรรมแก้ไขฟื้นฟูก็จะไม่เหมือนกัน แต่ตัวหลักจะเหมือนกัน...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 17

อย่างไรก็ตาม การเปิดช่องให้ทางสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดเป็นผู้กำหนดหลักสูตรเองก็มีส่วนดี ที่สามารถกำหนดหลักสูตรได้สอดคล้องกับปัญหาและข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่ แต่ในขณะเดียวกัน ก็จำเป็นต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการกำหนดหลักสูตรเพื่อให้การอบรมบรรลุตรงตามวัตถุประสงค์ของการคุมประพฤติในแต่ละฐานความผิด ซึ่งบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถก็กลายเป็นข้อจำกัดหนึ่งของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด ทำให้การกำหนดหลักสูตรที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน มักเป็นการจัดหลักสูตรอบรมตามที่เคยได้ปฏิบัติมา

3) วิทยากรมีความรู้ ความเข้าใจ

วิทยากรเกือบทั้งหมดที่มาบรรยายในโครงการอบรมที่จัดให้ผู้ถูกคุมประพฤติโดยสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด จะเป็นบุคลากรที่มาจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับประเด็นนั้นๆ ของเนื้อหาการอบรม เช่น ตำรวจจราจรเป็นวิทยากรบรรยายในหัวข้อกฎหมายจราจร เจ้าหน้าที่จากโรงพยาบาลมาบรรยายเกี่ยวกับสุขภาพ พระสงฆ์หรือบุคคลที่เป็นที่เคารพนับถือของสังคมมาบรรยายเรื่องเกี่ยวกับธรรมะและแนวทางในการดำเนินชีวิต เป็นต้น

“...ขนส่งอบรมประเด็นการทำใบขับขี่ การขออนุญาตต่างๆ สาธารณสุข อบรมประเด็นวิธีปฐมพยาบาล การลดความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ตำรวจจะเกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจร พรบ.จราจร มีการนำภาพอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาให้ดูด้วย เพื่อให้รู้ถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ส่วนป้องกันสาธารณสุขจะพูดถึงเทคนิคการขับขี่ปลอดภัย...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 19

สำหรับความรู้ความเข้าใจของวิทยากรที่มีต่อหัวข้อบรรยายนั้น อยู่ในระดับที่ดี มีความสามารถในการอธิบายถึงสาระในประเด็นที่รับผิดชอบได้เป็นอย่างดี แต่อาจประสบปัญหาบ้างในเรื่องความเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ของการจัดอบรมผู้ถูกคุมความประพฤติ ลักษณะของผู้ถูกคุมความประพฤติที่เข้ารับการอบรม และปัญหาการประสานขอความร่วมมือหน่วยงานต้นสังกัดของวิทยากร

ข้อจำกัดที่เป็นปัญหาสำหรับวิทยากรในทุกหลักสูตรก็คือ ความสามารถในการถ่ายทอดสาระ ความรู้ ทักษะ และทัศนคติต่อผู้เข้ารับการอบรม เพราะผู้รับการอบรมเป็นกลุ่มคนที่มีความแตกต่างหลากหลายอย่างมาก ทั้งอายุ การศึกษา สังคม ค่านิยม ศาสนา ชาติพันธุ์ ภาษา ความเชื่อ และวิถีคิด จากความแตกต่างจึงทำให้การทำหน้าที่ของวิทยากรเป็นไปด้วยความลำบากที่จะบรรลุตามวัตถุประสงค์

ปัญหาอีกประการที่ทำให้การอบรมไม่บรรลุผลในทางปฏิบัติก็คือ การเข้าร่วมกิจกรรมของผู้ถูกคุมความประพฤติไม่ได้เกิดจากความสมัครใจที่จะเข้ารับการอบรม แต่เป็นการเข้าอบรมเพราะเงื่อนไขจากคำสั่งศาล ทำให้ผู้เข้ารับการอบรมไม่ได้ให้ความสนใจต่อเนื้อหาที่วิทยากรต้องการที่จะถ่ายทอด หากแต่เป็นการเข้ารับการอบรมเพื่อให้ครบตามเงื่อนไข

“...ทุกคนมาตามหน้าที่ไม่ได้มาด้วยความสมัครใจ..เขาถูกศาลสั่งให้มาก็มาให้ครบเงื่อนไข ส่วนจะได้หรือไม่ได้นั้นขึ้นอยู่กับแต่ละคน...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 4

4) รูปแบบการจัดการอบรม

หลักสูตรการอบรมของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดเกือบทั้งหมดเป็นการจัดอบรมในรูปแบบการบรรยายให้ความรู้ โดยเชิญวิทยากรมาบรรยาย หัวข้อละ 3 - 6 ชั่วโมง ในใช้ระยะเวลาการอบรมประมาณ 1 - 3 วัน แล้วแต่กรณี

“...การอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับคดีเมาแล้วขับ การขับขี่ การจราจร อบรมวันเดียวจบ เพราะติดในเรื่องของงบประมาณ...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 7

ในบางสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด มีการจัดการอบรมในห้องแบบบรรยาย ร่วมกับการพาผู้ถูกคุมความประพฤติไปจัดกิจกรรมนอกสถานที่ ซึ่งมักเป็นการพาไปเยี่ยมผู้ป่วยที่โรงพยาบาล หรือการไปปฏิบัติธรรมที่สำนักสงฆ์หรือวัดแล้วแต่กรณี

การจัดอบรมหลักสูตรเฉพาะของผู้ถูกคุมความประพฤติฐานความผิดดื่มแล้วขับ (เมาแล้วขับ) มีไม่มากนัก และพบเฉพาะในบางจังหวัดเท่านั้น ส่วนใหญ่เป็นการจัด

หลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติฐานความผิดขับรถโดยประมาทและ/หรือเมาแล้วขับ เพราะผู้ถูกคุมความประพฤติกรณีฐานความผิดเมาแล้วขับ (เมาแล้วขับ) มีจำนวนมาก ประกอบกับข้อจำกัดเรื่องงบประมาณ ทำให้สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดจึงเลือกที่จะให้ผู้ถูกคุมความประพฤติกรณีฐานความผิดเมาแล้วขับ (เมาแล้วขับ) ไปเข้ารับการอบรมร่วมกับผู้ถูกคุมความประพฤติฐานความผิดอื่น

6. การส่งเสริมความสำเร็จ (Empowerment)

1) ผู้เข้าอบรมมีความรู้ ความเข้าใจ

การประเมินว่าผู้เข้ารับการอบรมในแต่ละหลักสูตรมีความรู้ความเข้าใจมากน้อยเพียงใดภายหลังการเข้ารับการอบรมนั้น เป็นการสอบถามโดยใช้แบบสอบถาม แต่ไม่มีการทดสอบหรือการประเมินในรูปแบบอื่นที่จะสะท้อนถึงความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาสาระของการอบรมอย่างแท้จริง

สาเหตุหลักมาจากการขาดการประเมินผลอย่างเป็นระบบ และเงื่อนไขของคำสั่งศาลกำหนดเพียงเข้ารับการอบรมและ/หรือบริการสาธารณะเป็นจำนวนกี่ชั่วโมง เมื่อเข้ารับการอบรมและ/หรือบริการสาธารณะครบตามคำสั่งศาลกำหนด ก็ถือว่าผู้ถูกคุมความประพฤติได้ปฏิบัติตามคำสั่งศาลครบถ้วนแล้ว การมีความรู้ความเข้าใจเพิ่มขึ้นหรือไม่ไม่ได้เป็นข้อกำหนดในการทำให้ผู้ถูกคุมความประพฤติพ้นหรือไม่พ้นมาตรการคุมประพฤติตามคำสั่งศาล ทำให้ประเด็นนี้ไม่ได้รับการให้ความสำคัญเท่าที่ควร

“..ส่วนใหญ่ก็ถามเรื่องอบรม หลังอบรม รู้มากขึ้นไหม อาหาร การจัดเป็น
อย่างไร..ก็ไม่มั่นใจนะว่าที่ตอบมาจริงหรือเปล่า มันไม่ได้ทดสอบ มันเป็นแค่
ถามความเห็น..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 28

2) ผู้เข้าอบรมมีทัศนคติที่ถูกต้อง

ในประเด็นผู้ถูกคุมความประพฤติที่เข้ารับการอบรมในแต่ละหลักสูตรจะเกิดทัศนคติที่ถูกต้องหรือไม่ มากน้อยเพียงใดภายหลังการเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรครบแล้วนั้น ทางสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดไม่มีการทดสอบหรือการประเมินในรูปแบบอื่นที่จะสามารถสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงทัศนคติภายหลังการเข้ารับการอบรม

สาเหตุสำคัญมาจากการขาดการประเมินผลอย่างเป็นระบบ และเงื่อนไขของคำสั่งศาลกำหนดเพียงเข้ารับการอบรมและ/หรือบริการสาธารณะเป็นจำนวนกี่ชั่วโมง เมื่อเข้ารับการอบรมและ/หรือบริการสาธารณะครบตามคำสั่งศาลกำหนด ก็ถือว่าผู้ถูกคุมความประพฤติ

ได้ปฏิบัติตามคำสั่งศาลครบถ้วนแล้ว การมีทัศนคติที่ถูกต้องหรือไม่ไม่ได้เป็นข้อกำหนดในการทำให้ผู้ถูกคุมความประพฤติพ้นหรือไม่พ้นมาตรการคุมประพฤติตามคำสั่งศาล ทำให้ประเด็นนี้ไม่ได้ถูกดำเนินการหรือให้ความสำคัญเท่าที่ควร

“..ไม่ประเมินเรื่องนี้ ส่วนมากก็ถามแบบประเมินหลังอบรมทุกๆ ไป เราไม่รู้หรือกว่าเขามีทัศนคติเปลี่ยนไปไหม..ผมว่ามันวัดยากนะ ถ้าทำได้ก็ดีนะ เราจะได้รู้ว่าอบรมแล้วดีขึ้นไหม แต่ผมว่ามันเป็นเรื่องยาก..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 11

3) ผู้เข้าอบรมมีการปรับเปลี่ยน

ในประเด็นผู้ถูกคุมความประพฤติที่เข้ารับการอบรมในแต่ละหลักสูตรจบสิ้นแล้ว มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เป็นปัญหาหรือไม่นั้น ทุกสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดไม่ได้ทำการติดตามผล

“...สำนักงานคุมประพฤติได้จัดโครงการอบรมให้ผู้ถูกคุมความประพฤติเข้ารวม ยังไม่ได้ดูว่าในเชิงคุณภาพว่าหลักผ่านการอบรมผู้ถูกคุมความประพฤติมีพฤติกรรมดีขึ้นหรือไม่ เพราะยังไม่ได้มีการติดตามประเมินผล...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 18

ประเด็นที่สาม มีข้อเสนอแนะต่อกระบวนการทำงานเกี่ยวกับคุมประพฤติ

1. การบริหารจัดการด้านการอบรม

รายงานสำหรับการจัดการอบรม/สัมมนาเพื่อปรับทัศนคติหรือพฤติกรรมของผู้ถูกคุมความประพฤติโดยการแยกประเภทฐานความผิด เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย เพราะที่ผ่านมา มักจัดเนื้อหาสาระในการอบรม/สัมมนาเพื่อปรับทัศนคติหรือพฤติกรรมตามฐานความผิดที่มีผู้ถูกคุมประพฤติจำนวนมากที่สุดแล้วให้ผู้ถูกคุมความประพฤติในฐานความผิดอื่นที่จำนวนน้อยกว่าเข้าร่วม หรือไม่ก็เป็นการจัดหลักสูตรที่มีเนื้อหาสาระในการจัดอบรม/สัมมนาแบบกลางๆ ซึ่งไม่สอดคล้องกับกลุ่มของผู้เข้าร่วมโครงการ

“...กระบวนการแก้ไขขึ้นอยู่กับแต่ละจังหวัด ที่นี้อาสามกลุ่ม มาอบรมร่วมกัน ไม่ได้แยกเฉพาะประเภท เป็นการทำให้ภาพรวม เช่น ขนส่งอบรมประเด็นการทำใบขับขี่ การขออนุญาตต่างๆ สาธารณสุขอบรมประเด็นวิธีปฐม

พยาบาล การลดความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ตำรวจจะเกี่ยวข้องกับ
กฎหมายจราจร พรบ.จราจร มีการนำภาพอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาให้ดูด้วย
เพื่อให้รู้ถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ส่วนป้องกันสาธารณสุขจะพูดถึง
เทคนิคการขับขี่ปลอดภัย...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 11

“...การอบรมส่วนมากจะยึดการกระทำความผิดของ พรบ.จราจร เป็นหลัก..
แต่ก็เมาแล้วขับเข้าร่วมด้วยนะ..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 14
“...ไม่มีการคัดกรองเพื่อแยกกลุ่มผู้ถูกคุมประพฤติ แต่จะคัดเลือกผู้ถูกคุม
ประพฤติที่มีอาการหนักเข้าร่วมโครงการก่อน เนื่องจากไม่มีงบประมาณ ต้องเอาคนที่
จำเป็นเข้ามาก่อน...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 21

2. หลักสูตรการคุมประพฤติ

ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหาการจับอบรมหรือกิจกรรมให้กับผู้ถูกคุมความ
ประพฤติซึ่งไม่ตรงกับลักษณะของคดีหรือความผิด ไม่ให้เกิดความแตกต่างกันจนเกินไปสำหรับการ
การจับอบรม คือ การที่ส่วนกลางควรมีรูปแบบหรือหลักสูตรกลางที่เป็นแกนหลักให้กับทุก
สำนักงานคุมประพฤติปฏิบัติ โดยอาจมีการเปิดจำนวนชั่วโมงอิสระไว้สำหรับให้แต่ละสำนักงาน
คุมประพฤติสามารถยืดหยุ่นให้สอดคล้องกับบริบทและข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่ได้ กล่าวอีกนัย
หนึ่งก็คือ หลักสูตรกลางที่กำหนดมานั้นจะมาเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมให้สอดคล้องเป็นไป
ในทิศทางเดียวกันของแต่ละลักษณะความผิดของผู้ถูก คุมความประพฤติ

“..กำหนดมาเลยว่า ต้องอบรมเรื่องอะไรบ้าง ก็ชั่วโมง หรือต้องให้บริการ
สังคมแบบไหน กำหนดเป็นกลุ่มกิจกรรม เช่น ประมาท ไปกิจกรรมกลุ่มนี้
เมาแล้วขับกิจกรรมกลุ่มนี้ อะไรแบบนี้..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 2

“..ก็มีช่องให้อิสระบ้าง เช่น ในการจัดกิจกรรม 16 ชั่วโมงกิจกรรม เป็น
กิจกรรมแกนตามที่กำหนดมา 13 ชั่วโมง อีก 3 ชั่วโมงให้อิสระในการจัด
หัวข้อหรือกิจกรรม ให้แต่ละจังหวัดกำหนดได้..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 20

“..น่าจะทำข้อตกลงกับหน่วยงานอื่น ให้เขารับเรื่องอบรมไปเลย เราไม่น่าจะ
ถนัดไปทุกเรื่อง..เอกชนก็ได้ แล้วให้คุณประพฤติมีหน้าที่ไปตรวจรับรอง
มาตรฐาน..แบบตรวจรถเอกชนนะ..แต่เราต้องกำหนดหลักสูตรให้เขาว่า
อะไรกี่ชั่วโมง แล้วเราก็ส่งคนที่ถูกคุมไปให้เขา..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 25

“..หลักสูตรต้องต่างกัน แบบจัดเป็นโปรแกรมเลย ผิดประเภท เมาแล้วขับ
เสพแล้วขับ ทำผิดซ้ำหรือเปล่า ต้องต่างกัน ไม่งั้นจะไม่ได้ผล..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 26

3. การสื่อสาร/อาสาสมัคร

ในจังหวัดที่มีพื้นที่กว้างและการเดินทางเป็นไปด้วยความลำบาก หรือมีลักษณะ
ของสังคมที่ยากต่อการติดตามตัวผู้ถูกคุมความประพฤติก็จะเกิดปัญหาในเรื่องค่าใช้จ่ายในการ
ติดตามตัว ผู้ถูกคุมความประพฤติ เพราะการติดตามตัวที่จะให้เกิดผลสัมฤทธิ์มากที่สุดจะต้อง
กระทำในหลายช่องทางตามแต่ลักษณะเฉพาะของแต่ละสังคม การใช้หนังสือ จดหมาย หรือการ
โทรศัพท์อาจเหมาะสมกับบางพื้นที่ แต่ในบางพื้นที่อาจต้องเป็นการลงพื้นที่ ใช้ความสัมพันธ์
ทางสังคม หรือเครือข่ายที่หลากหลาย ซึ่งงบประมาณที่ใช้ในเรื่องการติดตามจึงเกิดปัญหาได้ใน
บางพื้นที่ที่มีภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมที่ต่างกัน

“..เวลาออกนอกพื้นที่ที่ไม่มีเบียดเบียน ให้ถือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ
แต่ถ้าเป็นการออกต่างจังหวัดต้องเกิน 12 ชั่วโมงขึ้นไป ถึงจะได้เบียดเบียน..”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 4

“...บางครั้งขอความร่วมมือจากอาสาสมัครคุมประพฤติจะถูกถามตรงๆ ว่าจะ
ได้รับค่าตอบแทนอย่างไร ถ้าการทำงานของเขาเกิดอุบัติเหตุจะได้รับการคุม
ครองอะไรบ้าง...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 3

“...ตามพื้นที่หมู่บ้านหรือตำบลจะมีอาสาสมัครช่วยดูแลอยู่ ช่วยในการ
ติดตามมากกว่า แต่ส่วนใหญ่อาสาสมัครที่มีอายุซึ่งอาจจะรับมือกับ
สถานการณ์รุนแรงที่เป็นวัยรุ่นไม่ได้ พฤติกรรมของอาสาสมัครต้องเป็นที่
ยอมรับด้วย...”

การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 11

“...บางครั้งอาสาสมัครบางคนก็ไม่ให้ความร่วมมือ ไม่รู้เพราะรายจ่ายที่เขา
ต้องจ่ายหรือเปล่า..เพราะมีค่าพาหนะให้ครั้งละ 240 บาท เท่านั้น...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 14

“...อาสาสมัครคุมประพฤติที่นี่จะมีปัญหาตรงที่ความรู้ค่อนข้างน้อย แต่มีใจ
เป็นจิตอาสา ส่วนใหญ่จะให้ช่วยสอนเรื่องคุณธรรมจริยธรรม ความรู้ที่
เกี่ยวกับกระบวนการคุมประพฤติจะไม่ค่อยมี...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 20

“...อาสาสมัครบางคนมีหมวกหลายใบ บางคนมีคุณภาพ เข้าไปตามคนใน
ชุมชนได้ บางคนฐานะดีจะช่วย บางจังหวัดอาสาสมัครมีความพร้อม ก็ช่วย
เรื่องการสงเคราะห์ด้วย หากรายได้น้อยก็จะช่วยเรื่องการติดตาม
ค่าตอบแทนอาสาสมัครก็น้อยด้วย...”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 27

4. การพัฒนาบุคลากร

กลุ่มตัวอย่างเสนอแนะการพัฒนาบุคลากร โดยเสนอว่าควรมีการพัฒนา
ศักยภาพของผู้ทำหน้าที่คุมประพฤติ เพราะส่วนน้อยเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบขาดความรู้
ความสามารถและทักษะด้านจิตวิทยา ซึ่งการทำงานคุมประพฤติมีความสำคัญมาก อาจจะช่วย
การเพิ่มตำแหน่งนักจิตวิทยาด้านการให้คำปรึกษาให้กับทุกสำนักงานคุมประพฤติจังหวัด หรือ
ในกรณีเร่งด่วนนี้ควรให้มีการจัดอบรมเชิงปฏิบัติการด้านจิตวิทยาการให้คำปรึกษา โดย
ร่วมมือกับสถาบันทางการศึกษาหรือสถาบันที่มีความเชี่ยวชาญทำหลักสูตรที่มีความ
เฉพาะเจาะจงกับงานที่ต้องรับผิดชอบ

“..เราขาดความรู้ด้านนี้ครับ ส่วนมากเราไม่ได้จับด้านนี้ เวลาทำงานกับผู้ถูก
คุมต้องใช้จิตวิทยาเยอะครับ เราน่าจะมีเจ้าหน้าที่ด้านจิตวิทยาครับ มัน
สำคัญนะ..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 11

“..เอาเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่นี้แหละ ให้ไปศึกษาต่อปริญญาโทด้านจิตวิทยา จะได้
ไม่ต้องเจ้าหน้าที่..มันเป็นขวัญกำลังใจกับเจ้าหน้าที่ด้วยนะ..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 22

“..เป็นหลักสูตรแบบประกาศนียบัตร ปีเดียวจบ แล้วให้เจ้าหน้าที่ที่
รับผิดชอบไปเรียน..จ่ายเองก็ได้ แล้วให้มีค่าตอบแทน แบบใบประกอบ
วิชาชีพ..แต่ไม่รู้จะทำได้ไหม แต่ถ้าทำได้มันจะดีมากกับทุกฝ่าย..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 24

5. การประเมิน

กลุ่มตัวอย่างเสนอแนะให้มีหน่วยงานภายนอกประเมินผลจากการคุมประพฤติ
เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปรับใช้ในการฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิด
มากกว่าจะประเมินผ่านตัวชีวิตที่เป็นอยู่ เพราะตัวชีวิตไม่สามารถชี้ให้เห็นถึงความสำเร็จของ
ภารกิจที่แท้จริงได้

“...ให้เราบริการ บอกเราต้องบริการ ทั้งๆ ที่เขาทำผิด ที่ควรต้องลงโทษและ
ฟื้นฟู..เราเอาแต่บริการ ตัวชีวิตก็เน้นบริการ..น่าจะมีใครมาทำการประเมิน
เอาหน่วยงานภายนอก มาประเมินสิว่า ที่เป็นอยู่นี้มันถูกทางไหม..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 1

“..เราไม่เคยประเมินว่าหลังจากจบไปแล้วมันดีขึ้นไหม ก็เจตตั้งหลายคน ก็
ทำผิดซ้ำ พุดไปก็หาว่าทุบหม้อข้าวตัวเอง..เราน่าจะต้องประเมิน ว่าเราทำ
ถูก ตรงตามวัตถุประสงค์ไหม..นี่เอาใจอย่างกับเขาเป็นนายจ้างเลย ทั้งที่เขา
ทำผิดกฎหมายนะ..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 8

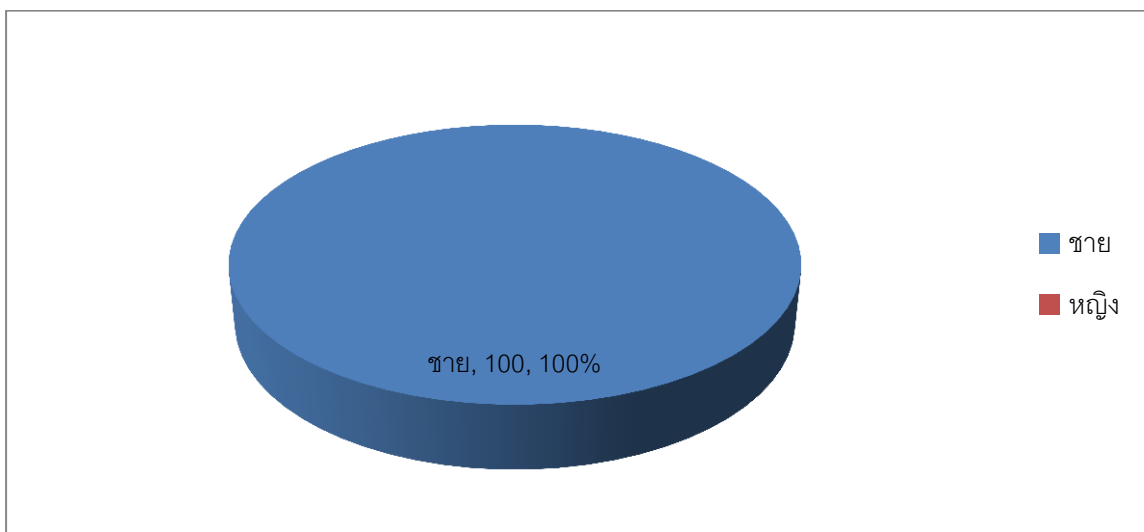
“..พูดอะไรก็ได้ แต่มันเชื่อได้ไหมละ เรื่องประเมินไม่เคนทำ เองแต่มันโนไปว่า
ประสบผลสำเร็จ..ตัว KPI เหนอ ผมว่าไม่ได้คืออะไร ก็ทำให้ครบ ใส่ให้ครบ
แล้วความจริงละ เราก็อู้อ อยู่ทุกวันนี้เรื่อง KPI ทำให้ได้คะแนนสูง แต่ไม่เคย
ประเมินความจริง..”
การให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ คนที่ 17

4.2 กลุ่มที่สอง ผู้ที่ถูกศาลสั่งให้คุมประพฤติ หรือผู้ถูกคุมความประพฤติ

1. ข้อมูลทั่วไป

1) เพศ

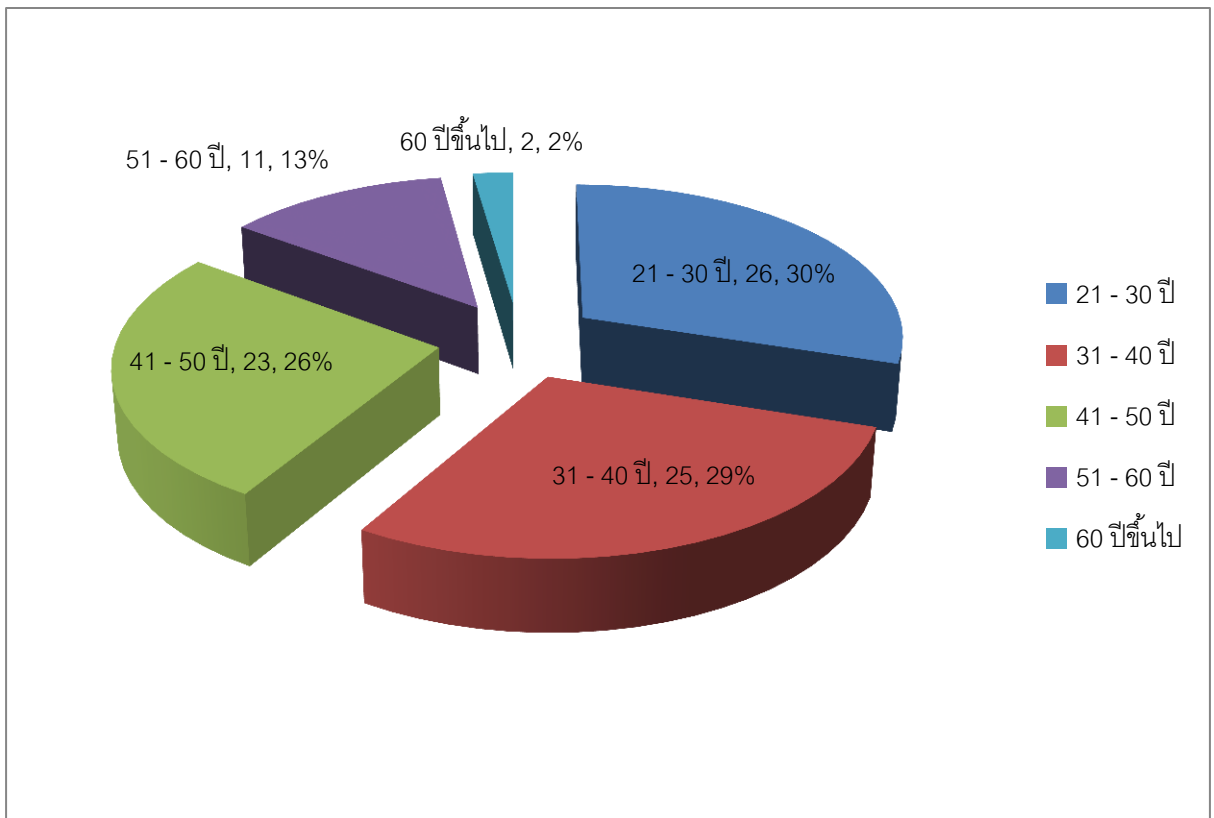
กลุ่มตัวอย่างทั้ง 87 คน เป็นเพศชายทั้งหมด คิดเป็นจำนวนร้อยละ 100
ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.5



รูปที่ 4.5 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามเพศ

2) อายุ

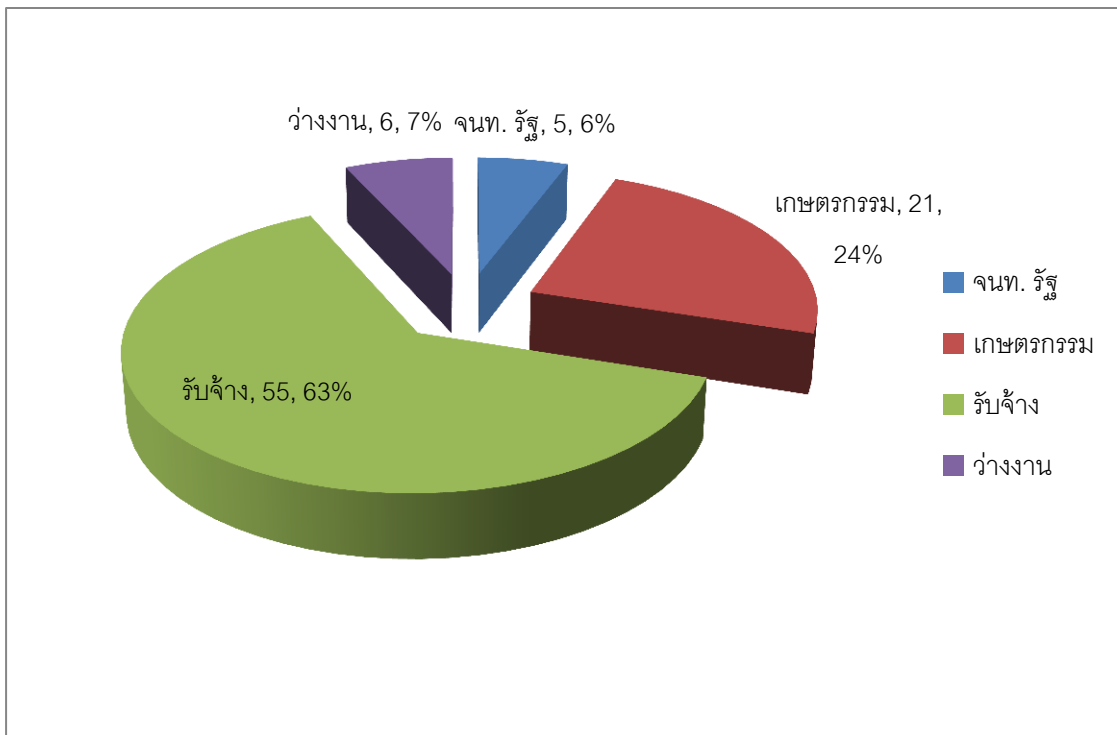
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 21 – 30 ปี จำนวน 26 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 30 รองลงมาเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ในช่วง 31 – 40 ปี จำนวน 25 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 29 ใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ในช่วง 41 – 50 ปี จำนวน 23 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 26 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 51 – 60 ปี มีจำนวน 11 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 13 สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุด คืออายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีจำนวนเพียง 2 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 2 ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.6



รูปที่ 4.6 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามอายุ

3) อาชีพหลัก

เป็นการสอบถามถึงอาชีพหลัก อันหมายถึงอาชีพที่สร้างรายได้หลักของตนเอง จากการเก็บตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก เกินกว่าครึ่ง มีอาชีพหลักคือ รับจ้าง ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นการรับจ้างทั่วไป ไม่ได้มีสถานที่ทำงานที่แน่นอน จำนวน 55 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 63 รองลงมาคือ มีอาชีพหลักเป็นเกษตรกร มีทั้งที่ทำนา ทำไร่ และทำสวน จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 24 สำหรับอาชีพหลักที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐมีจำนวน 5 คน ร้อยละ 6 และเป็นผู้ว่างงาน จำนวน 6 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 7 ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.7



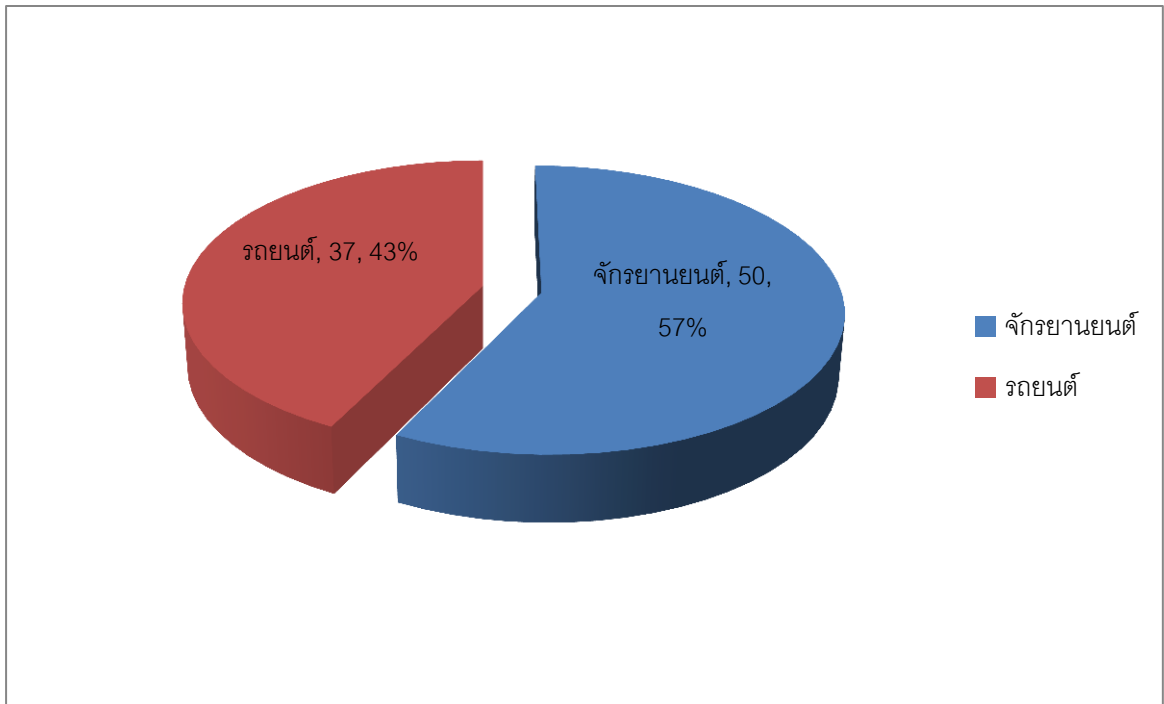
รูปที่ 4.7 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามอาชีพหลัก

2. ผลการศึกษา

1) สาเหตุของการกระทำความผิด

(1) พาหนะ

เมื่อลงไปในรายละเอียดถึงพาหนะที่กลุ่มตัวอย่างใช้ขับขี่หลังการดื่มแอลกอฮอล์ ในวันที่ถูกดำเนินคดี พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก คือ จำนวน 50 คน ขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นจำนวนร้อยละ 57 ของทั้งหมด ส่วนที่เหลือคือ จำนวน 37 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 43 ขับขี่รถยนต์ ซึ่งมากกว่าครึ่งเป็นรถยนต์กระบะ ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.8



รูปที่ 4.8 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามพาหนะ

“...ขับรถเครื่อง (มอเตอร์ไซค์) ไปหน้าปากซอย จะออกไปซื้อก๋วยเตี๋ยว..กินที่บ้านเพื่อน ปีใหม่...ผมเลิกแล้ว เดินกลับไปบ้าน แต่มันหิว ก็เลยขับรถจะไปซื้อก๋วยเตี๋ยว โผล่ไปเจอเลย..เลี้ยวกลับไม่ทัน..ขอก็ไม่ให้ บอกว่าจะมาซื้อก๋วยเตี๋ยว..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 23

“..ดึกแล้ว จะกลับบ้าน ขับซาเล้งนี้แหละ..ฟ่วงข้าง ไม่นึกว่าจะเจอ..กำลังจะเก็บด้านอยู่แล้ว ค็นั้นเลยนอนที่โรงพัก ดึกแล้วเลยไม่ประกัน..ไม่มีตั้งค้ด้วยนอนก็นอน..”

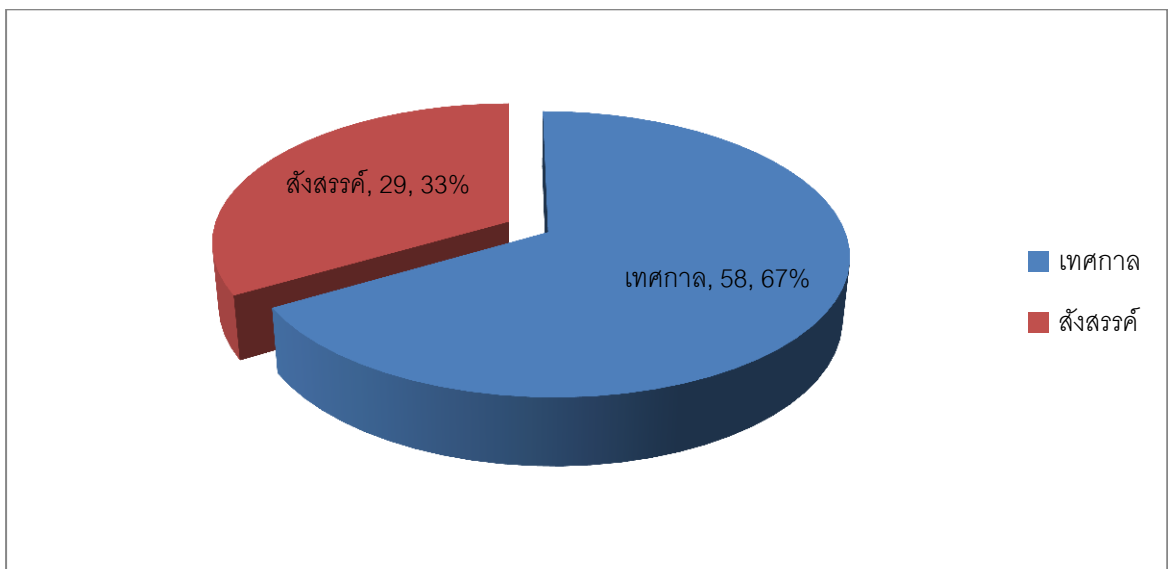
ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 57

“..รถปิกอัพขนของกลับจากไซค์งาน งานเสร็จก็ชวนกันกินเบียร์..กับลูกน้องด้วย เจ้าของบ้านด้วย กินที่ไซค์งานนั่นแหละ..ของเต็มรถเลย พอได้เงินจากนายจ้างก็เลยประกันตัว แล้วจึงไปศาลวันจันทร์..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 35

(2) สาเหตุการดื่ม

เมื่อสอบถามถึงสาเหตุการดื่มแล้วขับ ในวันที่ถูกตำรวจจับดำเนินคดี จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 87 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งถูกดำเนินคดีเมาแล้วขับ จากการดื่มแอลกอฮอล์ในงานเทศกาล โดยเฉพาะเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ จำนวน 58 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 67 ที่เหลือถูกดำเนินคดีเมาแล้วขับจากการไปดื่มแอลกอฮอล์เพราะไปร่วมงานงานสังสรรค์ คือ จำนวน 29 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 33 ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.9



รูปที่ 4.9 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามสาเหตุของการกระทำความผิด

“..มันเป็นประเพณีของบ้านเฮา งานตรุษงานสงกรานต์ ขับรถไปทางไหน
หมู่เขาก็เรียก มันก็ต้องกินเป็นธรรมดา..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 3

เป็นการให้เหตุผลการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 3 ซึ่งมีลักษณะเดียวกับผู้ถูกคุมประพฤติรายที่ 9 และรายที่ 18 แม้จะอยู่ในต่างพื้นที่กัน

“...ผมไม่ได้กินทุกวัน พอดีไปงานปีใหม่ เขาฉลองกัน เพื่อนๆ ส่งให้ไม่กินก็
ไม่ได้...กินเสร็จก็ว่าจะกลับบ้าน ขับรถออกมาเจอด่านเลย.”

ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 9

“ไปแอ่วงานปีใหม่ ไปเจอเพื่อน คิดว่าจะกินหน่อยหนึ่ง..กินไปกินมา ก็ยาวเลย
.. หนักอยู่ เกือบห้าทุ่ม..ไม่เมาหรอก ปีกได้ เคยกินหนัก
กว่านี้ยังปีกได้...”

ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 18

กลุ่มตัวอย่างให้ข้อมูลไปในทิศทางเดียวกันก็คือ การดื่มแอลกอฮอล์เป็น
ประเพณีของคนไทยที่เมื่อเข้าช่วงเทศกาล ไม่ว่าจะเป็นปีใหม่หรือสงกรานต์ หรือแม้แต่งานบุญ
ประเพณีของแต่ละพื้นที่ก็ต้องมีการดื่มแอลกอฮอล์ การดื่มแอลกอฮอล์ก็เป็นสิ่งที่ไม่สามารถ
หลีกเลี่ยงได้ และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มักจะปฏิเสธว่าไม่ได้ตั้งใจไปดื่มแอลกอฮอล์ แต่เป็นการ
ดื่มที่เกิดจากสถานการณ์เฉพาะหน้า เช่น พบเพื่อน หรือเพื่อนดื่มอยู่ชักชวน แต่เมื่อดื่มแล้วต้อง
เดินทางต่อ ทำให้เขาต้องขับรถทั้งที่ดื่มแอลกอฮอล์มา ซึ่งระหว่างการเดินทางก็พบกับด่านของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจ

“..ไปงานบวชลูกชายเพื่อน ไม่ไกลจากบ้านเท่าไร..เอารถยนต์ไป ความจริง
กินไปไม่เยอะเท่าไร..ที่งานบวชเขาก็ต้องเลี้ยงเหล้า เราคนเคยกิน จะให้
ปฏิเสธได้ไง ส่งมาก็กิน..แฟนผมขับรถไม่เป็น ผมก็ต้องขับกลับ..ออกมาเจอ
ตำรวจตั้งด่านเลยบ้านงานไปหน่อยเดียวเอง..โดนก็โดนทำไงได้..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 27

เช่นเดียวกับผู้ถูกคุมความประพฤติที่ 44 และรายที่ 60 ที่ให้ข้อมูลถึง
รายละเอียดการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนที่จะถูกดำเนินคดีไปในลักษณะเดียวกัน

“..ไม่ได้กินเหล้าทุกวัน ปกติก็ไม่กิน แต่วันนั้นงานเลี้ยงแถวบ้าน..งานเล็กก็
จะกลับ มันก็เป็นเรื่องปกติ มีงานก็ต้องมีเลี้ยงเหล้า ทุกงานนั้นแหละ..
ไม่ได้คิดหรอกว่าขับรถหรือไม่ขับรถ ไม่ถึงกับเมาหรอก.. กินเสร็จก็กลับ ก็

มันใกล้ๆ เอง ขับเป็นประจำ.. กินเสร็จก็ขับรถกลับ..เจอเลย ที่ปั๊มน้ำมันติด
ไฟแดง..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 44

“..กลับจากสวน ขับรถกลับบ้าน..เจอเพื่อนชวนไปงานเลี้ยง ก็ไปต่อวันนั้น
กินทั้งเหล้าทั้งเบียร์..พอดีแฟนไม่สบายเขามาให้คนมาตามทำงาน..จะขับรถ
กลับไปบ้านพาแฟนไปโรงพยาบาล แต่โดนตำรวจจับเสียก่อน..เขา (ตำรวจ)

ไม่ยอม ผมขอเขาแล้ว แต่เขาบอกผมเมาแล้ว ต้องนอนโรงพักคืนหนึ่ง..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติรายที่ 60

โดยสรุป จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นผู้ที่มีพฤติกรรมดื่ม
แอลกอฮอล์เป็นประจำ แต่เป็นการดื่มที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลหรือจากการไปร่วมงานสังสรรค์
และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยมีพฤติกรรมดื่มแล้วขับ โดยเป็นการขับรถในระยะทางที่ไม่ไกล
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถูกจับดำเนินคดีในช่วงที่ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจร่วมโครงการ 7 วันอันตราย
(ปีใหม่และสงกรานต์) แม้ในบางกรณีเป็นการดื่มที่เกิดจากการไปร่วมงานสังสรรค์ แต่ก็พบว่า
เป็นงานสังสรรค์ที่จัดขึ้นในช่วงเวลา 7 วันอันตราย มีเพียงส่วนน้อยที่ถูกจับดำเนินคดีในช่วงที่
ไม่มีการรณรงค์ 7 วันอันตราย

สำหรับพาหนะที่ใช้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถูกจับดำเนินคดีจากการดื่มแล้วขับ
โดยเป็นรถมอเตอร์ไซด์มากกว่ารถยนต์ ส่วนสถานที่ที่ถูกตำรวจจับมักเป็นถนนสายรอง หรือถนน
ภายในชุมชนมากกว่าเป็นถนนสายหลัก

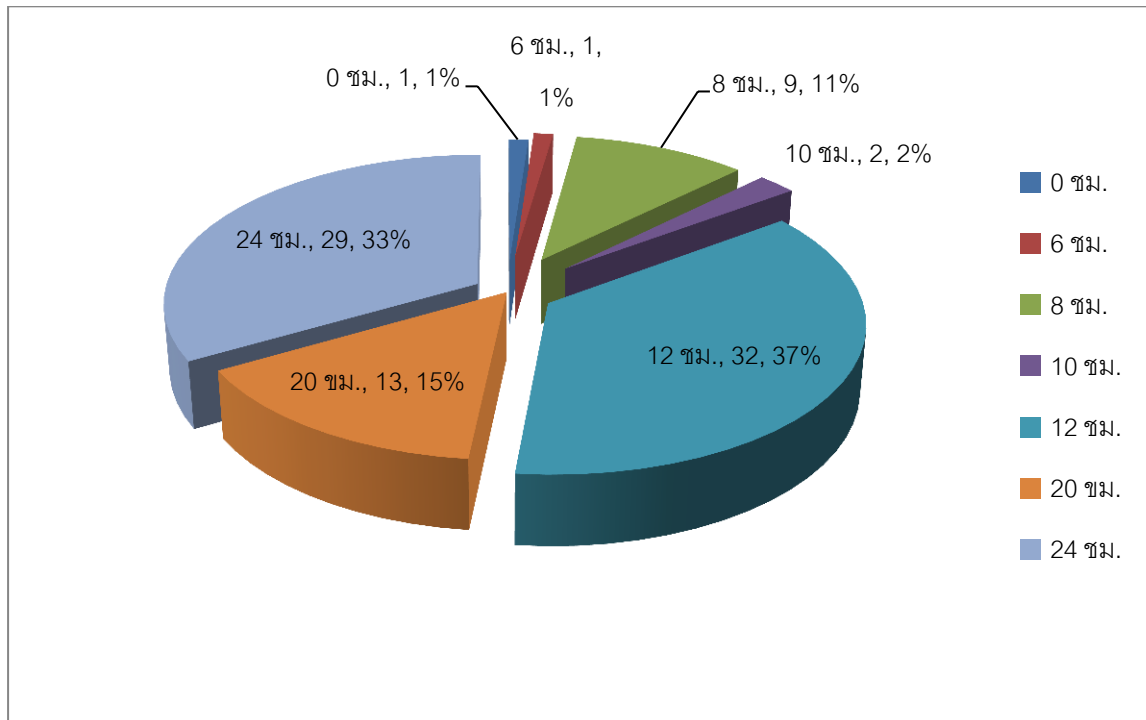
2) ปัญหาอุปสรรคในกระบวนการคุมประพฤติเพื่อฟื้นฟูและปรับเปลี่ยน พฤติกรรม

(1) ความเหมาะสมของบทลงโทษในการคุมประพฤติ

1. ความเหมาะสมประเด็นจำนวนชั่วโมงในการบริการสังคม

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ส่วนใหญ่ถูกศาลสั่งให้บริการสังคม จำนวน 12
ชั่วโมง คือ จำนวน 32 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 37 รองลงมาเป็นการให้บริการสังคม จำนวน
24 ชม. จำนวน 29 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 33 ให้บริการสังคม จำนวน 20 ชั่วโมง 10 ชั่วโมง
และ 8 ชั่วโมง จำนวน 13 คน, 2 คน และ 9 คน ตามลำดับ คิดเป็นจำนวนร้อยละ 15, 2 และ 11

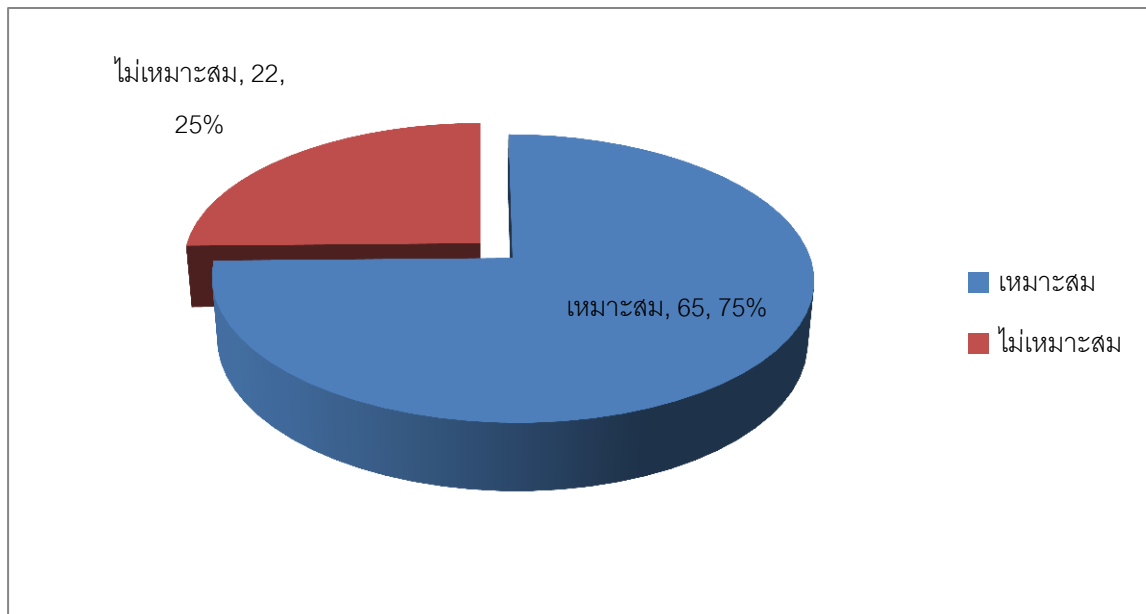
ตามลำดับ มีเพียงจำนวน 1 คน ที่ศาลสั่งให้บริการสังคมจำนวน 6 ชั่วโมง คิดเป็นจำนวนร้อยละ 1 และพบว่ามีกลุ่มตัวอย่าง 1 คนที่ศาลไม่ได้สั่งให้บริการสังคม คิดเป็นจำนวนร้อยละ 1 ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.10



รูปที่ 4.10 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): จำแนกตามจำนวน ชั่วโมงที่บริการสังคม

ข้อสังเกตประการหนึ่งก็คือ จำนวนชั่วโมงของการทำบริการสังคม มีความเชื่อมโยงกับพยานะของผู้ถูกคุมความประพฤติ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่ถูกศาลสั่งให้บริการสังคมไม่เกิน 12 ชั่วโมง มักเป็นผู้กระทำความผิดดื่มแล้วขับที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพยานะ ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ศาลสั่งให้บริการสังคมมากกว่านั้นมักเป็นความผิดฐานดื่มแล้วขับที่ใช้รถยนต์

เมื่อสอบถามความคิดเห็นถึงความเหมาะสมของบทลงโทษที่ศาลสั่ง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่ง คือ 65 คน หรือจำนวนร้อยละ 75 เห็นว่ามีความเหมาะสม ส่วนอีก 22 คน หรือจำนวนร้อยละ เห็นว่า ไม่เหมาะสม โดยมีเหตุผลหรือรายละเอียดที่แตกต่างออกไป ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.11



รูปที่ 4.11 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีความเหมาะสมของบทลงโทษ

ในส่วนของผู้ที่เห็นว่าเหมาะสมโดยส่วนใหญ่ยอมรับบทลงโทษว่าไม่หนักเกินไป และเป็นการเปิดโอกาสให้กับผู้ถูกคุมความประพฤติ

“..ก็รับได้ ดีกว่าติดคุก มาบริการสังคม วันไหนก็ได้ตามที่เราสะดวก..รายงานตัวก็เลื่อนได้เวลาติด ผมเองก็เคยขอเลื่อน พี่ที่นี้เขาก็ไม่ว่าอะไรครับ ขอให้ทำให้ครบข้อกำหนด แม้จะมีการเลื่อนไปบ้าง..อย่างไรก็ดีดีกว่าติดคุกครับ ถ้าติดคุกคงแย่.. แบบนี้ก็ดีแล้วครับ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 6

“..ก็สะดวกสบายดี มาอบรมก็มีข้าวมีน้ำ ไม่รู้สึกลำบากอะไร..เจ้าหน้าที่เขาก็ดี พูดจาดี บริการสังคมก็ไม่ได้เบ้ๆ เรื่องชั่วคราว..ตัดพ้อเหนื่อยก็พัก ทำบ้างพักบ้าง เราไม่ได้เป็นกรรมกร..ก็ดีแล้ว คุณประพฤติดีกว่าติดคุก..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 52

“..ชอบนะไม่ชอบหรอก ใครจะชอบต้องมาทำงาน แต่ก็ได้ รับได้ ว่างๆ ก็มาทำ
บริการสังคม..ผมรายงานตัวเสร็จรีบบริการสังคมเลย จะได้เสร็จๆ..ผมไปคน
เดียวเลย ที่วัดหลวงพ่อก็ให้ทำงาน กวาดลานวัด..เสร็จแล้วก็กลับ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 60

“..คำสั่งศาลนะพี่ไม่ติดคุกก็โอเคแล้ว ศาลสั่งก็ทำ..มีสิทธิด้วยเหรอที่จะบอก
ดีไม่ดี..ดีไม่ดีก็ต้องทำ แค่นั้นแค่นั้น..ให้ทำก็ทำ เสร็จก็จบ..ไอ้ที่พูดๆ ว่าไม่
ดีนะ ให้ไปติดคุกเอาใหม่ละ ผมไม่เอาหรอก..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 62

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่มองว่าการลงโทษไม่เหมาะสม มักให้เหตุผลที่ผูกโยง
กับความยุ่งยากที่ตนเองได้รับ โดยเฉพาะประเด็นเรื่องของการเสียเวลา การต้องสูญเสียรายได้
และ/หรือการเดินทางที่ไม่สะดวก

“..มากไป ผมโดนตั้ง 24 ชั่วโมง ลองคิดดู 24 ชั่วโมง ก็ตั้งมาอย่างน้อย 4 วัน
ถ้าวันละ 6 ชั่วโมง..ต้องหยุดงาน 4 วัน ..แล้วส่วนใหญ่มาครั้งหนึ่ง 3 ชั่วโมง ปา
เข้าไป 8 วัน..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 22

“..เหมาะสมไหม แล้วแต่คนนะ สำหรับผมอย่างไรก็ได้ ไม่ได้ทำงานอะไร ให้
มาก็มา ให้ทำก็ทำ ของผม 12 ชั่วโมง ทำ 2 ครั้ง ครั้งละ 6 ชั่วโมง..รับได้ครับ
..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 30

“..อยู่บนดอย จะลงมาเที่ยวยากขนาด.. หน้าฝน ฝนก็ตกหนัก ทางไปไม่ได้ มัน
ยากขนาด..ลงมาเที่ยวก็หมดตังค์ ตังค์หายากขนาด..”
(..อยู่บนดอย ลงมาที่ลำบากมาก..ฤดูฝน ฝนตกหนัก ทางไปไม่ได้ มันลำบาก
มาก..ลงมาก็เสียเงิน เงินหายลำบากมาก..(แปล)

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 73

จากการเก็บข้อมูล สามารถกล่าวได้ว่าโดยส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับและไม่ได้รู้สึกต่อต้านต่อบทลงโทษที่ทางศาลกำหนด ทั้งในกรณีค่าปรับ กำหนดให้รายงานตัว และต้องไปบริการสังคมภายในช่วงเวลาที่กำหนด สาเหตุสำคัญประการหนึ่งเป็นผลมาจากการอธิบายของเจ้าหน้าที่คุมประพฤติที่สามารถสร้างความเข้าใจได้เป็นอย่างดีแก่ผู้ถูกคุมประพฤติว่า การถูกคุมประพฤติเป็นการให้โอกาสแก่ผู้กระทำผิดกฎหมายแทนที่จะถูกจำคุก ซึ่งเป็นที่โทษที่สูงกว่า การอธิบายในลักษณะเช่นนี้จึงถือเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการถูกคุมประพฤติ

2. ความเหมาะสมของหลักสูตรการอบรม

นอกจากการให้มารายงานตัวตามจำนวนครั้งในระยะเวลาที่ทางศาลกำหนด และการต้องบริการสังคมตามจำนวนชั่วโมงที่ศาลกำหนดแล้ว การที่สำนักงานคุมประพฤติจัดกิจกรรมยังมีความหลากหลายในหลักสูตร ระยะเวลา และหัวข้อในการอบรม/จัดกิจกรรม เช่น

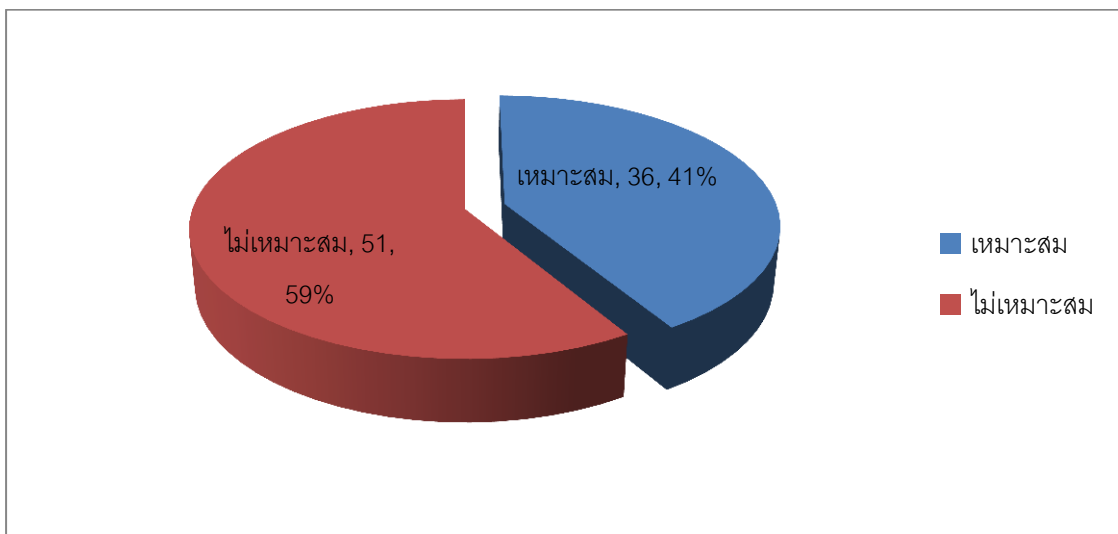
- 1) หลักสูตรเรียนรู้บทเรียนความประมาท ปลุกสำนึก เมาไม่ขับ
- 2) หลักสูตรผลกระทบจากการเมาแล้วขับ
- 3) หลักสูตรการแก้ไขปัญหาผู้กระทำความผิดคดีจราจร (ขับรถขณะเมาแล้วขับ)
- 4) หลักสูตรอบรมธรรมะสำหรับผู้ถูกคุมประพฤติ
- 5) หลักสูตรเทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัยและภัยอันตรายจากการเมาแล้วขับ
- 6) หลักสูตรการให้ความช่วยเหลือ ดูแลผู้ที่ได้รับความเดือดร้อน เสียหาย และผลกระทบจากอาชญากรรม
- 7) หลักสูตรการดำเนินชีวิตในสังคมด้วยปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
- 8) หลักสูตรแหล่งงานและอาชีพที่น่าสนใจในสังคมปัจจุบัน
- 9) หลักสูตรแนะแนวการศึกษาต่อระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย
- 10) หลักสูตรอบรมวินัยจราจร
- 11) หลักสูตรอบรมความรู้ด้านจราจรสำหรับผู้ถูกคุมความประพฤติ

ซึ่งในแต่ละพื้นที่แม้ในเขตจังหวัดเดียวกันก็อาจจะมีการจัดอบรมในหัวข้อที่แตกต่างกัน หรือแม้แต่ในพื้นที่เดียวกันก็อาจมีการจัดอบรมในหัวข้อที่แตกต่างกันออกไปได้ในแต่ละปีงบประมาณ ซึ่งผู้ถูกคุมความประพฤติแม้กระทำความผิดในคดีที่เหมือนกัน ก็อาจไม่ได้

เข้ารับการอบรมในหลักสูตรเดียวกันไม่ว่าจะอยู่ในเขตสำนักงานคุมประพฤติเดียวกันหรือต่างกัน ก็ตาม เพราะการถูกคุมความประพฤติอยู่ในสาขาของสำนักงานคุมประพฤติเดียวกัน แต่หากถูกสั่งคุมประพฤติในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ก็อาจได้รับการอบรมที่แตกต่างกัน หรือแม้จะเป็นหลักสูตรการอบรมเดียวกัน แต่ก็พบว่าในบางครั้งก็เกิดความแตกต่างกันในเนื้อหาที่ใช้ในการจัดอบรม

เมื่อสอบถามถึงความเหมาะสมของหลักสูตรที่กลุ่มตัวอย่างได้มีโอกาสเข้าร่วมอบรม (รวมถึงการปฐมนิเทศ) แล้ว โดยให้พิจารณาการอบรมในภาพรวม ทั้งในประเด็นหัวข้อ/เนื้อหาสาระของการอบรม ระยะเวลาและช่วงเวลาในการจัดอบรม สถานที่ในการจัดอบรม รวมถึงความเหมาะสมของวิทยากรที่มาให้ความรู้ ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่

จากการศึกษาพบว่า ผู้ถูกคุมความประพฤติที่เป็นกลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 50 คือ จำนวน 51 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 59 มีความเห็นว่า ยังไม่มีเหมาะสม ส่วนอีกจำนวน 42 คน มีความเห็นว่ามีเหมาะสมดีแล้ว คิดเป็นจำนวนร้อยละ 41 ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.12



รูปที่ 4.12 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีความเหมาะสมของหลักสูตรการอบรม

“..ก็ดีครับ ทำให้เกิดความรู้มากขึ้น แต่เหมาะสมไหม มันอยู่กับแต่ละคน สำหรับผมผมว่าก็เหมาะสมดีแล้วครับ..เรื่องกฎจราจรก็เหมือนที่เรารู้ๆ อยู่แล้ว แต่ก็เป็นการทบทวน..แต่ได้มากตอนอบรมธรรมะ เพราะผมชอบอยู่แล้วเรื่องนี้..คนอื่นเผลอ ก็แล้วแต่ครับ มันเป็นเรื่องของใครของมัน..ใครฟังใครได้”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 4

“..ถ้าคนสนใจมันก็ได้.. ก็มีทั้งที่รู้แล้วและที่ไม่รู้ โอ๊ย..เรื่องแบบนี้บังคับกัน
ไม่ได้ เขาให้มาฟัง ก็มาเซ็นชื่อ มาหนึ่ง ส่วนฟังไม่ฟังเรื่องของใครของมัน..
วิทยากรเก่งครับ พูดสนุก..โดยเฉพาะตำรวจที่มาเป็นวิทยากร..อันอื่นผมไม่รู้
ผมอบรมครั้งเดียว..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 23

“...ส่วนมากเป็นเรื่องกฎจราจร อย่างประมาท ทำนองนี้..เรื่องอื่นหรือ จำไม่
ค่อยได้ นานแล้ว แต่มีแน่ๆ เรื่องดื่มเหล้า ให้ดูรูปอุบัติเหตุ ก็ดีนะ ทำให้เรา
กลัว..แต่ตอนเมาแล้วไม่กลัวหรอก กลัวตอนดู..(หัวเราะ)..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 41

“..ขอครับ หลังอบรมให้ไปดูคนไข้อุบัติเหตุที่โรงพยาบาล ไปกันหลายคน
นะ แต่เข้าไปดูข้างในไม่ครบ..แล้วแต่ว่าใครจะเข้าไปหรือไม่เข้า..
โรงพยาบาลไม่ได้ใหญ่จนรับได้ทั้งหมด..ผมเข้าไป ผมว่ามันทำให้เราสงสาร
เขา..ที่ไม่เข้านะหรือ ส่วนมากวัยรุ่น ก็นั่งรออยู่ข้างนอก บางคนก็เดินเล่น..”

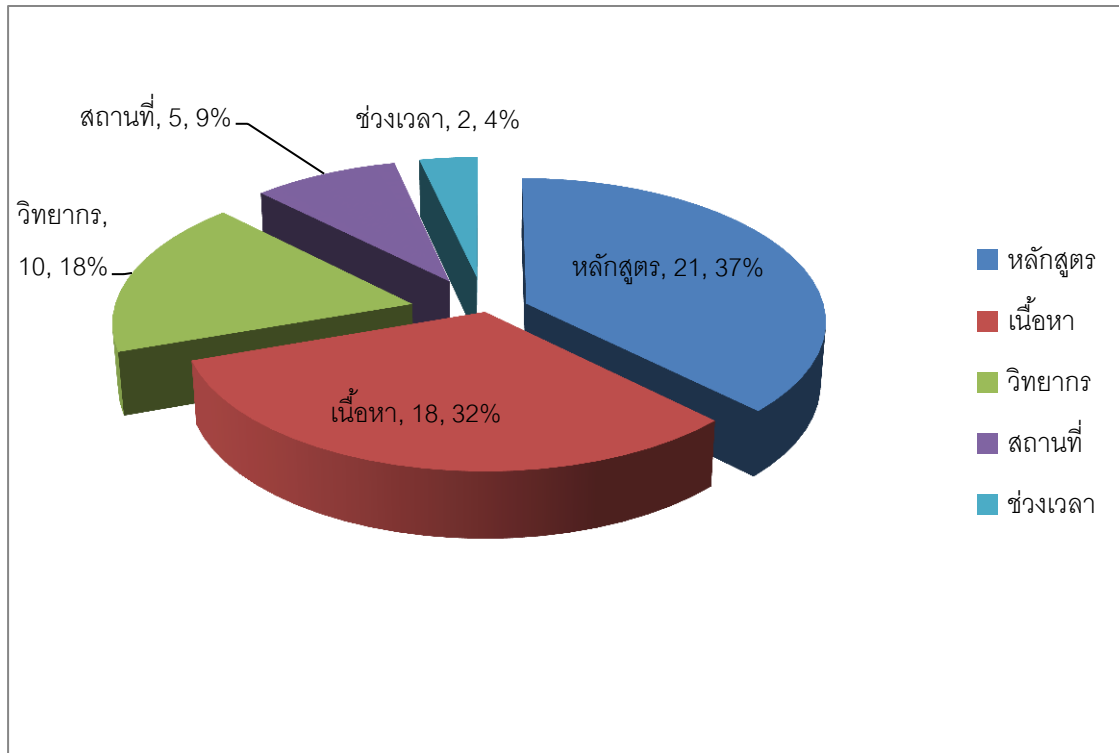
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 55

“..ผมสงสารเลย เวลาไปเห็นคนที่โรงพยาบาล..ดีนะ แต่มันเข้าได้ไม่หมด..จัด
หลายๆ รอบก็คงลำบาก คนป่วยเขาก็คงรำคาญ..เขาอาจจะยังโกรธพวกขับ
รถประมาทอยู่ก็ได้..แต่ผมไม่ได้ขับประมาทนะ..ไม่รู้ญาติเขาจะเข้าใจไหม..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 56

เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่มีความเห็นว่าหลักสูตรการอบรมไม่เหมาะสม
ทั้ง 59 คน เพื่อตอบคำถามว่าสาเหตุที่เป็นประเด็นที่สำคัญที่สุดที่ทำให้คิดว่าหลักสูตรการอบรม
ไม่เหมาะสมคือประเด็นใด พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 21 คน จาก 59 คน เห็นว่าเป็นหลักสูตร
ที่ไม่มีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 37 กลุ่มตัวอย่างอีกจำนวน 18 คน หรือคิดเป็นจำนวนร้อย
ละ 32 เห็นว่าประเด็นด้านเนื้อหา/หัวข้อที่กำหนดไว้ในหลักสูตรไม่มีความเหมาะสม มีกลุ่ม
ตัวอย่างอีก 10 คน หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 18 เห็นว่าบุคคลที่มาเป็นวิทยากรยังจัดได้ไม่
เหมาะสม ส่วนเรื่องของสถานที่และช่วงเวลาสำนักงานคุมประพฤติจัดอบรม มีกลุ่มตัวอย่างที่

เห็นว่าไม่เหมาะสมจำนวน 5 และ 2 คน คิดเป็นร้อยละ 9 และ 4 ตามลำดับ ปรากฏรายละเอียด
ในรูปที่ 4.13



รูปที่ 4.13 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณี
ประเด็นที่เห็นว่าไม่เหมาะสมของหลักสูตรการอบรม

“..ให้ไปฟังพระพูด เหมือนฟังเทศน์ คุณชอบไหมล่ะ..ไปนั่งหลับเสียมากกว่า
..บางทีผมว่า หลักสูตรมันไม่เกี่ยวอะไรกับเมาแล้วขับเลย..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 8

“.. วิทยากรก็คนที่สำนักงานนี้แหละ แล้วมาพูดเรื่องอะไรไม่รู้.. น่าจะหาคน
เก่งๆ กว่านี้ มันน่าเบื่อนะ ให้ฟังเรื่องเบื่อกๆ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 19

“..ให้มาฟังเรื่องการศึกษา แก่แล้วมาฟังทำไม..นั่งอยู่ที่แก้วๆ ทำงานกันทั้งนั้น
จะมาพูดเรื่องเรียน ไปสอนนักเรียนโน่น แต่ก็ต้องมาฟัง เสียเวลา..มันเกี่ยว
อะไรกับเมาแล้วขับ ไม่เห็นเกี่ยวกัน..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 31

“..ผมว่าเรื่องที่มาอบรม ใครๆ ก็รู้ทั้งนั้น กฎจราจร ความประมาท หรือ
เมาแล้วขับ..รู้ยู่ครับ พูดเรื่องที่ยู่แล้ว..คนที่มาอบรม มาเพราะต้องมา
ไม่ได้อยากฟังหรอก..มาแล้วไม่เข้าฟังยังมีตั้งเยอะ..เข้าไปแล้วไม่ฟังก็มี กลับ
ก็มี นั่งเล่นโทรศัพท์กันทั้งนั้น ผมคนหนึ่งแหละ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 62

“..ฟังไม่รู้เรื่อง ผมเรียนน้อย กฎระเบียบ เครื่องหมายอะไรเยอะแยะไป
หมด..พูดกฎหมายอีก ปวดหัว คนคุยกันเสียงดัง เสียงคนสอนก็ดังบ้าง เมา
บ้าง ร้อนก็ร้อน..ให้บริการสังคมอย่างเดียวก็พอแล้ว..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 77

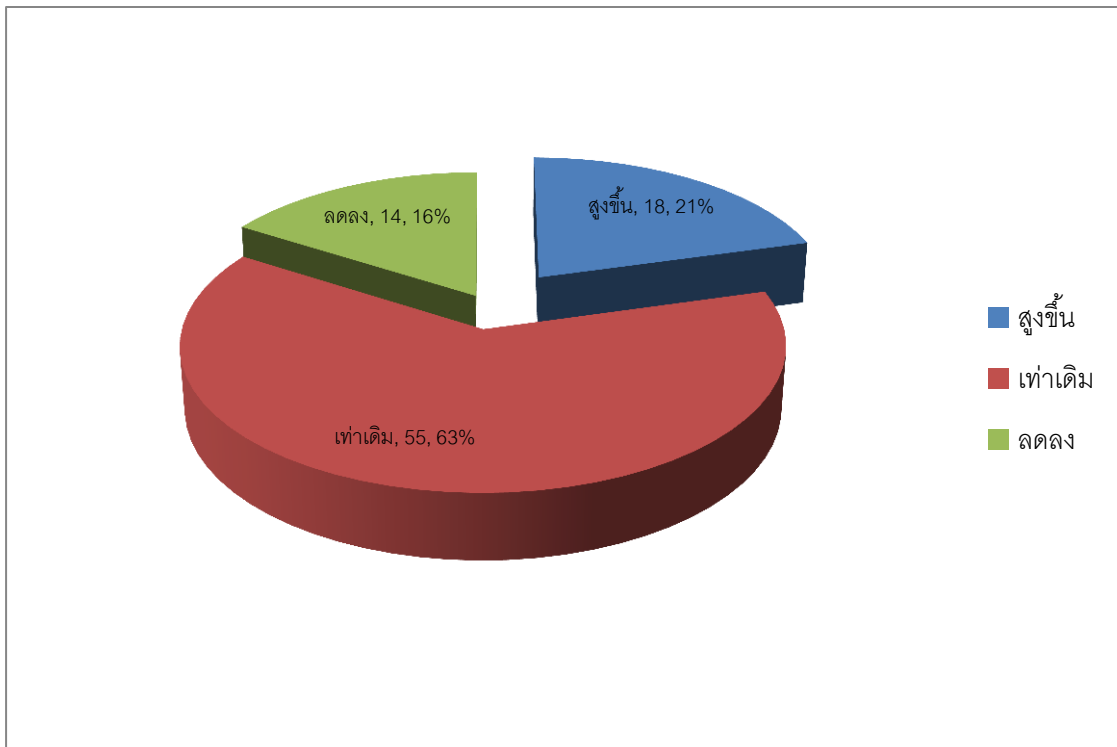
โดยสรุป ในประเด็นเรื่องความเหมาะสมของบทลงโทษ อยู่ในเกณฑ์ที่ผู้ถูก
คุมความประพฤติรับได้ เพราะผู้ถูกคุมความประพฤติทราบดีว่าการถูกคุมความประพฤติดีย่อม
ดีกว่าการถูกจำคุกที่เรือนจำ การอธิบายถึงเป้าหมายของการคุมความประพฤติว่าเป็นโอกาสที่
ศาลและสังคมให้ออกมาในการปรับพฤติกรรมของผู้ที่ดื่มแล้วขับจึงเป็นเงื่อนไขที่สำคัญต่อการ
สร้างทัศนคติที่ดีต่อการถูกคุมความประพฤติ แต่เมื่อผู้ถูกคุมความประพฤติเข้าสู่กระบวนการ
แล้ว ในเรื่องของการบริการที่เจ้าหน้าที่คุมประพฤติดูแลผู้ถูกคุมความประพฤติไม่ได้เป็นปัญหา
เพราะผู้ถูกคุมความประพฤติดีระดับความพึงพอใจ แต่ประเด็นของการจัดบริการสังคมและการ
จัดอบรมอาจเกิดประเด็นปัญหาในเรื่องหลักสูตร เนื้อหา และกระบวนการที่ไม่สามารถกระทำให้
สอดคล้องตรงตามวัตถุประสงค์และความต้องการของผู้ถูกคุมความประพฤติได้ เนื่องจาก
เงื่อนไขหลายๆ ประการ ทั้งงบประมาณ ช่วงเวลา บุคลากร และมาตรฐานหลักสูตร

(2) ความคิดเห็นต่อผลสัมฤทธิ์ของการคุมความประพฤติเพื่อฟื้นฟูและ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

1. ทัศนคติที่มีต่อตนเอง

ประเด็นความคิดเห็นต่อผลสัมฤทธิ์ของการคุมความประพฤติเพื่อฟื้นฟูและ
ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมว่า ภายหลังการเข้าโครงการทั้งหมดของสำนักงานคุมประพฤติแล้ว เกิด
ทัศนคติที่มีต่อการดื่มแล้วขับอย่างไร พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ตระหนักรู้ถึงโทษของการดื่ม
แล้วขับ ทั้งทางกฎหมาย สังคม ครอบครัว และ/หรือสุขภาพ เมื่อสอบถามทัศนคติที่มีต่อตนเอง

ว่า ระหว่างก่อนที่จะเข้าโครงการคุมความประพฤติกับภายหลังเข้าโครงการแล้ว มองคุณค่าของตัวเองเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 18 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 21 เห็นคุณค่าของตนเองมากขึ้น ในขณะที่จำนวน 14 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 16 เห็นว่ามีคุณค่าลดลง ส่วนอีกจำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 63 เห็นว่าเหมือนเดิม ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.14



รูปที่ 4.14 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีการมองคุณค่าตนเองหลังถูกคุมประพฤติ

“..ภูมิใจมาก เวลาเข็นรถคนไข้ ยิ่งตอนเขาขอบคุณ ผมรู้สึกดี..ก็ชอบนะ ปกติไม่เคยมีโอกาสได้ทำแบบนี้..ไปมา 2 ครั้ง เข็นรถนั่งให้คนไข้..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 3

“..รู้สึกว่าเรามีประโยชน์ ไม่เหมือนถูกลงโทษ มันเหมือนไปช่วย แบบจิตอาสา..เขาไม่รู้หรอกว่าผมมีคดี เมาแล้วขับ..ก็ไปเข็นรถ ไม่ได้บอกว่าทำไมมาเชิญ..มันเป็นความรู้สึกที่ดีนะ..ให้ไปทำเองคงไม่กล้า รู้สึกดี..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 4

“..ทำฝ่าย ไปกันเยอะ ทำฝ่ายโครงการในหลวงหรือราชินีนี้แหละ..ดีที่ได้ช่วย
คนอื่น ผมอยู่ดอย ผมรู้ว่าเรื่องน้ำมันสำคัญมาก..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 61

กลุ่มตัวอย่างที่รู้สึกเห็นคุณค่าตนเองมากขึ้นนั้นส่วนใหญ่เป็นผู้ถูกคุมความ
ประพฤติที่เข้าร่วมกิจกรรมบริการสังคมโดยการไปช่วยงานที่โรงพยาบาล กับไปช่วยทำฝ่าย
ชะลอน้ำ มองเห็นว่่างานที่ตนเองทำก่อให้เกิดประโยชน์กับบุคคลอื่นหรือกับสังคม

“..ปกตินะ ก็เหมือนเดิม เสร็จก็กลับ ให้ทำก็ทำ..ก็ศาลสั่งให้ทำ..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 33

“..จะให้รู้สึกอย่างไร มันก็คือเดิม ไม่มีอะไรนะ ไม่เห็นมีอะไร..ไม่รู้สิ ไม่เคยคิด
แต่ก็เหมือนเดิมอยู่นั้นแหละ..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 71

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับตัวเอง ไม่ว่าจะ
เป็นดีขึ้นหรือเลวร้ายลงก็ตาม แต่ก็มึกลุ่มตัวอย่างบางส่วนที่มองว่าภายหลังการเข้าสู่
กระบวนการคุมความประพฤติแล้วทำให้เกิดความรู้สึกที่ไม่ดี รู้สึกว่าตนเองมีคุณค่าลดลง

“..ไปไหนใครเขาก็รู้ว่าเคยโดนตำรวจจับ ไปขึ้นศาล..บันทึกประวัติหรือเปล่า
ใครจะมาสนใจ เขารู้แต่ว่าไอ้คนนี้โดนตำรวจจับ ศาลสั่งคุมประพฤติ..ผมจะ
ไปบอกคนอื่นได้ไงว่า ไม่มีการบันทึกประวัติ เขาไม่สนหรอก..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 44

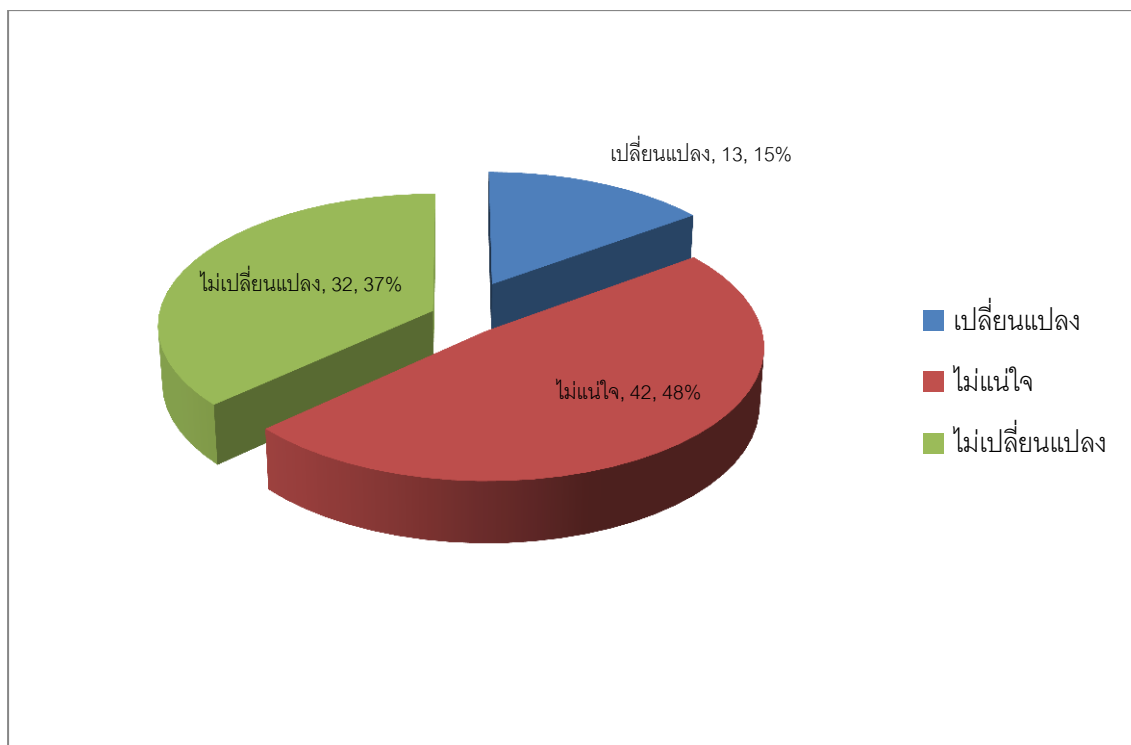
“..ทำงานมีเพื่อน มีลูกน้อง แล้วถูกจับส่งศาล ออกไปบริการสังคม..มันไม่ใช่
เรื่องดี เป็นคุณคุณไม่อายุเทรอ เวลาที่มีรายงานตัวยังต้องแอบๆ มาเลย..มัน
เหมือนประจานกันนะ..เจ้าหน้าที่เขาไม่ได้ประจาน เขาดี แต่เรื่องแบบนี้รู้สึก
เองได้..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 65

“..จังหวัดเล็กแค่นี้ ไปไหนใครก็รู้จักกัน ผมอยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด ไปไหนก็มีความ
รู้จัก..เวลาเขาถาม จะให้รู้สึกอย่างไร มันก็แยะนะ..ผมว่ามันแย่งกว่าเดิม..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 69

2. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ประเด็นความคิดเห็นต่อผลสัมฤทธิ์ของการคุมความประพฤติเพื่อฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 13 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 15 มีความเห็นที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเมาแล้วขับได้ ทำให้ตนเองเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทิศทางที่ดี กลุ่มตัวอย่างจำนวน 42 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 48 ตอบว่าภายหลังจากการคุมความประพฤติแล้วก็ไม่มั่นใจว่าจะส่งผลต่อพฤติกรรมของตนหรือไม่อย่างไร ในขณะที่มีกลุ่มตัวอย่างจำนวน 32 คน หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 37 ที่ยืนยันว่า พฤติกรรมการดื่มแล้วขับของตนก็ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.15



รูปที่ 4.15 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหลังถูกคุมความประพฤติ

“..เซ็ดครับ โดนไป 5,000..มันไม่น้อยนะ..แล้วต้องหยุดงานมารายงานตัวอีก
..ตั้งแต่โดนมาผมก็ไม่เคยขับรถเลย เวลากินเหล้านะนะ..แต่ถามว่ายังกิน
ใหม่ ยังกินครับ คนเคยกิน ก็สังสรรค์นั้นแหละ..ความจริงผมก็ไม่ใช้คนกิน
บ่อยนะ..ปกติก็ไม่ขับรถ เวลากินก็นอนมากกว่า..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 2

“..นอนที่โรงพักคืนหนึ่ง โดนปรับอีก..ต้องมารายงานตัว..ก็ตั้งใจจะไม่ทำอีก
แล้วครับ เดียวนี้เวลาจะกินเหล้าก็ไม่ขับรถ..บอกคนอื่นด้วยครับ แต่เขาก็ไม่
ค่อยเชื่อที่ผมพูดหรอก เรื่องแบบนี้ต้องให้เจอกับตัวเอง..บางคนก็เคยโดน
แต่ก็มีนะที่ยังกินเหมือนเดิม อย่างที่บอกแหละ มันขึ้นอยู่กับคน..ผมว่าลงโทษ
หนักๆ ก็ดีจะได้กลัว..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 50

“..เปลี่ยนครับ อายุคนอื่นที่รู้ มันไม่ใช่แค่ค่าปรับ หรือต้องทำบริการสังคม..
แต่เวลามาร่วมกิจกรรมก็ต้องเจอคน บางที่เป็นคนที่เราเคยสอนเขา บอกเขา
แล้วเราเป็นเอง..มันอายุมากกว่าครับ มันเลยไปถึงลูกเมีย เขาอาจไม่พูดแต่
ผมรู้สึกได้ว่าพวกเขาอายุ..ตอนนี้ผมไม่ดื่มเลยครับ ไม่ใช่ดื่มไม่ขับ แต่ไม่
ดื่มเลย..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 66

ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กลับไม่มั่นใจเมื่อถูกถามเรื่องการ
ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ว่าภายหลังเข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติเรียบร้อยแล้ว ผู้ถูกคุม
ความประพฤติจะมีทัศนคติหรือพฤติกรรมในเรื่องดื่มแล้วขับเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ ส่วนมากจะ
เป็นการให้เหตุผลว่า เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นคู่กับสังคมไทยคือการดื่มแอลกอฮอล์ จึงเป็นการยากที่จะ
หลีกเลี่ยง ส่วนการเข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติมีผลน้อยถึงไม่เกิดผลเลยเมื่อต้องอยู่ใน
สังคม

“..ไม่รู้เหมือนกัน มันขึ้นอยู่กับอะไรหลายอย่าง..ก็กินเหมือนเดิม แต่ขับรถ
ใหม่ ไม่มั่นใจ..มันไม่เกี่ยวกับกับคุมประพฤติหรอกมั้ง..นั่นคนถูกคุมประพฤติ
ก็ต้องเป็นคนดีหมด มันอยู่กับโอกาส..ไม่รู้เหมือนกันว่าจะเปลี่ยนได้ไหม..
ใครจะตอบได้ว่าจะเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยน..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 24

“..ก็แล้วแต่โอกาส กลัวนะก็กลัว แต่มันเป็นประเพณี..มันก็ต้องผลอบ้าง ขับไปโน่นไปนี่..เจอหมูเจอบเพื่อนเรียกกิน จะให้ไม่กินได้ไง..รู้ไหมว่าผิดรู้สิ..รู้กันทุกคนแหละ แต่มันเป็นประเพณีไง..อบรมมันไม่เกี่ยวหรอก ตอบไม่ได้หรอกว่าอบรมแล้วจะเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยน..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 47

“..พวกที่เปลี่ยน น่าจะเพราะกลัวโดนตำรวจจับมากกว่าเพราะสำนึก อบรมไม่กี่วันจะเกิดสำนึกเลยเหรอ เขากินกันมากี่ปี จะให้เปลี่ยนนิสัย ยาก..แล้วอบรมไม่ได้สอนเรื่องเล็กเหล่านี้ พอกินเหล้ามันก็ต้องมีบ้างที่ต้องเดินขบรถ..ผมเหรอ ไม่รู้เหมือนกัน ก็ไม่มีอะไรเปลี่ยนนี่ แต่ไม่รู้สิ บางทีก็ไม่อยากกิน เบื่อตำรวจ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 59

กลุ่มตัวอย่างอีกกลุ่มหนึ่งที่มองว่า บุคคลที่ถูกคำสั่งคุมความประพฤติและเข้ากระบวนการคุมความประพฤติจนเสร็จสิ้นสมบูรณ์แล้ว ก็ไม่ได้ทำให้ผู้ถูกคุมความประพฤติเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทัศนคติ และพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ โดยเฉพาะเมื่อถามไปที่พฤติกรรมการดื่มแล้วขับของตัวเอง ก็ยืนยันว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอะไร

“..เอาจริงๆ เลยนะ ไม่มีผลหรอก มันก็เหมือนเดิมนั้นแหละ ผมไม่เห็นใครเปลี่ยน ก็กินแบบเดิม ขับรถแบบเดิม..ต้องเข้าใจนะ มันไม่ถึงกับเมา ยังขับได้..แต่อย่าให้เจอตำรวจ ก็เท่านั้น..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 2

“..คาดหวังสูงไปนะ ถ้าคิดว่ามาอบรม ทำบริการสังคมไม่กี่ครั้ง รายงานตัวเสียค่าปรับแล้วจะทำให้นิสัยคนเปลี่ยน..คนมันไม่รับผิดชอบอยู่แล้ว พอเจอวัฒนธรรมไทยที่ทุกงานต้องมีเหล้า..เลิกคิดเลยครับ..คงไม่ทั้งหมดหรอก แต่สำหรับผม เฉยๆ ไม่เกี่ยวอะไรกับกินเหล้า..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 48

“..อบรมเรื่องอะไร พูดเรื่องกฎหมายจราจร..ไปทำบริการสังคม ตัดหญ้า..แค่นั้นที่จะทำให้เปลี่ยนแปลง..ขนาดให้ไปอบรมยังมาบ้างไม่มาบ้าง มาแล้วเข้าบ้างไม่เข้าบ้าง..มันเป็นไปไม่ได้ ที่มาเพราะศาลสั่ง ทำให้ครบจะได้จับ..ไม่เปลี่ยนหรือครับ ถ้าจะเปลี่ยนก็คือ ดูให้ตีมีตำรวจใหม่..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 73

“..ไม่ได้มองในแง่ร้ายนะครับ แต่ผมว่าผ่านการคุมประพฤติแล้ว ก็ไม่ได้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อการตีเมาแล้วขับ อย่างมากก็ระมัดระวังมากขึ้น เพราะกลัวโดนจับ มันเสียเวลา เสียเงิน และก็ยุ่งยาก..ผมว่าการคุมประพฤติได้ผลน้อย ถ้าหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม..มันเหมือนให้ยาผิดโรคนะครับ..”
ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 80

กล่าวโดยสรุป สำหรับความคิดเห็นต่อผลสัมฤทธิ์ของการคุมความประพฤติเพื่อฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รู้สึกว่าเมื่อตนเองถูกคำสั่งคุมประพฤติและเข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติจนสิ้นสุดแล้ว ทำให้เขาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนในเรื่องการตีเมาแล้วขับไปในทิศทางที่ดีขึ้น แต่กลับรู้สึกว่า ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ก็ไม่ได้เกิดความรู้สึกว่าตนเองมีคุณค่าเปลี่ยนไปจากก่อนที่จะเข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติ

อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มตัวอย่างที่มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเกี่ยวกับการตีเมาแล้วขับ พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้นมากกว่าที่แย่ลง และกลุ่มตัวอย่างที่รู้สึกว่าตนเองมีคุณค่ามากขึ้นภายหลังการเข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติมีจำนวนมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่รู้สึกว่าตนเองมีคุณค่าที่น้อยลง

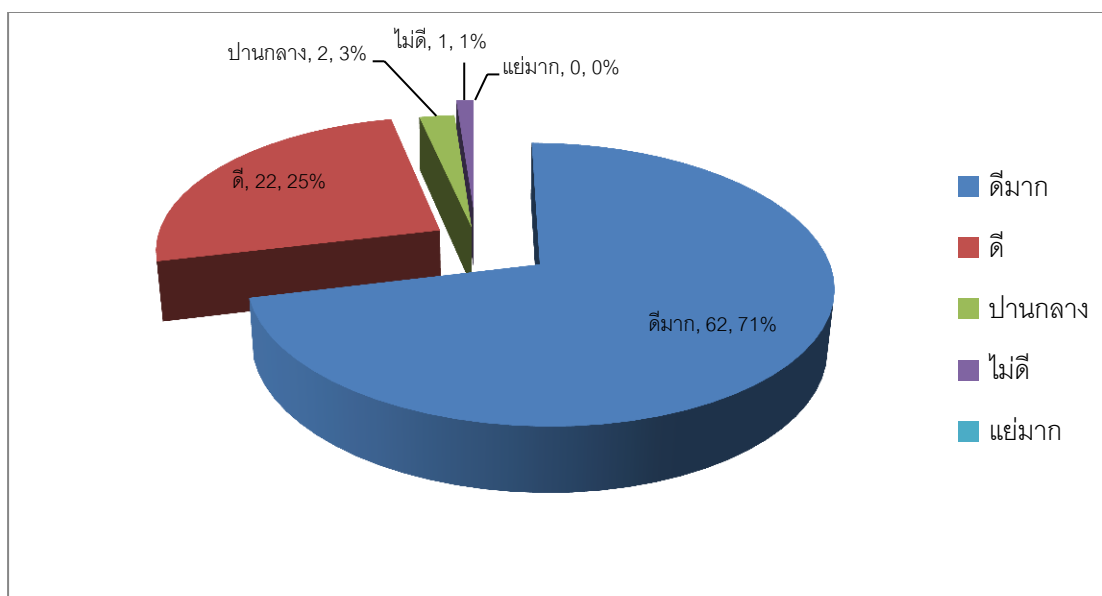
จึงอาจกล่าวได้ว่า แม้ผลสัมฤทธิ์ของการคุมความประพฤติเพื่อฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอาจจะอยู่ในระดับที่ยังไม่บรรลุผลอย่างสมบูรณ์ ดังจะเห็นได้จากมีกลุ่มตัวอย่างจำนวนต่ำกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติทั้งหมดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมไปในทางที่ดี แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนของผู้ที่มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีก็อยู่ในระดับและทิศทางที่เป็นไปในทางที่ดีมากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มของผู้มีพฤติกรรมที่แย่ลง

อย่างไรก็ตาม งานนี้เป็นเพียงการวิจัยนำร่อง จึงมิใช่ตัวแทนของกลุ่มประชากรทั้งหมด ซึ่งเรื่องนี้ควรที่จะมีการดำเนินการศึกษาวิจัยอย่างเป็นระบบกับทุกพื้นที่เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของการคุมความประพฤติเพื่อฟื้นฟูและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

(3) ข้อเสนอแนะต่อการคุมประพฤติ

1. การบริการของสำนักงานคุมประพฤติ

เมื่อให้กลุ่มตัวอย่างประเมินการทำงานของสำนักงานคุมประพฤติในจังหวัดที่ตนเองเข้ารับบริการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก คือ จำนวน 62 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 71 ประเมินการทำงานของสำนักงานคุมประพฤติว่าอยู่ในเกณฑ์ดีมาก รองลงมาประเมินว่าอยู่ในเกณฑ์ดี จำนวน 22 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 25 มีกลุ่มตัวอย่างเพียงจำนวน 2 คน หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 3 ที่ประเมินว่าการทำงานของสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง และกลุ่มตัวอย่างเพียง 1 คน คิดเป็นจำนวนร้อยละ 1 เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ดี จะเห็นได้ว่า หากรวมเกณฑ์เป็น ดี (ดีและดีมาก) ปานกลาง และไม่ดี (ไม่ดีและแย่มาก) จะพบว่า กลุ่มตัวอย่างประเมินให้อยู่ในระดับดี (ดีและดีมาก) มีมากถึง 84 คน หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 96 ปรากฏรายละเอียดในรูปที่ 4.16



รูปที่ 4.16 แสดงข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มผู้ถูกคุมความประพฤติ): กรณีการทำงาน of สำนักงานคุมประพฤติจังหวัด

“..เขาพูดดีครับ ไม่รู้เรื่องเขาก็อธิบาย ตอนเลือกบริการสังคม เขาก็แนะนำให้เลือกไปที่ใกล้ๆ บ้าน ผมว่าดี ดีมากครับ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 8

“..ดีมากครับ ผมเคยมาตามนัดไม่ได้ มารายงานตัวนะ ผมโทรศัพท์มาแจ้ง
เขา เขาก็ไม่ว่าอะไร ให้มารายงานวันอื่นที่ว่างได้..พูดดีครับ ไม่ได้ตำหนิอะไร
..เขาเข้าใจ ผมคิดว่าเป็นอย่างนั้นนะ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 50

“..มีครั้งหนึ่งผมลืมารายงานตัว เขาก็โทรไปถาม ว่าลืหรือเพราะอะไร
ไม่ได้ตำ หรือขู่..ผมก็บอกตรงๆ ว่าลื เขาก็ให้มาวันหลัง ผมว่าถ้าเป็นทีอื่น
บอกลืคงโดนตำ..ดีครับ ดีมาก..ไม่มีอะไรต้องปรับปรุง..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 54

อีกแนวหนึ่ง

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่มีความเห็นไปในทิศทางที่ตรงข้าม ก็มีเหตุผลไปใน

“..ให้มารายงานตัว ไม่ใช่มานั่งฟังการอบรมอีก กว่าจะรายงานเสร็จ รอ..แล้ว
ต้องมาฟังเจ้าหน้าที่สอนอีก..เสียเวลา..แล้วให้ไปบริการสังคม ไปดูที่
โรงพยาบาล ให้ไปเอง..ไม่มีบริการอะไรเลย..ต้องแก้ไขเยอะ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 38

“..ก็ทั่วไป ติดต่อราชการ ที่นี้ก็ราชการ ราชการที่ไหนจะบริการดี..ก็ทำแบบ
ราชการ ให้เสร็จๆไป พูดยุ่เรื่องบ้างไม่รู้เรื่องบ้าง..หน้าตาก็อย่างที่เห็นอยู่..ก็
ปานกลาง ไม่ดีไม่เลว มาตรฐานราชการนะ..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 77

ข้อสรุปจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (เกือบทั้งหมด) เห็นว่าสำนักงานคุม
ประพฤติจังหวัดให้การบริการและการดูแลที่ดี มีความยืดหยุ่น และแสดงความเอื้ออาทร เป็น
การบริการมากกว่าเป็นการควบคุมความประพฤติของผู้ถูกคุมความประพฤติ กลุ่มตัวอย่างเห็น

ว่าการดำเนินการในลักษณะที่เป็นอยู่เป็นสิ่งที่ได้อยู่แล้วจึงไม่มีข้อเสนอแนะให้มีการปรับปรุงแต่
อย่างไร

2. การจัดกิจกรรม

กลุ่มตัวอย่างเสนอแนะให้สำนักงานคุมประพฤติจัดกิจกรรมไม่ว่าจะเป็น
บริการสังคมและ/หรือการอบรมให้สอดคล้องกับกลุ่มของตน ไม่ควรให้ไปร่วมกิจกรรมหรือ
บริการสังคมร่วมกับความผิดในลักษณะอื่น เช่น ประมาท หรือเผลอเมาแล้วขับ

“..ให้ไปแจกใบปลิวณรงค์เมาแล้วขับ..ผมก็เคยได้รับแจก ผมก็โดนจับ..มันไม่
สนหรอก เรื่องแบบนี้มันต้องโดนเอง..ป้ายณรงค์เต็มไปหมด แต่ไม่ได้อ่าน..
ผมได้ผมก็ไม่ได้อ่าน..ผมไปแจกมาผมยังไม่ได้อ่านเลย”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 11

“..ปรับผมไปแล้ว ก็น่าจะจัดรถ จัดของกินให้ดีๆ หน่อย มาบริการสังคมต้อง
หาข้าวกินเอง..เออ แล้วเงินที่ปรับเอาไปไหนหมด..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 27

“..ให้ผมไปดูคนอุบัติเหตุที่โรงพยาบาล..ผมยังไม่ได้จับชนใคร ให้พวก
ประมาทไปสิ..ผมเลยถูกเหมาไปว่าเป็นต้นเหตุให้พวกเขาต้องบาดเจ็บมา
โรงพยาบาล”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 50

“..ไปตัดหญ้าที่ศาล ผมว่ามันไม่เกี่ยวกับผมเลย..ไปกันหมดและ วันนั้นที่ไป
มีครับพวกประมาทก็ไปด้วย ตัดหญ้าเหมือนกัน..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 72

“..ผมโดนมา 3 ครั้ง ก็เหมือนเดิม รายงานตัว ตัดหญ้า แล้วก็ อบรม..ไม่รู้นะ
ผมไม่เห็นมันเกี่ยวกับเมาแล้วขับเลย..เหมือนกัน โดนครั้งที่ 3 หรือครั้งแรก
ก็เหมือนกัน..”

ผู้ถูกคุมความประพฤติคนที่ 84

โดยสรุป กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดกิจกรรม โดยเฉพาะเรื่องการอบรม ว่าควรอบรมในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับตนเอง เป็นประโยชน์กับตนเอง และเสนอว่าควรที่จะจัดหัวข้อหรือจัดให้ไปบริการสังคมแยกตัวเองออกจากกลุ่มอื่น เพราะรู้สึกว่ากลุ่มเมาแล้วขับเป็นความผิดที่ไม่รุนแรงมากเหมือนกับขับรถประมาทหรือเสพแล้วขับ

บทที่ 5

สรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาสามารถแยกข้อสรุปออกมาเป็นประเด็นต่างๆ ได้ดังต่อไปนี้

5.1.1 ด้านนโยบาย

การกำหนดนโยบายที่ผ่านมาให้การคุมประพฤติเป็นงานบริการประเภทหนึ่ง ส่งผลให้การทำงานของเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ เน้นการให้บริการ อำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่ศาลสั่งให้เข้ามาฟื้นฟู ทำให้ผลสำรวจจากการศึกษาครั้งนี้ผู้เข้ามาฟื้นฟูจึงมีความพึงพอใจในการให้บริการ ในขณะที่ขาดผลสัมฤทธิ์ในการฟื้นฟูเพื่อให้ผู้ถูกลงโทษได้เกิดความตระหนัก และเห็นถึงผลจากการกระทำของตนเองที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อตัวเองและผู้อื่น ซึ่งเป็นเป้าประสงค์หลักของการฟื้นฟู ซึ่งต่างจากต่างประเทศที่กำหนดบทบาทหน้าที่ของ Probation Officer ให้เป็นส่วนหนึ่งของการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างความสงบสุขให้กับสังคมโดยรวม อย่างไรก็ตามจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ทางตัวแทนของกรมคุมประพฤติได้ชี้แจงว่าในปัจจุบันกรมฯกำลังให้ความสำคัญกับการปรับบทบาทของเจ้าหน้าที่คุมประพฤติให้สอดคล้องกับบทบาทและหน้าที่ที่พึงประสงค์มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลที่ดีต่อการทำงานด้านการฟื้นฟูผู้กระทำความผิด เมาแล้วขับต่อไป นโยบายดังกล่าวควรได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องต่อไป

5.1.2 ด้านการบริหารจัดการ

จากข้อมูลงบประมาณของกรมคุมประพฤติ จะเห็นได้ว่าการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านการฟื้นฟูที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ที่ต้องรับผิดชอบ โดยมีงบประมาณในช่วงปี 2558-2560 มีงบค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟู ต่อปีอยู่ในช่วง 3-6 ล้านบาทตลอดทั้งปี ทั้งประเทศ ซึ่งค่าใช้จ่ายใช้ไม่จำกัดแต่เพียงแค่นี้ เมาแล้วขับ แต่ยังรวมความผิดอื่นๆ ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับการสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลในพื้นที่ทำให้การจัดกิจกรรมต่างๆ ต้องขึ้นกับงบประมาณที่ได้รับ มากกว่า การมุ่งผลสัมฤทธิ์ในการจัดกิจกรรมเพื่อให้เกิดความตระหนักและการปรับเปลี่ยนเชิงทัศนคติ ความรู้ ความเข้าใจ และหลีกเลี่ยงการกระทำผิดซ้ำ

เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศจะเห็นว่ากิจกรรมการฟื้นฟูจากผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ เป็นกิจกรรมที่ผู้กระทำผิดควรเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว ตามหลักการผู้กระทำผิด เป็นผู้รับผิดชอบ โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะถูกนำมาใช้ในการจัดกิจกรรม การอบรมฟื้นฟู และยังเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องปราม (deterrent effect) ด้วยอย่างหนึ่ง เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดซ้ำต้องคิดทบทวนว่าคุ้มค่าต่อการกระทำผิดซ้ำอีกหรือไม่ตามหลักการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อการป้องปราม

5.1.3 ด้านบุคลากร

จากข้อมูลด้านงบประมาณของบุคลากรของกรมคุมประพฤติ จะเห็นได้ว่าได้รับการสนับสนุนงบบุคลากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่จากการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็นชี้ให้เห็นว่า บุคลากรส่วนใหญ่ของกรมในปัจจุบันเป็นพนักงานราชการ และมีแนวโน้มจะเข้ามาทดแทนข้าราชการที่มีอยู่ไปเรื่อยๆ อย่างไรก็ตามหากพิจารณาตามลักษณะของงานที่ต้องรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่คุมประพฤติแล้วเป็นงานที่มีลักษณะที่มีความเสี่ยงสูงมีความเกี่ยวข้องกับ การปฏิบัติและบังคับใช้กฎหมาย ไม่แตกต่างจากงานด้านบังคับใช้กฎหมายอื่นๆ จึงควรจะกำหนด ตำแหน่งงานที่มีความมั่นคงสูงเพื่อเป็นขวัญและกำลังใจสำหรับผู้ปฏิบัติ และสามารถรักษา ศักยภาพขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ตามภารกิจขององค์กรได้

การที่บุคลากรส่วนใหญ่เป็นเพียงพนักงานราชการทำให้ไม่สามารถพัฒนาบุคลากร ดังกล่าวได้อย่างเต็มที่ทั้งที่จากการเก็บข้อมูลในพื้นที่ชี้ให้เห็นว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่คุม ประพฤติเป็นลักษณะงานที่ต้องการทักษะในการทำงานที่สูงและหลากหลาย ต้องใช้จิตวิทยาสูง รวมถึงปฏิภาณ ไหวพริบ เพื่อรับมือกับคนหลากหลายรูปแบบ และเมื่อมีการทำงานแบบต้อง หมุนเวียนกันทำให้ทุกคนมีโอกาสที่จะต้องทำงานในหลายลักษณะ โดยที่ผ่านมาเป็นการเรียนรู้ จากงาน แต่ก็มีความเห็นที่สะท้อนว่าจำเป็นต้องมีการพัฒนาทักษะด้านจิตวิทยา เนื่องจากหลาย คนมีพื้นฐานด้านนิติศาสตร์และรัฐศาสตร์ รวมถึงการออกหนังสือรับรองทักษะที่ได้รับการพัฒนา ดังกล่าวด้วย เพื่อประกอบการเลื่อนตำแหน่งงานที่สูงขึ้น

จากนโยบายในการที่จะพัฒนาบทบาทของกรมคุมประพฤติที่เข้มแข็งมากขึ้น จึงถือเป็นโอกาสที่ดีในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาบุคลากรของกรมให้เป็น Probation Officer ที่มีศักยภาพสูง และเป็นไปตามมาตรฐานสากล และควรแสวงหาแนวทางในการรักษา บุคลากรเหล่านั้นมีความมั่นคงในการทำงานและสามารถทำงานอยู่ภายในองค์กรที่ต่อเนื่อง

5.1.4 ด้านการจัดการอบรม และการจัดกิจกรรมเพื่อการฟื้นฟู

ถึงแม้จะมีข้อจำกัดในแต่ละพื้นที่ ซึ่งส่วนหนึ่งอาจมาจากข้อจำกัดด้านงบประมาณที่ ได้รับ แต่จากการทบทวนหลักสูตรอบรมในต่างประเทศชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นจะต้องมีการ กำหนดมาตรฐานของหลักสูตร และเนื้อหาที่จะใช้อบรม เพื่อรักษาคุณภาพของวิทยากรผู้อบรม และสร้างความสม่ำเสมอของการเรียนรู้ ตลอดจนนำไปสู่ความเข้าใจ และการนำความรู้ไปปรับ ใช้ได้จริงกับผู้เข้ารับการคุมประพฤติ

5.1.5 ความสอดคล้องของหลักสูตรกับระดับของการกระทำผิดซ้ำ

จากการทบทวนวรรณกรรมในต่างประเทศชี้ให้เห็นว่า การกำหนดโทษ จะมีการ ปรับเปลี่ยนไปตามลักษณะหรือระดับของการเสพติดแอลกอฮอล์ของผู้กระทำผิดด้วย โดยจะมี ระดับการลงโทษ หลักสูตรการอบรมที่แตกต่างกัน โดยผู้ที่มีระดับของผู้ที่เสพติด จะต้องเพิ่มใน เรื่องของการบำบัดการเสพติดเข้าไปด้วย และ ต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำบัด เหล่านั้น

5.1.6 การพัฒนาต้นแบบกิจกรรมที่มีประสิทธิภาพ

จากการสัมภาษณ์ในพื้นที่ และเวทีระดมความคิดเห็น พบว่านอกจากภาคีที่มีอยู่ในปัจจุบันแล้วมีบทบาทที่สำคัญในการเชื่อมโยงความเป็นจริงที่เกิดขึ้นจากเมาแล้วขับ กับการสร้างจิตสำนึกที่ดีของผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ และในหลายพื้นที่ได้นำเครือข่ายเหล่านี้มามีส่วนในการเป็นวิทยากรในการอบรมที่ดี

5.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5.2.1 ข้อเสนอสำหรับรัฐบาล

- งานคุมประพฤติถือว่าเป็นงานที่มีความสำคัญและเป็นภารกิจหนึ่งของการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เมาแล้วขับ รัฐบาลควรให้ความสำคัญและสนับสนุนให้งานดังกล่าวสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการยกระดับให้เป็นมาตรฐานที่เป็นสากล โดยควรจะต้องพิจารณาถึง การพัฒนาและดำรงไว้ของความเป็นมืออาชีพของเจ้าพนักงานคุมประพฤติผ่านการสนับสนุนด้านอัตรากำลังคน ความมั่นคงในอาชีพ การพัฒนาทักษะที่จำเป็นในการทำงานอย่างเป็นระบบ ตลอดจนงบประมาณเพื่อให้ภารกิจลุล่วง ลดผู้กระทำผิดย้อนกลับไปกระทำความผิดซ้ำๆ แบบเดิม ซึ่งอาจนำไปสู่ความสูญเสียได้

- ควรมีการเร่งพัฒนาระบบฐานข้อมูลความผิดซ้ำในขั้นตอนการพิจารณาของศาล เพื่อให้ผู้พิพากษาสามารถนำมาใช้ประกอบการพิจารณาลงโทษผู้กระทำผิด ตลอดจนการคัดกรองเข้าสู่หลักสูตรที่เหมาะสม ซึ่งต้องแยกผู้กระทำผิดครั้งแรก ออกจากผู้กระทำผิดบ่อยครั้ง และผู้ที่เสพติดแอลกอฮอล์ ออกจากกันเพื่อจะได้มีมาตรการที่เหมาะสมและสามารถฟื้นฟูคนได้จริง

- รัฐบาลควรมีการพิจารณารูปแบบการจัดสรรงบประมาณที่มีความยืดหยุ่นต่อการดำเนินการทั้งในด้านการอบรมและกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มากขึ้น เนื่องจากความไม่แน่นอนของผู้กระทำความผิดในแต่ละปีของแต่ละจังหวัด เพราะงานฟื้นฟูเป็นงานปลายน้ำซึ่งขึ้นกับผลของการทำงานในกระบวนต้นน้ำ นั่นคือ การบังคับใช้กฎหมาย กระบวนการกลางน้ำ อย่าง การตัดสินของผู้พิพากษา ทำให้ในแต่ละช่วงเวลา ในแต่ละพื้นที่ อาจมีความแตกต่างกัน เช่น ช่วงเทศกาล 7 วันอันตรายจะมีจำนวนผู้ได้รับการจับกุมสูง หรือในบางพื้นที่อย่างเมืองท่องเที่ยว ผู้ได้รับการจับกุมอาจไม่ได้อยู่ในพื้นที่ และอาจเลือกไปรับการคุมประพฤติที่ภูมิลำเนาที่อยู่จริง ทำให้จำนวนคนต้องงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรมีความไม่แน่นอน รัฐควรพิจารณาในรูปแบบของทุนหมุนเวียน ภายใต้ มาตรา 18 แห่งพ.ร.บ. เงินคงคลัง 2491 ภายใต้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูผู้ถูกคุมประพฤติ เช่นเดียวกับกองทุนเพื่อการช่วยเหลือเยียวยานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ของกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา โดยมีกรมคุมประพฤติเป็นผู้บริหารกองทุนในแต่ละปี และต้องคืนให้กับภาครัฐเมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณ

5.2.2 ข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานหลักสูตรและการจัดการ

- จากการทบทวนการจัดการอบรมเพื่อฟื้นฟูผู้คุมประพฤติจาก เมาแล้วขับ ซึ่งให้เห็นถึงความจำเป็นในการกำหนดมาตรฐานของหลักสูตรให้สอดคล้องกับระดับของปัญหาเมาแล้วขับ ที่มีทั้งผู้ที่เพิ่งกระทำความผิด ผู้กระทำผิดซ้ำเพราะไม่เกรงกลัว และผู้ที่เสพติดแอลกอฮอล์ ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานการอบรมและฟื้นฟูในต่างประเทศดังที่ได้ทบทวนไว้ในบทที่ 3 ของรายงานฉบับนี้

- นอกจากการพัฒนามาตรฐานหลักสูตรแล้วควรมีการพัฒนามาตรฐานที่มหาวิทยาลัย เพื่อให้มีความเข้าใจถึงวัตถุประสงค์และเป้าหมาย โดยจากการสัมภาษณ์ชี้ให้เห็นว่านอกจากเนื้อหา แล้ว ยังต้องมีจิตวิทยาควบคู่ไปด้วยเช่นเดียวกัน และจำเป็นต้องคำนึงถึงความรู้สึกของผู้เข้าอบรมซึ่งอาจแตกต่างจากผู้เข้าฟังการอบรมธรรมดาโดยทั่วไป โดยตัวอย่างการพัฒนาที่มหาวิทยาลัยแบบมีอาชีพ ได้แก่การพัฒนาทีมของเครือข่ายเมาแล้วขับ โดยมูลนิธิเมาแล้วขับ ซึ่งสามารถนำมาพัฒนาให้เป็นต้นแบบได้ หรืออาจมีการพัฒนาต้นแบบจากกลุ่มอื่นๆ โดยคำนึงถึงความเป็นมืออาชีพของวิทยาการเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการอบรม

- อย่างไรก็ตามการพัฒนาให้เกิดเป็นมืออาชีพ มีมาตรฐาน และเกิดผลสัมฤทธิ์ จำเป็นจะต้องคำนึงถึงความยั่งยืนในการทำงานของผู้ให้การอบรมด้วย ในส่วนของเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ จากการวิเคราะห์ภาระงานและรูปแบบการทำงานอาจมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการ ระยะเวลาในการทำงาน ให้สอดคล้องกับผู้เข้ารับการอบรมได้ อาจพิจารณาทางเลือกอื่นๆ เช่น การจัดหาที่มหาวิทยาลัยจากเครือข่ายเมาแล้วขับเข้ามาเป็นผู้อบรม โดยหางบประมาณเข้ามาสนับสนุนวิทยากรเหล่านั้น โดยใช้แนวคิดประชารัฐ ดึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนที่กฎหมายกำหนดให้ต้องจ้างผู้พิการ สามารถจ้างผู้พิการเพื่อมาทำงานเป็นวิทยากรให้กับหลักสูตรการอบรมได้ โดยถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของงานด้าน CSR ขององค์กร สำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ และผู้เสพติด ควรมีการพัฒนาหลักสูตรเฉพาะที่มีผู้เชี่ยวชาญโดยตรงเข้ามารับผิดชอบในการอบรม และหาวิธีการป้องกันการย้อนกลับไปทำผิด ควบคู่ไปกับการบำบัดการเสพติดไปพร้อมๆ กัน โดยหลักสูตรดังกล่าวควรพัฒนาให้เป็นหลักสูตรที่ผู้กระทำผิดต้องจ่ายเงินค่าเข้าอบรมในหลักสูตร ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการป้องปรามด้วยมาตรการทางการเงินได้อีกวิธีหนึ่งด้วย

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมคุมประพฤติ. (2559). สถิติผู้เมาแล้วขับช่วงปีใหม่ 2559 เกือบ 3,500 ราย. สืบค้นเมื่อ 23
พฤษภาคม 2559, จาก [http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER2/
DRAWER030/GENERAL/DATA0000/00000315.PDF](http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER2/DRAWER030/GENERAL/DATA0000/00000315.PDF)

ภาษาอังกฤษ

Department of Health Care Service. Fact Sheet: An Overview of California's Driving Under the
Influence Program (2013) Retrieved October 10, 2016, from
[URL:http://www.dhcs.ca.gov/provgovpart/Pages/SUD-ProvPartners.aspx](http://www.dhcs.ca.gov/provgovpart/Pages/SUD-ProvPartners.aspx)

Driving & Vehicle Standards Agency. Drink-Drive Rehabilitation Scheme Course Syllabus:
Safety Standard Service. Retrieved October 9, 2016, from [URL:http://www.gov.uk/dvsa](http://www.gov.uk/dvsa)

EUROCARE.(2009). Drinking and Driving in Europe: Advocacy for The Prevention of Alcohol
related Harm in Europe, A Eurocare Report to the European Union.

Evalyn Maurski, and Daya Withaneachi&Scott Kelly. (2013). The NSW Sober Driver Program:
Recidivism rates and program parameters. Roads and Traffic Authority NSW. (2013).
120–127

Gavan Palk, Michelle Fitts, Hollie, Wilson, Mary Sheehan, Darren Wishart, and Suan Taylor.
(2015). Drink Driver Rehabilitation and New Developments. Australasian Road Safety
Conference (2015).

Government of South Australia. Driving Laws, Offences, Fines and Penalties.
Retrieved October 15, 2016, From [URL:https://www.sa.gov.au/topics/transport-travel-
and-motoring/driving-offences-and-penalties/driving-laws-offences-and-penalties](https://www.sa.gov.au/topics/transport-travel-and-motoring/driving-offences-and-penalties/driving-laws-offences-and-penalties)

Government of South Australia. Road Rules Offences and Penalties. Retrieved November 1st,
2016, From [URL:http://mylicence.sa.gov.au/road-rules/offences-and-penalties](http://mylicence.sa.gov.au/road-rules/offences-and-penalties)

- Howells, Kevin, and Andrew Day. (1998). The Rehabilitation of Offenders : International Perspectives Applied to Australian Correctional Systems. Australian Institute of Criminology. Trends and Issues in Crime and Criminal Justice 112 (1998)1–6.
- Lei Nam Driving School. Driving Improvement Course. Retrieved November 15, 2016, from URL:http://www.leinam.com.hk/leinam_eng/index.html
- Payne, Jason. Recidivism in Australia: Findings and Future Research. (2007). AIC Research and Public Policy Series 80 (2007) 140.
- Richards, Kelly. (2014). Effective drink driving prevention and enforcement strategies: Approaches to improving practice. Article No. 472 (February, 2014).Trends & Issues in crime and criminal justice. Australia Institute of Criminology.419 (2011): 1–4.
- Rich Stim, Attorney. California Drunk Driving Fines & Penalties. Retrieved October 19, 2016 from, URL:<http://dui.drivinglaws.org/california.php>
- Rider, Raames. (2006). The Impact of a Novel Educational Curriculum for First-Time DUI Offenders on Intermediate Outcomes Relevant to DUI Recidivism. Accident Analysis and Prevention 38.3 (2006): 482–489.
- Robertson, Angela. (2009). The Impact of Remedial Intervention on 3-Year Recidivism among First-Time DUI Offenders in Mississippi. Accident Analysis and Prevention 41.5 (2009): 1080–1086.
- Shouse California Law Group. The Court Process in California DUI Cases. Retrieved November 10, 2016, From URL:<http://www.shouselaw.com/DUI-process.html>
- Transport Department. The Government of the Hong Kong Special Administrative Region. Retrieved November 11, 2016 from, [URL:http://www.td.gov.hk/en/road_safety/safe_motoring_guides/drink_driving/index.html](http://www.td.gov.hk/en/road_safety/safe_motoring_guides/drink_driving/index.html)
- Trimboli, Lily, and Nadine Smith. (2009). Drink-Driving and Recidivism in NSW. Crime & Justice Bulletin 135 (2009): 1–16.
-

ภาคผนวก ก

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

“โครงการการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับ
พฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมาย กรณีเมาแล้วขับ”

วันพฤหัสบดีที่ 2 กุมภาพันธ์ 2560 เวลา 13.00 – 16.30 น.

ณ ห้องอโหนดาด โรงแรมอมารี ดอนเมืองกรุงเทพฯ

1. รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1) นายพยนต์ สินธุนาวา | กรมคุมประพฤติ |
| 2) นายสุรสิทธิ์ ศิลปะงาม | มูลนิธิเมาไม่ขับ |
| 3) นายประศม สุขแสวง | มูลนิธิเมาไม่ขับ |
| 4) นายเจษฎา แยมสบาย | มูลนิธิเมาไม่ขับ |
| 5) นายศักดา บุญสุขศรี | มูลนิธิเมาไม่ขับ |
| 6) นายลิขิต เลานุกรนากร | มูลนิธิเมาไม่ขับ |
| 7) พ.ต.อ.สุรศักดิ์ เลหาพิบูลย์กุล | กองบัญชาการตำรวจ (บช.ต.) |
| 8) พ.ต.ท.อมรชัย ลีลาขจรจิตร | กองบังคับการปราบปรามการกระทำผิด
เกี่ยวกับอาชญากรรมทางเทคโนโลยี |
| 9) นพ.ดุสิต ลิขนะพิชิตกุล | กรมสุขภาพจิต |
| 10) นพ.ชนะพงศ์ จินวงษ์ | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
(ศวปถ.) |
| 11) นายสโรชพันธุ์ สุภาวรรณ | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
(ศวปถ.) |
| 12) นายสุเมธนาท กลีบบัว | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
(ศวปถ.) |

2. ภาพการประชุมรับฟังความคิดเห็น



การนำเสนอข้อค้นพบจากการเก็บข้อมูลภาคสนามของประเทศไทย
(โดย รองศาสตราจารย์ ดร.จักษุ พันธุ์ชูเพชร)



การรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม