

ความรับผิดชอบกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับ¹

ทองพล คำสุข²

ประเทศไทยโดยกรมขนส่งทางบกได้มีการเก็บสถิติการการจดทะเบียนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ไว้ในทุก ๆ เดือน ซึ่งในอัตราการจดทะเบียนรถทุกประเภท โดยจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 30 เมษายน 2567 รวมทั้งสิ้น 44,584,973 คัน โดยรถยนต์ที่มีบทบาทสำคัญต่อการใช้ชีวิตประชากรไทย คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.) ซึ่งแม้จะมีจำนวนการจดทะเบียนสะสมเป็นอันดับสองรองจากรถจักรยานยนต์ แต่รถยนต์ก็มีความสำคัญมากที่สุดในระดับต้น ๆ ที่ประชากรไทยส่วนใหญ่นิยมเลือกใช้งานรถยนต์ประเภทนี้ ด้วยปัจจัยหลายอย่างไม่ว่าจะเป็นเพราะสมรรถภาพรถ มีความอเนกประสงค์ มีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสบาย ปัจจุบันรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.) กรมการขนส่งทางบกได้จัดเก็บสถิติการจดทะเบียนรถยนต์ทั่วประเทศ มีการจดทะเบียนสะสมจำนวนทั้งสิ้น 11,975,537 คัน ปัจจุบันในทวีปยุโรปได้มีการวิจัยและพัฒนานำระบบอิเล็กทรอนิกส์การขับเคลื่อนรถยนต์โดยอัตโนมัติแบบไร้คนขับมาติดตั้งภายในรถยนต์ในระดับที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องควบคุมขับขี่ด้วยตนเอง แต่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ขับเคลื่อนรถยนต์อัตโนมัติเข้ามาช่วยทำหน้าที่ควบคุมขับขี่แทนการขับขี่โดยมนุษย์ แต่เมื่อไม่นานมานี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาในเมืองวิลลิสตัน รัฐฟลอริดา ประเทศอเมริกา ได้มีการอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ยี่ห้อหนึ่งที่เกิดขึ้นบริเวณบริเวณแยกถนนหลวง ในเมืองวิลลิสตัน มีผู้ขับขี่อายุ 40 ปี³ ขับรถยนต์ดังกล่าวโดยเปิดระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ ก่อนถึงแยกมีรถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่กำลังเลี้ยวขวางถนนอยู่ ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติของรถยนต์ไม่สามารถแยกแยะระหว่างด้านข้างของรถยนต์บรรทุกซึ่งมีสีขาวกับท้องฟ้าที่ค่อนข้างสว่างได้ ทำให้ระบบไม่สั่งการให้หยุดรถยนต์ทำให้รถยนต์พุ่งชนและรอดผ่านได้ท้องรถบรรทุกเข้าไปได้ขอบล่างของส่วนพวงทำให้หลังการชนรถขาดออกทั้งแผ่น รถยนต์ไหลไปจอดนิ่งห่างจากจุดเกิดเหตุหลายร้อยฟุต ส่วนผู้ขับขี่เสียชีวิตทันทีในที่เกิดเหตุ สาเหตุเกิดจากความผิดพลาดในระบบประมวลผลของรถยนต์จากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของผู้ผลิตที่ไม่ได้แจ้งเตือนถึงความผิดปกติให้ผู้ขับขี่ทราบ⁴ ถ้าเหตุนี้ไม่เพียงแต่ทำให้ผู้ขับขี่เสียชีวิตแต่ยังทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตร่างกายอนามัยทรัพย์สินของบุคคลภายนอกตามท้องถนน

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ความรับผิดชอบกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ พิมพ์ใจ รื่นเรือง และกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปริดา ไชยนิรันดร์ และรองศาสตราจารย์ ดร. ปวีศร เลิศธรรมเทวี

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนภูมิภาค) คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³ Tesla Model S, เปิดโหมด Autopilot เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเป็นครั้งแรก คนขับเสียชีวิตทันที. [Online].

Available URL: <https://www.blognone.com/node/82888>. 2559 (มิถุนายน,20).

⁴ NGThai. รถยนต์ไร้คนขับ เทคโนโลยีแห่งอนาคตที่เป็นประโยชน์หรือความเสี่ยง, [Online]. Available URL:

เห็นได้ว่า ปัจจุบันมีการพัฒนารถยนต์ไร้คนขับเชื่อว่าประโยชน์สูงสุดของมันคือ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งมักเกิดจากมนุษย์ อีกทั้งยังสามารถแบ่งเบาภาระในชีวิตประจำวันของมนุษย์ได้อีกทางหนึ่ง โดยเฉพาะผู้สูงอายุซึ่งมักมีอุปสรรคในการขับรถเนื่องจากข้อจำกัดทางร่างกาย และทำให้รถยนต์ขับเคลื่อนได้ตามกฎจราจร การสัญจรสะดวก การจราจรไม่ติดขัด เพราะรถทุกคันสามารถขับเคลื่อนได้อย่างเป็นระเบียบด้วยระบบไร้คนขับ ทั้งนี้ยังช่วยให้คนพิการ เช่น คนพิการทางสายตาสามารถใช้รถยนต์ได้ง่ายและปลอดภัยต่อพวกเขา หากในอนาคตในประเทศไทยได้มีการนำรถยนต์ไร้คนขับมาใช้ย่อมจะส่งผลให้รถยนต์ไม่ต้องมีคนขับ หรือบทบาทของคนขับนั้นน้อยลง และสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น ซึ่งอาจเกิดปัญหาจากความผิดพลาดของระบบยานยนต์ไร้คนขับ ชิ้นส่วน หรืออุปกรณ์ของรถยนต์ไร้คนขับ หรือสภาพของท้องถนน จะเห็นได้ว่าปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังไม่ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่มีการนำรถยนต์ไร้คนขับ จึงเป็นประเด็นในการศึกษาครั้งนี้ โดยผู้ศึกษาจะได้ศึกษาประเด็นปัญหาดังนี้

ประการแรก ปัญหาความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับ

การวิเคราะห์ในประเด็นนี้ได้พิจารณาเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ขับขี่รถยนต์ไร้คนขับ เนื่องจากรถยนต์ไร้คนขับมีความแตกต่างกับการควบคุมรถยนต์ในปัจจุบันที่ยังเป็นความสามารถหรือหน้าที่ในการบังคับควบคุมรถยนต์ของมนุษย์ ดังนั้น การใช้ทฤษฎีของความรับผิดชอบในทางละเมิดที่ใช้อยู่ปัจจุบันนี้อาจไม่เหมาะสมกับกรณีความรับผิดชอบของผู้ควบคุมรถยนต์ไร้คนขับ จากการศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคแรก บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้น เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มิไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาศัยกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย”⁵

บทบัญญัติมาตรา 437 นี้เป็นความรับผิดชอบอันเกิดจากข้อสันนิษฐานของกฎหมายเรียกว่า “ความรับผิดชอบเด็ดขาด” โดยผู้รับผิดชอบไม่ต้องมีการกระทำความผิดหรือมีการกระทำ แม้มิได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ ที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก เนื่องจากมีแนวความคิดว่า ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราย ดังนั้นเมื่อยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลภายนอก ผู้ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่เดินด้วย

<https://ngthai.com/auto/19152/isselfdrivingcarsafety/2019> (พฤษภาคม,3)

⁵ ธนาคารกรุงเทพ,ยานยนต์ไร้คนขับ' โลกใบใหม่แห่งวงการยานยนต์. [Online]. Available URL:

<https://www.bangkokbanksme.com/en/autonomous-car-new-world-of-automotive,2564> (พฤษภาคม,3)

⁶ จี๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด.พิมพ์ครั้งที่ 2. (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522).

กำลังเครื่องจักรกล หรือทรัพย์สินอันตราย ย่อมจะต้องรับโทษที่เกิดขึ้น นอกจากนั้นข้อสันนิษฐานของกฎหมายดังกล่าว บัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอกจากความเสียหายอันเกิดจากการใช้ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หรือทรัพย์สินอันตราย เพราะถือว่าผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลอยู่ในฐานะที่จะดูแลยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายได้ใกล้ชิดกว่าบุคคลอื่น⁷

เมื่อนำมาพิจารณากับเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับที่เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเอง หรือทำงานด้วยตนเอง (Autonomy) ที่มีระดับ 0 ถึง ระดับ 4⁸ เป็นการวิเคราะห์ความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ขับขี่รถยนต์ไร้คนขับ ที่เป็นเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับที่เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเอง ระดับ 4 ซึ่งเมื่อได้พิจารณากับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ที่กำหนดให้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบนั้น จะต้องเป็นผู้ที่ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ดังนั้นในส่วนของผู้ขับขี่รถยนต์ไร้คนขับ ที่เป็นเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับ 4 (HIGH AUTOMATION) ที่เป็นการขับขี่ของระบบคอมพิวเตอร์ด้วยตนเอง ย่อมไม่มีบุคคลผู้ควบคุมดูแลในการบังคับกำลังยานยนต์ ดังนั้นหากรถยนต์ไร้คนขับดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น เช่นนี้ก็ไม่สามารถจะเอาผิดแก่ผู้ใดได้ เนื่องจากรยนต์คันดังกล่าวไม่มีผู้ควบคุมดูแลในการบังคับกำลังยานยนต์ เมื่อพิจารณาคำพิพากษาฎีกาที่ 2659/2524 ผู้ครอบครองตามความหมายของ มาตรา 437 หมายถึง ผู้ที่ใช้ยานพาหนะนั้นในฐานะเป็นผู้ยึดถือในขณะเกิดควาย่อมเสียหาย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งหมายถึง ผู้ที่ได้ครอบครองยานพาหนะนั้นอยู่ในขณะเกิดเหตุ

หากพิจารณาความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับ ซึ่งเป็นเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับ 4 (HIGH AUTOMATION) ย่อมถือว่าไม่เป็นความหมายของผู้ครอบครองตามความหมายของมาตรา 437 ที่คำพิพากษาฎีกาที่ 2659/2524 วางหลักไว้ ผลส่งให้หากเกิดอุบัติเหตุจากรยนต์ไร้คนขับจึงไม่อาจนำมาตรา 437 มาปรับใช้เพื่อให้มีบุคคลมารับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

ดังนั้น หากประเทศไทยจะต้องมีการนำรถยนต์ไร้คนขับ ซึ่งเป็นเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับ 4 (HIGH AUTOMATION) มาใช้เพื่อต้องการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ย่อมจะต้องมีการบัญญัติกฎหมายให้ชัดเจนเพื่อรองรับกรณีดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

ข้อเสนอแนะ ควรตราพระราชบัญญัติเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับ และบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับ ดังนี้ “เจ้าของรถยนต์ไร้คนขับจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่รถยนต์ไร้คนขับนั้น

⁷ ฤกษ์ชัย เพชรมณี, ความรับผิดชอบแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากรยนต์ไร้คนขับ, เอกสารวิชาการรายบุคคลนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม หลักสูตร “ผู้พิพากษาหัวหน้าศาล” รุ่นที่ 19 วิทยาลัยข้าราชการตุลาการศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2563, หน้า 20

⁸ พิเชษฐ เปี่ยมมีสมบุญ. “ปัญหากฎหมายความรับผิดชอบทางกฎหมายแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559. หน้า 12-18.

ความเสียหาย หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน แต่ไม่รวมถึงความเสียหายต่อตัวรถยนต์ไร้คนขับ”

ประการที่สอง ปัญหาความรับผิดทางอาญาของผู้ขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับ

จากการศึกษาเกี่ยวกับเทคโนโลยีของรถยนต์ไร้คนขับ ที่ปราศจากผู้ควบคุมการทำงานหลังพวงมาลัยออกขับขึ้นได้บนท้องถนนนั้น จึงเป็นประเด็นในการศึกษาหัวข้อปัญหาความรับผิดทางอาญาของผู้ขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับ จากการศึกษาโครงสร้างความรับผิดทางอาญานั้นมีองค์ประกอบความผิด มี 2 ส่วน คือ องค์ประกอบภายนอก ได้แก่ ผู้กระทำ ลักษณะการกระทำ กรรมของการกระทำ ผลของการกระทำ ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล และองค์ประกอบภายใน ได้แก่ เจตนา ประมาท อีกทั้ง องค์ประกอบภายในอื่น ๆ เช่น เหตุฉงใจ หรือเจตนาพิเศษ จะเห็นได้ว่า ข้อพิจารณาประการแรกที่จะให้บุคคลต้องความรับผิดทางอาญานั้นจะต้องพิจารณาเกี่ยวกับการกระทำ และการกระทำโดยประมาทสำหรับรถยนต์ไร้คนขับหากก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น รถยนต์ไร้คนขับพุ่งชนผู้อื่นถึงแก่ความตาย อาจเกิดปัญหาเกี่ยวกับข้อพิจารณาความรับผิดทางอาญาของผู้ขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับ

ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 บัญญัติไว้ว่า “บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาที่ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาทในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา...” ในประเด็นนี้จึงจะต้องวิเคราะห์กรณีที่รถยนต์ไร้คนขับที่ประมาท

1) ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท”

2) ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส มาตรา 300 บัญญัติว่า ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส...”

3) ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย มาตรา 390 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุ ให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ”

เมื่อพิจารณาฐานความผิดดังกล่าวเห็นได้ว่า บุคคลที่จะรับผิดทางอาญาตามมาตรา 291 มาตรา 300 และมาตรา 390 นั้น ในส่วนของผู้กระทำความกฎหมายใช้คำว่า “ผู้ใด” ซึ่งหมายความว่า จะเป็นใครก็ได้ไม่จำกัด แต่หากกฎหมายมุ่งที่จะลงโทษบุคคลใดโดยเฉพาะก็จะระบุโดยชัดเจนในบทบัญญัตินั้น ๆ สำหรับความผิดมาตรา 291 มาตรา 300 และมาตรา 390 นั้นจะต้องเป็นผู้ที่ขับขี่รถยนต์ และขณะที่กระทำโดยประมาท ซึ่งความหมายกระทำโดยประมาท ปรากฏในมาตรา 59 วรรคสี่ คือ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา

แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจำเป็นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และ
ผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่⁹

การกระทำที่ปราศจากความระมัดระวัง เช่น ขับรถออกจากไหล่ถนน แล้วเลี้ยวขวาทันทีโดยไม่ดูรถ
ที่แล่นมาในทางเดินรถ ทำให้รถที่วิ่งมาตามช่องทาง หยุดรลไม่ทันเลยชนท้าย คนขับรถบรรทุกประมาณไม่
ระมัดระวัง หรือขับรถโดยสารในช่องทางที่ 2 แล้วเบนหัวรถเข้าช่องทางที่ 1 โดยกะทันหันและไม่ให้
สัญญาณทำให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งมาในช่องทางที่ 1 ไม่ทันระวังเลยชนท้ายเป็นเหตุให้คนตายคนขับรถ
โดยสารประมาณ เป็นต้น แต่ถ้าในภาวะเช่นนั้นสามารถใช้ความระมัดระวังได้ แต่ไม่ใช้ก็เป็นประมาทได้
เช่น เห็นรถแล่นสวนทางมาในลักษณะผิดปกติ คือแล่นกินทางด้วยความเร็วสูงและสายไปมาตั้งแต่ระยะ 50
เมตร ควรชะลอความเร็วหรือหลบเข้าข้างทางเสียก่อนแต่ไม่หยุด เมื่อเข้าใกล้จึงหยุดไม่ทันเกิดชนกันขึ้นมี
คนตาย ดังนี้ ตามวิสัยและพฤติการณ์สามารถใช้ความระมัดระวังได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ จึงเป็น
ประมาท

จากการศึกษารถยนต์ไร้คนขับที่เป็นเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับ 4 (HIGH
AUTOMATION) จะเป็นการขับขี่ของระบบคอมพิวเตอร์ด้วยตนเอง และจากการศึกษาในบทที่ 2 เกี่ยวกับ
สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับไว้ เช่น¹⁰

1. อุปกรณ์ไม่ทำงาน (HARDWARE FAILURE) เป็นกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้งานยานพาหนะที่
ขับเคลื่อนด้วยตนเองมีปัญหา ที่เครื่องตรวจจับ (SENSOR) ไม่ทำงานอย่างถูกต้อง
2. โปรแกรมซอฟต์แวร์ไม่ทำงาน (SOFTWARE FAILURE) เป็นกรณีที่โปรแกรมซอฟต์แวร์ที่
ติดตั้งมาจากรถยนต์ทำงานไม่ถูกต้อง จึงทำให้เกิดการลื่นไถลออกนอกถนน
3. ระบบสื่อสารไร้สายล่ม (WIRELESS NETWORK COLLAPSE) การทำงานของรถยนต์ไร้
คนขับจะขึ้นอยู่กับข้อมูลที่รถได้รับและเกิดการประมวลผลข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นนั้นจะไม่ได้เกิดขึ้นจากบุคคลที่ขับรถ หรือชี้รถแต่
อย่างใด เนื่องจากรถยนต์ไร้คนขับไม่มีบุคคลผู้ควบคุมดูแลในการบังคับกำลังยานยนต์ อีกทั้งการกระทำ
ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้น ผลจะต้องเกิดจากการประมาท หรือต้องเป็นผล
โดยตรงจากการกระทำโดยประมาท ถ้าผลที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยประมาท หรือไม่ใช่ว่าผล
โดยตรงจากการกระทำโดยประมาท ผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3194/2556 โจทก์
ทั้งสองบรรยายฟ้องเกี่ยวกับการกระทำประมาทของจำเลยว่า ขณะเกิดเหตุจำเลยขับรถด้วยความเร็วและ

⁹ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ วัฒนรัตน์ บุญมี ,กฎหมายอาญา ภาคความผิด และลหุโทษ, (กรุงเทพฯ:สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2566), หน้า 196.

¹⁰ ภูมินทร์ บุตรอินทร์. รายงานฉบับสมบูรณ์ ประเด็นท้าทายทางด้านกฎหมายในยุค IOTs : ศึกษากรณีความ รับผิดชอบจากการใช้งาน Smart Car. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ เสนอคณะกรรมการส่งเสริมงานวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2563. หน้า 12-13.

เปลี่ยนช่องเดินรถโดยกะทันหัน เข้าไปเกี่ยวชนรถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายขับในช่องเดินรถของผู้ตาย เป็นเหตุให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย แต่ทางพิจารณาโจทก์ทั้งสองนำสืบว่า ก่อนเกิดเหตุมีรถจักรยานยนต์ที่ขับคู่กันมา เบียดรถจักรยานยนต์ที่ผู้ตายขับล้มลงในช่องเดินรถช่องที่ 1 ขณะผู้ตายกำลังจะลุกขึ้น จำเลยซึ่งขับรถตามหลังมาในช่องเดินรถที่ 2 ได้เปลี่ยนช่องเดินรถเข้ามาในช่องเดินรถที่ 1 โดยขณะขับรถจำเลยกำลังใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่พูดคุย เป็นเหตุให้รถยนต์ที่จำเลยขับชนผู้ตาย ดังนี้ เหตุที่ผู้ตายขับรถจักรยานยนต์เสียหลักล้มลงไม่ได้เกิดจากการที่จำเลยขับรถเปลี่ยนช่องเดินรถมาเกี่ยวชนตามที่โจทก์ทั้งสองบรรยายฟ้อง และขณะที่จำเลยขับรถพุ่งเข้าชนนั้น ผู้ตายและรถของผู้ตายล้มลงบนถนนแล้ว มิใช่ผู้ตายกำลังขับรถจักรยานยนต์อยู่บนถนนตามที่โจทก์ทั้งสองบรรยายฟ้อง รวมทั้งข้อที่โจทก์ทั้งสองนำสืบว่าจำเลยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่พูดคุยในขณะที่ขับรถนั้น โจทก์ทั้งสองก็ไม่ได้กล่าวในฟ้อง ข้อเท็จจริงที่โจทก์ทั้งสองนำสืบเกี่ยวกับการกระทำประมาทของจำเลยดังกล่าวจึงไม่ใช่ข้อเท็จจริงอันเป็นการกระทำโดยประมาทของจำเลยตามที่โจทก์ทั้งสองบรรยายมาในฟ้อง ต้องห้ามมิให้ศาลพิพากษาตาม ป.วิ.อ. มาตรา 192 วรรคหนึ่ง

ดังนั้น จากการวิเคราะห์ประเด็นความรับผิดชอบทางอาญาตามมาตรา 291 มาตรา 300 และมาตรา 390 นั้น จะต้องเป็นผู้กระทำที่หมายถึงต้องเป็นผู้ที่ขับขี่ยานยนต์ และขณะที่กระทำโดยประมาท แต่รถยนต์ไร้คนขับที่เป็นเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับ 4 (HIGH AUTOMATION) จะเป็นการขับขีของระบบคอมพิวเตอร์ด้วยตนเอง ย่อมไม่มีบุคคลผู้ควบคุมดูแลในการบังคับกำลังยานยนต์ กรณีจึงไม่อาจสามารถลงโทษบุคคลในความรับผิดชอบทางอาญาตามมาตรา 291 มาตรา 300 และมาตรา 390 ได้

ข้อเสนอแนะ ควรตราเป็นพระราชบัญญัติเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับ และบัญญัติความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับ ดังนี้ “ผู้ใดมีหน้าที่ควบคุมระบบรถยนต์ไร้คนขับ กระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท”

ประการที่สาม ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ (ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้จำหน่าย)

โดยวิเคราะห์ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยพระราชบัญญัตินี้ถูกตราขึ้นมีเหตุผลในการประกาศใช้ว่า โดยที่สินค้าในปัจจุบันไม่ว่าจะผลิตภายในประเทศหรือนำเข้า มีกระบวนการผลิตที่ใช้ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสูงขึ้นเป็นลำดับการที่ผู้บริโภคจะตรวจพบว่าสินค้าไม่ปลอดภัยกระทำได้นยาก เมื่อผู้บริโภคนำสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไปใช้ อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย จิตใจ หรือทรัพย์สินของผู้บริโภค หรือบุคคลอื่นได้ แต่การฟ้องคดีในปัจจุบันเพื่อเรียกค่าเสียหายมีความยุ่งยาก เนื่องจากภาระในการพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการกระทำผิดของผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าตกเป็นหน้าที่ของผู้ได้รับความเสียหายตามหลักกฎหมายทั่วไป เพราะยังไม่มีกฎหมายให้ความคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากสินค้า โดยกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากผู้ผลิตหรือผู้เกี่ยวข้องไว้โดยตรง

สำหรับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ ปรากฏอยู่ในมาตรา 5 วางหลักเกณฑ์ความรับผิด ดังนี้

(1) ผู้ประกอบการทุกคน ต้องร่วมกันรับผิดชอบผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

“ผู้ประกอบการ” ตามคำนิยามในมาตรา 4 หมายความว่า

- ผู้ผลิตและผู้ว่าจ้างให้ผลิต
- ผู้นำเข้า
- ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิตหรือผู้นำเข้าได้
- ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมาย ข้อความ หรือแสดงด้วยวิธี

ใดๆ อันมีลักษณะที่ทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต ผู้นำเข้า

ประเด็นนี้จะศึกษากรณีความรับผิดชอบของความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ (ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้จำหน่าย) แม้ว่าหากเกิดความเสียหายจากรถยนต์ไร้คนขับ มาตรา 5 วางหลักให้ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยก็ตาม แต่กระบวนการในการพิสูจน์จะต้องเป็นไปตาม มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ซึ่งกำหนดว่า “เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทน ตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด”

แสดงให้เห็นได้ว่า ตามมาตรา 6 ภาระการพิสูจน์ของผู้ได้รับความเสียหายจากสินค้าไม่ปลอดภัย หรือผู้ฟ้องคดีแทนต้องพิสูจน์ว่าได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ และการใช้หรือเก็บสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด การกำหนดภาระการพิสูจน์ให้เป็นหน้าที่ของผู้ได้รับความเสียหายจากสินค้าไม่ปลอดภัยในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น อาจเกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ได้รับความเสียหายจากสินค้าไม่ปลอดภัยในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับ เนื่องจากเมื่อศึกษาจากเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับ เช่น

1. ระบบประมวลผลปัญญาประดิษฐ์ (Deep Learning)

ระบบประมวลผลปัญญาประดิษฐ์ ทำหน้าที่เหมือนสมองของรถยนต์ไร้คนขับ เป็นระบบที่ทำให้รถยนต์อัตโนมัติสามารถตัดสินใจได้ด้วยตัวเอง จากการประมวลผลข้อมูลที่ได้รับมาจากระบบ Computer Vision

2. ระบบเชื่อมต่อระบบประมวลผลส่วนกลางเข้ากับระบบเครื่องจักรต่าง ๆ (Robotic) ระบบที่เชื่อมต่อระบบประมวลผลส่วนกลางเข้ากับระบบเครื่องจักรต่าง ๆ ในตัวรถ โดยทำหน้าที่เสมือนเส้นประสาทที่เชื่อมต่อสมองของมนุษย์เข้ากับแขนขาและส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย

3. ระบบแผนที่ (Navigation) ระบบแผนที่ซึ่งประกอบด้วยระบบการระบุตำแหน่งของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจากดาวเทียม และระบบแผนที่เสมือนจริงที่เก็บรวบรวมข้อมูลในคลังข้อมูลดิจิทัล

จะเห็นได้ว่า ระบบการทำงานของรถยนต์ไร้คนขับนั้นเป็นนวัตกรรมที่มีความล้ำสมัย การที่กำหนดให้ภาระการพิสูจน์เป็นหน้าที่ของผู้ได้รับความเสียหายจากสินค้าไม่ปลอดภัย ว่าได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ และการใช้หรือเก็บสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดาอาจจะกระทำไม่ได้โดยยาก ข้อเสนอแนะ แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ดังนี้ มาตรา 6 บัญญัติว่า “เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทน ตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ และการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด”

ควรแก้ไขโดยเพิ่ม วรรคสอง ข้อความดังนี้ “กรณีรถยนต์ไร้คนขับไม่ต้องพิสูจน์และการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา”

เอกสารอ้างอิง

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522
ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ วัฒนกรณ์ บุญมี ,กฎหมายอาญา ภาคความผิด และลหุโทษ, กรุงเทพฯ:สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2566.

ธนาคารกรุงเทพ,ยานยนต์ไร้คนขับ' โลกใบใหม่แห่งวงการยานยนต์. [Online]. Available URL:

<https://www.bangkokbanksme.com/en/autonomous-car-new-world-of-automotive,2564>

(พฤษภาคม,3)

ฤกษ์ชัย เพชรมณี, ความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับ, เอกสารวิชาการรายบุคคล
นี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม หลักสูตร “ผู้พิพากษาหัวหน้าศาล” รุ่นที่ 19 วิทยาลัยข้าราชการตุลา
การศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. 2563

ภูมินทร์ บุตรอินทร์. รายงานฉบับสมบูรณ์ ประเด็นท้าทายทางด้านกฎหมายในยุค IOTs : ศึกษากรณีความ
รับผิดจากการใช้งาน Smart Car. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ เสนอคณะกรรมการส่งเสริมงานวิจัย
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2563.

พิเชษฐ์ เปี่ยมมีสมบูรณ์. “ปัญหากฎหมายความรับผิดทางกฎหมายแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำ
เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย. 2559.

Tesla Model S, เปิดโหมด Autopilot เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเป็นครั้งแรก คนขับเสียชีวิตทันที. [Online].

Available URL: <https://www.blognone.com/node/82888>. 2559 (มิถุนายน,20).

NGThai. รถยนต์ไร้คนขับ เทคโนโลยีแห่งอนาคตที่เป็นประโยชน์หรือความเสี่ยง, [Online]. Available URL:

<https://ngthai.com/auto/19152/isselfdrivingcarsafety/2019> (พฤษภาคม,3)