



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 4 เดือนตุลาคม ถึง ธันวาคม 2568

การกำหนดมาตรการทางกฎหมายสำหรับปัญญาประดิษฐ์

ESTABLISHING LEGAL MEASURES FOR ARTIFICIAL INTELLIGENCE

ชัชพงษ์ เชื้อดี*

Chudtapong Chuedee*

หลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี

Bachelor of Laws Program, School of Law, Sripatum University-Chonburi Campus

*Corresponding Author: e-Mail: chudtapong.ch@chonburi.spu.ac.th

(Received: 2025, November 6; Revised: 2025, December 13; Accepted: 2025, December 23)

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มุ่งศึกษาปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายสำหรับปัญญาประดิษฐ์ที่ยังไม่มีขึ้นในประเทศไทยอย่างชัดเจน ทำให้เกิดความสับสนในการบังคับใช้กฎหมาย ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากระบบปัญญาประดิษฐ์ กฎหมายปัจจุบันไม่มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อรองรับการใช้งานปัญญาประดิษฐ์อย่างเป็นรูปธรรม เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ ทำให้ผู้ควบคุมหรือผู้ครอบครองทรัพย์สินที่มีการนำระบบปัญญาประดิษฐ์มาใช้ นั้น มีหน้าที่ในความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นตามหลักกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาที่มีอยู่ แม้จะเกิดจากความผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์ ก็ยังคงมีหน้าที่ในความรับผิดชอบ เพราะไม่มีกฎหมายกำหนดให้ผู้พัฒนาหรือผู้ประดิษฐ์ระบบปัญญาประดิษฐ์มารับผิดร่วมด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นชัดเจนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความผิดพลาดในการสร้างสรรค์ระบบปัญญาประดิษฐ์ขึ้นมา ซึ่งก็เป็นเรื่องยากในการพิสูจน์ เนื่องจากความซับซ้อนของการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ที่ยังไม่มีผลใช้บังคับสำหรับนำมาใช้กับระบบปัญญาประดิษฐ์ จึงเห็นควรมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายสำหรับปัญญาประดิษฐ์ที่จะนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์และเกิดความมั่นใจโดยเฉพาะ เพื่อความชัดเจนเกี่ยวกับความรับผิดที่เกิดจากความผิดพลาดจากการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับการพัฒนากฎหมายทางด้านเทคโนโลยีตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และระบบกฎหมายสากลที่มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายสำหรับระบบปัญญาประดิษฐ์

คำสำคัญ: มาตรการทางกฎหมาย; ปัญญาประดิษฐ์; ความรับผิด



ABSTRACT

This academic article examines the legal problems and obstacles concerning artificial intelligence (AI) in Thailand, where there is still no clear legal framework governing AI systems. The absence of specific legislation creates uncertainty when damage or harm is caused by AI. Current Thai law does not yet provide concrete legal measures to support or regulate the use of AI. As a result, when harm occurs through the use of an AI system, the owner or controller of the property in which the AI is used is responsible under existing civil and criminal law — even if the harm is caused by an error or malfunction of the AI system. At present, there is no legal provision that imposes liability on the developers or creators of the AI system. They will only be liable if it can be clearly proven that the damage resulted from faults in the design or development of the AI technology. In practice, such proof is extremely difficult due to the complexity and opacity of AI mechanisms and decision-making processes. Furthermore, the Product Liability Act B.E.2551 does not yet provide clear guidance on whether and how it should apply to damage caused by AI systems. This lack of clarity raises significant concerns regarding responsibility and legal certainty for victims, users, and businesses that deploy AI. Therefore, the law should establish specific legal measures for artificial intelligence, to ensure legal certainty, promote responsible use, and enhance public confidence. Clear rules relating to liability arising from AI malfunction are needed in order to harmonize the development of technology-related legislation with the Constitution of the Kingdom of Thailand and with international legal systems where AI-specific regulatory frameworks are already being considered or implemented.

Keywords: legal measures; artificial intelligence; liability

บทนำ

เทคโนโลยี AI หรือ Artificial Intelligence หรือที่เรียกว่า “ปัญญาประดิษฐ์” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่เข้ามาช่วยเหลือมนุษย์ และรวมถึงการทำงานในรูปแบบต่าง ๆ การทำงานของปัญญาประดิษฐ์ เป็นการทำให้คอมพิวเตอร์มีความสามารถคล้ายมนุษย์หรือเลียนแบบพฤติกรรมมนุษย์ซึ่งความแตกต่างระหว่าง AI และระบบคอมพิวเตอร์ในปัจจุบัน คือ คอมพิวเตอร์ต้องรับการสั่งงานจากโปรแกรมเป็นครั้งคราว แต่สำหรับ AI นั้นสามารถพัฒนาความสามารถให้เรียนรู้งานในอดีต เพื่อวิเคราะห์การทำงานใหม่ได้ด้วยตนเอง โดยไม่ได้รับคำสั่งจากมนุษย์ (คอราไลน์, ออนไลน์, 2567) ทำให้ปัญญาประดิษฐ์จะสามารถตัดสินใจได้เอง จาก



ฐานข้อมูลที่เกิดขึ้นในอดีต และรวมถึงความสามารถของเครื่องจักรที่เลียนแบบพฤติกรรมความฉลาดหรือปัญญาจากมนุษย์

ในยุคที่เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) กำลังเข้ามามีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล การกำกับดูแลการพัฒนาและการใช้งาน AI ด้วยกฎหมายและกฎระเบียบที่เหมาะสมจึงเป็นประเด็นที่หลายประเทศทั่วโลกให้ความสำคัญ เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการส่งเสริมนวัตกรรมและการคุ้มครองสิทธิและความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน ซึ่งสหภาพยุโรป (European Union: EU) ถือเป็นผู้นำในการวางกรอบกฎหมายเพื่อกำกับดูแล AI โดยมีความพยายามในการเสนอร่างกฎหมายพระราชบัญญัติ "Artificial Intelligence Act" (AI Act) ซึ่งจะเป็กฎหมายฉบับแรกของโลกที่กำหนดมาตรฐานการกำกับดูแล AI โดยตรง โดยกฎหมายฉบับนี้ได้ผ่านการอนุมัติจาก European Parliament เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2567 และได้ผ่านการอนุมัติร่างพระราชบัญญัติ "Artificial Intelligence Act" (AI Act) อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา โดยคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป (The Council of the EU) ซึ่งจะเริ่มทยอยมีผลบังคับใช้ในแต่ละหัวข้อตามกรอบระยะเวลาที่แตกต่างกันออกไป และจะมีผลบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบประมาณปี พ.ศ.2569 (จรรยา ชมศิริ, ออนไลน์, 2568) โดยร่างกฎหมาย EU AI Act มีจุดมุ่งหมายเพื่อกำหนดกรอบการกำกับดูแล AI ที่สร้างสมดุลระหว่างการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชน กับการส่งเสริมนวัตกรรมและการแข่งขันที่เป็นธรรม หัวใจสำคัญของ AI Act อยู่ที่การจัดระดับความเสี่ยงของระบบ AI (risk-based approach) แบ่งเป็น 4 ระดับ ดังนี้

1. ระดับที่มีความเสี่ยงต่ำมาก (minimal risk) เป็นระบบ AI ที่ให้อิสระแก่ผู้พัฒนาในการใช้งานและนำไปใช้ประโยชน์โดยไม่มีการกำกับดูแลอย่างเฉพาะเจาะจง เพราะมีความเสี่ยงต่ำมาก ตัวอย่างเช่นระบบกรองสแปมหรืออีเมลขยะ สำหรับระบบเหล่านี้ การพัฒนาและใช้งานสามารถดำเนินการได้อย่างอิสระ เพียงแค่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายทั่วไปและหลักการพื้นฐานของจริยธรรม AI เท่านั้น

2. ระดับที่มีความเสี่ยงต่ำหรือจำกัด (limited risk) เป็นระบบ AI ที่มีความเสี่ยงต่อผู้ใช้ในระดับต่ำ ข้อกำหนดจึงไม่เข้มงวดมากนัก ตัวอย่างเช่น แชทบอทหรือระบบตอบคำถามอัตโนมัติ ที่ไม่ได้เก็บข้อมูลส่วนบุคคลและไม่มีอำนาจตัดสินใจสำคัญใดๆ เพียงแค่สร้างปฏิสัมพันธ์กับผู้ใช้หรือให้ข้อมูลทั่วไป ระบบเหล่านี้มีภาระผูกพันเพียงการแจ้งให้ผู้ใช้ทราบว่ากำลังติดต่อกับ AI ไม่ใช่มนุษย์จริง เพื่อป้องกันความสับสนหรือความเข้าใจผิด

3. ระดับที่มีความเสี่ยงสูง (high risk) เป็นระบบ AI ที่มีความเสี่ยงสูงต่อสุขภาพ ความปลอดภัย และสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชน จึงต้องมีการกำกับดูแลอย่างเข้มงวด ตัวอย่างเช่น ระบบคัดเลือกผู้สมัครงาน (recruitment AI) ที่วิเคราะห์คุณสมบัติและความเหมาะสมของผู้สมัครจากใบสมัคร ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเลือกปฏิบัติและปิดกั้นโอกาสการจ้างงานอย่างไม่เป็นธรรม ระบบเหล่านี้จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เข้มงวด เช่น ต้องผ่านการประเมินความเสี่ยงอย่างละเอียด การจัดทำเอกสารอธิบายกระบวนการตัดสินใจของระบบ การกำกับดูแลโดยมนุษย์ และการเปิดเผยข้อมูลที่จำเป็น



4. ระดับที่มีความเสี่ยงที่ยอมรับไม่ได้ (unacceptable risk) เป็นระบบ AI ที่มีความเสี่ยงสูงมากจนถึงขั้นยอมรับไม่ได้ เนื่องจากสร้างอันตรายหรือผลกระทบเชิงลบอย่างร้ายแรง ทำให้ถูกห้ามใช้งานโดยเด็ดขาด ตัวอย่างเช่น ระบบระบุตัวตนด้วยข้อมูลชีวมิติ (เช่น ใบหน้า ลายนิ้วมือ) แบบเรียลไทม์ในพื้นที่สาธารณะ ซึ่งละเมิดสิทธิความเป็นส่วนตัวและเสรีภาพในการเคลื่อนไหวของบุคคล (ยกเว้นเพื่อประโยชน์สาธารณะบางประการ เช่น การสืบสวนอาชญากรรม)

ข้อมูลจากประกาศสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ เรื่อง แนวปฏิบัติจริยธรรมด้านปัญญาประดิษฐ์ (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, ออนไลน์, 2565) เพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติในการวิจัย ออกแบบ พัฒนา ประยุกต์ใช้และถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านปัญญาประดิษฐ์ และวิทยาศาสตร์ข้อมูลที่ใช้ปัญญาประดิษฐ์หรืออัลกอริทึมที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล ให้อยู่ภายใต้หลักการด้านจริยธรรมปัญญาประดิษฐ์ที่เป็นสากล คำนึงถึงบริบททางสังคมและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงป้องกันและลดผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยเป็นหลักปฏิบัติสำหรับบุคลากรของสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ที่ได้จัดทำขึ้นโดยอ้างอิงจากแนวทางจริยธรรมสำหรับปัญญาประดิษฐ์ที่น่าเชื่อถือ (Ethics guidelines for trustworthy AI) โดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญระดับสูงด้านปัญญาประดิษฐ์ของคณะกรรมการยุโรป (High-Level Expert Group on Artificial Intelligence) และเอกสารแนวปฏิบัติจริยธรรมปัญญาประดิษฐ์ (Thailand AI Ethics Guideline) เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในแนวทางการปฏิบัติเบื้องต้น

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับปัญญาประดิษฐ์
2. เพื่อศึกษาให้ได้มาซึ่งบทสรุปและข้อเสนอแนะทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการทางกฎหมายสำหรับปัญญาประดิษฐ์

การกำหนดมาตรการทางกฎหมายสำหรับปัญญาประดิษฐ์

ปัจจุบันปัญญาประดิษฐ์หรือ AI ได้มีความสำคัญมากขึ้น โดยรัฐบาลในประเทศต่างๆ ได้เล็งเห็นประโยชน์ของปัญญาประดิษฐ์ รวมถึงประเทศไทยที่มีความพยายามพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะที่รองรับกับความเปลี่ยนแปลง และส่งเสริมธุรกิจ SMEs และ Start-up ของไทย รวมถึงเล็งเห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ปัญญาประดิษฐ์ อย่างไรก็ตามปัญหาสำคัญของประเทศไทยในเวลานี้คือ การพัฒนาที่อยู่บนทางสองแพร่งของทิศทางการกำกับปัญญาประดิษฐ์ว่าจะไปในทิศทางใด นโยบายการพัฒนาปัญญาประดิษฐ์ที่ยังคลุมเครือ (เขมภัทร ทฤษฎิกุล และวิชญาดา อำพนกิจวิวัฒน์, ออนไลน์, 2568) ซึ่งคล้ายคลึงกันกับนโยบายด้านดิจิทัลอื่น ๆ ของประเทศ เมื่อเกิดกระแสบางอย่างขึ้นมาประเทศไทยก็เริ่มมีความเคลื่อนไหวเกิดขึ้น



ตัวอย่างเช่น เมื่อสหภาพยุโรปเริ่มเคลื่อนไหวในการกำกับปัญญาประดิษฐ์ แนวคิดดังกล่าวได้รับการถ่ายทอดมาสู่ประเทศไทยเช่นเดียวกันกับกฎหมายด้านดิจิทัลอื่น ๆ

การนำระบบปัญญาประดิษฐ์ไปใช้อย่างแพร่หลายในปัจจุบัน ไม่ใช่เพียงแค่ภายในโรงงานอุตสาหกรรม แต่เข้ามาในชีวิตประจำวันมากขึ้น เช่น รถยนต์ที่ใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ หุ่นยนต์ดูแล หุ่นยนต์ทางการแพทย์ หรือการนำมาใช้ประโยชน์ในงานบริการผ่านระบบเครือข่าย ในกรณีเช่นนี้ เมื่อเกิดปัญหาเกิดขึ้นหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมา หน้าที่ของใครเป็นผู้รับผิดชอบ (ภูมินทร์ บุตรอินทร์, 2561, หน้า 502) จึงถือเป็นปัญหาที่เกิดขึ้น แต่ยังไม่มีการออกกฎหมายในการบังคับใช้ ทำให้ยังไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยมีแนวทางเป็นข้อเสนอแนะในรายงานการศึกษาผลกระทบของสหภาพยุโรป โดยสรุปดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นผู้ออกแบบเทคโนโลยี ผู้ผลิตผู้จำหน่ายจะต้องจัดให้มีการประกันภัย ความเสียหายที่เกิดขึ้น (compulsory insurance scheme) ซึ่งเป็นมาตรการบังคับสิทธิเพื่อปกป้องผลที่จะตามมา นอกจากนี้ยังได้วางระบบกองทุนเพื่อชดเชยความเสียหายต่าง ๆ (compensation fund) ซึ่งทางผู้ประกอบการรายได้ที่ยินยอมจ่ายเงินเข้ากองทุนก็จะได้รับการจำกัดความรับผิดในภายหลังตามอัตราส่วน (limited liability if they contribute to a compensation fund)

2. สำหรับการควบคุมปัญญาประดิษฐ์ต้องจัดให้มีกฎเกณฑ์ทางศีลธรรม (Code of Ethic) ในการประมวลผลของปัญญาประดิษฐ์ ที่กำหนดไว้ Charter on Robotic 2. Code of Ethical Conduct of Robotics Engineers 3. Code for Research Ethics Committees 4. Licences for Designers and Users และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ต้องเป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำของกฏสหภาพยุโรปที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้หากปัญญาประดิษฐ์ที่จะต้องผลิตและใช้งานเป็นประเภทที่มีเทคโนโลยีก้าวหน้า และอาจส่งผลกระทบต่อสังคม จะต้องเข้าสู่ระบบการยื่นจดทะเบียน เพื่อตรวจสอบคุณลักษณะและมีการควบคุมโดยใช้ European Agency for Robotics and Artificial Intelligence เช่น ปัญญาประดิษฐ์ กลุ่มที่สามารถคิดเชิงนามธรรมได้ เรียนรู้ได้ และตัดสินใจได้เอง อย่างมีอิสระเหนือการควบคุมใดๆ (Artificial Superintelligence หรือ ASI)

ยกตัวอย่างกรณีการใช้ปัญญาประดิษฐ์ ก็เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ผลิตรถยนต์ และผู้สร้างระบบ ย่อมมีหน้าที่ดูแลป้องกัน ระบบการทำงานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการควบคุมดูแลเทคโนโลยีนี้ โดยกำหนดหน้าที่หลักของผู้ผลิตรถยนต์ และผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ ในการตรวจสอบและรายงานการประเมินผลที่สำคัญไว้ ดังนี้

- 1) การพิสูจน์ความปลอดภัยและการป้องกันระบบจากการถูกโจมตี ระบบการขับเคลื่อนอัตโนมัติขั้นสูงหรือเต็มรูปแบบ

- 2) การประเมินความเสี่ยงและการกำหนดแนวทางป้องกัน การเกิดอันตรายที่เกิดขึ้นและความเสี่ยงในการใช้ระบบการขับเคลื่อนอัตโนมัติขั้นสูงหรือเต็มรูปแบบ



3) การจัดการระบบสื่อสารระหว่างผู้ใช้ระบบและผู้ให้บริการระบบการขับเคลื่อนอัตโนมัติ ขั้นสูงหรือเต็มรูปแบบให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพที่ดีพร้อมสำหรับการใช้งาน

4) การจัดทำคู่มือ คำอธิบายการใช้งานระบบอัตโนมัติ ขั้นสูงหรือเต็มรูปแบบ ที่มีความชัดเจน

5) มีการฝึกอบรมความเชี่ยวชาญด้านเทคนิค สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ ขั้นสูงหรือเต็มรูปแบบ

6) การรายงานความผิดพลาดของระบบ หรือการโจมตีของระบบ แก่หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล

หากมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ ไม่ว่าจะทำโดยจงใจหรือด้วยความประมาทเลินเล่อของผู้ผลิตหรือผู้สร้างสรรค์ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่นำมาใช้กับรถยนต์ ย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาที่เกิดขึ้น และสามารถมีโทษปรับได้ จาก Section 24 of German Road Traffic Act (Federal Office of Justice, Online, 2017)

กรณีการกำหนดรูปแบบและมาตรการทางกฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้มีการร่างกฎหมายเกี่ยวกับหลักกฎหมายความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับสินค้าผลิตภัณฑ์อันตราย หรือที่ไม่ปลอดภัย อันพัฒนามาจากหลักกฎหมายแพ่งว่าด้วยการกระทำละเมิดในสินค้าผลิตภัณฑ์อันตรายหรือที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในปัจจุบัน ย่อมถือเป็นสินค้า ผลิตภัณฑ์ ประเภทนี้เช่นกัน ได้กำหนดวางหลักกฎหมายว่าผู้ผลิตจะต้องตรวจสอบสินค้าให้มีความปลอดภัย สินค้าเป็นไปตามมาตรฐานวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคที่ทันสมัย และมีการทดสอบสินค้าตามมาตรฐานของสินค้านั้นอย่างเพียงพอ รวมถึงสอบถามความคิดเห็น ของการทดสอบใช้งานหรือของลูกค้าที่ซื้อสินค้าไป และบังคับให้ผู้ผลิตนั้นเรียกคืนสินค้าดังกล่าวเพื่อซ่อมแซมปรับปรุง แก้ไขระบบ และรวมไปถึงการให้หยุดผลิตหรือจำหน่ายสินค้าในท้องตลาด จนกว่าจะมีการแก้ไขปัญหาที่บกพร่องเกิดขึ้นกับสินค้านั้น

ทั้งนี้สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้มีการร่างกฎหมายอันเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ไว้ โดยในกฎหมายเฉพาะ คือร่างกฎหมายแก้ไขไว้ในพระราชบัญญัติกฎหมายจราจรของเยอรมนีในปี ค.ศ.2017 The German Road Traffic Act อีกด้วย

ส่วนของเครือรัฐออสเตรเลีย ได้วางหลักกฎหมายความผิดของผู้สร้างสรรค์ หรือ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่นำระบบปัญญาประดิษฐ์มาใช้ อาจมีความรับผิดชอบทางอาญาได้ หากได้กระทำการหรืองดเว้นกระทำการตาม ที่กฎหมายกำหนดไว้ A national in-service safety law for automated vehicles 2021 ใน Appendix C ว่าด้วยเรื่อง ภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน การขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่า ระบบได้รับการพัฒนาทดสอบใช้งาน และถูกบำรุงรักษาเพื่อดำเนินการตามหน้าที่รักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยทั่วไปเท่าที่เป็นไปอย่างสมเหตุสมผล



2. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจเท่าที่เป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผลว่า การอัปเดตระบบรถยนต์เป็นระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ ได้รับการติดตั้งอย่างปลอดภัย และจะไม่ส่งผลให้การทำงานของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์นั้นเกิดความไม่ปลอดภัยเท่าที่เป็นไปอย่างสมเหตุสมผล
3. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องแจ้งกับผู้ควบคุมในบริการหน่วยงานที่กำกับดูแลและระบบผู้ใช้งานในทุกๆ กรณีอันเกี่ยวกับปัญหาด้านความปลอดภัยของระบบที่ส่งผลต่อระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์นั้น
4. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าซอฟต์แวร์หรือระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ นั้น จะไม่สร้าง หรือมีความเสี่ยงต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้งาน
5. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องบันทึกและจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามหน้าที่การรักษาความปลอดภัยทั่วไป
6. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องจัดให้มีการศึกษา และการฝึกอบรมแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ เช่น ผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่รถยนต์ ระบบอัตโนมัติ
7. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องป้องกันไม่ทำให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเกิดการดำเนินงานเท่าที่เป็นไปอย่างสมเหตุสมผล เมื่อทราบว่าการทำงานของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัตินั้นเกิดความไม่ปลอดภัย
8. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่า ระบบการขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถที่จะปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับบนท้องถนนได้เท่าที่จะเป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผล
9. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานอัตโนมัติ ต้องมีทรัพยากร กระบวนการนโยบาย และระบบที่ใช้ในการระบุจัดการและความรู้ในการลดความเสี่ยงทางด้านความปลอดภัยที่ควรจะสามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า
10. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ ต้องมีการรับประกันและแสดงความรับผิดชอบ เช่น ผ่านการรายงานโครงสร้าง หรือการตรวจสอบระบบภายนอก เพื่อแสดงให้เห็นว่ากระบวนการเหล่านั้นปฏิบัติตามนโยบายและระบบว่าด้วยภาระหน้าที่การรักษาความปลอดภัยทั่วไป
11. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานกับขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะต้องพยายามตรวจสอบป้องกันให้แน่ใจว่าบุคคลที่สาม ไม่สามารถแทรกแซงระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเท่าที่เป็นไปอย่างสมเหตุสมผล
12. นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องหมั่นตรวจสอบ ตรวจสอบระบบบำรุงรักษาและปรับปรุงพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยตามที่ประกาศ ข้อกำหนดความปลอดภัยใช้งานที่ระบบวางไว้ตั้งแต่แรก



และเมื่อมีการฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าว การกระทำใดที่เป็นการฝ่าฝืนข้อบังคับที่กำหนดไว้หรือเพื่อสนับสนุนหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยที่กำหนด อาจส่งผลให้นิติบุคคลนั้นถูกฟ้องร้องและดำเนินคดีอาญาได้ (ณัฐชนน อักษรรัตน์ นานนท์, 2565, หน้า 60-61) และการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีอาญาในข้อหาใดนั้น มีการพิจารณาจากความเสียหาย หรือการสร้างความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อบังคับ จากข้อกำหนดดังกล่าว จะเห็นว่าหน่วยงานที่กำกับดูแลสามารถที่จะบังคับใช้ กับผู้สร้างสรรค์ หรือผู้สร้างระบบปฏิบัติการได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ

การบังคับใช้กฎหมายอาญาในประเทศไทย ตามหลักที่ว่า ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ ไม่มีกฎหมาย โดยหลักการนี้มีการตีความให้สอดคล้อง กับการบังคับใช้ตามประมวลกฎหมายอาญา ความรับผิดที่เกิดขึ้นนั้น จะต้องมีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรให้มีความชัดเจน บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือสร้างสรรค์ปัญญาประดิษฐ์ที่มีการทำงานผิดพลาดก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกนั้น จึงต้องมีกฎหมายบัญญัติให้ชัดเจนว่าผู้ใดจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้นด้วย ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี การกำหนดความรับผิดของผู้สร้างสรรค์ระบบปัญญาประดิษฐ์ หรือผู้นำระบบปัญญาประดิษฐ์มาใช้งาน หรือมาตรการที่เกี่ยวข้องในการลงโทษผู้สร้างสรรค์ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่มีปัญหาในการใช้งาน แต่บทกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติทางกฎหมายในความรับผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมทรัพย์สินที่ใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ และก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นเท่านั้น เช่น กรณีของการใช้งานรถยนต์ที่มีระบบปัญญาประดิษฐ์ หรือเครื่องจักรที่มีการใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์เข้ามาร่วมด้วย

จะเห็นได้ว่าข้อจำกัดในความรับผิดของผู้สร้างสรรค์ หรือบริษัทที่ผลิตระบบปัญญาประดิษฐ์ยังคงไปไม่ถึง และยังขาดความรับผิดชอบในทางกฎหมายอยู่ อาจส่งผลต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้งาน ซึ่งถือเป็นผู้เสียหายด้วย เมื่อปัญญาประดิษฐ์ก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งในรูปแบบของหุ่นยนต์อุตสาหกรรม หรือระบบการทำงานอัตโนมัติ รูปแบบต่าง ๆ ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถดำเนินคดีได้ทั้งทางกฎหมายหลักทั่วไป และกฎหมายพิเศษต่อไปนี้

จากปัญหาที่กล่าวมาแล้วนั้น นวัตกรรมที่เกิดขึ้นล้วนมีการพัฒนาที่สำคัญ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ส่งผลต่อการดำรงชีวิตของประชาชนในปัจจุบัน การพัฒนากฎหมายให้มีความสอดคล้องกับความก้าวหน้านั้น จำเป็นยิ่งยวดในการพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางในระดับสากล การกำหนดสถานะให้ชัดเจนของระบบปัญญาประดิษฐ์ ที่มีลักษณะที่สามารถก่อให้เกิดความเสียหายได้ ทำให้ผู้เสียหายได้รับความยุติธรรมจากการใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นของระบบปัญญาประดิษฐ์ ในทางกฎหมายไม่สามารถนำไปถึงผู้สร้างสรรค์ที่สร้างปัญญาประดิษฐ์นั้น หรืออาจเป็นการยากในการเข้าถึงตัวผู้รับผิดชอบที่เป็นผู้สร้างสรรค์โดยตรง ดังนั้นการกำหนดกฎหมายให้มีความชัดเจน เกี่ยวกับความรับผิดที่เกิดขึ้น จะส่งผลให้มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีที่ ดียิ่งขึ้น และสร้างความมั่นใจในการใช้งานของประชาชน สำหรับตัวผู้สร้างสรรค์ปัญญาประดิษฐ์ เมื่อมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิดทางแพ่งและทางอาญา จะทำให้เกิดบรรทัดฐานและมาตรฐานที่ดีที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม ก่อนที่จะนำออกมาใช้งาน



สรุป

ปัญหาเกี่ยวกับคำนิยามของปัญญาประดิษฐ์ตามกฎหมายถือเป็นสินค้า หรือไม่ เพราะตามมาตรา 4 บัญญัติว่า “สินค้า” หมายความว่าสิ่งหรือทรัพย์สินทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย รวมทั้งผลผลิตเกษตรกรรม และให้ความหมายรวมถึงกระแสไฟฟ้า ยกเว้นสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่ง ปัญญาประดิษฐ์ที่เป็นทรัพย์สินที่มีรูปร่าง จับต้องได้ เคลื่อนย้ายได้ง่าย ไม่ติดเป็นการถาวรเท่านั้นจึงจะได้รับความคุ้มครองในกฎหมายหมายฉบับนี้ เช่น หุ่นยนต์ เครื่องบินโดรน และรถยนต์ ส่วนปัญญาประดิษฐ์ในลักษณะอื่น ไม่อยู่ในขอบเขตการบังคับใช้ในกฎหมายดังกล่าว เท่านั้น ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ มุ่งคุ้มครองผู้บริโภค โดยเฉพาะการกำหนดค่าเสียหายเพื่อเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหาย เป็น 2 เท่าจากค่าเสียหายตามความจริง หรือค่าเสียหายทางจิตใจ ซึ่งไม่มีบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จากความเสียหายที่เกิดจากการนำปัญญาประดิษฐ์ไปใช้ ก็ไม่สามารถนำมากล่าวอ้างกับผู้บริโภคได้เลย ถ้ามีการตกลงในลักษณะดังกล่าว ข้อตกลงนั้น จะถือว่าเป็นข้อตกลงที่มิใช่ไม่ผูกพันกันตามกฎหมาย ตามมาตรา 9 “ข้อตกลงระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าก่อนเกิดความเสียหาย และประกาศหรือคำแจ้งความของผู้ประกอบการเพื่อยกเว้นหรือ จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย จะนำมาอ้างเป็นข้อยกเว้น หรือ จำกัดความรับผิดไม่ได้” เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ผู้บริโภคมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “ผู้บริโภค” ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค ประกอบกับ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 ซึ่ง การบังคับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 อยู่ที่ยังถือว่า ระบบปัญญาประดิษฐ์ ที่นำมาใช้นั้น

ปัญหาการฟ้องร้องเป็นคดีแพ่งเรื่องการละเมิด ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้จำแนกสินค้าที่ไม่ปลอดภัยออกเป็น 3 ลักษณะคือ

- 1) สินค้าที่ไม่ปลอดภัยอันเนื่องมาจากการผลิต ตัวอย่างเช่น พบสารปนเปื้อนในอาหาร
- 2) สินค้าที่ไม่ปลอดภัยอันเนื่องมาจากการออกแบบ ตัวอย่างเช่น ความบกพร่องในการผลิตรถยนต์อาทิเช่น กรณีถุงลมนิรภัยไม่ทำงาน
- 3) สินค้าที่ไม่ปลอดภัย อันเนื่องมาจากไม่ได้กำหนดวิธีการใช้ วิธีการเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่เหมาะสม

ปัญหาการฟ้องร้องเป็นคดีแพ่งเรื่องการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 กรณีที่ผู้ใดครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ หรือทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายโดยสภาพต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่น กรณีรถยนต์อัจฉริยะ หรือรถยนต์ที่ใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ หรือหุ่นยนต์อุตสาหกรรม กรณีนี้กฎหมายผลักระให้ผู้ควบคุมและผู้ครอบครอง มีภาระที่จะต้องพิสูจน์แก้ต่าง อันเป็นความแตกต่างจากกรณีฟ้องคดีทั่วไป ที่ผู้ฟ้องต้องเป็นคนเริ่มนำพิสูจน์ ความผิดของอีกฝ่ายที่ถูกโต้แย้ง อย่างไรก็ตาม ปัญหาในมาตรา 437 เป็นเพียงความรับผิดของผู้ควบคุมและครอบครองเท่านั้น แต่ในกรณีที่เกิดความ



เสียหายจากความผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์เอง ยังไม่มีกฎหมายทั้งในทางแพ่งและทางอาญา ในการบังคับใช้ให้ผู้สร้างสรรค์หรือผู้ผลิตระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น เข้ามารับผิดชอบต่อด้วยซึ่งถือว่าบุคคลผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดังกล่าวไม่ใช่ผู้ก่อความเสียหาย และควรมีการคุ้มครองสิทธิดังกล่าวด้วย

ข้อเสนอแนะ

ปัญญาประดิษฐ์ที่นำมาใช้ในปัจจุบัน มีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้น แต่การยังไม่มีกำหนดมาตรฐาน หรือระดับการนำมาใช้งานนั้นในกฎหมายอย่างชัดเจน ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากระบบปัญญาประดิษฐ์ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากระบบปัญญาประดิษฐ์ ดังนั้นการกำหนดรูปแบบของปัญญาประดิษฐ์ และความรับผิดของผู้สร้างสรรค์ ที่สร้างสรรค์ระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น จึงถือมีความสำคัญในการสร้าง และพัฒนาระบบเศรษฐกิจในอนาคต การนำระบบปัญญาประดิษฐ์ที่นำมาใช้นั้นจะมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาของประเทศ และสอดคล้องกับระบบกฎหมายสากล แม้ว่าประเทศไทยจะยังไม่มีพระราชบัญญัติโดยเฉพาะเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ ก็ควรมีเหตุผลในการจัดทำ เพื่อป้องกันข้อจำกัดที่เกิดขึ้นในการบังคับใช้กฎหมายแพ่งหรือกฎหมายอาญากับระบบปัญญาประดิษฐ์ และคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย รวมถึงให้มีการสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของการใช้งาน และส่งเสริมการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ให้แพร่หลายมากขึ้น ซึ่งโครงสร้างกฎหมายต้นแบบของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น มีดังนี้

- 1) คำนินยาม
- 2) คณะกรรมการ
- 3) มาตรฐาน การตรวจสอบ และการจดทะเบียนระบบปัญญาประดิษฐ์
- 4) สิทธิและหน้าที่ของผู้สร้างสรรค์ปัญญาประดิษฐ์
- 5) สิทธิและหน้าที่ของผู้นำระบบปัญญาประดิษฐ์มาใช้
- 6) ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นของระบบปัญญาประดิษฐ์
- 7) การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากระบบปัญญาประดิษฐ์
- 8) บทลงโทษ

บรรณานุกรม

เกษมภัทร ทฤษฎีคุณ และวิชญาดา อัมพนกิจวิวัฒน์. (2568, 27 มีนาคม). *การเดินทางกฎหมาย*

ปัญญาประดิษฐ์ของไทย: การพัฒนาที่อยู่บนทางสองแพร่ง (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

<https://tdri.or.th/2025/03/navigating-thailand-ai-law-article/> [2568, 10 ตุลาคม].

คอร่าไลน์. (2567). *ทำความเข้าใจพื้นฐานของปัญญาประดิษฐ์หรือ AI แต่ละประเภท* (ออนไลน์).

เข้าถึงได้จาก: <https://www.coraline.co.th/posts/ทำความเข้าใจพื้นฐานของ-ai-แต่ละประเภท> [2568, 12 ตุลาคม].



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 4 เดือนตุลาคม ถึง ธันวาคม 2568

จรรยา ชมศิริ. (2568). **จาก EU Act สู่นโยบายการพัฒนากฎหมาย AI ของไทย: สร้างสมดุลระหว่างนวัตกรรมและการคุ้มครองสิทธิ** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

<https://www.depa.or.th/en/article-view/eu-ai-act-ai> [2568, 10 ตุลาคม].

ณัฐชนน อักษรารัตนานนท์. (2565). **ความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ศึกษากรณีเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

ภูมินทร์ บุตรอินทร์. (2561). กฎหมายกับปัญญาประดิษฐ์. **วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์**, 47(3), หน้า 491-511.

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2565). **“แนวปฏิบัติจริยธรรมด้านปัญญาประดิษฐ์”** กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

<https://waa.inter.nstda.or.th/stks/pub/2022/20220331-ori-ai-research-integrity-guideline.pdf> [2568, 20 ตุลาคม].

Federal Office of Justice. (2017). **German Road Traffic Act** (Online). Available:

https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stvg/englisch_stvg.html [2568, 20 ตุลาคม].