



วารสารนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT LAW JOURNAL

ชื่อเรื่อง: ความรับผิดจากการใช้งานรถยนต์ไร้คนขับ

ชื่อผู้แต่ง: ภูมินทร์ บุตรอินทร์

การอ้างอิงที่แนะนำ: ภูมินทร์ บุตรอินทร์, 'ความรับผิดจากการใช้งานรถยนต์ไร้คนขับ' (2564) 2 วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 127.

ผู้สนับสนุนหลัก

**SATYAPON
& PARTNERS**
THAILAND Intellectual Property Law Firm

Tax and Legal Counsellors

Seri Manop & Doyle

**Baker
McKenzie.**



SAIJO DENKI

ร่วมกับ



บริษัท ซัยโจ เด็นกิ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด สมาคมนิติศาสตร์ มธ.



ผู้สนับสนุนร่วม



โครงการวารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เลขที่ 2 ถนนพระจันทร์ แขวงพระบรมมหาราชวัง

เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10200 โทร. 02 613 2169 อีเมล tu.lawjournal@tu.ac.th

ความรับผิดจากการใช้ยานยนต์ไร้คนขับ Driverless Car's Liability

ภูมินทร์ บุตรอินทร์

รองศาสตราจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Bhumindr Butr-indr

Associate Professor of Law, Thammasat University

วันที่รับบทความ 19 พฤศจิกายน 2563; วันแก้ไขบทความ 31 มีนาคม 2564; วันตอบรับบทความ 1 มิถุนายน 2564

บทคัดย่อ

การนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้อย่างเต็มรูปแบบนั้น อาจนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงวิธีคิดในเรื่องความรับผิดทางละเมิด กล่าวคือผู้ขับขี่รถยนต์จะยังคงมีหน้าที่ตามกฎหมายหรือไม่ และยังคงต้องรับผิดตามกฎหมายหรือไม่ เนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นอาการอ่อนล้าในระหว่างการขับรถ อาการหลับใน ตื่นแอลกอฮอล์แล้วขับรถ หรือขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขณะที่เทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับจะเปลี่ยนแปลงสถานะของผู้ขับขี่ให้เป็นเพียงผู้โดยสารเท่านั้น ดังนั้น ข้อเสนอแนะฐานที่ว่าผู้ขับขี่รถยนต์เป็นผู้ประมาท หรือต้องรับผิดชอบเนื่องจากไม่ใช้ความระมัดระวังที่เพียงพอ จึงควรเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย และคาดหมายกันว่าอุบัติเหตุไม่น่าจะเกิดขึ้นบ่อยครั้ง หากแต่กรณีของรถยนต์ไร้คนขับอาจเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและทำให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายได้ พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์บนท้องถนนอาจเปลี่ยนแปลงไป และส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคลอื่นในการใช้ถนนด้วย ดังนั้น ประเด็นทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไร้คนขับนั้นจึงน่าจะเปลี่ยนแปลงไป อาทิ ความรับผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น การประกันภัย ตลอดจนการควบคุมดูแลประชาชนทั่วไปในการใช้รถยนต์ไร้คนขับ เป็นต้น ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องเรียนรู้และทำความเข้าใจกับเทคโนโลยีดังกล่าวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

หลายประเทศตระหนักถึงการนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้บนท้องถนนอย่างแท้จริงแล้ว อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกา มีนโยบายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับ และมีมากกว่า 18 มลรัฐที่ออกกฎหมายโดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ หรือประเทศอังกฤษก็ได้มีนโยบายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับและมี



การออกกฎหมาย Automated and Electric Vehicles Act 2018 โดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ เป็นต้น ตลอดจนมีเวทีสัมมนาทางวิชาการในหลายประเทศทั่วโลก อันที่จริงแล้ว อาจกล่าวได้ว่า รถยนต์ไร้คนขับเป็นนวัตกรรมของโลกที่น่าจะเข้ามาทดแทนรถยนต์อย่างสมบูรณ์แบบในไม่ช้า และคงไม่มีประเทศใดที่สามารถปฏิเสธเทคโนโลยีดังกล่าวได้

ทฤษฎีความรับผิดที่ศึกษาเพื่อนำมาใช้กับรถยนต์ไร้คนขับ มี 3 ทฤษฎี ดังต่อไปนี้

1. หลักการความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม (Traditional Negligence)
2. หลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict liability)
3. หลักความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) แบบมีประกันภัย

บทความนี้ได้นำเสนอทั้ง 3 ทฤษฎีข้างต้น พร้อมเสนอแนะหาแนวทางที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยมากที่สุด โดยควรปรับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่ควรกำหนดเพิ่มเติมในบางเรื่องเพื่อให้มีความชัดเจนในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับโดยเฉพาะ เช่น กำหนดให้ชัดเจนว่ากรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบ ให้รวมถึงกรณีที่ซอฟต์แวร์มีความบกพร่องหรือรวมถึงการแฮก (Hack) จากแฮกเกอร์ (Hacker) ด้วย หรือกำหนดให้กับบริษัทประกันภัยให้มีสิทธิไล่เบี้ยต่อผู้ประกอบการรายอื่น อาทิ ผู้ผลิตตัวรถยนต์ไร้คนขับ ผู้ผลิตซอฟต์แวร์ ผู้ขับขี่ เป็นต้น เพื่อป้องกันปัญหาการปฏิเสธความรับผิด

คำสำคัญ: ความรับผิด รถยนต์ไร้คนขับ

Abstract

Full implementation of unmanned vehicle technology can lead to changes in the way you think about tortious liability. In other words, will drivers have the legal obligation or not? Do they still have legal liability? Today, most car accidents are caused more or less by human errors such as fatigue while driving, drinking alcohol and driving, or driving faster than the speed limit. Unmanned vehicle technology will change the driver's status to be just a passenger, so the assumption that drivers are negligent or responsible due to the lack of reasonable care should be changed. During the period of unmanned vehicle technology, we expect that car accidents are unlikely to happen. However, those accidents can cause serious harm or death. Driving behaviors on the road can be different according to the new context. In addition, it could also have an effect on the behaviors of other people on the roads. Therefore, legal issues related to unmanned vehicles will be more challenging, such as the liability for car accidents, insurance, as well as the regulations regarding the use of

unmanned vehicles, etc. It is necessary to understand the deployment of such technology in the near future.

Many countries are aware of the use of unmanned vehicle technology on the road, for instances, the United States has policies regarding unmanned vehicles and there are more than 18 states passing the law on unmanned vehicles. England also has a policy on unmanned vehicles and has enacted the Automatic and Electric Vehicle Act 2018 especially for unmanned vehicles. Furthermore, several seminars on this technology have been organized in many countries around the world. We might say that unmanned vehicles will be a worldwide innovation that will completely replace traditional vehicles. And no country can deny such technology.

There are three theories of liability that could be applied to unmanned vehicles.

1. Traditional negligence liability
2. Strict liability
3. No - Fault liability (insurance)

This article presents all the above theories which can be applied in the case related to unmanned vehicle technology and provides some recommendations for Thailand. The Road Accident Victims Protection Act 2535 (B.E.) should be applied in this case. There should also be some clarifications on the application of the law in the context of the unmanned vehicles, for example, the law should ensure that the insurance company shall be liable even for the accident caused by software errors or caused by a hacker, and the insurance company should have the right of recourse from other stakeholders such as unmanned vehicle manufacturers, software developers, or drivers to avoid disclaimer issues.

Keywords: Liability, Driverless Car or Unmanned Vehicle

บทนำ

วิถีชีวิตและพฤติกรรมของมนุษย์ในยุค IOTS มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมกรรมการเลือกซื้อสินค้า พฤติกรรมการทำงาน และหนึ่งในพฤติกรรมของมนุษย์ที่กำลังมีการเปลี่ยนแปลงในไม่ช้าก็คือการนำเทคโนโลยี Smart Car มาใช้ในชีวิตประจำวัน ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ทำให้รถยนต์สามารถประมวลผลและควบคุมการขับขี่ได้ด้วยตนเอง ดังนั้น การตัดสินใจหรือการควบคุมของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์จึงไม่มีเลย และเมื่อเทคโนโลยีนี้ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในท้ายที่สุดก็จะทำให้เกิดรถยนต์ไร้คนขับ

การนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้อย่างเต็มรูปแบบโดยที่ไม่มีมนุษย์เข้ามาเกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนนั้น อาจนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงวิธีคิดในเรื่องความรับผิดชอบละเมิดในกรณีของความรับผิดชอบเกิดจากรถยนต์ที่มีในปัจจุบัน เนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นอาการอ่อนล้าในระหว่างการขับรถ อาการหลับใน ตื่นแอลกอฮอล์แล้วขับรถ หรือขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขณะที่เทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับจะเปลี่ยนแปลงสถานะของผู้ขับขี่ให้เป็นเพียงผู้โดยสารเท่านั้น คำถามที่เกิดขึ้นตามมาว่า ผู้ขับขี่รถยนต์จะยังคงมีหน้าที่ตามกฎหมายหรือไม่ และยังคงต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่ และข้อสันนิษฐานที่ว่าผู้ขับขี่รถยนต์เป็นผู้ประมาท หรือต้องรับผิดชอบเนื่องจากไม่ใช้ความระมัดระวังที่เพียงพอ จึงควรจะเปลี่ยนแปลงหรือไม่ ยิ่งไปกว่านั้น ภายใต้ยุคสมัยที่มีการใช้รถยนต์ไร้คนขับอย่างทั่วไป มีการคาดหมายกันว่า พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์บนท้องถนนอาจเปลี่ยนแปลงไป และส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคลอื่นในการใช้ถนนด้วย และรูปแบบของอุบัติเหตุอาจเปลี่ยนแปลงไปตามไปด้วย กล่าวคืออุบัติเหตุไม่น่าจะเกิดขึ้นบ่อยครั้ง หากแต่แต่ละครั้งจะเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและทำให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายได้

หลายประเทศได้ตระหนักถึงการนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้บนท้องถนนอย่างแท้จริงแล้ว อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีนโยบายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับ และมีมากกว่า 18 มลรัฐที่ออกกฎหมาย โดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ หรือประเทศอังกฤษก็ได้มีนโยบายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับและมีการออกกฎหมาย Automated and Electric Vehicles Act 2018 โดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ เป็นต้น ตลอดจนมีเวทีสัมมนาทางวิชาการในหลายประเทศทั่วโลก อันที่จริงแล้ว อาจกล่าวได้ว่ารถยนต์ไร้คนขับเป็นนวัตกรรมของโลกที่น่าจะเข้ามาทดแทนรถยนต์อย่างสมบูรณ์แบบในไม่ช้า และคงไม่มีประเทศใดที่สามารถปฏิเสธเทคโนโลยีดังกล่าวได้ ดังนั้น ประเด็นทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไร้คนขับนั้น จึงน่าจะมีการปรับเปลี่ยนตามไปด้วย อาทิ ความรับผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น การประกันภัย ตลอดจนหลักเกณฑ์ในการควบคุมดูแลประชาชนในการใช้งานรถยนต์ไร้คนขับ เป็นต้น ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องเรียนรู้และทำความเข้าใจกับเทคโนโลยีดังกล่าวที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป

บทความนี้นำเสนอในหัวข้อที่ 1 เรื่อง ความเบื้องต้นสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ ซึ่งอธิบายเทคนิคพื้นฐานสำหรับทำความเข้าใจลักษณะการทำงานของรถยนต์ไร้คนขับ เพื่อผู้อ่านจะได้เข้าใจถึงปัญหาทางกฎหมายที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาในเรื่องความรับผิดกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น และในหัวข้อที่ 2 เรื่อง ปัญหาในเรื่องความรับผิดในอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไร้คนขับ

และหัวข้อที่ 3 เรื่อง ทฤษฎีความรับผิดกับรถยนต์ไร้คนขับ อันประกอบด้วยหลักความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม (Traditional Negligence) หลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict liability) หลักความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) แบบมีประกันภัย ซึ่งทั้ง 3 ทฤษฎีมีการนำมาปรับใช้กับกรณีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์อยู่แล้ว หากแต่นำมาปรับใช้กับกรณีของอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ไร้คนขับได้มากนัก้อย แค่นั้น เพียงใด นั้นจะนำเสนอต่อไปในบทความนี้

1. ความเบื้องต้นสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ

สถานการณ์ในปัจจุบัน หลายประเทศได้ตระหนักถึงการนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้งานบนท้องถนนอย่างแท้จริงแล้ว อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีนโยบายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับ และมีมากกว่า 18 มลรัฐที่ออกกฎหมายโดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ หรือประเทศอังกฤษก็ได้มีนโยบายเกี่ยวกับรถยนต์ไร้คนขับและมีการออกกฎหมาย Automated and Electric Vehicles Act 2018 โดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ เป็นต้น ตลอดจนมีเวทีสัมมนาทางวิชาการในหลายประเทศทั่วโลก จึงอาจกล่าวได้ว่ารถยนต์ไร้คนขับเป็นนวัตกรรมของโลกที่น่าจะเข้ามาทดแทนรถยนต์อย่างสมบูรณ์แบบในไม่ช้า และคงไม่มีประเทศใดที่สามารถปฏิเสธเทคโนโลยีดังกล่าวได้

เทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับนั้น เป็นผลผลิตของการพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยให้มนุษย์สามารถขับขี่ยานยนต์ได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น โดยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องหลายสิบปี ระดับเทคโนโลยีที่ช่วยในการขับขี่ยานยนต์จำแนกได้เป็น 5 ระดับ ดังต่อไปนี้

ระดับของการขับเคลื่อนอัตโนมัติ	ระดับที่มนุษย์เข้ามาเกี่ยวข้อง
ระดับ 0 ไม่มีระบบอัตโนมัติ (Fully manual vehicle)	ไม่มีระบบการขับเคลื่อนด้วยตนเอง (no automation) แต่ขับเคลื่อนและควบคุมโดยมนุษย์ทั้งหมด
ระดับ 1 การช่วยเหลือผู้ขับขี่แบบ “เล็กน้อย” (One single automated aspect)	ยานพาหนะที่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ขับขี่โดยการทำให้สิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งการควบคุมการหมุนพวงมาลัย หรือการเร่งความเร็ว/ลดความเร็วของยานพาหนะ โดยผู้ขับขี่ยังคงเป็นผู้ควบคุมตามสภาวะแวดล้อมรอบข้าง
ระดับ 2 การขับเคลื่อนด้วยตนเองบางส่วน (Automated steering and acceleration capabilities)	ยานพาหนะที่ทำทั้งการควบคุมการหมุนพวงมาลัย และการเร่งความเร็ว/ลดความเร็ว โดยให้ผู้ขับขี่ทำอย่างอื่นที่เหลือ



ระดับของการขับเคลื่อนอัตโนมัติ	ระดับที่มนุษย์เข้ามาเกี่ยวข้อง
ระดับ 3 การขับเคลื่อนด้วยตนเองแบบมีการตรวจจับสภาพแวดล้อม (Environment detection)	ยานพาหนะที่สามารถทำการตรวจจับสภาพแวดล้อมรอบข้างได้ และสามารถตัดสินใจและทำตามคำสั่งได้บ้าง เช่น การควบคุมความเร็วได้เอง แต่ผู้ขับขี่ยังคงต้องเฝ้าระวังกรณี que อุปกรณ์ไม่สามารถทำงานได้ตามปกติ หรือระบบล้มเหลว ซึ่งเทคโนโลยีในระดับที่ 3 ถือว่าเป็นขั้นแรกของรถยนต์อัตโนมัติ
ระดับ 4 การขับเคลื่อนด้วยตนเองระดับสูง (No human interaction required)	ยานพาหนะที่โดยส่วนใหญ่ของการขับขี่จะสามารถตัดสินใจและควบคุมด้วยตนเอง แม้มีการเตรียมการไว้สำหรับสถานการณ์ที่ระบบล้มเหลวหรือระบบไม่ทำงานตามปกติ ซึ่งระดับที่ 4 นี้ ผู้ขับขี่จะเข้ามาควบคุมเฉพาะกรณีที่มีสถานการณ์ฉุกเฉินหรือวิกฤติเท่านั้น
ระดับ 5 การขับเคลื่อนด้วยตนเองอย่างสมบูรณ์ (Human driving is completely eliminated)	ยานพาหนะสามารถขับเคลื่อนด้วยตนเองแบบสมบูรณ์ (full automation) ไม่จำเป็นที่จะต้องมียุติยเข้ามตัดสินใจหรือควบคุมอีกต่อไป ซึ่งระบบที่ 4 กับระบบที่ 5 มีคุณสมบัติที่ใกล้เคียงกันอย่างมาก หากแต่ในระบบที่ 5 จะสามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพมากกว่า เนื่องจากมีระบบตรวจจับสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า และมีการตัดสินใจและควบคุมที่ดีกว่า

เมื่อเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับได้รับการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบแล้ว (ระดับที่ 5) ผู้ขับขี่รถยนต์จะกลายเป็นเพียงผู้โดยสารเท่านั้น¹ เมื่อสถานะของผู้ขับขี่เปลี่ยนแปลงไปเป็นเพียงผู้โดยสารนั้น จึงอาจมีผลทางกฎหมายตามมาเกี่ยวกับเรื่อง “ความรับผิด” และ “การพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อ” อันเป็นองค์ประกอบความผิดตามกฎหมายว่าด้วยละเมิดที่จะต้องมีการพิสูจน์การกระทำผิดภายใต้สมมติฐานของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดกรณีของอุบัติเหตุทางรถยนต์ในปัจจุบันที่กำหนดให้การเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากหลักเกณฑ์ความรับผิดที่เน้นไปยังผู้ขับขี่รถยนต์ อาจไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากนัก เนื่องจากรถยนต์ไร้คนขับสามารถขับเคลื่อน

¹ Andrew J. Hawkins, ‘Waymo tells riders that ‘completely driverless’ vehicles are on the way’ (THE VERGE, 10 October 2019) <<https://www.theverge.com/2019/10/10/20907901/waymo-driverless-cars-email-customers-arizona>> accessed 4 April 2020.

และตัดสินใจด้วยตนเอง และคนขับกลายเป็นเพียงผู้โดยสารเท่านั้น เห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ไร้คนขับเกิดขึ้นหลายครั้ง ดังที่ปรากฏตามสื่อต่าง ๆ อาทิ ใน ปี ค.ศ. 2016 ในการทดลองการขับเคลื่อนรถยนต์ Lexus SUV ของ Google เกิดอุบัติเหตุเมื่อมีการพยายามหักหลบรถกระบะสอบทราย ในขณะที่รถประจำทางสาธารณะกำลังขับใกล้เข้ามาจากทางด้านหลัง จึงได้ชนกับรถบรรทุกคันหนึ่ง² หรือกรณีของรถยนต์ของ Tesla รุ่น Model S ซึ่งเกิดอุบัติเหตุในปี ค.ศ. 2016 ขณะที่เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ และระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ ซึ่งระบบดังกล่าวรถยนต์จะทำการควบคุมการขับเคลื่อนทั้งหมด กล่าวคือ การยึดพื้นถนน การควบคุมทิศทาง การเปลี่ยนเลน และการเปลี่ยนแปลงความเร็วตามสภาพการจราจร และจากการตรวจสอบภายหลังจากที่รถยนต์ประสบอุบัติเหตุแล้วพบว่าในขณะเกิดเหตุ รถยนต์ไม่ได้ใช้ระบบเบรกและชนกับด้านข้างของรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อที่กำลังเลี้ยวซ้ายบนถนนไฮเวย์ในรัฐฟลอริดา ซึ่งต่อมาเมื่อมีการสอบสวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น บริษัท Tesla ได้ข้อมูลว่าทั้งคนขับและตัวระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่ได้สังเกตเห็นด้านข้างของรถบรรทุกที่มีสีขาวที่กลมกลืนกับสีขาวสว่างของท้องฟ้า³ เป็นต้น ในรายงาน A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles จัดทำโดย European Parliament ได้กล่าวถึงสมมติฐานเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับโดยจำแนกได้เป็น 6 กรณี ดังต่อไปนี้⁴

1) อุปกรณ์ไม่ทำงาน (hardware failure) เป็นกรณีที่รถยนต์ไร้คนขับที่กำลังขับเคลื่อนด้วยตนเอง เผชิญกับปัญหาที่เครื่องตรวจจับ (sensor) ไม่ทำงานอย่างถูกต้อง จนเกิดอุบัติเหตุขึ้น กรณีนี้ใครควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบ?

2) โปรแกรมซอฟต์แวร์ไม่ทำงาน (software failure) เป็นกรณีที่โปรแกรมซอฟต์แวร์ที่ติดตั้งมากับรถยนต์ทำงานไม่ถูกต้อง ทำให้เกิดการประมวลผลผิดพลาดและเกิดอุบัติเหตุ กรณีนี้ใครควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบ?

3) ระบบสื่อสารไร้สายล่ม (wireless network collapse) เป็นกรณีที่การทำงานของรถยนต์ไร้คนขับไม่สามารถประมวลผลในรูปแบบเรียลไทม์ได้ เนื่องจากระบบสื่อสารขัดข้องหรือยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ จึงทำให้รถยนต์ไม่สามารถดาวน์โหลดข้อมูลได้ทันเวลา และไม่สามารถตรวจจับสิ่งผิดปกติบนท้องถนนได้ทัน จึงเกิดอุบัติเหตุขึ้น กรณีนี้ใครควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบ?

² The guardian, 'Google self-driving car collides with bus in California, accident report says' (The Guardian, 1 March 2016) <<https://www.theguardian.com/technology/2016/feb/29/google-self-driving-car-accident-california>> accessed 4 April 2020.

³ Gareth Corfield, 'Tesla death smash probe: Neither driver nor autopilot saw the truck' (The Register, 20 June 2017), https://www.theregister.co.uk/2017/06/20/tesla_death_crash_accident_report_ntsb accessed 4 April 2020.

⁴ Tatjana Evas, 'A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles' (European Parliament, February 2018) 51 <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf)>, accessed 4 April 2020.



4) ความผิดโดยส่วนตัวของผู้ใช้งาน (users' personal fault) เป็นกรณีผู้โดยสารหรือเจ้าของรถยนต์ไร้คนขับเป็นผู้มีส่วนร่วมในอุบัติเหตุ เช่น การไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำอย่างถูกต้องตามคู่มือการใช้งาน การไม่ทำการอัปเดตโปรแกรมซอฟต์แวร์ หรือการไม่ได้ใช้มือวางไว้เพื่อบังคับพวงมาลัยตามคำแนะนำในคู่มือรถยนต์ไร้คนขับ เป็นต้น และผลจากการละเลยหน้าที่บางประการดังกล่าว ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น กรณีนี้ใครควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบ?

5) บุคคลภายนอกทำการจารกรรมโปรแกรม (third parties' hacking) เป็นกรณีที่บุคคลภายนอกทำการจารกรรมโปรแกรมซอฟต์แวร์ของรถยนต์ไร้คนขับ ซึ่งมีผลทำให้ทำงานผิดพลาดหรือไม่ตอบสนองการสั่งการ จนเกิดอุบัติเหตุขึ้น กรณีนี้ใครควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบ?

6) การตั้งโปรแกรมสำหรับการตัดสินใจล่วงหน้า “ตัวเลือกที่ถูกกำหนดไว้แล้ว” (programming choice) ซึ่งเป็นกรณีที่พาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเองพยายามที่จะหักหลบเพื่อไม่ให้ชนกับบ้านเรือน แต่กลับไปชนคนเดินถนนทำให้ได้รับบาดเจ็บ กรณีนี้ใครควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบ?

สังเกตได้ว่า อุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ไร้คนขับ อาจมีผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายตั้งแต่ผู้ผลิตตัวรถ ผู้ผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่าง ๆ ผู้ผลิตซอฟต์แวร์ เจ้าของรถยนต์ (กรณีที่ทำการอัปเดตซอฟต์แวร์) หรือบางสถานการณ์อาจเกิดจากการเข้ามาแฮกโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติของรถยนต์ไร้คนขับโดยแฮกเกอร์ก็ได้ ดังนั้น การที่พิสูจน์ถึงขนาดชี้เฉพาะให้ได้เสียก่อนว่าผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยเรื่องละเมิด และจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหายนั้น น่าจะเป็นเรื่องยุ่งยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากการพิสูจน์นั้นต้องอาศัยความรู้ในทางเทคนิคก็อาจจะต้องมีต้นทุนที่สูงสำหรับผู้ที่ต้องพิสูจน์ได้ ดังนั้น หากภาระการพิสูจน์เป็นของผู้เสียหายแล้ว ก็อาจทำให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาความเสียหายที่ล่าช้า หรืออาจจะไม่สามารถได้รับค่าชดเชยความเสียหายเลย หากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำละเมิด

2. ปัญหาในเรื่องความรับผิดในอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไร้คนขับ

เมื่อวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นใน 6 กรณีตามที่ปรากฏในหัวข้อที่ 1 อาจพบว่าการขับเคลื่อนของรถยนต์ไร้คนขับทำให้บริบทของความรับผิดเปลี่ยนแปลงไปจากความรับผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ในปัจจุบัน โดยมีข้อพิจารณา ดังต่อไปนี้

2.1 ข้อพิจารณาเกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่ของผู้ขับขี่

การนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้อย่างเต็มรูปแบบนั้น มีประเด็นที่น่าสนใจว่าผู้ขับขี่รถยนต์จะยังคงมีหน้าที่ตามกฎหมายหรือไม่ และยังคงต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่ อาทิ ผู้ขับขี่จะต้องได้รับใบอนุญาตในการขับขี่รถยนต์ดังเช่นกรณีปกติ หรือจะต้องมีการเรียนรู้อบรมเบื้องต้นสำหรับการใช้งานหรือไม่ หรือจะต้องมีการจัดทำประกันภัยดังเช่นปัจจุบันหรือไม่ เป็นต้น

อุบัติเหตุทางรถยนต์โดยส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ ไม่ว่าจะเป็นอาการอ่อนล้าในระหว่างการใช้รถ อาการหลับใน ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ หรือขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขณะที่เทคโนโลยีรถยนต์ได้รับการพัฒนามากขึ้นเรื่อย ๆ

เพื่อช่วยเหลือผู้ขับขี่ให้มีการขับอย่างปลอดภัยยิ่งขึ้น และขณะเดียวกันก็มุ่งหวังลดจำนวนและความเสียหายจากอุบัติเหตุ⁵ การนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้ในทางปฏิบัติ ทำให้การให้ความสำคัญกับบุคคล (ผู้ขับขี่) ที่จะต้องมีความรับผิดชอบกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเปลี่ยนแปลงไป โดยปัจจุบัน (การขับขี่รูปแบบเดิม) ถือกันว่าผู้ขับขี่รถยนต์เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะ เมื่อเกิดการเฉี่ยวชนขึ้น ผู้ขับขี่ย่อมถือเป็นผู้กระทำผิดด้วยเสมอ และสมมติฐานโดยส่วนใหญ่แล้ว เมื่อเกิดการเฉี่ยวชนขึ้น เราจะโทษว่าเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มากกว่าความบกพร่องของรถยนต์ ขณะที่เทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับ (ที่ผู้ขับขี่จะมีสถานะเป็นเพียงผู้โดยสารเท่านั้น) จะช่วยลดระดับความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถยนต์ลงเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น และจะช่วยลดความคิดที่มุ่งให้ถือว่าผู้ขับขี่รถยนต์เป็นฝ่ายบกพร่องหรือประมาทลงได้ โดยจะถือเป็นความบกพร่องของรถยนต์หรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์แทน⁶ ซึ่งการฟ้องร้องและการต่อสู้คดี และการกำหนดประเด็นในการต่อสู้คดีก็แตกต่างจากกรณีอุบัติเหตุรถชนทั่วไป ดังนั้น บทบาทและหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เปลี่ยนแปลงไป ควรจะนำมาพิจารณาในเรื่องความรับผิดชอบอย่างไร จึงจะเหมาะสมกับบริบทของเทคโนโลยีที่ได้รับการพัฒนามากขึ้น

2.2 ข้อพิจารณาเกี่ยวกับรูปแบบของอุบัติเหตุอาจเปลี่ยนแปลงไป

ปัจจุบัน โดยส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเป็นอุบัติเหตุเล็กน้อยที่ผู้ได้รับบาดเจ็บมีอาการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยมากกว่าจะเป็นอุบัติเหตุใหญ่ แต่ผลจากการใช้เทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับสันนิษฐานกันว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเพียงเล็กน้อยที่ก่อความเสียหายให้กับทรัพย์สินหรือผู้ประสบอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อยจะลดลง ขณะที่อุบัติเหตุกรณีของรถยนต์ไร้คนขับในแต่ละครั้ง น่าจะเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและทำให้ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายได้ เนื่องจากการขับเคลื่อนโดยรถยนต์ไร้คนขับจะมีความเร็วและความแรงของการชนกันมากกว่าการขับเคลื่อนโดยมนุษย์นั่นเอง⁷ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบและการกระจายตัวของอุบัติเหตุดังกล่าว อาจกระทบต่อด้านเศรษฐศาสตร์การประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยจะคำนวณจำนวนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับอุบัติเหตุเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่เกิดขึ้นได้บ่อย ได้ง่ายกว่าการคำนวณจำนวนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับอุบัติเหตุขนาดใหญ่ที่นาน ๆ ครั้งจะเกิดขึ้น ซึ่งจะมีผลทำให้ความคาดหวัง (ในระยะเปลี่ยนผ่าน) ที่จะเห็นแนวโน้มราคาเบี้ยประกันอุบัติเหตุทางรถยนต์ลดลงเกิดขึ้นได้ยากขึ้นตามไปด้วย⁸

⁵ Victor Schwartz, 'Driverless Cars: The Legal Landscape, Panel 3: Liability & Insurance' (The George Washington University, 14 June 2017) 5 <<https://www.law.gwu.edu/sites/g/files/zaxdzs2351/f/downloads/Panel-3-Liability-and-Insurance.pdf>> accessed 4 April 2020.

⁶ James M. Anderson and others, *Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers*, (RAND Corporation, 2016) 115.

⁷ เพิ่งอ้าง 116.

⁸ เพิ่งอ้าง 117.



นอกจากนี้ พฤติกรรมของมนุษย์ที่เปลี่ยนแปลงไปอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุรูปแบบใหม่ ๆ เกิดขึ้น ซึ่งจะเกิดปัญหาตามมาว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงเพื่อชั่งน้ำหนักความรับผิดชอบระหว่างคู่กรณีควรจะเป็นเช่นไร ตัวอย่างเช่น ถ้ารถยนต์ส่วนใหญ่มีระบบเบรกอัตโนมัติ คนเดินเท้าจะมีความระมัดระวังในการใช้ถนนลดลง ยังมีรถที่มีระบบเบรกอัตโนมัติบนถนนเพิ่มมากขึ้นเท่าใด คนเดินเท้าก็คาดหมายว่ารถจะหยุดอัตโนมัติมากขึ้น ซึ่งก็เหมือนกับกรณีอุบัติเหตุจากลิฟต์ที่หนีบแขนหรือขา ผู้ใช้ลิฟต์ติดประตู เนื่องจากผู้ใช้ลิฟต์ (โดยส่วนใหญ่) เห็นว่าเมื่อประตูลิฟต์ถูกขวางด้วยแขนหรือขา ประตูลิฟต์จะต้องเปิดอีกครั้งโดยอัตโนมัติ ซึ่งตรรกะเช่นนี้ ย่อมทำให้คนเดินถนนขาดความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้นเพราะคุ้นเคยกับระบบเพื่อความปลอดภัยจากเบรกอัตโนมัติ ในทางกลับกัน หากมีรถยนต์บางรุ่นที่ผลิตออกมาโดยไม่ได้มีระบบเบรกอัตโนมัติเช่นเดียวกับรถยนต์อื่นทั่วไป กรณีนี้คนเดินเท้าที่เข้าใจผิดคิดว่ารถยนต์คันที่ชนตนนั้นมีระบบเบรกอัตโนมัติแต่ความจริงแล้วไม่มีนั้น สมควรจะได้รับ การชดเชยอย่างไร ซึ่งหากให้ค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับอุบัติเหตุในกรณีดังกล่าวย่อมมุ่งใจให้คนเดินถนนลดระดับความระมัดระวังลง และในขณะเดียวกันจะยิ่งทำให้เกิดการยอมรับกันโดยทั่วไปว่ารถยนต์ต้องมีระบบเบรกอัตโนมัติเพื่อความปลอดภัย การพิจารณาจากชุดของสมมติฐานที่ออกแบบขึ้นจากการใช้รถยนต์ที่มีระบบเบรกอัตโนมัติบนถนนจึงอาจเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการกำหนดความรับผิดชอบต้องอยู่บนสมมติฐานที่สมเหตุสมผลด้วย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าการกำหนดความรับผิดชอบไม่ควร ชดเชยให้กับผู้ที่ประมาทเลินเล่ออย่างรุนแรงหรือกระทำการที่ไม่สมเหตุสมผล⁹

2.3 ข้อพิจารณาเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยความรับผิดไม่เท่าทันกับเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับ

ไม่ว่าจะปฏิเสธได้ว่าการเกิดขึ้นของรถยนต์ไร้คนขับเป็นพัฒนาการที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ว่าด้วยความรับผิดที่ใช้บังคับปัจจุบัน ได้มีขึ้นแล้ว ดังนั้น จึงมีความจำเป็น ที่จะต้องมีการประเมินว่าหลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดที่ใช้บังคับในปัจจุบันจะนำมาปรับใช้กับอุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ไร้คนขับที่เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเองได้อย่างไร เนื่องจาก ภายใต้อ หลักเกณฑ์ปัจจุบัน ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกรณีของรถยนต์ โดยส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จะเป็น ผู้ได้รับการสันนิษฐานว่ากระทำความผิดไม่ว่าจะเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ทว่า กรณี รถยนต์ไร้คนขับที่เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเอง ผู้ขับขี่มิได้มีความเกี่ยวข้องแต่อย่างใด และ จะมีความรับผิดได้อย่างไร กับทั้งในกรณีของความรับผิดของรถยนต์ไร้คนขับที่เกิดอุบัติเหตุ บุคคล หลายฝ่ายอาจอยู่ในข้อสงสัยที่จะต้องมีความรับผิดชอบเพิ่มมากขึ้น อันได้แก่ ผู้ผลิตรบบขับเคลื่อน ด้วยตนเอง/หรือโปรแกรมซอฟต์แวร์ เจ้าของ/ผู้ครอบครองซึ่งใช้งานยานพาหนะที่ขับเคลื่อน ด้วยตนเอง บริษัทที่ให้เช่ารถ หรือผู้ให้เช่ารายอื่น ๆ หรือแม้แต่ว่ารัฐที่มีได้ออกแบบถนนที่เหมาะสมและ รองรับกับการใช้เทคโนโลยีประเภทนี้ เป็นต้น อาจต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบในความเสียหายจากอุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ซึ่งขับเคลื่อนด้วยตนเองอย่างสมบูรณ์แบบหรือขับเคลื่อน

⁹ เพิ่งอ้าง.

กึ่งอัตโนมัติ¹⁰ คำถามที่ตามมาก็คือว่า หากพิจารณาบนฐานความคิดของกฎหมายปัจจุบัน บุคคลต่าง ๆ เหล่านี้มีความรับผิดชอบบนฐานของกฎหมายใด และการพิจารณาความรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนดนั้น ต้องพิจารณาอย่างแตกต่างกันหรือไม่ และจะนำมาปรับใช้ความรับผิดชอบสำหรับกรณีของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับอย่างไร

หลายประเทศทั่วโลกให้ความสำคัญและเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องทำการประเมินว่า หลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบที่ใช้บังคับในปัจจุบันจะนำมาปรับใช้กับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเองได้อย่างไร ตลอดจนหากจะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบที่มีมาแต่เดิมจะต้องเป็นไปในทิศทางใดเพื่อจะได้สอดคล้องกับการใช้งานจริงของรถยนต์ไร้คนขับที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตและเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก¹¹

3. ทฤษฎีความรับผิดกับรถยนต์ไร้คนขับ

ทฤษฎีในเรื่องความรับผิดเกี่ยวรถยนต์ในปัจจุบันนั้น เมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุขึ้น มักจะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นความประมาทของผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ขับขี่จะต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งสมมติฐานดังกล่าวมีฐานมาจากผู้ขับขี่รถยนต์เป็นผู้ควบคุมหรือมีอำนาจตัดสินใจสำหรับการควบคุมรถยนต์ในเวลานั้น ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ขับขี่รถยนต์จึงได้รับการสันนิษฐานว่าขับหรือควบคุมรถด้วยความประมาทเลินเล่อ ขณะที่เมื่อมีการนำรถยนต์หรือรถยนต์ไร้คนขับมาใช้ในทางปฏิบัติอย่างเต็มรูปแบบแล้ว ผู้ขับขี่รถยนต์จะไม่ใช่ว่าผู้ควบคุมหรือตัดสินใจในการควบคุมรถยนต์อีกต่อไป แต่จะมีสถานะประหนึ่งเป็นเพียงผู้โดยสารคนหนึ่งที่อยู่ในรถเท่านั้น เมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ใช่ผู้ควบคุมหรือตัดสินใจในการควบคุมรถยนต์อีกต่อไปแล้ว บทสันนิษฐานที่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องรับผิดชอบกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จึงควรจะเปลี่ยนแปลงไป ทว่า คำถามที่ตามมากรณีรถยนต์ไร้คนขับเกิดอุบัติเหตุขึ้น ความรับผิดชอบจะเป็นของบุคคลใด และผู้ขับขี่รถยนต์จะยังคงต้องรับผิดชอบหรือไม่ ทฤษฎีความรับผิดที่ศึกษาเพื่อนำมาใช้กับรถยนต์ไร้คนขับในบทความนี้มี 3 ทฤษฎี ดังต่อไปนี้

3.1 หลักความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม (Traditional Negligence)

หลักการความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมนั้น อยู่บนสมมติฐานที่ว่าบุคคลต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนก่อขึ้นก็ต่อเมื่อการกระทำที่ก่อความเสียหายขึ้นนั้นเป็นการกระทำละเมิด ซึ่งผู้ก่อความเสียหาย (ผู้ทำละเมิด) ต้องชดเชยค่าสินไหม

¹⁰ Keri Grieman, 'Hard Drive Crash: An Examination of Liability for Self-Driving Vehicles' (2018) 3 JIPITEC (Journal of Intellectual Property, Information Technology and E-Commerce Law) 298 <<https://www.jipitec.eu/issues/jipitec-9-3-2018/4806>> accessed 4 April 2020.

¹¹ Louise Hennon, 'Driverless cars – The need for regulation' (ROCKET LAWYER, 6 February 2017) <<https://www.rocketlawyer.com/gb/en/blog/driverless-cars-the-need-for-regulation>> accessed 4 April 2020.



ทดแทนแก่ผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดขึ้น จากสมมติฐานตามแนวความคิดดังกล่าวอาจจำแนกองค์ประกอบความผิดว่าด้วยการละเมิดโดยประมาทเลินเล่อ (Traditional Negligence) ได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้กระทำละเมิดมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวัง (Existence of Duty) 2. แต่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามมาตรฐานวิญญูชน (Breach of Duty) 3. มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างการกระทำและผล (Cause in Fact) และ 4. ผู้กระทำละเมิดเล็งเห็นได้ถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น (Proximate Cause) 5. มีความเสียหายเกิดขึ้น (Damages)¹²

หลักการความรับผิดชอบทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม โดยทั่วไปแล้วในการพิจารณาว่าผู้ใดควรต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ต้องพิจารณาว่าผู้กระทำละเมิดได้ใช้ความพยายามในการป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลแล้วหรือไม่ หรือได้ใช้ความระมัดระวังตามมาตรฐานของวิญญูชนแล้วหรือไม่ กับทั้งต้องพิสูจน์ให้ได้เสียก่อนว่าความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับมาจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดโดยตรง ซึ่งหากไม่มีการกระทำเช่นนั้นของผู้กระทำละเมิดแล้ว ความเสียหายก็คงจะไม่เกิดแก่ผู้เสียหายแต่อย่างใด¹³ กรณีที่มีความเสียหายจากการละเมิดเกิดขึ้นในคราวหนึ่ง อาจมีบุคคลหลายคนที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นร่วมกัน เนื่องจากความไม่ระมัดระวังตามสมควรของบุคคลเหล่านั้นในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้น (Risk) ได้

หากนำหลักการความรับผิดชอบทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมมาใช้กับกรณีของรถยนต์ไร้คนขับ ก็ควรต้องพิจารณาถึงเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในรถยนต์ไร้คนขับเสียก่อนว่าผู้ขับขี่รถยนต์มีส่วนเกี่ยวข้องมากน้อยแค่ไหน เพียงใด และเทคโนโลยีนั้นเกี่ยวข้องกับบุคคลใดบ้างที่อาจจะเข้ามามีส่วนรับผิดชอบในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ดังนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องและอาจมีความรับผิดชอบหลักการความรับผิดชอบทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมนั้น จึงได้แก่ 1. ผู้ควบคุมยานพาหนะ ในกรณีนี้ค่อนข้างยากที่จะระบุได้อย่างชัดเจนว่าผู้ควบคุมยานพาหนะคือบุคคลใดระหว่างผู้ขับขี่ (กรณีรถยนต์ไร้คนขับอาจกลายเป็นผู้โดยสาร) หรือระบบคอมพิวเตอร์ในรถยนต์ที่ติดตั้งมาพร้อมกับตัวรถ เป็นต้น 2. ผู้ผลิตรถยนต์ไร้คนขับ หากผู้ผลิตเป็นผู้ดำเนินการหลักที่ทำให้รถยนต์มีระบบอัตโนมัติและสามารถตัดสินใจและขับเคลื่อนด้วยตนเองได้ 3. ผู้ผลิตเทคโนโลยี ซึ่งเป็นผู้ให้บริการซอฟต์แวร์หรือผู้ให้บริการระบบต่าง ๆ ที่ติดตั้งในรถยนต์ไร้คนขับ อาทิ ระบบเซนเซอร์ ระบบเบรค เป็นต้น

การพิจารณาความรับผิดชอบภายใต้หลักความรับผิดชอบทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมนั้น จะต้องพิจารณาในแต่ละกรณีไปว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมาจากปัจจัยใดบ้าง ดังตัวอย่างต่อไปนี้

ตัวอย่าง ความรับผิดชอบของผู้ผลิตรถยนต์ไร้คนขับ กรณีที่มีขั้นตอนการผลิตบกพร่อง

การพิจารณาว่าผู้ใดควรต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักความรับผิดชอบทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม นั้น ต้องพิจารณาว่าผู้ใดได้ใช้ความพยายาม

¹² FindLaw's team, 'Elements of a Negligence Case' (FindLaw, 30 September 2019) <<https://injury.findlaw.com/accident-injury-law/elements-of-a-negligence-case.html>> accessed 4 April 2020.

¹³ เพ็งอ้าง.

ในการป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลแล้วหรือไม่ โดยหลักการแล้ว ความบกพร่องของผู้ผลิตมักมาจากการผลิตที่ไม่ได้มาตรฐานหรือการผลิตที่ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสินค้าตามที่มีการออกแบบไว้ล่วงหน้า ซึ่งความบกพร่องข้างต้นอาจมาจาก 1) ผู้ผลิตสินค้าใช้วัตถุดิบที่บกพร่อง และ 2) ผู้ผลิตนำวัตถุดิบที่ต้องมาผลิตสินค้าโดยวิธีการที่ไม่ถูกต้อง ซึ่งทั้งสองกรณีเป็นสาเหตุสำคัญทำให้สินค้าไม่เป็นไปตามมาตรฐานหรือรูปแบบที่ผู้ผลิตได้กำหนดไว้ ดังนั้น ถ้าผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้ถึงความบกพร่องเนื่องจากการผลิตไม่ว่าสาเหตุหนึ่งหรือสาเหตุใดจากทั้งสองกรณีข้างต้น และสินค้านั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานหรือรูปแบบตามมาตรฐานที่บริษัทผู้ผลิตกำหนดไว้ ผู้ผลิตย่อมจะต้องรับผิดชอบจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของสินค้าดังกล่าวอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

อนึ่ง ผู้ขับขีรยนต์ในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น มีข้อพิจารณาว่าบทบาทและหน้าที่ของผู้ขับขีรยนต์จะมีมากน้อยเพียงใด เนื่องจากลำดับระดับของเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับแบบสมบูรณ์แบบ (ระดับ 5) ผู้ขับขีจะกลายเป็นผู้โดยสารที่นั่งเฉย ๆ จนกระทั่งรถยนต์ไปสู่จุดหมายปลายทางได้ ณ ค.ศ. 2020 รถยนต์ไร้คนขับระดับ 5 ยังอยู่ในช่วงการทดลองเทคโนโลยี ซึ่งรถยนต์สามารถวิเคราะห์เส้นทางและเลนถนนด้วยตนเอง ทำให้ผู้ขับขีรยนต์จะกลายเป็นผู้โดยสารอย่างสมบูรณ์ และท้ายที่สุดใบอนุญาตขับขีรยนต์อาจไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป ขณะเดียวกันประเทศผู้นำทางเทคโนโลยีก็ยังมีได้กำหนดบทบาทหรือหน้าที่ของผู้ขับขีรยนต์ ดังนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขับขีรยนต์ในกรณีนี้จึงยังไม่อาจคาดหมายได้

3.2 หลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict liability)

ทฤษฎีความรับผิดอย่างเคร่งครัดมักนำมาใช้กับกิจกรรมที่เป็นอันตรายอย่างยิ่งยวด (Strict Liability for Abnormally Dangerous or Ultra hazardous Activities) โดยกำหนดบทสันนิษฐานว่าผู้ที่กระทำกิจกรรมที่เป็นอันตรายอย่างยิ่งยวดยนั้น รู้ถึงความเสี่ยงอันเกิดจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นอย่างดี และควรจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกี่ยวข้องโดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ว่าตนมีส่วนในการกระทำความผิดหรือได้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอันเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายหรือไม่ก็ตาม

ทฤษฎีความรับผิดอย่างเคร่งครัดนี้ ได้นำมาใช้กับกรณีความรับผิดของผู้ขับขีรยนต์โดยผู้เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์อาจฟ้องผู้ครอบครอง ผู้ขับขีรยนต์ หรือเจ้าของได้โดยตรง และภาระการพิสูจน์ทางกฎหมายจะเป็นหน้าที่ของจำเลย (ผู้ขับขีรยนต์) ทั้งนี้ ทั้งนี้ สมมติฐานดังกล่าวมาจากการทำงานของเครื่องจักรกลที่ถือเป็นกิจกรรมที่มีอันตรายอย่างยิ่งยวด ดังนั้น ผู้ขับขีจึงต้องเข้ามารับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของตนหรือไม่ก็ตาม

ภายใต้ทฤษฎีความรับผิดอย่างเคร่งครัดที่นำมาใช้กับรถยนต์ไร้คนขับนั้น อยู่บนฐานการพิจารณาว่ารถยนต์ไร้คนขับเป็นสินค้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างยิ่งยวดต่อบุคคลอื่นนั้น ถูกนำมาปรับใช้กับผู้ผลิตรถยนต์ไร้คนขับภายใต้กฎหมายว่าด้วยสินค้าไม่ปลอดภัยเพื่อทำให้มีหน้าที่รับผิดชอบต่อบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ไร้คนขับ อนึ่ง การนำหลักกฎหมายว่าด้วยสินค้าไม่ปลอดภัยมาปรับใช้ในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น อาจจะต้องจำแนกประเภทของอุบัติเหตุ



ดังต่อไปนี้ อุบัติเหตุที่เกิดจาก Hardware หรือตัวรถยนต์ (ไม่เกี่ยวกับระบบปฏิบัติการ (operating system) หรือซอฟต์แวร์ (software)) กับอุบัติเหตุที่เกิดจากซอฟต์แวร์ (software) ไม่ว่าจะเกิดจากการทำงานของซอฟต์แวร์ผิดพลาดอันเกิดจากตัวซอฟต์แวร์เอง การดัดแปลงหรือปรับเปลี่ยนซอฟต์แวร์ โดยไม่ได้รับอนุญาต การไม่อัปเดตซอฟต์แวร์ หรือแม้แต่การถูกแฮกจากบุคคลที่สาม เป็นต้น

ตัวอย่าง ความรับผิดของผู้ผลิตรถยนต์ไร้คนขับภายใต้หลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด

หลักความรับผิดอย่างเคร่งครัดนั้น ถูกนำมาใช้ในลักษณะของกฎหมายว่าด้วยสินค้าไม่ปลอดภัย โดยหลักการแล้ว ผู้ผลิตสินค้าจะต้องรับผิดอันเกิดจากความชำรุดบกพร่องของสินค้า/ผลิตภัณฑ์ของตน เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่ามิใช่เกิดจากความผิดของตน ในแต่ละประเทศกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายว่าในกรณีใดบ้างที่ผู้ผลิตจะต้องรับผิดในการชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นบ้างไว้อย่างแตกต่างกัน ซึ่งในทางทฤษฎีอาจจำแนกความชำรุดบกพร่องได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้ 1) ความรับผิดอย่างเคร่งครัดจากสินค้าไม่ปลอดภัย (Strict Products Liability) 2) ความชำรุดบกพร่องเนื่องจากการออกแบบ (Design Defect) และ 3) ความชำรุดบกพร่องเนื่องจากไม่มีคำเตือนที่เพียงพอ (Failure to Warn)

ความรับผิดอย่างเคร่งครัดจากสินค้าไม่ปลอดภัย (Strict Products Liability) เป็นทฤษฎีความรับผิดที่ผู้ได้รับความเสียหายอาจนำมาใช้ในการเรียกร้องให้จำเลย (ผู้ผลิต) ต้องรับผิด โดยโจทก์ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ว่าจำเลยได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อ มีการแสดงข้อความอันเป็นเท็จ หรือมีการฝ่าฝืนสัญญาหรือการรับประกันสินค้า หรือไม่ ดังนั้น ความรับผิดอย่างเคร่งครัดจึงตรงกันข้ามกับความรับผิดโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมเพราะว่าความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้น ผู้เสียหายไม่ต้องแสดงให้เห็นว่าจำเลยกระทำโดยประมาทเลินเล่อ โดยไม่สมเหตุสมผล หรือโดยมีความผิดอย่างไร

ความรับผิดของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์อยู่ภายใต้หลักกฎหมายว่าด้วยความรับผิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นกฎหมายที่รวมเอาหลักกฎหมายว่าด้วยละเมิดและหลักกฎหมายว่าด้วยสัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของ บริษัทผู้ผลิตสินค้ามาไว้ด้วยกัน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทผู้ผลิตให้หลักประกันกับผู้บริโภคสินค้าว่าจะไม่มีอันตรายใด ๆ เกิดขึ้นจากสินค้าที่บริษัทผลิตขึ้น ในทางกลับกัน มีข้อสังเกตว่าการนำหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัดจากสินค้าไม่ปลอดภัยมาปรับใช้นั้น จะอยู่บนหลักการกระจายความสูญเสีย (Loss-Spreading Rationale) กล่าวคือความรับผิดอย่างเคร่งครัดสามารถชดเชยความเสียหายให้กับผู้เสียหายได้โดยที่บริษัทผู้ผลิตจะส่งต่อต้นทุนที่เพิ่มขึ้นที่ต้องรับผิดจากคำพิพากษาให้ต้องรับผิดเพื่อการละเมิดเช่นนี้ไปยังผู้บริโภครายอื่นอันจะมีผลเป็นการเพิ่มราคาสินค้าให้สูงขึ้น

กฎหมายว่าด้วยความรับผิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยอาจจำแนกออกเป็นความชำรุดบกพร่องเนื่องจากการผลิต (Manufacture Defect) ความชำรุดบกพร่องเนื่องจากการออกแบบ (Design Defect) ความชำรุดบกพร่องเนื่องจากไม่มีคำเตือนที่เพียงพอ (Failure to Warn)¹⁴ ดังนั้น การฟ้องร้องในคดี

¹⁴ Denis W. Stearns, 'An Introduction to Product Liability Law' (Marler Clark, 2001) 8-10 <<https://marlerclark.com/pdfs/intro-product-liability-law.pdf>> accessed 4 April 2020.

เกี่ยวกับความรับผิดชอบจากสินค้าไม่ปลอดภัยจึงขึ้นอยู่กับฐานความรับผิดชอบของบริษัทผู้ผลิตสินค้าในแต่ละข้อหาตามชนิดของความชำรุดบกพร่องอันมีข้อแตกต่างกันอยู่บ้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ก. ความบกพร่องเนื่องจากการผลิต (Manufacturing Defect)

ความบกพร่องเนื่องจากการผลิต (Manufacturing Defect) สินค้าที่เรียกว่ามีความบกพร่องเนื่องจากการผลิตนั้น พิจารณาเมื่อสินค้านั้นมีลักษณะไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ของการออกแบบ ซึ่งความบกพร่องเนื่องจากการผลิตสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ กรณีที่ผู้ผลิต ผลิตสินค้าโดยใช้วัตถุดิบที่บกพร่อง และกรณีที่ผู้ผลิตสินค้านำวัตถุดิบต่าง ๆ ที่ถูกต้องมาผลิตสินค้าโดยวิธีการที่ไม่ถูกต้อง ซึ่งทั้งสองกรณีสินค้าทำให้สินค้าไม่เป็นไปตามที่ผู้ผลิตได้กำหนดมาตรฐานหรือรูปแบบไว้ ดังนั้น กรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้น โจทก์จึงมีหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงความชำรุดบกพร่องเนื่องจากการผลิต โดยแสดงให้เห็นว่าสินค้ามีลักษณะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานหรือรูปแบบที่บริษัทผู้ผลิตกำหนดไว้ และเมื่อพบข้อชำรุดบกพร่องเช่นนั้น ผู้ผลิตแทบจะไม่อาจหาข้ออ้างเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบได้เลย

ข. ความบกพร่องเนื่องจากการออกแบบ (Design Defect)

การฟ้องคดีเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องจากการออกแบบ คือการอ้างว่าความชำรุดบกพร่องที่เกิดจากการออกแบบผลิตภัณฑ์ทำให้ผลิตภัณฑ์นั้นมีอันตรายในตัวเอง หรือใช้งานไม่ได้ ซึ่งการพิสูจน์ความชำรุดบกพร่องดังกล่าวต้องพิจารณาตามหลักความคาดหวังของผู้บริโภค (Consumer Expectation) และหลักประสิทธิภาพด้านต้นทุน (Cost - Benefit) เป็นสำคัญ กล่าวคือผลิตภัณฑ์ที่มีความชำรุดบกพร่องเนื่องจากการออกแบบเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีอันตรายในตัวเองเกินกว่าที่ผู้บริโภคทั่วไปอาจคาดหมายได้เมื่อใช้ผลิตภัณฑ์นั้นตามปกติ อย่างไรก็ตาม การพิสูจน์ความชำรุดบกพร่องเนื่องจากการออกแบบมักจะมีปัญหาว่าความคาดหวังโดยปกติของผู้บริโภคตามมาตรฐานวิญญูชนต่อความเสี่ยงที่จะได้รับอันตรายจากสินค้าคืออะไรซึ่งประเด็นนี้ถือว่าเป็นข้อเท็จจริงประการหนึ่งที่ต้องพิจารณาให้มีความสำคัญด้วย

ค. ความบกพร่องเนื่องจากไม่มีคำเตือนที่เพียงพอ (Failure to Warn)

เมื่อลักษณะของสินค้าหรือผลิตภัณฑ์มีลักษณะที่อาจก่ออันตรายกับผู้ใช้งานได้ ผู้ผลิตมีหน้าที่ในการแจ้งเตือนล่วงหน้าให้กับผู้ใช้งานถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้งาน ดังนั้น เมื่อผู้ผลิตมิได้ทำหน้าที่ในการแจ้งเตือนอย่างเพียงพอถึงความไม่ปลอดภัยหรืออันตรายที่อาจเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการมิได้จัดทำคำแนะนำ คู่มือในการใช้งานหรือฉลาก ผู้ผลิตจึงต้องรับผิดชอบในทันทีหากมิได้ทำการแจ้งเตือนล่วงหน้าหรือมิได้ให้ข้อมูลที่เพียงพอและผู้ใช้ได้รับความเสียหายจากการใช้สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ดังกล่าว

การปรับใช้กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบจากสินค้าไม่ปลอดภัยกับรถยนต์ไร้คนขับ

บทความนี้ได้ทำการศึกษากฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบจากสินค้าไม่ปลอดภัยของสหภาพยุโรป ที่นำมาใช้กับรถยนต์ไร้คนขับ ซึ่งเรียกว่า The Product Liability Directive หรือ PLD¹⁵ เป็นกฎหมาย

¹⁵ Van Dam, 'A Common EU Approach to Liability Rules and Insurance For Connected and Autonomous Vehicles' (European Parliament, February 2018) 54 <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf)> accessed 4 April 2020.



ในระดับ Directive ของสหภาพยุโรปที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นกรอบให้หลักเกณฑ์ทางกฎหมายของประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปมีความสอดคล้องกัน กล่าวคือ ผู้ผลิต (ผลิตภัณฑ์) อาจต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของสินค้าหรือผลิตภัณฑ์¹⁶ กับทั้งยังกำหนดให้รัฐภาคีสมาชิกของสหภาพยุโรปและเขตการค้าเสรียุโรปต้องนำเอาหลักความรับผิดชอบของผลิตภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงในความชำรุดบกพร่องไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของรัฐภาคีสมาชิกด้วย ดังนั้น รัฐภาคีสมาชิกทุกรัฐจึงต้องนำหลักเกณฑ์นี้ไปปฏิบัติ

The Product Liability Directive กำหนดเงื่อนไขในความรับผิดของผู้ผลิต ผู้จัดหาสินค้าและผู้ขายสินค้า (ในกรณีที่นำสินค้าเข้ามาจำหน่ายหรือกรณีที่ไม่ทราบว่าเป็นผู้ผลิตสินค้าคือใคร) ที่อาจเกิดขึ้นจากความชำรุดบกพร่องของผลิตภัณฑ์ที่นำออกจำหน่ายภายในเขตเศรษฐกิจยุโรป (EEA) (ซึ่งประกอบไปด้วย สหภาพยุโรป นอร์เวย์ ลิกเตนสไตน์ และไอซ์แลนด์) โดยจะกำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่จะถือว่าเป็นผู้ผลิต หรือผู้นำเข้า หรือผู้ขาย (กรณีที่นำสินค้าเข้ามาจำหน่ายหรือไม่อาจระบุผู้นำเข้าได้) และกำหนดหลักการทั่วไปเกี่ยวกับสิ่งที่จะถือว่าเป็น “ผลิตภัณฑ์” ตามกฎหมายฉบับนี้ที่จะต้องได้รับการกำกับดูแลในเรื่องความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ และลักษณะที่เรียกว่า “ความบกพร่อง” อันเกิดขึ้นกับผลิตภัณฑ์ซึ่งก่อให้เกิดความรับผิดของผู้ผลิตทันที (โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ผลิตได้ทำความผิดหรือละเลยจนก่อให้เกิดความเสียหายดังเช่นกรณีของการละเมิดตามปกติ) โดยผู้บริโภคเพียงแต่แสดงให้เห็นได้ว่าผลิตภัณฑ์มีความชำรุดบกพร่องเท่านั้นก็เพียงพอที่ผู้ผลิตจะต้องรับผิดชอบแล้วเนื่องจาก The Product Liability Directive เป็นกฎหมายที่กำหนดความรับผิดตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด

ห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ไร้คนขับแตกต่างจากอุตสาหกรรมรถยนต์ตามรูปแบบดั้งเดิม โดยห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ไร้คนขับจะมีกลุ่มที่ผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องมากขึ้น อาทิ ระบบเซนเซอร์ ระบบเบรค และอาจรวมไปถึงกลุ่มที่ออกแบบหรือการทำการตลาดเพื่อจัดจำหน่ายรถยนต์ไร้คนขับด้วย ดังนั้น การปรับใช้ The Product Liability Directive ในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับจึงอาจจะต้องได้รับการปรับใช้และตีความแตกต่างจากกรณีของรถยนต์แบบดั้งเดิม และจากการศึกษาก็ยังไม่พบคำวินิจฉัย

¹⁶ Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (1985) OJ L210/29 Article 3

1. 'Producer' means the manufacturer of a finished product, the producer of any raw material or the manufacturer of a component part and any person who, by putting his name, trademark or other distinguishing feature on the product presents himself as its producer.

2. Without prejudice to the liability of the producer, any person who imports into the Community a product for sale, hire, leasing or any form of distribution in the course of his business shall be deemed to be a producer within the meaning of this Directive and shall be responsible as a producer.

3. Where the producer of the product cannot be identified, each supplier of the product shall be treated as its producer unless he informs the injured person, within a reasonable time, of the identity of the producer or of the person who supplied him with the product. The same shall apply, in the case of an imported product, if this product does not indicate the identity of the importer referred to in paragraph 2, even if the name of the producer is indicated.

ขององค์กรที่มีอำนาจตามกฎหมายในระดับสหภาพยุโรปที่ดีความทำนองที่ว่า การปรับใช้ The Product Liability Directive จะครอบคลุมถึงบุคคลใดบ้างในห่วงโซ่การผลิต หากแต่มีเพียงข้อมูลในทางวิชาการและการจัดทำรายงานขององค์กรต่าง ๆ ที่นำเสนอความเห็นว่าจะครอบคลุมบุคคลใดบ้างเท่านั้น

บทบัญญัติสำคัญของ The Product Liability Directive สำหรับการพิจารณาเบื้องต้นว่าผลิตภัณฑ์ใดบ้างที่อยู่ภายใต้ความหมายของคำว่า “ผลิตภัณฑ์” ตามที่ปรากฏในกฎหมายฉบับนี้ ต้องพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 2 ของ The Product Liability Directive¹⁷ ความว่า “... ภายใต้วัตถุประสงค์ของ Directive นี้ “ผลิตภัณฑ์” หมายถึง สิ่งสาริมทรัพย์ทั้งหมด แม้ว่าสิ่งสาริมทรัพย์นั้นจะรวมอยู่ในสิ่งสาริมทรัพย์อื่น หรือเป็นสิ่งสาริมทรัพย์ที่รวมอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ก็ตาม แต่ไม่รวมถึงผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรขั้นต้น เกมส์ โดย “ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรขั้นต้น” หมายถึง ผลิตภัณฑ์ที่มาจากดิน การทำไร่รา และการประมง แต่ไม่รวมถึงผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการแปรรูปเบื้องต้นแล้ว และ “ผลิตภัณฑ์” ให้รวมถึงไฟฟ้าด้วย...”

คำนิยามของ “ผลิตภัณฑ์” (product) ตามที่ปรากฏในมาตรา 2 ของ The Product Liability Directive มีความหมายเป็นสังหาริมทรัพย์ทั้งปวง (all movables) ดังนั้น ย่อมหมายความว่าชิ้นส่วนต่าง ๆ ของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเองที่เป็นส่วนประกอบของรถยนต์ไร้คนขับจึงอยู่ในความหมายของผลิตภัณฑ์ตามที่มาตรา 2 ของ The Product Liability Directive กำหนดไว้ ขณะเดียวกันหากวัสดุ อุปกรณ์ที่นำมาใช้กับยานพาหนะเหล่านั้นได้รับการผลิตขึ้นโดยบริษัทอื่น และถ้ามีความชำรุดบกพร่องเกิดขึ้น กรณีนี้บริษัทผู้ผลิตวัสดุ อุปกรณ์ดังกล่าว อาจต้องรับผิดชอบตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดของ The Product Liability Directive ด้วยเช่นกัน (ตามความในมาตรา 3)

อนึ่ง แต่เดิมมีประเด็นปัญหาว่าซอฟต์แวร์จะอยู่ภายใต้นิยาม “ผลิตภัณฑ์” ใน The Product Liability หรือไม่ กรณีข้างต้นยังมิได้มีการวินิจฉัยจากองค์กรวินิจฉัยชี้ขาดที่มีอำนาจตามกฎหมาย ตลอดจนศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปก็ยังมีคำพิพากษาในประเด็นดังกล่าว¹⁸ หากแต่เป็นความเห็นของคณะกรรมการสิทธิการแห่งสหภาพยุโรปและนักวิชาการต่าง ๆ¹⁹ ที่มีความเห็นว่าผลิตภัณฑ์ในมาตรา 2 ได้ครอบคลุมถึงซอฟต์แวร์ปฏิบัติการ (Operating System) ด้วย อนึ่ง มีข้อควรพิจารณาเพิ่มเติมว่าภายใต้สถานการณ์เช่นใดที่จะถือว่าซอฟต์แวร์ปฏิบัติการมีความบกพร่อง และระหว่างผู้ผลิต

¹⁷ Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (1985) OJ L210/29

Article 2

For the purpose of this Directive 'product' means all movables, with the exception of primary agricultural products and game, even though incorporated into another movable or into an immovable. 'Primary agricultural products' means the products of the soil, of stock-farming and of fisheries, excluding products which have undergone initial processing. 'Product' includes electricity.

¹⁸ LIIS VIHUL, 'The Liability of Software Manufacturers for Defective Products' (2014) 2 Tallinn Paper 1, 9.

¹⁹ Pub. EC C 114/4; Van Wees, 2015, section 3.3; De Vey Mestdagh and Lubbers, 2015, p. 275; Van Eijck and Van Dijk, 2015, section 3.2.



หรือผู้ผลิตซอฟต์แวร์ปฏิบัติ ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ²⁰ ยิ่งไปกว่านั้น Product Liability Directive ยังถือว่าผลิตภัณฑ์ที่ “ไม่ได้ทำให้เกิดความปลอดภัยซึ่งบุคคลพึงจะคาดหมายได้ภายใต้บริบทแห่งสถานการณ์นั้น”²¹ เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความชำรุดบกพร่องอีกด้วย ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ทางด้านภาวะวิสัย โดยพิจารณาจากความคาดหมายของวิญญูชนทั่วไปที่พึงจะคาดหมายในสถานการณ์เช่นนั้น²² ซึ่งศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปได้เคยวินิจฉัยในประเด็นนี้โดยพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่จะนำมาใช้ในการประเมินด้วย อาทิ “วัตถุประสงค์ในการใช้ผลิตภัณฑ์ ลักษณะอันเป็นภาวะวิสัยและคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์ ลักษณะของกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้ผลิตภัณฑ์”²³ เป็นต้น

ขณะที่การพิจารณาว่าใครจะเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดชอบตาม The Product Liability Directive ต้องพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 3²⁴ “... 1. “ผู้ผลิต” หมายถึงผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย ผู้ผลิตวัตถุดิบ หรือผู้ผลิตชิ้นส่วน และรวมถึงบุคคลใดที่ใส่ชื่อ เครื่องหมายการค้า หรือสิ่งบ่งชี้อย่างอื่น ที่แสดงผลิตภัณฑ์เพื่อแสดงตนว่าเป็นผู้ผลิต 2. กรณีที่ผู้ผลิตไม่มีความรับผิดชอบในความเสียหาย บุคคลใด

²⁰ European Parliament, ‘A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles’ (European Parliament, February 2018) 25 <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf)> accessed 4 April 2020.

²¹ Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (1985) OJ L210/29 Article 6

1. A product is defective when it does not provide the safety which a person is entitled to expect, taking all circumstances into account, including:

(a) the presentation of the product;
(b) the use to which it could reasonably be expected that the product would be put;
(c) the time when the product was put into circulation.

2. A product shall not be considered defective for the sole reason that a better product is subsequently put into circulation.

²² Judgment of 5 March 2015, *Boston Scientific Medizintechnik*, C-503/13 and C-504/13 (2015), para. 37.

²³ *Ibid*, para. 38.

²⁴ Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (1985) OJ L210/29 Article 3

1. 'Producer' means the manufacturer of a finished product, the producer of any raw material or the manufacturer of a component part and any person who, by putting his name, trademark or other distinguishing feature on the product presents himself as its producer.

2. Without prejudice to the liability of the producer, any person who imports into the Community a product for sale, hire, leasing or any form of distribution in the course of his business shall be deemed to be a producer within the meaning of this Directive and shall be responsible as a producer.

3. Where the producer of the product cannot be identified, each supplier of the product shall be treated as its producer unless he informs the injured person, within a reasonable time, of the identity of the producer or of the person who supplied him with the product. The same shall apply, in the case of an imported product, if this product does not indicate the identity of the importer referred to in paragraph 2, even if the name of the producer is indicated.

ก็ตามที่นำเข้าผลิตภัณฑ์เข้ามาในพื้นที่เพื่อขาย ให้เช่า เช่าซื้อ หรือจำหน่ายในรูปแบบใด ๆ สำหรับการดำเนินธุรกิจของเขา ให้ถือว่าเป็นผู้ผลิตตามความหมายของ Directive นี้ และต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ผลิต²⁵ 3. ในกรณีที่ไม่สามารถระบุผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ได้ ผู้จัดหาผลิตภัณฑ์แต่ละรายจะต้องรับผิดชอบเหมือนกับผู้ผลิต เว้นแต่ ได้แจ้งต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายภายในเวลาอันสมควรถึงตัวตนของผู้ผลิต หรือผู้จัดหาสินค้าให้กับเขา และให้ใช้ข้อกฎหมายเดียวกันนี้กับกรณีของผลิตภัณฑ์ที่นำเข้า หากผลิตภัณฑ์นั้นไม่ได้ระบุตัวตนของผู้นำเข้าตามที่อ้างถึงในวรรค 2 แม้ว่าจะรู้ตัวผู้ผลิตก็ตาม...”

จากบทบัญญัติข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า “ผู้ผลิต” หรือ “ผู้ผลิตอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่อยู่ในขั้นตอนการผลิตรถยนต์ไร้คนขับ” นั้น อาจจะต้องรับผิดชอบตามที่ The Product Liability Directive กำหนด เนื่องจาก Directive ดังกล่าวรวมถึงบุคคลใดก็ตามซึ่งได้ใส่ชื่อของตน เครื่องหมายการค้า หรือสิ่งบ่งชี้อย่างอื่นที่เพื่อแสดงตนว่าเป็นผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ ดังนั้น จากบทบัญญัติที่ปรากฏในมาตรา 3 จึงรวมถึงผู้ผลิต ล้อ กระจกนิรภัย และเครื่องตรวจจับ หรือเซนเซอร์ เป็นต้น และอาจตีความได้ว่าผู้ผลิตซอฟต์แวร์ หรือเทคโนโลยีใด ๆ หรือผู้นำเข้าวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้กับรถยนต์ไร้คนขับก็อาจอยู่ในความหมายของ “ผู้ผลิต” ตามกฎหมายฉบับนี้ได้เช่นกัน²⁵

หากพิจารณานิยามของคำว่า “ผู้ผลิต” ภายใต้ความหมายที่ปรากฏในมาตรา 3 ของ The Product Liability Directive แล้ว จึงน่าจะรวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเองด้วย เช่น อุปกรณ์ตรวจจับความเคลื่อนไหว และโปรแกรมซอฟต์แวร์ เป็นต้น ดังนั้น “ผู้ผลิต” ที่จะต้องรับผิดชอบตาม The Product Liability Directive กรณีที่รถยนต์ไร้คนขับมีความชำรุดบกพร่อง จึงอาจหมายรวมถึงผู้ผลิตรถยนต์ไร้คนขับ ผู้ผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนต่าง ๆ ผู้ผลิตโปรแกรมซอฟต์แวร์ และขณะที่ผู้จำหน่ายรถยนต์ไร้คนขับ ตัวแทนจำหน่าย ก็อาจต้องรับผิดชอบตาม Directive ได้เช่นเดียวกัน หากเป็นกรณีที่ไม่สามารถระบุตัวผู้นำเข้ามาจำหน่ายได้ (แม้จะรู้ตัวผู้ผลิตก็ตาม) เว้นเสียแต่ว่าผู้จำหน่ายหรือตัวแทนจำหน่ายดังกล่าวได้แจ้งข้อมูลของผู้ผลิต หรือข้อมูลของบุคคลที่ผู้จำหน่ายหรือตัวแทนจำหน่ายได้รับผลิตภัณฑ์นั้นมาจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายทราบภายในระยะเวลาอันสมควร ซึ่งในประเด็นนี้ ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปได้ให้ความชัดเจนในกรณีเช่นนี้หลายครั้งตามที่ปรากฏในคำพิพากษา ความว่า “การเลือกกำหนดส่วนความรับผิดชอบสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ชำรุดบกพร่องนั้น โดยหลักแล้วจะเป็นผู้ผลิตที่ต้องรับผิดชอบ และเฉพาะกรณีที่ชัดเจนเท่านั้นจึงจะให้ผู้นำเข้าหรือผู้จัดจำหน่ายเป็นผู้รับผิดชอบ”²⁶

ประเด็นในเรื่องการพิสูจน์ตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบจากสินค้าไม่ปลอดภัยกับรถยนต์ไร้คนขับ

ในการพิสูจน์ความชำรุดบกพร่องของสินค้านั้น ถือได้ว่าเป็นปัญหาที่ต้องเผชิญกันในทางปฏิบัติ เนื่องจากผู้ใช้มักจะไม่มีวิธีการหรือไม่มีข้อมูลสำหรับการพิสูจน์ความชำรุดบกพร่องตามที่กล่าวอ้าง

²⁵ The Product Liability Directive, Article 3 (1).

²⁶ Judgment of 10 January 2006, *Skov A/S v Bilka Lavprisvarehus A/S and Bilka Lavprisvarehus A/S v. Jette Mikkelsen and Michael Due Nielsen*, C-402/03, para. 29; Judgment of 21 December 2011 *Dutruex and Caisse primaire d'assurance maladie du Jura*, case C-495/10, para. 25.



และยากที่จะพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากตัวสินค้าหรือกระบวนการผลิตโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความเสียหายหรือการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากผลิตภัณฑ์ที่มีความซับซ้อนทางเทคนิค หรือมีความซับซ้อนในการใช้งาน ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ผลิตอาจพ้นความรับผิดตาม The Product Liability Directive ได้ โดยสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 7 ของ Directive²⁷ ขึ้นมากล่าวอ้างได้ และอาจมีผลทำให้หลุดพ้นความรับผิดไปทั้งหมดถ้าผู้ผลิตพิสูจน์ได้ว่ามีเหตุดังต่อไปนี้

- (ก) ไม่ได้เป็นผู้นำผลิตภัณฑ์ออกจำหน่ายในตลาด หรือ
- (ข) ความเป็นไปได้ที่ข้อบกพร่องของผลิตภัณฑ์ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายไม่ได้มีอยู่ ณ เวลาที่ผู้ผลิตนำผลิตภัณฑ์นั้นออกจำหน่าย หรือข้อบกพร่องนั้นเกิดขึ้นในภายหลัง หรือ
- (ค) ผู้ผลิตนั้นไม่ได้ทำการผลิตผลิตภัณฑ์ขึ้นเพื่อขาย หรือจำหน่ายในรูปแบบใดเพื่อวัตถุประสงค์ในทางเศรษฐกิจ หรือไม่ได้ทำการผลิตหรือจำหน่ายในระหว่างการประกอบธุรกิจของตน หรือ
- (ง) ข้อบกพร่องดังกล่าวเกิดจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดของทางราชการต่าง ๆ หรือ
- (จ) ความรู้ทางวิทยาศาสตร์หรือทางเทคนิคในขณะที่มีการนำสินค้าออกจำหน่ายนั้น ยังมีไม่เพียงพอที่จะทำให้เห็นถึงข้อบกพร่องที่มีอยู่ หรือ
- (ฉ) กรณีของผู้ผลิตชิ้นส่วน ข้อบกพร่องเกิดขึ้นจากการออกแบบผลิตภัณฑ์ซึ่งชิ้นส่วนที่ผลิตได้ถูกนำไปใช้ หรือข้อบกพร่องเกิดจากข้อแนะนำการใช้งานของผู้ผลิตผลิตภัณฑ์”

อย่างไรก็ตาม ข้อกล่าวอ้างตามข้อ ก-ฉ อาจมีผลให้บริษัทหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ว่าเป็นการหลุดพ้นจากความรับผิดตาม The Product Liability Directive เท่านั้น หากแต่บริษัทยังคงต้องรับผิดตามกฎหมายฉบับอื่นตามแต่ละบริบทของแต่ละประเทศที่กำหนดให้การกระทำเช่นนั้นเป็นความผิดประเพณีใด

²⁷ Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (1985) OJ L210/29 Article 7

The producer shall not be liable as a result of this Directive if he proves:

- (a) that he did not put the product into circulation; or
- (b) that, having regard to the circumstances, it is probable that the defect which caused the damage did not exist at the time when the product was put into circulation by him or that this defect came into being afterwards; or
- (c) that the product was neither manufactured by him for sale or any form of distribution for economic purpose nor manufactured or distributed by him in the course of his business; or
- (d) that the defect is due to compliance of the product with mandatory regulations issued by the public authorities; or
- (e) that the state of scientific and technical knowledge at the time when he put the product into circulation was not such as to enable the existence of the defect to be discovered; or
- (f) in the case of a manufacturer of a component, that the defect is attributable to the design of the product in which the component has been fitted or to the instructions given by the manufacturer of the product.

ข้อสังเกต

1) ข้อกล่าวอ้างตามข้อ ก. ข้อ ง. และข้อ จ. ต้องมีการตีความให้ชัดเจน ข้อกล่าวอ้างทางกฎหมายตามข้อ ก. มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งกับบริษัทซึ่งพัฒนา หรือ ทดสอบ (โปรแกรมซอฟต์แวร์ สำหรับ) รถยนต์ไร้คนขับ กล่าวคือ บริษัทจะหลุดพ้นจากความรับผิดถ้าไม่ได้เป็นผู้นำยานพาหนะ (หรือ โปรแกรมซอฟต์แวร์) ออกสู่ตลาด กระนั้น ก็ยังอาจต้องรับผิดโดยฐานอื่น ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศ โดยทั่วไปจะเป็นความรับผิดอันเกิดจากการละเมิด

2) ข้อกล่าวอ้างตามข้อ ง. และข้อ จ. เป็นข้อกล่าวอ้างที่มีลักษณะคือ “ไม่มีความผิด” อยู่ในข้อกล่าวอ้างดังกล่าว ข้อกล่าวอ้างข้อ ง. เป็นข้อกล่าวอ้างที่ขึ้นอยู่กับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทางเทคนิค ซึ่งในหลาย ๆ ประเทศกำลังอยู่ในช่วงของการจัดทำหรือยังไม่มีการบังคับใช้ในปัจจุบัน ขณะที่ข้อกล่าวอ้างข้อ จ. (ข้อกล่าวอ้าง “ความเสี่ยงอันเกิดจากการพัฒนา”) เป็นข้อกล่าวอ้างทางเลือกที่ไม่กี่ประเทศเท่านั้นยังปล่อยให้สามารถนำกล่าวอ้างได้อยู่ (ฟินแลนด์ ลักเซมเบิร์ก และนอร์เวย์) แต่ในบางประเทศเป็นข้อกล่าวอ้างที่ถูกตัดออกไม่ให้นำมาใช้เป็นข้อกล่าวอ้างสำหรับผลิตภัณฑ์บางประเภท (โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เวชภัณฑ์) ในประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ ข้อกล่าวอ้างความเสี่ยงอันเกิดจากการพัฒนาเป็นข้อกล่าวอ้างที่มีความสำคัญมากสำหรับยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเอง กับทั้งในประเด็นเรื่องความเสี่ยงอันเกิดจากการพัฒนา ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปตีความข้อกล่าวอ้างดังกล่าวอย่างเคร่งครัด กล่าวคือ ผู้ผลิตต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเป็นไปไม่ได้ที่จะตรวจพบความเสี่ยงจากสภาพของความรู้ทางวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิคที่มีอยู่ในขณะนั้น ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาความรู้ทางวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิคที่มีอยู่ในขณะนั้นแล้ว อนึ่ง การที่ผู้ผลิตทำตามแนวปฏิบัติทั่วไปในการนำยานพาหนะเข้าสู่ตลาดโดยมีมาตรฐานความปลอดภัยอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว ไม่ถือว่าเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ผลิตได้ สิ่งที่สำคัญคือ ผู้ผลิตต้องมีความรู้ที่พึงสันนิษฐานได้ว่าต้องมี “โดยเป็นความรู้ที่ก้าวหน้าที่สุด และไม่จำกัดเฉพาะความรู้ในภาคส่วนอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งเท่านั้น”²⁸ แต่ความรู้ดังกล่าวต้องเป็นความรู้ที่ผู้ผลิตสามารถเข้าถึงได้ด้วย แต่ในความเป็นจริงแล้ว มีเพียงไม่กี่กรณีเท่านั้นที่ข้อกล่าวอ้างความเสี่ยงอันเกิดจากการพัฒนา จะเป็นข้อกล่าวอ้างที่รับฟังได้²⁹ ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปไม่ยอมรับข้อกล่าวอ้างเพื่อยกเว้นความรับผิดหากเป็นกรณีที่ความบกพร่องดังกล่าวได้ปรากฏรู้โดยทั่วไปแล้ว หรือถ้าผู้ผลิตควรจะมีโดยทั่วไปถึงความเสี่ยงที่มีอยู่จากข้อมูลที่สามารถเข้าถึงได้ แม้ว่าผู้ผลิตจะไม่ได้รู้ว่ามีผลิตภัณฑ์เฉพาะตัวใดที่จะมีความเสี่ยง และแม้ว่าความเสี่ยงที่เป็นที่รู้จักอยู่แล้วดังกล่าวเป็นความเสี่ยงที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ในผลิตภัณฑ์เฉพาะนั้น³⁰

อนึ่ง การนำ The Product Liability Directive ไปบัญญัติเป็นกฎหมายของแต่ละประเทศในสหภาพยุโรปยังมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก เนื่องจาก 1) การตีความ The Product Liability Directive ของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน และ 2) The Product Liability Directive ได้เปิด

²⁸ Judgment of 29 May 1997, *Commission of the European Communities v. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*, C-300/95, paras. 26-27.

²⁹ เพิ่งอ้าง.

³⁰ *A & Ors v National Blood Authority & Ors* [2001] EWHC QB 446 (26th March 2001).



โอกาสให้แต่ละประเทศมีดุลพินิจในการกำหนดบางเรื่องตามที่เห็นสมควร เช่น หลักเกณฑ์วิธีพิจารณาคดีแพ่ง ภาระการพิสูจน์ การประเมินข้อเท็จจริง และการคำนวณค่าเสียหาย เป็นต้น 3) The Product Liability Directive มีขอบเขตที่ค่อนข้างจำกัด เนื่องจากบทบัญญัติที่จัดทำขึ้นไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้หลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบอย่างอื่น ๆ นอกเหนือจากเรื่องความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของผลิตภัณฑ์ของรัฐภาคีสมาชิก มีความสอดคล้องกัน โดยไม่เข้าไปเปลี่ยนแปลงความรับผิดในข้อบกพร่อง (และความรับผิดทางสัญญา) ของผลิตภัณฑ์เลย ดังนั้น จากเหตุปัจจัยข้างต้น การปรับใช้หลักกฎหมายในแต่ละประเทศจึงมีความแตกต่างกัน ทั้งในเรื่องกฎหมายวิธีพิจารณาคดีแพ่ง กฎหมายสัญญา และกฎหมายละเมิด ดังนั้น หากพิจารณาหลักเกณฑ์การดำเนินการเกี่ยวกับข้อเรียกร้องเรื่องความชำรุดบกพร่องของผลิตภัณฑ์ในแต่ละประเทศสมาชิก จึงพบว่าแต่ละประเทศมีหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกัน และทำให้เกิดผลลัพธ์ที่แตกต่างกันตามไปด้วย ซึ่งทำให้นักวิชาการบางท่านกล่าวว่า The Product Liability Directive ไม่ประสบผลสำเร็จตามจุดมุ่งหมายในการสร้างระบบคุ้มครองผู้บริโภคที่สอดคล้องกันทั้งยุโรป³¹ ขณะที่คณะกรรมการการยุโรป ได้ให้ข้อสังเกตไว้เมื่อปี ค.ศ. 2006 ว่าความแตกต่างในการดำเนินการของแต่ละประเทศ ยังไม่ได้มีผลในเชิงลบต่อการดำเนินการของตลาดร่วมภายในสหภาพยุโรป (Internal Market)

3.3 หลักความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) แบบมีประกันภัย

ในเรื่องความรับผิดต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้น การทำประกันภัยเป็นอีกรูปแบบหนึ่งสำหรับการบริหารจัดการความเสี่ยงและการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งการทำประกันภัยจะเยียวยาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในทันที ไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ควบคุมรถยนต์หรือไม่ก็ตาม³² บางประเทศกำหนดให้รถยนต์ทุกคันจะต้องทำประกันภัยประเภทนี้ ดังเช่น ประเทศไทยและประเทศอังกฤษ เป็นต้น กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยที่กำหนดความรับผิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์เป็นกฎหมายที่รวมเอากฎหมายว่าด้วยละเมิดและกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยเข้าด้วยกัน ซึ่งระบบการบังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่รถยนต์ต้องทำประกันภัยนี้เอง ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุจะได้รับเงินชดเชยความเสียหายผ่านบริษัทประกันภัยโดยตรง อันส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อปริมาณการฟ้องคดีที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่มีจำนวนลดลง และโดยมากแล้ว ข้อพิพาทมักจะยุติกันได้โดยไม่ต้องมีการฟ้องร้องดำเนินคดีในศาล ดังนั้น แทนที่จะต้องใช้การพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ประมาทเลินเล่อและต้องรับผิดในความเสียหายจากอุบัติเหตุตามระบบปกติ หรือไม่ กรณีนี้ บริษัทประกันภัยจะพิจารณาเพื่อจ่ายค่าชดเชยความเสียหายไปล่วงหน้า

³¹ Giorgio Rizzo, 'Product liability and protection of EU consumers: is it time for a serious reassessment?' (2019) 1 Journal of Private International Law 210, 210-211.

³² ELLIOTT & SMITH LAW FIRM, 'What Is the Difference Between 'No-Fault' And 'Fault' Liability in A Car Accident?' (ELLIOTT & SMITH LAW FIRM, 2 January 2020) <<https://www.elliottsmithlaw.com/what-is-the-difference-between-no-fault-and-fault-liability-in-a-car-accident>>

ผู้ประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์ก็ไม่อาจฟ้องคนขับตามระบบความรับผิดทางละเมิด (Tort System) ต่อศาลได้ เว้นแต่จะได้รับ ความเสียหายที่รุนแรงถึงขนาดที่เป็นเงื่อนไขในการฟ้องคดีหรือได้รับความเสียหายเกินกว่าที่บริษัทประกันภัยจะรับผิดชอบได้ทั้งหมด ซึ่งความรับผิดในรูปแบบนี้ เรียกว่า No - Fault liability หรือความรับผิดโดยปราศจากความผิด และระบบนี้ช่วยจัดความยากลำบาก ในการวินิจฉัยว่าใครเป็นฝ่ายผิดและก่อให้เกิดความเสียหาย ขณะเดียวกันทำให้นั่นใจได้ว่าผู้ประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์จะได้รับการชดเชยความเสียหายโดยตรงไม่ว่าจะมีผู้กระทำความผิดหรือไม่ก็ตาม ดังนั้น การประกันภัยเป็นอีกรูปแบบหนึ่งสำหรับการบริหารจัดการในเรื่องความรับผิดต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์

สหราชอาณาจักรได้ทำการศึกษาและปรับใช้หลักความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) โดยการประกันภัยกับกรณีของรถยนต์ไร้คนขับ โดยสหราชอาณาจักรเห็นว่าการใช้รถยนต์ไร้คนขับเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางด้านการจราจร ผู้ผลิตรถยนต์ได้ร่วมมือกับบริษัททางด้านเทคโนโลยีในการพัฒนารถยนต์ที่ไม่จำเป็นต้องมีการควบคุมจากมนุษย์ โดยคาดหวังว่าในอนาคตอันใกล้ (ไม่เกิน 30 ปี) จะเห็นรถยนต์รุ่นใหม่ที่มีเทคโนโลยีไร้คนขับสามารถขับเคลื่อนอยู่บนถนนได้จริง กับทั้งแนวโน้มของตลาดรถยนต์ไร้คนขับได้รับการตอบรับที่มากขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้เกิดแรงผลักดันให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ไร้คนขับ อาทิ ผู้ให้บริการให้เช่ารถยนต์ การพัฒนาและสร้างแอปพลิเคชันต่าง ๆ การสร้างระบบสัมผัส (touch) ที่ดีขึ้น และการสร้างระบบบอกพิกัดตำแหน่งที่มีความแม่นยำ (GPS) เป็นต้น ได้ร่วมมือร่วมใจในการพัฒนารถยนต์ไร้คนขับ ซึ่งแม้ว่าบางอุตสาหกรรมจะมีได้เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไร้คนขับโดยตรง แต่ก็เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และอาจได้รับประโยชน์จากการการพัฒนารถยนต์ไร้คนขับด้วย

ข้อมูลปัจจุบัน สหราชอาณาจักรกำหนดให้รถยนต์ทุกประเภทต้องมีการประกันภัยอย่างน้อยจะต้องเป็นประกันภัยชั้น 3 (คุ้มครองบุคคลที่สาม) ซึ่งกำหนดโดยพระราชบัญญัติการจราจรทางถนน ค.ศ. 1988 (Road Traffic Act 1988) มาตรา 143 และได้ตรากฎหมายในระดับพระราชบัญญัติชื่อว่า Automated and Electric Vehicles Act 2018 (พระราชบัญญัติยานพาหนะที่ใช้ไฟฟ้าและขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2018) โดยในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวประกอบด้วย 2 ส่วน ส่วนที่ 1 เกี่ยวกับรถยนต์อัตโนมัติและความรับผิดของบริษัทประกันภัย และส่วนที่ 2 เกี่ยวกับรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ภายใต้เนื้อหาสาระในส่วนที่ 1 เกี่ยวกับรถยนต์อัตโนมัติและความรับผิดของบริษัทประกันภัยนั้นมีเนื้อหาสาระที่น่าสนใจ ดังต่อไปนี้

1) นิยามของรถยนต์อัตโนมัติ

ในการจัดทำกฎหมายสำหรับการควบคุมหรือกำกับดูแลวัตถุหรือกิจการที่ไม่เคยมีหรือปรากฏมาในกฎหมายฉบับก่อนหน้านี้ การกำหนดนิยามและขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายสามารถรู้ได้ว่าอำนาจและหน้าที่ของตนนั้นมีขอบเขตมากน้อยแค่ไหน เพียงใด และกรณีของรถยนต์ไร้คนขับเช่นเดียวกันที่ไม่ได้มีการกำหนดในกฎหมายฉบับก่อน ๆ ดังนั้น การตรากฎหมายขึ้นเพื่อควบคุมและกำกับดูแลโดยเฉพาะ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีนิยามและกำหนดขอบเขตให้ชัดเจน ซึ่งมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติยานพาหนะที่ใช้ไฟฟ้าและขับเคลื่อน



อัตโนมัติ ค.ศ. 2018 กำหนดนิยามเฉพาะของคำที่ปรากฏในกฎหมายฉบับนี้ อาทิ “ยานพาหนะ” หมายถึง “ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยตนเอง” หากมีการใช้งานในโหมดที่ไม่ได้ถูกควบคุม และไม่จำเป็นต้องได้รับการเฝ้าระวังโดยบุคคล... ยิ่งไปกว่านั้น กฎหมายฉบับนี้ยังบัญญัติให้อำนาจรัฐมนตรีในการใช้ดุลพินิจในการกำหนดประเภทของรถยนต์ให้เป็นรถยนต์อัตโนมัติ และยังสามารถกำหนดพื้นที่สถานการณ์ที่รถยนต์อัตโนมัติสามารถใช้งานได้โดยถูกต้องตามกฎหมายด้วย เห็นได้ว่า แม้กฎหมายจะกำหนดนิยามของรถยนต์ไร้คนขับไว้อย่างชัดเจนแล้วก็ตาม แต่ก็ยังให้อำนาจแก่รัฐมนตรีในการกำหนดนิยามหรือขอบเขตเพิ่มเติมสำหรับการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตที่พระราชบัญญัติยานพาหนะที่ใช้ไฟฟ้าและขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2018 ไม่ครอบคลุมถึง

2) ความรับผิดชอบกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

พระราชบัญญัติยานพาหนะที่ใช้ไฟฟ้าและขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2018 กำหนดให้รถยนต์ไร้คนขับจะต้องจัดทำประกันภัย โดยมาตรา 2 ได้กำหนดให้บริษัทประกันภัยมีความรับผิดชอบได้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) อุบัติเหตุเกิดจากยานพาหนะอัตโนมัติเมื่อขับบนถนนหรือสถานที่สาธารณะอื่นใน แกรทบริเตน

(ข) ยานพาหนะได้รับการประกันในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและ

(ค) ผู้ประกันตนหรือบุคคลอื่นประสบความเสียหายอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ

ขณะเดียวกันก็ได้กำหนดให้เจ้าของรถยนต์มีความรับผิดชอบ ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(ก) อุบัติเหตุเกิดจากยานพาหนะอัตโนมัติเมื่อขับบนถนนหรือสถานที่สาธารณะอื่นใน แกรทบริเตน

(ข) ยานพาหนะไม่ได้ประกันในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

(ค) มาตรา 143 ของพระราชบัญญัติการจราจรบนถนน 1988 (ที่กำหนดให้ผู้ใช้รถยนต์ที่ได้รับการประกันหรือป้องกันความเสี่ยงต่อบุคคลภายนอก) ไม่สามารถนำมาปรับใช้กับยานพาหนะในเวลานั้นเนื่องจาก

(i) มาตรา 144 (2) ของพระราชบัญญัตินั้น (ยกเว้นหน่วยงานสาธารณะ ฯลฯ) หรือ

(ii) ยานพาหนะอยู่ในบริการสาธารณะของ Crown และ

(ง) บุคคลได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ

ยิ่งไปกว่านั้น พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ก็ได้กำหนดในกรณีที่มีการประมาทร่วมกัน (Contributory negligence) ในมาตรา 3 กล่าวคือ กรณีที่เกิดอุบัติเหตุภายใต้สถานการณ์ที่บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของยานพาหนะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 2 ต่อบุคคลผู้ได้รับบาดเจ็บ และในขณะเดียวกัน อุบัติเหตุหรือความเสียหายที่เกิดขึ้น ก็มีส่วนมาจากบุคคลผู้ได้รับบาดเจ็บเช่นเดียวกัน ดังนั้น จำนวนเงินที่บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 2 ก็จะต้องมีการหักส่วนความรับผิดชอบออกไปตามสัดส่วนที่บุคคลผู้ได้รับบาดเจ็บต้องรับผิดชอบด้วย ในทางกลับกันบริษัทประกันภัยหรือเจ้าของยานพาหนะอัตโนมัติอาจจะไม่ต้องรับผิดชอบก็ได้ หากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลหนึ่งบุคคลใดที่หายานพาหนะเริ่มขับด้วยตนเอง ในขณะที่ยังไม่ได้อยู่ในสถานการณ์ที่มีความพร้อม และก่อให้เกิดความเสียหายตามมา

3) ความรับผิดชอบที่เกิดจากความบกพร่องของซอฟต์แวร์ (มาตรา 4)

พระราชบัญญัติยานพาหนะที่ใช้ไฟฟ้าและขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2018 กำหนดชัดเจนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของซอฟต์แวร์ในมาตรา 4 กล่าวคือกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการดัดแปลงซอฟต์แวร์โดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ทำการอัปเดตซอฟต์แวร์ นั้น บริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะอัตโนมัติอาจไม่ต้องรับผิดชอบหรือจำกัดความรับผิดได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ทำประกันเกิดจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลโดยตรงจากกรณี ดังต่อไปนี้

(ก) การดัดแปลงซอฟต์แวร์ที่ทำโดยผู้ขอเอาประกัน หรือด้วยความรู้ของผู้ขอเอาประกันภัย ซึ่งต้องห้ามโดยกฎหมาย หรือ

(ข) ความล้มเหลวในการติดตั้งหรือการอัปเดตซอฟต์แวร์ที่สำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ประกันหรือครัว

เห็นได้ว่า สหราชอาณาจักรได้จัดเตรียมความพร้อมทางด้านกฎหมายเพื่อรองรับการนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้แล้ว ซึ่งในทางนโยบายของสหราชอาณาจักรได้คาดหมายไว้ว่าภายในปี ค.ศ. 2030 จะมีการนำรถยนต์ไร้คนขับมาใช้บนท้องถนนได้อย่างเต็มรูปแบบ จึงอาจกล่าวได้ว่า สหราชอาณาจักรเป็นประเทศแรก ๆ ที่เตรียมความพร้อมสำหรับการรองรับการนำเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับมาใช้ในทางปฏิบัติ และเป็นการนำหลักความรับผิดแบบการประกันภัยมาใช้ในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับ

4. ความรับผิดของรถยนต์ไร้คนขับในประเทศไทย

ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีมาตรการกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของรถยนต์ไร้คนขับกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้น ดังนั้น การศึกษาในส่วนนี้ จึงเป็นการนำหลักความรับผิดตามที่ปรากฏในประเทศไทยมาปรับใช้กับกรณีรถยนต์ไร้คนขับแล้ว กล่าวคือ 1. หลักการความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม (Traditional Negligence) 2. หลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict liability) 3. ความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) แบบมีประกันภัย โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 หลักการความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม (Traditional Negligence)

ความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมนั้น ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ระบุว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อดามียก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

หากวิเคราะห์บทบัญญัติตามมาตรา 420 ข้างต้น อาจจำแนกองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้ใดกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ
2. กระทำต่อผู้อื่นโดยผิดกฎหมาย
3. เป็นเหตุให้ผู้อื่น



ได้รับความเสียหาย และ 4. ผลที่เกิดขึ้นสัมพันธ์โดยตรงกับการกระทำ ประกอบกับภาระในการนำสืบว่าประมาทเลินเล่อหรือไม่นั้น เป็นหน้าที่ของผู้กล่าวอ้าง (ตามหลักผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบ) ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้น ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ก็ต้องเป็นผู้นำสืบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ได้กระทำความผิดตามองค์ประกอบในมาตรา 420 ข้างต้น อนึ่ง การปรับใช้หลักความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมข้างต้นนั้น จะต้องพิจารณาร่วมกับมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสียก่อน เนื่องจากมาตรา 437 เป็นบทบัญญัติที่เรียกว่าความรับผิดอย่างเคร่งครัดที่ได้กำหนดภาระการพิสูจน์ให้ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์เป็นหลัก ที่จะต้องทำการพิสูจน์ว่าตนมิได้กระทำความผิด (มิได้เป็นไปตามหลักผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบ) และการปรับใช้มาตรา 420 จะทำได้ต่อเมื่อไม่อาจปรับใช้มาตรา 437 กับกรณีได้ และมีผลให้ผู้เสียหายไม่อาจได้รับประโยชน์จากบทสันนิษฐานตามมาตรา 437 ดังกล่าวได้ ดังข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2379-2380/2532 ความว่าผู้ตายโดยสารมาในรถยนต์ของจำเลยที่ 3 ซึ่งเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกลเช่นเดียวกับรถยนต์ของจำเลยที่ 1 ที่ 2 ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายมิได้เกิดจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลของจำเลยที่ 3 แต่ฝ่ายเดียว จึงนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 อันว่าด้วยหน้าที่นำสืบมาใช้บังคับไม่ได้ ดังนั้น เมื่อกรณีนี้ไม่เอามาตรา 437 มาใช้ ทั้งสองฝ่ายต่างไม่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามมาตรา 437 จึงต้องนำมาตรา 420 มาใช้ในการพิสูจน์ว่าฝ่ายใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

การปรับใช้ความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมตามที่ปรากฏในมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับกรณีรถยนต์ไร้คนขับนั้น เห็นว่าผู้ขับขี่รถยนต์ในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับจะมีสถานะเป็นเพียงผู้โดยสารเท่านั้น ซึ่งมีได้ทำการควบคุมหรือตัดสินใจในการขับขี่ยานยนต์ไร้คนขับแต่อย่างใด และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น กรณีนี้ จึงยากสำหรับผู้เสียหายที่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่ต้องรับผิดเป็นใคร ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ไร้คนขับ (ซึ่งทำหน้าที่โดยสาร) ผู้ผลิตรถยนต์ไร้คนขับ ผู้ผลิตซอฟต์แวร์ หรือเจ้าของรถยนต์ไร้คนขับ (กรณีที่มีการดัดแปลง แก๊ซ หรือไม่อัปเดตซอฟต์แวร์) กับทั้งผู้เสียหายยังมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้กระทำความผิดตามองค์ประกอบข้างต้น จำต้องอาศัยความรู้หรือความเชี่ยวชาญค่อนข้างมากซึ่งต้องอาศัยความรู้ทางวิทยาศาสตร์ ความรู้ทางเทคนิค เพื่อทำการพิสูจน์ได้ตามที่กล่าวอ้างนั้น และอาจมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากตามมาเช่นเดียวกัน

ดังนั้น หากปรับใช้หลักความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมกับกรณีของรถยนต์ไร้คนขับ เห็นได้ว่าจะก่อให้เกิดความยุ่งยากกับผู้เสียหายค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดจากระบบการประมวลผลผิดพลาดของซอฟต์แวร์ หรือเกิดจากการที่บุคคลที่ 3 ทำการแฮกระบบคอมพิวเตอร์ของรถยนต์ไร้คนขับ

4.2 หลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict liability)

หากพิจารณาบทบัญญัติทางกฎหมายประกอบกับคำวินิจฉัยขององค์กรตุลาการแล้ว อาจกล่าวได้ว่า กรณีที่มีอุบัติเหตุของรถยนต์ไร้คนขับเกิดขึ้น อาจปรับใช้หลักการว่าด้วยความรับผิด

อย่างเคร่งครัดได้ 2 กรณี กล่าวคือ 1. ความรับผิดจากบทสันนิษฐานทางกฎหมายให้บุคคลผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ต้องรับผิดชอบในเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น (มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) และ 2. ความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของสินค้าที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบ (พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551) ดังจะกล่าวถึงต่อไป

4.2.1 ความรับผิดตามมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั้นเอง”

ประเด็นควรพิจารณาสำหรับการปรับใช้มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับ

1) ประเด็นเรื่องผู้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์ไร้คนขับ

บทบัญญัติตามที่ปรากฏในมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นี้กำหนดให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะได้รับการสันนิษฐานว่าจะต้องรับผิดชอบที่ยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายกับบุคคลอื่น ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะที่อยู่ภายใต้มาตรานี้ จะต้องเป็นผู้ทำการควบคุมยานพาหนะหรือเดินเครื่องจักรในทางข้อเท็จจริง ขณะเกิดเหตุแห่งความเสียหาย ประเด็นที่น่าพิจารณาก็คือว่ากรณีของรถยนต์ไร้คนขับ อาจพิสูจน์ได้ยากว่าใครเป็นผู้ควบคุมรถยนต์ไร้คนขับระหว่างผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถยนต์ ผู้ออกแบบระบบอัตโนมัติ หรือไม่มีผู้ขับขี่หรือควบคุมรถยนต์ที่เป็นมนุษย์เนื่องจากการควบคุมและตัดสินใจในขณะที่มีการขับขี่รถยนต์มาจากการประมวลผลของคอมพิวเตอร์ ดังนั้น ในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ผู้โดยสารที่อยู่ในรถยนต์ไร้คนขับอาจไม่ได้ดำเนินการควบคุมเลยก็ได้ แต่อาจเป็นระบบหรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำการประมวลผลจากระบบเซ็นเซอร์รอบข้างและตัดสินใจขับเคลื่อนด้วยตนเอง

ยิ่งไปกว่านั้น บทบัญญัติมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ เป็นเพียงการกำหนดภาระการพิสูจน์ให้กับผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะเท่านั้น มิได้หมายความว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมจะรับผิดชอบไปก่อนในทุกกรณี (ดังเช่นกรณีของประกันภัย) ซึ่งหากผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะสามารถพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของตน หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัยแล้วผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะย่อมไม่ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด ทว่า ในทางข้อเท็จจริงแล้ว ผู้โดยสารหรือเจ้าของรถยนต์ไร้คนขับอาจจะมิใช่ผู้ควบคุมยานพาหนะในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุก็ได้³³ ดังนั้น หากพิจารณานำมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับกรณีรถยนต์ไร้คนขับ เห็นว่าน่าจะเกิดความยุ่งยากที่จะต้องหาข้อยุติเบื้องต้นให้ได้เสียก่อนว่าผู้ควบคุมหรือผู้ครอบครองรถยนต์ไร้คนขับในขณะเกิดเหตุ

³³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3437/2537 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2659/2524.



คือบุคคลใดระหว่าง เจ้าของ หรือผู้โดยสาร หรือระบบคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ หรือผู้ผลิตตัวรถยนต์ ไร้คนขับ

จึงมีประเด็นที่น่าสนใจตามมาว่า ในอนาคตที่มีการใช้รถยนต์ไร้คนขับอย่างแพร่หลายแล้ว กฎหมายควรกำหนดบทบาทหรือหน้าที่ให้กับผู้โดยสารที่อยู่ในรถยนต์ไร้คนขับหรือไม่ เช่น กำหนดหน้าที่ให้ผู้โดยสารจะต้องเข้าควบคุมรถยนต์ หรือวางมือบนพวงมาลัยรถยนต์ตลอดระยะเวลาในการขับที่เป็นต้น หรือกฎหมายควรกำหนดให้ผู้โดยสาร (อย่างน้อย 1 คนที่อยู่ในรถยนต์) ต้องได้รับการฝึกอบรม และได้รับใบอนุญาตขับซึ่งเป็นการเฉพาะ เป็นต้น

2) ประเด็นเรื่องความเสียหายจะต้องมาจากยานพาหนะที่กำลังเดินเครื่องจักรกลเท่านั้น และมีใช้กรณีที่เกิดเหตุระหว่างเครื่องจักรกลกับเครื่องจักรกล

ความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ ต้องมีสาเหตุแห่งความเสียหายเกิดขึ้นจากยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลเท่านั้น ซึ่งหมายถึงจะต้องเกิดเหตุแห่งความเสียหายขณะที่เครื่องจักรกลกำลังทำงาน มิได้เกิดจากกรณีที่มีการผลัก การลากจูง หรือไหลไปตามทางลาดชันแล้วไปชนกับคนหรือสิ่งของ³⁴ เห็นได้ว่า มาตรา 437 นี้ ไม่อาจนำมาใช้กับกรณีที่เกิดเหตุระหว่างรถยนต์กับรถยนต์ซึ่งเป็นเครื่องจักรกลกับเครื่องจักรกลด้วยกันได้³⁵ ดังนั้น เมื่อเกิดกรณีของรถยนต์ชนกัน คู่กรณีทั้ง 2 ฝ่าย จึงไม่สามารถกล่าวอ้างบทบัญญัติตามมาตรานี้เพื่อผลักภาระการพิสูจน์ให้คู่กรณีอีกฝ่ายได้ คู่กรณีทั้งสองฝ่ายจึงไม่ได้รับประโยชน์จากบทสันนิษฐานแต่อย่างใด และต้องนำมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ในการพิสูจน์ว่าฝ่ายใดจงใจหรือประมาทเลินเล่ออันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น กรณีนี้เห็นว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ไร้คนขับ หากเป็นการชนกันระหว่างรถยนต์กับรถยนต์ด้วยกัน จึงไม่สามารถปรับใช้มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ คงเหลือแต่การปรับใช้เฉพาะเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับและผู้เสียหายมิใช่เป็นรถยนต์อีกคันหนึ่งเท่านั้น

จากความข้างต้น เห็นได้ว่า เจตนารมณ์ของมาตรา 437 นี้ มุ่งหมายให้ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะซึ่งโดยสภาพอาจก่อให้เกิดอันตรายกับบุคคลอื่นได้ ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ เพื่อป้องกันอันตรายอันที่เกิดจากยานพาหนะหรือเครื่องจักรกลนั้น ดังนั้น ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมยานพาหนะจึงต้องอยู่ในสภาพที่ทำการตัดสินใจ ทำการควบคุม ได้ ในทางกลับกัน อาจอนุมานได้ว่า หากมีบุคคลขึ้นป็นิ่งเฉย ๆ โดยไม่ติดเครื่องของรถยนต์ และรถยนต์ดังกล่าวไหลตามแรงโน้มถ่วงของโลกไปชนจนก่อให้เกิดความเสียหายกับบุคคลอื่น กรณีนี้ บุคคลที่อยู่ในรถยนต์นั้น มิได้ถือเป็นผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 เช่นเดียวกัน ดังนั้น หากเทียบเคียงกับกรณีของรถยนต์ไร้คนขับที่บุคคลมีสถานะเป็นเพียงผู้โดยสารที่ขึ้นป็นิ่งเฉย ๆ และมิได้มีหน้าที่ในการควบคุมแต่อย่างใด กรณีเช่นนี้ ผู้ที่อยู่ในรถยนต์ไร้คนขับ จะถือว่าเป็นบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 437 ได้อย่างไร

³⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 122/2474 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1300-1315/2499.

³⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5371/2557 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2379-2380/2532.

อย่างไรก็ตาม หากจะปรับใช้มาตรา 437 กับกรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น คงต้องอาศัย การตีความและพัฒนาการของการวางหลักกฎหมายใหม่จากคำพิพากษาของศาล เช่น นิยามของ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุม ตามมาตรา 437 ในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น อาจหมายรวมถึง ผู้ผลิตระบบหรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในการประมวลผลรถยนต์ไร้คนขับ (หากแต่กรณีนี้ควร พิจารณาอย่างระมัดระวังว่า ความเสียหายเกิดจากการประมวลผลผิดพลาดของระบบอัตโนมัติมิใช่เป็น ความผิดพลาดจากการประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ไร้คนขับ)

4.2.2 ความรับผิดในความชำรุดบกพร่องของสินค้าที่ผู้ประกอบการต้องรับผิด

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดในกรณีที่สินค้าที่ตนผลิตหรือนำเข้ามีความชำรุดบกพร่อง ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภคหรือผู้ใช้งานซึ่ง นิยามของ “ผู้ประกอบการ” ตามกฎหมายฉบับนี้ หมายถึง 1. ผู้ผลิตหรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต 2. ผู้นำเข้า 3. ผู้ขายสินค้า (กรณีที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้) 4. ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมาย ข้อความ หรือแสดงด้วยวิธีใด ๆ อันมีลักษณะที่จะทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้า ยิ่งไปกว่านั้น กฎหมายฉบับดังกล่าว ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย ในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (มาตรา 5) ดังนั้น ผู้ใช้งานหรือผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหาย จากการใช้งานสินค้าที่มีความชำรุดบกพร่อง ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ประกอบการ รายหนึ่งรายใดก็ได้ โดยผู้ใช้งานหรือผู้บริโภคพิสูจน์เพียงว่าตนได้ใช้งานหรือเก็บรักษาสินค้านั้นอย่าง ปกติธรรมดาแล้ว หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ภายใต้อำนาจพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ผู้ใช้งานหรือผู้บริโภค ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ว่าผู้ประกอบการรายนั้นจงใจหรือประมาทเลินเล่อจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ตามกฎหมายละเมิดแบบดั้งเดิม ในทางกลับกัน ผู้ประกอบการจะมีภาระการพิสูจน์ว่าความเสียหาย ที่เกิดขึ้นมิได้เป็นผลโดยตรงมาจากสินค้า ซึ่งหากพิสูจน์ไม่ได้ ผู้ประกอบการก็จะต้องรับผิด

อาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเป็นการนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้ โดยกำหนดภาระการพิสูจน์เป็นของ ผู้ประกอบการแทนผู้ใช้หรือผู้บริโภคที่กล่าวอ้างว่าได้รับความเสียหายจากสินค้า

ประเด็นน่าพิจารณาสำหรับการปรับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กับกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับ

1) ประเด็นการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจไม่สอดคล้องกับรถยนต์ไร้คนขับ กรณีการปรับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยอาจจำแนกได้ 2 กรณี ดังนี้

กรณีที่หนึ่ง ผู้เสียหายคือผู้ใช้งานรถยนต์ไร้คนขับ

ผู้ใช้งานรถยนต์ไร้คนขับที่ได้รับความเสียหายต้องพิสูจน์ในเบื้องต้นว่า สาเหตุที่แท้จริง ของอุบัติเหตุ เกิดขึ้นจากอะไร ระหว่างรถยนต์ไร้คนขับหรือจากการใช้งานของผู้เสียหายเอง แม้ว่ากรณีนี้ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จะกำหนดให้



ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าพิสูจน์เพียงว่าได้ใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา ก็เพียงพอแล้วก็ตาม ทว่า กรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น ผู้ใช้งานรถยนต์ไร้คนขับการอาจมีภาระหน้าที่ใหม่สำหรับการใช้งานรถยนต์ที่นอกเหนือจากการใช้งานตามปกติในปัจจุบัน เช่น ภาระหน้าที่ในการอัปเดตซอฟต์แวร์ หรือภาระหน้าที่ในการติดตั้งระบบ Anti-Malware เป็นต้น ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ย่อมเป็นภาระหน้าที่ของผู้เสียหายในการพิสูจน์ (เบื้องต้น) ให้ได้ว่าตนได้ดำเนินการตามภาระหน้าที่ใหม่นั้นครบถ้วนแล้วด้วย

กรณีที่สอง ผู้เสียหายคือผู้ที่ถูกรถยนต์ไร้คนขับเฉี่ยวชน

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้ใช้งานหรือผู้บริโภคสินค้าเป็นหลัก โดยผู้ใช้งานหรือผู้บริโภคสินค้าพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากตัวสินค้า และตนได้ใช้หรือเก็บรักษาสินค้านั้น ๆ อย่างปกติธรรมดาก็เพียงพอแล้ว ในทางกลับกัน พระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองบุคคลอื่นที่มีได้เป็นผู้ใช้นั้น ดังเช่นกรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ไร้คนขับที่มีการเฉี่ยวชนบุคคลอื่นจนมีความเสียหายเกิดขึ้น และหากต้องการปรับใช้กฎหมายว่าด้วยความรับผิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยกับกรณีนี้ นั้น ภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ตามที่กฎหมายกำหนด จะมีความซับซ้อนและยุ่งยากมากขึ้น เนื่องจากผู้เสียหาย (ซึ่งมิใช่ผู้ใช้งาน) ต้องทำการพิสูจน์ในเบื้องต้นว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากความบกพร่องของตัวสินค้าเอง (โดยการพิสูจน์ข้อสันนิษฐานตามกฎหมายว่าผู้ใช้งานรถยนต์ไร้คนขับได้ใช้หรือเก็บรักษาอย่างปกติธรรมดาแล้ว) หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากผู้ใช้งานรถยนต์ไร้คนขับมีความประมาทเลินเล่อ หรือมิได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ หรือบกพร่องต่อการทำหน้าที่บางประการ เช่น การอัปเดตซอฟต์แวร์อย่างสม่ำเสมอ หรือการไม่ติดตั้งระบบ Anti-malware เป็นต้น

หากจะมีการปรับใช้พระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว กับกรณีของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับไปเฉี่ยวชนบุคคลอื่นนั้น เห็นว่า อาจจะต้องจำแนกการพิสูจน์สมมติฐานทางกฎหมายเป็น 2 ช่วง กล่าวคือ ช่วงที่ 1 ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการเฉี่ยวชนของรถยนต์ไร้คนขับจะต้องฟ้องร้องผู้ใช้งานรถยนต์ไร้คนขับว่าได้กระทำละเมิด (ไม่ว่าจะเป็นละเมิดตามมาตรา 420 หรือมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ตาม) ช่วงที่ 2 ผู้ใช้งานหรือผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ไร้คนขับ (เมื่อถูกฟ้องร้องดำเนินคดีแล้ว) อาจกล่าวอ้างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยพิสูจน์ว่าตนได้ใช้หรือเก็บรักษารถยนต์ไร้คนขับตามปกติธรรมดาแล้ว ซึ่งกรณีการพิสูจน์ข้อสันนิษฐานตามกฎหมายเพื่อความรับผิดกรณีของอุบัติเหตุที่รถยนต์ไร้คนขับไปเฉี่ยวชนบุคคลอื่น ถึงสองขั้นตอน (อย่างน้อย) อาจมีผลต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับค่าทดแทนความเสียหายที่ล่าช้าเกินสมควร

2) ประเด็นเรื่องความรับผิดระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน

มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดว่าผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่ง “ผู้ประกอบการ” ตามกฎหมายฉบับนี้หมายถึง 1. ผู้ผลิตหรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต 2. ผู้นำเข้า 3. ผู้ขายสินค้า (กรณีที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้)

4. ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมาย ข้อความ หรือแสดงด้วยวิธีใด ๆ อันมีลักษณะที่จะทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้า กับทั้งกฎหมายบังคับกล่าวกำหนดให้ ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดจากการใช้งานรถยนต์ไร้คนขับที่ชำรุดบกพร่องแล้ว ผู้เสียหายจึงสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ประกอบการรายหนึ่งรายใดหรือทุกรายตามที่ปรากฏข้างต้นได้

จากบทบัญญัติข้างต้น เห็นได้ว่าผู้ประกอบการต้องร่วมกันรับผิดชอบผู้เสียหายในลักษณะลูกหนี้ร่วม กล่าวคือผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบการรายหนึ่งรายใดรับผิดชอบก็ได้ หรือจะเรียกร้องจากผู้ประกอบการทั้งหมดก็ได้ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวกำหนดเฉพาะในส่วนความรับผิดชอบของผู้ประกอบการต่อผู้เสียหายเท่านั้น ขณะเดียวกันกฎหมายดังกล่าวก็ได้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันว่าจะไต่เบี่ยงกันอย่างไร และจะพิสูจน์ความรับผิดชอบระหว่างกันอย่างไร ประเด็นปัญหาในข้อนี้อาจเกิดภายหลังจากผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่งได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ไร้คนขับนั้น ประกอบด้วยผู้ผลิตในหลายชิ้นส่วน ตลอดจนผู้ผลิตและผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับซอฟต์แวร์ อาทิ นักพัฒนาซอฟต์แวร์ บริษัทโทรคมนาคม เป็นต้น ก็เข้าร่วมด้วย ดังนั้น เมื่อผู้ประกอบการรายหนึ่งรายใดได้ชดใช้เงินไปแล้ว การพิสูจน์ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความบกพร่องของผู้ประกอบการรายใดมาก-น้อยกว่ากัน ย่อมมีความยุ่งยากและซับซ้อน ทั้งยังมีการคาดหมายกันว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับมีแนวโน้มที่จะมีความรุนแรงมากกว่ากรณีปกติ อาจทำให้พยานหลักฐานไม่สามารถเก็บได้ กับทั้งอุบัติเหตุหรือความเสียหายในบางสถานการณ์ อาจเกิดจากหลายสาเหตุและหลายปัจจัย ดังนั้น การที่จะพิสูจน์ว่าสินค้าของผู้ประกอบการรายใดเป็นปัจจัยสำคัญหรือสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความเสียหาย อาจต้องใช้การพิสูจน์ที่ยาวนาน และความรู้ด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีเข้ามาช่วย

ยิ่งไปกว่านั้น การผลักภาระความรับผิดชอบไปให้กับผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการนั้น มีประเด็นที่ถกเถียงกันในต่างประเทศว่า ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการมีความเสี่ยงมากยิ่งขึ้นและอาจทำให้ต้นทุนเพิ่มมากขึ้น (เนื่องจากการรับความเสี่ยงที่ต้องรับผิดชอบมากขึ้น) อาจมีผลให้ราคาขายรถยนต์ไร้คนขับเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น ท้ายที่สุดภาระทางด้านค่าใช้จ่ายในเรื่องความรับผิดชอบที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็จะตกอยู่กับผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้งานอยู่ดี โดยคิดรวมอยู่ในราคาสินค้าเรียบร้อยแล้ว

3) ประเด็นเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหาย

การเรียกร้องค่าเสียหายจากพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น มุ่งเน้นให้ผู้ใช้งานหรือผู้บริโภคมีสิทธิเรียกร้องจากผู้ผลิตหรือผู้ขายโดยตรง แต่กฎหมายดังกล่าวมิได้ถูกออกแบบมาให้ใช้กับกรณีที่บุคคลภายนอกเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ชำรุดบกพร่อง จึงมีประเด็นทางกฎหมายว่า บุคคลภายนอกดังกล่าวจะสามารถเรียกร้องโดยตรงจากผู้ผลิตหรือผู้ขายได้หรือไม่ เห็นว่าหากมีการปรับใช้หรือการตีความให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องจากผู้ผลิตหรือผู้ขายได้ก็ตาม กรณีนี้ บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย (ไม่ว่าจะเป็นการเฉี่ยวหรือชนจากรถยนต์ไร้คนขับ) จะต้องพิสูจน์ (อย่างน้อย) ตามที่กฎหมายนี้กำหนดว่า ผู้ใช้งานได้ใช้งานและเก็บรักษาแล้วตามปกติธรรมดาแล้ว ซึ่งการที่จะพิสูจน์ว่ารถยนต์ไร้คนขับมี



ความชำรุดบกพร่องจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และผู้ใช้งานรถยนต์ไร้คนขับนั้นได้ใช้งานหรือเก็บรักษา รถยนต์ไร้คนขับอย่างปกติธรรมดาแล้วซึ่งทำได้ค่อนข้างยาก และมีภาระการพิสูจน์ค่อนข้างมาก

4.3 ความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) แบบ มีประกันภัย

ประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้รถ ทุกคันต้องจัดให้มีประกันภัยอย่างน้อยที่สุด คือ การทำประกันภัย (สำหรับบุคคลที่สาม) เพื่อคุ้มครอง และให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเพราะเหตุประสบภัยจากรถ ทั้งกรณี บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ก็จะได้รับเงินช่วยเหลือตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ยิ่งไปกว่านั้น พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ยังมุ่งหวังให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็ว ทันต่อสถานการณ์ โดยสถานพยาบาลไม่ต้องคำนึงก่อนว่าจะสามารถเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลจาก ผู้ประสบภัยได้หรือไม่ เนื่องจากรัฐมองว่าเป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเพราะเหตุประสบภัยจากรถ

การปรับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับรถยนต์ไร้คนขับ

ภายใต้ข้อกำหนดของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รถที่ต้องทำ ประกันภัย ได้แก่ รถทุกชนิด ทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่งเป็นรถที่เจ้าของมีไว้ใช้ ไม่ว่ารถดังกล่าวจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก รถพ่วง ก็ตาม โดยที่มีได้เป็นรถตามที่ปรากฏในรายการตามมาตรา 9 อาทิ รถสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท รถของสำนักพระราชวัง รถของกระทรวง เป็นต้น ดังนั้น รถยนต์โดยส่วนใหญ่ จึงต้องทำประกันตามกฎหมายฉบับนี้ แม้ว่ารถบางประเภท กรมการขนส่งทางบกไม่รับจดทะเบียน แต่หากเข้าข่ายว่ารถนั้นเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นแล้วก็จัดเป็นรถที่ต้องทำ ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วย ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ นี้ ก็คือ เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อ และผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ ในประเทศ ขณะที่ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้ ก็คือประชาชนทุกคนที่ประสบภัย จากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร หรือคนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถก็จะได้รับความคุ้มครอง³⁶

หากพิจารณาเนื้อหาของ “รถ” ตามที่ปรากฏในพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ อาจตีความได้ว่า รถยนต์ไร้คนขับก็น่าจะอยู่ในขอบเขตของนิยาม “รถ” ที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติ นี้ด้วยเช่นเดียวกัน และกรณีการปรับใช้ความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) แบบมีประกันภัยกับรถยนต์ไร้คนขับในประเทศไทย เห็นว่าน่าจะจะสามารถครอบคลุมความเสียหาย

³⁶ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), ‘สาระสำคัญการประกันภัยรถ ภาคบังคับ’ (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), 1 เมษายน 2559) <<https://www.oic.or.th/th/consumer/สาระสำคัญการประกันภัยรถภาคบังคับ>> สืบค้นเมื่อ 4 เมษายน 2563.

ที่เกิดขึ้นได้แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากพิจารณาความคุ้มครองเบื้องต้นตามที่กำหนดไว้ ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บ ค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต ซึ่งเป็นค่าเสียหายที่บริษัทจะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ภายใน 7 วันนับแต่บริษัทได้รับคำร้องขอค่าเสียหาย โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด

ยิ่งไปกว่านั้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ยังได้จัดให้มี “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย กรณีที่ไม่สามารถจ่ายได้ตามการประกันภัย ในกรณีดังต่อไปนี้ (มาตรา 23)

(1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยกยอก ฉ้อโกง ครอบครอง ลักทรัพย์ รั่วเอาทรัพย์สินหรือปล้นทรัพย์และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

(4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 (เป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย)

จากการศึกษาข้างต้น ประเทศไทยยังมิได้มีการจัดทำกฎหมายในเรื่องความรับผิดชอบกรณีรถยนต์ไร้คนขับโดยเฉพาะ การจะเลือกรูปแบบของความรับผิดชอบใดระหว่างทั้ง 3 รูปแบบที่กล่าวมาข้างต้น เห็นว่าควรพิจารณาโดยคำนึงถึงกระบวนการพิสูจน์ความรับผิด และต้นทุนในการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เสียหายเป็นสำคัญ ทั้งนี้เพื่อมิให้เป็นภาระจนเกินสมควร ประกอบกับเมื่อประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญของรถยนต์หลายยี่ห้อ จึงต้องคำนึงถึงภาระของผู้ผลิตรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นด้วย (หากกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์จะต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ทั้งที่แต่เดิมผู้ผลิตไม่เคยต้องรับผิดชอบในส่วนนี้) ทั้งนี้เพื่อมิให้มีผลกระทบกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์ในอนาคตด้วย

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน (พ.ศ. 2564) ประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้รถทุกคันต้องจัดให้มีประกันภัยอย่างน้อยที่สุด คือ การทำประกันภัย (สำหรับบุคคลที่สาม) เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เพราะเหตุประสบภัยจากรถทั้งกรณีบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ก็จะได้รับเงินช่วยเหลือตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้ กับทั้งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ยังมุ่งหวังให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็ว ทันต่อสถานการณ์ โดยสถานพยาบาลไม่ต้องคำนึงก่อนว่าจะสามารถเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลจากผู้ประสบภัยได้หรือไม่ ยิ่งไปกว่านั้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ยังได้จัดให้มี “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย กรณีที่ไม่สามารถจ่ายได้ตามการประกันภัย



เนื่องจากรัฐมองว่าเป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเพราะเหตุประสบภัยจากรถ

บทสรุป

จากการศึกษาข้างต้น พบว่าความรับผิดทั้ง 3 ประเภท (การประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิม ความรับผิดแบบเคร่งครัด และความรับผิดแบบไม่มีความผิด (การประกันภัย)) สามารถนำมาปรับใช้อย่างครอบคลุมถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ไร้คนขับแล้ว หากแต่ประเด็นการพิจารณาว่า “ความรับผิด” รูปแบบใดที่เหมาะสมกับบริบทของแต่ละประเทศมากที่สุด ซึ่งในประเด็นนี้มีใช้เพียงพิจารณาเฉพาะประโยชน์ที่ผู้เสียหายจะได้รับเท่านั้น แต่ต้องพิจารณาถึงการสร้างปัจจัยที่เกื้อหนุนให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับได้รับแรงจูงใจที่จะช่วยพัฒนาและผลักดันรถยนต์ไร้คนขับให้เกิดขึ้นได้จริง

สำหรับความรับผิดทางละเมิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อแบบดั้งเดิมนั้น อยู่บนสมมติฐานที่ว่าบุคคลต้องรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่ตนก่อขึ้นก็ต่อเมื่อการกระทำที่ก่อความเสียหายขึ้นนั้นเป็นการกระทำละเมิด ซึ่งในกรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์มิได้เป็นผู้ตัดสินใจหรือควบคุมรถยนต์อย่างแท้จริง อีกทั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากการประมวลผลหรือความบกพร่องของซอฟต์แวร์ของรถยนต์ไร้คนขับเองได้ กรณีเช่นนี้จึงยากที่จะระบุโดยตรงว่าผู้ขับขี่รถยนต์เป็นผู้รับผิดชอบในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

สำหรับความรับผิดอย่างเคร่งครัดที่ปรับใช้ผ่านกฎหมายว่าด้วยสินค้าไม่ปลอดภัย (Product liability law) มีข้อกังวลว่า หากให้ผู้ผลิตรถยนต์ไร้คนขับและผู้ผลิตซอฟต์แวร์ต้องรับผิดในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจจะมีผลกระทบกับอนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไร้คนขับ กล่าวคือในปัจจุบันผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตซอฟต์แวร์ไม่ได้มีความรับผิดในกรณีของอุบัติเหตุ ซึ่งหากแนวโน้มในอนาคตกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตซอฟต์แวร์ต้องรับผิดในกรณีของอุบัติเหตุด้วย ก็จะได้รับภาระมากขึ้น และอาจมีผลให้ความต้องการที่จะพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับน้อยลงตามไปด้วย หรือทำให้ราคาของรถยนต์ไร้คนขับเพิ่มสูงขึ้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การจะเลือกรูปแบบความรับผิดที่นำมาปรับใช้กับรถยนต์ไร้คนขับ นั้น จึงควรเป็นเรื่องทางนโยบายที่ควรประเมินอย่างรอบด้านทั้งในมิติของการค้าการลงทุน การวิจัยและพัฒนา การคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ ประกอบกับการสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมสำหรับความร่วมมือในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไร้คนขับ

สำหรับความรับผิดแบบโดยปราศจากความผิด (No - Fault liability) แบบมีประกันภัยเป็นกฎหมายที่รวมเอากฎหมายว่าด้วยละเมิดและกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยเข้าด้วยกัน ซึ่งระบบการบังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่รถยนต์ต้องทำประกันภัยนี้เอง ผู้ประสบอุบัติเหตุจะได้รับเงินชดเชยความเสียหายผ่านการประกันภัยโดยตรง อันส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อปริมาณการฟ้องคดีที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ลดลง และโดยมากแล้วข้อพิพาทมักจะยุติกันได้โดยไม่ต้องมีการฟ้องร้องดำเนินคดีในศาล ดังนั้น แทนที่จะต้องใช้การพิสูจน์ว่าผู้ขับขี่ประมาทเลินเล่อและต้องรับผิดในความเสียหายจาก

อุบัติเหตุตามระบบปกติ หรือไม่ กรณีนี้ บริษัทประกันจะพิจารณาเพื่อจ่ายค่าชดเชยความเสียหายไปล่วงหน้า ซึ่งความรับผิดชอบในรูปแบบนี้ช่วยขจัดความยากลำบากในการวินิจฉัยว่าใครเป็นฝ่ายผิดและก่อให้เกิดความเสียหาย ขณะเดียวกันทำให้มั่นใจได้ว่าผู้ประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์จะได้รับการชดเชยความเสียหายโดยตรงไม่ว่าจะมีผู้กระทำผิดหรือไม่ก็ตาม

ข้อเสนอแนะ

สำหรับประเทศไทยนั้น ยังมิได้มีการจัดทำกฎหมายในเรื่องความรับผิดชอบกรณีรถยนต์ไร้คนขับ โดยเฉพาะ ซึ่งการจัดทำกฎหมายหรือหลักเกณฑ์สำหรับการใช้งานรถยนต์ไร้คนขับนั้น ควรได้รับการศึกษาและจัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อรองรับเทคโนโลยียานยนต์ที่กำลังจะเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิงในอนาคต หากแต่ในระยะเปลี่ยนผ่านที่มีการนำรถยนต์ไร้คนขับมาใช้บนท้องถนนร่วมกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนในรูปแบบดั้งเดิมนั้น เห็นว่าการปรับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับกรณีของรถยนต์ไร้คนขับนั้น น่าจะเป็นแนวทางที่ง่ายแก่การปฏิบัติและเหมาะสมสำหรับประเทศไทยมากที่สุด หากแต่ควรดำเนินการเพิ่มเติมในบางส่วน ดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ควรกำหนดให้รถยนต์ไร้คนขับต้องจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ด้วย
- 2) ควรบัญญัติให้ชัดเจนว่ากรณีที่เกิดเหตุที่บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบ ให้รวมถึงกรณีที่ซอฟต์แวร์มีความบกพร่อง หรือรวมถึงการแฮก (Hack) จากแฮกเกอร์ (Hacker) ด้วย
- 3) ควรกำหนดให้กับบริษัทประกันภัยมีสิทธิไล่เบี้ยต่อผู้ประกอบการรายอื่น อาทิ ผู้ผลิตตัวรถยนต์ไร้คนขับ ผู้ผลิตซอฟต์แวร์ ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถยนต์ไร้คนขับ หรือแม้แต่ผู้โดยสาร (ตามแต่กรณี) เพื่อป้องกันปัญหาการปฏิเสธความรับผิด
- 4) การกำหนดสิทธิไล่เบี้ยระหว่างบริษัทประกันภัยกับผู้ประกอบการรายอื่นที่เป็นต้นเหตุของการละเมิด ควรคำนึงถึงภาระการพิสูจน์ที่อาจเป็นภาระแก่ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเกินสมควร อาทิ ความซับซ้อนทางเทคนิค หรือต้นทุนที่สูงในการพิสูจน์ความผิด เป็นต้น ดังนั้น ในบางกรณีควรกำหนดให้การพิสูจน์ความผิดเป็นหน้าที่ของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งที่ถูกละเบี้ยจากบริษัทประกันภัย มิเช่นนั้นแล้วเมื่อบริษัทประกันภัยมีภาระหน้าที่ต้องรับภาระเพิ่มมากขึ้นในการพิสูจน์ความรับผิด ผู้บริโภคอาจจะต้องรับภาระจากค่าเบี้ยประกันที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย