

ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ ศึกษากรณีเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อน
ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

ณัฐชนน อักษรรัตนานนท์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2565

**CRIMINAL LIABILITY OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE: A STUDY OF
AUTONOMOUS VEHICLE**

NATCHANON AKSARARATTANANONT

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws**

Department of Law

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurukij pudit University

2022



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ ศึกษากรณีเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

เสนอโดย นายณัฐชนน อักษรรัตนานนท์

สาขาวิชา นิติศาสตร์

หมวดวิชา กฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนชื้อสกุล

ได้พิจารณาเห็นชอบ โดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว


..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร.สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์)


..... กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนชื้อสกุล)


..... กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(อาจารย์ ดร.จิรวดี ลิปิพันธ์)

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ รับรองแล้ว


..... คณบดีคณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนชื้อสกุล)

วันที่ เดือน พ.ศ.

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ ศึกษากรณีเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์
ชื่อผู้เขียน	ณัฐชนน อักษรารัตนานนท์
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนเชื้อสกุล
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2564

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ศึกษาความรับผิดชอบที่เกิดจากรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญาประดิษฐ์หรือที่เรียกว่ารถยนต์ไร้คนขับ กล่าวคือ เมื่อรถยนต์ไร้คนขับที่เกิดจากการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์เกิดความผิดพลาดจนเป็นผลให้เกิดอันตรายหรือสร้างความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินของบุคคลอื่น การทำงานที่ผิดพลาดของระบบประดิษฐ์เช่นนี้สามารถมีความรับผิดชอบทางอาญาได้หรือไม่ ในรูปแบบใด และบุคคลใดบ้างที่ควรจะมีส่วนร่วมรับผิดชอบกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นด้วยหรือไม่

จากการศึกษาวิทยานิพนธ์นี้ พบว่า

1) ประเทศไทยในปัจจุบันแม้จะเริ่มมีการนำรถยนต์ที่รองรับระบบขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับเข้ามาใช้งานบนท้องถนนของประเทศไทยแล้วและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นตามความสนใจของคนในสังคมไทย แต่ก็ยังไม่ปรากฏกฎหมายที่ควบคุมการใช้งานรถยนต์ประเภทนี้เป็นการเฉพาะ และในทางกฎหมายอาญาก็ยังไม่มีหลักกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับรถยนต์ปัญญาประดิษฐ์นี้ว่า กรณีเกิดความรับผิดชอบทางอาญาขึ้นแล้ว บุคคลที่เกี่ยวข้องนี้จะมีความรับผิดชอบทางอาญาหรือไม่ หรือมีความรับผิดชอบในฐานะความผิดใจ และบุคคลใดบ้างที่จะเป็นผู้ต้องรับผิดชอบต่อความผิดทางอาญาที่เกิดขึ้น

2) สาธารณรัฐฝรั่งเศส ได้บัญญัติกฎหมายที่ใช้กำหนดความรับผิดชอบทางอาญาแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ โดยกำหนดบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบต่อความผิดทางอาญาที่เกิดขึ้น โดยใช้หลักการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้อง คือ “ผู้ใดมีหน้าที่ควบคุมระบบรถยนต์ ผู้นั้นรับผิดชอบ”

3) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี มีกฎหมายเฉพาะที่วางหลักว่า ผู้ขับรถยนต์ดังกล่าวยังคงต้องมีหน้าที่และความพร้อมที่จะเข้าควบคุมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ให้กลับมาสู่การควบคุมการขับด้วยตัวผู้ขับเองเสมอ หากผู้ขับรับรู้หรือควรตระหนักได้ว่าเงื่อนไขการเปิดใช้ระบบ

ข้อบัญญัติด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวไม่อาจจะเป็นไปตามข้อกำหนดในการเปิดใช้งานอีกต่อไป หากฝ่าฝืนการกระทำตามที่ดังกล่าวผู้จับขังก็ย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาทั่วไปในลักษณะการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาทจากความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นได้ แต่ทั้งนี้ ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบที่ทราบถึงความอันตรายของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ยังคงต้องมีหน้าที่ความรับผิดชอบแจ้งเตือนความอันตรายนั้นแก่ผู้ซื้อไปใช้งานหรือผู้จับขังที่เปิดใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ขณะนั้นทราบ รวมไปถึงการเรียกคืนเพื่อซ่อมแซมแก้ไข และหยุดจำหน่ายรถที่ท้องตลาด หากมีการฝ่าฝืนและเกิดความเสียหายขึ้นผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบนั้นก็อาจมีความผิดทางอาญาฐานกระทำการโดยเจตนาหรือประมาทได้ในลักษณะของโทษปรับ

4) ประเทศออสเตรเลีย มีกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ควบคุมและตรวจสอบผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบรถยนต์ประเภทนี้ในการผลิต การออกแบบระบบ การรายงานผลของการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดเมื่อนำออกใช้บนท้องถนน และหากมีการฝ่าฝืนกฎหมาย ผู้ผลิตและผู้สร้างระบบนั้นย่อมมีความรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและทางอาญาตามหลักกฎหมายทั่วไป

5) รัฐแอละแบมา (Alabama) ประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายเฉพาะที่วางหลักว่า แม้ความเสียหายจะเกิดขึ้นจากการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ผิดพลาดแต่ผู้เป็นเจ้าของและผู้จับขังรถยนต์ประเภทนี้ย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาในผลที่เกิดขึ้น โดยผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ประเภทนี้ไม่ต้องรับผิดชอบ

ผู้เขียนเสนอว่า ประเทศไทยสมควรที่จะบัญญัติกฎหมายเพื่อรองรับการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์เป็นการเฉพาะเพื่อให้สามารถปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของผู้เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์โดยใช้หลัก “ผู้ใดมีหน้าที่ควบคุมดูแลระบบรถยนต์ ผู้นั้นรับผิดชอบ” ทำนองเดียวกับกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสและสมควรบัญญัติกฎหมายที่กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ผลิตและผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่จะต้องควบคุมการผลิต การออกแบบ ตรวจสอบและรายงานผลการใช้งานรถยนต์ต่อหน่วยงานของรัฐ หากมีการกระทำที่ฝ่าฝืน ผู้ผลิตและผู้สร้างระบบนั้นย่อมมีความรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและทางอาญาทั่วไปได้ทำนองเดียวกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย

คำสำคัญ: ความรับผิดชอบทางอาญา, ระบบปัญญาประดิษฐ์, รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์, ผู้ผลิตรถยนต์

Thesis Title	Criminal Liability of Artificial Intelligence: A Study of Autonomous
Author	Natchanon Aksararattananont
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr.Somchai Ratanachueskul
Department	Law
Academic Year	2021

ABSTRACT

The objective of this thesis is to study the criminal liability of artificial intelligence in autonomous vehicle, when the operation of the autonomous system that controlled by artificial intelligence has an error working on causing harm or damages to other people. This malfunction of artificial intelligence in the autonomous system Could be the criminal liability or not? And who could be held accountable for this situation or these damages?

The result of the study from academic research papers and related legal principles of this question, showed that

1) Nowadays autonomous vehicles have already used in Thailand and likely to increase, but it still does not have any regulation or legal principles that control its use , Although the criminal law in the present might be used in this case that malfunction of autonomous system causes damages , however, Is it fair to use this general criminal law principles that we have for this special vehicle that has complicated working system and is it enough to judge that who could be held accountable for this situation or these damages?

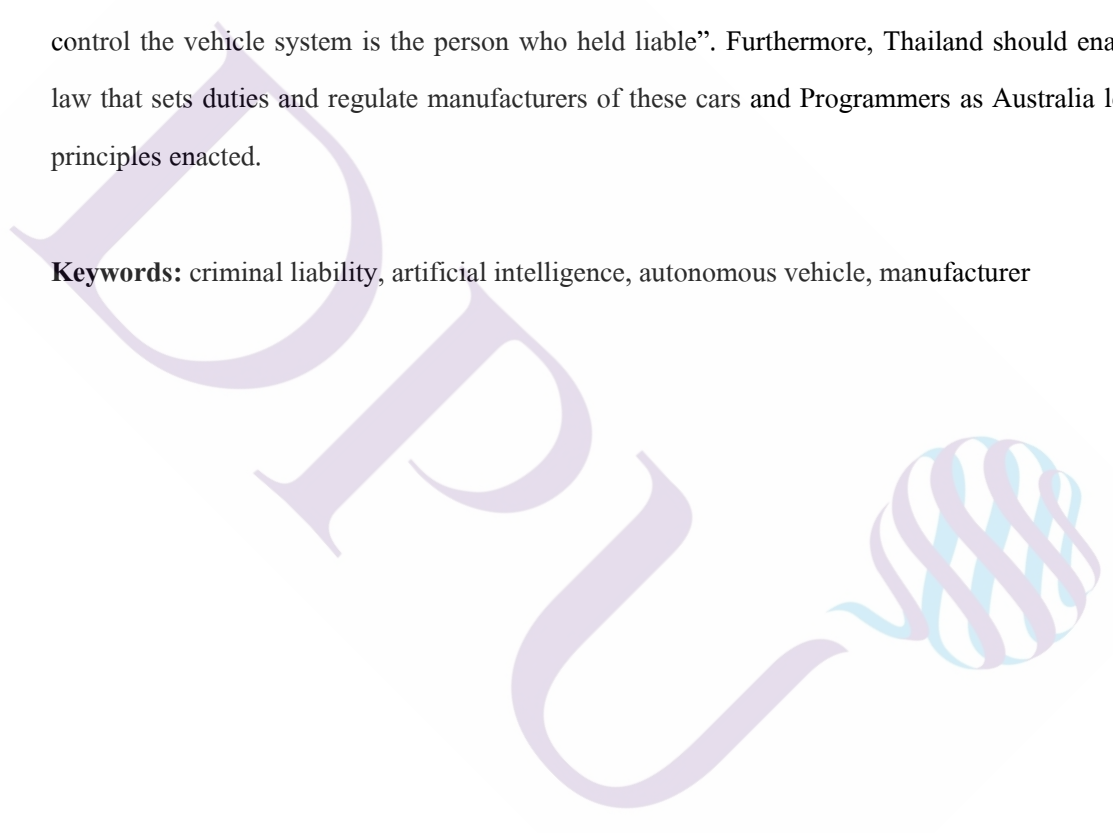
2) France and Germany have enacted a law used to impose criminal liability on persons who involved in the autonomous vehicle working system, both countries have legal principles for this case that quite similar that is “the person who has the duty to control the vehicle system is the person who held liable”.

3) Australia has a law that control and regulate manufacturers of these cars and Programmers who designed or made this artificial intelligence system in autonomous vehicle to ensure that this vehicle system and product design will be in the maximum safety when it’s used on the road, And if there is an action that is in violation of this law, manufacturers and Programmers held liable for Civil law and Criminal law.

4) Alabama, USA also has enacted a law that use for the situation of using autonomous vehicle system is faulty, Car owner and driver of these vehicles will be liable for these damages in criminal law, even though it caused by the failure system in its worked.

Concerning the finding of this study and International Legal Principles Guideline for Criminal liability of Autonomous vehicle, Thailand should enact a law to specially support the use of autonomous vehicle to solve the legal problems when it caused damages especially in criminal liability on people who involved in autonomous vehicle working system is failed, by using legal principles guideline from France and Germany that is “the person who has the duty to control the vehicle system is the person who held liable”. Furthermore, Thailand should enact a law that sets duties and regulate manufacturers of these cars and Programmers as Australia legal principles enacted.

Keywords: criminal liability, artificial intelligence, autonomous vehicle, manufacturer



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากการได้รับความกรุณาและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์จากกรรมการวิทยานิพนธ์ทุกท่านขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์ ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนชื่อสกุล และอาจารย์ ดร.จิรวุฒิ ลิปิพันธ์ กรรมการวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุธี อยู่สถาพร ที่ให้ความกรุณาในการตรวจทานและให้คำแนะนำในการเขียนบทคัดย่อภาษาอังกฤษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรองศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนชื่อสกุล ที่ให้ความกรุณาสละเวลามาเป็นกรรมการและที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่คอยให้ คำแนะนำแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ รวมถึงชี้แนะให้คำปรึกษา ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านในคณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ และเพื่อน พี่ น้อง ในสาขากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญาทุกท่านสำหรับมิตรภาพ ความรู้ ความเข้าใจและคำแนะนำดี ๆ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกท่านสำหรับความช่วยเหลือที่ขาดเสียมิได้ ทำயที่สุด ขอขอบพระคุณบิดาและมารดาที่คอยสนับสนุนและเป็นกำลังใจให้ผู้ศึกษาเสมอมา

หากผลการศึกษานี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้เพื่อปรับปรุง แก้ไขในการศึกษาครั้งต่อไป

ณัฐชนน อักษรรัตนานนท์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
1.3 สมมติฐานของการศึกษา	3
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	4
1.5 คำนิยาม.....	5
1.6 วิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
2. แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำของรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ ที่ก่อให้เกิดความผิดพลาด.....	7
2.1 แนวความคิดและพัฒนาการเกี่ยวกับการสร้างระบบปัญญาประดิษฐ์.....	8
2.2 ความหมายและที่มาแนวคิดของการสร้างรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์	10
2.3 แนวความคิดทฤษฎีการกำหนดรูปแบบความรับผิดชอบของปัญญาประดิษฐ์.....	17
2.4 ทฤษฎีความรับผิดชอบอาญากรณีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์.....	22
3 มาตรการทางกฎหมายอาญากรณีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยปัญญาประดิษฐ์ ในต่างประเทศและประเทศไทย.....	47
3.1 มาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศ	47
3.2 มาตรการทางกฎหมายในประเทศไทย	71
4 วิเคราะห์เปรียบเทียบความรับผิดชอบอาญากรณีรถยนต์ขับเคลื่อน ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์.....	85
4.1 ข้อพิจารณาด้านเจตนา.....	86
4.2 ข้อพิจารณาด้านผู้กระทำความผิด.....	89
4.3 ข้อพิจารณาด้านรูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย	91

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	93
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	93
5.2 ข้อเสนอแนะ	98
บรรณานุกรม.....	100
ภาคผนวก	106
ประวัติผู้เขียน	111



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ภาวะผูกพันและบทบัญญัติความผิด	61
3.2 สรุปความแตกต่างของหลักเกณฑ์การกำหนดความรับผิดทางอาญา เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในประเทศต่าง ๆ.....	84



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจึงมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาว่า ปัจจุบันมนุษย์เริ่มมีการคิดค้น และเริ่มใช้เทคโนโลยีอย่างปัญญาประดิษฐ์ที่เพิ่มความสะดวกสบายในการดำเนินชีวิตเกิดขึ้นและมีแนวโน้มจะมากขึ้นในอนาคต จึงมีประเด็นที่ว่าเมื่อมีการกระทำความผิดทางอาญาที่เกิดจากการกระทำหรือการใช้งานทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ความรับผิดทางอาญากับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับความผิดทางอาญาที่เกิดจากการกระทำหรือการใช้งานทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยปัญญาประดิษฐ์นั้นจะมีความผิดกฎหมายอาญา¹ หรือไม่ ในรูปแบบใด และเป็นบุคคลใดบ้างที่ถือว่าเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับความผิดอาญากรณีเช่นนี้² และหากการกระทำความผิดทางอาญาที่เกิดจากการใช้งานทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ไม่ได้เกิดจากการสั่งงานให้กระทำโดยจงใจหรือมีเจตนาประสงค์ต่อผลโดยตรง ความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิดทางอาญาที่เกิดจากปัญญาประดิษฐ์ที่ผิดพลาดดังกล่าว ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะมีความรับผิดทางอาญาในลักษณะใดได้บ้างหรือไม่อย่างน้อยเพียงใด โดยจะมุ่งศึกษาเป็นกรณีเฉพาะในความผิดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์จึงมีประเด็นปัญหาที่ต้องศึกษาถึงความรับผิดของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งานทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์อันเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เริ่มมีบุคคลและองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนให้ความสนใจที่จะนำมาใช้งานในทั้งด้านการทำงานที่มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และหากการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ในทรัพย์สินนั้นเกิดข้อผิดพลาดจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ในทางกฎหมายอาญา กรณีเช่นนี้ในหลักกฎหมายอาญาในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยยังไม่มี การกำหนดหลักกฎหมายในเรื่องการกำหนดความรับผิดและการกำหนดโทษที่ไว้แน่นอนชัดเจน

¹ Gabriel Hallevy, “The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control,” *Akon Law Journal*, (March 2016), p. 174.

² เหมือน สุขมาตย์, “ความรับผิดทางอาญาของปัญญาประดิษฐ์” *วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*, ปีที่ 7, ฉบับที่ 2, (กรกฎาคม-ธันวาคม), น. 41.

และเป็นกิจจะลักษณะในส่วนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบ ปัญญาประดิษฐ์บนท้องถนนสาธารณะในประเทศไทย ที่หากตัวระบบเกิดการทำงานผิดพลาดนั้น จนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ในทางกฎหมายอาญา ตัวระบบ ปัญญาประดิษฐ์ ผู้สร้างหรือผู้ผลิตระบบปัญญาประดิษฐ์ ผู้เป็นเจ้าของกิจการทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ หรือผู้มีกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองทรัพย์สิน หรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ใครบ้าง³ และในเมื่อตัวระบบ ปัญญาประดิษฐ์ยังถือไม่ได้ว่าเป็นบุคคลทางกฎหมายการหาเจตนาในการกระทำความผิดอันเป็น องค์ประกอบส่วนหนึ่งในการพิจารณาความรับผิดทางอาญาของการกระทำที่เกิดขึ้น การค้นหา เจตนาในการกระทำความผิดจากตัวระบบปัญญาประดิษฐ์จึงหาทำได้ไม่ อีกทั้งการจะให้ผู้ขับขี่ ผู้ เป็นเจ้าของ ผู้สร้างหรือผู้ผลิตระบบปัญญาประดิษฐ์ รับผิดชอบในความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นจาก การทำงานที่ผิดพลาดรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น จะหาหลักกฎหมายหรือ ทฤษฎีทางกฎหมายในการพิสูจน์ว่าจะมีความผิดทางอาญาว่าจะต้องมีลักษณะการกระทำและ ลักษณะเจตนาโดยการกระทำโดยเจตนาหรือโดยการกระทำฐานประมาทตามประมวลกฎหมาย อาญาแห่งราชอาณาจักรไทยมาตรา 59 วรรค 4⁴ หรือไม่นั้น ที่มีอยู่ในปัจจุบันตามหลักกฎหมาย อาญาประเทศไทย ยังคงไม่เพียงพอและไม่มีการกำหนดความรับผิดทางอาญาในลักษณะเช่นนี้ไว้ โดยตรงที่จะนำมาปรับใช้กับข้อเท็จจริงในเหตุการณ์เรื่องนี้ ที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตที่ อุตสาหกรรมยานยนต์และความต้องการที่ผู้คนจะหันมาใช้รถยนต์ที่มีเทคโนโลยีล้ำสมัยเช่นนี้ขึ้นมา เรื่อย ๆ ในทุก ๆ วัน

ผู้เขียนจึงเห็นว่าปัญหานี้จึงเป็นปัญหาในทางกฎหมายที่น่าสนใจและจำเป็นที่จะต้อง ศึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาหลักกฎหมายอาญาไทยให้มีความสอดคล้องและทันสมัยกับ การรองรับการใช้ระบบเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ที่เกิดขึ้นมาใหม่ และเริ่มถูกนำมาใช้งานจริง ในชีวิตและสังคมไทยในปัจจุบัน

³ Gabriel Hallevy, *supra note*, 1, p. 174.

⁴ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรค 4 “กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำ อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่”

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิดหลักกฎหมายอาญาเรื่องการกำหนดรูปแบบความรับผิดทางอาญาของปัญญาประดิษฐ์ และความรับผิดฐานกระทำการโดยประมาทของต่างประเทศ โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มระบบกฎหมายของประเทศระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) และกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law)

2. เพื่อศึกษาแนวคิดการใช้หลักกฎหมายของนักกฎหมายไทยในการวินิจฉัยตีความความผิดฐานความผิดทางอาญาในฐานความผิดเรื่องการกระทำโดยประมาท

3. เพื่อศึกษาหาแนวคิด หลักเกณฑ์ ทฤษฎีที่เหมาะสมในเรื่องความรับผิดทางอาญาของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ กรณีที่เกิดจากรถยนต์ระบบขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ทำงานผิดพลาด จนทำให้ผู้อื่นรับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ และทรัพย์สิน จนตกเป็นผู้เสียหาย⁶ ทางอาญา อันจะต้องวินิจฉัยต่อไป

4. เพื่อเสนอแนวทางในการปรับใช้บทกฎหมายความรับผิดทางอาญาของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกรณีที่ทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์เกิดความผิดพลาดและสร้างความเสียหายแก่บุคคลอื่น และแนวทางในการร่างกฎหมาย ปรับปรุงแก้ไข หรือเพิ่มเติมบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ เพื่อรองรับปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นของทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในอนาคต

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ปัจจุบันพบว่า เกิดปัญหาการไม่มีบทบัญญัติทางกฎหมายของประเทศไทยที่รับรองหรือวางหลักเรื่องการกำหนดความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไร้คนขับ ซึ่งเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เริ่มมีการถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในต่างประเทศและได้เริ่มถูกนำมาใช้ในประเทศไทยแล้วในระยะหนึ่ง อันก่อให้เกิดประเด็นข้อพิพาทในการที่จะวินิจฉัยการกำหนดความรับผิดทางอาญาที่สำคัญขึ้นมา กล่าวคือ หากการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญาต่อบุคคลอื่นบนท้องถนน บุคคลใดควรจะต้องมีความรับผิดในความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นนี้ เนื่องจากการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์เป็นการกระทำของการ

⁵ Gabriel Hallevy, *supra note*, 1, p. 174.

⁶ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(4) “ผู้เสียหาย” หมายความว่าถึงบุคคลผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำผิดฐานใดฐานหนึ่ง รวมทั้งบุคคลอื่นที่มีอำนาจจัดการแทนได้ ดังบัญญัติไว้ในมาตรา 4, 5 และ 6

ซับซ้อนด้วยเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์เป็นหลัก จึงเป็นปัญหาที่ซับซ้อนอันยากที่จะวินิจฉัยตีความกฎหมายอาญาที่มีอยู่ว่าบุคคลผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์บุคคลใดควรจะมีการมีความรับผิดชอบ และควรจะต้องรับผิดชอบในฐานะความผิดใด และรับผิดชอบในสถานการณ์ใดบ้าง

หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมเป็นบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการวางหลักกฎหมายที่จะกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ไว้เป็นการเฉพาะว่า บุคคลใดบ้างควรจะต้องมีความรับผิดชอบกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในทางกฎหมายอาญา จะต้องรับผิดชอบในความผิดฐานใดได้บ้าง และจะต้องมีหลักเกณฑ์การวางหลักกฎหมายอย่างไร ว่าสถานการณ์ใดหรือเวลาใดที่จะกำหนดได้ว่า บุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น บุคคลใดที่จะต้องเป็นผู้ต้องมีความรับผิดชอบทางอาญาต่อความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในแต่ละคดีที่จะเกิดขึ้น อันน่าจะทำให้การวินิจฉัยพิจารณาคดีข้อที่มีประเด็นปัญหาพิพาทเรื่องนี้ได้ง่ายขึ้น และเป็นธรรมแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องในทุกฝ่ายไม่มากก็น้อย

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาถึงขอบเขตความรับผิดชอบทางอาญาของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ เฉพาะกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ทำงานผิดพลาดที่ไม่ใช่การใช้งานของผู้สร้างหรือผู้ใช้โดยเจตนา จนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่น ตามฐานความผิดกระทำโดยประมาท โดยเริ่มศึกษาตั้งแต่แนวคิดทั่วไปในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญา ประวัติความเป็นมาของบทบัญญัติกฎหมายอาญาว่าด้วยเรื่องการกระทำโดยประมาท ลักษณะของความผิดฐานกระทำโดยประมาท หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการวินิจฉัยการกระทำที่เป็นการกระทำโดยประมาท

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการบัญญัติบทกฎหมายว่าด้วยเรื่องการกระทำโดยประมาทที่เกิดจากรถยนต์หรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ควรตีความว่าลักษณะเช่นใดในการควบคุมเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ซับซ้อนเช่นนี้มากน้อยเพียงใด จะถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทหรือไม่ใช่การกระทำโดยประมาท และผู้รับผิดชอบการกระทำเช่นนี้ควรเป็นผู้ใดระหว่างผู้สร้างหรือผู้ผลิตระบบปัญญาประดิษฐ์ เจ้าของกิจการทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ผู้เป็นเจ้าของอันมีกรรมสิทธิ์หรือผู้มีสิทธิครอบครองขณะเกิดการทำงานผิดพลาดหรือควรจะเป็นตัวระบบปัญญาประดิษฐ์เอง ในการศึกษาเรื่องทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ ผู้เขียนจะจำกัดขอบเขตเฉพาะใน

ผลิตภัณฑ์ที่เป็นยานพาหนะโดยสารหรือรถยนต์ โดยศึกษาในขอบเขตหลักกฎหมายอาญาว่าด้วยเรื่องการกระทำโดยประมาทตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาแห่งราชอาณาจักรไทย

1.5 คำนิยาม

ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ศึกษานี้ คือ การนำความรู้วิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์ในการสร้างเครื่องจักรรูปแบบอัจฉริยะ (Intelligent Machine) ที่มีฟังก์ชันที่มีความสามารถการทำงานอย่างโปรแกรมคอมพิวเตอร์และสามารถทำความเข้าใจ เรียนรู้องค์ความรู้ต่าง ๆ ดังเช่นมนุษย์ แต่ไม่ถึงขนาดที่จะมีระบบชีวภาพเหมือนมนุษย์⁷ อาทิ การรับรู้ การเรียนรู้ การให้เหตุผล และการแก้ปัญหาต่าง ๆ เครื่องจักรที่มีความสามารถเหล่านี้ก็ถือว่าเป็นปัญญาประดิษฐ์ (AI : Artificial Intelligence) นั่นเองและการศึกษาระบบปัญญาประดิษฐ์ตามขอบเขตที่ทำการศึกษาวิจัยของผู้เขียนนี้ คือระบบปัญญาประดิษฐ์ระดับความสามารถและความฉลาด คือ ระดับระบบปัญญาประดิษฐ์เชิงแคบ (Narrow AI) หรือปัญญาประดิษฐ์แบบอ่อน (Weak AI) คือ AI ที่ปรากฏมีขึ้นอยู่ในโลกปัจจุบัน เป็น AI ที่มีความสามารถเฉพาะทางที่ถูกตั้งโปรแกรมไว้ เป็นที่มาของคำว่า Narrow (แคบ) ก็คือ AI ที่เก่งในเรื่องแคบหรือเรื่องเฉพาะทางนั่นเอง⁸ เช่น ในกรณีที่ผู้เขียนมีขอบเขตในการศึกษา คือ AI ที่ช่วยในการจับชีพีเดินทางในยานพาหนะ ที่อาจจะเชี่ยวชาญเรื่องการจับชีพีและตัดสินใจในการจับชีพีได้ดีกว่าผู้จับชีพียานพาหนะ โดยทั่วไป แต่ระบบ AI ตัวนี้ไม่สามารถที่จะทำการผ่าตัด วิเคราะห์ข้อมูล กำหนดความเสี่ยงภาวะทาง หรือทำสิ่งอื่นที่นอกเหนือจากการจับชีพีเดินทางได้

1.6 วิธีดำเนินการศึกษา

เป็นการศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ศึกษาวิจัยข้อมูลจากตำรา หนังสือ เอกสาร บทความที่เกี่ยวข้องกับหลักกฎหมายที่ศึกษาในประเทศไทยและจากต่างประเทศ คำพิพากษาศาล เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนหนังสือตำรา บทความ และการตั้งคำถามและสัมภาษณ์เชิงลึกกับบุคคลผู้เชี่ยวชาญในด้านเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ในประเทศไทย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับใช้วิเคราะห์เรื่องขอบเขตความรับผิดชอบทางอาญาของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับความผิดทางอาญาที่เกิดขึ้นจากทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

⁷ McCarthy, J. "What is Intelligent Artificial," *Stanford University*, (23 January 1998), p. 2.

⁸ Tannya, D. Jajal, Distinguishing, "between Narrow AI, General AI and Super AI," (21 May 2018)

1.7 ประโยชน์คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงแนวคิดทฤษฎีความเห็นทางวิชาการในการกำหนดรูปแบบความรับผิดชอบทางอาญาที่เกิดจากทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์
2. ทราบถึงความเป็นมา แนวคิดหลักกฎหมายอาญาเรื่องความรับผิดชอบฐานกระทำการโดยประมาทของต่างประเทศ ในกลุ่มระบบกฎหมายของประเทศระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) และกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law)
3. ทราบถึงหลักเกณฑ์ แนวคิดการใช้หลักกฎหมายของนักกฎหมายไทยในการวินิจฉัยตีความความการกระทำ ความผิดทางอาญาในฐานความผิดเรื่องกรกระทำโดยประมาท
4. ทราบถึงแนวคิด หลักเกณฑ์ ทฤษฎีที่เหมาะสมในเรื่องความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความผิดทางอาญาที่เกิดจากทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ทำงานผิดพลาดในยานพาหนะโดยสารหรือรถยนต์
5. ทราบถึงแนวทางในการปรับใช้บทกฎหมายความรับผิดชอบทางอาญาในกรณีที่ทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์เกิดความผิดพลาดและสร้างความเสียหายแก่บุคคลอื่น
6. ทราบถึงแนวทาง วิธีการในการร่าง ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ เพื่อรองรับปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นของทรัพย์สินหรืออุปกรณ์ที่มีระบบการทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์จากรถยนต์ในอนาคต
7. เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่มีความสนใจศึกษาค้นคว้าและทำวิจัยในเรื่องหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ต่อไป

บทที่ 2

แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำของรถยนต์

ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ก่อให้เกิดความผิดพลาด

สังคมในปัจจุบันนั้นมีการดำเนินชีวิตของผู้คนที่เต็มไปด้วยการแข่งขันกับเวลารวมทั้งการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจ การงาน การศึกษา เจริญผลประโยชน์ต่าง ๆ ระหว่างกันอยู่มากมาย มนุษย์จึงจำต้องแสวงหาเครื่องมือในการจัดการกับรูปแบบการดำเนินวิถีชีวิตที่เร่งรีบซับซ้อนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การทำงานเกิดความรวดเร็ว แม่นยำ สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น นั่นคือการนำ “เทคโนโลยี” อันเป็นการนำความรู้ทางวิทยาศาสตร์เข้ามาบูรณาการสร้างสรรค์ขึ้นเป็นเครื่องมือที่จะก่อประโยชน์แก่มนุษย์ในด้านใดด้านหนึ่งอย่างเป็นระบบ ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีได้มีการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว เพื่อให้ทันตามความต้องการของมนุษย์ที่มีวิถีชีวิตที่เร่งรีบขึ้น โดยในที่มีการพัฒนาระบบโปรแกรมทางเทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดความรวดเร็ว แม่นยำ สะดวกสบายในการจัดการงานต่างๆ ของมนุษย์ที่อาจเรียกได้ว่าเป็นเทคโนโลยีที่มีความซับซ้อนและมีความสามารถเฉพาะด้านใดด้านหนึ่ง ตามที่ถูกสร้างขึ้นในระบบนั้นถึงขนาดเหนือกว่าที่มนุษย์คนหนึ่งพึงจะมีได้ในการจัดการงานเช่นว่านั้น โดยระบบเทคโนโลยีนี้ถูกเรียกว่า “ระบบปัญญาประดิษฐ์”

ผู้เขียนมองว่าปัจจุบันเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นได้เริ่มเข้ามาให้คนในสังคมได้ใช้งานอย่างแพร่หลายและเข้าถึงได้ง่าย โดยเฉพาะในเรื่องของการใช้เดินทาง อย่างรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เริ่มเห็นในท้องถนนมากขึ้นเรื่อย ๆ ทุกวัน และมีแนวโน้มจะมีจำนวนผู้ใช้เทคโนโลยีการขับขี่เดินทางระบบนี้เพิ่มขึ้นสูงทุกวันในกลุ่มคนทุกเพศ ทุกวัย ในสังคม แต่เมื่อผู้เขียนได้ศึกษาแล้ว ยังไม่ค่อยมีการศึกษาในเรื่องมาตรการควบคุม การกำหนดความรับผิดชอบ อาญาที่เกิดจากระบบปัญญาประดิษฐ์อันเป็นเทคโนโลยีที่ซับซ้อนนี้ ไม่ว่าเมื่อเกิดการงานที่ผิดพลาดของเครื่องมือระบบปัญญาประดิษฐ์เหล่านี้แล้ว ความรับผิดชอบอาญาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นพึงจะกำหนดเพียงเป็นความรับผิดชอบโดยฐานความผิดประมาทของผู้ขับขี่หรือผู้ครอบครอง

¹ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ให้ความหมายไว้ว่า เทคโนโลยี หมายถึง วิทยาการที่นำเอาความรู้ทางวิทยาศาสตร์มาใช้ให้เกิดประโยชน์ในทางปฏิบัติ อุตสาหกรรม เป็นต้น

ยานพาหนะชนิดนี้หรือไม่ และสมควรแล้วหรือไม่ที่จะเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของผู้ใช้เทคโนโลยี อันซับซ้อนนี้เพียงผู้เดียวนั้นเหมาะสมแล้วหรือไม่ ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เกิดทางทำงานที่ผิดพลาดเช่นนี้ควรมีความรับผิดชอบทางอาญาที่เกิดขึ้นด้วยหรือไม่

บทนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษาถึงความหมาย ลักษณะ ระดับความสามารถ กลไกการทำงาน ของปัญญาประดิษฐ์ โดยเฉพาะในรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ แนวคิดในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญา แนวคิดเรื่องการกระทำผิดอาญาโดยประมาท และแนวคิดการกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบผิดทางอาญาที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ตามลำดับ ดังนี้

2.1 แนวความคิดและพัฒนาการเกี่ยวกับการสร้างระบบปัญญาประดิษฐ์

ปัญญาประดิษฐ์เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ล่าสุดที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอันเป็นเครื่องมือชนิดหนึ่งที่น่ามาใช้ในการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น และก่อให้เกิดประโยชน์และความปลอดภัยในการทำงานต่าง ๆ ในด้านใดด้านหนึ่งกว่าการทำงานโดยฝีมือของมนุษย์เพียงอย่างเดียว อันจะสามารถอธิบายให้เข้าใจได้ดังนี้

2.1.1 ความหมายของปัญญาประดิษฐ์

ระบบปัญญาประดิษฐ์² คือ การนำความรู้วิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์ในการสร้างเครื่องจักรรูปแบบอัจฉริยะ (Intelligent Machine) ที่มีฟังก์ชันที่มีความสามารถการทำงานอย่างโปรแกรมคอมพิวเตอร์และสามารถทำความเข้าใจ เรียนรู้องค์ความรู้ต่าง ๆ ดังเช่นมนุษย์ แต่ไม่ถึงขนาดที่จะมีระบบชีวภาพเหมือนมนุษย์ เช่น การรับรู้ การเรียนรู้ การให้เหตุผล และการแก้ปัญหาต่าง ๆ ในภารกิจที่ตัวระบบถูกสร้างขึ้นโดยผู้สร้างระบบไว้โดยเฉพาะ

2.1.2 การแบ่งประเภทของปัญญาประดิษฐ์

ระบบปัญญาประดิษฐ์สามารถจำแนกประเภทระดับขีดความสามารถและความฉลาดในการทำงานในตัวระบบมันเองได้อยู่ 3 ระดับ ดังนี้³

2.1.2.1 ระดับระบบปัญญาประดิษฐ์เชิงแคบ (Narrow AI) หรือปัญญาประดิษฐ์แบบอ่อน (Weak AI) คือ ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ปรากฏมีขึ้นอยู่ในโลกปัจจุบัน เป็น AI ที่มีความสามารถเฉพาะทางที่ถูกตั้งโปรแกรมไว้ เป็นที่มาของคำว่า Narrow (แคบ) ก็คือ AI ที่เก่งในเรื่องแคบหรือเรื่องเฉพาะทางนั่นเอง เช่น ในกรณีที่ผู้เขียนมีขอบเขตในการศึกษา คือ AI ที่ช่วยในการขับขี่เดินทางในยานพาหนะ ที่อาจจะเชี่ยวชาญเรื่องการขับขี่และตัดสินใจในการขับขี่ได้ดีกว่ามนุษย์ผู้ขับขี่ยานพาหนะโดยทั่วไป

² McCarthy, J. "What is Intelligent Artificial," *Stanford University*, (23 January 1998), p. 2.

³ Tanya D. Jajal, Distinguishing, "between Narrow AI, General AI and Super AI", (21 May 2018)

2.1.2.2 ระดับระบบปัญญาประดิษฐ์ทั่วไป (General AI) คือ ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่มีความสามารถเทียบเท่ากับมนุษย์ สามารถทำทุก ๆ อย่างที่มนุษย์ทำได้และได้ผลสำเร็จและประสิทธิภาพที่ใกล้เคียงกับมนุษย์ แม้ยังสามารถมีภาวะการตัดสินใจ แนวคิดการทำงานแก้ไขปัญหาที่ผิดพลาดได้เช่นเดียวกับมนุษย์ แต่ก็ยังคงมีความสามารถในการทำงานหรือภารกิจที่กำหนดไว้ได้เสมือนดังเช่นการกระทำของมนุษย์คนหนึ่ง

2.1.2.3 ปัญญาประดิษฐ์แบบเข้ม (Super AI, Strong AI) คือ ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่มีความสามารถเหนือมนุษย์ในหลาย ๆ ด้าน อันอาจถือได้ว่าเป็นเทคโนโลยีทางอุดมคติของผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์เหล่านี้ขึ้นมา เพื่อการดึงเอาประโยชน์สูงสุดจากเทคโนโลยีนี้มาใช้ให้ก่อเกิดประโยชน์แก่มนุษย์ให้คุ้มค่าที่สุด แต่ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจากนิยามของระบบปัญญาประดิษฐ์ระบบเข้มนี้จะพบว่า หากเกิดข้อผิดพลาดการทำงานจากระบบขึ้นมาหรือมีการทำงานที่ไม่ใช่สิ่งที่ผู้สร้างประสงค์จะให้เกิดขึ้นย่อมเป็นการยากที่จะควบคุม เนื่องจากเป็นระบบที่มีความสามารถหลาย ๆ ด้านเหนือกว่ามนุษย์อยู่มาก การเข้าใจและทำตามกฎการสร้างหุ่นยนต์ของ Isaac Asimov ถึงเป็นหลักเกณฑ์บรรทัดฐานที่สำคัญอย่างมากที่ผู้สร้างต้องปฏิบัติตามจะฝ่าฝืนไปเสียไม่ได้

2.1.3 ลักษณะการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์

ระบบปัญญาประดิษฐ์ถือได้ว่าเป็นเครื่องจักรชนิดหนึ่งที่มีความสามารถในการอนุมานในตัวเองได้อย่างอัตโนมัติ อันมีระบบปฏิบัติการที่เป็นรูปแบบพิเศษที่ดีที่สุดในการจัดเก็บข้อมูล และสามารถดึงข้อมูลด้วยชุดรหัสคำสั่งทางคอมพิวเตอร์มาปรับใช้กับการทำงานของระบบได้ด้วยตัวเครื่องจักรนั่นเอง ระบบปัญญาประดิษฐ์จึงมีลักษณะการทำงานที่มีการรับรู้ถึงสภาพแวดล้อมที่ประสบพบเจอกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้เพียงตามที่ได้ถูกป้อนข้อมูลลงไปเท่านั้น จึงเป็นการที่ระบบเพียงสร้างสิ่งแวดล้อมเสมือนจริงขึ้นมาเพื่อให้ทำงานไปได้ตามภารกิจที่ระบบถูกตั้งไว้เท่านั้น การทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์จึงเป็นการทำงานจากข้อมูลที่มีอยู่ประกอบกับการใช้ชุดรหัสคำสั่งทางคณิตศาสตร์เข้ามาช่วยให้การทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นมีความสามารถออกมาทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดความเสี่ยงต่อการทำงานที่ผิดพลาดในระบบให้น้อยที่สุดเท่าที่ระบบจะสามารถทำได้ ผ่านการตั้งค่าให้ระบบเรียนรู้ประยุกต์ใช้ข้อมูลที่มีอยู่ได้ด้วยตัวรับเองที่เรียกว่า ระบบ Machine Learning ซึ่งต่างจากกลไกการทำงานของมนุษย์ที่เรียนรู้การทำงานผ่านทางภาษาและการตีความทำความเข้าใจกับสิ่งแวดล้อมในโลกความเป็นจริงที่สามารถสัมผัสได้ด้วยรูป รส กลิ่น และเสียงที่พบเจอได้ด้วยตนเองเสมอ⁴

⁴ On the crucial role of language in the constitution of our eccentric nature, see, for example, Paul Ricoeur, *The Model of the Text: Meaningful Action Considered as a Text*, *5NEW LITERARY HIST.* 91–117 (1973). Cf. T Cheung, *The Language Monopoly: Plessner on Apes, Humans and Expressions*, 26 *LANGUAGE*

การทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น⁵ จึงเกิดจากการที่ตัวระบบเครื่องมือนั้นมีการเรียนรู้จากประสบการณ์การทำงานในภารกิจของตัวเอง (Machine Learning) ที่ถูกผู้สร้างได้กำหนดขึ้นซึ่งเห็นได้จากการที่ระบบปัญญาประดิษฐ์เหล่านี้ เมื่อถูกสร้างขึ้นมาก็จะถูกใช้งานไปในลักษณะขั้นตอนการทดลองความสามารถ การเรียนรู้ข้อผิดพลาด การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อระบบทำงานเพื่อให้ภารกิจในระบบของตัวเองที่ถูกสร้างขึ้นบรรลุไปได้ด้วยดีและสุดท้ายจึงมีความสามารถความเชี่ยวชาญดังเช่นการทำงานของมนุษย์ และเมื่อมีการเรียนรู้ประสบการณ์ของระบบและการได้รับข้อมูลขนาดใหญ่ที่มีการป้อนเข้าไปโดยผู้สร้างตลอดระยะเวลาการทำงานในเบื้องต้น จึงก่อให้เกิดระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นมีความสามารถที่ถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็วเหนือกว่ามนุษย์ในการทำภารกิจนั้น ๆ ในที่สุด ที่จะนำมาใช้งานในโลกแห่งความเป็นจริง

2.2 ความหมายและที่มาแนวคิดของการสร้างรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์

รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญาประดิษฐ์นั้นเป็นการออกแบบและสร้างยานพาหนะในการเดินทางของมนุษย์ที่ได้นำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่ล่าสุดที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอย่างระบบปัญญาประดิษฐ์ อันเป็นเครื่องมือชนิดหนึ่งที่น่ามาใช้ในการช่วยให้การดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น และก่อให้เกิดประโยชน์และความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนนของคนในสังคมได้ดีกว่าการขับขี่ด้วยความสามารถของมนุษย์เพียงอย่างเดียว อันจะสามารถอธิบายนิยามความหมายได้ ดังนี้

2.2.1 ความหมายของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

รถยนต์ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือการขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ (Autonomous Vehicles)⁶ หมายถึง ยานพาหนะที่มีเทคโนโลยีและระบบเซนเซอร์ในการขับเคลื่อน และสามารถเคลื่อนที่โดยปราศจากการช่วยเหลือจากมนุษย์

& COMM. 316–30 (2006), page77-92. อ้างใน Mireille Hildebrandt, "The Artificial Intelligence of European Union Law"(2020), German Law Journal Published online by Cambridge University Press: 14 January 2020, <https://www.cambridge.org/core/journals/german-law-journal/article/artificial-intelligence-of-european-union-law/B09DEEAE543D050F58F4696EB8FF2D8D> ,PAGE 2

⁵ Yanqing, Duana John S. Edwardsb, Yogesh KD wivedic, Artificial intelligence for decision making in the era of Big Data – evolution, challenges and research agenda. *International Journal of Information Management Volume* 48, (October 2019), page 10

⁶ ภูมินทร์ บุตรอินทร์, ประเด็นท้าทายทางด้านกฎหมายในยุค IOTs : ศึกษากรณีความรับผิดจากการใช้งาน Smart Car (Legal Challenges in the IOTs: Case study of Smart Car's Liability), (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2563), น. 6.

ปัจจุบันเทคโนโลยีที่ช่วยในการขับขี่รถยนต์แก่ผู้ขับขี่นั้นปรากฏขึ้นมาแล้วเป็นเวลาหลาย 10 ปี⁷ เช่น ระบบช่วยถอยจอดรถยนต์ที่มาในรูปแบบเสียงสัญญาณบอกถึงสิ่งกีดขวางขณะถอยจอด กล้องมองหลังเพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นภาพด้านหลังขณะถอยจอด หรืออาจรวมไปถึงระบบการถอยจอดอัตโนมัติ⁸ ที่คนขับไม่จำเป็นต้องทำอะไร นอกจากเปลี่ยนตำแหน่งเกียร์ไปที่ถอยหลังและป้อนคำสั่งให้รถยนต์ถอยจอดในบริเวณตำแหน่งที่คนขับต้องการเพียงเท่านั้น รถยนต์จะทำการจอดด้วยตัวมันเอง (Parking Assist System) และรวมไปถึงในลักษณะช่วยในการขับขี่เดินทางระยะไกลอย่างระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (Cruise Control) และเมื่อเวลาผ่านไปเทคโนโลยีในระบบรถยนต์เหล่านี้ก็มีเพิ่มขึ้น จนไปถึงจุดที่มีระบบการขับขี่รถยนต์โดยอัตโนมัติหรือ Autopilot Mode ที่รถยนต์สามารถจะขับขี่เปลี่ยนช่องทางเดินรถยนต์ หรือแม้กระทั่งนำรถไปจอดตามที่จอดรถได้ด้วยตัวระบบในรถยนต์เองปราศจากการควบคุมของผู้ขับขี่ แต่ทั้งนี้ระบบดังกล่าวแม้จะสร้างความสะดวกสบายในการใช้ชีวิตของผู้ขับขี่หรือเดินทางได้เป็นอย่างดี แต่ระบบการขับขี่อัตโนมัตินี้ก็ยังคงสร้างความเสียหายในรูปแบบของอุบัติเหตุ ถึงขั้นมีการสูญเสียชีวิตของผู้คนบนท้องถนนให้เห็นอยู่ จึงนำไปสู่การโต้เถียงถึงเรื่องความปลอดภัยบนท้องและการใช้ระบบรถยนต์ไร้คนขับนี้

2.2.2 ความเป็นมาเกี่ยวกับรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์

เมื่อเข้าใจถึงความหมายและกลไกการทำงานของเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์แล้ว จะพบว่า การสร้างเทคโนโลยีการขับเคลื่อนของรถยนต์แบบไร้คนขับหรือการขับขี่โดยอัตโนมัติด้วยตัวรถยนต์เอง (Autonomous Technologies)¹⁰ ที่นำไปสู่การคิดค้นการสร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ถือได้ว่าเป็นเทคโนโลยีที่มีความซับซ้อนและสามารถก่อให้เกิดการทำงานของเครื่องจักรกลไกที่มีผลต่อการดำเนินชีวิตของผู้คนเป็นอย่างมากนั้น มีการเริ่มพัฒนามาตั้งแต่ปี ค.ศ.1980 เช่น การติดตั้งระบบ Radar¹¹ การติดตั้งระบบ GPS¹² นำทางหรือระบุตำแหน่งของรถยนต์แต่ละคัน การติดตั้ง

⁷ Peter Stone and others, “Artificial Intelligence and Life in 2030’ One Hundred Year Study on Artificial Intelligence”, Report of the 2015-2016 Study Panel, Research Report, Stanford University 2016

⁸ ระบบถอยจอดด้วย Honda Smart Parking Assist System ในรถยนต์ Honda ACCORD, <https://unitedhonda.com/bloghonda-smart-paring-assist-system>

⁹ Samuel Gibbs, ‘Tesla Model S Cleared Auto Safety Regulator After Fatal Autopilot Crash’ The Guardian, <https://www.theguardian.com/technology/2017/jan/20/tesla-model-s-cleared-auto-safety-regulator-after-fatal-autopilot-crash>, 20 January 2017.

¹⁰ ภูมินทร์ บุตรอินทร์, *อ้าวแล้ว เซิงอรรถที่ 6*.

¹¹ Radar เป็นคำย่อจาก Radio Detecting and Ranging หลักการง่าย ๆ ของเรดาร์ คือ การส่งคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าที่เราอาจจะเรียกว่า คลื่นเรดาร์ ส่งออกไป (คลื่น Radar ที่ใช้กันมากคือ คลื่นไมโครเวฟและคลื่นวิทยุ) จากเครื่องเรดาร์ ถ้ามีวัตถุเช่น รถยนต์ขวางทางเรดาร์ คลื่นเรดาร์ก็จะสะท้อนจากวัตถุนั้นกลับคืนสู่

ระบบ LIDAR¹³ และรวมไปถึงการติดตั้งระบบ Computer Vision ในรถยนต์ ซึ่งต่อมาเทคโนโลยีเหล่านี้ได้มีการนำมาต่อยอดพัฒนาร่วมกันในรถยนต์คันเดียวที่อาจมีเทคโนโลยีดังกล่าวร่วมกันมากกว่าหนึ่งเทคโนโลยี เช่น การที่รถยนต์มีทั้งระบบเซนเซอร์แจ้งเตือนส่งสัญญาณระยะการถอยจอกจากRadarและการตรวจจับวัตถุขณะถอยหลังของรถยนต์ให้มีการหยุดอัตโนมัติ เมื่อเข้าใกล้วัตถุใดมากเกินไปจนมีโอกาสที่จะชนกับวัตถุนั้นได้ ซึ่งรวมไปถึงการนำมาใช้กับรถยนต์ที่มีระบบตรวจจับและปรับความเร็วรถยนต์แบบแปรผันอัตโนมัติตามความเร็วของรถยนต์คันด้านหน้า เพื่อป้องกันการชนท้ายรถยนต์ที่เราขับตามอย่างระบบ Adaptive Cruise Control¹⁴ โดยแนวคิดการใช้เทคโนโลยีการขับเคลื่อนของรถยนต์แบบไร้คนขับหรือการขับขี่โดยอัตโนมัติด้วยตัวรถยนต์เอง (Autonomous Technologies) นี้มีแนวคิดที่ให้รถยนต์นั้นขับเคลื่อนและตัดสินใจด้วยตัวมันเองตามขอบเขตของเทคโนโลยีแต่ละระบบที่รถยนต์นั้นถูกติดตั้ง อันมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยและลดการตัดสินใจที่จะเข้าดำเนินการในการขับขี่รถยนต์ที่ไม่จำเป็นให้น้อยลงไปในอดีต อันนำมา

เครื่องเรดาร์จากนั้นจะทำการจับเวลาทั้งหมดที่คลื่นเรดาร์เดินทางจากเครื่องออกไป จนกระทั่งกลับคืนสู่เครื่องเรดาร์อีกครั้ง เครื่องเรดาร์ก็จะสามารถบอกได้ว่าวัตถุเช่นรถยนต์นั้นกำลังอยู่ห่างจากเครื่องเรดาร์เป็นระยะเท่าใด และเคลื่อนที่ด้วยความเร็วเท่าใด, <http://www.speedjammer.com/A-4.php>

¹² GPS (Global Positioning System) คือ ระบบการค้นหาดำเนินและนำทางด้วยดาวเทียม ซึ่งประกอบด้วยดาวเทียมจำนวน 24 ดวง ที่โคจรรอบโลกวันละ 2 รอบ ทำให้เครื่องรับสัญญาณมองเห็นดาวเทียมไม่น้อยกว่า 4 ดวงบนท้องฟ้า ไม่ว่าจะอยู่ที่ใดบนพื้นผิวโลก เป็นผลทำให้สามารถนำข้อมูลการรับสัญญาณ GPS ไปคำนวณหาตำแหน่งได้ตลอดเวลา 24 ชั่วโมงในทุกสภาพอากาศและทุกหนทุกแห่งบนพื้นผิวโลกหรือที่ระดับเหนือขึ้นไปโดยอัตโนมัติในระดับความถูกต้องเป็นเซนติเมตรถึง 20 เมตร ขึ้นอยู่กับคุณภาพของเครื่องรับสัญญาณและวิธีการวัด, “ระบบสำรวจหาตำแหน่งพื้นโลกด้วยดาวเทียม (GPS)”, <http://www.gisthai.org/about-gps/gps.html>

¹³ LIDAR ย่อมาจาก Light Detection and Raging คือ อุปกรณ์ที่ใช้แสงเพื่อตรวจจับและคาดคะเนระยะทางของวัตถุที่ปรากฏขึ้นมาในโลกหรือสภาพแวดล้อมจริงที่เกิดขึ้นขณะนั้น เพื่อสร้างโลกเสมือน 3 มิติขึ้นในระบบเคลื่อนที่นำทางด้วยการปล่อยลำแสงเลเซอร์ออกไปแล้วตรวจจับระยะเวลาที่แสงนั้นส่งกลับมายังเซนเซอร์, Bottom Liner (2021), “จับเทรนด์คลังทุนรถยนต์อัจฉริยะกับธุรกิจ LiDAR Sensor”, <https://www.finnomena.com/unn/lidar-sensor/>

¹⁴ Adaptive Cruise Control หรือระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบแปรผัน เป็นระบบตั้งความเร็วรถยนต์ของเราให้วิ่งไปได้โดยไม่ต้องเหยียบคันเร่ง และสามารถปรับเปลี่ยนความเร็วได้ตามรถคันหน้าและทิ้งระยะห่างให้อยู่ในระยะปลอดภัย โดยทำงานร่วมกับกล้อง และเซนเซอร์ที่เป็น Radar, LIDAR ก็ได้ตามแต่ที่ผู้ผลิตรถยนต์แต่ละบริษัทจะเลือกใช้งาน, พิสน ลิละหุต (2562), “ข้อควรระวัง ใ้ในการใช้งานระบบ Adaptive Cruise Control”, <https://www.autodeft.com/defianswer/something-must-know-when-use-adaptive-cruise-control/>,

สู่ความคิดที่มนุษย์สร้างเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์ในการเข้ามาขับเคลื่อนรถยนต์แทนผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ในที่สุด ดังที่ได้เห็นในปัจจุบันบนท้องถนนแล้ว

การสร้างรถยนต์ระบบขับเคลื่อนไร้คนขับนั้นเป็นเทคโนโลยีที่ถูกพัฒนาขึ้นมาจากเทคโนโลยีที่มีชื่อเรียกว่า Connected Vehicles (CVs)¹⁵ อันหมายถึง การสร้างเทคโนโลยีรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยการเชื่อมต่อกับระบบเทคโนโลยีในรถยนต์ที่มีความจำเป็นเกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนของรถยนต์ด้วยตัวรถยนต์เองในเบื้องต้น กล่าวคือ เป็นการวางระบบให้รถยนต์ดังกล่าวมีการเชื่อมต่อสื่อสารระหว่างรถยนต์ด้วยกันหรือเชื่อมต่อกับสถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมรอบตัวรถยนต์ในขณะนั้นที่รถยนต์มีการขับเคลื่อนหรือทำงานอยู่ โดยคำนึงถึงการทำงานของตัวระบบรถยนต์ที่จะสร้างความปลอดภัยกว่าการขับขี่ด้วยมนุษย์ เพื่อที่จะลดอุบัติเหตุความเสียหายที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน และสร้างความสะดวกสบายของมนุษย์ในการเดินทางให้ดีขึ้นกว่าในอดีต เช่น การเชื่อมต่อยานยนต์กับระบบนำทาง GPS ที่เป็นระบบให้รถยนต์ประมวลผลการหาเส้นทางการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางด้วยเส้นทางที่มีความปลอดภัยที่สุด ระยะทางที่สั้นที่สุดและรวมถึงใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางเร็วที่สุด ซึ่งรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีเชื่อมต่อ Connected Vehicles (CVs) นี้จะตัดสินใจประมวลผลให้เองโดยเบื้องต้นก่อนเท่านั้น แต่ยังคงอยู่ภายใต้การตัดสินใจของผู้ขับขี่หรือผู้เดินทางนั่นเอง

เมื่อรถยนต์นั้นได้มีการพัฒนาระบบการประมวลผลตัดสินใจข้อมูลการขับขี่ที่แม่นยำและเข้าใจความซับซ้อนในการที่จะเดินทางไปตามจุดหมายปลายทางมากขึ้นด้วยตัวรถยนต์เอง ในเวลาต่อมาจึงได้มีการพัฒนาเป็นระบบเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขึ้น เรียกว่า Autonomous Vehicles (AVs) กล่าวคือ เป็นเทคโนโลยีที่ให้รถยนต์สามารถตัดสินใจได้ด้วยตัวเองโดยอัตโนมัติปราศจากการตัดสินใจของผู้ขับขี่โดยสมบูรณ์ เช่น ระบบช่วยจอดรถยนต์แบบอัตโนมัติ (Auto Parking Assistant)¹⁶ ระบบช่วยเตือนให้รถขับอยู่ในเลนแบบดึงกลับอัตโนมัติ

¹⁵ David Elliott et al (2019), "Recent Advances in Connected and Automated Vehicle", Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition) Volume 6 Issue 2 April 2019, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756418302289>

¹⁶ ระบบช่วยจอดรถอัตโนมัติเป็นระบบที่ควบคุมรถให้ไปยังช่องว่างที่สามารถจอดได้ และสามารถจอดรถได้เองแบบอัตโนมัติ การออกแบบระบบช่วยจอดรถอัตโนมัตินี้มีจุดประสงค์เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่ ขณะที่อยู่ในสภาพแวดล้อมที่จำกัด ซึ่งจำเป็นต้องใช้ทักษะในการบังคับทิศทางเพื่อจอดอย่างมาก ระบบช่วยจอดอัตโนมัตินี้จะควบคุมมุมบังคับเลี้ยวและความเร็วไปพร้อมกัน โดยจะคำนึงสภาพแวดล้อมว่ามีพื้นที่ว่างสำหรับจอดหรือไม่, "ทำความเข้าใจกับระบบช่วยจอดอัตโนมัติ" (2564), <https://www.autofun.co.th/carpedia>

(Active Lane Keeping Assist)¹⁷ ระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ (Autonomous Emergency Braking)¹⁸ และรวมไปถึงระบบขับขี่อัตโนมัติโดยไร้คนขับจากระบบปัญญาประดิษฐ์ที่มีแนวคิดที่จะพัฒนาให้ทำงานได้อย่างสมบูรณ์ถึงขั้นที่รถยนต์นั้นไม่จำเป็นต้องมีคนขับที่เป็นมนุษย์คอยอยู่หลังพวงมาลัย หรืออยู่ในรถยนต์อีกต่อไป¹⁹ (Autonomous Level 5) เมื่อมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยี Autonomous Vehicles (AVs) ร่วมด้วยกับเทคโนโลยีพื้นฐานในการช่วยเหลือการขับขี่รถยนต์อย่าง Connected Vehicles (CVs) จึงนำไปสู่แนวคิดการสร้างรถยนต์ไร้คนขับในรูปแบบ Connected and Autonomous Vehicles (CAVs) หรือรถยนต์ไร้คนขับที่ขับเคลื่อนระบบเทคโนโลยี ที่เรียกกันว่า ระบบปัญญาประดิษฐ์นั่นเอง

2.2.3 ระดับการขับเคลื่อนของรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ (Automation Level)

เมื่อผู้เขียนได้ศึกษาถึงการทำงานของระบบรถยนต์ขับขี่อัตโนมัติซึ่งมีการใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์เข้ามาใช้ในการช่วยผู้ขับขี่ในการขับขี่รถยนต์ โดยเฉพาะในระบบการขับขี่อัตโนมัติแบบไร้คนขับใน Autopilot Mode นั้น แต่ละระบบความช่วยเหลือในการขับขี่ยังมีขีดจำกัดในความสามารถในตัวระบบมันเองและสามารถแบ่งแยกลักษณะขีดความสามารถในตัวระบบนี้ได้เป็นหลายระดับเช่นเดียวกับการแบ่งรับขีดความสามารถในระบบปัญญาประดิษฐ์ใน 3 ระดับที่ผู้เขียนได้กล่าวได้เช่นกัน โดยในรถยนต์สามารถแบ่งระดับความสามารถของรถยนต์ที่ทำงานด้วย

¹⁷ ระบบช่วยเหลือในให้รถขับอยู่ในเลนแบบอัตโนมัติ หรือ Active Lane Keeping Assist คือระบบความปลอดภัยในการขับขี่ที่จะทำงานเมื่อระบบรถยนต์ดังกล่าวพบว่าผู้ขับขี่ขาดสมาธิและความเหนื่อยล้า อาจเป็นผลให้รถวิ่งออกนอกเส้นทางโดยไม่เจตนา ระบบจะเตือนให้ผู้ขับขี่รับรู้ถึงสิ่งที่เกิดขึ้นในทันที ด้วยการทำให้เกิดแรงสั่นสะเทือนที่พวงมาลัย หากผู้ขับขี่ยังเพิกเฉยต่อสัญญาณเตือนดังกล่าว ระบบสามารถนำรถยนต์กลับมายังช่องทางวิ่งที่ถูกต้องได้ โดยการทำให้เบรกที่ล้อแต่ละล้อทำงาน โดยอัตโนมัติ,
<https://www.mercedes-benz.co.th/vans/th/sprinter/passenger-van/optional-equipment-highlights-1/teaser-group-2/active-lane-keeping-assist>

¹⁸ ระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ หรือ Autonomous Emergency Braking System เป็นระบบที่รถจะคอยตรวจสอบวัตถุด้านหน้าว่าอยู่ในระยะอันตรายหรือไม่ ถ้าอยู่ใกล้จนอาจปะทะกับตัวรถได้ ระบบจะทำการเริ่มเบรกให้โดยอัตโนมัติ, พิสน ลิละหุด (2562), “ระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ แต่ละค่ายเขาเรียกว่าอย่างไรกันบ้าง,”
<https://www.autodeft.com/deftanswer/how-brand-call-autonomous-emergency-braking-in-them-car>

¹⁹ Suzanne Murtha, (2015), “Autonomous vs connected vehicles – what’s the difference?”,
https://sproulco.com/wp-content/uploads/2017/12/CAV_Report-NorthAmerica_v2.pdf,

ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เรียกว่า Automation Level โดย Society of Automotive Engineering (SAE) หรือสมาคมวิศวกรยานยนต์²⁰ ได้เป็น 6 ระดับ ดังนี้²¹

2.2.3.1 ระดับ 0 ไม่มีระบบอัตโนมัติ (Fully manual vehicle) กล่าวคือ ไม่มีระบบการขับเคลื่อนด้วยตนเอง (no automation) แต่ขับเคลื่อนและควบคุมโดยมนุษย์ทั้งหมด เช่น ระบบเบรก ABS (Anti-Lock Braking System) ที่เรายังคงต้องเหยียบเบรกเอง แต่การทำงานของเบรกจะดีขึ้นกว่าเดิม เพื่อป้องกันไม่ให้เราเหยียบเบรกจนล้อล็อกเหมือนการเบรกธรรมดา

2.2.3.2 ระดับ 1 การช่วยเหลือผู้ขับขี่แบบ “เล็กน้อย” (One single automated aspect) กล่าวคือ ยานพาหนะที่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ขับขี่ โดยการทำให้สิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งการควบคุมการหมุนพวงมาลัย หรือการเร่งความเร็ว/ลดความเร็วของยานพาหนะ โดยผู้ขับขี่ยังคงเป็นผู้ควบคุมตามสภาวะแวดล้อมรอบข้าง เช่น ระบบแจ้งเตือนรถออกนอกช่องทางเดินรถยนต์ หรือ Lane-keep Assist ที่จะทำงานโดยการสั่นพวงมาลัย หรือหักพวงมาลัยเล็กน้อย เพื่อเตือนเมื่อรถเราออกนอกช่องทางเดินรถยนต์ที่เราขับอยู่ขณะนั้น

2.2.3.3 ระดับ 2 การขับเคลื่อนด้วยตนเองบางส่วน (Automated steering and acceleration capabilities) กล่าวคือ ยานพาหนะที่ทำทั้งการควบคุมการหมุนพวงมาลัย และการเร่งความเร็ว/ลดความเร็ว โดยให้ผู้ขับขี่ทำอย่างอื่นที่เหลือ เช่น ระบบควบคุมความเร็วแบบอัตโนมัติแบบแปรผันตามรถยนต์หรือวัตถุที่อยู่ข้างหน้า เรียกว่า ระบบ Adaptive Cruise Control

2.2.3.4 ระดับ 3 การขับเคลื่อนด้วยตนเองแบบมีการตรวจจับสภาพแวดล้อม (Environment detection) กล่าวคือ ความเร็วได้เอง แต่ผู้ขับขี่ยังคงต้องเฝ้าระวัง กรณีที่อุปกรณ์ไม่สามารถทำงานได้ตามปกติหรือระบบล้มเหลว ซึ่งเทคโนโลยีในระดับที่ 3 ถือเป็นขั้นแรกของรถยนต์อัตโนมัติหรือระบบปัญญาประดิษฐ์ทั้งระบบการขับขี่ นั่นคือ ระบบ Autopilot Mode ของรถยนต์ Tesla และระบบ Co-Pilot ในรถยนต์ BMW

2.2.3.5 ระดับ 4 การขับเคลื่อนด้วยตนเองระดับสูง (No human interaction required) กล่าวคือ ยานพาหนะที่โดยส่วนใหญ่ของการขับขี่จะสามารถตัดสินใจและควบคุมด้วยตนเอง แม้มีการเตรียมการไว้สำหรับสถานการณ์ที่ระบบล้มเหลวหรือระบบไม่ทำงานตามปกติ ซึ่งระดับที่ 4 นี้ ผู้ขับขี่จะเข้ามาควบคุมเฉพาะกรณีที่มีสถานการณ์ฉุกเฉินหรือวิกฤติเท่านั้น ซึ่งหมายความว่าระบบการขับขี่ระดับนี้ตัวระบบสามารถขับออกนอกเส้นทางที่เราตั้งไว้ได้หรือไปในเส้นทางอื่นนอกเหนือที่เรากำหนดไว้เพื่อไปถึงจุดมุ่งหมายของการเดินทาง เช่น รถแท็กซี่ไร้คนขับ หรือรถที่วิ่ง

²⁰ รู้จัก 6 ระดับของ “รถไร้คนขับ” กันให้มากยิ่งขึ้น. ถ้าแค่ปล่อยมือได้ นับเป็นรถไร้คนขับริเปล่า, <https://www.magcarzine.com/drive-assist-007>

²¹ ภูมินทร์ บุตรอินทร์, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 6*, น. 1.

ได้เองโดยไม่ต้องมีพวงมาลัย คันเร่ง และเบรก ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ในการทดลองระบบอยู่ ยังไม่มีออกมาใช้ให้เห็นตามท้องถนน

2.2.3.6 ระดับ 5 การขับเคลื่อนด้วยตนเองอย่างสมบูรณ์ (Human driving is completely eliminated) กล่าวคือ ยานพาหนะสามารถขับเคลื่อนด้วยตนเองแบบสมบูรณ์ (full automation) ไม่จำเป็นต้องมีมนุษย์เข้ามาตัดสินใจหรือควบคุมอีกต่อไป ซึ่งระดับที่ 4 กับระดับที่ 5 มีคุณสมบัติที่ใกล้เคียงกันอย่างมาก หากแต่ในระบบที่ 5 จะสามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพมากกว่า เนื่องจากมีระบบตรวจจับสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า และมีการตัดสินใจและควบคุมที่ดีกว่า อันเป็นรถยนต์ระบบขับอัตโนมัติผ่านระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เป็นอุคมคติของผู้สร้าง ดังเช่นการสร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในระบบแบบเข้ม (Super AI , Strong AI)

2.2.4 การทำงานของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

ระบบขับเคลื่อนรถยนต์แบบไร้คนขับหรือด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น มีขึ้นเพื่อให้กลไกการขับขี่รถยนต์นั้นสามารถควบคุมขับเคลื่อนเองได้โดยอัตโนมัติแทนที่การขับขี่โดยมนุษย์ อันมีเป้าหมายเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดโอกาสอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้มากกว่าที่มนุษย์จะพึงกระทำได้เอง ด้วยการสร้างกลไกขับอัตโนมัติจะประกอบไปด้วยการเชื่อมต่อยานยนต์เข้ากับเทคโนโลยีที่หลากหลายเข้าด้วยกันในตัวรถยนต์ อย่างเช่น ระบบโปรแกรมการขับขี่หรือตัวระบบปัญญาประดิษฐ์ ระบบ Sensor ระบบ Radar ระบบนำทาง GPS แสง Laser และรวมไปถึงกล้องในรถยนต์ที่คอยตรวจจับสภาพท้องถนนหรือสภาพแวดล้อมขณะระบบขับอัตโนมัติทำงาน²² โดยระบบการขับขี่รถยนต์แบบอัตโนมัติหรือการขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่สมบูรณ์นั้น นอกจากองค์ประกอบของอุปกรณ์เบื้องต้นที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นมีเทคโนโลยีที่จะขาดไม่ได้ 4 ประการ ดังนี้²³

1. ระบบ Computer Vision กล่าวคือ เป็นเทคโนโลยีที่เปรียบเสมือนดวงตาของรถยนต์ คันดังกล่าว โดยเป็นเทคโนโลยีที่ทำงานร่วมกับกล้องในรถยนต์ประกอบการตรวจจับคลื่นเสียงผ่านไมโครโฟนรถยนต์ที่จะทำหน้าที่ตรวจจับวัตถุต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ ว่ามีลักษณะอย่างไร เคลื่อนไหว หรือหยุดนิ่งอยู่หรือไม่ คล้าย ๆ กับระบบ Sensor หรือระบบ Radar แต่มีความแม่นยำมากกว่า แต่ทั้งนี้ระบบยังคงอาศัยการทำงานจากระบบ Sensor และระบบ Radar ร่วมด้วยเช่นกัน

²² Mandy Sleight, "How do self-driving cars work?,"

<https://www.bankrate.com/insurance/car/how-do-self-driving-cars-work/>

²³ Aman Y. Agarwal, "Everything about Self Driving Cars Explained for Non-Engineers,"

<https://medium.com/swlh/everything-about-self-driving-cars-explained-for-non-engineers-f73997dcb60c>

2. ระบบ Deep Learning กล่าวคือ เป็นเทคโนโลยีที่สำคัญที่สุดหรืออาจเรียกได้ว่าเป็นสมองและหัวใจของการมีอยู่ของระบบขับเคลื่อนไร้คนขับอัตโนมัติเพราะคือเทคโนโลยีการนำตัวระบบปัญญาประดิษฐ์เข้ามาเชื่อมต่อใช้งานเป็นโปรแกรมให้รถยนต์สามารถขับเคลื่อนได้โดยอัตโนมัตินั่นเอง โดยเป็นระบบที่นำระบบปัญญาประดิษฐ์มาช่วยวิเคราะห์และตัดสินใจสถานการณ์ต่าง ๆ ขณะรถยนต์นั้นขับเคลื่อนด้วยตัวเอง เช่น การใช้ความเร็วในสภาพถนน สภาพสิ่งแวดล้อม และสภาพการจราจร ณ เวลานั้น ควรจะใช้ความเร็วมากน้อยเพียงใด การเบรกอัตโนมัติเมื่อตรวจพบวัตถุที่อยู่ด้านหน้าจนถึงระยะที่น่าจะปะทะเข้ากันได้ การดิ่งกลับของพวงมาลัยรถยนต์เพื่อรถยนต์เสียศูนย์กะทันหัน หรือวิ่งออกนอกเลนของตนเองโดยไม่ได้ตั้งใจ รวมไปถึงการตรวจจับสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

3. ระบบ Robotic กล่าวคือ เป็นเทคโนโลยีที่รับคำสั่งจากการประมวลผลของระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ได้มีการวิเคราะห์และตัดสินใจในการขับเคลื่อนครั้งนั้น ๆ แล้วในระบบ Deep Learning โดยแปลงคำสั่งประมวลผลดังกล่าวเป็นสัญญาณไฟฟ้า ที่จะสั่งการให้ระบบการขับเคลื่อนรถยนต์นั้นเป็นไปตามที่ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ขับเคลื่อนรถยนต์นั้นต้องการ

4. ระบบ Navigator และ Path Planning กล่าวคือ เป็นเทคโนโลยีว่าด้วยการนำทางและวางแผนเส้นทางก่อนออกเดินทางของรถยนต์ไปตามจุดหมายปลายทางที่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์นั้นต้องการ อีกทั้งยังสามารถใช้ติดตามหาตำแหน่งของรถยนต์ได้ว่าอยู่ที่ไหนขณะเปิดใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ นั้น ประกอบกับการทำงานร่วมกับระบบ Computer Vision ในการช่วยให้การเดินทางไปยังจุดหมายนั้นมีความปลอดภัยและแม่นยำที่สุดเท่าที่จะทำได้

ดังนั้น จึงจะเห็นได้ว่าเทคโนโลยีทั้ง 4 ประการนี้ มีกลไกการทำงานที่สอดคล้องอย่างเป็นเหตุเป็นผลกันอย่างลงตัวที่จะทำให้รถยนต์ดังกล่าวถือได้ว่าเป็นรถยนต์ที่ขับเคลื่อนได้เองโดยอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์

2.3 แนวความคิดทฤษฎีการกำหนดรูปแบบความรับผิดชอบของปัญญาประดิษฐ์

โดยหลักการแล้วกฎหมายอาญามีหลักการใช้และตีความที่เรียกว่า “หลักประกันในกฎหมายอาญา” ที่มีหลักการจะตีความว่าการกระทำนั้นเป็นผู้ต้องรับผิดชอบและโทษทางกฎหมายอาญาหรือไม่ โดยยึดหลักจากสุภาษิตกฎหมายในภาษาละตินที่ว่า “Nullum Crimen Nulla Poena Sine Lege” ที่แปลว่า “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย” อันจะเห็นปรากฏบทบัญญัติทาง

กฎหมายอาญา มาตรา 2²⁴ ในประมวลกฎหมายอาญาแต่ทั้งนี้กฎหมายอาญายังคงถือได้ว่าเป็นหลักกฎหมายที่มีมาตรการบังคับลงโทษผู้กระทำที่ถือว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นความผิดอาญาที่รุนแรงที่สุดเท่าที่รัฐจะมีอำนาจกระทำต่อบุคคลในรัฐของตนเองได้ การร่างหรือใช้กฎหมายตีความการกระทำใดว่าเป็นความผิดอาญาจึงต้องทำด้วยความระมัดระวังและเท่าที่จำเป็น โดย John Stuart Mill²⁵ มีการวางหลักการแนวคิดที่สำคัญในการที่รัฐจะกำหนดให้การกระทำใดเป็นการกระทำที่มีความผิดทางอาญา ที่เรียกว่า “หลักการภัยของการกระทำ” (Harm Principle) ที่กล่าวไว้ว่า “รัฐมีความชอบธรรมที่จะจำกัดห้ามการกระทำของบุคคลที่ก่อภัยหรือก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยโดยไม่จำเป็นแก่ผู้อื่น”

เมื่อพิจารณาจากการเกิดขึ้นของความเสียหายในการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ปัญญาประดิษฐ์แล้วย่อมพบว่าเมื่อระบบทำงานผิดพลาดย่อมเป็นการก่ออันตรายและความเสียหายแก่บุคคลอื่นในสังคมได้เสมอ หลักการร่างกฎหมายอาญาในเรื่องความผิดทางอาญาจากการใช้ระบบเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์นี้จึงสมควรกำหนดขึ้นแล้ว โดยหลักการในการร่างกฎหมายอาญาในการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์นี้พึงต้องพิจารณาว่าจะกำหนดแนวคิดเรื่องความรับผิดทางอาญาในเรื่องนี้ไว้ว่าอย่างไร อันจะสามารถอธิบายได้อยู่ 3 แนวคิด²⁶ ดังต่อไปนี้²⁷

2.3.1 ความรับผิดตามลักษณะธรรมชาติตามภารกิจที่ถูกกำหนดไว้

กล่าวคือ เป็นความรับผิดทางอาญาที่ไม่น่าจะเกิดจากการมีส่วนร่วมของผู้สร้างระบบหรือเจ้าของผู้ใช้ระบบที่จะมีเจตนาใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์เป็นเครื่องมือทำให้หรือก่อให้เกิดอันตรายอันเป็นความผิดทางอาญาเช่นนั้น และไม่ได้มีจากคาดหมายหรือรับรู้ได้ถึงอันตรายที่ตัวระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นจะก่อให้เกิดขึ้นมาก่อน แต่มารับรู้ได้เมื่อการกระทำและผลความเสียหายหรืออันตรายนั้นได้เกิดขึ้นมาแล้ว

²⁴ มาตรา 2 ประมวลกฎหมายอาญา บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

²⁵ “รัฐจะออกกฎหมายจำกัดการกระทำของคน รัฐควรมีกรอบความคิดอย่างไร” (2553), <http://pakdisi.wordpress.com/>

²⁶ Gabriel Hallevy, “The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control,” *Akon Law Journal*, (March 2016). <https://ideaexchange.uakron.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=akronintellectualproperty>, page 174

²⁷ เหมือน สุขมาตย์, “ความรับผิดทางอาญาของปัญญาประดิษฐ์,” *วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*, ปีที่ 7, ฉบับที่ 2, (กรกฎาคม-ธันวาคม, 2562), น. 41.

ตัวอย่างของรูปแบบความรับผิดชอบดังกล่าว คือ ระบบปัญญาประดิษฐ์หรือตัวโปรแกรมที่ถูกออกแบบมาในระบบปัญญาประดิษฐ์ให้ทำหน้าที่เป็นนักบินอัตโนมัติ (Autopilot Mode) ระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวถูกตั้งระบบมาเพื่อปกป้องภารกิจการบินให้สำเร็จไปได้ด้วยดี ตามที่ผู้สร้างกำหนดไว้ตั้งแต่สร้างตัวระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ เมื่อปรากฏว่าในระหว่างที่เครื่องบินที่มีระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวกำลังบินอยู่นั้น นักบินที่เป็นมนุษย์ได้เปิดใช้งานนักบินอัตโนมัติขึ้นมาซึ่งเป็นระบบการทำงานของปัญญาประดิษฐ์ โดยปัญญาประดิษฐ์ถูกตั้งค่าให้ภารกิจของการบินต้องสำเร็จไปถึงจุดหมายปลายทางได้ตามภารกิจในระบบของตัวระบบเองที่ถูกสร้างขึ้นมาตั้งแต่แรก เมื่อเกิดเหตุการณ์พายุที่กำลังใกล้เข้ามา นักบินมนุษย์พยายามยกเลิกภารกิจการบินแล้วกลับไปที่สนามบินที่ปล่อยเครื่องบินตามเดิม แต่ระบบปัญญาประดิษฐ์คิดว่า การกระทำของนักบินมนุษย์เป็นอุปสรรคหรือภัยคุกคามต่อภารกิจการบินของตน ระบบปัญญาประดิษฐ์จึงดำเนินการกำจัดอุปสรรคหรือภัยคุกคามดังกล่าว โดยการตัดระบบปรับอากาศในเครื่องบินทำให้เกิดการขาดอากาศหายใจของนักบินมนุษย์ขึ้นมา และเปิดระบบให้มีการคิดตัวของที่นั่งนักบินมนุษย์ดึงออกจากตัวเครื่องบินผลสุดท้ายที่เกิดขึ้นคือ นักบินที่เป็นมนุษย์ถูกฆ่าตายด้วยฝีมือของปัญญาประดิษฐ์ เมื่อพิจารณาจากเหตุการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้นแล้วย่อมพบว่าความผิดดังกล่าวย่อมไม่เกิดจากเจตนาของผู้สร้างหรือผู้ใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ขณะนั้น แต่เกิดจากการทำงานหรือการกระทำของตัวระบบปัญญาประดิษฐ์เองโดยตรงที่ถูกสร้างขึ้นและตั้งเป้าหมายของภารกิจตามระบบทำงานของตนที่ถูกสร้างขึ้นเป็นหลัก

รูปแบบความรับผิดชอบนี้จึงต้องพิจารณาต่อไปว่าผลอันตรายที่เกิดขึ้นมานั้นตัวผู้สร้างระบบหรือผู้ใช้ระบบสามารถคาดการณ์ หรือทำการป้องกันผลที่เกิดขึ้นนั้นอย่างไร ได้บ้างแต่แรกหรือไม่ หากพิสูจน์ว่าผลอันตรายที่เกิดขึ้นนั้นผู้สร้างระบบหรือผู้ใช้งานระบบอาจจะพอลาดเดาล่วงหน้าถึงกลไกของระบบการทำงานระบบปัญญาประดิษฐ์เช่นนี้ได้ ก็ย่อมอาจมีความรับผิดชอบอาญา กับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นนี้ได้ด้วยเช่นกัน

2.3.2 ความรับผิดชอบในฐานะเครื่องมือหรือตัวแทนโดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent)²⁸

กล่าวคือ เป็นทฤษฎีกฎหมายที่อธิบายรูปแบบการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดที่เป็นในลักษณะเป็นผู้ที่ใช้หรือหลอกบุคคลอื่นให้ก่อการกระทำผิดขึ้นมา โดยผู้ที่ถูกใช้หรือถูกหลอกนั้น ไม่รู้ข้อเท็จจริงว่าการกระทำที่ตนเองถูกใช้หรือถูกหลอกให้กระทำนั้นเป็นการกระทำผิดทางอาญา จึงเป็นเพียงผู้ที่อยู่ในฐานะเป็นเครื่องมือในการกระทำความผิดของผู้ใช้หรือผู้หลอก

²⁸ William Glanville, "Criminal Law: General Part." อ้างใน เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, กฎหมายอาญาภาค 1, (กรุงเทพมหานคร: พลสขาม พรินติ้ง, 2551), น. 129.

เท่านั้น จึงยอมไม่ต้องรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของตนเอง เพราะไม่รู้ข้อเท็จจริงในการกระทำผิดของตนตามองค์ประกอบภายนอกของความผิดนั้น²⁹

เมื่อนำทฤษฎีนี้มาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์หรือเครื่องมือระบบปัญญาประดิษฐ์แล้วนั้นย่อมพบว่าเป็นความรับผิดชอบที่เกิดจากการกระทำโดยเจตนาของผู้สร้างระบบ เจ้าของหรือผู้ใช้เครื่องมือระบบปัญญาประดิษฐ์ขณะนั้นเป็นเครื่องมือที่จะใช้หรืออำนวยความสะดวกในการกระทำผิดอาญาของตนที่มุ่งจะก่อความเสียหายหรืออันตรายต่อบุคคลอื่นตั้งแต่แรก ตัวระบบปัญญาประดิษฐ์โดยหลักแล้วมักออกแบบมาเพื่อจะกระทำการกิจของระบบตนเองที่ถูกสร้างขึ้นมาให้สำเร็จเป็นหลัก แต่ทั้งนี้การกำจัดอุปสรรคใด ๆ หรือการถูกออกแบบมาเพื่อให้ทำตามคำสั่งของผู้สร้างหรือผู้ใช้งานระบบในปัจจุบันที่มีอยู่ยังคงเป็นสิ่งที่ระบบไม่อาจปฏิเสธหลีกเลี่ยงได้ คำสั่งหรือการใช้งานของระบบปัญญาประดิษฐ์จึงอาจนำไปสู่การเป็นเครื่องมือที่ก่อให้เกิดการกระทำผิดอาญาจากผู้สร้างหรือผู้ใช้งานระบบได้ ในฐานะเป็นเครื่องมือหรือตัวแทน โดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent) เช่น หุ่นยนต์รับใช้ซึ่งระบบปัญญาประดิษฐ์ที่สร้างมานั้นย่อมมีการกำหนดภารกิจให้ระบบทำตามคำสั่งของผู้เป็นเจ้าของระบบในทุกอย่างเท่าที่ระบบจะกระทำได้เพื่อความพึงพอใจของผู้เป็นเจ้าของ เมื่อเจ้าของระบบสั่งให้ระบบทำร้ายคนที่บุกรุกเข้ามาในบ้านของเจ้าของภารกิจดังกล่าวที่เจ้าของสั่ง ย่อมเป็นสิ่งที่ระบบที่ถูกสร้างไว้หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่การกระทำดังกล่าวของระบบหุ่นยนต์รับใช้ก็ยังคงเป็นความผิดอาญาฐานทำร้ายร่างกายบุคคลอื่นเช่นกัน

รูปแบบความรับผิดชอบนี้จึงต้องพิจารณาต่อไปว่าผลอันตรายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นมานั้นตัวผู้สร้างระบบหรือผู้ใช้งานมีเจตนาที่จะใช้ระบบไปในทางที่ผิดกฎหมายแต่แรกหรือไม่ หากพิสูจน์ว่าผลอันตรายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้สร้างระบบหรือผู้ใช้งานระบบมีเจตนาประสงค์ต่อผลที่จะใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ทำให้เกิดการกระทำที่เป็นความผิดทางอาญา เช่นนี้ ผู้สร้างระบบหรือผู้ใช้งานระบบก็ย่อมอาจมีความรับผิดชอบทางอาญากับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นนี้ ในฐานะความผิดอาญาในการกระทำผิดโดยเจตนาในลักษณะการกระทำผิดโดยอ้อม (Innocent Agent)³⁰ ผ่านระบบหุ่นยนต์รับใช้นั้นเป็นเครื่องกระทำความผิด ส่วนตัวระบบปัญญาประดิษฐ์คงไม่อาจเพียงพอที่จะรับผิดชอบร่วมด้วยได้เนื่องจากเป็นเพียงตัวแทน โดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent)

²⁹ เกียรติจร วัจนะสวัสดิ์, กฎหมายอาญาภาค 1, (กรุงเทพมหานคร: พลสยาม พรินติ้ง, 2551), น. 129.

³⁰ การกระทำผิดโดยอ้อมหรือ Innocent Agent คือ การกระทำผิดอันเกิดจากการที่บุคคลนั้นถูกใช้หรือหลอกละเมิดให้กระทำความผิดตามที่ผู้ใช้หรือหลอกละเมิดใช้ต้องการ โดยมีลักษณะเป็นเครื่องมือเพราะผู้ถูกใช้หรือถูกหลอกละเมิดให้กระทำความผิดดังกล่าวไม่รู้หรือเข้าใจได้ว่าการกระทำของตนนั้นเป็นการกระทำความผิดทางอาญา

2.3.3 ความรับผิดชอบในฐานะผู้กระทำความผิดด้วยตัวเอง³¹

กล่าวคือ เป็นการพิจารณาว่าถ้าหากการกระทำผิดอาญาที่เกิดขึ้นนั้นอันเป็นอันตรายหรือความเสียหายของระบบปัญญาประดิษฐ์ เมื่อได้ตรวจสอบพิจารณาแล้วพบว่าไม่ใช่มีผลมาจากผู้สร้างระบบหรือผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้ระบบแต่อย่างใด แต่เป็นการตัดสินใจโดยตรงของระบบปัญญาประดิษฐ์อันเกิดจากการเรียนรู้ด้วยฐานข้อมูลที่ระบบค้นพบหรือประสบการณ์ที่ได้เจอกับตัวระบบเองปราศจากการป้อนข้อมูลหรือคำสั่งใด ๆ ของมนุษย์ จึงต้องพิจารณาต่อไปหากการกระทำผิดดังกล่าวของระบบปัญญาประดิษฐ์ว่าเป็นการกระทำใด ประกอบด้วยองค์ประกอบทั้งภายนอก (Actus Reus)³² คือ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือเป็นการกระทำที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าผิดกฎหมาย โดยพฤติกรรมการกระทำเช่นนี้เป็นได้ทั้งการกระทำในรูปแบบเคลื่อนไหวหรือรูปแบบละเว้นการกระทำก็ได้³³ และองค์ประกอบภายใน (Mens Rea)³⁴ คือการพิจารณาถึงความหยั่งรู้สำนึกคิดได้ในการกระทำของผู้กระทำในขณะนั้นว่า การกระทำนั้นของผู้กระทำเป็นการกระทำโดยมีเจตนามุ่งประสงค์ต่อผลหรือเจตนาเฉพาะพิเศษให้เกิดผลของการกระทำนั้นขึ้นหรือไม่ และรวมไปถึงการกระทำที่มีเจตนาโดยประมาท³⁵ อันบุคคลภาวะวิสัยเช่นนั้นพึงจะรู้ถึงความ

จึงเป็นการกระทำที่ไม่รู้ผิดชอบว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดอันต่างจากการกระทำของผู้ใช้กับผู้ถูกใช้ตามมาตรา 84 ที่ผู้ใช้และผู้ถูกใช้ย่อมรู้ผิดชอบว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดทั้ง 2 ฝ่าย

³¹ Garbriel Hallevy, “The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control,” *Akon Law Journal*, (March 2016).

³² Smith and Hogan, “Criminal Law”, (1988), p. 55.

³³ Walter Harrison Hitchler, “The Physical Element of Crime,” p. 39 อ้างใน Garbriel Hallevy, “The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control.” *Akon Law Journal*, (March 2016).

<https://ideaexchange.uakron.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=akronintellectualproperty>, page 177

³⁴ Rollin M. Perkins, “Knowledge as a Mens Rea Requirement” (1978), page 29 อ้างใน Garbriel Hallevy, “The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control.” *Akon Law Journal*, (March 2016), p.178.

<https://ideaexchange.uakron.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=akronintellectualproperty>

³⁵ Jerome Hall, “Negligent Behavior Should Be Excluded from Penal Liability” (1963), Page16 อ้างใน Garbriel Hallevy, “The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control.” *Akon Law Journal*, (March 2016), p.178.

<https://ideaexchange.uakron.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=akronintellectualproperty>

ประมาทของตนหรือการกระทำเช่นนั้นกฎหมายมองว่าเป็นความผิดทางกฎหมายโดยเคร่งครัด³⁶ แล้วด้วย เมื่อครบองค์ประกอบที่กล่าวแล้ว การกระทำเหล่านี้ก็จะมีความรับผิดชอบทางอาญาได้ ซึ่งหลักการเช่นนี้ย่อมเกิดขึ้นได้ในระบบปัญญาประดิษฐ์ขั้นสูงซึ่งเป็นระบบปัญญาประดิษฐ์ในอุดมคติของผู้สร้างระบบที่กำลังถูกพัฒนาทดลองสร้างขึ้นแล้วในปัจจุบัน ซึ่งอาจจะสำเร็จและมีกรนำมาใช้ในอนาคตไม่ช้าก็เร็วอย่างแน่นอน

2.4 ทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญากรณีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

กฎหมายอาญา คือ กฎเกณฑ์ที่ถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อควบคุมความประพฤติของคนในสังคม หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือกระทำการใด ๆ ที่กำหนดไว้ในบทบัญญัตินั้นว่าเป็นความผิดและมีบทลงโทษไว้ในกฎหมายอาญานั้น บุคคลนั้นย่อมมีความรับผิดชอบอาญาและได้รับการลงโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายอาญา กฎหมายอาญาจึงเป็นบทบัญญัติที่มีมาตรการรุนแรงที่สุดเท่าที่รัฐจะกระทำต่อบุคคลในรัฐของตนเองได้ การกำหนดถึงพฤติกรรมของบุคคลว่าลักษณะพฤติกรรมเช่นใดพึงจะต้องมีความรับผิดชอบอาญาจึงเป็นบทกฎหมายที่สำคัญอย่างมากและต้องกำหนดวิธีการบัญญัติอย่างชัดเจนแน่นอน เพื่อไม่ให้เกิดการใช้กฎหมายที่อาจจะไม่เป็นธรรมจากผู้ใช้กฎหมายที่อาจจะก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยในสังคมได้ ดังจะอธิบายได้ดังต่อไปนี้

2.4.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับองค์ประกอบความรับผิดชอบทางอาญา

จากการศึกษาทฤษฎีการกำหนดความรับผิดชอบทางกฎหมายอาญาไทยที่เกิดจากการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ยังไม่มีตัวบทกฎหมายหรือแนวคำพิพากษาศาลไทยที่วางหลักหรือตีความวินิจฉัยข้อกฎหมายในการกำหนดความผิดทางอาญาในเรื่องนี้ไว้ว่า สอดคล้องกับหลักกฎหมายอาญาในประมวลกฎหมายอาญาในเรื่องใดหรือมาตราใดไม่ แต่เมื่อผู้เขียนได้มีการศึกษาและวิเคราะห์ถึงลักษณะกลไกการทำงานและสาเหตุการเกิดการทำงานที่ผิดพลาดของระบบรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ประกอบกับทฤษฎีว่าด้วยแนวทางป้องกันและแก้ไขข้อผิดพลาดของกลไกรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์เบื้องต้นก็กล่าวมาในหัวข้อก่อนหน้านี้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าทฤษฎีความรับผิดชอบทางอาญาและหลักกฎหมายอาญาในประมวลกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้น น่าจะพอที่จะสามารถนำเข้ามาปรับใช้กับปัญหาเรื่องนี้ได้อยู่บ้างในหลายรูปแบบ ดังนี้

2.4.1.1 การกระทำผิดอาญาโดยใช้เครื่องมือหรือตัวแทน โดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent)

³⁶ Jeremy Horder, "Strict Liability, Statutory Construction and the Spirit of Liberty" (2002), page33
อ้างใน Gabriel Hallevy, "The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control." *Akon Law Journal*, (March 2016), p.178.

การกระทำความผิดอาญาโดยตรง³⁷ คือ การกระทำผิดกฎหมายอาญาผ่านตัวบุคคลนั้นเองด้วยการเคลื่อนไหวร่างกายเอง คิดและตกลงใจกระทำการนั้นเอง ปราศจากความบกพร่องทางร่างกายจิตใจ หรือการถูกบีบบังคับใด ๆ ไม่ โดยสรุปได้ว่าเป็นการกระทำที่ผู้กระทำเป็นผู้ควบคุมของการกระทำของตนเองโดยตรงทั้งหมดนั้นเอง³⁸ ทั้งนี้รวมไปถึงการใช้บุคคลผู้ที่ถือว่าไม่มีการกระทำความผิดทางอาญาและไม่รู้ว่าการกระทำของตนนั้นเป็นความผิดทางอาญา ที่เรียกว่า ผู้กระทำผิดแทนโดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent) หรือการใช้สัตว์เป็นเครื่องมือในการกระทำผิดแทนตน

เมื่อพิจารณาว่าด้วยหลักการกระทำผิดโดยผู้กระทำผิดได้ใช้ให้ผู้กระทำผิดแทนโดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent) หรือการใช้สัตว์เป็นเครื่องมือในการกระทำผิดแทนตนแล้วนั้น พบว่าระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่จะก่อความเสียหายต่อบุคคลบนท้องถนนนั้น ปัจจุบันระบบปัญญาประดิษฐ์ยังคงเป็นเพียงระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ชนิดหนึ่งเท่านั้น หากสิ่งมีชีวิตดังเช่นมนุษย์หรือบุคคลตามที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ การที่ผู้ขับขี่หรือผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นจะได้ตั้งใจใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์กระทำความผิดและสร้างความเสียหายทางอาญาเกิดขึ้นด้วยการสั่งให้หรือแก้ไขปรับปรุงคัดแปลงหรือปิดระบบบางอย่างในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ก็ทำให้การกระทำในลักษณะผู้กระทำผิดแทนโดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent) อยู่ดี แต่ในอนาคตหากมีการรับรองให้ระบบปัญญาประดิษฐ์มีสถานะเช่นบุคคล เพราะระบบปัญญาประดิษฐ์ในปัจจุบันหากว่าด้วยเรื่องความสามารถตามวัตถุประสงค์ที่สร้างนั้น ประกอบกับการถูกสร้างมาให้สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง ก็ไม่ต่างจากเด็กหรือบุคคลผู้หยาบความสามารถทางกฎหมาย หลักว่าด้วยการกระทำผิดของผู้กระทำผิดแทนโดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent) ก็ย่อมเกิดขึ้นได้

ปัจจุบันผู้เขียนจึงมองว่าการกระทำผิดทางอาญาผ่านรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์จึงเป็นการถือเสมือนการใช้เครื่องมือ ดังเช่น การฝึกสัตว์ให้ไปกระทำผิดแทนตน ที่ผู้กระทำผิดจะต้องรับผิดชอบโดยตรง ดังเช่นหลักกฎหมายอาญาทั่วไปนั่นเอง

2.4.1.2 การกระทำโดยการงดเว้น

การกระทำผิดอาญาโดยลักษณะงดเว้นการกระทำ คือ การกระทำผิดอาญารูปแบบหนึ่ง ที่เป็นการกระทำโดยไม่เคลื่อนไหวร่างกายอันเป็นข้อยกเว้นการกำหนดความรับผิดทางอาญาโดยทั่วไปที่จะต้องมีการเคลื่อนไหวร่างกาย การตัดสินใจลงมือทำความผิดเป็นหลัก “การไม่กระทำ

³⁷ แสวง บุญเฉลิมวิภาส, หลักกฎหมายอาญา, พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551), น. 36.

³⁸ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 15 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2556), น. 46.

การ” จึงเป็นการประนีประนอมความมืออยู่ของหน้าที่ที่ต้องกระทำ ตามแนวคิดเรื่องหน้าที่ที่ต้องกระทำ (Concept of duties to act)³⁹ อันเป็นแนวคิดที่ปฏิเสธหลักการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาทั่วไป ที่วางหลักว่า “บุคคลที่ไม่มีภาระกระทำนั้นไม่ต้องรับผิดชอบและรับการลงโทษทางอาญาโดยสิ้นเชิง”

โดยแนวคิดหลักกฎหมายว่าด้วยการความผิดทางอาญาในการกระทำโดยงดเว้นในประมวลกฎหมายอาญาไทย มาตรา 59 วรรคท้าย ที่วางหลักไว้ว่า การกระทำ ให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย จึงเห็นได้ว่าการกระทำโดยงดเว้นเป็นการกระทำในรูปแบบหนึ่งซึ่งเป็นการกระทำผิดทางอาญาของบุคคลได้ในลักษณะที่เป็นการกระทำด้วยการงดเว้นการกระทำตามหน้าที่ความรับผิดชอบที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลความเสียหายทางอาญาที่จะเกิดขึ้นนั้น การกระทำโดยงดเว้นร่างกายด้วยการนั่งเฉยต่อหน้าที่ที่ตนพึงจักต้องมีเพื่อป้องกันผลความเสียหายนั้นจึงมีความสำคัญเท่ากับการกระทำด้วยการเคลื่อนไหวร่างกายในหลักกฎหมายอาญาทั่วไป⁴⁰

เมื่อพิจารณาถึงการกระทำโดยงดเว้นตามหลักกฎหมายอาญาไทยกับความรับผิดชอบอาญาเกี่ยวกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น จะพบว่าหากเป็นกรณีในระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นเกิดทำงานผิดพลาดจนก่อความเสียหายทางอาญาบนท้องถนน ผู้ขับขี่และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นก็อาจจะต้องรับผิดชอบทางอาญาในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ได้เช่นกันในหลายกรณีที่จะเข้าความผิดฐานกระทำการโดยงดเว้น เช่น การที่ผู้ขับขี่หรือผู้สร้างระบบงดเว้นหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถยนต์และตัวระบบปฏิบัติการรถยนต์คันดังกล่าวให้มีสภาพเรียบร้อยก่อนนำออกใช้งานบนท้องถนนด้วยระบบขับเคลื่อนไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ การที่ผู้ขับขี่หรือผู้สร้างระบบงดเว้นหน้าที่ปรับปรุงระบบอัปเดตโปรแกรมให้เป็นเวอร์ชันปัจจุบันที่สุดเท่าที่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยการขับเคลื่อนรถยนต์ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ณ เวลาหรือสถานการณ์ในขณะนั้น และรวมไปถึงการงดเว้นหน้าที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ เมื่อตัวระบบรถยนต์หรือตัวผู้ขับขี่หรือผู้สร้างตรวจสอบพบเห็นถึงความผิดปกติหรือความไม่พร้อมที่จะใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้โดยสมบูรณ์อย่างที่ควรจะเป็น ตั้งแต่สร้างหรือควบคุมใช้งานรถยนต์คันดังกล่าว

³⁹ สุนทรี กลิ่งกระจ่าง, “ความรับผิดชอบทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีความรับผิดชอบของบิดามารดาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2549), น. 21.

⁴⁰ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, *อ้างแล้ว เจริญธรรม* 38, น. 46.

ดังนั้น การกระทำผิดโดยฉ้อโกงตามกฎหมายอาญาไทยเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นจึงขอย่นนำมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดของผู้ขับขี่หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ได้เช่นกัน แต่คงเป็นการคงเว้นหน้าที่จะต้องป้องกันผลความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในช่วงก่อนการเริ่มต้น หรือขณะที่จะเริ่มเปิดใช้งานระบบขับขี่อัตโนมัติด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ก่อนจะออกเดินทางบนท้องถนนเป็นหลัก หรือในกรณีที่ความผิดพลาดในการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นเกิดขึ้นอย่างชัดเจนต่อหน้าผู้ขับขี่หรือผู้สร้างระบบที่ถึงขั้นว่าจะคาดเดาได้ว่าอันตรายความเสียหายนั้น ขณะที่เปิดใช้งานระบบจะต้องเกิดความเสียหายขึ้นได้แน่นอน และตนต้องมีหน้าที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นนั้น แต่กลับนิ่งเฉยไม่ได้กระทำการใดเพื่อป้องกันผลนั้นอย่างที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบที่จะกระทำ ส่วนเรื่องความผิดทางอาญาที่เป็นความเสียหายที่เกิดจากการทำงานผิดพลาดของรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ขับเคลื่อนอยู่บนท้องถนนโดยสมบูรณ์แล้วนั้น อันเป็นประเด็นที่จะมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากที่สุด ผู้เขียนจะกล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

2.4.1.3 การกระทำโดยประมาท

1. เหตุผลและที่มาในการกำหนดความรับผิดทางอาญาจากการกระทำโดยประมาท

การกระทำโดยประมาทซึ่งถือได้ว่าเป็นรูปแบบการกระทำอย่างหนึ่งที่ถูกหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดทางอาญา โดยลักษณะการกระทำโดยประมาทเช่นว่านี้ย่อมเกิดจากการกระทำที่ผู้กระทำไม่ได้คาดเห็นล่วงหน้ามาเสียก่อนเลยว่า การกระทำของตนจะก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่อบุคคลอื่นจากการกระทำเช่นนั้นของตนเอง เช่น การที่บุคคลนั้นได้ขับขี่รถยนต์เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดในความเร็วที่เกินไปไม่มากจนน่าจะเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น แต่สุดท้ายได้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนขึ้น หรือการดื่มปิดแก๊สहुงดื่มจนก่อให้เกิดเพลิงไหม้แก่ทรัพย์สินหรือบ้านเรือนใกล้เคียงจนเสียหาย การกระทำเช่นนั้นของบุคคลดังกล่าวย่อมเป็นการกระทำโดยประมาทที่จะต้องมีความผิดและรับโทษทางอาญาแล้ว⁴¹ แต่ทั้งนี้การกระทำโดยประมาทจะถือได้ว่าเป็นความผิดอาญาได้นั้นก็จำต้องคำนึงถึงผลของความเสียหายของการกระทำโดยประมาทดังกล่าวเป็นสำคัญด้วยว่าร้ายแรงถึงขั้นสมควรจะมีความผิดและลงโทษทางอาญาหรือไม่⁴² ไม่เช่นนั้นแล้ว

⁴¹ ปกป้อง ศรีสนิท, กฎหมายอาญาชั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563), น. 176.

⁴² จิตติ ดิงศักดิ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 11 (กรุงเทพมหานคร:

บุคคลอาจจะต้องรับผิดชอบในความไม่ระมัดระวังหรือความซุ่มซ่ามของตนเองจนไม่กล้าที่จะทำการอันใดอีกต่อไปก็เป็นได้⁴³

แต่ทั้งนี้การกระทำโดยประมาทคงต้องเป็นเหตุสำคัญประการหนึ่งที่สำคัญในการที่จะให้บุคคลนั้นรับผิดชอบทางอาญา “เพราะเป็นการแสดงถึงจิตใจชั่วร้ายอย่างหนึ่งรองลงมาจากเจตนา... ผู้กระทำการทำไปโดยที่จิตใจของเขาไม่นำพาและเฉยเมยต่อผลร้ายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของเขา”⁴⁴ อีกทั้งการลงโทษการกระทำโดยประมาทยังเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการลงโทษที่มีเพื่อไม่ให้บุคคลอื่นยังป้องกันการกระทำอันประมาทและก่อผลเสียหายแก่บุคคลอื่นในสังคมให้ไม่มีความคิดที่จะกระทำการเช่นนี้อีกในอนาคตภายหน้า

2. โครงสร้างและองค์ประกอบสาระสำคัญของ การกระทำโดยประมาทตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย

ในประมวลกฎหมายอาญาไทย ได้กำหนดเนื้อหาความรับผิดชอบในการกระทำโดยประมาทเป็นความผิดอาญาไว้ในมาตรา 59 วรรค 4 อันวางหลักกฎหมายไว้ว่าเป็นการกระทำโดยไม่มีเจตนาในการกระทำผิดอาญาเช่นนั้นแต่แรก แต่เป็นการกระทำที่ใด ๆ อันปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำผิดโดยประมาทจะถือว่าเป็นการกระทำที่ปราศจากการระมัดระวังที่บุคคล เช่นว่านั้นพึงจะมีหรือไม่จึงต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบในหลักกฎหมายเรื่องนี้อยู่ด้วยกัน 4 ประการ ดังนี้⁴⁵

1. ภาวะเช่นนั้น กล่าวคือ พิจารณาถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขณะนั้นว่าผู้กระทำผิดกระทำการโดยอยู่ เช่น ขณะขับรถบนท้องถนน ขณะขนส่งของวัตถุอันตราย

2. วิสัย กล่าวคือ พิจารณาถึงสภาพภายในผู้กระทำผิดอันเกี่ยวข้องกับว่าด้วยเรื่อง อายุ เพศ ความชำนาญทางวิชาชีพในการกระทำนั้น

3. พฤติการณ์ กล่าวคือ พิจารณาถึงสภาพภายนอกหรือเหตุการณ์รอบ ๆ ตัวผู้กระทำผิด เช่น สภาพถนนที่ใช้ขนส่งหรือขับขี่ สภาพอากาศ วันเวลากลางวันกลางคืน

⁴³ ลีขจมา ชู้นพันธ์, “ความรับผิดชอบทางอาญาของเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559), น. 31.

⁴⁴ จิตติ ดิงศกัทธิย์, *อ้าวแล้ว เจริญรรถที่* 42, น. 269.

⁴⁵ กรกฎ ทองชะโชค, “กฎหมายอาญากับความรับผิดชอบของแพทย์เมื่อกระทำโดยประมาท,” *วารสารนิติเวชศาสตร์*, ปีที่ 2, ฉบับที่ 3, (2552).

4. อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ กล่าวคือ พิจารณาจากการกระทำและสภาพ เหตุการณ์ทั้งตัวผู้กระทำผิดขณะนั้นทั้งด้านกายภาพ จิตใจ เหตุการณ์ สภาพสถานที่โดยรอบของ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าผู้กระทำสามารถใช้ความระมัดระวังมากกว่าที่ได้กระทำไปในเหตุการณ์ที่ เกิดขึ้นได้หรือไม่ หากสามารถกระทำได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ บุคคลนั้นย่อมมีความผิดฐาน กระทำโดยประมาทตามกฎหมายอาญานี้ เช่น ผู้กระทำรู้ว่าฝนตกหนักสภาพถนนเปียกลื่น ย่อมต้อง มีการขับรถด้วยความเร็วที่ช้ากว่าในสภาพถนนปกติแต่หาได้ทำไม่ จนเป็นเหตุให้รถลื่นไม่สามารถ ควบคุมได้จนไปชนรถยนต์คันที่วิ่งด้านหน้าจนมีผู้ได้รับบาดเจ็บ การกระทำเช่นนี้ย่อมมีความผิด ฐานกระทำการ โดยประมาทแล้ว

การกระทำผิดอาญาโดยการกระทำโดยประมาท คือ การกระทำอีกรูปแบบหนึ่งที่ต่างไป จากหลักกฎหมายอาญาทั่วไปที่จะต้องเป็นการกระทำโดยที่ผู้กระทำรู้สำนึกและมีเจตนาตั้งใจ ตัดสินใจที่จะกระทำความผิดนั้นเองตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป โดยการกระทำผิดโดยการ กระทำโดยประมาทเป็นการกระทำที่กฎหมายอาญาบัญญัติไว้เป็นความผิดทางอาญาได้เช่นกัน ดังที่ ปรากฏในหลักกฎหมายอาญาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 ที่วางหลักไว้ว่า บุคคลจะต้อง รับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณี ที่ กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท

จากหลักกฎหมายมาตรา 59 ในประมวลกฎหมายอาญาไทย จึงพบว่าได้มีการบัญญัติ กฎหมายว่าการกระทำของบุคคลโดยการกระทำโดยประมาทเป็นการกระทำที่จักต้องรับผิดในทาง อาญาไว้อย่างชัดเจน แต่ทั้งนี้การกระทำดังกล่าวจะเป็นการกระทำโดยประมาทหรือไม่นั้น กฎหมาย อาญาตามประมวลกฎหมายไทยก็ได้วางหลักในเรื่องนี้ไว้เช่นกัน ในมาตรา 59 วรรค 4 ที่วางหลัก กฎหมายไว้ว่า การกระทำโดยประมาทเป็นการกระทำโดยไม่มีเจตนาในการกระทำผิดอาญาเช่นนั้น แต่แรก แต่เป็นการกระทำอันปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตาม วิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ การกระทำผิดโดยประมาทจะถือว่าเป็นการกระทำที่ปราศจากการระมัดระวังที่บุคคลเช่นว่านั้นพึง จะมีหรือไม่ ในความคิดเกี่ยวกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์จึงพอที่จะพิจารณา ปรับใช้ตัวบทกฎหมายถึงองค์ประกอบในหลักกฎหมายเรื่องนี้ด้วยกัน 4 ประการ ดังนี้⁴⁶

1. ภาวะเช่นนั้น กล่าวคือ พิจารณาถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขณะนั้นว่าผู้กระทำผิดกระทำการ โดยอยู่ เช่น ขณะขับรถบนท้องถนนนั้นผู้ขับขี่หรือผู้เปิดใช้ระบบขับขี่ไร้คนขับด้วยระบบ ปัญญาประดิษฐ์ในตัวรถยนต์นั้น บุคคลนั้นได้ทำการควบคุมการขับขี่รถยนต์นั้นอย่างไร

⁴⁶ เห่งอ้าง, น. 61.

2. วิสัย กล่าวคือ พิจารณาถึงสภาพภายในผู้กระทำผิดอันเกี่ยวข้องกับว่าด้วยเรื่อง อายุ เพศ ความชำนาญทางวิชาชีพในการกระทำนั้น เช่น การใช้รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ นั้นผู้ขับขี่มีความชำนาญกับระบบรถยนต์นั้นหรือไม่อย่างน้อยเพียงใด ณ เวลานั้น มีการผ่านการฝึกอบรมการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นแล้วหรือไม่

3. พฤติการณ์ กล่าวคือ พิจารณาถึงสภาพภายนอกหรือเหตุการณ์รอบ ๆ ตัวผู้กระทำผิด เช่น สภาพถนนที่ใช้ขนส่งหรือขับขี่ สภาพอากาศ วันเวลากลางวันกลางคืน มีอุปสรรคใด ๆ ที่มากกว่าปกติที่ควรจะเป็นในการเดินทางหรือใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวหรือไม่

4. อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านี้ได้ กล่าวคือ พิจารณาจากการกระทำและสภาพ เหตุการณ์ทั้งตัวผู้กระทำผิดขณะนั้นทั้งด้านกายภาพ จิตใจ เหตุการณ์ สภาพสถานที่ สิ่งแวดล้อม โดยรอบของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าผู้กระทำสามารถใช้เวลาความระมัดระวังมากกว่าที่ได้กระทำไปใน เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้หรือไม่ หากสามารถกระทำได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ บุคคลนั้นย่อมมีความผิดฐานกระทำโดยประมาทตามกฎหมายอาญานี้ เช่น ผู้กระทำรู้ว่าระบบการทำงานของระบบ ปัญญาประดิษฐ์มีความผิดปกติในการทำงานอย่างที่ไม่ควรจะเป็น หรือมีการทำงานในลักษณะที่ดู แล้วน่าจะมีโอกาสไปเฉี่ยวชนหรือก่ออันตรายต่อรถยนต์คันอื่นหรือคนบนท้องถนนขณะนั้น ได้ ผู้ขับขี่รถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นต้องคอยแก้ไขให้ระบบกลับมาทำงานอย่างปกติหรือพร้อมที่จะปิดระบบการทำงานและพร้อมที่จะกลับมาควบคุมด้วยตนเองอย่างใกล้ชิดและทันทีเท่าที่จะกระทำได้ในเวลานั้น แต่หาได้ทำไม่จนเป็นเหตุให้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น เกิดการทำงานที่ผิดพลาดหรือไม่สามารถควบคุมระบบได้จนไปชนรถยนต์คันที่วิ่งด้านหน้าจนมี ผู้ได้รับบาดเจ็บ การกระทำเช่นนี้ของผู้ขับขี่ย่อมมีความผิดฐานกระทำการ โดยประมาทแล้ว

ในประเด็นเรื่องนี้การกระทำผิด โดยประมาทเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบ ปัญญาประดิษฐ์นั้น มีประเด็นที่เป็นข้อสังเกตที่น่าสนใจ ในเรื่องที่ว่าแม้จะเห็นได้ว่าความประมาทที่ เกิดขึ้นนั้นผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นยังคงต้องรับผิดชอบทางอาญารฐาน กระทำการโดยประมาทได้อยู่ดี แม้จะผู้ใช้รถยนต์คันดังกล่าวย่อมมีวัตถุประสงค์ความต้องการให้ การเดินทางขับขี่รถยนต์ของตนเองมีความปลอดภัยสูงขึ้น ลดอุบัติเหตุมากขึ้น รวมไปถึงลดโอกาส ที่ตนเองจะตกเป็นผู้กระทำผิดฐานขับรถโดยประมาทก็ตาม

ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากความผิดพลาดของการทำงานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วย ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เกิดขึ้นนั้น หากพิสูจน์ได้ว่าหรือพบข้อเท็จจริงว่าเกิดจากการกระทำโดย ประมาทอันปราศจากความระมัดระวังซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่ ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือผู้ใช้งานขับขี่ในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและ พฤติการณ์ และผู้ผลิตรถยนต์ ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์หรือผู้ใช้งานขับขี่ในรถยนต์นั้นอาจใช้

ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ เมื่อเกิดความเสียหายทางอาญาดังกล่าว ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์หรือผู้ใช้งานขับขี่ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ย่อมสมควรที่จะมีความผิดทางอาญาฐานกระทำการโดยประมาทด้วยเช่นกัน

การกระทำโดยประมาทย่อมเป็นเรื่องปกติธรรมดาของมนุษย์ที่จะก่อให้เกิดขึ้นได้อยู่เสมอ การใช้ความระมัดระวังในตัวมนุษย์แม้จะสามารถมีอยู่ได้แต่ก็ไม่อาจจะมิอยู่ได้ทุกครั้งทุกเวลาได้ หากจะกำหนดหลักกฎหมายว่าผู้กระทำความผิดใดที่กระทำโดยประมาทต้องรับผิดชอบอาญาทั้งสิ้น ย่อมเป็นการยากที่จะมีผู้ซึ่งไม่เคยจะต้องรับผิดชอบและโทษอาญาในสังคมนั้นปรากฏอยู่ และคงเป็นเรื่องที่ทำให้คนในสังคมเกิดความกังวลใจในการใช้ชีวิตที่ไม่ปกติสุขเป็นอันมากที่จะต้องเสี่ยงว่าตนจะต้องรับผิดชอบอาญาได้อยู่ตลอดเวลา กฎหมายอาญาต้องกำหนดลักษณะความรับผิดชอบและโทษทางอาญาที่เกิดจากการกระทำโดยประมาทเฉพาะการกระทำโดยประมาทที่ทำให้เกิดผลหรืออาจจะเกิดผลที่เป็นความเสียหายหรืออันตรายร้ายแรงถึงขนาดที่สมควรจะลงโทษผู้กระทำความผิดโดยประมาทนั้น⁴⁷

เหตุที่กฎหมายอาญามองว่าการกระทำที่เกิดจากการกระทำโดยประมาทสมควรถูกบัญญัติเป็นความผิดทางอาญานั้น เกิดจากการที่กฎหมายมองว่าการกระทำที่เกิดจากความประมาทนั้น เป็นการกระทำที่เกิดจากการที่ผู้กระทำมีเจตนาในจิตใจที่ชั่วร้ายอย่างหนึ่งเช่นกัน แม้จะลองลงมาจากการกระทำที่เกิดจากการมีจิตใจอันชั่วร้ายของการกระทำโดยเจตนาประสงค์ต่อผลโดยตรงตามหลักการกระทำความผิดอาญาพื้นฐานทั่วไป โดยมองว่าผู้กระทำนั้นกระทำการโดยประมาทไปโดยที่จิตใจของผู้กระทำนั้นไม่นำพาหรือเพิกเฉยต่อผลร้ายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของตัวผู้กระทำผิดนั้น⁴⁸ ดังนั้น บุคคลผู้กระทำความผิดโดยประมาทจะปฏิเสธว่าตนเองไม่ต้องรับผิดชอบและโทษทางอาญาด้วยเหตุที่ว่าตนไม่มีเจตนาในการกระทำนั้นอย่างเดียวยังไม่เพียงพอเพราะการกระทำโดยประมาทอันเกิดจากการกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังของผู้กระทำย่อมแสดงให้เห็นเจตนาในจิตใจที่ชั่วร้ายอันเป็นการละเลยต่อการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากการกระทำนั้นที่อาจมีผลร้ายแรงต่อชุมชนหรือบุคคลอื่นแล้ว⁴⁹

ในทางกฎหมายอาญาว่าด้วยหลักการลงโทษผู้กระทำผิดทางอาญานั้นจะไม่ได้มุ่งในการพิจารณาถึงความผิดของผู้กระทำในการให้เกิดผลดีหรือผลร้ายจากการกระทำนั้นเป็นหลักแต่การลงโทษผู้กระทำผิดในองค์ประกอบทางหลักกฎหมายว่าด้วยเรื่องของการกระทำโดยประมาทที่บัญญัติไว้เหล่านี้ก็เพื่อให้ผู้กระทำโดยประมาทหรือคนในสังคมมีความระมัดระวังมากขึ้นในการกระทำ

⁴⁷ จิตติ ดิงศภัทย์, *อ้างแล้ว เชนอร์รถที่ 42*, น. 269.

⁴⁸ *เพ็งอ้าง*.

⁴⁹ ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, *อ้างแล้ว เชนอร์รถที่ 38*, น. 99.

โดยประมาทที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายที่ร้ายแรงต่อบุคคลอื่นหรือสังคม อันสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการลงโทษทางอาญาที่ว่าด้วยเรื่องการลงโทษเพื่อข่มขู่และยับยั้งเกรงกลัวถึงการกระทำเช่นนั้น⁵⁰

แต่ทั้งนี้เพื่อให้ได้เข้าใจถึงความหมายการตีความทางหลักกฎหมายว่าด้วยเรื่องการกระทำโดยประมาทอย่างละเอียดลึกซึ้ง การศึกษาหลักกฎหมายเรื่องการกระทำโดยประมาทในระบบกฎหมายที่แตกต่างกันไปในโลกที่มีอยู่หลัก ๆ อยู่ 2 ระบบ คือ ระบบกฎหมาย Common Law และระบบกฎหมาย Civil Law นั้นมีระบบ โครงสร้างและองค์ประกอบหลักกฎหมายเรื่องการกระทำโดยประมาทที่แตกต่างหรือเหมือนกันอย่างไรบ้างมาน้อยเพียงใด ดังนี้

1. โครงสร้างและองค์ประกอบความผิดการกระทำโดยประมาทในระบบกฎหมาย Common Law

การพิจารณาว่าการกระทำโดยประมาทของผู้กระทำจะเป็นความผิดและมีโทษทางอาญาหรือไม่ นั้น ยังคงต้องดูจากการกระทำที่แสดงออกของผู้กระทำ ความผิดทั้งในทางกายภาพภายนอกที่แสดงออกมาและทางด้านเจตนาความคิดภายในจิตขณะกระทำการทางกายภาพนั้นออกมารวมด้วยว่าการกระทำนั้นกระทำโดยเจตนาเช่นไร โดยสามารถแยกพิจารณาอย่างเป็นลำดับขั้นตอนได้ออกมาเป็น 2 หลักการองค์ประกอบแห่งการกระทำ ดังนี้⁵¹

1.1 การกระทำส่วนองค์ประกอบภายนอก (Actus Reus) กล่าวคือ การกระทำนั้นต้องเป็นสิ่งที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นการกระทำที่ผิดต่อกฎหมายทั้งนี้การกระทำดังกล่าวต้องพิจารณาด้วยว่าเกิดจากการกระทำทางกายภาพที่มาจากการเคลื่อนไหวของร่างกายหรือกล้ามเนื้อของผู้กระทำโดยจะต้องเกิดจากการควบคุมจากสมองที่มีหน้าที่ควบคุมสั่งการการกระทำนั้น ๆ (neuron หรือ nerve cell)⁵²ของร่างกายตามเจตนาจิตใจของผู้กระทำที่สอดคล้องกันด้วยและขณะเดียวกันการ

⁵⁰ ลักขณา ชื่นพันธ์, *อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 43*, น. 24.

⁵¹ กรกฎ ทองชะ โชค, *อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 45*, น. 56.

⁵² ระบบประสาทมีเซลล์ประสาท (neuron or nerve cell) เป็นหน่วยทำงานของระบบประสาทมาทำงานประสานกัน โดยการส่งกระแสประสาท (nerve impulse) ผ่านจุดที่จะส่งต่อกระแสประสาทระหว่างเซลล์ประสาท ซึ่งเรียกว่า ไซแนปส์ (synapse) การส่งกระแสประสาทเกิดได้สองรูปแบบ คือ ส่งในรูปกระแสไฟฟ้าโดยตรง (electrical synapse) และส่งโดยใช้สารเคมี (chemical synapse) ในรูปของสารสื่อประสาท (neurotransmitter) เซลล์ประสาทแบ่งตามหน้าที่ได้ 3 ชนิด คือ 1) เซลล์ประสาทรับรู้อารมณ์ (sensory neuron) 2) เซลล์ประสาทเชื่อม (interneuron) และ 3) เซลล์ประสาทนำคำสั่ง (motor neuron) โดยปรกติการทำงานของระบบประสาทจะเกิดเป็นวงจรที่เรียกว่า วงจรประสาท (neural circuit) ประกอบด้วยเซลล์ประสาทที่ทำหน้าที่แตกต่างกันตั้งแต่ 2 เซลล์ขึ้นไปมาไซแนปส์กัน โดยวงจรประสาทที่ง่ายที่สุดจะประกอบด้วย หน่วยรับรู้อารมณ์ (receptor) ทำหน้าที่รับสิ่งเร้าจากสิ่งแวดล้อม แล้วส่งเข้าทางเซลล์ประสาทรับรู้อารมณ์ที่ไซแนปส์โดยตรงกับเซลล์ ประสาทนำ

กระทำนั้นยังคงต้องมีความสัมพันธ์ในผลแห่งการกระทำนั้นด้วย ซึ่งอาจจะประกอบไปด้วยลักษณะ พฤติการณ์แวดล้อมของการกระทำ ณ เวลาหรือสถานการณ์ขณะนั้นด้วย

การกระทำใดที่ไม่ได้เกิดจากการเคลื่อนไหวร่างกายหรือกล้ามเนื้อของร่างกายผู้กระทำ โดยจะต้องเกิดจากการควบคุมจากสมองที่มีหน้าที่ควบคุมสั่งการการกระทำนั้น ๆ (neuron หรือ nerve cell) ของร่างกายตามเจตนาจิตใจของผู้กระทำที่สอดคล้องกัน เช่น เกิดจากอาการกริยาสนอง ฉับพลัน (Reflex Action)⁵³ เกิดจากอาการชักกระตุก (Convulsion) หรือการกระทำทางกายภาพ เคลื่อนไหวรูปแบบอื่นใดที่ไม่รู้สึกตัวขณะกระทำ (Unconsciousness) เช่น การกระทำโดยละเมอ การกระทำจากโรคลมบ้าหมู การกระทำโดยถูกสะกดจิต การกระทำเหล่านี้แม้มีการแสดงออกถึง การกระทำในลักษณะเคลื่อนไหวทางกายภาพทางหลักกฎหมายก็ถือได้ว่าไม่มีการกระทำนั้นเกิดขึ้น ดังนั้น การกระทำที่จะเป็นความผิดทางอาญาได้นั้นต้องประกอบไปด้วย การกระทำที่มีการ แสดงออกทางกายภาพเกิดจากการเคลื่อนไหวร่างกายหรือกล้ามเนื้อของร่างกายผู้กระทำโดยจะต้อง เกิดจากการควบคุมจากสมองที่มีหน้าที่ควบคุมสั่งการการกระทำนั้น ๆ (neuron หรือ nerve cell) ตามลักษณะที่กฎหมายบัญญัติไว้ ต้องเป็นการกระทำโดยรู้ตัวมีสติปัญญาความสำนึกครบถ้วน ประกอบกับต้องมีความสัมพันธ์ในผลแห่งการกระทำนั้นด้วยซึ่งอาจจะประกอบไปด้วยลักษณะ พฤติการณ์แวดล้อมของการกระทำ ณ เวลาหรือสถานการณ์ขณะนั้นด้วย

1.2 การกระทำส่วนองค์ประกอบภายใน (Mens rea) กล่าวคือ เป็นองค์ประกอบการ กระทำผิดทางอาญาทางด้านจิตใจของผู้กระทำ เมื่อมีองค์ประกอบการกระทำ ความผิดที่กฎหมาย บัญญัติว่าเป็นความผิดทางอาญาเกิดขึ้นมา สิ่งที่จะต้องพิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดต่อไป คือ การพิจารณาถึงเจตนาในจิตใจผู้กระทำ ความผิดนั้นว่ามีอยู่อย่างไรต้องตรงตามที่ระบุในฐาน ความผิดที่บัญญัติใน ส่วนความผิดอาญาทั่วไปหรือไม่ อันจะมีผลสมบูรณ์ที่จะตัดสินว่าการกระทำ นั้นเป็นความผิดทางอาญาที่สมควรได้รับโทษทางอาญาในความผิดฐานนั้นตามที่กฎหมายประสงค์ ไว้ เนื่องจากการกระทำแม้มีรูปแบบลักษณะพฤติการณ์แบบเดียวกันแต่ก็อาจมีการลงโทษผู้กระทำ

คำสั่ง และส่งคำสั่งไปยังหน่วยตอบสนอง (effector) ในขณะที่วงจรประสาทที่ซับซ้อนขึ้นจะมีเซลล์ประสาทเชื่อม มาทำหน้าที่เป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างเซลล์ประสาทรับความรู้สึกและเซลล์ประสาทนำคำสั่ง, “ระบบประสาท และอวัยวะรับรู้,” ภาควิชาชีววิทยา คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, น. 1.

⁵³ กริยาสนองฉับพลัน (Reflex Action) หมายถึง การทำงานเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้าของระบบ ประสาท ที่เกิดขึ้นโดยอัตโนมัตินอกอำนาจจิตใจ (involuntary) ช่วยให้สัตว์สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง สิ่งแวดล้อมที่เกิดอย่างฉับพลัน หรือการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมที่อาจเป็นอันตรายต่อสมดุลในตัวสัตว์หรือ มนุษย์ เช่น การ สะดุ้งเพื่อขยับมือหนีออกจากวัตถุที่ร้อน การหลบตาเมื่อมีวัตถุเคลื่อนที่เข้ามาใกล้ตา และรวมถึง รีเฟล็กซ์ภายในร่างกายที่เรามองไม่เห็น เช่น การทำงานเพื่อปรับความดันเลือด, “ระบบประสาท และอวัยวะรับ รู้สึก,” ภาควิชาชีววิทยา คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, น. 2.

ความผิดนั้นแตกต่างกันได้ โดยพิจารณาจากเจตนาทางด้านจิตใจของผู้กระทำความผิดนั้นว่ากระทำไปเพื่อสิ่งใด หากการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ผู้กระทำมีเจตนามุ่งประสงค์ต่อผลให้เกิดความเสียหายต่อ ร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สินของผู้ถูกระทำโดยตรงผ่านเจตนาจิตใจอันชั่วร้ายนำคำหาโทษนี้รวมไปถึงการกระทำในลักษณะประมาทอันเป็นการกระทำที่มีจิตใจชั่วร้ายรองลงมาจากจิตใจอันชั่วร้ายนำคำหาโทษของผู้กระทำมีเจตนามุ่งประสงค์ต่อผลด้วย การลงโทษทางอาญาเช่นนั้นย่อมชอบที่กระทำต่อผู้กระทำความผิดนั้นแล้วตามวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้กระทำความผิดทางอาญาเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทน ช่มชู้ยับยั้ง ตัดความสามารถในการกระทำความผิด ฟื้นฟูแก้ไขและการนำผู้กระทำความผิดกลับสู่การอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างปกติสุข

ดังนั้น การพิจารณาความรับผิดทางอาญาของผู้กระทำผิดอาญาจะถือว่าเป็นความผิดและได้รับบทลงโทษหรือว่าก็ต้องเป็นการกระทำความผิดที่มีการกระทำอันเป็นการกระทำส่วนองค์ประกอบภายนอก (Actus Reus) และการกระทำส่วนองค์ประกอบภายใน (Mens rea) อยู่ครบทั้ง2องค์ประกอบจึงจะเป็นความอาญาที่สมบูรณ์ลงโทษตามกฎหมายได้โดยชอบ หากขาดองค์ประกอบใดไปก็ไม่ถือว่าเป็นการกระทำนั้นเป็นความผิดทางอาญาทันที ทั้งนี้ว่าด้วยเรื่องระดับความรุนแรงทางการกระทำโดยประมาทในระบบกฎหมาย Common Law อย่างกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา⁵⁴ ได้แยกพฤติการณ์ความรับผิดทางอาญาว่าด้วยเรื่องการกระทำโดยประมาทไว้ 2 ประเภท คือ

1.2.1 ประมาทแบบธรรมดา (Negligence) โดยในระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการบัญญัติหลักกฎหมายการกระทำโดยประมาทในประเภทธรรมดาไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของสหรัฐอเมริกาชื่อว่า Model Penal Code (MPC) Section 2.02(d)⁵⁴ โดยวางหลักไว้ว่าการกระทำของผู้กระทำจะเป็นการกระทำโดยประมาทธรรมดาเมื่อ บุคคลนั้นจำต้องใช้ความระมัดระวังในการจะต้องป้องกันการเกิดหรือเสี่ยงต่อการเกิดภัยอันตรายที่เกิดจากการกระทำของบุคคลนั้นและการเสี่ยงที่จะเกิดภัยอันตรายนั้นจะต้องอยู่ในระดับและลักษณะที่ผู้กระทำการนั้นเพิกเฉยต่อการที่จะรับรู้ถึงความเสี่ยงนั้น โดยพิจารณาจากพฤติการณ์และเจตนามุ่งหมายของ

⁵⁴ Model Penal Code (MPC) Section 2.02 (d) Negligently. A person acts negligently with respect to a material element of an offense when he should be aware of a substantial and unjustifiable risk that the material element exists or will result from his conduct. The risk must be of such a nature and degree that the actor's failure to perceive it, considering the nature and purpose of his conduct and the circumstances known to him, involves a gross deviation from the standard of care that a reasonable person would observe in the actor's situation.

ผู้กระทำการนั้นควรจะพึงกระทำโดยรู้หรือละเลยต่อความสนใจในการเกิดภัยอันตรายร้ายแรงนั้น ปราศจากการใช้ความระมัดระวังที่วิญญูชนพึงจะมีและใช้ในการกระทำตามสถานการณ์นั้น ๆ

การพิจารณาตีความทางกฎหมายเรื่องการกระทำโดยประมาทธรรมดาของผู้กระทำจึงต้องดูว่าการกระทำของผู้กระทำนั้นเป็นการกระทำที่ขาดความระมัดระวังความรอบคอบในการป้องกันรับรู้ถึงความเสี่ยงที่จะเกิดภัยอันตรายร้ายแรงจากผลของการกระทำของผู้กระทำนั้นอยู่หรือไม่เมื่อเทียบกับมาตรฐานทางพฤติกรรมภาวะวิสัยที่บุคคลเช่นว่านั้นจะมีหรือวิญญูชนหากอยู่ในสถานการณ์เดียวกันพึงจะมีมากกว่าที่ผู้กระทำคิดได้กระทำไปหรือไม่ โดยไม่จำเป็นต้องรู้ถึงจิตใจเจตนาโดยตรงว่ามีความชั่วร้ายที่จะก่อผลเสียหายอย่างไรไม่เพราะการกระทำโดยประมาทที่แสดงออกมาตามหลักกฎหมายที่วางหลักไว้ก็เป็นการกระทำที่มีจิตใจชั่วร้ายระดับหนึ่งอยู่แล้ว ดังนั้น หากการกระทำประมาทนั้นเป็นการกระทำที่มีพฤติกรรมลักษณะที่ก่อเกิดภัยอันตรายร้ายแรงดังกล่าวที่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กฎหมายวางหลักไว้และเป็นสิ่งที่ร้ายแรงอันวิญญูชนไม่ยอมรับหรือจะกระทำเช่นเดียวกันไม่ ย่อมเป็นความผิดฐานประมาทธรรมดาแล้ว เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์ ขับรถด้วยความเร็วที่แม้จะอยู่ในความเร็วที่กฎหมายกำหนดแต่เป็นการขับขี่ในขณะที่ฝนตกพื้นถนนเปียกจนเป็นเหตุให้รถเสียการทรงตัวจนลื่นไถลไปชนรถยนต์ของผู้ขับขี่บนท้องถนนด้วยกันจนผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ เช่นนี้เห็นได้ว่าตามปกติแล้วหากอยู่ในสถานการณ์เช่นนี้วิญญูชนหรือคนทั่วไปในสังคมย่อมต้องใช้ความเร็วในการขับขี่ที่จำกัดความเร็วให้ช้ากว่าหรือชะลอความเร็วกว่าปกติเพื่อหลีกเลี่ยงภัยอันตรายจากถนนที่เปียกจนรถอาจหลุดจากการทรงตัวบนท้องถนนได้ บุคคลที่ขับขี่รถยนต์จนก่อให้เกิดอุบัติเหตุภัยอันตรายนี้ย่อมมีความผิดทางอาญาในลักษณะประมาทโดยธรรมดาได้แล้ว

1.2.2 ประมาทโดยจงใจ (Recklessness) กล่าวคือ โดยในระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการบัญญัติหลักกฎหมายการกระทำโดยประมาทในประเภทจงใจไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของสหรัฐอเมริกาชื่อว่า Model Penal Code (MPC) Section 2.02(c)⁵⁵ วางหลักไว้ว่าการกระทำของผู้กระทำผิดนั้นจะเป็นการกระทำโดยประมาทจงใจต่อเมื่อบุคคลนั้นได้กระทำการอันละเลยหรือเพิกเฉยต่อผลความเสี่ยงภัยอันตรายที่ร้ายแรงที่อาจจะเกิดจากการกระทำของบุคคล

⁵⁵ Model Penal Code (MPC) Section 2.02 (c) Recklessly. A person acts recklessly with respect to a material element of an offense when he consciously disregards a substantial and unjustifiable risk that the material element exists or will result from his conduct. The risk must be of such a nature and degree that, considering the nature and purpose of the actor's conduct and the circumstances known to him, its disregard involves a gross deviation from the standard of conduct that a law-abiding person would observe in the actor's situation.

นั้นโดยรู้ตัวการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงนั้นหาใช่สิ่งที่สมควรกระทำในภาวะ พุติการณ์ สถานการณ์เช่นนั้นจะเป็นการสมควรไม่ ทั้งนี้ความละเอียดพิถีพิถันต่อความเสี่ยงภัยอันตรายอาจ หมายรวมถึงการเบี่ยงเบนจากมาตรฐานการกระทำของบุคคลผู้ซึ่งควรเคารพต่อกฎหมายที่พึง จะต้องปฏิบัติอย่างคนทั่วไปในเวลาและสถานการณ์เช่นเดียวกัน⁵⁶

การพิจารณาถึงการกระทำโดยประมาทจงใจนั้นจึงต้องคำนึงถึงเรื่องวัตถุประสงค์และ ลักษณะการกระทำในทางอ้อมด้วย เพราะการรู้ตัวในการกระทำความคิดฐานนี้เป็น องค์ประกอบสำคัญที่จะตีความได้ว่าการกระทำของบุคคลนั้นเป็นกระทำโดยประมาทจงใจหรือไม่ ซึ่งองค์ประกอบภาวะอ้อมในการกระทำ ได้แก่ เจตนา มูลเหตุจูงใจ หรือเจตจำนงอันชั่วร้ายใน จิตใจที่จะกระทำการดังกล่าวออกมา เป็นต้น⁵⁷

แต่สังเกตได้ว่าการกระทำโดยประมาทจงใจเป็นการกระทำที่รู้ตัวรู้เจตนาความมุ่งหมาย ในการกระทำของตนเองที่ไม่ถึงขนาดเป็นการกระทำโดยเข้าลักษณะเจตนาเล็งเห็นผล เพราะ ผู้กระทำแม้จะรู้ตัวถึงการกระทำนั้นแต่ไม่อาจคาดหมายได้แน่นอนว่าภัยอันตรายที่ตนกระทำนั้นจะ เกิดขึ้นได้จริง ๆ เสมอไป แต่ก็เป็น การคาดถึงหรือรับรู้ถึงภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นสูงกว่าการกระทำ โดยประมาททั่วไปที่ไม่ได้มีการกระทำที่รู้ตัวถึงภัยอันตรายนั้นมาก่อนเลย ดังนั้น การกระทำ ประมาทโดยจงใจนั้น หมายถึง เป็นการกระทำที่ผู้กระทำคาดเห็นในระดับของผลการกระทำว่าอาจ เป็นไปได้ที่ผลนั้นจะเกิดขึ้น ขณะที่การกระทำโดยเจตนาเล็งเห็นผลนั้นผู้กระทำย่อมคาดเห็นได้ว่า ผลการกระทำนี้จะก่อให้เกิดภัยอันตรายร้ายแรงได้อย่างแน่นอนว่าจะเกิดขึ้น⁵⁸

2. โครงสร้างและองค์ประกอบความผิดจากการกระทำโดยประมาทในระบบกฎหมาย Civil Law

ตามหลักกฎหมายอาญาสารบัญญัติว่าการกระทำใดก็ตามหากกฎหมายไม่ได้บัญญัติว่า เป็นความผิดทางอาญาการลงโทษในการกระทำนั้นย่อมไม่อาจมีขึ้นได้เช่นกัน ซึ่งหากเราต้องการ ให้การกระทำใดนั้นเป็นความผิดและมีบทลงโทษได้ย่อมต้องมีการบัญญัติไว้ในกฎหมายอาญา เท่านั้น โดยหลักกฎหมายอาญาแต่ละฐานความผิดนั้นแม้จะบัญญัติไว้ให้เป็นความผิดเสียทั้งหมดแต่ การจะตีความว่าการกระทำใดเป็นความผิดทางอาญาในแต่ละฐานความผิดนั้นย่อมมีการตีความตาม หลักกฎหมายในลักษณะการกระทำและองค์ประกอบในการกระทำที่แตกต่างกันไป⁵⁹ ตามหลัก

⁵⁶ กรกฎ ทองชะโชค, *อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 45*, น. 57.

⁵⁷ พิชัย ชัยธำรงค์กุล, “เงื่อนไขการลงโทษทางภาวะวิสัย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2550), น. 51.

⁵⁸ ปกป้อง ศรีสนิท, *อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 41*, น. 168.

⁵⁹ กรกฎ ทองชะโชค, *อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 45*, น. 59.

กฎหมายที่ปรากฏในแต่ละมาตราในประมวลกฎหมายอาญา ดังจะอธิบายได้จากหลักกฎหมายในประเทศที่เป็นระบบ Civil Law ดังนี้

2.1 ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ในหลักกฎหมายของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้มีแนวคิดทฤษฎีทางหลักกฎหมายอาญาโดยมองว่า การกระทำความผิดอาญาในทุกฐานความผิดตามกฎหมายนั้นมีหลักสาระสำคัญในการตีความว่าการกระทำใดเป็นความผิดทางอาญาอยู่ 3 องค์ประกอบที่เหมือนกันซึ่งหากขาดองค์ประกอบสาระสำคัญ 3 องค์ประกอบนี้ไปในข้อใดข้อหนึ่ง การกระทำนั้นย่อมไม่อาจเป็นความผิดทางอาญาและไม่อาจจะลงโทษทางอาญาได้ เรียกว่า โครงสร้างความรู้ผิดทางอาญา⁶⁰ แบ่งเป็น 3 สาระสำคัญในองค์ประกอบ ดังนี้

2.1.1 การครบองค์ประกอบของการกระทำที่กฎหมายบัญญัติ (Tatbest and mässigkeit) กล่าวคือ การกระทำใดจะเป็นความผิดทางกฎหมายอาญาได้นั้นในเบื้องต้นต้องพิจารณาเสียก่อนว่า รูปแบบลักษณะการกระทำนั้นเป็นการกระทำตามองค์ประกอบที่เข้าลักษณะความผิดแต่ละฐานที่กฎหมายบัญญัติไว้หรือไม่ แต่ก็ยังคงไม่อาจตีความได้ว่าเมื่อการกระทำนั้นครบองค์ประกอบตามกฎหมายบัญญัติไว้แล้วจะมีความผิดทางอาญาเสมอไป เพราะแม้จะมีการกระทำเช่นนี้เกิดขึ้นมาแต่หากเป็นการกระทำไปด้วยวัตถุประสงค์หรือเจตนาที่ชอบด้วยกฎหมายได้ การกระทำนั้นย่อมไม่เป็นการกระทำที่มีความผิดทางอาญาได้

2.1.2 การครบองค์ประกอบความผิดทางกฎหมาย (Rechtswidrigkeit) กล่าวคือ เมื่อได้หลักว่าการกระทำในลักษณะดังกล่าวเป็นการกระทำที่มีลักษณะครบองค์ประกอบของการกระทำที่กฎหมายบัญญัติแล้ว ส่วนองค์ประกอบความผิดทางกฎหมายนี้ย่อมต้องพิจารณาถึงว่าการกระทำที่เกิดขึ้นนั้นมิใช่วัตถุประสงค์สาเหตุของการกระทำเป็นอย่างไร เป็นการกระทำที่อ้างว่าการกระทำนั้นสามารถจะทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายได้หรือไม่ หากไม่อาจมีเหตุจะสามารถอ้างได้ว่าเป็นการกระทำโดยชอบก็ย่อมเป็นการกระทำไปโดยไม่มีอำนาจกระทำหรือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายบัญญัติไว้

2.1.3 ความชั่ว (Schuldt) กล่าวคือ การกระทำที่จะมีความผิดทางอาญาโดยแท้จำเป็นต้องเป็นการกระทำที่ผิดต่อหลักจริยธรรมและศีลธรรมที่พึงจะมีอยู่ในตัวมนุษย์ในการใช้ชีวิตอยู่ร่วมกันในสังคม เรียกการกระทำนั้นว่าเป็นการกระทำที่มี “ความชั่ว” หรือการกระทำที่ถูกตำหนิได้ เมื่อครบองค์ประกอบในการกระทำทั้งตามกฎหมายบัญญัติไว้ เหตุแห่งการกระทำที่ผิดต่อกฎหมาย และเป็น การกระทำที่ทำได้ด้วยความชั่วถูกตำหนิในการกระทำนั้นได้ การกระทำความผิดดังกล่าวย่อมมีความผิดทางอาญาและถูกลงโทษได้โดยชอบด้วยหลักกฎหมายอาญาแล้ว แต่หากการกระทำนั้นเป็นการกระทำ ความชั่วที่ปราศจากความรู้ผิดชอบที่พึงควรจะรู้ในการกระทำนั้นหรือไม่อาจถูกตำหนิได้ในการ

⁶⁰ คณิต ณ นคร, กฎหมายอาญาทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2560), น. 92.

กระทำของบุคคลนั้น เช่น อายุของผู้กระทำ สติปัญญาความรู้ผิดชอบชั่วดีของผู้กระทำที่ผิดปกติจากคนทั่วไปในสังคม ความบกพร่องทางจิตของผู้กระทำ การกระทำนั้นแม้จะถูกมองว่าเป็นการกระทำที่ชั่วหรืออาจถูกสังคมตำหนิได้ ย่อมไม่อาจถือว่า บุคคลนั้นกระทำไปด้วยความชั่ว เมื่อไม่มีความชั่วนั้นกฎหมายย่อมจะยกเว้นการลงโทษแก่บุคคลนั้นได้⁶¹

ในส่วนเรื่องหลักกฎหมายความผิดโดยประมาทนั้นตามหลักกฎหมายสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีแม้ไม่ได้มีนิยามอธิบายโดยตรงว่าการกระทำประมาทคืออะไรไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเพียงบัญญัติคำว่าหากการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายย่อมเป็นความผิดอาญาด้วย แต่ใน Manual Of German Law ได้อธิบายความหมายการกระทำโดยประมาทตามกฎหมายอาญาไว้ว่า การกระทำใดนั้นจะเป็นการกระทำโดยประมาทก็ต่อเมื่อการกระทำนั้นได้เป็นการกระทำที่ขาดความระมัดระวังอันสมควรจะมีภายใต้พฤติการณ์เช่นว่านั้น รวมถึงความสามารถและการดำรงชีวิตของแต่ละบุคคลผู้กระทำนั้น และการกระทำนั้นผู้กระทำไม่อาจคาดเห็นถึงผลที่จะเกิดขึ้นได้อย่างแน่แท้แม้บุคคลนั้นควรจะคาดเห็นถึงผลของการกระทำของเขาได้⁶²

การพิจารณาตีความว่าการกระทำใดจะเป็นการกระทำโดยประมาทนั้นตามหลักกฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้วางหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงการใช้ความระมัดระวังในการกระทำนั้นว่าเป็นพฤติการณ์การกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังที่บุคคลทั่วไปควรจะมีนั้นเป็นการกระทำโดยประมาทหรือไม่ เรียกว่าการพิจารณาในด้านภาวะวิสัยของการกระทำ (objective) และพิจารณาถึงสภาวะจิตใจในการกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังอันนำไปสู่การกระทำโดยประมาทของผู้กระทำนั้น เรียกว่า การพิจารณาถึงอัตวิสัยของการกระทำ (Subjective)

โดยทั้งนี้ตามหลักกฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้แบ่งลักษณะของการกระทำความผิดโดยประมาทไว้อยู่ 2 ประเภท⁶³ ได้แก่

⁶¹ แสง บุญเฉลิมวิภาส, “โครงสร้างความรับผิดชอบทางอาญากับการกระทำโดยประมาท,” วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ 18, ฉบับที่ 2, (2531), น. 12. อ้างใน กรกฎ ทองชะโชค, “กฎหมายอาญากับความรับผิดชอบของแพทย์เมื่อกระทำโดยประมาท,” วารสารนิติเวชศาสตร์, ปีที่ 2, ฉบับที่ 3, (2552), น. 59.

⁶² กรกฎ ทองชะโชค, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 45, น. 57.

⁶³ สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, “มาตรฐานความระมัดระวังของการกระทำโดยประมาทตามกฎหมายอาญาเยอรมัน,” อุทพท. เล่มที่ 54, ฉบับที่ 1, (มกราคม-เมษายน, 2550), น. 138-139. อ้างใน กรกฎ ทองชะโชค, “กฎหมายอาญากับความรับผิดชอบของแพทย์เมื่อกระทำโดยประมาท,” วารสารนิติเวชศาสตร์, ปีที่ 2, ฉบับที่ 3, (2552), น. 60.

2.1.3.1 การกระทำประมาทโดยไม่รู้ตัว กล่าวคือ การกระทำของผู้กระทำความผิดที่ปราศจากความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ที่บุคคลเช่นนั้นพึงจะมีโดยเป็นการกระทำที่ไม่ได้มีความคาดหมายได้ว่าจะมีโอกาสให้ผลการกระทำของตนเองนั้นเข้าลักษณะองค์ประกอบ การกระทำที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดทางอาญา

2.1.3.2 การกระทำประมาท โดยรู้ตัว (Recklessness) กล่าวคือ การกระทำของผู้กระทำความผิดที่เกิดการที่ผู้กระทำสามารถคาดเห็นถึงผลอันเป็นภัยอันตรายจากการกระทำของตนเอง เป็นประจักษ์แต่ก็ยังคงกระทำการนั้น โดยเชื่อว่าตนเองจะ โชคดีหรือความสามารถของตนในการกระทำการนั้นจะไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายที่ตนนั้นคาดเห็นได้โดยประจักษ์นั้นได้ แต่ท้ายสุดแล้วผล ภัยอันตรายจากการกระทำนั้นก็เกิดขึ้นมา

เมื่อมีการแบ่งรูปแบบประเภทการกระทำโดยประมาททางอาญาไว้เช่นนี้ การกระทำโดยประมาทแต่ละประเภทย่อมมีความรับผิดชอบในบทลงโทษที่ต่างกันไปว่าการกระทำในสถานการณ์ ตัวบุคคล หรือเวลาเช่นนั้น จะเข้าลักษณะการกระทำโดยประมาทประเภทใดที่จะมีบทลงโทษใน ความรับผิดชอบที่ต่างกันไป

2.2 ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส

ในหลักกฎหมายประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสนั้น ได้มีการกำหนดแยกระดับความรับผิดชอบ ในการกระทำโดยประมาทไว้ 3 ระดับ⁶⁴ ได้แก่

2.2.1 การกระทำโดยประมาทแบบธรรมดา กล่าวคือ เป็นการกระทำที่เกิดจากการกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ที่บุคคลในภาวะเช่นนั้นพึงมีแต่หาได้ใช้ ความระมัดระวังนั้น ไม่จนเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดผลอันตรายขึ้นและเป็นความผิดตามที่ กฎหมายบัญญัติไว้

2.2.2 ประมาทโดยจงใจ (mise en danger) กล่าวคือ “เป็นลักษณะการกระทำโดย ประมาทที่ผู้กระทำไม่ได้มุ่งปรารถนาให้เกิดผลอันตรายนั้นแต่ได้กระทำไปโดยรู้ตัวว่าสิ่งที่กระทำ จะเป็นการกระทำที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดภัยอันตรายนั้นได้อย่างรุนแรงและผู้กระทำก็ได้เข้ากระทำ การนั้นแล้ว”⁶⁵ เมื่อพิจารณาจากหลักกฎหมายดังกล่าวนี้ย่อมอาจเทียบได้กับหลักเรื่องการทำ ประมาทโดยรู้ตัว (Recklessness) ในระบบกฎหมาย Common Law

ทั้งนี้ หลักกฎหมายเรื่องการทำประมาทโดยจงใจนั้นถูกวางหลักขึ้นมาเพื่ออุด ช่องว่างของหลักกฎหมายในเรื่องการกระทำโดยเจตนาและการกระทำโดยประมาทธรรมดา เพราะ

⁶⁴ ปกป้อง ศรีสนิท, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 41*, น. 169.

⁶⁵ John Smith, *Criminal Law*, p. 77. อ้างถึงใน ปกป้อง ศรีสนิท, *กฎหมายอาญาระดับสูง*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563), น. 169.

หากกระทำของผู้กระทำเป็นการกระทำโดยเจตนา ดังนั้น การกระทำนั้นย่อมมุ่งเจตนาให้เกิดความเสียหายเสมอ หากการกระทำของผู้กระทำเป็นการกระทำโดยประมาทธรรมดาแม้ผลของการกระทำนั้นจะก่อให้เกิดความเสียหายแต่การกระทำนั้นแต่แรกผู้กระทำไม่ได้คาดเห็นถึงความเสียหายนั้นไว้ล่วงหน้ามาแต่แรกไม่ ดังนั้น เมื่อการกระทำของผู้กระทำเป็นการกระทำที่คาดเห็นถึงความเสียหายนั้นไว้ล่วงหน้าแล้วแต่ก็ไม่ได้มีเจตนามุ่งให้เกิดความเสียหายจากการกระทำนั้นขึ้นมา ลักษณะการกระทำเช่นนี้จึงไม่อาจใช้กฎหมายที่ปรับเข้ากับลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยเจตนาหรือเป็นการกระทำโดยประมาทธรรมดานี้ได้ การร่างหลักกฎหมายอาญาฝรั่งเศสเรื่องการกระทำประมาทโดยจงใจนี้จึงถูกบัญญัติเพิ่มเติมขึ้นมา เพื่อจะปรับเข้ากับลักษณะความผิดในการกระทำดังกรณีนี้ โดยหลักกฎหมายนี้ผู้ร่างกฎหมายนั้นต้องการใช้หลักกฎหมายนี้เพื่อจะป้องกันอุบัติเหตุการใช้รถยนต์บนท้องถนนที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตผู้อื่นเป็นจำนวนมากในแต่ละปี หลักการกระทำประมาทโดยจงใจนี้จะเข้ามาช่วยป้องกันหรือยับยั้งการกระทำผิดทางกฎหมายจรรยา โดยลักษณะ⁶⁶ ตั้งใจได้

การกระทำประมาทโดยจงใจในกฎหมายฝรั่งเศสมีลักษณะการกำหนดความรับผิดชอบอยู่ 2 ประการ คือ ลักษณะเป็นการกระทำที่เป็นความผิดในตัวเองโดยไม่ต้องการผล และลักษณะเป็นการกระทำเป็นเหตุเพิ่มโทษในกรณีมีผลการกระทำเกิดขึ้น ดังนี้⁶⁷

2.2.2.1 การกระทำที่เป็นความผิดในตัวเองโดยไม่ต้องการผล กล่าวคือ เป็นความผิดที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศส มาตรา 223-1⁶⁸ บัญญัติไว้ว่า “การนำผู้อื่นไปสู่ความเสียหายโดยตรงถึงชีวิตหรืออันตรายสาหัส โดยการละเมิดอย่างตั้งใจต่อหน้าที่โดยเฉพาะของวาระมัดระวังหรือความปลอดภัยที่กำหนด โดยกฎหมายหรืออนุบัญญัติ ต้องระวางโทษจำคุก 1 ปี และปรับ 15,000 ยูโร”⁶⁹

2.2.2.2 การกระทำเป็นเหตุเพิ่มโทษในกรณีมีผลการกระทำเกิดขึ้น กล่าวคือ หากการกระทำของผู้กระทำเป็นความผิดโดยประมาทจงใจที่ก่อให้เกิดผลเสียหายขึ้น ประมวลกฎหมายอาญาฝรั่งเศสจะบัญญัติให้เพิ่มโทษความผิดนั้นสูงกว่าการกระทำโดยประมาทธรรมดา ในประมวล

⁶⁶ Frederic Desportes et Francis Le Gunehec, “Droit penal General,” p.115-446. อ้างใน ปกป้อง ศรีสันทิต, กฎหมายอาญาชั้นสูง, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563), น. 170.

⁶⁷ ปกป้อง ศรีสันทิต, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 41, น. 170.

⁶⁸ Code Penal General ARTICLE 223-1 “The direct exposure of another person to an immediate risk of death or injury likely to cause mutilation or permanent disability by the manifestly deliberate violation of a specific obligation of safety or prudence imposed by any statute or regulation is punished by one year's imprisonment and a fine of €15,000.”

⁶⁹ ปกป้อง ศรีสันทิต, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 41, น. 170.

กฎหมายอาญาฝรั่งเศสมาตรา 221-6⁷⁰ บัญญัติไว้ว่า “การลงโทษผู้กระทำโดยประมาทและเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายให้ลงโทษจำคุก 3 ปี และปรับ 4,500 ยูโร แต่หากเป็นการกระทำประมาทโดยจงใจในวรรค 2 จะเพิ่มโทษเป็นจำคุก 5 ปี และปรับ 7,500 ยูโร”⁷¹

ตัวอย่างการกระทำประมาทโดยจงใจเมื่อปรับเข้ากับสถานการณ์การความเสียหายที่เป็นภัยอันตรายจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนระบบปัญญาประดิษฐ์ ดังนี้

1. กรณีความผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ กล่าวคือ ผู้ขับขี่ไม่ได้ทำตามเงื่อนไขความปลอดภัยที่ระบบกำหนดอย่างเช่นการเปิดใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเองในเส้นทางที่ระบบยังไม่เคยอัปเดตตัวแผนที่เส้นทางที่เดินทางตามสภาพถนนและภูมิประเทศที่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีต จนเป็นเหตุให้รถยนต์ดังกล่าวอาจจะเกิดหรือได้เกิดการเฉี่ยวชนหรือพุ่งชนกับรถยนต์ของผู้อื่น บุคคลในรถยนต์ที่ได้รับความเสียหายหรือต่อตัวบุคคลบริเวณเส้นทางท้องถนนดังกล่าวจนได้รับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกาย ดังนั้นการกระทำของบุคคลผู้ขับขี่รถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวนี้จึงมีความผิดอาญาฐานกระทำโดยประมาทเกิดขึ้นแล้ว

2. กรณีความผิดของเจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ กล่าวคือ เมื่อทางเจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ตรวจสอบพบความผิดพลาดในการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์รุ่นดังกล่าวหรือมีการรายงานพบการถูกแทรกแซงในระบบการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ของรถยนต์ที่ใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์รุ่นดังกล่าวโดยสัญญาณรบกวนที่ไม่แน่ชัดหรือจากบุคคลคนที่สามผู้มีเจตนาร้ายต่อการทำงานของระบบ (Hacker) แต่เจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ยังคงไม่ได้แจ้งปัญหาความผิดปกติดังกล่าวให้ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ขับขี่รถยนต์รุ่นดังกล่าวทราบหรือยังคงปล่อยให้ผู้ขับขี่สามารถเปิดใช้ระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติต่อไปขณะยังไม่ได้แก้ไขปัญหาล่วงหน้าดังกล่าวให้เสร็จสิ้นจนเป็นเหตุให้รถยนต์ดังกล่าวอาจจะเกิดหรือได้เกิดการเฉี่ยวชนหรือพุ่งชนจนทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ รถยนต์ของผู้อื่น บุคคลในรถยนต์ที่ได้รับความเสียหายหรือตัวบุคคลบริเวณเส้นทางท้องถนนดังกล่าวจนได้รับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกาย ดังนั้นการ

⁷⁰ Code Penal General ARTICLE 226-1 “Causing the death of another person by clumsiness, rashness, inattention, negligence or breach of an obligation of safety or prudence imposed by statute or regulations, in the circumstances and according to the distinctions laid down by article 121-3, constitutes manslaughter punished by three years' imprisonment and a fine of €45,000. In the event of a deliberate violation of an obligation of safety or prudence imposed by statute or regulations, the penalty is increased to five years' imprisonment and to a fine of €75,000.”

⁷¹ ปกป้อง ศรีสนิท, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 41*, น. 170.

กระทำของเจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ย่อมมีความผิดอาญาฐานกระทำโดยประจใจที่จะต้องรับโทษจากเหตุการณ์นี้แล้ว

3. ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง กล่าวคือ เป็นหลักกฎหมายในเรื่องการกำหนดความรับผิดชอบของบุคคลที่เป็นผู้ก่อความเสียหายกับผู้อื่นได้แม้จะเป็นลักษณะ โดยอ้อมก็ตาม โดยวางหลักไว้ว่า บุคคลคนใดที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยอ้อมกับผู้อื่นจะมีความผิดฐานกระทำโดยประมาทจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บแก่กายก็ต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดจากการที่บุคคลนั้นกระทำโดยประมาทแบบจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น หากบุคคลนั้นก่อให้เกิดความเสียหายโดยอ้อมกับผู้อื่นเป็นการกระทำโดยประมาทแบบธรรมดาที่ย่อมไม่มีความผิดทางอาญาฐานกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนี้ แต่หากบุคคลนั้นกระทำการที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยตรงกับผู้อื่นก็ยังคงมีความรับผิดชอบฐานกระทำโดยประมาทอยู่ดีแม้จะเป็นการกระทำโดยประมาทแบบธรรมดาก็ตาม⁷²

ดังนั้น หลักการกระทำความผิดโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนั้น เป็นหลักกฎหมายที่มุ่งเน้นให้บุคคลธรรมดาผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญาแม้จะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายโดยอ้อมแต่หากเป็นการกระทำโดยประมาทแบบจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงก็ย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำที่ตนก่อขึ้นได้เช่นกัน

ตัวอย่างการกระทำประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงที่น่าจะเกิดขึ้นได้เมื่อนำมาปรับเข้ากับสถานการณ์การความเสียหายที่เป็นภัยอันตรายจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนระบบปัญญาประดิษฐ์ ดังนี้

1. ผู้ขับขี่ปล่อยให้ระบบการขับขี่ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ขับเคลื่อนไปยังจุดหมายด้วยตัวระบบเอง โดยไม่ได้นั่งควบคุมการทำงานอยู่หลังพวงมาลัยที่นั่งคนขับขี่ตามข้อปฏิบัติการใช้งานระบบไร้คนขับที่ทางผู้ผลิตและผู้สร้างระบบกำหนดไว้เมื่อเปิดใช้งานระบบขับขี่ไร้คนขับดังกล่าว จนเป็นเหตุให้รถยนต์พุ่งชนบุคคลอื่นบนท้องถนนจนถึงแก่ความตาย การกระทำของผู้ขับขี่ในเหตุการณ์เช่นนี้ย่อมเป็นความผิดฐานกระทำการโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายได้แล้ว แม้จะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายโดยอ้อมก็ตาม

2. ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ไม่ได้ทำการแจ้งเตือนหรือมีคำสั่งปิดระบบการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์รุ่นที่พบความผิดปกติของตนเป็นการชั่วคราว แม้ได้รับรายงานว่าตรวจพบรถยนต์รุ่นดังกล่าวของผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบเกิดการทำงานที่ผิดพลาดอย่างที่ไม่ควรจะเป็นตามปกติของการทำงานในระบบขับขี่ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นเมื่อเปิดใช้งาน จนสุดท้ายก็เป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย

⁷² ปกป้อง ศรีสนิท, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 41*, น. 176.

ทางอาญาจากการที่ผู้จับขังรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์คนอื่นในรุ่นดังกล่าวที่เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนไร้คนขับ กรณีเช่นนี้ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นย่อมถือว่าการกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงแล้ว ถึงแม้ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายโดยอ้อม

2.4.1.4 ผู้กระทำความผิดข้างเคียง

ผู้กระทำความผิดข้างเคียง คือ การที่ผู้กระทำความผิดที่ได้กระทำความผิดทางอาญาในฐานใดฐานหนึ่งโดยก่อให้เกิดผลที่กฎหมายบัญญัติไว้ในวันว่าเป็นความผิดที่ต้องรับโทษทางอาญาโดยอิสระของตนเองโดยไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้ใดผู้หนึ่งเป็นหลัก หรือเป็นการกระทำความผิดทางอาญาในฐานใดฐานหนึ่งโดยต่างคนต่างกระทำความผิดอาญานั้น⁷³

ผู้กระทำความผิดข้างเคียงนั้นมิได้ทั้งการกระทำความผิดโดยเจตนา และการกระทำความผิดโดยประมาท โดยเฉพาะในเรื่องการกระทำโดยประมาทที่ตามหลักกฎหมายอาญานั้นแม้จะเป็นการกระทำโดยประมาทในเหตุการณ์เดียวกันก็จะเป็นการกระทำประมาทในลักษณะเป็นตัวการร่วมได้ไม่⁷⁴ แต่หากกระทำโดยประมาทในเหตุการณ์เดียวกันนั้น อาจเกิดจากการกระทำของบุคคลหลายคนในเหตุการณ์เดียวกันนั้นได้ ผู้กระทำความผิดแต่ละคนในเหตุการณ์นั้นจึงต่างมีความผิดฐานกระทำการโดยประมาทในเรื่องนั้น ๆ ได้

โดยสามารถยกตัวอย่างเหตุการณ์ที่น่าจะนำมาปรับใช้กับความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ได้ ดังเช่นเหตุการณ์ที่จะยกตัวอย่าง ดังต่อไปนี้

1. ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นยอมให้ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์นั้นมารับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ก่อนเวลาที่ควรจะต้องส่งมอบคืนทั้งที่ตนเองยังไม่ได้ทดลองใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นให้ครบชั่วโมงการทดสอบตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยในการเปิดใช้ระบบขับเคลื่อนไร้คนขับที่ทางผู้สร้างระบบคำนวณไว้ อีกทั้งยังทราบว่าเจ้าของรถยนต์ดังกล่าวยังไม่ได้อ่านคู่มือการใช้งานหรือผ่านการฝึกอบรมการใช้งานระบบขับเคลื่อนไร้คนขับอย่างถูกต้องตามขั้นตอนที่ควรจะเป็นมาก่อน และเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เจ้าของรถยนต์ผู้จับขังรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ได้เปิดใช้ระบบขับเคลื่อนไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวนั้นกระทำการควบคุมขังขังรถยนต์นั้นโดยประมาทจนเป็นเหตุให้ชนกับรถยนต์ที่อยู่บนถนนจนเป็นเหตุให้คนในรถยนต์คันดังกล่าวที่ถูกชนบาดเจ็บได้รับอันตรายสาหัส ดังนั้น ผู้สร้าง

⁷³ หยุด แสงอุทัย, กฎหมายอาญา ภาค 1, พิมพ์ครั้งที่ 16 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537). อ้างใน คณิต ฒ นคร, กฎหมายอาญาทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2560), น. 99.

⁷⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6764/2545

ระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นย่อมมีความผิดทางอาญาฐานกระทำการโดยประมาทจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสในฐานะเป็นผู้กระทำความผิดข้างเคียงได้

2. รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ได้มีการทำงานบนท้องถนนที่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้ถูกรับรองให้ใช้งานได้โดยผู้สร้างระบบ ไม่ได้ตั้งโปรแกรมให้รถยนต์นั้นปิดโหมดการทำงานระบบขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวเมื่อเปิดใช้งานในพื้นที่ดังกล่าวโดยอัตโนมัติ และผู้ขับขี่รถยนต์ดังกล่าวที่เปิดใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นก็รู้ว่าพื้นที่บนท้องถนนดังกล่าวไม่รองรับการเปิดใช้งานระบบนี้แต่ก็ยังคงปล่อยให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติยังคงเปิดใช้งานต่อไป เมื่อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวทำงานในพื้นที่ท้องถนนที่ระบบไม่ได้ถูกรับรองให้ใช้งานได้มาก่อน รถยนต์คันดังกล่าวจึงสูญเสียการควบคุมและการควบคุมความเร็วที่ควรจะเป็นในสถานการณ์ที่เปิดใช้ระบบในเวลาปกติที่ควรจะเป็นคนเป็นเหตุให้รถยนต์เซไปชนคนบนท้องถนนจนเสียชีวิต ดังนั้นจึงต้องถือว่าในเหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ ทั้งผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นและผู้ขับขี่ที่เปิดใช้งานระบบดังกล่าวต่างกระทำการโดยประมาทจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ในฐานะเป็นผู้กระทำความผิดข้างเคียงเช่นกัน

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า ผู้กระทำความผิดข้างเคียงในความผิดฐานกระทำการโดยประมาทย่อมเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นได้เสมอกับความผิดฐานกระทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยประมาท⁷⁵ และยังคงสอดคล้องกับเรื่องกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ แนวคิดเรื่องผู้กระทำผิดข้างเคียงจึงถือได้ว่ามีความสำคัญในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำผิดฐานกระทำโดยประมาทที่เกิดจากการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้เป็นอย่างมาก

2.4.2 ทฤษฎีการกำหนดผู้ต้องรับผิดทางอาญา

การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อบุคคลอื่นอันเป็นลักษณะการทำอันตรายหรือทำให้เสียหายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่มีไว้คุ้มครองคนในสังคมนั้นจากการทำงานที่ผิดพลาดจากระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ผู้ที่ควรมีความผิดและได้รับการลงโทษที่เกิดจากการกระทำ เช่นนี้ควรเป็นบุคคลใด เนื่องจากเทคโนโลยีนี้มีความซับซ้อนและล้ำสมัยในปัจจุบันอย่างมาก การสร้างและการใช้งานจึงต้องควรมีความระมัดระวังอย่างเป็นพิเศษกว่าปกติการใช้งานเครื่องมือหรือเทคโนโลยีทั่วไป โดยอาศัยความรับผิดชอบของบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำงานของระบบที่

⁷⁵ คณิต ฌ นคร, กฎหมายอาญาภาคความผิด, พิมพ์ครั้งที่ 11 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2559),

ใกล้เคียงที่สุดขณะที่ถูกสร้างขึ้นมาใช้งานในการดำเนินชีวิตของมนุษย์ในสังคม ดังจะแยกหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้อยู่ 2 กลุ่มบุคคล ได้แก่

1. กลุ่มผู้สร้างระบบหรือโปรแกรมเมอร์ กล่าวคือ กลุ่มบุคคลดังกล่าวเป็นผู้สร้างระบบปัญหาประดิษฐ์นี้ขึ้นมาโดยจะมีการป้อนข้อมูลภารกิจในระบบปัญหาประดิษฐ์แต่ละประเภทอุปกรณ์ที่แตกต่างกันไปตามที่ผู้สร้างต้องการ ทั้งนี้ยังต้องมีการเปิดทดลองระบบให้ตัวระบบปัญหาประดิษฐ์ได้ฝึกฝนทักษะของตัวระบบเองในการแก้ไขข้อผิดพลาดต่าง ๆ ที่อาจเกิดได้ในการภารกิจที่ตัวระบบได้ถูกติดตั้งไว้ได้อย่างเหมาะสม ในระยะเวลาการทดลองที่เหมาะสมของแต่ละความซับซ้อนของระบบที่ถูกสร้างขึ้น อีกทั้งมีการป้อนข้อมูลเพิ่มเติมที่ช่วยให้ระบบมีวิธีแก้ไขข้อผิดพลาดหรือดำเนินการภารกิจของระบบที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อมนุษย์หรือวัตถุอื่นใดโดยไม่จำเป็น อีกทั้งการมีมาตรการป้องกันการดำเนินงานที่ผิดพลาดของระบบให้สามารถหยุดการทำงานได้ทันทีโดยไม่มีเงื่อนไขใด ๆ ตามคำสั่งของเจ้าของหรือผู้ใช้ระบบอยู่ขณะนั้น เมื่อพิจารณาแล้วจะพบว่าสิ่งเหล่านี้เป็นความจำเป็นในความระมัดระวังที่กลุ่มผู้สร้างระบบควรจะมีขณะสร้างระบบ รวมถึงการทดลองความสามารถของระบบที่อาจจะก่อให้เกิดอันตราย รวมทั้งวิธีการป้องกันเหตุอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นนั้น ได้ตามความคาดหมายที่ควรจะมีให้เห็นได้ หากขาดปัจจัยการสร้างระบบเหล่านี้ไป ผู้สร้างย่อมอาจมีความรับผิดชอบทางอาญาที่เกิดจากระบบปัญหาประดิษฐ์ได้

2. กลุ่มผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้งานระบบปัญหาประดิษฐ์ กล่าวคือ ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้งานในเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ทำงานด้วยระบบปัญหาประดิษฐ์นั้นจะต้องใช้งานโดยไม่มีเจตนาที่จะทำอันตรายหรือก่ออันตรายต่อบุคคลอื่นตั้งแต่ต้น ผ่านการใช้ระบบปัญหาประดิษฐ์นี้เป็นเครื่องมือ และการใช้งานระบบปัญหาประดิษฐ์นี้ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้งานจำเป็นต้องมีการตรวจสอบควบคุมการทำงานของระบบนั้น โดยอาจจะไม่ใช่ตลอดระยะเวลาการทำงานแต่ต้องตรวจสอบตามกลไกการทำงานของระบบที่คาดหมายว่าระยะเวลาหรือสถานการณ์ช่วงใดที่ผู้ใช้ระบบควรจะต้องระมัดระวังควบคุมระบบเป็นพิเศษผ่านการศึกษาคู่มือการใช้งาน หรือเมื่อระบบมีการแจ้งเตือนความผิดปกติในการดำเนินงานตามภารกิจของระบบที่ถูกตั้งไว้รวมไปถึงการสังเกตการทำงานของระบบอย่างใกล้ชิดเมื่อมีการป้อนข้อมูลหรือปรับปรุงระบบขึ้นมาใหม่ให้กับโปรแกรมในช่วงแรก เพื่อป้องกันการดำเนินงานที่อาจเกิดความผิดพลาดหรือก่ออันตรายจากการทำงานของระบบปัญหาประดิษฐ์นั้น ได้ทันทั่วทั้ง การศึกษาวิธีการใช้งานและการเฝ้าระวังการทำงาน of ระบบปัญหาประดิษฐ์อย่างเหมาะสมจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างมากของผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้งานระบบปัญหาประดิษฐ์ ซึ่งหากขาดปัจจัยการใช้งานเหล่านี้ไปแล้วของผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้งานระบบปัญหาประดิษฐ์อาจจะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องในการรับผิดชอบทางอาญาจากผลเสียหายหรืออันตรายที่เกิดขึ้นจากการทำงานของระบบปัญหาประดิษฐ์นั้นได้

2.4.2.1 การกำหนดความรับผิดชอบกับผู้สร้างระบบหรือบริษัทผู้พัฒนาระบบปัญญาประดิษฐ์

คดีการสอบสวนสาเหตุเครื่องบินโดยสารพาณิชย์ของบริษัท Boeing รุ่น 737 Max⁷⁶ ตกจนทำให้มีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมากถึง 346 ราย และสร้างผลกระทบทำให้สายการบินที่ซื้อเครื่องลำดังกล่าวไปไม่สามารถใช้บินขึ้นเพื่อให้บริการโดยสารได้ การสอบสวนคดีดังกล่าวโดยสำนักงานการบินแห่งชาติสหรัฐได้พบสาเหตุว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีระบบช่วยขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือที่แตกต่างไปจากการใช้ระบบที่ติดตั้งในเครื่องบินรุ่นอื่น ๆ ทั่วไป และไม่ได้แจ้งข้อมูลดังกล่าวนี้ให้สายการบินหรือนักบินที่จะขับเครื่องบินรุ่นนี้ทราบ จึงทำให้นักบินไม่มีความเข้าใจกลไกและทราบถึงการใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกต้องได้จนนำไปสู่ความสูญเสียในชีวิตของผู้อื่นถึง 2 เที่ยวบินในรอบ 5 เดือน อีกทั้งการสอบสวนยังคงพบว่าการทดลองระบบการบินปัญญาประดิษฐ์ของเครื่องบินรุ่นนี้ไม่ได้รับการทดลองบินให้ครบถ้วนตามระยะเวลามาตรฐานที่กำหนดไว้ก่อนนำออกจำหน่ายให้สายการบินใช้บิน ทำให้คดีนี้ศาลสหรัฐอเมริกาได้มีการตัดสินคดีอาชญากรรมในคำพิพากษาศาลสหรัฐอเมริกาที่ 4:21-CR005-O⁷⁷ ให้บริษัท Boeing จ่ายค่าปรับ 2,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือราว ๆ 75,000 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นค่าปรับทางคดีอาญา ค่าชดเชยแก่สายการบินทั่วโลกที่ได้รับผลกระทบ และแก่ครอบครัวผู้เสียชีวิต

เมื่อพิจารณาแล้วย่อมเห็นได้ว่าการตัดสินคดีอาญาของสหรัฐอเมริกากับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งนี้เป็นเรื่องการทำงานผิดพลาดของระบบการบินที่เกิดจากการใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ช่วยขับเคลื่อน โดยมีการวินิจฉัยตัดสินกำหนดความรับผิดชอบให้กับผู้สร้างระบบหรือบริษัทผู้พัฒนาระบบปัญญาประดิษฐ์ หากผู้ตัดสินเอาภัยกับสายการบินหรือนักบินของสายการบินผู้ทำการควบคุมเครื่องบินลำนั้นขณะเกิดเหตุว่าเป็นฝ่ายผิดไม่ จึงสอดคล้องกับทฤษฎีการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับการทำงานผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ผู้เขียนได้อธิบายไว้

2.4.2.2 การกำหนดความรับผิดชอบใช้งานระบบหรือผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองระบบปัญญาประดิษฐ์

⁷⁶ “Boeing Charged with 737 Max Fraud Conspiracy and Agrees to Pay over \$2.5 Billion,”

The United State department of justice, www.justice.gov/opa/pr/boeing-charged-737-max-fraud-conspiracy-and-agrees-pay-over-25-billion.

⁷⁷ Case 4:21 CR-00005-O IN THE UNITED STATES DISTRICT COURT FOR THE NORTHERN DISTRICT OF TEXAS, FILED January 7, 2021

คดีรถยนต์ระบบไร้คนขับของบริษัท Uber พุ่งชนคนข้ามถนนจนเป็นเหตุให้เสียชีวิต เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นที่เมืองเทมเป รัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา⁷⁸ โดยสาเหตุทางเทคนิคพบว่าผู้เสียชีวิตดังกล่าวขณะข้ามถนนนั้น ทางระบบตรวจจับวัตถุสิ่งกีดขวางมองว่าสิ่งที่กีดขวางเป็นเพียงถุงพลาสติกเท่านั้น ไม่ใช่สิ่งมีชีวิต นอกจากนี้จากการสอบสวนยังพบว่ารถยนต์ไร้คนขับที่ก่อความเสียหายนี้ทางบริษัท Uber ได้นำมาออกวิ่งบนถนนสาธารณะเป็นรถยนต์ที่อยู่ในขั้นตอนทดลองใช้งานจริง โดยมีคนขับรถยนต์ของบริษัทนี้นั่งอยู่หลังพวงมาลัยคนขับด้วย แต่กลับปรากฏว่าจากกล้องวงจรปิดในถนนดังกล่าวพบว่าผู้ขับนั่งเล่นโทรศัพท์มือถือ ไม่ได้สนใจดูการทำงานขับของระบบรถยนต์ไร้คนขับนี้ อย่างไรก็ตามก็จะเป็นกับทดลองระบบเพื่อความปลอดภัยเมื่อระบบปัญญาประดิษฐ์ของรถยนต์นี้ทำงานผิดพลาด จากกรณีความผิดดังกล่าวจึงทำให้อัยการของรัฐได้ตั้งข้อหาฟ้องคนขับรถยนต์ไร้คนขับ Uber โดยตรงว่ากระทำการโดยประมาทจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต โดยทางอัยการของรัฐเจ้าของสำนวนที่ฟ้องคดีดังกล่าวได้ให้ความเห็นทางกฎหมายไว้ว่า “การขับรถยนต์โดยไม่มีสติเป็นปัญหาสำคัญของสังคม เมื่อคนขับรถยนต์อยู่หลังพวงมาลัย เขาย่อมมีหน้าที่ความรับผิดชอบควบคุมและดำเนินการใด ๆ แก่ยานพาหนะนั้นให้เป็นไปได้ด้วยความปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายกำหนด”⁷⁹ เนื่องจากคดีนี้เป็นคดีที่มีข้อเท็จจริงที่ซับซ้อนทั้งสภาพแวดล้อมทางหลักฐานและข้อมูลทางเทคนิคของเทคโนโลยีรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้น รวมทั้งถูกจับตาเป็นที่สนใจกับกลุ่มบริษัทที่ผลิตรถยนต์ระบบไร้คนขับกับความกังวลในการจะใช้งานรถยนต์ไร้คนขับได้จริงหรือไม่ในอนาคต ทำให้คดียังคงมีการนับสืบพยานหลักฐานเพิ่มเติมอยู่เรื่อย ๆ จนทำให้คดีความเกิดความล่าช้าในการพิจารณาตัดสินคดีนี้ แต่ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจากการตีความเห็นของนักกฎหมายอย่างอัยการของรัฐแอริโซนาแล้วนั้น ย่อมเห็นได้ว่าการทำงานผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นสามารถตีความให้ผู้ควบคุมใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ขณะนั้นต้องรับผิดชอบผิดพลาดของระบบได้เช่นกัน หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ควบคุมนั้นยังคงจะสามารถควบคุมและบังคับการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นให้ปลอดภัยและถูกต้องตามควรจะเป็นที่ชอบด้วยกฎหมายได้แต่หาได้ทำไม่

ทั้งนี้ ผู้เขียนยังมีความเห็นว่าการวินิจฉัยความรับผิดเช่นนี้ย่อมต้องมีการพิจารณาให้ถี่ถ้วนทั้งระบบการทำงานของระบบขับไร้คนขับรูปแบบปัญญาประดิษฐ์และระบบ

⁷⁸ Andrew J. Hawkins, “The world’s first robot car death was the result of human error,” (2019), <https://www.theverge.com/2019/11/20/20973971/uber-self-driving-car-crash-investigation-human-error-results>

⁷⁹ Allister Adel, “Backup driver charged with negligent homicide in deadly Tempe self-driving Uber crash,” (2020), <https://www.abc15.com/news/crime/backup-driver-charged-with-negligent-homicide-in-deadly-tempe-self-driving-uber-crash>

ความปลอดภัยแบบอัตโนมัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในรถยนต์ปัจจุบันว่ามีการทำงานที่สอดคล้องกันหรือไม่⁸⁰ เพราะจากข้อเท็จจริงในการสอบสวนยังพบว่าระยะเบรกรถยนต์อัตโนมัติหรือระบบช่วยเพิ่มแรงเบรกรถยนต์เมื่อเจอวัตถุสิ่งกีดขวางขนาดใหญ่อย่างมนุษย์ถูกทางบริษัท Uber ตัดออกด้วยเหตุผลที่ว่าไม่เหมาะสมที่จะใช้งานกับระบบรถยนต์ไร้คนขับนั้นไม่น่าจะเป็นสิ่งที่ถูกต้อง เพราะเนื่องจากความระมัดระวังของผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์และผู้ใช้งานระบบแล้วตัวระบบความปลอดภัยในมาตรฐานเบื้องต้นของรถยนต์ปัจจุบันยังคงต้องมีอยู่เพื่อความปลอดภัยสูงสุดเมื่อเกิดอุบัติเหตุเช่นนี้ ผู้เขียนจึงมองว่าจากเหตุการณ์ในคดีนี้เข้าของตัวรถยนต์ที่มีการตัดแปลงระบบความปลอดภัยที่ควรจะมีแต่หาไม่อย่างบริษัท Uber ย่อมมีส่วนที่จะต้องรับผิดชอบการทำงานผิดพลาดของระบบรถยนต์ไร้คนขับนี้เช่นกัน มิเช่นนั้นแล้วการทำงานผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์อาจถูกส่งให้ผู้ใช้งานเป็นแพะรับบาปในทุกกรณีความผิดเช่นนี้ไปเรื่อยในอนาคต

⁸⁰ “Uber’s self-driving operator charged over fatal crash,” จาก <https://www.bbc.com/news/technology-54175359>,

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายอาญากรณีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยปัญญาประดิษฐ์ ในต่างประเทศและประเทศไทย

3.1 มาตรการทางกฎหมายในต่างประเทศ

แม้ว่าในปัจจุบันจะยัง ไม่มีการกำหนดแนวคิดและทฤษฎีทางกฎหมายอันเกี่ยวกับการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในเรื่องความรับผิดชอบทางกฎหมายอาญาที่เป็นหลักสากลขึ้นมาบังคับใช้ แต่บางประเทศก็เริ่มมีการร่างหลักกฎหมายหลักทั่วไปอันเกี่ยวกับความรับผิดชอบอาญาระหว่างบุคคลผู้ขับขี่รถยนต์กับตัวระบบของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในการเดินทาง แม้จะเป็นการยากที่จะร่างออกมาให้ใช้ตีความได้อย่างเคร่งครัดดังหลักกฎหมายอาญาที่ควรจะเป็น แต่ก็ยังคงมีการวางหลักในการพิจารณาสถานการณ์และกรอบในเรื่องขอบเขตความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ไว้ให้เห็นชัดเจนอยู่หลายประการ ดังนี้¹

3.1.1 สหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปได้มีแนวคิดและหลักการในการร่างกฎหมายเพื่อควบคุมการผลิต การใช้งานสินค้าผลิตภัณฑ์หรือทรัพย์สินที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ออกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปตามกระแสทฤษฎีนิยามทางเศรษฐกิจตามความต้องการของประชากรในสหภาพยุโรปทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงเป็นความท้าทายของสหภาพยุโรปและรัฐบาลในประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปที่จะเข้ามาวางหลักกฎหมายในเรื่องนี้ แม้ปัจจุบันยังไม่มีหลักกฎหมายหรือร่างกฎหมายที่เป็นทางการในการควบคุมผลิตภัณฑ์หรือทรัพย์สินที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์อย่างชัดเจน แต่ก็มีแนวคิดทางหลักกฎหมายอันมีสาระสำคัญที่น่าสนใจ ดังต่อไปนี้²

¹ Feasibility Study on a Future Council of Europe Instrument on Artificial Intelligence and Criminal Law, European Committee on Crime Problems (CDPC), Counsel of Europe Strasbourg, 4 September 2020, p. 7.

² Mireille Hildebrandt, “The Artificial Intelligence of European Union Law” (2020), German Law Journal Published online by Cambridge University Press: 14 January 2020,

3.1.1.1 องค์ประกอบภายใน: เจตนา

ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ถูกสร้างขึ้นในมาในปัจจุบันนั้น จะพบว่าประสิทธิภาพการประมวลผลข้อมูล การกระทำตามภารกิจที่ระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นถูกมอบหมายไว้นั้นจะมีประสิทธิภาพที่สูงมากจนเสมือนการกระทำของมนุษย์หรืออาจเหนือกว่าความสามารถของมนุษย์ทั่วไปอยู่มาก แต่ทั้งนี้กลไกการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นก็ยังคงไม่เหมือนทำการกระทำของมนุษย์อยู่หลายประการ เช่น การรับรู้ถึงความรู้สึกของสภาพแวดล้อมที่ปรากฏรอบตัวระบบปัญญาประดิษฐ์ การอนุมานถึงพฤติกรรมของสิ่งแวดล้อมโดยรอบเพื่อที่จะปรับตัวให้เข้ากับสิ่งที่ประสบพบเจอได้ด้วยตนเอง โดยอัตโนมัติที่เรียกว่า “สัญชาตญาณ” แม้ระบบจะมีการตั้งโปรแกรมอย่างระบบ Machine Learning³ ไว้ด้วยก็ตาม แต่สุดท้ายก็เป็นการถูกป้อนข้อมูลและหลักการคำนวณความน่าจะเป็นไปได้ด้วยการคำนวณตามหลักคณิตศาสตร์จากผู้สร้างเท่านั้น หากไม่มีเกิดขึ้นได้ด้วยตัวระบบเองไม่ และระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นมีการกระทำตามข้อมูลโปรแกรมที่ถูกตั้งไว้ให้บรรลุเป้าหมายของตนเป็นสำคัญเท่านั้น หากได้มีการเข้าใจถึงการกระทำของตนว่าเป็นสิ่งที่ดีหรือสิ่งที่น่าตำหนิต่างสังคมไม่ จึงเท่ากับว่าระบบปัญญาประดิษฐ์ในปัจจุบันนั้นมีเพียงการกระทำ (Actus reus) ที่เป็นองค์ประกอบภายนอกเพียงอย่างเดียว หากได้มีการกระทำที่มีลักษณะเป็นการกระทำโดยเจตนาที่เป็นองค์ประกอบภายใน (Mens rea) อย่างเช่นมนุษย์ด้วยไม่

การกระทำของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นจึงยังคงขึ้นอยู่กับผู้สร้างระบบหรือโปรแกรมเมอร์ที่ป้อนคำสั่งใช้งานตามความชอบเขตความสามารถของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นเป็นหลักว่าจะให้ระบบทำงานไปยังลักษณะใดเพื่อวัตถุประสงค์ใด เจตนาการกระทำความผิดของระบบปัญญาประดิษฐ์จึงยังคงเป็นการกระทำโดยเจตนาของมนุษย์คือผู้สร้างระบบหรือโปรแกรมเมอร์ที่ป้อนคำสั่งใช้งานเป็นสำคัญนั่นเอง

3.1.1.2 ผู้ต้องรับผิดทางอาญา

เมื่อระบบปัญญาประดิษฐ์ไม่สามารถที่จะควบคุมหรือเข้าใจความตำหนิต่างของสังคมในการกระทำของตัวระบบได้อีกทั้งข้อมูลที่ป้อนเข้าไปในระบบ ณ ปัจจุบัน ไม่ได้มีการป้อนข้อมูลทางศีลธรรมในการกระทำให้ตัวระบบปัญญาประดิษฐ์เข้าใจถึงความถูกต้องผิดของการกระทำของ

<https://www.cambridge.org/core/journals/german-law-journal/article/artificial-intelligence-of-european-union-law/B09DEEAE543D050F58F4696EB8FF2D8D>, p. 77.

³ Machine Learning (ML) คือ การสอนตัวระบบอัลกอริทึมในคอมพิวเตอร์นั้นให้มีความสามารถเรียนรู้ทำความเข้าใจและตัดสินใจได้ด้วยตัวเองจาก ‘ข้อมูล’ ที่ผู้สร้างระบบป้อนไว้ให้, Jen Namjatturas, “ทำความเข้าใจกับ AI, Machine learning, Deep learning ฉบับเข้าใจง่าย” (2019), <https://techsauce.co/tech-and-biz/ai-machine-learning-deep-learning-differences>.

ตนเอง มีเพียงชุดข้อมูลและชุดคำสั่งวิธีการประมวลผลคำนวณข้อมูลตามหลักวิชาคณิตศาสตร์เท่านั้น ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบจากการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ผิดพลาด ก็ยังคงต้องอยู่ในความรับผิดชอบของผู้สร้างระบบหรือโปรแกรมที่ป้อนข้อมูลให้กับตัวระบบปัญญาประดิษฐ์เป็นหลักเท่านั้นที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายของระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เกิดขึ้นนี้ ทั้งนี้อาจเป็นไปได้ทั้งในทางแพ่งและทางอาญาทั่วไปได้ทั้งสิ้น

แต่ทั้งนี้ก็มีข้อน่าสังเกตว่าหากในอนาคตผู้สร้างสามารถทำให้ตัวระบบปัญญาประดิษฐ์เข้าใจความถูกต้องผิดแต่การกระทำที่ตัวระบบนั้น อาจถูกดำเนินได้ในการกระทำของตัวระบบเอง รวมทั้งข้อมูลทางศีลธรรมและกฎหมายไว้ในข้อมูลที่ระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นถูกสร้างขึ้น ถึงเวลานั้นระบบปัญญาประดิษฐ์จะสามารถเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายดังเช่นมนุษย์ได้หรือไม่และอย่างไร

3.1.1.3 รูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย

ปัจจุบันยังคงเป็นความท้าทายของระบบกฎหมายในภาคพื้นยุโรปที่จะต้องร่างกฎหมายที่จะควบคุมการใช้งานสินค้าผลิตภัณฑ์หรือทรัพย์สินที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นที่จะต้องให้มีการควบคุมให้เกิดความปลอดภัยในการมีอยู่และการใช้งานในสังคมมนุษย์ ซึ่งทางสหภาพยุโรปได้มีการร่างกฎหมายที่ว่าด้วยแนวคิดทางกฎหมายที่จะร่างกฎหมายในเรื่องนี้ โดยอาศัยหลักตรวจสอบและถ่วงดุลตามหลักนิติธรรมแก่ผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ในลักษณะควบคุมวิธีการสร้างที่มีความปลอดภัยเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้สินค้าผลิตภัณฑ์หรือทรัพย์สินที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ด้วยการนำหลักการมาตรฐานทางการวิจัยตามหลักวิทยาศาสตร์ที่ถูกต้อง และควรจะเป็นเพื่อการควบคุมขีดความสามารถและการเข้าใจข้อจำกัดในความสามารถของระบบปัญญาประดิษฐ์ในสินค้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวได้อย่างถูกต้อง โดยไม่มีการบิดเบือนข้อมูลให้ผู้บริโภคหรือผู้ใช้งานเข้าใจความสามารถของระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ผิดพลาดในการใช้งานที่จะเกิดขึ้นมาในอนาคต

3.1.2 สาธารณรัฐฝรั่งเศส

สาธารณรัฐฝรั่งเศสได้มีการร่างบทบัญญัติกฎหมายอันเกี่ยวกับการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับขึ้นมา โดยผ่านการบังคับใช้ในร่างแห่งกฎหมายที่ 2016-1057 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2016 อันเกี่ยวเนื่องกับการทดสอบวิ่งรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับขึ้นบนถนนสาธารณะ โดยสามารถแยกประเด็นรายละเอียดสำคัญในหลักกฎหมายของบทบัญญัติดังกล่าวได้ดังนี้

3.1.2.1 องค์ประกอบภายใน: เจตนา

ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวย่อมมีความผิดในความเสียหายทางอาญาที่เกิดจากการเปิดใช้งานระบบขับขี่ไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ขณะที่ระบบเปิดใช้งานเป็นปกติอยู่ไม่ แต่ถ้าหากระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นได้ตัดสินใจให้การควบคุมรถยนต์นั้นกลับคืนสู่การควบคุมขับขี่โดยผู้ขับขี่แล้ว ความรับผิดทางอาญาที่อาจจะเกิดขึ้นย่อมโอนกลับมาหาที่ตัวผู้ขับขี่ได้ หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขับขี่นั้นเพิกเฉยต่อข้อเท็จจริงในสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ทั้งที่รู้ว่าระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ขับเคลื่อนเดินทางให้มันไม่ได้อยู่ในระบบที่ขับขี่เองต่อไป หรือรู้อยู่แล้วว่าระบบไม่อาจขับขี่เองได้อีกต่อไปในสถานการณ์เช่นนั้น ผู้ขับขี่ก็ย่อมมีความผิดทางอาญาได้ ทั้งในลักษณะการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาทตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปของฝรั่งเศสได้เช่นกัน

3.1.2.2 ผู้ต้องรับผิดทางอาญา

1) ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

บทบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์เมื่อขยายแนวคิดกรอบความรับผิดทางอาญาอันเกิดจากการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับนี้ว่า บุคคลผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับขึ้นย่อมไม่ใช่ผู้ที่จะต้องรับผิดทางอาญาในการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับเสมอไปไม่ หากการขับขี่รถยนต์ขณะนั้นเป็นการใช้ระบบขับเคลื่อนจากระบบปัญญาประดิษฐ์ แต่ทั้งนี้หากตัวระบบการทำงานระบบปัญญาประดิษฐ์ขณะขับเคลื่อนด้วยตัวมันเองดังกล่าว อันมีหน้าที่รายงานถึงสถานการณ์การเดินทางดังกล่าวบนท้องถนนนั้นแบบทันที และตลอดเวลาการเดินทางขับเคลื่อนรถยนต์ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ทั้งในเรื่องสภาพการจราจรขณะนั้น การเตือนถึงภัยอันตรายหรือความผิดปกติในการเดินทาง ณ เวลานั้น ที่ระบบพร้อมจะให้การขับขี่กลับสู่การควบคุมโดยคนขับเสมอ

2) ผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์

ถ้าภัยอันตรายหรือความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นมาจากสภาพการใช้งานของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นที่ยังคงดำเนินการเปิดระบบทำงานเองอย่างปกติ ไม่เข้าสู่เงื่อนไขใดที่จะถูกออกจากระบบสู่การควบคุมของผู้ขับขี่ตามเงื่อนไขที่ระบบได้วางไว้ ผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ย่อมมีความรับผิดทางอาญาได้ในลักษณะความรับผิด

อาญาโดยทั่วไปได้หากความเสียหายในอุบัติเหตุนั้นเป็นการทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายจากการทำงานของระบบที่ผิดพลาดดังกล่าว⁴

3.1.2.3 รูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย

สาธารณรัฐฝรั่งเศส ได้มีการร่างบทบัญญัติกฎหมายอันเกี่ยวกับการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับขึ้นมาเป็นกฎหมายพิเศษเฉพาะในการควบคุมการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ อันมีการวางหลักกฎหมายการกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาในเรื่องนี้ไว้ว่า “ระบบการขับขี่ที่รถยนต์ทำงานขับเคลื่อนอยู่ ขณะเวลาที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นอยู่ที่ใครเป็นผู้ต้องมีหน้าที่ควบคุม ผู้นั้นย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาในความเสียหายนั้น” รวมถึงมีการกำหนดหลักเกณฑ์การลงโทษกรณีที่ได้รับผิดทางอาญานั้น เป็นผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ ต้องมีการลงโทษในลักษณะโทษปรับเป็นหลัก และอาจจะต้องรับผิดชอบในลักษณะอาญาทั่วไปที่เป็นความรับผิดชอบในการกระทำโดยเจตนาหรือประมาทด้วยเช่นกัน

3.1.3 สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้มีการวางหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ โดยมีรายละเอียดสาระสำคัญ ดังนี้

3.1.3.1 องค์ประกอบภายใน: เจตนา

การร่างแก้ไขกฎหมายในบทบัญญัติกฎหมายจราจรของเยอรมนีในเรื่องนี้ ได้วางหลักว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับแล้วนั้น ย่อมพ้นจากภาระในการที่จะควบคุมตรวจสอบและใส่ใจเมื่อระบบการขับเคลื่อนรถยนต์อัตโนมัติ ปัญญาประดิษฐ์นั้นทำงานตามกฎเกณฑ์เงื่อนไขที่ระบบติดตั้งไว้ โดยผลจากการบังคับใช้กฎหมายนี้ การที่ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์จะพ้นภาระความรับผิดชอบทางอาญาต้อง

⁴ FEASIBILITY STUDY ON A FUTURE COUNCIL OF EUROPE INSTRUMENT ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE AND CRIMINAL LAW, EUROPEAN COMMITTEE ON CRIME PROBLEMS (CDPC), Counsel of Europe Strasbourg, 4 September 2020, Page 6

⁵ Section 1b of the German Road Traffic Act: (1) The vehicle driver may turn his attention away from traffic and vehicle control while driving by means of highly or fully automated driving functions according to Section 1a; in doing so, he must remain ready and alert so that he can fulfil his obligations under paragraph 2 at any time. (2) The vehicle driver is obliged to take control of the vehicle again immediately, 1. if the highly or fully automated system prompts him to do so, or 2. if he recognizes, or due to obvious circumstances has to recognize, that the requirements for the intended use of the highly or fully automated driving functions are no longer fulfilled.

เป็นการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับที่ถูกกำหนดไว้ในระดับ 3⁶ (Automation Level 3 : Environment detection)

แต่ทั้งนี้ผู้ขับขี่จะมีความรับผิดชอบทางอาญาหรือไม่อย่างชัดเจนย่อมต้องพิจารณาจากบันทึกเหตุการณ์การใช้งานระบบรถยนต์ดังกล่าวประกอบด้วย⁷ และผู้ขับขี่รถยนต์ดังกล่าวยังคงต้องมีหน้าที่และความพร้อมที่จะเข้าควบคุมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ให้กลับมาสู่การควบคุมการขับด้วยตัวผู้ขับขี่เองเสมอ หากผู้ขับขี่รับรู้หรือควรตระหนักได้ว่าเงื่อนไขการเปิดใช้ระบบขับอัตโนมัติด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวไม่อาจจะเป็นไปตามข้อกำหนดในการเปิดใช้งานอีกต่อไป เช่น เมื่อเกิดจากสถานการณ์ยางรถยนต์ได้รับความเสียหายขึ้นระหว่างเดินทาง⁸

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าผู้ขับขี่ยังคงมีหน้าที่ในการควบคุมการขับที่รถยนต์ดังกล่าวอยู่เสมอ แม้จะถูกเปิดใช้งานด้วยระบบขับอัตโนมัติด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือระบบไร้คนขับ หากฝ่าฝืนการกระทำตามหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขับขี่ก็ย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาทั่วไปในลักษณะการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาทจากความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นได้

ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาได้เช่นกันหากปรากฏว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการที่ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์กระทำการโดยมีเจตนาโดยตรงหรือเจตนาโดยประมาทฝ่าฝืนข้อกำหนดในหน้าที่ความรับผิดชอบที่กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้กำหนดไว้ในลักษณะที่เป็นโทษปรับได้¹⁰

⁶ รถยนต์ระดับ 3 การขับเคลื่อนด้วยตนเองแบบมี การตรวจจับสภาพแวดล้อม (Environment detection) คือ รถยนต์สามารถทำความเร็วได้เอง แต่ผู้ขับขี่ยังคงต้องเฝ้าระวังกรณี ที่อุปกรณ์ไม่สามารถทำงานได้ตามปกติ หรือ ระบบล้มเหลว ซึ่งเทคโนโลยีในระดับที่ 3 ถือว่าเป็นขั้นแรก ของรถยนต์อัตโนมัติหรือระบบปัญญาประดิษฐ์ ทั้งระบบการขับขี่ นั่นคือ ระบบ Autopilot Mode ของรถยนต์ Tesla และระบบ Co-Pilot ในรถยนต์ BMW

⁷ Section 63a of the German Road Traffic Act “A “black box” in the car would record whether the vehicle was being controlled by the driver or by the driving system. In addition, it would record when the vehicle requested the driver to take over or when there was a technical malfunction of the automated driving system. The records would have to be made available to the authorities upon request.”

⁸ Section 1b of the German Road Traffic Act “The driver would be obligated to take over the driving functions from the automated driving system without undue delay if the driving system told him to do so or if the driver realized or should have realized that the conditions for using an automated driving system were no longer fulfilled, e.g., if a tire were damaged.”

⁹ section 1f of the German Road Traffic Act: (3) The manufacturer of a motor vehicle with autonomous driving function has 1. to prove to the Federal Motor Transport Authority and the competent

3.1.3.2 ผู้ต้องรับผิดทางอาญา

1) ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

ตามร่างหลักกฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีดังกล่าวนี้ยังกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้มี ผู้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ของรถยนต์ที่ขับขี่อยู่ในท้องถนน โดยตรงเป็นหลัก แต่ทั้งนี้ยังคงมีการกำหนดข้อพิสูจน์ความรับผิดทางกฎหมายแก่ผู้ขับขี่ด้วยวิธีการที่เป็นการเฉพาะ เช่น วิธีการจัดการหาความรับผิดชอบระหว่างบุคคลผู้ขับขี่รถยนต์กับตัวระบบของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วย

authority over the entire development and operating period of the motor vehicle that the electronic and electrical architecture of the motor vehicle and the electronic and electrical architecture connected to the motor vehicle are protected against attacks, 2. carry out a risk assessment for the motor vehicle and demonstrate to the Federal Motor Transport Authority and the competent authority how the risk assessment was carried out and that critical elements of the motor vehicle are protected against dangers identified in the risk assessment, 3. to demonstrate a sufficiently secure radio connection for autonomous driving, 4. to make a system description for each motor vehicle, to create an operating manual and to make a binding declaration to the Federal Motor Transport, 5. to offer training for the persons involved in the operation of the motor vehicle, in which the technical functioning, in particular with regard to the driving functions and the performance of the tasks of the technical supervisor, are taught, and 6. as soon as he detects tampering with the motor vehicle or its electronic or electrical architecture or the electronic or electrical architecture connected to the motor vehicle, in particular in the event of unauthorized access to the radio connections of the motor vehicle, immediately report this to the Federal Motor Transport Authority and the federal or The competent authority under state law or on federal trunk roads, insofar as the federal government is responsible for the administration, to inform the company under private law within the meaning of the Infrastructure Company Establishment Act and to initiate the necessary measures.

¹⁰ section 24 of the German Road Traffic Act: fine regulations (1) Anyone who intentionally or negligently violates an ordinance pursuant to Section 1j Paragraph 1 Number 1, 2, 4, 5 or 6, Section 6 Paragraph 1 Sentence 1 Number 1 Letter a to c or d, Number 2, 3, 5, 6 letter a, numbers 8 to 16 or 17, each also in conjunction with Section 6 subsection 3 numbers 1 to 5 or 7, pursuant to Section 6e subsection 1 numbers 1 to 5 or 7 or pursuant to Section 6g subsection 4 sentence 1 numbers 3, 5, 7 or 9 or an enforceable order based on such a statutory ordinance, insofar as the statutory ordinance refers to this fine provision for a specific fact. (2) Any person who intentionally or negligently acts in an administrative offense 1. a legal regulation according to § 6 paragraph 2 a) number 1 letters a to e or g, b) number 1 letter f, number 2 or 3 letter b, c) number 3 letter a or c or d) number 4, in each case also in connection with § 6 paragraph 3 number 1, 2, 3 letter a or c, number 4, 5 or 7 or an enforceable order on the basis of such a statutory ordinance, insofar as the statutory ordinance refers to this fine provision for a specific offence.

ระบบปัญญาประดิษฐ์และหลักเกณฑ์วิธีการพิสูจน์ความรับผิดชอบที่แท้จริงจากภัยอันตรายและความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นว่าแท้จริงผู้ใดเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ นำไปสู่คำถามที่ว่าหากเมื่อตรวจสอบแล้วไม่พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความขัดข้องทั้งในด้านของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ และจากตัวผู้ขับขี่รถยนต์ดังกล่าว ความรับผิดชอบทางอาญานั้นในอุบัติเหตุดังกล่าวที่เกิดขึ้นมาย่อมไม่จำเป็นต้องมีผู้ใดต้องรับผิดชอบอาญา แม้ภัยอันตรายและความเสียหายนั้นจะถึงขั้นทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บต่อร่างกายหรือจิตใจก็ตาม แต่ทั้งนี้หากเราให้ความหมายกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่สามารถทำงานผิดพลาดได้นั้นถือว่าเป็นสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นอันตราย ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบที่ทราบถึงความอันตรายของสินค้านั้น ในที่นี้คือรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ อันจะต้องมีหน้าที่ความรับผิดชอบแจ้งเตือนความอันตรายนั้นแก่ผู้ซื้อไปใช้งานหรือผู้ขับขี่ที่เปิดใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ขณะนั้นทราบ รวมไปถึงการเรียกคืนเพื่อซ่อมแซม แก้ไข และหยุดนำออกจำหน่ายสู่ท้องตลาด ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนและเกิดความเสียหายขึ้นผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบนั้นก็อาจมีความผิดทางอาญาฐานกระทำการโดยเจตนาหรือประมาทได้เช่นกันในเรื่องนี้¹¹

2) ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบ

ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบย่อมมีหน้าที่ดูแลป้องกันระบบการทำงานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นี้ต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการควบคุมดูแลเทคโนโลยีนี้ โดยกำหนดหน้าที่หลักของผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ในการตรวจสอบและรายงานประเมินผลที่สำคัญไว้ดังนี้¹²

(1) การพิสูจน์ความปลอดภัยและการป้องกันระบบจากการถูกโจมตีระบบการขับขี่อัตโนมัติขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบ

(2) การประเมินความเสี่ยงและการกำหนดแนวทางป้องกันอันตรายที่จากความเสี่ยงในการใช้ระบบการขับขี่อัตโนมัติขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบ

(3) การจัดการระบบสื่อสารระหว่างผู้ใช้ระบบและผู้ให้บริการระบบการขับขี่อัตโนมัติขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพที่ดี

¹¹ Thomas Weigend, § 13 Rdn. 53 et seq., in *Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar* (Wilhelm Heinrich Laufhütte, Ruth Rissing-van Saan & Klaus Tiedemann eds., 12th ed. 2007); Kuhlen (note 50, supra) Page 79-114, อ้างใน Gless, Sabine and Silverman, Emily and Weigend, Thomas, *If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability* (January 29, 2016). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2724592> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2724592>, Page 15

¹² Section 1f of the German Road Traffic Act, *Ibid* Page 54

(4) การจัดทำคู่มือและคำอธิบายการใช้งานระบบการขับขี่อัตโนมัติขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบ

(5) การฝึกอบรมความเชี่ยวชาญทางเทคนิคกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งานระบบการขับขี่อัตโนมัติขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบ

(6) การรายงานความผิดปกติของระบบหรือการถูกโจมตีของระบบแก่หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล

หากมีการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ไม่ว่าจะกระทำโดยจงใจหรือด้วยความประมาทเลินเล่อผู้ผลิตและผู้สร้างระบบรถยนต์นี้ย่อมมีความรับผิดชอบทางอาญาในลักษณะโทษปรับได้¹³

3.1.3.3 รูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้มีการร่างกฎหมายอันเกี่ยวกับหลักกฎหมายว่าความรับผิดชอบทางอาญาเกี่ยวกับสินค้าผลิตภัณฑ์อันตรายหรือที่ไม่ปลอดภัย อันพัฒนามาจากหลักกฎหมายแห่งว่าการกระทำละเมิดในสินค้าผลิตภัณฑ์อันตรายหรือที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในปัจจุบันย่อมเป็นสินค้าผลิตภัณฑ์ประเภทนี้เช่นกัน ได้กำหนดวางหลักกฎหมายว่าผู้ผลิตจะต้องตรวจสอบสินค้าให้มีความปลอดภัย สินค้าเป็นไปตามมาตรฐานทางวิทยาศาสตร์และทางเทคนิคที่ทันสมัย และมีการทดสอบสินค้าตามมาตรฐานของสินค้านั้นอย่างเพียงพอ รวมถึงสอบถามความคิดเห็นของทดสอบใช้งานหรือของลูกค้าที่ซื้อสินค้าไป และบังคับให้ผู้ผลิตนั้นเรียกคืนสินค้าดังกล่าวเพื่อซ่อมแซม ปรับปรุงแก้ไขระบบ และรวมถึงการให้หยุดผลิตหรือจำหน่ายสินค้านั้นในท้องตลาดจนกว่าจะแก้ไขข้อบกพร่องในสินค้านั้นได้¹⁴

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้มีการร่างกฎหมายอันเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ไว้ในกฎหมายพิเศษเฉพาะ คือ มีการร่างแก้ไขกฎหมายไว้ในบทบัญญัติกฎหมายจราจรของเยอรมนีในปี 2017 (the German Road Traffic Act)

3.1.4 สหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกา ณ ปัจจุบัน เป็นอีกประเทศหนึ่งที่ทำให้ความสนใจในเรื่องการควบคุมการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับที่มีการนำมาใช้งานให้เห็นได้ตามท้องถนนสาธารณะในสหรัฐอเมริกาอย่างแพร่หลายในชีวิตประจำวันของพลเมืองทั่วไปในประเทศ โดยมีรายละเอียดหลักกฎหมายที่มีสาระสำคัญที่น่าสนใจ ดังนี้

¹³ Section 24 of the German Road Traffic Act, *Ibid.* p. 54.

¹⁴ Gless, Sabine and Silverman, Emily and Weigend, Thomas, If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability (January 29, 2016). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2724592> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2724592>, p.14.

3.1.4.1 องค์ประกอบภายใน: เจตนา

โดยหลักกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในสหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่ในแต่ละรัฐจะมุ่งเน้นคุ้มครองผู้เสียหายที่ได้รับอันตรายจากรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับบนท้องถนน และรวมถึงการกำหนดตัวบุคคลผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

รัฐ Alabama เป็นหนึ่งในรัฐที่มีการร่างกฎหมายและประกาศบังคับใช้แล้วใน Alabama Senate Bill 47 ในหัวข้อ Automated commercial motor vehicles; operation of authorized under certain conditions Section 6 (b)¹⁵ ได้มีการวางหลักกฎหมายในการกำหนดความรับผิดชอบทางกฎหมายของผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับที่ใช้เพื่อเชิงพาณิชย์ไว้ว่า กฎหมายนี้อนุญาตให้ยานยนต์ที่ติดตั้งระบบควบคุมได้จากระยะไกล (Teleoperations)¹⁶ ทำงานได้โดยไม่ต้องมีคนขับอยู่ในรถยนต์ดังกล่าว ถ้ามีคนขับควบคุมรถยนต์ดังกล่าวจากระยะไกลอยู่ อย่างไรก็ตามผู้ขับรถยนต์ดังกล่าวที่ควบคุมผ่านระยะไกลจะยังคงมีความผิดได้ในกรณีละเมิดกฎหมายจราจรและกฎหมายอาญาของรัฐ Alabama

3.1.4.2 ผู้ต้องรับผิดชอบทางอาญา

1) ผู้ขับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

ผู้ขับรถยนต์นั้นจำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์ทั่วไปด้วยในการควบคุมรถยนต์ดังกล่าวในระยะไกล¹⁷ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์เชิงพาณิชย์นี้ที่ถูกควบคุมจากระบบควบคุม

¹⁵ Alabama Senate Bill 47 Section 6 (b) When a remote driver is operating a commercial motor vehicle, the remote driver is considered to be the operator of the vehicle for the purpose of assessing compliance with applicable traffic or motor vehicle laws, including the rules of the road, and for the purpose of any charge for a violation of the Alabama Criminal Code, Title 13A, Code of Alabama 1975, or Title 32, Code of Alabama 1975. Extradition of a person charged pursuant to this section shall be governed by Chapter 9 of Title 15, Code of Alabama 1975.

¹⁶ Teleoperations คือ เทคโนโลยีที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นระบบการควบคุมรถยนต์ไร้คนขับได้จากระยะไกลผ่านโดยผ่านกล้องความเร็วสูงในตัวรถยนต์ สัญญาณโมเด็ม สัญญาณอินเทอร์เน็ตที่ส่งผ่านระหว่างรถยนต์และสถานีควบคุมของผู้ควบคุมการขับขี่ของรถยนต์คันดังกล่าว อ้างอิง Amit Rosenzweig “Teleoperation: indirect control methods for autonomous vehicles”,(2020), https://www-therobotreport-com.translate.google/teleoperation-indirect-control-methods-for-autonomous-vehicles/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=th&_x_tr_hl=th&_x_tr_pto=nui,op,sc

¹⁷ Alabama Senate Bill 47 Section 6 (c) The remote driver shall hold the proper class of license required for a conventional driver to operate the vehicle.

ระยะไกลรถยนต์คันดังกล่าวต้องอยู่ในสถานที่เกิดเหตุ และผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ควบคุมรถยนต์ดังกล่าวต้องแจ้งให้หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและข้อมูลที่จำเป็นทราบทันที¹⁸ หากฝ่าฝืนผู้ขับรถยนต์ดังกล่าวย่อมมีความผิดได้ในกรณีละเมิดกฎหมายจราจรและกฎหมายอาญาของรัฐ Alabama ได้

ในส่วนการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาทของผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นจะไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่หากมีข้อเท็จจริงที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความล้มเหลวของการทำงานในรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นมีข้อเท็จจริงปรากฏว่าเกิดจากข้อบกพร่องในการผลิต การออกแบบ การให้คำแนะนำหรือคำเตือนในการใช้งานรถยนต์นั้นอย่างไม่เพียงพอหรือยังไม่เหมาะสมจนก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยได้ หากปรากฏข้อเท็จจริงประการข้างต้นอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าวมานี้ ผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบย่อมอาจจะมีความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำโดยประมาทตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปได้เช่นกัน ตามหลักกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์ของสหรัฐอเมริกา¹⁹

2) ผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์

ในสหรัฐอเมริกานั้นมีหลักกฎหมายที่กำหนดความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคลหรือบริษัท ซึ่งไม่ใช่หมายถึง ตัวบุคคลธรรมดา ตามกฎหมายอย่างผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ตามที่กล่าวไว้ข้างต้นนั้น สามารถที่จะมีความรับผิดทางอาญาได้อยู่แล้วมากกว่า 1 ศตวรรษ ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบมาจากการใช้หลักกฎหมายแพ่งว่าด้วยการกระทำละเมิด ซึ่งวางหลักกฎหมายไว้ว่า นิติบุคคลนั้นย่อมรับผิดทางอาญาได้ในกรณีที่ตัวแทนนิติบุคคลนั้นได้กระทำการแทนในนามและภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของนิติบุคคลนั้น แต่หลักกฎหมายเรื่องนี้ในหลายรัฐของสหรัฐอเมริกาโดยทั่วไปยังคงมีข้อจำกัดและข้อบกพร่องอยู่ เนื่องจากการจะกำหนดว่าบริษัทหรือนิติบุคคลนั้นจะต้องรับผิดทางอาญาหรือไม่นั้น การกระทำของตัวแทนนิติบุคคลนั้นจะต้องเป็นตัวแทนนิติบุคคลระดับสูงหรือผู้ถือหุ้นใหญ่ระดับผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้กระทำการแทนนิติบุคคลในเรื่องที่ก่อให้เกิด

¹⁸ Alabama Senate Bill 47 Section 6 d) When an accident occurs involving a commercial motor vehicle equipped with a teleoperation system, the requirements of Chapter 10, Title 32, Code of Alabama 1975, shall be deemed satisfied if the vehicle remains on the scene of the accident and the owner or remote driver promptly contacts appropriate law enforcement entities and communicates the information required by Chapter 10, Title 32, Code of Alabama 1975.

¹⁹ Merton E. Marks, US Product Liability Law, International Business Lawyer 02, (1998), Page 69-72 อ้างใน Gless, Sabine and Silverman, Emily and Weigend, Thomas, If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability (January 29, 2016). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2724592> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2724592>, p.16.

ความเสียหายทางอาญานั้นขึ้นมาจึงจะมีความรับผิดชอบทางอาญาได้ ซึ่งหากทางนิติบุคคลอ้างว่าการกระทำดังกล่าวนั้น แม้ตัวแทนนิติบุคคลนั้นกระทำการแทนนิติบุคคลบริษัทนั้นจริงแต่เป็นเพียงตัวแทนทั่วไป ไม่ใช่ตัวแทนนิติบุคคลระดับสูงหรือผู้ถือหุ้นใหญ่ระดับผู้บริหารของนิติบุคคลบริษัทนั้นเป็นผู้กระทำแทนก็ย่อมจะหลุดจากความรับผิดชอบทางอาญานี้ได้

ดังนั้น หลักกฎหมายอาญาของสหรัฐอเมริกาในเรื่องนี้จึงสมควรที่จะต้องบังคับให้นิติบุคคลนั้นบันทึกหรือเผยแพร่ข้อมูลถึงขอบเขตอำนาจหน้าที่ ผู้มีสิทธิกระทำการแทนนิติบุคคลนั้นอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันข้อจำกัดและข้อบกพร่องของหลักกฎหมายในเรื่องนี้²⁰

อีกทั้งในปัจจุบันไม่มีกฎหมายกล่าวถึงการทำงานที่ผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ทำงานผิดพลาดในสหรัฐอเมริกานั้น ถือได้ว่าเป็นการกระทำของนิติบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญาหรือไม่ และในทางกติกากฎหมายเบื้องต้นของสหรัฐอเมริกาในเรื่องนี้ยังคงมองว่านิติบุคคลอย่างผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ไม่ต้องมีส่วนรับผิดชอบ มองจากแนวความคิดการฟ้องร้องของพนักงานอัยการในคดีรถยนต์ระบบไร้คนขับของบริษัท Uber ฟังชนคนข้ามถนนจนเป็นเหตุให้เสียชีวิตเสียชีวิต เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นที่เมืองเทมเป รัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา²¹ ที่ไม่ฟ้องบริษัท Uber ที่นำรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ออกมาใช้งานบนท้องถนนด้วย เนื่องจากมองว่าความรับผิดชอบทางอาญาร่วมนี้คงเป็นของผู้ขับขี่หรือผู้ที่อยู่หลังพวงมาลัยเท่านั้น²² แต่ทั้งนี้ล่าสุดในปี 2022 ในคดีรถยนต์ Tesla ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ฟังชนรถยนต์บนท้องถนนจนเป็นเหตุให้ผู้โดยสารในรถยนต์ที่ถูกฟังชนถึงแก่ความตายในเขตซานเมืองลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย ครอบครัวของผู้เสียหายได้มีการฟ้องคดีแยกออกเป็น 2 คดี คือ คดีฟ้องร้องผู้ขับขี่ฐานกระทำการโดยประมาท และคดีฟ้องบริษัท Tesla ผู้ผลิตรถยนต์ดังกล่าวในความผิดในข้อบกพร่องของระบบขับขี่ด้านความปลอดภัยที่ไม่มีประสิทธิภาพ อันจะมีการร่วมนัดพิจารณาคดีร่วมกันต่อไปในปี 2023 อันเป็นประเด็นทางกฎหมายที่น่าสนใจอย่างมาก²³

²⁰ Gless, Sabine and Silverman, Emily and Weigend, Thomas, If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability (January 29, 2016). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2724592> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2724592>, p. 21.

²¹ <https://www.theverge.com/2019/11/20/20973971/uber-self-driving-car-crash-investigation-human-error-results>

²² David Shepardson, Heather Somerville, “Uber not criminally liable in fatal 2018 Arizona self-driving crash: prosecutors”, <https://www.reuters.com/article/us-uber-crash-autonomous/uber-not-criminally-liable-in-fatal-2018-arizona-self-driving-crash-prosecutors-idINKCN1QM2O8>

²³ “A Tesla driver is charged in a crash involving Autopilot that killed 2 people” (2022), <https://www.gpb.org/news/2022/01/18/tesla-driver-charged-in-crash-involving-autopilot-killed-2-people>

3.1.4.3 รูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย

แต่ละรัฐในสหรัฐอเมริกา รวมกว่า 33 รัฐ ได้มีการร่างกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับตั้งแต่ปี 2017 และในปี 2018 มีรัฐ 18 รัฐ ในสหรัฐอเมริกาออกประกาศให้ร่างกฎหมายอันเกี่ยวกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับนี้มีผลบังคับใช้ภายในรัฐของตนเอง²⁴

สหรัฐอเมริกามีหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางจราจรบนถนนหลวงแห่งชาติ สหรัฐอเมริกา (the National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA) อันมีหน้าที่ส่งเสริมการร่างกฎหมายด้านความปลอดภัย การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนรวมถึงการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา²⁵ ซึ่งรวมไปถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบขับเคลื่อนไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ด้วย เพื่อจะมีการพิจารณาและเสนอการร่างกฎหมายความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ในอนาคตด้วย

3.1.5 ประเทศออสเตรเลีย

3.1.5.1 องค์ประกอบภายใน: เจตนา

ประเทศออสเตรเลียได้วางหลักกฎหมายเกี่ยวกับการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่กำหนดองค์ประกอบความรับผิดชอบในลักษณะการกระทำที่ถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาที่จะทำให้ผู้กระทำมีความรับผิดชอบทั้งทางกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาได้ โดยได้วางหลักความรับผิดชอบของผู้กระทำที่เป็นเจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวไว้ในหลากหลายภาระหน้าที่และบทบาทบัญญัติความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

- 1) ภาระหน้าที่รักษาความปลอดภัยระดับทั่วไป
- 2) ภาระหน้าที่ผู้บริหารระดับสูงของนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) ต่อ การถูกตรวจสอบระเบียบข้อบังคับที่มีผลต่อบุคคลภายในและภายนอกกิจการ
- 3) ภาระหน้าที่การปรับเปลี่ยนในการให้บริการตัวระบบ
- 4) การจัดเก็บบันทึกและการเผยแพร่ข้อมูล
- 5) การบังคับใช้เส้นทางบนถนน

²⁴ “Autonomous Vehicles | Self-Driving Vehicles Enacted Legislation”, National Conference of State Legislatures (NCLS), 2020, <https://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-self-driving-vehicles-enacted-legislation.aspx>

²⁵ Rachael King Reporter, “Automakers Tackle the Massive Security Challenges of Connected Vehicles” (2015), The Wall Street Journal, <https://www.wsj.com/articles/BL-DGB-42472>

3.1.5.2 ผู้ต้องรับผิดทางอาญา

ประเทศออสเตรเลียได้มีแนวความคิดถึงการกำหนดหาความรับผิดที่เกิดจากรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับว่า หากรถยนต์ดังกล่าวก่อความเสียหายต่อผู้อื่นขึ้นบนท้องถนน ใครควรจะเป็นผู้รับผิด โดยมีการร่างกฎหมายว่าด้วยเรื่องรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับ โดยคณะกรรมการขนส่งแห่งชาติออสเตรเลีย (NTC)²⁶ ได้มีแนวคิดแนะนำว่ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับนั้นเจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวต้องมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดูแลความปลอดภัยในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่อยู่บนท้องถนนอย่างเหมาะสม หากฝ่าฝืนกระทำการใดหรือไม่กระทำการใดตามหลักกฎหมายที่กำหนดไว้ ย่อมมีความรับผิดได้ทั้งในทางแพ่งและทางอาญา

3.1.5.3 รูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย

ประเทศออสเตรเลียได้ร่างกฎหมายว่าด้วยเรื่องรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับ โดยคณะกรรมการขนส่งแห่งชาติออสเตรเลีย (NTC)²⁷ และการมีมาตรการควบคุมการใช้งานระบบดังกล่าว มีการกำหนดให้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับนั้น เจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวต้องมีการบันทึกเหตุการณ์การใช้งานระบบขับอัตโนมัติดังกล่าวไว้ในรถยนต์แต่ละคันที่ใช้งานระบบขับอัตโนมัติไว้โดยเฉพาะตลอดเวลาการใช้งาน (ADSE)²⁸ ซึ่งได้วางแนวทางหลักกฎหมายที่กำหนดให้เจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นอาจมีความรับผิดทางกฎหมายอาญาได้หากได้กระทำการหรือละเว้นกระทำการใดที่บัญญัติไว้ใน A national in-service safety law for automated vehicles 2021 ใน Appendix C ว่าด้วยเรื่อง ภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด โดยบัญญัติสาระสำคัญไว้ดังนี้

²⁶ The National Transport Commission, Australia

²⁷ The National Transport Commission, Australia

²⁸ Automated Driving System Entity

ตารางที่ 3.1 ภาวะผูกพันและบทบัญญัติความผิด

ภาวะผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>ภาระหน้าที่รักษาความปลอดภัยระดับทั่วไป</p> <p>นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องถูกรับรองเท่าที่เป็นไปได้ว่าระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) นั้นปลอดภัยอย่างสมเหตุสมผล ทั้งในด้านการออกแบบ การผลิต ที่ให้มาหรือติดตั้งในรถยนต์เมื่อถูกนำไปใช้ในการขับเคลื่อนจริงบนท้องถนน</p>	<p>การกระทำที่ละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อบังคับการกำหนดหน้าที่เพื่อสนับสนุนหน้าที่รักษาความปลอดภัยระดับทั่วไปย่อมส่งผลให้มีการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีอาญา</p>
<p>การกำหนดหน้าที่เพื่อสนับสนุนหน้าที่รักษาความปลอดภัยระดับทั่วไป</p> <p>1) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าระบบได้รับการพัฒนา ทดสอบการใช้งาน และถูกบำรุงรักษาเพื่อดำเนินการตามหน้าที่รักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยทั่วไปเท่าที่เป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล</p> <p>2) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจเท่าที่เป็นไปได้ว่า การอัปเดตระบบรถยนต์เป็นระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) ได้รับการติดตั้งอย่างปลอดภัยและจะไม่ส่งผลให้การทำงานของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) ในรถยนต์นั้นจะเกิดความไม่ปลอดภัยเท่าที่เป็นไปได้</p> <p>อย่างสมเหตุสมผล</p>	

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาวะผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>3) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องแจ้งผู้ควบคุมในบริการ หน่วยงานที่กำกับดูแลระบบและ ผู้ใช้งานในทุก ๆ กรณีอันเกี่ยวกับปัญหาด้าน ความปลอดภัยของระบบที่ส่งผลกระทบต่อระบบ ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) ในรถยนต์นั้น</p> <p>4) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องตรวจสอบให้ แน่ใจ ซอฟต์แวร์ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) จะไม่สร้างหรือมีความเสี่ยงต่อสุขภาพ และความปลอดภัยของผู้ใช้งานระบบ</p> <p>5) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องบันทึกและ จัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตาม หน้าที่ด้านความปลอดภัยทั่วไป</p> <p>6) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องจัดให้มีการศึกษาและการฝึกอบรมแก่นักบุคคลที่ เกี่ยวข้องกับระบบระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) เช่น ผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่รถยนต์ระบบ ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) เป็นต้น</p> <p>7) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องป้องกันไม่ให้ ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) เกิดการ ทำงานเท่าที่จะเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล เมื่อทราบว่าการทำงานของระบบขับเคลื่อน อัตโนมัติในรถยนต์นั้นเกิดความไม่ปลอดภัย</p>	<p>การกระทำที่ละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อบังคับการ กำหนดหน้าที่ เพื่อสนับสนุนหน้าที่รักษาความ ปลอดภัยระดับทั่วไปไปยังผู้ผลิตและผู้จำหน่าย ผู้จำหน่ายโดยจะถูกร้องเรียน ดำเนินคดีอาญาในข้อหาโดยอ้อมพิจารณาจาก ความเสียหายหรือการสร้างความเสี่ยงที่ เกิดขึ้นจากการกระทำที่ละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อ บังคับ</p> <p>บทบัญญัติเช่นนี้จะช่วยให้หน่วยงานที่กำกับ ดูแลสามารถที่จะบังคับที่ให้ผู้ผลิตหรือผู้สร้าง ระบบมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดและการ ตอบสนองการบังคับใช้เพื่อสนับสนุนการ ปฏิบัติตามหน้าที่ความปลอดภัยทั่วไปได้อย่าง มีประสิทธิภาพ</p>

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>8) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) สามารถที่จะปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องบนท้องถนนได้เท่าที่จะเป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผล</p> <p>9) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) ต้องมีทรัพยากร กระบวนการ นโยบาย และระบบที่ใช้ในการ ระบุ จัดการ และความรู้ในการลดค่าความเสี่ยง ด้านความปลอดภัยที่ควรจะสามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้</p> <p>10) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) ต้องมีการรับประกัน และแสดงความรับผิดชอบ (เช่น ผ่านการ รายงาน โครงสร้างหรือการตรวจสอบระบบ ภายนอก) เพื่อแสดงให้เห็นว่ากระบวนการ เหล่านั้น กำลังปฏิบัติตามนโยบายและระบบว่า ด้วยภาระหน้าที่รักษาความปลอดภัยทั่วไป</p> <p>11) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องพยายาม ตรวจสอบ ป้องกัน ให้แน่ใจว่าบุคคลที่สามไม่สามารถแทรกแซงระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) เท่าที่จะเป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผล</p> <p>12) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) จะต้องหมั่นตรวจสอบ ตรวจสอบระบบ บำรุงรักษาและปรับปรุง พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยตามที่ประกาศ</p>	

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
ข้อกำหนดความปลอดภัยการใช้งานที่ระบบวางไว้ตั้งแต่แรก	
<p>ภาระหน้าที่ผู้บริหารระดับสูงของนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) ต่อ การถูกตรวจสอบระเบียบข้อบังคับที่มีผลต่อบุคคลภายในและภายนอกกิจการ</p>	<p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนการยินยอมตรวจสอบระเบียบข้อบังคับที่อันเกี่ยวกับหน้าที่รักษาความปลอดภัยทั่วไปอาจส่งผลให้ผู้กระทำละเมิดหรือฝ่าฝืนมีความผิดและได้รับการลงโทษหรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทั้งในทางแพ่งและทางอาญา</p>
<p>ผู้บริหารระดับสูงของนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่า ระเบียบข้อบังคับในการผลิตสินค้าที่มีผลต่อบุคคลภายในและภายนอกกิจการนั้นสอดคล้องเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยระดับทั่วไปตามข้อบังคับที่กฎหมายกำหนดไว้</p>	<p>บทลงโทษสำหรับการละเมิดหรือฝ่าฝืนหน้าที่ให้ความยินยอมตรวจสอบนี้ว่าด้วยข้อบังคับความปลอดภัยทั่วไป บุคคลอาจถูกลงโทษจำคุกได้หากเกิดความผิดลักษณะที่ 1</p>
<p>หน้าที่ของการให้ถูกตรวจสอบสถานะใด ๆ ก็จะต้องสอดคล้องกับหลักการของสภารัฐบาลออสเตรเลีย²⁹ ที่จะจำกัดเฉพาะผู้บริหารระดับสูงในบริษัทผลิตสินค้าชนิดนั้นมีหน้าที่จะแถลงหรือพิสูจน์การปฏิบัติตามมาตรฐานรักษาความปลอดภัยทั่วไปที่กำหนดไว้</p>	<p>ทั้งนี้ผู้บริหารอาจถูกตัดสินว่ามีความผิดได้ แม้ว่าทางนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะไม่ได้ถูกดำเนินคดีหรือถูกตัดสินว่ากระทำความผิด ความผิดอันเกี่ยวกับข้อบังคับหน้าที่รักษาความปลอดภัยทั่วไปในการทำงานของระบบก็ตาม</p>

²⁹ COAG Principles on Directors' Liability Provisions, adopted December 2009.

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>การถ่ายโอนข้อมูลของนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานบัญชีอัตโนมัติ (ADSE) – ข้อกำหนดในการรายงานแจ้งเตือนข้อกำหนดในข้อมูล</p> <p>1) นิติบุคคลที่ควรรวมหรือได้ก่อตั้งขึ้นมาเป็นนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานบัญชีอัตโนมัติ (ADSE) ใหม่ตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติบริษัท (Corporations Act 2001) จะต้องแจ้งให้หน่วยงานกำกับดูแลระบบทราบภายในระยะเวลาที่เหมาะสม (ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย)</p> <p>2) ถ้านิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานบัญชีอัตโนมัติ (ADSE) เข้าสู่การบอกเลิกกิจการหรือการชำระบัญชีตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติบริษัท (Corporations Act 2001) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานบัญชีอัตโนมัติ (ADSE) นั้นจะต้องแจ้งหน่วยงานกำกับดูแลทราบภายในระยะเวลาที่เหมาะสม (กำหนดไว้ในกฎหมาย)</p> <p>3) ถ้านิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานบัญชีอัตโนมัติ (ADSE) หยุดการซื้อขายหรือหยุดดำเนินกิจการธุรกิจจะต้องแจ้งหน่วยงานกำกับดูแลทราบภายในระยะเวลาอันสมควร (ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย)</p>	<p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดการแจ้งเตือนข้อมูลย่อมมีความผิดและต้องรับโทษทางอาญา</p> <p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดในการดำเนินงานจนกว่าได้มีการรับรองการที่นิติบุคคลที่ควรรวมหรือได้ก่อตั้งขึ้นมาเป็นนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานบัญชีอัตโนมัติ (ADSE) ใหม่มีความผิดทางอาญาและเป็นความผิดลักษณะต่อเนื่อง (continuing offence.)³⁰</p>

³⁰ Where an offence is expressed as a continuing offence, a person is guilty of a separate offence for each day of noncompliance, where an act or thing must be done within a particular period or before a particular

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาวะผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>ข้อห้ามในการดำเนินกิจการเว้นแต่นิติบุคคลใหม่นั้นได้รับการรับรองจากหน่วยงานกำกับดูแลในบริการ</p> <p>1) ในสถานการณ์ที่มีการเรียกใช้ข้อกำหนดการแจ้งเตือน (เช่น เกิดจากการควมรวมหรือได้มา) ย่อมเป็นความผิดตั้งแต่แรก นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะไม่สามารถเริ่มผลิตหรือสร้างระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) ได้ จนกว่าจะได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานกำกับดูแลที่ให้บริการแล้ว</p>	<p>วัตถุประสงค์ของการวางหลักกฎหมายข้อกำหนดบังคับนี้ คือเพื่อให้แน่ใจว่ามีนิติบุคคลที่คอยรับผิดชอบในระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) ในขณะที่ดำเนินการอยู่ในรถยนต์ดังกล่าว การใช้หลักกฎหมายทางอาญาในการกำหนดความผิดและบทลงโทษแก่ผู้ละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดบังคับนี้จึงเป็นมาตรการที่มีศักยภาพและเหมาะสมที่นำมาบังคับใช้เพื่อยับยั้งการละเมิดและฝ่าฝืนข้อกำหนดนี้</p>
<p>การปรับเปลี่ยนในการให้บริการตัวระบบ</p> <p>ข้อกำหนดทางด้านเอกสาร</p> <p>1) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องจัดเก็บบันทึกการแก้ไขข้อมูลในบริการทั้งหมดที่ดำเนินการอันเกี่ยวข้องกับระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS)</p>	<p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดด้านเอกสารย่อมมีความผิดและการลงโทษทางอาญา</p> <p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อห้ามในการปรับเปลี่ยนระบบที่ถือว่าสำคัญย่อมมีความผิดและบทลงโทษทางอาญาและเป็นความผิดลักษณะความผิดต่อเนื่อง (continuing offence.)</p>

time. Continuing offences can create a strong incentive for compliance as quickly as possible following an initial contravention.

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาวะผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>2) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับซีอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องแจ้งหน่วยงาน กำกับดูแลในบริการเพื่อพบเจอกรณีที่มีบุคคล ที่สามความพยายามในการรบกวนการทำงานของตัวระบบ</p> <p>ข้อกำหนดห้ามการปรับเปลี่ยนเงื่อนไข ข้อมูลการให้บริการอันเกี่ยวข้องกับระบบ ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS)</p> <p>นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับซีอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องไม่ดำเนินการแก้ไข ข้อมูลเงื่อนไขบางกรณี ที่สำคัญ ในการ ให้บริการโดยปราศจากการได้รับการอนุมัติ จากหน่วยงานกำกับดูแลที่ให้บริการก่อน</p>	
<p>ข้อกำหนดสนับสนุนการตรวจสอบโดย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำกับดูแลการให้บริการ ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS)</p> <p>1) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับซีอัตโนมัติ (ADSE) ต้องให้ข้อมูลที่ถูกต้อง และเชื่อถือได้แก่หน่วยงานกำกับดูแลการ ให้บริการระบบเมื่อถูกขอตรวจสอบ</p> <p>2) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับซีอัตโนมัติ (ADSE) ต้องเก็บรักษาบันทึก เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยไว้เสมอ</p> <p>3) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงาน ขับซีอัตโนมัติ (ADSE) ต้องรายงานเหตุการณ์</p>	<p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนด: มีความผิด และบทลงโทษทางอาญา</p> <p>บทลงโทษจะถูกกำหนดให้อยู่ระดับสูง เพียงพอเพื่อให้แน่ใจว่าจะสามารถบังคับให้นิติ บุคคลหรือนุคคลที่เกี่ยวข้องจะปฏิบัติตาม เพราะอำนาจการตรวจสอบมีความสำคัญต่อทำ หน้าที่ในการควบคุมระบบ</p> <p>ความผิดบางประการ เช่น การไม่รายงาน ความปลอดภัย</p> <p>เหตุการณ์นั้นอาจเป็นความผิดต่อเนื่อง การปลอมแปลงข้อมูล: มีความผิดทางอาญา</p>

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>ด้านความปลอดภัยที่สำคัญและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทางบก</p> <p>การละเมิดต่อหน่วยงานกำกับดูแล ให้รวมถึงผู้ที่ให้บริการระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) ได้รับการแจ้งเตือนถึงการละเมิดจากผู้ก่อการร้ายทั้งที่มาจากภายในรัฐและจากต่างประเทศ</p> <p>นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) ต้องแจ้งหน่วยงานกำกับดูแลในบริการของบุคคลที่สามความพยายามในการรบกวนที่ผู้ให้บริการระบบรับรู้</p> <p>การปฏิบัติตามคำแนะนำจากหน่วยงานกำกับดูแลที่นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) ที่จะต้องปฏิบัติตาม:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ประกาศการปรับปรุง 2) แนวทางปฏิบัติ 3) รูปแบบของการอนุญาตให้ดำเนินการ 	<p>ได้</p> <p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนคำแนะนำที่ให้ปฏิบัติตามย่อมมีความผิดและบทลงโทษทางอาญาและเป็นความผิดลักษณะความผิดต่อเนื่อง (continuing offence.)</p>
<p>การจัดเก็บบันทึกและการเผยแพร่ข้อมูล</p> <p>นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) ต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่ายานพาหนะอัตโนมัติจะบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกและการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทั่วไปของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขัดข้องพวงชน</p>	<p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดการจัดเก็บและการเผยแพร่ข้อมูลย่อมมีความผิดและบทลงโทษทางอาญาและเป็นความผิดลักษณะความผิดต่อเนื่อง (continuing offence.)</p>

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาวะผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>ของรถยนต์) ซึ่งจะรวมไปถึงการบันทึกข้อมูลเหตุการณ์ให้เป็นปัจจุบันตลอดระยะเวลาการใช้งานรถยนต์</p> <p>การตรวจจับบันทึกข้อมูลประสิทธิภาพการขับขี่และเหตุการณ์รวมถึงข้อมูลเหตุการณ์บันทึกก่อนเกิดความผิดพลาดหรือความเสียหายขึ้นเพื่อจะได้ทราบข้อเท็จจริงที่ระบุว่าฝ่ายใดอยู่ในการควบคุมของยานพาหนะในเวลาที่เกี่ยวข้องและระดับของระบบขับขี่ที่ทำงานอยู่นั้นอยู่ในระดับใดหรือระบบใด</p> <p>นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับขี่อัตโนมัติ (ADSE) ต้องให้ข้อมูลนี้ในรูปแบบมาตรฐานที่สามารถอ่านได้ และบันทึกอยู่ในรูปแบบที่สามารถเข้าถึงได้ตามคำขออย่างสมเหตุสมผลต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้ :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) หน่วยงานกำกับดูแลการให้บริการ 2) สำนักงานความปลอดภัยการขนส่งของประเทศออสเตรเลีย 3) ตำรวจ 4) หน่วยงานด้านท้องถนน 5) ผู้รับประกันภัย 6) ผู้ใช้งานหรือผู้บริโภคร 	

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด	การกำหนดบทลงโทษ
<p>นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) จะต้องเก็บข้อมูลไว้เป็นระยะเวลาตามที่จำเป็นเพื่อขอบเขตที่จำเป็นในการจัดหาให้กับฝ่ายที่เกี่ยวข้องเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว โดยระยะเวลาข้อมูลที่เก็บไว้อาจขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการนำข้อมูลไปใช้ได้</p> <p>ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกและ</p> <p>การทำงานทั่วไปอันเกี่ยวกับความปลอดภัยของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADS) (รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขัดข้องเกิดความเสียหายหรือการพุ่งชนของรถยนต์) จะต้องถูกบันทึกจัดเก็บไว้ในประเทศออสเตรเลีย</p>	
<p>การบังคับใช้เส้นทางบนถนน</p> <p>1) นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ADSE) ต้องพัฒนาและปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานบังคับใช้ รวมไปถึงการกำหนดระบบที่จะใช้ร่วมกับหน่วยงานกำกับดูแลในบริการให้สอดคล้องกัน</p> <p>2) การคุ้มครองและป้องกันความเป็นส่วนตัว – การเข้าถึงข้อมูล การใช้และการเปิดเผยข้อมูลต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อความเป็นส่วนตัวเสมอ</p>	<p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อบังคับนี้ย่อมมีความผิดและบทลงโทษทางอาญา</p> <p>การละเมิดหรือฝ่าฝืนข้อกำหนดคุ้มครองนี้ย่อมมีความผิดและบทลงโทษทางอาญา</p>

3.2 มาตรการทางกฎหมายในประเทศไทย

3.2.1 องค์ประกอบภายใน: เจตนา

กฎหมายอาญามีหลักการใช้และตีความที่เรียกว่า “หลักประกันในกฎหมายอาญา” ที่มีหลักการที่จะตีความว่าการกระทำนั้นเป็นผู้ต้องรับผิดชอบและโทษทางกฎหมายหรือไม่ โดยยึดหลักจากสุภาษิตกฎหมายในภาษาละตินที่ว่า “Nullum Crimen Nulla Poena Sine Lege” ที่แปลว่า “ไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย” โดยหลักการนี้มีความสอดคล้องกับการใช้และตีความกฎหมายอาญาในประมวลกฎหมายอาญาแห่งราชอาณาจักรไทย³¹ ที่วางหลักว่าการกระทำใดจะเป็นความผิดและต้องรับโทษทางอาญาจะต้องมีบัญญัติไว้ในกฎหมายอาญาในขณะที่กระทำการนั้นเท่านั้น ศาลไม่สามารถจะตัดสินว่าบุคคลนั้นมีความผิดทางอาญาและต้องลงโทษทางอาญาต่อบุคคลนั้น ตราบเท่าที่การกระทำเช่นนั้นของบุคคลดังกล่าวไม่ได้ถูกบัญญัติให้มีความรับผิดชอบและบทลงโทษตามกฎหมายอาญา และตรงกันข้ามหากต่อมาความรับผิดชอบทางอาญาและบทลงโทษที่ถูกบัญญัติไว้นั้นกลับกลายเป็นว่าการกระทำของบุคคลนั้นไม่มีความผิดและไม่มีบทลงโทษทางกฎหมายอาญาอีกต่อไป ศาลย่อมจะต้องตัดสินว่าบุคคลนั้นเป็นผู้พ้นจากการกระทำความผิดเช่นนั้น และหากได้รับการลงโทษทางอาญาย่อมต้องมีคำสั่งปล่อยตัวผู้นั้นทันที ทั้งนี้ก็เพื่อคุ้มครองความมีเสรีภาพในการกระทำของบุคคล เมื่อบทบัญญัติกฎหมายอาญามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงทั้งทางเป็นคุณและทางที่เป็นโทษแก่การกระทำเช่นนั้น³²

ด้วยเหตุนี้การใช้กฎหมายอาญาซึ่งเป็นบทบัญญัติกฎหมายที่รัฐจะสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดหรือประชาชนในประเทศที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายอาญาที่ถือได้ว่าเป็นมาตรการที่รุนแรงและมีผลร้ายที่สุดเท่าที่ประเทศหรือรัฐนั้นจะใช้กับผู้กระทำความผิดหรือประชาชนของประเทศหรือรัฐนั้นได้ จึงต้องมีการยึดหลักความชัดเจนแน่นอนในการบัญญัติ และใช้ตีความกฎหมายอาญา โดยหากแยกองค์ประกอบหลักประกันทางอาญาโดยละเอียดแล้ว หลักประกันทางอาญาจึงถือได้ว่าเป็นเนื้อหาที่จะกำหนดถึงความรับผิดชอบและการลงโทษทางอาญาตามหลักกฎหมายอาญาอย่างชัดเจนแน่นอน อันสามารถอธิบายลักษณะเนื้อหาของหลักประกันทางอาญาโดยแบ่งแยกเนื้อหาให้เห็นภาพได้ชัดเจนครอบคลุมได้ 4 ประการ ดังนี้³³

³¹ มาตรา 2 “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำการนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”

³² ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ, คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 15, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2556), น. 45-46.

³³ คณิต ฌ นคร, กฎหมายอาญาทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2560), น. 89.

3.2.1.1 กฎหมายอาญาต้องเกิดจากการบัญญัติขึ้น กล่าวคือ กฎหมายอาญาต้องเป็นกฎหมายที่มีการผ่านการร่างบัญญัติกฎหมายขึ้นผ่านฝ่ายนิติบัญญัติ อันเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการร่างและบัญญัติกฎหมายโดยตรง และสามารถสังเกตถึงการยืนยันการมีองค์ประกอบในข้อนี้จากในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 2 โดยวางหลักไว้ว่า บุคคลจักต้องรับโทษทางอาญาได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำบัญญัติให้เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นจะต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย จึงเห็นได้ว่าในประมวลกฎหมายอาญาในมาตรา 2 ได้ใช้คำว่า “บัญญัติ” เป็นการเฉพาะในการใช้กฎหมายอาญา ซึ่งก็คือการใช้กฎหมายที่ฝ่ายนิติบัญญัติร่างกฎหมายขึ้นให้ใช้ การใช้กฎหมายอาญาจึงจะใช้การตีความตามกฎเกณฑ์ทั่วไปหรือตามที่องค์กรอื่นนั้นอย่างกฎหมายจารีตประเพณีที่กำหนดความรับผิดหรือเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดทางอาญาไม่ได้

3.2.1.2 กฎหมายอาญาต้องมีการบัญญัติชัดเจนแน่นอน กล่าวคือ กฎหมายอาญาต้องมีการบัญญัติถ้อยคำหรือประโยคในบทบัญญัติกฎหมายที่ชัดเจนแน่นอน ไม่มีลักษณะที่ซับซ้อนเคลือบคลุมที่จะเข้าใจหรือตีความเป็นอย่างอื่นได้ไม่ เพราะการใช้กฎหมายอาญานั้นเป็นบทกฎหมายที่มีความรุนแรงแก่ผู้กระทำความผิดที่จะได้รับผลของกฎหมายอาญาเท่าที่รัฐจะมีอำนาจจะกระทำได้ การบัญญัติกฎหมายที่ชัดเจนจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก อีกทั้งหลักความแน่นอนชัดเจนนี้ยังใช้เป็นหลักในการควบคุมไม่ให้ศาลหรือฝ่ายตุลาการใช้อำนาจตีความกฎหมายตามอำเภอใจได้ด้วย

3.2.1.3 การห้ามใช้กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในการลงโทษทางอาญาแก่บุคคล กล่าวคือ เป็นหลักการที่ห้ามใช้บทบัญญัติกฎหมายทางอาญาจากบทบัญญัติที่ใกล้เคียงอย่างกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 และรวมไปถึงการที่ห้ามผู้ใช้กฎหมายอาญาที่เกินเลยหรือขยายความหมายไปจากขอบเขตของบทบัญญัติที่พึงให้ไว้ตีความจากหลักกฎหมายในบทบัญญัติทางอาญาตามมาตรานี้ โดยองค์ประกอบประการนี้นั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการตีความกฎหมายอาญาอย่างใกล้ชิด ซึ่งการตีความกฎหมายหรือใช้กฎหมายอาญาจะต้องเป็นลักษณะข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นกับข้อกฎหมายทางอาญาที่จะนำมาใช้ต้องมีความสอดคล้องตรงตามที่กฎหมายบัญญัติให้ไว้เท่านั้น

3.2.1.4 กฎหมายอาญาไม่มีผลย้อนหลัง กล่าวคือ การจะใช้กฎหมายอาญาที่บัญญัติขึ้นมาลงโทษหรือเอาผิดกับบุคคลใดนั้น จะทำได้ต่อเมื่อมีบทบัญญัติกฎหมายอาญาที่บัญญัติให้การกระทำนั้นเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ในขณะที่กระทำการนั้น ตามที่จะเห็นได้จากบทบัญญัติมาตรา 2 ประมวลกฎหมายอาญาวางหลักไว้ว่า บุคคลจักต้องรับโทษทางอาญาได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำบัญญัติให้เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ แม้ต่อมาถ้ามีการบัญญัติ

กฎหมายให้การกระทำนั้นที่แต่เดิม ไม่มีบทบัญญัติให้การกระทำเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ กลับกลายเป็นการกระทำนั้นมีความผิดและโทษทางอาญาในภายหลัง กฎหมายอาญาก็ไม่อาจจะ มีผลย้อนหลังให้การกระทำก่อน ๆ ที่จะมีบทบัญญัติที่ตราขึ้นมาใหม่ภายหลังนี้ ให้สามารถใช้ ย้อนกลับไปเอาผิดและลงโทษผู้กระทำผิดในครั้งก่อนมีบทบัญญัติกฎหมายนี้ได้โดยเด็ดขาด การใช้และตีความกฎหมายอาญาไทย นอกจากการเข้าใจในหลักการองค์ประกอบทั้ง 4 ประการใน เรื่องของหลักความชอบด้วยกฎหมายของกฎหมายอาญาหรือหลักประกันทางกฎหมายอาญา การ ตีความตามเจตนาถ้อยคำตัวบทกฎหมายอาญาในแต่ละมาตราย่อมมีความสำคัญและหลักการ ขอบเขตที่นักกฎหมายไทยที่จะมองว่า กฎหมายอาญาต้องตีความอย่างเคร่งครัดอันหมายความว่า ถ้า กฎหมายบัญญัติว่าการกระทำใดเป็นความผิด ก็ต้องตีความว่าเฉพาะการกระทำเท่าที่กฎหมายระบุ ไว้เท่านั้นที่กฎหมายจะมุ่งให้เป็นความผิดการกระทำนอกเหนือจากนั้นหาเป็นความผิดไม่³⁴ และศาล ไทยควรคำนึงถึงเพื่อที่จะสามารถใช้และตีความกฎหมายอาญาได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรมมาก ที่สุด อันมีหลักการตีความกฎหมายอาญาของในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีซึ่งเป็น ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) เหมือนประเทศไทย ดังนี้³⁵

1) การตีความตามหลักภาษา กล่าวคือ จากหลักกฎหมายมาตรา 2 ประมวลกฎหมาย อาญาที่วางหลักว่า บุคคลจะมีความผิดและถูกลงโทษก็ต่อเมื่อมีกฎหมายบัญญัติไว้เท่านั้น จึงเป็น การที่จะต้องตีความว่าบุคคลนั้นผิดและจะได้รับการลงโทษทางอาญาหรือไม่ จากบทบัญญัติ กฎหมาย อันเป็นประโยคหรือถ้อยคำตัวอักษรในตัวบทกฎหมายนั้น โดยมีวิธีการตีความถ้อยคำตัว บทแบบลักษณะทั่วไป คือ 1. ตีความตามความหมายที่มีลักษณะทั่วไปอันที่จะเข้าใจได้และมีความหมายตามที่ประชาชนทั่วไปในรัฐจะตีความและเข้าใจความหมายเดียวกันหรือต้องเป็น ความหมายที่ระบุไว้ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2. การตีความหมายไว้ใน ลักษณะเฉพาะพิเศษ คือการตีความถ้อยคำกฎหมายที่กฎหมายอาญาต้องการให้มีความหมายพิเศษ ซึ่งจะมีการระบุความหมายถ้อยคำดังกล่าวในบทนิยามในประมวลกฎหมายอาญา หรือหากไม่มีการ ระบุไว้ย่อมเป็นหน้าที่ของนักกฎหมายที่จะแสวงหานิยามจากบทนิยามในประมวลกฎหมายอื่นว่ามี อยู่ด้วยหรือไม่ตามเรื่องการใช้กฎหมายอย่างเป็นระบบสัมพันธ์กัน และหากสุดท้ายไม่มีบทนิยามใด

³⁴ ชานินทร์ กรัยวิเชียร, ความสำคัญของการตีความในวิชาชีพกฎหมาย การใช้การตีความกฎหมาย, กองทุนศาสตราจารย์จิตติ ดิงสกีทิย์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2552), น. 1. อ้างใน อริยพร โพธิ์ใส, “หลักทั่วไปในการตีความกฎหมายแพ่งและอาญา,” สารพันปัญหากฎหมาย จุฬินิติ, (กรกฎาคม-สิงหาคม, 2553), น. 163.

³⁵ คณิต ณ นคร. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 33, น. 79.

ในบทบัญญัติกฎหมาย ก็ต้องกลับมาตีความถ้อยคำนั้นตามหลักการตีความกฎหมายลักษณะทั่วไปต่อไป

2) การตีความโดยมุ่งความเป็นทางประวัติศาสตร์ คือ การตีความตามหลักภาษาอาจจะมีความหมายที่แตกต่างหรือคลาดเคลื่อนไปความหมายตามหลักกฎหมายในตัวบทกฎหมายที่แท้จริง การตีความกฎหมายอาญาที่มุ่งศึกษา ความเป็นมาของการร่างตัวบทกฎหมาย เหตุผลการร่างกฎหมาย รายงานการประชุม เจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมาย หรือรวมถึงการหาความสัมพันธ์ที่อาจสอดคล้องกันอย่างเป็นระบบระหว่างกฎหมายอาญาและกฎหมายอื่น เพื่อใช้ในการตีความกฎหมายอาญา ย่อมเป็นการตีความที่เข้าถึงความหมายของตัวบทกฎหมายที่แท้จริงและมีประสิทธิภาพ

3) การตีความ โดยความมุ่งหมายแท้จริงของตัวบทกฎหมาย คือ การตีความตีจากหลักภาษาหรือตามลักษณะความเป็นทางประวัติศาสตร์นั้น อาจยังไม่ใช่ความมุ่งหมายที่แท้จริงของตัวบทกฎหมายนั้น การมุ่งค้นหาคุณธรรมทางกฎหมายในตัวบทมาตราจึงเป็นเครื่องมือตัวช่วยที่ดีในการใช้และตีความกฎหมายอาญา ดังเช่น ความผิดฐานรับของโจร มาตรา 357 ที่วางหลักว่า ผู้ใดช่วยซ่อนเร้น ช่วยจำหน่าย ช่วยพาเอาไปเสีย ซื่อ รับจำหน่ายหรือรับไว้โดยประการใดซึ่งทรัพย์อันได้มาโดยการกระทำความผิด ถ้าความผิดนั้นเข้าลักษณะลักทรัพย์ วิ่งราวทรัพย์ กรร โขก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ซื่อ โกง ชักยอก หรือเจ้าพนักงานชักยอกทรัพย์ ผู้นั้นกระทำความผิดฐานรับของโจร เมื่อพิจารณาจากเจตนารมณ์ที่แท้จริงแล้วจะพบว่ากฎหมายมุ่งนั้น ไม่ให้ผู้ใดสนับสนุนช่วยเหลือการกระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ของผู้กระทำความผิดโดยการรับทรัพย์ที่ได้มาจากการกระทำผิดนั้น โดยมุ่งลงโทษบุคคลที่ให้การสนับสนุนช่วยเหลือการกระทำผิดนั้นหากผู้รับของโจรนั้นรู้ว่าทรัพย์นั้น ได้มาจากการกระทำความผิด แต่หาจำต้องรู้ถึงขนาดว่าทรัพย์นั้น ได้มาจากการกระทำความผิดฐานใดกันแน่³⁶ ซึ่งจากตัวอย่างจะพบว่าหากมีการตีความจากถ้อยคำหลักภาษาที่อาจมีความคลาดเคลื่อนการใช้และตีความอาญาในฐานะความผิดกฎหมายอาญามาตรานี้ได้

การตีความกฎหมายอาญาต้องใช้หลักการตีความตามตัวอักษร หรือตามหลักภาษาและตามเจตนารมณ์ประกอบกันเสียก่อน ซึ่งเครื่องมือที่จะนำมาสู่เจตนารมณ์อันแท้จริงของกฎหมายได้นั้นต้องอาศัยหลักการตีความตามความสัมพันธ์อย่างเป็นระบบของกฎหมายอาญา หลักการตีความตามประวัติความเป็นมาของกฎหมายอาญา และหลักคุณธรรมทางกฎหมายอาญาประกอบกันทั้งนี้เพื่อหยั่ง ทราบความมุ่งหมายอันแท้จริงของกฎหมายนั้น³⁷ อันจะทำให้การใช้หลักการ

³⁶ ศัทราวดี สีทองเสื่อ, “คุณธรรมทางกฎหมายในกฎหมายอาญา: ศึกษาความผิดฐานรับของโจร,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริติ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2557), น. 26-27.

³⁷ อัจฉริยา ชุตินันท์, “นิติวิธีในการตีความกฎหมายอาญาของประเทศไทย,” วารสารวิชาการสุทธิปริทัศน์, 33(107), (กรกฎาคม-กันยายน, 2562), น. 250-252.

ตีความตามหลักกฎหมายในหลักการการใช้กฎหมายอาญาตามหลักประกันในกฎหมายอาญา มีประสิทธิภาพและเกิดความเป็นธรรมได้สมบูรณ์ที่เท่าที่ผู้ใช้กฎหมายอาญาจะพึงกระทำได้

ดังนั้น เมื่อพิจารณาการใช้กฎหมายอาญาของไทยในปัจจุบันกับการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์อันเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ยังไม่เคยปรากฏมาก่อนในอดีต และไม่เคยถูกกล่าวไว้ในหลักกฎหมายอาญาเกี่ยวกับการกระทำความผิดลักษณะนี้ การตีความเรื่องการกระทำโดยเจตนาในปัจจุบันจึงยังคงมองว่าเป็นการกระทำความผิดโดยการใช้เครื่องมือที่ผู้กระทำที่ใช้เครื่องมือที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญานั้น (ผู้ใช้งาน ผู้ขับขี่) เป็นผู้ที่ถือว่ามีเจตนากระทำความผิดนั้นจะต้องมีความผิดและรับโทษอาญาในความเสียหายนี้โดยตรง ผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดด้วยไม่ ทั้งนี้รวมไปถึงการตีความในเรื่องการกระทำโดยเจตนาและประมาทด้วยเหตุผลเดียวกันเช่นกัน แต่ทั้งนี้ยังคงมีทฤษฎีทางอาญาที่ตีความว่าผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่นั้นอาจไม่ใช่ผู้ต้องรับผิดชอบโดยตรงในความผิดนี้เพียงลำพังเช่นกัน คือ ทฤษฎีว่าด้วยเรื่อง ผู้กระทำความผิดข้างเคียง ที่ผู้กระทำความผิดแต่ละคนได้กระทำความผิดทางอาญาในฐานะความผิดฐานใดฐานหนึ่ง โดยต่างคนต่างกระทำความผิดทางอาญานั้น โดยอิสระของตนเองเป็นหลัก³⁸

3.2.2 ผู้ต้องรับผิดชอบทางอาญา

ในปัจจุบันกฎหมายอาญาตามประมวลกฎหมายไทยยังไม่ได้บัญญัติความรับผิดชอบทางอาญาอันที่เกี่ยวกับการกระทำที่มีลักษณะการใช้ทรัพย์สินอุปกรณ์หรือรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ขึ้นมาเป็นลักษณะเฉพาะไม่ว่าจะในประมวลกฎหมายอาญาไทยหรือพระราชบัญญัติกฎหมายพิเศษเฉพาะ การกำหนดตัวผู้ต้องรับผิดชอบทางอาญาในเรื่องนี้กฎหมายปัจจุบันจึงยังคงต้องถือว่าการใช้รถยนต์ปัญญาประดิษฐ์ จึงถือเสมือนว่าเป็นการใช้งานขับขี่รถยนต์ของผู้ขับขี่ที่อยู่หลังพวงมาลัยเป็นหลัก ดังเช่นการใช้งานรถยนต์ธรรมดาทั่วไปในปัจจุบัน ดังนั้นเมื่อเกิดความผิดพลาดของการทำงานในรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ขึ้นจนก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญาบนท้องถนนขึ้นมา ผู้ขับขี่ใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ณ เวลานั้นย่อมต้องถูกสันนิษฐานไว้ในทางกฎหมายอาญาไว้ก่อนความเป็นผู้ต้องรับผิดชอบทางอาญาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเพียงผู้เดียว ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ดังกล่าวจะต้องมีความผิดอาญาไม่ เพราะถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่คาดคิดไปที่จะกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายนี้ เว้นเสียแต่ข้อเท็จจริงจะปรากฏว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจกระทำความผิดของผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์นั้น

³⁸ อ่านคำอธิบายทฤษฎีและตัวอย่างโดยละเอียดในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.4.1.4.

แต่แรกทีผลผลิตส่งมอบให้ผู้จับขี้แล้ว อันเป็นการหลอกให้ผู้ใช้งานหรือผู้จับขี้กระทำความผิดอาญา
ฐานะตัวแทนโดยบริสุทธิ์ (Innocent Agent) แทนการกระทำของตนเองโดยตรง

3.2.3 รูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย

เมื่อได้ศึกษากลไกขีดความสามารถการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์แล้ว ผู้ศึกษา
ย่อมพบว่าไม่ว่าระบบปัญญาประดิษฐ์แต่ละประเภทจะมีขีดความสามารถในการทำงานมากหรือน้อย
เทียบเท่าหรือเหนือกว่ามนุษย์เพียงใด ระบบปัญญาประดิษฐ์ทุกประเภทล้วนสามารถเกิดความ
บกพร่องผิดพลาดในการทำงานของตัวระบบได้ทั้งสิ้นซึ่งย่อมอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย
หรือทรัพย์สินของคนในสังคมได้เช่นกัน

ระบบปัญญาประดิษฐ์จึงย่อมมีการทำงานที่ไม่อาจสามารถคาดเดาได้ดังเช่นการกระทำ
ของมนุษย์เช่นกัน กล่าวคือ³⁹ มนุษย์เราไม่อาจจะคาดเดาหรือรู้ได้แน่นอนว่าจะต้องตอบสนองต่อ
เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขณะนั้นไปในทางใด นอกเสียจากเรานั้นได้เผชิญกับสถานการณ์นั้นในขณะเวลา
นั้นด้วยตนเอง ระบบปัญญาประดิษฐ์ก็เช่นกันอย่างที่กล่าวมาว่า ระบบปัญญาประดิษฐ์จะถูกสร้าง
ขึ้นและทำงานอย่างมีประสิทธิภาพจากการเรียนรู้ประสบการณ์ข้อผิดพลาดด้วยตนเอง และจดจำ
ปรับแก้ไขข้อบกพร่องนั้นจนเกิดความชำนาญและขจัดความบกพร่องนั้นออกไป รวมถึงการได้รับ
การปรับปรุงแก้ไขจากการถูกป้อนข้อมูลที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้นจากผู้สร้างระบบ ดังนั้นระบบ
ปัญญาประดิษฐ์อาจเกิดการดำเนินงานที่มีพฤติกรรมผิดพลาดได้ยิ่งกว่ามนุษย์ธรรมดาทั่วไป เมื่อต้อง
เผชิญกับสถานการณ์ที่ตัวระบบไม่เคยพบเจอมาก่อน ประกอบกับไม่มีข้อมูลที่ถูกบันทึกเข้าไปใน
ระบบจากผู้สร้างระบบ เพราะความผิดพลาดของตัวระบบนั้นเกิดจากการที่ตัวระบบปัญญาประดิษฐ์
เกิดการเรียนรู้สิ่งใหม่ด้วยตนเอง

ซึ่งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์อาจารย์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิศวกรรมปัญญาประดิษฐ์⁴⁰ ที่
ผู้เขียน ได้มี โอกาสถามคำถามถึงสาเหตุการทำงานที่ผิดพลาดของการทำงาน ในระบบ
ปัญญาประดิษฐ์ ในแอปพลิเคชัน Clubhouse⁴¹ ในหัวข้อ “คุณคิดอย่างไร ถ้า AI เป็นนักการเมือง”
ซึ่งได้คำตอบไปในแนวทางเดียวกันว่า “ความผิดพลาดนั้นอาจเกิดจากการสร้างหรือให้ข้อมูลที่ไม่
ถูกต้องของผู้สร้างระบบ” อันนำมาสู่ประเด็นที่ผู้เขียนกำลังศึกษาว่า บุคคลที่เกี่ยวข้องเหล่านี้สมควร

³⁹ Matthew Sherer (2016), “Regulating Artificial Intelligence Systems: Risks, Challenges, Competencies and Strategies,” *Harvard Journal of Law and Technology*, Page 365

⁴⁰ ศาสตราจารย์ ดร. บุญเจริญ ศิริเนาวกุล, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าธนบุรี

⁴¹ Clubhouse คือ แพลตฟอร์มโซเชียลมีเดียที่มีรูปแบบการสนทนาและการสร้างปฏิสัมพันธ์ของผู้ใช้งาน
ในชุมชนผ่าน ‘เสียง’ เป็นหลักด้วยคอนเซ็ปต์ง่ายๆ ของการเป็นพื้นที่ที่ให้ผู้คนที่ได้พบปะกับเพื่อนใหม่ ผู้คนจาก
รอบโลก, <https://thestandard.co/what-is-clubhouse/>

จะมีความรับผิดชอบทางอาญาจากความเสียหายที่เกิดจากการทำงานที่ผิดพลาดของระบบ ปัญญาประดิษฐ์นี้หรือไม่ โดยเฉพาะในรถยนต์ระบบอัตโนมัติที่เมื่อเกิดความผิดพลาดการทำงานย่อมมีการสูญเสียในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของคนในสังคมได้เสมอและใกล้ตัวเราขึ้นทุกที

การทำงานที่ผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตกับสถานการณ์ที่ไม่อาจแน่นอนในอนาคตแต่อาจหลีกเลี่ยงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้ให้น้อยที่สุด หรือมีมาตรการป้องกันเมื่อคาดว่าจะเกิดการดำเนินงานที่ผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นได้ เช่น มาตรการป้องกันการใช้งานรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์⁴² ในโหมดการขับขี่อัตโนมัติที่แม้จะถูกวางระบบให้เป็นการตัดสินใจของระบบปัญญาประดิษฐ์ในการขับขี่เคลื่อนที่ แต่ระบบก็ยังคงจำเป็นต้องมีผู้ขับขี่นั่งอยู่หลังพวงมาลัยตลอดเวลาเพื่อพร้อมที่จะเข้าควบคุมรถยนต์ เมื่อระบบประมวลผลเกิดความไม่แน่ใจหรืออาจจะเกิดความผิดพลาดในการตัดสินใจในสถานการณ์ที่เกินกว่าการควบคุมของระบบได้ทันทั่วทั้งที่

แต่มีประเด็นที่ว่าหากความผิดพลาดของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เกิดขึ้นขณะนั้น ไม่อาจสามารถที่จะควบคุมได้อีกต่อไป แม้ว่าตัวผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นจะอยู่ในตำแหน่งหลังพวงมาลัยที่นั่งคนขับ โดยหลักแล้วสามารถกลับมาควบคุมได้ด้วย การตัดสินใจของตนเองได้ แต่หาทำได้ไม่ มาตรการปิดระบบหรือปุ่มปิดระบบที่เรียกว่า Kill-Switch หรือ Red Button⁴³ อันเป็นการป้อนคำสั่งเด็ดขาดที่ให้ระบบปัญญาประดิษฐ์ในเครื่องมือหรืออุปกรณ์นั้นปิดการทำงานลง ไม่ว่าจะอยู่ในการทำงานขั้นตอนใดหรือสถานการณ์ใดได้ทั้งสิ้นไม่มีเงื่อนไขโดยทันที อันสอดคล้องเช่นเดียวกับความเห็นของอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิศวกรรมปัญญาประดิษฐ์ที่ผู้ศึกษาได้ถามถึงมาตรการแนวทางการป้องกันความผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์⁴⁴ ว่าควรมีการติดตั้งระบบ Kill Switch หรือ Red button ปุ่มหยุดการทำงานของระบบโดยเด็ดขาดเช่นกัน เมื่อเกิดเหตุการณ์หรืออยู่ในสถานการณ์ที่ไม่คาดคิดว่าระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นจะทำงานผิดพลาดจนถึงขนาดไม่สามารถจะควบคุมได้ด้วยตัวระบบมันเอง จนอาจนำไปสู่อันตรายหรือก่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้คนบนท้องถนนได้ ปัจจุบันยังไม่มีหลักกฎหมายอาญาไทยบทบัญญัติใดที่กล่าวถึงการกำหนดลักษณะการกระทำหรือเจตนาการกระทำของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่หรือใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เมื่อเกิดการดำเนินงานที่ผิดพลาดจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย

⁴² Ryan Calo (2015), “Robotics and the Lessons of Cyberlaw,” California Law Review Page 525

⁴³ Lance Eliot (2020), “Using A Kill-Switch Or Red Stop Button For AI Is A Dickey Proposition, Including For Self-Driving Cars”

⁴⁴ ศาสตราจารย์ ดร. บุญเจริญ ศิริเนาวกุล, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าธนบุรี

ทรัพย์สิน บุคคลอื่นแล้ว จะต้องรับผิดชอบทางอาญาหรือไม่อย่างไร และจะเป็นใครบ้างที่ต้องรับผิดชอบทางอาญาในเรื่องนี้ แต่ทั้งนี้ยังคงพอมิหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายอาญาและพระราชบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ยังคงมีความใกล้เคียงที่พอจะเทียบเคียงปรับใช้กับการกำหนดความรับผิดชอบของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากสถานการณ์เช่นนี้ได้อยู่บ้าง ดังต่อไปนี้

3.2.3.1 ความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายอาญา

ความรับผิดชอบทางอาญาอันเกี่ยวกับการใช้ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น เมื่อเกิดความเสียหายทางอาญาต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของบุคคลอื่น ย่อมอาจเทียบเคียงความใกล้เคียงการปรับใช้ตัวบทกฎหมายกับการขับรถยนต์โดยประมาท อันเป็นการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ขับขีรถยนต์คันดังกล่าวในฐานะกระทำผิดทางอาญาในลักษณะ 1 ว่าด้วยบทบัญญัติที่ใช้แก่ความผิดทั่วไปของความรับผิดในทางอาญารฐานกระทำการโดยประมาท การกระทำความผิดอาญาในลักษณะ 6 ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน การกระทำความผิดอาญาในลักษณะ 10 ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย และความผิดลหุโทษ อันมีบทบัญญัติกฎหมายทางอาญาที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ความผิดฐานกระทำโดยประมาท ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรค 4⁴⁵ ความผิดฐานกระทำการใด ๆ ให้รถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะอยู่ในลักษณะที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่น ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232⁴⁶ ความผิดฐานใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสารที่มีลักษณะน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 233⁴⁷ ความผิดฐานความผิดฐานกระทำการใด ๆ ให้รถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะหรือใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสารที่มีลักษณะน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลอื่นจนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บ ได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่

⁴⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรค 4 “กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำ โดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำ อาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่”

⁴⁶ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232 “มาตรา 232 ผู้ใดกระทำความผิดประการใด ๆ ให้ยานพาหนะ ดังต่อไปนี้ อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล (1) เรือเดินทะเล อากาศยาน รถไฟหรือรถราง (2) รถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะ หรือ (3) เรือกลไฟ หรือเรือยนต์อันมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาท ถึงหนึ่งหมื่นสี่พันบาท”

⁴⁷ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 233 “ผู้ใดใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เมื่อยานพาหนะนั้น มีลักษณะหรือมีการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”

ความตายโดยเจตนาหรือโดยประมาทก็ดี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 238⁴⁸ มาตรา 239⁴⁹ ความผิดฐานกระทำโดยประมาทอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ ได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291⁵⁰ มาตรา 300⁵¹ และมาตรา 390⁵²

3.2.3.2 ความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

แม้ว่าในปัจจุบันจะยังไม่มีพระราชบัญญัติกฎหมายฉบับใดที่วางหลักกฎหมายว่าด้วยเรื่องเกี่ยวกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ขึ้นไว้เป็นเฉพาะ แต่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ก็ยังคงมีสภาพเป็นรถยนต์ประเภทหนึ่งอยู่ดี การจะบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์จึงยังคงอาจนำหลักกฎหมายที่ใกล้เคียงนี้มาเทียบเคียงปรับใช้ได้ ดังมีพระราชบัญญัติที่พอจะเกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบกนี้ ถูกร่างขึ้นเพื่อใช้ในการกำหนดถึงหน้าที่ มารยาทของบุคคลต่าง ๆ ที่ใช้ท้องถนน อันได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสารรถสาธารณะ และคนเดินเท้า บนท้องถนนที่ใช้สัญจรเดินทางกัน โดยเฉพาะในเรื่องของการควบคุมพฤติกรรม หน้าที่ ของผู้ขับขี่รถยนต์ในขณะที่มีการใช้งานหรือขับขี่รถยนต์บนท้องถนน ได้มีกฎหมายในการควบคุมดูแล ดังนี้

ความผิดฐานใช้รถยนต์ที่มีลักษณะสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ขับขี่ คนโดยสารหรือผู้อื่นที่มาใช้ในทางเดินรถ ตาม มาตรา

⁴⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 238 “ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 226 ถึงมาตรา 237 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสี่หมื่นบาท ถ้าเป็นเหตุให้บุคคลอื่นรับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท”

⁴⁹ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 239 “ถ้าการกระทำความผิดกล่าวในมาตรา 226 ถึงมาตรา 237 เป็นการกระทำโดยประมาท และใกล้จะเป็นอันตรายแก่ชีวิตของบุคคลอื่นผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

⁵⁰ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 “ผู้ใดกระทำความผิดโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท”

⁵¹ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 “ผู้ใดกระทำความผิดโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

⁵² ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390 “ผู้ใดกระทำความผิดโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

6⁵³ มาตรา 8⁵⁴ และมาตรา 20⁵⁵ ความผิดฐานไม่มีหรือไม่พกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ตามมาตรา 31/1⁵⁶ ความผิดฐานขับขี่โดยไม่ระมัดระวังหรือขับขี่ในลักษณะที่หย่อนความสามารถที่ควรจะเป็นหรือลักษณะที่น่าจะเกิดอันตรายบนท้องถนน ตาม มาตรา 32⁵⁷ มาตรา 43⁵⁸ และมาตรา 67⁵⁹

⁵³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 6 “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยकरणส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง และใช้การได้ดี”

⁵⁴ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 8 “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจที่จะเห็นเส้นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ”

⁵⁵ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 20 “ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่งกลิ่น ส่งแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน”

⁵⁶ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 31/1 “ในขณะที่ขับรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ ในกรณีที่ผู้ขับขี่แสดงใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือสำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตขับขี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ให้ถือว่าผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวตามวรรคหนึ่งแล้ว”

⁵⁷ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 32 “ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของคน”

⁵⁸ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมามากอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดกติกาของการขับรถตามธรรมดา หรือ ไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

⁵⁹ พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 67 “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้”

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีเพื่อบังคับเกี่ยวกับการจดทะเบียนรถยนต์และใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ว่าด้วยเรื่องระเบียบขั้นตอนการจดทะเบียนรถยนต์และใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ การปฏิบัติตามเงื่อนไขการจดทะเบียนรถยนต์ เงื่อนไขการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และเรื่องการเสียภาษีรถยนต์ อันมีตัวบทกฎหมายที่พอจะใกล้เคียงให้เทียบเคียงได้ ดังนี้

กฎหมายว่าด้วยเงื่อนไขการจดทะเบียน การขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ตามมาตรา 7⁶⁰ มาตรา 42⁶¹ มาตรา 42 ทวิ⁶² และมาตรา 56⁶³

⁶⁰ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 7 “รถที่จะจดทะเบียนได้ต้อง

(1) เป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนด ในกฎกระทรวง และ

(2) ผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียน หรือจากสถานตรวจสภาพที่ได้รับ อนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกในเวลาที่ขอจดทะเบียนแล้ว

มาตรา 21 วางหลักไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) การใช้รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร

(2) การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว โดยมีข้อความแสดงไว้ที่รถนั้นให้เห็นได้ง่ายจากภายนอกว่าใช้ในกิจการส่วนตัว

(3) การใช้รถยนต์สาธารณะบรรทุกของที่ติดตัวไปกับผู้โดยสาร

(3/1) การใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หรือใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล

⁶¹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 42 “ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่าย ใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที เว้นแต่ผู้ฝึกหัดขับรถตามมาตรา 57 ในกรณีที่ผู้ขับรถเป็นคนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ผู้ขับรถซึ่งเป็นคนต่างด้าวนั้นจะใช้ใบอนุญาตขับรถตาม มาตรา 42 ทวิ ขับรถในราชอาณาจักรก็ได้ และในกรณีนี้จะต้องมีใบอนุญาตขับรถดังกล่าวพร้อมด้วย เอกสารตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาและหรือความตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศ นั้นๆ เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที”

⁶² พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42 ทวิ “ในกรณีที่มีความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลต่างประเทศ ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ใน ราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศที่มีความตกลงดังกล่าว กับรัฐบาลไทย อาจใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศนั้นขับรถในราชอาณาจักรได้ตามประเภทและชนิด ของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น แต่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาและหรือความตกลงที่มีอยู่ระหว่าง รัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้นๆและตามบทบัญญัติทั้งหลายในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถตามพระราชบัญญัตินี้”

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติขนส่งทางบกนี้ ถูกร่างขึ้นเพื่อใช้ในการกำหนดถึงหน้าที่ มาตรการความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะในเรื่องของการควบคุมพฤติกรรม หน้าทีของผู้ขับขี่ การได้รับอนุญาตจดทะเบียนรถยนต์ที่ใช้งานรถยนต์เพื่อใช้ในการขนส่งบนท้องถนนและการได้รับใบอนุญาตขับรถเพื่อการใช้งานขนส่ง เช่น ขนส่งคน ขนส่งทรัพย์สินต่าง ๆ เพื่อได้รับเงินจ้างเป็นค่าตอบแทน รวมไปถึงการใช้รถยนต์ขนส่งขนาดใหญ่เพื่อทางการค้าและธุรกิจของตนเอง และในการใช้รถยนต์เพื่อขนส่งคนในพระราชบัญญัติฉบับนี้ย่อมหมายถึง การรับจ้างบรรทุกคนเกิน 7 คน ทั้งในรถยนต์โดยสารสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 ที่นั่งที่ประกอบการขนส่งที่มีเงินจ้างตอบแทนด้วย จึงเป็นพระราชบัญญัติที่วางหลักกฎหมายในเรื่องความปลอดภัย สภาพรถยนต์ที่ใช้ หลักกฎหมายในการควบคุมผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ที่มีความมากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ที่กล่าวมาข้างต้น ดังมีหลักกฎหมายที่น่าสนใจ ดังนี้

กฎหมายว่าด้วยการควบคุมวิธีการปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ตามมาตรา 36⁶⁴ มาตรา 40 ทวิ⁶⁵ มาตรา 71⁶⁶ และมาตรา 83⁶⁷

⁶³ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 56 “ห้ามมิให้เจ้าของรถหรือคนขับรถยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือมีใบอนุญาตขับรถประเภทอื่นที่ชี้แทนกันไม่ได้ เข้าขับรถของตนหรือรถที่ตนเป็นคนขับ”

⁶⁴ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก มาตรา 36 “ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มี อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

⁶⁵ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก มาตรา 40 ทวิ “ห้ามมิให้ผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้ หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ ปฏิบัติหน้าที่ขับรถผู้นั้นมีอาการหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น
- (2) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
- (3) เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วย วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลและป้องกัน ไม่ให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำการตาม (1) (2) หรือ (3) ของวรรคหนึ่งปฏิบัติหน้าที่ขับรถ”

⁶⁶ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก มาตรา 71 “รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตามมาตรา 85 แล้ว”

⁶⁷ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก มาตรา 83 “เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับที่กล่าวมานี้เป็นเรื่องที่ใช้ในการควบคุมการใช้งานหรือการขับขีรถยนต์ในท้องถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและป้องกันการเกิดความเสียหายทางอาญาที่อาจจะเกิดขึ้นบนท้องถนน อันมุ่งกำหนดหน้าที่ และควบคุมการกระทำของผู้ขับขี่ เจ้าของรถยนต์ ผู้ครอบครองรถยนต์ ผู้ประกอบการเพื่อการประกอบธุรกิจขนส่งทางรถยนต์ เป็นสำคัญ แต่ทั้งนี้ก็พึงสังเกตได้ว่าการฝ่าฝืนหรือละเมิดบทบัญญัติทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับนี้ ส่วนใหญ่จะมีการกำหนดโทษปรับเพียงสถานเดียว หรือให้เจ้าพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถเปรียบเทียบปรับได้ เพื่อให้คดีเป็นอันเลิกกัน⁶⁸

ผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดโทษในลักษณะนี้จึงเป็นการลงโทษที่หาจะทำให้เกิดผลในการป้องกันไม่ให้บุคคลใดกล้าที่จะกระทำผิดตามบทบัญญัติที่กฎหมายกำหนดว่าเป็นความผิดไม่ตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษทางอาญา โดยเฉพาะกับบุคคลที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีหรือร่ำรวย รวมไปถึงผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์เพื่อการขนส่งที่ย่อมมีเงินทุนในการหมุนเวียนธุรกิจของตนอยู่เสมอ ย่อมไม่รู้สึกเดือดร้อนในการที่จะจ่ายค่าปรับจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติในพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว ทั้งที่บทบัญญัติในพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับนี้ ล้วนมีเนื้อหาการวางหลักกฎหมาย

ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าผู้ใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง

ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่งจัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจ สภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนดเมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จนกว่านายทะเบียนจะมีคำสั่ง อนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป ”

⁶⁸ พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 145 “บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือกล่าวตักเตือนได้”

พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ มาตรา 67 ทวิ “บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายใน กำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป”

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก มาตรา 163 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจ เปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวัน แล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

เพื่อป้องกันการกระทำที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญาที่เป็นการทำลายคุณธรรมทางกฎหมายอาญาในเรื่องชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจของบุคคลบนท้องถนน ที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาที่มีการฝ่าฝืนการกระทำที่พระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับนี้ควบคุมหรือห้ามกระทำการนั้น ๆ อีกทั้งยังคงเป็นรูปแบบมาตรการทางกฎหมายที่ใช้กับรถยนต์ธรรมดาที่ขับเคลื่อนด้วยมนุษย์โดยตรงอย่างสมบูรณ์เท่านั้น หากได้มีบทบัญญัติหลักกฎหมายอันมีเนื้อหาในลักษณะที่ควรจะปรากฏและนำมาปรับใช้กับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ได้อย่างครอบคลุมไม่

ตารางที่ 3.2 สรุปความแตกต่างของหลักเกณฑ์การกำหนดความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในประเทศต่าง ๆ

ประเทศที่กำหนดความรับผิดเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์	ความรับผิดทางอาญา	บุคคลผู้ต้องรับผิด	รูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย	บทบังคับโทษ
สหพันธรัฐเยอรมนี	มีความรับผิดได้ทั้งความรับผิดทางการกระทำโดยเจตนาและการกระทำโดยประมาทตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป	1.ผู้ขับขี่ 2.เจ้าของรถยนต์ 3.ผู้ผลิตรถยนต์	German Road Traffic Act 2017	1.ชดใช้ค่าเสียหาย 2.จำคุก 3.ปรับ
สาธารณรัฐฝรั่งเศส	มีความรับผิดได้ทั้งความรับผิดทางการกระทำโดยเจตนาและการกระทำโดยประมาท ตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป	1.ผู้ขับขี่ 2.ผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์	Décret- L'ordonnance No. 2016-1057 of 3 August 2016 on the testing of delegated driving vehicles on public roads.	1.จำคุก 2.ปรับ
สหรัฐอเมริกา	มีความรับผิดได้ทั้งความรับผิดทางการกระทำโดยเจตนาและการกระทำโดยประมาท ตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป	1.ผู้ขับขี่ 2.ผู้ควบคุมรถยนต์จากระยะไกล	Elaine Herzberg Case 2018 Tempe, Arizona USA Alabama Senate Bill 47 Section 6	1.จำคุก 2.ปรับ
ออสเตรเลีย	มีความรับผิดได้ทั้งความรับผิดทางการกระทำโดยเจตนาและการกระทำโดยประมาท ตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป	1.เจ้าของระบบปัญญาประดิษฐ์หรือผู้ผลิตรถยนต์	A National In-Service Safety Law for Automated Vehicles 2021 (Appendix C)	1.ชดใช้ค่าเสียหาย 2.จำคุก 3.ปรับ

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบความรับผิดชอบทางอาญากรณีรถยนต์ขับเคลื่อน ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

เมื่อวิทยาศาสตร์และความรู้ทางด้านเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าขึ้นมากจากอดีตถึงปัจจุบัน ย่อมเกิดการคิดค้นนำความรู้ทางวิทยาศาสตร์และความรู้ทางด้านเทคโนโลยีมาดัดแปลงใช้กับชีวิตประจำวันของคนในสังคมมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับคนในสังคม การเดินทางไปมาติดต่อกันเพื่อทำงาน ทำธุรกิจเพื่อประกอบกิจการ หรือทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่ตนต้องการ เป็นหนึ่งในวิถีชีวิตที่คนในสมัยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันยังคงต้องมีอยู่เสมออันยากที่จะหลีกเลี่ยงได้

การใช้ยานพาหนะอย่างรถยนต์เป็นสิ่งที่จำเป็นปัจจัยสำคัญในการเดินทางเพื่อที่จะทำการกิจเหล่านี้ของตนเองให้สำเร็จ โดยแต่เดิมนั้นการใช้งานหรือขับขี่รถยนต์ต้องใช้ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์กลไกและป้องกันความปลอดภัยของรถยนต์ของผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่รถยนต์ในการเดินทางดังกล่าวอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้สามารถเดินทางไป ณ ที่หมายปลายทางได้ เมื่อมีการสร้างเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์ที่นำมาใช้ในการขับขี่รถยนต์ขึ้นด้วยตัวระบบมันเองโดยที่ผู้ขับขี่ไม่ต้องใช้ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์กลไกและป้องกันความปลอดภัยของรถยนต์ของรถยนต์ เพื่อให้รถยนต์ขับเคลื่อนเดินทางไปยัง ณ ที่หมายปลายทางอย่างเต็มรูปแบบเหมือนอดีตไม่

แต่อย่างไรก็ตามเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์และเครื่องยนต์กลไกในรถยนต์ย่อมมีโอกาสที่จะสามารถทำงานผิดพลาดได้เสมอ อันอาจนำไปสู่ความเสียหายที่ร้ายแรงทางอาญาแก่บุคคลอื่นได้ กฎหมายอาญาซึ่งเป็นหลักกฎหมายโครงสร้างหลักอย่างหนึ่งที่จะควบคุมการกระทำและป้องกันการกระทำที่จะเกิดผลเสียหายทางอาญาที่สำคัญของคนในสังคม คือ ชีวิต ร่างกาย ของผู้อื่นในสังคม จึงสมควรที่จะต้องถูกปรับปรุง เปลี่ยนแปลง แก้ไขเพิ่มเติม และพัฒนาหลักกฎหมายให้ทัดเทียมวิทยาการทางเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นมา มิเช่นนั้น ก็ย่อมอาจจะเกิดปัญหาความไม่สงบเรียบร้อยในสังคมตามมาอย่างมากมายได้

4.1 ข้อพิจารณาด้านเจตนา

บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย¹

จากบทบัญญัติมาตรา 2 ประมวลกฎหมายอาญา อันถือได้ว่าเป็นหลักประกันทางอาญาที่เป็นหลักกฎหมายที่จะกำหนดว่าการกระทำใดที่จะเป็นความผิดและจะต้องถูกลงโทษทางอาญานั้นจะต้องมีบทบัญญัติกฎหมายที่บัญญัติเป็นความผิดและกำหนดบทลงโทษไว้อย่างชัดเจนและแน่นอน ในลักษณะหรือพฤติการณ์การกระทำของผู้กระทำความผิดดังกล่าว เนื่องจากบทบัญญัติกฎหมายอาญาเป็นมาตรการการลงโทษที่รุนแรงที่สุดเท่าที่รัฐจะมีอำนาจลงโทษกับคนในรัฐของตนเองได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะพบว่าปัจจุบันหลักกฎหมายอาญาของไทยยังไม่มีการระบุนความผิดที่เกิดจากเหตุการณ์หรือการกระทำอันมีลักษณะที่ก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ไว้โดยตรง แม้ว่าหลักกฎหมายอาญาที่มีอยู่ นั้น ว่าด้วยเรื่องการใช้กฎหมายอาญาและเรื่องความรับผิดในทางอาญาที่พอจะนำมาปรับใช้กับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวของผู้กระทำได้บ้าง แต่เมื่อพิจารณาถึงเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์อันเป็นเทคโนโลยีล้ำสมัยที่สุดอย่างหนึ่งที่มนุษย์เคยสร้างขึ้นมามีระบบกลไกการทำงานที่ซับซ้อนและสามารถทำงาน เรียนรู้ รวมถึงพัฒนาต่อออกศักยภาพขีดความสามารถในตัวระบบเองได้โดยปราศจากการสั่งการ การควบคุม ปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติมข้อมูลระบบการทำงาน ของมนุษย์ผู้สร้างหรือผู้ใช้งาน จึงยากที่จะรู้ว่าเมื่อเกิดการดำเนินงานที่ผิดพลาดขึ้นจนก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญาจากระบบเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยและซับซ้อนนี้ขึ้นมา ตัวระบบปัญญาประดิษฐ์ หรือนอกจากตัวผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่รถยนต์ดังกล่าวแล้ว ใครบ้างที่ควรจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นนี้หรือไม่มากนักเพียงใด การบัญญัติหลักกฎหมายทางอาญาในเรื่องนี้ขึ้นมาใหม่เป็นบทบัญญัติลักษณะ โดยเฉพาะในประมวลกฎหมายอาญาจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

การนำความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้ในสังคมแต่ละสังคมในแต่ละรัฐนั้น ย่อมมีวัตถุประสงค์การนำมาใช้งาน การให้ความสำคัญต่อจากมีอยู่ รวมไปถึงการตระหนักรู้ถึงข้อดีข้อเสียและแนวทางการป้องกัน ควบคุม เทคโนโลยีล้ำสมัยอย่างระบบปัญญาประดิษฐ์ในสังคมแต่ละรัฐย่อมแตกต่างกันไป โดยเฉพาะในเรื่องของการบัญญัติวางหลักกฎหมายในการ

¹ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้น ต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”

ควบคุมพฤติกรรมหรือสถานการณ์บางประการที่เกิดขึ้นมาในสังคมหรือรัฐของตนเองที่ย่อมอาจมีข้อเหมือนและข้อที่แตกต่างกันไป ดังจะเปรียบเทียบได้ดังนี้

4.1.1 การกระทำโดยเจตนา

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วปัจจุบันประเทศไทยยังมีการบัญญัติหลักกฎหมายใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาที่เกี่ยวกับการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่ ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือระบบไร้คนขับ (Auto Pilot) ซึ่งทำให้เมื่อเกิดสถานการณ์ หรือเหตุการณ์ความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นจากการใช้งานหรือขับขีรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วย ระบบปัญญาประดิษฐ์หรือระบบไร้คนขับ (Auto Pilot) บนท้องถนนในประเทศไทยนั้น ย่อมต้อง นำหลักกฎหมายอาญาในประมวลกฎหมายอาญาไทยมาปรับใช้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเรื่องกำหนดตัว บุคคลที่จะมีความรับผิดชอบทางอาญาในเรื่องนี้ หากเป็นเรื่องการกระทำโดยเจตนาย่อมหมายถึงเฉพาะ ผู้ใช้งานหรือผู้ขับขีรถยนต์คันดังกล่าวขณะนั้นเท่านั้น ซึ่งอาจเป็นความรับผิดในลักษณะการกระทำ ความผิด โดยการใช้เครื่องมือที่ต้องรับผิดชอบด้วยการกระทำเจตนาโดยตรง หรือเป็นการกระทำในฐานะ ตัวการร่วมกับผู้สร้างระบบหรือบุคคลที่สามที่เข้าแทรกแซงระบบด้วยวัตถุประสงค์อันชั่วร้าย (Hacker) เท่านั้น

แต่เมื่อพิจารณาจากหลักกฎหมายว่าด้วยการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบ ปัญญาประดิษฐ์อย่างสาธารณรัฐฝรั่งเศสและประเทศออสเตรียที่มีการวางหลักกฎหมายเป็น พระราชบัญญัติเฉพาะว่าด้วยความรับผิดการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น นอกจากตัวผู้ใช้งานหรือผู้ขับขีการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่จะต้องรับ ผิดตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปจากการกระทำโดยเจตนาแล้วกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และประเทศออสเตรียยังคงกำหนดว่าความผิดพลาดของระบบการ ทำงานในงานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นย่อมสามารถตกแก่ผู้ผลิตหรือผู้สร้าง ระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นในฐานะการกระทำโดยเจตนาได้ โดยพิจารณาถึงเหตุการณ์ ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นว่าระบบเปิดใช้งานอยู่หรือไม่ รวมไปถึงสภาพความปลอดภัยตาม มาตรฐานที่รัฐกำหนดไว้เพื่อป้องกันความเสียหายบนท้องถนนที่อาจจะเกิดจากรถยนต์ขับเคลื่อน ด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นด้วย ซึ่งหากผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบนั้นฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลัก กฎหมายที่วางไว้ ก็ย่อมมีความรับผิดชอบอาญาทั่วไปในลักษณะการกระทำโดยเจตนาได้เช่นกันกับผู้ขับ ขีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ รวมไปถึงการวางแนวความคิดร่างกฎหมายของ สหภาพยุโรปที่มีการวางหลักให้ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์จะต้องรับผิดชอบทางอาญาในลักษณะ การกระทำโดยเจตนา การฝ่าฝืนมาตรฐานการสร้างสินค้าผลิตภัณฑ์หรือทรัพย์สินระบบ ปัญญาประดิษฐ์ที่ไม่ปลอดภัยตามมาตรฐานทางหลักวิทยาศาสตร์ที่เหมาะสมเช่นกัน

การวางหลักกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส ประเทศออสเตรเลีย สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีและสหภาพยุโรปจึงมีความแตกต่างจากหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่ยังคงกำหนดให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นของการทำงานที่ผิดพลาดในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นตกแก่ผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่เป็นหลักตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปว่าด้วยการกระทำโดยเจตนาเป็นหลัก

4.1.2 การกระทำโดยประมาทเลินเล่อ

เมื่อพิจารณาจากหลักกฎหมายว่าด้วยการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์อย่าง สาธารณรัฐฝรั่งเศสและประเทศออสเตรเลียที่มีการวางหลักกฎหมายเป็นพระราชบัญญัติเฉพาะว่าด้วยความรับผิดชอบการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น นอกจากตัวผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่การใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่จะต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปจากการกระทำโดยเจตนาแล้ว กฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสและประเทศออสเตรเลียยังคงกำหนดว่าความผิดพลาดของระบบการทำงานในงานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นย่อมสามารถตกแก่ผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นในฐานะการกระทำโดยประมาทเลินเล่อได้เช่นกัน โดยพิจารณาถึงเหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นว่าระบบเปิดใช้งานอยู่หรือไม่ รวมไปถึงสภาพความปลอดภัยตามมาตรฐานที่รัฐกำหนดไว้เพื่อป้องกันความเสียหายบนท้องถนนที่อาจจะเกิดจากรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นด้วย ซึ่งหากผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบนั้นฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหลักกฎหมายที่วางไว้ โดยอาศัยหลักว่าผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นสามารถคาดเดาหรืออาจล่วงรู้ถึงอันตรายหรือข้อผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่เปิดใช้งานระบบไร้คนขับด้วยหรือไม่และได้ทำการป้องกัน แก้ไข แจ้งเตือนอันตรายดังกล่าวแก่ผู้ขับขี่อย่างเหมาะสมแล้วหรือไม่ หากเป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสมตามที่ควรจะเป็น ก็ย่อมมีความรับผิดชอบอาญาทั่วไปในลักษณะการกระทำโดยประมาทได้เช่นกัน

นอกจากนี้การวางแนวคิดร่างหลักกฎหมายของสหภาพยุโรปก็มีการวางหลักให้ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ อาจจะต้องรับผิดชอบอาญาในลักษณะการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หากฝ่าฝืนมาตรฐานการสร้างสินค้าผลิตภัณฑ์หรือทรัพย์สินระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ไม่ปลอดภัยตามมาตรฐานทางหลักวิทยาศาสตร์ที่เหมาะสมเช่นกัน

การวางหลักกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ประเทศออสเตรเลีย และสหภาพยุโรปจึงมีความแตกต่างจากหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่ยังคงกำหนดให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นของการทำงานที่ผิดพลาดในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบ

ปัญญาประดิษฐ์นั้นตกแก่ผู้ใช้งานหรือผู้ซบซึ้เป็นหลักตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปว่าด้วยการกระทำโดยประมาทในการซบซึ้รถยนต์ดังกล่าว

4.2 ข้อพิจารณาด้านผู้กระทำความผิด

จากการพิจารณาทฤษฎีการที่มีกำหนดรูปแบบความรับผิดชอบทางอาญาของระบบปัญญาประดิษฐ์² ที่อธิบายไว้ใน บทที่ 2 ในข้อ 2.3 และ 2.4 อันจะเห็นได้ว่าการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาอันเกี่ยวกับการใช้งานอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ว่า นอกจากเจ้าของผู้มึกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ใช้งานอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์แล้วนั้น บุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าของผู้ผลิตอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ผู้สร้างระบบหรือ โปรแกรมเมอร์ที่สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในอุปกรณ์หรือเครื่องมือชิ้นนั้นขึ้นมา ย่อมอาจมีความรับผิดชอบทางอาญาในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการทำงานที่ผิดพลาดของอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์เช่นกัน

ดังนั้น เมื่อการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นมีความซับซ้อนในการทำงานในกลไกระบบของตัวมันเองอย่างมาก และผลของการทำงานที่ผิดพลาดของการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นบนท้องถนนนั้น ย่อมสามารถนำไปสู่ความเสียหายที่ร้ายแรงในทางอาญาแก่บุคคลอื่นได้ ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ดังนี้

4.2.1 ฝ่ายผู้ใช้งานหรือผู้ซบซึ้

ผู้ใช้งานหรือผู้ซบซึ้ย่อมมีความกังวลถึงการใช้งานระบบซบซึ้ไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าว ว่าเมื่อหากระบบทำงานผิดพลาดและเกิดความเสียหายทางอาญาต่อชีวิตร่างกาย บุคคลอื่นจะต้องทำเช่นไร และตนเองจะมีความผิดด้วยหรือไม่ รวมไปถึงกรณีที่ผู้ใช้งานหรือผู้ซบซึ้ที่เปิดใช้งานซบซึ้ไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์คันดังกล่าวได้ปฏิบัติตามคู่มือการใช้งานระบบซบซึ้ไร้คนขับดังกล่าวอย่างถูกต้องครบถ้วน หรือได้พยายามทุกวิถีทางที่จะควบคุมรถยนต์นั้นให้สามารถใช้งานหรือทำงานได้อย่างปลอดภัยต่อบุคคลอื่นบนท้องถนนเมื่อระบบเกิดการดำเนินงานที่ผิดพลาดไปจากวัตถุประสงค์การทำงานที่ระบบควรจะเป็น อันอาจรวมไปถึง

² Gabriel Hallevy, “The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control,” *Akon Law Journal*, (March 2016),

<https://ideaexchange.uakron.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=akronintellectualproperty> p. 174 .

อ้างอิงใน เหมือน สุขมาตย์, “ความรับผิดชอบทางอาญาของปัญญาประดิษฐ์” วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี, ปีที่ 7, ฉบับที่ 2, (กรกฎาคม-ธันวาคม, 2562), น. 41.

การถูกผู้มีความประสงค์ร้าย (Hacker) เข้าแทรกแซงระบบการทำงานของรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ อย่างเต็มความสามารถตามภาวะและวิธีที่บุคคลในเวลาเช่นนั้นพึงจะมีแล้ว แต่ความเสียหายที่รุนแรงก็ยังคงเกิดขึ้นอยู่ดี ผู้ใช้งานนั้นยังคงจะมีความรับผิดชอบทางอาญาในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่เพียงใด

หลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาแม้จะมีการวางหลักกฎหมายเฉพาะว่าด้วยรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ก็ยังคงวางหลักให้ความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นผู้ต้องรับผิดชอบยังคงเป็นของฝ่ายผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่อยู่ดี โดยวางหลักว่าเมื่อเกิดภัยอันตรายใด ๆ ในรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมรถยนต์ดังกล่าวย่อมเป็นของผู้ขับขี่ที่อยู่หลังพวงมาลัยเสมอ แตกต่างจากแนวคิดหลักกฎหมายของสหภาพยุโรป สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีและประเทศออสเตรเลียที่แม้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบในความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์บนท้องถนนได้ แต่ก็ไม่เสมอไปที่ผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่จะต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบความเสียหายนี้

4.2.2 ฝ่ายผู้ผลิตรถยนต์และโปรแกรมเมอร์ผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์

ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้น ตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปแล้วย่อมไม่ใช่บุคคลที่จะมีความรับผิดชอบทางอาญาจากการทำงานที่ผิดพลาดของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ เนื่องจากขณะรถยนต์ขับเคลื่อนอยู่ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบไม่ได้ได้อยู่ในเหตุการณ์หรือเป็นผู้ร่วมกระทำการในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการใช้งานหรือผู้ขับขี่รถยนต์ดังกล่าว ความรับผิดชอบที่จะมีได้ในทางอาญาย่อมคงอาจมีแก่การกระทำการโดยประมาท ในขณะที่สร้างตัวถังรถยนต์และการวางระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องการใช้งานระบบขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อหรือเจ้าของรถยนต์นั้นที่นำรถมาทำการซ่อมแซม เปลี่ยนอะไหล่ หรือตรวจเช็คสภาพประจำปีหรือประจำระยะทางที่ทางศูนย์รถยนต์นั้นกำหนดไว้

แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากระบบการขับเคลื่อนที่ไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นเป็นเทคโนโลยีที่มีการทำงานที่แปรผันการขับเคลื่อนโดยตัวระบบในสถานการณ์ทางจราจรบนท้องถนนหรือเส้นทางที่เปลี่ยนแปลงไปได้ตลอดเวลา อันมีวัตถุประสงค์หลักคือให้การขับเคลื่อนทางด้วยรถยนต์ดังกล่าวมีความปลอดภัยมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ดังนั้น สหภาพยุโรป สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และประเทศออสเตรเลีย จึงได้มีการวางแนวคิดทางกฎหมายที่ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นสามารถที่จะมีความรับผิดชอบทางอาญาตามหลักทั่วไปได้เช่นกัน หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงจากการกระทำของผู้ผลิต

รถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้น หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในขอบเขตการควบคุมที่ผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นสามารถที่จะควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยนั้นได้อย่างเหมาะสมตามมาตรฐานงานวิจัยและหลักการทางวิทยาศาสตร์ที่ควรจะเป็นอย่างถูกต้องแต่ก็ไม่ได้กระทำตามที่สมควรจะเป็น แตกต่างจากหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นบนท้องถนนว่าหากผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นก่อความเสียหายขึ้น ฝ่ายผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นหรือไม่ และยังคงมองว่าความรับผิดชอบนั้นย่อมเป็นของฝ่ายผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่รถยนต์นั้นเป็นหลัก

4.2.3 ฝ่ายตัวระบบปัญญาประดิษฐ์

ปัจจุบันยังคงไม่มีแนวคิดทางกฎหมายในประเทศไทยและต่างประเทศเท่าที่ผู้เขียนได้ศึกษามาว่าตัวระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นสามารถมีความรับผิดชอบทางอาญาต่อการกระทำของตัวระบบที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางอาญาได้ เพราะตามมุมมองทฤษฎีทางกฎหมายและหลักนิยามการให้ความหมายทางด้านหลักวิชาวิทยาศาสตร์ว่าด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นยังคงเป็นเพียงระบบคอมพิวเตอร์ที่ถูกป้อนข้อมูลที่หลากหลาย วิธีการประมวลผลการทำงานของระบบที่ซับซ้อนด้วยชุดคำสั่งทางคณิตศาสตร์และการตั้งค่าให้ระบบเรียนรู้ได้ด้วยตนเองผ่านข้อมูลที่ถูกป้อนเข้าไปในตัวระบบอย่าง Machine Learning เป็นหลักในการทำงาน แต่ก็ยังคงไม่อาจเทียบเท่าการกระทำของมนุษย์เพราะยังถูกมองว่าตัวระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นไม่สามารถเข้าใจการกระทำของตนเองได้ว่าสิ่งที่ทำนั้นเป็นสิ่งที่ดีหรือนำดำเนินทางสังคมหรือไม่ แต่เป็นการกระทำเพื่อให้บรรลุเป้าหมายภารกิจที่ผู้สร้างระบบกำหนดไว้ในตัวระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ๆ เท่านั้น จึงเป็นการกระทำที่แม้จะเทียบเคียงกับการกระทำของมนุษย์แต่ก็เป็นการกระทำที่มีเป็นการกระทำอันเป็นองค์ประกอบภายนอก (Actus Reus) เท่านั้น หากได้มีความเจตนาความเข้าใจการกระทำของตนเองอันเป็นองค์ประกอบภายใน (Mens Rea) ด้วยไม่

ดังนั้น การกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาให้กับตัวระบบปัญญาประดิษฐ์จึงยังคงเป็นไปไม่ได้ในปัจจุบันเมื่อเทียบกับหลักกฎหมายในปัจจุบัน

4.3 ข้อพิจารณาด้านรูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย

รูปแบบและมาตรการทางกฎหมายว่าด้วยเรื่องรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในประเทศไทย ณ ปัจจุบันนั้นยังคงไม่มีกล่าวไว้โดยเฉพาะ หากจะนำมาปรับใช้ก็จะต้องปรับใช้ด้วยกฎหมายอาญาในประมวลกฎหมายอาญาและจากพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในปัจจุบันเท่านั้น

สหภาพยุโรป สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลียได้มีการวางแนวคิดและร่างกฎหมายเกี่ยวกับผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ ที่มีเนื้อหาการควบคุมการใช้งาน การสร้างมาตรฐานความปลอดภัย และการกำหนดความรับผิดในความเสียหายทางอาญาที่เกิดขึ้นจากการใช้งานผู้ผลิตรถยนต์และผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นบนท้องถนนไว้โดยเฉพาะ

ทั้งนี้มีแนวคิดการกำหนดเนื้อหาหลักกฎหมายและวิธีการกำหนดความรับผิดในส่วนบุคคลที่แตกต่างกันไปตามที่ได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.1 แล้ว

โดยสหภาพยุโรป สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และประเทศออสเตรเลีย มีแนวคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับการทำงานที่ผิดพลาดของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น ว่าจะต้องเป็นความรับผิดของผู้ขับขี่ที่ใช้รถยนต์ดังกล่าวเพียงผู้เดียวหรือต้องเป็นผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดทางอาญาในความเสียหายที่เกิดขึ้นเสมอไปไม่ ผู้ผลิตหรือผู้สร้างรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ย่อมสามารถมีความรับผิดได้เช่นกัน หากปรากฏข้อเท็จจริงที่ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความบกพร่องของผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบนั้นเอง โดยพิจารณาประกอบกับหลักกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้ที่แต่ละรัฐได้วางมาตรการทางกฎหมายไว้แล้ว ขณะที่สหรัฐอเมริกา แม้จะได้วางมาตรการทางกฎหมายในเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะเช่นกัน แต่ก็ยังคงอยู่ในแนวคิดที่ไว้บังคับกับผู้ขับขี่ที่ใช้งาน ผู้สร้างรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์บนท้องถนนขณะนั้นเป็นผู้ที่อยู่ภายใต้หน้าที่และความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการทำงานที่ผิดพลาดของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นเพียงถ้าฟังจะขยายแนวคิดไปถึงความรับผิดของผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบรถยนต์นั้นด้วยไม่

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การกำหนดความรับผิดชอบทางกฎหมายในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ อันเป็นเทคโนโลยีรูปแบบใหม่ที่ซับซ้อนและล้ำสมัยกว่าที่เคยปรากฏขึ้นมาในอดีต ในการใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์นี้ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือที่เรียกว่าการใช้งานระบบขับเคลื่อนด้วยตนเองแบบอัตโนมัติปราศจากการควบคุมของผู้ขับขี่ในขณะการเดินทางบนท้องถนน อันเป็นการกระทำที่กฎหมายไทยยังไม่มีบทบัญญัติทางกฎหมายของไทยที่จะรองรับหรือวางหลักกฎหมายการกำหนดความรับผิดชอบทางกฎหมาย เมื่อเกิดการใช้งานเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ทำงานด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์อย่างรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เป็นเทคโนโลยีที่คนในสังคมต่างประเทศ รวมไปถึงในประเทศไทยเริ่มมีการนำออกมาใช้งานกันบนท้องถนนและเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นในลักษณะความเสียหายทางอาญานั้น

ความรับผิดชอบจากผลของการกระทำจากการทำงานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวนี้ ใครสมควรจะเป็นผู้รับผิดชอบและจะต้องรับผิดชอบในลักษณะความผิดใด

5.1 สรุปการศึกษา

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบปัญญาประดิษฐ์และรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น พบว่า ระบบปัญญาประดิษฐ์ที่นำมาใช้ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นเริ่มมีแนวคิดเกิดขึ้นมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1980 จากการเริ่มคิดค้นเทคโนโลยี Radar เทคโนโลยี GPS เทคโนโลยี LIDAR รวมไปถึงเทคโนโลยี Computer Vision เข้ามาติดตั้งในรถยนต์ และพัฒนาออกแบบให้เทคโนโลยีเหล่านี้ทำงานร่วมกันในขั้นตอนเดียวในการใช้งานรถยนต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีเหล่านี้ ที่เรียกว่า “Connected Vehicles (CVs)” และพัฒนาขึ้นมาอย่างต่อเนื่องจนเป็นเทคโนโลยี Autonomous Vehicles (AVs) ที่ทำงานร่วมกับระบบเทคโนโลยี Connected Vehicles (CVs) เรียกว่า “Connected and Autonomous Vehicles (CAVs)” หรือเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่กำลังถูกนำออกมาใช้บนท้องถนนในปัจจุบันและกำลังถูกพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้เกิดความสมบูรณ์แบบที่สุทธเทียบเท่าหรือเชี่ยวชาญกว่าการขับขี่โดยมนุษย์

ทั้งนี้ จากการศึกษาถึงกลไกการทำงานของตัวระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น แม้ว่าเทคโนโลยีนี้จะถูกออกแบบให้ทำงานและตัดสินใจการทำงานตามเป้าหมายภารกิจของตนเองได้ด้วยตนเองปราศจากการควบคุมด้วยตัวมนุษย์เป็นหลัก แต่ทั้งนี้ย่อมพบว่าปัจจัยการทำงานของระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นล้วนเกิดจากการป้อนชุดข้อมูลทางคณิตศาสตร์และการกำหนดเป้าหมายภารกิจการทำงานของตัวระบบจากผู้สร้างระบบหรือโปรแกรมเมอร์เป็นสำคัญ แม้ตัวระบบรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์จะถูกออกแบบให้สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเองผ่านระบบกลไก Machine Learning กลไก Deep Learning และการประมวลผลโดยอัตโนมัติจากระบบ Robotic แต่ทั้งหมดนี้ย่อมผ่านการป้อนคำสั่งและการติดตั้งไว้จากมนุษย์ที่เป็นผู้สร้างระบบหรือโปรแกรมเมอร์และผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่ตั้งแต่แรกเป็นหลักทั้งสิ้น ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายทางอาญาจากการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ การกระทำของตัวระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าว จึงต้องมีผู้รับผิดชอบทางอาญาที่เป็นมนุษย์อันเป็นบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้อยู่ดี

ตามหลักกฎหมายต่างประเทศทั้งในประเทศที่เป็นระบบกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษร (Civil Law) และระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ได้บัญญัติหลักกฎหมายที่ว่าด้วย เรื่อง การใช้งานรถยนต์ไร้คนขับหรือรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

สาธารณรัฐฝรั่งเศส ได้บัญญัติกฎหมายอันเกี่ยวกับการใช้รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับขึ้นมาตามกฤษฎีกาเลขที่ 2016-1057 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2016 อันเกี่ยวเนื่องกับการทดสอบวิ่งรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์หรือรถยนต์ไร้คนขับขึ้นบนถนนสาธารณะ โดยได้วางหลักกฎหมายที่เป็นประเด็นสำคัญในการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาไว้ดังนี้

1) ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวย่อมไม่มีความผิดในความเสียหายทางอาญาที่เกิดจากการเปิดใช้งานระบบขับขี่ไร้คนขับด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ขณะที่ระบบเปิดใช้งานเป็นปกติอยู่ แต่ถ้าหากระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นได้ตัดสินใจให้การควบคุมรถยนต์นั้นกลับคืนสู่การควบคุมขับขี่โดยผู้ขับขี่แล้ว ความรับผิดชอบทางอาญาที่อาจจะเกิดขึ้นย่อมโอนกลับมาที่ตัวผู้ขับขี่ หากพิสูจน์ได้ว่าผู้ขับขี่นั้นเพิกเฉยต่อข้อเท็จจริงในสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ทั้งที่รู้วาระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ขับเคลื่อนรถยนต์นั้นไม่ได้อยู่ในสถานที่ควบคุมรถต่อไป หรือรู้อยู่แล้วว่าระบบไม่อาจควบคุมรถเองได้อีกต่อไปใน

สถานการณ์เช่นนั้น ผู้ขับขี่ก็ย่อมมีความผิดทางอาญาได้ทั้งในลักษณะการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาทตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไป

2) ผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ กล่าวคือ ถ้าภัยอันตรายหรือความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นมาจากสภาพการใช้งานของระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นที่ยังคงดำเนินการเปิดระบบทำงานเองอย่างปกติ และระบบไม่ได้ถูกตัดให้เข้าผู้ควบคุมของผู้ขับขี่ตามเงื่อนไขที่ระบบได้วางไว้ กรณีนี้ผู้ถือใบอนุญาตหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระบบปัญญาประดิษฐ์ย่อมมีความรับผิดชอบอาญาได้ในลักษณะความรับผิดชอบอาญาโดยทั่วไปได้หากความเสียหายในอุบัติเหตุหนึ่งเป็นการทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย จากการทำงานของระบบที่ผิดพลาดดังกล่าว

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้มีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องนี้ ใน The German Road Traffic Act 2017 Section 1a, 1b, 1c, 1f, 6, 7, 12, 24, 32, 63 a และ 63 b รวมไปถึงมีการกำหนด นิยามและการแบ่งระดับความสามารถการขับขี่ของรถยนต์ที่จะถูกบังคับตามกฎหมายที่แก้ไขนี้ไว้ท้ายบทบัญญัติกฎหมายนี้ด้วยว่า จะบังคับใช้กับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ (Automation Level) ตั้งแต่ Level 3 ขึ้นไปเท่านั้น ตามมาตรฐานการแบ่งระดับของ Society of Automotive Engineering (SAE) โดยมาตราที่แก้ไขเพิ่มเติมนี้มีเนื้อหาสาระสำคัญที่วางไว้เป็นหลักกฎหมายไว้ ดังนี้

1) ผู้ขับขี่รถยนต์ดังกล่าวย่อมอาจเพิกเฉยต่อการจราจรและการควบคุมรถเมื่อรถถูกควบคุมโดยฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบได้ แต่ทั้งนี้ผู้ขับขี่ยังคงต้องมีความพร้อมต่อการตอบสนองอย่างเพียงพอที่จะเข้าควบคุมยานยนต์นั้นด้วยตนเองได้ทันที เมื่อเกิดสถานการณ์ที่จำเป็นต้องควบคุมด้วยผู้ขับขี่เองเท่านั้น

2) ถ้าในระหว่างการใช้งานรถยนต์ดังกล่าว เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายหรือสุขภาพของผู้อื่น ได้รับบาดเจ็บ หรือทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นได้รับความเสียหาย เจ้าของมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้บาดเจ็บเพื่อทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขับขี่เจ้าของรถยนต์ และผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ที่ใช้งานยานยนต์โดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมไปถึงมีความรับผิดชอบตามกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาทั่วไป เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย

3) ถ้าการใช้รถยนต์โดยปราศจากความรู้ในระบบที่ควรจะต้องรู้ก่อนหรือขณะใช้งานระบบขับขี่อัตโนมัติขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบ และขัดต่อวัตถุประสงค์ของผู้เป็นเจ้าของรถยนต์นั้น ผู้ขับขี่ใช้งานรถยนต์ดังกล่าวย่อมมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นและมีความรับผิดชอบ

กฎหมายเพียงผู้เดียว นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ใช้งานดังกล่าวยังคงมีหน้าที่ต้องชดใช้ความเสียหายในรถยนต์ที่เกิดขึ้นจากความผิดของเขาต่อผู้เป็นเจ้าของยานยนต์นั้นด้วย

ทั้งนี้ ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีย่อมมีหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่กฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ (The German Road Traffic Act 2017) เช่นกัน รวมถึงในกรณีที่ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบที่ทราบถึงความอันตรายของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นจะต้องมีหน้าที่ความรับผิดชอบแจ้งเตือนความอันตรายนั้นแก่ผู้ซื้อไปใช้งานหรือผู้ขับขี่ที่เปิดใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ขณะนั้นทราบ รวมไปถึงการเรียกคืนเพื่อซ่อมแซม แก้ไข และหยุดนำออกจำหน่ายสู่ท้องตลาด หากมีการฝ่าฝืนและเกิดความเสียหายขึ้นผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบนั้นก็อาจมีความผิดทางอาญาฐานกระทำการโดยเจตนาหรือประมาทในลักษณะบดทลายที่เป็นโทษปรับได้เช่นกัน

รัฐแอละแบมา (Alabama) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องรถยนต์ไร้คนขับหรือรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ คือ Alabama Senate Bill 47 ในหัวข้อ Automated commercial motor vehicles; operation of authorized under certain conditions Section 6 (b) โดยวางหลักกฎหมายไว้ว่า ผู้ขับรถยนต์นั้นจำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์ทั่วไปด้วยในการควบคุมรถยนต์ดังกล่าวในระยะไกล และเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรยนต์เชิงพาณิชย์นี้ที่ถูกควบคุมจากระบบควบคุมระยะไกลรถยนต์คันดังกล่าว ต้องอยู่ในสถานที่เกิดเหตุและผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ควบคุมรถยนต์ดังกล่าวต้องแจ้งให้หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและข้อมูลที่เป็นทราบทันที หากฝ่าฝืนผู้ขับรถยนต์ดังกล่าวย่อมมีความผิดได้ในกรณีละเมิดกฎหมายจราจรและกฎหมายอาญาของรัฐ Alabama ได้

ในส่วนการกระทำโดยเจตนาหรือการกระทำโดยประมาทของผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์นั้นจะไม่ได้ระบบไว้เป็นการเฉพาะ แต่หากมีข้อเท็จจริงที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความล้มเหลวของการทำงานในรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นมีข้อเท็จจริงปรากฏว่าเกิดจากข้อบกพร่องในการผลิต การออกแบบ การให้คำแนะนำหรือคำเตือนในการใช้งานรถยนต์นั้นอย่างไม่เพียงพอหรือยังไม่เหมาะสมจนก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยได้ หากปรากฏข้อเท็จจริงประการข้างต้นอย่างใดอย่างหนึ่งที่กล่าวมานี้ ผู้ผลิตหรือผู้สร้างระบบย่อมอาจมีความรับผิดทางอาญาในการกระทำโดยประมาทตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปได้เช่นกัน ตามหลักกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์ของสหรัฐอเมริกา

ประเทศออสเตรเลีย ได้วางหลักกฎหมายเกี่ยวกับการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่กำหนดองค์ประกอบความรับผิดในลักษณะการกระทำที่ถือได้ว่าเป็นการ

กระทำโดยเจตนาที่จะทำให้ผู้กระทำมีความรับผิดชอบทั้งทางกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาได้ โดยได้วางหลักความรับผิดชอบของผู้กระทำที่เป็นเจ้าของระบบหรือบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวไว้ใน A national in-service safety law for automated vehicles 2021 ใน Appendix C ว่าด้วยเรื่องภาระผูกพันและบทบัญญัติความผิด โดยบัญญัติสาระสำคัญไว้ในหลากหลายภาระหน้าที่และบทบัญญัติความรับผิด ดังจะมีต่อไปนี้

- 1) ภาระหน้าที่รักษาความปลอดภัยระดับทั่วไป
- 2) ภาระหน้าที่ผู้บริหารระดับสูงของนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการทำงานขับขี่อัตโนมัติ (Automated driving system entity - ADSE) ต่อการถูกตรวจสอบระเบียบข้อบังคับที่มีผลต่อบุคคลภายในและภายนอกกิจการ
- 3) ภาระหน้าที่การปรับเปลี่ยนในการให้บริการตัวระบบ
- 4) การจัดเก็บบันทึกและการเผยแพร่ข้อมูล
- 5) การบังคับใช้เส้นทางบนถนน

ประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติทางกฎหมายของไทยที่จะรองรับหรือวางหลักกฎหมายการกำหนดความรับผิดทางกฎหมายอาญากับรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เริ่มถูกนำมาเข้ามาใช้ในท้องถนนของประเทศไทย ว่าเมื่อเกิดการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ในท้องถนนไทยและเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นในลักษณะความเสียหายทางอาญานั้น การที่จะกำหนดความรับผิดจากผลของการกระทำจากการทำงานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าว นั้น ตามหลักกฎหมายอาญาไทยที่มีอยู่นั้นอาจทำให้เกิดข้อโต้แย้งถึงการกำหนดความรับผิดในตัวบุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายที่บัญญัติเรื่องการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ไว้เป็นบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะ อีกทั้งหากยังคงใช้หลักกฎหมายอาญาไทยที่มีอยู่ปัจจุบันย่อมเป็นการยากต่อการพิจารณาคดีดังกล่าวว่าควรจะให้บุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นมีความผิดหรือไม่ และควรเป็นบุคคลใดในแต่ละสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เช่น วิธีการนำสืบถึงพยานหลักฐานในคดีอาญาที่โดยหลักกฎหมายนั้น โจทก์จะต้องนำสืบให้ได้ว่าจำเลยนั้นเป็นผู้ที่กระทำผิดตามที่โจทก์กล่าวอ้างจริงและต้องมีความรับผิดในเรื่องที่เกิดขึ้นจริงนั้น ซึ่งเป็นเรื่องที่ยากมากที่โจทก์จะนำสืบคดีลักษณะนี้ให้ศาลเชื่อว่าจำเลยนั้นเป็นผู้กระทำผิดตามที่ฟ้องจริง เพราะเป็นเรื่องที่มีเทคโนโลยีที่ซับซ้อนอย่างระบบปัญญาประดิษฐ์เข้ามาเกี่ยวข้องและมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดอยู่หลายฝ่าย รวมไปถึงจะต้องรับผิดชอบในลักษณะฐานความผิดใดจึงจะเป็นธรรมและเหมาะสมกับคดีดังกล่าว

5.2 ข้อเสนอแนะ

(1) สมควรมีกฎหมายเพื่อรองรับการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์เป็นกฎหมายเฉพาะในรูปแบบพระราชบัญญัติ เพื่อให้สามารถนำมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดทางอาญาของผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

(2) สมควรมีกฎหมายกำหนดความรับผิดของผู้ขับขี่และเจ้าของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่เกิดจากการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน โดยเสนอให้มีการบัญญัติกฎหมายที่ว่าผู้ขับขี่และเจ้าของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้นจะต้องปฏิบัติตนอย่างไรในแต่ละสถานการณ์ที่เกิดขึ้นขณะที่กำลังขับขี่หรือใช้งานระบบขับขี่ไร้คนขับในรถยนต์นั้น หากฝ่าฝืนและเกิดความเสียหายขึ้นย่อมมีความรับผิดทางกฎหมายอาญาทั่วไป ทำนองเดียวกับกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส และกฎหมายของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

(3) สมควรมีกฎหมายกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ที่จะต้องปฏิบัติงาน ควบคุมการผลิต ควบคุมตรวจสอบการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ในรถยนต์ให้เกิดความปลอดภัยที่สุดเท่าที่จะทำได้ในสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างเหมาะสมเพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้มีความระมัดระวังต่อการผลิตรถยนต์ประเภทนี้มากขึ้นเพราะหากฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าวขึ้นมา ผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบย่อมมีความผิดทางกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาทั่วไปได้เช่นกัน ทำนองเดียวกับกฎหมายของประเทศออสเตรเลียและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

(4) สมควรมีกฎหมายกำหนดรายละเอียดที่บุคคลต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทางอาญาไว้โดยชัดเจนว่า เหตุการณ์หรือสถานการณ์เช่นใดบุคคลใดต้องรับผิดทางอาญา โดยใช้หลัก “ผู้ใดมีหน้าที่ควบคุมระบบรถยนต์ ผู้นั้นรับผิด” กล่าวคือ หากขณะเกิดเหตุความเสียหายทางอาญาจากการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นั้น การควบคุมนั้นอยู่ในระบบการขับขี่ด้วยตัวผู้ขับขี่เองหรือขับขี่ด้วยระบบขับขี่อัตโนมัติไร้คนขับตามเงื่อนไขของรถยนต์ดังกล่าวที่รองรับไว้ นั่นคือตัวผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้สร้างระบบ หากการควบคุมขณะความเสียหายทางอาญานั้นอยู่ที่ใครหรือฝ่ายใดผู้นั้นหรือฝ่ายนั้นก็ย่อมต้องมีความรับผิดทางอาญาตามหลักกฎหมายอาญาทั่วไปทำนองเดียวกับกฎหมายสาธารณรัฐฝรั่งเศส

(5) ผู้เขียนได้ร่างหลักกฎหมายที่น่าจะนำมาปรับใช้กับการกำหนดความรับผิดเกี่ยวกับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ด้วยการนำหลักกฎหมายต่างประเทศที่ศึกษามา โดย

วางหลักกฎหมายให้มีลักษณะเป็นกฎหมายพิเศษหรือพระราชบัญญัติเป็นการเฉพาะ ตามเอกสารที่แนบท้ายมา ดังนี้





บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรกฎ ทองชะโชค. “กฎหมายอาญากับความรับผิดชอบของแพทย์เมื่อกระทำโดยประมาท.”

วารสารนิติเวชศาสตร์. ปีที่ 2. ฉบับที่ 3. (2552).

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร:

พลสยาม พรินต์ติ้ง, 2551.

คณิต ณ นคร. กฎหมายอาญาภาคความผิด. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2559.

_____. กฎหมายอาญาทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2560.

กัทราวดี สีทองเสื่อ. “คุณธรรมทางกฎหมายในกฎหมายอาญา: ศึกษาความผิดฐานรับของโจร.”

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2557.

จิตติ ติงศรัทธี. คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร: เนติบัณฑิตยสภา,

2555.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. คำอธิบายกฎหมายอาญาภาคทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 15. กรุงเทพมหานคร:

วิญญูชน, 2556.

ชานินทร์ กรีวิเชียร. ความสำคัญของการตีความในวิชาชีพกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2.

กรุงเทพมหานคร: เดือนตุลา, 2552.

ปกป้อง ศรีสนิท. กฎหมายอาญาขั้นสูง. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563.

พิชัย ชัยธำรงค์กุล. “เงื่อนไขการลงโทษทางภาวะวิสัย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2550.

ภูมินทร์ บุตรอินทร์. “ประเด็นท้าทายทางด้านกฎหมายในยุค IOTs : ศึกษากรณีความ รับผิด

จากการใช้งาน Smart Car.” คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สืบค้นเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2563, จาก <https://www.law.tu.ac.th/wp-content/uploads/2020/04>

ลักษณะ ยूनพันธ์. “ความรับผิดทางอาญาของเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ยานพาหนะรับจ้างขนส่ง

คนโดยสาร.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.

สุนทรี กลิ้งกระจ่าง. “ความรับผิดทางอาญา: ศึกษาเฉพาะกรณีความรับผิดของบิดามารดา

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2549.

สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. “ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายตามกฎหมายอาญาเยอรมัน.”

จุลพาท. เล่มที่ 5. ฉบับที่ 41. (2537).

_____. หลักกฎหมายอาญา. พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551.
หยุด แสงอุทัย. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. แก้ไขปรับปรุงโดย สมยศ เชื้อไทย.

พิมพ์ครั้งที่ 17. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

_____. “นิติวิธีในการตีความกฎหมายอาญาของประเทศไทย.” วารสารวิชาการสุทธิปริทัศน์.
ปีที่ 33. ฉบับที่ 107, (2562).

เหมือน สุขมาตย์. “ความรับผิดชอบทางอาญาของปัญญาประดิษฐ์.” วารสารวิชาการ คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี. ปีที่ 7. ฉบับที่ 2. (2019).

อัจฉริยา ชูตินันท์. “นิติวิธีในการตีความกฎหมายอาญาของประเทศไทย.”
วารสารวิชาการสุทธิปริทัศน์. ปีที่ 33. ฉบับที่ 107, (2562).

Nessence. “ปัญญาประดิษฐ์ (AI: Artificial Intelligence) คืออะไร?.”

สมาคมโปรแกรมเมอร์ไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2564, จาก

<https://www.thaiprogrammer.org/2018/12/whatisai/>

ภาษาต่างประเทศ

- Adel, A. "Backup driver charged with negligent homicide in deadly Tempe self-driving Uber crash."
Retrieved December 13, 2021, from
<https://www.abc15.com/news/crime/backup-driver-charged-with-negligent-homicide-in-deadly-tempe-self-driving-uber-crash>
- Agarwal, A.Y. "Everything about Self Driving Cars Explained for Non-Engineers."
Retrieved May 3, 2021, from
<https://medium.com/swlh/everything-about-self-driving-cars-explained-for-non-engineers-f73997dcb60c>
- Calo, R. Robotics and the Lessons of Cyberlaw. (California: Law Review, 2015).
- Cross, G.R. and Debessonnet, C.G. "An Artificial Intelligence Application in the Law: CCLIPS. A Computer Program that Processes Legal Information."
Berkeley Technology Law Journal, 1(2), (1986). 329-411.
- Duana, Y., Edwards, J.S., and K Dwivedic, Y. "Artificial intelligence for decision making in the era of Big Data – evolution, challenges and research agenda."
International Journal of Information Management, 48, (2019). 63-71.
- Eliot, L. "Using A Kill-Switch or Red Stop Button for AI Is a Dickey Proposition, Including for Self-Driving Cars." Retrieved December 13, 2021, from
<https://www.forbes.com/sites/lanceeliot/2020/10/21/using-a-kill-switch-or-red-stop-button-for-ai-is-a-dickey-proposition-including-for-self-driving-cars/?sh=652e47fc3e0b>
- Elliott, D., Keen, W., and Miao, L. "Recent Advances in Connected and Automated Vehicle."
Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition), 6(2), (2019). 109-131.
- Gibbs, S. "Tesla Model S Cleared Auto Safety Regulator After Fatal Autopilot Crash" The Guardian." Retrieved October 30, 2021, from
<https://www.theguardian.com/technology/2017/jan/20/tesla-model-s-cleared-auto-safety-regulator-after-fatal-autopilot-crash>

- Gless, S. "Feasibility study on a future council of Europe Instrument on artificial intelligence and criminal law, European Committee on Crime Problems (CDPC)."
Retrieved December 25, 2021, from
<https://rm.coe.int/cdpc-2020-3-feasibility-study-of-a-future-instrument-on-ai-and-crimina/16809f9b60>
- Hallevy, G. "The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control." *Akron Intellectual Property Journal*, 4(1), (2017). 171-199.
- Hawkins, A.J. "The world's first robot car death was the result of human error."
Retrieved December 13, 2021, from
<https://www.theverge.com/2019/11/20/20973971/uber-self-driving-car-crash-investigation-human-error-results>
- Hildebrandt, M. "The Artificial Intelligence of European Union Law."
Journal Published online by Cambridge University Press. 21(1), (2019). 74-79.
- Marks, M.E. "US Product Liability Law, International Business Lawyer 02."
Retrieved December 13, 2021, from
<https://www.hanover.com/businesses/business-customer-resources/hanover-risk-solutions/introduction-product-liability-law>
- Marr, D. "Artificial Intelligence – A personal view. The Artificial Intelligence Laboratory, Massachusetts Institute of Technology U.S.A." Retrieved May 22, 2021, from
<https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/5776/AIM-355.pdf?sequence=2>
- McCarthy, J. "What is Intelligent Artificial, Stanford University." Retrieved December 13, 2021, from <http://jmc.stanford.edu/articles/whatisai/whatisai.pdf>
- Michalski, R. "How to sue a robot." *Utah Law review*, 2018(5), 1,021-1,073.
- Murtha, S. "Autonomous vs connected vehicles – what's the difference?"
Retrieved December 20, 2021, from
https://sproulco.com/wp-content/uploads/2017/12/CAV_Report-NorthAmerica_v2.pdf
- Nissan, A.C., Cunningham, A., and Engelman, J. "Key Considerations in the Development of Driving Automation Systems." Retrieved December 13, 2021, from
<https://www-esv.nhtsa.dot.gov/proceedings/24/files/24ESV-000451.PDF>

Reporter, R.K. "Automakers Tackle the Massive Security Challenges of Connected Vehicles."

Retrieved December 13, 2021, from <https://www.wsj.com/articles/BL-CIOB-7431>

Sabine, G., Emily, S., and Thomas, W. "If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability." *An International and Interdisciplinary Journal*, 19(3), (2016). 412-436.

Shepardson, D., and Somerville, H. "Uber not criminally liable in fatal 2018 Arizona self-driving crash: prosecutors." Retrieved December 13, 2021, from

<https://www.reuters.com/article/uk-uber-crash-autonomous-idUKKCN1QM2P4>

Sherer, M. "Regulating Artificial Intelligence Systems: Risks, Challenges, Competencies and Strategies." *Harvard Journal of Law and Technology*, 29(2), (2016). 354-398.

Sleight, M. "How do self-driving cars work?." Retrieved October 15, 2021, from

<https://www.bankrate.com/insurance/car/how-do-self-driving-cars-work/>

Stone, P. "Artificial Intelligence and Life in 2030: One Hundred Year Study on Artificial Intelligence." Retrieved October 4, 2021,

<https://ai100.stanford.edu/2016-report>

Tannya, D., and Distinguishing, J. "between Narrow AI, General AI and Super AI."

Retrieved October 13, 2021, from

<https://medium.com/mapping-out-2050/distinguishing-between-narrow-ai-general-ai-and-super-ai-a4bc44172e22>



ภาคผนวก

บทสัมภาษณ์ความคิดเห็นและข้อมูลระบบความปลอดภัยในเทคโนโลยีช่วยขับเคลื่อน ในประเทศไทย

จากการศึกษาข้อมูลที่มาแนวคิดและทฤษฎีของการสร้างรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ผู้เขียนมองว่าเนื่องจากประเทศไทยในปัจจุบันทั้งฝ่ายตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์และฝ่ายผู้ใช้งานเริ่มมีความสนใจในเรื่องรถยนต์ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ที่มีการใช้งานในต่างประเทศเป็นปกติทั่วไปเพิ่มขึ้นมาจากอดีตเป็นจำนวนไม่น้อย ผู้เขียนจึงได้ไปทำการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของฝ่ายตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยและฝ่ายผู้ใช้งานในประเทศไทยเรื่องรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ โดยสามารถแบ่งหัวข้อการสัมภาษณ์เป็นประเด็นสำคัญ ดังนี้

จากการศึกษาข้อมูลที่มาแนวคิดและทฤษฎีของการสร้างรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ ผู้เขียนมองว่าเนื่องจากประเทศไทยในปัจจุบันทั้งฝ่ายตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์และฝ่ายผู้ใช้งานเริ่มมีความสนใจในเรื่องรถยนต์ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ที่มีการใช้งานในต่างประเทศเป็นปกติทั่วไปเพิ่มขึ้นมาจากอดีตเป็นจำนวนไม่น้อย ผู้เขียนจึงได้ไปทำการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของฝ่ายตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยและฝ่ายผู้ใช้งานในประเทศไทยเรื่องรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ โดยสามารถแบ่งหัวข้อการสัมภาษณ์เป็นประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. แผนการและความพร้อมในการนำเข้ารถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

1.1 ฝ่ายตัวแทนผู้ผลิตและนำเข้ารถยนต์ในประเทศไทย

1.1.1 ตัวแทนผู้ผลิตและนำเข้ารถยนต์เมอร์เซเดส-เบนซ์ (Mercedes-Benz) และบีเอ็มดับเบิลยู (BMW) ในประเทศไทย มองว่า จะนำเข้ามาอย่างแน่นอนในอนาคตหากเทคโนโลยีของค่ายรถยนต์นั้นมีความพร้อมในการรองรับตามสภาพถนนในประเทศไทยที่มีมาตรฐานพอที่จะรองรับเทคโนโลยีไร้คนขับของรถยนต์ในค่ายของตนได้ครอบคลุมใกล้เคียงกับที่ต่างประเทศและมีกฎหมายของประเทศไทยที่จะอนุญาตและออกมาตรการกำหนดการควบคุมการผลิต การออกใช้งานบนท้องถนนไว้โดยชัดเจน

1.1.2 ตัวแทนผู้ผลิตและนำเข้ารถยนต์วอลโว่ (Volvo) ในประเทศไทย มองว่า ยังไม่มีแผนนำเข้ามาในประเทศไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้เนื่องจากมองว่าเทคโนโลยีดังกล่าวยังไม่ได้มีความปลอดภัยมากถึงขั้นจะให้ไว้ใจได้เทียบเท่าการขับขี่ของมนุษย์ในปัจจุบันและมองว่า

สภาพถนนและกฎหมายในประเทศไทยยังไม่พร้อมที่จะรองรับในรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้

1.1.3 ตัวแทนผู้ผลิตและนำเข้ารถยนต์โตโยต้า (Toyota) และเล็กซ์ส (Lexus) ในประเทศไทยมองว่า แม้จะมีการเริ่มทดลองระบบขับขี่แบบอัตโนมัติไร้คนขับในต่างประเทศแล้ว แต่สำหรับในประเทศไทยรวมไปถึงในต่างประเทศที่เป็นสำนักงานใหญ่ของตัวผู้ผลิตรถยนต์ยังมีความคิดเห็นว่าระบบรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ยังเป็นเรื่องที่ยังต้องพัฒนาอีกยาวไกลยากที่จะมีการผลิตออกมาใช้จริงเพราะมองว่ายังไม่ใช่เทคโนโลยีที่มีความปลอดภัยพอที่จะนำมาใช้บนท้องถนนในชีวิตจริงได้

1.2 ฝ่ายผู้ใช้งานรถยนต์

ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มองว่าอนาคตย่อมต้องถูกนำเข้ามาใช้อย่างแน่นอนดังเช่นปรากฏให้เห็นในต่างประเทศและในประเทศไทยแล้วในส่วนน้อย แต่ทั้งนี้จะต้องรอให้มีสภาพถนนและกฎหมายที่รองรับและสนับสนุนการใช้งานเทคโนโลยีอย่างชัดเจนเพียงเท่านั้น

2. มาตรการความปลอดภัยในการป้องกันความผิดพลาดของการทำงานในเทคโนโลยีช่วยขับขี่รถยนต์ในปัจจุบันของประเทศไทย

ปัจจุบันแม้เทคโนโลยีช่วยขับขี่อัตโนมัติไร้คนขับจะยังไม่ถูกนำมาใช้งานบนท้องถนนในประเทศไทยให้เห็นอย่างชัดเจนนักแต่เทคโนโลยีช่วยขับขี่แบบช่วยเหลือคนขับหรือที่เรียกว่าระบบขับขี่กึ่งอัตโนมัติ (Level 2 – Automated steering and Acceleration capabilities) ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายและชัดเจนบนท้องถนนไทย ณ ปัจจุบัน แต่ทั้งนี้เทคโนโลยีนี้ย่อมเกิดความผิดพลาดได้หรืออาจมีโอกาสดังกล่าวได้เช่นกัน โดยจากการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ของประเทศไทยในมาตรการป้องกันความเสียหายดังกล่าวไว้ พบว่ารถยนต์ของแต่ละตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ของประเทศไทยมีมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแตกต่างกันไป ดังนี้

2.1 ตัวแทนผู้ผลิตและนำเข้ารถยนต์เมอร์เซเดส-เบนซ์ (Mercedes-Benz) และบีเอ็มดับเบิลยู (BMW) ได้วางเทคโนโลยีป้องกันการความปลอดภัยจากการทำงานที่ผิดพลาดของเทคโนโลยีดังกล่าวที่เมื่อการขับขี่บนท้องถนนในสถานการณ์เช่นนั้นผู้ขับขี่ไม่อาจตอบสนองการควบคุมรถยนต์คันดังกล่าวได้อีกต่อไป เช่น ไม่สามารถรับรู้ความมีอยู่ของผู้ขับขี่ การจับพวงมาลัยรถยนต์หรือเหยียบเบรกรถยนต์คันดังกล่าว รถยนต์ทางฝั่งยุโรปในปัจจุบันจะมีเทคโนโลยีตัดการทำงานของรถยนต์ด้วยการนำรถยนต์จอดเข้าข้างทางโดยอัตโนมัติและทำการโทรหาสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด GPS ของรถยนต์ให้โดยอัตโนมัติหรือโทรหาเจ้าหน้าที่ประสานงานขอความช่วยเหลือของศูนย์รถยนต์ดังกล่าว และรวมไปถึงการให้ผู้ขับขี่สามารถกดปุ่มSOSในรถยนต์เพื่อติดต่อขอความช่วยเหลือ

ช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ได้ด้วยตนเองในสถานการณ์ที่ต้องการความช่วยเหลือได้ตลอดเวลา นอกจากนี้การโทรโดยอัตโนมัติของปุ่ม SOS ก็จะทำงานเช่นกันเมื่อระบบตรวจสอบพบว่ามี การระเบิดของถุงลมนิรภัยของตัวรถยนต์นั้นด้วย

2.2 ตัวแทนผู้ผลิตและนำเข้ารถยนต์วอลโว่ (Volvo) ได้วางเทคโนโลยีป้องกันการความปลอดภัยจากการทำงานที่ผิดพลาดของเทคโนโลยีดังกล่าวที่เมื่อการจับจีบนท้องถนนใน สถานการณ์เช่นนั้นผู้ขับขี่ไม่อาจตอบสนองการควบคุมรถยนต์คันดังกล่าวได้อีกต่อไป เช่น ไม่สามารถรับรู้ความมีอยู่ของผู้ขับขี่ การจับพวงมาลัยรถยนต์หรือเหยียบเบรกรถยนต์คันดังกล่าว รถยนต์วอลโว่ (Volvo) จะทำการหยุดรถยนต์นั้นเองโดยอัตโนมัติ รวมไปถึงการให้ผู้ขับขี่สามารถ กดปุ่ม SOS ในรถยนต์เพื่อติดต่อขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ของศูนย์รถยนต์ที่พร้อมให้ความช่วยเหลือตลอดเวลา นอกจากนี้การโทรโดยอัตโนมัติของปุ่ม SOS ก็จะทำงานเช่นกันเมื่อระบบ ตรวจสอบพบว่ามี การระเบิดของถุงลมนิรภัยของตัวรถยนต์นั้นด้วย

จุดเด่นที่น่าสนใจของรถยนต์วอลโว่ (Volvo) คือ เมื่อเกิดเหตุการณ์ความปลอดภัยใน รถยนต์คันดังกล่าวขึ้นและไม่อาจทราบความเป็นมาของเหตุการณ์ได้อย่างชัดเจน รถยนต์วอลโว่ (Volvo) ยังมีการติดตั้งกล่องบันทึกข้อมูลพฤติกรรมของผู้ขับขี่ (Black Box) ไว้ด้วยเพื่อให้สามารถ อ่านรายละเอียดเหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวได้อย่างชัดเจนอีกด้วย

2.3 ตัวแทนผู้ผลิตและนำเข้ารถยนต์โตโยต้า (Toyota) และเล็กซัส (Lexus) ได้วาง เทคโนโลยีป้องกันการความปลอดภัยจากการทำงานที่ผิดพลาดของเทคโนโลยีดังกล่าวที่เมื่อการจับจีบนท้องถนนในสถานการณ์เช่นนั้นผู้ขับขี่ไม่อาจตอบสนองการควบคุมรถยนต์คันดังกล่าวได้อีกต่อไป เช่น ไม่สามารถรับรู้ความมีอยู่ของผู้ขับขี่การจับพวงมาลัยรถยนต์หรือเหยียบเบรกรถยนต์คันดังกล่าว รถยนต์โตโยต้า (Toyota) และเล็กซัส (Lexus) ในปัจจุบันจะทำการชะลอความเร็วให้ช้าที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่จะไม่หยุดรถยนต์ดังกล่าวโดยสมบูรณ์ เนื่องจากมีความกังวลในการที่รถยนต์จะถูกชนท้าย และมีเทคโนโลยีช่วยเสริมแรงเบรกรถยนต์และการดึงตัวของเข็มขัดนิรภัยที่มากขึ้นกว่าปกติ เมื่อพบว่ารถยนต์คันดังกล่าวจะมีโอกาสชนกับวัตถุใด ๆ ที่อยู่ตรงหน้าได้ ในส่วนปุ่มขอช่วยเหลือฉุกเฉินยังคงเป็นการให้โทรศัพท์มือถือของผู้ขับขี่เชื่อมต่อกับรถยนต์เพื่อความสะดวกในการโทรขอความช่วยเหลือเท่านั้น

3. กฎหมายเกี่ยวกับการใช้งานรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์

3.1 ฝ่ายตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

3.1.1 ตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์และนำเข้ารถยนต์เมอร์เซเดส-เบนซ์ (Mercedes-Benz) บีเอ็มดับเบิลยู (BMW) และวอลโว่ (Volvo) มองว่า สมควรมีการออกกฎหมายมารองรับเรื่องการ

ออกใช้งานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ ทั้งในเรื่องเงื่อนไขการผลิต การควบคุมคุณภาพของเทคโนโลยี การสร้างสภาพถนนที่รองรับกับเทคโนโลยี รวมไปถึงเงื่อนไขการอนุญาตใช้งานเทคโนโลยีดังกล่าว

3.1.2 ตัวแทนผู้ผลิตนำเข้ารถยนต์โตโยต้า (Toyota) และเล็กซ์ส (Lexus) มองว่า สมควรมีการออกกฎหมายมารองรับเรื่องการออกใช้งานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ แต่ยังคงเป็นการควบคุมในระดับการขับขี่แบบกึ่งอัตโนมัติ (Level 2) เท่านั้น การออกกฎหมายในเทคโนโลยีรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ขั้นสูงหรือแบบเต็มรูปแบบ (Level 3-5) ยังคงเป็นเรื่องที่ไกลไปและยังไม่ปลอดภัยที่จะนำมาใช้จริงบนท้องถนน

3.2 ฝ่ายผู้ใช้งานรถยนต์ในประเทศไทย

ผู้ใช้งานและผู้ที่มีความสนใจต้องการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์ มองว่า สมควรมีการออกกฎหมายมารองรับเรื่องการออกใช้งานของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์นี้ โดยเฉพาะเรื่องเงื่อนไขการอนุญาตให้ใช้งานเทคโนโลยีขับขี่อัตโนมัติ สิทธิหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่ว่าหากเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายเกิดขึ้นนั้น ผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่ที่เปิดใช้งานระบบไร้คนขับจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ รวมถึงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดหรือไม่ มากน้อยเพียงใด

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล

ประวัติการศึกษา

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

ณัฐชนน อักษรรัตน์

พ.ศ. 2561 นิติศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2561 ประกาศนียบัตรวิชาว่าความ

สำนักฝึกอบรมวิชาว่าความแห่งสหภาพความ

พ.ศ. 2563 เนติบัณฑิตสมัยที่ 73

สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

ทนายความ

