

ความรับผิดของผู้ขับขี่อันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

: ศึกษาความรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

DRIVER'S LIABILITY RESULTING FROM THE USAGE OF AUTONOMOUS VEHICLE PURSUANT TO THE LAND TRAFFIC ACT B.E. 2522

ธีนาถ มีทรัพย์ประเสริฐ

Theenart Meesubprasert

นักศึกษาศาสตรบัณฑิต สาขากฎหมายอาญา

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ : Theenart.m@gmail.com

Graduate Student of Master of Laws Program in Criminal Law,

Faculty of Law, Thammasat University : Theenart.m@gmail.com

Received : June 9, 2023

Revised : July 4, 2023

Accepted : July 18, 2023

บทคัดย่อ

รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือ รถยนต์ที่ถูกติดตั้งด้วยระบบที่มีความสามารถในการควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์ได้โดยอัตโนมัติ และเมื่อใดที่ได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้วผู้ขับขี่จะถูกลดทอนบทบาทและการกระทำลงจนปราศจากการกระทำในท้ายที่สุด ซึ่งด้วยความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัตินี้ย่อมส่งผลโดยตรงต่อการวินิจฉัยความรับผิด เพราะเมื่อไรซึ่งการกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกายของผู้ขับขี่ที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นความผิดแล้วก็ไม่อาจที่จะพิจารณากำหนดความรับผิดแก่ผู้ขับขี่ได้ และนอกจากนี้ยังส่งผลต่อปัญหาการวินิจฉัยความรับผิดอันเกิดจากหน้าที่ในการป้องกันผลตามประมวลกฎหมายอาญาก็ด้วย ที่ข้อพิจารณาในเรื่องหน้าที่ต่าง ๆ ของผู้ขับขี่ยังคงมีความไม่ชัดเจน เช่น ผู้ขับขี่มีหน้าที่ในการป้องกันผลหรือไม่ และขอบเขตหน้าที่ในการป้องกันผลมีอยู่อย่างไร

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเยอรมนี สหราชอาณาจักร และประเทศฝรั่งเศส พบว่ามีแนวทางการกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ขับขี่ที่แตกต่างกันแบ่งพิจารณาได้ 2 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่หนึ่ง ประกอบด้วยประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศเยอรมนีที่จะมุ่งกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ขับขี่ผ่านการเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับบริบทของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่ว่าจะเป็นการกำหนดคำนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและคำนิยามของผู้ขับขี่ การกำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ การกำหนดตัวผู้ต้องรับผิด

จากความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติและรวมถึงการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ประกอบการในการผลิตรถยนต์ให้ได้มาตรฐานที่กฎหมายกำหนด

กลุ่มที่สอง ประกอบด้วยรายงานคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายร่วมกันระหว่างประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์และประเทศฝรั่งเศสที่ได้กำหนดความคุ้มกันทางกฎหมายในลักษณะของข้อยกเว้นความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขความสิ้นไปของความคุ้มกันดังกล่าวผ่านการกำหนดหน้าที่บางประการ เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องกลับเข้าแทรกแซงการทำงานของรถยนต์เมื่อระบบร้องขอภายใต้กำหนดเวลาที่เหมาะสม เป็นต้น

ทั้งนี้ จากการศึกษากฎหมายของประเทศไทย ไม่ปรากฏบทบัญญัติใดในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ตราขึ้นโดยคำนึงถึงบทบาทที่ลดลงของผู้ขับขี่ ดังนั้น บทความนี้จึงได้เสนอให้มีการกำหนดคำนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ คำนิยามของผู้ขับขี่โดยคำนึงถึงบทบาทที่ลดลง และเสนอให้มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้แก่ผู้ขับขี่ในความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ โดยกำหนดเงื่อนไขความสิ้นผลไปของข้อยกเว้นความรับผิดชอบประกอบไปด้วย ทั้งนี้ เพื่อป้องกันปัญหาการลงโทษผู้กระทำความผิดที่ไร้ซึ่งการกระทำ และนอกจากนี้ผู้เขียนยังได้มีข้อเสนอแนะประการอื่น ๆ เพิ่มเติมไว้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายให้มีผลเป็นการยับยั้งการพัฒนาของเทคโนโลยี

คำสำคัญ

ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่, รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ABSTRACT

An autonomous vehicle is a vehicle equipped with system that can automatically control its movements. Once system is engaged, the driver's actions are greatly reduced. The introduction of autonomous vehicle has significant implications for determining liability Since there are no actions by the driver that are considered violations according to the law, the driver cannot be held accountable. This also affects the challenge of determining culpability under the Criminal Code in relation to the duty to prevent consequences. Many driver obligations remain unclear, such as whether the driver has a responsibility to prevent consequences and the extent of their duty to protect.

A comparison of foreign laws, including those of the United States of America, Germany, the United Kingdom, and France, reveals two methods for determining driver liability.

The first group consists of the United States and Germany. They aim to establish driver liability through amendments to existing legislation concerning autonomous vehicles. This includes defining autonomous vehicles and drivers, assigning responsibilities to drivers, and determining who is

accountable when the vehicle is operating autonomously. They also outline tasks for manufacturers to ensure their vehicles meet legal standards.

The second group includes the United Kingdom, as proposed by the Law Commission of England and Wales and the Scottish Law Commission, and France. They provide immunity through liability exemptions related to the use of autonomous vehicles. The expiration of this immunity is specified by imposing certain obligations, such as requiring the driver to intervene in the vehicle's operation when requested by the system within a reasonable timeframe.

In contrast, a study of Thai regulations reveals that the Land Traffic Act B.E. 2522 does not address the diminished role of the driver. Therefore, this article proposes a definition of an autonomous vehicle and a revised driver definition that reflects reduced responsibilities. It suggests excluding drivers from liability under the Land Traffic Act B.E. 2522 when the vehicle is being driven automatically. The expiration of liability exemptions would be conditional, ensuring that offenders are not punished without action. Additionally, the authors offer various proposals to enhance the effectiveness of law enforcement while not hindering technological progress.

Keywords

driver liability, autonomous vehicle, the Land Traffic Act B.E. 2522

1. บทนำ

หลายทศวรรษที่ผ่านมาการสัญจรทางบกไปยังที่ต่าง ๆ ของมนุษย์ มักจะคุ้นชินกับการใช้งานรถยนต์โดยสารในการเดินทาง ซึ่งจะมีมนุษย์เป็นจุดศูนย์กลางในการขับรถยนต์ให้เคลื่อนที่ไปยังจุดหมาย แต่ด้วยพฤติกรรมการขับขี่ที่คาดเดาได้ยากของมนุษย์ และด้วยลักษณะของรถยนต์ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายทั้งต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของผู้อื่นได้โดยง่าย จึงจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ในการควบคุมการใช้รถใช้ถนนของสังคมโดยรวม โดยการกำหนดให้พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่อาจก่อให้เกิดอันตรายทั้งต่อตนเองและต่อผู้อื่นเป็นความผิดตามกฎหมายและมีโทษทางอาญา แต่ในยุคปัจจุบันแนวคิดที่ว่ามนุษย์เป็นจุดศูนย์กลางในการขับรถยนต์เริ่มถูกลดทอนลง สืบเนื่องมาจากการพัฒนาของเทคโนโลยีที่เข้ามามีบทบาทต่อการขับขี่มากขึ้น ซึ่งก็คือ “ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Automated Driving System : ADS) ที่ได้นำมาผสมผสานเข้ากับอุตสาหกรรมยานยนต์จนเกิดเป็น “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Autonomous Vehicle : AV) ที่มีคุณลักษณะประการสำคัญ คือ “ความสามารถในการเข้าควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่” ซึ่งสามารถจำแนกได้หลายระดับตั้งแต่ระดับความสามารถที่เข้าช่วยเหลือการขับขี่เล็กน้อย เช่น ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (Cruise Control) ที่ช่วยเหลือไม่ให้ผู้ขับขี่ต้องเหยียบคันเร่ง ไปจนถึงระดับความสามารถในการเข้าควบคุมรถยนต์ได้โดยสมบูรณ์โดยไม่จำเป็นต้องมีมนุษย์ที่คอยควบคุมพวงมาลัยหรือเข้าแทรกแซงการทำงานของรถยนต์อีกต่อไป¹

การอุบัติขึ้นของรถยนต์ที่มี “ความสามารถในการเข้าควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่” เช่นนี้ ก่อให้เกิดประเด็นปัญหาในการพิจารณากำหนดความรับผิดทางอาญาของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างมีนัยสำคัญ เพราะความสามารถดังกล่าวได้ลดทอน “การกระทำ” ในลักษณะของการเคลื่อนไหวร่างกายของผู้ขับขี่ลงจนกระทั่งไม่หลงเหลือการกระทำอยู่เลย ซึ่งส่งผลโดยตรงถึงประเด็นปัญหาในการพิจารณากำหนดความรับผิดทางอาญาของบุคคล เนื่องจากในการวินิจฉัยความรับผิดทางอาญาของบุคคลนั้นจะต้องพิจารณาภายใต้หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของตนเอง (personal liability) ที่กำหนดกรอบการกำหนดความผิดและโทษทางอาญาแก่บุคคลไว้เฉพาะแต่เมื่อบุคคลได้มีการ “กระทำความผิด” หรือ “ได้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิด” ไม่ว่าในทางใดทางหนึ่งเท่านั้น² และนอกจากประเด็นปัญหาการลงโทษผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ปราศจากการกระทำในกรณีของการกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกายแล้ว เนื่องจาก “การกระทำ” ตามประมวลกฎหมายอาญา ยังหมายความรวมถึงการกระทำโดยการไม่เคลื่อนไหวร่างกายหรือที่เรียกว่า “การงดเว้นกระทำการ” อีกด้วย ซึ่งการงดเว้นกระทำการนี้ หมายถึง การไม่กระทำ (ไม่เคลื่อนไหวร่างกาย) ทั้ง ๆ ที่ตนมีหน้าที่โดยเฉพาะเจาะจงต้องกระทำเพื่อป้องกันมิให้เกิดขึ้น³ โดยสำหรับกรณีการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจึงเกิดเป็นประเด็นทางกฎหมายในแง่ที่ว่าแม้รถยนต์จะสามารถขับเคลื่อนได้อัตโนมัติ แต่ผู้ขับขี่จะมีหน้าที่ต้องป้องกันมิให้เกิดผลต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้อื่น รวมถึงหน้าที่ในการดูแลให้ระบบปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือไม่

¹ Jonathan Dyble, ‘Understanding SAE automated driving – levels 0 to 5 explained’ (technology magazine, 18 May 2020) <<https://technologymagazine.com/ai-and-machine-learning/understanding-sae-automated-driving-levels-0-5-explained?page=2>> สืบค้นเมื่อ 6 กันยายน 2565.

² John M. Scheb and John M. Scheb ii, *Criminal law and Procedure* (7th edn, Cengage Learning, 2011) 7.

³ จิตติ ดิงศรัทธี, *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11, การพิมพ์เพชรรุ้ง 2555) 189.

อย่างไร ซึ่งประเด็นในส่วนนี้คุณณัฐชนน อักษรรัตนานนท์ ได้ทำการศึกษาประเด็นความรับผิดของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและได้มีข้อเสนอแนะให้มีการบัญญัติกฎหมายกำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องปฏิบัติตนอย่างไรในแต่ละสถานการณ์ที่เกิดขึ้น หากฝ่าฝืนต่อหน้าที่ดังกล่าวและเกิดความเสียหายก็ย่อมมีความรับผิดทางอาญาตามหลักทั่วไป⁴ ซึ่งเป็นข้อเสนอแนะที่สอดคล้องกับหลักกฎหมายอาญาทั่วไปเดิมที่มีอยู่ผ่านหลักการ “งดเว้นกระทำการ” โดยการกำหนดรายละเอียดหน้าที่ในการป้องกันผลให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ซึ่งข้อเสนอแนะดังกล่าวนี้ผู้เขียนเห็นพ้องด้วยว่ากรณีจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายเฉพาะขึ้นเพื่อกำหนดรายละเอียดหน้าที่ต่าง ๆ ให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ในการปฏิบัติตนให้ถูกต้องในแต่ละสถานการณ์ อย่างไรก็ตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มิได้กล่าวถึงรายละเอียดหน้าที่ของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์ไว้แต่อย่างใด และรวมถึงประเด็นที่ผู้ขับขี่ควรมีความรับผิดตามกฎหมายจราจรหรือไม่ ซึ่งเป็นประเด็นที่บทความนี้จะได้นำเสนอต่อไป

สำหรับบทความนี้ ผู้เขียนได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่ (1) ความเบื้องต้นเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (2) แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและการกำหนดความรับผิดทางอาญา (3) มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในต่างประเทศ (4) ปัญหาความรับผิดอันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และ (5) แนวทางการกำหนดความรับผิดและโทษ

2. ความเบื้องต้นเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ปัจจุบัน รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีความสามารถที่แตกต่างกันหลายระดับ ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงความเบื้องต้นอันเกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งจะนำไปสู่แนวทางการพิจารณากำหนดความรับผิดที่เหมาะสม จึงสมควรอธิบายความหมายและระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ดังนี้

2.1 ความหมายของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

สำหรับความหมายของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เนื่องจากคำว่า “อัตโนมัติ” ตามความหมายของพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2544 หมายถึง “ทำหน้าที่ได้ในตัวเอง หรือมีกลไกทำหน้าที่ได้เอง” ดังนั้น รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจึงอาจมีความหมายได้ว่า “รถยนต์ที่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง” อย่างไรก็ตามหากพิจารณาแนวทางการให้ความหมายภายใต้บริบททางเทคโนโลยีก็จะพึงพบได้ว่าแท้จริงแล้วรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเกิดขึ้นจากการนำ “ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Automated Driving System : ADS) มาประกอบหรือนำมาบรรจุอยู่ในรถยนต์จนเกิดเป็น “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Autonomous Vehicle : AV) ซึ่งความหมายของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัตินี้ สมาคมวิศวกรรมยานยนต์ (The Society of Automotive Engineers : SAE) ได้อธิบายไว้ว่า ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ หมายถึง “ฮาร์ดแวร์

⁴ ณัฐชนน อักษรรัตนานนท์, ‘ความรับผิดทางอาญาเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ ศึกษากรณีเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2565) 98.

และซอฟต์แวร์ที่มีความสามารถในการควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์ (Dynamic Driving Task) เช่น การควบคุมพวงมาลัย การเพิ่มหรือลดความเร็ว การตอบสนองต่อวัตถุหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเคลื่อนที่ของรถยนต์ เป็นต้น⁵

2.2 ระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

สำหรับระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติปัจจุบันได้รับการอธิบายโดยสมาคมวิศวกรยานยนต์ (The Society of Automotive Engineers : SAE) ไว้ในมาตรฐาน J3016 ว่าด้วยอนุกรมวิธานและคำจำกัดความสำหรับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติสำหรับยานยนต์บนถนน (Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles) โดยรายงานฉบับนี้ได้อธิบายแบ่งแยกออกเป็น 5 ระดับ⁶ มีรายละเอียดความสามารถที่แตกต่างกันออกไป ดังนี้

ระดับ 1 “ระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่” (Driver Assistance) คือ รถยนต์ที่ถูกติดตั้งระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ ซึ่งสามารถควบคุมการเคลื่อนที่ไปข้างหน้า (longitudinal) หรือควบคุมการเคลื่อนที่ด้านข้างของรถยนต์ (lateral) อย่างใดอย่างหนึ่งใด โดยผู้ขับขี่ยังคงรับบทบาทในการควบคุมและดูแลการขับเคลื่อนของรถยนต์ที่เหลืด้วยตนเองตลอดเวลาที่เปิดใช้งาน⁷

ระดับ 2 “ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน” (Partial Driving Automation) คือ รถยนต์ที่ถูกติดตั้งด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน เมื่อเปิดใช้งานแล้วระบบจะสามารถควบคุมการเคลื่อนที่ไปข้างหน้า (longitudinal) และควบคุมการเคลื่อนที่ด้านข้างของรถยนต์ (lateral) พร้อมกันได้ โดยผู้ขับขี่ยังคงรับบทบาทในการควบคุมและดูแลการขับเคลื่อนของรถยนต์ที่เหลืด้วยตนเองตลอดเวลาที่เปิดใช้งาน⁸

ระดับ 3 “ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแบบมีเงื่อนไข” (Conditional Driving Automation) คือ รถยนต์ที่ถูกติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Automated Driving System) ที่มีความสามารถในการควบคุมรถยนต์ได้เกือบสมบูรณ์ไม่ว่าจะเป็นการควบคุมการเคลื่อนที่ไปข้างหน้า การควบคุมการเคลื่อนที่ด้านข้าง ความสามารถในการตรวจจับสภาพแวดล้อมในการขับขี่ รวมถึงความสามารถในการตัดสินใจได้บ้างในบางกรณี แต่ทั้งนี้ความสามารถต่าง ๆ จะสามารถเปิดใช้งานได้เฉพาะแต่เมื่อสภาพแวดล้อมโดยรอบมีลักษณะเข้าเงื่อนไขที่ถูกตั้งค่าเอาไว้ เช่น สามารถเปิดใช้งานได้เฉพาะถนนบางเส้นทาง เป็นต้น และเมื่อระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติถูกเปิดใช้งาน ผู้ขับขี่จะถูกลดทอนบทบาทลงเหลือแต่เพียงหน้าที่ในการเข้าแทรกแซงหรือเข้าควบคุมรถยนต์เฉพาะเวลาที่ระบบแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าแทรกแซงการทำงาน และหน้าที่ในการตอบสนองต่อความล้มเหลวบางประการที่เกิดขึ้นกับการทำงานของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างชัดเจน เช่น ความ

⁵ SAE International, ‘Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles J3016’ 2021 < https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/ > สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2565.

⁶ SAE International (n 5) 25-26.

⁷ เพิ่งอ้าง.

⁸ เพิ่งอ้าง 31.

ผิดปกติของตัวถังหรือส่วนประกอบของรถยนต์แม้ว่าระบบจะไม่ได้ร้องขอให้เข้าแทรกแซงก็ตาม ซึ่งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 ถือเป็นขั้นเริ่มต้นของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁹

ระดับ 4 “ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติขั้นสูง” (High Driving Automation) คือ รถยนต์ที่ถูกติดตั้งระบบขับเคลื่อนที่เมื่อผู้ขับขี่ได้เปิดใช้งาน รถยนต์จะมีความสามารถในการขับเคลื่อนได้ด้วยตนเองโดยอิสระ โดยผู้ขับขี่จะไม่มีหน้าที่ในการเตรียมความพร้อมหรือคอยเฝ้าระวังและเข้าแทรกแซงการทำงานของระบบเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินแต่อย่างใด เนื่องจากระบบจะมีความสามารถในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือที่เรียกว่า “Dynamic Driving Task Fallback” ซึ่งเป็นความสามารถที่จะบังคับให้รถยนต์เข้าสู่ภาวะความเสี่ยงขั้นต่ำ (Minimal Risk Condition) เช่น การนำรถยนต์เข้าจอดที่ไหล่ทาง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 4 นี้ยังคงมีข้อจำกัดที่จะสามารถเปิดใช้งานได้เฉพาะแต่เมื่อสภาพแวดล้อมเป็นไปตามเงื่อนไขที่ถูกตั้งค่าไว้เท่านั้น¹⁰

ระดับ 5 “ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยสมบูรณ์” (Full Driving Automation) สำหรับระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 5 รถยนต์จะมีความสามารถในการขับเคลื่อนได้ด้วยตนเองในทุกสถานการณ์ ซึ่งเป็นความสามารถที่เทียบเท่ากับมนุษย์¹¹ โดยผู้ที่นั่งภายในรถยนต์จะมีสถานะเหลือเป็นเพียง “ผู้โดยสาร” เท่านั้น¹²

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการจะพิจารณากำหนดความรับผิดชอบทางอาญาอันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติต่อผู้ขับขี่ หนึ่งในข้อพิจารณาประการสำคัญที่จกต้องคำนึงถึงนั่นก็คือ ระดับความสามารถที่แตกต่างกันออกไปของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ เนื่องจากระดับความสามารถจะเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงบทบาท หน้าที่ และการกระทำของผู้ขับขี่ว่ามีส่วนร่วมในการขับขี่รถยนต์มากน้อยเพียงใด

2.3 ตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

จากการศึกษารายงานการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางจราจรบนถนนหลวงแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (National Highway Traffic Safety Administration หรือ NHTSA) พบว่าในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2564 ถึงเดือนพฤษภาคม 2565 มีรายงานการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2 มากถึง 392 ครั้ง และจากการรายงานความร้ายแรงของอุบัติเหตุทั้งหมด 98 ครั้ง ปรากฏว่ามีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตถึง 11 ราย¹³ มีตัวอย่างอุบัติเหตุดังนี้

⁹ เพิ่งอ้าง.

¹⁰ เพิ่งอ้าง.

¹¹ เพิ่งอ้าง 32.

¹² Andrew J. Hawkins, ‘Waymo tells riders that ‘completely driverless’ vehicles are on the way’ The Verge (10 October 2019) <<https://www.theverge.com/2019/10/10/20907901/waymo-driverless-cars-email-customers-Arizona>> สืบค้นเมื่อ 29 พฤศจิกายน 2565.

¹³ NHTSA, ‘Summary Report: Standing General Order on Crash Reporting for Level 2 Advanced Driver Assistance Systems’ <<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-06/ADAS-L2-SGO-Report-June-2022.pdf>> สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2565.

ตัวอย่างที่ 1 ในปี ค.ศ. 2016 รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติรุ่นทดสอบของ Google ได้ชนเข้ากับรถบรรทุกสาธารณะ ขณะที่กำลังจะเปลี่ยนช่องจราจร เนื่องจากระบบได้ตรวจพบถุงกระสอบทรายกีดขวางช่องทางการจราจร ระบบจึงได้ประมวลผลและคาดการณ์ว่ารถบรรทุกสาธารณะจะชะลอหรือหยุดแต่ผลกลับไม่เป็นเช่นนั้น ทำให้ในท้ายที่สุดเกิดเป็นอุบัติเหตุขึ้น อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุนี้ ซึ่งหลังจากเกิดอุบัติเหตุนี้ Google ได้ปรับปรุงซอฟต์แวร์ของตนให้ประมวลผลว่าหากเป็นกรณีรถบรรทุกหรือรถยนต์ขนาดใหญ่โอกาสที่จะชะลอหรือหยุดให้จะมีน้อย¹⁴

ตัวอย่างที่ 2 ในปี ค.ศ. 2018 รถยนต์ Volvo รุ่น XC90 ที่ถูกติดตั้งด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติรุ่นทดสอบของบริษัท Uber ได้ชนเข้ากับ Elaine Herzberg ขณะจูงจักรยานของตนข้ามถนนที่มลรัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ Elaine ถึงแก่ความตาย ซึ่งจากการตรวจสอบของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางจราจรบนถนนหลวงแห่งชาติของสหรัฐอเมริกาพบว่าระบบเซนเซอร์ (Sensor) ได้ตรวจพบ Elaine แต่ระบบเบรกฉุกเฉินกลับไม่ทำงาน และชนเข้ากับ Elaine ในท้ายที่สุด นอกจากนี้จากการตรวจสอบจากกล้องบันทึกเหตุการณ์พบว่า Rafaela Vasquez ได้ไล่สายตาท้องถนนเนื่องจากเธอกำลังดูรายการทีวี The voice อยู่ขณะเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าวทางการของมลรัฐแอริโซนาได้มีคำสั่งระงับใบอนุญาตทดสอบระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบนท้องถนนของ Uber ในเขตมลรัฐแอริโซนา¹⁵

ตัวอย่างที่ 3 ในปี ค.ศ. 2019 รถยนต์ Tesla ปี 2016 รุ่น Model S ได้ฝ่าไฟแดงและพุ่งชนเข้ากับรถยนต์ Honda Civic ด้วยความเร็วสูง ขณะที่เปิดใช้งานระบบกึ่งขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Partially Automated Driving System) ที่มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาส่งผลให้ทั้งสามและภรรยาที่โดยสารในรถคันดังกล่าวเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ¹⁶ ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่ได้จับพวงมาลัยของรถยนต์อยู่แต่ไม่ได้เหยียบเบรก ต่อมาภายหลังพนักงานอัยการได้สั่งฟ้องผู้ขับขี่ในข้อหาทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายด้วยความประมาทอย่างร้ายแรง (manslaughter by gross negligence) ซึ่งถือเป็นครั้งแรกที่ได้มีการฟ้องร้องผู้ใช้งานในข้อหาก่ออาชญากรรม (felony) อันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ที่มีระบบกึ่งขับเคลื่อนอัตโนมัติในสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ในส่วนตัวแพ่งครอบครัวของผู้เสียชีวิตได้ฟ้องร้องบริษัท Tesla โดยมีกำหนดนัดพิจารณาในเดือน

¹⁴ Nellie Bowles, 'Google self-driving car collides with bus in California, accident report says' The Guardian (1 March 2016) <<https://www.theguardian.com/technology/2016/feb/29/google-self-driving-car-accident-california>> สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565.

¹⁵ 'Uber's self-driving operator charged over fatal crash' BBC (16 September 2020)<<https://www.bbc.com/news/technology-54175359>> สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565.

¹⁶ Minyvonne Burke, 'Tesla driver charged with manslaughter in deadly Autopilot crash raises new legal questions about automated driving tech' News (22 January 2022) <<https://www.Nbcnews.com/news/us-news/tesla-driver-charged-manslaughter-deadly-autopilot-crash-raises-new-le-rcna12987>> สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565.

กรกฎาคม 2023 ซึ่ง Donald Slavik ทนายในคดีนี้ได้กล่าวว่า “ในคดีนี้ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ขับที่ไม่มีคุณสมบัติ อย่างไรก็ตามก็ตีระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติของ Tesla เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ขับซึ่งลดระดับความระมัดระวังลง”¹⁷

3. แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและการกำหนดความรับผิดทางอาญา

สำหรับหัวข้อนี้จะทำการอธิบายถึงแนวคิดและลักษณะของกฎหมายจราจร จากนั้นจะได้อธิบายแนวคิดการกำหนดความรับผิดทางอาญาของบุคคลธรรมดาเป็นลำดับสุดท้าย

3.1 แนวคิดและลักษณะของกฎหมายจราจร

แนวคิดการบัญญัติกฎหมายจราจรเกิดขึ้นจากการที่รัฐเล็งเห็นถึงความสำคัญของการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสัญจรโดยรถยนต์ที่มักมีประชาชนเลือกใช้งานเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้รถยนต์ถูกพัฒนาและนำมาใช้งานในสังคมอย่างแพร่หลาย แต่ด้วยลักษณะและวิธีการใช้งาน รถยนต์จึงอาจถูกเรียกได้ว่าเป็นทรัพย์สินอันตรายที่สามารถสร้างความเสียหายให้แก่ผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินได้โดยง่ายประกอบกับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี จึงมีความจำเป็นที่รัฐจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยรวม ด้วยแนวความคิดเช่นนี้กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค (technical law) ที่ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อข่มขู่ยับยั้งผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นการทั่วไปให้เกรงกลัวต่อบทลงโทษและเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยและสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีได้คำนึงถึงเหตุผลทางด้านศีลธรรมในการบัญญัติ และหากได้พิจารณาลักษณะของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรภายใต้บริบทของความรับผิดทางอาญาก็จะทำให้ทราบได้ว่าลักษณะความรับผิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจะมีลักษณะเป็น “ความผิดเพราะกฎหมายห้าม” (Mala prohibita) มิได้เป็น “ความผิดในตัวเอง” (Mala in se) ด้วยเหตุนี้กฎหมายจราจรจึงมีปัญหาในการบังคับใช้กับประชาชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากปราศจากการเข้าถึงหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติที่ประชาชนสามารถยอมรับและเข้าใจได้ด้วยเหตุผลในตัวเอง เช่น การกลับรถในช่องทางห้ามกลับ หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกและเพื่อจัดระเบียบการจราจรให้เป็นไปโดยเรียบร้อย ซึ่งเป็นเหตุผลทางเทคนิคที่ถูกกำหนดขึ้นโดยแท้¹⁸

ทั้งนี้ จากการศึกษาลักษณะความผิดดังที่ได้ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าสามารถแบ่งแยกลักษณะความผิดออกได้เป็น 2 ประเภทด้วยกัน ได้แก่

¹⁷ Dani Anguiano, ‘Tesla Landmark trial involving Tesla autopilot weighs if ‘man or machine’ at fault’ The Guardian (14 November 2022) <<https://www.theguardian.com/technology/2022/nov/14/tesla-autopilot-landmark-case-man-v-machine>> สืบค้นเมื่อ 1 ธันวาคม 2565.

¹⁸ ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล และคณะ, การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ (พิมพ์ครั้งที่ 1, โรงพิมพ์เลขาธิการคณะรัฐมนตรี 2550) 63.

(1) ความผิดที่ฝ่าฝืนระเบียบ (regulatory offence)¹⁹ สำหรับความผิดประเภทนี้จะปรากฏให้เห็นในบทบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจัดระเบียบและการอำนวยความสะดวกในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน²⁰ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 10 ทวิ กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น คับัน ละออง มาใช้ในทางเดินรถ” จะเห็นได้ว่าบทบัญญัตินี้ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมมลพิษอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีลักษณะเป็นการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนโดยมิได้คำนึงถึงเหตุผลทางด้านศีลธรรมหรือเหตุผลทางด้านความปลอดภัย

(2) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (endangerment offences) สำหรับความผิดประเภทนี้จะปรากฏให้เห็นในบทบัญญัติที่กำหนดความรับผิดให้แก่การกระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งของบุคคลที่มีความเป็นไปได้แต่ยังไม่ถึงขนาดเล็งเห็นผลในการที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายไม่ว่าจะต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินแก่บุคคลอื่นเป็นความผิด เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน มาตรานี้ถูกบัญญัติขึ้นโดยมีแนวคิดเบื้องหลังจากการ “ป้องกันอันตรายไว้ก่อน” โดยการคำนึงถึงความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์²¹ จากนั้นจึงได้กำหนดวิธีการและมาตรการในการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นไว้ล่วงหน้าผ่านการตรากฎหมาย

ซึ่งความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนี้มีประโยชน์ในแง่ของการลงโทษผู้กระทำความผิดได้ทันทีโดยไม่จำเป็นต้องรอให้เกิดผล และจะสอดคล้องกับบริบทของสังคมที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีเทคโนโลยีเข้ามาเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวัน หากกฎหมายยังคงยึดถือข้อจำกัดในความรับผิดในผลแห่งการกระทำแล้วย่อมก่อให้เกิดปัญหาที่ลักษณะการกระทำบางประการอาจก่อให้เกิดอันตรายแล้วแต่ยังไม่สามารถลงโทษผู้กระทำได้²²

3.2 แนวคิดการกำหนดความรับผิดทางอาญา

สำหรับหัวข้อนี้ ผู้เขียนได้ทำการศึกษาแนวคิดที่เห็นว่ามีสำคัญต่อการพิจารณากำหนดความรับผิดของผู้ขับขี่ซึ่งจะนำไปสู่การพิจารณาแนวทางการกำหนดความรับผิดแก่ผู้ขับขี่ได้อย่างเหมาะสมและถูกต้อง ได้แก่ หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของตนเอง (Personal Liability) การกำหนดความผิดจากการกระทำและการไม่กระทำ และการกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดจากการใช้ยานพาหนะ โดยจะได้อธิบายตามลำดับ ดังนี้

3.2.1 หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของตนเอง (Personal Liability)

หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของตนเองเป็นหลักการพื้นฐานในการกำหนดความรับผิดทางอาญาของบุคคลที่แสดงออกถึงแนวคิดในการกำหนดให้บุคคลมีความรับผิดชอบและต้องรับผิดในการกระทำของตนเองกล่าวคือในการพิจารณากำหนดความรับผิดทางอาญาของบุคคลนั้น หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของตนเองเรียกร่องว่าบุคคล

¹⁹ คณิต ณ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 7, วิญญูชน 2563) 168.

²⁰ สมพจน์ คำแก้ว, ‘มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา 2556) 14-17.

²¹ Andrew Ashworth, *Principles of criminal law* (5th edn, Oxford University Press, 2006) 445.

²² สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, ‘ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่ออันตราย’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2536) 10-11.

จะมีความรับผิดชอบทางอาญาก็ต่อเมื่อได้ “กระทำการ” หรือ “มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำ” อันกฎหมายกำหนดไว้ว่าเป็นความผิดเท่านั้น หากปราศจากซึ่งการกระทำแล้วกฎหมายก็ไม่อาจลงโทษบุคคลได้²³ และนอกจากนี้ในส่วนของโทษทางอาญาก็ได้ถูกกำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ให้สอดคล้องกับหลักความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตนเองด้วยเช่นกัน เนื่องจากโทษทางอาญานั้นมุ่งหมายจะกำหนดมาตรการอย่างใด ๆ ซึ่งส่งผลร้ายต่อตัวผู้กระทำความผิดเป็นการเฉพาะตัวเท่านั้น โดยจะไม่มีมาตรการตกทอดไปยังทายาท หรือบุคคลอื่นผู้ที่ไม่ได้มีการกระทำหรือมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดด้วย²⁴

ปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทย ปรากฏบทบัญญัติที่สะท้อนถึงหลักความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตนเอง ได้แก่ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 29 วรรคแรก บัญญัติว่า “บุคคลไม่ต้องรับโทษทางอาญาเว้นแต่ได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้อยู่ในเวลาที่กระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ ...” ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 บัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษเอาไว้” และประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบทางอาญาก็ต่อเมื่อกระทำโดยเจตนา ...” จากบทบัญญัติทั้งสามทำให้ทราบได้ว่าภายใต้กฎหมายของประเทศไทย บุคคลมีความรับผิดชอบและโทษทางอาญาได้ก็ต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายบัญญัติไว้เป็นความผิดเท่านั้น ทั้งนี้ หลักการดังกล่าวจะมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประเด็นปัญหาของผู้เขียนเนื่องจากความสามารถของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติจะทำการลดทอนการกระทำของผู้ขับซึ่งลงจนกระทั่งไม่หลงเหลือการกระทำอยู่เลย ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในแง่ของการพิจารณากำหนดความรับผิดชอบของผู้ขับอย่างมีนัยสำคัญ

3.2.2 การกำหนดความผิดจากการกระทำและการไม่กระทำ

สำหรับ “การกระทำ” เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงความต้องการและจิตใจชั่วร้ายของมนุษย์ไม่ว่าจะโดยเจตนาหรือประมาท ซึ่งการรับรู้ได้ถึงการทำจะนำไปสู่การพิจารณากำหนดโทษได้อย่างเหมาะสมแก่ผู้กระทำความผิด²⁵ ประกอบกับประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำ...” ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า “การกระทำ” ถือเป็นสิ่งที่มีความสำคัญยิ่งต่อการพิจารณากำหนดความรับผิดชอบแก่บุคคล ซึ่งท่านศาสตราจารย์ ดร.เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์ ได้อธิบายความหมายของการกระทำไว้ว่า “การกระทำ หมายถึง การเคลื่อนไหวร่างกายหรือการไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึก กล่าวคืออยู่ภายใต้บังคับของจิตใจ” ซึ่งการเคลื่อนไหวร่างกายหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึกนั้น หมายความว่า ผู้กระทำมีความคิดที่จะกระทำจึงได้ตกลงใจกระทำตามที่คิดและได้กระทำลงไปไม่ว่าจะโดยเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกาย²⁶ ทั้งนี้ แม้ว่าท่านศาสตราจารย์ ดร.เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์ จะได้อธิบายการกระทำว่าหมายความว่าถึง การเคลื่อนไหวร่างกายและการไม่เคลื่อนไหวร่างกาย

²³ John M. Scheb and John M. Scheb ii (n 2) 7.

²⁴ ณรงค์ ใจหาญ, *กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย* (วิญญูชน 2543) 15.

²⁵ ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ์, *การกระทำและการไม่กระทำในกฎหมายอาญา* (โครงการวิจัยเสริมหลักสูตร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2528) 3-4.

²⁶ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, *คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 10, พลสยาม พรินตติ้ง (ประเทศไทย) 2551) 96.

แต่ก็เฉพาะแต่การกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกายเท่านั้นที่จะนำมากำหนดความรับผิดแก่บุคคลได้ ในส่วนการกระทำโดยการไม่เคลื่อนไหวร่างกายนั้นถือเป็นข้อยกเว้นในการกำหนดความรับผิด²⁷ ด้วยเหตุที่ว่า “การไม่เคลื่อนไหวร่างกายในลักษณะที่ก่อให้เกิดความรับผิด” เกิดขึ้นจากการที่สังคมคาดหวังให้บุคคลต้องกระทำหรือไม่กระทำหรือประพฤติตนอย่างใดในสถานการณ์เฉพาะเจาะจง โดยหากบุคคลนั้นไม่กระทำตามที่สังคมคาดหวังก็จะเป็นสิ่งที่น่าตำหนิอย่างร้ายแรง แต่การที่สังคมคาดหวังในบุคคลต้องกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างมากมายก็อาจเป็นผลให้บุคคลไม่มีอิสระที่จะตัดสินใจกระทำหรือไม่กระทำด้วยตนเองได้²⁸ ดังนั้นการกำหนดความรับผิดแก่บุคคลในส่วนการกระทำโดยการไม่เคลื่อนไหวร่างกายจึงอยู่ในฐานะของการเป็นข้อยกเว้นและจำกัดขอบเขตความคาดหมายของสังคมเอาไว้ผ่านกฎหมายที่กำหนดหน้าที่ให้แก่บุคคล ทั้งนี้ สามารถแบ่งแยกความรับผิดอันเกิดจากการไม่กระทำออกได้ 2 ลักษณะด้วยกัน ได้แก่

(1) การงดเว้นกระทำการ ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคท้าย บัญญัติว่า “การกระทำให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้นโดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย” ซึ่งคำว่า การที่จักต้องกระทำนี้ มีความหมายถึงการที่บุคคลนั้นมี “หน้าที่ต้องกระทำ” เพื่อป้องกันผล ซึ่งทางตำราได้อธิบายไว้ว่าอาจเกิดขึ้นได้หลายกรณี²⁹ เช่น หน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติ³⁰ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1563 หน้าที่อันเกิดจากการยอมรับโดยเฉพาะเจาะจง³¹ เช่น การยอมรับเลี้ยงดูเด็ก หน้าที่อันเกิดจากการกระทำครั้งก่อน ๆ ของตน³² หมายความว่า หน้าที่ซึ่งเกิดจากการกระทำของตนในครั้งก่อนที่น่าจะก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น ซึ่งการกระทำนั้นจะนำมาซึ่งหน้าที่ในการป้องกันอันตราย เช่น การทำเสาดกกลางถนน ผู้กระทำก็ต้องมีหน้าที่ในการจัดให้มีโคมไฟหรือเครื่องสัญญาณอย่างอื่น เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ใช้รถใช้ถนน³³ เป็นต้น ทั้งนี้ จากที่ได้อธิบายยกตัวอย่างหน้าที่ต่าง ๆ ที่ผู้กระทำจักต้องทำเพื่อป้องกันผลไปแล้ว เนื่องด้วยการไม่กระทำโดยการงดเว้นเป็นข้อยกเว้นของหลักการกระทำโดยทั่วไป ดังนั้นในการพิจารณากำหนดความรับผิดจึงต้องพิจารณาถึง “ความเป็นไปได้ในการป้องกัน”³⁴ ประกอบด้วย ได้แก่ 1. การรู้ข้อเท็จจริงและผลที่อาจเกิดขึ้นจากการงดเว้น เนื่องจากการที่กฎหมายจะกำหนดหน้าที่ให้บุคคลต้องรับผิดโดยอาศัยเหตุจากการไม่กระทำ บุคคลนั้น ๆ ก็จักต้องทราบถึงหน้าที่ และข้อเท็จจริงที่ก่อให้เกิดหน้าที่³⁵

²⁷ เฟิงอ้าง 102.

²⁸ ภพพร พายทอง, ‘การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีลักษณะเป็นการละเว้นหรือเป็นการงดเว้นหน้าที่เพื่อป้องกันผล’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2554) 33.

²⁹ เกียรติขจร วังนะสวัสดิ์ (เชิงอรรถ 26) 104-105.

³⁰ เฟิงอ้าง.

³¹ เฟิงอ้าง.

³² เฟิงอ้าง 106.

³³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1909/2516.

³⁴ ชัยวัฒน์ อนุกุลวุฒิพงศ์, ‘การกระทำโดยงดเว้น : ศึกษาเฉพาะขอบเขตการกำหนดความรับผิดจากการกระทำครั้งก่อน ๆ ของตน’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2561) 101.

³⁵ ทวีเกียรติ มินะกะนิษฐ์, คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 10, วิญญูชน 2551) 50.

และ 2. ความสามารถในการป้องกัน เนื่องจากกฎหมายได้คาดหวังและกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้กระทำการที่จะต้องกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนั้น ผู้กระทำจึงควรต้องมีความสามารถในการเข้าป้องกันในเรื่อนั้น ๆ ด้วย³⁶

(2) การละเว้นกระทำการ เป็นรูปแบบอีกประการหนึ่งของการไม่กระทำตามกฎหมายอาญา โดยจะปรากฏอยู่ในบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่และบังคับให้บุคคลต้องกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามก็จะมีผลผิด ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ในการกำหนดหน้าที่หรือบังคับให้บุคคลต้องกระทำการนั้น อาจมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันไม่อาจจะเพื่อการรักษาไว้ซึ่งประโยชน์ของสาธารณชน การบริหารราชการ หรือเพื่อให้บุคคลทำหน้าที่เป็นพลเมืองดี (good samaritan law)³⁷ เป็นต้น เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 22 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด หรือกรณีตามมาตรา 36 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะ “ต้องให้ไฟสัญญาณเลี้ยว” จะเห็นได้ว่าทั้งสองมาตรากำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ที่จะต้องปฏิบัติตามโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการสัญจรบนท้องถนน

3.2.3 การกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะ

สำหรับแนวคิดในการกำหนดตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบจากการใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์เกิดขึ้นบนพื้นฐานของหลักการในเรื่อง “ละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย” ซึ่งคำว่า “ทรัพย์สินอันตราย” หมายถึง ทรัพย์สินที่มีสภาพตามธรรมชาติหรือตามประติฐ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่นได้โดยง่าย เช่น น้ำมัน อาวุธปืน รถยนต์ เป็นต้น ซึ่งหลักการนี้ให้ความสำคัญกับข้อเท็จจริงที่ว่า “การที่บุคคลมีทรัพย์สินอันตรายอยู่ในครอบครองและใช้งานทรัพย์สินดังกล่าวเพื่อประโยชน์ของตนเอง เป็นต้นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสาธารณชนตลอดเวลาที่ใช้งาน ส่วนสาธารณชนที่มีได้มีส่วนเกี่ยวข้องต่อการใช้งานย่อมอยู่ในฐานะแบกรับความเสี่ยงที่ตนไม่อาจคาดหมายได้” ดังนั้น หลักการนี้จึงได้เรียกร่องว่าผู้ที่ครอบครองหรือใช้งานทรัพย์สินอันตรายมีหน้าที่ในการระมัดระวัง และควบคุมป้องกันทรัพย์สินมิให้ไปก่ออันตรายต่อบุคคลอื่น รวมถึงมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยเคร่งครัด โดยไม่พิจารณาถึงความผิดของผู้ใช้งานเลย (liability without fault) ด้วยเหตุผลประการสำคัญที่ว่าฝ่ายผู้ที่ใช้งานหรือครอบครองทรัพย์สินอันตรายอยู่ในฐานะที่อาจคาดหมายถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ยิ่งกว่าสาธารณชนที่มีได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งาน³⁸ อีกทั้งเมื่อผู้ใช้งานหรือผู้ควบคุมเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่ตนใช้งานหรือครอบครอง หากสิ่งนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ผู้ใช้หรือผู้ครอบครองย่อมเป็นผู้ที่เหมาะสมที่สุดที่จะเยียวยาความเสียหาย³⁹

³⁶ ชัยวัฒน์ อนุกุลวุฒิพงศ์ (เชิงอรรถ 34) 104-105.

³⁷ เพ็งอ่ำ 120-121.

³⁸ คัมภีร์ แก้วเจริญ, ‘ละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย’ (2526) 12 วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 141, 142.

³⁹ ภัทธศักดิ์ วรรณแสง, ‘ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2529) 143.

4. มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในต่างประเทศ

จากการศึกษาแนวทางการกำหนดความรับผิดของต่างประเทศพบว่า ประเทศส่วนใหญ่มีแนวทางการกำหนดความรับผิดที่คล้ายคลึงกันในเรื่องของการกำหนดค่านิยมทั้งต่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และผู้ขับขี่ อย่างไรก็ตาม ในส่วนแนวทางการกำหนดความรับผิดแก่ผู้ขับขี่พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ สามารถจำแนกการอธิบายออกได้ 2 กลุ่มประเทศด้วยกัน ดังนี้

4.1 กลุ่มประเทศที่กำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ขับขี่

ได้แก่ มลรัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศเยอรมนี โดยในส่วนนี้จะทำการอธิบายแนวทางการกำหนดค่านิยมของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและผู้ขับขี่ จากนั้นจะได้อธิบายถึงแนวทางการกำหนดความรับผิด

4.1.1 การกำหนดค่านิยมของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

(1) มลรัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา ภายใต้ ARS Title 28 – มาตรา 1 §28-101 ได้กำหนดค่านิยมของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้ว่า “ยานพาหนะที่ถูกติดตั้งด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ” และได้กำหนดค่านิยมของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติว่า “ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ที่มีความสามารถในการควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์โดยไม่คำนึงว่าจะถูกจำกัดการใช้งานเฉพาะเท่าที่ระบบออกแบบหรือไม่” นอกจากนี้ภายใต้มาตรานี้ยังได้กำหนดนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับสมบูรณ์ไว้อีกด้วยว่า “ยานพาหนะที่ติดตั้งด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกออกแบบมาให้มีความสามารถในระดับ 4 และ 5 ภายใต้ความหมายดังที่ปรากฏอยู่ในมาตรฐาน j3016 ของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์และอาจได้รับการออกแบบให้ทำงานได้อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (a) ขับเคลื่อนโดยใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเท่านั้น (b) ขับเคลื่อนโดยมนุษย์ผู้ขับขี่เมื่อระบบไม่ทำงาน”⁴⁰

ด้วยการกำหนดค่านิยมเช่นนี้ จึงสามารถจำแนกประเภทของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในมลรัฐแอริโซนา ออกได้ 2 ประเภทด้วยกัน ได้แก่ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับสมบูรณ์

(2) ประเทศเยอรมนี แม้จะมีได้มีการกำหนดค่านิยมของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเอาไว้ แต่ประเทศเยอรมนีก็ได้จำแนกรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติออกเป็นสองระดับด้วยกัน ได้แก่ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขั้นสูง (Highly Automated Driving Function) ซึ่งเทียบเท่ากับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 ตามมาตรฐาน j3016 ของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ และรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยสมบูรณ์ (Full Automated Driving Function) ซึ่งเทียบเท่ากับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 ตามมาตรฐาน j3016 ของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์⁴¹

⁴⁰ Arizona Revised Statutes Title 28 Chapter 1 Article 1 §28-101.

⁴¹ คำว่า “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขั้นสูง” และ “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยสมบูรณ์” ดังที่ปรากฏใน the German Road Traffic Act 2003 หมายถึง รถยนต์ที่มีความสามารถในการขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 และ 4 ตามค่านิยมของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ โปรดดูเชิงอรรถที่ 2 และ 3 ดังที่ปรากฏใน Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, ‘Eight Act amending the Road Traffic Act’ 2017

4.1.2 การกำหนดค่านิยมของผู้ขับขี่

(1) มลรัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้กำหนดค่านิยมของผู้ขับขี่ว่า “มนุษย์ผู้ขับขี่” (Human Driver) หมายถึง ผู้ที่นั่งอยู่ในยานพาหนะที่ทำหน้าที่การควบคุมการเคลื่อนที่ทั้งหมดหรือบางส่วนของรถยนต์ เช่น การควบคุมพวงมาลัย การควบคุมเบรกหรือคันเร่ง การตรวจสอบสภาพแวดล้อมการขับขี่ การให้สัญญาณการขับขี่ เป็นต้น⁴²

(2) ประเทศเยอรมนี ได้กำหนดค่านิยมของผู้ขับขี่ไว้โดยให้ความหมายว่า “บุคคลที่เปิดและได้ใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่ว่าจะขึ้นสูงหรือโดยสมบูรณ์ แม้ว่าจะบุคคลนั้นจะมีได้มีการควบคุมรถยนต์ด้วยตนเองก็ตาม”⁴³

4.1.3 การกำหนดความรับผิดชอบและโทษ

(1) มลรัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้กำหนดความรับผิดชอบกรณีการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยสมบูรณ์ที่ไม่มีมนุษย์ผู้ขับขี่นั่งอาศัยในรถยนต์ให้แก่ “ผู้ที่ยื่นหนังสือรับรอง”⁴⁴ ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงความรับผิดชอบจากการยินยอมและรับรองว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะมีความสามารถเป็นไปตามที่ตนได้รับรอง ส่วนกรณีการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่มีมนุษย์ผู้ขับขี่นั่งอาศัยอยู่ในรถยนต์แอริโซนาได้กำหนดความรับผิดชอบให้แก่ “ผู้ที่ทำการทดสอบหรือใช้งาน”⁴⁵

(2) ประเทศเยอรมนี แม้จะมีได้มีการกำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้ขับขี่โดยบัญญัติกฎหมายเป็นการเฉพาะ แต่ประเทศเยอรมนีก็ได้มุ่งกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ที่สอดคล้องกับบริบทของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยกำหนดสิทธิและหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ว่า ผู้ขับขี่มีสิทธิเบี่ยงเบนความสนใจของตนจากสถานการณ์บนท้องถนนได้ แต่ผู้ขับขี่ยังคงมีหน้าที่ต้องเตรียมพร้อมต่อการกลับเข้าควบคุมยานพาหนะในทันทีเมื่อระบบได้แจ้งเตือนหรือเมื่อผู้ขับขี่ได้ตระหนักหรือควรตระหนักได้ว่าสถานการณ์ในขณะนั้นไม่สามารถใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้อีกต่อไป ซึ่งแสดงให้เห็นว่าหากผู้ขับขี่บกพร่องต่อหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดก็ย่อมมีความรับผิดชอบตามกฎหมายทั่วไป⁴⁶

4.2 กลุ่มประเทศที่กำหนดความคืบหน้าทางกฎหมายให้แก่ผู้ขับขี่

ได้แก่ รายงานของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายร่วมกันระหว่างประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ และประเทศฝรั่งเศส โดยในส่วนนี้จะทำการอธิบายแนวทางการกำหนดค่านิยมของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและผู้ขับขี่จากนั้นจะได้อธิบายถึงแนวทางการกำหนดความรับผิดชอบ

4.2.1 การกำหนดค่านิยมของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

(1) รายงานของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายร่วมกันระหว่างประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ที่มีชื่อว่า “Automated Vehicles: Joint report” ได้ถูกจัดทำขึ้นโดยการร้องขอจากหน่วยงานกลางด้วยการเชื่อมต่อและรถยนต์

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Documents/DG/eight-act-amending-the-road-traffic-act.pdf?__blob=publicationFile>สืบค้นเมื่อ 12 มกราคม 2566.

⁴² Arizona Revised Statutes Title 28 Chapter 1 Article 1 §28-101.

⁴³ The German Road Traffic Act 2003 Section 1a (4).

⁴⁴ Arizona Revised Statutes Title 28 Chapter 32 Article 1 §28-9702.

⁴⁵ State of Arizona Executive Order 2018-04.

⁴⁶ The German Road Traffic Act 2003 Section 1b.

ขับเคลื่อนอัตโนมัติ Centre for Connected and Autonomous Vehicles (CCAV) ซึ่งเป็นหน่วยงานเฉพาะที่ถูกจัดตั้งขึ้นโดยกรมการขนส่ง (Department for Transport) และกรมธุรกิจพลังงานและอุตสาหกรรม (Department for Business, Energy and Industrial Strategy) เพื่อจัดทำรายงานข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกรอบในการตรากฎหมายเพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งรายงานดังกล่าวได้มีข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลสำหรับการพิจารณาว่ารถยนต์ใดจะมีสถานะเป็นรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติว่า “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะต้องมีความสามารถในการควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์อย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย แม้ว่ามนุษย์จะไม่ได้ควบคุมหรือตรวจสอบสภาพแวดล้อมของการขับขี่ หรือพฤติกรรมของการขับขี่ของระบบ ทั้งนี้ โดยรถยนต์ใดที่ยังคงเรียกร้องหรือต้องการให้มนุษย์ตอบสนองต่อวัตถุหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในลักษณะของปัจจัยภายนอกเพียงเล็กน้อย เช่น มีการชนเล็กน้อย หรือมีรถฉุกเฉิน รถยนต์ดังกล่าวจะยังไม่ถือว่าเป็นรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ”⁴⁷ ซึ่งการให้คำแนะนำเช่นนี้ ก็อาจเปรียบได้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่มีความสามารถอยู่ระหว่างระดับที่ 3 และ 4 ตามแนวทางของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์

(2) ประเทศฝรั่งเศส จะมีลักษณะการกำหนดคำนิยามรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่คล้ายกับมลรัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากได้กำหนดคำนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้ว่า “รถยนต์ที่ติดตั้งด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ” ซึ่งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติหมายถึง “ระบบที่ผสมผสานการทำงานระหว่างฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์เข้าด้วยกัน เพื่อควบคุมการเคลื่อนที่ (Dynamic Control) ซึ่งประกอบไปด้วยการควบคุมการเคลื่อนที่ไปข้างหน้า ด้านข้าง การตรวจสอบสภาพการจราจร การตอบสนองต่อสถานการณ์ทางจราจรและการเตรียมพร้อมสำหรับการหลบหลีกของรถยนต์” นอกจากนี้ประเทศฝรั่งเศสยังได้มีการกำหนดแบ่งประเภทรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติออกเป็น 3 ระดับด้วยกัน ได้แก่ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน (Partially automated vehicle) รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับสูง (Highly automated vehicle) และรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับสมบูรณ์ (Fully automated vehicle) ที่อาจเทียบได้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 5⁴⁸ ที่อาจเทียบได้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 4 และ 5 ตามการอธิบายของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์

4.2.2 การกำหนดคำนิยามของผู้ขับขี่

สำหรับการกำหนดคำนิยามของผู้ขับขี่จะปรากฏเฉพาะรายงานของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายร่วมกันระหว่างประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ที่ได้มีข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลในการกำหนดสถานะทางกฎหมายของผู้ที่นั่งประจำตำแหน่งของผู้ขับขี่ว่า “The User-in-Charge ซึ่งหมายถึง บุคคลธรรมดาผู้ที่นั่งอยู่ในรถยนต์ในตำแหน่งของผู้ขับขี่ที่พร้อมจะควบคุมการทำงานของรถยนต์ได้ในขณะที่มีระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติมีส่วนร่วมกับการขับขี่”⁴⁹

⁴⁷ The Law Commissions, Automated Vehicles: Joint Report 2022 35-46 <[https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage11jsxou24uy7q/uploads/2022/01/Automated-vehicles-joint-report-cvr-03-02-22 .pdf](https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage11jsxou24uy7q/uploads/2022/01/Automated-vehicles-joint-report-cvr-03-02-22.pdf)> สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566.

⁴⁸ Highway Code Article R.311-1.

⁴⁹ The Law Commission (n 47) 20-21.

4.2.3 การกำหนดความรับผิดชอบ

(1) รายงานของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายร่วมกันระหว่างประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ ได้เสนอให้มีการกำหนดความคุ้มกันทางกฎหมายให้แก่ The User-in-Charge ในความรับผิดทางแพ่ง อาญา หรือตามกฎหมายจราจร ในขณะที่มีการเปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยมีเงื่อนไขของความคุ้มกันดังกล่าวว่าอาจสิ้นสุดลงหากปรากฏว่า (1) The User-in-Charge ได้ทำการเปลี่ยนแปลง แก้วไข หรือรบกวนการทำงานของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยที่ระบบมิได้ถูกออกแบบมาเพื่อให้เปลี่ยนแปลงหรือแก้ไข หรือ (2) เมื่อระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติมีการแจ้งเตือนโดยมีกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมให้ The User-in-Charge กลับเข้าควบคุม (Transition period) โดย The User-in-Charge ไม่สามารถกลับเข้าควบคุมการทำงานของระบบเมื่อระยะเวลาดังกล่าวสิ้นสุดลง The User-in-Charge ก็อาจมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย (หากมี)⁵⁰

ทั้งนี้ ภายใตรายงานฉบับนี้ได้อธิบายถึงเหตุผลของการกำหนดความคุ้มกันทางกฎหมายให้แก่ The User-in-Charge สรุปได้ 4 ประการ ได้แก่ (1.1) จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมของมนุษย์ในการขับขี่ของคณะกรรมการฯ พบว่า “เมื่อใดก็ตามที่ผู้ขับขี่ละสายตามิได้มีสมาธิจดจ่ออยู่กับการขับขี่บนท้องถนนแล้ว กรณีจะเป็นการยากที่ผู้ขับขี่จะกลับมามีความสามารถในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันท่วงที”⁵¹ (1.2) การกำหนดให้ The User-in-Charge จะต้องรับผิดชอบต่อการทำงานของรถยนต์แม้ว่าตนเองจะมีได้ทำการควบคุมการทำงานของรถยนต์นั้น จะเป็นการทำลายลักษณะเด่นของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่เปิดโอกาสให้ The User-in-Charge สามารถทำกิจกรรมอื่น ๆ ได้ในขณะที่เดินทางบนท้องถนน⁵² (1.3) หากจะกำหนดความรับผิดแก่ The User-in-Charge จะเป็นการสร้างภาระหน้าที่ในการตรวจสอบการทำงานของระบบมากยิ่งขึ้นซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงการลดลงของความต้องการจากเหล่าผู้บริโภคในการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁵³ และ (1.4) การกำหนดความคุ้มกันทางกฎหมายในความรับผิดชอบที่มีการขับขี่รถยนต์นั้นเป็นไปเพื่อความชัดเจนในการกำหนดความรับผิด ทั้งนี้เนื่องจากคณะกรรมการเห็นว่าหากมีการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการใช้รถใช้ถนน The User-in-Charge หรือมนุษย์ก็ควรที่จะต้องรับผิดชอบแต่จะเป็นความรับผิดในบทบัญญัติใหม่ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ (non-dynamic driving)⁵⁴

⁵⁰ เฟิ่งอ้าง 160.

⁵¹ N Kinnear and others, ‘Safe Performance of other activities in conditionally automated vehicles’ (Report prepared for Department of Transport 2020) <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/978409/safe-performance-of-other-activities-in-conditionally-automated-vehicles.pdf > 13-17.

⁵² The Law Commission (n 47) 146-147

⁵³ เฟิ่งอ้าง 146-157.

⁵⁴ เฟิ่งอ้าง.

(2) ประเทศฝรั่งเศส จะมีลักษณะการกำหนดความรับผิดในทำนองเดียวกันกับข้อเสนอของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย เนื่องจากภายใต้มาตรา L.123-1 ได้กำหนดยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติมาตรา L.121-1 (บทบัญญัติที่ว่าด้วยความรับผิดขณะขับขี่) มาใช้บังคับกับความรับผิดที่เกิดขึ้นในขณะที่มีการใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ” โดยมีเงื่อนไขของข้อยกเว้นความรับผิดว่า ผู้ขับขี่จะต้องอยู่ในสถานะและตำแหน่งที่พร้อมสำหรับการตอบสนองต่อการแจ้งเตือนให้กลับเข้าควบคุมรถยนต์ของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ และกำหนดการสิ้นสุดไปของข้อยกเว้นดังกล่าวว่า มาตรา L.121-1 จะมีผลใช้บังคับอีกครั้งหากว่า (1) เมื่อผู้ขับขี่กลับเข้าควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์ด้วยตนเองอีกครั้ง (2) เมื่อผู้ขับขี่มิได้กลับเข้าควบคุมการทำงานของรถยนต์ตามที่ระบบได้แจ้งเตือนภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขในมาตรา L.319-3 และ (3) เมื่อผู้ขับขี่ไม่ได้ปฏิบัติตามคำเตือน คำแนะนำ หรือข้อบ่งชี้ใด ๆ จากหน่วยงานผู้บังคับใช้กฎหมาย หรือตามหลักเกณฑ์ใด ๆ ที่ใช้สำหรับการควบคุมการทำงานของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติดังที่ปรากฏในประมวลฉบับนี้⁵⁵

5. ปัญหาความรับผิดอันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในประเทศไทย

จากการศึกษากฎหมายไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา พบว่ากฎหมายทั้งสองฉบับไม่มีบทบัญญัติที่ว่าด้วยการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้เป็นการเฉพาะ เป็นผลให้ขณะที่ผู้ขับขี่ได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อให้เกิดปัญหาในการพิจารณากำหนดความรับผิดในสองประการด้วยกัน ประการแรก ความรับผิดของผู้ขับขี่อันเกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ และประการที่สอง ความรับผิดอันเกิดจากหน้าที่ในการป้องกันผล

5.1 ความรับผิดของผู้ขับขี่อันเกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ

สำหรับส่วนนี้จะทำการวิเคราะห์ความรับผิดของผู้ขับขี่อันเกิดขึ้นขณะที่รถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติเฉพาะความรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ปรากฏปัญหา 2 ประการ ได้แก่

5.1.1 ปัญหาเรื่องผู้กระทำ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ได้บัญญัติคำนิยามของ “ผู้ขับขี่” ให้หมายความว่า “ผู้ขับรถ” โดยมีได้มีการนิยามคำว่า “ขับ” เอาไว้ แต่เมื่อได้พิจารณาคำนิยามของคำว่า “ขับ” ดังที่ปรากฏในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2544 จะพบได้ว่า หมายถึง “การบังคับให้เคลื่อนไปได้ เช่น ขับเกวียน ขับรถม้า หรือสามารถบังคับเครื่องยนต์ให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปได้ เช่น ขับรถ ขับเรือ” ดังนั้น จึงอาจกล่าวโดยสรุปถึงความหมายของผู้ขับขี่ได้ว่า “ผู้ที่บังคับเครื่องยนต์ให้ยานพาหนะ (รถยนต์) เคลื่อนที่ไปได้” ซึ่งหากนำแนวทางการให้ความหมายลักษณะนี้ไปพิจารณาเปรียบเทียบกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะปรากฏให้เห็นถึงปัญหาความไม่ครอบคลุมของคำนิยามของผู้ขับขี่กับการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติตั้งแต่ระดับที่ 3 ขึ้นไป ทั้งนี้เพราะผู้ขับขี่จะถูกลดทอนบทบาทลงจากเดิมที่มีสถานะเป็นผู้ที่บังคับให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปได้ในฐานะของการเป็นผู้ขับขี่เหลือเพียงแต่หน้าที่ในการเตรียมพร้อมที่จะต้องกลับเข้าควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์เมื่อระบบร้องขอหรือเมื่อผู้ที่นั่งประจำตำแหน่ง

⁵⁵ Highway Code Article L. 123-1.

ของผู้ขับขี่ตรวจพบได้ถึงความผิดปกติของรถยนต์หรือระบบเท่านั้น และในทำนองเดียวกันกับระดับที่ 4 และ 5 ที่ผู้ขับขี่จะมีได้เป็นผู้ทำการบังคับให้รถยนต์เคลื่อนที่ไปได้ หากแต่เป็นระบบที่ทำการบังคับการเคลื่อนที่ของรถยนต์

นอกจากนี้ภายใต้การอธิบายระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในมาตรฐาน j3016 ของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ ที่ได้นำความสามารถของรถยนต์ในแต่ละระดับมาอธิบายเปรียบเทียบและชี้ให้เห็นถึงหน้าที่ของ “มนุษย์ผู้ใช้งาน” (human user) ในแต่ละระดับนั้น⁵⁶ รายงานฉบับนี้เลือกที่จะใช้และให้ความหมายของผู้ที่นั่งประจำตำแหน่งผู้ขับขี่ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 ว่า “ผู้ขับขี่” (driver) เมื่อระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้เปิดใช้งานเท่านั้น แต่เมื่อใดก็ตามที่ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้เริ่มทำงานขึ้น รายงานฉบับนี้กลับเลือกใช้และให้ความหมายของผู้ที่นั่งประจำตำแหน่งผู้ขับขี่ว่า “ผู้ใช้งานที่เตรียมพร้อมต่อการกลับเข้าควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์” (Driving Dynamic task (DDT) fallback-ready user) ยิ่งไปกว่านั้น หากพิจารณาต่อไปในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 4 และ 5 จะปรากฏให้เห็นถึงปัญหาที่เด่นชัดยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เป็นเพราะในระดับ 4 และ 5 เมื่อได้มีการเปิดใช้งานระบบแล้ว ผู้ที่นั่งประจำตำแหน่งผู้ขับขี่จะไม่มีหน้าที่ในการเตรียมพร้อมที่จะต้องกลับเข้าควบคุมการทำงานของรถยนต์ หรือหน้าที่ในการเตรียมพร้อมต่อการตอบสนองต่อความผิดปกติที่เกิดขึ้นจากระบบหรือรถยนต์แต่อย่างใด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเมื่อได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่ว่าจะในระดับที่ 4 หรือ 5 ผู้ที่นั่งประจำตำแหน่งของผู้ขับขี่จะเหลือสถานะเป็นเพียง “ผู้โดยสาร” เท่านั้น เฉกเช่นเดียวกับการเลือกใช้และให้ความหมายของรายงาน j3016 ที่ใช้คำว่า “passenger” ซึ่งปัญหาความไม่ครอบคลุมของคำนิยามดังที่ได้กล่าวไปจะส่งผลต่อการพิจารณากำหนดความรับผิดชอบของผู้ขับขี่อย่างมีนัยสำคัญ เพราะเมื่อกฎหมายได้กำหนดคุณสมบัติของผู้กระทำความผิดเอาไว้ว่าจะต้องเป็น “ผู้ขับขี่” ซึ่งมีความหมายถึงการเป็นผู้ขับรถ ดังนั้นแล้ว แม้บุคคลจะได้นั่งประจำตำแหน่งของผู้ขับขี่แต่เมื่อมิได้ขับรถหรือบังคับให้รถเคลื่อนที่ก็จะทำให้บุคคลนั้นไม่มีคุณสมบัติเป็นผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

5.1.2 ปัญหาเรื่องการกระทำ

5.1.2.1 การกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ใน ระดับ 1 และ 2 ด้วยความสามารถของระบบที่มีเพียงการควบคุมการเคลื่อนที่ไปข้างหน้า และหรือด้านข้างโดยผู้ขับขี่ยังคงรับบทบาทในการควบคุมและบังคับการเคลื่อนที่ของรถยนต์ในส่วนอื่น ๆ ที่ระบบไม่ได้ทำการควบคุม เช่น การเฝ้าระวังการทำงานของระบบ หรือการควบคุมพวงมาลัยในกรณีที่รถยนต์ควบคุมการเคลื่อนที่ได้เฉพาะการเคลื่อนที่ไปข้างหน้า ซึ่งแสดงให้เห็นว่าหน้าที่และบทบาทของผู้ขับขี่ในรถยนต์ระดับที่ 1 และระดับที่ 2 นี้ลดลงไปเพียงเล็กน้อย เปรียบเสมือนระบบเข้ามาช่วยเหลือและให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ขับขี่ในระหว่างที่เปิดใช้งาน ดังนั้น ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร จึงเห็นว่าการจะพิจารณากำหนดความรับผิดชอบก็ยังคงสามารถค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ได้ผ่านบทบาทในการบังคับการเคลื่อนที่ของรถยนต์ในส่วนที่เหลืออยู่ เช่นเดียวกันกับที่ได้ยกตัวอย่างเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในมลรัฐแอริโซนาในหัวข้อที่ 2.3 ที่ท้ายที่สุดแล้ว พนักงานอัยการก็ยังคงเห็นว่าความรับผิดชอบที่จะตกอยู่แก่ผู้ขับขี่ จึงได้มีคำสั่งฟ้องผู้ขับขี่ในข้อหาทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายด้วยความประมาทอย่างร้ายแรง (ทั้งนี้

⁵⁶ SAE International (n 5) 28.

เหตุการณ์ดังกล่าวมีการละเมิดต่อกฎหมายจราจรโดยการฝ่าฝืนไฟแดงเกิดขึ้นด้วย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าความรับผิดชอบซึ่งเกิดจากการละเมิดต่อกฎหมายจราจรโดยการฝ่าไฟแดงก็ยังคงตกอยู่กับตัวผู้ขับขี่เช่นกัน แม้ในรายงานข่าวจะมีได้กล่าวถึงไว้ก็ตาม)

5.1.2.2 การกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ ในระดับ 3 จะมีความแตกต่างกับในระดับที่ 1 และ 2 เนื่องด้วยเมื่อได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว ระบบจะทำการควบคุมการเคลื่อนที่ทั้งด้านหน้าและด้านข้างพร้อม ๆ กัน โดยผู้ขับขี่จะรับบทบาทและหน้าที่เพียงการเตรียมพร้อมต่อการกลับเข้าควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์เมื่อระบบแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่กลับเข้าควบคุมหรือเมื่อผู้ขับขี่ตรวจพบถึงความผิดปกติเท่านั้น ซึ่งแน่นอนว่า เมื่อใดก็ตามที่ผู้ขับขี่กลับเข้าควบคุมการทำงานของรถยนต์ทั้งสองระดับดังกล่าวความรับผิดชอบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้นก็จะถูกพิจารณาต่อตัวผู้ขับขี่เนื่องจากจะสามารถค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ได้เสมือนสถานการณ์ทั่วไป แต่อย่างไรก็ดี หากพิจารณาในประเด็นความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ เช่น กรณีมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ที่บัญญัติห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร⁵⁷ โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวน่าอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน⁵⁸ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าในระหว่างที่ผู้ขับขี่ได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติอยู่และระบบได้ทำการบังคับและควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์ในลักษณะของการขับรถตามหลังรถคันอื่นด้วยความเร็วในระยะกระชั้นชิด⁵⁹ ขับในความเร็วดำแต่อยู่ในช่องจราจรขวาสุดในลักษณะของการกีดขวางการจราจร ความรับผิดชอบต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เกิดขึ้นจากการบังคับให้รถยนต์เคลื่อนที่โดยการทำงานของระบบฯ ทั้งสิ้น โดยที่ผู้ขับขี่มิได้มีการกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกายหรือมีส่วนร่วมในการบังคับให้รถยนต์เคลื่อนที่ไปในลักษณะของการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่อาจค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ในลักษณะของการเคลื่อนไหวร่างกายขณะที่เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้

แต่ทั้งนี้ กรณีก็อาจจะมีข้อพิจารณาต่อปัญหาที่ไม่สามารถค้นหาการกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกายแล้วเหตุใดผู้ที่นั่งประจำตำแหน่งผู้ขับขี่ไม่ทำการแทรกแซงโดยการกลับเข้าควบคุมมิให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบังคับรถยนต์ให้เคลื่อนที่ในลักษณะที่เป็นการละเมิดต่อกฎหมายจราจร เนื่องจากความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 เพียงแต่ลดทอนบทบาทของผู้ขับขี่ลงให้เหลือแต่เพียงการเตรียมพร้อมกลับเข้าควบคุมเมื่อระบบร้องขอหรือเมื่อตนเองได้ตรวจพบถึงความผิดปกติ เช่น การเบี่ยงช่องจราจรออกจากช่องขวาสุดมิให้กีดขวางการจราจร หรือการลดความเร็วมิให้เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือการบังคับมิให้รถยนต์ขับทับเส้นแบ่งช่องจราจร ประเด็นปัญหาเหล่านี้หากจะนำพฤติการณ์การ “ไม่กระทำหรือไม่เข้าแทรกแซง” มาพิจารณา ก็จำเป็นต้องพิจารณาในประเด็นความรับผิดชอบอันเกิดจากการ “ไม่กระทำ” ใน 2 กรณี ดังนี้

กรณีแรก งตเว้นกระทำการ ปรากฏในกลุ่มความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตราย เช่น กรณีมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวน่าอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ หรือมาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษ สำหรับบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็น

⁵⁷ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (3).

⁵⁸ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4).

⁵⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 884/2549.

ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย ถือเป็นบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่เพื่อป้องกันผลให้แก่บุคคลเอาไว้ ทั้งนี้ เพราะการบัญญัติความรับผิด มีลักษณะของการกำหนดให้การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีความเป็นไปได้ที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายแก่บุคคลอื่นไว้เป็นความผิด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายขึ้น⁶⁰ ดังนั้น ด้วยวัตถุประสงค์และลักษณะการบัญญัติ จึงอาจกล่าวได้ว่าผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติที่เป็นการก่ออันตรายก็จะมีผลความรับผิดซึ่งเป็นความรับผิดอันเกิดจากการดเว้นหน้าที่เพื่อป้องกันผล ด้วยเหตุนี้ แม้การใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 จะไม่สามารถค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ในลักษณะของการเคลื่อนไหวร่างกายได้ แต่ในบทบัญญัติที่เป็นการก่ออันตราย ก็ยังอาจค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ได้ผ่านการ “ไม่กระทำหรือไม่เข้าแทรกแซงการทำงาน” ซึ่งถือเป็นกรณีของผู้ขับขี่ซึ่งดเว้นหน้าที่อันจำต้องทำเพื่อป้องกันผล

กรณีที่สอง ละเว้นกระทำการ ปรากฏในกลุ่มความผิดต่อกฎระเบียบ เช่น กรณีตามมาตรา 22 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด หรือกรณีตามมาตรา 36 ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะ “ต้องให้ไฟสัญญาณเลี้ยว” บทบัญญัติลักษณะนี้เห็นว่ายังคงสามารถปรับใช้กับกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 ได้ เนื่องจากเป็นกรณีที่กฎหมายกำหนด “หน้าที่” หรือบังคับให้ผู้ขับขี่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเอาไว้โดยเฉพาะเจาะจง ซึ่งในกรณีตามมาตรา 22 คือ หน้าที่ในการหยุดเมื่อสัญญาณจราจรไฟเป็นสีแดง หรือกรณีตามมาตรา 36 คือ หน้าที่ในการให้สัญญาณไฟเลี้ยว แต่ผู้ขับขี่ “ละเว้นการที่กฎหมายบังคับให้กระทำ”⁶¹ โดยการไม่หยุดหรือการไม่ให้สัญญาณเลี้ยวรถเมื่อต้องการจะเลี้ยว เป็นต้น

จากที่กล่าวมาข้างต้น แม้กฎหมายปัจจุบันจะยังสามารถปรับใช้เพื่อพิจารณากำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 ได้ ผ่านการพิจารณาค้นหาการกระทำจาก “การไม่กระทำ” ไม่ว่าจะเป็นการงดเว้นกระทำการหรือละเว้นกระทำการ แต่ผู้เขียนขอตั้งข้อสังเกตไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายเช่นนี้อาจมีความไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องต่อความสามารถที่เป็นจุดเด่นของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ผู้ขับขี่ไม่ต้องควบคุมการทำงานของระบบและอาจจะทิ้งความสนใจจากท้องถนนได้ แต่กฎหมายกลับยังคงเรียกร้องให้ผู้ขับขี่ต้องตื่นตัวตลอดเวลาและคอยสังเกตว่าขณะที่เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว ระบบจะมีการขับเคลื่อนในลักษณะที่เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายจราจรหรือไม่ ซึ่งนอกจากจะขัดแย้งกับลักษณะเด่นของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว ยังอาจก่อให้เกิดความสับสนต่อหน้าที่และความสามารถในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอีกด้วย เนื่องจาก “ความเป็นไปได้ในการป้องกัน” เป็นหนึ่งในข้อพิจารณาสำคัญในการพิจารณากำหนดความรับผิดจากการไม่กระทำ

5.1.2.3 การกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ ในระดับ 4 และ 5 สำหรับกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับ 4 และ 5 หากได้พิจารณาคุณสมบัติตามรายงาน j3016 เมื่อใดก็ตามที่ผู้ขับขี่ได้เปิดใช้งานระบบ บทบาทของผู้ขับขี่ในการบังคับให้รถยนต์เคลื่อนที่จะหมดสิ้นไป โดยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติจะเข้ามาทำหน้าที่ในการควบคุมและบังคับให้รถยนต์เคลื่อนที่โดยสมบูรณ์ และผู้ขับขี่จะเปลี่ยนสถานะเป็น “ผู้โดยสาร” นั่นจึงเท่ากับว่าขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติผู้ขับขี่จะ “ไม่มีการกระทำ” ในการบังคับรถยนต์ให้เคลื่อนที่ไปได้หลงเหลืออยู่เลย จึงไม่อาจค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ใน

⁶⁰ ภพพร พายทอง (เชิงอรรถ 28) 57-58.

⁶¹ หยุด แสงอุทัย, *กฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 19, สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2547) 55.

ขณะที่เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ และหากจะกล่าวถึงข้อพิจารณาเช่นเดียวกันกับกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 ที่นำพฤติการณ์การไม่แทรกแซงการทำงานของระบบมาเป็นข้อพิจารณาในเรื่องของการกระทำ เห็นว่า กรณีจะแตกต่างจากกรณีของระดับที่ 3 เนื่องจาก กรณีของระดับที่ 3 แม้จะได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว แต่ผู้ขับขี่ก็ยังคงหลงเหลือบทบาทและหน้าที่บางประการที่สามารถนำมาเป็นข้อพิจารณาในการค้นหาการกระทำจากการ “ไม่กระทำ” ได้ แต่ในทางตรงกันข้าม กรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 4 และ 5 ที่ผู้ขับขี่จะไม่หลงเหลือบทบาทและหน้าที่ที่สามารถนำมาพิจารณาค้นหาการกระทำจากการ “ไม่กระทำ” ได้เลย

จากที่กล่าวไปข้างต้น จึงเห็นได้ว่าปัญหาการปรับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบันจะปรากฏให้เห็นจากการไม่สามารถค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 4 และ 5 ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรดังที่ปรากฏในปัจจุบันที่หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เจ้าพนักงานจราจรจะออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับ หรือหากไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็อาจส่งใบสั่งไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ เพื่อให้ชำระค่าปรับ⁶² ซึ่งหากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรปรากฏตัวผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ การออกใบสั่งแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไปชำระค่าปรับก็จะเป็นการบังคับใช้กฎหมายต่อตัวผู้ที่มีได้มี “การกระทำ” อันมีลักษณะเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย หรือหากเป็นกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ การส่งใบสั่งไปให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ก็จะเป็นการขัดกับหลักความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของบุคคลอื่น (vicarious liability) ด้วยเช่นกัน เพราะเมื่อการกระทำที่มีลักษณะเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายมิใช่การกระทำของบุคคลหากแต่เป็นการกระทำของระบบฯ ซึ่งถูกออกแบบและพัฒนาขึ้นโดยผู้ประกอบการ และถึงแม้ว่ามาตรา 140/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ จะได้กำหนดให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดตามที่ระบุในใบสั่ง โดยกำหนดเงื่อนไขการพิสูจน์เพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดโดยการแสดงพยานหลักฐานให้พนักงานสอบสวนเชื่อว่าตนเองมิได้เป็นผู้ขับขี่ ก็อาจจะก่อให้เกิดข้อพิจารณาต่อการพิสูจน์เพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามว่า รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับใดที่จะสามารถแสดงต่อพนักงานสอบสวนจนเชื่อว่า “ตนมิใช่ผู้ขับขี่”

กล่าวโดยสรุป ผู้เขียนจึงเห็นว่า กระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรในลักษณะข้างต้นไม่ครอบคลุมและไม่เพียงพอต่อบริบทของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 และ 5 ซึ่งจะได้นำเสนอแนวทางการกำหนดความรับผิดต่อไป

5.2 ความรับผิดของผู้ขับขี่อันเกิดจากหน้าที่ในการป้องกันผล

สำหรับส่วนนี้ จะทำการวิเคราะห์ความรับผิดของผู้ขับขี่ตามประมวลกฎหมายอาญาผ่านการพิจารณาหน้าที่ในการป้องกันผล แบ่งพิจารณาได้ ดังนี้

5.2.1 หน้าที่ในการดูแลหรือระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลร้ายต่อบุคคลอื่น สำหรับหน้าที่ประการนี้เห็นว่า เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 6 กำหนดห้ามมิให้บุคคลนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงหรืออาจก่ออันตรายมาใช้ในทางเดินรถ ดังนั้นในการนำรถยนต์ขับเคลื่อนออกใช้งาน “ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ” ก็จำเป็นต้องมีความปลอดภัยไม่มีลักษณะอันอาจก่ออันตรายในการใช้ทางเดินรถด้วย โดยหากผู้นำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจก่อให้เกิดอันตราย เช่น ไม่ทำการอัปเดตซอฟต์แวร์หรือระบบปฏิบัติการของรถยนต์ (ทั้งนี้ ต้องพิจารณา

⁶² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140.

ความสำคัญของการอัปเดตซอฟต์แวร์แต่ละครั้งประกอบด้วย) นอกจากจะมีความรับผิดชอบตามมาตรา 6 แล้ว ในกรณีที่มีผลเกิดขึ้นต่อชีวิตร่างกายของบุคคลอื่น ผู้นำรถยนต์ออกใช้งานก็จะมีผลตามประมวลกฎหมายอาญาด้วย ซึ่งเป็นความรับผิดชอบอันเกิดจากหน้าที่ในการป้องกันผล แต่ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นต่อไปว่าด้วยความซับซ้อนของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติกฎหมายจึงควรกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ที่ประสงค์จะนำรถยนต์ออกใช้งานอย่างชัดเจน

5.2.2 หน้าที่แทรกแซงการทำงานของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลร้ายต่อบุคคลอื่น แบ่งพิจารณาเป็น 2 กรณี ได้แก่

กรณีแรก รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 กรณีปัญหานี้สามารถพิจารณาได้ผ่าน “หน้าที่อันเกิดจากการกระทำครั้งก่อน ๆ ของตน” ทั้งนี้ ด้วยเหตุผลสองประการด้วยกัน ประการแรก ลักษณะและสภาพของรถยนต์เป็นทรัพย์สินอันตราย การที่ผู้ขับขี่ใช้หรือครอบครองรถยนต์เพื่อประโยชน์ของตนเองเป็นพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยต่อสาธารณชนตลอดเวลาที่ใช้งาน และประการที่สอง การที่บุคคลจะมีหน้าที่ในการป้องกันผลที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำครั้งก่อน ๆ ของตนนั้นเป็นเพราะการกระทำครั้งก่อน ๆ น่าจะก่อให้เกิดอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น ด้วยเหตุผลทั้งสองประการ จึงเห็นว่า แม้ปัจจุบันจะยังไม่มีความหมายกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการเปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้ว่าเป็นความผิด แต่การเปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ทำการบังคับการเคลื่อนที่ของรถยนต์ซึ่งโดยสภาพมีลักษณะเป็นทรัพย์สินอันตรายนั้น การใช้งานมีความเป็นไปได้ว่าจะก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยหรืออันตรายต่อสาธารณชนด้วยเหตุนี้ผู้ขับขี่จึงต้องมีหน้าที่ต้องป้องกันมิให้เกิดผลร้ายต่อบุคคลอื่นไม่ว่าจะต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน โดยการเฝ้าระวังการทำงานของระบบฯ การเตรียมพร้อมและการมีสติต่อการกลับเข้าแทรกแซงการทำงาน ทั้งนี้ จากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาที่มีประเด็นในเรื่องนี้ พบคำพิพากษาที่น่าสนใจอย่างน้อย 2 คำพิพากษา คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1909/2516 จำเลยขับรถบรรทุกทุกเสาไฟฟ้าทำให้เสาตกลงมาขวางถนน จนกระทั่งค่าแล้วจำเลยก็ไม่ได้จัดให้มีไม้มโหรีหรือเครื่องสัญญาณอย่างอื่น เป็นเหตุให้รถที่แล่นมาชนเสามีคนตายและบาดเจ็บ ถือได้ว่าจำเลยกระทำโดยประมาทและผลเสียหายเกิดขึ้นจากการที่จำเลยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นได้แต่หากกระทำไม่ และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2210/2544 จุดที่จำเลยจอดรถและเกิดเหตุชนกันอยู่ในไหล่ทางด้านซ้ายของถนนในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจรแล้วก็ตาม แต่การที่จำเลยจอดรถในเวลามืดค่ำโดยไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างเพื่อเป็นสัญญาณให้ผู้ขับขี่มองเห็นรถที่จอดอยู่ จนเป็นเหตุให้ผู้ตายขับรถจักรยานยนต์พุ่งเข้าชนท้ายรถคันที่จำเลยจอดทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตายเป็นผลโดยตรงที่เกิดจากความประมาทของจำเลยที่งดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้น

จากคำพิพากษาศาลฎีกาทั้งสอง จะเห็นได้ว่าการกระทำครั้งแรกของผู้ขับขี่ไม่ว่าจะเป็นการทำให้เสาตกลงมาขวางถนน หรือการจอดรถในไหล่ทางด้านซ้ายของถนนในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร ล้วนแล้วแต่ไม่มีความหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด หากแต่การกระทำทั้งสองนั้นมีลักษณะอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยหรืออันตรายแก่บุคคลอื่นได้ ซึ่งศาลก็ได้นำพฤติการณ์ดังกล่าว มากำหนดเป็นหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ในการที่จะต้องจัดให้มีมาตรการในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดแก่บุคคลอื่น เฉกเช่นเดียวกับกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อผู้ขับขี่ได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว ผู้ขับขี่ก็ควรที่จะต้องมีความหน้าที่ในการเตรียมพร้อมกลับเข้าแทรกแซงการทำงานของระบบฯ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นเช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ดีแม้จะสามารถนำหลักในเรื่องของการงดเว้นกระทำการมาพิจารณาปรับใช้กับความรับผิดของผู้ขับขี่โดยอาศัยการมีหน้าที่ในการป้องกันผลจากการกระทำครั้งก่อน ๆ ของตนได้ แต่ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่าเมื่อความรับผิดอันเกิดจากการไม่กระทำเป็นข้อยกเว้นของหลักการกระทำโดยทั่วไป ด้วยเหตุนี้ในการพิจารณากำหนดความรับผิดจึงจำต้องพิจารณา “ความเป็นไปได้ในการป้องกัน” ประกอบด้วย ซึ่งได้แก่ 1) การรู้ข้อเท็จจริงและผลที่อาจเกิดขึ้นจากการงดเว้น และ 2) ความสามารถในการป้องกัน ดังนั้น การจะกำหนดความรับผิดแก่บุคคลโดยอาศัยเหตุที่บุคคลนั้นมีหน้าที่ในการป้องกันผล ข้อเท็จจริงในเรื่องของ “หน้าที่” จึงต้องถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบได้ถึงหน้าที่ของตนและปฏิบัติตนได้อย่างถูกต้องตามสถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อหน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีที่มีความซับซ้อนที่ทำให้ผู้ขับขี่อาจไม่สามารถคาดเดาหรือเตรียมพร้อมต่อสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรณีที่สอง รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 และ 5 เนื่องจากความสามารถของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่สามารถเข้าแทนที่ผู้ขับขี่ได้โดยสมบูรณ์ จึงไม่อาจพิจารณานำหน้าที่ที่หลงเหลืออยู่ของผู้ขับขี่มากำหนดเป็นหน้าที่ในการป้องกันผลเช่นอย่างกรณีของระดับที่ 3 ได้ ซึ่งก่อให้เกิดเป็นประเด็นปัญหาในการพิจารณาและค้นหาตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดอย่างมีนัยสำคัญ เพราะเมื่อไม่สามารถค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ได้ จึงไม่อาจที่จะกำหนดความรับผิดแก่ผู้ขับขี่ได้เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ปัญหาการไม่สามารถค้นหาการกระทำที่จะนำไปสู่ปัญหาการไม่อาจกำหนดความรับผิดแก่ผู้ขับขี่ได้ข้างต้นนั้น อาจนำมาซึ่งข้อพิจารณาที่ว่า กรณีจะสามารถค้นหาการกระทำโดยอาศัยความเกี่ยวพันในแง่ของการนำออกใช้ซึ่งรถยนต์เพื่อกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ขับขี่ได้หรือไม่ ข้อพิจารณานี้อาจพิจารณาได้ผ่านแนวคิดเรื่องละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย เนื่องจากแนวคิดนี้ได้อธิบายว่า “ผู้ใช้งานรถยนต์ (ขับเคลื่อนอัตโนมัติ) ซึ่งโดยสภาพเป็นทรัพย์สินอันตรายเป็นต้นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยต่อสาธารณชนตลอดเวลาที่ใช้งาน ดังนั้น ผู้ใช้งานทรัพย์สินอันตรายจึงต้องมีหน้าที่ในการระมัดระวัง และควบคุมป้องกันทรัพย์สินมิให้ไปก่ออันตรายต่อบุคคลอื่นและหากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ใช้งานย่อมต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย” ซึ่งการจะนำแนวคิดนี้มาพิจารณากำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ใช้งานโดยอาศัยความเกี่ยวพันเฉพาะเพียงแค่การ “นำออกใช้งาน” นั้น ผู้เขียนไม่เห็นพ้องด้วย ด้วยเหตุผล 2 ประการ ประการที่หนึ่ง เหตุผลเบื้องหลังของหลักละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตรายที่กำหนดให้ผู้ใช้งานทรัพย์สินอันตรายจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะ “ผู้ใช้งานทรัพย์สินอันตรายอยู่ในฐานะที่อาจคาดหมายได้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ยิ่งกว่าสาธารณชนที่มีได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้งานดังกล่าว และสามารถใช้ความระมัดระวังและป้องกันมิให้ทรัพย์สินไปก่อให้เกิดอันตรายต่อสาธารณชนได้” ซึ่งเหตุผลเบื้องหลังนี้ใช้หลัก “ความคาดหมายได้” และ “สามารถใช้ความระมัดระวังได้” มาเป็นเหตุผลในการกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ใช้งาน เหตุผลทั้งสองนี้เมื่อได้นำมาพิจารณากับบริบทของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะพบว่าผู้ใช้งานจะ “ไม่อาจคาดหมายได้” และ “ไม่สามารถใช้ความระมัดระวัง” มิให้เกิดอันตรายจากการขับขี่ (ทั้งนี้เฉพาะบริบทที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่) เนื่องจากผู้ที่ทำการบังคับให้รถยนต์เคลื่อนที่ไปได้อันจะอยู่ในฐานะที่จะคาดหมายและใช้ความระมัดระวังได้นั้นคือระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติทำให้ผู้ใช้งานแต่อย่างใด ประการที่สอง การกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 หรือ 5 โดยอาศัยการกระทำจากการ “เปิดใช้งาน” จะเป็นการทำลายลักษณะเด่นของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและอาจส่งผลกระทบต่อปัจจัยในแง่ของการตัดสินใจเลือกใช้งานของผู้บริโภค และจะนำไปสู่การยับยั้งการพัฒนาทางเทคโนโลยีในท้ายที่สุด

ด้วยเหตุนี้ ในกรณีความรับผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในส่วนความรับผิดอันเกิดจากหน้าที่ในการป้องกันผล สำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 และ 5 จะเกิดเป็นประเด็นปัญหาว่าบุคคลใดควรเป็นผู้ที่จะต้องมีความรับผิดใน กรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นและหากจะกำหนดให้ผู้ใช้งานเป็นผู้รับผิดชอบจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ก็อาจส่งผลโดยตรงต่อการตัดสินใจเลือกใช้งานของผู้บริโภคและส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงการพัฒนาทางเทคโนโลยีอย่างมีนัยสำคัญ

6. แนวทางการกำหนดความรับผิดและโทษ

6.1 การกำหนดค่านิยามให้แก่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและผู้ขับขี่ ผู้เขียนเสนอว่า รถยนต์ที่ควรจะถูกจัดว่าเป็นรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้นั้นควรเริ่มพิจารณาตั้งแต่ระดับที่ 3 ขึ้นไป เนื่องจากเมื่อได้มีการเปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว ผู้ขับขี่จะถูกลดบทบาทและหน้าที่ในการบังคับและควบคุมการเคลื่อนที่ของรถยนต์ลงเหลือแต่เพียงหน้าที่ในการแทรกแซงการทำงานของระบบ ซึ่งในระหว่างที่มีการเปิดใช้งานระบบฯ ผู้ขับขี่มีได้อยู่ในฐานะและมีผู้ใช้บังคับให้รถยนต์เคลื่อนที่อย่างแท้จริง ประกอบกับทุกประเทศไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเยอรมนี คำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายของประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ และประเทศฝรั่งเศสก็ล้วนแล้วแต่ก็ได้กำหนดค่านิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเริ่มตั้งแต่ระดับที่ 3 เช่นกัน

ในส่วนค่านิยามของผู้ขับขี่ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ว่าจะต้องมีสถานะเป็นผู้ขับขี่เท่านั้น ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดค่านิยามของผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเอาไว้ โดยคำนึงถึงบทบาทที่ลดลงเมื่อได้มีการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยกำหนดให้ “ผู้ขับขี่” หมายถึง “ผู้ซึ่งเปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่ว่าจะมีการควบคุมรถยนต์ด้วยหรือไม่ก็ตาม” ประกอบกับจากการศึกษาแนวทางการกำหนดค่านิยามในต่างประเทศ ส่วนใหญ่ได้มีการกำหนดให้ค่านิยามของผู้ขับขี่โดยคำนึงถึงบทบาทที่ลดลง และเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

6.2 การกำหนดความคุ้มกันทางกฎหมายในลักษณะข้อยกเว้นความรับผิดให้แก่ผู้ขับ สำหรับประเด็นนี้เมื่อ “การกระทำ” เป็นสาระสำคัญในการพิจารณากำหนดความรับผิด และเมื่อการกระทำที่มีลักษณะเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย เป็นการกระทำของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกพัฒนาขึ้นจากผู้ประกอบการ ดังนั้น กฎหมายจึงควรถูกตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อข่มขู่ยับยั้งให้ผู้ประกอบการผลิตและออกแบบระบบให้ได้มาตรฐานมากเสียยิ่งไปกว่าการกำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบในความรับผิดอย่างไร ๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งตนมิได้มีการกระทำ และนอกจากนี้ในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 ที่ได้วิเคราะห์ไปตอนต้นว่า แม้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันจะยังคงเพียงพอที่จะปรับใช้สำหรับการวินิจัยความรับผิดให้แก่ผู้ขับขี่ผ่านการค้นหาการกระทำจากการ “ไม่กระทำ” แต่การพิจารณากำหนดความรับผิดจากการไม่กระทำนั้นเป็นข้อยกเว้นของหลักการกระทำโดยทั่วไป ที่ “หน้าที่” จะต้องถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนโดยคำนึงถึง “ความเป็นไปได้ในการป้องกัน”

ซึ่งจากการศึกษารายงานการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมของมนุษย์ในการขับขี่ที่รายงานคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายของประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ได้นำเสนอว่า “เมื่อใดก็ตามที่ผู้ขับขี่ละสายตามิได้มีสมาธิจดจ่ออยู่กับการขับขี่บนท้องถนนแล้ว กรณีจะเป็นการยากที่ผู้ขับขี่จะกลับมามีความสามารถในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันท่วงที”⁶³ ผลวิจัยดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า เมื่อเปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้ว “ความสามารถในการป้องกัน” ซึ่งเป็นหนึ่งในข้อพิจารณาของความเป็นไปได้ในการป้องกันของผู้ขับขี่จะถูกลดทอนลงต่ำกว่าการใช้งานรถยนต์โดยปกติทั่วไป เพราะเมื่อผู้ขับขี่ได้เปิดใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้วโดยสภาพความเป็นมนุษย์ย่อมไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ขับขี่อาจที่จะให้ความสนใจหรือให้ความสำคัญกับสิ่งเร้าอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการใช้งานโทรศัพท์ การสนทนากับผู้โดยสารอื่น หรือการละสายตาไปจากท้องถนน หากยังคงยึดถือและปรับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันโดยเรียกร้องให้ผู้ขับขี่ต้องตื่นตัว คอยสังเกต และเตรียมพร้อมกลับแทรกแซงหรือกลับเข้าควบคุมการทำงานตลอดเวลาที่เปิดใช้งานระบบ ก็อาจเป็นการเรียกร้องที่ขัดกับสภาพและความสามารถในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับขี่

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงเสนอว่าการพิจารณากำหนดความรับผิดชอบตามแนวทางของคำแนะนำคณะกรรมการพัฒนากฎหมายของประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ และประเทศฝรั่งเศส โดยการกำหนดควมรับผิดชอบตามกฎหมายที่อาจเกิดมีขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ และกำหนดเงื่อนไขการสิ้นไปของข้อยกเว้นดังกล่าวผ่านการกำหนดหน้าที่ที่ชัดเจนโดยการรวบรวมหน้าที่ต่าง ๆ ในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่มีจำนวนมากและที่ผู้ขับขี่อาจมีประสิทธิภาพในการเข้าป้องกันน้อยลง รวมเหลืออยู่เพียงหน้าที่ประการเดียวคือ “การเตรียมพร้อมกลับเข้าแทรกแซงการทำงานของรถยนต์เมื่อระบบร้องขอ” ย่อมเป็นประโยชน์และได้สัดส่วนต่อความสามารถและประสิทธิภาพในการเข้าป้องกันที่ลดลงของผู้ขับขี่หนึ่ง เมื่อการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติประกอบไปด้วยการใช้งานใน 3 ช่วงเวลาด้วยกัน ได้แก่ ช่วงก่อนใช้งาน ช่วงขณะใช้งาน และช่วงหลังจากใช้งาน หากกำหนดให้ยกเว้นความรับผิดชอบใช้งานไปแล้วกฎหมายควรจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการคุ้มครองผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน ผ่านการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ที่ชัดเจนและมีรายละเอียดมากกว่าการใช้งานรถยนต์ทั่วไปทั้งในช่วงก่อนใช้งานและช่วงหลังจากใช้งานไม่ว่าจะเป็นการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ในการบำรุงรักษาและอัปเดตซอฟต์แวร์ การกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามคู่มือการใช้งานและข้อควรระวังที่ถูกจัดทำขึ้นโดยผู้ประกอบการอย่างเคร่งครัด การกำหนดหน้าที่ในการนำรถยนต์เข้าตรวจสอบสภาพตามระยะเวลาหรือตามระยะทางที่กฎหมายกำหนด การกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ทำการแก้ไข ดัดแปลงชิ้นส่วนอย่างใด ๆ ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และรวมถึงการกำหนดหน้าที่ให้ผู้ประกอบการในการที่จะต้องผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติให้ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย และสามารถปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้อย่างครบถ้วน เป็นต้น

⁶³ N Kinnear and others (n 51) 13-17.

7. บทสรุป

จากการศึกษาปัญหาความรับผิดของผู้ขับขี่อันเกิดจากการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติตามกฎหมายของประเทศไทย พบว่าการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 1 2 หรือ 3 ยังคงสามารถปรับใช้กฎหมายที่มีอยู่เพื่อค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ได้ แต่ทั้งนี้ ในกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 อาจมีข้อพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามกฎหมายที่ลดลงของผู้ขับขี่ที่ความเป็นไปได้ในการป้องกันเป็นสาระสำคัญในการพิจารณากำหนดความรับผิดจากการไม่กระทำ ในทางตรงกันข้าม รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 และ 5 จะปรากฏให้เห็นถึงปัญหาอย่างชัดเจนที่ไม่อาจค้นหาการกระทำของผู้ขับขี่ไม่ว่าจากทั้งการกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกายและการกระทำโดยไม่เคลื่อนไหวร่างกาย

ทั้งนี้ เมื่อได้ศึกษาต่อไปในกฎหมายของต่างประเทศ พบแนวทางการกำหนดความรับผิดที่แตกต่างกันออกไป โดยกลุ่มประเทศแรก ได้แก่ มลรัฐแอริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศเยอรมนี มุ่งกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ขับขี่ผ่านการเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายที่มีอยู่ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดค่านิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและค่านิยามของผู้ขับขี่ การกำหนดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ การกำหนดตัวผู้ต้องรับผิดจากความรับผิดอันเกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ และกลุ่มที่สอง ได้แก่ รายงานคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายร่วมกันระหว่างประเทศอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์และประเทศฝรั่งเศสที่ได้กำหนดความคุ้มกันทางกฎหมายในลักษณะของช้อยกเว้นความรับผิดอันเกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติ พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขความสิ้นไปของความคุ้มกันดังกล่าวผ่านการกำหนดหน้าที่บางประการ

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอต่อแนวทางการกำหนดความรับผิดว่า ควรที่จะกำหนดยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายที่อาจเกิดขึ้นขณะรถยนต์เคลื่อนที่โดยอัตโนมัติให้แก่ผู้ขับขี่ และกำหนดเงื่อนไขการสิ้นไปของช้อยกเว้นดังกล่าวประกอบด้วย เนื่องจากจะมีความเหมาะสมและสอดคล้องต่อหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของตนเอง อีกทั้งยังส่งผลต่อความต้องการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของผู้บริโภค อนึ่ง เมื่อการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติประกอบไปด้วยการใช้งานใน 3 ช่วงเวลาด้วยกัน ได้แก่ ช่วงก่อนใช้งาน ช่วงขณะใช้งาน และช่วงหลังจากใช้งาน หากกำหนดให้ยกเว้นความรับผิดขณะใช้งานไปแล้ว กฎหมายจึงควรจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการคุ้มครองผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน ผ่านการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ที่ชัดเจนและมีรายละเอียดมากกว่าการใช้งานรถยนต์ทั่วไปทั้งในช่วงก่อนใช้งานและช่วงหลังจากใช้งาน เช่น การกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ขับขี่ในการบำรุงรักษา และอัปเดตซอฟต์แวร์ การกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามคู่มือการใช้งานและข้อควรระวังที่ถูกจัดทำขึ้นโดยผู้ประกอบการอย่างเคร่งครัด การกำหนดหน้าที่ในการนำรถยนต์เข้าตรวจสภาพตามระยะเวลาหรือตามระยะทางที่กฎหมายกำหนด หรือการกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ทำการแก้ไขดัดแปลงชิ้นส่วนอย่างใด ๆ ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นต้น

บรรณานุกรม

หนังสือ

ภาษาไทย

- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 10, พลสยาม พรินตติ้ง (ประเทศไทย) 2551).
- คณิต ณ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 7, วิญญูชน 2563).
- จิตติ ดิงศภัทย์, *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 11, การพิมพ์เพชรรุ่ง 2555).
- ณรงค์ ใจหาญ, *กฎหมายอาญา ว่าด้วยโทษและวิธีการเพื่อความปลอดภัย* (วิญญูชน 2543)
- ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ์, *การกระทำและการไม่กระทำในกฎหมายอาญา* (โครงการวิจัยเสริมหลักสูตร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2528)
- , *คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาคทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 10, วิญญูชน 2551)
- หยุด แสงอุทัย, *กฎหมายอาญา ภาค 1* (พิมพ์ครั้งที่ 19, สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2547)

ภาษาต่างประเทศ

- John M. Scheb and John M. Scheb ii, *Criminal law and Procedure* (7th edn, Cengage Learning, 2011)
- Andrew Ashworth, *Principles of criminal law* (5th edn, Oxford University Press, 2006)

บทความ

- คัมภีร์ แก้วเจริญ, ‘ละเมิดเนื่องจากทรัพย์อันตราย’ (2526) 12 วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

วิทยานิพนธ์

- ณัฐชนน อักษรารัตนานนท์, ‘ความรับผิดชอบอาญาเกี่ยวกับระบบปัญญาประดิษฐ์ ศึกษากรณีเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยระบบปัญญาประดิษฐ์’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2565)
- สมพจน์ คำแก้ว, ‘มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา 2556)
- สุรสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์, ‘ผลของการกระทำในทางอาญา : ศึกษาเฉพาะกรณีผลที่เป็นการก่อ อันตราย’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2536)
- ภพพร พายทอง, ‘การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีลักษณะเป็นการละเว้นหรือเป็นการงดเว้นหน้าที่เพื่อป้องกันผล’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2554)
- ชัยวัฒน์ อนุกุลวุฒิพงศ์, ‘การกระทำโดยงดเว้น : ศึกษาเฉพาะขอบเขตการกำหนดความรับผิดชอบจากการกระทำครั้งก่อน ๆ ของตน’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2561)
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, ‘ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2529)

รายงานการวิจัย

ภาษาไทย

ประสิทธิ์ โหมวิไลกุล และคณะ, ‘การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ’ (พิมพ์ครั้งที่ 1, โรงพิมพ์เลขาธิการคณะรัฐมนตรี 2550)

ภาษาต่างประเทศ

N Kinnear and others, ‘Safe Performance of other activities in conditionally automated vehicles’ (Report prepared for Department of Transport 2020) <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/978409/safe-performance-of-other-activities-conditionally-automated-vehicles.pdf >

SAE International, ‘Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles J3016 2021’ <https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/> สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2565.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

Andrew J. Hawkins, ‘Waymo tells riders that ‘completely driverless’ vehicles are on the way’ The Verge (10 October 2019) <<https://www.theverge.com/2019/10/10/20907901/waymo-driverless-cars-email-customers-Arizona>> สืบค้นเมื่อ 29 พฤศจิกายน 2565.

Jonathan Dyble, ‘Understanding SAE automated driving – levels 0 to 5 explained’ (technology magazine, 18 May 2020) <<https://technologymagazine.com/ai-and-machine-learning/understanding-sae-automated-driving-levels-0-5-explained?page=2>> สืบค้นเมื่อ 6 กันยายน.

The Law Commissions, Automated Vehicles: Joint Report 2022 35-46 <<https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage11jsxou24uy7q/uploads/2022/01/Automated-vehicles-joint-report-cvr-03-02-22.pdf>> สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566.