

ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล



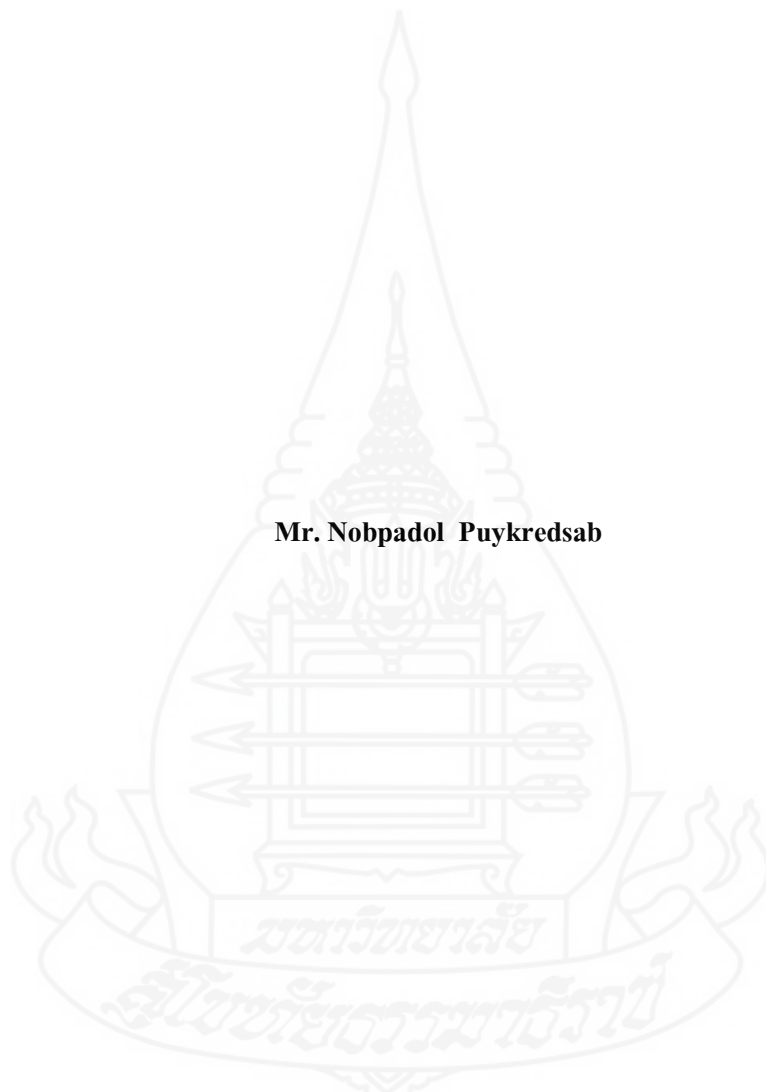
นายนพดล ปุຍเกิดทรัพย์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2561

The Liability for Damage Arising from a Personal Self-Driving Car

Mr. Nobpadol Puykredsab



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of laws in Business law

School of

Sukhothai Thammathirat Open University

2018

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ
ส่วนบุคคล

ชื่อและนามสกุล

นายนพดล ปุຍเกิดทรัพย์

วิชาเอก

กฎหมายธุรกิจ

สาขาวิชา

นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมชิวราช


อาจารย์ที่ปรึกษา

1. รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล
2. รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน

วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร.รังสิกร อุปพงษ์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน)


..... ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.วรางคณา จันทร์คง)

ชื่อวิทยานิพนธ์ ความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล
ผู้วิจัย นายพนพล ปุຍเกิดทรัพย์ รหัสนักศึกษา 2554000725 **ปริญญา** นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล (2) รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน
ปีการศึกษา 2561

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาองค์ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แนวความคิดเกี่ยวกับการควบคุมกำกับธุรกิจซื้อขายรถยนต์ ความรับผิดชอบของผู้ผลิตผู้จำหน่ายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและผู้ครอบครองรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ 2) เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเพื่อควบคุมกำกับ การประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล 3) เพื่อศึกษาปัญหากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับ การประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลของไทย 4) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการตรากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับ การประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้เป็น การวิจัยเชิงคุณภาพ ในการศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษาวิเคราะห์ตำรา บทความ งานวิจัย คำพิพากษาของศาลรวมทั้งตัวบทกฎหมายทั้งไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกำกับ การประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2552 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นต้น รวมทั้งมาตรการควบคุมกำกับ การประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา เยอรมัน และสิงคโปร์

ผลจากการศึกษาพบว่า 1) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ยังมีได้กำหนดมาตรฐานที่มีความเหมาะสมกับรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติที่กำหนดส่วนประกอบสำคัญของรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ ได้แก่ อุปกรณ์รับสัญญาณ GPS อุปกรณ์ไลดาร์ เป็นต้น ประการ 2) บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ให้สิทธิไล่เบียด และไม่ปรากฏความเห็นทางกฎหมายที่เห็นว่าผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีสิทธิไล่เบียด ทำให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไม่อาจไล่เบียดเอาผิดกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้ ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้บริโภคที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ 3) ความคลุมเครือในบทนิยามคำว่า “สินค้า” ในพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ทำให้ไม่สามารถคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับ ความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ 4) ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

คำสำคัญ ความรับผิดชอบต่อความเสียหาย รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

Thesis title: The Liability for Damage Arising from a Personal Self-Driving Car
Researcher: Mr. Nobpadol Puykredsab; **ID:** 2554000725; **Degree:** Master of Laws;
Thesis advisors: (1) Dr.Lawan Thanadsillapakul, Associate Professor; (2) Viman Kritpolviman, Associate Professor; **Academic year:** 2018

Abstract

This thesis aims to 1) Study on the knowledge related to a self-driving car, a concept on supervising car-trading business, a civil liability of manufacturer and distributor of self-driving car, 2) Study the legislative measure of foreign country to supervise the operation of personal self-driving car business, 3) Study on legal problems to supervise the operation of personal self-driving car business in Thailand, 4) Study on the probability in an enactment to supervise the operation of personal self-driving car business.

This thesis is a qualitative research which in this study, we researched and analyzed on textbooks, articles, researches, judgments including a legislation both Thai and international related to the supervision of personal self-driving car business, i.e., Vehicle Act B.E. 2522, Land Transport Act B.E.2522, Liability for Damage Arising from Unsafe Products Act B.E. 2551, etc., and also a measure supervising on the operation of personal self-driving car business in foreign countries which are USA, Germany, and Singapore.

The result of the study shows that 1) The Vehicle Act B.E. 2522 has not been yet standardized appropriate to the self-driving car, that is to say, it has not been specified on the essential components of self-driving cars such as receiver, GPS, Lidar, etc. 2) The legal provision no. 437, paragraph 1, the civil and commercial code does not provide the right to recourse and there is no legal opinion showing that a person who is assumed on liability, has the right to recourse causing that person not being able to recourse against the vehicle manufacturing company which causes an injustice to the car driver who uses the self-driving technology, 3) The ambiguity in the definition of “Goods” in the Liability for Damage Arising from Unsafe Products Act B.E. 2551 causes an inability of protecting outsider who receives damages from the vehicle using self-driving technology, 4) There should be an additional amendment of the Vehicle Act B.E. 2522, the legal provision no.437, the civil and commercial code and the Liability for Damage Arising from Unsafe Products Act B.E. 2551.

Keywords: The liability for damage, Self-driving car

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ ด้วยได้รับความเมตตาอย่างสูงจากคณาจารย์หลายท่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าน รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัญย์ ถนัดศิลป์กุล ที่ได้กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ตลอดทั้งได้ให้แนวคิด วิธีการ และคำชี้แนะต่างๆ ในการเขียนเนื้อหา ตลอดจนให้ข้อคิดในการปรับปรุงรูปแบบ และเนื้อหาด้วยความเมตตาจิตใจอย่างยิ่ง และขอขอบพระคุณท่าน อาจารย์ ดร.รังสิกร อุปพงษ์ ประธานกรรมการสอบ และท่านรองศาสตราจารย์ วิมาน กฤตพลวิมาน กรรมการสอบและอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ได้กรุณาตรวจสอบเนื้อหาและรูปแบบ รวมทั้ง ให้คำแนะนำในการแก้ไขปรับปรุงให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้องตามหลักวิชาการ

ขอขอบพระคุณ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ได้ให้โอกาสศึกษา ตลอดจนคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้ คุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณในวิชาชีพ ผู้ศึกษาหวังว่า หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์อยู่บ้างก็ขอมอบส่วนดีนี้ทั้งหมดให้แก่ท่านคณาจารย์ทั้งหลายและขอมอบความกตัญญูกตเวทิตาคุณ แด่บิดา มารดา ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน และผู้มีพระคุณทุกท่าน ขอน้อมเคารพแต่ผู้เขียนตำราวิชาการที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าและอ้างอิงทุกท่าน

นพดล ปุຍเกิดทรัพย์

กันยายน 2562



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญภาพ	ฅ
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
3. สมมุติฐานของการศึกษา	5
4. วิธีดำเนินการศึกษา	5
5. ขอบเขตการศึกษา	5
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ	7
1. ความหมายของรถยนต์อัตโนมัติ	7
2. วิวัฒนาการของรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ	8
3. องค์ประกอบของนวัตกรรมรถยนต์อัตโนมัติ	14
4. แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ	19
บทที่ 3 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์อัตโนมัติในประเทศไทย	37
1. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	37
2. พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551	46
3. ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	66
4. การให้นิยามคำว่า “ผู้บริโภคร” เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายไทย	70

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของต่างประเทศ.....	71
1. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของประเทศ สหรัฐอเมริกา.....	71
2. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของประเทศสิงคโปร์....	83
3. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของประเทศเยอรมัน....	91
บทที่ 5 วิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมกำกับการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อน อัตโนมัติส่วนบุคคล.....	100
1. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล.....	100
2. ปัญหาผู้ต้องรับผิดอันเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ส่วนบุคคลที่ขับเคลื่อน โดยอัตโนมัติตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า ที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551.....	105
3. ปัญหาเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกจาก ที่มีการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์.....	109
4. ปัญหากฎหมายข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลรถยนต์ ขับเคลื่อนอัตโนมัติ.....	112
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	123
1. บทสรุป.....	123
2. ข้อเสนอแนะ.....	125
บรรณานุกรม.....	128
ประวัติผู้วิจัย.....	135

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 ตัวอย่างการใช้เซนเซอร์ คัลลินเลียงและก่ล้อง.....	15
ภาพที่ 2.2 ระดับที่ 1 มีข้อมูลช่วยตัดสินใจ แต่คนขับต้องเป็นผู้ควบคุม.....	16
ภาพที่ 2.3 ระดับที่ 2 มีความสามารถในการเร่งความเร็วหรือเบรกเองได้สามารถจอดรถ เข้าช่องเอง.....	16
ภาพที่ 2.4 ระดับที่ 3 รถยนต์ขับเคลื่อนเอง.....	17
ภาพที่ 2.5 ระดับที่ 4 ไม่ต้องมีคนขับ รถจะคำนวณและพาไปยังที่หมายอย่างปลอดภัย.....	18
ภาพที่ 2.6 ระดับที่ 5 รถยนต์จะสามารถขับเคลื่อนอัตโนมัติไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามที่ต้องการ โดยที่ไม่จำเป็นต้องรู้เส้นทาง.....	18



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

หากพิจารณาการพัฒนาขนส่งสาธารณะซึ่งได้เริ่มตั้งแต่มีการประดิษฐ์รถยนต์ไอน้ำขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2312 รถยนต์มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านรูปลักษณะ พลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อน อุปกรณ์อำนวยความสะดวก และระบบการใช้งาน เมื่อมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมากขึ้น บริษัทต่างๆจึงได้คิดค้นและพัฒนาสินค้าต่างๆเพื่อตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกในการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้บริโภค สำหรับในอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ควบคุมกำกับหรือ Self-Driving Car) หรือรถยนต์ไร้คนขับ (Driverless Car) คือความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เห็นได้อย่างชัดเจน เมื่อก้าวถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติคนส่วนใหญ่จะนึกถึงรถยนต์ที่ใช้เกียร์อัตโนมัติ แต่ในความหมายของรถยนต์อัตโนมัติในที่นี้หมายถึงรถยนต์ที่มีการใช้ระบบอัตโนมัติเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้งานมากขึ้นในบางระบบการทำงานของรถยนต์จนมีเป้าหมายไปสู่การมีรถยนต์ที่เป็นระบบอัตโนมัติทั้งหมดและไม่ต้องอาศัยการควบคุมโดยมนุษย์ การทำงานของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติคือนำระบบเซ็นเซอร์ และระบบประมวลผลโดยคอมพิวเตอร์มาทำงานร่วมกันจนมีความสามารถขับเคลื่อนรถยนต์แทนการใช้คนขับได้ การพัฒนาของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัตินั้นได้รับความสนใจจากทั้งบริษัทชั้นนำของโลกในเรื่องเทคโนโลยี อาทิ Google และ Uber เป็นต้น และบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆ อาทิ Tesla, Volvo, Ford, KIA, GM เป็นต้น

ทั้งนี้ จุดประสงค์ของการพัฒนารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติคือการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยแก้ปัญหาต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการช่วยลดบริการของผู้ให้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลสาธารณะเช่น Uber เพราะสามารถลดค่าใช้จ่ายในส่วนจากรายได้ของคนขับลง¹ ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิง ลดจำนวนการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยมีการศึกษาโดยที่ปรึกษาของ Mckinsey ว่าหากมีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้มากถึง 300 ล้านตันต่อปี ช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่คนพิการ เช่นคนตาบอด และ

¹ วรวิสุทธิ์ ภิญญูขาง, รถยนต์ไร้คนขับอนาคตที่น่าจับตามอง, สืบค้น 21 พฤศจิกายน 2560 จาก

ผู้สูงอายุ ให้สามารถดำเนินชีวิตได้สะดวกสบายยิ่งขึ้น² ช่วยเพิ่มความปลอดภัยบนถนน ลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนน และลดปัญหาการขาดแคลนคนขับ

รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนเกิดเป็นรูปธรรมขึ้นทั่วโลก ในปี พ.ศ. 2558 บริษัทเทสลาซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของประเทศสหรัฐอเมริกา เปิดตัวซอฟต์แวร์อัตโนมัติ ซึ่งเป็นระบบขับขี่กึ่งอัตโนมัติ บริษัทวอลโว่และบริษัทไมโครซอฟต์ ได้เปิดตัวแนวคิดรถยนต์ที่ขับเคลื่อนได้เองภายใต้ชื่อ Concept 26³ ซึ่งจะมีโหมด Drive, Create and Relax ให้ผู้ขับขี่เลือกว่าจะขับรถหรือทำกิจกรรมอื่นๆ เช่น อ่านหนังสือ เล่นเกมส์ หรือพักผ่อนในขณะที่รถวิ่ง ในภูมิภาคเอเชียนั้น ประเทศสิงคโปร์มีการพัฒนาและนำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้งานจริงแล้วในหลายรูปแบบ เริ่มตั้งแต่มีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขนาดเล็กเพื่อช่วยเหลือคนพิการหรือผู้สูงอายุ มีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยว Garden Bay มีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติรับส่งบุคลากรในบริเวณมหาวิทยาลัย มีการใช้รถบรรทุกขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อขนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเรือ⁴ มีการทดสอบรถแท็กซี่ขับเคลื่อนอัตโนมัติบนถนนสาธารณะเป็นประเทศแรกของโลก⁵

เมื่อทั่วโลกมีการพัฒนาและทดสอบรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติกันอย่างแพร่หลายและระหว่างการทดสอบได้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของ Uber ถูกชนจนพลิกคว่ำขณะการทดสอบในประเทศสหรัฐอเมริกา⁶ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของ Tesla ชนกับรถบรรทุกจนทำให้มีผู้เสียชีวิต⁷ เป็นต้น เหตุการณ์เหล่านี้ทำให้หลายๆประเทศตระหนักว่าการ

² Infocomm Media development authority, *Driverless cars picking up speed in Singapore*, Retrieved November 21, 2017, from <http://www.imda.gov.sg/infocomm-and-media-news/whats-trending/2017/2/driverless-cars-picking-up-speed-in-singapore>.

³ จุณิดา สิริทรัพย์, รถยนต์ไร้คนขับบนนครรวมแห่งอนาคตที่เป็นจริง, *วารสารส่งเสริมการลงทุน*, 27 (4 เมษายน 2559).

⁴ Infocomm Media development authority, op.cit.

⁵ Tan Wee Kwang, *Singapore gears up for autonomous vehicle technology*, Retrieved November 21, 2017, from <https://www.enterpriseinnovation.net/article/singapore-gears-autonomous-vehicle-technology-1826417780>.

⁶ Mark Bergen and Eric Newcomer, *Uber to Suspend Autonomous Tests After Arizona Accident*, Retrieved October 29, 2017, from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-25/uber-autonomous-vehicle-gets-in-accident-in-tempe-arizona>.

⁷ Blackmiracle, *Tesla Model S เปิด โหมด Autopilot เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเป็นครั้งแรก คนขับเสียชีวิตทันที*, Retrieved October 29, 2017, from <https://www.blognone.com/node/82888>.

ทดสอบและการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติต้องอาศัยกฎหมายเพื่อวางหลักเกณฑ์และเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหา จึงจำเป็นต้องพัฒนากฎหมายให้มีความสอดคล้องกับเทคโนโลยีดังกล่าว เช่น ประเทศอังกฤษกำลังพิจารณาร่างกฎหมาย Automated and Electric Vehicle Bill เพื่อรองรับการเกิดขึ้นของรถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁸ เช่นเดียวกันกับประเทศสหรัฐอเมริกาที่แม้ในหลายมลรัฐได้มีกฎหมายรองรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแล้วแต่กฎเกณฑ์ต่างๆ มีความแตกต่างกัน⁹ จึงมีการร่างกฎหมายหลักเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติคือ The Safely Ensuring Lives Future Deployment and Research In Vehicle Evolution Act or the SELF DRIVE Act¹⁰ และประเทศสิงคโปร์ที่ได้ทำการแก้ไขกฎหมายการจราจรเพื่อรองรับเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและออกกฎระเบียบตามอำนาจที่กฎหมายให้ไว้เพื่อเป็นแนวทางในการอนุญาตและทดสอบการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ¹¹

ในอนาคตอันใกล้ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลจะมีการจำหน่ายและใช้งานอย่างแพร่หลายทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงที่จะรับเทคโนโลยีที่ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาขึ้นมา อีกทั้งประโยชน์ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่กล่าวมา สามารถแก้ไขปัญหาที่ประเทศไทยกำลังประสบอยู่ได้ โดยเฉพาะปัญหาเกี่ยวกับระบบการคมนาคมสาธารณะ ที่แม้ปัจจุบันจะมีทางเลือกมากขึ้นแต่ยังคงมีปัญหาอยู่ เช่น เรื่องมลพิษ การขาดแคลนคนขับหรือคนขับมีข้อจำกัดในการทำงานไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีจำนวนเยอะกว่าผู้ให้บริการ ข้อจำกัดของการให้บริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ โดยการจะนำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาแก้ปัญหาเหล่านี้ ต้องคำนึงว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัตินั้นมีคุณลักษณะและการทำงานที่แตกต่างจากรถยนต์ทั่วไป อีกทั้ง รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง หากเกิดอันตรายหรือความเสียหาย ผู้เสียหายไม่มีข้อมูล ความรู้ความเชี่ยวชาญ หรือมีความรู้เท่าทันกระบวนการผลิตสินค้าที่มีความซับซ้อนและใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต ซึ่งกระบวนการผลิตก็

⁸ The Department for Transport, *Automated and Electric vehicles Bill*, Retrieved October 29, 2017, from https://publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/2017-2019/0112/cbill_2017-20190112_en_1.htm.

⁹ ศูนย์สารสนเทศยานยนต์, *จีเอสอาร์ออทโทโมบิลไรค์นซ์*, สืบค้น 29 ตุลาคม 2560 จาก http://data.thaiauto.or.th/iiu3/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=45:2010-11-11-10-51-44&id=6636:2016-03-14-02-57-05.

¹⁰ Congress, H.R. 3388, Retrieved October 29, 2017, from <https://www.congress.gov/115/bills/hr3388/BILLS-115hr3388rfs.xml>.

¹¹ VoiceTv21, *สิงคโปร์ให้ทดสอบรถยนต์ไร้คนขับบนถนนสาธารณะได้แล้ว*, สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2560 จาก <https://shows.voicetv.co.th/worldtrend/460137.html>.

ยังเป็นความลับทางการค้าอีกด้วย และถ้าผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกต้องการเรียกร้องให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบโดยอาศัยหลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด ก็จะเป็นข้อโต้แย้งกันอย่างมาก ว่าใครต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก เนื่องจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถูกควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์

ด้วยเหตุนี้ ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการตรากฎหมายมาใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แม้ว่าประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2552 แต่กฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้กับรถยนต์ที่มีคนขับจึงจะเห็นได้จากบทนิยามตามมาตรา 4 บัญญัตินิยามคำว่ารถและรถยนต์ ตามมาตรา 6 บทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนและการใช้รถ และตามมาตรา 42 บทบัญญัติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ จะเห็นได้ว่ากฎหมายฉบับดังกล่าวยังไม่มียกเว้นบทบัญญัติที่ครอบคลุมไปถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จึงมีปัญหาสำคัญ 3 ประการ คือ บทกำหนดนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ การควบคุมการใช้งานของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและการจดทะเบียนอนุญาตสำหรับการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งหากมีการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในประเทศไทยอาจก่อให้เกิดปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการผลิตและขายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในประเทศไทยในอนาคต

ผู้ศึกษาเห็นว่าการศึกษาความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลเพื่อเป็นประโยชน์ในการเป็นแนวทางสำหรับการพัฒนากฎหมายและในทางวิชาการต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาองค์ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แนวความคิดเกี่ยวกับการควบคุมกำกับธุรกิจซื้อขายรถยนต์ ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ผลิตผู้จำหน่ายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและผู้ครอบครองรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

2.2 เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเพื่อควบคุมกำกับประกอบการธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล

2.3 เพื่อศึกษาปัญหากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับประกอบการธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลของไทย

2.4 เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการตรากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับประกอบการธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล

3. สมมติฐานของการศึกษา

โดยที่เทคโนโลยีของรถยนต์มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในการใช้งานส่วนบุคคลและต่อสาธารณะ ดังนั้นกฎหมายจึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการกำกับดูแลและป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ บทบัญญัติในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ไม่ครอบคลุมถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จึงให้มีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไปในอนาคต

4. วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาเรื่องความเป็นไปได้ในการตรากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับประกอบการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลเป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) เป็นหลัก โดยศึกษาวิเคราะห์จากเอกสารปฐมภูมิ (Primary Document) ได้แก่ กฎหมาย ตลอดจนเอกสารทุติยภูมิ (Secondary Document) ได้แก่ ตำรา รายงานการวิจัย บทความทางวิชาการและวิทยานิพนธ์ ทั้งที่ตีพิมพ์เผยแพร่ในรูปแบบของเอกสารและสื่ออิเล็กทรอนิกส์สารสนเทศ (Internet) ที่มีเนื้อหาสาระเกี่ยวข้องกับประเด็นของการศึกษาวิจัยนี้ และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ เปรียบเทียบและอธิบายในเชิงพรรณนา

5. ขอบเขตการศึกษา

ในรายงานการศึกษานี้เป็นการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายของไทยที่มีใช้บังคับในปัจจุบันว่าจะสามารถนำมาใช้ในการควบคุมกำกับประกอบการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นต้น รวมทั้งมาตรการควบคุมกำกับประกอบการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล ของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา เยอรมัน และสิงคโปร์

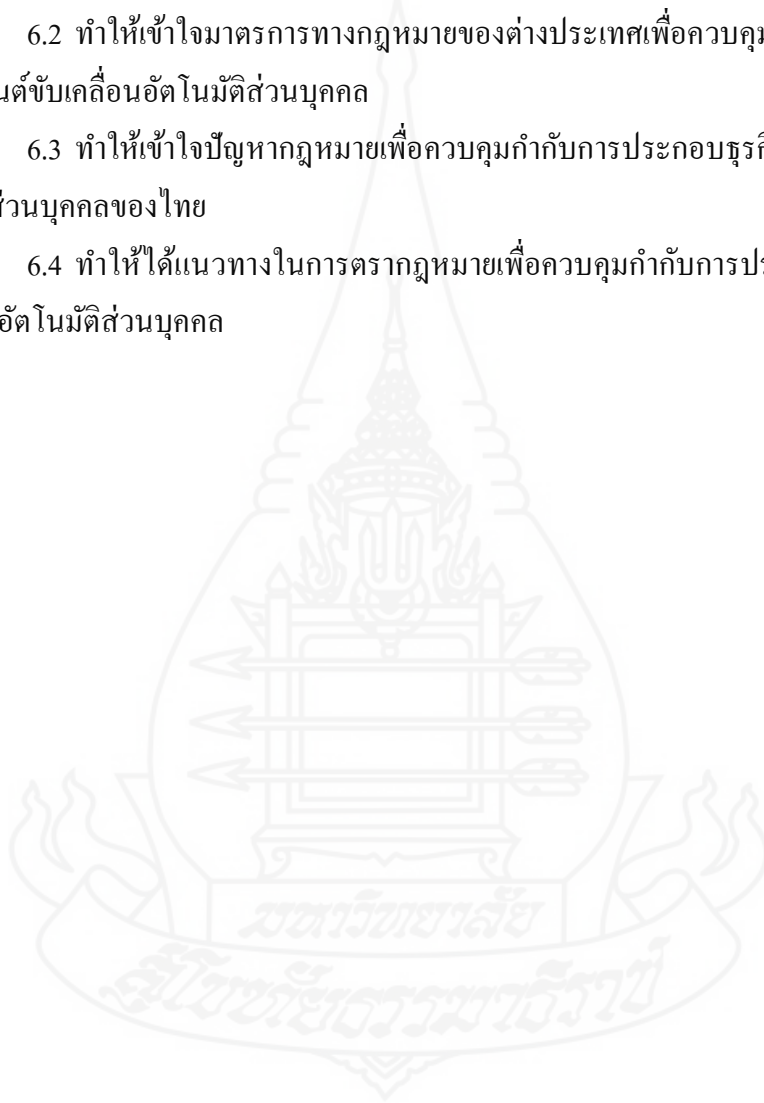
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ทำให้ได้รับองค์ความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แนวความคิดเกี่ยวกับการควบคุมกำกับธุรกิจซื้อขายรถยนต์ ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ผลิตผู้จำหน่ายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและผู้ครอบครองรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

6.2 ทำให้เข้าใจมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศเพื่อควบคุมกำกับประกอบการธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล

6.3 ทำให้เข้าใจปัญหากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับประกอบการธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลของไทย

6.4 ทำให้ได้แนวทางในการตรวจกฎหมายเพื่อควบคุมกำกับประกอบการธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล



บทที่ 2

แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ในการศึกษาเรื่องความเป็นไปได้ในการตรากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับประกอบการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลนี้ สำหรับในบทที่ 2 จะเป็นการศึกษาความหมาย ประเภทและวิวัฒนาการ รวมทั้งองค์ประกอบของนวัตกรรมของรถยนต์อัตโนมัติ และศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่เกี่ยวข้อง โดยจะได้พิจารณาตามลำดับดังนี้

1. ความหมายของรถยนต์อัตโนมัติ (Autonomous vehicles)

รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือรถยนต์ที่มีความสามารถในการตรวจจับวัตถุ วางแผนการเดินทาง และขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเองในลักษณะที่แตกต่างจากอุปกรณ์ของรถยนต์ที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ เช่น ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (adaptive cruise control)^{1,2} ในกฎหมายรถยนต์อัตโนมัติ (Autonomous vehicles) ของมลรัฐเนวาด้า ได้ให้ความหมายไว้ว่ายาน

¹ Huma Shah and Kevin Warwick, *Guidelines on Regulating Robotics* (p.38), Retrieved November 7, 2018, from http://www.robolaw.eu/RoboLaw_files/documents/robolaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf.

² “(1) “Autonomous technology” means technology that has the capability to drive a vehicle without the active physical control or monitoring by a human operator.

(2) (A) “Autonomous vehicle” means any vehicle equipped with autonomous technology that has been integrated into that vehicle.

4) An “operator” of an autonomous vehicle is the person who is seated in the driver’s seat, or if there is no person in the driver’s seat, causes the autonomous technology to engage.” Cited in Barbara Bottalico et al, *Issues in Robotics and Steps to Consider Them* (p. 22), Retrieved February 25, 2017, from

<https://www.researchgate.net/publication/>

308416306_ELS_issues_in_robotics_and_steps_to_consider_them_Part_2_Robotics_and_Regulations.

ยนต์ที่ติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งออกแบบมาเพื่อให้สามารถทำงานได้ในระดับของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับ 3, 4 หรือ 5 ตามมาตรฐาน SAE J3016 คำนี้รวมถึงยานพาหนะอัตโนมัติอย่างเต็มที่ (a fully autonomous vehicle)³

สำหรับนิยามคำว่า “ลักษณะของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ใช้ในรถยนต์” (Autonomous vehicles) และ “รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Autonomous vehicle) ตามความหมายของกฎหมาย SB-1298 ส่วนที่ 570 ประกาศใช้วันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 2012 ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกาที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายยานพาหนะ (Vehicle Code) เพื่อควบคุมขั้นตอนการทดลองรถยนต์ของบริษัทที่ผลิตเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัตินิยามว่า

“ลักษณะของเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ใช้ในรถยนต์” หมายความว่าถึงเทคโนโลยีที่มีความสามารถในการขับขี่ (Drive) ยานพาหนะโดยปราศจากการกระทำการควบคุมโดยทางกายภาพ (Active physical control) หรือ การเฝ้าระวัง (Monitoring) โดยผู้ควบคุมที่เป็นมนุษย์ (Human operator)”

“รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ” (Autonomous vehicle) หมายความว่าถึงยานพาหนะที่ประกอบไปด้วยเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกติดตั้งให้เป็นส่วนหนึ่งของยานพาหนะ”

“ผู้ควบคุม (Operator) ยานพาหนะที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติคือ บุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่บังคับหรือในกรณีที่ไม่มีบุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่บังคับให้หมายถึงเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ทำงานอยู่”

2. วิวัฒนาการของรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ

ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบนทางหลวง (Automated Highway Systems) ได้มีการวิจัยโดย มหาวิทยาลัยไอโฮไอในปี ค.ศ.1960 โดยการสนับสนุนของกรมทางหลวงของสหรัฐอเมริกา (U.S. Federal Highway Administration) โดยทีมวิจัยได้พัฒนาเทคโนโลยีระบบควบคุมพวงมาลัยอัตโนมัติ ระบบห้ามล้อ และระบบควบคุมความเร็วรถยนต์ สำหรับเทคโนโลยีระบบเครื่องตรวจจับสนามแม่เหล็กที่ใช้ตรวจจับรถยนต์และถนนที่ถูกติดตั้งไว้หน้ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ถูกวิจัย

³ NRS 482A.030 “Autonomous vehicle” defined. “Autonomous vehicle” means a motor vehicle that is equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 3, 4 or 5 pursuant to SAE J3016. The term includes a fully autonomous vehicle.

และ พัฒนาโดยบริษัท General Motor (GM) และ Radio Corporation of America (RCA) และในปี ค.ศ.1986 การร่วมมือของสถาบันศึกษาระบบขนส่ง (the Institute of Transportation Studies) ของ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย ด้วยความร่วมมือกับกรมทางหลวงของมลรัฐแคลิฟอร์เนียได้ร่วมกัน ก่อตั้งสถาบัน California Partners for Advanced Transit and Highways (PATH) ที่ให้ความสนใจ พัฒนาศักยภาพ และความปลอดภัยของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติบนทางหลวง เช่นการพัฒนา เครื่องมือซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานของทางหลวงในการที่รถยนต์ในระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติต้อง ใช้ในการนำทางการสาธิตครั้งแรกของระบบเริ่มขึ้นในปีค.ศ. 1997 ด้วยระยะทาง 7.5 ไมล์บนทาง หลวง ของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย

ในขณะที่ในปี 1980 มหาวิทยาลัยมิวนิคในประเทศสหพันธ์รัฐเยอรมนีได้พัฒนา เทคโนโลยี Vision Guided Vehicle ที่สามารถนำทางรถยนต์ขณะใช้ความเร็วที่ 100 กม.ต่อชั่วโมง และระหว่างปี 1980 ถึงปี 1995 มหาวิทยาลัย Carnegie Mellon ได้พัฒนารถยนต์กึ่งขับเคลื่อน อัตโนมัติต้นแบบชื่อ NavLab 1 ถึง Navlab 11 โดยได้ทดสอบใช้รถยนต์ที่ใช้ระบบขับเคลื่อน พวงมาลัยอัตโนมัติข้ามประเทศสหรัฐอเมริกา ภายใต้โครงการขับรถข้ามอเมริกาโดยไม่จับ พวงมาลัย “No Hand Across America Tour” โดยลักษณะของการทดสอบนั้นมนุษย์ยังคงเป็นผู้ ควบคุมการเบรกหรือหยุดรถยนต์ แต่จะไม่ควบคุมพวงมาลัยรถยนต์ เฉพาะพวงมาลัยรถยนต์เท่านั้น ที่ถูกควบคุมด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ในระหว่าง ปี 2003-2004 สถาบัน Defense Advanced Research Projects Agency (DARPA) ได้จัดกิจกรรมแข่งขันรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยกำหนดให้ทีมผู้เข้าแข่งขันต้อง พัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ไร้ผู้ควบคุมในการขับขี่ (fully autonomous) บน เส้นทางวิบากเป็นระยะทาง 150 ไมล์ เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อน อัตโนมัติในรถยนต์⁴

หลังจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ แสมเบอร์เกอร์ (Hamburger Crisis) ระหว่างปี ค.ศ. 2008-2010 ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยาน ยนต์ของสหรัฐอเมริกา อย่างมาก ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าวอุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐฯ ได้ เข้าสู่ช่วงเวลาปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นจากยุโรปและเอเชียได้มากยิ่งขึ้น การ พัฒนา เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งเป็นเป้าหมายของพัฒนาของ อุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐฯ

⁴ Anderson, J. M. et oi, *Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers*, pp. 56-57.

โดยแนวความคิดยานยนต์ EN-V (Electric, Networked, Vehicle) ถูกนำเสนอในงาน World Expo ในปี ค.ศ. 2010 ที่เมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน แนวคิดดังกล่าวนำเสนอภาพของการขนส่งในอนาคตที่จำเป็นต้องทำให้รถยนต์ที่วิ่งอยู่ในเมืองสามารถเชื่อมต่อระหว่างกันผ่านระบบไร้สาย เพื่อ พัฒนาระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ

ในช่วงต้นปี ค.ศ. 2010 บริษัท General Motors ซึ่งเป็นค่ายานยนต์ยักษ์ใหญ่ของสหรัฐฯ ได้ วางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของบริษัทว่าจะพัฒนาเทคโนโลยี “Super Cruise” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่รวมระบบเครื่องช่วยตรวจสอบช่องเดินรถ (lane keeping assistance) กับระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (adaptive cruise control) โดยระบบดังกล่าวจะเป็นผู้ช่วยผู้ขับขี่รถยนต์ของ GM ในการขับขี่ระยะทางไกลบนทางหลวงในสภาพการจราจรที่ไม่คับคั่ง แต่ระบบดังกล่าวยังไม่ได้เป็นระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติสมบูรณ์เต็มรูปแบบ (Full autonomous vehicle) เนื่องจากผู้ขับขี่ยังจำเป็นต้องเป็นผู้ควบคุมรถยนต์อยู่ตลอดการเดินทาง เทคโนโลยี “Super Cruise” จึงยังเป็นเพียงระบบขับเคลื่อนยานยนต์กึ่งอัตโนมัติ (semi-autonomous) แต่ก็ยังเป็นจุดเริ่มต้นของการนำแนวคิดรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในเชิงพาณิชย์

ในเวลาต่อมา Ford Motor Company ได้กำหนดยุทธศาสตร์ของบริษัทในช่วงระหว่างปี 2017-2025 ที่จะเพิ่มศักยภาพรถยนต์พัฒนาระบบความปลอดภัย โดยเป้าหมายของการพัฒนาคือ ต้องการพัฒนาเทคโนโลยีที่จะให้รถยนต์สามารถสื่อสารกับรถยนต์ด้วยกันเอง (vehicle-to-vehicle communication technology) หรือรถยนต์สามารถเชื่อมต่อสื่อสารกับสาธารณูปโภคด้านการจราจร (vehicle-to-infrastructure communication technology) ให้เป็นระบบเดียวกันเพื่อลดอุบัติเหตุทางรถยนต์

นอกจากค่ายรถยนต์ยักษ์ใหญ่ของสหรัฐฯ จะมีบทบาทสำคัญในการพัฒนา เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจากแนวความคิดที่ทดลองและวิจัยในสถาบันวิจัยเทคโนโลยี ผู้การผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์แล้ว บริษัทยักษ์ใหญ่ทางด้านข้อมูลข่าวสารอินเทอร์เน็ต เช่น Google ก็ได้กลายมาเป็นผู้ช่วยผลักดันเทคโนโลยีดังกล่าวให้ก้าวกระโดด โดยอาศัยฐานข้อมูลจากการทำแผนที่ของบริษัท (Google- Map) เป็นฐานข้อมูลสำคัญในการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างเต็มรูปแบบ โดยบริษัท Google ได้นำผลงานวิจัยที่ถูกพัฒนาขึ้นในสถาบันเทคโนโลยีมหาวิทยาลัยต่างๆ มาประยุกต์ใช้ และได้เชิญชวนทีมวิศวกรที่เข้าร่วมในการแข่งขันของ DARPA มาเป็นทีมวิจัยของบริษัท และในปี 2012 บริษัทได้ผลิตรถต้นแบบที่ติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่ 3 (Conditional Automation) และในปี ค.ศ. 2013 บริษัทได้ทำการทดสอบระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติของบริษัท โดยทดสอบด้วยรถต้นแบบชื่อ “23 Lexus RX 450h” บนทางหลวงสาธารณะ กระทั่งเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2016 เมื่อบริษัท Google ได้ทำการทดสอบระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไปแล้วเป็นระยะทางรวม 1,452,177 ไมล์ จึงได้ปรากฏรายงานการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากเทคโนโลยี

ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ติดตั้งบนรถยนต์ทดสอบ โดยขณะเกิดเหตุนี้รถยนต์คันทดสอบได้วิ่งอยู่บนทางหลวงเพื่อมุ่งหน้าสู่ถนน Castro และกำลังเปลี่ยนช่องเดินรถไปยังช่องเดินรถด้านขวาของตัวรถ ซึ่งก่อนจะเปลี่ยนช่องเดินรถนั้นติดไฟจราจรอยู่ที่แยก เมื่อไฟเขียวรถยนต์คันแบบได้ขับเคลื่อนออกไปและพยายามเปลี่ยนช่องเดินรถไป ทางขวา แต่รถจำเป็นต้องหยุดเพราะมีกระสอบทรายขวางเส้นทางอยู่ รถยนต์ต้องถอยหลังเพื่อกลับไป ยังกึ่งกลางช่องเดินรถ ขณะนั้นได้มีรถประจำทางขับตรงมาในช่องเดินรถดังกล่าวทางด้านหลัง ระบบรถยนต์คันแบบตรวจจับรถประจำทางคันดังกล่าวได้ว่าอยู่ทางด้านซ้ายของกระจกรถยนต์ แต่ระบบเชื่อว่ารถประจำทางคันดังกล่าวจะหยุด หรือชะลอความเร็วให้กับรถยนต์คันแบบประมาณ 3 วินาที หลังจากนั้น รถคันแบบได้พยายามกลับไปอยู่ที่กึ่งกลางช่องเดินรถ ทำให้รถยนต์คันแบบชนกับรถประจำทาง โดยรถยนต์คันแบบได้รับความเสียหายบริเวณกันชนหน้าด้านซ้าย ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บ ทางบริษัท Google ได้อธิบายถึงอุบัติเหตุดังกล่าวคอมพิวเตอร์เชื่อว่ารถประจำทางจะหยุด หรือชะลอ เพื่อให้รถยนต์ของบริษัทได้ขับต่อไป แสดงให้เห็นว่าระบบดังกล่าวยังไม่สามารถอ่านพฤติกรรมความใจดีของผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ได้อย่างสมบูรณ์⁵

ในขณะที่ บริษัท Tesla Motor ได้วางแผนทางธุรกิจของบริษัทว่าภายใน 3 ปีนับจากปี ค.ศ. 2013 บริษัทจะทำคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ให้ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่ถึง 90% ตลอดเส้นทาง 10 ในปี 2012 บริษัทได้ผลิตรถยนต์ Tesla รุ่น S เข้าสู่ตลาด โดยรถยนต์รุ่นดังกล่าวเป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้าประกอบไปด้วยระบบคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ที่รองรับระบบขับขี่อัตโนมัติ และปลายปี 2015 บริษัทได้เปิดให้มีการอัปเดตโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในรถยนต์รุ่นดังกล่าวเป็นเวอร์ชัน 6.0 เพื่อให้มีฟังก์ชันการใช้งานในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ ระดับที่ 2 (Partial Automation) ปัจจุบันบริษัทได้พัฒนาโปรแกรมดังกล่าวเป็นเวอร์ชัน 7.0 ซึ่งเป็นที่คาดหมายว่าจัดอยู่ในระดับที่ 3 (Conditional Automation)⁶

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม ปี ค.ศ. 2016 ปรากฏรายงานอุบัติเหตุรถยนต์จากรถยนต์ Tesla รุ่น S ขับพุ่งชนท้ายรถตู้ที่จอดเปิดไฟฉุกเฉินอยู่ข้างทาง โดยขณะที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์คันดังกล่าวกำลังใช้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ จากคำสัมภาษณ์ของนาย คริส ทอมแมน เจ้าของรถยนต์ที่ก่อเหตุ ถูกจับจากอุบัติเหตุดังกล่าว อธิบายว่ารถยนต์ได้แจ้งเตือนให้เขาเข้าควบคุมรถยนต์แทนระบบ

⁵ Google Self-Driving Car Project Monthly Report February 2016, Retrieved February 14, 2016, from <https://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/th//selfdrivingcar/files/reports/report-0216.pdf>.

⁶ Fred I ambert, *Understanding Tesla's self-driving features: The Autopilot*, Retrieved February 17, 2016, from <http://electrek.co/2015/06/16/understanding-teslas-self-driving-features-the-autopilot/>.

ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แต่ในเวลาดังกล่าวนั้นเป็นเวลาที่สายเกินกว่าจะแก้ไขหรือป้องกันอุบัติเหตุได้แล้ว ทั้งที่ระบบควรที่จะเตือนในระยะที่ห่างพอสมควรก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ⁷

นอกจากนี้ บริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ พัฒนาพื้นที่ขนาดราว 32 เอเคอร์ที่เรียกว่า “Mcity” หรือที่รู้จักกันในนาม The University of Michigan’s Mobility Transformation Center ใช้สำหรับทดสอบรถยนต์แบบไร้คนขับ โดยมีความครบครันด้วยรูปแบบถนนตั้งแต่ 2 ถึง 4 เลน รวมถึงสี่แยกไฟแดงและสัญญาณจราจรอื่นๆ เพื่อแสดงให้เห็นว่าเทคโนโลยีแบบไร้คนขับ (หรือ AV: Autonomous Vehicle) นั้น เป็นจริงได้ในท้องถนน แม้ว่าคนส่วนใหญ่ยังคงคิดว่ารถยนต์อัตโนมัติเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ยาก แต่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์หลายค่ายต่างยังคงเดินหน้าพัฒนาระบบการใช้งานนี้อย่างไม่หยุดยั้ง ไม่เว้นแม้แต่หน่วยงานด้านยานยนต์ (Department of Motor Vehicles : DMV) ของรัฐแคลิฟอร์เนีย ในสหรัฐอเมริกาเอง ที่เพิ่งออกกฎหมายฉบับใหม่เพื่ออนุญาตให้นำรถยนต์อัตโนมัติมาวิ่งได้อย่างถูกกฎหมาย เช่นเดียวกับกฎหมายของรัฐมิชิแกนซึ่งออกมาเมื่อปลายปี 2016

ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา การพัฒนาระบบ AV ได้ก้าวหน้าไปอย่างมาก กล่าวคือในเดือนพฤษภาคม 2017 บริษัท Waymo ซึ่งมีบริษัทแม่เดียวกันกับ Google คือ Alphabet Inc. ได้เปิดเผยผลการทดลองระบบไร้คนขับบนถนนจริงมากกว่า 2 ล้านไมล์ และพบว่าเกิดความผิดพลาดน้อยมากในขณะเดียวกัน ซีอีโอของ Tesla หรืออีลอน มัสก์ ก็ให้คำมั่นว่า ระบบไร้คนขับใหม่จะสามารถขับเคลื่อนรถ Tesla จากนครนิวยอร์กไปถึงนครลอสแอนเจลิสในระยะทางราว 2,800 ไมล์ได้โดยไม่ต้องใช้คนขับเลย เช่นเดียวกับบริษัทยักษ์ใหญ่ด้านเทคโนโลยีอย่าง Apple ที่ก็เข้าร่วมพัฒนาระบบ AV นี้ด้วยโดยใช้ชื่อโครงการว่า Project Titan ขณะที่ค่ายรถยนต์อย่าง BMW ด้านหัวหน้าฝ่ายศึกษาวิจัยและการพัฒนา ก็ออกมาระบุว่าทางค่ายมุ่งที่จะปล่อยรถยนต์รุ่น iNext ในปี 2021 ที่มีจุดเด่นสำคัญคือระบบปฏิบัติการแบบไร้คนขับระดับสูง ซึ่งคาดว่าจะเป็นเลเวล 5 ซึ่งหมายถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งมีความสามารถในการขับขี่เทียบเท่ามนุษย์นั่นเอง

จะเห็นได้ว่าทั้งบริษัทยานยนต์ยักษ์ใหญ่หรือบริษัทหน้าใหม่ที่มีศักยภาพทางด้านการสร้างนวัตกรรมต่างกำลังลงทุนพัฒนายานยนต์ไร้คนขับ พร้อมสร้างกลุ่มร่วมทุนใหม่ๆ ซึ่งมีเทคโนโลยีที่เชี่ยวชาญเพื่อพัฒนาระบบปฏิบัติการดังกล่าวให้รู้ดหน้า แสดงให้เห็นว่าตลาดได้เปิดรับกลุ่มผู้เล่นใหม่ ขณะเดียวกันก็ยังแสดงให้เห็นถึงนโยบายของภาครัฐที่เปิดกว้างมากขึ้นสำหรับยานยนต์ไร้คนขับ ที่คาดว่าจะสามารถสร้างประโยชน์ในประเด็นหลักๆ ตามที่ Business Insider ไว้สรุปไว้ตั้งแต่ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุ สืบเนื่องจากระบบ

⁷ Steve Flan lev, *Tesla Model S on Autopilot crashes into stalled van on highway*, Retrieved May 30, 2016, from <http://www.teslarati.com/tesla-model-s-autopilot-crashes-stalled-van-highway/>.

อัตโนมัติที่สามารถตอบสนองต่อสภาพภายนอกได้อย่างรวดเร็วกว่ามนุษย์ จึงช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ขณะทำงานวิจัยจาก Eno Centre for Transportation กล่าวว่า หาก 90 เปอร์เซ็นต์ของรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาเป็นรถอัตโนมัติ จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้ถึง 80 เปอร์เซ็นต์ และยังจะช่วยลดอัตราการใช้พลังงานด้วยระบบการตัดสินใจอัตโนมัติของรถยนต์ที่สามารถขับเคลื่อนด้วยการเบรกและการเร่งเครื่องยนต์แบบมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานโดยไม่จำเป็น ตลอดจนมีการคาดการณ์ว่ายานยนต์ประเภทนี้ยังจะลดอัตราการเกิดคาร์บอนได้สูงถึง 300 ล้านตันต่อปี และเมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนได้โดยอัตโนมัติ ผู้ใช้งานก็สามารถใช้เวลาที่เหลือจากการเดินทางไปทำเรื่องอื่นๆ ได้อย่างสบายมากขึ้น ช่วยลดการเกิดรถติด และจะทำให้เราใช้เวลาในการเดินทางสั้นลงอีกด้วย

ไม่เพียงด้านนวัตกรรมที่รุดหน้า แต่ยังหมายถึงโมเดลของการครอบครองหรือเป็นเจ้าของด้วย ค่ารถยนต์ฟอร์ด ได้เปลี่ยนการนิยามตัวเองว่าเป็นบริษัทที่เชี่ยวชาญด้านการเคลื่อนย้าย (Mobility) และมุ่งเน้นสร้างทางเลือกเพื่อการแก้ปัญหา Jim Hackett (Jim Hackett) ซีอีโอและหัวหน้าฝ่าย Mobility Unit ระบุว่า ยานยนต์ไร้คนขับของฟอร์ดจะนำเสนอตนเองในฐานะผู้ให้บริการด้านการขนส่งร่วมกัน (Ride Hailing Scheme) มากกว่าการซื้อรถยนต์แบบส่วนบุคคล เช่นเดียวกับบริษัท General Motor ที่ลงทุนกว่า 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อมีส่วนใน Lyft หนึ่งในบริษัทผู้ให้บริการเรียกรถ ซึ่งเป็นคู่แข่งสำคัญของ Uber ในสหรัฐอเมริกา เพื่อสร้างกลยุทธ์ด้านเครือข่ายบนธุรกิจผู้ให้บริการเรียกรถแบบไร้คนขับ โดยมุ่งหวังจะตอบสนองไลฟ์สไตล์ของคนเมืองใหญ่ในรูปแบบใหม่ที่นิยมการโดยสารรถร่วมกัน (Car Sharing) อันเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่น่าสนใจกว่าเพียงการเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ส่วนตัวกลายเป็นยานพาหนะทั่วไปในประเทศพัฒนาแล้วตั้งแต่ปี 2030 ด้วยบริษัทผู้ผลิตที่หลากหลายจะเข้ามามีส่วนร่วมในตลาดตั้งแต่ปี 2020 และจะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญ โดยมีกีฬาโอลิมปิกในปี 2020 ในโตเกียวเป็นกุญแจสำคัญที่จะผลักดันกลไกตลาดรถยนต์แบบไร้คนขับของ Toyota ให้ขับเคลื่อนเข้าสู่ตลาดหลักอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยจะกระตุ้นให้เกิดการรับรู้ของคนทั่วไป ขณะที่ระบบปฏิบัติการทั้งจอบแบบเอชดี จอแสดงแผนที่แบบเรียลไทม์ ระบบข้อมูลต่างๆ จะทยอยได้รับการพัฒนาและแก้ไขจุดบกพร่องให้ดีขึ้นเรื่อยๆ เพื่อรองรับการใช้งานแบบเต็มรูปแบบในอนาคตอันใกล้นี้⁸

⁸ Alex Davies, (2015, November 13), *Ford's Testing Self-Driving Cars In a Tiny Fake Town*,

3. องค์ประกอบของนวัตกรรมรถยนต์อัตโนมัติ

รถยนต์อัตโนมัติเป็นนวัตกรรมที่บูรณาการเทคโนโลยี 4 อย่างเข้าด้วยกัน ได้แก่ Computer Vision, Deep Learning, Robotic, และ Navigation

1) Computer Vision นั้นเปรียบเสมือนตาของรถที่ทำให้รถยนต์นั้นรับรู้สิ่งแวดล้อมรอบๆ ตัวได้ เทคโนโลยีที่ใช้ก็มีตั้งแต่การติดตั้งกล้องถ่ายภาพ การใช้คลื่นเสียงเพื่อตรวจจับวัตถุรอบๆ ในลักษณะเดียวกับเรดาร์ และการใช้เลเซอร์

2) Deep Learning ถือเป็นสมองของรถยนต์อัตโนมัติเลยทีเดียว โมเดล Deep Learning ที่ถูกเทรนดีมาอย่างดีจะทำหน้าที่วิเคราะห์สภาพในท้องถนน เช่น การตรวจจับว่ารถขับตรงเลนหรือไม่ การตรวจจับผู้ใช้ทางเท้า การระบุป้ายจราจรและสัญญาณไฟจราจร ความเหมาะสมในการเร่งเครื่องหรือเบรก และอื่นๆอีกมากมาย เรียกได้ว่าเป็นส่วนที่เป็นพื้นฐานของการตัดสินใจกระทำใด ๆ ของรถ

3) Robotic ถือว่าเป็นส่วนที่สำคัญยิ่ง นั่นคือการแปลงจากคำสั่งที่ประมวลผลมาแล้ว (สัญญาณไฟฟ้า) ให้กลายเป็นคำสั่งที่ใช้กับเครื่องยนต์และส่วนต่าง ๆ ของรถได้จริง

4) Navigation เทคโนโลยีการนำทางเป็นทั้งส่วนหนึ่งของการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากข้อมูลแผนที่ การประมวลผล และการตัดสินใจเส้นทางการขับเคลื่อนของรถยนต์⁹

การทำงานโดยทั่วไปของรถยนต์อัตโนมัตินั้นจะอาศัยการรับข้อมูลผ่านทางกล้องหรือคลื่นเสียงแล้วนำมาประมวลผลด้วย Deep Learning แล้วจึงนำคำตอบจาก Deep Learning นี้ (เช่น: มีป้ายจราจรให้ลดความเร็ว) ไปเปลี่ยนเป็นคำสั่งในการขับเคลื่อนรถยนต์ ดังภาพที่ 2.1

⁹ ทำความรู้จัก Self-Driving Car ฉบับเบื้องต้น, สืบค้น 20 กันยายน 2561 จาก



ภาพที่ 2.1 ตัวอย่างการใช้เซนเซอร์ คลื่นเสียงและกล้อง¹⁰

3.1 ระดับการทำงานของนวัตกรรมรถยนต์อัตโนมัติ

เมื่อไม่นานมานี้ BMW ประกาศตั้งเป้าผลิตรถยนต์อัตโนมัติเลเวล 5 ภายในปี 2021 “เลเวล 5” นี้หมายความว่าถึงระดับของความอัตโนมัติของรถยนต์ ซึ่งมีการแบ่งออกเป็นหลายระดับ ดังนี้

3.1.1 ระดับที่ 1 รถและผู้ช่วยอัตโนมัติ : ใช้เทคโนโลยีเป็นผู้ช่วยในการขับขี่

โดยระดับที่ 1 นี้ คือระดับพื้นฐานที่สุด โดยจะเป็นรูปแบบที่ใช้ข้อมูลต่าง ๆ ของรถคัน นั้น ๆ ในการประมวลผล และสร้างเป็นแผนการขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้นมา เช่น การใช้ภาพจากกล้องหรือใช้เซนเซอร์ของรถในการดูสภาพแวดล้อม ความเร็วของรถ การจราจรมาเป็นข้อมูล โดยระดับนี้ คนขับยังจำเป็นอยู่มาก เพราะข้อมูลต่าง ๆ จะถูกประมวลผลมา “ช่วย” ในการตัดสินใจเท่านั้น เช่น ระบบ lane-keep assist ในรถหลาย ๆ รุ่น ที่จะคำนวณความเร็วและระยะห่างของล้อกับเส้นแบ่งเลน และเมื่อล้อของรถเข้าใกล้เลนมากเกินไป ก็จะมีการแจ้งเตือนไปยังคนขับ เพื่อบังคับพวงมาลัย

¹⁰ *Everything about Self Driving Cars Explained for Non-Engineers*, Retrieved September 18, 2018, from <https://medium.com/swlh/everything-about-self-driving-cars-explained-for-non-engineers-f73997dcb60c>.



ภาพที่ 2.2 ระดับ 1 มีข้อมูลช่วยตัดสินใจ แต่คนขับต้องเป็นผู้ควบคุม

3.1.2 ระดับที่ 2 รถยนต์ขับเคลื่อนเอง: คอมพิวเตอร์ทำให้ส่วนต่างๆ สามารถทำงานร่วมกัน

ระดับนี้เป็นระดับที่แอดวานซ์ขึ้นมาอีก เนื่องด้วยความสามารถของคอมพิวเตอร์นั้นมากขึ้น จนสามารถคำนวณและสร้างการทำงานร่วมกันระหว่างการเร่งความเร็ว และการควบคุมพวงมาลัยในเวลาเดียวกันได้ โดยระบบนี้พบได้รถหรืออย่างเช่น Mercedes S-Class ที่สามารถควบคุมทิศทางของรถ เร่งความเร็วและเบรก หรือรักษาระยะห่างจากรถคันข้างหน้าไว้ได้ นอกจากนี้ยังมีความสามารถที่สะดวกสบาย เช่น เปลี่ยนเลน หรือจอดเข้าช่องอัตโนมัติอีกด้วย



ภาพที่ 2.3 ระดับที่ 2 มีความสามารถในการเร่งความเร็วหรือเบรกเอง"ได้สามารถจอดเข้าช่องเอง

3.1.3 ระดับที่ 3 รถยนต์ขับเคลื่อนเอง : หลังพวงมาลัยปลอดภัยแน่นอน

ระดับที่ 3 นี้คือระดับที่กำลังมีการพัฒนาอยู่ในปัจจุบันนั่นเอง โดยจะเป็นระดับที่รถจะทำหน้าที่ขับแทนคุณ คนขับมีหน้าที่ในการนั่งเพื่ออนุมัติคำสั่งต่าง ๆ เพียงเท่านั้น โดยรถยนต์ที่คาดว่าจะรองรับระดับนี้อย่างเต็มประสิทธิภาพก็ได้แก่ new A8 ของ Audi โดยระดับนี้รถยนต์นี้จะมีความสามารถในการขับแทนมนุษย์ทุกอย่าง และมีความปลอดภัยสูงเนื่องจากการใช้แผนที่ เรดาร์ และเซนเซอร์ในการคำนวณเพื่อสร้างการตัดสินใจที่รวดเร็วและปลอดภัย



ภาพที่ 2.4 ระดับที่ 3 รถยนต์ขับเคลื่อนเอง

3.1.4 ระดับที่ 4 ไม่ต้องมีคนขับอีกต่อไป ไปได้ทุกที่ที่รถรู้จัก

ในอนาคตไม่ไกลนี้ รถจะสามารถขับด้วยตัวมันเองได้อย่างอิสระและปลอดภัยแม้ในพื้นที่ที่มีคนพลุกพล่านอย่างเมืองหลวง ด้วยแผนที่ความละเอียดสูง การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรถกับรถคันอื่นๆ ในระดับ 4 นี้ ไม่ต้องมีคนขับ รถจะคำนวณและพาไปยังที่หมายอย่างปลอดภัย แต่ข้อจำกัดของระดับนี้ ก็จะสามารถขับแบบอัตโนมัติได้เฉพาะพื้นที่หรือเส้นทางที่มีการบันทึกไว้เท่านั้น



ภาพที่ 2.5 ระดับที่ 4 ไม่ต้องมีคนขับ รจะคำนวณและพาไปยังที่หมายอย่างปลอดภัย

3.1.5 ระดับที่ 5 พวงมาลัยไม่จำเป็นอีกต่อไปแล้ว

ในระดับที่ 5 นี้ รถยนต์จะสามารถขับเคลื่อนอัตโนมัติไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามที่ต้องการ โดยที่ไม่จำเป็นต้องรู้เส้นทางเส้นทางนั้นเลยก็ได้ และในระดับ 5 นี้ โดยคาดการณ์ไว้ว่า ยังต้องรออีกอย่างต่ำ 10 ปี เนื่องจากยังขาดทั้งเทคโนโลยี การออกแบบ เพราะการที่ไม่มีพวงมาลัย ไม่มีคนขับ ทำให้ห้องโดยสารนั้นเปลี่ยนรูปแบบไป¹¹



ภาพที่ 2.6 ระดับที่ 5 รถยนต์จะสามารถขับเคลื่อนอัตโนมัติไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามที่ต้องการ โดยที่ไม่จำเป็นต้องรู้เส้นทาง

¹¹ ทำความเข้าใจ 5 ระดับ ของรถยนต์ “ไร้คนขับ”, สืบค้น 18 กันยายน 2561 จาก

3.2 ประโยชน์ของรถยนต์อัตโนมัติ

นิตสารฟอร์มูลา สรุปประโยชน์ของรถยนต์อัตโนมัติไว้โดยตรงประเด็น 3 ข้อใหญ่ ดังนี้

1) ท้องถนนจะมีความปลอดภัยมากขึ้น รถยนต์ที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่รับรู้และตอบสนองต่อสภาพภายนอกได้อย่างรวดเร็วนั้น ย่อมจะช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น งานวิจัยจาก Eno Centre for Transportation กล่าวว่าหาก 90% ของรถยนต์ในสหรัฐฯ เป็นรถยนต์อัตโนมัติ จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้ถึง 80%

2) การจราจรและการใช้เชื้อเพลิงจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น การลดอุบัติเหตุที่นอกจากจะลดความสูญเสียแล้วยังเป็นการกำจัดสาเหตุที่รถติดบนท้องถนน การมีแท็กซี่ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะช่วยให้ผู้คนใช้รถยนต์ส่วนตัวน้อยลง และการตัดสินใจของระบบอัตโนมัติจะทำให้รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยการเบรกและเร่งอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการใช้พลังงานโดยไม่จำเป็น และมีการคาดการณ์ว่าจะสามารถลดอัตราการเกิดคาร์บอนได้สูงถึง 300 ล้านตันต่อปี

3) มีเวลามากขึ้น เมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ใช้งานสามารถนำเวลาในการเดินทางไปทำอย่างอื่นได้อย่างเต็มที่ และการที่รถอัตโนมัติช่วยลดการเกิดรถติด จะทำให้เวลาในการเดินทางสั้นลง โดยมีการประเมินว่าเมื่อรถยนต์อัตโนมัติเข้าสู่กระแสหลัก จะช่วยประหยัดเวลาในท้องถนนรวม ๆ แล้วกว่า 1 พันล้านชั่วโมงต่อวัน¹²

4. แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

โดยที่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีความเกี่ยวข้องของความปลอดภัยของผู้ใช้หรือผู้ควบคุมรถยนต์ ผู้โดยสาร ผู้ใช้ถนนซึ่งอาจเป็นผู้เดินบนทางเท้า ประกอบกับการที่ระบบการทำงานของรถขับเคลื่อนอัตโนมัติจะอยู่ที่ระบบการสื่อสารข้อมูลแบบไร้สายเพื่อเชื่อมข้อมูลต่างๆ ที่อยู่ในระบบคลาวด์ (Cloud) ผสมผสานกับเทคโนโลยี GPS กล้องและเซ็นเซอร์ ซึ่งยกตัวอย่างจากระบบรถทุกที่มีการทดสอบระบบไร้คนขับไปเมื่อเร็วๆ นี้ โดยระบบจะเชื่อมต่อข้อมูลแบบเรียลไทม์ นั่นจึงทำให้ระบบสามารถมองเห็นสภาพการจราจรบนถนนในช่วงเวลานั้น

อย่างไรก็ดี รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งหากไม่มีใครบังคับหลังพวงมาลัยเกี่ยวข้องกับรถยนต์ไร้คนขับคันอื่น คำถามคือใครต้องรับผิดชอบหากพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 บัญญัติไว้ว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อัน

¹² ใกล้ถึงเวลาที่เราต้องเลิกขับรถ ?, (2557), นิตยสารฟอร์มูลา, 12(1), 1-3.

เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้นนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั้นเอง” ปัญหาจึงเกิดขึ้นว่าใครเป็นบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบจากการละเมิดที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น แน่แน่นอนว่าผู้บริโภคมุ่งต้องฟ้องผู้ผลิตรถยนต์ ผู้พัฒนาระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ และผู้รับประกันให้ร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 5 พ.ร.บ. ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และอ้างว่าผู้บริโภคมิต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะไม่ใช่บุคคลที่ควบคุมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ส่วนผู้ผลิตจำเป็นต้องพิสูจน์สิ่งที่สำคัญให้ได้ว่า โปรแกรมหรือการออกแบบระบบปฏิบัติการไร้คนขับสามารถทำงานได้อย่างเหมาะสมและมีการทดสอบให้เห็นอย่างเพียงพอว่ารถที่ทำงานไร้คนขับสามารถทำงานได้อย่างปลอดภัยเหมือนกับรถยนต์ทั่วไป อีกทั้ง ผู้ผลิตจะต้องเตือนผู้บริโภคเกี่ยวกับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบสำหรับความผิดพลาดของยานพาหนะไร้คนขับ ผู้ผลิตจะต้องรับผิดชอบเมื่อความผิดพลาดจากการประกอบรถที่ไม่ได้มาตรฐาน ความผิดพลาดการทำงานระบบปฏิบัติการจากการเขียนโปรแกรมหรือการถูกเจาะระบบข้อมูลโดยบุคคลที่สาม ตามมาตรา 7 ของ พ.ร.บ. ดังกล่าวข้างต้น

ทั้งนี้ ความไม่ชัดเจนของกฎหมายนี้เองย่อมทำให้ราคาของผู้บริโภคต้องจ่ายเพื่อใช้เทคโนโลยีใหม่เพิ่มมากขึ้น กล่าวคือ ความไม่แน่นอนทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบจะตกอยู่กับผู้ผลิตหรือไม่ ทำให้ผู้ผลิตจำเป็นต้องเพิ่มต้นทุนการผลิตมากขึ้น และเพิ่มราคาขายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นผลให้ความต้องการของผู้บริโภคลดลงสำหรับเทคโนโลยีนี้ หรืออีกทางหนึ่ง ผู้ผลิตสามารถลดความเสี่ยงโดยการประกันหนี้สินละเมิด ซึ่งส่งผลให้บริษัทประกันภัยรถยนต์เองก็ต้องเก็บเบี้ยประกันรายปีที่ปรับความเสี่ยงสูงขึ้นเพื่อประกันรถยนต์ที่ผู้ผลิตจะต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันในการเตือนเรื่องความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเฉี่ยวชน

หากพิจารณาในภาพรวมของของการพิจารณาการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะเห็นได้ว่ามีความเกี่ยวข้องของบุคคลหลายฝ่าย ได้แก่ ผู้ควบคุมหรือครอบครองรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งเป็นไปตามมาตรการทางกฎหมายในแต่ละเรื่องและเป็นไปตามแต่ละระบบกฎหมาย กล่าวคือเป็นระบบกฎหมายซีวิลลอว์หรือระบบกฎหมายคอมมอนลอว์

4.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดอันเนื่องมาจางใจหรือประมาท เลินเล่อของผู้ใช้รถยนต์อัตโนมัติ

การที่บุคคลใดจะต้องรับผิดเนื่องจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ใช้รถยนต์อัตโนมัติเป็นไปตามหลักความรับผิดทางละเมิดของแต่ละระบบกฎหมาย กล่าวคือ

ในประเทศเยอรมันบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด ได้กำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปสำหรับความรับผิดทางละเมิดไว้ในมาตรา 823 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันไว้ว่า¹³ “บุคคลโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยมีขอบด้วยกฎหมายทำให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำนั้น

หน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามวรรคต้นย่อมใช้กับกรณีที่บุคคลได้ฝ่าฝืนกฎหมายที่มุ่งประสงค์จะคุ้มครองบุคคลอื่นในกรณีที่การฝ่าฝืนกฎหมายเป็นไปได้แม้ไม่มีความผิดให้ผู้นั้นมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะกรณีที่ได้กระทำผิด”

ทั้งนี้ หลักในมาตรา 823 วรรคแรกนี้ กฎหมายได้กำหนดความรับผิดให้แก่บุคคลที่จงใจหรือ ประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยมีขอบด้วยกฎหมายทำให้เกิดความเสียหายถึงแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดโดยสามารถแยกองค์ประกอบได้ 4 ประการ ดังนี้

ประการแรก ต้องมีความเสียหายต่อสิทธิประการใดประการหนึ่งที่กำหนดไว้ในมาตรา 823 วรรคแรก โดยจะต้องเป็นสิทธิเด็ดขาด (absolute rights) เท่านั้นที่จะได้รับการคุ้มครองตาม มาตรานี้ ไม่รวมถึงสิทธิสัมพัทธ์หรือสิทธิตามสัญญา (relative rights) ในการพิจารณาว่าสิทธิใดเป็นสิทธิเด็ดขาดหรือสิทธิสัมพัทธ์นั้น พิจารณาได้จากหากสิทธิดังกล่าวนั้นสามารถใช้อย่างยันกับบุคคลได้ทุกคนหรือกับบุคคลทั่วไปแล้ว ย่อมถือได้ว่าเป็นสิทธิเด็ดขาด แต่หากสิทธินั้นใช้อย่างยันกับคนบางคนเท่านั้นถือว่าเป็นสิทธิสัมพัทธ์

ประการที่สอง ความเสียหายดังกล่าวเกิดจากการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Unlawfully) ซึ่งความมิชอบด้วยกฎหมายเป็นการฝ่าฝืนหรือล่วงละเมิดต่อบรรทัดฐานทางกฎหมาย (Legal norm) โดยไม่จำเป็นต้องถึงกับมีกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดอย่างชัดแจ้ง¹⁴ แต่เป็นการล่วงล้ำประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กฎหมายรับรองไว้ในมาตรา 823 วรรคแรก โดยไม่มีเอกสิทธิ

¹³ Chung Hui Wang, D.C.L., *The German Civil Code*, (London: Steven and Sons Limited, 1907), p. 180.

¹⁴ Norbert Florn & Hein Kotz and Flans G.Leser, *German Private and Commercial Law : An Introduction*, (Oxford: the Clarendon Press, 1982), p. 147.

พิเศษ (special privileges) ที่จะกระทำได้ การล่วงสิทธิเด็ดขาดของบุคคลอื่นเป็นการผิดกฎหมายแล้ว อยู่ในตัว คือ เป็นการผิดระบบกฎหมายในเรื่องสิทธิจึงไม่จำเป็นที่จะต้องมีการบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งอีก ข้อยกเว้นที่ทำให้การล่วงสิทธิเด็ดขาดไม่เป็นการผิดกฎหมายก็คือ ผู้กระทำมีอำนาจกระทำไม่ว่าจะเป็นกรณีที่กฎหมายให้อำนาจไว้โดยตรง การป้องกันหรือการกระทำโดยความจำเป็น เป็นต้น

ประการที่สาม ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือโดยประมาท การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นนั้น ผู้ทำละเมิดจะต้องกระทำโดยรู้สำนึกในขณะ เคลื่อนไหวร่างกาย แต่ความเสียหายบางอย่างอาจเกิดจากการละเว้นกระทำ (Omission) ก็ได้ หากผู้ละเวรมีหน้าที่ที่จะต้องกระทำ โดยศาลเยอรมัน ได้สร้างหลักที่ว่า บุคคลใดก็ตามที่ได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับสัมพันธ์กับสาธารณชน (public) จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนในสังคมนั้นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ที่อนุญาตให้สาธารณชนเข้าไปในสถานที่ของตน จะต้องมีการป้องกัน ความปลอดภัยไว้ล่วงหน้าเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจเกิดจากการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ว่า นั้น ซึ่งเรียกว่า “หน้าที่คุ้มครองการจราจร” (Verkehrssicherungspflicht) ตัวอย่างเช่น ผู้ที่อนุญาต ให้ผู้อื่นจอดรถในสถานที่จอดรถของตน จะต้องดูแลให้ประตูที่จอดรถอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ (RG JW 1931,3446)

ประการที่สี่ ต้องมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เนื่องจากกฎหมายเยอรมัน ได้แยกองค์ประกอบความผิด (fault) ออกจากความมิชอบด้วยกฎหมาย (unlawfully) โดยความผิดนั้นเป็นที่เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำของบุคคลโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่น¹⁵ ซึ่งคำว่า “ความผิด” (Fault) นี้เป็นสภาพทางจิตใจของผู้กระทำ เป็นเรื่องของความรู้ผิดชอบชั่วดี หรือความสามารถในการใช้วิจารณญาณว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้หรือไม่ถ้ากระทำทั้งๆที่รู้ว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือละเลยไม่ใช้วิจารณญาณหรือความสามารถของตนเพื่อพิจารณาเสียก่อนว่าบุคคลอื่นจะได้รับ ความเสียหายจากการกระทำของตน สิ่งคมก็จะถือว่าการกระทำอันนี้น่าตำหนิหรือเป็น “ความผิด” ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่นอันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำนั้น

ในขณะที่ในประเทศฝรั่งเศส ได้บัญญัติความรับผิดทางละเมิดไว้ในมาตรา 1382 ความว่า “การกระทำใดๆของมนุษย์อันเป็นเหตุทำความเสียหายแก่ ผู้อื่น ไซ้ระมัดระวังบุคคล

¹⁵ Markesinis, Basil, *A Comparative Introduction to the German Law of Torts*, 2nd ed., (Oxford: University Press, 1990), p. 58.

ผู้กระทำความเสียหายโดยความผิดของเขานั้นให้ทดแทนความเสียหาย”¹⁶ มาตรา 1383บัญญัติว่า “ทุกคนต้องรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเขาได้กระทำขึ้นไม่เพียงแต่กระทำโดยจงใจ แต่ต้องรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อของเขาด้วย”¹⁷

จากบทบัญญัติมาตราดังกล่าวข้างต้นนี้สามารถแยกองค์ประกอบความรับผิดชอบที่สำคัญของกฎหมายฝรั่งเศสได้ 3 ประการ คือ¹⁸

- 1) ความเสียหาย (Prejudice)
- 2) ความผิด (Faute)
- 3) ความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างความผิดและความเสียหายนั้น (Relation de cause a effect la faute et le prejudice)

บทบัญญัติทั้งสองมาตรากำหนดเกี่ยวกับความรับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของตนเอง (Liability Based on One's Own Act) เอาไว้โดยทั้งสองมาตราต่างพิจารณาเกี่ยวกับองค์ประกอบในเรื่องความผิด (Faute) เป็นเงื่อนไขของความมีอยู่ของความรับผิดชอบเพื่อละเมิดโดยเงื่อนไขดังกล่าวมีที่มาจากหลักที่ว่า จะไม่มีความรับผิดชอบโดยทางละเมิดโดยที่ไม่มี ความผิด (il'n ya pas de responsabilite sans faute)¹⁹ ซึ่งจะเห็นได้ว่า มาตรา 1382 และมาตรา 1383 ของประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสนี้เมื่อรวมกันแล้วจะมีข้อความเท่ากับมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งมีที่แตกต่างกันก็คือ บทบัญญัติเรื่องละเมิดของฝรั่งเศสแบ่งความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อออกต่างหากจากกัน การกระทำโดยจงใจเป็นเรื่องละเมิด (delits) ส่วนการกระทำโดยประมาทเลินเล่อเป็นเรื่องคล้ายละเมิด (Quasi- Delits)²⁰

มาตรา 1382 นี้ให้อำนาจแก่ศาลเป็นอย่างมากในอันที่จะวินิจฉัยว่าการกระทำใดเป็นการกระทำที่บุคคลผู้มีความรอบคอบและอยู่ในพฤติการณ์ภายนอกเช่นนั้นจะไม่กระทำอันจะ

¹⁶ Article 1382 “Any act which a person causes damage to another makes the person whose fault the damage occurred liable to make reparation for such damage.”

¹⁷ Article 1382 “Everyone is responsible for the damage which he has caused not only by his intentional actions, but by his negligence or carelessness.”

¹⁸ จี๊ด เศรษฐบุตร, *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด*, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ: บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, 2545), หน้า 69-70.

¹⁹ ประพนธ์ ภูมิถาวร, *ภาพรวมโดยทั่วไปของความรับผิดชอบเพื่อละเมิดของประเทศ ฝรั่งเศส*, เอกสารประกอบคำบรรยายวิชากฎหมายแพ่งเปรียบเทียบ (ภาคบัณฑิตศึกษา).

²⁰ วิชา มั่นสกุล, *ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดในการกระทำของตนเอง*, (วิทยานิพนธ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2516), หน้า 35.

ถือได้ว่าเป็นความผิด ในทางปฏิบัติศาลฝรั่งเศสถือเอาคำพิพากษาในคดีก่อนๆเป็นแนววินิจฉัย นอกจากนั้นศาลและนักนิติศาสตร์ต่างมีความเห็นตรงกันว่า “fault” นี้มิได้จำกัดอยู่เฉพาะการกระทำที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายเท่านั้น หากแต่หมายความถึงการทำความผิดหน้าที่ต่างๆไปที่จะไม่ทำให้ผู้อื่นเสียหายด้วยดังที่ Savotier ได้กล่าวไว้อย่างชัดแจ้งว่า “fault consists not only the breach of particular duties imposed directly by the law, but the breach of a general duty not to injure other..”²¹ เนื่องจากกฎหมายฝรั่งเศสมิได้แยกความแตกต่างระหว่าง unlawfully และ fault โดยทั้งคู่ต่างรวมอยู่ในแนวคิดเรื่อง “fault” ถ้าจำเลยกระทำเพื่อป้องกันตนเอง กระทำด้วยความจำเป็น หรือกระทำไปภายใต้เงื่อนไขที่จะทำให้การกระทำชอบด้วย กฎหมายอย่างอื่นหรือจำเลยกระทำไปเท่าที่วิญญูชนในภาวะเช่นนั้นจะพึงกระทำแล้ว จำเลยก็ไม่มี “fault” และไม่ต้องรับผิด

ในส่วนของระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ตามหลักกฎหมายอังกฤษมีระบบของการกระทำละเมิดเป็นพิเศษโดยเฉพาะ (specific torts) ดังนั้นย่อมเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดแจ้งประการแรกที่มีความเหมือนกับกฎหมายโรมันมากกว่าในระบบกฎหมายซีวิลลอว์สมัยใหม่เพราะกฎหมายละเมิดโรมันก็มีลักษณะของการกระทำละเมิดเป็นเอกเทศโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตาม ความแตกต่างสำคัญที่ต้องเข้าใจเสียก่อนเกี่ยวกับการเปรียบเทียบระหว่างกฎหมายโรมันและระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ก็คือการทำความผิดระหว่าง the law of delicts และ the law of torts ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษไม่มีการฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเหนือทรัพย์สินหรือการดำเนินคดีที่มุ่งต่อตัวทรัพย์สินโดยตรง (in rem) เหมือนกับกฎหมายโรมันและไม่มีการเยียวยาสำหรับผู้ครอบครองอย่างแท้จริง (no purely possessory remedies) การเยียวยาสำหรับกฎหมายว่าด้วยทรัพย์สินหรือความเสียหายต่อตัวทรัพย์สิน (damage to property) ถูกบัญญัติไว้โดยกฎหมายว่าด้วยการละเมิด (the law of torts) เท่านั้น ดังนั้นถ้าผู้ครอบครอง (possessor) ต้องการที่จะยืนยันถึงการครอบครองในทรัพย์สินของตนต่อบุคคลซึ่งโต้แย้งการครอบครองของผู้ครอบครองเกี่ยวกับทรัพย์สินผู้ครอบครองจะต้องกล่าวอ้างว่าเป็นการกระทำผิดฐานละเมิดเกี่ยวกับ trespass และถ้าเป็นเรื่องกรรมสิทธิในทรัพย์สิน (goods) เจ้าของกรรมสิทธิ์จะต้องกล่าวอ้างว่าเป็นการกระทำละเมิดฐานเบียดบังทรัพย์สินของผู้อื่นไป (tort of conversion) หรือฟ้องเรียกทรัพย์สินที่ถูกยึดหน่วงไว้โดยมิชอบ (อันเป็นความผิดเกี่ยวกับการหน่วงเหนี่ยวทรัพย์สินของผู้อื่นโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามกฎหมายจารีตประเพณีซึ่งโจทก์มีสิทธิฟ้องเรียกทรัพย์สิน) (detinue) หรือถ้าเป็นสิทธิที่เกี่ยวกับภาระจำยอมหรือสิทธิตามกฎหมายในการบังคับให้เจ้าของที่ดินเปิดทางเดินหรือทางน้ำ (easement) บุคคลนั้นจะต้องกล่าวอ้างว่าเป็นการกระทำละเมิดฐานนิวแซนซ์ (nuisance) และอื่นๆ ดังนั้น การละเมิดฐานเบียดบังทรัพย์สินของผู้อื่น (tort of

²¹ จริญ ภักดิธนากุล, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 981/2531.

conversion) ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษจึงมีลักษณะคล้ายคลึงกับ *furtum* คือการดำเนินการอันไม่สุจริตเกี่ยวกับทรัพย์สินของผู้อื่น ในกฎหมายโรมันสามารถที่จะถูกกระทำความผิดโดยบุคคลซึ่งอ้างว่าสุจริต(*good faith*) ในทรัพย์สินเป็นของตน²²

กฎหมายคอมมอนลอว์มีแหล่งกำเนิดและวิวัฒนาการในประเทศอังกฤษโดยถือว่าการศาลเป็นแหล่งที่มาสำคัญของหลักกฎหมายต่างๆ ทั้งนี้เพราะพระมหากษัตริย์อังกฤษทรงเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดระบบอำนาจความยุติธรรมและทรงเป็นที่มาแห่งความยุติธรรมทรงจัดตั้งศาลและส่งผู้พิพากษาหมุนเวียนไปพิจารณาคดีทั่วประเทศซึ่งศาลเหล่านี้ได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการนำคดีสู่ศาลและการพิจารณาคดีของศาลตลอดจนกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งและทางอาญาของบุคคลซึ่งใช้บังคับเป็นการทั่วไปจึงเรียกกันว่า คอมมอนลอว์ ดังนั้นกฎเกณฑ์ทั่วไปที่เรียกว่าคอมมอนลอว์นี้จึงถูกสร้างขึ้นโดยผู้พิพากษาหรืออาจกล่าวได้ว่าผู้พิพากษาสร้างกฎหมายคอมมอนลอว์ขึ้นมาโดยคำพิพากษาแต่เนื่องจากกฎหมายคอมมอนลอว์เป็นกฎหมายที่ค่อนข้างเข้มงวดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการรับพิจารณาคดีหนึ่งคดีใดทำให้ประชาชนบางคนที่ได้รับความเดือดร้อนไม่อาจนำข้อร้องทุกข์ของตนเสนอต่อศาลคอมมอนลอว์ได้จึงได้มีการกำหนดวิธีพิจารณาความและหลักกฎหมายขึ้นมาใหม่ควบคู่ไปกับกฎหมายคอมมอนลอว์โดยมีขุนนางผู้ใกล้ชิดพระมหากษัตริย์เรียกว่า Lord Chancellor ดังศาลขึ้นมาเรียกว่า Court of Chancery และได้พัฒนาหลักกฎหมายขึ้นมาโดยยึดหลัก“ความยุติธรรม”(Equity) ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า กฎหมายอังกฤษประกอบด้วยกฎหมายคอมมอนลอว์และเอควิตี้ (Equity) ต่อมาเมื่อรัฐสภามีอำนาจออกกฎหมายกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่ออกโดยรัฐสภา (statutes) จึงเป็นที่มาของกฎหมายคอมมอนลอว์อีกประการหนึ่ง

กฎหมายคอมมอนลอว์เกี่ยวกับการละเมิดเป็นผลมาจากการพัฒนาคำพิพากษาของศาลที่จะยอมรับว่าการกระทำใดบ้างที่เป็นมูลความผิด(cause of action) ควรแก่การชดเชยความเสียหายโดยมีวิวัฒนาการมาจากการออกหมาย หมายความว่าโจทก์จะต้องกล่าวอ้างในคำขอหมายว่าคดีของตนมีมูลความผิดเรื่องใดหากไม่อาจกล่าวอ้างได้ศาลก็จะไม่ออกหมาย อย่างไรก็ตามวิธีการออกหมายได้ถูกยกเลิกไปหมดแล้วถึงกระนั้นก็ยังถือกันว่ามูลความผิด ละเมิดลักษณะต่างๆ ยังคงเป็นสิ่งที่จะต้องยึดถือต่อไปดังคำกล่าวที่ว่า “These forms of writ we have buried, but they still rule US from their graves” แปลว่า“เราได้ฝังวิธีการออกหมายแล้วแต่มันก็ยังออกคำสั่งกับเราได้จากหลุมที่ฝังมันไว้”¹¹ ดังนั้นนักกฎหมายคอมมอนลอว์จึงยังคงยึดถือหลักมูลความผิดของละเมิด(cause of action)เป็นสำคัญในการศึกษากฎหมายที่ดี ในการใช้กฎหมายที่ดีนักกฎหมายคอมมอนลอว์

²² Barry Nicholas, *An Introduction to Roman law* (Oxford: Clarendon Press, 1962), p. 219.

จะต้องระลึกถึงองค์ประกอบมูลความผิดของละเมิด เสมอนั้นก็คือจะต้องรู้ว่า trespass หรือ assault มีองค์ประกอบของมูลความผิดอย่างไรและเป็นสิ่ง ที่นักกฎหมายคอมมอนลอว์จะเข้าใจกันเมื่อเอ่ยถึงมูลความผิดของละเมิดเหล่านั้น²³

4.2 แนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ในปัจจุบันกระบวนการผลิตสินค้าเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมาก เนื่องจากมีการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่สลับซับซ้อนมาใช้กับการผลิตสินค้าแบบ Mass Product ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายจากการใช้สินค้าแล้วผู้บริโภคจึงยากต่อการพิสูจน์ความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการ เนื่องจากกระบวนการผลิตสินค้าดังกล่าวได้ใช้เทคโนโลยีและความรู้ทางวิทยาศาสตร์ที่ผู้บริโภคโดยทั่วไปไม่อาจจะเข้าใจและเข้าถึง ข้อมูลต่างๆ ซึ่งมักจะอยู่ที่ผู้ประกอบการได้จึงไม่อาจตรวจสอบได้ว่าสินค้าชนิดนั้นๆ มีความปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ ดังนั้น กฎหมายลักษณะละเมิดจึงไม่อาจก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายได้เท่าที่ควร

ทั้งนี้ แนวความคิดในการที่จะให้ผู้ผลิตสินค้ารวมทั้งผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่มาจากแนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) กล่าวคือ ความรับผิดโดยปราศจากความผิด แต่เหตุที่ต้องรับผิดก็เพราะกฎหมายบัญญัติไว้ว่าต้องรับผิด ดังนั้น การบัญญัติของกฎหมายว่า กรณีใดบุคคลจะต้องรับผิดโดยเคร่งครัดจึงต้องบัญญัติอย่างมีเหตุผลและจำกัดขอบเขตไว้อย่างเหมาะสม และควรนำมาใช้ในกรณีที่ยากต่อการพิสูจน์หรือหาความผิดของบุคคลใดได้ การบัญญัติกฎหมายตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ก็เพื่อจะประกันคนในสังคมไม่ให้ต้องรับเคราะห์กรรม²⁴ แม้ว่าความรับผิดโดยเคร่งครัดจะเป็นความรับผิดของบุคคลโดยปราศจากความผิด (Liability without fault) แต่, ก็ไม่ได้หมายความว่า จะต้องรับผิดอย่างสมบูรณ์ เนื่องจากการจะสันนิษฐานว่าบุคคลใดต้องรับผิดเสมอไปในทุกเรื่องที่เขาเกี่ยวข้องย่อมจะไม่เป็นธรรม เพราะความเสียหายอาจจะเกิดจากสาเหตุอื่นๆ หรือจากการกระทำของบุคคล อื่นๆ ก็ได้ ดังนั้น โดยทั่วไป กฎหมายจึงกำหนดให้มีข้อยกเว้นที่ทำให้ไม่ต้องรับผิดอยู่สองประการ²⁵ คือ เหตุ

²³ พรเพชร วิชิตชลชัย และจรัญ ภักดีธนากุล, *กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์*, เอกสารประกอบคำบรรยาย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง (2548), หน้า 352.

²⁴ ศุภศักดิ์ วรรณแสง, *ความรับผิดเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์*, *วารสารนิติศาสตร์*, 4,14 (ธันวาคม 2527), 78-91.

²⁵ มานิตย์ วงศ์เสรี และคณะผู้วิจัย, *รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า*, (กองวิเคราะห์โครงการและประเมินผล สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2544), หน้า 9.

สุดวิสัย และเหตุที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความรับผิดชอบของผู้เสียหายเอง ซึ่งต่างไปจากความรับผิดโดยสมบูรณ์ (Absolute Liability) ที่ไม่มีข้อยกเว้นให้แก้ตัวเพื่อหลุดพ้นความรับผิดได้เลย

สำหรับเหตุผลและความจำเป็นที่จะต้องนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้แก่ความรับผิดที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยมีหลายประการ ได้แก่²⁶

- 1) การพิสูจน์ความผิด คือ ความจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ผลิตเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก
- 2) การผลักภาระการพิสูจน์ตามหลัก Res Ipsa Loquitur ไม่สามารถใช้ได้ในทุกกรณี
- 3) หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดจะเป็นสิ่งจูงใจในการสร้างความปลอดภัยแก่สินค้าเพิ่มขึ้น
- 4) ผู้ผลิตมีความสามารถหรืออยู่ในฐานะดีที่สุดที่จะป้องกันอันตรายหรือกระจายความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากสินค้าได้
- 5) การที่ผู้ผลิตนำสินค้าของตนออกสู่ท้องตลาดย่อมสร้างความเชื่อถือแก่ผู้บริโภคพอสมควรในการคาดหวังถึงความปลอดภัยของสินค้านั้น ดังนั้น หากเกิดความเสียหายขึ้นจากสินค้านั้น ผู้ผลิตจึงสมควรต้องรับผิดชอบ

²⁶ Edward J. Kionka, *Torts in a Nutshell*, 3rd ed. (ST. Paul, Minn.: West Group, 1999), p. 265.

4.2.1 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบ

โดยทั่วไปแล้ว กฎหมายของประเทศส่วนใหญ่จะเห็นตรงกันว่าผู้ผลิต (producer) เป็นผู้ที่อยู่ในสถานะที่สามารถป้องกันไม่ให้สินค้าที่ไม่ปลอดภัยออกสู่ท้องตลาดได้ดีที่สุดจึงกำหนดให้ผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ยังมีความเห็นที่แตกต่างกันว่า บุคคลอื่นที่อยู่ในสายของการจำหน่ายสินค้า นอกจากผู้ผลิตสมควรจะต้องรับผิดชอบด้วยหรือไม่,

สำหรับผู้ผลิตนั้น โดยทั่วไปแล้ว กฎหมายของประเทศต่างๆ ไม่ได้กำหนดขอบเขตของผู้ผลิตให้จำกัดอยู่แต่เพียงบุคคลที่เป็นผู้ผลิตสินค้าตามความเป็นจริงเท่านั้น แต่ขยายขอบเขตไปถึงบุคคลต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตและการจำหน่ายสินค้าด้วย 3 ซึ่งผู้ผลิตได้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

1) ผู้ผลิตสินค้าที่แท้จริง (Manufacturer) ได้แก่ ผู้ผลิตสินค้าขั้นสุดท้าย (finished product) ผู้ผลิตวัตถุดิบ (raw material) และผู้ผลิตชิ้นส่วนของสินค้า (component part)

ในประเทศเยอรมนี มีการให้ความหมายของผู้ผลิต (Der Hersteller) ตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากสินค้า ค.ศ. 1989 หรือ ProdHaftG ซึ่งบัญญัติขึ้นตามแนวทางของ EC Directive ไว้ใน มาตรา 4 (1) ว่า ได้แก่ บุคคลทั้งหลายที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการของผู้ผลิตไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม โดยมีบทบาทหรืออำนาจในการปฏิบัติการตามความเป็นจริงเกี่ยวกับการดำเนินการของผู้ผลิต ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ทางการค้าซึ่งมีการเรียกค่าตอบแทน ดังนั้น ผู้ผลิตจะต้องรับผิดชอบต่อการกระทำหรือการประกอบกรของผู้ผลิตเป็นไปเพื่อประโยชน์ในทางธุรกิจการค้าเท่านั้น

สำหรับความหมายของผู้ผลิตชิ้นส่วนต้องพิจารณาถึงจารีตประเพณีทางการค้าด้วย ซึ่งโดยทั่วไปหมายถึง บุคคลที่ผลิตสินค้าโดยมีวัตถุประสงค์หรือความมุ่งหมายในทางการค้าเพื่อนำมาวางในท้องตลาด โดยสินค้านี้ยังคงกล่าวยังไม่อยู่ในสภาพที่ถือได้ว่าเป็นสินค้าขั้นสุดท้าย เมื่อ “สินค้า” ตาม Product Liability Law หมายถึงสังหาริมทรัพย์เท่านั้น (movable property) ชิ้นส่วนของสินค้าจึงหมายถึงเฉพาะสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งหรือส่วนประกอบของสินค้านั้น เช่น ถ้าสินค้าเป็นรถยนต์ ส่วนประกอบจำพวกยางรถยนต์ ขอบวงล้อ พวงมาลัย เบาะที่นั่ง ท่อไอเสีย หรือถ้าน้ำมันรถยนต์เป็นวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนของสินค้านั้น

สำหรับขอบเขตของความรับผิดชอบของผู้ผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนจะต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณีที่วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนที่ตนผลิตไม่ปลอดภัยและความไม่ปลอดภัยดังกล่าวเป็นเหตุให้สินค้าขั้นสุดท้ายไม่ปลอดภัย ในกรณีดังกล่าว กฎหมายของสมาชิกสหภาพยุโรปต่างกำหนดให้ผู้ผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนด้วย แม้ว่าความไม่

ปลอดภัยจะมีสาเหตุมาจากวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนก็ตาม ทั้งนี้ มีข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ผลิตชิ้นส่วน ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความไม่ปลอดภัยเกิดขึ้น เพราะคำสั่งที่ผู้ผลิตสินค้าชิ้นชุดทำยให้ไว้แก่ตน หรือเกิดจากความไม่ปลอดภัยหรือความผิดพลาดในการประกอบสินค้า ผู้ผลิตสินค้าชิ้นชุดทำยหรือผู้ประกอบสินค้าในชิ้นชุดทำยจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

2) ผู้อยู่ในสถานะเสมือนผู้ผลิต (Apparent Manufacturer or Quasi-Manufacturer or Quasi-Producer) ได้แก่ บุคคลใดๆ ที่แสดงให้เห็นว่าตนเป็นผู้ผลิตสินค้าโดยระบุชื่อ เครื่องหมายการค้า หรือเครื่องหมายอื่นใดลงบนสินค้านั้น เหตุที่เรียกว่าเป็นผู้อยู่ในสถานะเสมือนผู้ผลิตก็เพราะกฎหมายกำหนดให้บุคคลเหล่านี้ต้องรับผิดชอบ แม้ในความเป็นจริงแล้วตนจะไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้านั้นก็ตาม หลักการสำคัญคือ ผู้เสียหายจะต้องสามารถกำหนดตัวผู้ผลิตที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้โดยง่าย และโดยเหตุนี้ จึงมุ่งไปที่ข้อความหรือสิ่งบ่งชี้ต่างๆ ที่ระบุไว้บนตัวสินค้าเป็นลำดับแรก กล่าวคือ บุคคลทุกคนที่แสดงตนว่าเป็นผู้ผลิตโดยการระบุชื่อ เครื่องหมายการค้า หรือสัญลักษณ์อื่นใดของตน ย่อมถือเป็นผู้ผลิตสินค้านั้น

3) ผู้นำเข้า (Importer) ได้แก่ ผู้นำเข้าสินค้าเพื่อการขาย ให้เช่า หรือการจำหน่ายโดยวิธีการอื่นใดในทางการค้าถือว่ามีฐานะเป็นผู้ผลิต ดังนั้น ผู้ได้รับความเสียหายจากความไม่ปลอดภัยของสินค้าที่มีผู้นำเข้ามาจำหน่าย จึงไม่ต้องไปฟ้องร้องผู้ผลิตสินค้านั้นในต่างประเทศ ซึ่งอาจมีอุปสรรคหรือไม่ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายของประเทศนั้น กล่าวอีกนัยหนึ่ง ผู้เสียหายทุกคนมีสิทธิที่จะได้รับการเยียวยาอย่างเดียวกันโดยไม่คำนึงถึงแหล่งกำเนิดทางภูมิศาสตร์ของสินค้าที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น

เหตุที่กฎหมายกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องรับผิดชอบสำหรับคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า ไม่เฉพาะต่อบุคคลที่เป็นคู่สัญญาของตน แต่รวมถึงบุคคลใดๆ ก็ตามที่ได้รับ ความเสียหายจากสินค้านั้น ก็ เพราะผู้นำเข้าสร้างความเสี่ยงขึ้นด้วยการนำสินค้าเข้ามายังประเทศที่เกิดความเสียหาย²⁷ ดังนั้น ผู้นำเข้าจึงมีหน้าที่ดำเนินการตรวจสอบและทดสอบสินค้าที่ตนนำเข้ามา²⁷

4) ผู้ขาย (Supplier) ในกรณีที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต หรือผู้ที่ป้อนสินค้าให้แก่ตน หรือผู้นำเข้า ผู้เสียหายอาจฟ้องร้องผู้ขายสินค้าได้ ทั้งนี้ ผู้ขายถือเป็นผู้ผลิตโดยการสันนิษฐานของกฎหมายเท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เสียหายในการหาผู้ต้องรับผิดชอบ กล่าว

²⁷ Utz p. Toepke, ““1992” and the Harmonization of Products Liability Law in the EEC-Germany,” Practising Law Institute/Litigation and Administrative Practice Course Handbook Series Litigation, 371, 125 (1989).

อีกนัยหนึ่ง ผู้ขายสินค้าจะมีความรับผิดชอบเมื่อไม่สามารถบอกให้ผู้เสียหายทราบถึงตัวผู้ผลิตสินค้า ผู้ที่ป้อนสินค้าให้แก่ตนหรือผู้นำเข้า แล้วแต่กรณี

กฎหมายของประเทศส่วนใหญ่จะกำหนดให้ผู้ผลิตเป็นผู้ต้องรับผิดชอบหลัก โดยผู้ขายเป็นเพียงผู้รับผิดชอบในลำดับรองเท่านั้น (secondary liable)²⁸ (กล่าวคือ ต้องรับผิดชอบเมื่อไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิตสินค้าได้) เนื่องจากโดยปกติแล้ว ผู้ขายไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องในขั้นตอนการผลิตและมีโอกาสน้อยมากที่จะรู้ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้า หากสินค้าอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่ปิดผนึกไว้ ดังนั้น ผู้ขายจึงเพียงแต่ส่งต่อสินค้าไปยังผู้บริโภคในสภาพที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเท่านั้น²⁹ ซึ่งต่างจากกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำหนดให้ผู้ขายในทุกทอดรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ผลิต โดยไม่มีเหตุหลุดพ้นความรับผิดชอบ การแจ้งตัวผู้ผลิตสินค้า หรือผู้ที่ป้อนสินค้าให้แก่ตน หรือผู้นำเข้าดังบทบัญญัติของ EC Directive³⁰

4.2.2 ลักษณะของความไม่ปลอดภัยของสินค้า (defects)

การที่สินค้านั้นขาดความปลอดภัยตามที่บุคคลพึงคาดหวังได้จากสินค้านั้น ประโยชน์อันควรคาดหมายได้จากการใช้สินค้านั้น เวลาที่สินค้านั้นได้ออกวางตลาด ดังนั้น หลักเกณฑ์ที่นำมาใช้ในพิจารณาความไม่ปลอดภัยของสินค้า คือ ความคาดหวังของผู้บริโภค โดยทั่วไป หรือที่เรียกว่า consumer expectation test ซึ่งเป็นการพิจารณาวัดจากมาตรฐานทาง ภาวะวิสัย (Objective Standard)³¹ โดยเทียบกับสิ่งที่บุคคลทั่วไปหรือสาธารณชนสมควรที่จะได้รับจากสินค้านั้น เนื่องจาก Product Liability มุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ใช้สินค้าหรือบุคคลภายนอก โดยทั่วไปโดยกฎหมายส่วนใหญ่กำหนดให้พิจารณาถึงสถานการณ์แวดล้อมต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งลักษณะหรือรูปแบบของสินค้า ประโยชน์ของสินค้าที่ผู้บริโภคสมควรได้รับ ช่วงเวลาที่วางจำหน่ายสินค้า

²⁸ Utz p. Toepke, supra note 38.

²⁹ The Law Commission and Scottish Law Commission, *Liability for Defective Products*, (London: Her Majesty's stationery Office, 1975), p. 163.

³⁰ อย่างไรก็ตาม กฎหมายบางมตรัฐในสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ผู้ค้าปลีกต้องรับผิดชอบตามหลัก ละเมิดทั่วไปเท่านั้น ดู Mathias Reimann, "Product Liability in A Global Concept: the Hollow Victory of the European Model," *European Review of Private Law*, 2(2003), 138.

³¹ มานิตย์ วงศ์เสรี และคณะผู้วิจัย, *อ้างแล้ว*, *เชิงอรรถที่ 36*, หน้า 35, 51.

การแบ่งแยกความไม่ปลอดภัยของสินค้าออกเป็นสามกรณี คือ

1) ความไม่ปลอดภัยในการผลิต (manufacturing defect) หมายถึง สินค้าที่ผลิตได้นั้นไม่ตรงตามแบบที่ได้ตั้งใจไว้ (intended design) แม้ว่าจะได้ใช้ความระมัดระวังทั้งหมดที่เป็นไปได้แล้วก็ตาม³² หรือแตกต่างไปจากมาตรฐานที่สร้างขึ้น โดยผู้ผลิตเองสำหรับสินค้าอื่นที่มีลักษณะการใช้งานที่คล้ายกัน (deviation from the norm test)

ความไม่ปลอดภัยในการผลิตจึงเป็นความไม่ปลอดภัยที่ปรากฏในการผลิตสินค้าเฉพาะชิ้นเฉพาะราย ไม่ได้ไม่ปลอดภัยทั้งหมดอย่างกรณีของความไม่ปลอดภัยในการออกแบบ ความไม่ปลอดภัยในการผลิตอาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของเครื่องจักร หรือคนงานในกระบวนการผลิตที่ปล่อยให้สินค้าที่ไม่ปลอดภัยหลุดลอดผ่านการตรวจสอบควบคุมคุณภาพสินค้า หรือไม่ได้จัดให้มีการควบคุมคุณภาพที่ดีพอก่อนที่จะนำสินค้านั้นออกวางจำหน่ายทำให้สินค้านั้นมีคุณภาพไม่ได้มาตรฐานเป็นอย่างเดียวกันกับสินค้าอื่นๆ หรือมีคุณภาพด้อยกว่า³³ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความไม่ปลอดภัยประเภทนี้โดยมากจะเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงได้ด้วยการควบคุมคุณภาพที่ดีพอก่อนที่จะนำสินค้าออกวางจำหน่าย แต่จะนำสภาพการพัฒนากฎทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาเป็นเกณฑ์วัดความไม่ปลอดภัยประเภทนี้ไม่ได้ เพราะโดยปกติผู้ผลิตย่อมสามารถตรวจพบความไม่ปลอดภัยในการผลิตได้เสมอ สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความไม่ปลอดภัยประเภทนี้จึงอาศัยหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด หรือไม่มีความผิดเท่านั้น³⁴

2) ความไม่ปลอดภัยในการออกแบบ (design defect) หมายถึง กรณีที่สามารถคาดเห็นถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากสินค้าซึ่งอาจหลีกเลี่ยงหรือลดความเสียหายนั้นได้ด้วยการออกแบบอย่างเหมาะสม และการไม่นำการออกแบบนั้นมาใช้ทำให้สินค้าขาดความปลอดภัยตามสมควร ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา 2 ประการคือ หลัก consumer expectation test กับหลัก risk-utility test

ตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาหลัก consumer expectation test ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ตาม Restatement (Second) of Torts มาตรา 402A ถือว่าสินค้าไม่ปลอดภัย เมื่อ

³² Retrieved from <http://www.ali.org/ali/tortpl.htm>.

³³ Ernst von Caemmerer, "Some Current Problems in the Civilian Law of Sale of Movables: Products Liability," in *Aspects of Comparative Commercial Law: Sales, Consumer Credit and Secured Transactions*, ed. Ziegel and Foster (Canada: Oceana Publications Inc., 1969), p. 68.

³⁴ วุฒิ์ฟักัง ไฟร์เซอร์ ฟอน มาร์แชลล์, "ความรับผิดชอบเพื่อผลิตภัณฑ์: ข้อคิดบางประการในแง่กฎหมายเปรียบเทียบ," ถอดความและเรียบเรียงโดย กิตติศักดิ์ ปรกติ, *วารสารนิติศาสตร์ธรรมศาสตร์*, 18(1 มีนาคม 2531), 164.

สินค้าขาดความปลอดภัยอันพึงมีตามที่ผู้บริโภคทั่วไปคาดหวังได้ตามสมควร บางครั้งจึงเรียกหลักนี้ว่า หลักความไม่เหมาะสมแก่ประโยชน์ที่มุ่งหมาย (unfitness for intended purpose) ทั้งนี้ ผู้บริโภคจะคาดหวังเกินกว่าระดับของเทคโนโลยีที่มีอยู่ในการตรวจพบความปลอดภัยไม่ได้ ส่วนหลัก risk-utility test เป็นการชั่งน้ำหนักระหว่างความเสี่ยงที่สินค้าน่าจะก่อให้เกิดอันตราย (ทั้งนี้ กฎหมายถือว่าผู้ผลิตมีหน้าที่ออกแบบ สินค้าเพื่อป้องกันอันตรายเหล่านั้น) กับประโยชน์ของสินค้าที่จะได้รับการออกแบบของผู้ผลิต โดยถือว่าสินค้าไม่ปลอดภัย ถ้าความเสี่ยงภัยในอันตรายจากสินค้านี้มากกว่าประโยชน์ของสินค้าที่ออกแบบเช่นนั้น โดยผู้เสียหายต้องพิสูจน์ว่าแบบของสินค้าดังกล่าวเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหาย หรือพิสูจน์ว่า ผู้ผลิตมีทางเลือกในการออกแบบที่สมเหตุสมผลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาอันตรายที่อาจเกิดจากแบบดังกล่าว การนำหลัก risk-utility test มาใช้ก็เนื่องจากเห็นว่า จะส่งเสริมให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีมากขึ้น

3) ความไม่ปลอดภัยในการให้คำเตือน หรือกำหนดข้อบ่งชี้ไม่เพียงพอ (warning defect or inadequate instructions) หมายถึง กรณีที่สามารถคาดเห็นถึงความเสี่ยงของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากสินค้าซึ่งอาจหลีกเลี่ยงหรือลดความเสี่ยงนั้นได้ด้วยการให้คำเตือนหรือกำหนดข้อบ่งชี้ใช้อย่างเหมาะสม และการละเว้นนั้นทำให้สินค้าขาดความปลอดภัยตามสมควร บางครั้งจึงเรียกความไม่ปลอดภัยนี้ว่า failure to instruct or warn

4.3 แนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบผู้ครอบครองรถยนต์

หลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดมีองค์ประกอบอยู่สองประการ กล่าวคือ ความเสียหาย และความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างการทำของผู้กระทำละเมิดกับความเสียหาย กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า การที่จะหาผู้กระทำละเมิดได้นั้น ก็คือการหาผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะผู้ก่อคือผู้กระทำละเมิดที่จะต้องรับภัยแห่งการกระทำนั้นไปด้วย ซึ่งหลักการดังกล่าวเรียกว่าทฤษฎีรับภัย โดยถือว่าเมื่อนมนุษย์ได้กระทำการใด ๆ แล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัย กล่าวคือ อาจมีผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น โดยทฤษฎีรับภัยนี้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า บุคคลอาจต้องรับผิดทางละเมิดแม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทฤษฎีนี้มีส่วนดีในเรื่องการคุ้มครองช่วยเหลือผู้เสียหาย ซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจด้อยกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยมีเหตุผลทางทฤษฎีมาสนับสนุน 2 ประการ คือ³⁵

ประการแรก เหตุผลทางกฎหมาย ผลแห่งความรับผิดทางละเมิดคือการบังคับให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายมิใช่เป็นการลงโทษเช่นเดียวกับความรับผิดทางอาญา ดังนั้น

³⁵ สายสุตา หิงสานนท์, *ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด*, (วิทยานพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), หน้า 39.

กฎหมายที่เรื่องละเมิดไม่ควรคำนึงถึงความผิดเช่นเดียวกับกฎหมายทางอาญา เพียงแต่เป็นผู้ก่อความเสียหายก็ควรถือเป็นการละเมิดแล้ว

ประการสอง เหตุผลทางพฤติการณ์ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้จะหาผู้รับผิดชอบได้ก็ไม่ควรจะให้ผู้เสียหายเป็นผู้รับเคราะห์โดยที่ความเสียหายมิได้เกิดจากการกระทำของเขา เพียงแต่พิเคราะห์ว่าภัยนั้นเป็นผลเพราะเหตุใด และเหตุนี้ใครเป็นผู้ก่อผู้ใดนั้นต้องเป็นผู้รับผิดชอบใช้กำลังใหม่ทดแทนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

ทฤษฎีรับภัยนี้ได้แบ่งออกเป็น 3 ทฤษฎี ได้แก่

4.3.1 ทฤษฎีความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability)

ทฤษฎีความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ทฤษฎีความรับผิดโดยไม่มี ความผิด (Liability Without Fault) มีพื้นฐานมาจากการคุ้มครองสิทธิของบุคคลในอันที่จะไม่ถูกทำให้เสียหาย ความรับผิดในลักษณะดังกล่าวมีรากฐานมาจากทฤษฎีรับภัย หรือเสี่ยงภัยโดยถือว่าเมื่อมนุษย์ได้กระทำการใดๆ ขึ้นแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง ผู้กระทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีความเสี่ยงภัยคือความเสียหายเกิดขึ้น เขาก็จะต้องรับเคราะห์และต้องรับความเสียหายนั้น ความเสียหายต้องเป็นภัยไปกับเขา ซึ่งเป็นการนำเอาหลักความผิดออกจากหลักเกณฑ์ละเมิด แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดของบุคคลทางแพ่งในยุคแรกๆ จึงไม่พิจารณาถึงความนึกคิดภายในจิตใจของผู้กระทำ หรือการขาดความระมัดระวังในการกระทำของผู้กระทำ ความสำคัญของแนวความคิดนี้มีอยู่แต่เพียงว่า เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วและสามารถที่จะทราบตัวผู้ก่อความเสียหาย ผู้นั้นก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนก่อขึ้นทั้งสิ้น โดยไม่มีสิทธิปฏิเสธความรับผิด

4.3.2 ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

เป็นทฤษฎีที่พัฒนาขึ้นในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมช่วงปลายศตวรรษที่ 19 มีที่มาจากกรณีที่มนุษย์ได้นำเอาเทคโนโลยีการผลิตโดยเครื่องจักรมาใช้แทนแรงงานคน ทำให้ความเสียหายของคนในสังคมมีมากขึ้น อันเป็นผลมาจากความสลับซับซ้อนของเทคโนโลยี ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดทางละเมิดเปลี่ยนแปลงไป จากหลักที่ว่า การจะเป็นละเมิดได้นั้น ต้องมีการกระทำที่ผิดกฎหมาย คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หลักดังกล่าวนี้ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องพิสูจน์ให้ได้ความจริงว่าผู้กระทำจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งการพิสูจน์ความรับผิดเป็นไปด้วยความยากลำบากเพราะความสลับซับซ้อนของเทคโนโลยี หรือความเสียหาย บางอย่างผู้เสียหายไม่อาจพิสูจน์ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้น หรือพิสูจน์ได้ยาก

เพราะอาจเป็นไปได้ว่าเหตุที่เกิดอยู่ในความรู้เห็นของจำเลยแต่ผู้เดียวที่เป็นผู้ก่อขึ้น³⁶ ทำให้สาธารณชนไม่ได้รับความคุ้มครอง จากความเสียหายที่เกิดขึ้น รัฐจำต้องเข้ามาแทรกแซงเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณชน โดยให้ผู้กระทำที่เป็นตัวการให้เกิดความเสียหายต้องรับผิดชอบในความเสียหายโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาเรื่อง ของความผิด โดยถือหลักว่าเมื่อบุคคลใดกระทำการใดๆ ก็ตามเพื่อที่เขาจะได้มาซึ่งประโยชน์จาก การกระทำนั้นๆ และการกระทำนั้นเกิดผลร้ายขึ้น ก็ต้องมีภัยเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ผู้กระทำจักต้องรับผิดชอบในภัยที่เกิดขึ้นนั้น การพิจารณาความรับผิดชอบของผู้กระทำละเมิดจึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงเจตนาภายในจิตใจของผู้กระทำ

กล่าวโดยสรุปคือ บุคคลอาจรับผิดชอบทางละเมิดได้แม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์เพียงว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะตัวทรัพย์สินและพิสูจน์ฐานะของบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบ^{37 38} แต่ผู้กระทำละเมิดไม่สามารถพิสูจน์หักล้างว่าตนไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ คงพิจารณาเพียงว่าความเสียหายดังกล่าวเป็นผลมาจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดเท่านั้น

4.3.3 ทฤษฎีบทสันนิษฐานความรับผิด (Theory of Presumption Fault)

เป็นแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งที่ทำให้เกิดข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption Fault) เพื่อลดภาระของผู้เสียหายในการพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อความเสียหาย เนื่องจากความนึกคิดภายในใจของผู้ก่อความเสียหายเป็นเรื่องที่ยากจะหยั่งทราบหรือพิสูจน์ให้เห็น ได้ว่ามีความมุ่งหมายต่อผลแห่งความเสียหายนั้นหรือขาดความระมัดระวัง ที่มาของข้อสันนิษฐานความรับผิดที่สำคัญเกิดจากบุคคลบางคนมีหน้าที่ระมัดระวังดูแลบุคคลอื่นหรือของบางสิ่งหากบุคคลหรือสิ่งของที่ตนควบคุมดูแลก่อความเสียหายขึ้น ย่อมสันนิษฐานได้ว่าบุคคลที่ระมัดระวังแล้วมีความผิดและต้องรับผิด แต่ก็ถือว่าเป็นเพียงข้อสันนิษฐานเท่านั้น ซึ่งผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของฝ่ายจำเลย และกฎหมายผลักระการพิสูจน์ให้แก่ฝ่ายจำเลยต้องพิสูจน์ว่าการกระทำของตนเข้าช้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หากจำเลยสามารถแก้ตัวเพื่อทำลายข้อ สันนิษฐานทางกฎหมายได้ จำเลยก็ไม่ต้องรับผิด

³⁶ ไพจิตร บุญญพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญาลักทรัพย์โดยใช้อุบาย มิได้หรือไม และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, (กรุงเทพฯ: แสงทองการพิมพ์, 2517), หน้า 52.

³⁷ จันทิมา ก้อนจันทร์เทศ, ความเสียหายอันเกิดจาก โรงเรือน, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), หน้า 51-52.

³⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 15.

แม้ทฤษฎีรับภัยจะไม่มีอิทธิพลต่อกฎหมายไทยโดยตรงแต่ได้มีการนำเอาทั้งทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด และทฤษฎีบทสันนิษฐานความรับผิดมาปรับอยู่บ้าง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 434 ความรับผิดของผู้ครอง หรือเจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างให้ต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง หรือบำรุงรักษาไม่เพียงพอ และมาตรา 437 ความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล หรือบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ ต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่ยานพาหนะ หรือทรัพย์สินอันตรายนั้น เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้นำทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้กับพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เพื่อกำหนดให้ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ โดยผู้เสียหายพิสูจน์เพียงว่าได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ และการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด

แต่ตามกฎหมายฝรั่งเศสนั้นบัญญัติให้บุคคลต้องรับผิดไม่เพียง สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของเขา แต่ยังรวมถึงการกระทำของสิ่งที่อยู่ภายใต้การดูแลของเขาตามที่ปรากฏในมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง ส่วนท้าย ความว่า

“บุคคลต้องรับผิดไม่เพียงสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของเขา ... แต่ยังรวมถึงการกระทำของสิ่งที่อยู่ภายใต้การดูแลของเขา”

โดยทั่วไปความรับผิดทางแพ่งอยู่บนหลักกฎหมายเรื่องความผิด (Fault) ความผิดในหน้าที่ ดูแลถูกกระทำโดยผู้ที่มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยทั่วไปทรัพย์สินจึงไม่มีการกระทำมีเพียงการกระทำของคนที่ใช้ทรัพย์สินเป็นเครื่องมือ แต่หากพิจารณาโดยยึดหลัก (Fault) นั้น จะทำให้บทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายไม่สามารถปรับใช้ได้ เพราะทุกการกระทำจะเป็นการกระทำของคนทั้งสิ้น และต้องปรับใช้บทบัญญัติละเมิดทั่วไปเพื่อให้ผู้เสียหายได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานความรับผิดจากบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่ง Mazeaud ได้ให้ความเห็นในเรื่องการพิจารณา “การกระทำของทรัพย์สิน” กรณีที่ทรัพย์สินได้เป็นส่วนหนึ่งของการก่อให้เกิดความเสียหาย โดยให้พิจารณาว่าทรัพย์สินนั้นได้ปฏิบัติตามกรอบบังคับหรือภายใต้คำสั่งของบุคคลหรือไม่ กล่าวคือหากทรัพย์สินนั้นต้องปฏิบัติตามกรอบบังคับ หรือภายใต้คำสั่งของคนอย่างเด็ดขาดเช่นนี้ ต้องถือว่าเป็นการกระทำของคน ไม่ใช่การกระทำของทรัพย์สิน แต่หากทรัพย์สินไม่ได้ปฏิบัติตามกรอบบังคับหรือภายใต้คำสั่งของคนอย่างเด็ดขาด ต้องถือว่าเป็นการกระทำของทรัพย์สิน เพราะทรัพย์สินได้หลุดไปจากการควบคุมของคนแล้ว แต่เนื่องจากตามสภาพความ

เป็นจริงนั้น ความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินมักเป็นอุบัติเหตุทางรถยนต์ หากยึดตามหลักการดังกล่าว จะพบว่ารถยนต์นั้นจะปฏิบัติตามบังคับบัญชาของคนอย่างเด็ดขาด ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะไม่สามารถนำเอาบทบัญญัติมาตรา 1384 วรรคหนึ่งส่วนท้ายมาบังคับใช้ ซึ่งจะทำให้ผู้เสียหายต้องประสบกับความยากลำบากในการพิสูจน์องค์ประกอบความผิดในละเมิดทั่วไป ศาลสูงฝรั่งเศสจึงมักตีความไปในทางช่วยเหลือผู้เสียหายโดยไม่ยึดหลักการดังกล่าวสำหรับกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์³⁹



³⁹ Traité théorique et pratique de la responsabilité civile no.1245 อ้างถึงใน
จิต เสรฐฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด, หน้า 251.

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์อัตโนมัติในประเทศไทย

ในบทที่ 3 จะเป็นการศึกษามาตรการทางกฎหมายไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับการผลิตและจำหน่ายรถยนต์อัตโนมัติในประเทศไทย ดังจะได้พิจารณาโดยลำดับ

1. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์ในชีวิตประจำวันของประชาชน ซึ่งในรายละเอียดของพระราชบัญญัติได้อธิบายถึงข้อปฏิบัติและข้อห้ามต่างๆ ในด้านการจดทะเบียน เครื่องหมายและการใช้รถ ด้านภาษี ประจําปีด้านใบอนุญาตขับรถและด้านบทกำหนดโทษ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้¹

1.1 ความหมาย

"รถ" หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

"รถยนต์" หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล

1.2 ประเภทของรถยนต์

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้รถยนต์ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล

รถยนต์สาธารณะ" หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

¹ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522, (กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522).

"รถยนต์บริการ" หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

"รถยนต์ส่วนบุคคล" หมายความว่า

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน

(2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

1.3 ด้านการจดทะเบียน เครื่องหมายและการใช้รถ (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

หมวด 1 มาตรา 6-28)

ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียน ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่จดทะเบียนแล้วแต่ยังมีได้ เสียภาษีประจำปีสำหรับรถนั้นให้ครบถ้วนถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด ซึ่งมีให้ใช้บังคับแก่รถที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักรชั่วคราว โดยที่ผู้นำเข้าไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร แต่ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงที่รัฐบาลไทยทำไว้กับรัฐบาลของประเทศที่ผู้นำเข้า มีสัญชาติ รถที่จะขอจดทะเบียนได้ต้องเป็นรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงและผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียนหรือจาก สถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ขอจดทะเบียนแล้วในกรณีที่ขอจดทะเบียน เป็นรถยนต์สาธารณะ รถยนต์ บริการธุรกิจ หรือรถยนต์ บริการทัศนอาจร รถนั้นต้องมีลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้งสถานที่เก็บรถยนต์ สาธารณะ หรือรถยนต์บริการ ซึ่งมีลักษณะตามที่ กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

รถประเภทที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียน คือ รถสำหรับเฉพาะพระองค์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรอด ของกรมตำรวจที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่

เลขาธิการพระราชวังกำหนด รถที่เจ้าของแจ้งการไม่ใช้ รถและรถที่ผู้ผลิตหรือประกอบเพื่อจำหน่ายหรือที่ผู้นำเข้าเพื่อจำหน่าย ผลิต ประกอบหรือนำเข้าและยังมีได้จำหน่ายให้แก่ผู้อื่น รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสีย ค่าธรรมเนียม เว้นแต่ค่าธรรมเนียมแผ่นป้ายทะเบียนรถคือ รถดับเพลิง รถพยาบาลที่มีใช้เป็นรถ สำหรับรับจ้าง รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น ทั้งนี้ เฉพาะรถที่มีได้ใช้ในทางการค้าหรือหากำไร รถบกถนนของรัฐวิสาหกิจ รถแทรกเตอร์ของ รัฐวิสาหกิจ รถของ สภาอากาศไทย รถของบุคคลในคณะผู้แทนทางการทูต คณะผู้แทนทางกงสุล องค์การระหว่าง ประเทศ หรือทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ ซึ่งประจำอยู่ในประเทศไทยและรถใช้งาน เกษตรกรรมตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมี ภูมิลำเนา เว้นแต่เจ้าของรถมีความประสงค์จะนำรถไปใช้ในท้องที่อื่น ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียน ท้องที่นั้นได้ ในกรณีที่ผู้ขอเป็นคนต่างด้าวและไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอต่อ นายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีถิ่นที่อยู่ การขอจดทะเบียนและการออกใบคู่มือจดทะเบียนรถให้เป็นไป ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด ให้อธิบดีนำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมตามที่ กำหนดในกฎกระทรวงออกเปิดประมูลเป็นการทั่วไป และให้ถือว่าราคาสูงสุดที่มีผู้เสนอเป็นอัตรา ค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับการใช้หมายเลขทะเบียนนั้น 1) ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่าเจ้าของรถ ไม่อาจจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกได้ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถนั้น เจ้าของรถมีสิทธิอุทธรณ์เป็นหนังสือต่ออธิบดี ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่งของ นายทะเบียน คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด รถใดที่จดทะเบียนแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงสีของรถ ให้ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ เจ้าของรถต้องแจ้งนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันเปลี่ยนแปลง รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใด เปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจาก รายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน 2) ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่ารถที่เปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายในเวลาใช้ ให้ สั่งเจ้าของรถแก้ไขและนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพก่อนใช้ การตรวจสอบสภาพดังกล่าว นายทะเบียนจะสั่ง ให้เจ้าของรถนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพ ณ สถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบกก็ได้ และนายทะเบียนเห็นว่ารถนั้นปลอดภัยในเวลาใช้ให้แก้ไขเพิ่มเติมรายการใน ทะเบียน และใบคู่มือจดทะเบียนรถนั้นด้วย 3) ในกรณีที่นายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเห็นว่ารถใดใน ขณะที่ใช้มีลักษณะที่เห็นได้ว่าจะไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถ นำรถนั้นไปให้นายทะเบียนหรือสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบกตรวจสอบสภาพภายในเวลาที่กำหนดได้ ในการย้ายรถไปไว้ต่างท้องที่ ให้เจ้าของรถแจ้งต่อ นาย

ทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันย้าย ในการโอนรถที่จดทะเบียนแล้ว ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันโอน

ผู้รับใบอนุญาตซึ่งไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ให้ นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตได้ให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตส่งคืนใบอนุญาตแก่นายทะเบียนภายในสิบห้าวัน นับแต่วันที่ได้รับการสั่งเพิกถอนใบอนุญาต ในกรณีที่นายทะเบียนมีคำสั่งไม่ออกใบอนุญาต ไม่ต่ออายุใบอนุญาต หรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาต ผู้ขอรับใบอนุญาต ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาต หรือผู้รับใบอนุญาต แล้วแต่กรณี มีสิทธิอุทธรณ์เป็นหนังสือต่อรัฐมนตรีได้ภายในหนึ่งเดือน นับแต่วันทราบคำสั่งนายทะเบียน คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด ในกรณีที่อุทธรณ์คำสั่งของนายทะเบียน ก่อนที่จะมีคำวินิจฉัยอุทธรณ์ของรัฐมนตรีอาจอนุญาตให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการไปพลางก่อนได้ เมื่อมีคำขอของผู้อุทธรณ์ ผู้ใดมีรถยนต์ไว้ เพื่อขายหรือเพื่อซ่อม ถ้าจะขับเองหรือให้ผู้อื่นขับเพื่อการนั้นต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนและให้ขับได้ระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก เว้นแต่มีความจำเป็นและได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนในการออกใบอนุญาต ให้นายทะเบียนออกเครื่องหมายพิเศษและสมุดคู่มือประจำรถให้ด้วย เครื่องหมายพิเศษและสมุดคู่มือประจำรถ ให้เป็นไปตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้ใช้สับเปลี่ยนกันได้ไม่เฉพาะคันรถในการขับรถยนต์ดังกล่าว ผู้ขับต้องบันทึกรายการคือ ชื่อรถ หมายเลขตัวรถ และหมายเลขเครื่องยนต์ของรถ ความประสงค์ในการขับรถยนต์วันเดือนปี และเวลาที่นำรถออกไปขับและกลับถึงที่ ชื่อและชื่อสกุลของผู้ขับ

1.4 ด้านภาษีประจำปี (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 หมวด 2 มาตรา 29-41)

ภาษีประจำปีสำหรับรถมีอัตราตามที่กำหนดไว้เว้นแต่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ที่จดทะเบียนมาแล้วห้าปีนับแต่ปีที่จดทะเบียนครั้งแรก ให้ได้รับการลดหย่อนภาษีประจำปีในปีต่อๆ ไปในอัตราต่างๆ คือ ปีที่หก ร้อยละสิบ ปีที่เจ็ด ร้อยละยี่สิบ ปีที่แปด ร้อยละสามสิบ ปีที่เก้า ร้อยละสี่สิบ ปีที่สิบและปีต่อ ๆ ไป ร้อยละห้าสิบ รถซึ่งใช้สั้อย่างอื่นนอกจากยางกลวง ให้เก็บภาษีเพิ่มขึ้นจากอัตราที่กำหนดไว้อีกกึ่งหนึ่ง ในกรณีที่รถยนต์คันใดไม่ใช่เครื่องยนต์ลูกสูบที่จะคำนวณความจุของกระบอกสูบได้ หรือในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงขนาดของกระบอกสูบหรือเครื่องยนต์ ให้เทียบเป็นความจุของกระบอกสูบ หรือคำนวณความจุตามเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง ในการกำหนดความจุของกระบอกสูบของรถยนต์เพื่อชำระภาษีประจำปีให้นายทะเบียนประกาศความจุของกระบอกสูบของรถยนต์แต่ละแบบไว้ด้วยความเห็นชอบของกระทรวงอุตสาหกรรม ในกรณีที่ประกาศนั้นไม่ครอบคลุมถึงแบบของรถยนต์คันใดให้นายทะเบียนเก็บภาษีประจำปีโดยถือความจุของกระบอกสูบตามหนังสือคู่มือประจำรถยนต์ของรถยนต์คันนั้น ทั้งนี้ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมรับรอง และให้นายทะเบียนดำเนินการประกาศความจุของกระบอก

ลูกของรถยนต์คันดังกล่าวต่อไปโดยให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนและรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีประจำปีด้วย ในกรณีที่เห็นเป็นการสมควร ให้รัฐมนตรีมีอำนาจลดภาษีประจำปีสำหรับรถในเขตท้องที่ใดหรือในกรณีใดลงจากอัตราที่กำหนดไว้ได้โดยให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

เจ้าของรถมีหน้าที่เสียภาษีประจำปี ภาษีประจำปีให้เสียล่วงหน้าคราวละหนึ่งปี ถ้ามิได้เสียภาษีภายในเวลาที่กำหนดให้เจ้าของรถนั้นชำระเงินเพิ่มอีกร้อยละหนึ่งต่อเดือนหรือเศษของเดือนของจำนวนภาษีที่ต้องชำระเงินเพิ่มนี้ให้ถือเป็นเงินภาษีรถที่ได้เสียภาษีประจำปีสำหรับปีใด ถ้าเปลี่ยนเจ้าของรถ เจ้าของใหม่ไม่ต้องเสียภาษีประจำปีในปีนั้นอีก ในกรณีที่มีการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถหรือเปลี่ยนการใช้รถผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ในระหว่างปี ถ้าเป็นเหตุให้เสียภาษียลดลง เจ้าของรถไม่มีสิทธิได้รับคืนภาษีส่วนที่เสียเกิน แต่ถ้าต้องเสียภาษีเพิ่มขึ้น เจ้าของรถต้องเสียภาษีเฉพาะส่วนที่เพิ่มขึ้นให้ครบถ้วนถูกต้องเมื่อจะต้องขอจดทะเบียน รถใดที่จดทะเบียนแล้ว แม้จะไม่ได้ใช้ก็ต้องเสียภาษีประจำปี เว้นแต่เจ้าของรถจะแจ้งการไม่ใช้ต่อนายทะเบียนก่อนถึงกำหนดเสียภาษีประจำปีครั้งต่อไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ผู้ใดมีหน้าที่เสียภาษีประจำปีแล้วไม่เสียภาษีประจำปีภายในเวลาที่กำหนด นายทะเบียนอาจแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ผู้นั้นนำเงินไปชำระภาษีประจำปีให้ถูกต้องครบถ้วน ณ ที่ทำการของนายทะเบียนภายในหนึ่งเดือน นับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ในกรณีที่ผู้นั้นไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว ให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถนั้นไว้ได้ ระหว่างที่เจ้าของรถค้างชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจที่จะไม่รับดำเนินการทางทะเบียนจนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วนก่อน

รถที่ค้างชำระภาษีประจำปีไม่ถึงสามปี หากเจ้าของรถประสงค์จะขอเสียภาษีประจำปี เพื่อใช้รถในปีนั้น ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีนั้นได้ สำหรับภาษีที่ค้างชำระ ให้นายทะเบียนกำหนดจำนวนเงิน และระยะเวลาในการชำระตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ในกรณีที่เจ้าของรถผิดนัดไม่เสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วน นายทะเบียนมีอำนาจไม่รับดำเนินการทางทะเบียน จนกว่าเจ้าของรถจะเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วน รถที่ค้างชำระภาษีประจำปีติดต่อกันครบสามปี ให้การจดทะเบียนรถเป็นอันระงับไป ในการนี้ให้นายทะเบียนประกาศหมายเลขทะเบียนพร้อมทั้งจำนวนภาษีที่ค้างชำระไว้ ณ ที่ทำการนายทะเบียนและในสถานที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด และแจ้งให้เจ้าของรถทราบ และให้บุคคลดังกล่าวส่งคืนแผ่นป้ายทะเบียนรถต่อนายทะเบียนและนำไปคู่มือจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียน เพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนรถภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้แจ้งและปิดประกาศดังกล่าว

กรณีที่เจ้าของรถมิได้ดำเนินการดังกล่าว ให้นายทะเบียนหรือผู้ตรวจการหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจยึดแผ่นป้ายทะเบียนรถได้ ให้การะภาษีประจำปีหลังจากปีที่สามเป็นอัน

ระงับไป แต่เจ้าของรถยังคงต้องเสียภาษีที่ค้างชำระให้ครบถ้วน นายทะเบียนมีอำนาจออกประกาศ หรือสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถนำรถไปตรวจ ณ ที่ทำการของนายทะเบียน หรือสถานตรวจสภาพ ที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก นายทะเบียนและผู้ตรวจการซึ่งอธิบดี มอบหมายมีอำนาจเข้าตรวจในที่ที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีรถค้างชำระภาษีประจำปีและยึดรถนั้นไว้ เพื่อตรวจสอบได้ การเข้าตรวจให้กระทำระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก รถที่ยึดมาให้ นายทะเบียนเก็บรักษาไว้สิบห้าวัน ถ้าเจ้าของรถไม่นำเงินภาษีค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายในการยึดรถ ไปชำระให้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้จัดการขายทอดตลาดรถนั้น ในการขายทอดตลาด ห้ามมิให้นายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเข้าสู่วราคารา ถ้าขายทอดตลาดได้เงินเกินค่าภาษี ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายในการยึดและขายรถ ให้คืนเงินที่เหลือแก่เจ้าของรถ ผู้ใดแจ้งความนำจับรถที่เจ้าของรถมิได้ชำระภาษีประจำปีภายในเวลาที่กำหนด เมื่อคดีถึงที่สุดแล้ว ให้ผู้นั้นได้รับรางวัลนำจับในอัตราร้อยละหกสิบของจำนวนเงินเพิ่มของภาษีที่ต้องชำระ เงินภาษีประจำปีรวมทั้งเงินเพิ่มและค่าธรรมเนียม เว้นแต่ค่าธรรมเนียมแผ่นป้ายทะเบียนรถที่จัดเก็บได้ในกรุงเทพมหานคร ให้ตกเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ส่วนในจังหวัดอื่นให้ตกเป็นรายได้ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล สุขาภิบาลในจังหวัดนั้น เมืองพัทยาและราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น โดยให้กระทรวงมหาดไทยจัดสรรตามหลักเกณฑ์

1.5 ด้านใบอนุญาตขับรถ (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 หมวด 3 มาตรา 42-57)

ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่าย ใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที เว้นแต่ผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ ในกรณี que ผู้ขับรถเป็นคนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ในกรณีที่มีความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลต่างประเทศว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศที่มีความตกลงดังกล่าวกับรัฐบาลไทย อาจใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศนั้นขับรถในราชอาณาจักรได้ตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น แต่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาและหรือความตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้นๆ และตามบทบัญญัติทั้งหลายในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ

ใบอนุญาตขับรถแบ่งเป็นใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ

ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถบดถนนและใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่ง ไม่ประจำทางหรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลและใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะได้ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตขับรถมีอายุหนึ่งปีนับแต่วันออกใบอนุญาตขับรถ

ผู้ใดประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถ ต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามและยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่ ผู้ขอใบอนุญาตขับรถต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามคือ มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่เกินที่กำหนดในกฎกระทรวงต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์ มีความรู้และความสามารถในการขับรถ มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้วและไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอใบอนุญาตขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามและไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งคือ ผ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในลักษณะกีดขวางการจราจร ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินและโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเป็นผู้ขาดคุณสมบัติ แต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วไม่น้อยกว่าหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือนในคดีเกี่ยวกับการใช้รถกระทำความผิด หรือ หนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือนแต่ไม่เกินสามปีและได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียน โดยชี้แจงถึงเหตุผลที่ตนต้องโทษพร้อมกับแสดงหลักฐานว่าตนเป็นบุคคลที่มีความประพฤติเรียบร้อยควรไว้วางใจให้ขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะได้ แล้วแต่กรณี ให้นายทะเบียนดำเนินการสอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเป็นด้วยกับคำร้องก็ให้มีอำนาจออกใบอนุญาตขับรถให้ได้ แต่ถ้าไม่เห็นด้วย ให้สั่งยกคำร้องและแจ้งให้ผู้ขอทราบ ผู้ขอมีสิทธิอุทธรณ์

เป็นหนังสือต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งยกคำร้องจากนายทะเบียน คำสั่งของอธิบดีให้เป็นที่สุด

ผู้ใดได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทใดแล้ว หากปรากฏในภายหลังว่าเป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้รับใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถนั้น ให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถมาตรวจสอบคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามได้ หากมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้รับใบอนุญาตขับรถประเภทนั้น ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถได้คราวละไม่เกินหกเดือน ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือรถจักรยานยนต์สาธารณะกระทำความผิดต่างๆ คือ กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซ้ำในข้อหาเดียวกันกับความผิดครั้งก่อนภายในเวลาหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ความผิดครั้งก่อนเกิดขึ้น ไม่มารายงานตนต่อนายทะเบียนตามที่นายทะเบียนสั่งเป็นหนังสือไปแล้วไม่น้อยกว่าสองครั้งโดยมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน ทั้งนี้ โดยไม่มีเหตุสมควรและเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง นายทะเบียนจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับรถเสียก็ได้ ผู้ซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถมีสิทธิอุทธรณ์เป็นหนังสือต่ออธิบดีได้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

1.6 ด้านบทกำหนดโทษ (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 หมวด 4 มาตรา 58-67)

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ผู้ขับรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในกฎกระทรวงต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ผู้ใดฝ่าฝืนระเบียบการใช้รถยนต์ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ผู้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคนหรือรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดในท้องที่ที่รัฐมนตรีประกาศ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน ต้อง ระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ผู้ใดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ระเบียบการเดินรถต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ผู้ใดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคนหรือรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดในท้องที่ ที่ รัฐมนตรีประกาศ เมื่อใบอนุญาตสิ้นอายุ หรือใบอนุญาตถูกเพิกถอน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินหนึ่งพันบาท ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือทั้งจำ ทั้งปรับผู้ใดขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นอายุ หรือระหว่าง ถูก สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ หรือถูกยึดใบอนุญาตขับรถต้อง

ระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ผู้ใดขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ผู้ใดเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าบริการอื่นเกินกว่าอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ผู้ใดให้ผู้อื่นใช้ใบอนุญาตหรือเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ตน ใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้สำหรับรถคันหนึ่งกับรถอีกคันหนึ่ง ใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ผู้อื่น เปลี่ยนแปลงโดยวิธีใดๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือแต่บางส่วนซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้ประจำรถ หรือ ใช้รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม หรือยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีประจำปี หรือลดภาษีประจำปีผิดไปจากวัตถุประสงค์ที่ได้รับยกเว้นหรือลดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

เป็นที่น่าสังเกตว่าบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ไม่สามารถนำมาใช้ได้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและหากมีการนำเอารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในประเทศไทยจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522ต่อไปในอนาคตดังจะได้ศึกษาต่อไปในบทที่ 5 ต่อไป



2. พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย การใช้สิทธิร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่โดยอาศัยหลักกฎหมายสัญญาและหลักกฎหมายละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีข้อจำกัดบางประการ ซึ่งไม่เหมาะสมกับรูปแบบการผลิตและการจำหน่ายสินค้าในปัจจุบัน และไม่เพียงพอที่จะคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย จึงบัญญัติกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์ (Product Liability) ขึ้น คือ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาใช้กำหนดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยของผู้ประกอบการต่อผู้เสียหาย² เพื่อให้ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้าและได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นธรรม³ และประกอบด้วยหลักการที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่⁴

1) นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้บังคับ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ตนผลิต นำเข้า หรือจำหน่าย ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ และกำหนดให้ผู้ประกอบการเป็นผู้รับภาระในการพิสูจน์ว่าความเสียหายมิได้เกิดจากความบกพร่องของสินค้าของตน

2) กำหนดให้การฟ้องคดีตามพระราชบัญญัตินี้ได้รับการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง และให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคและองค์กรเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมีอำนาจในการฟ้องคดีแทนผู้ได้รับความเสียหาย

3) กำหนดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายให้แตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ภายในสามปีนับแต่วันที่รู้ถึงความเสียหายและรู้ตัวผู้ต้องรับผิดหรือภายในสิบปีนับแต่วันที่ส่งมอบสินค้า

โดยมีสาระสำคัญดังนี้

² นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, “เอกสารประกอบการสอนชุดที่ 1 ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (Product Liability): ปัญหาและข้อจำกัด,” (เอกสารประกอบการสอน วิชา หน้า 751 ปัญหากฎหมายธุรกิจ), หน้า 7.

³ หมายเหตุท้าย พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551”, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 125, ตอนที่ 36 ก (20 กุมภาพันธ์ 2551): หน้า 22.

⁴ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ....เรื่องเสร็จ ที่ 525/2550, สิงหาคม 2550, หน้า 1-2.

2.1 หลักความรับผิดของผู้ประกอบการ

หลักความรับผิดที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 คือ หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดที่มีหลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) เป็นแนวคิดเบื้องหลัง แม้ผู้เสียหายจะไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ผลิตสินค้า ผู้ผลิตก็ต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะสินค้าของผู้ผลิตไม่ปลอดภัย โดยมีเหตุผล 5 ประการ ที่จะกำหนดนโยบายสาธารณะให้ผู้ผลิตต้องมีความรับผิดโดยเคร่งครัด ดังนี้

1) ผู้ผลิตเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะป้องกันความเสียหาย เนื่องจากสามารถคาดเห็นอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากสินค้าของตน ได้ดีกว่าผู้บริโภคและอาจป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้

2) เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว ผู้เสียหายต้องแบกรับภาระอันหนักอึ้งแต่เพียงผู้เดียว การให้ผู้ผลิตต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ผลิตสามารถกระจายภาระได้ โดยการทำประกันภัยอันมีผลเพียงการเพิ่มต้นทุนในการประกอบธุรกิจแก่ผู้ผลิตเท่านั้น และสามารถกระจายภาระต้นทุนของความเสียหายได้โดยการกำหนดราคาสินค้า

3) การพิสูจน์ว่าผู้ผลิตประมาทเลินเล่อนั้นทำได้ยากมากและเป็นภาระอย่างยิ่งต่อผู้เสียหาย เนื่องจากกรรมวิธีการผลิตเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนยากที่ผู้บริโภคทั่วไปจะเข้าถึงข้อมูล และสามารถเข้าใจได้

4) การนำหลัก Res Ipsa Loquitur (Things Speak for Itself) ซึ่งเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีในความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ โดยมีหลักการว่าเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งตามปกติจะไม่เกิดขึ้น เว้นแต่มีความผิดปกติบางอย่างจึงทำให้เกิด เหตุการณ์นั้นขึ้น แม้ว่าจะไม่อาจจะระบุถึงสาเหตุของเหตุการณ์ดังกล่าวและไม่มีหลักฐานโดยตรง แต่การเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นก็เป็นเครื่องบ่งชี้ในตัวเองว่าต้องมีความผิดปกติอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น และเมื่อความเสียหายจากเหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้เป็นความผิดของฝ่ายผู้เสียหายย่อมถือว่ามีภาระกระทำละเมิดและผู้ที่มีอำนาจควบคุมเหนือเหตุการณ์นั้นเพียงฝ่ายเดียวประมาทเลินเล่อจึงควรต้องรับผิดโดยผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์อย่างอื่นอีกซึ่งเป็นข้อสันนิษฐานตามความเป็นจริงที่วางอยู่บนพื้นฐานของหลักการที่ว่าสิ่งทั้งหลายย่อมเป็นไปตามกฎแห่งธรรมชาติและบุคคลย่อมกระทำการไปโดยสุจริตหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด เป็นหลักที่ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยของสินค้าของตน แม้ว่าจะมิได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ดังปรากฏตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 มาตรา 5 ว่า “ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้วไม่ว่า

ความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม” ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการเกิดขึ้นทันทีโดยไม่อาศัยความผิดของผู้ประกอบการ หากสินค้ามีความไม่ปลอดภัยและความเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่ปลอดภัยของสินค้าที่ได้มีการขายให้แก่ ผู้บริโภคแล้ว และหากความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ไกลกว่าเหตุ ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากผู้ผลิตคือคนที่ชักจูงให้ผู้บริโภคไว้วางใจและคาดหวังว่าสินค้าที่ผลิตขึ้นมีความปลอดภัย ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ผลิตจึงควรต้องรับผิดชอบหากผู้บริโภคใช้สินค้าตามปกติ และภาระการพิสูจน์ควรตกอยู่กับผู้ผลิต

2.2 เจื่อนใจแห่งความรับผิดชอบ

ความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จะเกิดขึ้นเมื่อครบตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนี้

2.2.1 ประเภทของสินค้า

สินค้าที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายเป็นเงื่อนไขสำคัญประการแรกที่จะต้องพิจารณาว่ามีขอบเขตความหมายอย่างไรบ้าง หากสิ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่อยู่ในขอบเขตของคำว่าสินค้า ผู้เสียหายย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติฉบับนี้โดยไม่ต้องพิจารณาองค์ประกอบอื่น ๆ เลย ซึ่งมาตรา 4 ได้บัญญัติไว้ว่า “สินค้า หมายความว่า สั้งหาริมทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย รวมทั้งผลิตผลเกษตรกรรมและให้หมายความรวมถึงกระแสไฟฟ้า ยกเว้นสินค้าที่กำหนดในกฎกระทรวง” จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถจำแนกประเภทของสินค้าตามกฎหมายไทยได้ดังนี้

1) สั้งหาริมทรัพย์ การกำหนดให้เฉพาะแต่สั้งหาริมทรัพย์เป็นสินค้า ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากลักษณะของการผลิตและการจำหน่ายสินค้าในห่วงโซ่ การจำหน่ายสินค้ามีการเปลี่ยนมือ ไปสู่ผู้บริโภคโดยลักษณะที่เคลื่อนที่ทางกายภาพ

อย่างไรก็ตามมิใช่ว่าสั้งหาริมทรัพย์ทุกชนิดที่จะถือเป็นสินค้าตามกฎหมาย เพราะสั้งหาริมทรัพย์ที่จะถือเป็นสินค้าตามกฎหมายฉบับนี้จะต้องผ่านการผลิตหรือนำเข้าด้วย ซึ่งมาตรา 4 บัญญัติว่า “การผลิตหมายความว่า ทำ ผสม ปรง แต่ง ประกอบ ประดิษฐ์ แปรสภาพ เปลี่ยนรูป ตัดแปลง คัดเลือก แบ่งบรรจุ แห่เยือกแข็ง หรือฉายรังสี รวมถึงกระทำใด ๆ ที่มีลักษณะ ทำนองเดียวกัน” การกระทำที่ถือว่าเป็นการผลิตตามกฎหมายฉบับนี้มีความหลากหลายและกว้างมาก ซึ่งเป็นกรณีที่จะสร้างภาระให้แก่ผู้ประกอบการมากเกินสมควรหรือไม่ เช่น กรณีการคัดเลือก หรือแบ่งบรรจุ หากเกษตรกรนำผลิตผลทางการเกษตรมาบรรจุ (Packages) จะถือว่าเป็นการผลิตสินค้า ที่เกษตรกรต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่ หรือเพียงแต่การนำสินค้า

มาแย้งอีกแข็งก็ทำให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบหากมีความเสียหายเกิดขึ้นหรือไม่ หรือกรณีของการปรุงอาหารจำหน่ายจะถือเป็นการผลิตที่ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบฉบับนี้หรือไม่ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้มีเหตุผลในการประกาศใช้เพื่อคุ้มครองผู้เสียหายจากสินค้าที่มีกระบวนการผลิตที่ใช้ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จึงเป็นการบัญญัติกฎหมายที่อิงอยู่กับการผลิตสินค้าในเชิงอุตสาหกรรมที่มีปริมาณมาก ๆ (Mass product)⁵ เพราะการที่ผู้เสียหายจะตรวจพบว่าสินค้า มีความไม่ปลอดภัยกระทำได้อาก ดังนั้นสังหาริมทรัพย์ที่ผ่านการผลิตจะต้องเป็นการผลิตที่ใช้ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีด้วย

ส่วนการนำเข้านั้น มาตรา 4 ใต้ให้คำนิยามว่า “นำเข้า หมายความว่า นำหรือส่งสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขาย” ดังนั้น การนำเข้า คือ การนำเข้ามาในประเทศไทยด้วยตนเองหรือให้บุคคลอื่นนำเข้ามาโดยคำสั่งของตนเองซึ่งสังหาริมทรัพย์ที่ผ่านกระบวนการผลิตในเชิงอุตสาหกรรมหรือนำเข้ามาในประเทศไทยจะต้องเป็นการกระทำโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการขาย โดยมาตรา 4 บัญญัติว่า “ขาย หมายความว่า จำหน่าย จ่าย แจก หรือแลกเปลี่ยนเพื่อประโยชน์ทางการค้าและให้หมายความรวมถึงให้เช่า ให้เช่าซื้อ จัดหา ตลอดจนเสนอ ชักชวน หรือนำออกแสดง เพื่อการค้า” การขายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้มีความหมายกว้างกว่าการขายตามความหมาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการโอนกรรมสิทธิ์ แต่ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ คำว่า “ขาย” ยังขยายรวมไปถึงการให้เช่า การให้เช่าซื้อ และไม่จำเป็นต้องมีวัตถุประสงค์ในการโอนกรรมสิทธิ์เสมอไป และสินค้านั้นไม่จำเป็นต้องมีการขายสำเร็จแล้ว เพียงผลิตหรือนำเข้าโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขายหรือเพื่อประโยชน์ในทางการค้าก็เพียงพอแล้ว⁶ เช่นสินค้าที่ผู้ประกอบการได้ผลิตขึ้นเพื่อแจก หรือเพื่อให้ผู้บริโภคทดลองใช้ย่อมถือเป็นสินค้าตามความในกฎหมายฉบับนี้แล้ว เพราะแม้การผลิตขึ้นจะมีได้มีวัตถุประสงค์ในการขายแลกเปลี่ยนกับเงินตราหรือทรัพย์สินของผู้บริโภค แต่เป็นการผลิตขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางการค้าของตน เพราะเมื่อผู้บริโภคได้ทดลองใช้แล้วพึงพอใจก็จะตามมาซื้อสินค้านั้นในภายหลัง

⁵ สรุปลโครงการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า ที่ไม่ปลอดภัย” (โครงการสัมมนาทางวิชาการ ณ ห้องประชุมจิตติ ดิงศภิษฐ์ คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ท่าพระจันทร์), 18 มิถุนายน 2552), หน้า 5.

⁶ เอมอมรา กฤษณะ โลม, “กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ศึกษากรณีความรับผิดของผู้จัดหาผลิตภัณฑ์”, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557), หน้า 77.

2) ผลผลิตเกษตรกรรม มาตรา 4 ผลผลิตเกษตรกรรม หมายความว่า ผลผลิตอันเกิดจากเกษตรกรรมต่าง ๆ เช่น การทำนา ทำไร่ ทำสวน เลี้ยงสัตว์ เลี้ยงสัตว์น้ำ เลี้ยงไหม เลี้ยงครั้ง เพาะเห็ด แต่ไม่รวมถึงผลผลิตที่เกิดจากธรรมชาติ

3) กระแสไฟฟ้า

ประเทศไทยถือว่ากระแสไฟฟ้าเป็นทรัพย์สินประเภทหนึ่ง เนื่องจากการลักกระแสไฟฟ้าเป็นการลักทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา ตามคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 877/2501 (ประชุมใหญ่) “การลักกระแสไฟฟ้าเป็นความผิดฐานลักทรัพย์” หมายเหตุท้ายฎีกา ศ.จิตติ ดิงสภักย์ “คำว่าสังหาริมทรัพย์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็หมายความรวมถึง แรงแห่งธรรมชาติ เช่น แรงไฟฟ้าด้วยนั่นเอง แม้จะถือว่าแรงไฟฟ้าเป็นวัตถุไม่มีรูปร่าง แต่มีราคา และถือเอาได้ และนำไปเสียจากเจ้าของได้ ทั้งสามารถวัดปริมาณที่เอาไปได้ด้วย ดังนั้นก็ไม่มีเหตุอะไร ที่จะเอาแรงไฟฟ้าของเขาไปโดยเจตนาทุจริตแล้วไม่ผิดฐานลักทรัพย์เหมือนเอาทรัพย์สินอื่น ๆ ของเขาไป” กระแสไฟฟ้านำจะอยู่ในความหมายของคำว่าสังหาริมทรัพย์ตาม ป.พ.พ. มาตรา 139 และอยู่ในขอบเขตของคำว่า “สินค้า” แล้วแต่การบัญญัติไว้โดยเฉพาะเช่นนี้ยังทำให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นว่ากฎหมายฉบับนี้คุ้มครองไปถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกระแสไฟฟ้าด้วย เดิมความเสียหายที่เกิดจาก กระแสไฟฟ้าอยู่ภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เนื่องจาก กระแสไฟฟ้าเป็นทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดอันตรายได้โดยสภาพ ต่อมาเมื่อมีพระราชบัญญัติความรับผิดฯ ได้บัญญัติให้กระแสไฟฟ้าเป็นสินค้าตามกฎหมายดังกล่าวด้วย ดังนั้น หากมีความเสียหายเกิดขึ้น เนื่องจากความไม่ปลอดภัยของกระแสไฟฟ้า หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

2.3 ลักษณะของสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (Defective Products)

เมื่อสินค้าก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภค สิ่งที่จะต้องพิจารณาในประการต่อมา คือ สินค้าที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (Defective Products) หรือไม่ ซึ่งตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ได้ใช้คำว่า “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย” แทนการใช้คำว่า “สินค้าบกพร่อง” ตามความหมายที่แปลได้จากภาษาต่างประเทศเนื่องจากเกรงว่าจะเป็นการทำให้เกิดความสับสนเพราะอาจมีผู้เข้าใจผิดว่าสินค้าบกพร่องตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นกรณีเดียวกับสินค้าชำรุดบกพร่องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับมีความแตกต่างกันในวัตถุประสงค์ของการคุ้มครอง กล่าวคือ สินค้าชำรุดบกพร่องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นสินค้าที่ชำรุดเสียหายจน

⁷ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, อ้างแล้ว, เจริญธรรมที่ 54, หน้า 16.

เป็นเหตุให้เกิดความเสื่อม 3 ประการคือ เสื่อมค่า เสื่อมราคา หรือเสื่อมความเหมาะสมแก่ประโยชน์ อันมุ่งจะใช้เป็นปกติวิสัยของการใช้หรือข้อกำหนดในสัญญา ความเสียหายที่เกิดขึ้นมุ่งหมายเฉพาะ ความเสียหายในเนื้อของวัตถุหรือทรัพย์สินนั่นเอง⁸ มุ่งเน้นที่ตัวทรัพย์สินเป็นสำคัญ ส่วนสินค้าที่ไม่ ปลอดภัย (Defective Products) คือสินค้าที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยความเสียหาย ที่เกิดขึ้นมิได้มุ่งถึงความเสียหายต่อตัวทรัพย์สินนั่นเองและมีใช่เรื่องเกี่ยวกับคุณภาพของสินค้าด้วย แต่ เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย สิทธิ และทรัพย์สินของบุคคลอื่น จึงเป็นกรณีที่ พิจารณาเกี่ยวกับอันตรายของสินค้ามิใช่พิจารณาถึงความเหมาะสมในการใช้งานหรือประโยชน์ที่ จะได้รับจากสินค้า

เมื่อได้พิจารณาพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 4 บัญญัติว่า “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย หมายความว่า สินค้า ที่ก่อหรืออาจ ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ได้ไม่ว่าจะเป็นเพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิต หรือการ ออกแบบ หรือไม่ได้กำหนดวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา ค่าเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แต่ ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร ทั้งนี้โดยคำนึงถึงสภาพของสินค้า รวมทั้งลักษณะการใช้งาน และการเก็บรักษาตามปกติธรรมดาของสินค้าอันพึงคาดหมายได้” ดังนั้น สินค้าที่ไม่ปลอดภัย ตาม กฎหมายไทยได้แก่สินค้าที่มีความไม่ปลอดภัยเนื่องจากเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดใน 3 ประการ คือ

ประการแรก ความไม่ปลอดภัยเนื่องจากการผลิต (Manufacturing defect) คือ สินค้าที่มีความไม่ปลอดภัยอันเนื่องมาจากการผลิต เป็นความผิดพลาดที่เกิดขึ้นระหว่าง กระบวนการผลิต เช่น กระบวนการคัดเลือกส่วนผสมขึ้น ส่วนอุปกรณ์ซึ่งอาจเกิดจากการกระทำ ของคนหรือเครื่องจักร รวมถึงกรณีที่สินค้ามีลักษณะไม่ตรงกับการออกแบบ แม้จะใช้ความ ระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้ว

ประการที่สอง ความไม่ปลอดภัยเนื่องจากการออกแบบ (Design defect) คือ ความ ไม่ปลอดภัยที่เกิดจากกระบวนการขั้นแรกในการออกแบบ เช่น การออกแบบรถยนต์ การคิดค้น สูตร ยา หรือสัดส่วนของวัตถุดิบที่ใช้เป็นส่วนผสมต่าง ๆ ก่อนที่จะได้มีการผลิตสินค้าออกมา แม้จะ ผลิตออกมาตรงตามความประสงค์ของผู้ผลิตทุกประการ แต่สินค้านั้นมีความไม่ปลอดภัยใน ขั้นตอน การออกแบบ ย่อมอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แม้จะได้ใช้งานตามปกติของสินค้านั้น ซึ่งรวมไปถึงกรณีที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายที่ผู้ขายหรือผู้จัดจำหน่ายสามารถคาดเห็นและหลีกเลี่ยง

⁸ วิษณุ เครืองาม, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้อ, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2549), หน้า 220.

เสี่ยงได้ โดยออกแบบในลักษณะอื่นที่เหมาะสม และการไม่เลือกออกแบบในลักษณะอื่นทำให้สินค้ามีความ ไม่ปลอดภัย

ประการที่สาม ความไม่ปลอดภัยเนื่องจากไม่ได้กำหนดวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แต่ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร (Warning defect) เป็นกรณีที่สินค้าบางประเภทอาจมีอันตรายโดยสภาพ เช่น ยาฆ่าแมลง สารเคมีต่าง ๆ หรือสินค้าที่มีความซับซ้อนในการใช้งานสินค้าเหล่านั้นไม่ได้มีความ ไม่ปลอดภัย เนื่องจากการผลิตหรือการออกแบบเลย แต่เนื่องจากความไม่ปลอดภัยของสินค้าสามารถคาดเห็น ลด หรือหลีกเลี่ยงได้ โดยให้ข้อมูล วิธีใช้ หรือคำเตือนอย่างเหมาะสม แต่ผู้ประกอบการมิได้กระทำและการยกเว้นการเตือน ทำให้สินค้านั้นมีความไม่ปลอดภัยโดยไม่สมควร การพิจารณาว่ามีการให้ข้อมูลหรือคำเตือนของสินค้าไว้อย่างถูกต้องเหมาะสมหรือไม่สามารถพิจารณาโดยใช้องค์ประกอบ 2 ด้าน คือ ด้านเนื้อหา และด้านรูปแบบ ในด้านเนื้อหาเป็นเรื่องของความชัดเจนของภาษา การสื่อความหมายในการเตือน หรือการให้ข้อมูลที่ผู้บริโภคสามารถเข้าใจได้ ไม่กำกวม มีความถูกต้องแม่นยำ มีเหตุผล โดยเฉพาะเจาะจงถึงวิธีที่จะทำให้สินค้าเกิดอันตรายได้ และข้อมูลนั้นจะต้องสื่อให้เห็นถึงผลของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นด้วย ส่วนในเรื่องรูปแบบ คือ มีความชัดเจนในเรื่องของตัวอักษร สีที่ใช้ให้มีความแตกต่างแยกออกอย่างชัดเจนกับข้อความอื่น ๆ ของสินค้า และการใช้ภาษาในการเตือนจะต้องเป็นภาษาที่ผู้บริโภคสามารถเข้าใจได้ เช่น สินค้าจำหน่ายในประเทศไทย คำเตือนหรือข้อบ่งใช้จะต้องเป็นภาษาไทย⁹

อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 มุ่งคุ้มครองผู้เสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยมิใช่การรับรองคุณภาพหรือมาตรฐานของสินค้า ดังนั้น จึงไม่ให้คุ้มครองในกรณีที่ผู้บริโภคไม่พึงพอใจในคุณภาพของสินค้า การพิจารณาลักษณะของความบกพร่องทั้ง 3 ประการของประเทศไทยยังไม่มี ความชัดเจนเนื่องจากยังมิได้มีการนำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิจารณาในประเด็นดังกล่าว

ความไม่ปลอดภัยของสินค้าตามที่กฎหมายกำหนดต้องเป็นเหตุที่ทำให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วย การพิจารณาความไม่ปลอดภัยของสินค้าในประเทศไทยเป็นไปตามหลักความคาดหมายของผู้บริโภค (Consumer expectation test) โดยพิจารณาถึงสภาพของสินค้า ลักษณะการใช้งาน การเก็บรักษาตามปกติธรรมดาของสินค้า ประกอบด้วย แต่การพิจารณาความไม่ปลอดภัยของสินค้าตามหลักความคาดหมายของผู้บริโภคมีข้อจำกัดในกรณีที่สินค้ามีความซับซ้อน

⁹ มานิตย์ จุมปา, คำอธิบายกฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย.

อาจทำให้ผู้เสียหายไม่สามารถคาดหมายความปลอดภัยของสินค้าได้อย่างเหมาะสม ดังนั้น ประเทศไทยควรนำหลักการพิจารณาอื่น ๆ มาประยุกต์ใช้ในการพิจารณาความปลอดภัยของสินค้าให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้นหรือไม่ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาลักษณะของความปลอดภัยของสินค้านั้นยังไม่มี ความชัดเจน เนื่องจากยังมิได้มีการนำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิจารณาในประเด็นดังกล่าว นอกจากนี้สินค้าที่ไม่ปลอดภัยมิใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพของสินค้า ดังนั้นแม้ว่าสินค้าที่ผลิตในภายหลังจะมีคุณภาพหรือมีประสิทธิภาพมากกว่า หากทำให้สินค้าที่ไ้ผลิตออกมา ก่อนกลายเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไม่ แต่ตามกฎหมายไทยมีบัญญัติกรณีที่ไม่ถือว่าเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยในกรณีดังกล่าวไว้เป็นลายลักษณ์อักษร จึงควรมีการเพิ่มเติมข้อความเกี่ยวกับคุณภาพของสินค้าดังกล่าวในบทบัญญัติกฎหมายไทยเพื่อความชัดเจนหรือไม่

2.4 บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 5 กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องร่วมรับผิดชอบผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยซึ่งบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองคือ ผู้เสียหาย และมาตรา 4 บัญญัติว่า “ผู้เสียหายหมายความว่า ผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย” ดังนั้น บุคคลทุกคนที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย คือ ผู้ที่มีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหายจากผู้ประกอบการโดยไม่จำกัดว่าบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้นจะต้องมีนิติสัมพันธ์กับผู้ประกอบการเท่านั้น นอกจากนี้ มาตรา 5 ยังได้กำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เมื่อสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ซึ่งบทบัญญัตินี้ได้กล่าวถึง “ผู้บริโภค” แต่กฎหมายฉบับนี้มิได้กำหนดนิยามไว้ว่าหมายถึงบุคคลใดบ้าง ซึ่งเห็นได้ว่ากรณีนี้เป็น การบัญญัติเพื่อมิให้มีความชัดเจนว่าสินค้าที่ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดชอบ เมื่อก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นจะต้องมีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้วมิใช่กรณีที่กฎหมายมุ่งคุ้มครอง เฉพาะผู้บริโภคเท่านั้น ดังนั้น ผู้บริโภคที่กล่าวถึงในกฎหมายฉบับนี้ จึงมีความหมายเดียวกับผู้บริโภคซึ่งบัญญัติไว้ใน มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 ซึ่งหมายถึง ผู้ซื้อหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบการหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบการเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบการโดยชอบ และกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองผู้เสียหายเป็นสำคัญโดยนำหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดมาใช้ ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการกำหนดให้ผู้ได้รับความเสียหายเป็นบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองมีความเหมาะสมและมีความครอบคลุมแล้วเพราะการคุ้มครองผู้เสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยควรคุ้มครองบุคคลทุกคนที่ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้สินค้าหรือเป็นคู่สัญญา กับผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม

2.5 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้กำหนดให้ผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย คือผู้ประกอบการ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 5 ว่า “ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้วไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม” และเมื่อพิจารณามาตรา 4” ผู้เขียนเห็นว่าบุคคลทุกคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการผลิตการจำหน่ายสินค้าที่ไม่ปลอดภัยมีความรับผิดชอบร่วมกันต่อผู้เสียหาย โดยบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายไทย ประกอบด้วย

2.5.1 ผู้ผลิตหรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 มาตรา 4 บัญญัติว่า “ผลิต หมายความว่า ทำ ผสมปรุง แต่ง ประกอบ ประดิษฐ์ แปรสภาพ เปลี่ยนรูป ดัดแปลง คัดเลือก แบ่งบรรจุ แห่เยือกแข็ง หรือฉายรังสี รวมถึงกระทำการใด ๆ ที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน” ดังนั้น ผู้ผลิต จึงหมายถึง ผู้ที่ทำ ผสม ปรุง แต่ง ประกอบ ประดิษฐ์ แปรสภาพ เปลี่ยนรูป ดัดแปลง คัดเลือก แบ่งบรรจุ แห่เยือกแข็ง หรือฉายรังสี รวมถึงกระทำการใด ๆ ที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน การกระทำกระบวนการผลิตสามารถแบ่งได้ 2 กรณี คือ กรณีที่การกระทำนั้นทำให้สินค้าเปลี่ยนรูปไป เช่น การประดิษฐ์ การแปรสภาพ และกรณีที่การกระทำมิได้ทำให้สินค้าเปลี่ยนรูปไป เช่น การแบ่งบรรจุ การแห่เยือกแข็ง การฉายรังสี ซึ่งการกระทำที่มีได้ส่งผลให้สินค้าเปลี่ยนรูปไปอาจจะไม่ใ้ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างใด ๆ ในตัวสินค้า อาทิ ร้านขายยาแบ่งบรรจุยาให้ลูกค้าทำให้ผู้ที่แบ่งบรรจุถือเป็นผู้ผลิตตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความไม่ปลอดภัยของสินค้า เป็นกรณีที่สร้างความไม่เป็นธรรมเกินสมควรหรือไม่ การกระทำที่ถือเป็นการผลิตสินค้ามีขอบเขตที่กว้างเกินไปจนเป็นภาระต่อผู้ประกอบการหรือไม่ ในเรื่องการผลิตนี้ได้มีนักวิชาการให้ความเห็นว่า การผลิตต้องเป็นการกระทำที่เป็นจุดเริ่มต้นของการเกิดสินค้านั้น อันได้แก่ การสร้างสินค้าขึ้นใหม่ (rebuild) และการปรับปรุงสินค้าขึ้นใหม่ (recondition) เพื่อให้สินค้าเดิมมีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น (renovate) โดยก่อให้เกิด ความหมายและเชื่อถือในความปลอดภัยของสินค้าเพิ่มขึ้น ถ้าไม่ได้เป็นการกระทำในลักษณะที่เป็นจุดเริ่มต้นของการเกิดสินค้า เช่น การปรับปรุงเล็กน้อย (basic update) ไม่ถือเป็นการผลิต เช่น การคัดเลือกสินค้าใ้ถุงแม้จะเป็นการแบ่งบรรจุแต่ไม่ได้เป็นการกระทำในลักษณะที่เป็นจุดเริ่มต้นของสินค้านั้น จึงไม่ควรถือว่าเป็นการผลิต ดังนั้น ในการพิจารณาว่าการกระทำเป็นการผลิตหรือไม่ นอกจากการพิจารณาที่การกระทำแล้ว ควรต้องมีการพิจารณาถึงลักษณะของการเป็นจุดเริ่มต้นของ

สินค้าประกอบเพื่อความเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการด้วยหรือไม่ แต่อย่างไรก็ตาม การกระทำต่าง ๆ ที่จะถือว่าเป็นการผลิตตามกฎหมายฉบับนี้จะต้องเป็นการกระทำในเชิงอุตสาหกรรมอันเป็นการใช้ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้ในการกระทำด้วย หากเป็นการกระทำโดยใช้ภูมิปัญญาชาวบ้าน ไม่ได้ผ่านกระบวนการอุตสาหกรรม แม้จะเป็นการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดที่เป็นการผลิตตามกฎหมายฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นการผลิตที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายฉบับนี้ และในกรณีที่สินค้ามีชิ้นส่วนประกอบหลายอย่าง และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ แยกกัน เช่น การผลิตรถยนต์ประกอบด้วยชิ้นตอนการประกอบเป็นรถยนต์ การผลิตลูกกลมนิรภัย การผลิตล้อรถยนต์ ฯลฯ ซึ่งแต่ละชิ้นส่วนเหล่านี้อาจเป็นของผู้ผลิตคนละรายกันซึ่งทำให้สินค้าชิ้นหนึ่งๆ มีผู้ผลิตหลายราย เช่น ผู้ผลิตสินค้าขั้นสุดท้าย (Finish products) ผู้ผลิตวัตถุดิบ (Raw materials) และผู้ผลิตส่วนประกอบ ของสินค้า (Component parts) บุคคลเหล่านี้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตจึงถือเป็นผู้ผลิต ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบเนื่องจากผู้ผลิตเป็นผู้ที่มีความใกล้ชิดกับสินค้านำเข้าและเข้าใจกระบวนการให้การผลิตเป็นอย่างดี จึงอยู่ฐานะที่จะสามารถป้องกันอันตรายได้ดีที่สุด เนื่องจากผู้บริโภคไม่อยู่ในฐานะที่จะตรวจสอบถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้าได้ จึงต้องเชื่อว่าผู้ผลิตสินค้าจะไม่นำสินค้าที่เป็นอันตรายออกจำหน่าย นอกจากนี้กฎหมายไทยได้กำหนดให้ผู้ว่าจ้างให้ผลิตต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย จึงได้มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการหมายความรวมถึงผู้ว่าจ้างให้ผลิตด้วย

2.5.2 ผู้นำเข้า

พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า ที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 4 บัญญัติว่า “นำเข้า หมายความว่า นำหรือส่งสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขาย” ผู้นำเข้าคือบุคคลที่นำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรด้วยตนเองและรวมถึงผู้ที่ได้ให้บุคคลอื่นนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรโดยคำสั่งของตน โดยมีวัตถุประสงค์ในการนำเข้ามาเพื่อขาย การขายได้มีบัญญัติไว้ในมาตรา 4 ว่า “ขาย หมายความว่า จำหน่าย จ่าย แจก หรือแลกเปลี่ยนเพื่อประโยชน์ทางการค้าและให้หมายความรวมถึงให้เช่า ให้เช่าซื้อ จัดหา ตลอดจนเสนอ ชักชวน หรือนำออกแสดงเพื่อการดังกล่าว ” กิจกรรมที่ถือเป็นการขายตามพระราชบัญญัตินี้ มีขอบเขตที่กว้างมาก และผู้ที่ถือว่าเป็นผู้นำเข้าสินค้าตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จะต้องเป็นการนำเข้ามาเพื่อจำหน่าย จ่าย แจก หรือแลกเปลี่ยนเพื่อประโยชน์ทางการค้า และให้หมายความ รวมถึงให้เช่า ให้เช่าซื้อ จัดหา ตลอดจนเสนอ ชักชวน หรือนำออกแสดงเพื่อการดังกล่าว

หากเป็นการนำเข้ามาเพื่อใช้ส่วนตัวหรือนำมาเป็นของฝาก โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ในทางการค้า หรือหากทำไรจะไม่ถือเป็นผู้นำเข้า กฎหมายกำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้าต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย แม้ว่าผู้นำเข้าจะไม่มีส่วนในการผลิตเลย เนื่องจากต้องการคุ้มครองและอำนวย

ความสะดวกแก่ผู้เสียหาย ในกรณีที่ผู้ผลิตสินค้าไม่มีสำนักงานหรือตัวแทนอยู่ในประเทศไทย อันจะเป็นการยุ่งยาก ในการฟ้องร้องคดีของผู้เสียหายและอาจจะเป็นกรณีที่ผู้เสียหายไม่ได้รับความคุ้มครองจากประเทศ ที่ผลิตสินค้า ประกอบกับผู้นำเข้าเป็นผู้สร้างความเสี่ยงขึ้นด้วยการนำสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเข้ามาในประเทศไทยจนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ดังนั้น ผู้นำเข้าจึงมีหน้าที่ในการตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้าก่อนนำเข้า และความรับผิดชอบของผู้นำเข้าจะเกิดขึ้นเมื่อได้นำสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเข้ามาในประเทศไทยและก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้เสียหายโดยไม่คำนึงว่าสินค้านั้นจะมีแหล่งกำเนิด ณ ประเทศใด

2.5.3 ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิตหรือผู้นำเข้าได้

โดยหลักแล้วผู้ขายสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงสินค้านั้นเลย เพราะมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการผลิต เป็นแต่เพียงผู้ส่งต่อสินค้าให้ผู้บริโภคเพียงอย่างเดียว แต่ถ้าผู้ขายได้กระทำการบางอย่างอันถือว่าเป็นการผลิตกับสินค้าที่ซื้อมาก่อนจะได้ขายไป ผู้ขายจะถือเป็นผู้ผลิตที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย สำหรับผู้ขายที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการผลิตจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นประกันว่าจะต้องมีผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ช่วยให้ผู้เสียหายมีโอกาสได้รับการเยียวยาความเสียหายมากขึ้น ดังนั้น เมื่อผู้ขายไม่สามารถระบุตัวผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายได้ ผู้ขายต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นเอง อย่างไรก็ตาม หากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าที่ขาย ผู้ขายก็ต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของสินค้าตามมาตรา 472 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่แล้ว

2.5.4 ผู้ซึ่งใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า เครื่องหมายการค้า เครื่องหมาย ข้อความ หรือแสดงด้วยวิธีใด ๆ อันมีลักษณะที่จะทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้า

บุคคลตามที่ได้อ้างข้างต้นนี้มีใช้ผู้ที่มีส่วนในการผลิตสินค้า เหตุที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลเหล่านี้เป็นผู้ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากได้มีการแสดงออกต่อผู้บริโภคว่าตนเป็นผู้ผลิต

ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผู้ที่ได้แสดงออกว่าตนเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือเป็นผู้นำเข้าสินค้าก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย

หากมีการกระทำที่ถือเป็นขายสินค้าของผู้ประกอบการ ไปสู่ผู้บริโภคแล้วผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความไม่ปลอดภัยของสินค้า แต่หากไม่มีการกระทำที่เป็นการขายของผู้ประกอบการ เช่น ได้มีการผลิตสินค้าออกขายแต่ยังไม่ถึงกำหนดวันที่จะนำออกขาย แต่มีผู้ขโมยสินค้าจากโกดังเก็บสินค้าไปใช้ โดยที่สินค้านั้นมีความไม่ปลอดภัยซ่อนอยู่

และมีความเสียหายเกิดขึ้น ดังนี้ ผู้ประกอบการก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะสินค้าดังกล่าวไม่ได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภค ซึ่งการขายให้แก่ผู้บริโภคนี้จะเป็นการกระทำของผู้ประกอบการคนใดก็ได้ และผู้ประกอบการคนอื่นต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยจะอ้างว่าตนมิได้เป็นผู้ขายให้แก่ผู้บริโภคมิได้ เนื่องจากความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้เป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดจึงไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องความสัมพันธ์ทางสัญญา

2.6 ขอบเขตความรับผิด

เมื่อมีความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นต่อสิทธิต่าง ๆ ที่กฎหมายรับรองของบุคคลอื่น ๆ ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว ค่าเสียหายที่ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้องได้ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

ทั้งนี้ ตามมาตรา 11 ซึ่งบัญญัติว่า “นอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ศาลมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย ตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้ด้วย

1) ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจอันเป็นผลเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหาย และหากผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สามปี ภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ

2) หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ประกอบการได้ผลิต นำเข้า หรือขาย สินค้า โดยรู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเมื่อรู้ว่าสินค้าที่ไม่ปลอดภัยภายหลังจากการผลิต นำเข้า หรือขายสินค้านั้นแล้ว ไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสมควรเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้ตามที่ศาลเห็นสมควร แต่ไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริง ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น ความร้ายแรงของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ การที่ผู้ประกอบการรู้ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้า ระยะเวลาที่ผู้ประกอบการปกปิดความไม่ปลอดภัยของสินค้า การดำเนินการของผู้ประกอบการเมื่อทราบว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ สถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ การที่ผู้ประกอบการได้บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนการที่ผู้เสียหายมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วย ”

จากบทบัญญัติดังกล่าวผู้ประกอบการ จะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายดังต่อไปนี้

2.6.1 ค่าเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิด

ความเสียหายที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 4 “ความเสียหาย หมายความว่า ความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย จิตใจ หรือทรัพย์สิน ทั้งนี้ไม่รวมถึงความเสียหายต่อตัวสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั่นเอง” ซึ่งเป็นความเสียหาย เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันได้แก่ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด และมีบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม คือ ความเสียหายต่อสุขภาพ แต่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวก็ไม่ได้นิยามไว้ว่าสุขภาพหมายถึงอย่างไร จึงน่าจะมีความหมายตามที่บุคคลทั่วไปเข้าใจกันอันเป็นเรื่องเกี่ยวกับสภาพของร่างกาย นอกจากนี้ ความเสียหายต่อทรัพย์สินที่ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกได้ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยการเรียกค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิด ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 438 บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไป เพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อกำขึ้นนั้นด้วย”

มาตรา 442 บัญญัติว่า “ถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้เสียหายประกอบด้วยไซ้ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 222 มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา 222 บัญญัติว่า “ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซ้ ท่านว่าหนึ่งอันจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร”

มาตรา 443 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตายนั้น ค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ ค่าปลงศพรวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่น ๆ ด้วย

ถ้ามิได้ตายในทันที ค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการงานนั้นด้วย

ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลคนหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะ ตามกฎหมายไปด้วยไซ้ ท่านว่าบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

มาตรา 444 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถในการประกอบการทำงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วนทั้งในเวลาปัจจุบันและในอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาพิพาทคดี เป็นพันวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ว่าความเสียหายนั้น ได้มีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีก ภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้”

มาตรา 445 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตายหรือให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกไซ้ ท่านว่าบุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก เพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้นไปด้วย”

มาตรา 446 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ผู้เสียหายจะต้องเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้ และไม่ตกสืบไปยังทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

อนึ่ง หญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดทฤษฎีศีลธรรมแก่ตนก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกันนี้”

จากบทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายในกรณีละเมิด เป็นบทบัญญัติที่กำหนดสิทธิและหลักเกณฑ์ในการเรียกร้องซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปโดยไม่มีข้อจำกัดในจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องได้ และจะต้องเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงไม่ว่าจะเกิดขึ้นแล้วในปัจจุบันหรือจะเกิดขึ้นในอนาคตก็ได้ แต่พระราชบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 มาตรา 5 ได้กำหนดให้ ผู้ประกอบการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เมื่อพิจารณามาตรา 5 ประกอบกับมาตรา 4 แล้ว ค่าเสียหายที่ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องได้จากผู้ประกอบการนั้นมีความครอบคลุมค่าเสียหายตามกฎหมายลักษณะละเมิดอยู่แล้ว พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายพิเศษ ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องบัญญัติถึงการเรียกค่าเสียหายตามกฎหมายละเมิดอันเป็นหลักกฎหมายทั่วไปอีก การมีบทบัญญัติ ดังกล่าวเป็นการบัญญัติเพิ่มเติมเพื่อยกเว้นความจำเป็นหรือไม่ นอกจากนี้มีข้อควรพิจารณาว่าการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในกรณีเสียหายต่อชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินควรจำกัดจำนวนค่าเสียหายขั้นสูงที่ผู้บริโภครสามารถเรียกร้องได้หรือไม่ หากให้ผู้บริโภคเรียกร้องได้อย่างไม่จำกัดในบางกรณีที่มีความเสียหายมีมากจนผู้ประกอบการรับผิดชอบไม่ไหวและทำให้ต้องปิดกิจการลง อาจส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศและเกิดปัญหาการจ้างแรงงานตามมา ทั้งนี้ ต้อง

พิจารณาร่วมกับประโยชน์ในการให้ความคุ้มครองผู้เสียหายประกอบด้วย ส่วนค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน กฎหมายไทยควรบัญญัติให้ชัดเจนหรือไม่ว่าทรัพย์สินที่เสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองต้องเป็นทรัพย์สินที่มีไว้และได้ใช้เพื่อการบริโภคส่วนตัวเท่านั้น

2.6.2 ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ (Mental Damages)

ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจเป็นการชดใช้ความเสียหายอันเกิดขึ้นมาจากแนวคิดที่ว่าร่างกายและจิตใจมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ การมีสุขภาพที่ดีย่อมหมายถึงสุขภาพกายและสุขภาพจิตใจที่ดีด้วย สภาวะของจิตใจย่อมส่งผลถึงสภาพของร่างกายด้วย ในทางกลับกันหากสุขภาพร่างกายไม่ดีย่อมมีผลกระทบต่อสุขภาพของจิตใจด้วยปัจจุบันเมื่อความรู้ทางการแพทย์มีความเจริญก้าวหน้าทำให้สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายต่อจิตใจมีอยู่จริง ซึ่งนักกฎหมายที่ยอมรับการให้ค่าเสียหายต่อจิตใจมีทฤษฎีที่ สันนิษฐาน 2 ทฤษฎี ที่แตกต่างกันออกไป กล่าวคือ¹⁰

1) การให้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจ เพื่อความพึงพอใจ ตามทฤษฎีนี้เห็นว่าการชดใช้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจเพื่อให้ ผู้เสียหายนำค่าเสียหายในส่วนนี้ไปหาความรื่นรมย์ตามที่ตนเองต้องการเพื่อบรรเทาความทุกข์ทรมานที่ได้รับ จึงมิใช่การประเมินมูลค่าของความพิการ การตีราคาของความโศกเศร้าเสียใจ แต่เป็นการบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย

2) การให้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจเพื่อการลงโทษ ตามทฤษฎีนี้เห็นว่าการกำหนดค่าเสียหายต่อจิตใจเพื่อความพึงใจนั้นไม่มีความแน่นอนและพิสูจน์ให้เห็นได้ยาก ดังนั้นค่าเสียหายต่อจิตใจควรเป็นไปเพื่อลงโทษผู้กระทำ มากกว่า

ศาสตราจารย์โสภณ รัตนกร ให้คำอธิบายไว้ว่า ความเสียหายต่อจิตใจเป็นความเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงิน (Non Pecuniary Loss) ตามมาตรา 446 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรียกว่า ความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ได้แก่ ความเศร้าโศกเสียใจที่สูญเสียสมาชิกในครอบครัว ความเสียหาย ความรู้สึกอับอายเสียหน้า¹¹

กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยตามหลักกฎหมายละเมิด มาตรา 446 แม้มิได้มีบทบัญญัติในส่วนนี้ ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกค่าเสียหายต่อ

¹⁰ อังคนาวดี ปิ่นแก้ว, “ทฤษฎีการให้ค่าเสียหายทางจิตใจในกฎหมายละเมิดฝรั่งเศส,”

ในแทนดอกไม้ไหว้ครุ รวมบทความทางวิชาการด้านกฎหมายเนื่องในวันคล้ายวันเกิดปีที่ 60 ของศาสตราจารย์ ดร.วิญญู เครืองาม, (กรุงเทพฯ: ส.เจริญการพิมพ์, 2554), หน้า 427-432.

¹¹ โสภณ รัตนกร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 10, (กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ, 2551), หน้า 169-170.

จิตใจได้อยู่แล้วเพราะถือเป็นค่าเสียหายอย่างหนึ่งตามกฎหมายละเมิด แต่ที่ต้องบัญญัติเอาไว้เพื่อความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายและเป็นแนวทางแก่ศาลในการพิจารณากำหนดค่าเสียหายประเภทนี้ และได้กำหนดเพิ่มเติมด้วยว่าความเสียหายต่อจิตใจต้องมีผลสืบเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพ หรืออนามัยของผู้เสียหายด้วย เพื่อเป็นแนวทางในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งรูปแบบของความเสียหายทางจิตใจที่มีการยอมรับให้ชดใช้กันในกฎหมายละเมิดของประเทศไทย คือความเสียหายทางจิตใจที่มีลักษณะควบคู่ไปกับการบาดเจ็บทางร่างกาย หรือต้องมีเงื่อนไขของการบาดเจ็บทางร่างกายเป็นตัวบังคับซึ่งถึงความเสียหายทางจิตใจที่เกิดขึ้น หากเป็นเพียงรูปแบบความเสียหายทางจิตใจที่มีได้มีเงื่อนไขของการบาดเจ็บทางร่างกาย ศาลจะปฏิเสธที่จะชดเชยความเสียหาย¹²

ส่วนค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจในตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้น ตามมาตรา 4 กำหนดให้ความเสียหายต่อจิตใจ คือ ความเจ็บปวด ความทุกข์ทรมาน ความหวาดกลัว ความวิตกกังวล ความเศร้าโศกเสียใจ ความอับอาย หรือความเสียหายต่อจิตใจอย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน ดังนั้นค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อจิตใจจะต้องเป็นผลสืบเนื่องมาจากความเสียหายต่อร่างกาย สุขภาพหรืออนามัยของผู้เสียหาย เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในกฎหมายละเมิด แต่มีจุดสำคัญที่มีความแตกต่างกันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ความสำคัญมากกว่ากฎหมายละเมิด ในกรณีที่มีความเสียหายต่อชีวิต ตามกฎหมายละเมิด ญาติของผู้ตายไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายต่อจิตใจ โดยถือเป็นสิทธิเฉพาะตัวของผู้ตาย ส่วนค่าเสียหายต่อความเศร้าโศกเสียใจของญาติเองไม่ได้มีกฎหมายบัญญัติให้ไว้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1742/2499 (ประชุมใหญ่) “จำเลยฆ่าบุตร โจทก์ถึงแก่ความตาย ย่อมถือว่าจำเลยได้กระทำการละเมิดต่อโจทก์ ทำให้โจทก์ขาดผู้อุปการะเลี้ยงดูไป โดยมีต้องคำนึงว่าในปัจจุบันบุตรที่ตายจะได้กำลังอุปการะเลี้ยงดูโจทก์ผู้เป็นมารดาอยู่หรือไม่ ส่วนค่าเสียหายจะเท่าใด ศาลย่อมกำหนดให้ตามสมควร ส่วนค่าเสียหายเพื่อความวิโยคโทมนัสนั้นเรียกไม่ได้ เพราะไม่มีกฎหมายบัญญัติให้เรียกร้องได้” คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 789/2502 “ในกรณีละเมิดทำให้เขาถึงตายนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 บัญญัติไว้โดยชัดเจนแล้วว่า ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนอะไรได้บ้าง สำหรับค่าที่ต้องเสียใจเนื่องจากสูญเสียบุตรไปนั้น ไม่มีบัญญัติไว้ ในมาตรา 443 ฉะนั้นจึงเรียกเอาไม่ได้” แต่พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติให้สามีภริยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของผู้ตายมี

¹² จักรินทร์ โกเมศ, ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายทางจิตใจตามกฎหมายลักษณะละเมิด, *วารสารกระบวนการยุติธรรม*, 5(มกราคม-มีนาคม 2555), หน้า 80.

สิทธิได้รับค่าเสียหาย สำหรับความเสียหายต่อจิตใจเอาไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายต่อจิตใจที่ต้องสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักและเป็นสมาชิกในครอบครัว ค่าเสียหายต่อจิตใจที่สามี ภรรยา บุพการี หรือผู้สืบสันดานของผู้ตายมีสิทธิเรียกร้องนี้มีความเห็นที่แตกต่างเห็นว่าเป็นมรดกหรือไม่ โดยถือว่าความเสียหายต่อจิตใจเกิดแก่ตัวผู้เสียหายเอง แต่ผู้เสียหายไม่ได้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนก่อนตาย สิทธินั้นจึงตกทอดแก่ทายาทซึ่งหากเห็นว่าเป็นมรดกจะเป็นกรณีที่ต่างกับกฎหมายลักษณะละเมิดเพราะกฎหมายละเมิดนั้น สิทธิในการเรียกค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่เป็นตัวเงิน ไม่ตกทอดแก่ทายาท เว้นแต่จะได้มีการเริ่มต้นฟ้องคดีหรือได้รับสภาพนี้กันไว้ก่อนแล้ว นอกจากนี้ค่าเสียหายต่ออารมณ์ ความรู้สึก ที่กฎหมายละเมิดมิได้ยินยอมให้มีการเรียกร้องได้ คาพิพากษาศาลฎีกา ที่ 1447/2523 “ความตกใจหรือความกระทบกระเทือนทางจิตใจ ไม่มีกฎหมายบัญญัติให้เรียกร้องได้” แต่มาตรา 4 ได้กำหนดนิยามของความเสียหายต่อจิตใจหมายความว่า ความเจ็บปวด ความทุกข์ ทรมาน ความหวาดกลัว ความวิตกกังวล ความเศร้าโศกเสียใจ ความอับอาย หรือความเสียหายต่อจิตใจอย่างอื่นที่มีลักษณะตนเองเดียวกัน ซึ่งเป็นกรณีที่ชัดเจนว่าความเสียหายต่อความรู้สึกและอารมณ์ เช่นความเศร้าโศกเสียใจ ความหวาดกลัว ถือเป็นความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครองด้วย

2.6.3 ค่าเสียหายเชิงลงโทษ

เป็นรูปแบบของค่าเสียหายชนิดหนึ่ง ที่ได้เกิดขึ้นมานานแล้วในชื่อของค่าเสียหายทวีคูณ (Multiple Damages) ซึ่งได้มีการพัฒนาอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะประเทศในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ค่าเสียหายเชิงลงโทษเป็นค่าเสียหายที่กำหนดเพิ่มเติมขึ้นจากค่าสินไหมทดแทนความเสียหายธรรมดาอันมีสาเหตุมาจากการประพฤติดุร้ายของจำเลย โดยมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษผู้ที่กระทำที่มีพฤติการณ์ตั้งใจไม่นำพาต่อกฎหมายและสิทธิของบุคคลอื่นอันเป็นการลงโทษจำเลยและป้องกันมิให้ผู้อื่นกระทำตามเป็นหลักการของระบบกฎหมายจารีตประเพณี และมีลักษณะสำคัญ ดังนี้¹³

1) เป็นค่าเสียหายที่กำหนดลงโทษตอบแทนผู้ถูกกระทำละเมิด เพื่อปรามมิให้กระทำเช่นนั้นอีก และเป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้อื่นมิให้กระทำตาม

¹³ เฉลิมศักดิ์ ภัทรสมันต์, “ปัญหาการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในคดีผู้บริโภครักษาเฉพาะกรณีค่าเสียหายเชิงลงโทษ,” (การอบรมหลักสูตร “ผู้บริหารพระบวรการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.)” รุ่นที่ 14 วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2553), หน้า 9.

2) โจทก์ไม่ต้องพิสูจน์จำนวนค่าเสียหายเชิงลงโทษ โดยศาลจะพิจารณากำหนดเองโดยคำนึงถึงลักษณะความร้ายแรงแห่งละเมิด ปริมาณความเสียหายที่โจทก์ได้รับและฐานะทางเศรษฐกิจของจำเลยประกอบกัน

3) ศาลจะกำหนดให้เฉพาะกรณีละเมิดที่มีพฤติการณ์รุนแรง มีลักษณะการกระทำเช่นเดียวกับคดีอาญาที่ผู้กระทำละเมิดมุ่งหมายให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อจิตใจผู้เสียหายหรือมุ่งหมายให้ผู้เสียหายอับอายหรือถูกเหยียดหยาม

การนำหลักค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษมาใช้ในประเทศไทยได้มีแนวคิดของนักกฎหมายไทยที่แตกต่างกัน 2 ฝ่าย ดังนี้

1) ฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยกับการนำค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษมาใช้ เห็นว่าประเทศไทยใช้ระบบประมวลกฎหมายที่แบ่งแยกความรับผิดชอบในทางแพ่งและทางอาญาออกจากกัน จึงไม่ควรนำหลักกฎหมายอาญามาใช้ปนกับกฎหมายแพ่งว่าด้วยละเมิด อีกทั้งการกำหนดค่าสินไหมทดแทนสามารถพิจารณาถึงพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดได้อยู่แล้ว ประกอบกับค่าสินไหมทดแทนในระบบกฎหมายไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ของผู้เสียหาย มิได้มุ่งหมายที่จะให้ผู้ก่อความเสียหายได้รับความทรมาณ

2) ฝ่ายที่เห็นด้วยกับการนำค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษมาใช้ เห็นว่าการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเป็นการลงโทษผู้กระทำให้เจ็บช้ำทรมาน ไม่ใช่เป็นเพียงอย่างในสังคม และป้องกันการกระทำผิดที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

การนำหลักค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษมาใช้ในกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย เป็นค่าเสียหายที่เรียกจากผู้ประกอบการเพื่อลงโทษที่ได้ผลิตหรือจำหน่ายสินค้าที่ไม่ปลอดภัยจนก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภค การจะกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษหรือไม่ขึ้นอยู่กับพฤติการณ์อื่น ๆ ประกอบ โดยมุ่งเน้นไปที่เจตนาชั่วร้ายของผู้ประกอบการ เช่น ผู้ประกอบการรู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นไม่ปลอดภัยหรือการไม่รู้เกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือรู้ภายหลังจากที่ได้จำหน่ายไปแล้วว่าเป็นสินค้าไม่ปลอดภัยแต่ไม่ดำเนินการใด ๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภค เป็นต้น นอกจากกฎหมายจะบัญญัติให้คำนึงถึงพฤติการณ์ของผู้ประกอบการแล้วยังต้องคำนึงถึงพฤติกรรมของผู้เสียหายด้วยว่ามีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นหรือไม่ แต่ไม่ว่าพฤติการณ์ทางฝ่ายผู้ประกอบการและผู้เสียหายจะเป็นประการใด การกำหนดค่าเสียหายเพื่อการลงโทษจะต้องไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายที่แท้จริง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับการประกันภัยของผู้ประกอบการเกินสมควร โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก แต่ปัญหาคือค่าเสียหายที่แท้จริงกฎหมายมิได้กำหนดอัตราสูงสุดที่จะเรียกร้องได้เอาไว้ โดยค่าเสียหายที่แท้จริงมีจำนวนเท่าใด

ผู้เสียหายต้องได้รับการเยียวยาชดใช้เท่านั้น แต่ในมุมมองของผู้ประกอบการหากความเสียหายมีมากจนถึงขนาดที่ผู้ประกอบการไม่สามารถชำระได้ย่อมประสบปัญหาทางการเงินและอาจถึงขั้นที่ต้องเลิกกิจการไปเลย และแม้จะกำหนดอัตราสูงสุดของค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเอาไว้ แต่ก็มีอีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่าการกำหนดอัตราสูงสุดนี้ยังไม่เหมาะสมเนื่องจากเจตนารมณ์ของการนำค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษมาใช้เพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดซ้ำซ้อน ควรมีอัตราที่สูงกว่านี้ ดังนั้นเพื่อให้กฎหมายคุ้มครองประโยชน์ของผู้เสียหายควรกำหนดอัตราค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดอยู่ในปัจจุบันหรือไม่

2.7 เหตุยกเว้นความรับผิด

แม้ว่าความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยจะนำหลักความรับผิด โดยเคร่งครัดมาใช้ แต่ผู้ประกอบการสามารถหลุดพ้นความรับผิดได้หากสามารถนำสืบพิสูจน์ข้อเท็จจริงบางประการได้ ซึ่งพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้กำหนดเหตุหลุดพ้นความรับผิดของผู้ประกอบการไว้ในมาตรา 7 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหากพิสูจน์ได้ว่า

- 1) สินค้านั้นมีได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
- 2) ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือ
- 3) ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้อง ชัดเจนตามสมควรแล้ว”

จากบทบัญญัติในมาตรา 7 กฎหมายไทยได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการไว้เพียง 3 ประการ ดังนี้

1) สินค้าที่มีใช้สินค้าที่ไม่ปลอดภัย เมื่อพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นหากสินค้าที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิใช่สินค้าที่ไม่ปลอดภัยผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

2) ผู้เสียหายรู้แล้วว่าสินค้าเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย การที่ผู้เสียหายรู้ถึงความไม่ปลอดภัยของสินค้าแต่ยังบริโภคสินค้านั้นจนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ถือได้ว่าการกระทำดังกล่าว เป็นการสมัครใจเข้าเสี่ยงภัยเองโดยปราศจากเหตุผลอันสมควร ซึ่งตามปกติวิญญูชนย่อมไม่ใช้หรือกระทำการใด ๆ อันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนเอง จึงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการยินยอมเข้ารับการเสี่ยงภัยของตนเอง อย่างไรก็ตาม การที่กฎหมายกำหนดว่าผู้เสียหาย “ได้รู้อยู่แล้ว” ว่าสินค้านี้มีความไม่ปลอดภัยจะต้องเป็นการรู้ตั้งแต่ต้นก่อนเกิดความเสียหาย หรือนับตั้งแต่ที่มี

การขายสินค้า หรือตั้งแต่มีสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไว้ในครอบครอง ซึ่งเป็นกรณีที่ยากแก่การตีความว่า ผู้เสียหายควรรู้ตั้งแต่เมื่อใดและอาจนำมาซึ่งปัญหาในทางปฏิบัติได้ แต่การ “ได้รู้อยู่แล้ว” ของผู้เสียหาย เป็นการรู้ในระดับของวิญญูชนทั่วไปที่สามารถพิจารณาได้ว่าสินค้าเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยโดยไม่ต้องอาศัยความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ซึ่งสินค้าบางประเภท เช่น บุหรี่ สุรา ทุกคนรู้ว่าเป็นอันตรายต่อสุขภาพก่อให้เกิดโรคต่าง ๆ มากมาย เมื่อผู้เสียหายป่วยจากการสูบบุหรี่เป็นเวลานานย่อมไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบได้ เนื่องจากผู้ประกอบการ จะได้รับการยกเว้นความรับผิดชอบจากการที่ผู้เสียหายรู้อยู่แล้วว่าบุหรี่ยังเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้น นอกจากการพิจารณาถึงการได้รู้ถึงความไม่ปลอดภัยของผู้เสียหายแล้ว ควรมีการชั่งน้ำหนักถึงความเข้าใจถึงอันตราย และประโยชน์ที่จะได้รับจากการสูบบุหรี่ว่ามีเท่าเทียมกันหรือไม่ ผู้เสียหาย อาจรู้ว่าการสูบบุหรี่มีอันตราย แต่อาจไม่รู้ถึงความร้ายแรงของอันตรายดังกล่าวก็ได้ นอกจากนี้ สินค้าบางอย่าง แม้ผู้เสียหายจะรู้ว่าเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยแต่ก็มีความจำเป็นที่จะต้องใช้สินค้านั้น ดังนั้น การพิจารณาแต่เฉพาะความรู้ถึงความไม่ปลอดภัยของผู้เสียหายจะมีความไม่เหมาะสมหรือไม่ เหตุยกเว้นความรับผิดชอบประการนี้ นอกจากจะต้องรู้ถึงความไม่ปลอดภัยแล้ว ควรมีการบัญญัติโดยชัดเจนเพื่อมิให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติว่าผู้ประกอบการจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ ต้องเป็นกรณีที่ผู้เสียหายยอมเข้าเสี่ยงภัยที่อาจเกิดจากสินค้าโดยปราศจากเหตุอันสมควรด้วยหรือไม่

3) ความเสียหายเกิดจากการใช้หรือเก็บรักษาไม่ถูกวิธี สินค้าบางอย่างมีความจำเป็นในการใช้และควรเก็บรักษาในที่ที่ปลอดภัยและเหมาะสม เช่น วัตถุไวไฟ เมื่อผู้ประกอบการได้ผลิตและจำหน่ายสินค้าที่มีลักษณะดังกล่าว โดยได้ระบุวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา หรือคำเตือนไว้อย่างถูกต้อง เหมาะสมแล้ว เมื่อผู้เสียหายไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำจนเกิดความเสียหายขึ้น ถือได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง ดังนั้นต้องรับผลเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตน

นอกจากเหตุหลุดพ้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น กฎหมายไทยได้กำหนดเหตุหลุดพ้นความรับผิดชอบของผู้ผลิตตามคำสั่งของผู้ว่าจ้าง และผู้ผลิต ส่วนประกอบของสินค้าไว้เป็นกรณีเฉพาะด้วย ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 8 บัญญัติว่า

“ผู้ผลิตตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างให้ผลิตไม่ต้องรับผิดชอบหากพิสูจน์ได้ว่าความไม่ปลอดภัยของสินค้าเกิดจากการออกแบบของผู้ว่าจ้างให้ผลิตหรือจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างให้ผลิต ทั้งผู้ผลิตไม่ได้คาดเห็นและไม่ควรจะได้คาดเห็นถึงความไม่ปลอดภัย

ผู้ผลิตส่วนประกอบของสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบหากพิสูจน์ได้ว่าความไม่ปลอดภัยของสินค้าเกิดจากการออกแบบหรือการประกอบหรือการกำหนดวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือการให้ ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าของผู้ผลิตสินค้านั้น”

ตามบทบัญญัติดังกล่าว ผู้รับจ้างผลิตสินค้าตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างจะหลุดพ้นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความไม่ปลอดภัยเกิดขึ้น จากการออกแบบหรือการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ว่าจ้าง โดยผู้รับจ้างจะต้องไม่อาจคาดเห็นหรือควรจะคาดเห็นได้ว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หากผู้รับจ้างคาดเห็นได้ว่าการออกแบบหรือคำสั่งของผู้ว่าจ้างจะทำให้สินค้าที่ผลิตออกมามีความไม่ปลอดภัยแต่ยังผลิตสินค้าดังกล่าวจะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรานี้ไม่ได้ ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบของสินค้าก็ไม่ต้องรับผิดในความเสียหาย หากความไม่ปลอดภัยของสินค้าเกิดขึ้นเพราะการกระทำของผู้ผลิตสินค้า ผู้เขียนเห็นว่าเหตุยกเว้นความรับผิดเฉพาะสำหรับผู้ผลิตตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างและผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบมีความเหมาะสมแล้ว และช่วยสร้างความเป็นธรรมต่อบุคคลเหล่านั้นเพิ่มขึ้นด้วย

3. ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิด เพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง” โดยมีหลักเกณฑ์ความรับผิดดังต่อไปนี้

3.1 ความหมายของคำว่ายานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

คำว่า “ยาน” คือ เครื่องนำไป พาหนะต่างๆ ส่วนคำว่า “พาหนะ” คือ เครื่องนำไป เครื่องขับเคลื่อน ยานต่างๆ มีรถและเรือ เป็นต้น สรุปได้ว่ายานพาหนะคือเครื่องนำไปนั้น เป็นเครื่องนำคน สัตว์ หรือทรัพย์สินจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง รถจักรยานหรือรถที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ของเล่น ไม่ได้นำวัตถุจากที่หนึ่งเดินทางไปยังอีกที่หนึ่งเป็นเพียงของเล่นไม่ใช่ยานพาหนะ¹⁴ โดยไม่จำกัด

¹⁴ เเพ็ง เเพ็งนิตติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, พิมพ์ครั้งที่ 9 (2558), หน้า 251.

ความที่จะต้อง เป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ^{15 16} และนอกจากจะเป็นเครื่องที่มีรูปร่าง ยานพาหนะนั้นต้องถูกใช้ตรงตามวัตถุประสงค์ของยานพาหนะนั้นด้วย กล่าวคือ ต้องถูกใช้เพื่อนำพา วัตถุจากที่หนึ่งเดินทางไปยังอีกที่หนึ่งด้วย

ความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะนั้นต้องเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกล ซึ่งหมายถึง ยานพาหนะต้อง เคลื่อนที่ไปด้วยกำลังเครื่องจักรกลไม่ใช่แรงของคน เช่น จักรยาน ซึ่งเป็น ยานพาหนะที่เคลื่อนด้วย กำลังคนและยังหมายถึงยานพาหนะที่ถูกพ่วงหรือโยงด้วย ยานพาหนะที่ ไม่ได้เคลื่อนด้วยกำลัง เครื่องจักรกลไม่อยู่ในความหมายของมาตรานี้ เช่น เกวียน รถเข็น หรือรถม้า

3.2 ความเสียหายที่เกิดในขณะที่ยานพาหนะนั้นเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ยานพาหนะนั้นต้องเคลื่อนที่ด้วยเครื่องจักรกล มิใช่ยานพาหนะที่จอดอยู่กับที่ เพราะไม่เช่นนั้นจะไม่สามารถอธิบายได้ว่า ทำไมต้องบัญญัติให้ยานพาหนะต้องเคลื่อนด้วย เครื่องจักรกล เพราะแม้ความเสียหายเกิดขึ้นในขณะที่ไม่ได้เคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกลก็ต้องรับผิดชอบ นอกจากนี้ ไม่มีเหตุผลใดที่กฎหมายต้องสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจาก ยานพาหนะที่ไม่ได้เคลื่อนด้วยเครื่องจักรกล และถ้ายานพาหนะที่จอดอยู่เฉยๆ ต้องรับผิดชอบ ความรับผิดชอบ ของผู้ควบคุมจะไม่สามารถมีได้เลย¹⁷ ดังนั้นแม้เคลื่อนที่ไว้แต่ไม่เคลื่อนที่ข้อมไม่ใช่ยานพาหนะที่ เคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล เช่น รถบรรทุกทรัพย์ยกของลงโดยจอดอยู่กับที่ ข้อมเป็นทรัพย์ที่เกิด อันตรายได้ด้วยอาการกลไกของทรัพย์นั้น¹⁸ แต่ถ้ายานพาหนะนั้นเคลื่อนที่ไปเกิดเรื่องยนต์จัดซื้อ แล้วดับลงแต่ยังคงเคลื่อนที่ไปยังถือว่าเป็นยานพาหนะอันเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล¹⁹ ตาม นัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1054-1055/2513 ที่จำเลยเป็นผู้ควบคุมเรือได้หยุดเครื่องยนต์เรือแล้ว ปลอ่ยเรือตามกระแสน้ำ ท้ายเรือได้ไปกระแทกเรือ สะพานและรั้วของประชาชนริมน้ำได้รับความเสียหาย ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 เพราะ แม้ว่ายานพาหนะจะไม่ได้เคลื่อน

¹⁵ จี๊ด เกรษฐบุตร, *หลักกฎหมายแห่งลักษณะละเมิด*, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและ เอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์, 2556), หน้า 262.

¹⁶ ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, *ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเคลื่อนด้วยกำลัง เครื่องจักรกล*, หน้า 49.

¹⁷ ศนันท์กรณ โสคติพันธุ์, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้*, หน้า 279.

¹⁸ ไพจิตร บุญญพันธุ์, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด*, หน้า 140.

¹⁹ ศักดิ์ สนองชาติ, *คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและการรับผิด ทางละเมิด*, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2549), หน้า 170.

ด้วยกำลังเครื่องจักรกลในขณะที่เกิดความเสียหายอีกต่อไปแล้ว แต่ยานพาหนะนั้นได้เคลื่อนที่โดยผลของการใช้กำลังเครื่องจักรกล ดังนั้น จึงต้องถือว่าเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วย

สำหรับยานพาหนะนั้นจะเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกลของตัวเองหรือถูกโยงเข้ากับยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักร ยานพาหนะที่ถูกโยง ก็ยังต้องถือว่าเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลอยู่นั่นเอง ตามนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 627/2486 เพราะยานพาหนะคันหลังที่ถูกโยงเคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องจักรกลของคันหน้า²⁰

3.3 ความเสียหายต้องเกิดจากยานพาหนะนั้น

โดยความเสียหายนั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะโดยตรงเช่น การชน ทับ หรือพลิกคว่ำ หรือจะทรัพย์สินต่างๆ หล่นจากยานพาหนะ หรือเป็นผลจากการเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล เช่น ความเสียหายเกิดเนื่องจากการกระแทกจะเกิดไฟปลิวจากรถจักรไอน้ำที่กำลังวิ่ง อยู่ คลื่นของเรือยนต์ การหักหลบรถยนต์ที่เข้ามาในช่องเดินรถของตนอย่างกะทันหัน หรือกระโดด หลบรถยนต์ที่พุ่งเข้ามาทำให้ได้รับความเสียหาย แม้ความเสียหายจะไม่ได้เกิดจากโดยการสัมผัสของยานพาหนะ แต่เป็นการกระทำที่ผู้เสียหายจำต้องเสี่ยงภัยเพื่อหนีอันตรายที่ฝ่ายยานพาหนะได้ก่อขึ้นต้องถือว่าเป็นความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น²¹

แต่บทบัญญัติมาตรา 437 นั้นไม่ใช้กับกรณีที่ยานพาหนะนั้นเสียหายเอง เพราะกฎหมายบัญญัติว่า “การเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น” ไม่ได้มีความหมายรวมถึงยานพาหนะเสียหายด้วยตัวของมันเอง เช่น เพื่อนขี่รถยนต์ไปขับเกิดอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำด้วยเหตุจากตัวของรถยนต์เอง กรณีนี้ไม่เข้าบทบัญญัตินี้ แต่สามารถฟ้องในเรื่องผิดสัญญาขี่ หรือฟ้องละเมิดทั่วไปได้

3.4 ข้อยกเว้นความรับผิด

เนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 437 ไม่ใช้บทกฎหมายที่กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาด เพราะผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดสามารถพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิดได้ กล่าวคือ ผู้ครอบครอง หรือผู้ควบคุมยานพาหนะอันเดินได้ด้วยเครื่องจักรกลนั้น สามารถนำสืบถึงข้อยกเว้นความผิดได้ 2 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้เสียหายเองได้เท่านั้น แต่ผู้ต้องสันนิษฐานให้รับผิดไม่อาจนำสืบว่าตนไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อได้

ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีเหตุสุดวิสัย

²⁰ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย, หน้า 48.

²¹ เพิ่ง เพิ่งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, หน้า 253.

คำว่าเหตุสุดวิสัยนั้นมีความหมายตามบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 8²² ที่บัญญัติว่า “มาตรา 8 คำว่า "เหตุสุดวิสัย" หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็มิจะให้ผลพิบัติคดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้นจะได้ จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น”

เหตุที่เกิดตามธรรมชาติ หมายถึงเหตุที่เกิดโดยธรรมชาติเป็นผู้ทำขึ้นนอกเหนืออำนาจ มนุษย์ไม่ว่าเหตุที่เกิดตามธรรมชาตินี้จะเกิดขึ้นโดยปกติตามฤดูกาลหรือผิดปกติก็ตาม ถือว่าเป็น เหตุธรรมชาติ เช่น น้ำท่วมเพราะฝนตกฉับพลัน หรือพายุใหญ่เข้า น้ำไหลบ่าเข้าท่วมหมู่บ้าน ซึ่งเป็น เหตุธรรมชาติและไม่มีใครสามารถป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายได้จึงเป็นเหตุสุดวิสัยจากธรรมชาติ เหตุที่เกิดจากการกระทำของคน คือ เหตุที่เกิดขึ้นจากคนกระทำให้เกิดขึ้น เช่น สงคราม จลาจล คณงานนัดหยุดงาน รถเมล์ รถไฟหยุดเดิน²³ อุบัติเหตุเป็นสาเหตุหนึ่งของเหตุสุดวิสัยเพราะอุบัติเหตุเป็นเหตุภายนอกที่ไม่อาจตำหนิผู้อื่นได้ เช่น การที่เด็กวิ่งตัดหน้ารถบรรทุกในระยะ กระชั้นชิดจนไม่สามารถหยุดรถได้ทันทั้งที่ไม่ได้ใช้ความเร็วเกินสมควร ตามเวลา สถานที่ และ พฤติการณ์ อื่นๆ ในขณะนั้น การที่เด็กวิ่งข้ามถนนตัดหน้ารถบรรทุกจำเลยนั้นเป็นเหตุบังเอิญที่ไม่อาจคาดหมายได้และเกิดขึ้นโดยไม่มีใครป้องกันได้ จึงเป็นเหตุสุดวิสัย หรือพฤติกรรมภายนอก อื่นๆ เช่น กระบือ เดินข้ามถนนตัดหน้ารถอย่างกะทันหัน หรือคนขับรถเลี้ยวหลบไปชนผู้อื่นได้รับ บาดเจ็บ เป็นต้น

เหตุสุดวิสัยอาจเกิดจากบุคคลภายนอก โดยบุคคลภายนอกเป็นต้นเหตุของความเสียหาย เช่น คนร้ายเข้ามาข่มขู่บังคับด้วยความตกใจจึงขับรถชนคันอื่น ฎีกาที่ 679/2510 หญิงขับรถ ดัดสัญญาณไฟแดง มีคนร้ายเข้ามาในรถถือระเบิดข่มขู่บังคับด้วยความตกใจจึงขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงไปชนรถผู้อื่นเสียหายเป็นเหตุสุดวิสัย การที่จะยกเหตุสุดวิสัยที่เกิดจากบุคคลภายนอกขึ้นให้ผู้ ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบผู้ฟ้องได้ นั้นจะต้องพิจารณาการกระทำของบุคคลนั้นว่าเป็นละเมิด หรือไม่เพียงใดเพราะแท้ที่จริงแล้วหากบุคคลภายนอกใช้ยานพาหนะเป็นเครื่องมือกระทำละเมิด ตามมาตรา 420 เช่น แดงเอารถที่ค่าควบคุมดูแลขับชนชาวบาดเจ็บก็เป็นเรื่องที่ต้องรับผิดชอบหา ไม่ใช่เรื่องของผู้ครอบครองหรือควบคุมจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 437

²² จิตติ ดิงคัทย์ และยล ชีรกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง 452, หน้า 585.

²³ เรื่องเดียวกัน

4. การให้นิยามของคำว่า “ผู้บริโภค” เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายไทย

กฎหมายพิเศษไม่ว่าจะเป็นมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติขายตรงและตลาดแบบตรง พ.ศ. 2545 มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดชอบ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ก็ได้ให้ความหมายของ “ผู้บริโภค” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีการแก้ไขปรับปรุงใน พ.ศ. 2541 โดยได้ขยายนิยามของคำว่า “ผู้บริโภค” ตามมาตรา 3 ให้กว้างขึ้น โดยแต่เดิมผู้ที่ฟ้องคดีเรียกร้องค่าเสียหายได้จะต้องเป็นคู่กรณีตามสัญญา ซึ่งหมายถึงบุคคลที่มีนิติสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ขายหรือผู้ผลิตเท่านั้น แต่ภายหลังการแก้ไขเพิ่มเติมแล้วได้ขยายความหมายของผู้บริโภคให้หมายรวมถึงผู้บริโภคสินค้าตามความเป็นจริง ที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาโดยตรงด้วย

จากบทนิยามของตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้ให้ลักษณะของผู้บริโภคไว้คือ

- 1) ผู้ซื้อหรือได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ ซึ่งการซื้อรวมถึง การเช่า เช่าซื้อ การได้มาด้วยประการใดๆ โดยให้ค่าตอบแทนหรือประโยชน์อย่างอื่น
- 2) ผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ ซึ่งเป็นการขยายขอบเขตการควบคุมผู้ประกอบธุรกิจในขั้นตอนที่จะเกิดสัญญาด้วย เพราะการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนที่จะนำไปสู่เป้าหมาย เพื่อให้มีการทำสัญญาซื้อขายเกิดขึ้น
- 3) ผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทน อาทิ สมาชิกในครอบครัวของผู้ซื้อหรือรับบริการ ผู้ที่ได้รับแจกสินค้าแต่ทั้งนี้จะต้องเป็นผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ กล่าวคือ ไม่ได้มาจากการลักขโมย หรือลักลอบใช้บริการโดยไม่ได้รับอนุญาต

บทที่ 4

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติ ของต่างประเทศ

ในบทที่ 4 นี้ จะเป็นการศึกษามาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ และเยอรมัน ดังจะได้พิจารณาโดยลำดับ

1. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีระบบการปกครองแบบสหพันธรัฐ โดยแต่ละมลรัฐมีอำนาจในการออกกฎหมายใช้บังคับในมลรัฐของตน เว้นแต่ในกรณีที่รัฐบาลกลางได้ตรากฎหมายเพื่อใช้บังคับทั่วทั้งประเทศซึ่งเรียกว่า “กฎหมายระดับสหพันธ์ (Federal Law)” สำหรับกรณีมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมกำกับการใช้รถยนต์อัตโนมัติในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการกฎหมายระดับสหพันธ์กำหนดกฎเกณฑ์ไว้แต่อย่างใด คงมีแต่คำแนะนำของสำนักงานบริหารความปลอดภัยบนทางหลวงแห่งชาติ (National Highway Traffic Safety Administration -NHTSA) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวงของประเทศสหรัฐอเมริกาและวางนโยบายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิต,บาดเจ็บและความสูญเสียเชิงเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในการวางนโยบายเพื่อให้คำแนะนำของปฏิบัติงานของรถยนต์สำหรับยานยนต์โดยอัตโนมัติครอบคลุมสำหรับบุคคลและ บริษัท ที่ผลิตออกแบบทดสอบและ / หรือวางแผนที่จะขายระบบรถอัตโนมัติในประเทศสหรัฐอเมริกา การเข้าถึงของ บริษัท ครอบคลุมไม่เพียง แต่สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ที่ครอบคลุมเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงนักออกแบบอุปกรณ์และซัพพลายเออร์ด้วยเช่นกัน¹

¹ U.S. Department of Transportation, *Automated Driving System 2.0: A Vision For Safety*, September 2017, p. 4.

สำนักงานบริหารความปลอดภัยบนทางหลวงแห่งชาติ (National Highway Traffic Safety Administration -NHTSA) ได้จัดระดับเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์เริ่มจากระดับ 0 ถึงระดับที่ 4 การจัดลำดับดังกล่าวได้จัดลำดับเปรียบเทียบระดับเทคโนโลยีที่สูงขึ้นกับความสามารถ หรือภาระหน้าที่ในการบังคับควบคุมรถยนต์ของมนุษย์ โดยระดับที่สูงขึ้นอธิบายถึงระดับเทคโนโลยีที่สูงขึ้น ซึ่งจะสวนทางกับความสามารถในการควบคุมหรือภาระหน้าที่ในการบังคับควบคุมรถยนต์ของมนุษย์ที่จะน้อยลงตามแผนภาพข้างล่าง

SAE level	NHTSA level	BAST level	Steering, braking & acceleration	Monitoring of driving environment	Fallback performance	System capability
No Automation	0	Driver only	Human	Human	Human	none
Driver Assistance	1	Assisted	Human and system	Human	Human	↓
Partial Automation	2	Partially automated	System	Human	Human	
Conditional Automation	3	Highly automated	System	System	Human	
High Automation	3/4	Fully automated	System	System	System	
Full Automation		-	System	System	System	

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 0 (No-Automation) หมายความว่าถึงรถยนต์คันดังกล่าวไม่มีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ขับขี่เป็นผู้ควบคุมพวงมาลัยและเบรกรถยนต์ รวมถึงการเฝ้าระวังสภาพการขับขี่บนท้องถนนด้วยตนเอง²

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 1 (Driver Assistance) หมายความว่าถึงรถยนต์คันดังกล่าวมีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในระดับที่เป็นเพียงอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้ขับขี่ในบางสถานการณ์เท่านั้น เช่น กรณีที่ขับรถระยะทางไกลผู้ขับขี่สามารถใช้ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (Cruise Control) เพื่อช่วยให้ไม่ต้องเหยียบคันเร่งตลอดเส้นทาง ได้ เป็นต้น อุปกรณ์ดังกล่าวจึงเป็นเพียงเครื่องมือช่วยเหลือผู้ขับขี่ในการอำนวยความสะดวกในการขับขี่มากยิ่งขึ้น โดย

² Anderson, J. M. et al., *Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers*, p. 2.

ผู้ขับขี่ยังคงเป็นผู้ควบคุมพวงมาลัย และเฝ้าระวังสภาพการขับขี่ที่ถนนด้วยตนเองอยู่ รถยนต์ที่ใช้ระดับเทคโนโลยีที่ 0-1 เป็นระดับของรถยนต์ทั่วไปที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2 (Partial Automation) หมายความว่ารถยนต์คันดังกล่าวมีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้โหมดการใช้งานระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ในบางสถานการณ์ เช่น บนทางด่วน หรือบนทางหลวงระหว่างเมืองที่มีระยะทางไกล ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2 นี้จะเป็นทางเลือกให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้งานได้

หากผู้ขับขี่เลือกใช้งานระบบดังกล่าวแล้ว ระบบจะทำการเข้าขับขี่รถยนต์แทนผู้ขับขี่ โดยคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์จะเข้าควบคุมพวงมาลัย ระบบคันเร่ง และเบรกของรถยนต์ แต่ในระดับเทคโนโลยีระดับที่ 2 นี้ผู้ขับขี่ยังคงมีหน้าที่เฝ้าสังเกตสภาพการขับขี่บนท้องถนน³

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 (Conditional Automation) หมายความว่ารถยนต์คันดังกล่าวได้มีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ เกือบสมบูรณ์ กล่าวคือคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ระดับดังกล่าวมีความสามารถในการควบคุม พวงมาลัยรถยนต์ คันเร่ง และระบบเบรก ตลอดจนถึงมีความสามารถในการสังเกตสภาพการขับขี่รถยนต์บนท้องถนน โดยในสภาพการขับขี่ส่วนใหญ่ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถขับรถได้เอง ผู้ขับขี่สามารถวางใจในระบบดังกล่าวได้อย่างมากเพราะผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องเฝ้าสังเกตสภาพการขับขี่รถยนต์อีกต่อไป หน้าที่ผู้ขับขี่ในรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 มีเพียงหน้าที่สนับสนุนเข้าควบคุมรถยนต์เวลาที่ระบบคอมพิวเตอร์ตรวจพบ ความผิดปกติของสภาพการจราจรที่เมื่อคอมพิวเตอร์ตรวจพบความผิดปกติดังกล่าวแล้วจะทำการแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่เข้าทำการขับรถยนต์แทน 23 รถยนต์ของบริษัท Audi รุ่น A8 รุ่นใหม่จะวางจำหน่ายในปี 2018 และ รถยนต์ยี่ห้อ DRIVE WISE ของบริษัท KIA ที่จะวางจำหน่ายในปี 2020 ทั้งนี้จะเห็นได้ว่ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 นั้นผู้ขับขี่ยังจำเป็นต้องมีความสามารถขับรถยนต์ได้ด้วยตนเอง เพราะแม้ว่าผู้ขับขี่จะสามารถไว้วางใจ ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับดังกล่าวได้อย่างมาก แต่เนื่องจากผู้ขับขี่ยังมีหน้าที่สนับสนุนในกรณีที่คอมพิวเตอร์ตรวจพบความผิดปกติของสภาพการจราจรและไม่สามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้ด้วยตนเอง คอมพิวเตอร์จะทำการแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่

³ Keith Barry, *Ford Fusion to Bring Active Safety Technology to the Masses*, Retrieved

เข้าควบคุมรถยนต์แทน ดังนั้นเห็นได้ผู้ที่จะใช้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับดังกล่าวยังจำเป็นต้องมีความสามารถในการขับรถยนต์ด้วยตนเองอยู่⁴

เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 (High Automation) หมายความว่ารถยนต์ดังกล่าวมีการติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ เป็นรถยนต์ที่ไม่ต้องอาศัยความสามารถของผู้ขับขี่ ระบบคอมพิวเตอร์ในเทคโนโลยีระดับดังกล่าวจะมีศักยภาพในการควบคุมรถยนต์ทั้งคันในทุกสถานการณ์ ระบบคอมพิวเตอร์จะมีหน้าที่ควบคุมพวงมาลัยรถยนต์ คันเร่ง และระบบเบรก โดยรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 นี้จะมีหรือไม่มีพวงมาลัย คันเร่งและเบรกให้กับผู้ขับขี่ก็ได้ นอกจากนี้ระบบคอมพิวเตอร์ยังมีหน้าที่เฝ้าสังเกตสภาพการขับขี่บนท้องถนน หากเกิดความผิดปกติในสภาพการขับขี่ ระบบคอมพิวเตอร์จะทำหน้าที่สนับสนุนการขับขี่ของระบบคอมพิวเตอร์ด้วยตนเอง ดังนั้นรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับดังกล่าว ผู้ขับขี่จึงอาจเป็นเพียงผู้โดยสารที่มีหน้าที่กำหนดจุดหมายปลายทางเท่านั้น⁵

ทั้งนี้ NHTSA ได้เสนอคำแนะนำเกี่ยวกับข้อพิจารณาในการตรากฎหมายควบคุมกำกับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยสำหรับให้แต่ละมลรัฐเป็นแนวทางในการตรากฎหมายภายใน ดังต่อไปนี้⁶

ประการแรก ด้านการจัดการ

1) แต่ละรัฐควรกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการพิจารณาอนุญาตให้มีการทดสอบรถยนต์

2) รัฐแต่ละรัฐควรกำหนดให้มีคณะกรรมการเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยรถยนต์อัตโนมัติซึ่งประกอบด้วยตัวแทนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รถยนต์อัตโนมัติ ผู้แทนจากสำนักงานผู้ว่าการรัฐ หน่วยงานด้านการบริหารงานยานยนต์ แผนกการขนส่งของรัฐ หน่วยงานบังคับใช้กฎหมายของรัฐสำนักงานความปลอดภัยทางหลวงของรัฐ สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ ผู้ควบคุมกำกับการประกันภัยของรัฐ สำนักงานของรัฐที่เป็นตัวแทนของชุมชนผู้สูงอายุและผู้พิการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ขนส่ง

⁴ Anderson, J. M. et al., *Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers*, p. 3.

⁵ Jack Purcher, *Google Files Patent for Second-Gen Autonomous Vehicle without a Steering Wheel, Brake Pedal & More*, Retrieved December 9, 2018, from <http://www.patentlymobile.com/2015/11/google-files-patent-for-second-gen-autonomous-vehicle-without-steering-wheel-brake-pedal-more.html>.

⁶ The Council of State Governments, *Voluntary Guidance for Automated Driving Systems (Voluntary Guidance)*, (2016), p. 3.

3) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ควรได้รับคำปรึกษาตามความเหมาะสม เช่น ศูนย์วิจัยการขนส่งที่ตั้งอยู่ในรัฐ อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และกลุ่มที่เป็นตัวแทนของคนเดินเท้า ผู้ขี่จักรยาน ผู้บริโภคและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ

4) หน่วยงานที่รับผิดชอบควรติดตามการพิจารณาของคณะกรรมการเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยรถยนต์อัตโนมัติของรัฐทราบถึงคำขอจากผู้ผลิตเพื่อทดสอบภายในเขตอำนาจของรัฐ และสถานการณ์ตอบสนองของหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อผู้ผลิต

5) หน่วยงานที่รับผิดชอบควรดำเนินการตามขั้นตอนที่จำเป็นเพื่อใช้หรือกำหนดอำนาจตามกฎหมายในการดำเนินการตามกรอบและข้อบังคับ เขตอำนาจแต่ละแห่งควรตรวจสอบกฎหมายและข้อบังคับของตนในด้านต่อไปนี้

(1) การออกใบอนุญาต / การลงทะเบียน

(2) การศึกษา / การฝึกขับขี่

(3) ประกันภัยและความรับผิดชอบ

(4) การบังคับใช้กฎหมาย / กฎจราจร และ

(5) การตรวจสอบยานยนต์เพื่อแก้ปัญหาอุปสรรคที่ไม่จำเป็นในการทดสอบการใช้งานและการปฏิบัติงานของ HAV อย่างปลอดภัย

6) รัฐแต่ละรัฐควรพัฒนากระบวนการภายในที่มีแอปพลิเคชันสำหรับผู้ผลิตเพื่อทดสอบในเขตอำนาจรัฐ

ประการที่สอง ด้านการขออนุญาตสำหรับผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อทดสอบ HAVs บนทางหลวงสาธารณะ

1) ผู้ผลิตแต่ละรายหรือนิติบุคคลอื่น ๆ ควรส่งคำขออนุญาตไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละเขตอำนาจที่พวกเขาวางแผนที่จะทดสอบ HAV ของตน

2) แอปพลิเคชันควรระบุว่าแต่ละยานพาหนะที่ใช้สำหรับการทดสอบโดยผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่น ๆ ได้สอดคล้องกับคำแนะนำในการปฏิบัติงานที่กำหนดโดย NHTSA และสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์แห่งชาติที่บังคับใช้

3) แอปพลิเคชันควรมีชื่อของผู้ผลิตหรือนิติบุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ทางกายภาพและที่อยู่ทางไปรษณีย์ของผู้ผลิตหรือนิติบุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ทางกายภาพและที่อยู่ทางไปรษณีย์ของรัฐของผู้ผลิตถ้าแตกต่างจากที่อยู่ของ บริษัท ชื่อของผู้ดูแลระบบ / ผู้อำนวยการและข้อมูลการติดต่อสำหรับผู้บริหาร / ผู้อำนวยการโครงการ

4) แอปพลิเคชันควรระบุรถแต่ละคันที่จะใช้บนถนนเพื่อการทดสอบ

5) แอ็พพลิเคชันควรระบุตัวดำเนินการทดสอบแต่ละหมายเลขใบอนุญาตขับขี่และเขตอำนาจหรือประเทศที่ผู้ดำเนินการได้รับอนุญาต รวมถึงแผนด้านความปลอดภัยและการปฏิบัติตามข้อกำหนดของผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่นเพื่อทดสอบยานพาหนะซึ่งควรรวมถึงการรับรองการทดสอบด้วยตนเองและการปฏิบัติตามคำแนะนำในการปฏิบัติงานยานพาหนะของ NHTSA สำหรับเทคโนโลยีในยานทดสอบภายใต้ภาวะควบคุมที่จำลองสถานการณ์จริง (สภาพอากาศที่แตกต่างกันประเภทของถนนช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ฯลฯ) ซึ่งผู้ยื่นคำขอประสงค์จะให้ยานพาหนะบนทางหลวงสาธารณะ (เช่นสำเนาของการประเมินด้านความปลอดภัยโดยสรุปที่ส่งไปยัง NHTSA ตามคำแนะนำในการปฏิบัติงานของยานพาหนะ)

ประการที่สาม ด้านการได้รับอนุญาตให้ทดสอบในแต่ละพื้นที่

1) หน่วยงานที่รับผิดชอบอาจเลือกที่จะให้สิทธิในการทดสอบในเขตอำนาจที่มีข้อจำกัด และ / หรืออาจห้ามไม่ให้ผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่น ๆ ทดสอบในบางพื้นที่หรือสถานที่ต่างๆเช่น เขตโรงเรียน เขตก่อสร้างหรือพื้นที่ที่ไวต่อความปลอดภัยอื่น ๆ

2) การอนุญาตอาจถูกระงับหากผู้ผลิตหรือนิติบุคคลอื่นไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติตามการรับรองตัวเอง

3) หน่วยงานที่รับผิดชอบอาจขอข้อมูลเพิ่มเติมหรือกำหนดให้ผู้ผลิตหรือนิติบุคคลอื่นแก้ไขคำขออนุญาตทดสอบก่อนที่จะอนุญาต

4) หน่วยงานที่รับผิดชอบควรออกหนังสือมอบอำนาจให้แก่ผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่น เพื่อให้การทดสอบในรัฐและหน่วยงานด้านยานยนต์ของรัฐควรออกใบอนุญาตให้กับรถทดสอบแต่ละคัน การอนุมัติและใบอนุญาตอาจมีการต่ออายุเป็นระยะในแต่ละเขตอำนาจของรัฐ ทั้งนี้ อาจกำหนดให้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการอนุญาตในแต่ละครั้ง

5) ต้องมีใบอนุญาตเฉพาะยานพาหนะในรถทดสอบทุกครั้ง

6) รถทดสอบแต่ละคันต้องได้รับการจดทะเบียนอย่างถูกต้องและซื้อกรรมสิทธิ์ของรถยนต์ตามกฎหมายของรัฐ

ประการที่สี่ ด้านการทดสอบโดยผู้ผลิตหรือนิติบุคคลอื่นใด

1) ผู้ผลิตหรือนิติบุคคลอื่นใดจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐบาลกลางและกฎระเบียบของ NHTSA ที่บังคับใช้ก่อนที่จะใช้ยานพาหนะบนทางหลวงสาธารณะไม่ว่าจะอยู่ในระหว่างการทดสอบหรือทำงาน "ปกติ"

2) ยานพาหนะที่ใช้ในการทดสอบต้องเป็นผู้ดำเนินการโดยบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการฝึกอบรมและคำแนะนำเกี่ยวกับความสามารถและข้อ

จำกัด ของยานพาหนะ การฝึกอบรมแก่บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่น ๆ จะต้องสรุปและส่งไปยังหน่วยงานต้นทาง

- 3) ผู้ประกอบการทดสอบยานพาหนะต้องมีใบอนุญาตขับขี่ของรัฐที่ถูกต้อง
- 4) ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้ยานทดสอบ บุคคลที่กำหนดโดยผู้ผลิตหรือหน่วยงานอื่น ๆ ในฐานะผู้ดำเนินการทดสอบยานพาหนะอาจต้องได้รับการตรวจสอบเพิ่มเติม ได้แก่ ประวัติการขับขี่รถยนต์ ประวัติอาชญากรรม เป็นต้น
- 5) ผู้ดำเนินการทดสอบมีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎจราจรทั้งหมดและจะรับผิดชอบต่อการละเมิดการจราจรทั้งหมด
- 6) หากมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการทดสอบต้องรายงานตามกฎหมายของรัฐนั้น

ประการที่ห้า ด้านการใช้ยานยนต์กรณี "ผู้ขับขี่"

- 1) รัฐอาจตรากฎหมายเพื่อควบคุมกำกับผู้ขับขี่รถยนต์อัตโนมัติ ผู้ขับขี่ที่ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามข้อปฏิบัติสำหรับการขับขี่ยานยนต์ที่ติดตั้งเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยแบบอัตโนมัติซึ่งมีระดับน้อยกว่าระบบอัตโนมัติอย่างเต็มรูปแบบ (กล่าวคือ ระดับ SAE 3 และต่ำกว่า)
- 2) ยานพาหนะที่ติดตั้งระบบอัตโนมัติขับเคลื่อนด้วยตัวเองและไม่จำเป็นต้องมีคนขับที่ได้รับอนุญาต (SAE ระดับ 4 และ 5) อย่างน้อยที่สุดในสภาพแวดล้อมบางอย่างหรือภายใต้เงื่อนไขบางประการ ทั้งนี้ การขับขี่ทั้งหมด (ภายใต้เงื่อนไขที่ระบุ) ดำเนินการโดยระบบอัตโนมัติจากต้นทางถึงปลายทาง
- 3) เพื่อที่จะทำให้การเปลี่ยนแปลงจากยานยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยมนุษย์ซึ่งติดตั้งเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยแบบอัตโนมัติมาสู่ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยสมบูรณ์ ทั้งนี้ แต่ละมลรัฐควรที่จะตรากฎหมายให้ครอบคลุมในประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การบังคับใช้กฎหมาย / การดำเนินการภายใต้สถานะฉุกเฉิน
- ความปลอดภัยในการใช้งาน
- การประกันภัยรถยนต์
- การตรวจสอบความผิดพลาด / การรายงานข้อขัดข้อง
- ความรับผิดชอบ (การละเมิด อาญา ฯลฯ)
- การตรวจสอบความปลอดภัยในยานยนต์

ประการที่หก ด้านการลงทะเบียนและกรรมสิทธิ์รถยนต์

ควรระบุไว้ในเอกสารและกรรมสิทธิ์รถยนต์ด้วยว่ารถยนต์ดังกล่าวติดตั้งเทคโนโลยีประเภทใด กล่าวคือ ซึ่งไม่ต้องขับมนุษย์เป็นประจำทุกครึ่งหรือภายใต้สถานการณ์ที่จำกัด

ประการที่เจ็ด ด้านความรับผิดชอบและการประกันภัย

รัฐมีหน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบสำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ โดยรัฐควรพิจารณาวิธีการกำหนดความรับผิดชอบในกรณีอุบัติเหตุรถยนต์ว่าใครควรที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบระหว่างเจ้าของเทคโนโลยี ผู้ประกอบการ ผู้โดยสาร ผู้ผลิตและคนอื่น ๆ

หากพิจารณาในด้านกฎหมายที่สร้างขึ้นเพื่อควบคุมกำกับการใช้รถยนต์อัตโนมัติในแต่ละมลรัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาจะเห็นว่ามีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก กล่าวคือ⁷

1.1 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของรัฐเนวาด้า

โดยรัฐเนวาด้ากลายเป็นมลรัฐแรกที่อนุญาตให้มีการดำเนินงานใช้ยานพาหนะอัตโนมัติในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งอนุญาตให้มีการอนุมัติใบขับขี่สำหรับผู้ประกอบการยานพาหนะอัตโนมัติดังกล่าวและสามารถนำยานยนต์ไปใช้เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตและการดำเนินงานรวมทั้งการประกันมาตรฐานความปลอดภัยและการทดสอบเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศที่จะมาถึงเนวาด้าในขณะที่ในขณะเดียวกันการสร้างความมั่นใจในระดับที่เพียงพอด้านความปลอดภัย⁸

สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกานี้จะได้ยกเอากฎหมายของรัฐเนวาด้ามาเป็นตัวอย่างในการพิจารณาดังนี้

1.1.1 ความหมายที่สำคัญในกฎหมาย Chapter 482A - Autonomous Vehicles

“ยานยนต์” หมายถึงยานยนต์ที่ใช้ปัญญาประดิษฐ์ ระบบเซ็นเซอร์และระบบพิกัดตำแหน่งทั่วโลกเพื่อขับเคลื่อนตัวเองโดยปราศจากการแทรกแซงของมนุษย์ในการดำเนินการ⁹

“ผู้ผลิตอุปกรณ์ดั้งเดิม” หมายถึง ผู้ผลิตเดิมของยานพาหนะหรือเครื่องยนต์ใหม่หรือเกี่ยวกับยานพาหนะ

⁷ Daniel A. Crane, Kyle D. Logue & Bryce c. Pilz, *A Survey of Legal Issues Arising from the Deployment of Autonomous and Connected Vehicles*. The University of Michigan Law School Ann Arbor, (Michigan April, 2016), p. 23-27.

⁸ Nevada Legislative Counsel Bureau, *Research Brief On Autonomous Vehicles*, Retrieved December 9, 2018, from <https://www.leg.state.nv.us/Division/Research/Publications/ResearchBriefs/AutonomousVehicles.pdf>

⁹ Section 8 (b) “Autonomous vehicle” means a motor vehicle that uses artificial intelligence, sensors and global positioning system coordinates to drive itself without the active intervention of a human operator.

"เชื้อเพลิงทดแทนที่มีคุณภาพ" หมายถึง ก๊าซธรรมชาติซึ่งได้รับการบีบอัด, ไฮโดรเจน, หรือ โพรเพน

"รถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกที่มีคุณสมบัติเหมาะสม" หมายถึง ยานยนต์ดังต่อไปนี้

1. มีการติดตั้งดีเซล;
2. ผลิตโดย:
 - (ก) ผู้ผลิตอุปกรณ์ดั้งเดิม หรือ
 - (ข) ผู้ปรับปรุงยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีคุณสมบัติเหมาะสม
3. ผลิตขึ้นเพื่อใช้ขับเคลื่อนบนถนนสาธารณะถนนและทางหลวง;
4. มีน้ำหนักรวมของรถยนต์โดยเฉลี่ยน้อยกว่า 8,500 ปอนด์;
5. สามารถรักษาอัตราความเร็วสูงสุดอย่างน้อย 70 ไมล์ต่อชั่วโมง และ
6. ขับเคลื่อน
 - (ก) ในส่วนสำคัญโดยมอเตอร์ไฟฟ้าที่ดึงไฟฟ้าออกมาจากแบตเตอรี่ที่:
 - (1) มีกำลังการผลิตไม่น้อยกว่า 4 กิโลวัตต์ชั่วโมง และ
 - (2) สามารถชาร์จไฟจากแหล่งจ่ายไฟฟ้าได้ภายนอกรถ

1.1.2 ข้อกำหนดสำหรับการทดสอบหรือการใช้ยานพาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติบนทางหลวงในรัฐนี้

1.1.2.1 ห้ามมิให้จดทะเบียนยานพาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติในรัฐนี้เว้นแต่ยานพาหนะติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์ ตามข้อ 49 C.F.R. § 567

1.1.2.2 ยกเว้นในกรณีอื่น ๆ ในหมวด 3 ห้ามใช้ยานพาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติในการทดสอบหรือดำเนินการบนทางหลวงภายในรัฐนี้ เว้นแต่ยานพาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติจะสามารถใช้งานได้ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรัฐ เว้นแต่ได้รับการยกเว้นจากกรมการขนส่งและ

1) ถ้ายานพาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติ ไม่ได้เป็นยานพาหนะที่ติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์

(1) ติดตั้งระบบการควบคุมรถยนต์เข้าแทนที่ระบบขับขี่แบบอัตโนมัติ

(2) มีอุปกรณ์ที่สามารถแสดงให้เห็นอยู่ภายในรถยนต์ที่ติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์ว่ารถยนต์กำลังขับเคลื่อนโดยระบบอัตโนมัติและ

(3) ติดตั้งวิธีเตือนผู้ขับขี่เพื่อควบคุมยานยนต์ด้วยตนเองหากเกิดความล้มเหลวของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติทำให้ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่สามารถทำงานได้ตามปกติในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับโดเมนการออกแบบ และ

2) ถ้ากฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐบาลกลางกำหนดมาตรฐานสำหรับการดำเนินการของยานพาหนะที่มีระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจได้รับการทดสอบหรือใช้บนทางหลวงภายในรัฐนี้กับขับขี่หากยานพาหนะที่ติดตั้งเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์ซึ่งใช้บังคับโดยกฎหมายจราจรและกฎหมายจราจรของรัฐนี้และกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐบาลกลาง

1.1.3 ผู้ผลิตหรือผู้พัฒนาไม่รับผิดชอบต่อความเสียหาย ในกรณีดังต่อไปนี้

1) ผู้ผลิตรถยนต์คันแรกที่ได้รับการดัดแปลงโดยบุคคลที่สามเข้าไปในยานพาหนะที่เป็นอิสระจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายต่อบุคคลใดที่ได้รับการบาดเจ็บเนื่องจากข้อบกพร่องที่เกิดจากการเปลี่ยนยานยนต์โดยบุคคลที่สามเว้นแต่มีข้อบกพร่องว่า ทำให้เกิดการบาดเจ็บในรถขณะที่เกิดขึ้น

2) ผู้ผลิตหรือผู้พัฒนาระบบการขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ถูกแก้ไขโดยบุคคลที่สามที่ไม่ได้รับอนุญาตจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายต่อบุคคลใดที่ได้รับการบาดเจ็บเนื่องจากข้อบกพร่องที่เกิดจากการปรับเปลี่ยนระบบการขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยบุคคลที่สามเว้นแต่ข้อบกพร่อง ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บในระบบการขับขี่แบบอัตโนมัติขณะที่เกิดขึ้น

1.2 กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยของประเทศสหรัฐอเมริกา

หลักกฎหมายและมาตรการเยียวยาตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยของประเทศสหรัฐอเมริกามีลักษณะเฉพาะทางกฎหมายที่สำคัญ 2 ประการ ดังนี้

ประการแรก เป็นกฎหมายที่วางอยู่บนหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict liability) ซึ่งหมายความว่า ผู้ผลิตสินค้าต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้เสียหาย ในกรณีที่สินค้าที่ผลิตมี “ความไม่ปลอดภัย (Defect)” เนื่องจากการผลิตสินค้า (Manufacturing defect) เนื่องจากการออกแบบสินค้า (Design defect) และการเตือนผู้ใช้ไม่เพียงพอ (Warning defect)

ประการที่สอง เป็นกฎหมายที่วางอยู่บนหลักการพิสูจน์ว่าสินค้านั้นมีความไม่ปลอดภัยโดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงเจตนาภายในของจำเลยว่าจะใจหรือประมาทเลินเล่อหรือ หลัก res ipsa loquitur (thing speaks for itself) ซึ่งมีผลทำให้ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายลดลงไปอย่างมาก เพราะไม่ต้องพิสูจน์ว่า ผู้ผลิตสินค้าประมาทเลินเล่อตามหลักความประมาทเลินเล่อ (Negligence

doctrine) ตามกฎหมายละเมิด เพียงแต่พิสูจน์ว่าสินค้านั้นมีความไม่ปลอดภัย (Defect) ประการใด ประการหนึ่งเท่านั้น เพราะศาลถือว่า การพิสูจน์ดังกล่าวก็เพียงพอแล้วสำหรับที่ศาลจะสามารถสรุปได้ว่าความไม่ปลอดภัยดังกล่าวก่อให้เกิด (Casual link) ความเสียหายแก่โจทก์จริง

ทั้งนี้ สินค้าไม่ปลอดภัยและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น ความไม่ปลอดภัย (Defect) แยกออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1.2.1 ความไม่ปลอดภัยเนื่องจากการผลิต (Manufacturing defect)

Section 402A ของ The Restatement (third) of Torts ปี ค.ศ. 1997 ได้ให้คำนิยามของความปลอดภัยในการผลิตไว้ดังนี้

“สินค้ามีความไม่ปลอดภัยเนื่องจากการผลิต (A manufacturing defect) เมื่อสินค้ามีลักษณะไม่ตรงกับการออกแบบ แม้ว่าได้มีการใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ในการผลิตและการจัดกระจายสินค้าแล้วก็ตาม”

1.2.2 ความไม่ปลอดภัยเนื่องจากการออกแบบ (Design defect)

ในปัจจุบันนิยามของความไม่ปลอดภัยเนื่องจากการออกแบบที่ผิดพลาด (A design defect) ของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นไปตาม Section 402A of the Restatement (Third) of Torts (1997) กล่าวคือ

“สินค้ามีความไม่ปลอดภัยเมื่อความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายสามารถคาดเห็นได้และหลีกเลี่ยงได้ โดยการที่ผู้ขาย ผู้จัดจำหน่ายหรือผู้อื่นในระบบการจัดจำหน่ายสามารถออกแบบในลักษณะอย่างอื่นที่เหมาะสมได้ และการที่ไม่เลือกเอาการออกแบบอื่นทำให้สินค้าดังกล่าวมีความไม่ปลอดภัยตามที่ควรจะเป็น” ดังเช่นคดี Lakin V. Senco Product Inc.

ข้อเท็จจริง Mr. John Lakin ได้ใช้ปืนยิงตะปูอัตโนมัติรุ่น Senco SN 325 เพื่อสร้างบ้านใหม่ในทันที 1 ธันวาคม ค.ศ. 1980 ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นเนื่องจากปืนยิงรัวสองนัดซ้อน

ศาลได้กำหนดประเด็นข้อพิพาทที่เกี่ยวกับประเด็นสินค้าไม่ปลอดภัยว่า การที่ปืนยิงรัวสองนัดซ้อนถือว่าการออกแบบที่ผิดพลาด (A design defect) หรือไม่

ผู้พิพากษา Maselton ได้ตัดสินว่า หลักฐานแสดงให้เห็นว่าปืนยิง ตะปู รุ่น SN325 จะมีการยิงรัวภายหลังที่มีการยิงตะปูแล้ว 15 ครั้ง จำเลย (บริษัท Senco Products) มีความรีบร้อนที่จะนำปืนยิงตะปูรุ่นนี้ออกจำหน่ายในท้องตลาด เพื่อกลยุทธ์การตลาด โดยการปรับเปลี่ยนให้ปืนยิงตะปูที่บริษัทมีอยู่ยิงตะปูที่มีความยาวมากขึ้นได้ ทั้งนี้ จำเลยไม่ได้ทดสอบเพื่อดูว่าปืนยิงรัวสองนัดซ้อนหรือไม่ การที่จำเลยเร่งรีบในการนำปืนรุ่นดังกล่าวออกขายในท้องตลาดก็เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดไว้โดยไม่มีการวิจัยพัฒนาและทดสอบความปลอดภัยให้เพียงพอ ทั้งที่จำเลยเคยถูกลูกค้าร้องเรียนว่า ปืนยิงตะปูรุ่น SN325 มีโอกาสสูงมากที่จะ “ยิงรัวสองนัดซ้อน (Double fire)” จัง

นั้น จำเลยจึงสามารถคาดเห็นได้ว่าอาจเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการยิงรัวสองนัดซ้อนของสินค้าจึงกล่าวได้ว่า จังนั้น เมื่อนำหลักความเลียง-ประโยชน์ (Risk- Utility Test) มาพิจารณาคำเตือนนี้แล้ว ศาลเห็นว่าปืนยิงตะปูรุ่น SN325 เป็นสินค้าที่มีความไม่ปลอดภัยเนื่องจากการออกแบบที่ผิดพลาด (A design defect)

1.2.3 ความไม่ปลอดภัยเนื่องจากไม่เตือนหรือเตือนผู้ใช้ไม่เพียงพอ (Defect in warning, Failure to warn)

ในปัจจุบัน Section 402A of the Restatement (Third) of Torts ได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับความไม่ปลอดภัยเนื่องจากคำเตือนไม่เพียงพอว่า

“สินค้ามีความไม่ปลอดภัยเนื่องจากคำเตือนไม่เพียงพอ ในกรณีที่ความไม่ปลอดภัยของสินค้านั้นสามารถคาดเห็นได้ และสามารถถูกลดหรือหลีกเลี่ยงได้ โดยการจัดทำคำเตือนที่เหมาะสม โดยผู้ขาย หรือผู้จัดจำหน่าย หรือบุคคลใดที่อยู่ใน ห่วงโซ่ของระบบการจัดจำหน่าย และในกรณีที่การยกเว้นการเตือนจะทำให้สินค้าไปปลอดภัย โดยไม่สมควร”

1.2.4 ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยในประเทศสหรัฐอเมริกา

การที่จะให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยในประเทศสหรัฐอเมริกา ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ว่าสินค้าที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ปลอดภัย (Defective) โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ประกอบการประมาทเลินเล่อ ซึ่งหลักการนี้เกิดขึ้นจากคดี Escola (ค.ศ. 1944) โดยผู้พิพากษา Traynor ให้นำหลักการพิสูจน์ว่า สินค้านั้นมีความไม่ปลอดภัยโดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงเจตนาภายในของจำเลยว่าจะใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือหลัก res ipsa loquitur (Thing speaks for itself) มาใช้ อย่างไรก็ตามผู้เสียหายต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าสินค้าที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมีความไม่ปลอดภัยอย่างไรซึ่งความไม่ปลอดภัย ของสินค้าตามกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีอยู่ 3 ประเภทใหญ่ ๆ กล่าวคือ สินค้าไม่ปลอดภัยเนื่องจากการผลิต (Manufacturing defect) สินค้าไม่ปลอดภัยเนื่องจากการออกแบบ (Defective design) หรือสินค้าไม่ปลอดภัยเนื่องจากไม่มีคำเตือนหรือคำเตือนไม่เพียงพอ (Failure to warn, Defective warning) โดยศาลในประเทศสหรัฐอเมริกาคำหนดให้โจทก์ต้องนำสืบพิสูจน์ว่า สินค้าที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย หรือทรัพย์สินของโจทก์เป็นสินค้าไม่ปลอดภัยอย่างใดอย่างหนึ่งใน 3 ประเภทที่กล่าวมาข้างต้น

2. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ มีการปกครองในระบอบประชาธิปไตยแบบรัฐสภา (Parliamentary Parliament) โดยมีรัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายสูงสุด และแบ่งอำนาจการปกครองออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ สภการบริหาร (The Executive) รัฐสภา (Parliament) และศาลตุลาการ (The Judiciary) และใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ซึ่งได้รับอิทธิพลมาจากระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษ โดยถือว่าบุคคลทุกคนมีความเสมอภาค ตามกฎหมาย ฝ่ายเอกชนกับฝ่ายมหาชนต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ทางกฎหมายเดียวกันและมีศาลหลัก 2 ศาล คือ ศาลชั้นต้น (Subordinate Court) และศาลสูง (Supreme Court) ที่มีแนวทางการพิจารณาพิพากษาคดีโดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายของคู่ความในการพิจารณาคดี การบริหารเวลาในการพิจารณาคดี และกระบวนการพิสูจน์หลักฐานและการใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1 กฎหมายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของประเทศสิงคโปร์

กฎหมายรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของประเทศสิงคโปร์ปรากฏอยู่ในรัฐบัญญัติการจราจรทางบกของประเทศสิงคโปร์ (Road Traffic Act (CHAPTER276)) โดยมีที่มาจากภารกิจกระทรวงคมนาคมของประเทศสิงคโปร์เสนอแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการทดสอบเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติผ่านร่างการแก้ไขรัฐบัญญัติการจราจรทางบก เลขที่ 5/2560 (The Road Traffic (Amendment) Bill No. 5/2017) และบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ได้มีการเสนอก่อนนี้มีผลใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2560 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

2.1.1 ความหมาย

เทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ หมายถึง เฉพาะเทคโนโลยีต่างๆที่

- 1) เกี่ยวกับการออกแบบ โครงสร้าง หรือการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

หรือ

- 2) อีกนัยหนึ่งคือ เกี่ยวกับความก้าวหน้าในการออกแบบหรือโครงสร้างของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

‘รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ’ หมายถึง รถยนต์ที่มีการติดตั้งทั้งหมดหรือโดยส่วนมากด้วยระบบอัตโนมัติ (เป็นที่ทราบกันดีก็คือรถยนต์ไร้คนขับ) และรวมถึงฟังก์ชันการทำงานของรถยนต์ดังกล่าว

‘ระบบอัตโนมัติ’ สำหรับรถยนต์ หมายถึง ระบบที่สามารถทำให้รถยนต์ทำงานได้โดยปราศจากการควบคุมทางกายภาพหรือการจัดการ โดยการควบคุมโดยมนุษย์

2.1.2 การทดสอบและการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

เป็นอำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดกฎเพื่อ

1) จัดให้มีกฎระเบียบโดยผู้มีอำนาจในการที่จะ

(1) การทำการทดสอบเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติบนถนนใดๆ (เรียกในมาตรานี้และในมาตรา 6D และ 6E ว่าเป็นการทดสอบที่ได้รับการรับรอง) แม้ว่าจะมีมาตรา 5 หรือ

(2) การใช้งานบนถนนของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (เรียกในมาตรานี้และมาตรา 6D และมาตรา 6E ว่าเป็นการใช้ที่ได้รับการรับรอง) แม้ว่าจะมีมาตรา 5

2) ร้องขอให้บุคคลที่ได้รับการอนุญาตภายใต้กฎระเบียบต่างๆเพื่อที่จะทำการทดสอบตามที่ได้รับการรับรองหรือดำเนินการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง (เรียกในมาตรานี้และมาตรา 6D และ 6E ว่า ‘บุคคลเฉพาะ’)

(1) ต้องมีการวางแผนประกันความรับผิดชอบก่อนมีการทดสอบตามที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรองเริ่มขึ้นและต้องแน่ใจว่าการประกันมีผลใช้บังคับตลอดเวลาขณะที่อยู่ในช่วงเวลาของการทดสอบตามที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง หรือ

(2) วางมัดจำต่อผู้มีอำนาจเพื่อเป็นหลักประกัน ตามประเภทและจำนวน ต้องไม่ต่ำกว่าจำนวนที่กำหนดตามกฎระเบียบต่างๆ

3) ร้องขอให้บุคคลเฉพาะที่ได้ทราบถึงการประกาศ (รายบุคคล) ก่อนการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรองเริ่มขึ้น การแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง ในลักษณะที่จะเกี่ยวกับการประกันความปลอดภัยที่เหมาะสมต่อสาธารณะสำหรับการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง รวมถึง

(1) พื้นที่หรือพื้นที่ต่างๆ ของสิงคโปร์ในการทดสอบหรือการใช้งานพิเศษจะต้องได้รับอนุญาตในการใช้งานหรือการดำเนินการ

(2) ช่วงเวลาระหว่างการทดสอบหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง และ

(3) ชื่อของแต่ละบุคคลที่เข้าร่วมในการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือผู้ดำเนินการใช้งานพิเศษตามที่ได้รับการรับรอง

4) จัดให้การอนุญาตโดยผู้มีอำนาจสำหรับบุคคลเฉพาะในการทำการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือดำเนินการใช้งานพิเศษตามที่ได้รับการรับรองตามเงื่อนไขต่างๆ

และสำหรับการแก้ไขเงื่อนไขต่างๆ โดยผู้มีอำนาจเป็นครั้งคราวภายหลังได้แจ้งให้บุคคลเฉพาะได้ทราบในเวลาอันควร

5) จำกัดช่วงเวลาสำหรับการทดสอบตามที่ได้รับอนุญาตหรือการใช้งานพิเศษตามที่ได้รับการรับรองในการทำงานหรือการดำเนินการ

6) กำหนดสภาพอากาศและภูมิอากาศหรือเหตุการณ์อื่นใด เมื่อการทดสอบที่ได้รับอนุญาตหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรองสามารถหรือไม่สามารถทำงานหรือดำเนินการได้ แล้วแต่กรณี

7) กำหนด โครงสร้าง การออกแบบ หรือการใช้งานของโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์หรือชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งเกี่ยวข้องในการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง รวมถึงร้องขอให้รถยนต์ต้อง

(1) ถูกติดตั้งเพื่อตรวจจับและเก็บข้อมูลเซนเซอร์ และวิดีโอจากรถยนต์ และ

(2) มีระบบการเตือนความล้มเหลวซึ่งอนุญาตให้บุคคลเฉพาะหรือผู้เข้าร่วมในการทดสอบที่ได้รับอนุญาตหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับอนุญาตสามารถเข้าควบคุมยานพาหนะได้ด้วยตนเองในทันทีเมื่อระบบอัตโนมัติล้มเหลวหรือมีเหตุฉุกเฉินอื่นๆถูกตรวจจับได้

8) กำหนดการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง และ โครงสร้าง การออกแบบและอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนอื่นๆหรือเพื่อความปลอดภัยสาธารณะหรือทั้งสองอย่าง

9) ร้องขอให้มีการเก็บข้อมูลโดยบุคคลเฉพาะ และให้ข้อมูลกับผู้มีอำนาจหรือบุคคลอื่นที่ผู้มีอำนาจกำหนด (เช่น ข้อมูลเซนเซอร์และวิดีโอจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ) เกี่ยวกับการทำงานหรือการดำเนินการของการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง รวมถึงเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่เกี่ยวข้องในการทดสอบหรือการใช้งานพิเศษ

2.1.3 การรบกวนสำหรับการทดสอบยานยนต์พาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติและอื่นๆ

มาตรา 6E

1) กำหนดบุคคลใด หากไม่มีเหตุผลอันสมควร

(1) ชัดขวางหรือกีดขวางการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการดำเนินการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง

(2) ครอบคลุมอุปกรณ์หรือเครื่องมือต่างๆในหรือของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ หรือที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งใช้ในการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรองต้องมีความรับผิดชอบสำหรับความผิดและต้องได้รับโทษด้วยการปรับไม่เกิน \$5,000

2) ในกระบวนการสำหรับความผิดตามมาตรา (1) มีข้อต่อผู้สำหรับจำเลยที่จะพิสูจน์ บนความน่าจะเป็นได้ว่าจำเลยไม่รู้หรือไม่มีเหตุที่จะรู้ว่าการกระทำนั้นได้เป็นเหตุให้เกิดการขัดขวาง กีดขวางหรือรบกวน หรือจะเป็นเหตุให้เกิดการขัดขวาง กีดขวางหรือรบกวนแล้วแต่กรณี

3) เพื่อหลีกเลี่ยงความสงสัย มาตรานี้ไม่มีผลต่อการดำเนินงานของ the Computer Misuse and Cybersecurity Act (Cap.50A)

2.1.4 รูปแบบและความสมบูรณ์ของการอนุญาตปรากฏอยู่ในระเบียบข้อที่ 8

ความว่า

1) การอนุญาตต้องเป็นไปตามรูปแบบที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจ
2) การอนุญาตมีผลบังคับใช้ตามระยะเวลาที่อาจจะระบุไว้ในการอนุญาต เว้นแต่จะมีการยกเลิกได้ก่อนตามกฎข้อที่ 13

เงื่อนไขในการอนุญาตปรากฏอยู่ในระเบียบข้อที่ 9 ความว่า

1) ในการให้การอนุญาต ผู้มีอำนาจอาจกำหนดเงื่อนไขตามที่ผู้มีอำนาจเห็นสมควร

2) หากไม่กระทบความทั่วไปตาม (1) เงื่อนไขต่างๆอาจรวมถึง

(1) กำหนดพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ซึ่งการทดสอบที่ได้รับการรับรองจะอยู่ในความรับผิดชอบหรือจะมีการใช้งานสำหรับการใช้งานที่พิเศษที่ได้รับการรับรอง

(2) เรียกร้องให้มีคนขับที่มีคุณสมบัติเพื่อความปลอดภัยนั่งในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อสอดส่องการทำงานของรถยนต์และเข้าควบคุมแทนการทำงานของรถยนต์ถ้าจำเป็น

(3) เรียกร้องให้มีผู้ดำเนินงานที่มีคุณสมบัติเพื่อความปลอดภัยเพื่อสอดส่องการทำงานของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติและเข้าควบคุมแทนการทำงานของรถยนต์ถ้าจำเป็น

(4) ห้ามรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขนส่งผู้โดยสาร

(5) ห้ามรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติใช้งานเพื่อรับจ้างหรือสินจ้าง

(6) กำหนดบุคคลต่างๆที่จะเข้าร่วมในการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง

(7) เงื่อนไขอื่นๆ โดยคำนึงถึงข้อกำหนดทางเทคนิคต่างๆของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

3) ผู้มีอำนาจอาจกำหนดเงื่อนไขที่แตกต่างสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่แตกต่างกันสำหรับการใช้งานในการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานที่ได้รับการรับรอง

การแก้ไขเงื่อนไขการอนุญาตโดยผู้มีอำนาจปรากฏอยู่ในระเบียบข้อที่ 10 ความว่า

1) ผู้มีอำนาจอาจแก้ไขเงื่อนไขในการอนุญาตตามระเบียบในข้อนี้

2) ก่อนที่จะมีการแก้ไขเงื่อนไขในการอนุญาต ผู้มีอำนาจต้องมีการแจ้งเตือนเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่บุคคลเฉพาะสำหรับการทดสอบที่ได้รับการรับรองหรือการใช้งานพิเศษที่ได้รับการรับรอง

(1) ระบุว่าผู้มีอำนาจเสนอให้มีการแก้ไขปรับปรุงในลักษณะตามที่ระบุเฉพาะไว้ในแจ้งเตือน และ

(2) ระยะเวลา (ไม่น้อยกว่า 14 วันหลังจากวันที่มีการแจ้งเตือนไปยังบุคคลที่เฉพาะ) ภายในการที่บุคคลเฉพาะอาจทำข้อคิดเห็นเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการแก้ไขที่มีการเสนอ

2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบในความเสี่ยงที่เกิดจากสินค้า

ประเทศสิงคโปร์ไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบในความเสี่ยงที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยโดยเฉพาะ แต่ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบได้โดยอาศัยกฎหมายต่างๆ ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยการขายสินค้า ค.ศ. 1999 ใช้หลักกฎหมายสัญญาเกี่ยวกับการรับประกันซึ่งอาจเป็นไปได้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย แต่กฎหมายดังกล่าวมุ่งประสงค์เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ซื้อที่จะได้รับตามสัญญา ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย จึงมักเรียกร้องค่าเสียหายโดยอาศัยหลักกฎหมายจารีตประเพณีที่ผู้ประกอบการมีหน้าที่ระมัดระวัง ซึ่งหากผู้ประกอบการกระทำการผิดหน้าที่ดังกล่าวและก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นจะต้องรับผิดชอบในความเสี่ยงนั้น นอกจากนี้ประเทศสิงคโปร์ยังมีกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ค.ศ. 2003 ที่ใช้บังคับกับสัญญาระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบเมื่อสินค้ามีความชำรุดบกพร่อง (Lemon) โดยผู้บริโภคมีสิทธิในการเรียกให้ผู้ขายซ่อมแซมหรือเปลี่ยนสินค้าดังกล่าว หากไม่สามารถซ่อมแซมหรือเปลี่ยนสินค้าได้ผู้ซื้อจะมีสิทธิเรียกให้ผู้ขายลดราคาสินค้าลง

ตามส่วน หรืออาจบอกเลิกสัญญาได้ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ค.ศ. 2003 ในส่วนที่เกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องของสินค้ามีลักษณะที่คล้ายคลึงกับกฎหมายว่าด้วยการขายสินค้า ค.ศ. 1999 แต่กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ค.ศ. 2003 จะใช้เฉพาะสำหรับสัญญาที่สร้างขึ้นระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภค และให้ความคุ้มครองกับผู้บริโภคมากขึ้น ดังจะได้พิจารณาโดยลำดับ

2.2.1 กฎหมายว่าด้วยการขายสินค้า ค.ศ.1999 (Sale of Goods Act 1999)

กฎหมายว่าด้วยการขายสินค้าเป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการซื้อขายสินค้าไม่ว่าจะเป็นสิทธิหรือหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่าย โดยความรับผิดชอบตามกฎหมายฉบับนี้ เป็นความรับผิดชอบหลักกฎหมายสัญญา (Contractual or Warranty Liability) โดยผู้ขายอาจให้คำสัญญาโดยชัดแจ้ง (Express Warranty) หรือเป็นกรณีที่ถูกกฎหมายถือว่าได้มีคำสัญญาโดยปริยาย (Implied Warranty) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) คำสัญญาโดยชัดแจ้ง (Express Warranty)

การให้คำสัญญาหรือการรับประกันโดยชัดแจ้งเป็นกรณีที่ผู้ขายได้ทำสัญญาต่อผู้ซื้ออันเป็นการรับรองหรือรับประกันคุณภาพของสินค้าอย่างชัดแจ้ง และเมื่อมีการผิดสัญญา หรือผิดจากที่ผู้ขายได้รับประกันไว้ ผู้ซื้อจะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขายรับผิดชอบโดยอาศัยหลักกฎหมายสัญญา โดยถือว่าข้อสัญญาหรือคำรับประกันที่ผู้ขายได้ให้ไว้โดยชัดแจ้งนั้นเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาซื้อขาย

2) คำสัญญาโดยปริยาย (Implied Warranty)

การให้คำสัญญาโดยปริยายเป็นกรณีที่ผู้ขายไม่ได้ให้คำสัญญา หรือการรับประกันเกี่ยวกับสินค้าไว้โดยชัดแจ้ง แต่ได้มีการกระทำบางอย่างของผู้ขายที่ถูกกฎหมายถือว่าเป็นการให้การรับประกันเกี่ยวกับสินค้าต่อผู้ซื้อแล้ว และกรณีที่กฎหมายบังคับไว้ถือว่าผู้ขาย รับประกันสินค้าต่อผู้ซื้อ ได้แก่

(1) กรณีที่ได้มีการขายสินค้าตามคำพรรณนาให้ถือว่ามี การรับประกันโดยปริยายว่าสินค้านั้นมีคุณสมบัติตรงตามที่ได้พรรณนาไว้

(2) กรณีที่ผู้ขายสินค้าเป็นผู้ประกอบธุรกิจให้ถือว่ามี การรับประกัน โดยปริยายว่าสินค้านั้นมีคุณภาพที่เหมาะสม โดยจะถือว่าสินค้านั้นมีคุณภาพที่เหมาะสมเมื่อมีมาตรฐาน ตามที่บุคคลทั่วไปพอใจเมื่อพิจารณาถึงรายละเอียดต่าง ๆ ของสินค้า ราคา และสภาวะแวดล้อมอื่น ๆ ประกอบด้วย นอกจากนี้สินค้านั้นยังมีคุณภาพยังหมายถึงสินค้าที่เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดโดยรัฐ และสามารถใช้งานได้สมประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของสินค้าหรือที่ได้กำหนดในสัญญาเป็นสินค้าที่ได้ผลิตเสร็จสมบูรณ์ปราศจากความชำรุดบกพร่อง มีความปลอดภัย และมีความทนทาน

(3) กรณีที่มีการขายสินค้าตามตัวอย่าง ให้ถือว่ามีการรับประกันโดยปริยายว่าสินค้านั้นมีคุณลักษณะตรงตามสินค้าตัวอย่างและปราศจากความชำรุดบกพร่องซึ่งทำให้สินค้า ไม่เหมาะสมกับการใช้งาน ซึ่งเป็นความชำรุดบกพร่องที่ไม่ปรากฏในสินค้าตัวอย่าง

เมื่อมีการพิศัญญารับประกันไม่ว่าจะเป็นสัญญารับประกัน โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบผู้ซื้อ ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ซื้อตามกฎหมายฉบับนี้เป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดที่ผู้ขายยังคงต้องรับผิดชอบแม้ว่าจะได้ใช้ความระมัดระวังและไม่ได้มีความผิดก็ตาม และผู้ขายไม่สามารถตกลงยกเว้นความรับผิดชอบตามสัญญารับประกันดังกล่าวได้¹³⁴ เมื่อมีการพิศัญญา ผู้ซื้อที่มีสิทธิปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้าและยกเลิกสัญญา แต่สิทธิดังกล่าวอาจสิ้นสุดไปโดยการกระทำ ของผู้ซื้อตามมาตรา 11(3)115 ที่บัญญัติว่า “สิทธิในการปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้าและยกเลิกสัญญาของผู้ซื้ออาจสิ้นสุดไปหากผู้ซื้อได้ยอมรับสินค้านั้นไว้แล้ว”

จากการศึกษากฎหมายของประเทศสิงคโปร์พบว่า เมื่อมีความเสียหายเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยผู้เสียหายต้องเรียกร้องให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี ซึ่งผู้เสียหายมีภาระในการพิสูจน์ถึงหน้าที่การระมัดระวังของผู้ประกอบการการกระทำผิดหน้าที่ดังกล่าว และความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดหน้าที่นั้น ส่วนความเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดจากการพิศัญญาและนอกเหนือจากที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี ก็สามารถเรียกร้องไต่ถามกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายหรือกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคแล้วแต่กรณีหากมีนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน แม้ว่าประเทศสิงคโปร์จะให้ความสำคัญในความปลอดภัย คุณภาพ และมาตรฐานของสินค้า โดยกำหนดกฎหมายในการควบคุมการผลิตและจำหน่ายสินค้าโดยควบคุมผู้ประกอบการธุรกิจโดยหน่วยงานของรัฐ แต่กฎหมายเหล่านั้นก็เป็นไปในเชิงคุ้มครองป้องกันผู้บริโภคในเบื้องต้นไม่ให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น (Product Safety) แต่ก็ยังไม่มียกเว้นของกฎหมายกำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการต่อความเสียหายเกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไว้โดยเฉพาะที่อาจทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับความคุ้มครองอย่างเป็นเพียงพอและเป็นธรรม

2.2.2 หลักกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)

การเรียกร้องให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยตามกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายมีข้อจำกัดที่คู่กรณีจะต้องมีความสัมพันธ์ทางสัญญาระหว่างกัน จึงได้นำหลักกฎหมายจารีตประเพณีมาช่วยในการฟ้องร้อง เช่นในกรณีที่ไม่มีสัญญาระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค ผู้บริโภคก็สามารถเรียกร้องไต่ถามหลักละเมิด

2.2.3 กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ค.ศ. 2003 (*Consumer Protection (Fair Trading) Act 2003: CPFTA*)

กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในเรื่องการค้าที่เป็นธรรมได้บัญญัติขึ้นในปี ค.ศ. 2003 เป็นกฎหมายที่ใช้กับธุรกรรมส่วนใหญ่ของผู้บริโภคแต่ไม่รวมถึงการซื้อขายบ้าน สัญญาจ้าง และการรับจำนำ โดยคุ้มครองผู้บริโภคจากการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมและคุ้มครองสิทธิในกรณีที่ดินค้ามิได้เป็นไปตามสัญญา ผู้บริโภคมีสิทธิได้รับการเยียวยาจากคู่สัญญาโดยการซ่อมแซม การเปลี่ยน สินค้า ตลอดจนมีสิทธิเลิกสัญญาได้ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมุ่งคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้เข้าทำสัญญาจากผู้ประกอบการที่มีพฤติกรรมที่ไม่เป็นธรรมในทางการค้า โดยไม่ได้มีบทบัญญัติที่เฉพาะเจาะจงถึงความรับผิดชอบในสินค้าที่ไม่ปลอดภัยแต่อย่างใด และผู้ที่เรียกร้องให้รับผิดชอบจะต้องเป็นคู่สัญญา ความรับผิดชอบตามกฎหมายฉบับนี้จึงอาศัยหลักกฎหมายสัญญาเช่นเดียวกับความรับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการขายสินค้า ค.ศ. 1999 แต่ได้ให้ความคุ้มครองผู้บริโภคมากขึ้น โดยในปี ค.ศ. 2008 ได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับนี้โดยให้นำมาใช้กับผลิตภัณฑ์ทางการเงินและบริการด้วย และกำหนดให้ภาระการพิสูจน์เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้หรือกฎหมายอื่นใดที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องกระทำเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบกาต่อมาในปี ค.ศ. 2012 ประเทศสิงคโปร์ได้เพิ่มเติม บทบัญญัติในการเยียวยาผู้บริโภคจากสินค้าชำรุดบกพร่อง (Lemon) โดยมีต้นแบบมาประเทศอังกฤษ และสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นการเพิ่มความคุ้มครองให้แก่ผู้บริโภคในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่มีความชำรุดบกพร่อง (สินค้าที่ไม่ตรงกับสัญญา) ไว้ในส่วนที่ 3 (Part III) โดยสิทธิโดยทั่วไปที่ปรากฏ ในกฎหมายว่าด้วยการขายสินค้า ค.ศ. 1999 ยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปมาตรา 12A กำหนดให้สินค้า ในบริบทของสัญญาซื้อขายตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในส่วนนี้มีความหมายเช่นเดียวกับสินค้าในกฎหมายว่าด้วยการขายสินค้า ค.ศ. 1999 ซึ่งมาตรา 5(1) กำหนดให้สินค้าที่ซื้อขายได้ได้แก่ สินค้าที่มีอยู่ในขณะทำสัญญาหรือสินค้าที่จะมีขึ้นในอนาคตที่ผู้ขายสามารถครอบครองหรือเป็นเจ้าของได้ จะเห็นได้ว่าสินค้าตามกฎหมายฉบับนี้มีความหมายกว้างมาก และรวมถึงสินค้ามือสองด้วย

จากการศึกษากฎหมายของประเทศสิงคโปร์พบว่า เมื่อมีความเสียหายเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยผู้เสียหายต้องเรียกร้องให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี ซึ่งผู้เสียหายมีภาระในการพิสูจน์ถึงหน้าที่การระมัดระวังของผู้ประกอบการ การกระทำผิดหน้าที่ดังกล่าว และความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดหน้าที่นั้น ส่วนความเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาและนอกเหนือจากที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี ก็สามารถเรียกร้องได้ตามกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายหรือกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคแล้วแต่กรณี หากมีนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน แม้ว่าประเทศสิงคโปร์จะให้ความสำคัญในความปลอดภัย คุณภาพ และ

มาตรฐานของสินค้า โดยกำหนดกฎเกณฑ์ในการควบคุมการผลิตและจำหน่ายสินค้า โดยควบคุมผู้ประกอบการธุรกิจโดยหน่วยงานของรัฐ แต่กฎหมายเหล่านั้นก็เป็นที่ไปในเชิงคุ้มครองป้องกันผู้บริโภค ในเบื้องต้นไม่ให้ความเสียหายเกิดขึ้น (Product Safety) แต่ก็ยังไม่มีบทบาทบัญญัติของกฎหมาย กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการต่อความเสียหายเกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไว้โดยเฉพาะ

3. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของประเทศเยอรมัน

3.1 กฎหมายควบคุมกำกับรถยนต์อัตโนมัติของประเทศเยอรมัน

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2560 การแก้ไขรัฐบัญญัติการจราจรทางถนนของประเทศเยอรมนี (Straßenverkehrsgesetz) เรียกว่า รัฐบัญญัติการแก้ไขกฎหมายจราจรทางบกฉบับที่ 8 (Achstes Gesetz zur Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes) โดยการกำหนดอนุญาตให้มีการขับขี่รถยนต์อัตโนมัติในระดับ SAE Level 4 ซึ่งเป็นมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ กล่าวคือเป็นโหมดการควบคุมการขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติและอนุญาตให้มนุษย์เข้าควบคุมรถยนต์ในบางสถานการณ์จึงเรียกว่ามีระบบอัตโนมัติในระดับสูง (highly automated driving function) และ SAE Level 5 กล่าวคือ เป็นระบบอัตโนมัติโดยสมบูรณ์แบบ (fully automated driving function) กล่าวคือ มีระบบอัตโนมัติที่สมบูรณ์แบบโดยมนุษย์ไม่ต้องเข้าควบคุมแต่ประการใด ดังจะเห็นได้ว่ากฎหมายเยอรมันได้ยอมรับใน 2 ระบบดังกล่าว ทั้งนี้ โดยมีจุดมุ่งหมายอีกประการหนึ่งคือการเสริมสร้างความเชื่อมั่นการยอมรับและความมั่นใจในระบบการขับขี่ซึ่งมีการติดตั้ง "นวัตกรรม" เหล่านี้

ในกรณีนี้ผู้ผลิตระบบส่วนประกอบหรือหน่วยงานด้านเทคนิคที่เป็นอิสระต้องยื่นคำร้องต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานขนส่งแห่งชาติของเยอรมนี (Kraftfahrt-Bundesamt) ผู้มีอำนาจประเมินเอกสารประกอบการอนุมัติเบื้องต้นของผู้ผลิตหากเอกสารได้รับการอนุมัติอาจขอให้ประเทศอื่น ๆ ซึ่งเป็นสมาชิกของประชาคมยุโรปให้การยอมรับด้วย และจะส่งคำขอต่อคณะกรรมการยุโรปเพื่อขออนุญาตให้ออกข้อยกเว้นของ EC -approval คณะกรรมการยุโรปได้รับอนุญาตเมื่อได้ดำเนินการตามขั้นตอนการปฏิบัติและขั้นตอนการตรวจสอบที่สอดคล้องกันแล้ว ในกรณีนี้ Federal Motor Transport Authority จะแปลงการอนุมัติเบื้องต้นเป็นข้อยกเว้นประเภทของ EC ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ถูกต้องทั่วทั้งสหภาพยุโรป

อย่างไรก็ดี ปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขคือวิธีการที่จะได้รับการตรวจสอบและรับรองความสอดคล้องของฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูง หรือฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติที่อย่าง

สมบูรณ์แบบพร้อมทั้งข้อกำหนดทางเทคนิคตามมาตรา 1 เอ (2) ของพระราชบัญญัติการจราจรทางถนนหรือกฎระเบียบระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการจราจรทางถนนกำหนดกรอบทางกฎหมายขั้นพื้นฐานเท่านั้น โดยมีสาระสำคัญดังนี้

3.1.1 ยานยนต์ที่มีฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์

1) การทำงานของยานยนต์โดยใช้ฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์ จะได้รับการยินยอมหากมีการใช้งานตามวัตถุประสงค์

2) ยานยนต์ที่มีฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์ ตามความหมายของพระราชบัญญัตินี้คือยานยนต์ที่มีอุปกรณ์คุณลักษณะทางเทคนิคดังนี้

(1) สามารถดำเนินการหลังจากเปิดใช้งานงานขับขี่-รวมถึงการควบคุมระยะยาวและด้านข้างสำหรับยานยนต์ที่เกี่ยวข้อง (การควบคุมยานพาหนะ)

(2) สามารถที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรที่ใช้บังคับกับการขับขี่ยานพาหนะในระหว่างการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์

(3) สามารถเปิดหรือปิดการใช้งานด้วยตนเองได้โดยผู้ขับขี่ได้ตลอดเวลา

(4) สามารถที่จะตระหนักถึงความจำเป็นในการควบคุมยานพาหนะด้วยตนเองโดยผู้ขับขี่

5. สามารถแจ้งการใช้งานที่ขัดข้องให้ผู้ขับขี่ได้ทราบ

3.1.2 หน้าที่ของผู้ผลิตรถยนต์

ผู้ผลิตรถยนต์คันดังกล่าวต้องประกาศในคำอธิบายระบบว่ารถเป็นไปตามข้อกำหนด และมีฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ

1) ถูกอธิบายไว้ในกฎระเบียบสากลที่ใช้บังคับในขอบเขตของพระราชบัญญัตินี้และปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้หรือ

2) ได้รับการอนุมัติประเภทตามข้อ 20 ของ Directive 2007/46 / EC ของรัฐสภายุโรปและคณะกรรมการสภายุโรป เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2007 ซึ่งกำหนดกรอบการอนุมัติยานยนต์และรถพ่วงและระบบส่วนประกอบและแยกต่างหาก หน่วยงานทางเทคนิคที่มีไว้สำหรับยานพาหนะประเภทนี้ (กรอบ Directive) (OJ L 263, 9.10.2007, p. 1)

3) คนขับขี่ยังเป็นผู้ที่สามารถเปิดใช้งานฟังก์ชันการขับขี่แบบอัตโนมัติอัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์ ตามที่กล่าวในวรรค (2) และใช้ฟังก์ชันดังกล่าวเพื่อการควบคุมยานพาหนะถึงแม้ว่าตัวเองจะไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ภายในบริบทของการใช้งานตามที่ตั้งใจไว้ก็ตาม

3.1.3 สิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่เมื่อใช้ฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์

- 1) คนขับรถอาจหันความสนใจไปจากการจราจรและการควบคุมยานพาหนะเมื่อยานพาหนะถูกควบคุมด้วยฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์
- 2) ผู้ขับขี่ต้องเข้าไปควบคุมรถทันที หากปรากฏว่า
 - (1) เมื่อระบบอัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์ แสดงสัญญาณเตือนให้ผู้ขับขี่ให้ทำเช่นนั้นหรือ
 - (2) ถ้าผู้ขับขี่จำแนกหรือเข้าใจได้ว่าสิ่งที่จำเป็นสำหรับการใช้งานฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์ จะไม่มีอยู่จริง

3.1.4 ความรับผิดชอบของเจ้าของยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาต

- 1) ถ้าในระหว่างการใช้ยานพาหนะอัตโนมัติหรือรถพ่วงที่ปรากฏว่าเกิดความเสียหายอันเป็นเหตุบุคคลเสียชีวิต ได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือสุขภาพหรือทรัพย์สินเสียหาย ทั้งนี้ เจ้าของรถยนต์ต้องมีความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายทดแทนให้แก่ ผู้ได้รับบาดเจ็บ ความเสียหายที่เกิดขึ้น
- 2) ค่าเสียหายชดเชยไม่รวมอยู่ในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัย
- 3) ถ้ามีผู้ใช้ยานพาหนะ โดยปราศจากความรู้และความยินยอมของเจ้าของพาหนะ กรณีดังกล่าวต้องผู้ใช้ยานพาหนะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายแทนเจ้าของ นอกจากนี้ผู้ใช้ยานพาหนะยังคงต้องชดเชยความเสียหายหากมีการใช้ยานพาหนะ โดยความผิดของเขา

3.1.5 การประมวลผลข้อมูลในยานยนต์ที่มีฟังก์ชันการขับขี่อัตโนมัติอย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์

- 1) ยานพาหนะตามมาตรา 1 เอ เก็บข้อมูลตำแหน่งและเวลาที่กำหนดโดยระบบนำทางด้วยดาวเทียมเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการควบคุมยานพาหนะระหว่างคนขับกับระบบอัตโนมัติที่อย่างสูงหรืออย่างสมบูรณ์ การจัดเก็บดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อโปรแกรมควบคุมพร้อมที่จะให้ระบบควบคุมรถหรือความล้มเหลวทางเทคนิคของระบบเกิดขึ้น
- 2) ข้อมูลที่บันทึกตามวรรค (1) อาจถูกส่งไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบภายใต้กฎหมายของรัฐบาลกลาง ทั้งนี้ ข้อมูลที่ส่งอาจถูกจัดเก็บและใช้โดยเจ้าหน้าที่ ขอบเขตของการส่งผ่านข้อมูลจะจำกัดอยู่ในสิ่งที่จำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามวรรค (1) ในบริบทของขั้นตอนการควบคุมที่หน่วยงานเหล่านั้นวางไว้ ไม่ส่งผลต่อกฎทั่วไปที่บังคับใช้กับการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล

3) เจ้าของรถต้องจัดให้มีการถ่ายโอนข้อมูลที่เก็บไว้ตามวรรค (1) ให้แก่บุคคลที่สาม หาก:

(1) ต้องมีข้อมูลที่จำเป็นในการยืนยันตบสนองหรือป้องกันการเรียกร้องทางกฎหมายเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่กำหนดไว้ในวรรค 7 (1) และ

(2) ยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับฟังก์ชันการจับจี๊ดโน้มน้ำคีมมีส่วนร่วมในเหตุการณ์นี้ วรรค 2 ประโยคที่ 3 ใช้บังคับ

4) ข้อมูลที่เก็บไว้ตามวรรค (1) จะถูกลบหลังจากหกเดือนเว้นแต่ยานพาหนะนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องในเหตุการณ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 7 (1) ในกรณีนี้ข้อมูลต้องถูกลบหลังจากสามปี

5) ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 7 (1) ข้อมูลที่เก็บไว้ตามวรรค (1) อาจถูกส่งไปยังบุคคลที่สามในรูปแบบฟอร์มที่ไม่ระบุชื่อเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยอุบัติเหตุ

3.1.6 การใช้บังคับใช้กฎหมาย

กระทรวงคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานแบบดิจิทัลของรัฐบาลกลางได้รับอนุญาตโดยปรึกษาหารือกับคณะกรรมการด้านการคุ้มครองข้อมูลและเสรีภาพในการออกแถลงการณ์ตามกฎหมายว่าด้วยการใช้มาตรา 63a กล่าวคือ

1) การออกแบบทางเทคนิคและสถานที่ของสื่อเก็บข้อมูลและลักษณะของการเก็บรักษาตาม § 63a (1);

2) ผู้รับผลประโยชน์ที่เก็บรักษาตามข้อ 63a (1)

3) มาตรการในการปกป้องข้อมูลที่เก็บไว้จากการเข้าถึงโดยไม่ได้รับอนุญาตเมื่อดำเนินการการจำหน่ายยานยนต์

3.2 รัฐบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

รัฐบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (das Gesetz ueber die Haftung fuer fehlerhafte Produkte) และรัฐบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยของสินค้า (das Produktsicherheitsgesetz) ซึ่งรัฐบัญญัติทั้งสองฉบับนี้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ของ สหภาพยุโรป โดยรัฐบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของสหภาพยุโรปฉบับวันที่ 25.7.1985 ส่วนรัฐบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยของสินค้าเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของสหภาพยุโรปว่าด้วยเรื่อง ดังกล่าวฉบับวันที่ 29.6.1992 ซึ่งมีผลใช้บังคับในประเทศเยอรมัน เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 1997

รัฐบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยของสินค้าเป็นรัฐบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ให้มีมาตรการความปลอดภัยในทางปกครองที่มีลักษณะเป็นการ ป้องกันกล่าวคือฝ่าย ปกครองจะต้องมีมาตรการที่จะขัดขวางไม่ให้สินค้าที่ไม่ปลอดภัยเข้าสู่ท้องตลาดซึ่งอาจจะเป็นการ ห้ามจำหน่ายการให้คำเตือนหรือการเรียกคืนสินค้าจากท้องตลาด ในส่วนของรัฐบัญญัติความรับผิดชอบ ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ ปลอดภัย ฝ่ายนิติบัญญัติได้กำหนดให้จะต้องมีมาตรฐาน ความปลอดภัยเป็นพิเศษสำหรับสินค้าบางประเภทที่จะทำให้ผู้ผลิตสินค้าจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ไม่ ผลิตสินค้าให้เป็นไปตาม มาตรฐานที่กำหนดไว้ซึ่งรัฐบัญญัติฉบับดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 1990 และมีเนื้อหาในทำนองกับกฎเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากสินค้าที่มีความ ชำรุดบกพร่องของสหภาพยุโรป ฉบับวันที่ 25 ก.ค. 1985ซึ่งกฎเกณฑ์ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักที่ สำคัญสองประการ กล่าวคือในประการแรกเป็นเรื่องของนโยบายในการแข่งขันทางการค้า (ein wettbewerbpolitisches) และเป็น เรื่อง ของ นโยบาย ในการ คู้ม ครอง ผู้บริ โภค (ein verbraucherpolitisches) การที่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่ เกิดขึ้นจาก สินค้ามีความแตกต่างกันในระหว่างประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปทำให้เงื่อนไขของการแข่งขัน ทางการค้าของผู้ประกอบการในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน รัฐบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยจะทำให้ ปัญหาดังกล่าวหมดไป ส่วนเหตุผลหลักประการ ที่สองที่ต้องการคุ้มครองผู้บริโภคนั้นมีแต่การที่ให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบโดยเด็ดขาดเท่านั้นที่จะช่วย ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับความคุ้มครองที่ดีขึ้นเพราะไม่ต้องมาเผชิญปัญหายุ่งยาก เกี่ยวกับการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดี

หลักเกณฑ์ตามรัฐบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก สินค้าที่ไม่ ปลอดภัย

3.2.1 เงื่อนไขความรับผิดชอบ (Voraussetzungen)

ผู้ผลิตสินค้าที่ชำรุดบกพร่อง บุคคลที่จะถูกเรียกร้องให้รับผิดชอบจะเป็นผู้ผลิต สินค้าที่ชำรุดบกพร่อง (มาตรา 1 (1))

1) สินค้าตามนัยของรัฐบัญญัติฉบับนี้ 6 หมายถึงสังหาริมทรัพย์ทุกชนิด (มาตรา 2 ประโยคที่หนึ่ง) รวมทั้งเมื่อสินค้าดังกล่าวประกอบรวม โดยเป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์สินอื่น ๆ ด้วย (ไม่ว่าจะเป็นสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์) รวมทั้งกระแสไฟฟ้า ส่วนสินค้าดังกล่าวจะมีความเป็นอันตรายเป็นพิเศษหรือไม่ มีรูปแบบการผลิตอย่างไร หรือมีวัตถุประสงค์ในการ ใช้อย่างไรไม่ใช่ข้อสาระสำคัญ สินค้าตามนัยกฎหมายฉบับนี้รวมถึงแก๊ส น้ำประปา เลือดสารอง เครื่องจักรรวมทั้งสิ่งที่เป็นส่วนหนึ่งของสินค้าด้วยเช่นกรณีของรถยนต์ เช่น เบรก ถังน้ำมันเบนซิน 7

นอกจากนี้รูปแบบที่ใช้ในการผลิตสินค้าก็ไม่ถือว่าเป็นข้อสาระสำคัญในการกำหนดคุณสมบัติของการเป็นสินค้า ดังนั้นนอกจากสิ่งที่ผลิตในเชิงอุตสาหกรรมที่จะถือว่าเป็นสินค้า ตามนัยของกฎหมายดังกล่าวแล้วยังรวมถึงสิ่งที่ผลิตในเชิงหัตถกรรมและในเชิงศิลปะด้วย

2) ความชำรุดบกพร่อง (Fehler) ในที่นี้ไม่ได้หมายถึงการที่สินค้าไม่อาจที่จะใช้งานได้ตามที่ควรจะเป็นซึ่งเป็นเรื่องของกฎหมายแพ่งลักษณะซื้อขายในทางตรงกันข้าม ความชำรุดบกพร่องในที่นี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับการที่จะคุ้มครองผู้บริโภคในส่วนของสุขภาพ และกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลดังนั้นจะถือว่าสินค้าชำรุดบกพร่องก็ต่อเมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงทั้งหมดในคดีแล้วสามารถที่จะคาดหมายได้โดยชอบธรรมว่าในขณะที่นำสินค้าดังกล่าว เข้าสู่ท้องตลาดสินค้าดังกล่าวจะต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ แต่ในความเป็นจริงแล้วสินค้านี้ไม่ได้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ

ทั้งนี้ บรรทัดฐานที่จะนำมาพิจารณาในส่วนของความชำรุดบกพร่องในกรณีนี้ก็คือ การที่ประชาชนทั่วไปคาดหมายได้โดยชอบธรรมว่าสินค้านี้จะมีความปลอดภัยโดย เป็นไปตามมาตรฐานทางวิชาการและเทคนิค การที่ประชาชนทั่วไปคาดหมายได้โดยชอบธรรมว่าอันตรายดังกล่าวสามารถหลีกเลี่ยงได้โดยในทางเทคนิคแล้วก็เป็นไปได้ที่จะหลีกเลี่ยงได้และในทางการเงินแล้วก็เป็นสิ่งที่ทำได้ ก็จะต้องหลีกเลี่ยงอันตรายดังกล่าวหากไม่หลีกเลี่ยงก็ถือว่าสินค้านี้มีความชำรุดบกพร่อง ข้อยกเว้นจะมีเฉพาะในกรณีที่อันตรายดังกล่าวถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการใช้สินค้าและผู้ใช้สินค้าก็รู้และยอมรับในอันตรายดังกล่าวเช่นสินค้าประเภทบุหรี่และเหล้า

1) ความชำรุดบกพร่องในทางโครงสร้าง (Konstruktionsfehler)

ความชำรุดบกพร่องในทางโครงสร้างจะเกิดขึ้นในกรณีที่ตามแนวคิดและการวางแผนในทางเทคนิคของตัวสินค้าแล้ว ตัวสินค้าไม่เป็นไปตามมาตรฐานทางวิชาการและทางเทคนิคที่ล่าสุดรวมทั้งไม่สอดคล้องกับความคาดหวังในความปลอดภัยอันชอบธรรมของประชาชน ความชำรุดบกพร่องของสินค้าในกรณีนี้จะคลุมสินค้าทั้งชุดการผลิต (der ganzen Serie) นอกจากนี้การปฏิบัติตามบรรทัดฐานในทางเทคนิคในแต่ละบรรทัดฐานก็ไม่ได้ หมายความว่าจะเป็นหลักประกันที่จะทำให้ความชำรุดบกพร่องในกรณีนี้ไม่เกิดขึ้นหากว่า บรรทัดฐานที่ถือปฏิบัติอยู่ในขณะนี้ได้ล้าสมัยไปแล้ว หรือเป็นแต่เพียงมาตรฐานขั้นต่ำเท่านั้น นอกจากนี้ราคาของสินค้าก็มีบทบาทอย่างสำคัญเพราะความปลอดภัยก็ต้องมีค่าใช้จ่าย ดังนั้นจึงไม่อาจที่จะคาดหมายได้ว่าสินค้านี้ราคาจะถูกจะมีมาตรฐานความปลอดภัยในระดับเดียวกับสินค้าที่มีราคาแพงอย่างเช่นในกรณีของรถยนต์ เป็นต้น

2) ความชำรุดบกพร่องในการตรวจสอบของโรงงาน (Fabrikationsfehler)

นอกจากกรณีของความชำรุดบกพร่องทางโครงสร้างแล้ว ผู้ผลิตสินค้ายังต้องรับผิดชอบในกรณีของความชำรุดบกพร่องในการตรวจสอบของโรงงานด้วย ความชำรุดบกพร่องในกรณีนี้หมายถึงความชำรุดบกพร่องที่สามารถหลีกเลี่ยงได้และจะจำกัดเฉพาะสินค้าบางชิ้นเท่านั้นที่ชำรุดบกพร่อง เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงความชำรุดบกพร่องในกรณีนี้ผู้ผลิตสินค้าจึงมีหน้าที่ที่จะต้องจัดวางระบบระเบียบกระบวนการผลิตสินค้าให้ข้อผิดพลาดที่ไม่ว่าจะเกิดขึ้น จากน้ำมือมนุษย์หรือจากทางเทคนิคในกระบวนการผลิตสินค้าไม่ให้เกิดขึ้นเท่าที่จะเป็นไปได้ ดังนั้นผู้ผลิตสินค้าจะต้องตรวจสอบความชำรุดบกพร่องในกรณีของกระบวนการผลิตสินค้าอยู่เสมอ

3) ความชำรุดบกพร่องในการให้คำแนะนำ (Instruktionsfehler)

ผู้ผลิตสินค้ามีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งแก่ผู้บริโภคในแนวทางที่เหมาะสมเกี่ยวกับอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นแก่ผู้บริโภคจากการใช้สินค้ารวมทั้งจะต้องแจ้งถึงมาตรการที่เหมาะสม และจำเป็นในการที่จะป้องกันอันตรายดังกล่าว หน้าที่ดังกล่าวใช้กับอันตรายทุกๆ ประเภท ที่ผู้ผลิตสินค้าจะต้องคาดหมายว่าอาจเกิดขึ้นได้ รวมถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการใช้สินค้าอย่างไม่ถูกต้องด้วย

ส่วนหนึ่งของหน้าที่ที่ผู้ผลิตสินค้าจะต้องแจ้งเตือนนี้ก็คือหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบสินค้าว่ามีอันตรายหรือไม่ก่อนที่จะนำสินค้าเข้าสู่ท้องตลาด การที่ผู้ผลิตสินค้าได้ให้คำเตือน แล้วก็ไม่ได้หมายความว่าผู้ผลิตสินค้าจะต้องทำอะไรแล้วรอจนมีคนมาบอกว่ามีอันตรายเกิดขึ้นจากการใช้สินค้าแต่ผู้ผลิตสินค้าจะต้องคอยตรวจสอบตลอดเวลาว่ามีอันตรายหรือไม่ เฉพาะแต่ผู้เชี่ยวชาญเท่านั้นที่ผู้ผลิตสินค้าไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งเตือนรวมทั้งผู้บริโภคที่รู้ถึงรายละเอียดแล้ว ส่วนผู้บริโภคอื่นๆที่ไม่ได้รับรู้ข้อมูลผู้ผลิตสินค้าก็ยังมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบอยู่

อย่างไรก็ตาม หน้าที่ที่จะต้องแจ้งเตือนดังกล่าวนี้ศาลเยอรมันตัดสินไปในแนวทางที่ค่อนข้างจะเคร่งครัดต่อหน้าที่ดังกล่าวเช่นจะต้องเตือนเกี่ยวกับอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่เด็กเล็กๆจากการที่ให้เครื่องดื่มที่มีรสหวานมากๆ เป็นเวลานานๆ เตือนเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดขึ้นในกรณีที่เป็นร่วงหล่น เตือนเกี่ยวกับอันตรายที่นิ้วที่จะได้รับบาดเจ็บในกรณีของเครื่องตัดกระดาษ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ศาลเยอรมันก็มักจะเน้นอยู่เสมอๆ ว่าผู้ผลิตสินค้าไม่มีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งเตือนในกรณีที่ผู้ใช้สินค้าโดยปกติทั่วไปแล้วก็รู้ถึงอันตรายดังกล่าวอยู่แล้วเช่นในกรณีของบุหรี่ ผู้ผลิตสินค้าบุหรี่จึงไม่มีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งเตือนดังกล่าว ศาลอุทธรณ์แห่งเมือง Frankfurt (OLG Frankfurt NJW-RR 2 001, 1471) เคยตัดสินไว้ว่าเป็นรู้กัน โดยทั่วไปอยู่แล้วว่าการสูบบุหรี่เป็นเวลานานเป็นสาเหตุให้สุขภาพเสื่อมโทรมและทำให้เกิดอาการติดยาหรือรวมถึงการเลิกบุหรี่ก็จะทำให้ผู้สูบบุหรี่มีอาการหงุดหงิดอย่างมากและในบางกรณีก็จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายและ

ระบบประสาท ศาลอุทธรณ์เมือง Duesseldorf (OLG Duesseldorf VersR 2003, 912) ตัดสินไว้ในคดีหนึ่งที่โจทก์ซึ่งเป็นผู้ป่วยด้วยโรคเบาหวานฟ้องเรียกค่าเสียหายจากบริษัทที่ผลิตช็อกโกแลตแท่ง โจทก์เป็นรองประธานของศาลจังหวัดแห่งหนึ่งเนื่องจากทำงานหนักมากทุกๆวันกินช็อกโกแลตแท่งยี่ห้อ “Mars” และ “Snickers” จำนวนหลายแท่งรวมถึงกิน คุกกี้ทุกวันละหนึ่งลิตร โจทก์ฟ้องว่า จำเลยละเมิดต่อหน้าที่ในส่วนของข้อผิดพลาดเกี่ยวกับ โครงสร้าง โดยอ้างว่าตัวช็อกโกแลตมีจำนวนน้ำตาลและผงโกโก้เป็นจำนวนมากรวมทั้งอ้างว่า จำเลยละเมิดต่อหน้าที่ที่จะต้องแจ้งเพราะจำเลยไม่แจ้งว่าการกินช็อกโกแลตแท่งเป็นเวลานานๆจะเป็นสาเหตุของการเกิดโรคเบาหวาน โรคอ้วน รวมถึงเกิดคราบหินปูนที่ฟันศาลยกฟ้อง โดยให้เหตุผลอยู่บนพื้นฐานที่ว่าถึงดังกล่าวเป็นสิ่งที่ทุกคนรู้อยู่แล้วรวมทั้งโจทก์เองก็สามารถที่จะหลีกเลี่ยงอันตรายดังกล่าวได้โดยเพียงแต่สังเกตตัวเอง และมีวินัยต่อตัวเองเท่านั้น

3.2.2 การตรวจสอบสินค้า (Produktbeobachtung)

โดยหลักการแล้ว ผู้ผลิตสินค้ารับผิดชอบเฉพาะสินค้าที่ตนเองผลิตให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในขณะที่นำสินค้าออกขาย ส่วนความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในภายหลังผู้ผลิตสินค้าไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม โดยไม่ขึ้นกับหลักการที่กล่าวไว้ข้างต้น ผู้ผลิตสินค้ายังคงมีหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบดูแลสินค้าของตนเองที่ถูกซื้อขายกันในท้องตลาดและต้องติดตามพัฒนาการของกลุ่มแข่งทางการค้าของตนรวมถึงความก้าวหน้าในทางวิชาการและเทคนิค (หน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบสินค้าในทางบวก) และยอมรับข้อกำหนดของผู้บริโภคอย่างจริงจัง (หน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบสินค้าในทางลบ) ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ผู้ผลิตสินค้าจะต้องคอยระแวดระวังอันตรายที่อาจจะเกิดจากการที่สินค้าของตนเองไปรวมกับสินค้าของผู้ผลิตสินค้าคนอื่นและในกรณีจำเป็นก็จะต้องทำการแก้ไขให้ดีขึ้นในกรณีที่ตนเองสามารถที่จะทำได้

3.2.3 มาตรา 4 รัฐบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยกำหนดว่าผู้ผลิตสินค้าหมายถึงผู้ผลิตสินค้าตามความเป็นจริง ผู้ที่เสมือนผู้ผลิต (Quasi-Hersteller) ผู้นำเข้าและผู้ส่งสินค้า

ตามรัฐบัญญัติ ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย บุคคลตามที่ระบุไว้ในมาตรา 4 จะต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้ามีความชำรุดบกพร่อง ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงถึงว่าบุคคลตามที่ระบุไว้ในมาตรา 4 จะรู้ถึงหรือสามารถที่จะป้องกันความชำรุดบกพร่องของสินค้าได้หรือไม่ก็ตาม ขอบเขตความรับผิดชอบของบุคคลตามที่ระบุไว้ในมาตรา 4 จึงกว้างกว่ากรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งที่บุคคลจะต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อได้ ละเมิดต่อหน้าที่ที่ตนต้องใช้ความระมัดระวังที่จำเป็นในการที่จะป้องกันมิให้ความเสียหาย เกิดขึ้น

1) ผู้ผลิตสินค้าตามความเป็นจริง (Tatsaechlicher Hersteller) หมายถึง บุคคลที่ผลิตสินค้าในขั้นตอนสุดท้าย (das Endprodukt) บุคคลที่ผลิตวัตถุดิบ (einen Grundstoff) หรือบุคคลที่ผลิตส่วนหนึ่งส่วนใดของสินค้า (ein Teilprodukt) (มาตรา 4 (1) ประโยคที่หนึ่ง)

2) ผู้ที่เสมือนเป็นผู้ผลิตหมายถึงบุคคลที่ทุ่มเททำทุกอย่างเหมือนอย่างที่คุณเองเป็นผู้ผลิตโดยการใส่ชื่อของตนเอง ใส่ชื่อทางการค้าเป็นต้น (มาตรา 4 (1) ประโยค ที่สอง) ผู้ที่เสมือนเป็นผู้ผลิตจะอยู่ในฐานะเดียวกับผู้ผลิตเพราะตนเองไปประพฤติตนให้เข้าใจว่าตนเองเป็นผู้ผลิตสินค้า เช่นห้างสรรพสินค้า พ ได้ขายเครื่องซักผ้าที่ A เป็นผู้ผลิต แต่ห้าง พ ได้คิดชื่อและสัญลักษณ์ของห้างไว้บนเครื่องซักผ้า

3) ผู้นำเข้าหมายถึงบุคคลที่นำเข้าสินค้าโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการค้าในทางธุรกิจของตนโดยนำสินค้ามาจากประเทศหนึ่งประเทศใดที่อยู่นอกเขตสหภาพยุโรป (มาตรา 4 (2))

4) ในกรณีที่ไม้อาจระบุตัวผู้ผลิตสินค้าได้ให้ถือว่าผู้ส่งสินค้าเป็นผู้ผลิตสินค้า (มาตรา 4 (3)) เป็นการคุ้มครองผู้บริโภคเพราะมิฉะนั้นผู้บริโภคก็ไม่สามารถที่จะใช้สิทธิเรียกค่าเสียหายได้เพราะไม่รู้ตัวผู้ผลิตสินค้า

5) ตามรัฐบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ่อค้าที่ทำการขายสินค้า (Vertriebshaendler) โดยหลักแล้วจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเนื่องมาจากสินค้าที่ตนเองขาย เพราะตามกฎหมายกลางของสหภาพยุโรป รับผิดชอบต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากสินค้าไม่ปลอดภัยขึ้นอยู่กับกรณีที่ไปผลิตสินค้าที่มีความชำรุดบกพร่องแล้วทำให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยไม่ได้ขึ้นอยู่กับกรณีที่จำหน่ายสินค้าดังกล่าว

3.2.4 การทำให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บแก่บุคคลหรือทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

การที่สินค้าชำรุดบกพร่องจะต้องทำให้บุคคลถึงแก่ความตาย บุคคลบาดเจ็บหรือทำให้ทรัพย์สินเสียหาย (มาตรา 1 (1) ประโยคที่หนึ่ง) ความนำตำหนิ (ein Verschulden) ไม่ถือว่าเป็นข้อสาระสำคัญ

บทที่ 5

วิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับควบคุมกำกับการประกอบธุรกิจ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล

ในบทที่ 5 จะเป็นการวิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับควบคุมกำกับการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล เพื่อที่จะได้นำเสนอข้อเสนอแนะในบทที่ 6 ต่อไป ดังจะได้พิจารณาโดยลำดับ

1. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 3 ได้ให้ความหมายของ "รถยนต์ส่วนบุคคล" หมายความว่า

“(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน..”

ทั้งนี้ ได้กำหนดมาตรฐานรถยนต์ส่วนบุคคลมีความสำคัญในฐานะที่เป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่รัฐกำหนดเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสาร โดยอาศัยกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ดังต่อไปนี้

1) ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลง ลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถสำหรับรถประเภทดังกล่าว และการแก้ไขเพิ่มเติมทะเบียนรถและใบคู่มือจดทะเบียนรถที่ได้เปลี่ยนแปลงแล้ว

2) เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าว เช่น โคมเครื่องมองหลัง แตร เครื่องระงับเสียง ท่อไอเสีย เครื่องสัญญาณไฟ เครื่องปัดน้ำฝนและเครื่องอุปกรณ์อื่นที่จำเป็น

นอกจากนี้ กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ได้กำหนดให้รถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อยดังต่อไปนี้

1) โครงสร้างและตัวถัง ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย และสามารถรองรับการทำงานของรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ในทุกสภาพการใช้งาน

2) เครื่องกำเนิดพลังงาน สามารถขับเคลื่อนรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกด้วยความเร็วที่เหมาะสมในสภาพการใช้งานตามปกติ

3) ระบบส่งกำลัง สามารถส่งกำลังรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

4) ระบบบังคับเลี้ยว สามารถบังคับรถได้อย่างคล่องตัว สะดวก และปลอดภัย

5) ระบบห้ามล้อ

(ก) ระบบห้ามล้อหลัก สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถใช้งานได้สะดวก

(ข) ระบบห้ามล้อขณะจอด สามารถทำให้รถหยุดนิ่งในขณะจอดได้

6) คันเร่ง สามารถเร่งเครื่องกำเนิดพลังงานได้อย่างสมบูรณ์และปลอดภัย และมีกลไกหรือระบบควบคุมคันเร่งที่สามารถควบคุมคันเร่งให้กลับคืนสู่ตำแหน่งปกติ

7) ระบบรองรับน้ำหนัก ที่สามารถลดแรงสั่นสะเทือน และรองรับน้ำหนักขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

8) ระบบเชื้อเพลิงหรือระบบพลังงานอื่น สามารถเก็บและส่งเชื้อเพลิงหรือพลังงานอื่นไปยังเครื่องกำเนิดพลังงานให้สามารถขับเคลื่อนรถได้อย่างปลอดภัย

9) ระบบไฟฟ้า สามารถส่งกระแสไฟฟ้าไปยังส่วนควบเครื่องอุปกรณ์ที่ต้องใช้กระแสไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย

10) ระบบไอเสีย สำหรับรถที่ปล่อยไอเสีย

11) กันชน ติดตั้งที่ด้านหน้าและด้านหลัง ไม่มีส่วนแหลมคมและสามารถลดผลกระทบต่อรถเมื่อเกิดการชนด้วยความเร็วต่ำ

ในกรณีที่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ลักษณะรถนั่งสองตอนท้ายบรรทุก รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ลักษณะนั่งสองแถว หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล อาจติดตั้งกันชนที่ด้านหน้าเพียงอย่างเดียวก็ได้

12) ยาง สามารถรองรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

13) กงล้อ ทำด้วยโลหะหรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงที่สามารถรองรับรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

14) บังโคลนที่ล้อทุกล้อมีความกว้างไม่น้อยกว่าขนาดของยางรถ อาจใช้ส่วนของตัวถังเป็นบังโคลนก็ได้

ในกรณีที่บังโคลนไม่เป็นไปตามที่กำหนดต้องติดตั้งแผ่นบังโคลน

15) ประตู ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ขณะปิดต้องป้องกันผู้ขับขี่และคนโดยสารไม่ให้พลัดตกจากรถ มีอุปกรณ์ยึดและล็อกประตูที่ใช้การได้ดี

16) กระงกกันลมหน้าและส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระงกต้องเป็นกระงกนิรภัย

17) อุปกรณ์ลากจูง ติดตั้งอยู่ด้านหน้าของรถ เมื่อใช้งานสามารถรองรับแรงดึงหรือแรงดัน ได้อย่างน้อยครั้งหนึ่งของน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุก

ในกรณีรถที่ใช้ลากจูงรถอื่นต้องติดตั้งอุปกรณ์ลากจูงที่ด้านท้ายของรถ

18) อุปกรณ์ต่อพ่วง เฉพาะรถที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ต้องมีอุปกรณ์ต่อพ่วงที่มีความมั่นคงแข็งแรง สามารถลากจูงรถพ่วงขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างปลอดภัย

19) อุปกรณ์ปิดและฉีดทำความสะอาดกระงกกันลมหน้าที่ใช้การได้ดี สามารถปิดและฉีดทำความสะอาดพื้นที่กว้างพอที่ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้ารถได้อย่างชัดเจน

20) อุปกรณ์มองภาพ สามารถให้ผู้ขับขี่มองเห็นสภาพการจราจรด้านหลังและด้านข้างได้อย่างชัดเจน

21) ที่บังแดดสำหรับผู้ขับขี่ ไม่มีส่วนแหลมคม และไม่เป็นเหตุที่ก่ออันตรายเมื่อเกิดการชนขึ้น

22) แตรสัญญาณชนิดเสียงเดียว ที่ดังพอสมควร

23) มาตรวัดความเร็ว ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับขี่สามารถอ่านค่าความเร็วรถได้อย่างชัดเจนและถูกต้องในเวลากลางวันและกลางคืน

24) เข็มขั้วนิรภัยและจุดยึดเข็มขั้วนิรภัย สามารถรั้งผู้ขับขี่หรือคนโดยสารให้อยู่บนที่นั่ง เพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกายของผู้ขับขี่หรือคนโดยสารกรณีที่เกิดการชน

25) เครื่องหมายหรือสัญญาณแสดงการทำงานของส่วนควบ เครื่องอุปกรณ์ หรือระบบการทำงานของรถ

26) ที่นั่งผู้ขับขี่และคนโดยสาร ติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง

27) พนักพิงศีรษะ ที่สามารถจำกัดการเคลื่อนที่ของศีรษะไปด้านหลังเมื่อเกิดการชน เพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกาย

28) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณดังต่อไปนี้

(ก) โคมไฟแสงพุ่งไกล แสงขาวหรือเหลืองอ่อน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า

(ข) โคมไฟแสงพุ่งต่ำ แสงขาวหรือเหลืองอ่อน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า

(ค) โคมไฟเลี้ยว แสงสัญญาณกะพริบสีอำพัน

(ง) โคมไฟข้างรถ สำหรับรถที่มีความยาวเกินกว่าหกเมตร แสงสัญญาณสีอำพัน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านข้าง

โคมไฟข้างรถดวงที่อยู่ท้ายสุดอาจเป็นแสงสัญญาณสีอำพันหรือสีแดงก็ได้ หากกะพริบต้องให้แสงสัญญาณสีอำพันเท่านั้น

(จ) แสงสัญญาณเตือนอันตราย มีระบบควบคุมที่แยกจากโคมไฟเดี่ยว และเมื่อให้สัญญาณเตือนอันตรายโคมไฟเดี่ยวทุกดวงต้องกะพริบพร้อมกัน

(ฉ) โคมไฟแสดงตำแหน่งด้านหน้า แสงขาวหรือเหลือง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า

(ช) โคมไฟแสดงตำแหน่งด้านท้าย แสงแดง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลัง

(ซ) โคมไฟหยุด แสงแดง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลัง

(ฌ) โคมไฟถอยหลัง แสงขาว มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลังหรือด้านข้าง

(ญ) โคมไฟส่องแผ่นป้ายทะเบียนด้านท้าย แสงขาว

(ฎ) โคมไฟภายในรถ แสงขาว ให้แสงสว่างพอสมควร

(ฏ) โคมไฟแสดงความกว้างและความสูงของรถ สำหรับรถที่มีความกว้างเกินกว่าสองร้อยสิบเซนติเมตร แสงขาว

(ฐ) อุปกรณ์สะท้อนแสง ที่สามารถสะท้อนแสงให้เห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน

อย่างไรก็ดี การกำหนดมาตรฐานดังกล่าวยังไม่เหมาะสมกับรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติเนื่องจากกฎกระทรวงดังกล่าวยังมิได้กำหนดคุณสมบัติสำคัญของรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ ได้แก่

1) อุปกรณ์รับสัญญาณ GPS (Global Positioning System) เป็นอุปกรณ์ที่รับสัญญาณดาวเทียม รวมทั้งอุปกรณ์การอ่านค่าความเร็ว ความสูง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถระบุตำแหน่งได้แม่นยำกว่าการใช้อุปกรณ์ GPS เพียงอย่างเดียว

2) อุปกรณ์ไลดาร์ (lidar ย่อจาก light detection and ranging) หรือการตรวจจับแสงและวัดระยะห่าง ซึ่งเป็นการทำงานแบบเดียวกับเรดาร์ แต่ต่างกันตรงที่ไลดาร์จะทำงานได้เร็วกว่า และให้รายละเอียดสูงกว่ามาก เนื่องจากใช้แสงเลเซอร์เป็นสื่อเป็นเครื่องตรวจจับวัตถุด้วยการด้วยแสงสะท้อนของวัตถุรอบรถยนต์สแกนข้อมูล 3 มิติ พร้อมกับการประมวลผลของระบบคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ การระบุตำแหน่งของวัตถุรอบรถยนต์ ระบุช่องเดินรถ และขอบถนน

3) กล้องวีดีโอ เพื่อตรวจจับแสดงของสัญญาณไฟจราจร หรือทำการอ่านป้ายเครื่องหมายจราจร ติดตามตำแหน่งของรถยนต์คันอื่น ระวังคนข้ามถนน และสิ่งกีดขวางต่างๆ

4) อุปกรณ์เรดาร์หน้ารถยนต์ เพื่อตรวจจับรถยนต์ที่อยู่ด้านหน้าในระยะใกล้

5) อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางของรถยนต์ เป็นคอมพิวเตอร์ที่จะรวบรวมข้อมูลจากอุปกรณ์ตรวจจับรอบรถยนต์มาประมวลผล เพื่อควบคุมพวงมาลัยรถยนต์ ระบายความเร็ว และการหยุดรถ โดยคอมพิวเตอร์จะมีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่จะประมวลผล สามารถทำความเข้าใจข้อมูลที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการได้

6) อุปกรณ์ตรวจจับวัตถุด้วยคลื่น เสียง ทำหน้าที่ในการตรวจวัดระยะห่างของตำแหน่งวัตถุที่อยู่ด้านหลังขณะรถยนต์ทำการเข้าจอดรถ โดยอุปกรณ์ตรวจจับวัตถุที่ถูกติดตั้งไว้รอบคันรถ จะทำการส่งข้อมูลให้คอมพิวเตอร์ประมวลผล 750 MB ต่อวินาที ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีความละเอียดมากกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์จะได้รับ โปรแกรมคอมพิวเตอร์บนรถยนต์จะทำการประมวลผลในขณะนั้นทันที โดยจะทำการตัดสินใจข้อมูลทางการขับขี่ 20 ครั้งต่อ 1 วินาที

7) โปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ร่วมกับคอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางที่ถูกติดตั้งในรถยนต์ โดยโปรแกรมจะทำหน้าที่คล้ายสมองของรถยนต์ ทำการประมวลผลข้อมูลที่ได้รับจากอุปกรณ์ตรวจจับวัตถุรอบคันรถยนต์ เมื่อประมวลผลแล้วจะสร้างภาพจำลองของสภาพการจราจร รอบรถยนต์เพื่อใช้ในการคำนวณและตัดสินใจ แก้ปัญหาในการควบคุมรถยนต์แทน

8) อุปกรณ์บันทึกข้อมูล (Data recorder) เกี่ยวกับการขับเคลื่อนของรถยนต์ส่วนบุคคล โดยอัตโนมัติหรือที่เรียกว่ากล่องดำ ดังที่กำหนดไว้ในกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศเยอรมัน ลิงคโปร์ เป็นต้น สำหรับ Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 ได้กำหนดไว้ในมาตรา 17 ซึ่งผู้ครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลต้องเก็บรักษาข้อมูลไว้ไม่น้อยกว่า 3 ปี และกฎหมายจราจรทางบกของประเทศเยอรมัน (the amendment to the German Road Traffic Act 2017- Straßenverkehrsgesetz) ในมาตรา 63A ได้บัญญัติเช่นเดียวกัน

ทั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าควรที่จะแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกับรถยนต์ส่วนบุคคลที่ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ

2. ปัญหาผู้ต้องรับผิดชอบอันเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ส่วนบุคคลที่ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

ดังที่กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 ว่าพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นมุ่งคุ้มครองบุคคลจากสินค้าที่ผ่านกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรม หรือผ่านการแปรรูปแล้ว ซึ่งสินค้าเหล่านี้อยู่ในรูปของสังหาริมทรัพย์ มาตรา 5 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดให้ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และเมื่อสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้วไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม เมื่อเกิดความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ในกรณีที่สาเหตุแห่งความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์แทนผู้ขับขี่ อย่างไรก็ตาม ผู้เสียหายจะประสบปัญหาในการปรับใช้กฎหมายตาม กล่าวคือ นิยามคำว่า สินค้าของพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ดังกล่าวเพราะเหตุที่ในปัจจุบันบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2-3 (ระดับที่ 2 การบังคับทิศทางหรือการเร่งเครื่องอย่างใดอย่างหนึ่งถูกทำโดยระบบอัตโนมัติซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ไม่ต้องใช้ทั้งแขนและขาพร้อมกัน เช่น ระบบ cruise control และระดับที่ 3 รถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติแต่ต้องมีผู้ขับขี่คอยเฝ้าระวังและแทรกแซงในกรณีที่ฉุกเฉินหรือต้องการความปลอดภัยสูง) ได้จำหน่ายโปรแกรมดังกล่าวแยกต่างหากจากการจำหน่ายตัวรถยนต์ และปัญหาการการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่มีภาระการพิสูจน์ตาม มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้นทำให้ผู้เสียหายจะใช้สิทธิฟ้องร้องดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ต้องประสบกับปัญหากฎหมายดังกล่าวโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 ปัญหาสถานะทางกฎหมายของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแทนผู้ขับขี่

ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นจากผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 2-3 จำหน่ายโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติแยกต่างหากจากรถยนต์ ทำให้ต้องพิจารณาโปรแกรม

คอมพิวเตอร์ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ว่ามีสถานะทางกฎหมายเป็น “สินค้า” ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวหรือไม่ บทบัญญัติมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 กำหนดนิยามคำว่า “สินค้า” หมายความว่า “สังหาริมทรัพย์ทุกชนิดที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อขาย รวมทั้งผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม และให้หมายความรวมถึงกระแสไฟฟ้า ยกเว้นสินค้าตามที่กำหนดในกฎกระทรวง” ทำให้ประเด็นนี้มีความเห็นทางกฎหมายแบ่งเป็น 2 แนวความเห็นดังต่อไปนี้

แนวความเห็นที่ 1 เห็นว่า โปรแกรมคอมพิวเตอร์ไม่ใช่สินค้าตามความหมายของพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ด้วยเหตุผลที่ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายมุ่งใช้บังคับกับสังหาริมทรัพย์มีรูปร่าง ในขณะที่สินค้าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นเป็นสินค้าที่มีช่องทางจำหน่ายหลากหลายรูปแบบ¹ หากเกิดความเสียหายขึ้นจากสินค้าประเภทนี้จะต้องนำหลักกฎหมายละเมิดหรือสัญญาทั่วไปมาปรับใช้ ตามแนวความเห็นของฝ่ายนี้ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจึงไม่เป็นสินค้า ดังนั้นเมื่อ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่บกพร่องแม้ก่อความเสียหายกับบุคคลภายนอกย่อมไม่ใช่ “สินค้าที่ไม่ปลอดภัย” ทำให้ผู้เสียหายไม่มีสิทธิฟ้องร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักความรับผิดชอบเคร่งครัด

สำหรับแนวความเห็นที่ 2 นั้น เห็นว่าคำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว หมายความว่า “สังหาริมทรัพย์ทุกชนิด...” เมื่อกฎหมายไม่ได้กำหนดนิยามคำว่า “สังหาริมทรัพย์” ไว้โดยเฉพาะ จึงต้องพิจารณาตามความหมายของมาตรา 140 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งบัญญัติว่า “สังหาริมทรัพย์ หมายความว่า ทรัพย์สินอื่นนอกจากอสังหาริมทรัพย์” ความเห็นฝ่ายนี้จึงเห็นว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นเป็นสิ่งที่ได้รับรองให้เป็นทรัพย์สินด้วยกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา จึงมีสถานะเป็นทรัพย์สิน และเมื่อไม่ใช่สังหาริมทรัพย์ ดังนั้น โปรแกรมคอมพิวเตอร์จึงเป็นสังหาริมทรัพย์ ดังนั้นจึงเป็นสินค้าตามความหมายของ พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ประเภทที่ 1 คือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลักษณะมาตรฐาน (package software) ที่โดยทั่วไปเป็นสินค้าที่จำหน่ายในรูปแบบของวัตถุทางกายภาพ เช่น แผ่นซีดีรอมที่มีลักษณะของสัญญาซื้อขายกันเพียงการโอนกรรมสิทธิ์ในสื่อที่บรรจุโปรแกรมคอมพิวเตอร์เท่านั้น ในส่วนของ

¹ พงษ์เดช วานิชกิตติกุล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551, (กรุงเทพฯ: บริษัท รุ่งศิลป์การพิมพ์ (1997) จำกัด, 2552), หน้า 11.

ตัวโปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นเพียงสัญญาอนุญาตให้ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (License Agreement) ดังนั้นจึงมีผู้เห็นเพิ่มเติมว่า โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลักษณะมาตรฐาน (package software) ควรอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และโปรแกรมประเภทที่ 2 ซึ่งเป็น โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ถูกเขียนหรือถูกพัฒนาขึ้นเพื่อการใช้งานหรือตามประสงค์ของผู้ว่าจ้างไม่ควรอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เนื่องจากลักษณะการว่าจ้างดังกล่าวเป็นสัญญาจ้างทำของ เนื่องจากเป็นสัญญาที่มุ่งผลสำเร็จในการทำงาน จึงต้องให้รับผิดชอบภายใต้หลักกฎหมายสัญญา

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่าในทุกส่วนของซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ย่อมมีข้อผิดพลาดเกิดขึ้นได้เสมอ และเป็นไปไม่ได้ที่จะพัฒนาหรือเขียน โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ปราศจากข้อผิดพลาด (bug) ซึ่งโดยทั่วไปภายหลังจากผู้ผลิตได้รับรายงานว่ามีข้อผิดพลาดจากการใช้งานจากผู้ใช้ในระยะเวลาแรกแล้ว ผู้ผลิตจะทำการแก้ไขและพัฒนาซอฟต์แวร์ในเวอร์ชันใหม่² หรืออาจนำซอฟต์แวร์ที่ใช้สำหรับแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าว (หรือที่เรียกกันว่า patch) ให้ผู้ใช้งาน ได้ใช้ upgrade ซอฟต์แวร์ที่ตนได้ซื้อไปโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

ข้อผิดพลาด (bug) ของซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากตัวบุคคลในการเขียน source code หรือการออกแบบ และมีส่วนน้อยที่เกิดขึ้นจากโปรแกรมแปลภาษา (compilers) จาก source code ไปเป็น object code เมื่อโปรแกรมมีข้อผิดพลาดจะส่งผลได้ แตกต่างกันไปหลายประเภท ข้อผิดพลาดบางประเภทส่งผลเฉพาะการทำงานของโปรแกรมใน รายละเอียดบางประการ โดยไม่กระทบต่อการทำงานอย่างมีนัยสำคัญ แต่ข้อผิดพลาดบางอย่างก็ ส่งผลให้โปรแกรมหยุดทำงานได้ และหากเป็นกรณีของความผิดพลาดที่เกี่ยวกับระบบรักษาความปลอดภัยของตัวโปรแกรมคอมพิวเตอร์ (security bugs) อาจทำให้ผู้ไม่ประสงค์ดีสามารถผ่าน ระบบกลไกควบคุมการผ่านเข้าใช้งานโปรแกรมคอมพิวเตอร์หรือเข้าถึงข้อมูลที่หวงกันไว้ได้

ในบางกรณีข้อผิดพลาดของซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์อาจก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อบุคคลได้ เช่น กรณีเครื่องบำบัดด้วยการฉายแสง Therac-25 ซึ่งซอฟต์แวร์ทำงานผิดพลาดทำให้ผู้ป่วยได้รับรังสีเกินกว่าขนาดที่ต้องการ ในปี 1985-1987 มีผู้ป่วยได้รับความเสียหายจำนวน 6 ราย โดย 3 รายได้รับอันตรายถึงขั้นเสียชีวิต โดยคดีทั้งหมดได้มีการตกลงประนีประนอมกันนอกศาล³ หรือในกรณีของเฮลิคอปเตอร์ Chinook ZD 576 ได้ประสบอุบัติเหตุชนกับ Mull of

² Retrieved May 1, 2019, from http://en.wikipedia.org/wiki/Software_bugs.

³ Retrieved May 1, 2019, from <http://computinacases.ora/case materials/therac/case>

Kintyre ในปี ค.ศ. 1994 ซึ่ง House of Lords เชื่อว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ส่วนที่ควบคุมเครื่องยนต์⁴

แม้ว่าพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 จะเกิดจากกฎหมายที่มุ่งหมายบังคับใช้กับสินค้าที่เป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีรูปร่าง แต่เมื่อบริบทของคำว่า “สินค้า” เปลี่ยนแปลงไป และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ๗ มิได้นิยามคำว่า “สังหาริมทรัพย์” ไว้เป็นการเฉพาะ จึงมีข้อสงสัยเกี่ยวกับความเห็นที่ 2 ของทั้งกลุ่มนักวิชาการไทย และนักวิชาการต่างประเทศมีความเห็นที่เหมือนกัน ทั้งนี้ผู้วิจัยเห็นด้วยกับแนวกลุ่มความเห็นที่ 2 ทั้งของนักวิชาการไทยและนักวิชาการต่างประเทศ เนื่องจากเห็นว่ากรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้ในลักษณะกว้างเป็นการเปิดโอกาสให้นักกฎหมายปรับใช้กฎหมายให้เข้ากับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปได้เหมาะสม จึงไม่เห็นด้วยกับการยึดติดกับการพัฒนาการของกฎหมายฉบับดังกล่าวมากไปกว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าที่ขาดความปลอดภัย ประกอบกับเมื่อพิจารณาถึงช่องทางอื่นที่ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกจะได้รับการชดเชยเยียวยาแล้ว พบว่าหากผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกต้องกลับไปใช้บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งจะประสบปัญหาความไม่ชัดเจนในแนวทางการตีความดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 3 และยังคงก่อความไม่เป็นธรรมให้กับผู้ที่ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เนื่องจากเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งที่ไม่ใช่บุคคลที่สามารถแก้ไขปัญหาคความบกพร่องดังกล่าวได้ อีกทั้งการปรับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ตามแนวความเห็นที่ 1 นี้จะก่อให้เกิดช่องว่างของการใช้บังคับกฎหมายอาจกลายเป็นช่องทางให้ผู้ผลิตหลีกเลี่ยงความรับผิด กล่าวคือ หากผู้ผลิตขายรถยนต์พร้อมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเช่นนี้ ถือว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นส่วนหนึ่งของรถยนต์ หากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากความบกพร่องของโปรแกรมที่อยู่ในรถยนต์ซึ่งเป็นสินค้า เมื่อก่อนความเสียหายขึ้นจึงเป็น “สินค้าไม่ปลอดภัย” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่เมื่อผู้ผลิตรถยนต์เปลี่ยนวิธีการขายโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแยกจากรถยนต์กลับทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้วิจัยจึงไม่เห็นด้วยเพราะเหตุแห่งความเสียหายนั้นเกิดมาจากเหตุเดียวกัน กล่าวคือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมรถยนต์

⁴ Retrieved May 1, 2019, from <http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/1d200102/1dselect/1dchin/25/1101606.htm>.

เกิดบกพร่อง แต่ด้วยความพยายามจะเลี่ยงความรับผิดตามกฎหมายของผู้ผลิตจึงใช้วิธีการจำหน่ายสินค้าแยกจากกัน ทำให้ผลทางกฎหมายแตกต่างกันซึ่งไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหาย ดังนั้นหากพิจารณานิยามคำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่ให้หมายความรวมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลักษณะมาตรฐาน (package software) จะ เห็นได้ว่าว่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัตินั้นมีลักษณะเป็น โปรแกรมคอมพิวเตอร์มาตรฐาน (package software) เพราะรถยนต์ทุกคันที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติของบริษัทผู้ผลิตต้องใช้โปรแกรมดังกล่าวเหมือนกัน ไม่ได้มีการเขียนโปรแกรมที่ใช้สำหรับรถคันใดคันหนึ่งเป็นการเฉพาะ ผลของการปรับใช้กฎหมายดังกล่าวจะทำให้ไม่ว่าผู้ผลิตจะขายตัวรถยนต์ร่วมกับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือจำหน่ายตัวโปรแกรมแยกต่างหากก็ยังคงต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากความบกพร่องของโปรแกรมดังกล่าว

3. ปัญหาเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกจากที่มีการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์

บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์นั้น ทั้งนี้ อาจเป็นบุคคลที่ไม่ได้ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ เช่น คนเดินถนน นักปั่นจักรยาน เป็นต้น อาจใช้ช่องทางตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 เป็นอีกช่องทางหนึ่งเพื่อให้ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายจากผู้ประกอบการหรือผู้ผลิต รถยนต์ เมื่อพิจารณานิยามมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่ระบุว่า “ผู้เสียหาย” หมายความว่า ผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้า ที่ไม่ปลอดภัย” มีความหมายกว้าง ไม่จำกัดว่าต้องเป็นผู้บริโภคสินค้าหรือมีนิติสัมพันธ์เท่านั้น หากแต่เป็นบุคคลใดๆ ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยรวมถึงผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกด้วย แต่ในการใช้สิทธิฟ้องร้องผู้ผลิตให้รับผิดชอบนั้นผู้เสียหายยังคงมีภาระการพิสูจน์ตาม มาตรา 6 ของพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยฯ บัญญัติว่า “เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้า นั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการ ผู้ใด ” จึงสามารถแบ่งภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกได้ดังต่อไปนี้

1) พิสูจน์ว่าได้รับความเสียหายจากสินค้า

- 2) สินค้าที่ก่อความเสียหายเป็นของผู้ประกอบการ
- 3) พิสูจน์ถึงการใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา

การที่กฎหมายบัญญัติคำว่า “และ” ซึ่งหมายความว่าผู้เสียหายแม้เป็นบุคคลภายนอกก็จำเป็นต้อง พิสูจน์ให้ครบองค์ประกอบทั้งสามประการเช่นเดียวกับผู้เสียหายที่เป็นผู้ใช้สินค้าหรือผู้บริโภคนั้น เมื่อพิจารณาถึงกรณีที่รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งให้ก่อเกิดความเสียหาย ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกย่อมสามารถพิสูจน์ข้อ 1 ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้า และข้อ 2 สินค้าที่ก่อความเสียหายเป็นของผู้ประกอบการได้ แต่สำหรับภาระการพิสูจน์ข้อที่ 3 พิสูจน์ถึงการใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา ย่อมไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกจะสามารถทำได้ด้วยตนเอง เพราะข้อมูลการใช้และการเก็บรักษาทรัพย์สินนั้นอยู่ในความรู้เห็นของฝ่ายผู้ขายรถยนต์ทำให้ในกรณีดังกล่าว ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกต้องยื่นฟ้องหรือเรียกให้ผู้ขายรถยนต์เข้ามาเป็นโจทก์ร่วม จึงจะสามารถเรียกร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ (ผู้ประกอบการ) รับผิดชอบได้ในประเด็นดังกล่าวนี้มีความเห็นของนักกฎหมายท่านหนึ่งเห็นว่าผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้ใช้สินค้าไม่มีภาระการพิสูจน์ถึง “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่า เป็นไปตามปกติธรรมดา”⁵

ผู้วิจัยมีความเห็นว่าเหตุที่กฎหมายไทยนั้นไม่ได้กำหนดให้ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ในเรื่อง “ความบกพร่องของสินค้า” และ “ความสัมพันธ์ระหว่างความบกพร่องของสินค้าและความเสียหาย” เป็นเพราะผู้ร่างกฎหมายประสงค์จะให้พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า ที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่เป็นกฎหมายตามหลักความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) นั้น หากกำหนดให้ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ดังกล่าวจะก่อให้เกิดความยุ่งยากกับผู้เสียหายเพราะเป็นเรื่องทางเทคนิคที่ต้องพิสูจน์ถึงความคาดหวังทั่วไปของผู้บริโภคและการขาดความปลอดภัยของสินค้านั้น ทำให้ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมไทย ดังนั้นตามกฎหมายไทยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้เสียหายที่ต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า และพิสูจน์ว่าสินค้านั้นเป็นผู้ประกอบการ เมื่อพิสูจน์ได้ครบ 2 ประการแล้ว กฎหมายสันนิษฐานว่าสินค้าที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ผู้ประกอบการจึงต้องนำสืบว่าสินค้าของตนนั้นมิได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย จึงอาจสรุปได้ว่าผู้ร่าง กฎหมายไทยนั้นมีเจตนารมณ์กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการตามหลักความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด แต่ความเคร่งครัดดังกล่าวอาจเป็นผลเสียต่อผู้ประกอบการคือผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมากเกินไป

⁵ พงษ์เดช วานิชกิตติกุล, คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551, หน้า 47.

สมควร ซึ่งหากถูกกำหนดให้ต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดมากเกินไป ย่อมส่งผลเสียต่อแรงจูงใจในการพัฒนาเทคโนโลยีหรือการนำเข้ารถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาประเทศไทย และย่อมส่งผลให้สังคมโดยรวมที่จะขาดโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ รวมถึง อาจส่งผลต่อผู้ประกอบการธุรกิจภาคการขนส่งที่จะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการธุรกิจภาคการขนส่งในต่างประเทศที่นำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาปรับใช้กับการประกอบธุรกิจ

สำหรับภาระการพิสูจน์ “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา” นั้น เป็นหน้าที่ของฝ่ายผู้ประกอบการที่จะพิสูจน์แล้วว่าสินค้าของตนนั้นมิได้เป็นสินค้าที่มีความบกพร่องหรือไม่ปลอดภัยตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด และอาจอ้างเหตุที่สภาพแห่งสินค้าถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือถูกใช้ หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นไม่ได้เป็นไปตามปกติธรรมดา เป็นข้อต่อสู้เพื่อให้ตนหลุดพ้นความรับผิด แต่สำหรับกฎหมายไทยนั้นผู้ร่างกฎหมายคงเห็นว่าข้อมูลดังกล่าวนี้มักอยู่ในความรับรู้ของฝ่ายผู้เสียหายมากกว่าฝ่ายผู้ประกอบการ จึงกำหนดให้ภาระการพิสูจน์เป็นของฝ่ายผู้เสียหาย แต่ผู้วิจัยเห็นว่าเนื่องจากนิยามคำว่า “ผู้เสียหาย” นั้นไม่ได้แบ่งแยกระหว่างผู้ใช้สินค้ากับบุคคลภายนอก เมื่อพิจารณาถึงกลุ่มของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก เช่น คนเดินถนน นักปั่นจักรยาน ซึ่งอาจได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะเห็นได้ว่า การกำหนดภาระการพิสูจน์ “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา” เป็นเรื่องที่เกิดจากความรับรู้ของบุคคลภายนอกจะสามารถพิสูจน์ได้ดังนั้นภาระการพิสูจน์ข้อดังกล่าวจึงกลายเป็นอุปสรรคที่ทำให้ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่อาจฟ้องร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์ (ผู้ประกอบการ) รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ผู้วิจัยเห็นด้วยกับความเห็นของนักกฎหมายท่านนั้นที่เห็นว่าสำหรับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่ใช่ผู้ใช้สินค้าจึงไม่ควรมิภาระการพิสูจน์ถึง “การใช้และการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา”

4. ปัญหากฎหมายข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

การพิจารณาข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติแยกได้เป็น 2 ประเด็น ดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย เป็นบทสันนิษฐานความรับผิด กล่าวคือ กฎหมายสันนิษฐานให้ “ผู้ครอบครอง” หรือ “ผู้ควบคุมดูแล” ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเป็นผู้ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลที่ตนครอบครองหรือควบคุมดูแล เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ถึงข้อยกเว้นความรับผิด ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ 2 เหตุ คือ ความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั้นเอง ในประเด็นดังกล่าวนี้ เมื่อมีการนำเอารถยนต์ที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ได้ก่อให้เกิดปัญหาสำหรับกรณีข้อยกเว้นข้อสันนิษฐานความรับผิดที่เกิดจากเหตุสุดวิสัยดังต่อไปนี้

4.1.1 ปัญหาความเสียหายเกิดจากความชำรุดภายในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

เหตุสุดวิสัยตามที่บัญญัติในมาตรา 437 นั้นมีปัญหาการปรับใช้ในแง่ของความหมายและ หลักเกณฑ์ตามบทบัญญัติมาตรา 8 ที่อยู่ในบททั่วไปของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น ทั้งนี้ หากนำหลักเกณฑ์ในการปรับใช้กับกรณีความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในตัวทรัพย์สินอย่างไร โดยเหตุสุดวิสัยตามบทบัญญัติมาตรา 8 ประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 2 องค์ประกอบคือ 1. เหตุที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ประสบเหตุ และ 2. เหตุดังกล่าวต้องไม่มีผู้ใดสามารถป้องกันได้ สำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยมีต้นเหตุมาจากระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทำหน้าที่ควบคุมรถยนต์อันเป็นลักษณะความชำรุดภายในโครงสร้างของรถยนต์ เมื่อพิจารณาแนวคำพิพากษาศาลไทยในเรื่องเหตุสุดวิสัยกรณีความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในรถยนต์ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกา 634/2501 เป็นกรณีที่น็อตคันส่งพวงมาลัยหลุดและจำเลยยกเหตุดังกล่าวอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ศาลฎีกาเห็นว่าไม่ใช่เหตุสุดวิสัยโดยให้ เหตุผลว่า “เป็นหน้าที่ฝ่ายผู้ละเมิดต้องคอยตรวจตราดูแล ไม่ชรัญนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้” หรือคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 663/2518 ที่เป็นกรณีขอฝากระงับรื้อหน้าหม้อน้ำชำรุดเนื่องจากใช้มานานเป็นเหตุให้เกิด

ความเสียหาย ศาลฎีกาให้เหตุผลเช่นเดียวกันว่า “กรณีดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เนื่องจาก ... ไม่ได้เกิดจากภัยนอกอำนาจซึ่งไม่รู้และไม่อาจป้องกันได้” จากทั้งสองกรณี ผู้วิจัยมีข้อสังเกตว่ากรณีเหตุที่เกิดจากความชำรุดของตัวรถยนต์นั้นศาลฎีกาไทยเห็นว่าไม่ใช่เหตุสุดวิสัยเพราะไม่ได้เกิดจากภัยนอกอำนาจ แต่ศาลฎีกาไม่ได้อธิบายว่า “อำนาจ” ดังกล่าวคืออำนาจอะไร ผู้วิจัยมีความเห็นว่า “อำนาจ” ที่ศาลฎีกาหมายถึงคือ อำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์โดยปรากฏตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาภายหลัง เช่น คำพิพากษาศาลฎีกา 3081/2523 ที่เป็นกรณีผู้ต้องสันนิษฐานอ้างเหตุเบรกรถยนต์แตกเป็นข้อยกเว้นความรับผิด ศาลฎีกาอธิบายเหตุผลว่า “ผู้ที่นำยานพาหนะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมาใช้ในทางมีหน้าที่ต้องตรวจสอบรักษาเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้เครื่องจักรกลอยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงใช้การได้โดยปลอดภัยเสมอ” โดยเหตุว่าการที่เบรกแตกนั้นเป็นความผิดของผู้ต้องสันนิษฐาน ความรับผิดที่สามารถป้องกันได้ ดังนั้นจึงไม่ใช่เหตุสุดวิสัย แม้ศาลฎีกาจะไม่ได้ใช้ถ้อยคำอธิบายเช่นเดิมว่าเหตุสุดวิสัยต้องเป็นเหตุภายนอกอำนาจซึ่งไม่รู้และไม่อาจป้องกันได้ แต่จากการที่ศาลอธิบายถึงหน้าที่ในการดูแลตรวจสอบรักษายานพาหนะของผู้ที่นำยานพาหนะมาใช้ นั้นย่อมแสดงให้เห็นขอบเขตการนิยามคำว่า “อำนาจ” ว่าหมายความถึงหน้าที่ในการตรวจตราดูแล หรือเป็นหน้าที่ตรวจสอบรักษายานพาหนะก่อนนำมาใช้

อย่างไรก็ดี มีข้อนำพิจารณาถึงความสามารถในการตรวจตราดูแลรถยนต์ว่า หากความชำรุดภายใน รถยนต์นั้นเกิดในชิ้นส่วนที่ผู้ใช้รถไม่มีความสามารถในการตรวจตราดูแลรถได้ เมื่อชิ้นส่วนดังกล่าวเป็น เหตุให้รถก่อความเสียหายขึ้น ผู้ใช้รถจะสามารถอ้างข้อจำกัดในความสามารถดังกล่าวเป็นเหตุสุดวิสัย ได้หรือไม่ ในประเด็นดังกล่าวนี้ ส่วนหนึ่งของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6235/2551 ความว่า “จำเลยที่ 1 อ้างว่าลูกปืนล้อรถอยู่ภายในตรวจสอบไม่ได้ นั้น เห็นว่า อุปกรณ์ต่างๆ ที่ประกอบขึ้นเป็นตัวย่อมมีทั้งที่อยู่ภายนอกและภายในอุปกรณ์บางชิ้นตรวจสอบได้ด้วยสายตา บางชิ้นเสื่อมสลายไปตามสภาพการใช้งาน ซึ่งล้วนแต่ต้องตรวจตราจากผู้ใช้งานทั้งสิ้น ไม่ว่าจะตรวจสอบเองในฐานะที่จำเลยที่ 1 เป็น ผู้ควบคุมยานพาหนะหรือโดยผู้อื่นที่มีหน้าที่ก็ตาม ... กรณีนี้ ยังรับฟังไม่ได้ว่าเหตุดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย” จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงแนวทางการปรับใช้กฎหมายของศาลฎีกาไทยว่า ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดไม่อาจอ้างว่าไม่มีความสามารถในการตรวจตราดูแลเป็นเหตุสุดวิสัยได้

กล่าวโดยสรุปได้ว่าหากผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดยกกรณีความชำรุดที่เกิดภายในรถยนต์ ขึ้นกล่าวอ้างเป็นเหตุสุดวิสัย ศาลจะพิจารณาถึงอำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์ มีข้อนำพิจารณา ว่าอำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์ที่ศาลฎีกากล่าวถึงนั้นมีขอบเขตอย่างไร

ในประเด็นเรื่องขอบเขตอำนาจในการตรวจตราดูแลรถยนต์นั้น มีความเห็นทางตำราอธิบาย ถึงหน้าที่ตรวจดูแลรถยนต์ว่าเป็นหน้าที่ที่ถูกกำหนดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์⁶ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 6 วรรค 2 บัญญัติว่า “รถยนต์ที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก และใช้การได้ดี ” เป็นต้น โดยความผิดของผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติมาตรา 6 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แม้จะเป็นความผิดหลุโทษซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท แต่ถ้าการฝ่าฝืนดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายจะมีผลโยงไปถึงกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่ง โดยถือว่าผู้ที่น่ารถยนต์ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้ในทางเป็นฝ่ายกระทำความผิด⁷

อย่างไรก็ดี การอธิบายว่าการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีผลโยงไปถึงกฎหมายแพ่งโดยถือว่าผู้ที่น่ารถยนต์ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้เป็นฝ่ายกระทำความผิดนั้น เป็นการอธิบายถึงข้อสันนิษฐานความผิดตามบทบัญญัติมาตรา 422 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งใช้สันนิษฐานความผิดประกอบกับมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่อาจปรับใช้กับบทบัญญัติข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ ดังนั้นแม้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบจะนำรถยนต์ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้จนก่อความเสียหายขึ้น และผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบเหตุแห่งความชำรุดภายในรถยนต์ขึ้นกล่าวอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัยก็ตาม ผู้วิจัยเห็นว่ากรณีดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย ไม่ใช่เป็นเพราะผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบใช้รถยนต์ที่ ผิดฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่เป็นเพราะความเสียหายที่เกิดจากความชำรุดภายในรถยนต์นั้นเกิดขึ้นโดยความผิดของผู้ประสบเหตุเอง (ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบ) ที่ไม่ตรวจตราดูแลรถยนต์ให้ดี จึงไม่อาจกล่าวอ้างถึงเหตุสุดวิสัยสำหรับความชำรุดภายในรถยนต์คันดังกล่าว

การปรับใช้ “เหตุสุดวิสัย” โดยไม่ยึดโยงกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ พิจารณาเรื่องความผิดของผู้ต้องสันนิษฐานกับเหตุอันเป็นที่มาของเหตุสุดวิสัยเป็นรายกรณี ไป เป็นหลักการที่ผู้วิจัยเห็นว่าถูกต้อง แต่ต้องยอมรับว่ากรณีความชำรุดภายในตัวรถแม้เป็นรถยนต์ทั่วไป โดยสภาพความเป็นจริงแล้วเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนซึ่งบุคคลโดยทั่วไปหรือแม้แต่ช่างผู้ชำนาญการอาจตรวจไม่พบ จึงเป็นการยากที่จะกำหนดถึงขอบเขตอำนาจตรวจตรา

⁶ พจน์ ปุษปาคม, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2523), หน้า 442.

⁷ นัยนา เกิดวิชัย, คำอธิบายเรียงมาตรา พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522, (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร, 2539), หน้า 12.

ดูแลรถยนต์ว่าความชำรุดภายในตัวรถยนต์เพียงใดที่ควรอยู่ในความรู้เห็นหรือความสามารถที่จะตรวจตราดูแลของ ผู้ใช้รถยนต์ การตัดสินใจรายกรณีย่อมทำให้แนวคำพิพากษาไม่มีความแน่นอน และจะทำให้เกิดความไม่แน่นอนในระบบกฎหมายละเมิด ส่งผลเสียต่อผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกซึ่งโดยทั่วไปเป็นผู้ที่ไม่ได้ รับประโยชน์จากยานพาหนะที่ก่อเหตุ ดังนั้น เมื่อคำนึง ผลเสียของแนวการปรับใช้กฎหมายดังกล่าวประกอบกันแล้ว ผู้วิจัยเห็นว่าเจตนารมณ์ของ บทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มุ่งหมายจะคุ้มครองบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้เสียหายให้ได้รับการชดเชยเยียวยาจากผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับยานพาหนะซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการใช้ ยานพาหนะที่ก่อเหตุตามแนวคิดทฤษฎีเสี่ยงภัย แม้ว่ากรณีรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ความเสียหายจากความบกพร่องของ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ภายในรถยนต์ ซึ่งแม้ความชำรุดดังกล่าวจะไม่อยู่ในความรู้เห็นหรือความสามารถที่จะตรวจสอบได้ของผู้ใช้งานก็ตาม แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ต้องสันนิษฐานเป็นผู้ ได้รับประโยชน์จากรถยนต์คันก่อเหตุเช่นเดียวกับรถยนต์ทั่วไป ซึ่งเมื่อรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยี ดังกล่าวก่อความเสียหายขึ้น จึงมีเหตุผลอันสมควรที่จะให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบใช้ต่อ ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก แม้จะขัดแย้งกับสภาพความรู้เห็นของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบ แต่ก็บุคคลที่ควรจะมี ความสามารถรู้เห็นความบกพร่องในรถยนต์คันดังกล่าวได้ดีกว่าบุคคลอื่นใด เพราะเจ้าของทรัพย์สินย่อมมีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินของตน และมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่ง และ พหุศาสตร์นั้นเป็นบทกฎหมายที่อยู่บนหลักข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบโดยไม่พิจารณาถึงความผิด หรือความ บกพร่องของเจ้าของยานพาหนะ การพยายามปรับใช้ “เหตุสุดวิสัย” โดยคำนึงถึงแต่หลัก ความผิด (Fault) ย่อมเป็นการปรับใช้กฎหมายที่ขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ผู้วิจัยจึงเห็นว่า เพื่อประโยชน์แห่งการคุ้มครองผู้เสียหายที่เป็น บุคคลภายนอก ในกรณีที่ ความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์ เป็นต้นเหตุแห่งความเสียหาย ควรต้องถือว่าเป็นความชำรุดที่เกิดภายในรถยนต์เช่นเดียวกับรถยนต์ ทั่วไปไม่เป็นเหตุสุดวิสัย โดยเหตุที่ไม่เป็นเหตุสุดวิสัยนั้น ไม่ใช่เพราะผู้ต้องสันนิษฐานทำผิด พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่เป็นเพราะเหตุที่จะกล่าวอ้างเป็น “เหตุสุดวิสัย” ใต้นั้น ต้องเป็นเหตุที่เกิดจากภายนอกตัวยานพาหนะ (Externality to things)

4.1.2 ปัญหาความเสียหายเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก

กรณีความชำรุดภายในรถยนต์ทั่วไปนั้น แม้ว่าตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ไทยจะเห็นว่า ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย แต่หากพิจารณาว่าความชำรุดภายในรถยนต์ที่มีลักษณะเป็นความ เสี่ยงภายในตัวทรัพย์สินที่ไม่ปรากฏ (develop risk) หากเกิดจากผู้ผลิต ผู้ใช้ทั่วไปย่อมไม่สามารถทราบ ได้ถึงความชำรุดที่มีความซับซ้อนที่เกิดจากขั้นตอนกระบวนการผลิต จึงเป็นประเด็นปัญหาที่น่า

พิจารณาว่ากรณี ดังกล่าวจะถือว่าเป็นการกระทำจากบุคคลภายนอกได้หรือไม่ เนื่องจากการกระทำของบุคคลภายนอก ถือเป็นเหตุสุดวิสัยประเภทหนึ่ง⁸

เมื่อพิจารณาตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาในกรณีเหตุสุดวิสัยที่ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก เช่น คนร้ายเข้ามาข่มขู่บังคับด้วยความตกใจจึงขับรถชนคันอื่น ฎีกาที่ 679/2510 มีคนร้ายเข้ามาในรถถึงระเบิดข่มขู่บังคับทำให้จำเลยเกิดความตกใจ จำเลยจึงขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงไปชนรถผู้อื่นเสียหาย กรณีเช่นนี้นับเป็นเหตุสุดวิสัย การที่ผู้ต้องสันนิษฐานจะสามารถยกการกระทำของบุคคลภายนอกเป็นเหตุสุดวิสัยขึ้นยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้นั้น ต้องปรากฏว่า เหตุดังกล่าวต้องเกิดจากบุคคลภายนอกเป็นต้นเหตุของความเสียหาย ซึ่งเมื่อพิจารณาตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาไทย พบว่าการกระทำของบุคคลภายนอกที่ศาลฎีกาไทยถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยนั้น ต้องมีน้ำหนักถึงขั้นที่เป็นต้นเหตุของความเสียหายทั้งหมด โดยผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบต้องไม่ปรากฏส่วนแห่งความผิดเลย ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4193/2545 ที่พิพากษาความตอนหนึ่งว่า “จำเลยนำสืบว่าขณะขับรถมาถึงที่เกิดเหตุ มีรถยนต์บรรทุกกระบะพ่วงขับแซงยังไม่พ้น แล้วหักหลบมาทางซ้ายเนื่องจากเห็นเจ้าพนักงานตำรวจจราจรยืนอยู่ด้านหน้า จำเลยจึงขับรถหักมาทางซ้าย แต่หักมากไม่ได้เพราะติดราวสะพาน แล้วจำเลยหักรถมาทางขวาเข้าช่องทางปกติ เชือกซึ่งยึดกระบอกที่บรรทุกมาขาด ทำให้กระบอกไปตีกระบะด้านซ้ายหัก หากจำเลยไม่หักหลบย่อมเกิดเหตุเฉี่ยวชนและก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมาก เมื่อโจทก์ไม่มีพยานอื่นใดมาสืบพิสูจน์ว่าจำเลยขับรถโดยประมาท จึงเชื่อว่าความเสียหายเกิดจากการหักหลบรถยนต์บรรทุกกระบะพ่วงที่แซงขึ้นมาอย่างกะทันหัน หาใช่กรณีที่จำเลยขับรถโดยประมาทเฉี่ยวชนราวสะพานไม่ พฤติการณ์ดังกล่าวจึงฟังได้ว่าความเสียหาย เกิดจากเหตุสุดวิสัย”

แต่สำหรับกรณีความชำรุดภายในตัวยานพาหนะ สามารถอธิบายได้ 2 แนวทาง คือ แนวทาง ที่ 1 เห็นว่ากรณีความชำรุดภายในรถยนต์ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย โดยอาศัยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พิจารณาว่า “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” นั้นเป็นหน้าที่ที่กำหนดโดยกฎหมาย ส่วนแนวทางที่ 2 พิจารณาอำนาจ “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” เรื่องเหตุสุดวิสัย โดยพิจารณาเป็นรายกรณีไป ดังที่เคยกล่าวไว้แล้วข้างต้น

เมื่อพิจารณาตามแนวทางที่ 1 เห็นได้ว่า แม้จะมีการกระทำของบุคคลภายนอก แต่เมื่อเหตุดังกล่าวเกิดภายในตัวยานพาหนะอันมีกฎหมายกำหนดหน้าที่ให้ผู้ต้อง

⁸ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะการจัดการงานนอกสั่ง ละเมิด และลาภมิควรได้*, (กรุงเทพฯ: ศรีสมบัติการพิมพ์, 2535), หน้า 188.

สันนิษฐานมี “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา” เมื่อเกิดความชำรุดขึ้นต้องถือว่าผู้ต้องสันนิษฐานผิดหน้าที่ตามกฎหมาย ไม่อาจกล่าวอ้างเหตุที่ตนมีส่วนแห่งความผิดขึ้นเป็นเหตุสุดวิสัยยกเว้นความรับผิดชอบ มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ จะเห็นได้ว่าแนวทางการปรับใช้กฎหมายดังกล่าว นั้นมุ่งคุ้มครองผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก โดยกำหนดหน้าที่ “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ ต้องตรวจสอบรักษา” อย่างเคร่งครัดตามกฎหมายเทคนิค เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น

สำหรับแนวทางที่ 2 นั้นการพิจารณาอำนาจ “การตรวจตราดูแล” หรือ “หน้าที่ต้อง ตรวจสอบรักษา” เป็นรายกรณีไปในกรณีที่เกิดความชำรุดภายในรถยนต์โดยเกิดจากกระบวนการผลิตของผู้ผลิต เมื่อพิจารณาว่าผู้ผลิตเป็นบุคคลภายนอกก่อความชำรุดภายในรถยนต์ และเป็นความชำรุดในส่วนที่ผู้ใช้ทั่วไปย่อมไม่สามารถทราบได้ และเมื่อเหตุแห่งความเสียหายทั้งหมดมีที่มาจากความชำรุดที่เกิดจากผู้ผลิต จึงถือเป็นเหตุสุดวิสัยซึ่งผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบสามารถยกขึ้นเพื่อให้ ตนหลุดพ้นความรับผิดได้ เห็นได้ว่าแนวทางนี้ก่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิด แต่การปรับใช้กฎหมายตามแนวทางดังกล่าวกลับลดช่องทางการได้รับการชดเชยเยียวยาของ ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอก ทำให้เหลือเพียงการใช้สิทธิฟ้องร้องเอา กับผู้ผลิตรถยนต์ (ผู้ประกอบการ) ตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นอกจากนี้อาจก่อความไม่แน่นอนในการปรับใช้ เพราะเป็นการยากที่จะทราบว่าความ ชำรุดภายในยานพาหนะลักษณะใดบ้างที่ผู้ใช้ทั่วไปสามารถตรวจตราดูแล หรือตรวจสอบรักษาได้ด้วยตนเอง และเมื่อมีการนำมาปรับใช้กับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจะกลายเป็นว่าทุก กรณีที่รถยนต์ประเภทดังกล่าวก่อความเสียหายขณะที่อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ บทบัญญัติ มาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะไม่สามารถปรับใช้ได้

ในประเด็นการกระทำของบุคคลภายนอกจะถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้หรือไม่นี้ สำหรับ กฎหมายฝรั่งเศส ศาลสูงฝรั่งเศสวางแนวคำพิพากษา โดยพิจารณาจากน้ำหนักหรือสัดส่วนของการกระทำของบุคคลภายนอกว่ามีส่วนเกินกว่าหนึ่งในเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องความีสัดส่วนสำคัญมากพอที่จะเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ หากการกระทำนั้นมีสัดส่วนเกินกว่าหนึ่งใน ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบสามารถยกข้อกล่าวอ้างถึงการกระทำของบุคคลภายนอกเป็นเหตุสุดวิสัยขึ้นต่อสู้ให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ แต่หากน้ำหนักหรือสัดส่วนของการกระทำของบุคคลภายนอกนั้นไม่ถึงหนึ่งในเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ต้องสันนิษฐานจะไม่อาจอ้างการกระทำของบุคคลภายนอกว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้ โดยผู้ต้องสันนิษฐานยังต้องชดเชยเยียวยาความเสียหายให้กับผู้เสียหาย แต่ผู้ต้องสันนิษฐานจะมีสิทธิไล่เบี้ยเอากับ

บุคคลภายนอกตามส่วนของความผิดตามหลัก เรื่องลูกหนี้ร่วมสำหรับกรณีความชำรุดที่เกิดภายในทรัพย์สินนั้น แม้จะเป็นผลที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกก็ไม่ถือเป็นเหตุสุดวิสัยดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น

ประเด็นปัญหาเรื่องการกระทำของผู้ผลิตจะถือเป็นการก่อความชำรุดภายในตัวยานพาหนะจนถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่เกิดจากบุคคลภายนอกได้หรือไม่นั้น ปัญหาดังกล่าวมีรากฐานมาจากการนิยาม และขอบเขตการปรับใช้คำว่า “เหตุสุดวิสัย” ของไทยกับกรณีความชำรุดภายในยานพาหนะ เนื่องจากผู้วิจัยไม่เห็นด้วยกับแนวทางที่ 1 เพราะเป็นการอธิบายเหตุสุดวิสัยโดยยึดโยงกับกฎหมายเทคนิค จนอาจมองได้ว่าทุกกรณีที่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบผิดทำผิดกฎหมายเทคนิค ผู้ต้องสันนิษฐานไม่อาจยกเหตุสุดวิสัยให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ และยังอาจก่อให้เกิดปัญหาในการปรับใช้กฎหมายใน กรณีเกิดความชำรุดภายในทรัพย์สินอันตราที่ไม่มีกฎหมายเทคนิคกำหนดหน้าที่ผู้ต้องสันนิษฐานเอาไว้ ผู้วิจัยจึงเห็นว่าไม่เหมาะสมที่จะพิจารณาเช่นนั้น และผู้วิจัยก็ไม่เห็นด้วยกับแนวทางที่ 2 เช่นกัน ด้วยเหตุที่ว่า การปรับใช้ตามแนวทางนี้แม้จะก่อให้เกิดความเน้นความเป็นธรรมเฉพาะรายคดี แต่ก็จะทำให้ขาดความแน่นอนในการปรับใช้กฎหมาย และยังทำให้ผู้เสียหายที่เน้นบุคคลภายนอกที่มักเน้นผู้ที่ไม่ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่ก่อเหตุถูกจำกัดช่องทางในการขอใช้เยียวยาความเสียหาย แม้เหตุดังกล่าวจะไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ต้องสันนิษฐาน แต่ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าผู้ต้องสันนิษฐานเน้นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้งานยานพาหนะ จึงควรมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบในความเสียหายที่ยานพาหนะก่อขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาสืบเนื่องต่อมาว่าผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดจะสามารถใช้สิทธิไล่เบียดกับผู้ผลิตรถยนต์ได้หรือไม่ ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

ประเด็นที่ว่าบุคคลใดควรเป็นผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยี ขับเคลื่อนอัตโนมัติระหว่างฝ่ายผู้ใช้รถยนต์กับฝ่ายบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั้น ในต่างประเทศเป็นที่ถกเถียงกัน อย่างกว้างขวางและเห็นว่าเป็นปัญหาทางนโยบายกฎหมายของภาครัฐ โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มความเห็น ดังต่อไปนี้

กลุ่มความเห็นที่เห็นว่าควรปรับใช้หลักกฎหมายละเมิด เช่น ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินเป็นเครื่องมือกำหนดให้ฝ่ายผู้ใช้เป็นผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นไปก่อนได้ให้เหตุผลว่า ผู้ใช้รถเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากการใช้งานระบบ

ขับเคลื่อนอัตโนมัติ⁹ แม้ความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจถือเป็นความบกพร่องในการออกแบบ โปรแกรมคอมพิวเตอร์อันเป็นเหตุที่ทำให้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย¹⁰ แต่ผู้ผลิตอาจยกเหตุหลุดพ้นความรับผิดที่ว่า “ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ในเวลาของผู้ผลิตนำสินค้าออกจำหน่ายไม่ถึงระดับที่จะทำให้นักพบความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ในสินค้าได้” (state-of-the art defense) เพราะแม้ผู้ใช้รถที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติจะกล่าว อ้างว่ามีเทคโนโลยีที่ดีกว่าเทคโนโลยีที่ใช้ในรถคันที่ก่อความเสียหาย แต่การพิจารณาเหตุหลุดพ้น ดังกล่าวต้องพิจารณาเทคโนโลยีในเวลาของผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) นำรถออกจำหน่าย ผู้ผลิตย่อมกล่าวอ้างได้ว่าระบบ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (algorithm) ที่ควบคุมรถยนต์นั้นใช้เทคโนโลยีล่าสุดขณะผู้ผลิตนำสินค้าออกจำหน่าย ซึ่งจะทำให้ผู้ผลิตหลุดพ้นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้¹¹ และนอกจากนี้ การกำหนดให้ฝ่ายผู้ใช้รถเป็นฝ่ายรับผิดชอบนั้นจะสามารถช่วยส่งเสริมให้มีการการพัฒนาและนำเทคโนโลยี ดังกล่าวมาใช้มากขึ้นในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุ แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ส่งเสริมการ อุตสาหกรรมการผลิต และประหยัดการใช้พลังงาน หากกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์เป็นผู้ต้องรับผิดชอบจะส่งผลให้ต้นทุนที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ (accident costs) ซึ่งผู้ใช้รถเป็นผู้แบกรับอยู่ในปัจจุบันย้ายไปเป็นต้นทุนของผู้ผลิต ซึ่งจะส่งผลให้การพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าวหยุดชะงักลง ดังนั้นเพื่อเป็นการปกป้องแรงจูงใจของผู้ผลิต จึงควรให้ผู้ใช้รถเป็นผู้แบกรับต้นทุนดังกล่าว เพื่อประโยชน์ของสังคม โดยรวมที่จะได้รับจากการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติในระยะยาว¹²

กลุ่มความเห็นที่เห็นว่าควรใช้กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ ปลอดภัยเป็นเครื่องมือให้ผู้ผลิตรถยนต์รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นไปก่อน ได้ให้เหตุผลว่าการที่รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อความเสียหายขณะที่อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงความผิดของผู้ผลิตเพราะเทคโนโลยีที่ควบคุมรถยนต์ขณะเกิดความเสียหายไม่ใช่คนขับจึงแตกต่างจากรถยนต์ทั่วไป และเห็นว่ากฎหมายความรับผิด

⁹ Tom M. Gasser et al., *Legal Consequences of an Increase in Vehicle Automation*, (p.19),

Retrieved April 24, 2019, from [http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2013/723/pdf/](http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2013/723/pdf/Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf)

[Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf](http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2013/723/pdf/Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf).

¹⁰ Gurneyt, J. K., "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles," *University of Illinois Journal of law, Technology & Policy*, 763.

¹¹ *Ibid.* pp. 268-269.

¹² Sophia H. Duffy & Jamie P. Hopkins, "Sit and stay Drive: The Future of Autonomous Car Liability," *16 SMU Sci. & Tech. L. Rev.*, 453 (2013), p.455-457.

ผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น จากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้นสิ่งที่ประกันความมั่นใจว่าผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) จะนำสินค้าที่มีความปลอดภัยออกสู่ตลาด ด้วยมาตรการกำหนดความรับผิดชอบ ความเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องของสินค้าที่ตนนำออกสู่ตลาด การที่กำหนดให้ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบนั้นยังเป็นการบังคับให้ผู้ผลิตต้องทำการปรับปรุงแก้ไขความบกพร่องของโปรแกรม คอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (algorithm) อยู่ตลอดเวลา อีกทั้งผู้ผลิตรถยนต์ย่อมเป็นผู้ที่มีความสามารถในการความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (algorithm) ได้ดีที่สุด จึงเป็นผู้ที่เหมาะสมที่สุดที่จะรับผิดชอบ สำหรับข้อกังวลเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบดังกล่าว จะเป็นการลดแรงจูงใจของผู้ผลิต รถยนต์ในการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติหรือไม่ นั้นฝ่ายนี้เห็นว่าแม้ผู้ผลิตจะต้องแบกรับต้นทุนที่สูงขึ้นซึ่งจะลดแรงจูงใจในการพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าว แต่ผู้ผลิตย่อมสามารถจัดการกระจาย ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นด้วยการกำหนดราคาขาย เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติและรถยนต์ได้ โดยกำหนดราคาขายให้สูงขึ้นเพื่อชดเชยต้นทุนที่ต้องแบกรับความรับผิดชอบในความเสี่ยง¹³

สำหรับประเทศไทยนั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่าปัญหาดังกล่าวไม่ใช่ปัญหาทางนโยบายกฎหมาย ของภาครัฐ ด้วยเหตุที่หากพิจารณาถึงข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ ตามพระราชบัญญัติ ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ที่บัญญัติว่า

“มาตรา 7 ผู้ประกอบการ ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหาก พิสูจน์ได้ว่า

- (1) สินค้านั้นมีได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
- (2) ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย หรือ
- (3) ความเสียหายเกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้าไม่ถูกต้องตามวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควร แล้ว”

ดังจะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยบัญญัติเหตุหลุดพ้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการเพียง 3 เหตุ โดย พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ไม่บัญญัติให้ “ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ในเวลาของผู้ผลิต นำสินค้าออกจำหน่ายไม่ถึงระดับที่จะทำให้ค้นพบความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ในสินค้าได้” (state-of-

¹³ Jeffrey K. Gurney, "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles," *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 271-272.

the art defense) ที่เป็นเช่นนี้เพราะในชั้นพิจารณาร่างกฎหมายฯ คณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตัดข้อยกเว้นความรับผิดชอบผู้ประกอบการไม่สามารถรู้ถึงความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ของสินค้าเนื่องจากสถานะความรู้ทางวิทยาศาสตร์ในขณะนำสินค้าออกจำหน่ายนั้นยังไม่สามารถทำให้ตรวจพบความไม่ปลอดภัยของสินค้าได้ออกโดยให้เหตุผลว่า “สินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของประเทศไทยนั้นเป็นสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ และในแต่ละปีมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวเป็นจำนวนมาก การกำหนดเหตุหลุดพ้นความรับผิดเช่นนี้ไว้อาจเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบการในต่างประเทศส่งสินค้าซึ่งขณะนั้นยังไม่มีเทคโนโลยีที่จะตรวจสอบความไม่ปลอดภัยเคมาจำหน่ายในประเทศ ดังนั้น หากรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติได้ก่อให้เกิดความเสียหายขณะอยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติ และผู้เสียหายใช้ช่องทางฟ้องร้องให้ผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) ย่อมไม่อาจยกข้อยกเว้นความรับผิดเรื่อง “ระดับความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ในเวลาของผู้ผลิตนำสินค้าออกจำหน่ายไม่ถึง ระดับที่จะทำให้ค้นพบความไม่ปลอดภัยที่มีอยู่ในสินค้า” (state-of-the art defense) ขึ้นกล่าวอ้าง ให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีจุดยืนที่ชัดเจนตั้งแต่ชั้นพิจารณา กฎหมายว่าจะให้ผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) รับผิดอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตามกฎหมายไทยผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อน อัตโนมัติมีช่องทางได้รับการชดเชยเยียวยา 2 ช่องทางคือ การใช้สิทธิตามบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยฟ้องร้องดำเนินคดีให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น และการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก สินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยฟ้องร้องดำเนินคดีให้ผู้ผลิต รถยนต์คันดังกล่าวรับผิดชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ปัญหาดังกล่าวจะไม่ใช่ปัญหาทางนโยบายกฎหมายของภาครัฐของไทยเพราะ ผู้เสียหายสามารถใช้สิทธิฟ้องร้องถึง 2 ช่องทาง แต่การที่กฎหมายไทยปัจจุบันกำหนดผู้ต้องรับผิดในความเสียหายเดียวกันถึงสองช่องทางที่แตกต่างกันตามแต่ละช่องทางการใช้สิทธินี้แสดงให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องกันของระบบความรับผิดของกฎหมายไทย นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังเห็นว่ากลุ่มความเห็นที่พยายามปกป้องผู้ผลิต (ผู้ประกอบการ) รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อส่งเสริมแรงจูงใจในการพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าว อันจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวมในระยะยาวนั้น¹⁴ เป็นข้อทักท้วงที่มีเหตุผลควรรับฟัง ด้วย

¹⁴ ราพร สุทันกิตระ, รายงานการวิจัยพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551, (นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช, 2553), หน้า 114-115.

เหตุดังกล่าวข้างต้นจึงแสดงให้เห็นถึงความไม่แน่นอน ความไม่สอดคล้อง และความไม่เพียงพอของระบบกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันของประเทศไทยในกรณีความรับผิดชอบในความเสี่ยงที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์

จากปัญหาดังกล่าว รัฐควรเข้ามาแทรกแซงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภค โดยรัฐควรกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ที่จะนำออกมาใช้ได้



บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

ในการควบคุมกำกับการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลมีบุคคลที่เกี่ยวข้องหลายประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ ผู้ซื้อรถยนต์และบุคคลที่สามที่เข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้โดยสารรถยนต์ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ เป็นต้นซึ่งจะเห็นได้ว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการควบคุมกำกับการหลายฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดมาตรา 437 และซื้อขาย และพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 จากการศึกษาจึงสามารถสรุปปัญหากฎหมายได้ดังต่อไปนี้

1.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ยังมีได้กำหนดมาตรฐานที่มีความเหมาะสมกับรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ กล่าวคือมิได้กำหนดส่วนประกอบสำคัญของรถยนต์ขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติ ได้แก่

- 1) อุปกรณ์รับสัญญาณ GPS (Global Positioning System)
- 2) อุปกรณ์ไลดาร์ (lidar ย่อจาก light detection and ranging) หรือการตรวจจับแสงและวัดระยะห่าง ซึ่งเป็นการทำงานแบบเดียวกับเรดาร์
- 3) กล้องวิดีโอ เพื่อตรวจจับแสดงของสัญญาณไฟจราจร หรือทำการอ่านป้ายเครื่องหมายจราจร ติดตามตำแหน่งของรถยนต์คันอื่น ระวังคนข้ามถนน และสิ่งกีดขวางต่างๆ
- 4) อุปกรณ์เรดาร์หน้ารถยนต์ เพื่อตรวจจับรถยนต์ที่อยู่ด้านหน้าในระยะใกล้
- 5) อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางของรถยนต์
- 6) อุปกรณ์ตรวจจับวัตถุด้วยคลื่นเสียง ทำหน้าที่ในการตรวจวัดระยะห่างของตำแหน่งของวัตถุ
- 7) โปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ร่วมกับคอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางที่ถูกติดตั้งในรถยนต์
- 8) อุปกรณ์บันทึกข้อมูล (Data recorder) เกี่ยวกับการขับเคลื่อนของรถยนต์ส่วนบุคคลโดยอัตโนมัติหรือที่เรียกว่ากล่องดำ

1.2 บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคหนึ่ง

มีแนวทางการปรับใช้อยู่ 2 แนวทาง ดังต่อไปนี้

1.2.1 การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยยังคงให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก

การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยยังคงให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดทั้งในฐานะผู้ควบคุมดูแล หรือ ผู้ครอบครองยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกเพราะเห็นถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะช่วยให้บุคคลภายนอกได้รับการชดเชยเยียวยาจากผู้ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะที่ก่อความเสียหายและ เป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับยานพาหนะมากที่สุด อีกทั้งเห็นถึงประโยชน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่จะมีช่องทางในการได้รับการชดเชยเยียวยาที่เพิ่มขึ้น โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 แนวทางคือ การปรับใช้นิยามฐานผู้ ควบคุมดูแลยานพาหนะตามแนวความหมายปัจจุบันที่หมายความถึง ผู้ที่ควบคุมทิศทางและกำลังเครื่องยนต์ของยานพาหนะ ดังนั้นกรณีที่มีความเสียหายเกิดในขณะรถยนต์อยู่ในโหมดขับเคลื่อนอัตโนมัติกรณีดังกล่าวนี้ถือว่าไม่มีผู้ควบคุมดูแลรถยนต์ สำหรับแนวทางที่สองนั้นคือ การขยายความหมายของฐานผู้ควบคุมดูแลให้หมายความรวมถึงผู้ที่มีอำนาจกำกับดูแลยานพาหนะด้วย อันเป็นผลมาจากความซับซ้อนของระบบรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 4 และระดับที่ 5 ตลอดจนถึงความซับซ้อนของระบบรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ นอกจากนี้หากพิจารณาในด้านความเป็นธรรมของผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดแล้ว จะพบว่าบทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ให้สิทธิไล่เบี่ย และไม่ปรากฏความเห็นทางกฎหมายที่เห็นว่าผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดมีสิทธิไล่เบี่ย ทำให้ผู้ต้อง สันนิษฐานความรับผิดไม่อาจไล่เบี่ยเอาผิดกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้ ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับ ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีดังกล่าว

1.2.2 การไม่ปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยให้กรณีที่มีความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์ถือเป็น เหตุสุดวิสัย

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากความบกพร่องของ โปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในรถ โดยให้ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย การปรับใช้กฎหมายตามแนวทางนี้เป็นการผ่อนคลายหลักกฎหมายเรื่องเหตุสุดวิสัยที่ในกรณีที่เหตุนี้เกิดภายในตัวยานพาหนะลง เพราะคำนึงถึงความสามารถในการตรวจตราดูแลของผู้ใช้รถ แต่การผ่อนคลายหลักการดังกล่าวอาจก่อความไม่แน่นอนให้กับหลักกฎหมายเหตุสุดวิสัย เพราะเป็นการยากที่จะกำหนดขอบเขตได้ว่าอุปกรณ์ใดใน

ยานพาหนะที่อยู่ในความสามารถที่ผู้ใช้รถจะสามารถตรวจตราดูแลได้ นอกจากนี้การปรับใช้กฎหมายตามแนวทางนี้จะเป็นการลดช่องทางของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายลง

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าความคลุมเครือในนิยาม ขอบเขตของผู้ต้องสันนิษฐาน ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบ ทำให้การปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีความยุ่งยากและความซับซ้อน ตลอดจนถึงความไม่เป็นธรรมที่ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบเป็นผู้ต้องชดใช้เยียวยาเพียงลำพัง แสดงให้เห็นว่า บทบัญญัติมาตรา 437 วรรคหนึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่สามารถให้การคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับ ความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ได้อย่างเพียงพอ

1.3 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551

ดังจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 ไม่เพียงพอต่อการคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ ด้วยเหตุที่มีความคลุมเครือในบทนิยามคำว่า “สินค้า” ทำให้เกิด ความเห็นที่แตกต่างกันระหว่างหมุ่ นักกฎหมายว่ามีความหมายรวมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติด้วยหรือไม่ นอกจากนี้บทบัญญัติ มาตรา 6 ของ พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังกำหนดภาระการพิสูจน์ของบุคคลภายนอกว่าต้องพิสูจน์ถึง “การใช้ หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นว่าเป็นไปตามปกติธรรมดา”

2. ข้อเสนอแนะ

ในการควบคุมกำกับการประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล ผู้วิจัยขอเสนอแนะดังต่อไปนี้

2.1 การกำหนดมาตรฐานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล โดยควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ดังนี้

1) กำหนดความหมายของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล โดยการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 ให้มีความหมายของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล หมายถึง รถยนต์ที่ติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับที่ 3 และ 4 ตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรยานยนต์ (Society of Automotive Engineering-SAE)

2) กำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์สำคัญของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคล ได้แก่ อุปกรณ์รับสัญญาณ GPS (Global Positioning System) อุปกรณ์ไลดาร์ (lidar - light detection and ranging) กล้องวิดีโอ อุปกรณ์เรดาร์หน้ารถยนต์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ประมวลผลส่วนกลางของรถยนต์ อุปกรณ์ตรวจจับวัตถุด้วยคลื่นเสียง โปรแกรมขับเคลื่อนอัตโนมัติ และอุปกรณ์บันทึกข้อมูล (Data recorder) โดยอาจตราขึ้นเป็นกฎกระทรวง

2.2 ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเพิ่มวรรคสาม มีข้อความดังต่อไปนี้

“ในกรณีที่กล่าวมาในสองวรรคข้างต้นนั้น ถ้ายังมีผู้อื่นอีกที่ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วยไซ้ ท่านว่าผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุม จะใช้สิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้อื่นก็ได้”

กรณีที่ผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกใช้สิทธิตามมาตรานี้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น การเพิ่มบทบัญญัติดังกล่าวจะทำให้ผู้ต้องสันนิษฐานความรับผิดชอบสามารถใช้สิทธิไล่เบียดกับบุคคลอื่นที่ต้องรับผิดชอบในการก่อความเสียหาย เช่น ผู้ผลิตรถยนต์ เป็นต้น

2.3 ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 4 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่ เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ในนิยามความหมายคำว่า “สินค้า” โดยลบข้อความ ดังต่อไปนี้

“และให้หมายความรวมถึง...”

และเพิ่มข้อความต่อไปนี้

“ให้หมายความรวมถึง.... และโปรแกรมคอมพิวเตอร์มาตรฐาน”

เพื่อให้คำนิยามดังกล่าวมีความหมายชัดเจน โดยรวมถึงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ มาตรฐานหรือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป คำนิยามที่ได้รับการแก้ไขใหม่จะทำให้การปรับใช้ กฎหมายกับกรณีที่ ความเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องของโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ขับเคลื่อน อัตโนมัติที่ถูกจำหน่ายแยกจากตัวรถยนต์ มีความชัดเจนแน่นอนต่อสถานะของโปรแกรมคอมพิวเตอร์

2.4 ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่ เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 โดยเพิ่มวรรคสองที่มีข้อความดังต่อไปนี้

“สำหรับผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่ต้องพิสูจน์ถึง การใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นว่า เป็นไปตามปกติธรรมดา”

เพื่อให้ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกสอดคล้องกับสภาพความรู้เห็นของ ผู้เสียหายตามความเป็นจริง

2.5 ควรนิยามความหมายคำว่า “ผู้ควบคุม” รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติให้ หมายความว่า บุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่นั่งคนขับหรือ ในกรณีที่ไม่มีบุคคลที่นั่งอยู่ในตำแหน่งที่นั่ง คนขับให้หมายถึงเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ทำงานอยู่ โดยกำหนดขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย เฉพาะกรณีและผู้ควบคุมคือ เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ เท่านั้น

2.6 ควรนิยามความหมายคำว่า “ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้มีสิทธิครอบครอง และ หมายความว่ารวมถึงผู้ครอบครองลักษณะยึดถือที่มีฐานทางกฎหมายรับรอง เพื่อให้เกิดความชัดเจนของคำว่า “ผู้ครอบครอง” กับ “ผู้ควบคุม” กรณีความรับผิดชอบบุคคลภายนอกได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ

เนื่องจากผู้ควบคุมอาจเป็นเพียงผู้รับจ้างหรือไม่มีผู้ควบคุมในกรณีที่เป็นรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ แต่ในกรณีที่เป็นผู้ครอบครองอาจเป็นเจ้าของรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติซึ่งไม่มีความสามารถในการควบคุมรถยนต์ดังกล่าวได้



บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- ใกล้ถึงเวลาที่เราต้องเลิกขับรถ ?. (2557). นิตยสารฟอร์มูลา, 12(1), 1-3.
- จรรย์ ภักดีชนากุล. (2531). หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 981/2531.
- จักรินทร์ โกเมศ. ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายทางจิตใจตามกฎหมายลักษณะละเมิด. *วารสารกระบวนการยุติธรรม*, 5(มกราคม-มีนาคม 2555), 80.
- จันทิมา ก้อนจันทร์เทศ. (2554). ความเสียหายอันเกิดจากโรงเรือน. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิตติ ดิงภักดิ์ และชล ชีรกุล. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง 452.
- จี๊ด เศรษฐบุตร. (2556). หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์.
- จี๊ด เศรษฐบุตร. (2545). หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด.
- เฉลิมศักดิ์ ภัทรสมันต์. (2553). ปัญหาการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในคดีผู้บริโภค ศึกษาเฉพาะกรณีค่าเสียหายเชิงลงโทษ. การอบรมหลักสูตร “ผู้บริหารหระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.)” รุ่นที่ 14 วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม.
- ฐนิตา ศิริทรัพย์. รถยนต์ไร้คนขับอันตรายแห่งอนาคตที่เป็นจริง. *วารสารส่งเสริมการลงทุน*, 27 (4 เมษายน 2559).
- ทำความเข้าใจ 5 ระดับ ของรถยนต์ “ไร้คนขับ”. สืบค้น 18 กันยายน 2561, จาก <https://chobrod.com/tips-car-care>.
- ทำความเข้าใจ Self-Driving Car ฉบับเบื้องต้น. สืบค้น 20 กันยายน 2561, จาก <https://www.techtalkthai.com/intro-to-self-driving-car/>.
- นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ. เอกสารประกอบการสอนชุดที่ 1 ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย (Product Liability): ปัญหาและข้อจำกัด. เอกสารประกอบการสอนวิชาปัญหากฎหมายธุรกิจ.
- นัยนา เกิดวิชัย. (2539). คำอธิบายเรียงมาตรา พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร.
- ประจักษ์ พุทธิสมบัติ. (2535). ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะการจัดการงานนอกสั่งละเมิด และลามิควรรได้. กรุงเทพฯ: ศรีสมบัติการพิมพ์.

- ประณีต ภูมิถาวร. ภาพรวมโดยทั่วไปของความรับผิดชอบเพื่อละเมิดของประเทศ ฝรั่งเศส. เอกสารประกอบคำบรรยายวิชากฎหมายแพ่งเปรียบเทียบ (ภาคบัณฑิตศึกษา).
- พงษ์เดช วานิชกิตติกูล. (2552). คำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551. กรุงเทพฯ: บริษัท รุ่งศิลป์การพิมพ์ (1997) จำกัด.
- พจน์ ปุษปาคม. (2523). คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- พรเพชร วิชิตชลชัย และจรูญ ภัคดีธนากุล. (2548). กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์. เอกสารประกอบคำบรรยาย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เพ็ง เพ็งนิตติ. (2558). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่. พิมพ์ครั้งที่ 9.
- ไพจิตร ปุญญพันธ์. (2517). คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่องประมวลกฎหมายอาญาลักทรัพย์โดยใช้อุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย. กรุงเทพฯ: แสงทองการพิมพ์.
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (ธันวาคม 2527). ความรับผิดเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. วารสารนิติศาสตร์, 4(14), 78-91.
- มานิตย์ จุมปา. (2554). คำอธิบายกฎหมายความรับผิดความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มานิตย์ วงศ์เสรี และคณะผู้วิจัย. (2544). รายงานการศึกษาวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า. กองวิเคราะห์โครงการและประเมินผล สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- ราพร สุทันกิตระ. (2553). รายงานการวิจัยพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- วรวิสุทธิ์ ภิญญโยยาง. รถยนต์ไร้คนขับอนาคตที่น่าจับตามอง. สืบค้น 21 พฤศจิกายน 2560, จาก <https://www.gmlive.com/self-driving-car>.
- วิชา มั่นสกุล. (2516). ความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของตนเอง. วิทยานิพนธ์ มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิชญ์ เครื่องงาม. (2549). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ.

- วูล์ฟกัง ไฟร์ฮอร์ ฟอน มาร์แชลล์. (มีนาคม 2531). ความรับผิดชอบเพื่อผลิตภัณฑ์: ข้อคิดบางประการในแง่กฎหมายเปรียบเทียบ. ถอดความและเรียบเรียงโดย กิตติศักดิ์ ประกติ. *วารสารนิติศาสตร์ธรรมศาสตร์*, 18(1), 164.
- ศักดิ์ สนองชาติ. (2549). *คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและการรับผิดทางละเมิด*. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.
- ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. *จี้อ์รัฐออกกฎคุ้มครองไร้คนขับ*. สืบค้น 29 ตุลาคม 2560, จาก http://data.thaiauto.or.th/iu3/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=45:2010-11-11-10-51-44&id=6636:2016-03-14-02-57-05.
- สายสุดา หิงสานนท์. (2525). *ความรับผิดชอบเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2522). *พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- โสภณ รัตนกร. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้*. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.
- Mathias Reimann. (2003). *Product Liability in A Global Concept: the Hollow Victory of the European Model*. *European Review of Private Law*
- อังคณาดี ปิ่นแก้ว. (2554). *ทฤษฎีการให้ค่าเสียหายทางจิตใจในกฎหมายละเมิดฝรั่งเศส*. กรุงเทพฯ: ส เจริญการพิมพ์.
- เอมอมรา กฤษณะโลม. (2557). *กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ศึกษากรณีความรับผิดของผู้จัดหาเล็คมมนุษย์*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Alex Davies. (2015, November 13). *Ford's Testing Self-Driving Cars In a Tiny Fake Town*. Retrieved from <http://www.wired.com>.
- Anderson. J. M. et al.,. *Autonomous Vehicle Technology a Guide for Policymakers*.
- Barry Nicholas. (1962). *An Introduction to Roman law*. Oxford: Clarendon Press.
- Blackmiracle. *Tesla Model S เปิดโหมด Autopilot เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเป็นครั้งแรก คนขับเสียชีวิตทันที*. Retrieved October 29, 2017, from <https://www.blognone.com/node/82888>.
- Chung Hui Wang, D.C.L., (1907). *The German Civil Code*. London: Steven and Sons Limited.
- Congress. *H.R. 3388*. Retrieved October 29, 2017, from <https://www.congress.gov/115/bills/hr3388/BILLS-115hr3388rfs.xml>.

- Daniel A. Crane , Kyle D. Logue & Bryce c. Pilz. (April, 2016). *A Survey of Legal Issues Arising from the Deployment of Autonomous and Connected Vehicles*. The University of Michigan Law School Ann Arbor.
- Edward J. Kionka. (1999). *Torts in a Nutshell*. 3rd ed. ST. Paul. Minn.: West Group.
- Ernst von Caemmerer. (1969). *Some Current Problems in the Civilian Law of Sale of Movables: Products Liability*. In *Aspects of Comparative Commercial Law: Sales, Consumer Credit and Secured Transactions*. ed. Ziegel and Foster. Canada: Oceana Publications Inc.
- Everything about Self Driving Cars Explained for Non-Engineers*. Retrieved September 18, 2018, from <https://medium.com/swlh/everything-about-self-driving-cars-explained-for-non-engineers-f73997dcb60c>.
- Fred Lambert. *Understanding Tesla's self-driving features: The Autopilot*. Retrieved February 17, 2016, from <http://electrek.co/2015/06/16/understanding-teslas-self-driving-features-the-autopilot/>.
- Google Self-Driving Car Project Monthly Report February 2016*. Retrieved February 14, 2016, from <https://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/th/selfdrivingcar/files/reports/report-0216.pdf>.
- Gurneyt, J. K. "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles." *University of Illinois Journal of law. Technology & Policy*, 763.
- Huma Shah and Kevin Warwick. *Guidelines on Regulating Robotics* (p.38). Retrieved November 7, 2018, from http://www.robolaw.eu/RoboLaw_files/documents/robolaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf.
- Infocomm Media development authority. *Driverless cars picking up speed in Singapore*. Retrieved November 21, 2017, from <http://www.imda.gov.sg/infocomm-and-media-news/whats-trending/2017/2/driverless-cars-picking-up-speed-in-singapore>.
- Jack Purcher. *Google Files Patent for Second-Gen Autonomous Vehicle without a Steering Wheel. Brake Pedal & More*. Retrieved December 9, 2018, from <http://www.patentlymobile.com/2015/11/google-files-patent-for-second-gen-autonomous-vehicle-without-asteering-wheel-brake-pedal-more.html>.

- Jeffrey K. Gurney. "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles." *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 271-272.
- Mark Bergen and Eric Newcomer. *Uber to Suspend Autonomous Tests After Arizona Accident*. Retrieved October 29, 2017, from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-25/uber-autonomous-vehicle-gets-in-accident-in-tempe-arizona>.
- Markesinis, Basil. (1990). *A Comparative Introduction to the German Law of Torts*. 2nd ed. Oxford: University Press.
- Nevada Legislative Counsel Bureau. *Research Brief On Autonomous Vehicles*. Retrieved December 9, 2018, from <https://www.leg.state.nv.us/Division/Research/Publications/ResearchBriefs/AutonomousVehicles.pdf>.
- Norbert Florn & Hein Kotz and Flans G.Leser. (1982). *German Private and Commercial Law : An Introduction*. Oxford: the Clarendon Press.
- Sophia H. Duffy & Jamie P. Hopkins. (2013). Sit and stay Drive: The Future of Autonomous Car Liability. *16 SMU Sci. & Tech. L. Rev.* 453, 455-457.
- Steve Flan lev. *Tesla Model on Autopilot crashes into stalled van on highway*. Retrieved May 30, 2016, from <http://www.teslarati.com/tesla-model-s-autopilot-crashes-stalled-van-highway/>.
- Tan Wee Kwang. *Singapore gears up for autonomous vehicle technology*. Retrieved November 21, 2017, from <https://www.enterpriseinnovation.net/article/singapore-gears-autonomous-vehicle-technology-1826417780>.
- The Council of State Governments. (2016). *Voluntary Guidance for Automated Driving Systems*. Voluntary Guidance.
- The Department for Transport. *Automated and Electric Vehicles Bill*. Retrieved October 29, 2017, from https://publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/2017-2019/0112/cbill_2017-20190112_en_1.htm.
- The Law Commission and Scottish Law Commission. (1975). *Liability for Defective Products*. London: Her Majesty's Stationery Office.

Tom M. Gasser et al.. *Legal Consequences of an Increase in Vehicle Automation*. (p.19).

Retrieved April 24, 2019, from http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2013/723/pdf/Legal_consequences_of_an_increase_in_vehicle_automation.pdf.

U.S. Department of Transportation. (September 2017). *Automated Driving System 2.0: A Vision For Safety*.

Utz p. Toepke. (1989). “1992” and the Harmonization of Products Liability Law in the EEC-Germany. *Practising Law Institute/Litigation and Administrative Practice Course Handbook Series Litigation*, 371, 125.

VoiceTv21. *สิงคโปร์ให้ทดสอบรถยนต์ไร้คนขับบนถนนสาธารณะได้แล้ว*. สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2560 จาก <https://shows.voicetv.co.th/worldtrend/460137.html>.



ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นายพนพล ปุยเกิดทรัพย์
วัน เดือน ปีเกิด	19 สิงหาคม 2523
สถานที่เกิด	อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
ประวัติการศึกษา	ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับ 1) ปี พ.ศ. 2551 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ปี พ.ศ. 2552
สถานที่ทำงาน	กรมทรัพยากรน้ำ ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร
ตำแหน่ง	นิติกรชำนาญการ

