

การบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง  
: ศึกษากรณีการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง



ร้อยตำรวจเอก หญิง ยูพดี โฉน้อย

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์

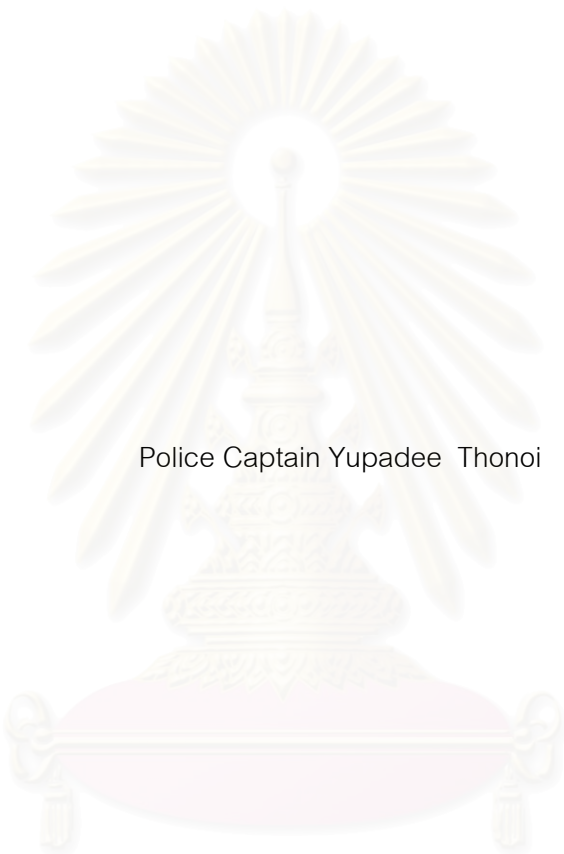
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-17-7165-7

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LAW ENFORCEMENT MEASURES OF PROTECTION AND SUPPRESSION IN  
RESPECT OF OIL CRIMINAL OFFENCES : STUDY IN CASE OF DISPOSING  
OF THE OIL FOR FISHERMAN IN CONSECUTIVE TERRITORY



Police Captain Yupadee Thanoi

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2005


ISBN 974-17-7165-7

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง : ศึกษากรณีการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง
โดย	ร้อยตำรวจเอก หญิง ยุพดี โถน้อย
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	พลตำรวจตรี สุรพล ทวนทอง


คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

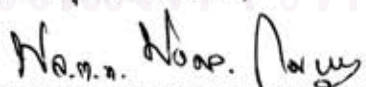
  
..... คณบดีคณะนิติศาสตร์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตพันธ์ เชื้อบุญชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

  
..... ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อมราวดี อังค์สุวรรณ)

  
..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(รองศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส)

  
..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม  
(พลตำรวจตรี สุรพล ทวนทอง)

  
..... กรรมการ  
(พลตำรวจโท มงคล กมลบุตร)

บุพดี โฉน้อย , ร.ด.อ.หญิง : การบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง : ศึกษากรณีการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (LAW ENFORCEMENT MEASURES OF PROTECTION AND SUPPRESSION IN RESPECT OF OIL CRIMINAL OFFENCES : STUDY IN CASE OF DISPOSING OF THE OIL FOR FISHERMAN IN CONSECUTIVE TERRITORY) อ. ที่ปรึกษา : รศ.วีระพงษ์ บุญโญภาส อ.ที่ปรึกษาร่วม : พล.ต.ต.สุรพล ทวนทอง , 147 หน้า. ISBN 974-17-7165-7

วิทยานิพนธ์นี้ ได้ศึกษาถึงการบังคับใช้กฎหมายการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง กรณีการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับชาวประมง ซึ่งเป็นมาตรการสำคัญที่รัฐบาลนำมาใช้ป้องกัน และปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทย และอันดามัน โดยถือว่าเป็นปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีประเภทหนึ่ง

ในอดีต รัฐบาลแก้ไขปัญหาชาวประมงลักลอบนำน้ำมันเถื่อนเข้าทางทะเล โดยจัดให้มีโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว 1) โดยยกเว้นภาษีทุกประเภท สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายและอนุญาตให้จำหน่ายแก่เรือประมงไทยในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยเท่านั้น

จากสภาพภูมิประเทศในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ช่วงบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี โดยเฉพาะเกาะโลซิน ประเทศไทยประกาศเขตต่อเนื่องโดยยึดถือตามแนวเส้นฐานตรงออกไปอีก 12 ไมล์ทะเล ทำให้พื้นที่การจำหน่ายน้ำมันเขียว 1 ดังกล่าวอยู่ห่างจากฝั่งถึง 70-80 ไมล์ทะเล ผู้ประกอบการเรือ Tanker จำหน่ายน้ำมันบริเวณนี้ได้น้อย เรือประมงขนาดเล็กไม่สามารถออกไปเติมน้ำมันได้ ส่วนเรือประมงขนาดกลางก็ประสบปัญหาต้นทุนสูงขึ้น หากจะต้องเดินทางไปเติมน้ำมัน เมื่อพิจารณาถึงกฎระเบียบ คำสั่ง ประกาศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว 1) ที่นำเอากฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายแม่บทในการกำหนดกฎระเบียบ คำสั่ง ประกาศเพื่อยกเว้นภาษีทุกประเภท และยกเว้นคุณสมบัติมาตรฐานบางตัวของน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อลดต้นทุนการประกอบการ อีกทั้งสภาพภูมิประเทศของพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ก็ใกล้เคียงประเทศมาเลเซีย ชาวประมงไม่สามารถซื้อน้ำมันตามโครงการที่รัฐจัดให้ในพื้นที่ดังกล่าวได้ จึงหันไปลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนแทน และลักลอบนำน้ำมันเขียวออกจากพื้นที่เขตต่อเนื่องมาจำหน่ายในบริเวณนี้ ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว 1) ในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ไม่สัมฤทธิ์ผล

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงมุ่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยกำหนดให้มีมาตรการบังคับใช้กฎหมายการจำหน่ายน้ำมันสำหรับชาวประมงในบริเวณพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง (โครงการน้ำมันเขียว 2) ที่ไม่เกิดการลักลอบในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2 และแสวงหามาตรการทางกฎหมายอื่น ๆ ที่เหมาะสม ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนทางทะเล และลักลอบนำน้ำมันเขียวมาขายในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ ก็เพื่อลดปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีทำให้รัฐจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น ช่วยเหลือธุรกิจภาคประมง ทำให้เงินตราไม่รั่วไหลออกนอกประเทศ อีกทั้งเป็นการป้องกันและปราบปรามการเอาเปรียบทางการค้าของผู้กระทำความผิด

สาขาวิชา นิติศาสตร์  
ปีการศึกษา 2548

ลายมือชื่อนิติศ..... ร.ด.อ. หญิง

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

# # 4686295734 : MAJOR LAW

KEY WORD: LAW ENFORCEMENT / DISPOSING OF THE OIL FOR FISHERMAN/ TAX/  
CONSECUTIVE TERRITORY.

YUPADEE THONOI, POL.CAPT : LAW ENFORCEMENT MEASURES OF  
PROTECTION AND SUPPRESSION IN RESPECT OF OIL CRIMINAL OFFENCES  
: STUDY IN CASE OF DISPOSING OF THE OIL FOR FISHERMAN IN  
CONSECUTIVE TERRITORY.

THESIS ADVISOR: ASSOC.PROF.VELAPONG BOONYOPART,  
THESIS COADVISOR : POL.MAJ.GEN.SURAPOL TUANTHONG,  
147 pp. ISBN 974-17-7165-7

This thesis has been studied on law enforcement of fuel oil crime in case of distribution of oil to fishermen in contiguous zone. Such regulation is a significant measure that government has been used to prevent and suppress the oil smuggle on the Gulf of Thai and in Andaman Sea. The oil smuggle has been considered as one of economic crime in tax avoidance.

Previously, the government solved the oil smuggle issue by establish The Oil Distribution for Fishermen in Contiguous Zone Project (The Green Oil Project 1); it exempt fuel oil taxes and permit fuel distribution to Thai fisher boat merely in contiguous zone of The Kingdom of Thailand.

From the geography of the the southern sea around Suratani, Nakomsritamarach, Songkla and Patani especially the Losin Island, due to Thai proclaim the 12 nautica miles contiguous zone from base line, the green oil project area 1 is 70-80 nautica miles away from cost line. On that ground, Tanker distributors cannot sell much oil, small fisher boats cannot go out the zone to fill up the gas, and it is not worth for middle fisher boats to go out for just buying oil.

When deliberate on regulations of relevant authorities of the green oil project 1 that use custom laws as a model to exempt all of oil taxes and exclude some of standard qualities of fuel oil to reduce cost of business; moreover, on account of southern territory of Thailand is close to Malaysia, fishermen cannot buy oil in the area which was set up by government, instead, they smuggle the oil from outside and from the green oil project out to sell in the cost sea. Therefore, the enforcing of the green oil project has not succeeded.

Hence, this thesis purpose to solve the problem as fore mentioned by determine the measure of law enforcement involving with oil distribution for fishermen on the southern part of Thailand (The Green Oil Project 2) and eliminate conflicts of law enforcement between the green oil project 1 and green oil project 2. Besides, this thesis seeks other appropriate law measures for prevent and suppress the illegal distribution of green oil in the area as mentioned, including exclude oil in the green oil project 2 out of system in order to reduce diminish economic crime in tax avoidance, support fishermen business, prevent currency leakage also prevent and suppress the commercial exploitation of wrongdoer.

Field of study LAWS

Academic year 2005

Student's signature..... Pol. Capt. Yupadee Thonoi  
Advisor's signature..... V. Boonyopart  
Co-advisor's signature..... Pol. Maj. Gen. Surapol Tuantong

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยรับความเมตตา กรุณา และให้ความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส อาจารย์ที่ปรึกษา และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงแด่พลตำรวจตรี สุรพล ทวนทอง อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ให้ความรู้ถ่ายทอดประสบการณ์ และคำแนะนำในการปฏิบัติหน้าที่ ทำให้ผู้เขียนได้เล็งเห็นถึงปัญหาของการปฏิบัติ การบังคับใช้กฎหมาย จนนำไปสู่ความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อมราวดี อังค์สุวรรณ และ พลตำรวจโทมงคล กมลบุตร ที่ร่วมเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และให้ความช่วยเหลือข้อมูลเอกสารทางวิชาการ คำแนะนำ และ ข้อคิดเห็น อีกทั้ง บรรดาคณาจารย์ท่านต่าง ๆ และ เพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ซึ่งมีได้เอ่ยนามที่กรุณาถ่ายทอดความรู้ และให้ความช่วยเหลือในการทำวิทยานิพนธ์ จนผู้เขียนสำเร็จการศึกษา

สุดท้ายนี้ เบื้องหลังของความสำเร็จจะขอกกล่าวถึง บิดา มารดา พี่น้อง ผู้บังคับบัญชา ผู้ใต้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน และ เพื่อนร่วมการศึกษา ที่มอบความรัก ความห่วงใย ให้กำลังใจ สนับสนุน และ ช่วยเหลือผู้เขียน ทำให้เกิดความพยายามมุ่งมั่น จนประสบผลสำเร็จ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีประโยชน์ต่อการศึกษา ผู้เขียนขอมอบคุณความดีนี้ ให้แก่ผู้มีพระคุณข้างต้นทุกท่าน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 สมมุติฐาน.....	5
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	6
1.5 วิธีการวิจัยที่จะใช้ในการทำวิทยานิพนธ์.....	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำวิทยานิพนธ์.....	6
บทที่ 2 อาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงและ ความเป็นมาของโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง.....	8
2.1 อาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง.....	8
2.1.1 ความหมายและลักษณะอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ.....	8
2.1.2 ลักษณะของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทการกระทำความผิดเกี่ยวกับ น้ำมันเชื้อเพลิง.....	10
2.1.2.1 สถานการณ์การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง กรณีของประเทศไทย.....	14
2.1.2.2 สถานการณ์การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง กรณีของต่างประเทศ.....	27
2.2 ความเป็นมาของโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง..	32
บทที่ 3 การบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมัน เชื้อเพลิงโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง.....	48
3.1 กฎหมายภาษีกับโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง..	48
3.1.1 ภาษีสรรพสามิต.....	50
3.1.2 ภาษีศุลกากร.....	63

3.1.3 ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....	72
3.1.4 กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง.....	77
3.2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ 2543.....	78
3.3 มาตรการบังคับใช้กฎหมายการเติมสาร Marker.....	81
บทที่ 4 วิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับ น้ำมันเชื้อเพลิง โครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง.....	82
4.1 การบังคับใช้กฎหมาย ภาษีสรรพสามิต, ภาษีศุลกากร, ภาษีมูลค่าเพิ่ม, เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และ พ.ร.บ. การค้าน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณพื้นที่ทะเล ภาคใต้ตอนล่าง (โครงการน้ำมันเขียว 2).....	84
4.2 การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายพิเศษทุกฉบับ.....	94
4.3 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานตำรวจน้ำในเขตต่อเนื่องเพื่อปฏิบัติ หน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง.....	98
4.4 มาตรการตัดช่องโอกาสในการกระทำความผิดโดยห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง.....	99
4.5 การกำหนดให้การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นความผิดมูลฐานเกี่ยว กับทรัพยากรธรรมชาติ ตาม พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542.....	100
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	104
5.1 บทสรุป.....	104
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	107
รายการอ้างอิง.....	111
ภาคผนวก.....	115
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	139



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยสำคัญต่อภาคการผลิต ภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร การคมนาคม และทุกภาคธุรกิจ รวมทั้งกิจการประมง ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละปีจะมีจำนวนมาก อาชีพประมงเป็นอาชีพหนึ่งที่มีความต้องการใช้น้ำมันดีเซลเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจคำนวณเป็นต้นทุนได้ถึงร้อยละ 70 ของต้นทุนทั้งหมด เรือประมงที่ประกอบกิจการมีอยู่ด้วยกัน 3 ประเภท คือ เรือประมงขนาดใหญ่ มีความยาวประมาณ 25 เมตรขึ้นไป จะทำการประมงในเขตทะเลหลวงหรือต่างประเทศ เรือประมงขนาดกลางมีความยาวประมาณ 18-24 เมตร ซึ่งทำการประมงไม่ห่างจากฝั่งมากเพราะมีข้อจำกัดด้านความจุของถังน้ำมันใช้การ และเรือประมงขนาดเล็กมีความยาวไม่เกิน 18 เมตร มักจะทำประมงใกล้ฝั่งภายในเขต 12 ไมล์ทะเล หรือภายในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย การเติมน้ำมันสามารถเติมน้ำมันที่ปั้มน้ำมันชายฝั่งได้เมื่อทำการประมงเสร็จก็จะกลับเข้าฝั่ง ส่วนเรือประมงขนาดกลาง และขนาดใหญ่นั้นการออกทำประมงในแต่ละครั้งจะต้องใช้เวลาเป็นเดือนขึ้นไป นาน ๆ ครั้งจะเดินทางกลับเข้าชายฝั่งทะเล เพื่อนำเรือมาขึ้นคาน และตรวจสอบสภาพเรือ หากไม่มีระบบการเติมน้ำมันกลางทะเลก็จะทำให้ต้นทุนการประมงสูงขึ้นจากเดิมมาก เพราะระยะทางจากพื้นที่ทำประมงมาถึงฝั่งระยะทางไม่น้อยกว่า 100 ไมล์ทะเล เรือประมงต้องสูญเสียน้ำมันระหว่างเดินทางไปมาก และเหลือน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับทำการประมงได้น้อยลง ในที่สุดกลุ่มเรือประมงในแต่ละกลุ่ม จึงคิดลดต้นทุนโดยการคิดแปลงเรือประมงลำใดลำหนึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน เพื่อซื้อน้ำมันจากประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ที่ลอยลำขายน้ำมันนอกทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล ทั้งด้านอ่าวไทย และอันดามันในราคาที่ต่ำกว่าราคาน้ำมันในประเทศ โดยในระยะแรกจะนำมาขายให้แก่เรือประมง ที่อยู่ในกลุ่มเรือประมงเดียวกันก่อน หากมีน้ำมันเหลือก็อาจขายให้กับเรือประมงนอกกลุ่ม หรือไปขนถ่ายต่อให้กับเรือประมงอื่น ๆ เมื่อลักษณะการค้าน้ำมันกลางทะเลนี้สร้างผลกำไรดี และสมประโยชน์กับผู้ประกอบกิจการประมงที่ต้องการลดต้นทุน จึงมีการขยายกิจการอย่างรวดเร็วจนกลุ่มผู้ประกอบการประมงไม่ซื้อน้ำมันบนฝั่งอีกต่อไปและมีลักษณะการค้าน้ำมันผูกขาดในทะเล ผู้ค้าสามารถกำหนดราคาน้ำมันที่ขายในทะเลได้ ซึ่งตามปกติจะกำหนดให้มีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศประมาณ 2 บาท เรือประมงบางลำแอบลักลอบนำน้ำมันที่ซื้อมานักลับขึ้นฝั่ง จุดนี้เองจึงเป็นที่มาของการลักลอบนำน้ำมันเถื่อนเข้ามาในประเทศไทย ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษี ซึ่งถือได้ว่าเป็นการประกอบ

อาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทหนึ่ง<sup>1</sup> ประกอบกับสภาพทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีช่องทางเข้าออกได้ตลอดแนวชายแดนฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ด้วยระยะทางตลอดแนวชายฝั่งกว่า 2,700 กิโลเมตร จำนวนพื้นที่ทางทะเลมากกว่า 102,000 ตารางกิโลเมตร การลักลอบนำมันเถื่อนเข้ามาขายให้กับเรือประมงขนาดเล็กและนำมาขายบนฝั่งกระทำได้ง่าย เมื่อสภาวะการณ์ที่น้ำมันมีราคาสูงขึ้นแรงจูงใจในผลต่างของภาษีก็จะมีมากขึ้นทำให้สถานการณ์กระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงหรือน้ำมันเถื่อนได้ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นโดยลำดับ แม้รัฐจะออกกฎระเบียบ และใช้เจ้าหน้าที่ลงไปปฏิบัติให้เข้มงวดขึ้น ผู้กระทำความผิดก็จะพัฒนารูปแบบการกระทำ ความผิดไปสู่การกระทำความผิดในรูปแบบอื่น

สำหรับมูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน มาจากส่วนต่างของราคาน้ำมันในประเทศที่มีภาวะภาษี และอัตราเงินส่งเข้ากองทุนที่พึงต้องชำระให้แก่รัฐประมาณลิตรละ 2-8 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันจากต่างประเทศแล้ว จะไม่มีภาวะภาษีและอัตราเงินส่งเข้ากองทุนในส่วนนี้ ฉะนั้น ราคาน้ำมันในประเทศจึงมีราคาสูงกว่าน้ำมันจากต่างประเทศ ทำให้เกิดแรงจูงใจในการกระทำความผิด และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทยก็ได้ประเมินปริมาณน้ำมันเถื่อน ในช่วงเวลาก่อนที่รัฐบาลจะนำโครงการน้ำมันจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว 1) มาใช้ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน อยู่ในระดับ 1,000-1,500 ล้านลิตรต่อปี ส่งผลทำให้ภาครัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีในระดับ 4,000-6,000 ล้านบาทต่อปี นับได้ว่าเป็นผลประโยชน์อย่างมหาศาล จึงทำให้กลุ่มนายทุนอิทธิพล กลุ่มนักการเมืองระดับสูงได้เข้ามาทำธุรกิจทางด้านนี้อย่างเป็นระบบ และกว้างขวางจนมีลักษณะเป็นเครือข่ายครอบคลุมทั้งฝั่งทะเลอ่าวไทย และฝั่งอันดามัน<sup>2</sup>

ต่อมารัฐบาลก็ได้หาแนวทางป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อนขึ้น โดยเห็นชอบตามที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยเสนอเกี่ยวกับแนวทางการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อน ข้อ

<sup>1</sup> รศ. วีระพงษ์ บุญโญภาส, อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2547), หน้า 9.

<sup>2</sup> สัมภาษณ์ พลตำรวจโทมงคล กมลบุตร, ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้าน การป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง, 20 พฤษภาคม 2548.

หนึ่งว่า “ให้จัดระบบการค้าน้ำมันกลางทะเล โดยทำสถานีบริการน้ำมันกลางทะเลให้เป็นธุรกิจโดยบริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ถูกต้อง ควรจะได้มีการพิจารณาหรือสนับสนุนให้เกิดขึ้น เพราะที่จริงแล้วธุรกิจดังกล่าวไม่ผิดกฎหมายอยู่แล้ว แต่ยังทำกันในลักษณะลักลอบ ซึ่งถ้าทำให้ธุรกิจถูกต้องเต็มรูปแบบจะช่วยแก้ปัญหาการลักลอบน้ำมันขึ้นฝั่งได้ระดับหนึ่ง เนื่องจากผู้ค้าน้ำมันที่ถูกต้องจะควบคุมได้ง่ายกว่า เพราะอย่างไรก็ตามธุรกิจนี้คงจะไม่มีวันหมดไปเนื่องจากเรือประมงไทยคงต้องออกไปจับปลาในน่านน้ำสากลไกลออกไปเรื่อย ๆ และจำเป็นต้องใช้บริการสถานีบริการลอยน้ำ แต่ปัจจุบันต้องไปเติมน้ำมันจัดบริการโดยผ่านคนต่างชาติ”

ในที่สุดรัฐบาลก็ได้้นำแนวความคิดนี้ มาจัดตั้งโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง<sup>3</sup> (โครงการน้ำมันเขียว 1) ขึ้นมา เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน โดยน้ำมันเขียว 1 ที่นำไปจำหน่ายให้กับชาวประมงจะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยกเว้นภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนมีการลดต้นทุนน้ำมันโดยลดขั้นตอนการกลั่นน้ำมัน เพื่อให้มีราคาต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถูกลงใกล้เคียงกับน้ำมันดีเซลจากต่างประเทศ มีการเติมสีเขียวและสาร MARKER ให้มีความแตกต่างทางกายภาพ เพื่อป้องกันการลักลอบนำน้ำมันออกนอกระบบมาจำหน่ายบนฝั่ง และการลักลอบนำน้ำมันจากต่างประเทศมาปลอมปนกับน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ

อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยสภาพภูมิประเทศในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง ช่วงบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี โดยเฉพาะเกาะโลซิน ประเทศไทยประกาศเขตต่อเนื่องโดยยึดถือตามแนวเส้นฐานตรงออกไปอีก 12 ไมล์ทะเล ทำให้การจำหน่ายน้ำมันเขียว 1 อยู่ห่างไกลจากฝั่งมากถึง 70-80 ไมล์ทะเล ผู้ประกอบการเรือ Tanker จำหน่ายน้ำมัน

<sup>3</sup> พระบรมราชโองการประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ลงวันที่ 14 สิงหาคม 2538 ได้แก่บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย มีความกว้าง 24 ไมล์ทะเล วัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต และในเขตต่อเนื่องราชอาณาจักรไทยจะดำเนินการที่จำเป็นเพื่อ

(ก) ป้องกันการละเมิดกฎหมายและระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสาธารณสุข ที่จะกระทำหรืออาจจะกระทำภายในราชอาณาจักรหรือทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักร

(ข) ลงโทษการละเมิดกฎหมายและระเบียบข้อบังคับตาม (ก) ที่ได้กระทำภายในราชอาณาจักรหรือทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักร

บริเวณนี้ได้น้อย เรือประมงขนาดเล็กไม่สามารถออกไปเติมน้ำมันได้ ส่วนเรือประมงขนาดกลางก็ประสบปัญหาต้นทุนสูงขึ้นหากจะต้องเดินทางไปเติมน้ำมัน ประกอบกับกฎระเบียบ คำสั่งประกาศของกฎหมายป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ก็ยึดเอาแนวกฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายแม่บทในการร่างกฎระเบียบ คำสั่งประกาศเพื่อยกเว้นภาษีของฝ่ายสรรพสามิต ศุลกากร สรรพากร กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และการยกเว้นคุณสมบัติมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงบางตัวของกรมธุรกิจพลังงาน ในการลดต้นทุนการกลั่น นอกจากนี้สภาพภูมิประเทศบริเวณพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ก็ใกล้เคียงกับประเทศมาเลเซีย จึงนำไปสู่สาเหตุของการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนเข้ามาในประเทศไทย ตลอดจนมีการลักลอบนำน้ำมันเขี้ยวมาขายในพื้นที่ดังกล่าว เพราะมีความคุ้มทุนมากกว่าสำหรับเรือประมงที่จะออกไปซื้อน้ำมันในระยะทางไกล จากข้อมูลการจับกุมของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่ามีการจับกุมเรือ Tanker และเรือประมงดัดแปลงที่ลักลอบนำน้ำมันเขี้ยวและน้ำมันจากประเทศมาเลเซีย ลิงค์โปร์ มาขายในพื้นที่ทะเลอาณาเขตบริเวณจังหวัดนครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี ได้หลายลำ<sup>4</sup> แสดงว่าโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการกระทำผิดในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่างดังกล่าวได้ ดังนั้น การแก้ไขปัญหาลเฉพาะพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงสภาพปัญหาอาชญากรรมเฉพาะพื้นที่อย่างแท้จริง อีกทั้งต้องหามาตรการทางกฎหมายเฉพาะกรณีมาแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบ โดยแก้ไขที่ต้นเหตุของปัญหา วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงมุ่งศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ในการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนหยุดยั้งป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อน และป้องกันและปราบปรามน้ำมันเขี้ยวที่ลักลอบ เพื่อผลประโยชน์ของรัฐทางด้านรายได้ภาษี ช่วยเหลือธุรกิจภาคประมง ทำให้เงินตราไม่รั่วไหลออกนอกประเทศ อีกทั้งเป็นการป้องกันและปราบปรามการเอาเปรียบทางการค้าของผู้กระทำความผิด

<sup>4</sup> สัมภาษณ์ พลตำรวจตรี สุรพล ทวนทอง, ผู้บังคับการตำรวจน้ำ กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง, 18 พฤษภาคม 2548.

## 1.2 สมมุติฐาน

กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศที่รัฐนำมาใช้กับโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย (โครงการน้ำมันเขียว 1) ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันไม่สามารถแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษีหรือน้ำมันเถื่อน และการลักลอบนำมันเขียวในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่างได้ จึงมีความจำเป็นต้องแสวงหามาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม ที่จะช่วยลดปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจดังกล่าว เกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีเพื่อให้รัฐจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น ช่วยเหลือธุรกิจภาคประมง ทำให้เงินตราไม่รั่วไหลออกนอกประเทศ อีกทั้งเป็นการป้องกันและปราบปรามการเอาเปรียบทางการค้าของผู้กระทำความผิด

## 1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 ศึกษาถึงรูปแบบ วิธีการ วิวัฒนาการ และข้อกฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ทราบถึงมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

1.3.2 ศึกษาถึงรูปแบบ วิธีการ และข้อเท็จจริงเฉพาะกรณีที่เกิดขึ้นของการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน และการลักลอบนำมันเขียวในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง

1.3.3 วิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายของการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน และน้ำมันเขียว ในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่างเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาของรัฐ

1.3.4 ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน และการลักลอบนำมันเขียวในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่างฯ ทั้งนี้เพื่อช่วยลดปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีทำให้ภาครัฐจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น ช่วยเหลือธุรกิจภาคประมง ทำให้เงินตราไม่รั่วไหลออกนอกประเทศ อีกทั้งเป็นการป้องกันและปราบปรามการเอาเปรียบทางการค้าของผู้กระทำความผิด

#### 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้ ได้ศึกษาการใช้มาตรการทางภาษีและมาตรการทางกฎหมายอื่น ๆ ที่เหมาะสมมาใช้แก้ปัญหาการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงหรือน้ำมันเถื่อน และการลักลอบนำมันเขี้ยวในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง โดยมุ่งศึกษาเฉพาะกรณีการบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการช่วยเหลือชาวประมง ตลอดจนเสนอแนวทางแก้ไขปัญหการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง

#### 1.5 วิธีการวิจัยที่จะใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

1.5.1 เป็นการศึกษาค้นคว้าและวิจัยแบบเอกสาร (Documentary Research) โดยการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ บทความ เอกสารเผยแพร่ของหน่วยงานราชการ ข้อมูลที่จัดเก็บของหน่วยงานราชการ นำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อหาข้อสรุป

1.5.2 โดยการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิเฉพาะทาง และผู้ปฏิบัติงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำวิทยานิพนธ์

1.6.1 ทำให้ทราบถึงรูปแบบ วิธีการ วัตนาการ และข้อกฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง และมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

1.6.2 ทำให้ทราบถึงรูปแบบ วิธีการ และข้อเท็จจริงเฉพาะกรณีที่เกิดขึ้นของการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน และการลักลอบนำมันเขี้ยวในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง

1.6.3 ทำให้ทราบปัญหาข้อกฎหมายของการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน และน้ำมันเขี้ยวในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหารของรัฐ

1.6.4 ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันถ่าน และน้ำมันเจียวในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ทั้งนี้เพื่อช่วยลดปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการหลีกเลียงภาษีทำให้ภาครัฐจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น ช่วยเหลือธุรกิจภาคประมง ทำให้เงินตราไม่รั่วไหลออกนอกประเทศ อีกทั้งเป็นการป้องกันและปราบปรามการเอาเปรียบทางการค้าของผู้กระทำความผิด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### อาชญากรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงและ ความเป็นมาของโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง

#### 2.1 อาชญากรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

##### 2.1.1 ความหมายและลักษณะอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ

อาชญากรรมเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในทุกสังคม ซึ่งไม่อาจปฏิเสธได้ว่าไม่มีสังคมใดที่ปลอดจากปัญหาอาชญากรรมและการกระทำความผิดอย่างแท้จริง ในอดีตสังคมยุคแรก รูปแบบของอาชญากรรมมักเป็นรูปแบบเกี่ยวข้องกับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต และรุนแรงขึ้นตามความเจริญของสังคมและเทคโนโลยี เช่น ความผิดต่อทรัพย์สิน ต่อร่างกาย และต่อชีวิต การบังคับใช้กฎหมายในขณะนั้นกระทำได้ไม่ยาก ต่อมาสังคมได้พัฒนาตนเอง รูปแบบของอาชญากรรมเกิดหลากหลายและทวีความซับซ้อนขึ้น การนำเทคโนโลยีในรูปแบบใหม่มาช่วย การประกอบอาชญากรรมจึงยากแก่การป้องกันปราบปราม มักจะพบอยู่เสมอว่าพฤติกรรมของอาชญากรจะไม่มี ความรุนแรงต่อชีวิต ร่างกาย แต่มุ่งประสงค์ต่อการแสวงหาทรัพย์สินครั้งละจำนวนมากๆ โดยที่สังคมไม่รู้สึกรู้ส่าว่าเป็นภัยที่ใกล้ตัว ที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ซึ่งอาชญากรรมลักษณะนี้ถูกเรียกว่าอาชญากรรมคอเชิ้ตขาว หรืออาชญากรรมทางเศรษฐกิจ บางครั้งการประกอบอาชญากรรมเหล่านี้ มีลักษณะโยงโย่เครือข่ายจนกลายเป็นอาชญากรรมข้ามชาติและเพื่อเป็นพื้นฐานของความรับผิดชอบได้มีผู้อธิบายความหมายของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ อยู่หลายนิยามด้วยกัน ดังนี้

Edwin H.Sutherland ได้ให้นิยามความหมายของ (White Collar Crime) ว่า<sup>1</sup> “เป็นการกระทำผิดอาญา หรือกฎหมายอื่น ๆ โดยบุคคลที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจอาศัยความสัมพันธ์ทางอาชีพของเขาเหล่านั้น และความผิดดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายต่อวงการธุรกิจ ตลอดจนเศรษฐกิจของประเทศ”

---

<sup>1</sup>ประธาน วัฒนาวณิชย์, “อาชญากรรมทางเศรษฐกิจในสังคมที่เปลี่ยนแปลง : ความหมาย ขอบเขต และมาตรการแก้ไข,” วารสารนิติศาสตร์ 23 (กันยายน 2536).



L.E Saranger และ J.F Short เรียกอาชญากรรมประเภทนี้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของ Organizational Crime โดยให้นิยามว่า “เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย หรือการละเว้นไม่ปฏิบัติที่เป็นการผิดกฎหมาย เป็นการกระทำที่เป็นไปตามเป้าหมายขององค์กรที่บังเกิดผลกระทบในทางกายภาพหรือทางเศรษฐกิจอย่างร้ายแรงต่อลูกค้า พนักงาน ลูกค้า ผู้บริโภค หรือสาธารณชนทั่วไป<sup>2</sup>

รศ.วีระพงษ์ บุญโญภาส ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจไว้ว่า “เป็นการกระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ โดยมิได้จำกัดเฉพาะความผิดกฎหมายอาญาเท่านั้น ผู้กระทำความผิดดังกล่าวมักจะเป็นผู้ที่มีสถานภาพในทางสังคม มีตำแหน่งหน้าที่การงานและความรู้<sup>3</sup>

อาชญากรรมทางเศรษฐกิจจะแฝงเร้นอยู่ในกิจการที่ได้รับอนุญาต หากมองในมุมกว้างแล้ว อาชญากรรมทางเศรษฐกิจจะมีขอบเขตการกระทำความผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ และการพาณิชย์ทุกชนิด ซึ่งได้แก่ การคอร์รัปชัน การลักลอบตัดไม้ทำลายป่า การลักลอบผลิตและการค้ายาเสพติด การลักลอบขุดแร่เถื่อนออกไปขายต่างประเทศ หวยเถื่อน บ่อนการพนัน การกินคอมมิชชั่นจากการกู้เงินต่างประเทศโดยฉ้อฉล การซื้อขายน้ำมันเถื่อน ที่เอาเปรียบผู้ค้าที่สุจริต การซื้อของของราชการและรัฐวิสาหกิจ การปลอมปนสินค้าส่งออก การโกงและการหลอกลวงทุกรูปแบบ การเอาผิดเอาเปรียบและทุจริตเกษตรกร และความคิดที่เกิดจากธนาคารพาณิชย์<sup>4</sup>

คณิน บุญสุวรรณ ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจไว้ว่า “เป็นการกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรง หรือบ่อนทำลายเศรษฐกิจของประเทศ ไม่ว่าจะกระทำนั้น ผู้กระทำมีเจตนาหรือไม่มีเจตนา ผิดกฎหมายหรือไม่ผิดกฎหมาย มีกฎหมายหรือไม่มีกฎหมายห้ามก็ตาม<sup>5</sup>

<sup>2</sup> L.S Saranger and J.F Short, “Toward a Sociology of Organizational Crime,” Social Problems 25 (1977) : 407.

<sup>3</sup> รศ. วีระพงษ์ บุญโญภาส, “ขอบเขตและความหมายของอาชญากรรมทางธุรกิจ”, หน้า 7.

<sup>4</sup> คณิน บุญสุวรรณ, “อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ นักบ่อนทำลายชาติที่แท้จริง”, เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529, หน้า 3.

<sup>5</sup> คณิน บุญสุวรรณ, เรื่องเดียวกัน หน้า 3.

ความหมายของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจดังที่กล่าวมาข้างต้น มีความหมายในหลากหลายทัศนะ ทำให้สรุปลักษณะความหมายของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจได้ว่า อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ เป็นอาชญากรรมที่กระทำโดยบุคคลที่มีตำแหน่งหน้าที่การงาน มีความรู้ความสามารถในวิชาชีพเฉพาะ มีสถานภาพในสังคม อาศัยช่องโอกาสที่ตนมีตำแหน่งหน้าที่ หรือมีส่วนรับผิดชอบ และผลของการประกอบอาชญากรรมมีเพื่อให้ได้มาซึ่งผลกำไร หรือผลประโยชน์ทางทรัพย์สินเป็นสำคัญอันก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ สำหรับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งศึกษาถึงการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งพฤติการณ์ของกลุ่มผู้กระทำความผิดเหล่านี้ จะพบอยู่เสมอว่ามีเจ้าหน้าที่ของรัฐเข้าไปมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดในการฉ้อฉลภาษีของรัฐทุกรูปแบบ และเปรียบทางการค้าแก่ผู้ประกอบการที่สุจริต การกระทำความผิดแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายครั้งละเป็นจำนวนมาก จึงนับได้ว่าการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทหนึ่ง

### 2.1.2 ลักษณะของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

อุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มมีครั้งแรกในสหรัฐอเมริกา เมื่อปี พ.ศ.2502 ซึ่งเป็นผู้ผลิตรายแรกในโลกเพียงผู้เดียว ภายหลังโลกมีความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นทำให้ประเทศผู้ล่าอาณานิคมอื่น ๆ เช่น อังกฤษ เนเธอร์แลนด์ สหภาพโซเวียต เริ่มแสวงหาแหล่งน้ำมันดิบทั้งในประเทศและนอกประเทศอาณานิคม จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการล่าอาณานิคมทางเศรษฐกิจ ในรูปแบบการแสวงหาแหล่งน้ำมันดิบของประเทศมหาอำนาจ ต่อมาประเทศอาณานิคมในกลุ่มประเทศตะวันออกกลางที่เป็นเจ้าของบ่อน้ำมันได้รับเอกราช จึงเรียกร้องสิทธิผลประโยชน์จากบริษัทน้ำมันของประเทศมหาอำนาจที่เข้าไปประกอบอุตสาหกรรม และผลักดันให้ออกไปจากประเทศตน จนในที่สุดรัฐบาลประเทศเจ้าของบ่อน้ำมันสามารถเข้าควบคุมกิจการบริษัทน้ำมันต่างชาติได้สำเร็จ จนกระทั่ง พ.ศ.2503 กลุ่มประเทศผลิตน้ำมันดิบได้รวมตัวกันเป็นกลุ่มโอเปค (OPEC: Organization of Petroleum Exporting Countries) ได้สร้างอำนาจต่อรองในตลาดการค้าน้ำมันของโลก เพื่อให้ราคาน้ำมันสูงขึ้นตามความต้องการของกลุ่มผู้ผลิต ปัจจุบันกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันดิบของโลกแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ได้แก่

(1) กลุ่มโอเปค เป็นกลุ่มประเทศผู้ผลิตที่มีการส่งออกมากที่สุดของโลก ประมาณร้อยละ 44 ของการส่งออกน้ำมันทั้งหมด และเป็นผู้ผลิตน้ำมันร้อยละ 41 ของโลก ประกอบด้วยสมาชิก 13 ประเทศคือ อัลจีเรีย อิรัก ลิเบีย เวเนซุเอลา แอกลีเรีย อินโดนีเซีย คูเวต ไนจีเรีย กาตาร์ กาบอง ซาอุดีอาระเบีย อิหร่าน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ กลุ่มประเทศดังกล่าวมีประเทศซาอุดีอาระเบียเป็นผู้ผลิต รายใหญ่ที่สุดและมีประเทศอิหร่านเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ในลำดับรองลงมา

(2) กลุ่มองค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development : OECD) เป็นกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันร้อยละ 29 ของโลกมีสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ผลิตรายใหญ่และมีประเทศแคนาดา เม็กซิโก อังกฤษ อาเจนติน่า เป็นผู้ผลิตในลำดับรองลงมา

(3) กลุ่มประเทศนอกโอเปคอื่น ๆ มีการผลิตประมาณร้อยละ 40 ของโลก เช่น สหภาพโซเวียตในอดีต

การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ส่งผลกระทบต่อกลไกเศรษฐกิจโลก และรุนแรงเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันอันเป็นส่วนผลักดันให้ต้นทุนการผลิตทุกภาคธุรกิจมีต้นทุนสูงขึ้น และยังส่งผลให้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศผู้ใช้น้ำมันชะลอตัว หรือถดถอยโดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา

ประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนา ต้องสั่งซื้อน้ำมันจากต่างประเทศเกือบทั้งหมดทั้งในรูปแบบน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ ทำให้ประเทศไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงต่อวิกฤตการณ์ของราคาน้ำมันโลก ในช่วงปี พ.ศ.2516 ถึง 2517 กลุ่มโอเปคร่วมมือกันลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบลงทำให้ราคาน้ำมันดิบเพิ่มสูงขึ้นเป็นระยะๆ รัฐบาลสมัยนายสัญญาธรรมศักดิ์ แก้ไขปัญหาโดยการออกมาตรการประหยัดพลังงาน โดยมุ่งเน้นให้ประหยัดไฟฟ้าเพื่อลดการใช้น้ำมันเตา แต่ยังประสบปัญหาด้านการขาดแคลนน้ำมันดีเซลจนกระทั่งกลุ่มเรือประมงต้องหยุดออกจับปลา แต่รัฐบาลก็บรรเทาความขาดแคลนโดยการปันส่วนโควตาน้ำมันดีเซลให้กับเรือประมงเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า พร้อมกับประกาศขึ้นราคาน้ำมันและจะเก็บภาษีเพิ่มขึ้น นโยบายดังกล่าวไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชนจนทำให้รัฐบาลต้องประกาศลาออก

ปี 2523 ถึง 2531 รัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ มีนโยบายตรึงราคาน้ำมันขายปลีกภายในประเทศเพื่อไม่ให้ราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น โดยจ่ายเงินชดเชยให้แก่โรงกลั่นน้ำมันประมาณปีละ 3,000 ล้านบาท ทำให้ประชาชนพอใจกับนโยบายการชดเชยราคาน้ำมันของรัฐบาล แต่ส่งผลเสียหายแก่ระบบเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศ

ปี พ.ศ.2534 รัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ต้องการให้มีการแข่งขันเสรี ในตลาด การค้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากเดิมกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ภายในประเทศ (Major oil) จำนวน 4 บริษัทใหญ่ ได้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย(ปตท.) เชลล์ เอสโซ่ และคาร์เทค รัฐบาลประกาศใช้นโยบายระบบราคาน้ำมัน “กึ่งลอยตัว” (Semi Float) โดยกำหนดให้คณะกรรมการปิโตรเลียม ซึ่งแต่งตั้งโดย คณะกรรมการนโยบายและพลังงานแห่งชาติ มีอำนาจเข้าไปกำหนดราคาขายปลีก น้ำมันเชื้อเพลิง ที่ผลิตภายในประเทศและน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้า ตลอดจนกำหนดค่าขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกการกำหนดราคาขายปลีกในกรุงเทพฯ และท้องที่อื่น ๆ ที่มั่นใจว่า จะไม่มีการขายในราคาที่เกินสมควร การยกเลิกการตรึงราคาน้ำมันนี้ทำให้ค่าการตลาด (Market Margin) ลอยตัว วิธีการนี้ทำให้ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ (Major oil) เป็นผู้ประกาศราคาขายปลีกตาม สถานีบริการ หากพบว่าพื้นที่ใดมีราคาขายเกินสมควรก็จะให้ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ในฐานะบริษัทน้ำมันแห่งชาติเข้ามาแทรกแซงตลาด หรือให้คณะกรรมการส่วนจังหวัด กำหนดราคาสินค้า และป้องกันการผูกขาดประกาศควบคุมราคาเป็นพื้นที่ ๆ ไป จากการประกาศใช้นโยบายระบบราคาน้ำมัน “กึ่งลอยตัว” ทำให้ผู้ค้าน้ำมันและผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวกับสภาพ ราคาน้ำมันในระบบนี้ได้รวดเร็วมาก ในขณะที่นั้นเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นเสถียรภาพของราคา น้ำมันเริ่มทรงตัว ประกอบกับการแข่งขันด้านการตลาดของผู้ค้าน้ำมันภายในประเทศเป็นไปด้วยดี เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้บริโภค และทำให้สภาพของราคาน้ำมันภายในประเทศ มีความ พร้อมที่ผู้ประกอบการจะดูแลตนเองได้โดยที่รัฐบาล ไม่ต้องเข้าไปแทรกแซง รัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน จึงได้ประกาศใช้ระบบราคาน้ำมันเชื้อเพลิง “ลอยตัวเต็มที่” โดยยกเลิกการควบคุมราคา ขายส่งน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปทั้งที่ถักได้เองในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ และกำหนด อัตราเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นอัตรากึ่งที่ แต่รัฐบาลจะเข้ามากำหนดหรือแทรกแซงราคา น้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะกรณีจำเป็นเท่านั้น นโยบายนี้ นับว่าประสบความสำเร็จทำให้มีผู้ค้าน้ำมัน รายใหม่เข้ามาร่วมทำธุรกิจ โดยเฉพาะบริษัทต่างชาติ และบริษัทน้ำมันภายในประเทศภายใต้ เครื่องหมายการค้าใหม่ ๆ เข้ามาลงทุนมากขึ้น

ปี พ.ศ.2541 สมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย ประเทศไทยประสบปัญหา วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ราคาน้ำมันในตลาดโลกเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง โดยราคา ตกลงต่ำกว่า 10 เหรียญสหรัฐต่อบาเรล ทำให้ประเทศผู้ผลิตและผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของโลก ต้องประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ จนกระทั่งต้นปี 2542 กลุ่มโอเปคหรือผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของ โลกรวมตัวกับประเทศอื่นนอกกลุ่มโอเปค ส่งน้ำมันเป็นสินค้าออกจำกัดปริมาณการผลิตทำให้ ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

ช่วงต้นปี 2543 สมัยรัฐบาลพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นกว่าสองเท่า อีกทั้งเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัวขึ้นทำให้ความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจ ส่งผลให้สถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกตึงตัว ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ประเทศไทยประสบการปรับเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินแบบลอยตัว ทำให้ค่าเงินบาทอ่อนตัวจาก 25 บาท/1 เหรียญสหรัฐมาอยู่ที่ระดับ 40 บาท/ 1 เหรียญสหรัฐ ทำให้ในปลายปี 2543 ราคาน้ำมันขายปลีกภายในประเทศต้องปรับตัวตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา และสูงขึ้นกว่าเท่าตัว ภาคธุรกิจและการประกอบกิจการของประชาชนได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง จนมีการเสนอให้ลดภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงลง แต่ภาครัฐตัดสินใจไม่ลดภาษีสรรพสามิต เนื่องจากส่งผลกระทบต่อรายได้ของประเทศ และดุลบัญชีเดินสะพัดที่รัฐบาลต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่มีต่อกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Money Fund (IMF))

ช่วงปี พ.ศ.2546 - พ.ศ.2547 รัฐบาล พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร ประเทศสหรัฐอเมริกาขณะสงครามประเทศอิรัก และเข้าควบคุมกิจการภายในของประเทศอิรักได้ ทำให้สหรัฐอเมริกกลายเป็นประเทศผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลก สถานการณ์ราคาน้ำมันได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วประมาณ 2-3 เท่าตัวภายในระยะเวลา 1 ปี ประเทศไทยได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลก ได้แก้ไขปัญหาโดยใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมาพยุงราคาน้ำมัน ในช่วงประมาณต้นปี พ.ศ.2548 รัฐบาลได้พยุงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงโดยนำเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมาชดเชยราคาน้ำมันสูงสุดในอัตราลิตรละประมาณ 6 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าอัตราภาษีสรรพสามิตที่รัฐบาลจัดเก็บ จนทำให้ปี พ.ศ.2547-2548 เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงติดลบประมาณ 1 แสนล้านบาท รัฐบาลซึ่งภายหลังจาก พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร ได้รับเลือกตั้งและกลับมาเป็นนายกรัฐมนตรีสมัยที่สอง จึงยกเลิกการพยุงราคาน้ำมันและปล่อยราคาน้ำมันลอยตัวตามกลไกตลาด

นโยบายการค้าน้ำมันแบบลอยตัว โดยรัฐบาลเข้าแทรกแซงเฉพาะเท่าที่จำเป็นนั้นมีส่วนสร้างเสริมทางอ้อม ให้มีธุรกิจค้าน้ำมันเชื้อเพลิงนอกระบบเข้ามาเอาเปรียบทางการค้ากับผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตในระบบเนื่องจากระบบการค้าแบบเสรีมีผู้ประกอบการธุรกิจเพิ่มมากขึ้น ย่อมต้องมีการแข่งขันกันทุกวิถีทาง บริษัทผู้ค้าน้ำมันรายใหม่ที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชนผู้บริโภคย่อมต้องแข่งขันกับผู้ค้าน้ำมันกลุ่ม (Major oil) จึงหันไปหาวิธีการลดต้นทุนทุกรูปแบบ เช่น การหาน้ำมันนอกระบบเข้ามาแทรกแซงในตลาด การหลีกเลี่ยงภาษี หรือการฉ้อฉลการขอคืนภาษี

### 2.1.2.1 สถานการณ์การกระทำความคิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงกรณีของประเทศไทย

ไทย

ธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิง นับว่าเป็นธุรกิจหนึ่งที่มีวงเงินนับพันล้านบาทที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในการกำหนดการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การพัฒนาประเทศ เนื่องมาจากรัฐมีรายได้สำคัญมาจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ฯลฯ ได้เป็นวงเงินจำนวนหลายหมื่นล้านบาทต่อปี เมื่อน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยสำคัญในทุกภาคการผลิต การลงทุน การบริโภค และคมนาคม ประเทศไทยต้องซื้อน้ำมันจากต่างประเทศเข้ามาประมาณปีละไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนล้านบาท หากผู้ประกอบการสามารถซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูกได้ก็จะเป็นการลดต้นทุนและได้กำไรมากขึ้น เมื่อมาพิจารณาถึงโครงสร้างราคาน้ำมันแล้ว จะเห็นว่าต้นทุนการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปจะประกอบด้วย ราคาน้ำมันดิบ ค่าการกลั่น ค่าความสูญเสียระหว่างการกลั่น ค่าประกอบการ ฯลฯ เมื่อนำมารวมกันจะเป็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปหน้าโรงกลั่น แต่หากจะนำน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปไปขาย ณ สถานีบริการหรือผู้ค้ารายย่อย ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ณ สถานีบริการจะประกอบด้วย ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิ (ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น) ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าการตลาด ซึ่งในแต่ละส่วนประกอบของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนลงได้ก็จะสร้างผลกำไรได้มากขึ้น ปัญหาในอดีตที่ผ่านมาได้พบการทุจริตทุกขั้นตอนในโครงสร้างราคาน้ำมัน เช่น การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในโรงกลั่นและนอกโรงกลั่น การนำน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากโรงกลั่นโดยหลีกเลี่ยงภาษี การขายตรงของตัวแทนนายหน้า (Jobber) เพื่อตัดตอนการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม การขายตัดราคาเพื่อเอาเปรียบค่าการตลาดของผู้ค้าด้วยกัน การนำน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นหืออื่นลักลอบมาจำหน่ายในสถานีบริการของตน เพื่อโกงค่าการลงทุนของเจ้าของเครื่องหมายการค้า (Franchise) การเก็งกำไรโดยกักตุนโควตาน้ำมันเชื้อเพลิง ในช่วงที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงผันผวน การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักรโดยหลีกเลี่ยงภาษี การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักรอันเป็นเท็จ โดยไม่มีการส่งออกจริงเพื่อฉ้อฉลการขอคืนภาษี การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง โดยไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากรเพื่อฉ้อฉลเงินชดเชยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ฯลฯ เมื่อราคาน้ำมันสูงขึ้นจะทำให้ส่วนต่างแรงจูงใจด้านราคาที่ต่างกันก็จะมียากขึ้น แม้รัฐบาลจะออกกฎระเบียบและมาตรการใหม่ ๆ มาควบคุม แต่ผู้ประกอบการที่ทุจริตก็จะพัฒนารูปแบบการกระทำความคิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในรูปแบบใหม่ ทำให้จับกุมปราบปรามได้ยากขึ้น ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่มักเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญในการกระทำความผิด ในลักษณะเป็นขบวนการเครือข่ายขององค์กรอาชญากรรม ตลอดจนเป็นกลุ่มนายทุนอิทธิพล กลุ่มนักการเมืองระดับสูงที่มีความพร้อมทางเศรษฐกิจในการ

ลงทุนกระทำความผิด เพื่อผลประโยชน์ตอบแทนเป็นมูลค่ามหาศาล ถือได้ว่าเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดการความเสียหายอย่างร้ายแรงประเภทหนึ่ง

#### 2.1.2.1.1 ความหมายของน้ำมันเถื่อน

**น้ำมันเถื่อน** หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษีต่าง ๆ ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม เงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ที่ผู้ประกอบการมีหน้าที่ต้องจ่ายให้กับรัฐในการดำเนินธุรกิจตามกฎหมาย ซึ่งการหลีกเลี่ยงภาษี จะมีทั้งในส่วนของ การลักลอบนำเข้าจากต่างประเทศ และการหลีกเลี่ยง หรือดัดแปลงวิธีการในส่วนของน้ำมันที่ผลิตในประเทศในลักษณะต่าง ๆ เช่น การปลอมปนน้ำมันด้วยผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีที่ได้รับยกเว้นภาษีในฐานะวัตถุดิบ หรือผลิตภัณฑ์ตั้งต้น การนำน้ำมันที่เสียภาษีแล้วมาคืนภาษีโดยทุจริต รวมถึงการนำน้ำมันเชื้อเพลิงนอกระบบเข้ามาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบเพื่อเอาเปรียบในทางการค้าผู้ประกอบการที่สุจริต เป็นต้น

#### 2.1.2.1.2 มูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิด

สำหรับมูลเหตุจูงใจ ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อนด้านภาษีเกิดจากส่วนต่างของราคาที่เกิดจากภาระภาษีและอัตราเงินส่งเข้ากองทุน หรือเอาเปรียบในโครงสร้างการตลาด โดยทั่วไปโครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยจะประกอบด้วยปัจจัยที่เป็นตัวแปรหลายประการ คือ

ก. “ต้นทุนราคาน้ำมันเนื้อน้ำมัน” หมายถึง ราคา ณ โรงกลั่น สำหรับการกลั่นในประเทศ หรือราคานำเข้าสำหรับการนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งไม่ว่าจะเป็นการผลิตในประเทศหรือนำเข้า ต้นทุนในส่วนนี้จะขึ้นกับราคาในตลาดโลกเช่นเดียวกัน

ข. “ภาระภาษีและเงินส่งเข้ากองทุน” หมายถึง ภาษีน้ำมันจะประกอบด้วย ภาษีสรรพสามิตซึ่งเป็นอัตราคงที่โดยน้ำมันเบนซินและดีเซลมีอัตราอยู่ในระดับ 3.6850 และ 2.3050 บาท/ลิตร ตามลำดับ ภาษีเทศบาลจัดเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ของราคาขาย ในส่วนของเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ปกติจะอยู่ในระดับ 0.54 บาท/ลิตร และมีกรเปลี่ยนแปลงเมื่อรัฐเข้ามาควบคุมราคา

ก. "ค่าการตลาด" หมายถึง ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการค้าน้ำมัน เช่น ค่าขนส่งน้ำมัน ต้นทุนการประกอบกิจการ กำไรของผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

โครงสร้างราคาน้ำมันขาย เมื่อวันที่ 12 ม.ค. 2549 <sup>6</sup>		
	ดีเซล/บาท:ลิตร	เบนซิน/บาท:ลิตร
1.ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น	16.9728	16.6331
ภาษีสรรพสามิต	1.8050	3.6850
ภาษีเทศบาล	0.1805	0.3685
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	2.5000	2.5000
กองทุนอนุรักษ์พลังงาน	0.0400	0.0400
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	1.5049	1.6259
2.ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น	23.0032	24.8525
ค่าการตลาด	1.2026	1.8575
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.0842	0.1300
3.ราคาขายปลีก	<u>24.2900</u>	<u>26.8400</u>
ส่วนต่างแรงจูงใจ 2-1 (กรณีราคาปกติ)	<u>6.0304</u>	<u>8.2194</u>

จากตารางโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวเห็นว่า ต้นทุนของราคาน้ำมันไม่ว่าจะเป็นการผลิตภายในประเทศ หรือการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ จะอิงราคาตามตลาดโลก กล่าวคือ ต้นทุนวัตถุดิบของการผลิตน้ำมันทั่วโลกจะอยู่ในระดับเดียวกัน แต่สิ่งที่แตกต่างด้านราคาน้ำมันคือ ภาระภาษีและเงินส่งเข้ากองทุน ซึ่งน้ำมันที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนจะไม่มีภาระภาษีในส่วนนี้ที่มีส่วนต่างอยู่ในระดับ 6-8 บาทต่อลิตร จึงเป็นมูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิด นอกจากนี้การหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงจะแปรผันไปตามค่าส่วนต่างดังกล่าวเปรียบเทียบกับราคาต้นทุนน้ำมัน หากส่วนต่างมากมูลเหตุแรงจูงใจในการกระทำความผิดจะอยู่ในระดับสูง อันหมายถึงผลประโยชน์จำนวนมหาศาลที่รัฐต้องขาดรายได้ไป จากการวิเคราะห์ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย พบว่าปริมาณการใช้น้ำมันเบนซินทั้งประเทศประมาณปีละ 7,500 ล้านลิตร น้ำมันดีเซลประมาณปีละ 15,000 ล้านลิตร หากมีการหลีกเลี่ยงภาษีในระดับเพียงร้อยละ 10 ของการใช้น้ำมันจะหมายถึงผลประโยชน์มหาศาลในระดับ 9,000-10,000 ล้านบาทที่รัฐจะต้องสูญเสียรายได้จากส่วนนี้ไป

<sup>6</sup> ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน



### 2.1.2.1.3 รูปแบบของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

วิวัฒนาการของการกระทำความผิด เกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน สามารถสรุปรูปแบบได้ 3 ลักษณะหลัก<sup>7</sup> คือ

#### ก. การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรเข้ามาในราชอาณาจักร ทั้งทางบกและทางทะเล

การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ทั้งทางบกและทางทะเลมีมานานแล้ว โดยจะเป็นการลักลอบนำเข้าน้ำมันดีเซลเป็นหลักเนื่องจากน้ำมันดีเซลเป็นน้ำมันที่ใช้ในกิจการธุรกิจเกือบทุกประเภทและมีปริมาณการใช้สูงถึงร้อยละ 70 ของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมด นอกจากนั้นน้ำมันดีเซลยังเป็นน้ำมันที่ใช้ในกลุ่มผู้มีรายได้ระดับต่ำถึงปานกลาง ซึ่งผู้ใช้กลุ่มนี้จะให้ความสนใจกับราคาน้ำมันที่ซื้อเป็นพิเศษ จึงจะเป็นโอกาสทำให้มีน้ำมันดีเซลลักลอบหนีภาษีเข้ามาแทรกตัวในลักษณะน้ำมันราคาถูกตามสถานีบริการขนาดเล็กและสถานีบริการอิสระ โดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกลที่เจ้าหน้าที่ดูแลไม่ถึง จากสถานการณ์และการกระทำความผิดสามารถสรุปรูปแบบการกระทำความผิดเกี่ยวกับการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงศุลกากรเข้ามาในราชอาณาจักร ทั้งทางบกและทางทะเลได้ดังนี้

1. การนำเรือบรรทุกน้ำมันเข้ามาจอดในน่านน้ำสากล เพื่อจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็ก เรือประมงดัดแปลง เรือประมงทั่วไป (Floating Storage Tank) จากนั้นจะลักลอบนำกลับเข้าฝั่งสูบน้ำขึ้นตามแพปลา สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง โรงงานริมฝั่งทะเลหรือริมฝั่งแม่น้ำ และคลังแม่น้ำชายฝั่งแล้วสูบน้ำใส่รถยนต์บรรทุกน้ำมันเพื่อไปส่งขายให้ตามสถานีบริการ

2. จัดซื้อน้ำมันจากต่างประเทศ และใช้เรือบรรทุกขนาดใหญ่ขนน้ำมันมายังคลังน้ำมันที่มีการนำเข้าปกติ แต่ไม่แจ้งการนำเข้าหรือแจ้งปริมาณนำเข้าต่ำกว่าความเป็นจริง

3. จัดซื้อน้ำมันจากต่างประเทศ และใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กขนน้ำมันมายังคลังน้ำมันที่ไม่ได้รับอนุญาตนำเข้าจากกรมศุลกากร และไม่มีเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำอยู่

<sup>7</sup> กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (สปนม.), “แผนแม่บท ฉบับที่ 1,” (2543), หน้า 1 (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

4. สำแดงหลักฐานการเสียบนนำเข้าไบเซน (แบบ กศก.101) 1 เทียว แต่ผู้ประกอบการจะนำเข้าน้ำมันเข้ามาหลายเทียว โดยใช้หลักฐานการสำแดงการนำเข้าครั้งก่อนมาเวียนกลับมาใช้อีก (ตัวเวียน)

5. ลักลอบนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศเข้ามาทั้งลำเรือ โดยปลอมแปลงเอกสารเอกสารการนำเข้าว่าเป็นน้ำมันที่ผลิตภายในประเทศและชำระภาษีแล้ว และสำแดงรายการขนจากคลังชายฝั่งภายในประเทศไปคลังชายฝั่งอีกคลังหนึ่ง

6. ลักลอบนำเข้าน้ำมันทางบกตามชายแดนไทยมาเลเซีย โดยคัดแปลงสภาพถังน้ำมันให้มีความจุใหญ่เกินกว่าปกติ หรือติดถังลอยในยานพาหนะเพื่อนำกลับเข้ามาในราชอาณาจักรลักษณะกองทัพนมด

7. ลักลอบนำเข้าจากน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ทั้งจากเรือบรรทุกน้ำมันที่จอดลอยลำกลางทะเลน่านน้ำสากล หรือน้ำมันเชื้อเพลิงจากประเทศมาเลเซีย เข้ามาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง

#### ข. การนำออกนอกราชอาณาจักรการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง ไปนอก

ราชอาณาจักรโดยไม่มีการส่งออกจริง หรือส่งออกแล้วนำย้อนกลับเข้าในราชอาณาจักร

การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักร จะได้รับสิทธิการยกเว้นภาษี หรือการคืนภาษีตามมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 หากเป็นการส่งออกทางบก รัฐจะให้สิทธิผู้ส่งออกใช้วิธีการขอคืนภาษี กล่าวคือ ผู้ส่งออกจะต้องรับภาระภาษีทันทีที่น้ำมันออกจากคลัง และเมื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรแล้วผู้ส่งออกสามารถนำหลักฐานพิธีการส่งออกของศุลกากรมาขอคืนภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินชดเชยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนส่งออกทางทะเล รัฐจะกำหนดมาตรการให้ผู้ส่งออกสามารถใช้สิทธิขอยกเว้นภาษี โดยผู้ส่งออกจะไม่ต้องรับภาระภาษีใด ๆ ตั้งแต่ให้นำน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากคลังจนกระทั่งพิธีการส่งออกเสร็จสิ้น นอกจากนี้ที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรจะได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตแล้ว ยังได้รับการยกเว้นภาระการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง หรือในกรณีที่มีการจ่ายชำระภาษีแล้ว ก็สามารถนำหลักฐานพิธีการส่งออกทางศุลกากรมาคืนเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากการส่งออกตามปกติแล้วการที่ผู้ค้าน้ำมัน (Major Oil) นำน้ำมันไปจำหน่ายให้กับเรือพาณิชย์ที่เดินทางออกนอกราชอาณาจักร ซึ่งเป็นน้ำมันที่มีการชำระภาษีและเงินกองทุน

จากข้อมูลของศูนย์ป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ได้เข้าตรวจสอบการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักรตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบัน พบว่าบริเวณพื้นที่ชายแดนติดกับประเทศพม่า ลาว และกัมพูชา

มีสภาพท้องถิ่นของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศเพื่อนบ้าน ไม่สูงถึงยอดของการส่งออกของกรมศุลกากร มีการทุจริตในหลายด้านศุลกากรที่มีน้ำมันเชื้อเพลิงส่งออก ประกอบกับสำนักงานนโยบายพลังงานแห่งชาติ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานนโยบายแผนและพลังงาน) ได้ว่าจ้างคณะที่ปรึกษามาดำเนินการสำรวจมีข้อมูลสอดคล้องต้องกันว่า มีการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงส่งออกมาจำหน่ายภายในประเทศ โดยแจ้งขอคืนภาษีแต่น้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านั้นไม่มีการส่งออกจริง หรือส่งออกจริงแต่ส่งออกไม่หมดแล้วลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงกลับเข้ามาจำหน่ายในประเทศ หรือส่งออกสิ่งอื่นซึ่งไม่ใช่ น้ำมันเชื้อเพลิงตามที่สำแดงออกไปแทน โดยกระทำทั้งในรูปแบบการส่งออกทางทะเลและการส่งออกทางบก ดังนี้<sup>8</sup>

### 1. การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงทางทะเล ได้กระทำในหลาย

รูปแบบ คือ

1.1 ใช้เรือบรรทุกน้ำมันไปรับน้ำมันจากโรงกลั่น หรือคลังน้ำมันชายฝั่ง โดยแจ้งการส่งออกเพื่อได้รับการยกเว้นภาษี จากนั้นจึงเรือออกทะเลแล้ววกกลับขึ้นฝั่งเพื่อขายภายในประเทศ

1.2 สำแดงพิธีการศุลกากรส่งออกเพื่อเติมน้ำมันให้กับเรือสินค้าหรือเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ หรือเรือไทยที่จะเดินทางไปต่างประเทศแต่นำน้ำมันไปน้อยกว่าปริมาณที่ระบุในเอกสารพิธีการ น้ำมันส่วนที่เบียดบังไว้จะลักลอบขายให้กับกลุ่มนายทุนอิทธิพลและสถานบริการน้ำมันรายย่อยทั่วไป

1.3 ส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังประเทศเพื่อนบ้านทางทะเล แต่นำน้ำมันไปขายให้กับเรือประมงไทยกลางทะเล แล้วนำเอกสารพิธีการส่งออกมาขอคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

### 2. การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงทางบก ได้กระทำในหลายรูปแบบ

คือ

2.1 แจ้งพิธีการส่งออกว่าขนน้ำมันไปส่งประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า กัมพูชา และลาว แต่ไม่มีการขนน้ำมันไปจริง แล้วนำน้ำมันไปขายตามสถานบริการหรือมีการขนส่งไปจริงแต่วกกลับมาขายบางส่วน หรือทั้งหมด และนำเอกสารการส่งออกอันเป็นเท็จมาคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

<sup>8</sup> สำนักงานนโยบายพลังงานแห่งชาติ, วารสารนโยบายพลังงาน 43 (มกราคม – ธันวาคม 2542) :

2.2 แจ็งพิธีการส่งออกว่าส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักรแต่สินค้าที่ส่งออกไม่ใช่ น้ำมันเชื้อเพลิง หรือวีงรถเปล่า หรือส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษีแต่มาขอคืนภาษีในพิกัดอัตราภาษีของน้ำมันเชื้อเพลิง

### ค.การนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่ได้รับการคืนคืนภาษีและลดหย่อนภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

การทำความผิดอีกรูปแบบหนึ่ง ของการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงคือ การนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการคืนภาษีหรือยกเว้นภาษี หรือเสียภาษีน้อยกว่าไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ ในอดีตมักจะพบการปลอมปนในลักษณะเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกกว่าไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงกว่า เช่น การนำน้ำมันก๊าดไปปลอมปนในน้ำมันเบนซิน สารละลายไฮโดรคาร์บอนมีหลายชนิด บางชนิดมีคุณสมบัติคล้ายน้ำมันเบนซิน บางชนิดมีคุณสมบัติคล้ายน้ำมันดีเซล มีประโยชน์ในการใช้เป็นวัตถุดิบ หรือเป็นตัวทำละลาย หรือเป็นสารชะล้างในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมสี เทียนไข อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมการผลิตยางมะตอย และทำหมึกพิมพ์ เป็นต้น

ปัญหาของการนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มมีมาตั้งแต่เมื่อใด ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด แต่พอสันนิษฐานได้ว่าการปลอมปนน่าจะมิมีบทบาทเกิดขึ้นตั้งแต่ประเทศไทยสามารถกลั่นสารละลาย Solvent นี้ได้ภายในประเทศได้เมื่อประมาณปี พ.ศ.2521 โดยสารละลายไฮโดรคาร์บอนเหล่านี้ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตแต่มีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิง จึงเป็นสาเหตุที่ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากได้กำไรจากผลต่างที่ได้รับประโยชน์จากการยกเว้นภาษีตามจำนวนที่มาปลอมปน สร้างผลกำไรในธุรกิจค้าน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมาก อัตราการกระทำผิดมีมากขึ้นตามการขยายตัวของความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งกระจายอยู่ในทุกพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร และทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับจนถึงขั้นวิกฤตต่อระบบเศรษฐกิจที่รัฐขาดรายได้จากการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

จากข้อมูลของศูนย์ป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง พบรูปแบบการกระทำความผิดโดยนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่ได้รับการคืนภาษีและลดหย่อนภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ดังนี้

1. การลักลอบนำเอาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ยกเว้นภาษีออกจากโรงกลั่น หรือ โรงแยกก๊าซไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งปลอมปน หรือนำไปปลอมปนตามสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

2. การขออนุญาตเป็นผู้ใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ยกเว้นภาษี เพื่อใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมแต่ไม่มีการประกอบอุตสาหกรรมจริง หรือประกอบอุตสาหกรรมเป็นฉากบังหน้าแล้วลักลอบโคเวตาของผลิตภัณฑ์ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

3. การขออนุญาตเป็นผู้ขนส่ง ตัวแทนนายหน้า (Jobber) ในการขายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ยกเว้นภาษีแต่ตัวแทนนายหน้า (Jobber) ไม่มีตัวตนอยู่จริงแล้วลักลอบโคเวตาของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการยกเว้นภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

4. การใช้เอกสารใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงปลอม เพื่ออำพรางการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการยกเว้นภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

5. การนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการยกเว้นภาษีไปเติมสารเพิ่มคุณภาพ (Additive) เพื่อนำไปใช้แทนน้ำมันดีเซลหรือเบนซินจำหน่ายให้แก่ประชาชน

6. เช่าหรือเช่าช่วงคลังน้ำมันจากผู้ที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 แล้วจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไว้ในคลังเดียวกันเพื่อสะดวกแก่การปลอมปนไปจำหน่ายตามสถานีบริการที่เป็นเครือข่าย

7. การปลอมปนสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกไปต่างประเทศ แต่สำแดงเอกสารการส่งออกเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐานเพื่อฉ้อฉลการขอคืนภาษี โดยขอคืนภาษีส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงตามพิกัดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงอีกพิกัดหนึ่ง ทั้งนี้ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์จากส่วนต่างภาษีที่ต่างพิกัดกันตามปริมาณสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่ไปปลอมปน

---

<sup>9</sup> กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง, “โครงการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง,” (2543), หน้า 2 (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

#### 2.1.2.1.4 ผลกระทบจากการกระทำความคิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

ธุรกิจการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนซึ่งเป็นการกระทำความคิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สามารถสร้างความร่ำรวยให้กับผู้ทุจริตได้อย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดผลเสียต่อประชาชนผู้บริโภคน้ำมันและประเทศชาติอย่างมาก ภาครัฐต้องเสียรายได้จากการเก็บภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินส่งเข้ากองทุนปีละหลายพันล้านบาท ซึ่งรายได้ส่วนนี้หากรัฐเก็บได้ก็จะสามารถนำไปพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความเป็นอยู่ดีขึ้น การให้สวัสดิการของรัฐแก่ประชาชน การดูแลความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน การพัฒนาระบบการศึกษาสาธารณสุข โภค การพัฒนาเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมให้มีความก้าวหน้าทัดเทียมกับนานาชาติอารยประเทศ เป็นต้น จึงถือได้ ธุรกิจการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนก่อให้เกิดการสูญเสียโอกาสที่ดีของประชาชนและประเทศชาติ ซึ่งอาจจำแนกผลกระทบความเสียหาย ได้ดังต่อไปนี้

##### ก.ผลกระทบต่อรายได้จากการเก็บภาษีของรัฐ

รายได้จากภาษีเป็นรายได้ที่สำคัญของรัฐคิดประมาณร้อยละ 90 ของรายได้ทั้งหมด ซึ่งเป็นภาษีทางตรงประมาณร้อยละ 30 และภาษีทางอ้อมประมาณร้อยละ 60 ดังนั้น ภาษีทางอ้อมจึงมีความสำคัญในด้านรายได้ของรัฐสูงกว่าภาษีทางตรง และมีแนวโน้มความสำคัญเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ภาษีทางอ้อมที่สำคัญได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ฯลฯ โดยภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์ คิดประมาณร้อยละ 10 ของรายได้จากภาษีทั้งหมด<sup>10</sup> ดังนั้น การนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อน เข้ามาแทรกแซงหรือการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) มาปลอมปนจึงมีผลกระทบต่อรายได้ ด้านภาษีที่รัฐควรจะต้องเก็บได้ตามปกติ

##### ข.ผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมัน

ผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมันที่สุจริต คือทำให้ยอดขายที่ควรจะได้ลดลงเนื่องจากมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษีเข้ามาแทรกแซงในตลาด ผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตต้องสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดเพราะราคาน้ำมันของผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ (Major Oil) จะมีต้นทุนน้ำมันรวมกับภาษีและอัตราเงินส่งเข้ากองทุนที่ต้องเสียให้กับรัฐ แต่น้ำมันเถื่อนจะไม่มีภาษีภาษีและอัตรา

<sup>10</sup> ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและพลังงานแห่งชาติ

เงินส่งเข้ากองทุนทำให้ผู้ค้าน้ำมันที่หลีกเลี่ยงภาษี ขายน้ำมันได้ในราคาต่ำกว่าน้ำมันที่ถูกกฎหมาย จากส่วนต่างดังกล่าวสร้างรายได้อย่างรวดเร็วและครั้งละจำนวนมาก ๆ จนขยายวงกว้างออกไปเป็น เครือข่าย หรือในรูปขบวนการผิดกฎหมายและรุนแรงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เป็น “อาชญากรรมทาง เศรษฐกิจ” และในที่สุดผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตต้องแบกรับภาระจากการขาดทุนไม่ได้และต้องยกเลิก กิจการไป

### ค.ผลกระทบต่อประชาชนผู้บริโภค

น้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนที่ลักลอบ นำเข้ามาจากต่างประเทศ เป็นน้ำมันที่มีคุณภาพน้อยกว่าน้ำมันที่ถูกกฎหมายซึ่งได้มาตรฐานตาม ประกาศของกรมธุรกิจพลังงานและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านการปลอมปนมาแล้ว ไม่ว่าจะปลอมปน ด้วยน้ำมันที่ลักลอบเข้ามา หรือปลอมปนด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ย่อมทำให้ คุณภาพของน้ำมันที่ผ่านการปลอมปนมานั้นด้อยคุณภาพลงไป และส่งผลเสียต่อเครื่องยนต์ของ ผู้บริโภค เช่น เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านการปลอมปนด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) หากใช้ไปช่วงระยะเวลาหนึ่งแล้วจะทำให้เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ สึกหรือเร็วกว่าปกติ กำลังเครื่องยนต์ต่ำลง เร่งความเร็วไม่ขึ้น อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงแรงได้

### ง.ผลกระทบต่องบประมาณป้องกันปราบปราม และกำลังพล

#### ภาครัฐ

การป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมัน เชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อนให้ลดลง หรือหมดไปนับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2539- 2548 รัฐบาลได้สนับสนุนงบประมาณให้กับหน่วยงานต่าง ๆ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้นเกือบ 4,000 ล้านบาท ในที่นี้ยังไม่รวมเงินงบประมาณของส่วนราชการที่เบิกจากเงินงบประมาณแผ่นดิน โดยตรงจำนวนหนึ่งด้วย การปฏิบัติการในการป้องกันและปราบปรามมีความยุ่งยาก จึงมีความ จำเป็นต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลาย ๆ หน่วยงานเข้าปฏิบัติการ ซึ่งต้องใช้กำลังพลข้าราชการ ของหน่วยงานต่าง ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันและปราบปรามเป็นจำนวนมากอันเป็นการสูญเสีย ทั้งงบประมาณและกำลังพลภาครัฐอีกส่วนหนึ่ง

### 2.1.2.1.5 มาตรการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับ น้ำมันเชื้อเพลิง

#### ก. โครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขต ต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย (โครงการน้ำมันเขียว 1)

คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2543 ได้มีมติเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ แนวทางการดำเนินโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง ซึ่งโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ นี้ นับได้ว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพอย่างมากในการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงหรือน้ำมันเถื่อน ให้ลดลงจนเห็นผลได้อย่างชัดเจน โดยโครงการนี้เกิดขึ้นมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อจัดระบบการค้าน้ำมันกลางทะเล และให้ชาวประมงช่วยดูแลไม่ให้น้ำมันเถื่อนขึ้นบก ตลอดจนช่วยเหลือชาวประมงได้ใช้น้ำมันคุณภาพดีในราคาถูก นอกจากนี้ โรงกลั่นสามารถนำกำลังการกลั่นส่วนเกินผลิตน้ำมันดีเซลมาจำหน่ายให้ชาวประมงได้เพิ่มขึ้น สามารถลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการซื้อน้ำมันกลางทะเล และยังสามารถทดแทนโครงการลดราคาน้ำมันเพื่อช่วยเหลือชาวประมงของกระทรวงเกษตร และสหกรณ์ได้ในระยะยาว (โครงการน้ำมันม่วง) ช่วยลดภาระของรัฐในการหาเงินมาอุดหนุนให้ชาวประมงในช่วงที่ราคาน้ำมันในประเทศมีราคาแพงได้ส่วนหนึ่ง ซึ่งจะขอกล่าวต่อไปในหัวข้อ 2.2 ความเป็นมาของโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ

#### ข. การเติมสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันส่งออกและน้ำมันเขียว

มาตรการในการเติมสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันส่งออก และน้ำมันเขียว เพราะการจำหน่ายน้ำมันให้กับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง กฎหมายศุลกากรถือว่าเป็นการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรอย่างหนึ่ง เพื่อป้องกันและปราบปรามไม่ให้มีการนำน้ำมันเหล่านั้นเข้ามาใช้ในประเทศ รัฐบาลกำหนดให้เติมสารมาร์กเกอร์ เพื่อสร้างความแตกต่างระหว่างน้ำมันในประเทศที่เสียภาษี และน้ำมันส่งออกหรือน้ำมันที่ไม่เสียภาษี เพื่อเป็นเครื่องมือของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบ หากมีการลักลอบนำน้ำมัน ที่ไม่เสียภาษีนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ

การเติมสารมาร์กเกอร์ จะเป็นไปตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการเติมสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันดีเซล พ.ศ.2543 ของกรมสรรพสามิต ตามระเบียบดังกล่าว ได้กำหนดให้ผู้ส่งออกสินค้าออกเบ็ดสารมาร์กเกอร์จากกรมสรรพสามิต แล้วให้นำสารมาร์กเกอร์ไปเก็บไว้ภายในโรงงานอุตสาหกรรมหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือสถานที่เก็บ



สินค้าตามที่กำหนดไว้ในคำขอเบิกสารมาร์กเกอร์ แล้วให้ผู้ส่งออกหรือผู้ประกอบการอุตสาหกรรม มีหน้าที่เติมสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันดีเซลที่ส่งออกจากโรงกลั่นน้ำมันหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน ซึ่ง รวมไปถึงการควบคุมตรวจสอบการใช้สารมาร์กเกอร์ให้เป็นไปอย่างถูกต้อง กรมสรรพสามิตได้ กำหนดให้ใช้วิธีเติมสารมาร์กเกอร์ สำหรับการส่งออกด้วยรถน้ำมันทางบก และการส่งออกทาง เรือจากโรงกลั่น โดยกรมสรรพสามิตได้ติดตั้งเครื่องฉีดสารมาร์กเกอร์ (อินเจคเตอร์) ที่ใช้ในการ พ่นสารมาร์กเกอร์ในน้ำมัน ให้กับโรงกลั่น 6 แห่ง ที่มีการส่งออกน้ำมัน ได้แก่ โรงกลั่นน้ำมัน ระยอง ฯ โรงกลั่นน้ำมันสตาร์ ฯ โรงกลั่นน้ำมันทีพีโอ ฯ โรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ ฯ โรงกลั่นน้ำมัน บางจาก ฯ และ โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ ฯ โดยเครื่องเติมสารมาร์กเกอร์ดังกล่าว จะสามารถทำ การเติมสารมาร์กเกอร์ได้อย่างมีประสิทธิภาพทำให้สารผสมเป็นเนื้อเดียวกับน้ำมัน มีการควบคุม การเติมสารด้วยระบบคอมพิวเตอร์ การตรวจสอบสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันจะมีการสุ่มตรวจสอบ จาครถขนส่งน้ำมัน และตามสถานีบริการน้ำมัน ด้วยเครื่องมือ NEAR INFRA RED ตรวจสอบ หาก วัดค่าได้ต่ำกว่า 32 จะแสดงถึงการมีน้ำมันส่งออก หรือน้ำมันต่างประเทศมาปลอมปนในระบบ หรือเกิดจากสารมาร์กเกอร์หมดอายุหรือเครื่องมือวัดผิดพลาด

ปัจจุบันยังพบปัญหาข้อขัดข้อง ในการดำเนินคดีกรมสาร มาร์กเกอร์ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่มาจำหน่ายใน ระบบการพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ไม่สามารถแสดงผล ย้อนกลับว่า เป็นการนำน้ำมันเชื้อเพลิงส่งออกหรือน้ำมันต่างประเทศมาปลอมปนในระบบ หรือ เพราะสาเหตุของค่าสารมาร์กเกอร์ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเกิดได้หลายสาเหตุ เช่น การเติม สารมาร์กเกอร์ด้วยมือในยานพาหนะ แต่ยังไม่มีการผสมให้สารมาร์กเกอร์กระจายตัวทั่วทุกส่วน อีกทั้งไม่สามารถตรวจสอบย้อนกลับว่า มีการนำน้ำมันส่งออกมาปลอมปนปริมาณเท่าใด ซึ่งเป็น เงื่อนไขสำคัญของอำนาจในการฟ้องดำเนินคดี

#### ก. การติดตั้งมิเตอร์ ณ จุดรับจ่ายน้ำมันของคลังน้ำมัน

เป็นมาตรการในการป้องกัน การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่ หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนเข้าสู่คลัง โดยการติดตั้งมิเตอร์ ณ จุดรับจ่ายน้ำมันของคลังน้ำมันชายฝั่ง และริมแม่น้ำทุกแห่ง ซึ่งได้เริ่มในปี 2540 โดยกรมสรรพสามิตได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุน น้ำมันเชื้อเพลิง ในการติดตั้งมิเตอร์ ณ จุดรับจ่ายน้ำมันในคลังที่รับน้ำมันดีเซล และต่อมาได้ ขยายไปยังคลังน้ำมันเบนซินด้วย โดยคลังน้ำมันที่ติดตั้งมิเตอร์มีจำนวน 58 แห่ง ซึ่งระบบมิเตอร์ จะสามารถควบคุมการนำเข้าน้ำมันสู่คลัง โดยเจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิตได้ตลอดเวลา โดยมีเตอร์ จะมีระบบสื่อสารเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์ ของสำนักงานของกรมสรรพสามิตในพื้นที่ การควบคุมการเปิดและปิดวาล์วของมิเตอร์จะควบคุมโดยเจ้าหน้าที่สรรพสามิตในพื้นที่ผ่านระบบ

สื่อสารไปยังคลังน้ำมันและมีการรายงานปริมาณน้ำมันเข้า – ออกจริง โดยใช้เครื่องมืออัตโนมัติส่งข้อมูลไปยังสรรพสามิตจังหวัด จึงทำให้สามารถตรวจสอบปริมาณการเคลื่อนไหวของน้ำมันในถังเก็บได้ ทำให้ยากต่อการลักลอบนำน้ำมันเข้าคลัง ระบบมีความแน่นอนสูง สามารถป้องกันการรบกวนระบบและการปรับแต่งเครื่องมือวัดจากคนภายนอก และสามารถตรวจสอบการรับ – จ่ายน้ำมันได้ตลอดเวลา ซึ่งมีผลทำให้ปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันลดลง

### ง.การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการให้ข้อมูลเบาะแสการ

#### กระทำผิด

ในปี 2545 สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ในฐานะหน่วยประสานงานการปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ร่วมมือกับ 4 หน่วยงานหลัก ที่มีบทบาทหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมธุรกิจพลังงาน และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์ภายใต้ชื่อโครงการ “รวมพลังต้านน้ำมันเถื่อน” ซึ่งนอกจากรัฐจะให้ความรู้และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมันเถื่อนผ่าน ทางสารคดีทางโทรทัศน์ สถานีวิทยุ การทำสคู๊ปและการรายงานข่าวทางสื่อสิ่งพิมพ์ ขณะเดียวกันรัฐก็เปิดโอกาสให้สื่อมวลชนและประชาชนสามารถสอบถามข้อมูล แจ้งข่าวสาร แจ้งเบาะแส เกี่ยวกับน้ำมันเถื่อน ทำให้นำข้อมูลไปขยายผลการจับกุมดำเนินคดีตามกฎหมายกับผู้กระทำความผิดได้ นอกจากนี้การแจ้งข้อมูล แจ้งเบาะแสของกระบวนการค้าน้ำมันเถื่อนจากประชาชนทั่วไปจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมโดยรวมแล้ว ผู้แจ้งยังได้ประโยชน์จากเงินสินบนนำจับจากภาครัฐ และเจ้าหน้าที่รัฐที่กระทำการจับกุมผู้กระทำความผิดจะได้เงินรางวัลนำจับ เมื่อคดีความสิ้นสุดแล้ว

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 2.1.2.2 สถานการณ์การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงกรณีของ ต่างประเทศ<sup>11</sup>

### 2.1.2.2.1 สถานการณ์น้ำมันเดือนในประเทศสิงคโปร์ และ มาเลเซีย

จากโครงสร้างราคาน้ำมัน จะสามารถจะอธิบายข้อเท็จจริงอื่นเกี่ยวกับน้ำมันเดือน นั่นคือ น้ำมันเดือนไม่ได้มีเฉพาะประเทศไทยประเทศเดียว ทุกประเทศที่มีการจัดเก็บภาษีสำหรับน้ำมันที่ใช้ภายในประเทศ ซึ่งมีผลให้ราคาน้ำมันที่จำหน่ายในประเทศสูงกว่าภาระต้นทุนเนื่อน้ำมัน หากระบบป้องกันและปราบปรามไม่ดีพอ การหลบเลี่ยงภาษีเพื่อเอาประโยชน์ของธุรกิจน้ำมันเดือนย่อมเกิดขึ้น น้ำมันเดือนที่ลักลอบนำเข้ามาจากต่างประเทศจะเป็นน้ำมันส่งออกของต่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นประเทศที่ถล่มน้ำมันเพื่อส่งออก ซึ่งในทุกประเทศจะไม่เก็บภาษีสำหรับสินค้าที่ส่งออก ราคาน้ำมันของสิงคโปร์จึงอยู่ในระดับเดียวกันกับต้นทุนราคาน้ำมันของโรงกลั่นไทย ในขณะที่ราคาขายปลีกน้ำมันในสิงคโปร์เมื่อรวมภาระภาษีอยู่ในระดับที่สูงกว่าไทยมาก โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลของสิงคโปร์ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2546 อยู่ในระดับ 31.38 และ 16.13 บาท/ลิตร ในขณะที่ราคาขายปลีกของไทยอยู่ในระดับ 16.69 และ 14.49 บาท/ลิตร ตามลำดับ

โดยทั่วไป วัตถุประสงค์หลักของการเก็บภาษีน้ำมันในหลายประเทศ จะใช้เป็นแหล่งรายได้หลักของภาครัฐ ซึ่งเป็นหลักการจัดเก็บภาษีน้ำมันของไทยด้วย นอกจากนี้ยังใช้ในการจัดการด้านอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมด้วยในบางประเทศ อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศผู้ส่งออกน้ำมันมีแนวคิดของการให้ประโยชน์แก่ประชาชน จากการที่ปิโตรเลียมเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ผลิตได้ในประเทศ ซึ่งนอกจากจะจัดเก็บภาษีน้ำมันในอัตราต่ำแล้ว ยังนำรายได้ที่จัดเก็บจากการขุดเจาะปิโตรเลียมส่วนหนึ่งมาใช้ในการชดเชยราคาน้ำมันที่ใช้ในประเทศด้วย จะมีผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันของประเทศเหล่านั้นอยู่ในอัตราต่ำ ที่เห็นชัดเจนและมีผลกระทบต่อประเทศไทย ได้แก่ ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งออกน้ำมันดิบ ได้กำหนดราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลอยู่ในระดับเพียง 8.21 บาท/ลิตร ในขณะที่ประเทศไทยอยู่ในระดับ 14.49 บาท/ลิตร ทำให้เกิดการลักลอบนำเข้าน้ำมันจากประเทศ

<sup>11</sup> ญาณดา กาศยพนันท์. “ความคิดมูลฐานเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 : ศึกษากรณีการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ,สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 105-110.

มาเลเซียเข้ามาในประเทศไทย โดยเฉพาะในช่วงที่ราคามีความแตกต่างกันสูง ซึ่งปัญหานี้ได้สร้างผลเสียให้กับรัฐบาลมาเลเซีย ในการที่จะต้องใช้จ่ายเงินจ่ายชดเชยราคาน้ำมันดีเซลให้กับคนไทย จึงได้มีมาตรการป้องกันในส่วนของมาเลเซียเอง

#### 2.2.2.2 สถานการณ์น้ำมันเดือนในฮ่องกง

สถานการณ์การกระทำความคิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในฮ่องกง มีความรุนแรงมานาน แต่กรมศุลกากรของฮ่องกงนั้น ได้มีความเข้มงวดในการปราบปรามอย่างเห็นได้ชัดในปี 1998-1999 ดังนี้

การกระทำความคิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในฮ่องกงมี 2 ทาง  
ทางที่หนึ่ง คือ เรือประมงฮ่องกงหรือเรือขนสินค้าขนาดใหญ่ซึ่ง  
ถูกบรรจุน้ำมันดีเซลเบาจากแผ่นดินใหญ่มาเกาะฮ่องกง

ทางที่สอง คือ ผู้กระทำผิดที่นำน้ำมันส่งออกดีเซลเบาที่มีราคาต่ำ  
กลับเข้ามาในฮ่องกง

เดือนกันยายน 1998 ศุลกากรได้เพิ่มมาตรการบังคับทางทะเลเพื่อ  
ตรวจสอบและหยุดยั้งน้ำมันเดือน, มาตรการดังกล่าวรวมถึงการตรวจค้นเรือขนาดใหญ่ที่กำลังขน  
ถ่ายน้ำมันดีเซลเดือน และสกัดกั้นการกล่าวอ้างว่าส่งออกน้ำมันดีเซลโดยการตรวจสอบอย่าง  
ละเอียด

ตั้งแต่เดือนกันยายน 1998 ถึงเดือนกรกฎาคม 1999 เจ้าหน้าที่  
ศุลกากรได้กักเรือขนาดใหญ่จำนวน 765 ลำ เพื่อการตรวจสอบอย่างละเอียด และมีจำนวน 16 ลำ  
ถูกพบว่ามีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมลักลอบน้ำมันเดือน น้ำมันเดือนที่ถูกยึดได้มีปริมาณ 2,551,919  
ลิตร ซึ่งสถิติการจับกุมและยึดเพิ่มขึ้น 137.8 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน อันเป็นผลมาจาก  
การปราบปรามอย่างเด็ดขาดของเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งขณะนี้พ่อค้าน้ำมันเดือนรายใหญ่ทางทะเลได้ถูก  
ปราบปรามลงเป็นจำนวนมาก

ในลักษณะอื่นของการกระทำความคิดมักจะพบ โดยการขนส่ง  
ทางรถข้ามเขตแดน ซึ่งการขนทางรถจะได้รับอนุญาตให้ขนน้ำมันมากที่สุดไม่เกิน 300 ลิตร ซึ่งขึ้นอยู่กับ  
ขนาดของรถที่มาจากแผ่นดินใหญ่สู่ฮ่องกงด้วย ผู้ขนส่งที่ได้รับอนุญาตยกเว้นภาษีน้ำมันบางคน  
จะขนถ่ายน้ำมันดังกล่าว และขายแก่ผู้ขับขี่ท้องถิ่นภายหลังจากที่เข้ามาในฮ่องกงแล้ว นอกจากนี้ผู้  
ขนส่งที่ได้รับการยกเว้นภาษีบางคน ยังได้ทำแท่งเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ไว้ หรือดัดแปลงรถกันเป็น  
แท่งก็โดยผิดกฎหมายเพื่อบรรจุน้ำมันปริมาณมากเข้าสู่ฮ่องกง เพื่อจะนำมาจำหน่ายให้แก่ผู้ขับขี่  
ท้องถิ่นในฮ่องกงอีกเช่นกัน

สถานการณ์ที่เกิดขึ้น คือ สุลตการเข้มงวดในการตรวจตราจำนวนการบรรทุกน้ำมันดีเซล โดยผู้คนที่ได้รับอนุญาตยกเว้นภาษี ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดจะถูกลงโทษโดยการปรับมากกว่าปริมาณน้ำมันดีเซลที่มีอยู่ ซึ่งจากเดือนกันยายน 1998 ถึงเดือนกรกฎาคม 1999 ผู้ขับขี่ผิดกฎหมายจำนวน 35 คน ได้ถูกปรับสำหรับปริมาณน้ำมันที่ขี้ดได้ 4,965 ลิตร โดยต้องเสียภาษีที่แพงกว่าอัตราปกติ

ยังมีวิธีการกระทำความผิดแบบอื่นอีก โดยเกิดขึ้นจากแผ่นดินใหญ่มาสู่ฮ่องกง กล่าวคือในเดือนตุลาคม 1998 สุลตการได้พบว่า ได้พื้นดินมีท่อขนส่งน้ำมันจากแผ่นดินใหญ่มาสู่ฮ่องกงผ่านแม่น้ำเซินเซนเข้ามาในฮ่องกง ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ใช้บริการจะขนถ่ายจากก๊อทที่ฮ่องกงที่ใหม่ไป และนำไปแจกจ่ายยังสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งหลังจากที่ค้นพบท่อส่งน้ำมันเถื่อนดังกล่าว ทางสุลตการก็ได้ทำลายลง

บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเถื่อนของฮ่องกง คือ

- ผู้ใช้น้ำมันผิดกฎหมายจะถูกปรับ 1,000-5,000

ดอลลาร์ฮ่องกง ไม่มีโทษจำคุก

- ผู้ปฏิบัติงานในสถานีน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริการน้ำมัน

เชื้อเพลิงผิดกฎหมาย จะถูกปรับ 1,000-8,000 ดอลลาร์ฮ่องกง และรอกการลงโทษจำคุก

- ใช้น้ำมันผิดกฎหมายเพื่อมาจำหน่ายทั้งทางทะเล

และทางบก จะถูกปรับ 2,000-46,000 ดอลลาร์ฮ่องกง และจำคุก 2-6 เดือน

#### 2.2.2.2.4 สถานการณ์น้ำมันเถื่อนในประเทศสหราชอาณาจักร

(ไอร์แลนด์เหนือ เกาะอังกฤษ สก๊อตแลนด์ และเวลล์)

ในประเทศสหราชอาณาจักร ได้แก่ ไอร์แลนด์เหนือ เกาะอังกฤษ สก๊อตแลนด์ และเวลล์นี้ ก็มีปัญหาเกี่ยวกับน้ำมันเถื่อนเช่นกัน

กลุ่มผู้ค้าปลีกน้ำมันจากไอร์แลนด์เหนือ วังเด็นขอความช่วยเหลือจากรัฐให้ปฏิบัติการต่อต้านการค้าน้ำมันเถื่อนอย่างเด็ดขาด กลุ่มผู้ค้าน้ำมันที่ถูกกฎหมายให้แถลงในกรุงลอนดอนว่า กรมสุลตการจะต้องเข้มงวดต่อผู้ค้าน้ำมันที่ผิดกฎหมาย และยังคงกล่าวว่ารัฐบาลควรเตือนผู้บริโภคถึงอันตรายของการซื้อน้ำมันราคาถูกมาใช้ คณะกรรมการของนอร์ธไอร์แลนด์ในเมืองเวสต์มินสเตอร์กำลังเร่งสืบสวนเกี่ยวกับปริมาณของการค้าน้ำมันเถื่อน และเร็ว ๆ นี้ ผลการรายงานการตรวจสอบพบว่า 6 ใน 10 สถานีบริการน้ำมันในนอร์ธไอร์แลนด์รับซื้อน้ำมันเถื่อนมาขาย จากสาธารณรัฐไอร์แลนด์ ประธานกลุ่มผู้ค้าน้ำมันที่ถูกกฎหมาย นายไบรอัน โดแนลสันกล่าวว่า บทลงโทษที่เข้มงวดจะต้องถูกนำมาใช้กับพ่อค้าปลีกที่ขายน้ำมันผิดกฎหมาย

เรื่องน้ำมันเถื่อนถูกคัดเลือกโดยคณะรัฐมนตรีในเดือนที่แล้วเพื่อ  
 สรรหามาตรการใหม่เพื่อควบคุมผู้ลักลอบข้ามชายแดน และมาตรการควบคุมการใช้น้ำมันที่  
 เข้มงวดมีขึ้นสำหรับเกษตรกรผู้ใช้และผู้ค้าน้ำมันดีเซล เพื่อป้องกันการขายน้ำมันที่ผิดกฎหมาย  
 มาตรการใหม่ที่จะส่งผลให้การควบคุมมีประสิทธิภาพขึ้น คือ การจัดสรรการกระจายส่วนลดน้ำมัน  
 และน้ำมันดีเซลแดง

ในเดือนกุมภาพันธ์ ที่ผ่านมาสำนักงานตรวจสอบบัญชีแห่งชาติ  
 เปิดเผยว่า น้ำมันเถื่อนในสหราชอาณาจักร ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษี 830 ล้านปอนด์

ผู้ดูแลของรัฐกล่าวว่า ปัญหาที่เลวร้ายที่สุดในนอร์ธไอร์แลนด์  
 คือ การซื้อขายน้ำมันเถื่อนและน้ำมันผิดกฎหมายข้ามชายแดน

ประมาณได้ว่า มากกว่า 450 สถานีใน 700 สถานีบริการน้ำมัน  
 ของนอร์ธไอร์แลนด์ ขายน้ำมันผิดกฎหมายปนกับน้ำมันถูกกฎหมาย ในขณะที่อีก 250 สถานีขาย  
 น้ำมันผิดกฎหมายทั้งสิ้น

สำนักงานตรวจสอบแห่งชาติเดือนถึงฝั่งตรงข้ามสหราชอาณาจักร  
 ว่า ปัญหาสำคัญ คือ การใช้น้ำมันดีเซลที่เสียภาษีต่ำอย่างผิดกฎหมาย สำหรับรถในฟาร์ม

น้ำมันเถื่อนในสหราชอาณาจักร ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษี  
 830 ล้านปอนด์ในปีที่ผ่านมา เลขานุการด้านการเงิน กระทรวงการคลัง พอล โบเทน กล่าวว่า  
 เจ้าหน้าที่ศุลกากรในไอร์แลนด์เหนือรับมือกับปัญหาดังกล่าวเป็นอย่างมาก ตั้งแต่ตัวเลขปริมาณ  
 น้ำมันเถื่อนถูกเผยแพร่เป็นครั้งแรกเมื่อปีที่แล้ว เขาได้กล่าวอีกว่า ไม่เพียงแต่เป็นเรื่องของกรม  
 ศุลกากรเท่านั้น แต่มันเป็นเรื่องที่ประชาชนต้องร่วมกันต่อต้านองค์กรอาชญากรรมน้ำมันเถื่อนที่อยู่  
 บริเวณชายแดนและเสนอขายให้กับเจ้าของอู่ทั้งหลาย เขากล่าวปิดท้ายว่า มันเป็นเรื่องเกี่ยวกับการ  
 ปลุกฝังความคิดดังกล่าวให้กลายเป็นเรื่องที่ต้องอยู่ในจิตใต้สำนึก

นักข่าว BBC เควิน คอนเนลลี่ กล่าวว่า ทุกคนที่อยู่ภายใน 30  
 ไมล์บริเวณนอกเขตชายแดนไปทางใต้ต้องซื้อน้ำมัน ภาษีที่ต่ำลงหมายถึงพวกเขาจะจ่าย 32 ปอนด์  
 ต่อการซื้อน้ำมันดีเซลจากทางใต้เพื่อเติมลงแทงก์ในขณะที่ทางเหนือเขาจะต้องจ่าย 49 ปอนด์ อัตรา  
 แลกเปลี่ยนเงินยูโรก็ส่งผลกระทบต่อเรื่องดังกล่าวด้วย แพทริก เคลลี่ ผู้ให้บริการเติมน้ำมันใกล้เขต  
 เมืองสเตรบัน กล่าวว่าเกือบจะเป็นไปไม่ได้เลยที่จะซื้อน้ำมันถูกกฎหมายในไอร์แลนด์เหนือ

จำนวนของพนักงานสืบสวน การลักลอบน้ำมันเถื่อนเพิ่มขึ้นจาก  
 25 คน เป็น 160 คน ตั้งแต่เดือนเมษายน 2000 เป็นผลมาจากการยึดน้ำมันเถื่อนเป็นจำนวนมากใน 2  
 ครั้งแรก และยึดยานพาหนะจำนวนมากใน 3 ครั้งแรก

มีมาตรการเด็ดขาด สำหรับน้ำมันดีเซลฟอกที่ใช้กับเครื่องจักร ที่  
 ซึ่งได้รับการคืนภาษีให้น้ำมันดีเซลแดงที่ใช้สำหรับรถที่ใช้ในฟาร์ม และน้ำมันเขียวสำหรับรถใช้

บนถนน ซึ่งกรณีนี้จะพบมากอย่างแพร่หลายในไอร์แลนด์เหนือมากกว่าในสหราชอาณาจักร กรมศุลกากรได้จับกุม 17 องค์กรธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการฟอกน้ำมันดีเซล

สำนักงานตรวจสอบเสนอว่า กรมศุลกากรควรจะได้สารเคมีเพื่อเป็นสารมาร์กเกอร์ลงในน้ำมันเบนซินและดีเซลเพื่อเป็นการขัดขวางพวกค่าน้ำมันเถื่อนและฟอกน้ำมันดีเซล

สถานการณ์ฉ้อฉลน้ำมัน ในสหราชอาณาจักรกับไอร์แลนด์เหนือ มีความแตกต่าง ในไอร์แลนด์เหนือกรมศุลกากรประมาณว่าในปี 2001 มีการสูญเสียดังกล่าวจากน้ำมันที่หนีภาษีประมาณ 370 ล้านปอนด์ น้ำมันเบนซิน 130 ล้าน ดีเซล 240 ล้าน สัดส่วนจำนวนมากของการสูญเสียดังกล่าวจากการซื้อน้ำมันจากชายแดน เป็นผลมาจากน้ำมันเถื่อนจากสาธารณรัฐไอร์แลนด์และการใช้อย่างไม่ถูกต้อง การฟอกน้ำมันดีเซล และปลอมปนน้ำมันที่ได้รับการยกเว้นภาษี เกลโซลินและน้ำมันก๊าซ หรือดีเซลแดงได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี ดีเซลแดงเป็นน้ำมันที่เติมสีแดงเพื่อป้องกันการลักลอบนำไปใช้โดยผิดกฎหมาย ใช้สำหรับในฟาร์มเกษตรและเครื่องจักรเท่านั้น ซึ่งจะมีราคาถูกกว่า อัลตราโลว์ซัลเฟอร์ดีเซล เกลโซลินได้รับการยกเว้นภาษีใช้สำหรับทำความร้อน น้ำมันที่ได้รับการยกเว้นภาษีสามารถถูกใส่ผสมลงในน้ำมันสำหรับใช้กับรถบนถนนได้ เพื่อเพิ่มปริมาณ น้ำมันดีเซลแดงถูกฟอกได้หรือดัดแปลงด้วยกรดชนิดแรงเพื่อเปลี่ยนสีเพื่อนำมาขายโดยไม่จ่ายภาษี ผลจากการใช้น้ำมันที่ผสมจะทำให้เครื่องยนต์เสียหาย

น้ำมันเถื่อน เป็นธุรกิจผิดกฎหมายอาญาที่ทำกำไรในไอร์แลนด์เหนือ ซึ่งเงินที่ได้จะถูกนำไปใช้เงินทุนในการทำผิดกฎหมายที่รุนแรงยิ่งขึ้น และโดยเฉพาะการปลอมปนน้ำมันและการค่าน้ำมันเถื่อน ทั้งน้ำมันดีเซลแดงของสหราชอาณาจักรและดีเซลเขียวจากสาธารณรัฐไอร์แลนด์ทำเป็นองค์กรอาชญากรรมที่มีความรุนแรงมาก กลุ่มอาชญากรบางกลุ่มสามารถทำเงินได้มากกว่าหมื่นปอนด์ต่อวันและมากกว่าหลายล้านต่อเดือน ตั้งแต่เดือนเมษายน 2000 กรมศุลกากรเพิ่มเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันในไอร์แลนด์เหนือ เป็นผลจากการยึดน้ำมันเถื่อนในไอร์แลนด์เหนือได้ 2 ครั้ง และยึดพาหนะได้ 3 ครั้ง และการถอดถอนบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการฟอกเงินค่าน้ำมันได้อีก 17 บริษัท ในปี 2001-2002 น้ำมันเถื่อน 1.85 ล้านลิตรถูกยึดได้ และ 8 บริษัทฟอกเงินจากการดังกล่าวก็ถูกจับกุม และ 7 องค์กรอาชญากรรมเบื้องหลังน้ำมันเถื่อนก็ถูกทำลาย ความสำเร็จดังกล่าวก็ถูกจับกุม และ 7 องค์กรอาชญากรรมเบื้องหลังน้ำมันเถื่อนก็ถูกทำลาย ความสำเร็จดังกล่าวก็ถูกจับกุม ความสำเร็จดังกล่าวส่งผลกระทบต่อตลาดค้าปลีกน้ำมันในไอร์แลนด์เหนือ กับจำนวนที่เพิ่มของน้ำมันถูกกฎหมายเป็นครั้งแรกในรอบ 5 ปี อัตราการขายตัวของค่าน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 6 เพอร์เซ็นต์และดีเซลเพิ่มขึ้น 8 เพอร์เซ็นต์

ในอังกฤษ เวลล์ และสก็อตแลนด์ สัดส่วนที่มากที่สุดของการนํ้ามันเกี่ยวข้องกับน้ำมันที่ได้รับการยกเว้นภาษีใช้สำหรับเกษตรกร กรมศุลกากรประมาณว่าได้มีการสูญเสียรายได้จากภาษีของน้ำมันที่ไม่เสียภาษี 50 ล้านปอนด์ สำหรับเบนซินในปี 2000 และในปี 2001 เพิ่มขึ้นเป็น 100 ล้านปอนด์ น้ำมันดีเซลสูญเสียประมาณ 600 ล้านปอนด์

ในปี 2002 รัฐสภาอังกฤษได้ประกาศยุทธศาสตร์ใหม่มีจุดมุ่งหมายในการลดการนํ้ามันไม่ให้มากกว่า 2 เปอร์เซ็นต์ในตลาดภายใน 3 ปี มาตรการดังกล่าวประกาศใช้ในปี 2002 เป็นการร่วมกันระหว่างการใช้อำนาจอนุญาตกับแผนการรับประกันสำหรับผู้จำหน่ายดีเซลแดงและเกโกลชินด้วยการลงนามบังคับอย่างเคร่งครัด

จากบทความข้างต้น สรุปได้ว่า ในไอร์แลนด์เหนือมีปัญหาการกระทำผิดเกี่ยวกับการลักลอบทางชายแดน และการปลอมปนหรือฟอกน้ำมันดีเซล แต่ในอังกฤษ เวลล์ และสก็อตแลนด์ จะมีปัญหาการกระทำผิดเกี่ยวกับการนํ้ามันน้ำมันที่ได้รับสิทธิยกเว้นภาษี ลักลอบไปจำหน่ายเป็นน้ำมันที่เสียภาษีแล้ว หรือนํ้ามันที่ได้รับยกเว้นภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันที่เสียภาษีเพื่อเพิ่มปริมาณน้ำมันแต่ต้นทุนลดลงนั่นเอง

## 2.2 ความเป็นมาของโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว 1)

### 2.2.1 ความหมายของน้ำมันเขียว

**น้ำมันเขียว** หมายถึง น้ำมันดีเซลตามโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องที่รัฐจัดให้มีการยกเว้นภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนลดต้นทุนน้ำมัน โดยลดขั้นตอนการกลั่นน้ำมันเพื่อให้มีราคาต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถูกลงใกล้เคียงกับน้ำมันดีเซลจากต่างประเทศ มีการเติมสีเขียวและสาร MARKER ให้มีความแตกต่างทางกายภาพ เพื่อป้องกันการลักลอบนำออกนอกระบบมาจำหน่ายบนฝั่ง และการลักลอบนำน้ำมันจากต่างประเทศมาปลอมปนกับน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมัน ฯ



## 2.2.2 นโยบายและมาตรการของรัฐ โดยการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการจัดตั้งโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ

โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ เป็นมาตรการสำคัญที่รัฐบาลนำมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อน โดยมาจากแนวความคิดว่า รัฐบาลสามารถที่จะกำหนดขอบเขตที่เหมาะสมภายใต้กรอบของกฎหมาย ให้มีการจำหน่ายน้ำมันที่ได้รับการยกเว้นภาษีได้ คือ ให้มีการจำหน่ายน้ำมันนอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทย และถือว่าการนำน้ำมันไปจำหน่ายนอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทยไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องเป็นน้ำมันส่งออก ซึ่งในกลไกภาษีของรัฐนั้น สินค้าใดที่มีการเรียกเก็บภาษีถ้าส่งออกไปนอกราชอาณาจักรสามารถที่จะได้รับยกเว้นภาษี ในที่สุดรัฐบาลก็ได้จัดตั้งโครงการน้ำมันฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.2.2.1 ตามที่รัฐบาลได้รับการผลักดันจากสมาคมประมงแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานในปัจจุบัน) ให้มีมาตรการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย หรือ TDRI โดยการสนับสนุนจากผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ได้มีการศึกษาและจัดให้มีการสัมมนาเรื่อง “การลักลอบนำเข้าน้ำมันกลางทะเล : ปัญหาและมาตรการ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2543 ณ โรงแรมธารา กรุงเทพฯ ฯ การสัมมนาดังกล่าวเป็นการรับฟังผลการศึกษาของคณะผู้วิจัยจากสถาบัน ฯ และรับฟังความเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งได้มีข้อเสนอแนะแนวทางการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมัน ข้อหนึ่งว่า

“ให้จัดระบบการค้าน้ำมันกลางทะเล โดยทำสถานีบริการน้ำมันกลางทะเลให้เป็นธุรกิจโดยบริษัทน้ำมันที่ถูกต้อง ควรจะได้มีการพิจารณาหรือสนับสนุนให้เกิดขึ้น เพราะที่แท้จริงแล้วธุรกิจดังกล่าวไม่ผิดกฎหมายอยู่แล้ว แต่ยังทำกันในลักษณะลักลอบ ซึ่งถ้าทำให้ธุรกิจถูกต้องเต็มรูปแบบจะช่วยแก้ปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันขึ้นฝั่งได้ระดับหนึ่ง เนื่องจากผู้ค้าน้ำมันที่ถูกต้องจะควบคุมได้ง่ายกว่า เพราะอย่างไรก็ตามธุรกิจนี้คงจะไม่มีวันหมดไป เนื่องจากเรือประมงไทยคงต้องไปจับปลาในน่านน้ำสากลไกลออกไปเรื่อย ๆ และจำเป็นต้องใช้สถานีบริการลอยน้ำ แต่ปัจจุบันต้องออกไปเติมน้ำมันจัดบริการโดยผ่านคนต่างชาติ”

2.2.2.2 สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย จึงได้มีหนังสือถึงคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานในปัจจุบัน) ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2543 เพื่อเสนอขอให้พิจารณาให้มีการจัดตั้งเรือสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง (TANKER) ใน

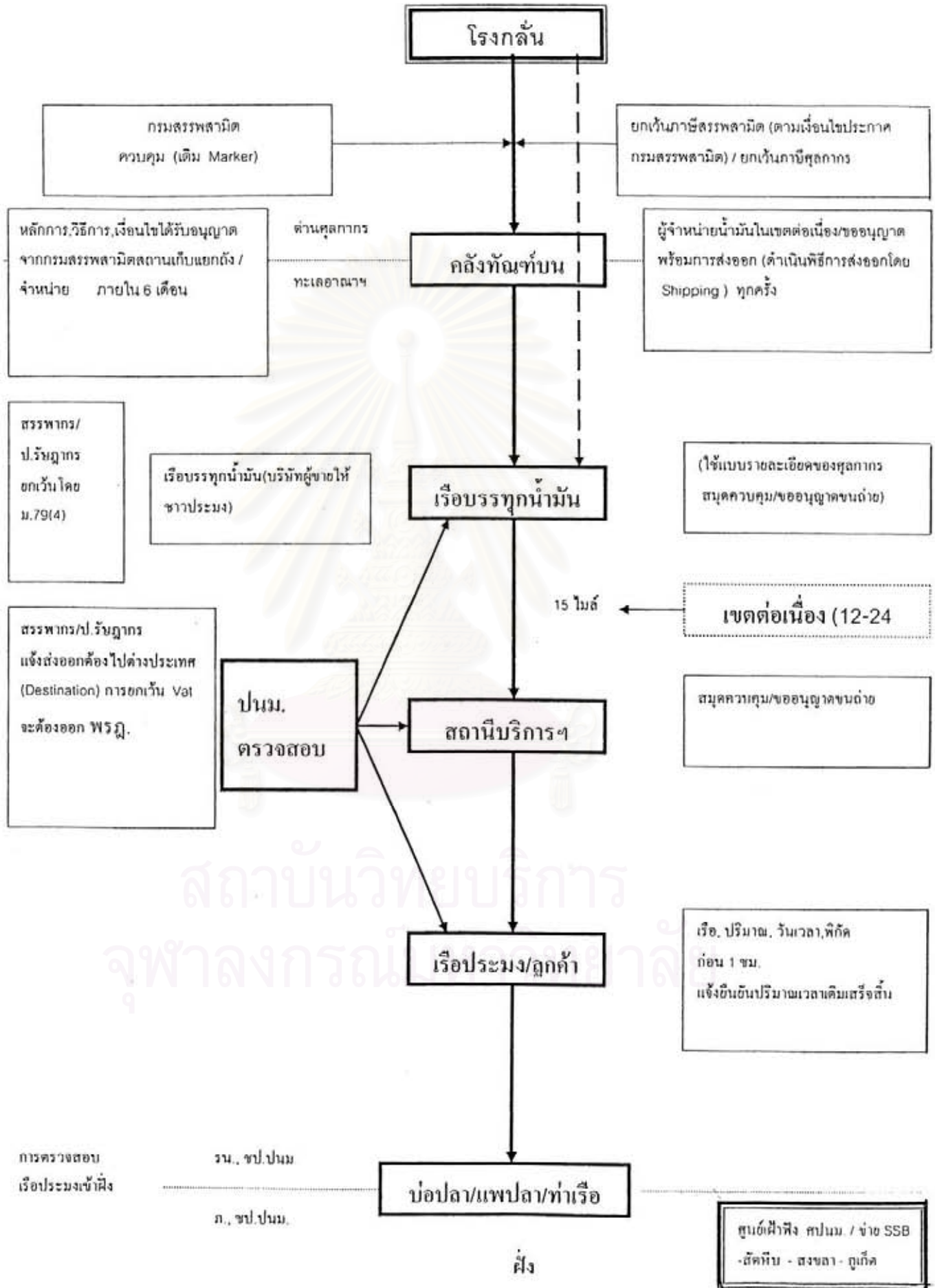
เขตต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงทางทะเล และช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของชาวประมงเกี่ยวกับต้นทุนในการประกอบอาชีพ ซึ่งต้องใช้น้ำมันเป็นจำนวนมาก

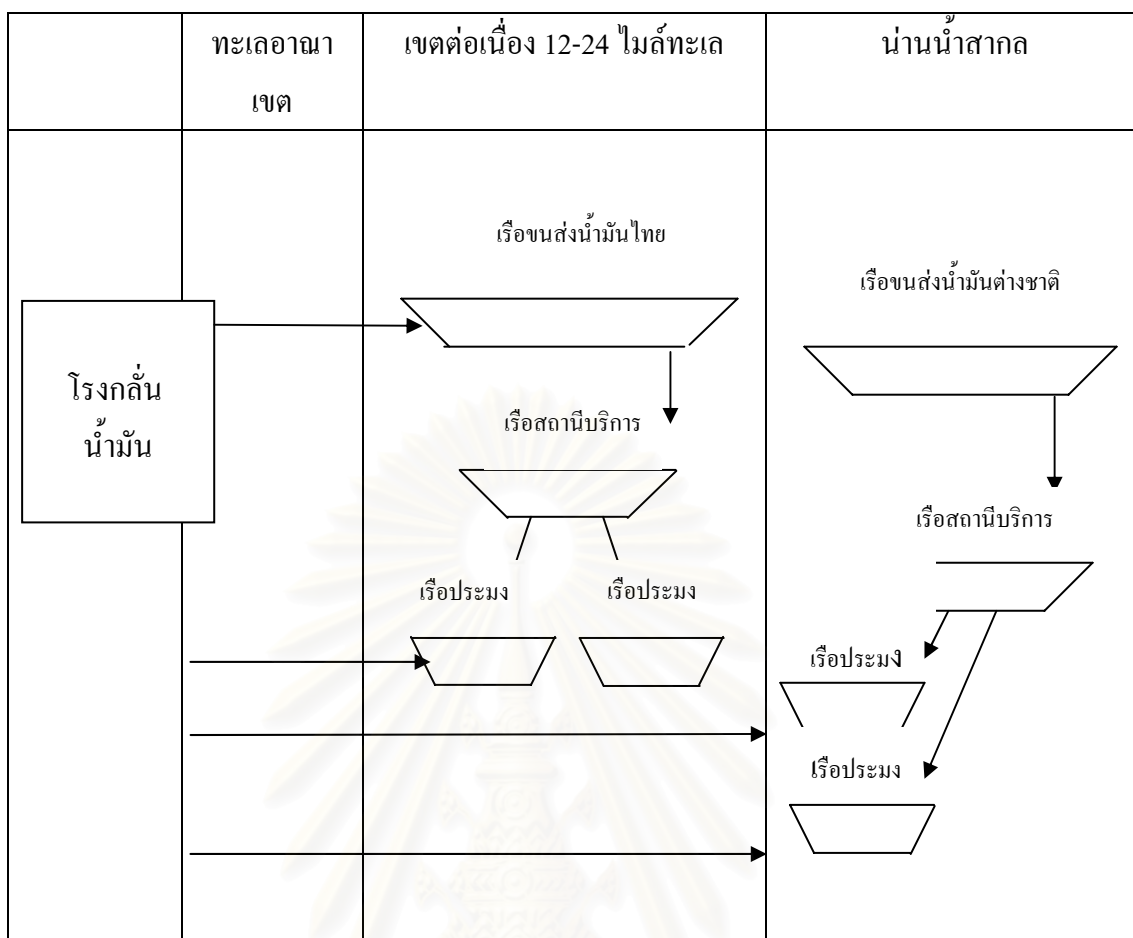
2.2.2.3 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานในปัจจุบัน) ได้พิจารณาข้อเสนอดังกล่าวแล้ว เห็นว่าน่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวม ทั้งโรงกลั่นน้ำมัน ผู้ค้าน้ำมัน ชาวประมง เนื่องจากจะช่วยให้หน่วยงานของรัฐสามารถพัฒนาระบบการป้องกัน และปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพและโรงกลั่นยังสามารถนำกำลังการผลิตส่วนเกินในประเทศมาจำหน่าย ซึ่งสามารถลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศได้ถึงประมาณปีละ 15,000 ล้านบาท และยังสามารถทดแทนโครงการลดราคาน้ำมัน เพื่อช่วยเหลือชาวประมงของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ในระยะยาว (โครงการน้ำมันม่วง) นอกจากนี้ยังช่วยทำให้ชาวประมงได้ใช้น้ำมันราคาถูก ดังนั้น คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานในปัจจุบัน) จึงได้ขอความเห็นชอบในหลักการต่อรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตรี โปธิวิหก) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งระบบการค้าน้ำมันทางทะเลอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และหลังจากนั้น สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้ประสานงานและประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายครั้ง ได้แก่ กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทะเบียนการค้า (กรมธุรกิจพลังงานในปัจจุบัน) กรมสรรพสามิต กรมเจ้าท่า (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในปัจจุบัน) กรมประมง และ ปตท. รวมทั้งภาคเอกชน คือสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย จึงได้มีข้อสรุปถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งระบบการค้าน้ำมันกลางทะเล ในเขตต่อเนื่องนำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นต่อ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2543 คณะกรรมการฯ รับทราบผลการศึกษาดังกล่าว และมีมติให้ไปศึกษาและจัดทำรายละเอียดโครงการเพื่อเสนอคณะกรรมการให้ความเห็นชอบต่อไป

2.2.2.4 จากมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติดังกล่าว จึงได้จัดให้มีการประชุมเพื่อจัดทำข้อกำหนดเกี่ยวกับการอนุญาตให้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตต่อเนื่อง การยกเว้นภาษีอากร และการควบคุมการนำเข้ารวมทั้งแผนปฏิบัติการเบื้องต้น ในการดำเนินงานของโครงการน้ำมันฯ นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติให้ความเห็นชอบในการประชุมเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2543

2.2.2.5 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2543 ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการดำเนิน โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ

2.2.3 ขั้นตอนการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงฯ





สำหรับขั้นตอนการจำหน่ายน้ำมันฯ จะประกอบด้วย

2.2.3.1 โรงกลั่นมีหน้าที่ในการผลิตและเก็บรักษาคุณภาพน้ำมัน โดยผู้ที่ประสงค์จะผลิตหรือจัดหาน้ำมันมาเพื่อการส่งออกไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง ปฏิบัติ ดังนี้

- ยื่นขอรับความเห็นชอบ ในข้อกำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลต่อกรมธุรกิจพลังงานตามเงื่อนไขซึ่งน้ำมันดีเซลมีปริมาณธาตุกำมะถันต้องไม่สูงกว่าร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนัก , อุณหภูมิของส่วนที่กลั่นได้โดยปริมาตรในอัตราร้อยละ 90 ต้องไม่สูงกว่า 370 ซ , สีต้องเป็นสีเขียว ซึ่งได้มาจากสารประกอบพวก 1,4-dialkylamino anthraquinone และ 1,3-benzocdiol 2,4-bis ((alkylphenyl)azo-) ในอัตราส่วน 9:1 ปริมาณเนื้อสีที่ใช้ไม่น้อยกว่า 12 มิลลิกรัมต่อลิตร เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้วจะต้องแยกเก็บน้ำมันต่างหากจากน้ำมันปกติ

- กรณีการจำหน่ายน้ำมันไปยังเขตต่อเนื่องโดยตรง และกรณีการจำหน่ายน้ำมันไปเก็บไว้ที่สถานที่เก็บเพื่อรอการจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง ยื่นคำขอรับการยกเว้นภาษีต่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจดทะเบียนภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัด ณ กรมสรรพสามิต หรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่ที่โรงอุตสาหกรรมที่จะขอยกเว้นภาษีนั้นตั้งอยู่ และต้องปฏิบัติตามระเบียบกรมสรรพสามิตว่าด้วยการเติมสาร Marker เพื่อสร้างความแตกต่างระหว่าง

น้ำมันในประเทศที่เสียภาษีและน้ำมันส่งออกหรือน้ำมันที่ไม่เสียภาษี รวมทั้งเป็นเครื่องมือของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบ หากมีการลักลอบนำน้ำมันที่ไม่เสียภาษีนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ นอกจากนี้การจำหน่ายน้ำมันไปเก็บไว้ที่สถานที่เก็บเพื่อรอการจำหน่ายในเขตต่อเนื่องจะต้องส่งน้ำมันไปยังเขตต่อเนื่องภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่นำน้ำมันออกจากโรงอุตสาหกรรม

- ยื่นขอรับคำขอยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม การขายน้ำมันสำหรับมูลค่าของฐานภาษีที่เกิดขึ้นจากการขายน้ำมันให้แก่สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่อง

### 2.2.3.2 การขออนุญาต และพิธีการส่งออก ปฏิบัติ ดังนี้

- เจ้าของเรือหรือผู้ที่จัดหาน้ำมันมาเพื่อการส่งออกไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง ยื่นใบขนสินค้าออก พร้อมคำร้องขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร (ดำเนินการพิธีการส่งออก) ต่อสำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพฯ หรือด่านศุลกากรซึ่งโรงอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต หรือสถานที่เก็บน้ำมันดีเซลตามที่สรรพสามิตกำหนดตั้งอยู่ในเขต แล้วแต่กรณี โดยการยื่นใบขนสินค้าออก การผ่านพิธีการและการตรวจปล่อยน้ำมันให้ปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2541 หมวดที่ 8 โดยอนุโลมเว้นแต่ในช่อง “เมืองท่าปลายทาง” ให้ระบุว่า “ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร” และระบุพิกัดของเส้นรุ้งและเส้นแวงบริเวณใดที่จะนำน้ำมันไปขนถ่ายในเขตต่อเนื่อง (12-24 ไมล์ทะเล) ของราชอาณาจักร

### 2.2.3.3 การขนถ่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ปฏิบัติ ดังนี้

- เรือบรรทุกน้ำมันที่บรรทุกน้ำมันมาจากโรงอุตสาหกรรม หรือสถานที่เก็บน้ำมันตามที่กรมสรรพสามิตกำหนด เพื่อทำการขนถ่ายน้ำมันให้กับเรือบรรทุกน้ำมันที่มีสภาพเป็นสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่อง (Tanker) และเรือบรรทุกน้ำมันที่มีสภาพเป็นสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่อง (Tanker) ที่รับน้ำมันมาจากเรือบรรทุกน้ำมัน เพื่อทำการขนถ่ายน้ำมันให้กับเรือประมง เจ้าของเรือหรือผู้ที่จัดหาน้ำมันมาเพื่อการส่งออกไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง ต้องแจ้งรายละเอียดการขนถ่ายเกี่ยวกับปริมาณ วัน เวลา และบริเวณพิกัดที่ขนถ่ายให้ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ สปนม. (ศูนย์เฝ้าฟัง) (ปัจจุบัน สปนม. ได้เปลี่ยนเป็นงานปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ ปนม.) ทราบ ก่อนทำการขนถ่ายน้ำมันทุกครั้งไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง

- นายเรือจัดให้มีสมุดควบคุมการขนถ่ายน้ำมันไว้ สำหรับเจ้าหน้าที่เพื่อการตรวจสอบ โดยให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับวัน เดือน ปีที่ขนถ่าย ชนิดและปริมาณของน้ำมันที่ขนถ่าย ชื่อสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่อง และ/หรือ ชื่อเรือประมงที่มารับการขนถ่าย

2.2.3.4 ปนม. ทำการตรวจสอบเรือประมงเข้าฝั่งบริเวณบ่อปลา แพลตา และท่าเรือ เพื่อป้องกันมิให้มีการลักลอบนำน้ำมันขึ้นฝั่ง

## 2.2.4 ผลการดำเนินงานโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้รวบรวมรายงานผลการดำเนินโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ จากหน่วยงานที่งานที่เกี่ยวข้อง คือ กรมศุลกากร กรมธุรกิจพลังงาน (กรมทะเบียนการค้า ) กรมสรรพสามิต สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย และสรุปสาระสำคัญผลการดำเนินโครงการในช่วงที่ผ่านมาได้ ดังนี้

2.2.4.1 จำนวนผู้เข้าร่วมโครงการนับตั้งแต่ได้เริ่มโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2544 จนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2548<sup>12</sup> มีจำนวนผู้เข้าร่วมโครงการ ดังนี้

- ผู้ค้าน้ำมันตาม มาตรา 7 (ผู้จำหน่ายบนฝั่ง) มี จำนวน 5 ราย
- ผู้จัดจำหน่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง มี จำนวน 25 ราย (ผู้นำไปจำหน่ายต่อในเขตต่อเนื่อง
- เรือบรรทุกน้ำมันและสถานีบริการน้ำมัน (TANKER) มีจำนวน 69 ลำ
- สมาคมประมงท้องถิ่นที่เสนอเข้าร่วมโครงการ จำนวน 27 สมาคม
- เรือประมงที่จดทะเบียนเข้าร่วมโครงการ จำนวน 9,906 ลำ

### 2.2.4.2 การจำหน่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง

- ปริมาณน้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ตั้งแต่เริ่มจำหน่ายวันที่ 30 เมษายน 2544 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2548<sup>13</sup> มีปริมาณการจำหน่ายรวม 692,900,006 ลิตร

- ราคาน้ำมันที่จำหน่ายในเขตต่อเนื่องจะเปลี่ยนแปลงตามราคาน้ำโรงกลั่น ซึ่งราคาดังกล่าวจะถูกกว่าราคาน้ำมันที่จำหน่ายบนฝั่งโดยเฉลี่ยประมาณลิตรละ 3-8 บาท

<sup>12</sup>ข้อมูลสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

<sup>13</sup>ข้อมูลสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

## 2.2.5 การประเมินผลโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงฯ

จากการเริ่มดำเนินโครงการจำหน่ายฯ ในปี 2544 คณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้มีการประเมินผลเมื่อสิ้นปี ซึ่งคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการจำหน่ายฯ ได้มีการจัดประชุม 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 13 พ.ย. และวันที่ 15 พ.ย.2544 นอกจากนี้ สนพ.ได้ประสานให้มีการจัดตั้งคณะทำงานประสานความร่วมมือภาคเอกชนในแก้ไขปัญหาน้ำมันเดือน ได้มีการประชุมร่วมกับผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 25 มิ.ย.และวันที่ 20 พ.ย.2544 เพื่อสรุปข้อดี ข้อเสีย และข้อเสนอแนะสำหรับโครงการจำหน่ายฯ ซึ่งมีผลการประเมินของคณะกรรมการทั้งภาครัฐและเอกชน ดังนี้

### 2.2.5.1 การประเมินผลโดยคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการน้ำมันจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

#### ข้อดี

- ลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ ก่อนมีโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตต่อเนื่อง เรือประมงไทยจะซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากเรือต่างชาติที่ตั้งอยู่นอกเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร หลังจากที่มีโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ชาวประมงสามารถซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากเรือสถานบริการที่เข้าร่วมโครงการ ซึ่งเป็นน้ำมันที่ผลิตจากโรงกลั่นภายในประเทศ ทำให้ลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ ตั้งแต่เริ่มโครงการจนถึงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2544 ประมาณ 424 ล้านบาท คิดมูลค่าจากปริมาณน้ำมันที่ยกเว้นภาษี เพื่อนำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง จำนวน 53,077.63 ลิตร กัปราคาน้ำมัน เฉลี่ยในเดือนตุลาคม 2544 ซึ่งมีราคาลิตรละ 8 บาท
- ส่งเสริมกิจการผลิตน้ำมันในประเทศไทย สามารถทำให้โรงกลั่นในประเทศนำกำลังการผลิตส่วนเกินของโรงกลั่นมาในโครงการให้เกิดประโยชน์ได้
- ผลประโยชน์ต่อชาวประมงที่เข้าร่วมโครงการจำหน่ายฯ ทำให้ชาวประมงซื้อน้ำมันถูกลงประมาณลิตรละ 2 บาท ซึ่งมีผลให้ต้นทุนในการทำประมงต่ำลงด้วย โดยก่อนมีโครงการราคาน้ำมันในทะเลถูกกำหนด โดยผู้ค้าน้ำมันต่างชาติ ซึ่งราคาดังกล่าวจะถูกกว่าราคา

น้ำมันที่จำหน่ายบนฝั่งประมาณลิตรละ 1.5 – 2.00 บาท ในปัจจุบันราคาน้ำมันในทะเลถูกกำหนดโดยราคาน้ำมันในโครงการ เนื่องจากมีการแข่งขันระหว่างน้ำมันในโครงการกับน้ำมันนอกเขตต่อเนื่อง ทำให้ราคาน้ำมันในทะเลมีส่วนต่างจากน้ำมันบนฝั่งประมาณลิตรละ 3.50 – 4.00 บาท

- ชาวประมงได้ใช้น้ำมันที่มีคุณภาพดีขึ้น ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์เรือประมง ทั้งนี้เนื่องจากน้ำมันที่จำหน่ายในโครงการมีการควบคุมคุณภาพโดยกระทรวงพาณิชย์ ทำให้มีคุณภาพดีกว่าน้ำมันที่จำหน่ายนอกเขตต่อเนื่อง ชาวประมงที่ซื้อน้ำมันจากโครงการจึงได้ใช้น้ำมันที่มีคุณภาพสูงขึ้น มีผลให้สามารถลดค่าใช้จ่ายจากการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และยังสามารถยืดอายุการใช้งานของเครื่องยนต์ได้
- ทำให้ชาวประมงได้รับน้ำมันเต็มตามจำนวนที่ซื้อ ซึ่งในอดีตชาวประมงที่ซื้อน้ำมันในทะเลจะได้รับน้ำมันเพียงร้อยละ 99 – 92 ของปริมาณที่สั่งซื้อ เนื่องจากสถานีบริการน้ำมันในปัจจุบันของโครงการต้องติดตั้งมิเตอร์ที่ได้รับการรับรองจากกระทรวงพาณิชย์ ทำให้ชาวประมงได้รับน้ำมันเต็มจำนวนที่ซื้อ
- ด้านภาษีอากร การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของรัฐตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึง ตุลาคม 2544 สามารถจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซลได้ 17,444 ล้านบาท เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจัดเก็บได้ 16,889 ล้านบาท คิดเป็นการจัดเก็บภาษีได้เพิ่มขึ้น 555 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ซึ่งแสดงว่า โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ไม่มีผลทำให้การจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไม่มีผลทำให้การจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซลของรัฐลดลงแต่ประการใด แต่อาจมีผลให้การประกอบการของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 และผู้ประกอบการประมงมีผลกำไรเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลทำให้สามารถจัดเก็บภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นด้วย
- ผลในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมัน เนื่องจากโครงการนี้ก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้า โดยสมาคมการประมงแห่งประเทศไทยได้เสนอที่จะผลักดันให้เรือประมงไทยเข้ามาจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายมากขึ้น นอกจากนี้ยังได้เสนอให้มี



การติดตั้งเครื่องตรวจสอบตำแหน่งของเรือบรรทุกน้ำมัน และเรือ  
สถานีบริการในเขตต่อเนื่องเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบติดตาม  
ของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการป้องกันและปราบปรามน้ำมันลักลอบ  
นำเข้าด้วย

#### ข้อเสีย

- อาจทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกัน ในการรับผลประโยชน์จาก  
โครงการของชาวประมง เนื่องจากโครงการจำหน่ายน้ำมันในเขต  
ต่อเนื่อง ไม่สามารถให้ประโยชน์ต่อชาวประมงได้อย่างทั่วถึง เพราะ  
เรือประมงชายฝั่งขนาดเล็ก และเรือประมงขนาดกลางที่อยู่ในพื้นที่  
ภาคใต้ตอนล่างและพื้นที่อ่าวไทยรูปตัว ก.ไก่ ไม่สามารถใช้บริการ  
ได้

#### **ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการ ฯ**

- ควรต่ออายุโครงการให้มีความต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจให้  
ผู้ประกอบการในการเข้าร่วมโครงการ ซึ่งจะทำให้โครงการขยายเพื่อ  
รองรับความต้องการของชาวประมงได้ทั้งหมดได้ แต่หากต่อไป  
โครงการก่อให้เกิดปัญหาคณะกรรมการจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อ  
พิจารณายกเลิกโครงการ
- มอบให้คณะกรรมการไปประสานความร่วมมือกับสมาคมการ  
ประมงแห่งประเทศไทย ผลักดันให้เรือประมงเข้ามาจดทะเบียนให้  
ถูกต้องมากขึ้น รวมทั้งผลักดันให้เรือประมงเข้ามาซื้อน้ำมันใน  
โครงการมากขึ้น โดยมีเป้าหมายให้ชาวประมงใช้น้ำมันในโครงการ  
ประมาณ 70 ล้านลิตรต่อเดือนในปี 2545

## 2.2.5.2 การประเมินผลโดยคณะทำงานประสานความร่วมมือภาคเอกชน

### ข้อดี

- ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลโดยรวมสูงขึ้น ทำให้ช่วยระบายปริมาณน้ำมันดีเซลที่เหลือจากความต้องการของตลาดภายในประเทศออกสู่ตลาดที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของประเทศ
- แม้ว่าราคาน้ำมันที่ขายในทะเลจะต่ำกว่าราคาที่จำหน่ายในประเทศ แต่ราคาของน้ำมันดีเซลที่จำหน่าย โดยเฉลี่ยก็คงยังสูงกว่าราคาที่ส่งออกเล็กน้อย ซึ่งมีผลดีกับอุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมันของประเทศ
- ชาวประมงได้ใช้น้ำมันคุณภาพดีและมีปริมาณที่ครบถ้วน
- รายได้ของรัฐจากภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ดำเนินการจำหน่ายและขนส่งน้ำมันต้องเข้าระบบการจดทะเบียนการค้า ทำให้รัฐสามารถจัดเก็บภาษีกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันในเขตต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ
- ช่วยเพิ่มปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลบนบกเพิ่มขึ้น เนื่องจากสามารถลดการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อน
- ทำให้เกิดการค้าน้ำมันดีเซลในบริเวณเขตต่อเนื่องซึ่งเป็นตลาดแห่งใหม่ที่ยังไม่มีมาก่อน และทำให้เกิดผลพลอยได้ในการขายสินค้าชนิดอื่นติดตามมา เช่น น้ำมันเครื่อง เป็นต้น
- ในระยะยาว หากปริมาณการค้าขายเพิ่มมากขึ้นอาจจะมีผลให้การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนสลายตัวไป ทั้งนี้ เพราะการค้าน้ำมันเถื่อนจะไม่คุ้มกับต้นทุนในการนำเรือน้ำมันมาลอยลำ
- ทำให้เรือบรรทุกน้ำมันเพื่อจำหน่ายในโครงการต้องเข้ามาอยู่ในระบบของรัฐด้านความปลอดภัย ด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

### ข้อเสีย

- รัฐมอบหมายให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ชื้อน้ำมันของกลางที่รัฐจับได้จากกรมศุลกากร เพื่อนำไปจำหน่าย หากเป็นน้ำมันสีเขียวและมีสาร Marker จะทำให้เกิดความยุ่งยากในการจำหน่ายต่อ เพราะต้องขจัดสีเขียวและสาร Marker ก่อน
- ขั้นตอนการดำเนินงานด้านเอกสารในการซื้อขาย มีความยุ่งยาก รวมทั้งผู้ค้าน้ำมันที่ทำธุรกิจต้องระมัดระวังในการจำหน่ายให้แก่ชาวประมงจึงได้กำหนดให้วางเงินค้ำประกัน เป็นต้น
- ระบบการควบคุมการคัดเลือกผู้จำหน่ายน้ำมัน โดยให้ผ่านการรับรองจากสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย ทำให้ผู้ค้าไม่สามารถปฏิเสธการขายน้ำมันให้กับผู้ค้าที่ผ่านการรับรองจากสมาคมมาแล้ว แม้ว่าจะทราบพฤติกรรมของผู้ค้าน้ำมันรายนั้นอาจมีการกระทำไม่ถูกต้องได้

#### 2.2.6 การต่ออายุโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2544 เห็นชอบให้มีการต่อโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว 1) อย่างถาวร

#### 2.2.7 ผลกระทบของโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

จากการดำเนินการตามโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ(โครงการน้ำมันเขียว 1) ที่ผ่านมานับว่าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพอย่างมาก ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน ให้ลดลงจนเห็นผลได้อย่างชัดเจน ตลอดจนช่วยเหลือชาวประมงได้ใช้น้ำมันคุณภาพดีในราคาถูก นอกจากนี้โรงกลั่นสามารถนำกำลังการกลั่นส่วนเกินผลิตน้ำมันดีเซลมาจำหน่ายให้ชาวประมงได้เพิ่มขึ้น สามารถลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการซื้อน้ำมันกลางทะเล และยังสามารถทดแทนโครงการลดราคาน้ำมันเพื่อช่วยเหลือชาวประมงของกระทรวงเกษตร และสหกรณ์ได้ในระยะยาว (โครงการน้ำมันม่วง) ช่วยลดภาระของรัฐในการหาเงินมาอุดหนุนให้ชาวประมงในช่วงที่ราคาน้ำมันในประเทศมีราคาแพงได้ส่วนหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม ช่วงปลายปี 2546 จนถึงต้นปี 2548 ได้เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันดิบในตลาดโลกสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐบาลได้ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงชดเชยสูงกว่าภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มที่เรียกเก็บทำให้ผู้ประกอบการประมงหันมาใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ แทนน้ำมันดีเซลในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ เมื่อรัฐบาลประกาศกึ่งลอยตัวราคาน้ำมันและชดเชยราคาน้ำมันน้อยลง ชาวประมงก็หันกลับมาใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ อีกครั้ง แต่ก็ยังประสบกับปัญหาราคาน้ำมันดีเซลมีราคาสูง ชาวประมงได้ออกมาเรียกร้องให้รัฐบาลออกมาตรการต่าง ๆ มาช่วยเหลือชาวประมง แต่ไม่สามารถกระทำได้เพราะรัฐบาลต้องการปล่อยราคาน้ำมันให้เป็นไปตามความจริงตามกลไกของตลาดโลก เมื่อภาวะของปัจจัยต้นทุนราคาน้ำมันดีเซลสูงขึ้น จึงเป็นแรงจูงใจให้เกิดการลักลอบนำเข้าน้ำมันที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์เข้ามาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในโครงการ และบางส่วนลักลอบนำขึ้นฝั่งเข้ามาแทรกแซงในตลาดภายในประเทศ

เนื่องด้วยสภาพภูมิศาสตร์ ในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง เป็นบริเวณที่มีระยะทางจากฝั่งออกไปเกินระยะ 12 ไมล์ทะเล หรือมีระยะทางจากฝั่งออกไปประมาณ 70-80 ไมล์ทะเล ทำให้การจำหน่ายน้ำมันในบริเวณนี้มีน้อย เพราะเรือประมงขนาดเล็กไม่สามารถออกไปเติมน้ำมันได้ ประกอบกับกฎระเบียบ คำสั่ง ประกาศของกฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ยังยึดเอาแนวเขตต่อเนื่องเป็นหลัก โดยใช้กฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายแม่บทในการร่างกฎระเบียบ คำสั่ง ประกาศ เพื่อนำน้ำมันเจียวไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง อีกทั้งสภาพภูมิประเทศก็ใกล้เคียงกับประเทศมาเลเซีย ก่อให้เกิดผลกระทบที่ตามมา ดังนี้

### ก.การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงต่างประเทศ

การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ เข้ามาในประเทศไทย จะมีรูปแบบกระทำผิดในลักษณะของการลักลอบนำน้ำมันเข้าตามปกติ นำน้ำมันต่างประเทศเข้ามาผสมกับน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ฯลฯ ซึ่งเรือประมงขนาดเล็กมักจะซื้อน้ำมันที่ลักลอบเข้ามา เพราะมีความคุ้มทุนมากกว่าการออกไปซื้อน้ำมันในระยะทางที่ไกล นอกจากนี้น้ำมันดังกล่าวอาจยังถูกลักลอบนำขึ้นสู่ฝั่งเพื่อจำหน่ายให้กับนาุ้ง แพลตา บั้มหลอด ตลอดจนสถานบริการ ซึ่งเป็นการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน ส่งผลให้ภาครัฐขาดรายได้จากการเก็บภาษี ทำให้ยอดขายของผู้ค้าน้ำมันที่สุจริต ฯลฯ ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

## ข. ความไม่เท่าเทียมกันในการรับผลประโยชน์จากโครงการจำหน่าย น้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ยังถูกมองว่าทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันในการรับผลประโยชน์จากโครงการ เนื่องจากไม่สามารถตอบสนองความต้องการใช้น้ำมันของชาวประมงได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะเรือประมงขนาดเล็กในพื้นที่ทะเลภาคใต้ ๆ จำนวน 13,672 ลำ<sup>14</sup> ไม่สามารถเดินทางไปเติมน้ำมันยังจุดจำหน่ายได้ อีกทั้งรัฐก็ไม่อนุญาตให้มีการนำน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียวฯ มาจำหน่ายบนฝั่ง หรือบริเวณใกล้ชายฝั่งในทะเลอาณาเขตของไทย ส่งผลกระทบต่อเรือประมงขนาดเล็กอย่างมากในการได้รับผลประโยชน์จากโครงการน้ำมันเขียวฯ ที่มีความไม่เท่าเทียมกัน

### ค. การลักลอบนำน้ำมันเขียวมาขายนอกบริเวณเขตต่อเนื่อง

โดยที่น้ำมันเขียวจะไม่มีภาระภาษี และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้มีราคาถูกกว่าน้ำมันปกติลิตรละ 3-8 บาท อันเกิดมูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้<sup>15</sup>

1. เรือบรรทุกน้ำมันลักลอบนำน้ำมันเขียวเข้ามาจำหน่ายในเขตห้ามจำหน่าย เช่น ออจนำน้ำมันเขียวมาจำหน่ายบริเวณทะเลอาณาเขต เป็นต้น
2. เรือบรรทุกน้ำมันอยู่ในเขตจำหน่ายน้ำมัน และขายน้ำมันเขียวเกินกว่าที่รับอนุญาตให้กับเรือประมง
3. เรือประมงไม่ได้จดทะเบียนถูกต้อง แต่ใช้ทะเบียนเรือลำอื่นมาเติมน้ำมันเขียวแทน
4. เรือประมงจดทะเบียนถูกต้อง แต่เมื่อเติมน้ำมันเขียวแล้วนำมาจำหน่ายให้กับเรือประมงลำอื่น
5. เรือประมงจดทะเบียนถูกต้อง แต่เมื่อเติมน้ำมันเขียวแล้วลักลอบนำขึ้นสู่ฝั่ง

ถือได้ว่าเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างหนึ่ง ที่มีลักษณะเป็นการเอาเปรียบทางการค้า

<sup>14</sup> ข้อมูลสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

<sup>15</sup> ข้อมูลกองบังคับการตำรวจน้ำ กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง

## 2.2.8 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง

หน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบาย มาตรการ แผนงาน ตลอดจนปฏิบัติการของโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ จะประกอบด้วย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมสรรพากร กรมธุรกิจพลังงาน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) สมาคมประมงแห่งประเทศไทย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีบทบาทและหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยสรุป คือ

2.2.8.1 สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) สังกัดกระทรวงพลังงาน เดิมคือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นหน่วยงานผิชอบในการกำหนดนโยบายและแผนพลังงานของชาติ จึงมีบทบาทโดยเป็นจุดเริ่มในการเป็นผู้นำ ประสาน และร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนในการวางแผนกำหนดนโยบาย และมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งการดำเนินโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ สนพ. มีภารกิจในการสรุปและนำเสนอผลการประเมินโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรี

2.2.8.2 กรมศุลกากร เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บภาษี และอากรขาเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิงนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร จึงเป็นหน่วยงานปราบปรามของกระทรวงการคลังที่รับผิดชอบ ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรง โดยโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ กรมศุลกากรดูแลในส่วนของการยกเว้นอากรขาเข้า การอนุญาตขนถ่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง ตลอดจนควบคุมการตรวจปล่อยน้ำมันและพิธีการศุลกากร

2.2.8.3 กรมสรรพสามิต เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมันและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่มีการใช้ในประเทศ ตลอดจนการยกเว้น และขอคืนภาษีตามกฎหมายสรรพสามิต โดยโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ กรมสรรพสามิตดูแลในส่วนของการยกเว้นภาษีสรรพสามิต การควบคุมการตรวจปล่อยน้ำมันร่วมกับกรมศุลกากร และการควบคุมการขนส่งน้ำมันชายฝั่ง

2.2.8.4 กรมสรรพากร เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม ฯลฯ รวมทั้งการยกเว้นภาษี โดยโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ กรมสรรพากรดูแลในส่วนของการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม

2.2.8.5 กรมธุรกิจพลังงาน สังกัดกระทรวงพลังงาน สำนักน้ำมันเชื้อเพลิง กรมทะเบียนการค้า สังกัดกระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดคุณภาพของน้ำมัน และตรวจสอบ คุณภาพน้ำมัน โดยโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ คู่มือในส่วนของการกำหนดลักษณะและคุณภาพน้ำมัน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการจำหน่ายน้ำมัน

2.2.8.6 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจสอบเรือ การอนุญาตให้ขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตราย การชักธง และการแสดงเครื่องหมายสำหรับเรือที่บรรทุกสิ่งของที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตราย และการอนุญาตเรือเข้าออกในน่านน้ำไทย โดยโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีคู่มือในส่วนของการตรวจสอบเรือที่ขออนุญาตขนถ่าย และการอนุญาตเรือเข้าออกในน่านน้ำไทย

2.2.8.7 สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจสอบเรือประมง และช่วยเหลือชาวประมงในด้านการทำประมง โดยโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยคู่มือในส่วนของการรับรองและตรวจสอบเรือประมงที่เข้าร่วมโครงการจำหน่ายฯ รับรองเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกน้ำมันที่มีสภาพเป็นสถานบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องตามความประสงค์ขององค์กรประมงท้องถิ่น จัดทำและรวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณขนถ่ายน้ำมันในโครงการจำหน่ายฯ ตลอดจนติดตามความเคลื่อนไหวการใช้น้ำมันของเรือประมงในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ

2.2.8.8 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในงานปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีการจัดตั้งชุดปฏิบัติการทั้งทางบกและทางทะเลในการสืบสวน หาข่าว จับกุม สอบสวนผู้กระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง โดยโครงการจำหน่ายฯ สำนักงานตำรวจแห่งชาติคู่มือในส่วนของการรับแจ้งข้อมูลการขนถ่ายน้ำมันทางวิทู และตรวจสอบควบคุมมิให้มีการลักลอบนำน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ขึ้นฝั่ง และมีให้นำน้ำมันจากต่างประเทศมาขายในเขตต่อเนื่อง

## บทที่ 3

### การบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับ น้ำมันเชื้อเพลิงตามโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง

#### 3.1 กฎหมายภาษีกับโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1) จะเกี่ยวข้องกับการยกเว้นภาษีน้ำมันและเงินส่งเข้ากองทุน ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง หากไม่มีโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ นี้ การนำน้ำมันไปจำหน่ายให้กับเรือประมงนั้นจะต้องมีภาระภาษีเกิดขึ้น กล่าวคือ เมื่อนำน้ำมันออกจากโรงกลั่นขายให้กับผู้ประกอบการ โรงกลั่นมีหน้าที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และเมื่อนำน้ำมันไปจำหน่ายให้กับเรือประมง และเรือประมงนำน้ำมันนั้นกลับเข้ามาในราชอาณาจักรก็จะเกิดภาระภาษีและเงินส่งเข้ากองทุน คือ ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม เพราะถือว่าเป็นการนำของ (น้ำมันเชื้อเพลิง) เข้ามาในราชอาณาจักร ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 ดังนั้น การมีโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ก็เพื่อช่วยเหลือชาวประมงสามารถหาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยกเว้นภาระภาษีทั้งหมด และมีราคาถูกลงเป็นการลดต้นทุนการผลิต

หลักการบริหารภาษีของนานาประเทศทั่วโลก จะใช้มาตรการทางภาษีในการควบคุมการบริโภค การจัดเก็บรายได้ ฯลฯ ซึ่งมาตรการหลักในการบริหารภาษีทั่วโลกจะใช้อยู่ 3 มาตรการหลัก คือ การยกเว้นภาษี การคืนภาษี และการลดภาษี

**การยกเว้นภาษี** หมายถึง ผู้มีหน้าที่เสียภาษีจะได้รับการยกเว้นภาษีตั้งแต่สินค้าหรือของนั้นเกิดภาระภาษี ผู้ประกอบการค้าจะรับผิตชอบเฉพาะราคาสินค้าสุทธิและค่าการตลาดของสินค้า การยกเว้นเช่นนี้จะทำให้สินค้าหรือของจะมีราคาถูกลง ตัวอย่างของการใช้มาตรการยกเว้นภาษี เช่น การส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร สาเหตุที่ยกเว้นภาษีก็เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศแต่ละประเทศจะตั้งกำแพงภาษีออกมากีดกันทางการค้าไม่ได้ ตามกฎบัตรขององค์การการค้าโลก (WTO) ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันส่วนใหญ่จะเป็นการแข่งขันกันเฉพาะด้านคุณภาพและราคาสุทธิของสินค้าหรือของเท่านั้น ซึ่งการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับ



ชาวประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยตามประกาศกระทรวงการคลัง<sup>1</sup> ถือว่าเป็นการส่งออกป้อนอกราชอาณาจักรอย่างหนึ่งจึงได้รับสิทธิยกเว้นภาษี

**การคืนภาษี** หมายถึง ผู้มีหน้าที่เสียภาษีจะต้องรับภาระภาษีสำหรับสินค้าหรือของนั้นเสียก่อน และเมื่อผู้ที่มีหน้าที่เสียภาษีปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นมาขอรับคืนภาษีที่เสียไปได้ เช่น การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงออกนอกราชอาณาจักรทางบก ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสามารถนำหลักฐานพิธีการทางศุลกากรส่งออกมาขอรับคืนภาษีที่เสียไปแล้ว เหตุที่รัฐมักจะใช้มาตรการคืนภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกทางบกแทนที่จะใช้มาตรการยกเว้นภาษีนั้น เนื่องจากการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงทางบกมีการขนส่งจากคลังน้ำมันจนถึงด่านศุลกากรชายแดนจะมีระยะทางไกล หากใช้มาตรการยกเว้นภาษีอาจมีการลักลอบนำน้ำมันดังกล่าวออกนอกระบบมาปลอมปนในตลาดได้ง่าย ดังนั้นเพื่อป้องกันการลักลอบออกนอกระบบจึงใช้มาตรการคืนภาษีมาตรการคืนภาษี เพราะมาตรการดังกล่าวมีการตรวจพิธีการศุลกากร ณ ด่านศุลกากรชายแดนจนแน่ใจว่าน้ำมันได้ส่งออกป้อนอกราชอาณาจักรแน่ ๆ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจึงจะทำหลักฐานพิธีการตรวจปล่อยให้ผู้ส่งออกนำหลักฐานดังกล่าวไปขอคืนภาษี

**การลดภาษี** หมายถึง มาตรการหนึ่งของรัฐ ส่วนใหญ่จะนำมาตรการนี้มาใช้เพื่อช่วยเหลือผู้บริโภคสำหรับสินค้าปัจจัย 4 เพื่อให้สินค้ามีราคาถูกลง แต่มีผลเสียทำให้รัฐจัดเก็บรายได้จากภาษีได้ลดลง บางครั้งอาจถึงขั้นขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ในอดีตที่ผ่านมารัฐบาลเคยใช้มาตรการลดภาษีสรรพสามิตสำหรับก๊าซหุงต้ม เพื่อช่วยเหลือประชาชนในระดับครัวเรือน แต่เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวน การประกาศลดภาษีแต่ละครั้งไม่คล่องตัว รัฐบาลจึงหันมาใช้วิธีกำหนดให้ภาษีสรรพสามิตสำหรับก๊าซหุงต้มมีอัตราคงที่ และใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมาชดเชยราคาก๊าซหุงต้มซึ่งคล่องตัวกว่าการใช้มาตรการลดภาษี

สำหรับโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1) จะใช้มาตรการยกเว้นภาษีเป็นหลักซึ่งจะเกี่ยวข้องกับภาษีสรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และยังยกเว้นมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งเพื่อต้องการแยกแยะลักษณะน้ำมันเชื้อเพลิงทางกายภาพจึงมีมาตรการการเติมสี และสาร Marker ให้มีลักษณะแตกต่างจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายภายในประเทศ โดยจะขอกว่าในรายละเอียดมาตรการบังคับใช้กฎหมายแต่ละฉบับดังต่อไปนี้

<sup>1</sup> กระทรวงการคลัง, “ประกาศกระทรวงการคลัง ที่ ศก 1/2544 เรื่องยกเว้นอากรศุลกากร,” ลง 6 กุมภาพันธ์ 2544.

### 3.1.1 ภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย สันนิษฐานว่ามีการเก็บมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย เป็นราชธานี แต่เป็นการเก็บที่มอบหมายให้นายอากรผูกขาดไปดำเนินการและส่งรายได้ให้แก่ทางราชการ ในระยะเริ่มแรกมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้า 2 ประเภท คือ ฝิ่น และสุรา ต่อมาได้มีการเพิ่มประเภทสินค้ามากขึ้นตามลำดับ ลักษณะของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในขณะนั้น หากจะจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้าใด ก็จะตรากฎหมายออกมาในแต่ละฉบับเพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในสินค้านั้นๆ เป็นเรื่อง ๆ ไป เช่น

พระราชบัญญัติเก็บภาษีไม้ขีดไฟ ซึ่งทำในพระราชอาณาเขต พ.ศ.2474

พระราชบัญญัติภาษีซีเมนต์ ซึ่งทำในพระราชอาณาเขต พ.ศ.2476

พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติไฟ พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติเกลือ พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติเครื่องคัม พ.ศ.2495

พระราชบัญญัติยานัตถุ์ พ.ศ.2486

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.2493

ในอดีตการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น มีการตราพระราชบัญญัติน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งทำในราชอาณาจักร พ.ศ.2507 บังคับใช้เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2507 ซึ่งเหตุผลในประกาศใช้เนื่องจากปรากฏว่าในขณะนั้นได้มีการกลั่นน้ำมันในประเทศจีน และโรงกลั่นน้ำมันได้เริ่มดำเนินการกลั่นน้ำมันขึ้นอย่างเป็นลำเป็นสันแล้ว การดำเนินการดังกล่าว ทำให้ความจำเป็นในการส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเข้ามาในประเทศน้อยลงไป รัฐบาลจะขาดรายได้จากภาษีศุลกากรขาเข้าจำนวนมากที่เคยได้รับจากการนำน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเข้าประเทศ ประกอบกับในปัจจุบันรัฐบาลกำลังต้องการรายได้จำนวนมากมาใช้จ่ายเพื่อกิจการอันจำเป็นของรัฐ และเพื่อการพัฒนาประเทศการขาดรายได้ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อการพัฒนาประเทศได้ จึงสมควรมีกฎหมายว่าด้วยภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งทำในราชอาณาจักร เพื่อชดเชยรายได้ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีศุลกากรขาเข้าที่ต้องขาดไป<sup>2</sup> ซึ่งในมาตรา 3 ให้คำนิยามในการจัดเก็บน้ำมันและผลิตภัณฑ์ ดังนี้

<sup>2</sup> เหตุผลในการตรา พระราชบัญญัติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งทำในราชอาณาจักร พ.ศ.2507

“น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน ไอพ่น น้ำมันเตา น้ำมันดีเซล และน้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกับน้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้ว น้ำมันหล่อลื่น ก๊าซปิโตรเลียม ปิโตรเลียมบิตูเมน (แอสฟัลต์) ปิโตรเลียมโค้ก และกากอื่น ๆ ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม และให้รวมถึงน้ำมันอื่นหรือผลิตภัณฑ์อื่นที่ได้จากการกลั่นน้ำมันตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ต่อมาในวันที่ 10 กันยายน 2527 ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 และให้ยกเลิกพระราชบัญญัติน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน และให้จัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 และพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 แทน ซึ่งเหตุผลที่ต้องทำการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเนื่องจาก

1. การจัดเก็บภาษีเพื่อรายได้ โดยรัฐต้องนำภาษีไปใช้จ่ายเพื่อบริการประชาชนบางประเภทที่ให้ประโยชน์แก่คนบางกลุ่มอย่างเห็นได้ชัด คนกลุ่มอื่นไม่ได้รับ ดังนั้น จึงควรเก็บภาษีจากคนกลุ่มที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษ แต่การนำหลักการนี้ประเทศต่าง ๆ ที่ได้นำมาเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง โดยถือหลักว่าเมื่อรัฐบาลสร้างถนนหนทางต่าง ๆ ขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์ก็คือผู้ใช้รถยนต์ ดังนั้น จึงควรเก็บภาษีจากผู้รถยนต์ตามจำนวนที่ได้ใช้ถนนและระยะทางวิ่งของรถยนต์ จึงได้คิดกันคร่าว ๆ ว่า ถ้าผู้ใช้รถยนต์คนใดใช้ถนนมากก็ต้องใช้น้ำมันมาก จึงต้องเรียกเก็บจากภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นวิธีการที่ง่ายที่สุดและหลาย ๆ ประเทศในโลกมีบทบัญญัติไว้ชัดเจนว่า ให้นำรายได้จากภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้ได้เฉพาะการสร้างถนนอย่างเดียว (Ear – Marked ) จะนำไปใช้ในกิจการอื่นไม่ได้

2. การจัดเก็บภาษีเพื่อจำกัดการบริโภค เนื่องจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจะก่อให้เกิดมลพิษทำลายสิ่งแวดล้อม หากใช้มากจะก่อให้เกิดมลพิษมาก ทำให้ประชาชนที่ไม่ได้ใช้รถยนต์ใช้ถนนต้องรับอันตรายจากมลพิษ ซึ่งไม่ใช่เป็นการทำอันตรายต่อสุขภาพเฉพาะผู้บริโภคเท่านั้น ดังนั้น รัฐจำเป็นต้องจัดสรรเงินบางส่วนในการพัฒนาสิ่งแวดล้อมและสร้างโรงพยาบาลรักษาผู้ป่วย นอกจากนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงยังเป็นสินค้าที่ต้องใช้ปริมาณจากรัฐเป็นพิเศษ เช่น ประชาชนที่โดยสารรถประจำทางจะสามารถไปได้ถึง 30 คน แต่หากเป็นการใช้รถยนต์ส่วนตัวซึ่งต้องบริโภคน้ำมันมากขึ้น รัฐจึงควรจำกัดการบริโภคที่ฟุ่มเฟือยโดยจัดเก็บภาษีเพิ่ม และเป็นการสนับสนุนให้มีการประหยัดอันจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

## สาระสำคัญของภาษีสรรพสามิต มีดังนี้

### 3.1.1.2 ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ตามพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า และผู้อื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี ซึ่งผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณี ผู้ประกอบอุตสาหกรรม และผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น

1. ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต มาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยาม “ผู้ประกอบอุตสาหกรรม” ไว้ว่า

“ผู้ประกอบอุตสาหกรรม” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการหรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น ผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต คือ บุคคลดังต่อไปนี้<sup>3</sup>

บุคคลประเภทแรก คือ เจ้าของซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม ความหมายคำว่า “เจ้าของ” หมายถึง บุคคลผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (Owner) หรือมีสิทธิอื่นใดในโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรมนั้น กล่าวคือ โรงอุตสาหกรรมนั้น ไม่ว่าผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้มีสิทธินั้นจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ก็ถือว่าเป็นเจ้าของโรงอุตสาหกรรมและเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมตามกฎหมาย ซึ่งหากเป็นการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศแล้ว ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ที่มีโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงและกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงออกมาจำหน่าย (Major Oil) ก็คือ “ผู้ประกอบอุตสาหกรรม” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต นั่นเอง

<sup>3</sup> จุมพล ริมสาคร, เอกสารการสอนวิชากฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2541), หน้า 181.

บุคคลประเภทที่สอง คือ ผู้จัดการซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินการของ โรงอุตสาหกรรม ผู้จัดการ หมายถึงผู้มีอำนาจสั่งการ (Director) ในการดำเนินธุรกิจหรือกิจการ ของโรงอุตสาหกรรมซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของโรงอุตสาหกรรมหรือบุคคลอื่นก็ได้ ดังนั้น ถ้าบุคคลอื่น ที่ไม่ใช่เจ้าของโรงอุตสาหกรรมแต่เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรมในฐานะ เป็นผู้จัดการ กฎหมายก็กำหนดให้ถือว่าเป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเช่นเดียวกัน

บุคคลประเภทที่สาม คือ บุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของ โรงอุตสาหกรรม บุคคลอื่นในที่นี้หมายถึงบุคคลใดก็ตามที่มีใจเจ้าของหรือผู้จัดการของโรง อุตสาหกรรม แต่ถ้าเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ (Responsibility) ในการดำเนินงานของโรง อุตสาหกรรม โดยอาจจะเป็นตัวแทนของเจ้าของโรงอุตสาหกรรม หรือได้รับมอบหมายจากเจ้าของ ก็ถือว่าเป็นผู้ประกอบการ

ดังนั้น ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง เจ้าของหรือ ผู้จัดการหรือบุคคลอื่น ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรมที่ผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมัน หรือ โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง

## 2. ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า

ผู้นำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร หากเป็นสินค้าที่กำหนดไว้ใน พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ผู้นำเข้ามีหน้าที่ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติภาษี สรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยามของ “นำเข้า” ไว้ว่า

“นำเข้า” หมายความว่า นำเข้ามาในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่า ด้วยศุลกากร ซึ่งสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้

คำนิยาม “นำเข้า” ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้ หมายความว่า การนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร ดังนั้น “ผู้นำเข้า” ตามพระราชบัญญัติภาษี สรรพสามิต พ.ศ.2527 จึงมีความหมายเช่นเดียวกับนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามพระราชบัญญัติ ศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 2 ซึ่งบัญญัติว่า

“ผู้นำของเข้า” หมายความว่ารวมทั้งและใช้ตลอดถึงเจ้าของหรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามา จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากรักษาของพนักงานศุลกากร และคำว่า “ผู้ส่งของออก” ให้ความหมายเป็นทำนองเดียวกันโดยอนุโลม

จากคำนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามกฎหมายศุลกากรดังกล่าว สามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ประเภท คือ<sup>4</sup>

1. เจ้าของ หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
2. บุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในตัวของ (สินค้า) หรือนับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามา เวลาที่นำของเข้า คือ เวลาตามมาตรา 41 หรือจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากรักษาของพนักงานศุลกากร

จากคำนิยาม “นำเข้า” ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กับคำนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 จึงสรุปได้ว่าผู้นำเข้าซึ่งสินค้าน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันต่างๆ หมายถึง เจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น และหมายความว่ารวมถึงบุคคลอื่นที่มีใจเจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น แต่ต้องเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียในเวลาที่น่าเอาน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้นเข้ามา

### 3.1.1.2 ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษี<sup>5</sup> หมายถึง การเกิดขึ้นซึ่งภาระหรือ

<sup>4</sup> มานิต วิทยาเต็ม, ภาษีและกฎหมายศุลกากร, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์บูรพาศิลป์, 2532), หน้า 28.

<sup>5</sup> มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดนำสินค้าที่ยังมิได้เสียภาษีโดยถูกต้องและครบถ้วนออกไปจากโรงอุตสาหกรรม หรือคลังสินค้าทัณฑ์บน เว้นแต่

- (1) เป็นการนำสินค้าออกจากโรงงานอุตสาหกรรมไปเก็บไว้ในโรงอุตสาหกรรมไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บนตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด
- (2) เป็นการนำสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บนกลับคืนไปเก็บไว้ในโรงงานอุตสาหกรรม หรือจากคลังสินค้าทัณฑ์บนแห่งหนึ่งไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บนอีกแห่งหนึ่ง ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

หน้าที่ในการเสียภาษีสำหรับผู้ประกอบอุตสาหกรรมโรงกลั่น หรือผู้นำเข้าซึ่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่กฎหมายกำหนดให้มีหน้าที่เสียภาษี<sup>6</sup> ซึ่งตามพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้กำหนดความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีสรรพสามิตไว้หลายกรณีด้วยกัน คือ

1. กรณีที่โรงกลั่นผลิตผลิตภัณฑ์ขึ้นในราชอาณาจักร ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเกิดขึ้น ณ เวลาที่นำสินค้าออกจากโรงกลั่น หรือนำออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เว้นแต่นำผลิตภัณฑ์ออกจากโรงกลั่นไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือนำผลิตภัณฑ์จากคลังสินค้าทัณฑ์บนกลับคืนไปเก็บในโรงกลั่น หรือไปเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนอีกแห่งหนึ่งในกรณีความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนเกิดขึ้นก่อนนำผลิตภัณฑ์ออกจากโรงกลั่นหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้ถือว่าความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเกิดขึ้นพร้อมกับความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม<sup>7</sup> นอกจากนี้การนำผลิตภัณฑ์ไปใช้ในโรงกลั่นถือว่าเป็นการนำผลิตภัณฑ์ออกจากโรงกลั่นด้วย<sup>8</sup>

(3) เป็นกรณีตามมาตรา 52

(4) เป็นกรณีสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษี

(5) เป็นการนำสินค้าออกไปโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายหรือคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมาย

มาตรา 147 ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนมาตรา 19

(2) นำเข้าซึ่งสินค้าที่มีได้เสียภาษี

ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี หรือปรับตั้งแต่ห้าเท่าถึงยี่สิบเท่าของค่าภาษีที่จะต้องเสีย หรือทั้งจำทั้งปรับ

<sup>6</sup> ประกาศ กงเอียด, คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2542), หน้า 111.

<sup>7</sup> ความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มกรณีขายผลิตภัณฑ์เกิดขึ้นเมื่อมีกรณีใด กรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

1. เมื่อมีการส่งมอบผลิตภัณฑ์ หรือ

2. เมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์ผลิตภัณฑ์ หรือ

3. เมื่อได้รับชำระราคาผลิตภัณฑ์ หรือ

4. เมื่อได้ออกใบกำกับภาษี

ทั้งนี้แล้วแต่ว่ากรณีใดจะเกิดขึ้นก่อน

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 10(1)

สำหรับโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเกิดขึ้น ณ เวลานั้นน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากคลัง หรือโรงกลั่น ให้ถือว่า (ภาระภาษี) ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเกิดขึ้นพร้อมกับความรับผิดชอบ ในอันจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งกรณีโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ จะได้รับการยกเว้นภาษีในการนำน้ำมันไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องที่ถือว่าเป็นน้ำมันที่ออกไปนอกราชอาณาจักรแล้วตาม ม 103 พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527<sup>9</sup>

2. กรณีการนำเข้าน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับ ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เว้นแต่ในกรณีสินค้าเก็บอยู่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ให้ถือว่าความรับผิดชอบเกิดขึ้นในเวลาที่นำสินค้าออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน<sup>10</sup> ซึ่งความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เกิดขึ้นในเวลาที่นำเข้าสำเร็จ ซึ่งการนำเข้าสำเร็จต่อเมื่อเรือหรืออากาศยานถึงเขตท่าตามที่ระบุไว้

3. กรณีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้าโดยได้รับการยกเว้นหรือลดอัตราภาษี เพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้เองโดยบุคคลที่มีสิทธิเช่นนั้น หรือเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดที่กำหนดไว้โดยเฉพาะแล้ว ได้มีการโอนไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับการยกเว้นหรือลดอัตราภาษี หรือนำไปใช้ในกิจการอื่นนอกจากที่กำหนดไว้หรือสิทธิได้รับยกเว้น หรือลดอัตราสิ้นสุดลง ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อมีการ โอนหรือเมื่อสิทธิสิ้นสุดลง<sup>11</sup>

4. กรณีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งโรงกลั่นได้รับคืน หรือยกเว้นภาษีกรณีจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิที่ดี หรือได้จำหน่ายให้กับผู้ได้รับสิทธิยกเว้นที่ดี แล้วเอกสิทธิของผู้นั้นได้สิ้นสุดลงโดยเหตุอื่นนอกจากความตาย หรือได้โอนสินค้าไปเป็นของบุคคลอื่นที่ไม่มี

<sup>9</sup> ม 103 “เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชน รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีที่มีอำนาจประกาศลดอัตราหรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าหรือบริการใด ๆ ได้ ทั้งนี้จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้

การลดอัตราหรือยกเว้นภาษี การยกเลิกหรือแก้ไขการลดอัตราหรือยกเว้นภาษี ตลอดจนหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 10(3)

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 11



เอกสิทธิ หรือบุคคลที่ไม่ได้รับการยกเว้นภาษี ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อมีการโอนหรือเมื่อเอกสิทธินั้นสิ้นสุดลง หรือโอนไปยังผู้ที่ได้รับการยกเว้นภาษี<sup>12</sup>

5. กรณีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันขาดไปจากบัญชีคุมสินค้าในคลังสินค้าทัณฑ์บน ซึ่งเจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บนมีหน้าที่ต้องเสียภาษีสำหรับน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ขาดหายไปพร้อมเบี้ยปรับอีกสองเท่าของเงินภาษีนั้น พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 42 มิได้กำหนดเรื่องความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีไว้โดยชัดแจ้งว่าเกิดขึ้นเมื่อใด แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายแล้วสามารถอนุมานได้ว่าต้องถือวันที่สินค้าขาดไปจากบัญชีคุมสินค้าเป็นวันที่ความรับผิด ในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นวันใดนั้นย่อมเป็นไปได้ตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏจากการตรวจสอบบัญชีและสินค้าในคลังสินค้าทัณฑ์บน

### 3.1.1.3 ฐานภาษี

“ฐานภาษี” หมายถึง สิ่งที่ใช้เป็นฐานประกอบกับอัตราภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนเงินค่าภาษี<sup>13</sup> ซึ่งฐานภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันจัดอยู่ในฐานภาษีสำหรับสินค้า พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ 2 กรณี คือ การเสียภาษีตามสภาพ (Specific ) และการเสียภาษีตามมูลค่าหรือตามราคา (Ad Valorem) หรือหากสินค้าใดที่ระบุอัตราภาษีไว้ทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณ ให้เสียภาษีในอัตราที่คิดเป็นเงินสูงกว่า<sup>14</sup> ดังนั้น การคำนวณภาษีจึงต้องเปรียบเทียบระหว่างอัตราภาษีตามมูลค่า กับอัตราภาษีตามปริมาณว่าอัตราใดเป็นอัตราที่สูงกว่า ผู้มีหน้าที่เสียภาษียกก็ต้องเสียในอัตราที่สูงกว่านั้น

1. ฐานภาษีตามปริมาณ คือ ฐานภาษีที่คำนวณโดยถือตามหน่วยสุทธิต่อสินค้านั้น เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง มีหน่วยวัดเป็นลิตร โดยคำนวณตามหน่วยปริมาณสุทธิ<sup>15</sup>

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 12

<sup>13</sup> ประภาศ คงเอียด, เรื่องเดิม, หน้า 136.

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 4

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 9

2. ฐานภาษีตามมูลค่า ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 คือ ภาษีสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ภาษีบริการ และภาษีสินค้านำเข้า การคำนวณฐานภาษีจึงถือตามมูลค่าของสินค้าหรือบริการนั้น ๆ

### 3.1.1.4 การยกเว้นภาษี คื่นภาษี หรือลดอัตราภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

1. การยกเว้น หรือคื่นภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร ตามมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527

การยกเว้น หรือคื่นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักรจะได้รับสิทธิทางภาษีไว้ 2 ประการ คือ

1.1 สิทธิในการได้รับยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

1.2 สิทธิในการได้รับคื่นภาษี สำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

การยกเว้นหรือคื่นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว เป็นนโยบายเพื่อส่งเสริมการส่งออกและสนับสนุนให้มีรายได้เข้ารัฐ โดยกำหนดให้ผู้ผลิตที่เสียภาษีสรรพสามิตภายในประเทศ หากส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ก็ให้ได้รับเงินภาษีคืน เพราะถ้าเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งไปขายต่างประเทศด้วยแล้ว ผลที่เกิดขึ้นคือจะทำให้ขายสินค้าไม่ได้ เนื่องจากต้องเสียทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร ทำให้ราคาสินค้าที่ส่งไปขายมีราคาสูงมาก หาดตลาดไม่ได้ หากมีการแข่งขันด้วยแล้ว ความเสียเปรียบก็จะเกิดขึ้นกับผู้ส่งออกภายในประเทศมากขึ้น

ตามปกติการส่งออกจะใช้วิธีการยกเว้นภาษีให้ สำหรับการส่งออกน้ำมัน หรือผลิตภัณฑ์น้ำมันไปต่างประเทศทางเรือเท่านั้น ซึ่งการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง ให้ถือว่าเป็นการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักรอย่างหนึ่ง และได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต ส่วนการส่งออกทางบกโดยรถยนต์ระเบียบสรรพสามิตจะใช้วิธีการขอลดภาษี เพราะหากใช้วิธีการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันที่ส่งออกไปต่างประเทศจะก่อให้เกิดปัญหาการควบคุมยาก และง่ายต่อการลักลอบนำน้ำมันยกเว้นภาษีออกนอกระบบ

2. การลดหย่อนภาษีสินค้าที่ผลิตขึ้นจากสินค้าที่ได้เสียภาษีมาแล้ว ตาม มาตรา 101

การลดหย่อนภาษีดังกล่าวเป็นไปตาม มาตรา 101 แห่ง พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 โดยการนำภาษีที่ได้ชำระไว้แล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมมีสิทธิขอลดหย่อนภาษี จากจำนวนเงินภาษีที่ได้เสียไว้แล้วสำหรับสินค้าที่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้า หักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสียสำหรับสินค้านั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เสียภาษีที่ไม่ต้องเสียภาษีซ้ำซ้อนหลายครั้ง แต่อย่างไรก็ตามจะลดหย่อนภาษีได้เฉพาะสินค้าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เท่านั้น ซึ่งกฎกระทรวงกำหนดไว้เฉพาะสินค้าประเภท น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์ เครื่องไฟฟ้า ประเภทเครื่องปรับอากาศ รถจักรยานยนต์ และแบตเตอรี่ ถ้าเป็นสินค้าประเภทอื่นนอกจากนี้จะขอลดหย่อนภาษีไม่ได้ แต่ขอให้สังเกตว่าภาษีที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมนำมาหักนั้น กฎหมายไม่ได้บังคับว่าต้องเป็นสินค้าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงหรือไม่ ดังนั้น แม้จะเป็นสินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่ไม่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง แต่ได้นำมาใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบและผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้เสียภาษีไปแล้วสำหรับวัตถุดิบหรือส่วนประกอบนั้น ก็สามารถนำภาษีที่เสียไปแล้วมาหักลดหย่อนได้

3. การรับคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง ที่จำหน่ายให้กับผู้รับเอกสิทธิ น้ำมันเติมอากาศยาน หรือ เติมเรือต่างประเทศ ซึ่งพนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศ ตามมาตรา 102 แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

3.1 ยกเว้นภาษีสำหรับการนำน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันบางชนิด ที่นำไปใช้โดยบุคคลที่ได้รับเอกสิทธิ

การยกเว้นภาษีในกรณีนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้กำหนดให้ยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่นำเข้า เพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ เป็นการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามหลักกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติระหว่างประเทศ ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่องค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสัญญา กับนานาประเทศ หรือทางการทูต ตามหลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติต่อกัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

โดยที่พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 102(3) ได้กำหนดเรื่องการคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าทุกประเภทรวมทั้งน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันด้วย ถ้ามีการจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ แต่จะใช้บังคับได้เฉพาะสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร โดยผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเท่านั้น ไม่รวมถึงสินค้านำเข้า ดังนั้น จึงต้องออกประกาศกระทรวงการคลังดังกล่าวเพื่อยกเว้นภาษีให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ ทั้งนี้ เพื่อให้ยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้าและจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิด้วย โดยให้ผู้นำเข้ามีสิทธิได้รับยกเว้นภาษีอย่างไรก็ตาม ในกรณีนี้จะจำกัดเฉพาะน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว เท่านั้น จึงเห็นได้ว่าการยกเว้นภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรและที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร เนื่องจากน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรทุกชนิดจะได้รับยกเว้นภาษีและให้มีสิทธิได้รับภาษีด้วยถ้าได้ชำระภาษีไว้แล้ว โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ส่วนน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้านั้นจะได้รับยกเว้นภาษีเฉพาะน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่จำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิเท่านั้น

3.2 การรับคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเติมอากาศยาน หรือ เติมน้ำมันเรือต่างประเทศ ซึ่งพนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศ

การรับคืนหรือยกเว้นภาษีนี้นี้เป็นไปตาม มาตรา 102 (4) เป็นการจำกัดเฉพาะน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ใช้เติมอากาศยานหรือเรือต่างประเทศ ที่มีขนาดระวางกว่าห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป และน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้นต้องผ่านพิธีการทางศุลกากรที่พนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศแล้วเท่านั้น

4. การลดอัตรา หรือยกเว้นภาษี กรณีนำไปใช้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการที่กรมสรรพสามิต กำหนด ตาม มาตรา 103 เช่น น้ำมันที่ผลิตได้และนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในขบวนการผลิตในโรงอุตสาหกรรม หรือ น้ำมันบางชนิดที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน หรือน้ำมันที่นำไปจำหน่ายให้กับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (น้ำมันเขียว)

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะประกาศกำหนดให้ลดอัตราหรือยกเว้นภาษีโดยเหตุผลทางเศรษฐกิจ และสังคมไว้ตามมาตรา 103 ซึ่งบัญญัติว่า

“เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือเพื่อความผาสุกของประชาชน รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีที่มีอำนาจประกาศลัตตราหรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้า หรือบริการใด ๆ ได้ทั้งนี้จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้

การลัตตรา หรือยกเว้นภาษี การยกเลิกหรือแก้ไขการลัตตราหรือยกเว้นภาษีตลอดจนหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

การลัตตราหรือยกเว้นภาษีในกรณีนี้ กฎหมายให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยให้มีสิทธิลัตตราหรือยกเว้นภาษีได้ทั้งโดยมีเงื่อนไขหรือไม่มีเงื่อนไข อย่างไรก็ตาม ถ้าเป็นกรณีของการยกเว้นภาษีแล้วส่วนใหญ่จะมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ด้วย ซึ่งถ้าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวก็จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีหรือสิทธิในการยกเว้นภาษีจะสิ้นสุดลง

การลัตตราภาษีตามที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตนั้น เป็นเรื่องที่มีความจำเป็น เพราะถ้าไม่มีการประกาศลัตตราภาษีสำหรับสินค้านั้น ก็จะต้องจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้านั้นในอัตราเต็มตามพิกัด ซึ่งตามมาตรา 103 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีออกประกาศกระทรวงการคลัง กำหนดให้ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือเพื่อความผาสุกของประชาชนได้

#### 5. การยกเว้นภาษีสรรพสามิตตามโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

สำหรับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้กับโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 103 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ที่ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะประกาศกำหนดให้ลัตตรา หรือยกเว้นภาษี โดยเหตุผลทางเศรษฐกิจและสังคม มีดังนี้

1. ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 63) ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 สำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประเภทที่ 01.05 (น้ำมันเขียว) ที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

และน้ำมันเขียวที่ได้เติมในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรในเรื่องจดทะเบียน สำหรับเรือประมงตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และเหลืออยู่ในถังใช้การปกติของเรือนั้นในขณะที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร

2. ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการยกเว้นภาษี สำหรับโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2544 และ 30 กรกฎาคม 2544 ได้กำหนดเงื่อนไขการยกเว้นภาษี สรุปได้ดังนี้

2.1 ผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน เรือประมงต้องขออนุญาตจดทะเบียนในโครงการ และจะต้องจำหน่ายน้ำมันให้กับเรือประมงที่จดทะเบียนไทยเท่านั้น

2.2 การยกเว้นภาษี ผู้ประกอบอุตสาหกรรมเรือ Tanker ที่จะนำน้ำมันเขียวไปจำหน่ายจะต้องรับมอบอำนาจเป็นผู้แทนของผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ Major Oil (ผู้ค้าตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543) เพราะผู้ที่ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตได้ต้องเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี ในที่นี้ก็คือโรงกลั่นที่เป็น Major Oil การยกเว้นภาษีจึงต้องเป็นผู้แทนค้าต่างของ Major Oil ด้วย

2.3 น้ำมันเขียวที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องนั้น เป็นหน้าที่ของโรงกลั่นที่จะต้องปฏิบัติตามระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การเติมสาร Marker เพื่อเป็นการป้องกันการลักลอบนำน้ำมันออกนอกระบบ ลักลอบนำกลับเข้าฝั่ง และลักลอบเอาน้ำมันจากต่างประเทศมาปลอมปนกับน้ำมันในโครงการน้ำมันฯ เพราะหากมีการลักลอบนำออกนอกระบบ จะตรวจพบ สาร Marker ในน้ำมันเขียวที่ลักลอบ หรือหากมีการนำน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศมาปลอมปนในน้ำมันโครงการ ค่ามาตรฐานสาร Marker จะไม่ได้ค่ามาตรฐาน (ค่ามาตรฐานจะเท่ากับ 32 แต่ถ้ามีการปลอมปน ค่ามาตรฐานจะต่ำกว่า 32)

2.4 การจำหน่ายน้ำมันเขียวให้กับเรือประมงทุกลำ ต้องแจ้งรายละเอียดการจำหน่ายทางวิทยุ Side Band ให้กับศูนย์เฝ้าฟังงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อการตรวจสอบควบคุมมิให้ลักลอบนำออกนอกระบบ

2.5 ในการจำหน่ายน้ำมันเขียว ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกาศกรมศุลกากรด้วย หากผิดเงื่อนไขประกาศกรมศุลกากรถือว่าผิดเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิตด้วย และการผิดเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิต

ดังกล่าว สิทธิในการยกเว้นภาษีสรรพสามิตย่อมหมดไป การครอบครองสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษีโดยไม่มีสิทธิ จะมีความผิดตาม พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 161(2)<sup>16</sup> หากผู้ประกอบการเป็นผู้ขายด้วย ก็จะมีผลผิดตาม พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 162(2)<sup>17</sup> ซึ่งมีโทษเพิ่มขึ้น

### 3.1.2 ภาษีศุลกากร

“ศุลกากร” หมายถึง ค่าอากรที่เรียกเก็บจากสินค้าขาเข้าและขาออก<sup>18</sup>

ภาษีศุลกากรเป็นภาษีอากรที่อาจเรียกได้ว่าเก่าแก่ที่สุดในโลก เป็นแหล่งที่มาสำคัญของรายได้แก่รัฐหรืออธิปไตยเหนืออาณาเขตมาตั้งแต่โบราณจนถึงสมัยไม่นานมานี้เองจึงค่อยคลายความสำคัญลงในประเทศที่เจริญทางอุตสาหกรรมมีระบบสังคมเป็นปีกแผ่นและซับซ้อน เมื่อมีการคิดค้นวิธีเก็บภาษีหรือหารายได้แก่รัฐด้วยวิธีการใหม่ ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาษีเงินได้ประเภทต่าง ๆ

การเก็บภาษีศุลกากรที่บันทึกเป็นลายลักษณ์อักษรในเอกสารที่เก่าแก่ และแพร่หลายที่สุด ก็คือที่ปรากฏในคัมภีร์คริสต์ศาสนาซึ่งแสดงว่าอย่างช้าที่สุดก็มีการเก็บภาษีศุลกากรแล้วในยุคที่ศาสนาคริสต์กำลังก่อกำเนิด

<sup>16</sup> ม 161 ผู้ใด

(2) มีไว้ในครอบครองโดยไม่มีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งสินค้าที่ได้รับยกเว้นหรือได้รับถิ่นภาษีแล้วตามหมวด 7

ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองเท่าถึงสิบเท่าของค่าภาษีที่จะต้องเสีย แต่ต้องไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยบาท

<sup>17</sup> ม 162 ผู้ใด

(2) ขายหรือมีไว้เพื่อขายโดยไม่มีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งสินค้าที่ได้รับยกเว้นหรือได้รับถิ่นภาษีแล้วตามหมวด 7

ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าเท่าของค่าภาษีที่จะต้องเสียแต่ต้องไม่ต่ำกว่าสองร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

<sup>18</sup> วิชัย มากวัฒนสุข, กฎหมายภาษีและพิธีการศุลกากร, (กรุงเทพมหานคร: บริษัทสามเจริญพาณิชย์, 2546), หน้า 9.

สำหรับบันทึกของไทยนั้น ถ้อยคำในศิลาจารึกในแผ่นดินพ่อขุนรามคำแหงมหาราชยุคสุโขทัย ก็แสดงว่าคนไทยและประเทศเพื่อนบ้านหรือที่ค้าขายเกี่ยวข้องกับประเทศไทย ได้รู้จักภาษีศุลกากรที่อยู่ตั้งแต่นั้นแล้วโดยไม่ต้องสงสัย เพราะมีข้อความอยู่ตอนหนึ่งว่า “เจ้าเมืองบ่อเอจกอบในไพร่ ถูทางเพื่อนจูงวัวไปค้ามาจูงวัวไปขาย ใครจักใคร่ค้าช้างค้า ใครจักใคร่ค้าม้าค้า ใครจักใคร่ค้าเงินค้าทองคำ”<sup>19</sup> ข้อความนี้นอกจากจะแสดงว่ากฎหมายในสมัยนั้นยกเว้นภาษีศุลกากร ซึ่งเรียกว่า “จกอบ” แล้ว ยังแสดงว่าสุโขทัยยุคนั้นเป็นเขตปลอดภาษี หรือ Free port อีกด้วย

ภาษีศุลกากรเป็นเรื่องเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลเป็นเงิน หรือทรัพย์สินที่รัฐบาลเรียกเก็บจากการที่ผู้นำเข้านำสินค้าเข้ามา หรือผู้ส่งออกส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ หรือเป็นการนำสินค้าผ่านเข้าหรือออกจากเขตแดนหนึ่งไปยังอีกเขตแดนหนึ่ง<sup>20</sup> ฉะนั้น ในการจัดเก็บภาษีศุลกากรตลอดจนวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากรเพื่อการนำสินค้าเข้า หรือออกไปนอกดินแดน จำต้องอาศัยตัวบทกฎหมายอันเกี่ยวกับการศุลกากรเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาเป็นหลัก และใช้เป็นแนวทางที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งตัวกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาษีศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่ คือ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ตลอดจนกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

### สาระสำคัญของภาษีศุลกากร มีดังนี้

#### 3.1.2.1 ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ ผู้นำของเข้า และผู้ส่งของออก

“ผู้นำของเข้า” และ “ผู้ส่งของออก” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 2 ได้กำหนดคำนิยาม “ผู้นำของเข้า” และ “ผู้ส่งของออก” ไว้ว่า

<sup>19</sup> ประชุมศิลาจารึก ภาคที่ 1 หน้า 8 บรรทัดที่ 15

<sup>20</sup> กฤษฎีกา ทอจธรมชาติ, ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร, (กรุงเทพมหานคร: พิมพ์ดี, 2536), หน้า 1.



“ผู้นำของเข้า” หมายความว่ารวมทั้งและใช้ตลอดถึงเจ้าของหรือบุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียช่วงขณะหนึ่ง ในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้อง พ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร และคำว่า “ผู้ส่งของออก” ให้ความหมายเป็นทำนองเดียวกันโดยอนุโลม

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น ผู้นำของเข้า และ ผู้ส่งของออก ที่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีศุลกากร คือ บุคคลดังต่อไปนี้

1. เจ้าของ คือ ผู้มีกรรมสิทธิ์ซึ่งจะได้แก่ผู้ใด ย่อมเป็นไปตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2. บุคคลอื่น ซึ่ง

ก. เป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียช่วงขณะหนึ่งในตัวของ

ข. นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามา เวลาที่นำของเข้า คือ เวลาตาม

มาตรา 41<sup>21</sup>

ค. จนถึงเวลาที่ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้อง พ้นจากความรักษาของ

พนักงานศุลกากร<sup>22</sup>

### 3.1.2.2 ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากร

ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษี<sup>23</sup> หมายถึง การเกิดขึ้นซึ่งภาระหรือหน้าที่ในการเสียภาษี สำหรับผู้นำของเข้า หรือผู้ส่งของออก กฎหมายกำหนดให้มีหน้าที่เสียภาษีซึ่งตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ได้กำหนดความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากร คือ

<sup>21</sup> ในกรณีผู้ส่งของออก น่าจะนับแต่เวลาที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อส่งของนั้นออกมิใช่ นับแต่เมื่อส่งของนั้นออกสำเร็จนัยแห่งมาตรา 46 เพราะเมื่อส่งของออกไปแล้ว ความเกี่ยวพันของผู้ส่งออกก็สิ้นสุดลง เว้นแต่มีการค้างการปฏิบัติพิธีการ ในกรณีที่ถูกกฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้

<sup>22</sup> ในกรณีผู้ส่งของออก ต้องนับจนถึงเวลาที่ศุลกากรได้ตรวจมอบของปล่อยไปเพื่อให้นำออกนอกราชอาณาจักร

<sup>23</sup> มาตรา 27 ผู้นำหรือพาของที่ยังมิได้เสียภาษี หรือของต้องกักตุน หรือของต้องห้าม หรือที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้องเข้ามาในราชอาณาจักรสยามก็ดี หรือที่ส่งหรือพาของเช่นว่านี้ ออกไปนอกราชอาณาจักรก็ดี หรือช่วยเหลือด้วยประการใด ๆ ในการนำของเช่นว่านี้เข้ามา หรือส่งออกไปก็ดี หรือย้ายถอนไป หรือช่วยเหลือ

## 1. สำหรับของขาเข้า

ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษีสำหรับของขาเข้านั้น บัญญัติไว้ใน มาตรา 10 ทวิ วรรคแรก แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 ความว่า “ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียค่า ภาษีสำหรับของที่นำเข้ามาเกิดขึ้นในเวลาที่น่าของขาสำเร็จ “ ส่วนเวลาที่น่าของขาสำเร็จ มาตรา 41 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 กำหนดเวลาที่เรียกว่าน่าของขาสำเร็จไว้ว่า “ถ้ามีความจำเป็นด้วย ประการใด ๆ เกี่ยวกับศุลกากรที่จะกำหนดเวลาเป็นแน่นอนว่าการนำของใด ๆ เข้ามาจะพึงถือว่าเป็นอันสำเร็จเมื่อไรไซ้ ท่านให้ถือว่าการนำของเข้ามาเป็นอันสำเร็จแต่ขณะที่เรือซึ่งนำของเช่นนั้น ได้เข้าท่าที่จะถ่ายของออกจากเรือหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง”

การนำของขาสำเร็จหรือไม่เวลาใด เป็นข้อเท็จจริงตามความหมายนี้ เมื่อ เรือที่บรรทุกสินค้าเข้ามาในเขตน่านน้ำไทยอย่างเดียวการนำของขาจึงไม่สำเร็จ แต่จะนำเข้ามาเขต ท่าซึ่งต้องเป็นท่าศุลกากรที่รัฐมนตรีกำหนดโดยออกเป็นกฎกระทรวงตามมาตรา 4 การเข้ามาใน เขตท่าเช่นนี้มีไว้ว่าจะถึงเขตท่าใด ๆ ในราชอาณาจักรแล้วจะถือว่าน่าของขาสำเร็จไปทั้งหมด เพราะทำดังกล่าวนั้นมีหลายท่า การนำของขาสำเร็จจะเกิดขึ้นเฉพาะของที่จะถ่ายลงจากเรือ ณ ท่า นั้น หรือเมื่อท่านั้นมีชื่อส่งของถึง ท่าที่มีชื่อส่งของถึงคือ ท่าซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางอันจะส่งของ ให้แก่ผู้รับ ณ ท่านั้น ข้อที่ควรระวังอยู่ที่ “ท่าที่จะถ่ายของจากเรือ” เพราะถ้อยคำไม่ชัดเจนและอาจ ทำให้เกิดปัญหาได้ ความข้อนี้หมายความว่าถึงท่าที่จะถ่ายของจากเรือเพื่อขนส่งต่อไป โดยเรือลำอื่น หรือโดยทางพาหนะอื่นเพื่อส่งให้แก่ผู้รับหรือจุดหมายปลายทางในราชอาณาจักรท่านั้น หากเป็น

ให้ย้ายออกไปซึ่งของดังกล่าวนี้ จากเรือกำปั่น ท่าเทียบเรือ โรงเก็บสินค้า คลังสินค้า ที่มั่นคง หรือโรงเก็บของ โดยไม่ได้รับอนุญาตก็ดี หรือให้อาศัยเก็บ หรือเก็บ หรือซ่อนของเช่นนั้น หรือยอม หรือจัดให้ผู้อื่นทำการเช่นนั้นก็ดี หรือเกี่ยวข้องด้วยประการใด ๆ ในการขน หรือย้ายถอนหรือกระทำอย่างใดแก่ของเช่นนั้นก็ดี หรือ เกี่ยวข้องด้วยประการใด ๆ ในการหลีกเลี่ยง หรือพยายามหลีกเลี่ยงการเสียค่าภาษีศุลกากร หรือในการหลีกเลี่ยง หรือพยายามหลีกเลี่ยงบทกฎหมายและข้อจำกัดใด ๆ อันเกี่ยวแก่การนำของขา ส่งของออก ขนของขึ้น เก็บของ ในคลังสินค้า และการส่งมอบของ โดยเจตนาจะหนีค่าภาษีของรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่จะต้อง เสียสำหรับของนั้น ๆ ก็ดี หรือหลีกเลี่ยงข้อห้าม หรือข้อจำกัดอันเกี่ยวแก่ของนั้นก็ดี สำหรับความผิดครั้งหนึ่ง ๆ ให้ปรับเป็นเงินสี่เท่าราคาของ ซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา 27 ทวิ ผู้ใดช่วยซ่อนเร้น ช่วยจำหน่าย ช่วยพาเอาไปเสีย ซ้อม รับจํานำ หรือรับไว้โดยประการใด ซึ่งของอันคนรู้ว่าเป็นของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยหลีกเลี่ยงอากรข้อห้าม หรือข้อจำกัด มีความผิดต้อง ระวังโทษปรับเป็นเงินสี่เท่าราคาของซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

การถ่ายของจากเรือเพื่อขนส่งต่อไปโดยเรืออื่น หรือพาหนะอื่นเพื่อส่งให้แก่ผู้รับ หรือจุดหมายปลายทางที่อยู่นอกราชอาณาจักร ทำที่ถ่ายของจากเรือเช่นนี้ ก็มีไว้ทำที่ถ่ายของจากเรือตามนัยแห่งมาตรา 41 นี้

## 2. สำหรับของขาออก

ความรับผิดชอบอันที่จะเสียค่าภาษีขาออกปรากฏอยู่ในมาตรา 10 ตรี วรรคแรก แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 ความว่า “ความรับผิดชอบอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่ส่งออกเกิดขึ้นในเวลาที่ตั้งของออกสำเร็จ” เวลาที่ตั้งของออกสำเร็จได้กำหนดไว้ในมาตรา 46 ความว่า “ถ้ามีความจำเป็นด้วยประการใด ๆ เกี่ยวด้วยการศุลกากรที่จะกำหนดเวลาเป็นแน่นอนว่าการส่งของใด ๆ ออกจะพึงถือว่าเป็นอันสำเร็จเมื่อไรไซ้ ท่านให้ถือว่าการส่งของออกเป็นอันสำเร็จแต่ขณะที่เรือซึ่งส่งของออกได้ออกจากเขตท่า ซึ่งได้ออกเรือเป็นขั้นที่สุด เพื่อไปจากพระราชอาณาจักรนั้น”

เขตท่า คือ เขตที่กำหนดไว้ดังกล่าวข้างต้นในเรื่องความรับผิดชอบอันที่จะเสียค่าภาษีขาเข้า สำหรับข้อที่ระบุว่าเขตท่าซึ่งได้ออกเรือเป็นขั้นที่สุดเพื่อออกเรือไปจากพระราชอาณาจักรนั้น หมายถึงว่าถ้าเรือลำนั้นมีได้ออกจากท่าที่บรรทุกสินค้าเพื่อไปยังต่างประเทศทันทีแต่ต้องแวะท่าอื่นในประเทศอีกแล้วจึงจะไปจากพระราชอาณาจักร จะถือว่าสินค้าที่บรรทุกในท่าแรกส่งออกสำเร็จก็ต่อเมื่อเรือลำนั้นได้ออกไปจากเขตท่าสุดท้ายเพื่อไปจากราชอาณาจักรแล้ว

ในกรณีของการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักร น้ำมันเชื้อเพลิงถือว่าเป็นของต้องกักตุน หากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนั้นรัฐนำเอาเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมาชดเชยราคาน้ำมัน ก่อนส่งออกผู้ส่งออกจะต้องคืนเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่รัฐก่อน พนักงานศุลกากรจึงจะรับพิธีการศุลกากรได้

สำหรับความรับผิดชอบอันจะต้องเสียภาษี (ภาระภาษี) ตามโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ในการนำเข้าตามกฎหมายศุลกากรเกิดขึ้น ณ เวลาที่นำเข้าของสำเร็จ คือน้ำมันเชื้อเพลิงถูกนำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือนำน้ำมันภายในของประเทศไทย ณ ขณะที่เรือซึ่งนำน้ำมันเข้าท่าที่จะถ่ายน้ำมันออกจากเรือ ซึ่งฐานภาษีศุลกากรนั้นจะรวมภาษีทุกประเภทไว้รวมกันเป็นฐานภาษีศุลกากร โดยพนักงานศุลกากรถือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ที่จะต้องจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ด้วย

### 3.1.2.3 ฐานภาษี

ฐานภาษี หมายถึง สิ่งที่ใช้เป็นฐานประกอบกับอัตราภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนค่าภาษี ซึ่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 จะกีดคำนวณเก็บจากของ และได้กำหนดหลักเกณฑ์การเสียอากรไว้ 2 กรณี คือ การเสียอากรตามสภาพ (Specific) และการเสียภาษีตามราคา (Ad valorem) หรือหากของใดที่ระบุอัตราอากรทั้งตามราคาและตามสภาพ ให้เสียอากรในอัตราที่คิดเป็นเงินสูงกว่า 24 ดังนั้น การคำนวณภาษีจึงต้องเปรียบเทียบระหว่างอากรตามสภาพกับอากรตามราคาว่าอัตราใดเป็นอัตราที่สูงกว่า ผู้มีหน้าที่เสียภาษีก็นำอัตราที่สูงกว่านั้น

1. อัตราอากรตามสภาพ หมายความว่าคำนวณตามปริมาณ หรือน้ำหนัก หรือจำนวนชิ้น หรือหน่วยอย่างอื่นทำนองเดียวกัน เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงรูปส่วนใหญ่จะจัดเก็บในลักษณะอัตราต่อลิตร เนื่องจากราคาน้ำมันมีการขึ้นลงตลอดเวลาและจะยุ่งยากในทางปฏิบัติในการจัดเก็บภาษี

2. อัตราอากรตามราคา หมายความว่าภาษีสำหรับของนั้น ๆ จะเป็นจำนวนเท่าใดสัมพันธ์กับราคาจัดเก็บตามอัตราต่อราคาสินค้า เช่น ร้อยละ 15 ตามราคา หรือร้อยละ 50 ตามราคา ก็หมายความว่า ถ้าของนั้นราคา 100 บาท ค่าภาษีก็น่าจะเป็น 15 บาท หรือ 50 บาท แล้วแต่กรณี

### 3.1.2.4 การยกเว้นอากรภาษีศุลกากร

ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรนั้น ตามปกติจะต้องเสียภาษีศุลกากร โดยความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่น่าจะของเข้าสำเร็จ หรือในเวลาที่ตั้งของออกสำเร็จ อย่างไรก็ตามฐานะของบุคคลที่เกี่ยวข้องก็ดี ตัวของนั้นก็ดี อาจทำให้ของนั้นไม่ต้องเสียค่าภาษีก็น่าได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อยกเว้นที่เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งได้บัญญัติไว้ต่าง ๆ กันดังนี้

### 1. ยกเว้นอากร เพราะกฎหมายให้งดเว้นการจัดเก็บ

กรณีที่ถูกกฎหมายได้ระบุให้งดเว้นการเก็บอากรไว้โดยชัดแจ้ง เช่น กรณีของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 88 วรรคสอง ซึ่งบัญญัติว่า

“ให้งดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและอากรขาออกแก่ของที่ปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่ว่าจะส่งออกในสภาพเดียวที่นำเข้า หรือในสภาพที่ผลิต หรือผสม หรือประกอบเป็นของอื่น”

### 2. ยกเว้นอากร โดยอำนาจอธิบดี

กรณีที่ถูกกฎหมายได้ระบุให้การยกเว้นอากรเป็นอำนาจโดยตรงของอธิบดีกรมศุลกากร เช่น พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2496 มาตรา 95 ซึ่งบัญญัติว่า

“ถ้าของใดที่เก็บในคลังสินค้า หรือที่ยื่นใบขนเพื่อรับมอบไปจากคลังสินค้านั้นสูญหาย หรือถูกทำลายโดยอุบัติเหตุอันมิอาจจะหลีกเลี่ยงเสียได้ ในขณะที่อยู่บนเรือก็ดี หรือในเวลาย้ายตอนขนขึ้นก็ดี ในเวลารับเข้าเก็บในคลังสินค้า หรือในเวลาที่อยู่ในคลังสินค้าก็ดี ท่านว่า อธิบดีอาจยกเว้นค่าภาษีที่จะต้องเสีย หรือคืนค่าภาษีได้เสียแล้วสำหรับของนั้นได้”

3. การยกเว้นอากรเพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ หรือความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ เช่น พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มาตรา 12 ซึ่งบัญญัติว่า

“เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือเพื่อความผาสุกของประชาชน หรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับของใด ๆ จากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร หรือยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใด ๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น ทั้งนี้โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้”

การประกาศ การยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่ง ให้  
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

4. ยกเว้นอากรเพื่อปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ เช่น พระราช  
กำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ซึ่งบัญญัติว่า

“เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศที่  
เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบ  
คณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศลดอัตราอากรจากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร หรือ  
ยกเว้นอากรสำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศที่ร่วมลงนาม หรือระบุไว้ในสัญญา หรือความตก  
ลงดังกล่าว ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ใด ๆ ไปด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่งให้  
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

5. การยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 2 และภาค 3

การยกเว้นอากรในกรณีนี้เป็นการยกเว้นให้แก่ตัวของนั้น โดยเด็ดขาดใน  
พิกัดอัตราศุลกากรดังกล่าวระบุในช่องอัตราอากรว่า “ไม่ต้องเสียอากร” ดังนั้น ของหรือวัตถุใดที่  
จำแนกเข้าประเภทพิกัดที่ระบุว่าจะไม่ต้องเสียอากรก็จะได้ยกเว้นอากร

6. ยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 4

การยกเว้นกรณีนี้ต่างจากการยกเว้นตามพิกัดอัตราศุลกากรภาค 2 และ  
ภาค 3 เพราะมิใช่ยกเว้นให้แก่ชนิดของโดยเด็ดขาด แต่เป็นการยกเว้นเพราะเหตุแห่งฐานะพิเศษของ  
บุคคลผู้นำของเข้าหรือส่งของออก หรือเพราะเหตุแห่งสภาพ หรือฐานะการใช้ หรือวัตถุประสงค์ใน  
การนำเข้า หรือส่งออกนอกนั้น เหตุใดเหตุหนึ่ง หรือหลายเหตุ ดังนั้น ของดังกล่าวเมื่อนำเข้าโดย  
ปราศจากข้อเท็จจริงพิเศษอันเป็นเหตุยกเว้นอากรแล้ว ย่อมจัดจำแนกเข้าประเภทพิกัดอัตราทั่วไป  
ตามภาค 2 หรือภาค 3 แล้วแต่กรณี และต้องชำระอากรตามประเภทพิกัดสำหรับของนั้น เว้นแต่จะ  
ได้รับยกเว้นเพราะเหตุอื่นอีก

## 7. ยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น

การยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่นจะต้องเป็นกรณีที่กฎหมายฉบับนั้น ๆ ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่าให้ได้รับการยกเว้นอากรตามกฎหมายศุลกากร เช่น พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 มาตรา 28 ซึ่งบัญญัติว่า

“ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ แต่เครื่องจักรนั้นต้องไม่เป็นเครื่องจักรที่ผลิตหรือประกอบได้ในราชอาณาจักร ซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกับชนิดที่ผลิตในต่างประเทศ และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้”

### 3.1.2.5 การยกเว้นอากรภาษีศุลกากรน้ำมันเชื้อเพลิงตามโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

การยกเว้นตามที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีศุลกากรนั้น เป็นเรื่องที่มีความจำเป็น เพราะถ้าไม่มีการประกาศลดอัตราภาษีสำหรับสินค้านั้น จะต้องจัดเก็บภาษีสำหรับของนั้นในอัตราเต็มพิกัด ซึ่งตามมาตรา 12 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีออกประกาศกระทรวงการคลัง กำหนดให้ยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับน้ำมันดีเซลที่ได้เติมในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยในเรือจดทะเบียน สำหรับการประมงตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และเหลืออยู่ในถึงการปกติของเรือในขณะที่ดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร<sup>25</sup> ซึ่งโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ได้มีประกาศกรมศุลกากร ที่ 7/2544 เรื่องระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตให้ขนถ่ายน้ำมันดีเซล ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรสำหรับน้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ลง 16 กุมภาพันธ์ 2544 และคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 5/2544 เรื่องการนำน้ำมันดีเซลออกไปจำหน่ายให้แก่เรือประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรลง 16 กุมภาพันธ์ 2544 โดยมีวัตถุประสงค์ในการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อน อีกทั้งเป็นการช่วยชาวประมงให้ได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในราคาถูก

<sup>25</sup> กระทรวงการคลัง, “ประกาศกระทรวงการคลัง ที่ ศก. 1/2544 เรื่องยกเว้นอากรศุลกากร,” 6 กุมภาพันธ์ 2544.

ประกาศกรมศุลกากรที่ 7/2544 และคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 5/2544 ได้กำหนดเงื่อนไขที่จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีศุลกากรดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทย หรือเรือประมงไทย ตาม พ.ร.บ.เรือไทย พ.ศ.2481
2. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง จะต้องจำหน่ายในเขตต่อเนื่องเท่านั้น และต้องมีการขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือประมงในเขตต่อเนื่อง ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15 ) พ.ศ.2540 มาตรา 37 ตี
3. เรือประมงที่เติมน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องอยู่ในถึงใช้การปกติของเรือนั้น และเหลืออยู่ในถึงใช้การปกติในขณะที่นำกลับเข้ามาในราชอาณาจักร จึงจะได้รับสิทธิยกเว้นภาษี การนำถึงลอยมาตั้งบนกابเรือ การนำออกนอกถึงใช้การลักลอบนำขึ้นฝั่ง การลักลอบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงนอกเขตต่อเนื่อง จะไม่ได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีอากรขาเข้า
4. การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือประมงเป็นหน้าที่เรือ Tanker ต้องแจ้งพิกัดตำแหน่งที่อยู่ในการจำหน่าย และต้องรายงานยอดจำหน่าย ยอดคงเหลือน้ำมันที่จำหน่าย แก่ศูนย์เฝ้าฟังศูนย์ป้องกันและปราบปรามกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) เพื่อควบคุมตรวจสอบมิให้ลักลอบนำออกนอกระบบ หรือนำน้ำมันจากต่างประเทศมาปลอมปนน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ

### 3.1.3 ภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร เป็นภาษีทางอ้อมประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นจากฐานการบริโภคทั่วไป ที่เริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค.35 โดยนำมาใช้แทนภาษีการค้า ซึ่งถูกยกเลิกไปเพราะไม่สอดคล้องกับภาวะการณ์ปัจจุบัน

ภาษีมูลค่าเพิ่มโดยทั่วไป ชำระเป็นรายเดือนภาษี (เดือนปฏิทิน) ภายในวันที่ 15 ของเดือนภาษีถัดไป ผู้ประกอบการนอกจากต้องจดทะเบียนและมีหน้าที่ยื่นแบบแสดงรายการเสียภาษีเป็นรายเดือน แล้วยังมีหน้าที่จัดทำใบภาษี รายงานและหลักฐานต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้อีกด้วย ผู้ฝ่าฝืนยอมถูกประเมินภาษีพร้อมทั้งเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม รวมทั้งอาจถูกยึดทรัพย์สินนำไปขายทอดตลาดเพื่อนำเงินไปเสียภาษี หรืออาจถูกดำเนินคดีอาญาด้วยก็ได้



## สาระสำคัญของภาษีมูลค่าเพิ่ม มีดังนี้

### 3.1.3.1 ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ตามประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม แบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบการ ผู้นำเข้า และผู้ที่กฎหมายกำหนดให้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีได้แต่เฉพาะกรณี ผู้ประกอบการ และผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น

1. ผู้ประกอบการ ที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามประมวลรัษฎากร พ.ศ. 2481 มาตรา 77/1 ได้กำหนดนิยาม “ผู้ประกอบการ” ไว้ว่า

“ผู้ประกอบการ” หมายความว่า บุคคลซึ่งขายสินค้าหรือให้บริการในทางธุรกิจหรือวิชาชีพ ไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะได้รับประโยชน์ หรือได้รับค่าตอบแทนหรือไม่ และไม่ว่าจะได้จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วหรือไม่”

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น ผู้ประกอบการที่มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม คือ บุคคลดังต่อไปนี้

- 1.1 เป็นบุคคลธรรมดา คณะบุคคลที่มีใช้นิติบุคคล หรือ นิติบุคคล
- 1.2 ขายสินค้า หรือให้บริการในทางธุรกิจ หรือวิชาชีพ
- 1.3 ประกอบกิจการในราชอาณาจักร

2. ผู้นำเข้า ที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามประมวลรัษฎากร พ.ศ. 2481 มาตรา 77/1 ได้กำหนดนิยาม “ผู้นำเข้า” ไว้ว่า

“ผู้นำเข้า” หมายความว่า ผู้ประกอบการ หรือบุคคลอื่นซึ่งนำเข้า

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น ผู้นำเข้าที่มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม คือ ผู้ประกอบการ หรือบุคคลอื่นซึ่งนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรไม่ว่าเพื่อการใด ๆ และให้รวมถึงการนำสินค้าที่ต้องเสียอากรขาเข้า หรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรออกจากเขตปลอดอากรโดยมิใช่เพื่อส่งออกด้วย

### 3.1.3.2 ความรับผิดชอบในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียภาษี หมายถึง การเกิดขึ้นซึ่งภาระ หรือหน้าที่ในการเสียภาษีสำหรับผู้ประกอบการ หรือผู้นำเข้าซึ่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่กฎหมายกำหนดให้มีหน้าที่เสียภาษี ซึ่งตามมาตรา 78 ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481 กำหนดความรับผิดชอบในการเสียภาษีภาษีมูลค่าเพิ่ม ดังนี้

1. กรณีขายสินค้า ความรับผิดชอบในการเสียภาษีทั้งหมดของผู้ขายจะเกิดขึ้นกรณีใด กรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- 1.1 เมื่อมีการส่งมอบสินค้า หรือ
- 1.2 เมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์สินค้า หรือ
- 1.3 เมื่อได้รับชำระราคาสินค้า หรือ
- 1.4 เมื่อได้ออกใบกำกับภาษี  
ทั้งนี้แล้วแต่ว่ากรณีใดจะเกิดขึ้นก่อน

2. กรณีการนำเข้าสินค้า ความรับผิดชอบในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้นำเข้าจะเกิดขึ้น กรณีใด กรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- 2.1 เมื่อมีการชำระอากรขาเข้า หรือ
- 2.2 เมื่อมีการวางค้ำประกันอากรขาเข้า หรือ
- 2.3 เมื่อวันที่มีการออกใบขนสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

### 3.1.3.3 ฐานภาษี

ฐานภาษี หมายถึง สิ่งที่ใช้เป็นฐานประกอบกับอัตราภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนเงินค่าภาษี ซึ่งสูตรการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่ม มีดังนี้  
 ภาษีมูลค่าเพิ่ม = (ภาษีขาย - ภาษีซื้อ) \* อัตราภาษี

สำหรับฐานภาษีมูลค่าเพิ่ม กฎหมายได้กำหนดฐานภาษี แบ่งออกเป็น

1. ฐานภาษีสำหรับการขายสินค้าหรือการให้บริการ<sup>26</sup> ได้แก่ มูลค่าสิ่งที่ได้รับ หรือพึงได้รับการขายสินค้าหรือให้บริการ ไม่ว่าจะเป็เงิน ทรัพย์สิน ค่าตอบแทนค่าบริการ หรือประโยชน์ใด ๆ ที่คิดได้เป็นเงิน รวมภาษีสรรพสามิต (ถ้ามี) แต่ไม่รวมถึง

1.1 ส่วนลดหรือค่าลดหย่อน ที่ผู้ประกอบการจดทะเบียนได้ลดให้ ในขณะที่ขายสินค้าหรือให้บริการและได้หักส่วนลดหรือค่าลดหย่อนดังกล่าวออกจากราคาสินค้าหรือราคาค่าบริการ โดยได้แสดงให้เห็นไว้ชัดเจนว่า ได้มีการหักส่วนลดหรือค่าลดหย่อนไว้ในใบกำกับภาษีในแต่ละครั้งที่ออกแล้ว ทั้งนี้เว้นแต่ส่วนลดหรือค่าลดหย่อนในการขายสินค้าหรือให้บริการของผู้ประกอบการจดทะเบียนที่มีสิทธิออกใบกำกับภาษีอย่างย่อตามมาตรา 86/6 หรือมาตรา 86/7 ผู้ประกอบการจดทะเบียนจะไม่แสดงส่วนลดหรือค่าลดหย่อนดังกล่าวให้เห็นชัดเจนไว้ในใบกำกับภาษีอย่างย่อก็ได้

1.2 ค่าชดเชยหรือเงินอุดหนุนตามที่อธิบดีกำหนดโดยอนุมัติรัฐมนตรี

1.3 ภาษีขาย

1.4 ค่าตอบแทนที่มีลักษณะและเงื่อนไขตามที่อธิบดีกรมสรรพากรกำหนด โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ได้มีประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับ ฐานมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 133) เรื่อง กำหนดลักษณะ และเงื่อนไข ค่าตอบแทนที่ไม่ต้องนำรวมคำนวณมูลค่าของฐานภาษี ตามมาตรา 79(4) แห่งประมวลรัษฎากร ดังนี้ (15) มูลค่าของน้ำมันดีเซลที่ผู้ประกอบการจดทะเบียนได้ผลิตและขายให้แก่ผู้ค้าน้ำมันที่จะนำน้ำมันดีเซลดังกล่าวไปขายให้แก่สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะนำน้ำมันดีเซลนั้น ไปขายให้แก่เรือจดทะเบียนสำหรับการประมงตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

2. ฐานภาษีสำหรับการนำเข้า ได้แก่ มูลค่าของสินค้านำเข้าให้ใช้ราคา C.I.F ของสินค้าบวกด้วยอากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิตตามที่กำหนด ค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และภาษีและค่าธรรมเนียมอื่นที่กฎหมายจะกำหนด<sup>27</sup>

<sup>26</sup> ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481 มาตรา 79

<sup>27</sup> ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481 มาตรา 79/2

### 3.1.3.4 การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม

การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม<sup>28</sup> มีดังนี้

- 1.การขายสินค้าที่มีใช้การส่งออก หรือการให้บริการ ดังต่อไปนี้
  - ก.การขายพืชผลทางการเกษตร
  - ข. การขายสัตว์
  - ค. การขายปุ๋ย
  - ง. การขายปลาป่น อาหารสัตว์
  - จ. การยา หรือเคมีภัณฑ์ที่ใช้สำหรับพืช หรือสัตว์
  - ฉ. การขายหนังสือพิมพ์ นิตยสาร หรือตำราเรียน
  - ๆลๆ
  - น. การขายสินค้า หรือการให้บริการตามที่กำหนดตามที่กำหนด

โดยพระราชกฤษฎีกา

### 2.การนำเข้าสินค้า ดังต่อไปนี้

- ก. สินค้าตาม (1) (ก) ถึง (ฉ)
- ข. สินค้าจากต่างประเทศที่นำเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก ทั้งนี้ เฉพาะสินค้าที่ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ค. สินค้าที่จำแนกประเภทไว้ในภาคว่าด้วยของที่ได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดศุลกากร
- ง. สินค้าซึ่งนำเข้าและอยู่ในอารักขาของศุลกากร แล้วได้ส่งกลับออกไปต่างประเทศ โดยได้คืนอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

### 3.1.3.5 การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับโครงการจำหน่ายน้ำมัน (โครงการน้ำมันเขียว 1)

สำหรับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มให้กับโครงการจำหน่ายน้ำมัน ได้อาศัยอำนาจตาม มาตรา 81(1)(น) แห่งประมวลรัษฎากร แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.แก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 30) พ.ศ.2534 ออกพระราชกฤษฎีกายกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 403)

<sup>28</sup> ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481 มาตรา 81

พ.ศ. 2545 (ปัจจุบันได้ยกเลิกพระราชกฤษฎีกายกเว้นรัชฎากร (ฉบับที่ 390) พ.ศ.2544) การขายน้ำมันเขียวของผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมัน สำหรับมูลค่าของฐานภาษีที่เกิดขึ้นจากการขายน้ำมันเขียว ให้แก่สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพากรประกาศกำหนด และยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการซึ่งเป็นสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเล ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย สำหรับมูลค่าของฐานภาษีที่เกิดขึ้นจากการขายน้ำมันเขียวที่ซื้อมาจากผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันดังกล่าวข้างต้น ให้แก่เรือจดทะเบียนสำหรับการประมงตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพากรประกาศกำหนด

### 3.1.4 กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

การจัดตั้งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ตามพระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516 มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนเพื่อนำเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เก็บได้มาใช้บริหารกิจการน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ อาทิเช่น นำเงินกองทุนมาใช้ตรึงราคาน้ำมันภายในประเทศไม่ให้เปลี่ยนแปลงตามกลไกราคาน้ำมันโลก ทั้งนี้เพื่อไม่ให้สินค้าอื่นมีราคาสูงขึ้นตาม, นำเงินกองทุนมาใช้เพื่อช่วยเหลือบรรเทาผลกระทบปัญหาราคาน้ำมันแพงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง, นำเงินกองทุนมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ฯลฯ

การเก็บเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

สำหรับโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ได้กำหนดการเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 3 แห่งพระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516 ออกคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 เรื่องกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ 13 ในกรณีที่มีการขายหรือจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำไปขายหรือจำหน่ายต่อให้แก่ชาวประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

1. ถ้าคณะกรรมการกำหนดให้มีการส่งเงินเข้ากองทุน ให้ผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขายหรือจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวส่งเงินเข้ากองทุน ตามปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขายหรือจำหน่ายในอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

2. ถ้าคณะกรรมการกำหนดให้มีการจ่ายเงินชดเชยจากกองทุน ให้ผู้อำนวยการทำหน้าที่ส่งจ่ายเงินจากกองทุนชดเชยให้แก่ผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขาย หรือจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว ตามปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขายหรือจำหน่ายในอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ซึ่งปัจจุบันโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ คณะกรรมการกำหนดให้ผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขาย หรือจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตรา 0 บาท ตามข้อ 13 (1) ข้างต้น

### 3.2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543

#### 3.2.1 คำจำกัดความของ “น้ำมันเชื้อเพลิง”

ตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 มาตรา 4 “น้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า ก๊าซปิโตรเลียมเหลว น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ หรือสิ่งอื่นที่ใช้หรืออาจใช้เป็นวัตถุดิบในการกลั่นหรือผลิตเพื่อให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ดังกล่าวข้างต้น และให้หมายความรวมถึงสิ่งอื่นที่ใช้หรืออาจใช้เชื้อเพลิงหรือเป็นสิ่งหล่อลื่นตามที่รัฐมนตรีกำหนดให้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงโดยประกาศราชกิจจานุเบกษา

การกำหนดขอบเขตของคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ก็เพื่อเป็นการแก้ไขจำกัดความของน้ำมันเชื้อเพลิง ตามพระราชบัญญัติค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ให้มีขอบเขตกว้างรวมถึงสิ่งที่ใช้หรืออาจใช้เป็นวัตถุดิบในการกลั่นหรือผลิตเพื่อให้ได้มาซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิง อันเป็นคำนิยามที่ครอบคลุมถึงสารละลายไฮโดรคาร์บอน(Solvent) ที่ผู้กระทำได้นำไปใช้ในการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

### 3.2.2 การกำหนดและควบคุมคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง<sup>29</sup>

การกำหนดและควบคุมคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับจำหน่าย เป็น วัตถุประสงค์สำคัญของพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการ ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องจำหน่าย หรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้

ตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 มาตรา 25 บัญญัติว่า

“อธิบดีมีอำนาจกำหนดลักษณะ และคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้ บังคับทั่วราชอาณาจักร ทั้งนี้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นจะกำหนดให้ใช้บังคับเฉพาะแต่ท้องที่หนึ่งท้องที่ ใดหรือหลายท้องที่ได้ตามที่เห็นสมควร หรือจะกำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนึ่งชนิดใดต้อง แจ็งลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อขอความเห็นชอบ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ อธิบดีกำหนด ในการนี้ จะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับความเห็นชอบต้องปฏิบัติตามได้

การกำหนดตามวรรคหนึ่งให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยกำหนด วันเริ่มมีผลใช้บังคับไว้ด้วย

ห้ามมิให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มี ลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ หรือที่ยังมิได้รับ ความเป็นชอบจากอธิบดีหรือ ได้รับความเห็นชอบแล้วแต่ผู้ได้รับความเห็นชอบยังมีได้ปฏิบัติตาม

<sup>29</sup> ม 49 วรรคหนึ่ง “ผู้ใดกระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง หรือกระทำการหนึ่งอย่างใดอันทำให้ ลักษณะหรือคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงแตกต่างไปจากที่อธิบดีประกาศกำหนด หรือให้ความเห็นตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง เพื่อจำหน่าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ม50 วรรคหนึ่ง “ผู้ใดมีไว้ในครอบครองซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่ อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง มีปริมาณตั้งแต่สองร้อยลิตรขึ้นไป ให้ สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเป็นผู้กระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อจำหน่าย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า

- (1) มีน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวไว้ในครอบครองเพื่อใช้ในกิจการของตน
- (2) ครอบครองไว้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมัน เชื้อเพลิงหรือกฎหมายอื่น
- (3) ได้มาซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น โดยไม่ทราบว่าเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพ แตกต่างจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง หรือ
- (4) ได้มาหรือมีไว้เพื่อใช้ในกิจการอื่นนอกจากการใช้อย่างน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัตินี้

เงื่อนไขที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ถ้ามีเหตุอันควรซึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามนั้นได้ อธิบดีจะผ่อนผันให้เป็นการชั่วคราวก็ได้

ความในวรรคสามมิให้ใช้บังคับแก่การจำหน่ายหรือมิไว้เพื่อจำหน่าย น้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วหรือสิ่งหล่อลื่นใช้แล้ว ซึ่งผู้ค้าน้ำมันไม่ได้จำหน่ายไปอย่างน้ำมันหล่อลื่นหรือสิ่งหล่อลื่น”

จากบทบัญญัติดังกล่าว ความในวรรคสามแสดงให้เห็นถึงวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติอย่างชัดเจน ในอันที่จะบังคับให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่าย หรือมิไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพตามที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือหากมีคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศก็ถือเป็นความผิด สำหรับคุณภาพที่แตกต่างในบทบัญญัติ พอจะอนุมานได้ว่าจะต้องเป็นความแตกต่างในทางคุณภาพต่ำลง เพราะหากคุณภาพน้ำมันที่ผู้ค้านำมาจำหน่าย แตกต่างจากที่อธิบดีกำหนด เป็นไปในทางที่ดีกว่าย่อมไม่เกิดผลเสียต่อฝ่ายใด นอกจากนี้ผู้ค้าน้ำมันที่จะผิดตามบทบัญญัตินี้ได้นั้น จะต้องมือน้ำมันที่มีคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศไว้เพื่อทำการจำหน่าย หากมิไว้เพื่อใช้เอง ในกิจการของตน ย่อมไม่เป็นความผิดตามบทบัญญัติดังกล่าว

### 3.2.3 การยกเว้นมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับโครงการจำหน่าย น้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1)

สำหรับโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ ได้กำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงแตกต่างคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงโดยทั่วไป ซึ่งอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 ออกประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2547 (ปัจจุบันประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์หมุนเร็ว ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2543) ลง 27 ตุลาคม 2543 และประกาศกรมทะเบียนการค้า เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของการเก็บ การขนส่ง และการขอความเห็นชอบในข้อกำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์ หมุนเร็วที่ผู้ค้าน้ำมันได้ผลิตหรือจัดหามาเพื่อการส่งออก ลง 9 มกราคม 2544 ยกเลิกแล้ว) จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไข ดังนี้

- (1) ปริมาณธาตุกำมะถัน ต้องไม่สูงกว่า ร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนัก
- (2) อุณหภูมิของส่วนที่กลั่นได้โดยปริมาตรในอัตราร้อยละเก้าสิบ ต้องไม่สูงกว่า
- (3) สีต้องเป็นสีเขียว



### ข้อกำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์หมุนเร็ว

ข้อกำหนด	อัตราสูงต่ำ	
	กรณีทั่วไป	โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ
1.ธาตุกำมะถัน ร้อยละโดยน้ำหนัก	ไม่สูงกว่า 0.05	ไม่สูงกว่า 0.5
2.การกลั่น อุณหภูมิของส่วนที่กลั่นได้โดย ปริมาตรในอัตราร้อยละเก้าสิบองศาเซลเซียส	ไม่สูงกว่า 357	ไม่สูงกว่า 370
3.สี	ไม่สูงกว่า 4.0	เขียว

### 3.3 มาตรการบังคับใช้กฎหมายการเติมสาร Marker

การเติมสารมาร์กเกอร์ จะเป็นไปตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและ เงื่อนไขในการเติมสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันดีเซล พ.ศ.2543 ของกรมสรรพสามิต ตามระเบียบ ดังกล่าว ได้กำหนดให้ผู้ส่งออกสินค้าออกเบิกสารมาร์กเกอร์จากกรมสรรพสามิต แล้วให้นำสาร มาร์กเกอร์ไปเก็บไว้ภายในโรงงานอุตสาหกรรมหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือสถานที่เก็บสินค้า ตามที่กำหนดไว้ในคำขอเบิกสารมาร์กเกอร์ แล้วให้ผู้ส่งออกหรือผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมี หน้าที่เติมสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1) ที่ออกจาก โรงกลั่นน้ำมันหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน ในการตรวจสอบสารมาร์กเกอร์ในน้ำมันจะมีการสุ่ม ตรวจสอบจากเรือบรรทุกน้ำมัน เรือ Tanker รถขนส่งน้ำมัน และตามสถานีบริการน้ำมัน ด้วย เครื่องมือ NEAR INFRA RED ตรวจสอบ หากวัดค่าได้ต่ำกว่า 32 จะแสดงถึงการมีน้ำมัน ต่างประเทศมาปลอมปนในระบบ ฯลฯ หรือเกิดจากสารมาร์กเกอร์หมดอายุหรือเครื่องมือวัด ผิดพลาด

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังพบปัญหาข้อขัดข้อง ในการดำเนินคดีกรณีสารมาร์ก เกอร์ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่มาจำหน่าย ในระบบการพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ไม่สามารถแสดงผล ย้อนกลับว่า เป็นการนำน้ำมันเชื้อเพลิงส่งออกหรือน้ำมันต่างประเทศมาปลอมปนในระบบ หรือ เพราะสาเหตุของค่าสารมาร์กเกอร์ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเกิดได้หลายสาเหตุ เช่น การเติม สารมาร์กเกอร์ด้วยมือในยานพาหนะ แต่ยังไม่มีการผสมให้สารมาร์กเกอร์กระจายตัวทั่วทุกส่วน อีกทั้งไม่สามารถตรวจสอบย้อนกลับว่า มีการนำน้ำมันส่งออกมาปลอมปนปริมาณเท่าใด ซึ่งเป็น เงื่อนไขสำคัญของอำนาจในการฟ้องดำเนินคดี

## บทที่ 4

### วิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง

โครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเขียว 1) เป็นมาตรการสำคัญที่รัฐบาลนำมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามน้ำมันเถื่อนที่ลักลอบนำเข้าทางทะเล โดยไม่เสียภาษีตามกฎหมาย ซึ่งถือว่าเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีประเภทหนึ่ง รัฐบาลใช้มาตรการยกเว้นภาษีน้ำมันโดยการยกเว้นภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว ทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาต่ำกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ หรือเท่ากับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อช่วยเหลือชาวประมงให้ใช้น้ำมันดังกล่าวแทนการใช้น้ำมันเถื่อน อย่างไรก็ตาม ในการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง รัฐได้กำหนดเงื่อนไขไว้หลายประการ เช่น

1. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน เรือประมงต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ใช้น้ำมันจะต้องเป็นชาวประมงเท่านั้น
2. เรือประมงที่มารับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นเรือที่จดทะเบียนสัญชาติไทย
3. กำหนดให้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงภายในเขตต่อเนื่องเท่านั้น
4. เรือประมงที่รับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเก็บน้ำมันไว้ในถังใช้การปกติเท่านั้น ห้ามนำออกนอกถังใช้การ
5. น้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายต้องเติมสาร Marker และสีเขียว
6. เรือบรรทุกน้ำมัน หรือเรือที่เป็นสถานบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลที่จะขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง ปฏิบัติตาม ม 37 ตรี พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540
7. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือต้องแจ้งรายละเอียดการจำหน่ายทางวิทยุ Side Band ให้กับศูนย์เฝ้าฟังงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อการตรวจสอบควบคุมมิให้ลักลอบนำน้ำมันออกนอกระบบ

8. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้จัดจำหน่ายจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกาศกรมศุลกากรด้วย หากผิดเงื่อนไขประกาศกรมศุลกากรถือว่าผิดเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิตด้วย และการผิดเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิตดังกล่าว สิทธิในการยกเว้นภาษีสรรพสามิตย่อมหมดไป ผู้มีหน้าที่เสียภาษีจะต้องถูกดำเนินการทางภาษี คือต้องถูกเรียกให้เสียภาษี หรือถูกเบี้ยปรับเงินเพิ่มในมาตรการทางภาษีของกฎหมายแต่ละฉบับ

จากสภาพภูมิประเทศในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่างช่วงบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี โดยเฉพาะเกาะโลซิน ประเทศไทยประกาศเขตต่อเนื่องโดยยึดถือตามแนวฐานตรงออกอีก 12 ไมล์ทะเล ทำให้พื้นที่การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง 1 ดังกล่าวอยู่ห่างจากฝั่งถึง 70-80 ไมล์ทะเล ผู้ประกอบการเรือ Tanker จำหน่ายน้ำมันบริเวณนี้ได้น้อย เรือประมงขนาดเล็กไม่สามารถออกไปเติมน้ำมันได้ ส่วนเรือประมงขนาดกลางก็ประสบปัญหาต้นทุนสูงขึ้น หากจะต้องเดินทางไปเติมน้ำมัน เมื่อพิจารณาถึงกฎระเบียบ คำสั่ง ประกาศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 1) ที่นำเอากฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายแม่บทในการกำหนดกฎระเบียบ คำสั่ง ประกาศ เพื่อยกเว้นภาษีทุกประเภท และยกเว้นคุณสมบัติมาตรฐานบางตัวของน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อลดต้นทุนการประกอบการ อีกทั้งสภาพภูมิประเทศของพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ก็ใกล้เคียงกับประเทศมาเลเซีย ผู้ประกอบการชาวประมงไม่สามารถซื้อน้ำมันตามโครงการที่รัฐจัดให้ในพื้นที่ดังกล่าวได้ จึงหันไปลักลอบนำน้ำมันเถื่อนแทน และลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากพื้นที่เขตต่อเนื่องมาจำหน่ายในบริเวณนี้ ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 1) ในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ไม่สัมฤทธิ์ผล

การศึกษาดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าผู้วิจัยพบว่าต้องกำหนดให้มีมาตรการบังคับใช้กฎหมายการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมง ในบริเวณพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง (โครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 2) เพื่อป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนทางทะเล และลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงมาขาย ตลอดจนเป็นการช่วยเหลือเรือประมงขนาดเล็ก และขนาดกลางให้สามารถซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในพื้นที่ดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม หากต้องการแก้ไขปัญหาคำจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณพื้นที่นี้ (โครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 2) อาจเกิดข้อขัดข้องในปัญหาข้อกฎหมายของการขัดกันระหว่างมาตรการป้องกันและปราบปรามเกี่ยวกับระเบียบ ประกาศ คำสั่งของโครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 1 กับโครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 2 หลายประการ เช่น ผู้กระทำผิดมักจะอ้างว่าน้ำมันที่ลักลอบออกนอกโครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 1 เป็นน้ำมันในโครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 2 เพราะมาตรการบังคับโทษตามโครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 2 เป็นมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตซึ่งมีโทษน้อยกว่ากฎหมายภาษีศุลกากร ปัญหาการดำเนินคดีของผู้กระทำผิดคดี, ปัญหาไม่สามารถรับเรือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการกระทำความผิด อีกทั้งปัญหาในทางปฏิบัติอันนำไปสู่ปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายป้องกัน

และปราบปรามหลายประการ ฉะนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการลักลั่นในการบังคับใช้กฎหมาย โครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2 ผู้วิจัยได้กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมาย และ มาตรการทางกฎหมายอื่น ๆ ที่เหมาะสม กับโครงการน้ำมันเขียว 2 ดังนี้

#### 4.1 การบังคับใช้กฎหมาย ภาษีสรรพสามิต, ภาษีศุลกากร, ภาษีมูลค่าเพิ่ม, เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และ พ.ร.บ.การค้าน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง (โครงการน้ำมันเขียว 2)

##### แนวทางที่ 1

กำหนดให้โครงการน้ำมันเขียว 2 ยกเว้นเฉพาะ ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยไม่เกี่ยวข้องกับภาษีศุลกากร เพราะยังไม่ออก หรือถือว่าส่งออกน้ำมันดังกล่าวไป การยกเว้นภาษีเช่นนี้มีความจำเป็นต้องกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ โดยอาศัยอำนาจแห่งมาตรา 103 พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 และมาตรา 81 ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขยกเว้นภาษีต่าง ๆ ให้เป็นไปตามประกาศของหน่วยงานที่รับผิดชอบของกรมสรรพสามิต กรมสรรพากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ควรจะกำหนดเงื่อนไขหลัก ดังนี้

1. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน เรือประมงต้องขออนุญาต หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ใช้น้ำมันต้องเป็นชาวประมงเท่านั้น
2. เรือประมงที่มารับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นเรือที่จดทะเบียนสัญชาติไทย
3. ผู้จำหน่ายน้ำมันจะต้องเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี ซึ่งหมายถึง ผู้ประกอบการ (Major Oil) ตาม พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 และผู้ประกอบการที่มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ตาม ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481
4. กำหนดให้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ในพื้นที่ทะเลเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น (เขตปลอดภาษีเฉพาะ โดยใช้แผนที่แนบท้าย และกำหนดพิกัดทางภูมิศาสตร์แทนการใช้คำว่าเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย หรือประกาศเป็นเขตปลอดภาษีเฉพาะ โดยมีลักษณะคล้ายกับการประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยเฉพาะพื้นที่ทะเลภาคใต้ฯ ดังกล่าว เช่น กำหนดเขตปลอดภาษีเฉพาะให้มีระยะ 12 ไมล์นับจากชายฝั่งทะเลจังหวัดนครศรีธรรมราชแทนที่จะให้นับจาก เส้นฐานตรงบริเวณเกาะโลซิน ฯลฯ เนื่องจากในทางปฏิบัติแนวเขตต่อเนื่องเป็นเส้นสมมุติที่ลากขึ้น โดยไม่ปรากฏในพื้นที่จริงอยู่แล้ว) อย่างไรก็ตามการจำหน่ายน้ำมันใน โครงการน้ำมันเขียว 2 ก็ควร

ที่จะจำหน่ายน้ำมันให้ห่างจากฝั่งอย่างน้อย 12 ไมล์ทะเล เพื่อให้ระยะทางเท่ากับระยะทางของโครงการน้ำมันเขียว 1 ในพื้นที่อื่น ทั้งนี้เพื่อป้องกันการลักลอบนำน้ำมันขึ้นมาจำหน่ายบนฝั่ง และไม่กีดกันในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามตามโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2

5. เรือประมงที่รับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเก็บน้ำมันไว้ในถังใช้การปกติเท่านั้น ห้ามนำออกนอกถังใช้การ

6. กำหนดให้น้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายต้องเติมสารMarker ตามโครงการน้ำมันเขียว 2 แตกต่างจากโครงการจำหน่ายน้ำมันเขียว 1

7. กำหนดให้สีของน้ำมันเชื้อเพลิงตามโครงการน้ำมันเขียว 2 แตกต่างกับน้ำมันตามโครงการน้ำมันเขียว 1 และน้ำมันภายในประเทศ

8. เรือบรรทุกน้ำมัน หรือเรือที่เป็นสถานบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลที่จะขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง ปฏิบัติตาม ม 27 ตรี พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 16) พ.ศ.2542

9. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือต้องแจ้งรายละเอียดการจำหน่ายทางวิทยุ Side Band ให้กับศูนย์เฝ้าฟังงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อการตรวจสอบควบคุมมิให้ลักลอบนำน้ำมันออกนอกระบบ

10. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้จัดจำหน่ายจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิตด้วย หากผิดเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิต ผู้นำที่เสียหายจะต้องถูกดำเนินการทางภาษี คือต้องถูกเรียกให้เสียหาย หรือถูกเบี้ยปรับเงินเพิ่มในมาตรการทางภาษีของกฎหมายแต่ละฉบับ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ข้อแตกต่างในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2

ฐานความคิดตามกฎหมาย	มาตรา	บทลงโทษ			โครงการน้ำมันเขียว 1	โครงการน้ำมันเขียว 2
1.พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2496	27 27 ทวิ	จำคุกไม่เกิน 10 ปี จำคุกไม่เกิน 5 ปี	ปรับเป็นเงิน 4 เท่าของ ราคาของ ปรับเป็นเงิน 4 เท่าของ ราคาของ	ทั้งจำทั้งปรับ ทั้งจำทั้งปรับ	นำมาใช้	*ไม่นำมาใช้
2.พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527	161 162	- จำคุกไม่เกิน 6 เดือน	ปรับตั้งแต่ 2 เท่าถึง 10 เท่า ของค่าภาษีที่ต้องเสีย แต่ ไม่ต่ำกว่า 100 บาท ปรับตั้งแต่ 5 เท่าของค่า ภาษีที่ต้องเสีย แต่ไม่ต่ำ กว่า 200 บาท	- ทั้งจำทั้งปรับ	นำมาใช้ นำมาใช้	นำมาใช้ (แต่ต้องแก้ไขบาง ประการ) นำมาใช้ (แต่ต้องแก้ไขบาง ประการ)
3.พ.ร.บ.ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481	37	จำคุกตั้งแต่ 3 เดือนถึง 7 ปี	ปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 200,000 บาท	ทั้งจำทั้งปรับ	นำมาใช้	นำมาใช้
4.พ.ร.บ.น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543	49	จำคุกไม่เกิน 3 ปี	ปรับไม่เกิน 300,000 บาท	ทั้งจำทั้งปรับ	นำมาใช้	นำมาใช้ (แต่ต้องแก้ไขบาง ประการ)

สำหรับปัญหาการลักลอบน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ออกนอกระบบ โดยอ้าง  
ว่าเป็นน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 เพื่อให้ได้รับโทษน้อยลงหมดไป ตลอดจนปัญหาการ  
ดำเนินคดีของผู้กระทำผิด มีแนวทางแก้ไขปัญหา ดังนี้

### 1. การแก้ไขบทบังคับโทษกฎหมายภาษีสรรพสามิตให้เท่ากับกฎหมายภาษี

#### ศุลกากร

จากตารางการบังคับใช้กฎหมายระหว่างโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมัน  
เขียว 2 พบว่ามีความแตกต่างในส่วนของกฎหมายศุลกากรที่ไม่ได้นำมาบังคับใช้ในโครงการน้ำมัน  
เขียว 2 เพราะน้ำมันในโครงการเขียว 2 เป็นน้ำมันที่จำหน่ายในราชอาณาจักรยังไม่เกิดภาระภาษี  
ศุลกากร และการที่ในโครงการน้ำมันเขียว 2 เป็นน้ำมันที่จำหน่ายภายในประเทศนี้เองส่งผลให้มี  
การลักลอบเอาน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ออกจากนอกระบบ แต่อ้างว่าเป็นน้ำมันในโครงการ  
น้ำมันเขียว 2 เพื่อให้ได้รับโทษน้อยลง เนื่องจากโครงการน้ำมันเขียว 1 สามารถบังคับโทษได้ตาม  
มาตรา 27 พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2496 ซึ่งมีทั้งโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี ปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคาของ  
หรือทั้งจำทั้งปรับ และมาตรา 27 ทวิ มีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี และปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคาของ

ขณะเดียวกัน โครงการน้ำมันเขียว 2 สามารถบังคับโทษได้ตามมาตรา 161 พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งมีเฉพาะโทษปรับตั้งแต่ 2 เท่า ถึง 10 ของค่าภาษีที่ต้องเสีย แต่ไม่ต่ำกว่า 100 บาทเพียงอย่างเดียว (ฐานครอบครองหรือจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยกเว้นภาษีโดยไม่มีสิทธิ) และมาตรา 162 พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 มีระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5 เท่าของค่าภาษีที่ต้องเสีย แต่ไม่ต่ำกว่า 200 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ฐานขายหรือมีไว้เพื่อขายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่มีสิทธิ) ทางแก้ปัญหาคือ ควรแก้ไขมาตรา 161 พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 ให้มีการบังคับโทษเท่ากับ มาตรา 27 ทวิ พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 ส่วนมาตรา 162 พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 (ฐานขายหรือมีไว้เพื่อขายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่มีสิทธิ) แก้ไขให้มีการบังคับโทษเท่ากับ มาตรา 27 พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 การแก้ไขปัญหานี้จะทำให้การลักลอบเอาน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ออกนอกระบบ โดยอ้างว่าเป็นน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 เพื่อให้ได้รับโทษน้อยลงหมดไป เพราะโครงการน้ำมันเขียว 1 มีการบังคับโทษที่เท่ากับโครงการน้ำมันเขียว 2 ก็ไม่มีเหตุที่ยกข้ออ้างดังกล่าวมาปฏิเสธ อีกทั้งอาจแก้ไขปัญหานี้ในโครงการน้ำมันเขียว 1 ได้ อีกกรณีหนึ่งด้วยเพราะการลักลอบน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ระหว่างทางขาออกที่ยังไม่ออกไปนอกราชอาณาจักร เช่น การลักลอบในช่วงการขนส่งจากโรงกลั่นไปเรือบรรทุกน้ำมัน หรือลักลอบออกจากเรือสถานีบริการ (Tanker) ก่อนออกไปนอกราชอาณาจักร ภาระภาษีศุลกากรยังไม่เกิดขึ้น การบังคับโทษตามมาตรา 27,27 ทวิ พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 ยังนำมาใช้ไม่ได้ ดังนั้น การนำน้ำมันในโครงการเขียว 1 ในช่วงที่ก่อนออกไปนอกราชอาณาจักรออกนอกระบบหรือกลับขึ้นฝั่ง ต้องไปใช้การบังคับโทษตาม มาตรา 161,162 พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 ฉะนั้น ถ้าแก้ไขการบังคับโทษตามที่กล่าวมาแล้ว ก็เป็นการป้องกันการลักลอบของการบังคับใช้กฎหมายข้างต้น ประกอบกับปัจจุบันสถานการณ์ความรุนแรงของการกระทำผิดเปลี่ยนแปลงไป โดยมีการแข่งขันทางการค้ารุนแรงมากขึ้นกว่าในอดีต ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดมักจะเอาเปรียบทางการค้าโดยการลดต้นทุนการผลิต เพื่อผลประโยชน์ทางด้านรายได้ที่มีมูลค่ามหาศาล อีกทั้งสินค้าตาม พ.ร.บ.พิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 บางตัว ซึ่งเป็นสินค้าอันตราย หากมีการลักลอบนำออกนอกระบบไปให้ประชาชนบริโภค โดยไม่คำนึงถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอันตรายของตัวสินค้า เช่น การลักลอบนำสาร Solvent ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามสถานีบริการ ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อผู้บริโภค ทำให้เครื่องยนต์สึกหรอ เสื่อมสภาพเร็วกว่าปกติ อีกทั้ง การเผาไหม้น้ำมันที่ไม่สมบูรณ์ ทำให้เกิดมลพิษทำลายสิ่งแวดล้อม หากมลพิษมีมาก ประชาชนทั่วไปต้องรับอันตรายจากมลพิษ ซึ่งไม่ใช่กระทบด้านภาษีเท่านั้น แต่กระทบถึงประชาชนผู้บริโภคที่ได้รับอันตรายจากสารพิษ ต้องเสียเงินซ่อมแซมรถยนต์ที่เสื่อมสภาพเร็วกว่าปกติ รวมทั้งรัฐจำเป็นต้องจัดสรรเงินบางส่วนในการพัฒนาสิ่งแวดล้อม และสร้างโรงพยาบาลรักษาผู้ป่วย ประกอบกับผู้วิจัยได้ทำงานด้านงานปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง พบว่าในการจับกุมน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่จะใช้มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยการปรับตาม

กฎหมายสรรพสามิต ไม่ค่อยลงโทษตามกฎหมายศุลกากรที่มีการบังคับโทษทั้งโทษจำคุก และโทษปรับ ปัญหานี้เอง อาจเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ในงานปราบปรามการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงทุจริตู้เห็นเป็นใจโดยรับผลประโยชน์จากผู้กระทำผิด ในการใช้ มาตรการลงโทษปรับตาม กฎหมายสรรพสามิต ที่มีการบังคับโทษน้อยกว่าแทนการลงโทษตาม กฎหมายศุลกากร เจ้าหน้าที่เองก็ไม่อยากเสียเวลา ในการดำเนินคดีตามกฎหมายศุลกากรที่ต้องมีการ ฟ้องร้องดำเนินคดีที่ยุ่งยาก ซับซ้อนมากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับการดำเนินคดีโทษปรับตาม กฎหมายสรรพสามิต มีขั้นตอนที่ง่ายกว่า ไม่ต้องมีการฟ้องร้อง อีกทั้งผู้กระทำผิดมักจะเสี่ยงต่อการ กระทำผิดเพราะได้รับผลประโยชน์จากการถือฤทธิมากกว่า การถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย สรรพสามิตที่มีการลงโทษเฉพาะโทษปรับเท่านั้น นอกจากนี้ เพื่อป้องกันการลักลั่นระหว่างโทษ ตามกฎหมายศุลกากร และโทษตามกฎหมายสรรพสามิต เพราะถ้ายังไม่มีการแก้ไขโทษตาม กฎหมายสรรพสามิต การลักลอบนำเข้าน้ำมันที่ไม่เสียภาษีจะถูกดำเนินคดีที่มีการบังคับโทษตาม กฎหมายศุลกากร ที่มีทั้งโทษจำคุก และโทษปรับ ขณะเดียวกันการลักลอบนำน้ำมันออกจากโรง กลั่นจะถูกดำเนินคดีที่มีการบังคับโทษปรับเท่านั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยเห็นว่า น่าจะ ถึงเวลาแล้วที่จะมีการแก้ไขโทษ เพราะเหตุผลตามกฎหมายสรรพสามิต ไม่ใช่เพียงแต่ต้องการ ลงโทษการหลีกเลี่ยงภาษีสินค้าเท่านั้น ปัจจุบันสินค้านั้นเอง เป็นตัวอันตรายที่สร้างความเสียหาย ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

## 2. การแก้ไขปรับปรุงระเบียบ คำสั่ง เกี่ยวกับการเติมสีของน้ำมันเชื้อเพลิง และ เติมนสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงตาม พ.ร.บ.การค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543

### 2.1 ปัญหาเรื่องสีที่เติมในน้ำมันเชื้อเพลิง ตาม พ.ร.บ.การค้าน้ำมัน เชื้อเพลิง พ.ศ.2543

สำหรับน้ำมันที่นำมาจำหน่ายในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง (โครงการ น้ำมันเขียว 2) ควรกำหนดสีของน้ำมันให้แตกต่างกับโครงการน้ำมันเขียว 1 เพื่อให้มีลักษณะ แตกต่างทางกายภาพ และง่ายต่อการตรวจสอบปราบปราม ทั้งนี้เป็นการแก้ไขปัญหาหลายประการ เช่น การปลอมปนระหว่างน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว1 กับน้ำมันในโครงการเขียว 2 และการ ลักลอบเอาน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ออกจากนอกระบบน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 แต่ อย่างเป็นทางการในโครงการน้ำมันเขียว 2 เพื่อให้ได้รับโทษน้อยลง ตลอดจนป้องกันการลักลอบนำ น้ำมันเชื้อเพลิงต่างประเทศ ไปปลอมปนกับน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 หรือน้ำมันในโครงการ น้ำมันเขียว 2



นอกจากนี้ก็ยังเป็นคุณสมบัติของการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง แม้ที่จะผิดแผกแตกต่างไป หากไม่ทำให้คุณภาพน้ำมันเปลี่ยนแปลงไปก็ไม่สามารถดำเนินคดีฐานครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำ เพื่อจำหน่าย หรือจำหน่ายน้ำมันคุณภาพต่ำได้ ทางแก้ปัญหาควรกำหนดให้สีเป็น Spec หนึ่งของการกำหนดคุณภาพน้ำมัน หากสีผิดแผกแตกต่างไปจากค่าปกติให้ถือว่าน้ำมันนั้นคุณภาพต่ำด้วย เพื่อให้ดำเนินคดีฐานครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำได้

## 2.2 ปัญหามาตรการบังคับใช้กฎหมายการเติมสาร Marker

ปัญหาข้อกฎหมายการเติมสาร Marker เพราะค่ามาตรฐานสาร Marker จะมีอยู่ระหว่าง 32 ถึง 40 ซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกหรือจำหน่ายในโครงการเขียว 1 มีค่าเท่ากับ 32 หากมีค่าแตกต่างไปจากนี้ย่อมแสดงได้ถึงปัจจัย 2 ประการ คือ มีการนำน้ำมันเชื้อเพลิงนอกโครงการมาปลอมปนกับน้ำมันในโครงการเขียว 1 หรือมีข้อผิดพลาดเกี่ยวกับการเติมสาร Marker ที่อาจจะเป็นการเติมน้อยกว่าปริมาณที่กำหนดหรือผสมสาร Marker ให้เข้าเป็นเนื้อเดียวกันทุกส่วนของน้ำมันเชื้อเพลิง (Blending) อย่างไรก็ตามการพบสาร Marker ในกรณีลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงนอกระบบมาปลอมปน ก็ไม่สามารถบ่งชี้ได้ว่าเป็นการนำน้ำมันจากแหล่งใดมาปลอมปนและปลอมปนในปริมาณเท่าใด ซึ่งอาจจะเป็นได้ทั้งการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในโครงการน้ำมันเขียว 1 การลักลอบนำน้ำมันในโครงการเขียว 1 ขึ้นฝั่งมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายตามสถานีบริการ ฯลฯ สาร Marker จึงเป็นตัวบ่งชี้ให้เห็นว่ามีการทุจริตของผู้ประกอบการแล้วเพราะหากพบสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงก็แสดงว่าน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงในโครงการน้ำมันเขียว 1 ที่ถูกลักลอบออกมานอกระบบ แต่อย่างไรก็ตามมาตรการเติมสาร Marker นี้เป็นเพียงมาตรการสนับสนุนการรวบรวมพยานหลักฐานอย่างหนึ่งเท่านั้น หากจะป้องกันและปราบปรามให้สัมฤทธิ์ผลต้องใช้มาตรการอย่างอื่นควบคู่ ด้วย เช่น การรวบรวมพยานหลักฐานเกี่ยวกับเอกสารความเป็นมาของน้ำมันเชื้อเพลิง การสอบสวนปากคำลูกจ้างคนงานถึงความความเป็นมาของน้ำมัน ฯลฯ

สำหรับน้ำมันที่นำมาจำหน่ายในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง (โครงการน้ำมันเขียว 2) การกำหนดให้สาร Marker เป็นคนละตัวกับ Marker ของโครงการน้ำมันเขียว 1 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ทางวิทยาศาสตร์ระหว่างน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 กับน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ทั้งนี้เพราะการลักลอบนำน้ำมันตามโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 ออกนอกระบบ หรือการปลอมปนระหว่างน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 กับน้ำมันในโครงการเขียว 2 หรือการลักลอบเอาน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ออกนอกระบบ โดย

อ้างเป็นน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 เพื่อให้ได้รับโทษน้อยลง หรือการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงต่างประเทศ ไปปลอมปนกับน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 หรือน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ไม่ใช่ความผิดที่สามารถฟ้องคดีได้อย่างคดีได้อย่างความผิดฐานลักทรัพย์ หรือรับของโจรที่มี ป.วิอาญา มาตรา 192<sup>1</sup> มารองรับให้ฟ้องคดีได้ โจทก์มีหน้าที่ที่จะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าจำเลยกระทำความผิดอย่างไร การกระทำความผิดในโครงการใดแน่ เพื่อให้ไม่ให้ข้อเท็จจริงในทางนำสืบแตกต่างจากฟ้องจนเหตุยกฟ้อง แต่อย่างไรก็ตาม การกำหนดมาตรการเดิมสาร Marker คนละตัวระหว่างโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2 แม้จะสนับสนุนให้การป้องกันและปราบปรามทำได้ง่ายขึ้น แต่ก็มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการ เพราะโดยสภาพ Major oil ผู้จำหน่ายน้ำมันโครงการน้ำมันเขียวที่ต้องการการค้าแบบเสรี สามารถจำหน่ายน้ำมันยกเว้นภาษีได้ทุกพื้นที่ เช่น เรือบรรทุกน้ำมันที่เป็นสถานบริการ (Tanker) ที่เริ่มบรรทุกน้ำมันจากท่าเรือมาตามจุด จังหวัดระยอง ที่จะไปส่งน้ำมันในพื้นที่ภาคใต้ฯ ของโครงการน้ำมันเขียว 2 ก็จะต้องผ่านพื้นที่การจำหน่ายในโครงการน้ำมันเขียว 1 ก่อน ผู้ประกอบการย่อมต้องการความคล่องตัวโดยสามารถนำน้ำมันยกเว้นภาษีจากฝั่งไปขายได้ทั้งโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 ซึ่งหากกำหนดเช่นนี้ก็ส่งผลกระทบต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามเช่นกัน

นอกจากนี้ควรแก้ไขปัญหานี้ โดยกำหนดให้สาร Marker เป็นคุณสมบัติหนึ่งของการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงตาม พ.ร.บ.น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 เพื่อให้ดำเนินคดีฐานครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำได้ ฉะนั้น หากพบสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำมาปลอมปนกับน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 หรือน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามสถานบริการ ก็สามารถดำเนินคดีฐานครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำ แต่

<sup>1</sup> มาตรา 192 ป.วิอาญา ห้ามมิให้พิพากษา หรือสั่ง เกินคำขอ หรือที่มีได้กล่าวในฟ้อง

ถ้าศาลเห็นว่าข้อเท็จจริงตามที่ปรากฏในการพิจารณาแตกต่างกับข้อเท็จจริงดังที่กล่าวในฟ้อง ให้ศาลยกฟ้องคดีนั้นเว้นแต่ข้อแตกต่างนั้นมีในข้อสาระสำคัญและทั้งจำเลยมิได้หลงต่อสู้ ศาลจะลงโทษจำเลยตามข้อเท็จจริงที่ได้ความนั้นก็ได้

ในกรณีข้อแตกต่างนั้นเป็นเพียงรายละเอียด เช่นเกี่ยวกับเวลาหรือสถานที่กระทำความผิด หรือต่างกันระหว่างการกระทำผิดฐานลักทรัพย์ กรรโชก ริดเอาทรัพย์ ฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ชักออก รับของโจร และทำให้เสียหาย หรือต่างกันระหว่างการกระทำผิดโดยเจตนากับประมาท มิให้ถือว่าต่างกันข้อสาระสำคัญ ทั้งนี้ให้ถือว่าข้อที่พิจารณาได้ความนั้นเป็นเรื่องเกินคำขอหรือเป็นเรื่องที่โจทก์ไม่ประสงค์ให้ลงโทษ เว้นแต่จะปรากฏแก่ศาลว่าการที่ฟ้องผิดไปเป็นเหตุให้จำเลยหลงต่อสู้ แต่ทั้งนี้ศาลจะลงโทษจำเลยเกินอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดที่โจทก์ฟ้องไม่ได้

ทั้งนี้ ต้องกำหนดค่าปริมาณขั้นต่ำของสาร Marker ที่พบต่อหนึ่งหน่วยปริมาตร เพื่อป้องกันการอ้างว่าเป็นการปนเปื้อนไม่ใช่การปลอมปน

ตามปกติน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 หรือน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 รัฐประกาศยกเว้นคุณภาพน้ำมันของค่ากำมะถัน หรือค่าตะกั่วไว้ หากลักลอบเอาน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 หรือน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ออกจากระบบนำขึ้นฝั่ง ก็สามารถดำเนินคดีน้ำมันคุณภาพต่ำได้อยู่แล้ว แต่เป็นการดำเนินคดีจำหน่ายน้ำมันคุณภาพต่ำเกี่ยวกับกำมะถัน และค่าตะกั่วเกินมาตรฐานที่กำหนด ไม่ใช่ผิด Spec ในเรื่องสี หรือค่าสาร Marker อย่างไรก็ตาม การแก้ไขปัญหาเช่นนี้เป็นการแก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด กล่าวคือ เป็นการเอากฎหมายเรื่องควบคุมคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงมาป้องกัน และปราบปรามทางด้านกรั่วไหลของภาษีซึ่งเป็นคนละเรื่องกัน แนวทางที่ถูกต้องควรนำกฎหมายภาษีมาแก้ไขการฉ้อฉลภาษี เพราะไม่สามารถนำมาตราการทางแพ่งเกี่ยวกับกฎหมายภาษีเกี่ยวกับการเรียกเก็บเงินเพิ่มมาใช้ได้

### ข้อสังเกต

การลักลอบเอาน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ออกจากนอกระบบ แต่อ้างเป็นน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 เพื่อให้ได้รับโทษน้อยลง วิธีแก้ปัญหา อาจแก้ไขโดยกำหนดให้น้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 มีสีน้ำมันเชื้อเพลิง และสาร Marker ที่แตกต่างกัน หรือแก้ไขการบังคับโทษดังกล่าวข้างต้น ซึ่งข้อสังเกตตรงจุดนี้ เห็นว่าแม้จะมีการแก้ไขการบังคับโทษแล้ว ก็ยังมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขสีน้ำมันเชื้อเพลิง และสาร Marker อาจใช้สีน้ำมันเชื้อเพลิง และสาร Marker ให้แตกต่างกับน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 เพราะการดำเนินคดีในระบบกล่าวหาของไทย โจทก์ยังมีหน้าที่พิสูจน์ว่าจำเลยกระทำความผิดในโครงการใด มิฉะนั้น จะทำให้ข้อเท็จจริงที่ได้จากการพิจารณาแตกต่างจากฟ้องเป็นเหตุยกฟ้องดังกล่าว

### 3.การแยกประเภทการจดทะเบียนเรือ Tanker ตามโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2

3.1 ผู้วิจัยเห็นว่า ควรจะต้องจดทะเบียนแยกประเภทอย่างชัดเจนระหว่างเรือ Tanker ทั้งสองโครงการนี้ เพื่อป้องกันการปลอมปนซึ่งกันและกันระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงของ 2 โครงการนี้ เพราะการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น แม้จะมีการแก้ไขการบังคับโทษตามกฎหมายสรรพสามิตให้เท่ากับกฎหมายศุลกากรก็ตาม โจทก์มีภาระการพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดได้กระทำความผิดตามโครงการใด มิฉะนั้น ก็เป็นเหตุฟัง

ข้อเท็จจริงจากการพิจารณาแตกต่างจากฟ้องเป็นเหตุให้ศาลยกฟ้อง แต่อย่างไรก็ตาม หากกำหนด เช่นนี้ก็ส่งผลกระทบต่อ Major oil ผู้ค้าน้ำมัน Tanker เกิดความไม่คล่องตัวในการจำหน่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงทั้งสองโครงการดังกล่าว ซึ่งเมื่อคำนึงถึงผลกระทบต่อเศรษฐกิจประมงโดยรวมแล้ว การ กำหนดให้แยกแยะการจดทะเบียนเรือ Tanker ในระหว่างสองโครงการน่าจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่า ที่จะคงไม่มีโครงการน้ำมันเขียว 2 ขึ้น ส่วนการจดทะเบียนเรือประมงที่จะมาเติมน้ำมันกับเรือ Tanker ไม่ควรแยกประเภทเพราะในทางปฏิบัติไม่อาจกระทำได้อยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม หากพบ การปนเปื้อน หรือปลอมปนของสาร Marker ตามโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลักลอบนำออกนอกระบบ หรือในสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงบนฝั่งก็ สามารถบังคับใช้กฎหมายตาม พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้ทั้งสองโครงการ แต่แตกต่างกันตรงที่หากลักลอบนำน้ำมันออกมาจากโครงการน้ำมันเขียว 2 จะใช้มาตรการทางภาษีศุลกากร และริบเรือ หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการกระทำความผิดในมาตรการพิเศษตามกฎหมายศุลกากรไม่ได้ เท่านั้น ซึ่งมาตรการริบทรัพย์สินนี้จึงต้องหันไปใช้มาตรการริบทรัพย์สินตามกฎหมายฟอกเงินมา อุดช่องว่างระหว่างของกฎหมายดังกล่าว

3.2 ให้เรือ Tanker ที่จดทะเบียนสามารถจำหน่ายได้ทั้งน้ำมันตาม โครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 การกำหนดเช่นนี้ก่อให้เกิดความคล่องตัวต่อ ผู้ประกอบการ Tanker แต่ทำให้ยากต่อการป้องกันและปราบปราม แต่ผู้วิจัยเห็นว่าการกำหนดให้มี โครงการน้ำมันเขียวทั้งสองโครงการ โดยให้แยกแยะประเภทเรือตามโครงการ เป็นการให้สิทธิใน การยกเว้นภาษีตามกฎหมายมิใช่การกำหนดมาตรการในทางจำกัดสิทธิ ดังนั้น รัฐจึงสามารถออก มาตรการดังกล่าวมาบังคับใช้ได้

นอกจากนี้ แม้จะไม่สามารถแยกแยะ การจดทะเบียนเรือประมงที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างสองโครงการได้นั้น แต่ผู้วิจัยก็ยังเห็นว่าเรือประมงที่จดทะเบียนในโครงการ แล้ว หรือเรือประมงที่จะต้องต่ออายุการจดทะเบียนในโครงการ ควรกำหนดมาตรการคุณสมบัติ ของสมาชิก ลักษณะของเรือประมงที่สามารถจดทะเบียนในโครงการได้ และข้อกำหนดในทาง ปกครองในการต่อใบอนุญาตการจดทะเบียน เช่น ผู้ที่ประกอบกิจการซื้อขายน้ำมันในโครงการต้อง เป็นคนไทย มีการตรวจสอบคุณสมบัติประกอบอาชีพประมงหรือที่เกี่ยวกับการประมงจริง การ ตรวจสอบไม่ให้มีการจดทะเบียนเรือประมงสองสัญชาติ เรือประมงที่จดทะเบียนได้ต้องมีการจำกัด ขนาดของถังน้ำมันเชื้อเพลิงใช้การไว้ กำหนดข้อห้าม ข้อจำกัดของการตั้งถังน้ำมันลอยบน เรือประมง หรือกาบเรือ อีกทั้งให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ที่จะไม่อนุญาตจดทะเบียนเรือ หากพบว่าเรือประมง หรือเรือ Tanker นั้นกระทำความผิดและศาลลงโทษ

## แนวทางที่ 2

กำหนดให้โครงการน้ำมันเขียว 2 เสียภาษีภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยกำหนดเงื่อนไขหลัก ดังต่อไปนี้

1. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน เรือประมงต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และใช้น้ำมันต้องเป็นชาวประมงเท่านั้น
2. เรือประมงที่รับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นเรือที่จดทะเบียนสัญชาติไทย
3. ผู้จำหน่ายน้ำมันจะต้องเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี ซึ่งหมายถึง ผู้ประกอบการ (Major Oil) ตาม พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 และผู้ประกอบการที่มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481
4. กำหนดให้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงภายในพื้นที่ทะเลเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น (เขตปลอดภาษีเฉพาะโดยใช้แผนที่แนบท้าย และกำหนดทิศทางภูมิศาสตร์แทนการใช้คำว่าเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย หรือประกาศเป็นเขตปลอดภาษีเฉพาะ โดยมีลักษณะคล้ายกับการประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยเฉพาะพื้นที่ทะเลภาคใต้ฯ ดังกล่าว เช่น กำหนดเขตปลอดภาษีเฉพาะให้มีระยะ 12 ไมล์นับจากชายฝั่งทะเลจังหวัดนครศรีธรรมราชแทนที่จะให้นับจากเส้นฐานตรงบริเวณเกาะโลซิน ฯลฯ เนื่องจากในทางปฏิบัติแนวเขตต่อเนื่องเป็นเส้นสมมุติที่ลากขึ้นโดยไม่ปรากฏในพื้นที่จริงอยู่แล้ว) อย่างไรก็ตามการจำหน่ายน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ก็ควรที่จะจำหน่ายน้ำมันให้ห่างจากฝั่งอย่างน้อย 12 ไมล์ทะเล เพื่อให้ระยะทางเท่ากับระยะทางของโครงการน้ำมันเขียว 1 ในพื้นที่อื่น ทั้งนี้เพื่อป้องกันการลักลอบนำน้ำมันขึ้นมาจำหน่ายบนฝั่ง และไม่ลักลั่นในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามตามโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2
5. เรือประมงที่รับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเก็บน้ำมันไว้ในถังใช้การปกติเท่านั้น ห้ามนำออกนอกถังใช้การ
6. กำหนดให้น้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายต้องเติมสารMarker ตามโครงการน้ำมันเขียว 2 แตกต่างจากโครงการจำหน่ายน้ำมันเขียว 1
7. กำหนดให้สีของน้ำมันเชื้อเพลิงตามโครงการน้ำมันเขียว 2 แตกต่างกับน้ำมันตามโครงการน้ำมันเขียว 1 และน้ำมันภายในประเทศ
8. เรือบรรทุกน้ำมัน หรือเรือที่เป็นสถานบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลที่จะขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง ปฏิบัติตาม ม 27 ตรี พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 16) พ.ศ.2542

9. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือต้องแจ้งรายละเอียดการจำหน่ายทางวิทยุ Side Band ให้กับศูนย์เฝ้าฟังงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อการตรวจสอบควบคุมมิให้ลักลอบนำมันออกนอกระบบ

เนื่องจากน้ำมันในโครงการเขียว 2 ของแนวทางที่ 2 เป็นน้ำมันที่ถูกกฎหมายเมื่อมีการลักลอบนำมันจะไม่มี ความผิด แต่อาจมีปัญหาข้อกำหนดในการลักลอบนำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 ออกนอกระบบ โดยอ้างว่าเป็นน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 เพื่อไม่ต้องรับโทษตลอดจนปัญหาการดำเนินคดีของผู้กระทำความผิด ทางแก้ปัญหามาตรฐานแก้ไขเช่นเดียวกับแนวทางที่ 1 โดยการแก้ไขปรับปรุงระเบียบ คำสั่ง เกี่ยวกับการเดิมสีของน้ำมันเชื้อเพลิง และเดิมสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงตาม พ.ร.บ.การค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ตลอดจนการแยกประเภทการจดทะเบียนเรือ Tanker ตามโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายโครงการน้ำมันเขียว 2 ควรใช้แนวทางที่ 1 เนื่องจากการใช้น้ำมันของเรือประมงขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก ควรมีความเท่าเทียมกัน เพราะ การบังคับใช้กฎหมายน้ำมันในแนวทางที่ 2 บริเวณพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง ส่วนใหญ่ของผู้ใช้น้ำมันจะเป็นเรือประมงขนาดเล็ก ต้องเสียภาษีน้ำมัน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการน้ำมันเขียว 1 จะได้รับการยกเว้นภาษีน้ำมัน นอกจากนี้ สามารถช่วยรัฐลดภาระในการนำเงิน (คชก.) มาอุดหนุนชาวประมงสำหรับแนวทางที่ 2 ด้วย

#### 4.2 การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเป็นเจ้าของพนักงานตามกฎหมายพิเศษทุกฉบับ

1. การเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ ลงวันที่ 4 มิถุนายน 2544 แต่งตั้งข้าราชการตำรวจชั้นสารวัตรตำรวจขึ้นไปซึ่งได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้า หรือรองหัวหน้าที่ชุดปฏิบัติการในงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ต่อมา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีคำสั่งที่ 178/45 ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2545 ให้ยกเลิกศูนย์ป้องกันและปราบปราม ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติทั้งหมดรวมทั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และปรับปรุงศูนย์ปฏิบัติการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมอบหมายให้ศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามในหน้าที่

พิเศษ 8 ด้าน รวมทั้งงานป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ปนม.) ทำให้ข้าราชการตำรวจชั้นสารวัตรขึ้นไป ในงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ศูนย์ปฏิบัติการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ปนม.) มิได้พนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 อีกต่อไป

2. ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 2 (แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2479 มาตรา 3

“พนักงานศุลกากร” และ “พนักงาน” หมายความว่าและกินความไปถึงบุคคลใด ๆ ซึ่งรับราชการในกรมศุลกากร หรือนายทหารแห่งราชนาวิ หรือนายอำเภอหรือผู้ช่วยนายอำเภอ ซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็นพิเศษให้กระทำการแทนกรมศุลกากร

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่าและกินความรวมไปถึงพนักงานใด ๆ ซึ่งได้แต่งตั้งให้มีหน้าที่เฉพาะการ หรือพนักงานใดซึ่งกระทำหน้าที่โดยเฉพาะในกิจการตามหน้าที่ของตนโดยปกติ

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2480 มาตรา 3

“พนักงานหรือพนักงานศุลกากร” นอกจากพนักงานต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2479 แล้ว ให้หมายความว่ารวมตลอดถึงพนักงานใด ๆ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้กระทำการเป็นพนักงานศุลกากรด้วย

“พนักงานศุลกากร” และ “พนักงาน” หมายความว่าและกินความรวมไปถึงบุคคลใด ๆ ซึ่งรับราชการในกรมศุลกากร หรือนายทหารแห่งราชนาวิ หรือนายอำเภอ หรือผู้ช่วยนายอำเภอ ซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็นพิเศษให้กระทำการแทนกรมศุลกากร

ตามคำนิยามดังกล่าวข้างต้น “พนักงานศุลกากร” หรือ “พนักงาน” มี 2 ประเภท คือ “พนักงานศุลกากร” หรือ “พนักงาน” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2480 มาตรา 3 หมายถึงบุคคลที่กฎหมายระบุไว้โดยเฉพาะเจาะจง คือนายทหารเรือแห่งราชนาวิ หรือนายอำเภอ หรือผู้ช่วยนายอำเภอซึ่งรับแต่งตั้งเป็นพิเศษให้กระทำการแทนกรมศุลกากรด้วย

แม้ พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2480 มาตรา 3 ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีแต่งตั้งพนักงานใด ๆ ให้กระทำการเป็นพนักงานศุลกากรด้วย แต่เจตนารมณ์ของกฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วย การศุลกากรที่เกี่ยวกับเรื่องนำเข้าหรือส่งออกทางบก ดังนั้น การที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติร้องขอให้รัฐมนตรีแต่งตั้งเจ้าพนักงานน้ำ ให้เป็น “พนักงานหรือพนักงานศุลกากร” ให้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับศุลกากรในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 จึงไม่อาจกระทำได้ เพราะไม่มีกฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้

### 3. การเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527

#### มาตรา 4

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ข้าราชการพลเรือนสังกัดกระทรวงการคลังหรือบุคคลอื่นซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรการบังคับใช้กฎหมายตามโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 จะเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ เช่น พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469, พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527, ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481, พ.ร.บ.การค่าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543, พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2481 ฯลฯ แต่เจ้าพนักงานผู้ปฏิบัติของแต่ละหน่วยงานมีอำนาจพิเศษตามกฎหมายเฉพาะเท่านั้น เช่น พนักงานศุลกากร หรือเจ้าพนักงานตำรวจไม่มีอำนาจจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงต้องส่งสัปปะไปตรวจสอบตาม พ.ร.บ.การค่าน้ำมัน พ.ศ.2543 มาตรา 31 หรือพนักงานสรรพสามิต ไม่ได้เป็นพนักงานศุลกากรที่จะมีอำนาจบังคับใช้กฎหมายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยอันเกี่ยวกับ พ.ร.บ.ศุลกากร(ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 ซึ่งในทางปฏิบัติที่ผ่านมา เจ้าพนักงานตำรวจจะใช้อำนาจทั่วไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เช่น การยึดหรืออายัดสิ่งของที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานตามมาตรา 85 วรรคแรก<sup>2</sup> ต้องกระทำโดยเจ้าพนักงานผู้จับและการใช้อำนาจยึดหรืออายัดได้นั้น จะต้องมีพยานหลักฐานเบื้องต้นก่อนว่ามีกรกระทำ ความผิดเกิดขึ้นและสิ่งของที่ จะยึดหรืออายัดนั้นเป็นพยานหลักฐานในการพิสูจน์ความผิด ซึ่งก็อาจเป็นสิ่งที่มิได้ ใ้ได้มา หรือได้ใช้ในการกระทำความผิดก็ได้ แต่จากพฤติการณ์ของกลุ่มผู้กระทำผิดมักจะพบเสมอว่าสิ่งของที่ จะยึดหรืออายัดจะถูกย้ายทำให้เสียหายไปเสียก่อน ในทางปฏิบัติ เจ้าพนักงานผู้ปฏิบัติ จึงมักจะต้องรองจนกระทั่งว่าการกระทำความผิดซึ่งหน้าให้เห็นก่อนจึงจะ

<sup>2</sup> ป.วิอาญา มาตรา 85 เจ้าพนักงานผู้จับหรือรับตัวผู้ถูกจับไว้ มีอำนาจค้นตัวผู้ต้องหา และยึดสิ่งของต่าง ๆ ที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้



จับกุมและยึดอายัดของกลางที่กระทำผิด นอกจากนี้ในสภาพความเป็นจริง การบังคับใช้กฎหมายในโครงการน้ำมันเขียวทั้งสองโครงการ เป็นพื้นที่ทะเลซึ่งไกลจากฝั่งมาก ไม่สามารถจะให้เจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องของทุกหน่วยงานออกมาปฏิบัติพร้อมกันได้จึงเป็นปัญหาว่าหากเจ้าพนักงานไปพบการกระทำความผิดตามกฎหมายอื่นที่ไม่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงแล้วก็จะไม่มีอำนาจ ผู้กระทำความผิดอาจจะลักลอบยกย้ายน้ำมันเชื้อเพลิง หรือเปลี่ยนแปลงน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้ขาดพยานหลักฐานในการดำเนินคดี ซึ่งปัญหาความไม่ชัดเจนแน่นอน ก่อให้เกิดปัญหาทางปฏิบัติเกี่ยวกับการยึดหรืออายัดของเจ้าพนักงานซึ่งอาจถูกฟ้องร้อง หรือถูกดำเนินคดีฐานปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ ดังนั้น การให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีอำนาจพิเศษตามกฎหมายเฉพาะจึงจำเป็นต้องแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายพิเศษนั้นเสียก่อน เช่น ให้เป็นพนักงานศุลกากร หรือเจ้าพนักงานตำรวจ เป็นเจ้าพนักงานน้ำมันเชื้อเพลิงตาม พ.ร.บ.การค้าน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้มีอำนาจจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันต้องสงสัยไปตรวจสอบ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อเป็นการสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามให้สัมฤทธิ์ผลยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยเห็นว่า การเป็นเจ้าพนักงานตาม พ.ร.บ.ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ กฎหมายที่เกี่ยวข้องแต่ละฉบับเปิดช่องให้อำนาจรัฐมนตรีผู้รักษาการตาม พ.ร.บ.นั้นๆ มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานใด ๆ เป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายพิเศษให้มีอำนาจเช่นเดียวกันกับเจ้าพนักงานในหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงอาจเกิดการถกเถียงของการบังคับใช้กฎหมายได้ เช่น เจ้าพนักงานตำรวจหรือเจ้าพนักงานน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ไม่ควรจะมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีหรือยกเว้นภาษีซึ่งเป็นอำนาจทางบริหาร ดังนั้น การแต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายพิเศษ เพื่อแก้ไขเรื่องอำนาจของเจ้าพนักงานในการบังคับใช้กฎหมายจึงควรกำหนดกรอบอำนาจไว้เฉพาะด้านการป้องกันและปราบปรามเท่านั้น ไม่หมายรวมถึงอำนาจในการบริหารจัดการตามกฎหมายพิเศษนั้น ๆ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.3 ปัญหาบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานตำรวจน้ำในเขตต่อเนื่องเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

จากการที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติร้องขอ ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งเจ้าพนักงานน้ำให้เป็น “พนักงานหรือพนักงานศุลกากร” ให้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับศุลกากรในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 ไม่สามารถกระทำได้ เพราะไม่มีกฎหมายเปิดช่องให้กระทำดังกล่าวแล้วในข้อ 4.2

#### ปัญหาที่ว่าเจ้าพนักงานตำรวจน้ำมีอำนาจบังคับใช้กฎหมายในเขตต่อเนื่องหรือไม่

ตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจขยายอธิปไตยเหนือดินแดนของตนเข้าไปในเขตต่อเนื่องเกี่ยวกับการดำเนินการในเรื่องคนเข้าเมือง การสาธารณสุข ศุลกากร และการคลัง โดยประเทศไทยใช้ระบบตรากฎหมายโดยผ่านองค์กฤษฎีกา ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องมีการออกกฎหมายภายในรองรับให้เป็นไป ตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว แต่มีปัญหาที่ประเทศไทยได้ยอมรับเงื่อนไขของสนธิสัญญาระหว่างประเทศเพียงทางใดเท่านั้น โดยพิจารณาตรากฎหมายภายในเฉพาะในส่วนที่เป็นประโยชน์ต่อฝ่ายตนและไม่ยอมรับเงื่อนไขของสนธิสัญญาที่ทำให้ประเทศไทยเสียประโยชน์ ในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการตรา พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 ขยายอำนาจทางศุลกากรเข้าไปในเขตต่อเนื่อง เช่น มาตรา 37 เบญจ ความว่า ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการลักลอบหรือจะลักลอบหนีศุลกากร หรือมีการกระทำตามพระราชบัญญัตินี้ในเขตต่อเนื่อง ให้พนักงานศุลกากรเป็นผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายตาม พ.ร.บ. ดังกล่าวแต่บทบัญญัติของ พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2496 มิได้เปิดช่องให้อำนาจรัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานอื่นให้เป็นพนักงานศุลกากรที่มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายในเขตต่อเนื่องได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าว เจ้าพนักงานตำรวจจึงไม่เป็นพนักงานศุลกากรที่จะมีอำนาจพิเศษตาม พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 ดังกล่าว

ปัญหาที่เจ้าพนักงานตำรวจจะใช้อำนาจทั่วไปตาม ป.วิอาญา ไปใช้ในเขตต่อเนื่องได้หรือไม่ ปัญหานี้ในทางปฏิบัติของงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ปนม.) ที่ผ่านมามองเห็นว่ารัฐชายฝั่งขยายอธิปไตยทางศุลกากรเข้าไปในเขตต่อเนื่อง ดังนั้น อำนาจของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจที่บัญญัติไว้ใน ป.วิอาญา ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจับ การค้น การยึด-อายัด ก็ควรนำไปใช้ในเขตต่อเนื่องด้วย แต่อย่างไรก็ตามขอบเขตของการใช้กฎหมายอาญานอกจากบัญญัติไว้ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 แล้วยังมี ป.อาญา มาตรา 4 วรรคสอง ให้การกระทำความผิดบนเรือไทย หรืออากาศยานไทยต้องรับโทษในราชอาณาจักร และ ป.อาญา

มาตรา 5 ให้การพยายามกระทำความผิดนอกราชอาณาจักรซึ่งผู้กระทำเล็งเห็นผลได้ว่าผลจะเกิดหรือควรเกิดในราชอาณาจักร ผู้กระทำต้องรับโทษในราชอาณาจักร ซึ่งการจับกุมที่ผ่านมา ปณม. ได้ชี้แจงแนวทางของกฎหมายนี้ ในการจับกุมดำเนินคดี แต่อย่างไรก็ตามปัญหาข้อกฎหมายนี้ ยังไม่มีคำวินิจฉัยชี้ขาด หรือคำพิพากษาศาลฎีกากำหนดแนวทางไว้

การป้องกันปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น หากยังมีปัญหาข้อกฎหมายที่ยังไม่ได้ข้อสรุปหรือการตีความที่ชัดเจน ผู้ปฏิบัติก็ยังไม่มีความมั่นใจที่จะปฏิบัติงานและมักจะเลือกใช้วิธีไม่เข้าปฏิบัติการในเรื่องนั้น จึงเป็นช่องทางหรือช่องว่างของกฎหมายที่ผู้กระทำผิดอาศัยช่องโอกาสดังกล่าวมาสร้างเป็น เงื่อนไขในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และก่อให้เกิดความเสียหายเรื่อยมา โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถเข้าไปปราบปรามแก้ไขได้ หากมีเจ้าหน้าที่คนใดเข้าไปตรวจสอบดำเนินการก็มักจะถูกกลั่นแกล้งฟ้องร้อง หรือดำเนินคดีกับเจ้าหน้าที่ของรัฐจนอาจหมดกำลังใจต่อการปฏิบัติงาน ยิ่งไปกว่านี้ ปัญหาที่กฎหมายยังล่าหลังไม่ทันสมัยต่อสถานการณ์ เพราะเมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐตามทันต่อสถานการณ์จับกุมปราบปรามได้ ผู้กระทำความผิดมักจะพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบกระทำความผิดให้ปราบปรามได้ยากยิ่งขึ้น

#### 4.4 มาตรการการตัดช่องโอกาสในการกระทำความผิดโดยห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง

การห้ามประกอบอาชีพบางอย่างเป็นวิธีการเพื่อความปลอดภัย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 50 บัญญัติว่า

“ เมื่อศาลพิพากษาให้ลงโทษผู้ใด ถ้าศาลเห็นว่าผู้นั้นกระทำความผิดโดยอาศัยโอกาสจากการประกอบอาชีพหรือวิชาชีพ หรือเนื่องจากการประกอบอาชีพหรือวิชาชีพ และเห็นว่าหากผู้นั้นประกอบอาชีพหรือวิชาชีพนั้นต่อไป อาจจะกระทำความผิดเช่นนั้นขึ้นอีก ศาลจะสั่งไว้ คำพิพากษาห้ามประกอบอาชีพหรือวิชาชีพนั้นมิกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นโทษไปแล้วก็ได้”

การปลอมปนน้ำมัน ผู้กระทำความผิดจะอาศัยอาชีพและโอกาสจากการใช้ความรู้เฉพาะทาง เช่น ผู้ประกอบกิจการโรงกลั่น ย่อมมีความรู้เกี่ยวกับคุณสมบัติของน้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละชนิดเป็นอย่างดี สามารถที่จะปลอมปนน้ำมันโครงการน้ำมันเขียว 1 หรือโครงการน้ำมันเขียว 2 กับน้ำมันเชื้อเพลิงต่างประเทศ หรือปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานบริการ ทำให้ตรวจสอบพบได้ยาก และอาศัยโอกาสจากการประกอบอาชีพลักลอบนำน้ำมันที่ขกเว้นภาษีในโครงการน้ำมันทั้งสองออกจากโรงกลั่น ดังนั้น หากปรากฏว่าผู้ค้า หรือผู้ประกอบการ

ที่ไม่สุจริตดังกล่าวกระทำความผิด เพราะสืบเนื่องจากการประกอบอาชีพเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ควรจะต้องตัดช่องโอกาสโดยนำมาตราการห้ามประกอบอาชีพบางอย่างมาใช้ เช่น สถานีบริการที่ทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ศาลอาจสั่งให้ห้ามประกอบกิจการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงก็ได้ หรือผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตต่อเนื่อง ดำเนินการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างการขนส่ง ศาลอาจสั่งให้ผู้นั้นห้ามประกอบอาชีพจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ห้ามเข้าเขตพื้นที่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่กำหนดก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม มาตราการห้ามประกอบอาชีพบางอย่างที่ศาลจะนำมาใช้ได้ ต้องปรากฏว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดมาก่อน และศาลพิพากษาลงโทษผู้นั้น และเป็นดุลพินิจของศาลที่จะสั่งเช่นนั้น

#### 4.5 การกำหนดให้การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นความผิดมูลฐานเกี่ยวกับ ทรัพยากรธรรมชาติ ตาม พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542

**การฟอกเงิน (Money Laundering)** หมายความว่า การกระทำใด ๆ ที่ทำให้เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาโดยการกระทำความผิดมูลฐานแปรสภาพเป็นเงิน หรือทรัพย์สินที่ได้มาโดยเสมือนหนึ่งถูกต้องตามกฎหมาย หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือการเปลี่ยนสภาพทรัพย์สินที่ได้มาโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือไม่สุจริตให้กลายเป็นทรัพย์สินที่ดูเสมือนได้มาโดยถูกต้องกฎหมาย หรือพิสูจน์ไม่ได้ว่าทุจริต ส่วนใหญ่การฟอกเงินนั้นจะเกี่ยวข้องกับอาชญากรรมร้ายแรงต่าง ๆ เช่น อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ การค้าหญิงค้าเด็ก การทุจริต การฉ้อโกงประชาชนโดยกรรมการผู้จัดการ หรือผู้บริหารสถาบันการเงิน การลักลอบหนีศุลกากร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ายาเสพติด ทั้งนี้เพราะผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งส่วนมากเป็นผู้ค้ายาเสพติดไม่ต้องการให้ผู้อื่นทราบที่มาของทรัพย์สิน จึงจำเป็นต้องใช้วิธีปิดบัง หรือซุกซ่อนทรัพย์สิน อันจะช่วยปิดบังการกระทำความผิดของตน นอกจากนี้ทรัพย์สินที่ได้เปลี่ยนสภาพกลายเป็น “เงินสะอาด” แล้วผู้ค้ายาเสพติดก็สามารถใช้เป็นทุนในการขยายเครือข่ายอาชญากรรมยาเสพติด ธุรกิจผิดกฎหมายและคุ้มครองความมั่นคงให้กับเครือข่ายอาชญากรรมดังกล่าวของตนอีกด้วย<sup>3</sup>

ในพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 ปัจจุบันได้กำหนดความผิดมูลฐานไว้ 8 ฐาน คือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด ตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดหรือกฎหมายว่าด้วยมาตรการในการปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด, ความผิดเกี่ยวกับเพศตามประมวลกฎหมายอาญา เฉพาะที่เกี่ยวกับการเป็นธุระจัดหา ล่อ

<sup>3</sup> อรรถพล ลิขิตจิตตะ, ถาม – ตอบ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน, (กองนิติการ สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงานนายกรัฐมนตรี), หน้า 1.

ไป หรือพาไปเพื่อการอนาจารหญิงและเด็ก เพื่อสนองความใคร่ของผู้อื่นและความผิดตามกฎหมาย ว่าด้วยมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการค้าหญิงและเด็กหรือความผิดตามกฎหมาย ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณีเฉพาะที่เกี่ยวกับการเป็นธุระจัดหา ล่อไป หรือชักพา ไปเพื่อให้บุคคลนั้นกระทำการค้าประเวณี หรือความผิดเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของกิจการค้าประเวณี ผู้ดูแลหรือผู้จัดการกิจการค้าประเวณี หรือสถานการค้าประเวณี หรือเป็นผู้ควบคุมผู้กระทำการค้าประเวณีในสถานการค้าประเวณี, ความผิดเกี่ยวกับการฉ้อโกงประชาชนตามกฎหมายอาญา หรือความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการกู้ยืมเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการชักยอก หรือฉ้อโกงหรือประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน หรือการกระทำโดยทุจริตตามกฎหมายว่าด้วยการธนาคารพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจเงินทุนหลักทรัพย์และธุรกิจเครดิตฟองซิเออร์ หรือกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งกระทำโดยกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบหรือมีประโยชน์เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของสถาบันการเงินนั้น, ความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ หรือความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรมตามประมวลกฎหมายอาญา ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยความผิดของพนักงานในองค์การ หรือหน่วยงานของรัฐ หรือความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ หรือทุจริตต่อหน้าที่ตามกฎหมายอื่น, ความผิดเกี่ยวกับกรรโชก หรือรีดเอาทรัพย์สินที่กระทำโดยอ้างอำนาจอัยยี่ หรือช่องโหว่ตามประมวลกฎหมายอาญา ความผิดเกี่ยวกับการลักลอบหนีศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา

สำหรับหลักเกณฑ์กำหนดความผิดมูลฐานของกฎหมายว่าด้วยการป้องกัน และปราบปรามการฟอกเงิน ประกอบด้วย

1. ความผิดที่มีรูปแบบและวิธีการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นองค์การอาชญากรรม
2. ความผิดที่โดยลักษณะของการประกอบอาชญากรรมทำให้ได้รับ

ผลตอบแทนสูง

3. ความผิดที่เป็นการกระทำที่สลับซับซ้อนยากแก่การปราบปราม
4. ความผิดที่มีลักษณะเป็นภัยต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

ส่วนจุดเด่นของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินนั้น เป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติลักษณะเป็นมาตรการดำเนินการกับทรัพย์สิน โดยนำเอาการริบทรัพย์สินในทางแพ่งมาใช้โดยการยึด หรืออายัดทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการกระทำความผิด สำหรับทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดในที่นี้ คือ เงิน หรือทรัพย์สิน ที่ได้มาจากการกระทำซึ่งเป็นความผิดมูลฐานซึ่งกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินกำหนดไว้ 8 มูลฐาน ซึ่งจะเห็นว่ากฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินนั้น มุ่งที่จะริบทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการ

กระทำความผิด ดังนั้น หากศาลเชื่อว่าทรัพย์สินใดเป็นทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการกระทำความผิด ศาลจะมีคำสั่งให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นของแผ่นดิน โดยที่ศาลอาจจะไม่พิจารณาถึงว่าผู้กระทำความผิดได้รับโทษตามความผิดมูลฐานนั้น ๆ หรือไม่

ด้วยมาตรการทางแพ่งของ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินฉบับนี้ เมื่อดำเนินการคู่กับการริบทรัพย์สินทางอาญาหรือการริบทรัพย์สิน เมื่อมีคำพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดทางอาญาแล้ว จะเป็นมาตรการเสริมซึ่งกันและกันเพื่อทำลายเศรษฐกิจของอาชญากรไม่ให้สามารถนำเงินไปฟอกจนทำให้เกิดเป็นเงินที่ถูกกฎหมาย อันเป็นแรงจูงใจให้ประกอบอาชญากรรมขึ้นอีก

แม้ว่าการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง จะมีความคาบเกี่ยวกับการกระทำความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ซึ่งเป็นความผิดมูลฐานตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 มาตรา 3(7) การที่ผู้วิจัยมีความเห็นให้รัฐจัดให้มีโครงการน้ำมันเขียว 2 ซึ่งไม่ได้นำมามาตรการบังคับใช้กฎหมายศุลกากรมาใช้ ดังนั้นการกระทำความผิดตามโครงการน้ำมันเขียว 2 จึงไม่อาจนำมามาตรการตามกฎหมายฟอกเงินมาใช้ได้แต่อย่างไรก็ตาม การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงก็เข้าองค์ประกอบหลักเกณฑ์การกำหนดความผิดมูลฐานกฎหมายฟอกเงิน การที่รัฐจับกุมหรือดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดนั้นเป็นเรื่องยาก เนื่องจาก ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นการกระทำที่มีขั้นตอนและเครือข่ายน้ำมัน โดยผู้กระทำต้องมีความเชี่ยวชาญในการกระทำความผิดเป็นอย่างดี และมีวิธีการที่แยบยลในการกระทำความผิด และอาจมีเจ้าหน้าที่ภายในองค์กรตรวจสอบของรัฐรู้เห็นเป็นใจในการกระทำความผิด ทำให้การจับกุมคาหนังกาเขาพร้อมของกลางนั้นเป็นไปได้ยาก เช่น การกระทำความผิดเกี่ยวกับการลักลอบนำน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 ขนถ่ายกลางทะเล การจับกุมผู้กระทำความผิดอาจเกิดปัญหาเกี่ยวกับอาณาเขตในน่านน้ำได้ เมื่อการจับกุมเป็นไปได้ยาก ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ การกระทำความผิดก็ยังคงมีต่อไป จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดกฎหมายอันเป็นปฐมเหตุแห่งความผิดขึ้น โดยกำหนดความผิดปฐมเหตุไว้ในลักษณะกว้าง ๆ ไม่เฉพาะแต่การกระทำความผิดตามโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2 เท่านั้น แต่ควรกำหนดให้การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดเป็นความผิดปฐมเหตุ หากมีการกำหนดความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นความผิดปฐมเหตุ<sup>4</sup>

<sup>4</sup> ความผิดอันเป็นปฐมเหตุ หมายถึง ความผิดเริ่มแรกหรือความผิดที่เป็นต้นเหตุ อันนำมาซึ่งการกระทำความผิดตามกฎหมายฉบับอื่น ๆ ต่อไป ในที่นี้ การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง จัดเป็นความผิดเริ่มแรก

ขึ้นเป็นความผิดมูลฐานในกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน แม้จะไม่สามารถจับกุมดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดในความผิดเกี่ยวกับการลักลอบหนีศุลกากร หรือสรรพสามิตตามกฎหมายนั้น ๆ ได้ แต่หากมีการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเกิดขึ้นและเหตุอันควรเชื่อได้ว่าทรัพย์สินของผู้กระทำความผิด หรือผู้รับโอนจากผู้กระทำความผิดนั้นเป็นทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการกระทำความผิด เลขานุการก็สามารถส่งเรื่องให้พนักงานอัยการพิจารณาเพื่อยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นของแผ่นดินได้ การกำหนดเช่นนี้เป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายที่โครงการน้ำมันเขียว 2 ไม่สามารถนำมาตราการริบพิเศษตามกฎหมายศุลกากรมาใช้ได้ ดังนั้น การกำหนดให้การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นความผิดปฐมเหตุ เป็นความผิดมูลฐานหนึ่งตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 จึงเป็นมาตรการสนับสนุนในการปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง และการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดตามโครงการน้ำมันเขียวทั้งสองโครงการให้ สัมฤทธิ์ผลมากยิ่งขึ้น



สถาบันวิทยบริการ

---

หรือเป็นต้นเหตุให้มีผลเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับการลักลอบหนีศุลกากร (ลักลอบขนถ่ายและจำหน่ายน้ำมันเถื่อน) และกฎหมายสรรพสามิต ฯลฯ

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยสำคัญต่อภาคการผลิต ภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร การคมนาคม และทุกภาคธุรกิจ รวมทั้งกิจการประมง ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละปีมีเป็นจำนวนมาก ประเทศไทยต้องสั่งซื้อน้ำมันจากต่างประเทศเข้ามาประมาณปีละไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนล้านบาท โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลเป็นแหล่งกำเนิดพลังงานที่มีปริมาณการใช้สูงสุดประมาณปีละ 15,000 ล้านลิตร อาชีพประมงเป็นอีกอาชีพหนึ่งที่มีความต้องการใช้น้ำมันดีเซลเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกัน อาจคำนวณเป็นต้นทุนได้ถึงร้อยละ 70 ของต้นทุนทั้งหมด ในอดีตการทำประมงเรือประมงขนาดเล็กสามารถเติมน้ำมันที่ปั้มน้ำมันชายฝั่งได้ เมื่อทำการประมงเสร็จก็จะกลับเข้าฝั่ง ส่วนเรือประมงขนาดกลาง และเรือประมงขนาดใหญ่ นั้น การออกทำการประมงในแต่ละครั้งจะต้องใช้เวลาเป็นเดือนขึ้นไป หากไม่มีระบบการเติมน้ำมันกลางทะเลก็จะทำให้ต้นทุนการประมงสูงขึ้นจากเดิมมากเพราะระยะทางจากพื้นที่ทำการประมงมาถึงฝั่งมีระยะทางไม่น้อยกว่า 100 ไมล์ทะเล เรือประมงต้องสูญเสียน้ำมันระหว่างเดินทางไปมาก และเหลือน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับทำการประมงได้น้อยลง ในที่สุดกลุ่มเรือประมงในแต่ละกลุ่มจึงคิดลดต้นทุนโดยการตัดแปลงเรือประมงลำใดลำหนึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน เพื่อซื้อน้ำมันจาก ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ที่ลอยลำขายน้ำมันนอกทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล ในราคาต่ำกว่าราคาน้ำมันในประเทศ โดยในระยะแรกจะนำมาขายให้แก่เรือประมง ที่อยู่ในกลุ่มเรือประมงเดียวกันก่อน หากมีน้ำมันเหลือก็อาจขายให้กับเรือประมงนอกกลุ่ม หรือไปขนถ่ายต่อให้กับเรือประมงอื่น ๆ เมื่อลักษณะการค้ำน้ำมันกลางทะเลนี้สร้างผลกำไรดี และสมประโยชน์กับผู้ประกอบการประมงที่ต้องการลดต้นทุน จึงมีการขยายกิจการอย่างรวดเร็วจนกลุ่มผู้ประกอบการประมงไม่ซื้อน้ำมันบนฝั่งอีกต่อไป และมีลักษณะการค้ำน้ำมันผูกขาดในทะเล เรือประมงบางลำแอบลักลอบนำน้ำมันที่ซื้อมานำกลับขึ้นฝั่ง จุดนี้เองจึงเป็นที่มาของการลักลอบนำน้ำมันเถื่อนเข้ามาในประเทศไทย ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษี ซึ่งถือได้ว่าเป็นการประกอบอาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทหนึ่ง<sup>1</sup> ประกอบกับสภาพทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีช่องทางเข้าออกได้ตลอดแนวชายแดนฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน การลักลอบนำน้ำมันเถื่อนเข้ามาขายให้กับเรือประมงขนาดเล็กและนำมาขายบนฝั่งกระทำได้ง่าย เมื่อ

<sup>1</sup> ศ. วีระพงษ์ บุญโญภาส, อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2547), หน้า 9.



สภาวะการณ์ที่น้ำมันมีราคาสูงขึ้นแรงจูงใจในผลต่างของภาษีก็จะมีมากขึ้นทำให้สถานการณ์กระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงหรือน้ำมันเถื่อนได้ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นโดยลำดับ

มูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อนนั้น มาจากส่วนต่างของราคาน้ำมันในประเทศที่มีภาระภาษี และอัตราเงินส่งเข้ากองทุนที่พึงต้องชำระ ให้แก่รัฐ โดยเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันจากต่างประเทศแล้วจะไม่มีภาระภาษีและอัตราเงินส่ง เข้ากองทุนในส่วนนี้ ฉะนั้น ราคาน้ำมันในประเทศจึงมีราคาสูงกว่าน้ำมันจากต่างประเทศ ทำให้ เกิดแรงจูงใจในการกระทำความผิด ส่งผลทำให้ภาครัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีเป็น จำนวนมาก

ต่อมารัฐบาลก็ได้หาแนวทางป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับ น้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อนขึ้น โดยเห็นชอบตามที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยเสนอเกี่ยวกับแนวทางการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อน ข้อหนึ่งว่า “ให้จัดระบบการค้าน้ำมันกลางทะเล โดยทำสถานีบริการน้ำมันกลางทะเลให้เป็นธุรกิจโดยบริษัท ผู้ค้าน้ำมันที่ถูกต้อง ควรจะได้มีการพิจารณาหรือสนับสนุนให้เกิดขึ้น เพราะที่จริงแล้วธุรกิจ ดังกล่าวไม่ผิดกฎหมายอยู่แล้ว แต่ยังทำกันในลักษณะลักลอบ ซึ่งถ้าทำให้ธุรกิจถูกต้องเต็มรูปแบบ จะช่วยแก้ปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันขึ้นฝั่งได้ระดับหนึ่ง เนื่องจากผู้ค้าน้ำมันที่ถูกต้องจะควบคุมได้ ง่ายกว่า เพราะอย่างไรก็ตามธุรกิจนี้คงจะไม่มีวันหมดไปเนื่องจากเรือประมงไทยคงต้องออกไปจับ ปลาในน่านน้ำสากลไกลออกไปเรื่อย ๆ และจำเป็นต้องใช้บริการสถานีบริการลอยน้ำ แต่ปัจจุบัน ต้องไปเติมน้ำมันจัดบริการ โดยผ่านคนต่างชาติ”

ในที่สุดรัฐบาลก็ได้นำแนวความคิดนี้มาจัดตั้งโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการ จำหน่ายน้ำมันฯ) เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันเถื่อน โดยน้ำมันเขียวที่นำไปจำหน่ายให้กับชาวประมงจะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ยกเว้นภาษี สรรพสามิต ภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนมีการลดต้นทุน น้ำมันโดยลดขั้นตอนการกลั่นน้ำมัน เพื่อให้มีราคาต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถูกลงใกล้เคียงกับน้ำมัน ดีเซลจากต่างประเทศ มีการเติมสีเขียวและสาร MARKER ให้มีความแตกต่างทางกายภาพ เพื่อ ป้องกันการลักลอบนำน้ำมันออกนอกระบบมาจำหน่ายบนฝั่ง และการลักลอบนำน้ำมันจาก ต่างประเทศมาปลอมปนกับน้ำมันในโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ

จากการศึกษาและวิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมายโครงการจำหน่ายฯ (โครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 1) พบว่ามีปัญหาอุปสรรคในข้อกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายหลายประการ กล่าวคือ

1. ปัญหาของกฎหมายการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ (โครงการน้ำมันเชื้อเพลิง 1) ที่ยึดเอากฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายแม่บทในการออกกฎระเบียบ คำสั่ง ประกาศเพื่อยกเว้นภาษีของฝ่ายสรรพสามิต ศุลกากร สรรพากร กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และการยกเว้นคุณสมบัติมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงบางตัวของกรมธุรกิจพลังงาน ในการลดต้นทุนการกลั่น เพื่อนำไปจำหน่ายให้กับชาวประมงโดยกำหนดพื้นที่จำหน่ายเฉพาะในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย แต่เนื่องจากสภาพภูมิประเทศในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง ช่วงบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี โดยเฉพาะเกาะโลซิน ประเทศไทยประกาศเขตต่อเนื่อง โดยยึดถือตามแนวเส้นฐานตรงออกไปอีก 12 ไมล์ทะเล ทำให้การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง 1 อยู่ห่างไกลจากฝั่งมากถึง 70-80 ไมล์ทะเล ผู้ประกอบการเรือ Tanker จำหน่ายน้ำมันบริเวณนี้ได้น้อย เรือประมงขนาดเล็ก ขนาดกลาง ไม่สามารถไปซื้อน้ำมัน จึงนำไปสู่สาเหตุของการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อนเข้ามาในประเทศไทย เพราะสภาพภูมิประเทศบริเวณนี้อยู่ใกล้กับประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้อาจมีการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงมาขายในพื้นที่ทะเลภาคใต้ด้วย

2. การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายพิเศษ

3. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำในเขตต่อเนื่องเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

4. การตัดช่องโอกาสกระทำความผิด โดยห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง

5. การกำหนดให้การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นความผิดมูลฐานเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติ ตาม พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

กำหนดให้มีโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมง ในพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง (โครงการน้ำมันเขียว 2) โดยมีมาตรการป้องกันและปราบปรามการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมาย พ.ร.บ.สรรพสามิต, พ.ร.บ.ศุลกากร, ภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร, พ.ร.บ.การค้าน้ำมันเชื้อเพลิง และเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริเวณพื้นที่ทะเลภาคใต้ตอนล่าง (โครงการน้ำมันเขียว 2) ควรกำหนดแนวทางแก้ไขการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

1.1 มาตรการทางภาษี แก้ไขโดยการยกเว้นภาษี 2 ตัว ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่เกี่ยวข้องกับภาษีศุลกากร เพราะน้ำมันยังไม่ออกไปต่างประเทศ การยกเว้นภาษีเช่นนี้มีความจำเป็นต้องกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ โดยอาศัยอำนาจแห่งมาตรา 103 พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 และมาตรา 81 ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขยกเว้นภาษีต่าง ๆ ให้เป็นไปตามประกาศของหน่วยงานที่รับผิดชอบของกรมสรรพสามิต กรมสรรพากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ควรจะกำหนดเงื่อนไขหลัก ดังต่อไปนี้

1. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน เรือประมงต้องขออนุญาต หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. เรือประมงที่มารับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นเรือที่จดทะเบียนสัญชาติไทย
3. ผู้จำหน่ายน้ำมันจะต้องเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี ซึ่งหมายถึง ผู้ประกอบการ (Major Oil) ตาม พ.ร.บ.สรรพสามิต พ.ศ.2527 และผู้ประกอบการที่มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481

4. กำหนดให้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงภายในพื้นที่เฉพาะเท่านั้น (เขตปลอดภาษี เฉพาะ โดยใช้แผนที่แนบท้าย และกำหนดพิกัดทางภูมิศาสตร์แทนการใช้คำว่าเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย หรือประกาศเป็นเขตปลอดภาษีเฉพาะ โดยมีลักษณะคล้ายกับการประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยเฉพาะพื้นที่ทะเลภาคใต้ฯ ดังกล่าว เช่น กำหนดเขตปลอดภาษี เฉพาะให้มีระยะ 12 ไมล์นับจากชายฝั่งทะเลจังหวัดนครศรีธรรมราชแทนที่จะให้ นับจากเส้นฐาน ตรงบริเวณเกาะโลซิน ฯลฯ เนื่องจากในทางปฏิบัติแนวเขตต่อเนื่องเป็นเส้นสมมุติที่ลากขึ้นโดยไม่ปรากฏในพื้นที่จริงอยู่แล้ว) อย่างไรก็ตามการจำหน่ายน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ก็ควรที่จะจำหน่ายน้ำมันให้ห่างจากฝั่งอย่างน้อย 12 ไมล์ทะเล เพื่อให้ระยะทางเท่ากับระยะทางของโครงการ

น้ำมันเขียว 1 ในพื้นที่อื่น ทั้งนี้เพื่อป้องกันการลักลอบนำน้ำมันขึ้นมาจากหน้าบนฝั่ง และไม่ลักลอบในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามตามโครงการน้ำมันเขียว 1 กับโครงการน้ำมันเขียว 2

5. เรือประมงที่รับน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเก็บน้ำมันไว้ในถังใช้การปกติเท่านั้น ห้ามนำออกนอกถังใช้การ

6. น้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายต้องเติมสารMarker และสีที่แตกต่างจากโครงการจำหน่ายน้ำมันฯ เดิม

7. เรือบรรทุกน้ำมัน หรือเรือที่เป็นสถานบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลที่จะขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง ปฏิบัติตาม ม 27 ตรี พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 16) พ.ศ.2542

8. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือต้องแจ้งรายละเอียดการจำหน่ายทางวิทยุ Side Band ให้กับศูนย์เฝ้าฟังงานปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อการตรวจสอบควบคุมมิให้ลักลอบนำน้ำมันออกนอกระบบ

9. การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้จัดจำหน่ายจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิตด้วย หากผิดเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิต ผู้นำที่เสียหายจะต้องถูกดำเนินการทางภาษี คือต้องถูกเรียกให้เสียหาย หรือถูกเบี้ยปรับเงินเพิ่มในมาตรการทางภาษีของกฎหมายแต่ละฉบับ

10. แก้ไขโทษตาม พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิตตามมาตรา 161 และมาตรา 162 ให้เท่ากับโทษตาม พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 27 ทวิ และมาตรา 27 เพื่อป้องกันปัญหาการหลีกเลี่ยงการบังคับโทษใช้กฎหมายที่ซ้ำซ้อนกันระหว่างโครงการน้ำมันเขียว 1 และโครงการน้ำมันเขียว 2

ทั้งนี้ เพื่อเกิดความเท่าเทียมกันของชาวประมงในการรับสิทธิยกเว้นภาษีน้ำมัน

#### 1.2 มาตรการยกเว้นมาตรฐานคุณสมบัติของน้ำมันเชื้อเพลิง

1. ควรกำหนดสีของน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ให้แตกต่างกับสีของน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 เพื่อให้มีลักษณะแตกต่างทางกายภาพ และง่ายต่อการตรวจสอบปราบปราม ตลอดจนป้องกันการลักลอบนำน้ำมันในโครงการเขียว 1 แต่อ้างว่าเป็นน้ำมันในโครงการเขียว 2 เพื่อให้รับโทษน้อยลง

นอกจากนี้สียังเป็นคุณสมบัติของการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง แม้สีจะผิดแผกแตกต่างไป หากไม่ทำให้คุณภาพน้ำมันเปลี่ยนแปลงไปก็ไม่สามารถดำเนินคดีฐาน

ครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำ เพื่อจำหน่าย หรือจำหน่ายน้ำมันคุณภาพต่ำได้ ทางแก้ปัญหาคือควรกำหนดให้สีเป็น Spec หนึ่งของการกำหนดคุณภาพน้ำมัน หากสีผิดแผกแตกต่างไปจากค่าปกติให้ถือว่าน้ำมันนั้นคุณภาพต่ำด้วย เพื่อให้ดำเนินคดีฐานครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำได้

2. ควรกำหนดให้เติมสาร Marker ของน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 เป็นคนละตัวกับ น้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 เพื่อง่ายต่อการแยกแยะระหว่างน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 และน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ตลอดจนป้องกันการลักลอบเอาน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 แต่อ้างเป็นน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 เพื่อให้ได้รับโทษน้อยลง

นอกจากควรกำหนดให้สาร Marker เป็นคุณสมบัติหนึ่งของการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงตาม พ.ร.บ.น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 เพื่อให้ดำเนินคดีฐานครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำได้ ฉะนั้น หากพบสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำมาปลอมปนกับน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 1 หรือน้ำมันในโครงการน้ำมันเขียว 2 ปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามสถานีบริการ ก็สามารถดำเนินคดีฐานครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำ แต่ทั้งนี้ต้องกำหนดค่าปริมาณขั้นต่ำของสาร Marker ที่พบต่อหนึ่งหน่วยปริมาตร เพื่อป้องกันการอ้างว่าเป็นการปนเปื้อนไม่ใช่ปลอมปน

1.3 นำมาตรการตรวจสอบการจดทะเบียนเรือตาม พ.ร.บ.เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2481 มาใช้บังคับกับการจดทะเบียนเรือ Tanker และเรือประมงโดยให้แยกประเภทการจดทะเบียนเรือ Tanker สำหรับเรือ Tanker ระหว่าง 2 โครงการแต่ไม่ต้องแยกการจดทะเบียนสำหรับเรือประมงเพื่อเป็นการสนับสนุนการป้องกันและปราบปราม รวมทั้งเพิ่มมาตรการไม่จดทะเบียนอนุญาตให้เมื่อเรือ Tanker และเรือประมงกระทำความผิดและศาลพิพากษาลงโทษ

## 2. การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมาย

กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในกฎหมายทุกฉบับเพื่อให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายพิเศษดังกล่าวได้ เช่น ให้เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจยึด หรือยึดน้ำมันต้องสงสัย ฯลฯ แต่ทั้งนี้เพื่อไม่ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจมากเกินไป ควรกำหนดขอบเขตการเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น

3. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในเขตต่อเนื่องของพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

ควรกำหนดให้เจ้าพนักงานตำรวจน้ำเป็นพนักงานศุลกากร ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540 ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

4. มาตรการตัดช่องโอกาสกระทำความผิดโดยห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง

กำหนดให้นำวิธีการเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับ การห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง มาใช้กับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้เพื่อตัดโอกาสในการกระทำความผิดของผู้ไม่สุจริตที่มาประกอบอาชีพเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ให้กระทำความผิดอีก แต่อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้ใช้บังคับได้กับผู้กระทำความผิดที่ศาลลงโทษ

5. การกำหนดให้การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นความผิดมูลฐานเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติ ตาม พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542

กำหนดให้การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นความผิดมูลฐานเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติ ตาม พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 ทั้งนี้เพื่อตัดแหล่งเงินได้ และเพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้ประโยชน์จากรายได้ที่เกิดจากการกระทำโดยมิชอบ ตลอดจนเป็นการอุดช่องว่างมาตรการริบที่โครงการน้ำมันเขียว 2 ไม่ได้ให้อำนาจไว้

มาตรการการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวข้างต้น เป็นแนวทางที่ผู้วิจัยได้เสนอแนะ สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ในการบังคับใช้กฎหมาย และหยุดยั้งป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือน้ำมันเถื่อน ตลอดจนป้องกันและปราบปรามน้ำมันเขียวที่ลักลอบ เพื่อผลประโยชน์ของรัฐทางด้านรายได้ภาษี ช่วยเหลือธุรกิจภาคประมง ทำให้เงินตราไม่รั่วไหลออกนอกประเทศ อีกทั้งเป็นการป้องกันและปราบปรามการเอาเปรียบทางการค้าของผู้กระทำความผิด ส่วนรัฐจะเลือกดำเนินการในแนวทางใดนั้นต้องคำนึงถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อหลายประการ เช่น เป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการที่สุจริตหรือไม่ เป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมหรือไม่ เหมาะสมกับผู้ปฏิบัติงานหรือไม่ ซึ่งรัฐจะต้องพิจารณาถึงส่วนได้ส่วนเสียเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางด้านรายได้จากภาษีที่ได้รับ

## รายการอ้างอิง

- เกียรติพร อำไพ. ปัญหาการออกและการบังคับใช้กฎหมายในเขตต่อเนื่องของประเทศไทย : ศึกษากรณีน้ำมันเถื่อน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง. “โครงการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอนSolvent ไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง 2543.” : 2 กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง.”แผนแม่บทศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (สปนม.)” ฉบับที่ 1 พ.ศ.2543 : 1
- กฤษฎา ทองธรรมชาติ. ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร : บริษัทพิมพ์ดี จำกัด, 2536.
- คณิน บุญสุวรรณ. อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ นักบ่อนทำลายชาติที่แท้จริง. เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการเรื่องอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ, หน้า 3 (2529) ณ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 5/2544 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2544เรื่อง เพิ่มเติมประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2541 หมวดที่ 08 บทที่ 11 ข้อที่ 21 ว่าด้วย การนำน้ำมันดีเซลออกไปจำหน่ายให้แก่เรือประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร.
- คำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 ลงวันที่ 23 ธันวาคม 2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง.
- จรงค์ ระรวยทรง. ภาษีการค้าสู่ภาษีมูลค่าเพิ่ม. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2532.
- จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2544.
- จุมพล ริมสาคร. เอกสารการสอนวิชากฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช, 2541.
- ชัยวัฒน์ ศิริวัฒน์กุล. บทบาทการบังคับใช้กฎหมาย : ศึกษาเฉพาะกรณีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- ชัยสิทธิ์ ตราชูธรรม. กฎหมายภาษีอากร. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.

ชูชาติ อัสวโรจน์. ปัญหากฎหมายศุลกากรและข้อวิเคราะห์. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร :

โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2544.

ญาดา กาศยปนนันท์. ความคิดมูลฐานเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติตามพระราชบัญญัติป้องกันและ

ปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 : ศึกษากรณีการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมัน

เชื้อเพลิง. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน ลงวันที่ 13 มกราคม 2547 เรื่องกำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมัน

ดีเซล(ฉบับที่2) พ.ศ.2547.

ประกาศกรมศุลกากรที่ 7/2544 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2544 เรื่องระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการ

พิจารณาอนุญาตให้ขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง (ดีเซล) ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร.

ประกาศกรมสรรพสามิต ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2544 เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข

ในการยกเว้นภาษี สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง(ดีเซล)ที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของ

ราชอาณาจักร(ฉบับที่ 2).

ประกาศกรมสรรพสามิต ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2544 เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข

ในการยกเว้นภาษี สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง(ดีเซล)ที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของ

ราชอาณาจักร.

ประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2545 เรื่องกำหนดลักษณะ

และเงื่อนไขค่าตอบแทนที่ไม่ต้องนำมารวมคำนวณมูลค่าของฐานภาษี ตามมาตรา 79(4)

แห่งประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 133).

ประกาศกระทรวงการคลัง ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 ที่ ศก.1/2544 เรื่องการยกเว้นอากรศุลกากร.

ประกาศกระทรวงการคลัง ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 63) .

ประธาน วัฒนาวณิชย์, "อาชญากรรมทางเศรษฐกิจในสังคมที่เปลี่ยนแปลง : ความหมาย ขอบเขต

และมาตรการแก้ไข," ปีที่ 23 (กันยายน 2536).

ประกาศ คงเอียด. คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม,

2542.

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา.

ประมวลกฎหมายอาญา.

ประมวลรัษฎากร พ.ศ.2481.

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม(ฉบับที่ 403) พ.ศ.2545.

พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516.

พระราชกำหนดพิกัดศุลกากร พ.ศ.2530.



พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527.

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469.

พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2540.

พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 16) พ.ศ.2542.

พระราชบัญญัติการค้ำน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543.

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481.

มานิต วิทยาเต็ม. ภาษีและกฎหมายศุลกากร. พิมพ์ครั้งที่ 5 กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์บูรพาศิลป์, 2532.

มงคล กมลบุตร." การจัดองค์กรในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง." เอกสารวิชาการส่วนบุคคล หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 8 ปีการศึกษา 2548  
วิทยาลัยการเมืองการปกครอง สถาบันพระปกเกล้า.

มงคล กมลบุตร.ผู้ทรงคุณวุฒิทางการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง.สัมภาษณ์. 20 พฤษภาคม 2548.

วิชัย มากวัฒน์สุข. กฎหมายภาษีและพิธีการศุลกากร. กรุงเทพมหานคร : บริษัทสามเจริญพาณิชย์, 2546.

วิเชียร ตรีอุดม. การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการลักลอบค้ำน้ำมันเชื้อเพลิงหลบหนีภาษี. การศึกษาอิสระ หลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547.

วีระพงษ์ บุญโญภาส. อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2547.

ศูนย์ปฏิบัติการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. คู่มือปฏิบัติการการปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง, 2545.

สุชาติ สุมาลย์. นโยบายและมาตรการของรัฐในการดำเนินโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง. สารนิพนธ์หลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2545.

สุรพล ไตรเวทย์. คำอธิบายกฎหมายฟอกเงิน. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542.

สุรพล ทวนทอง.ผู้บังคับการตำรวจน้ำ กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง.  
สัมภาษณ์.18 พฤษภาคม 2548.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. กฎหมาย คำสั่ง ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2539.

สำนักคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. เอกสารประกอบการสัมมนาแนวทางปฏิบัติในการ  
ดำเนินโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง, 2544.

สำนักงานนโยบายพลังงานแห่งชาติ, วารสารนโยบายพลังงาน ปีที่ 43 (มกราคม-ธันวาคม 2542) :  
หน้า 41.

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน. โครงการป้องกันและปราบปรามน้ำมันเถื่อน.

สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย. ความรู้เรื่องปิโตรเลียม. กรุงเทพมหานคร:

ศิริวัฒนาอินเตอร์พริ้นท์, 2541.

อรรถพล ลิขิตจิตตะ. ถาม-ตอบ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน.

กองนิติการ สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงานนายกรัฐมนตรี, (ม.ป.ป.)



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ประกาศกระทรวงการคลัง  
เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต  
(ฉบับที่ 63)

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้อยกเว้นภาษีสรรพสามิต โดยเพิ่มความเป็น (3) และ (4) ในตอนที่ 1 ไม้ก้านและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประเภทที่ 01.05 ในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 57) ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2542 ตามบัญชีท้ายประกาศนี้

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544

  
(นายธานีทร นพมานเหมินธรรม)  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

ตำแหน่ง  
ตำแหน่ง



(นายวีระชัย อหุตรพงษ์สกุล)

มนตรี ๖๖

บัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง  
เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๘3)

รายการ	อัตราภาษี					
	ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตรา ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527			ลดลงเหลือ/ยกเว้น		
	ตาม มูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ		ตาม มูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ	
		หน่วย	หน่วยละ - บาท		หน่วย	หน่วยละ -บาท
(3) น้ำมันดีเซลที่นำไป จำหน่ายในเขตต่อเนื่อง ของราชอาณาจักร ตาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด	34	ลิตรเศษ ของลิตรให้ นับเป็น หนึ่งลิตร	4.00		-ยกเว้นภาษี-	
(4) น้ำมันดีเซลที่ได้เติม ในเขตต่อเนื่องของ ราชอาณาจักรในเรือ จดทะเบียนสำหรับการ การประมงตาม พระราชบัญญัติ เรือไทย พุทธศักราช 2481 และเหลืออยู่ ในถังใช้การปกติของ เรือในขณะเดินทาง เข้ามาในราชอาณาจักร	34	ลิตรเศษ ของลิตรให้ นับเป็น หนึ่งลิตร	4.00		-ยกเว้นภาษี-	



ประกาศกรมสรรพสามิต

เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการยกเว้นภาษี สำหรับ  
น้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

เพื่ออนุวัติตามความในประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 63) ลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544 และเพื่อให้การยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร เป็นไปโดยถูกต้องและรัดกุม ตลอดจนเป็นแนวทางเดียวกัน อธิบดีกรมสรรพสามิตจึงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในประกาศนี้

“ผู้ประกอบการ” หมายถึง ผู้ประกอบอุตสาหกรรมตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ซึ่งได้ทำการผลิตน้ำมันดีเซลที่จะทำการส่งออกจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

“น้ำมันดีเซล” หมายถึง น้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ซึ่งมีข้อกำหนดคุณภาพตามที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศกำหนด เว้นแต่ ข้อกำหนดเกี่ยวกับสี ให้เดิมพร้อมกับสาร Marker

“สถานที่เก็บน้ำมันดีเซล” หมายถึง สถานที่เก็บน้ำมันดีเซลเพื่อรอการนำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ซึ่งสามารถจำหน่ายน้ำมันดีเซลลงเรือ โดยทางท่อน้ำมันได้ และต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2

ข้อ 2 ให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะขอรับการยกเว้นภาษี สำหรับน้ำมันดีเซลที่จะนำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ยื่นคำขอต่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัดตามแบบ ภษ.01-28/2 ท้ายประกาศนี้ ณ กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่ที่โรงอุตสาหกรรมที่จะขอยกเว้นภาษีนั้น ตั้งอยู่

ข้อ 3 เมื่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัด มีคำสั่งอนุมัติให้ยกเว้นภาษีได้แล้ว ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่โรงอุตสาหกรรมตั้งอยู่ทราบ เพื่อทำการตรวจสอบชนิดและปริมาณของน้ำมันดีเซลก่อนนำออกจากโรงอุตสาหกรรม

ให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตตามวรรคหนึ่ง ผนึกดวงตรากรมสรรพสามิตที่ทอหา รับ-จ่ายน้ำมันของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งก่อนนำออกจากโรงอุตสาหกรรม เว้นแต่ เป็นการขนส่งน้ำมันโดยทางท่อ

ข้อ 4 การนำน้ำมันที่ขอยกเว้นภาษีไปเก็บยังสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล ให้ เจ้าพนักงานสรรพสามิตที่ทำการตรวจสอบน้ำมันดีเซลตามข้อ 3 แจ้งโดยทางโทรสารให้ เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่สถานที่เก็บน้ำมันดีเซลตั้งอยู่ทราบ

ข้อ 5 ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม จัดทำบัญชีแสดงการจำหน่ายน้ำมันดีเซล และการนำไปเก็บพักไว้ ณ สถานที่เก็บน้ำมันดีเซล ตามแบบท้ายประกาศนี้ และรายงานให้ผู้อำนวยการ สำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัด ผู้ซึ่งรับค่าขอไว้ตามข้อ 2 ทราบ ภายใน วันที่สิบของเดือนถัดไป

ข้อ 6 กรณีนำน้ำมันดีเซลเข้าเก็บ ณ สถานที่เก็บน้ำมันดีเซล ให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่สถานที่เก็บ น้ำมันดีเซลตั้งอยู่ทราบ เพื่อไปทำลายดวงตรากรมสรรพสามิต และตรวจวัดปริมาณน้ำมันที่ได้รับเข้าไปยังสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล โดยก่อนทำลายจะต้องตรวจสอบว่ามีสภาพผิดปกติหรือไม่ หากปรากฏว่ามีสภาพผิดปกติให้รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือ สรรพสามิตจังหวัด ผู้อนุมัติตามข้อ 3 ในทันที

กรณีน้ำมันดีเซลที่ขอยกเว้นภาษีสูญหาย หรือเสียหายไปจากจำนวนที่รับเข้า เก็บในสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล โดยไม่มีเหตุอันควร ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต้องชำระภาษี พร้อม เบี้ยปรับและเงินเพิ่มตามจำนวนที่สูญหาย หรือเสียหายไปในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ณ วันที่นำ น้ำมันออกจากโรงอุตสาหกรรม

ข้อ 7 ให้เจ้าพนักงานแห่งท้องที่ที่สถานที่เก็บน้ำมันดีเซลตั้งอยู่ตามข้อ 6. จัดทำ รายงานการตรวจสอบชนิดและปริมาณน้ำมันดีเซลที่รับเข้าเก็บในสถานที่เก็บน้ำมันดีเซลที่มีภา. ตรวจวัดได้ทุกครั้ง และรายงานให้ผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิต จังหวัด ผู้อนุมัติตามข้อ 3 ทราบ ภายในวันที่สิบห้าของเดือนถัดจากเดือนที่มีการนำน้ำมันเข้าเก็บ

ข้อ 8 ก่อนนำน้ำมันที่ได้รับยกเว้นภาษีออกจากสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่เป็นเจ้าของสถานที่ดังกล่าว แจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่สถานที่เก็บน้ำมันดีเซลตั้งอยู่ตามแบบในใบต่อแบบ ภษ.01-28/2 เพื่อทำการตรวจสอบชนิดและปริมาณน้ำมันที่นำออกจากสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล

ข้อ 9 ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ขอยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันดีเซล เพื่อนำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรตามประกาศนี้ต้องปฏิบัติตามระเบียบกรมสรรพสามิตว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การเติมสาร Marker ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว พ.ศ.2543 และปฏิบัติตามระเบียบที่อธิบดีกำหนดเกี่ยวกับการขนย้ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามวรรค 22(3) แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527

ข้อ 10 ให้เจ้าของสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล จัดทำบัญชีประจำวันแสดงการรับ - จ่ายน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายในเขตต่อเนื่อง และงบเดือนแสดงการณำน้ำมันดีเซลจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง ตามแบบท้ายประกาศนี้ โดยบัญชีประจำวันต้องจัดทำให้แล้วเสร็จ ภายใน 3 วัน นับแต่วันที่มิเหตุต้องลงรายการเกิดขึ้น และให้เก็บรักษาไว้ประจำ ณ สถานที่เก็บ น้ำมันดีเซลนั้น สำหรับบเดือนให้รายงานให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตผู้ซึ่งได้รับคำขอไว้ตามข้อ 8 ภายในวันที่สิบของเดือนถัดไป

ข้อ 11 ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่นำน้ำมันดีเซลไปเก็บไว้ยังสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล ต้องส่งน้ำมันดีเซลออกไปในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่นำน้ำมันดีเซลออกจากโรงอุตสาหกรรม

ข้อ 12 ให้ผู้ประกอบการแจ้งการส่งน้ำมันดีเซลไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรต่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัด ที่ได้ยื่นคำขอไว้ตามข้อ 2 ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่กรมศุลกากรได้ตรวจปล่อยน้ำมันดีเซล ตามใบขนสินค้าขาออก พร้อมด้วยหลักฐาน ดังนี้

12.1 สำเนาใบขนสินค้าขาออกซึ่งได้รับการลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้องจากเจ้าพนักงานศุลกากร

12.2 สำเนาคำขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ซึ่งได้รับการลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้องจากพนักงานศุลกากร



12.3 สำเนาใบต่อแบบ ภษ.01-28/2 ซึ่งได้รับการตรวจสอบและลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้องจากเจ้าพนักงานสรรพสามิต (เฉพาะกรณีที่น่านำมันออกจากสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล เพื่อส่งไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร)

12.4 สำเนาใบแสดงรายการและราคาสินค้า

12.5 หลักฐานอื่น ๆ ที่ ผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 เห็นสมควรกำหนดเพิ่มเติม

ข้อ 13 กรณีน้ำมันที่ตรวจวัดได้ตามข้อ 6 มีปริมาณน้อยกว่าที่ตรวจวัดได้ตามข้อ 3 เกินกว่าร้อยละ 0.5 ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีหน้าที่ชำระภาษีสำหรับจำนวนที่สูญหาย หรือขาดจำนวนไป พร้อมเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม ในอัตราที่ใช้บังคับ ณ วันที่นำน้ำมันออกจากโรงอุตสาหกรรม

กรณีปริมาณน้ำมันที่ส่งจำหน่ายไปในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ซึ่งตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากรมีปริมาณน้อยกว่า ปริมาณที่นำออกจากโรงอุตสาหกรรมในกรณีที่ไม่มี การนำไปเก็บไว้ในสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล หรือสถานที่เก็บน้ำมันดีเซลแล้วแต่กรณี เกินกว่า ร้อยละ 0.5 ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีหน้าที่ชำระภาษีสำหรับจำนวนที่สูญหาย หรือขาดจำนวน ไป พร้อมเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม ในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ณ วันที่นำน้ำมันออกจากโรงอุตสาหกรรม

ข้อ 14 ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม และเจ้าของสถานที่เก็บน้ำมันดีเซลจัดทำบัญชี ประจำวัน และงบเดือนตามแบบรายงานดังกล่าวข้างต้นสามวิธีเข้าก่อนออกก่อน (FIFO)

ข้อ 15 ในการจำหน่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร จะต้อง ปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากรว่าด้วยระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตให้ขนถ่าย น้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรท้าย หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากร ดังกล่าวข้อใดข้อหนึ่ง ให้ถือว่าน้ำมันดีเซลที่ขอยกเว้นภาษีนั้นไม่ได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษี สรรพสามิต ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีหน้าที่ต้องชำระภาษี เบี้ยปรับและเงินเพิ่ม สำหรับน้ำมัน ดีเซลจำนวนนั้น

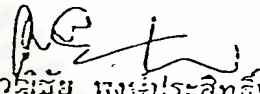
ข้อ 16 ในกรณีที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม หรือเจ้าของสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล มิได้ ปฏิบัติตามประกาศนี้ในข้อใดข้อหนึ่ง ให้ถือว่าน้ำมันดีเซลที่ขอยกเว้นภาษีนั้นไม่ได้รับสิทธิใน การยกเว้นภาษีสรรพสามิต ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีหน้าที่ต้องชำระภาษี เบี้ยปรับและเงินเพิ่ม ตามปริมาณน้ำมันดีเซลนั้นด้วย

ประกาศนี้

ข้อ 17 ให้ผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 เป็นผู้รักษาการตาม

ข้อ 18 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันออกประกาศเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544

  
(นายวิชัย ทรงประสิทธิ์)  
อธิบดีกรมสรรพสามิต



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ประกาศกรมสรรพสามิต

เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันดีเซล  
ที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร (ฉบับที่ ๖)

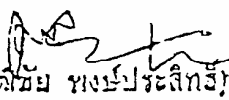
เพื่ออนุวัติตามความในประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๖๓) ลงวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และเพื่อให้การยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรเป็นไปโดยถูกต้องและรัดกุม ตลอดจนเป็นแนวทางเดียวกัน อธิบดีกรมสรรพสามิต จึงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเพิ่มเติมไว้ ดังต่อไปนี้

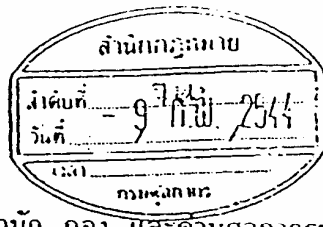
ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๕ แห่งประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๑๕ ในการขนถ่ายน้ำมันดีเซลไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร โดยทางเรือ ให้ผู้ประกอบการจัดทำใบกำกับการขนน้ำมันดีเซลตามแบบที่กระทรวงพาณิชย์กำหนดกำกับไปกับเรือที่ใช้ขนส่งน้ำมันดีเซลไปยังเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร โดยจัดทำจำนวน ๓ ฉบับ สำเนาฉบับหนึ่งเก็บไว้ ณ ต้นทาง ส่วนต้นฉบับและคู่ฉบับที่เหลือกำกับไปกับเรือ และ เมื่อไปถึงเขตต่อเนื่อง ให้เจ้าของเรือหรือนายเรือ แจ้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อตรวจสอบและลงลายมือชื่อรับรองว่าได้ขนส่งน้ำมันไปถึงเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรแล้ว ในใบกำกับการขนส่งน้ำมันดีเซลที่กำกับไปกับเรือที่เป็นยานพาหนะในการขนส่งน้ำมันดีเซลไปยังเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ทั้ง ๒ ฉบับ โดยต้นฉบับใช้กำกับไปกับเรือ สำหรับคู่ฉบับที่เหลือเก็บไว้ที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และให้ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปนม.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ส่งสำเนาแจ้งกรมสรรพสามิต และโรงอุตสาหกรรมหรือสถานที่เก็บน้ำมันดีเซลโดยพลัน เพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบตามข้อ ๑๒ ต่อไป”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันออกประกาศเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๔

  
(นายวุฒิชัย พงษ์ประสิทธิ์)  
อธิบดีกรมสรรพสามิต



ที่ กค ๐๖๒๕/ว. ๑๑๑

เรียน หัวหน้าส่วนราชการระดับสำนัก กอง และสถานศึกษาทุกแห่งเพื่อโปรดทราบ

๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๔

ให้ทราบทั่วกัน

พ. พินิจ ๗.๒.๔๔

(นายพงศ์ชัย จินดา)

เลขานุการกรม ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมศุลกากร

(สำเนา)

ประกาศกระทรวงการคลัง

ที่ ศก. ๑/๒๕๔๔

เรื่อง การยกเว้นอากรศุลกากร

๑ ก.พ. 2544

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิทักษ์ตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

๑. ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ ๓.๑๕ ในประกาศกระทรวงการคลัง ที่ ศก. ๑/๒๕๔๒ ลงวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง ที่ ศก. ๑๔/๒๕๔๓ ลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๓

“๓.๑๕ นำมันดีเซลตามประเภทย่อยที่ ๒๗๑๐.๐๐๓ ที่ได้เติมในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรในเรื่องจดทะเบียนสำหรับการประมงตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๕๔๑ และเหลืออยู่ในถังใช้การปกติของเรือนี้ในขณะที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร”

๒. ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๔

(ลงชื่อ) อารินทร์ นิมมานเหมินท์

(นายอารินทร์ นิมมานเหมินท์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำเนาถูกต้อง

รักษะพร ดุทยานนท์  
(นางรักษะพร ดุทยานนท์)

นักวิชาการภาษี ๘ว

นันทวัน/พิมพ์

เอกชัย/ร่าง

นุชนารถ/ตรวจ



ประกาศกรมศุลกากร

ที่ 7 /2544

เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตให้  
ขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

เพื่อให้การปฏิบัติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุญาตให้เรือที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร  
ขนถ่ายน้ำมันดีเซลสำหรับเรือประมงเป็นไปโดยความเรียบร้อยและถูกต้อง

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ประกอบกับ  
มาตรา 37 ตรี แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติ  
ศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2540 และมาตรา 120 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469  
กรมศุลกากรจึงวางระเบียบปฏิบัติไว้ดังนี้

1. เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามประกาศฉบับนี้

1.1 คำว่า “เรือ” หมายความว่า เรือบรรทุกน้ำมัน และ/หรือสถานีบริการจำหน่าย  
น้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

1.2 คำว่า “เรือบรรทุกน้ำมัน” หมายความว่า เรือที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือจาก  
กรมเจ้าท่าตามประเภทที่กำหนดและได้แจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันตามกฎหมายว่าด้วยการค้าน้ำมัน  
เชื้อเพลิง ซึ่งทำการขนส่งหรือบรรทุกน้ำมันจากโรงอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต  
หรือสถานที่เก็บน้ำมันดีเซลตามที่กรมสรรพสามิตกำหนด

1.3 คำว่า “สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร”  
หมายความว่า เรือบรรทุกน้ำมันที่จำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับเรือประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

2. เรือที่จะขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรต้องปฏิบัติ

ดังนี้

2.1 เจ้าของเรือหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจ จะต้องยื่นคำขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันดีเซล  
ท่าเรือกรุงเทพหรือผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคในพื้นที่ที่จะปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วย  
การส่งออกน้ำมันดีเซล พร้อมทั้งแบบเอกสารประกอบ ดังต่อไปนี้

2.1.1 ใบทะเบียนเรือไทยและใบอนุญาตใช้เรือของกรมเจ้าท่า หรือสำเนาที่  
กรมเจ้าท่ารับรอง

2.1.2 หนังสือสำคัญแสดงการรับรองประจำเครื่องวัดออกโดยสำนักงานกลาง  
จังหวัด หรือสำนักงานสาขาจังหวัดเขต กรมทะเบียนการค้า

2.1.3 รายละเอียดเกี่ยวกับเรือประมงที่จะมาขอรับการขนถ่ายน้ำมันดีเซลซึ่ง  
สมาคมการประมงแห่งประเทศไทยรับรองแล้ว ได้แก่ ชื่อเรือ เลขทะเบียนเรือ อาชญาบัตร  
และขนาดความจุของถังน้ำมันใช้การปกติของเรือ ซึ่งได้ผ่านการรับรองจากกรมเจ้าท่าแล้ว

2.2 เจ้าของเรือหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจที่จะนำน้ำมันดีเซลไปจำหน่ายในเขต  
ต่อเนื่องของราชอาณาจักรต้องยื่นใบขนสินค้าออก พร้อมคำร้องขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขต  
หรือด่านศุลกากรซึ่งเจ้าหน้าที่อนุญาตแล้ว ต่อสำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ  
หรือด่านศุลกากรซึ่งโรงอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต หรือสถานที่เก็บน้ำมันดีเซล  
ตามที่สรรพสามิตกำหนดตั้งอยู่ในเขต แล้วแต่กรณี

การยื่นใบขนสินค้าขาออก การผ่านพิธีการและการตรวจปล่อยน้ำมันดีเซลที่  
ไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ให้ปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร  
พ.ศ. 2541 หมวดที่ ๑ โคชอนุโลมเว้นแต่ในช่อง "เมืองท่าปลายทาง" ให้ระบุว่า "ในเขตต่อเนื่อง  
ของราชอาณาจักร" นอกจากนี้ให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจรับรองในใบขนสินค้า  
ขาออกคู่ด้วยว่า เรือบรรทุกน้ำมันนั้นจะนำน้ำมันดีเซลไปขนถ่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรที่  
บริเวณใด โดยให้ระบุพิกัดของเส้นรุ้งและเส้นแวงไว้ด้วย

3. เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากรในเรื่องการขออนุญาตให้  
ขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรตามที่กล่าวข้างต้น นายเรือต้องปฏิบัติดังนี้

3.1 จัดให้มีสมุดควบคุมการขนถ่ายน้ำมันดีเซลประจำเรือไว้สำหรับเจ้าหน้าที่เพื่อ  
การตรวจสอบ โดยให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับวัน เดือน ปีที่ขนถ่าย ชนิดและปริมาณของน้ำมันดีเซลที่



คำสั่งทั่วไปกรมศุลกากร

ที่ 5 /2544

เรื่อง เพิ่มเติบประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2541  
หมวดที่ 08 บทที่ 11 ข้อที่ 21 ว่าด้วย การนำน้ำมันดีเซล  
ออกไปจำหน่ายให้แก่เรือประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการเกี่ยวกับการนำน้ำมันดีเซลออกไปจำหน่ายให้แก่เรือประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรเป็นไปด้วยความถูกต้อง รัดกุมและสะดวกแก่การตรวจสอบเพื่อป้องกันมิให้มีการลักลอบนำน้ำมันดีเซลที่เติมให้แก่เรือประมงย้อนกลับเข้ามาจำหน่ายในราชอาณาจักร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ประกอบกับ มาตรา 37 ตรี แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2540 จึงให้เพิ่มเติมประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2541 หมวดที่ 08 บทที่ 11 ข้อที่ 21 ดังนี้

“จ8 11 21 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการนำน้ำมันดีเซลออกไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร”

1. เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาเกี่ยวกับการนำน้ำมันดีเซลออกไปจำหน่ายให้แก่เรือประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

1.1 คำว่า “เรือ” หมายความว่า เรือบรรทุกน้ำมัน และ/หรือสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

1.2 คำว่า “เรือบรรทุกน้ำมัน” หมายความว่า เรือที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือจากกรมเจ้าท่าตามประเภทที่กำหนดและได้แจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันตามกฎหมายว่าด้วยการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทำการขนส่งหรือบรรทุกน้ำมันจากโรงอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต หรือสถานที่เก็บน้ำมันดีเซลตามที่กรมสรรพสามิตกำหนด

1.3 คำว่า “สถานี

1.3 คำว่า “สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร” หมายความว่า เรือบรรทุกน้ำมันที่จำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับเรือประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร

2. ให้สำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ หรือสำนักงานศุลกากรภาคในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งรับปฏิบัติพิธีการส่งออกน้ำมันดีเซลดังกล่าว ตรวจสอบใบขนสินค้าขาออกและคำขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร โดยเฉพาะใบขนสินค้าขาออกในช่อง “เมืองท่าปลายทาง” ต้องมีข้อความระบุว่า “ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร” และให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจรับรองในใบขนสินค้าขาออกด้วยว่า จะนำน้ำมันดีเซลไปขนถ่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรที่ขั้วเรือใด โดยให้ระบุพิกัดของเส้นรุ้งและเส้นแวงไว้ด้วย

สำหรับเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณาคำขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร (แบบที่ 179) ประกอบด้วย

2.1 ใบทะเบียนเรือไทยและใบอนุญาตใช้เรือของกรมเจ้าท่า หรือสำเนาที่กรมเจ้าท่ารับรอง

2.2 หนังสือสำคัญแสดงการให้คำรับรอง ประจำเครื่องขังดวงวัด ที่ออกโดยสำนักงานกลางขังดวงวัด หรือสำนักงานสาขาขังดวงวัดเขต กรมทะเบียนการค้า

2.3 รายละเอียดเกี่ยวกับเรือประมงที่จะรับซื้อน้ำมันดีเซล ซึ่งสมาคมการประมงแห่งประเทศไทยรับรองแล้ว ได้แก่ ชื่อเรือ เลขทะเบียนเรือ อาชญาบัตรและขนาดความจุของถังน้ำมัน ใช้การปกติของเรือ ซึ่งได้ผ่านการรับรองจากกรมเจ้าท่าแล้ว

3. ให้ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ หรือผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาอนุญาตคำขออนุญาตขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ซึ่งเมื่อได้มีการอนุญาตแล้ว ให้แจ้งส่วนปราบปรามทางทะเล สำนักสืบสวนและปราบปรามทราบทางโทรสาร หรือ อีเมล (E-mail) โดยพด้น

4. ให้หน่วยงานที่รับปฏิบัติพิธีการส่งออกน้ำมันดีเซลตามข้อ 2 มีหน้าที่พิจารณาลงนามรับรองสมุดควบคุมการขนถ่ายน้ำมันดีเซลประจำเรือก่อนเริ่มใช้ และเป็นผู้จัดทำสมุดทะเบียนควบคุมการพิจารณาอนุญาตในเรื่องดังกล่าว โดยเรียงลำดับเป็นรายเดือน แล้วสรุปรายงานข้อมูลและสถิติการส่งออกทั้งหมด ให้ส่วนปราบปรามทางทะเล สำนักสืบสวนและปราบปรามทราบภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดไป



5. ให้สำนักสืบสวนและปราบปรามกำกับดูแล เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากรในเรื่องการขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรตามที่กล่าวข้างต้น พร้อมทั้งดำเนินการ ดังต่อไปนี้

5.1 ตรวจสอบควบคุมการขนถ่ายน้ำมันดีเซลประจำเรือที่นำน้ำมันดีเซลไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร โดยให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับชนิดและปริมาณของน้ำมันดีเซลที่ขนถ่าย ชื่อเรือประมงที่มารับการขนถ่าย วัน เดือน ปีที่ขนถ่ายเป็นต้น

5.2 ตรวจสอบและควบคุมการขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ได้ตลอดเวลา หากมีเหตุอันสมควร

5.3 จัดทำรายงานข้อมูลสถิติเกี่ยวกับรายชื่อเรือประมงที่มารับการขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร ชนิดและปริมาณของน้ำมันดีเซล วัน เดือน ปีที่ขนถ่าย พร้อมทั้งแจ้งให้ศูนย์ประสานงานการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับปิโตรเลียม (ศปป.) ทราบเป็นรายเดือน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ตั้ง ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544



(นายมานิต วิทชาเด็ม)

อธิบดีกรมศุลกากร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 119 ฉบับกฤษฎีกา ตอนที่ 68ก ลงวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2545

ร่าง

พระราชกฤษฎีกา

ออกตามความในประมวลรัษฎากร  
ว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 403)

พ.ศ. 2545

พระปรมาภิไธย (ป.ร.)

ให้ไว้ ณ วันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2545

เป็นปีที่ 57 ในรัชกาลปัจจุบัน

ให้ประกาศว่า  
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ

โดยที่เป็นการสมควรยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการประกอบกิจการขายสินค้าบางกลุ่มนี้

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๒๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และ  
มาตรา ๔๑ (๑) (น) แห่งประมวลรัษฎากร ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวล  
รัษฎากร (ฉบับที่ ๓๐) พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้  
ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวล  
รัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 403) พ.ศ. 2545”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุ  
เบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๑๔) และ (๑๕) ของมาตรา ๓ แห่ง  
พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ ๒๓๙)  
พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการ  
ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ ๔๐๑) พ.ศ. ๒๕๔๕

“(๑๔) การขายน้ำมันดีเซลของผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมัน สำหรับมูลค่าของ  
ฐานภาษีที่เกิดขึ้นจากการขายน้ำมันดีเซลให้แก่สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่อง  
ของราชอาณาจักรไทยซึ่งกระทำตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๕ เป็นต้นไป โดยปฏิบัติตาม  
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพากรประกาศกำหนด

“ผู้ค้าน้ำมัน” หมายความว่า ผู้กระทำการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ไม่รวมถึงผู้กลั่นหรือผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง หรือผู้ได้รับสัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม

“น้ำมันดีเซล” หมายความว่า น้ำมันดีเซลที่มีคุณสมบัติตามข้อกำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับการส่งไปขายในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยตามที่กรมทะเบียนการค้าประกาศกำหนด และเป็นไปตามเงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตประกาศกำหนด และต้องเป็นน้ำมันดีเซลที่ได้ชื่อมาจากผู้ประกอบการจดทะเบียนผู้ผลิตซึ่งไม่ต้องนำมูลค่าของน้ำมันดีเซลนั้นมารวมคำนวณเป็นมูลค่าของฐานภาษีตามมาตรา ๗๔ (๔) แห่งประมวลรัษฎากร

“สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย” หมายความว่า เรือบรรทุกน้ำมันที่กรมศุลกากรอนุญาตให้ขนถ่ายน้ำมันดีเซลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยเพื่อขายน้ำมันดีเซลให้แก่เรือจดทะเบียนสำหรับการประมงตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

“เขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย” หมายความว่า เขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ตามพระบรมราชโองการประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย ลงวันที่ ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๕

(๑๕) การขายน้ำมันดีเซลของผู้ประกอบการซึ่งเป็นสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันกลางทะเลในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย สำหรับมูลค่าของฐานภาษีที่เกิดขึ้นจากการขายน้ำมันดีเซลที่ผู้ประกอบการดังกล่าวได้ชื่อจากผู้ค้าน้ำมันตาม (๑๔) ให้แก่เรือจดทะเบียนสำหรับการประมงตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยซึ่งกระทำตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๕ เป็นต้นไป โดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพากรประกาศกำหนด”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พ.ศ.ท. ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี



ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน  
เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล  
(ฉบับที่ 2)  
พ.ศ. 2547..

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซลให้เหมาะสมยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ประกาศนี้เรียกว่า "ประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2547"

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2547 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2546

ข้อ 4 ให้กำหนดชนิดของน้ำมันดีเซล เป็น 2 ชนิด คือ

- (1) น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว
- (2) น้ำมันดีเซลหมุนช้า

ข้อ 5 ภายใต้บังคับของข้อ 6 ลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล ให้เป็นไปตามรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้

การเติมสารเติมแต่งในน้ำมันดีเซล ให้ผู้ค้าน้ำมันแจ้งขอความเห็นชอบและต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน แล้วจึงจะดำเนินการได้

ข้อ 6 ลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซลที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายหรือมิไว้เพื่อจำหน่ายดังต่อไปนี้ จะไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้ก็ได้

- (1) น้ำมันดีเซลสำหรับการส่งออกป้อนกราชอาณาจักร
    - (ก) โดยการขนส่งทางเรือ
    - (ข) โดยการขนส่งทางรถยนต์
  - (2) น้ำมันดีเซลสำหรับการนำไปใช้กับยานพาหนะที่ออกไปนอกราชอาณาจักร
  - (3) น้ำมันดีเซลสำหรับการนำไปใช้ในการอื่นนอกเหนือจากการใช้กับเครื่องยนต์ดีเซล
  - (4) น้ำมันดีเซลสำหรับการนำไปใช้ตามโครงการหรือนโยบายของรัฐบาล หรือ งานวิจัย
- น้ำมันดีเซลหมุนเร็วตามโครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับชาวประมงในเขต

ต่อเนื่อง จะมีลักษณะและคุณภาพไม่เป็นไปตามที่ประกาศกำหนดได้เฉพาะข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

- (ก) ปริมาณกำมะถัน ต้องไม่สูงกว่าร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนัก
- (ข) อุณหภูมิของส่วนที่กลั่นได้โดยปริมาตรในอัตราร้อยละเก้าสิบ ต้องไม่สูงกว่า

370 องศาเซลเซียส

(ค) สี ต้องเป็นสีเขียว เทียบเท่าสีมาตรฐานที่ได้จากการใช้น้ำมันดีเซลที่มีความเข้มข้นของสีตามมาตรฐาน ASTM D 1500 ไม่สูงกว่า 0.5 ผสมกับสารประกอบพวก 1,4 - dialkylamino anthraquinone และ 1,3 benzenediol 2,4 - bis [(alkylphenyl) azo-] ในอัตราส่วน 9:1 ปริมาณเนื้อสีที่ใช้ไม่น้อยกว่า 12 มิลลิกรัมต่อลิตร หรือใช้อัตราส่วนแตกต่างจากสีที่กำหนดก็ได้ แต่ต้องมีความเข้มข้นของสีเทียบเท่าสีเขียวมาตรฐานที่กำหนดไว้ข้างต้น

(5) น้ำมันดีเซลหมุนเร็วสำหรับเตรียมไว้เพื่อจำหน่ายให้กับผู้ค้าน้ำมัน หรือประชาชนเฉพาะในข้อกำหนด เรื่อง คุณสมบัติการหล่อลื่น

(6) น้ำมันดีเซลที่ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 นำเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง

(7) น้ำมันดีเซลสำหรับการจำหน่ายให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 เพื่อนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง

(8) น้ำมันดีเซลสำหรับการจำหน่ายให้แก่ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ด้วยกัน เพื่อวัตถุประสงค์ตาม (1) (2) (3) (4) และ (5)

ข้อ 7 ผู้ค้าน้ำมันที่ประสงค์จะจำหน่ายหรือมิไว้เพื่อจำหน่ายน้ำมันดีเซลตามข้อ 6(1)(ก) ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบปิโตรเลียม (surveyor) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากกรมธุรกิจพลังงาน เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบ ชนิด ปริมาณ ลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซลก่อนการจำหน่ายทุกครั้ง และผู้ตรวจสอบปิโตรเลียมต้องรายงานผลการตรวจสอบให้กรมธุรกิจพลังงานทราบ ภายใน 7 วันทำการ นับแต่วันที่มีการขนส่งน้ำมันดีเซลออกจากท่าเทียบเรือ

การขอและการให้ความเห็นชอบเป็นผู้ตรวจสอบปิโตรเลียมตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนด

กรณีที่จะไม่ดำเนินการตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ผู้ค้าน้ำมันจะต้องแจ้งลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซลเฉพาะในส่วนที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้ เพื่อขอรับความเห็นชอบตามแบบ นพ. 416 ท้ายประกาศนี้ทุกครั้งก่อนที่จะมีการจำหน่ายน้ำมันดีเซลไปนอกราชอาณาจักร และต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมธุรกิจพลังงานก่อนการจำหน่าย

ข้อ ๘ ผู้ค้าน้ำมันที่ประสงค์จะจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายน้ำมันดีเซลตามข้อ 6(1)(ข) ถึง 6 (8) ต้องแจ้งลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดังกล่าวเฉพาะในส่วนที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายละเอียดแนบท้ายประกาศนี้ เพื่อขอรับความเห็นชอบโดยยื่นแบบแจ้งตามแบบ นพ. 416 ท้ายประกาศนี้

ข้อ 9 เมื่ออธิบดีให้ความเห็นชอบลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซลที่ผู้ค้าน้ำมันแจ้งตามข้อ 8 แล้ว กรมธุรกิจพลังงานจะออกหนังสือรับรองการให้ความเห็นชอบตามแบบ นพ. 417 ท้ายประกาศนี้

หนังสือรับรองการให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่ง ให้มีกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่ออก

ข้อ 10 ผู้ค้าน้ำมันที่ได้รับหนังสือรับรองการให้ความเห็นชอบตามข้อ 9 ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังนี้

(1) การเก็บ และการขนส่งน้ำมันดีเซลตามข้อ 6(1)(ข) ถึง 6(9) ต้องเป็นไปตามรายละเอียดที่ผู้ค้าน้ำมันได้ระบุไว้ในแบบแจ้งเพื่อขอความเห็นชอบ

(2) รายงานข้อมูลการจัดหา การจำหน่าย และยอดคงเหลือของน้ำมันดีเซลตามข้อ 6(1)(ข) ถึง 6(8) ตามแบบ นพ. 418 ต่อกรมธุรกิจพลังงาน ภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดไป

ข้อ 11 ให้ผู้ค้าน้ำมันที่จะเติมสารเติมแต่งในน้ำมันดีเซล ยื่นแบบแจ้งเพื่อขอรับความเห็นชอบการเติมสารเติมแต่งในน้ำมันดีเซล ตามแบบ นพ.419 ท้ายประกาศนี้ พร้อมด้วยตัวอย่างสารเติมแต่งจำนวน 0.5 ลิตร ตัวอย่างน้ำมันดีเซลที่ไม่เติมสารเติมแต่ง จำนวน 3 ลิตร และตัวอย่างน้ำมันดีเซลที่เติมสารเติมแต่งแล้ว จำนวน 1 ลิตร

ข้อ 12 เมื่ออธิบดีให้ความเห็นชอบการเติมสารเติมแต่งในน้ำมันดีเซลที่ผู้ค้าน้ำมันแจ้งแล้ว กรมธุรกิจพลังงานจะออกหนังสือรับรองการให้ความเห็นชอบตามแบบ นพ. 420 ท้ายประกาศนี้

ข้อ 13 ให้ผู้ค้าน้ำมันที่ได้รับหนังสือรับรองการให้ความเห็นชอบตามข้อ 12 เตรียมเอกสารบันทึกเกี่ยวกับการเติมสารเติมแต่งในน้ำมันดีเซลไว้ที่สำนักงานใหญ่หรือคลังน้ำมันที่เติมสารเติมแต่ง เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลา

ข้อ 14 การยื่นแบบแจ้งเพื่อขอรับความเห็นชอบตามข้อ 7 วรรคสาม ข้อ 8 หรือข้อ 11 ให้ยื่นต่อสำนักคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน

ข้อ 15 เมื่ออธิบดีได้ให้ความเห็นชอบลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซลตามข้อ 9 หรือให้ความเห็นชอบการเติมสารเติมแต่งในน้ำมันดีเซลตามข้อ 12 แล้ว หากปรากฏหลักฐานภายหลังว่า เอกสารที่ใช้ในการขอรับความเห็นชอบดังกล่าวมีความคลาดเคลื่อน หรือผิดพลาดไปจากความเป็นจริง อธิบดีอาจมีคำสั่งให้ผู้ค้าน้ำมันจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อขจัดความคลาดเคลื่อน หรือแก้ไขข้อผิดพลาดนั้น ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ผู้ค้าน้ำมันได้รับคำสั่งดังกล่าว

หากผู้ค้าน้ำมันไม่จัดส่งเอกสาร หรือแก้ไขข้อผิดพลาดภายในระยะเวลาที่กำหนดในวรรคแรก อธิบดีอาจมีคำสั่งยกเลิกหนังสือรับรองที่ออกตามข้อ 9 หรือข้อ 12 ได้

ข้อ 16 ผู้ค้าน้ำมันที่ประสงค์จะทำการเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงรายละเอียดใดๆ ที่ได้แจ้งหรือระบุไว้ในแบบแจ้งตามข้อ 8 และข้อ 11 ซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว ให้ผู้ค้าน้ำมันทำหนังสือแจ้งต่อกรมธุรกิจพลังงาน ลงหน้าไปรษณีย์กว่า 15 วัน ก่อนวันที่ประสงค์จะเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลง

ข้อ 17 ประกาศฉบับนี้ไม่กระทบกระเทือนการให้ความเห็นชอบลักษณะ และคุณภาพ หรือการให้ความเห็นชอบการเติมสารเติมแต่ง ซึ่งผู้ค้าน้ำมันได้รับหนังสือรับรองการให้เห็นชอบไปแล้ว ตามประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2546 ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่ประกาศฉบับนี้มีผลใช้บังคับ

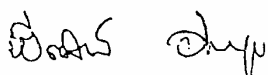
ประกาศ ณ วันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2547

(ลงชื่อ) วิโรจน์ คลังบุญครอง

(นายวิโรจน์ คลังบุญครอง)

อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน

รับรองสำเนาถูกต้อง



(นางสาวพิชญ์พัฒน์ อินทรชบ)

นักวิทยาศาสตร์ 8๑

รายละเอียดแบบท้ายประกาศกรมธุรกิจพลังงาน  
เรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดีเซล (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2547

136

เลขที่	ข้อกำหนด	อัตราสูงสุด	น้ำมันดีเซล		วิธีทดสอบ
			หมุนเร็ว	หมุนช้า	
1	ความถ่วงจำเพาะ ณ อุณหภูมิ 15.6/15.6 °ซ. (Specific Gravity at 15.6/15.6 °C)	ไม่ต่ำกว่า ไม่สูงกว่า	0.81 0.87	- 0.920	ASTM D 1298
2	จำนวนซีเทน (Cetane Number) หรือ ดัชนีซีเทน (Calculated Cetane Index)	ไม่ต่ำกว่า	47	45	ASTM D 613 ASTM D 976
3	ความหนืด เซนติสโตกส์ (Viscosity, cSt.) 3.1 ณ อุณหภูมิ 40 °ซ. (at 40 °C) 3.2 ณ อุณหภูมิ 50 °ซ. (at 50 °C)	ไม่ต่ำกว่า ไม่สูงกว่า ไม่ต่ำกว่า ไม่สูงกว่า	1.8 4.1 - -	- 8.0 - 6.0	ASTM D 445
4	จุดไหลเท °ซ. (Pour Point, °C)	ไม่สูงกว่า	10	16	ASTM D 97
5	ปริมาณกำมะถัน ร้อยละโดยน้ำหนัก (Sulphur Content, %wt.)	ไม่สูงกว่า	0.035	1.5	ASTM D 4294
6	การกัดกร่อน (Corrosion)	ไม่สูงกว่า	หมายเลข 1	-	ASTM D 130
7	ปริมาณกากดำ ร้อยละโดยน้ำหนัก (Carbon Residue, %wt.)	ไม่สูงกว่า	0.05	-	ASTM D 189
8	ปริมาณน้ำและตะกอน ร้อยละโดยปริมาตร (Water and Sediment, %vol.)	ไม่สูงกว่า	0.05	0.3	ASTM D 2709
9	ปริมาณเถ้า ร้อยละโดยน้ำหนัก (Ash, %wt.)	ไม่สูงกว่า	0.01	0.02	ASTM D 482
10	จุดวาบไฟ °ซ. (Flash Point, °C)	ไม่ต่ำกว่า	52	52	ASTM D 93
11	การกลั่น °ซ. (Distillation, °C) อุณหภูมิของส่วนที่กลั่นได้โดยปริมาตรในอัตรา ร้อยละเก้าสิบ (90% Recovered)	ไม่สูงกว่า	357	-	ASTM D 86
12	สี (Colour)	ไม่ต่ำกว่า ไม่สูงกว่า	- 4.0	4.5 7.5	ASTM D 1500
13	คุณสมบัติการหล่อลื่น ทดสอบโดยเครื่องเกาะเลฟอาร์อาร์ ไมโครเมต (Lubricity by HFRR, $\mu m$ )	ไม่สูงกว่า	460	-	CEC F-06-A-96
14	สารเติมแต่ง (ถ้ามี)	ให้เป็นไปตามที่ได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน			

หมายเหตุ วิธีทดสอบอาจใช้วิธีอื่นที่เทียบเท่าก็ได้ แต่ในกรณีที่มีข้อโต้แย้งให้ใช้วิธีที่กำหนดในตารางนี้



เลขที่ \_\_\_\_\_



หนังสือรับรองการให้ความเห็นชอบลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง  
เฉพาะส่วนที่ไม่เป็นไปตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนด

หนังสือรับรองฉบับนี้ออกให้เพื่อแสดงว่า ผู้ค้าน้ำมันชื่อ \_\_\_\_\_  
มีที่อยู่/ที่ตั้งสถานประกอบการหรือสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่เลขที่ \_\_\_\_\_ ตรอก/ซอย \_\_\_\_\_  
ถนน \_\_\_\_\_ ตำบล/แขวง \_\_\_\_\_ อำเภอ/เขต \_\_\_\_\_  
จังหวัด \_\_\_\_\_ ได้แจ้งลักษณะและคุณภาพของน้ำมัน \_\_\_\_\_  
ส่วนที่ไม่เป็นไปตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนด เพื่อจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่าย \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ เพื่อขอความเห็นชอบ และอธิบดีให้ความเห็นชอบ  
ลักษณะและคุณภาพของน้ำมันดังกล่าวแล้ว ดังนี้ คือ

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_

โดยผู้ได้รับความเห็นชอบต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

การให้ความเห็นชอบลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงตามหนังสือรับรองฉบับนี้  
ให้ใช้ได้ตั้งแต่วันที่ \_\_\_\_\_ จนถึงวันที่ \_\_\_\_\_

ออกให้ ณ วันที่ \_\_\_\_\_

อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน

ประทับตรากรมธุรกิจพลังงาน



## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ร้อยตำรวจเอก หญิง ยุพดี โฉน้อย เกิดเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2515 สำเร็จ  
การศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2543  
เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 56 ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง สารวัตร กลุ่มงานตรวจสอบสำนวนอัยการ  
กองคดีอาญา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย