

บทที่ 3

การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

3.1 การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบัน¹

การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นตัวแปรสำคัญในการกำหนดทิศทางของเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะ เป็นกิจการด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรมหรือกิจการด้านการบริการก็ย่อมใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็น ปัจจัยทั้งสิ้น รวมไปถึงเศรษฐกิจของโลกเอง น้ำมันก็เป็นตัวกำหนดภาวะการณ์ของภาพรวมทาง เศรษฐกิจ

การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงมีหลายรูปแบบ ทั้งรูปแบบเดิมและที่พัฒนาขึ้น ใหม่แตกต่างกันไปตามวิธีการ ในปัจจุบันที่ยังตรวจพบการกระทำความผิด มีดังนี้

3.1.1 การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศโดยหลีกเลี่ยงภาษี

ด้วยเหตุที่ประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ มีราคา น้ำมันที่จำหน่ายภายในประเทศ ต่ำกว่าที่จำหน่ายในประเทศไทยมาก จึงมีความพยายามที่จะ ลักลอบนำน้ำมันจากประเทศดังกล่าว เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยโดยหลีกเลี่ยงภาษี การ ลักลอบนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศนี้มีการนำเข้า 2 ทางหลัก คือ

3.1.1.1 การลักลอบนำเข้าทางบกตามแนวชายแดนลักษณะของกองทัพนมด ด้วยการดัดแปลงสภาพถังน้ำมันรถยนต์ให้มีขนาดใหญ่กว่าปกติ หรือมีการติดตั้งถังลอบบนรถบรรทุก ซึ่งลักลอบนำเข้า ลักษณะนี้จะกระทำคราวละไม่มาก แต่บ่อยครั้ง

¹ สัมภาษณ์ ชัยวัฒน์ คำอ้อย, งานป้องกันและปราบปรามน้ำมันเถื่อน สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ. 12 พฤศจิกายน 2547.

3.1.1.2 การลักลอบนำเข้าทางทะเล ด้วยการขนน้ำมันมาทางเรือขนาดใหญ่ (Tanker) แล้วมาจอดลอยลำนอกน่านน้ำไทยหรือในเขตทะเลหลวง จากนั้นใช้เรือขนาดเล็กมาขนถ่ายน้ำมันเหล่านี้ขึ้นบกหรือเข้าคลังน้ำมันตามแนวชายฝั่ง เพื่อจำหน่ายต่อไปยังสถานีบริการหรือแหล่งอุตสาหกรรมต่างๆ

การลักลอบนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ เข้าประเทศในลักษณะดังกล่าว สร้างความเสียหายต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐอย่างมาก เช่น การใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่บรรทุกเข้ามาเที่ยวละประมาณ 2 ล้านลิตร โดยราคาน้ำมันที่นำเข้ามาจะมีราคาประมาณลิตรละ 7-8 บาทแต่เมื่อนำมาจำหน่ายในประเทศไทย จะมีราคาประมาณลิตรละ 13 บาท มีค่าส่วนต่างประมาณ 5 บาทกว่าๆ (ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ราคาจริงในขณะนั้น) จะเห็นว่าใน 1 เที่ยว จะมีค่าส่วนต่างประมาณ 10 กว่าล้านบาท แต่เรือขนาดใหญ่นี้จะทำการขนส่งน้ำมันได้เดือนละ 2 เที่ยว ฉะนั้น ในหนึ่งเดือนเฉพาะเรือหนึ่งลำ สามารถทำกำไรจากส่วนต่างดังกล่าวได้เดือนละ 20 กว่าล้านบาท นั่นหมายความว่าปริมาณน้ำมันที่ลักลอบนำเข้า เข้ามาแทรกแซงตลาดการค้าน้ำมันของกลุ่มผู้ค้ารายใหญ่ในปริมาณที่สูงมาก ผลการจำหน่ายน้ำมันของผู้ค้ารายใหญ่ก็จะลดลงตามไปด้วย สิ่งเหล่านี้ส่งผลโดยตรงต่อการจัดเก็บภาษีของรัฐ อันเนื่องมาจากปริมาณการขายน้ำมันที่ลดลงเพราะการมีน้ำมันเถื่อนเข้ามาแย่งการตลาด นอกจากนี้ตัวอย่างนี้แล้วการลักลอบนำเข้าทางบก ก็ส่งผลกระทบต่อในลักษณะเดียวกันและมีมูลค่าความเสียหายใกล้เคียงกันมาก

3.1.2 การฉ้อฉลภาษีส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่มีการส่งออกจริง

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกประเทศ จะได้รับสิทธิการยกเว้นภาษีหรือการคืนภาษีตามชนิดและประเภทของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตาม พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2527 จึงมีการลักลอบกระทำความผิดในลักษณะการฉ้อฉลภาษี ที่พบบ่อยคือ

3.1.2.1 การสำแดงเท็จ โดยการแจ้งข้อมูลว่า ได้ทำการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงออกนอกประเทศ เพื่อขอใช้สิทธิยกเว้นการเสียภาษีหรือขอรับคืนภาษี แต่ความเป็นจริงมิได้มีการส่งออก หรือมีการส่งออกน้ำมันบางส่วนเท่านั้น หรือนำน้ำมันที่แจ้งว่าส่งออก กลับเข้ามาจำหน่ายตามสถานีบริการและเรือประมงตามแนวชายฝั่งที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านอีกที

3.1.2.2 การสำแดงเท็จ โดยการแจ้งว่าส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อขอรับคืนภาษีตามอัตราพิกัดน้ำมันเชื้อเพลิง แต่น้ำมันที่ส่งออกนั้นไม่ใช่ น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น สารที่ส่งออกเป็น

สารโซลเว้นท์ หรือเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนด้วยสารโซลเว้นท์ แต่แจ้งว่าเป็นการส่งออกน้ำมันดีเซล เป็นต้น (สารโซลเว้นท์ ได้รับการยกเว้นภาษีและมีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิงมาก)

3.1.3 การลักลอบนำสารโซลเว้นท์มาปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

เนื่องจากสารโซลเว้นท์มีคุณสมบัติที่ใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิง แต่มีราคาต้นทุนถูกกว่า เพราะได้รับการยกเว้นภาษี เมื่อนำมาผสมกับน้ำมันก็สามารถใช้แทนน้ำมันได้ในระดับหนึ่ง แต่จะส่งผลเสียหายต่อเครื่องยนต์ทำให้เครื่องพังเร็วกว่าปกติ และก่อให้เกิดปัญหาหมอกควันทำให้อากาศเสียจากการเผาผลาญที่ไม่สมบูรณ์อีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันการกระทำความผิดนี้เริ่มแพร่ระบาดมากขึ้น เนื่องจากสารโซลเว้นท์มีราคาถูกกว่าน้ำมัน และสามารถซื้อมาใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมในปริมาณมากได้ จึงมีการแอบอ้างว่าขอซื้อเพื่อนำไปใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม แต่ความจริงนำไปปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ การปลอมปนกับน้ำมันดีเซล การปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน การปลอมปนกับน้ำมันเตา และอื่นๆ แล้วนำน้ำมันที่ปลอมปนเหล่านี้ออกจำหน่ายตามร้านค้าน้ำมันรายย่อยที่เรียกว่า คอกน้ำมัน บิมน้ำมันหลอดแก้ว และบิมน้ำมันปั๊มหรือบิมน้ำมันอิสระต่างๆที่ไม่มีเครื่องหมายการค้า

3.1.4 การลักลอบนำน้ำมันเขี้ยวขึ้นบก

สืบเนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะช่วยเหลือชาวประมงไทย จึงได้จัดตั้งโครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (เขตระหว่าง 12-24 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ซึ่งมีราคาถูกกว่าท้องตลาดในราคาลิตรละ 5 บาท โครงการดังกล่าว สำนักนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) เป็นผู้ควบคุมดูแล และในสถานการณ์น้ำมันแพงเช่นนี้ คาดว่าจะมีการลักลอบนำน้ำมันเขี้ยวเข้ามาจำหน่ายบนบกมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณแพปลา หรือท่าเรือขนถ่ายสัตว์น้ำของชาวประมง การใช้น้ำมันเหล่านี้ก็ยังคงมีอยู่ในกลุ่มชาวประมงชายฝั่งเป็นส่วนใหญ่ ยังไม่เป็นการซื้อขายในเชิงธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีปริมาณมาก รวมทั้งตัวน้ำมันเองมีสารมาร์คเกอร์ (Marker) ผสมทำให้รู้ว่าเป็นน้ำมันในโครงการ ผู้คนทั่วไปจึงไม่นิยมใช้เพราะต้องนำไปแยกสารมาร์คเกอร์ออกก่อนซึ่งจะยุ่งยากและไม่คุ้มทุน

3.1.5 การลักลอบจำหน่ายน้ำมันเตา

โดยที่น้ำมันเตาเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทหนึ่ง ซึ่งมีประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมที่มีราคาถูก แต่ให้พลังงานสูง ทำให้การผลิตมีต้นทุนต่ำ จึงมีการลักลอบนำน้ำมันเตาออกจากโรงกลั่น เพื่อ

นำไปจำหน่ายในวงการอุตสาหกรรม โดยอ้างว่าเป็นของเสียจากการกลั่น (Slop) ซึ่งจะได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิต

3.1.6 การปลอมปนน้ำมันหล่อลื่น

เป็นการปลอมปนน้ำมันหล่อลื่นชนิดเครื่องยนต์ดีเซล เครื่องยนต์ 4 จังหวะ และเครื่องยนต์ 2 จังหวะ โดยมีวิธีที่ต่างกัน ดังนี้

3.1.6.1 นำน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้วมาทำการต้ม แล้วนำไปผสมกับน้ำมันเครื่องใหม่ หรือใช้น้ำมันเตามาผสม จากนั้นนำไปบรรจุขายในราคาเดียวกับน้ำมันเครื่องแท้

3.1.6.2 นำน้ำมันเครื่องที่ไม่ได้มาตรฐานหรือที่ยังไม่ได้เติมสารควบคุมคุณภาพ มาผสมกับน้ำมันเตา แล้วนำไปบรรจุขายตามปั้มน้ำมันต่างจังหวัด

ซึ่งการบรรจุน้ำมันเครื่องปลอมเหล่านี้ไม่ได้รับการอนุญาตจากกรมธุรกิจพลังงาน และจะไม่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) บนฉลากสินค้า

3.1.7 การจัดเก็บภาษีหน้าโรงกลั่นไม่ถูกต้องครบถ้วน

เนื่องจากการผลิตน้ำมันของโรงกลั่นต่างๆ ไม่สามารถทราบได้ว่ามีการนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตจำนวนเท่าใด และเมื่อผ่านกรรมวิธีการกลั่นแล้วได้ผลิตภัณฑ์ชนิดใด ปริมาณเท่าใด ซึ่งผู้ที่จะทราบกระบวนการผลิตและผลิตภัณฑ์ที่ได้ จะมีเฉพาะเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง คือเจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิตเท่านั้น กรณีดังกล่าวนี้จึงเป็นช่องทางให้เกิดการสำแดงเท็จเกี่ยวกับการชำระภาษีของผู้ประกอบการ คือ

3.1.7.1 การสำแดงเท็จ โดยการออกไปกำกับการขนส่งว่าเป็นการขนส่งน้ำมันเตา แต่สิ่งที่บรรจุในรถบรรทุกที่ขนส่งแท้จริงเป็นน้ำมันดีเซล

3.1.7.2 การสำแดงเท็จ โดยการแจ้งสถานีปลายทางที่ไม่มีตัวตนหรือไม่มีที่ตั้งแน่นอน เป็นเพียงการจดทะเบียนไว้แต่ชื่อสถานประกอบการเท่านั้น แต่ทางปฏิบัติมีการนำน้ำมัน

หรือสารที่ขนส่งไปยังสถานที่อื่น เช่น กรณีการขนส่งสารไฮโดรเจนที่แจ้งว่าจะนำไปส่งให้โรงงานอุตสาหกรรมแห่งหนึ่งซึ่งไม่ได้ประกอบการ แต่กลับไปส่งให้กับสถานปลอมปนน้ำมันแห่งอื่น

3.1.7.3 การแจ้งว่าเป็นการขนส่งน้ำมันจากโรงกลั่นไปยังคลังย่อยต่างๆ แต่ทางปฏิบัติการขนส่งนั้นไม่มีน้ำมันออกจากโรงกลั่นไปยังคลังย่อยจริง และในระหว่างทางได้นำน้ำมันนอกระบบหรือน้ำมันเถื่อนเข้ามาบรรจุในรถขนส่งแทน เพื่อนำเข้าสู่ระบบการจำหน่ายโดยไม่มีกาเสียภาษี

3.1.7.4 การนำน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากโรงกลั่น โดยไม่มีเอกสารหลักฐานใดกำกับกับการขนส่งเลย แต่หากถูกเจ้าหน้าที่จับกุมได้ สถานประกอบการต้นทางจะทำเอกสารหลักฐานย้อนหลังมาแสดง

ในเรื่องการจัดเก็บภาษีลักษณะเหล่านี้ เจ้าพนักงานตำรวจเคยตรวจพบโรงงานปิโตรเคมีแห่งหนึ่งที่ได้รับอนุญาตถูกต้อง ได้ออกใบกำกับกับการขนส่งเป็นน้ำมันเตา และลงรายการงบประมาณประจำวันของกรมสรรพสามิตว่าเป็นน้ำมันเตา แต่เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจตรวจสอบพบว่า น้ำมันที่ส่งออกจากโรงงานแท้จริงเป็นน้ำมันดีเซล มูลค่าสูงจึกเพื่อจะเสียภาษีถูกลงนั่นเอง (ภาษีน้ำมันดีเซลสูงกว่าน้ำมันเตาประมาณลิตรละ 1.20 บาท)

3.1.8 การลักลอบบรรจุก๊าซและจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลว

มีลักษณะการกระทำความผิด ได้แก่ การบรรจุก๊าซข้ามยี่ห้อ(โดยไม่ใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง) การบรรจุโดยมีน้ำหนักไม่ครบถ้วนตามมาตรฐาน มอก. และการนำถังบรรจุก๊าซที่ไม่ได้มาตรฐาน (ถังขาว) เช่น ถังเสื่อมสภาพ ถังไม่มีเจ้าของ ถังขโมยที่พ้นสิทธิ์ มาบรรจุเพื่อจำหน่าย การกระทำเหล่านี้ส่งผลเสียหายต่อผู้บริโภคและความปลอดภัยในชีวิตอีกด้วย

3.1.9 การกระทำลักษณะลักทรัพย์นายจ้าง

กรณีนี้เป็นกรกระทำอันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ฐานลักทรัพย์ที่เป็นของนายจ้าง หรือรับของโจร เป็นพฤติกรรมที่ลูกจ้างซึ่งมีหน้าที่ขับรถบรรทุกน้ำมันของโรงกลั่นหรือคลังย่อย แอบทำการตัดซिलด์ถังบรรจุของรถบรรทุกน้ำมันแล้วดูน้ำมันมาขายให้กับผู้ค่าน้ำมันรายย่อย (คอกน้ำมัน) หรือกรณีลูกจ้างซึ่งมีหน้าที่ขับรถส่งของ แอบลักลอบถ่ายน้ำมันจากถังน้ำมัน

ของรถที่ทันสมัย มาขายให้กับผู้ค้าน้ำมันรายย่อย กรณีหลังนี้เจ้าของรถหรือตัวนายจ้างซึ่งเป็นผู้เสียหายโดยตรง มักไม่ประสงค์ดำเนินคดีกับลูกจ้าง เพราะไม่อยากเสียเวลากับคิดว่าเสียหายไม่มาก และทำให้ต้องหาลูกจ้างใหม่

นอกจากนี้ยังมีกรณีพนักงานของโรงกลั่น แอบทำการลักน้ำมันจากคลังเก็บ ซึ่งเป็นน้ำมันที่ยังไม่เสียภาษีสรรพสามิต มาขายตามร้านค้าค้าน้ำมันรายย่อย (คอกน้ำมัน) ป้อน้ำมันหลอดแก้วหรือป้อนลอย

การกระทำในรูปแบบข้างต้นจะไม่เกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษี แต่เป็นการกระทำลักษณะเอาเปรียบทางการค้า เพราะน้ำมันที่ลักมาขายจะถูกนำมาขายต่อผู้ใช้ในราคาถูก ทำให้ผู้ค้าน้ำมันที่เสียภาษีถูกต้องหรือสถานีบริการมีปริมาณการจำหน่ายลดลง ส่งผลต่อการจัดเก็บภาษีทางอ้อม และยังเป็นการทำให้ประชาชนใช้น้ำมันที่ไม่ได้คุณภาพอีกด้วย

3.2 หลักการและความหมายของกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงกับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกนำมาใช้ประโยชน์และมีมูลค่ามากที่สุดในโลก ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงถูกนำมาเป็นตัวกำหนดภาวะเศรษฐกิจของโลก จะเห็นได้ว่า หากมองภาพรวมของทรัพยากรน้ำมันเชื้อเพลิง เราจะเห็นมูลค่าในเชิงพาณิชย์เป็นหลัก ดังนั้น กฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง จึงมิได้มีจุดมุ่งหมายในการคุ้มครองหรืออนุรักษ์ทรัพยากรเป็นหลัก ดังเช่นกฎหมายว่าด้วยทรัพยากรฉบับอื่น หากแต่มีจุดประสงค์ในการควบคุมดูแล ผู้ที่นำทรัพยากรน้ำมันเชื้อเพลิงมาแปรสภาพ ออกมาจำหน่าย ใช้ ให้มีคุณภาพและปลอดภัยต่อผู้บริโภค รวมไปถึงวางมาตรการต่างๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงปฏิบัติตามอย่างเป็นระบบ กล่าวได้ว่า หลักการของกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง คือมุ่งคุ้มครองผู้บริโภค ให้ได้บริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพจากผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง

ปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในประเทศไทย มีดังนี้

1. พระราชบัญญัติการค้าค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543
2. พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542
3. กฎหมายว่าด้วยการแก้ไขและป้องกันภาวการณ์ขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2516
4. ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการจัดระเบียบในการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร (ฉบับที่ 127) พ.ศ. 2541

ในส่วนกฎหมายอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงในทางภาษี
ได้แก่

1. พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527
2. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

เนื่องจากยังมีเคยมีคำจำกัดความที่ชัดเจนสำหรับหลักการและความหมายของกฎหมาย
ว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง จึงจำเป็นต้องพิจารณาจากถ้อยคำในพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง
พ.ศ. 2543 จากข้อความที่ว่า “พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราช
โองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการเห็นสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง.....”

ซึ่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 เป็นการออกกฎหมายใหม่เพื่อ
ยกเลิกกฎหมายเดิม คือ พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 และพระราชบัญญัติน้ำมัน
เชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ดังนั้น คำว่ากฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติ
การค้าน้ำมัน พ.ศ. 2543 จึงอนุมานได้ว่า หมายถึงพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 และ
พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 รวมถึงพระราชบัญญัติการค้าน้ำมัน
เชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 ด้วย

เมื่อพิจารณาถึงหลักการของกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยแล้ว มุ่งเน้นในการ
ควบคุมและกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อให้ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงปฏิบัติตาม และกำหนดให้ผู้จำหน่าย
น้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้คุณภาพ ตามที่กฎหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม กฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง
เป็นกลไกสำคัญในการควบคุมมิให้ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงประกอบการโดยทุจริต แต่ก็ยังต้องอาศัย
กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นเครื่องมือช่วยอีกทางหนึ่ง เนื่องจาก ก่อนที่ผู้ค้าจะจำหน่ายน้ำมัน
เชื้อเพลิงได้ ย่อมต้องสอดส่องถึงแหล่งที่มาของน้ำมันเชื้อเพลิงว่า น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกขนส่งมา
จำหน่ายนั้นเป็นน้ำมันเถื่อนหรือไม่ ซึ่งน้ำมันที่ผู้ค้านำมาจำหน่ายอาจมีที่มาจากโรงกลั่น
ภายในประเทศ หรือเป็นน้ำมันที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวอาจได้มา
อย่างผิดกฎหมาย เช่น เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านการลักลอบนำเข้าทางทะเล หรือเป็นน้ำมัน
เชื้อเพลิงจากโรงกลั่นที่ผ่านการปลอมปนด้วยผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมปิโตรเคมี แม้ในบทบัญญัติ
ของกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงจะกำหนดโทษแก่ผู้ประกอบการที่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่
ปลอมปน หรือไม่ได้คุณภาพตามที่กฎหมายกำหนด แต่กฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง ก็มีให้มี
อำนาจแผ่ไปถึงต้นเหตุแห่งขบวนการการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเถื่อน ซึ่งยังมีกฎหมายที่

เกี่ยวข้องและให้อำนาจเจ้าพนักงานในการตรวจ จับกุม ตั้งแต่ขั้นตอนของการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผิดกฎหมาย และการลักลอบนำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมปิโตรเคมีจากโรงงานมาทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต และกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ซึ่งเป็นกฎหมายควบคุมผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียภาษีในการนำเข้า-ส่งออกโดยเฉพาะ

แม้กฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นกลไกหลักและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในการควบคุม ตรวจสอบผู้นำเข้า-ส่งออก และผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง จะมีมาตรการที่รัดกุมเพียงใด ปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง อันได้แก่ ขบวนการค้าน้ำมันเถื่อนทั้งทางทะเลและทางบก ผู้ประกอบการทุจริตที่ทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ยังคงมีอยู่ และการกระทำความผิดแต่ละครั้งนำมาซึ่งเงินได้เป็นจำนวนมหาศาล ดังเช่นมูลค่าผลกำไรของเรือบรรทุกน้ำมันเถื่อนขนาดใหญ่สองล้านลิตร ซึ่งในการขนหนึ่งเที่ยวสามารถทำกำไรไม่ต่ำกว่าสิบล้านบาท หากในปีหนึ่งทำการขนเดือนละสองเที่ยว มูลค่าผลกำไรจะได้ถึงปีละกว่าสองร้อยสี่สิบล้านซึ่งการประมาณดังกล่าวเป็นเพียงการประมาณของเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เพียงหนึ่งลำเท่านั้น ยังไม่ได้รวมถึงเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กลงมา และการลักลอบทางบก นอกจากนี้การกระทำความผิดดังกล่าวไม่สามารถกระทำได้เพียงคนเดียว ยังต้องอาศัยผู้ร่วมกระทำความผิดเป็นขบวนการ จะเห็นได้จากข้อมูลของผู้กระทำความผิดจะถูกเก็บเป็นความลับ เนื่องจากการดำเนินคดียังไม่ถึงที่สุด หรือการจับกุมทำได้เพียงปลายเหตุยังไม่สามารถสาวไปถึงผู้อยู่เบื้องหลังระดับใหญ่ของขบวนการได้ แสดงให้เห็นว่ามาตรการทางกฎหมายของกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ยังไม่เพียงพอในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิด จึงต้องนำกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินมาบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดกลุ่มนี้

ในปัจจุบันพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 ได้กำหนดความผิดมูลฐานไว้ 8 ประเภท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ แล้ว จะเห็นได้ว่ายังมีจำนวนน้อยมาก อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ได้มีการเสนอแก้ไขเพิ่มเติมความผิดมูลฐานอีก 8 มูลฐานความผิดคือ²

1. ความผิดเกี่ยวกับการใช้ ยึดถือ หรือครอบครองทรัพย์สินอาชญากรรมชาติ และกระบวนการแสวงหาประโยชน์จากทรัพย์สินอาชญากรรมชาติโดยมิชอบตามกฎหมายว่าด้วยแร่ กฎหมายว่าด้วยป่าไม้ กฎหมายว่าด้วยป่าสงวนแห่งชาติ กฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม กฎหมายว่าด้วยอุทยาน หรือกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

² ข้อมูลจาก สำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน

2. ความผิดเกี่ยวกับการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตราตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน
 3. ความผิดเกี่ยวกับการกระทำอันไม่เป็นธรรมเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
 4. ความผิดเกี่ยวกับการพนันตามกฎหมายว่าด้วยการพนัน
 5. ความผิดเกี่ยวกับการค้าอาวุธตามกฎหมายว่าด้วยอาวุธ เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิงและสิ่งเทียมอาวุธปืน
 6. ความผิดเกี่ยวกับการสมยอมในการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐและการกีดกันการแข่งขันราคาอย่างไม่เป็นธรรม ตามกฎหมายว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ
 7. ความผิดเกี่ยวกับการขู่โง้งแรงงานตามกฎหมายว่าด้วยการจัดหางานและคุ้มครองแรงงาน
 8. ความผิดเกี่ยวกับการสุราตามกฎหมายว่าด้วยสุรา ความผิดเกี่ยวกับยาสูบตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ ความผิดเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิตตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต (ร่างแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว อยู่ระหว่างการเสนอร่างเข้าสภาจึงไม่สามารถเปิดเผยเอกสารดังกล่าวได้)
- หนึ่งในความผิดมูลฐานที่เสนอแก้ไขเพิ่มเติมคือความผิดเกี่ยวกับการใช้ ยึดถือ หรือครอบครองทรัพย์สินทางธรรมชาติ และกระบวนการแสวงหาประโยชน์จากทรัพย์สินทางธรรมชาติโดยมิชอบตามกฎหมายว่าด้วยแร่ กฎหมายว่าด้วยป่าไม้ กฎหมายว่าด้วยป่าสงวนแห่งชาติ กฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม กฎหมายว่าด้วยอุทยาน หรือกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

กฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมและกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง แม้จะเป็นกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับทรัพยากรในประเภทใกล้เคียงกัน กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงก็เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้มาจากปิโตรเลียม หากแต่มีความแตกต่างกันในเนื้อหากฎหมายโดยสิ้นเชิง กฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม³ โดยผู้รับสัมปทานเอกชน ซึ่งกฎหมายดังกล่าวเป็นกฎหมายที่มีลักษณะเป็นการส่งเสริมการลงทุนอันเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชนผู้ขอสัมปทาน อีกทั้งหากเกิดการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมขึ้น กล่าวคือผู้รับสัมปทานเอกชน

³ สัมภาษณ์ไกรฤทธิ นิลคูหา รองอธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ, วันที่ 14 กันยายน 2547.

ได้กระทำผิดเงื่อนไขหรือกฎเกณฑ์ ผลเสียก็จะเกิดแก่ผู้รับสัมปทานอันเป็นผู้ลงทุนเอง มิได้กระทบต่อบุคคลภายนอก หรือเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการทำกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก หากผู้รับสัมปทานกระทำผิดเงื่อนไขของกฎหมายและต้องถูกยกเลิกสิทธิในการได้รับสัมปทาน เงินที่ลงทุนไปนับพันล้านย่อมสูญเปล่า ในขณะที่ฝ่ายรัฐเองยังสามารถหาผู้รับสัมปทานรายใหม่มาลงทุนได้

ส่วนกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองผู้ประกอบการที่สุจริต ผู้บริโภค และคุ้มครองรายได้ของรัฐจากการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีมูลค่านับหมื่นล้านต่อปี ดังนั้นหากเกิดการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ย่อมจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ และลักษณะการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจระดับประเทศนี้ ผู้กระทำจะกระทำเป็นขบวนการซึ่งมีผู้มีอิทธิพล และนักการเมืองทั้งระดับชาติและระดับท้องถิ่นร่วมอยู่ด้วย⁴ จะเห็นได้ว่าลักษณะความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงนี้เข้าหลักเกณฑ์ในการกำหนดความผิดมูลฐานของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน คือ เป็นความผิดที่มีรูปแบบและวิธีการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นองค์กระอาชญากรรม เป็นความผิดที่โดยลักษณะของการประกอบอาชญากรรมทำให้ได้รับผลตอบแทนสูง เป็นความผิดที่เป็นการกระทำที่สลับซับซ้อนยากแก่การปราบปราม และเป็นความผิดที่เป็นภัยต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินมีมาตรการในการดำเนินการกับผู้กระทำผิดและทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำผิด อันเป็นการตัดวงจรการกระทำผิดของขบวนการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งไม่มีในกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง และกฎหมายที่เกี่ยวข้องฉบับอื่น

3.3 กฎหมายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

หากจะกล่าวถึงกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง พอจะอนุมานได้ว่า พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 เป็นกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขเป็นฉบับล่าสุด แต่นอกจากกฎหมายฉบับดังกล่าวแล้ว ยังมีกฎหมายฉบับอื่นที่มีความสัมพันธ์กับกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงอีก คือ พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 กฎหมายภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ประกอบกับพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.

⁴ ศูนย์ศึกษาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มูลนิธิอาเซียน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย . เศรษฐกิจนอกกฎหมายและนโยบายสาธารณะในประเทศไทย. กระบวนการค้าน้ำมันเถื่อนและวงเงินที่รัฐต้องสูญเสีย . 2539. หน้า 207.

2527 และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน ควบคุมและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

3.3.1 พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543

พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 เป็นกฎหมายที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขมาจาก พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 และพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการควบคุมและกำหนดกฎเกณฑ์ให้ผู้ประกอบกิจการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกิจการอย่างถูกต้องตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย โดยการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพตามที่กฎหมายกำหนด และมีบทกำหนดโทษแก่ผู้ประกอบการที่ทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงอันทำให้ลดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง ต่อมาเกิดปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบระหว่างการกระทำความผิดปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง กับการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดอันทำให้ลดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง เพราะรูปแบบของการกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้พัฒนาขึ้น โดยผู้กระทำความผิดเป็นผู้ที่มีความรู้เชี่ยวชาญทางด้านปิโตรเคมีเป็นพิเศษ สามารถทำการปลอมปนโดยน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนนั้นไม่ได้ต่ำกว่ามาตรฐานของประกาศกระทรวงพาณิชย์แต่อย่างใด แต่เป็นการปลอมปนเพื่อหลีกเลี่ยงภาษี เช่น การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการยกเว้นภาษีหรือคืนภาษีมาปลอมปนกับน้ำมันที่เสียภาษีในระบบถูกต้อง หรือการลักลอบนำผลิตภัณฑ์น้ำมันบางประเภทที่มีคุณสมบัติดีกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากโรงกลั่นโดยหลีกเลี่ยงภาษี นำมาปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้นลักษณะการปลอมปนในปัจจุบันจึงเป็นการปลอมปนที่ไม่ได้ทำให้คุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่ามาตรฐาน และทำให้ยากต่อการตรวจสอบจับกุม

นอกจากนี้ ในกรณีของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอนไซโคลเวนท์ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต เนื่องจากเป็นสารเคมีที่ใช้ในอุตสาหกรรมหลายชนิด ซึ่งบทบัญญัติเกี่ยวกับคำจำกัดความของ "น้ำมันเชื้อเพลิง" ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 นั้น ไม่ครอบคลุมถึงสารละลายไฮโดรคาร์บอนดังกล่าว ทำให้ไม่อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 หากผู้ประกอบการที่ไม่สุจริต ลักลอบนำสารละลายดังกล่าวออกจากโรงกลั่นหรือโรงงานอุตสาหกรรมทั้งที่เป็นการลักลอบขนส่งใส่รถบรรทุกออกจากโรงกลั่นนอกระบบก็ดี หรือการลักลอบออกนอกเส้นทางที่กำหนดระหว่างขนส่งก็ดี หรือการขับรถบรรทุกสารละลายดังกล่าวเข้าไปในสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเพื่อเตรียมจะนำไปปลอมปนก็ดี ก็ไม่สามารถ

ดำเนินคดีได้ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 ได้ มีเพียงมาตรการควบคุมทางด้านกฎหมายว่าด้วยภาษีเท่านั้น ที่กำหนดโทษสำหรับผู้ครอบครองสารละลายไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษี โดยมีเพียงโทษปรับสถานเดียวในอัตรา 2 ถึง 10 เท่าของค่าภาษีที่ต้องเสียเท่านั้น

ดังนั้น เพื่อเป็นการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงให้มีอำนาจครอบคลุมการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 จึงได้ประกาศใช้แทน ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

3.3.1.1 สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543

(1) คำจำกัดความของ “น้ำมันเชื้อเพลิง”

เพื่อเป็นการแก้ไขคำจำกัดความของน้ำมันเชื้อเพลิง ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 ให้ครอบคลุมถึงผลิตภัณฑ์สารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเวนท์ ที่ผู้กระทำการที่ไม่สุจริตอาจนำไปใช้ในการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 จึงได้ให้คำจำกัดความของ “น้ำมันเชื้อเพลิง” ดังนี้

ตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาตรา 4 “น้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า ก๊าซปิโตรเลียมเหลว น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ หรือสิ่งอื่นที่ใช้หรืออาจใช้เป็นวัตถุดิบในการกลั่นหรือผลิตเพื่อให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ดังกล่าวข้างต้น และให้หมายความรวมถึงสิ่งอื่นที่ใช้ หรืออาจใช้เป็นสิ่งหล่อลื่น ตามที่รัฐมนตรีกำหนดให้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา....⁵

การกำหนดขอบเขตของคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ให้มีขอบเขตกว้างรวมถึงสิ่งอื่นที่ใช้หรืออาจใช้เป็นวัตถุดิบในการกลั่นหรือผลิตเพื่อให้ได้มาซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิง อันเป็นคำนิยามที่ครอบคลุมถึงสารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเวนท์ ทำให้สามารถนำมาตรการทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาบังคับใช้กับสารละลายไฮโดรคาร์บอนได้ เช่น การลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเวนท์ออกมานอกระบบ เพื่อมาปลอมปนกับ

⁵ พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาตรา 4

น้ำมันเชื้อเพลิง ก็สามารถดำเนินคดีฐานปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ อีกทั้งเจ้าพนักงานตามกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง ก็มีอำนาจเข้าไปตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมที่นำเอาสารละลายไฮโดรคาร์บอนไซโคลเวนท์ไปใช้ฉีดวัตถุประสงค์ หรือใช้อำนาจในการจัดเก็บตัวอย่างสารละลายดังกล่าวไปตรวจพิสูจน์ เป็นต้น

(2) กำหนดและควบคุมคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง

การกำหนดและควบคุมคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับจำหน่าย เป็นวัตถุประสงค์สำคัญของพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพตามที่กฎหมายกำหนดไว้

ตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาตรา 25

“อธิบดีมีอำนาจกำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้บังคับทั่วราชอาณาจักร ทั้งนี้ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นจะกำหนดให้ใช้บังคับเฉพาะแต่ห้องที่หนึ่งห้องที่ใดหรือหลายห้องที่ได้ตามที่เห็นสมควร หรือจะกำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนึ่งชนิดใดต้องแจ้งลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อขอความเห็นชอบ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนด ในการนี้ จะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับความเห็นชอบต้องปฏิบัติตามได้

การกำหนดตามวรรคหนึ่งให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยกำหนดวันเริ่มมีผลใช้บังคับไว้ด้วย

ห้ามมิให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ หรือที่ยังมิได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีหรือได้รับความเห็นชอบแล้วแต่ผู้ได้รับความเห็นชอบยังมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ถ้ามีเหตุอันควรซึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามนั้นได้ อธิบดีจะผ่อนผันให้เป็นการชั่วคราวก็ได้

ความในวรรคสามมิให้ใช้บังคับแก่การจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วหรือสิ่งหล่อลื่นใช้แล้ว ซึ่งผู้ค้าน้ำมันไม่ได้จำหน่ายไปอย่างน้ำมันหล่อลื่น หรือสิ่งหล่อลื่น”

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ความในวรรคสามแสดงให้เห็นถึงวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติอย่างชัดเจน ในอันที่จะบังคับให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายหรือมีไว้เพื่อจำหน่ายซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพตามที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือหากมีคุณภาพแตกต่าง

จากที่อธิบดีประกาศก็ถือเป็นความผิด สำหรับคุณภาพที่แตกต่างในบทบัญญัติ พอจะอนุมานได้ว่า จะต้องเป็นความแตกต่างในทางที่เลวลง เพราะหากคุณภาพน้ำมันที่ผู้ค้านำมาจำหน่าย แตกต่างจากที่อธิบดีกำหนดแต่เป็นไปในทางที่ดีกว่า ย่อมไม่เกิดผลเสียต่อฝ่ายใด นอกจากนี้ผู้ค้าน้ำมันที่จะผิดตามบทบัญญัตินี้ได้นั้น จะต้องมือน้ำมันที่คุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศไว้เพื่อทำการจำหน่าย หากมีไว้เพื่อใช้เองในกิจการของตน ย่อมไม่เป็นความผิดตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าว

(3) บทบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

นอกจากมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมคุณภาพน้ำมันแล้ว พระราชบัญญัติการค้า น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 ยังได้กล่าวถึงความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันด้วย

ตามพระราชบัญญัติการค้า น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มาตรา 49

“ผู้ใดกระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดอันทำให้ลักษณะหรือคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงแตกต่างไปจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง เพื่อจำหน่าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีผู้กระทำการปลอมปนเป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 10 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 หรือผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

จากบทบัญญัติในวรรคแรกของมาตรา 49 กฎหมายมุ่งจะใช้บังคับกับบุคคลทั่วไปที่สามารถกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีได้กำหนดกรรมวิธีในการปลอมปน เพียงแต่มีบทขยายความเพิ่มว่า เป็นการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงมีคุณภาพแตกต่างจากมาตรฐาน ซึ่งพอจะอนุมานได้ว่า แตกต่างจากมาตรฐานในอันที่ทำให้คุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง และกำหนดด้วยว่าผู้ที่กระทำการปลอมปนดังกล่าวจะต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อนำน้ำมันที่ปลอมปนนั้นมาจำหน่ายด้วย ดังนั้น หากเป็นการปลอมปนเพื่อใช้ในกิจการของตนเองก็ยังไม่ถือว่าเป็นความผิดตามมาตรา 49

ในวรรคสองของมาตรา 49 เป็นบทเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำความผิดฐานปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นผู้ค้าหรือผู้ขนส่งน้ำมันตามพระราชบัญญัติการค้า น้ำมันเชื้อเพลิง

พ.ศ. 2543 อย่างไรก็ดี โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดในฐานนี้ได้รับการแก้ไขให้สูงขึ้นจากพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 เดิม

นอกจากกำหนดฐานความผิดในการปลอมปนน้ำมันและบดลงโทษทางอาญาแล้ว พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 ยังได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการองค์ประกอบความผิดของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในมาตรา 50 ไว้ว่า

“ผู้ใดมีไว้ในครอบครองซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง มีปริมาณตั้งแต่สองร้อยลิตรขึ้นไป ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเป็นผู้กระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจำหน่าย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า

- (1) มีน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวไว้ในครอบครองเพื่อใช้ในกิจการของตน
- (2) ครอบครองไว้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือกฎหมายอื่น
- (3) ได้มาซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นโดยไม่ทราบว่าเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือห้ามเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง หรือ
- (4) ได้มาหรือมีไว้เพื่อใช้ในกิจการอื่นนอกจากการใช้อย่างน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่ผู้มิไว้ในครอบครองซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 10 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 11 หรือผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 ซึ่งรัฐมนตรีหรืออธิบดีกำหนดเงื่อนไขให้ต้องทำการพิสูจน์คุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ตามมาตรา 8 มาตรา 13 หรือมาตรา 30 วรรคหนึ่ง แล้วแต่กรณี ซึ่งหากได้กระทำการตามวิธีการที่กล่าวนี้แล้วก็อาจทราบได้ว่าน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นมีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างไปจากที่อธิบดีประกาศกำหนด หรือให้ความเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง การอ้างว่าได้มาซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงตาม (3) เป็นอันมิให้รับฟัง เว้นแต่จะนำสืบได้ว่าได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการพิสูจน์คุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวแล้วผลไม่ปรากฏว่าเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างไปจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง

ความในวรรคหนึ่งและวรรคสอง มิให้ใช้บังคับกับผู้ค้าน้ำมันที่มีไว้ในครอบครองซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง โดยได้รับการผ่อนผันจากอธิบดีตามมาตรา 25 วรรคสามและน้ำมันหล่อลื่นใช้แล้วหรือสิ่งหล่อลื่นใช้แล้วตามมาตรา 25 วรรคสี่”

จากบทบัญญัติดังกล่าว แสดงให้เห็นว่ากฎหมายฉบับนี้ ได้ให้ข้อสันนิษฐานในการกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ว่า ผู้ใดจะเป็นผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้นั้น ผู้นั้นต้องครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนสองร้อยลิตรขึ้นไป เว้นแต่ผู้ครอบครองจะพิสูจน์ได้ตาม ข้อพิสูจน์ 4 ข้อในบทบัญญัติ

ในประเด็นเกี่ยวกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 มีความเกี่ยวข้องกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงและการครอบครองน้ำมันปลอมปนหรือน้ำมันที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่อธิบดีประกาศกำหนดตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 คือ เป็นกฎหมายที่กำหนดความรับผิดเกี่ยวกับการกระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือครอบครองเพื่อจำหน่ายอย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 จัดเป็นกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงฉบับสำคัญที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันนี้

3.3.2 พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นหนึ่งในกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีเนื้อหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข เกี่ยวกับการแจ้ง การอนุญาต และอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง

พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 เป็นการปรับปรุงกฎหมายเดิมคือพระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2530 วัตถุประสงค์หลักของกฎหมายนี้คือควบคุมสถานบริการอันเป็นคลังเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ท่อขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่สร้างโดยรัฐเองหรือผู้รับสัมปทานที่เป็นเอกชน เพื่อป้องกันการสร้างสถานที่เก็บน้ำมันหรือระบบขนส่งน้ำมันที่ผิดกฎหมายเพื่อทำการขนส่งหรือเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้มาโดยผิดกฎหมายหรือเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีลักษณะหรือคุณภาพแตกต่างจากที่กฎหมายกำหนดหรือน้ำมันปลอมปน

อาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 เป็นกฎหมายที่ช่วยควบคุมเครื่องมือที่ใช้ในการกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวคือ ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น ผู้ที่ลักลอบขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ

ปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นจำนวนมาก จำเป็นต้องมีสถานที่ไว้เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงผิดกฎหมายดังกล่าวไว้ก่อนจะขนถ่ายเพื่อจำหน่ายไปยังจุดต่างๆ และพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 นี้ เป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมการจัดตั้งสถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงและท่อขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้ถูกกฎหมาย

3.3.2.1 สารสำคัญของพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542

(1) ควบคุมการประกอบกิจการสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง คลังน้ำมันเชื้อเพลิง และการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 มีวัตถุประสงค์หลักในการควบคุมการประกอบกิจการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง อันได้แก่ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง คลังน้ำมันเชื้อเพลิง และท่อขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะแบ่งประเภทกิจการดังกล่าวออกเป็น 3 ประเภท ซึ่งการก่อตั้งกิจการแต่ละประเภทนี้ จะต้องมีขั้นตอนแตกต่างกัน

ตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 มาตรา 17

“เพื่อให้การควบคุมการประกอบกิจการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อปกป้องประชาชนให้มีความปลอดภัยให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดประเภทกิจการควบคุมของการมีน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในครอบครอง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง คลังน้ำมันเชื้อเพลิง และการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใดชนิดหนึ่ง หรือทุกชนิดรวมกัน ให้สอดคล้องกับระดับอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

- (1) ประเภทที่ 1 ได้แก่กิจการที่สามารถประกอบกันได้ทันที ตามความประสงค์ของผู้ประกอบกิจการ
- (2) ประเภทที่ 2 ได้แก่กิจการที่เมื่อจะประกอบจะต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อน
- (3) ประเภทที่ 3 ได้แก่กิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาตก่อนจึงจะประกอบกิจการได้

การมีน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในครอบครองเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิตในโรงงานอุตสาหกรรม ไม่ต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือไม่ต้องได้รับอนุญาตจากผู้อนุญาตแล้วแต่กรณี แต่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 7

การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางน้ำให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย”

บทบัญญัติดังกล่าวได้จัดแบ่งประเภทกิจการควบคุมออกเป็น 3 ประเภท ซึ่งคำอธิบายกิจการควบคุมแต่ละประเภทนั้น จะปรากฏอยู่ในกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการแจ้ง การอนุญาต และอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2546 ในหมวดที่ 1 อันเป็น บททั่วไป

(2) กำหนดโทษผู้ที่ลักลอบสร้าง ประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง

การควบคุมการประกอบกิจการเพื่อเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง อันได้แก่ ตั้งแต่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง คลังน้ำมันเชื้อเพลิง ท่อขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการควบคุมการใช้อุปกรณ์ที่ช่วยสนับสนุนการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง เพราะผู้กระทำความผิดอาจสร้างอุปกรณ์เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผิดกฎหมายได้ พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 จึงมีบทกำหนดโทษสำหรับผู้ประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การควบคุมของกฎหมาย อยู่ในหมวด 6 บทกำหนดโทษ โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดเป็นโทษทางอาญา โดยระวางโทษจำคุกสูงสุดไม่เกินสองปี หรือระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3.3.3 กฎหมายว่าด้วยการแก้ไขและป้องกันภาวการณ์ขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2516

สำหรับกฎหมายว่าด้วยการแก้ไขและป้องกันภาวการณ์ขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2516 หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงให้ต้องมีการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในปริมาณที่กฎหมายกำหนด ซึ่งสถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สำรองนั้น มักจะเป็นถังหรือคลังสำรอง

อย่างไรก็ดี กฎหมายฉบับดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับกรกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงค่อนข้างน้อย กล่าวคือ อาจมีช่องทางให้ผู้ทุจริตกระทำผิดได้เช่น ผู้ประกอบการที่ทุจริตอาจใช้ถังหรือคลังสำหรับเก็บน้ำมันสำรอง เป็นสถานที่เก็บน้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันปลอมปนเพื่อจำหน่ายต่อไปก็ได้ ทางแก้ไขสำหรับวิธีการกระทำผิดดังกล่าวคือ การหมั่นตรวจสอบของเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐว่า น้ำมันในถังเก็บสำรองดังกล่าวเป็นน้ำมันที่มีคุณภาพตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ หรือมีที่มาที่ถูกต้องหรือไม่ ซึ่งในส่วนนี้ก็เป็นอยู่ที่ขั้นตอนการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่รัฐนั่นเอง

3.3.4 ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการจัดระเบียบในการนำเข้าน้ำมัน เชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร (ฉบับที่ 127) พ.ศ. 2541

ประกาศดังกล่าวมีสาระสำคัญในการกำหนดคุณสมบัติผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล ว่าต้องเป็นผู้ค้าน้ำมันที่มีใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการค้า น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 และมีหนังสือรับรองจากกรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์

โดยเฉพาะผู้นำเข้าน้ำมันดีเซล นอกจากมีการกำหนดคุณสมบัติของผู้นำเข้าแล้ว ยังต้องมีการแจ้งรายละเอียดการนำเข้าต่อกรมศุลกากรล่วงหน้าอย่างน้อย 2 วัน นับแต่วันที่ส่งของออกจากท่าต้นทาง ดังนี้

1. ปริมาณการนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร
2. ชื่อเรือที่ขนส่งและระวางบรรทุกของเรือ
3. ระบุท่าต้นทางที่ขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลงเรือ
4. ระบุวันที่คาดว่าเรือจะออกจากท่าต้นทาง และวันที่คาดว่าเรือจะมาถึงท่าเรือใน

ราชอาณาจักร

5. ระบุท่าเรือที่ใช้ในการนำสินค้าเข้ามา

กฎหมายฉบับนี้ เป็นการเพิ่มมาตรการควบคุมผู้นำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจสอบความถูกต้องของกรมศุลกากร อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับดังกล่าวเป็นวิธปฏิบัติของผู้นำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรเท่านั้น ซึ่งมีผลกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงค่อนข้างน้อย เป็นแต่เพียงเพิ่มความยุ่งยากแก่ผู้กระทำความผิดในการลงรายละเอียดในเอกสารแก่ทางราชการเท่านั้น ในทางปฏิบัติไม่เป็นอุปสรรคในการกระทำความผิดของผู้ทุจริตมากนัก

3.3.5 กฎหมายภาษีกับน้ำมันเชื้อเพลิง

โดยปกติแล้ว ในประเทศต่างๆผลิตภัณฑ์น้ำมันจะอยู่ในเครือข่ายที่ต้องเสียภาษีด้วยกันหลายชนิด ด้วยเหตุผลที่แตกต่างกันออกไป โครงสร้างภาษีสรรพสามิตในประเทศไทยก็เช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ คือมีการเก็บภาษีสรรพสามิตกับผลิตภัณฑ์น้ำมัน เงินภาษีจากผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นแหล่งใหญ่ของภาษีสรรพสามิต นอกจากนี้ยังมีภาษีศุลกากรซึ่งเป็นรายได้ที่จัดเก็บจากการนำเข้า-ส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงอีกด้วย

ภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น เป็นมูลเหตุจูงใจสำคัญที่ทำให้เกิดการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการต้องการลดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลงโดยการไม่เสียภาษี จึงหาหนทางที่จะลักลอบจำหน่ายน้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันที่ไม่ต้องผ่านการเสียภาษีเพื่อจะได้น้ำมันที่มีต้นทุนต่ำลงจะจำหน่ายได้ผลกำไรมากขึ้น

กฎหมายภาษีที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ควรศึกษาคือ

3.3.5.1 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

ภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย สันนิษฐานว่ามีการเก็บมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย เป็นราชธานี แต่เป็นการเก็บที่มอบหมายในนายอากรผูกขาดไปดำเนินการและส่งรายได้ให้ราชการ ในระยะเริ่มแรกมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้า 2 ประเภท คือ ฝิ่นและสุรา ต่อมาได้มีการเพิ่มประเภทสินค้ามากขึ้นตามลำดับ ลักษณะการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในขณะนั้น หากจะจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้าใด ก็จะต้องตรากฎหมายออกมาแต่ละฉบับเพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในสินค้านิดนั้น เป็นเรื่องๆไป เช่น

พระราชบัญญัติเก็บภาษีไม้ขีดไฟ ซึ่งทำในพระราชอาณาเขต พ.ศ. 2474

พระราชบัญญัติภาษีซีเมนต์ ซึ่งทำในพระราชอาณาเขต พ.ศ. 2476

พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ. 2481

พระราชบัญญัติเครื่องดื่ม พ.ศ. 2495

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493

ในอดีตการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น มีการตราพระราชบัญญัติ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งทำในพระราชอาณาจักร พ.ศ. 2507 บังคับใช้เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2507 ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้เนื่องจาก ปรากฏว่าขณะนั้นได้มีการกลั่นน้ำมัน ภายในประเทศขึ้น และโรงกลั่นน้ำมันได้เริ่มดำเนินการกลั่นน้ำมันขึ้นอย่างเป็นทางการเป็นลำดับแล้ว การดำเนินการดังกล่าวทำให้ความจำเป็นในการสั่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเข้ามาในประเทศ น้อยลง รัฐบาลจะขาดรายได้จากภาษีศุลกากรขาเข้าจำนวนมากจากที่เคยได้รับจากการนำเข้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประกอบกับรัฐบาลกำลังต้องการรายได้จำนวนมากเพื่อใช้จ่ายในกิจการอันจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ จึงเห็นควรมีกฎหมายว่าด้วยภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งทำในราชอาณาจักร เพื่อชดเชยรายได้ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีศุลกากรขาเข้าที่ต้องขาดไป

เดิมพระราชบัญญัติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งทำในราชอาณาจักร พ.ศ. 2507 นั้น ยังไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสิ่งอื่นที่ใช้หรืออาจใช้เป็นวัตถุดิบในการกลั่นหรือผลิตเพื่อให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งหมายถึงสารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเว้นท์ด้วย เนื่องจากในสมัยนั้น ยังไม่มีปรากฏถึงการกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอนแต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ก็ได้มีการกำหนดให้รับคืนหรือยกเว้นภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันบางลักษณะ ได้แก่

- (1) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร
- (2) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งเติมในอากาศยาน ที่พนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศแล้ว
- (3) ประเทศให้แก่รัฐบาลไทย หรือใช้ในกิจการปฏิบัติการเพื่อช่วยเหลือราชการ ตามความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์กระหว่างประเทศ

ต่อมาในวันที่ 10 กันยายน 2527 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2507 และให้ยกเลิกพระราชบัญญัติน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน และให้จัดเก็บน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิตพ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิตพ.ศ. 2527 แทน ซึ่งเหตุผลที่ต้องทำการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจาก การจัดเก็บภาษีเพื่อรายได้ของรัฐ โดยถือหลักว่าเมื่อรัฐบาลสร้างถนนหนทางต่างๆขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์ก็คือผู้ใช้รถยนต์ ดังนั้นจึงควรเก็บภาษีจากผู้ใช้รถยนต์ตามจำนวนที่ได้ใช้ถนนและระยะทางวิ่งของรถยนต์ จึงคิดกันคร่าวๆว่า ถ้าผู้ใช้รถคนใดใช้ถนนมากก็ต้องใช้น้ำมันมาก จึงต้องเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนเหตุผลอีกประการหนึ่งที่ต้องทำการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงคือ เพื่อจำกัดการบริโภค เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นทรัพยากรประเภทสิ้นเปลือง คือเป็นทรัพยากรที่มีจำกัด และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงก่อให้เกิดมลพิษทำลายสิ่งแวดล้อม ดังนั้นรัฐจึงต้องจัดสรรเงินบางส่วนในการพัฒนาสิ่งแวดล้อมและสร้างโรงพยาบาลรักษาผู้ป่วย นอกจากนี้น้ำมันเชื้อเพลิงยังเป็นสินค้าที่ต้องใช้งบประมาณจากรัฐเป็นพิเศษ เช่น ประชาชนที่โดยสารรถประจำทางจะสามารถไปได้ถึง 30 คน แต่หากเป็นการใช้รถยนต์ส่วนตัวจะโดยสารได้มากที่สุดเพียง 4 คน ซึ่งต้องบริโภคน้ำมันมากขึ้น รัฐจึงควรจำกัดการบริโภคที่ฟุ่มเฟือยโดยการจัดเก็บภาษีเพิ่ม

- (1) สาระสำคัญของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง

(1.1) กำหนดผู้มีหน้าที่ในการเสียภาษีสรรพสามิต

ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า และผู้อื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณี ผู้ประกอบอุตสาหกรรม และผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น

- ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต มาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยาม “ผู้ประกอบอุตสาหกรรม” ไว้ว่า

“ผู้ประกอบอุตสาหกรรม” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการหรือบุคคลซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม

จากคำนิยามดังกล่าว สรุปได้ว่า ผู้ประกอบอุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง เจ้าของหรือผู้จัดการหรือบุคคลอื่น ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรมที่ผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมัน อาจเป็น โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง โรงกลั่นสารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเวนท์ ฯลฯ

- ผู้นำเข้าซึ่งสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร หากเป็นสินค้าที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ผู้นำเข้ามีหน้าที่ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 4 ได้กำหนดนิยามของ “นำเข้า” ไว้ว่า

“นำเข้า” หมายความว่า นำเข้ามาในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรซึ่งสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้

คำนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 2 บัญญัติไว้ว่า

“ผู้นำของเข้า” หมายความว่ารวมทั้งและใช้ตลอดถึงเจ้าของและบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียช่วงขณะหนึ่งใดของใต้นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากรักษาของพนักงานศุลกากร และคำว่า “ผู้ส่งของออก” ให้มีความหมายเป็นทำนองเดียวกันโดยอนุโลม

จากคำนิยาม “นำเข้า” ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และคำนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 จึงสรุปได้ว่า ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า น้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันต่างๆ หมายถึง เจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น แต่ต้องเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียในเวลาที่นำเอาน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้นเข้ามา

(1.2) ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต หมายถึง การเกิดขึ้นซึ่งภาระหรือหน้าที่ในการเสียภาษีสำหรับผู้ประกอบอุตสาหกรรมโรงงาน หรือผู้นำเข้าซึ่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่กฎหมายกำหนดให้มีหน้าที่เสียภาษี⁶ ซึ่งตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ได้กำหนดความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตไว้หลายกรณีด้วยกัน⁷ คือ

1. กรณีที่โรงงานผลิตภัณฑ์น้ำมันจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต ณ เวลาที่นำสินค้าออกจากโรงงานหรือนำออกจากคลังสินค้า นอกจากนี้การนำผลิตภัณฑ์ไปใช้ในโรงงานถือว่าการนำผลิตภัณฑ์ออกจากโรงงานด้วย

2. กรณีนำเข้าน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน จะต้องเสียภาษีสรรพสามิต เช่นเดียวกับต้องเสียภาษีศุลกากรสำหรับของที่นำเข้ามาตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

3. กรณีที่น้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้าได้รับการยกเว้นภาษีหรือลดภาษีตามที่กฎหมายได้กำหนดยกเว้นให้ แต่ได้มีการโอนน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันดังกล่าวนั้นไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดภาษี หรือนำไปใช้ในกิจการอื่นที่ทำให้สิทธิการยกเว้นหรือลดภาษีนั้นสิ้นสุดลง เมื่อมีการโอนหรือเมื่อสิทธิสิ้นสุดลงนั้นบุคคลดังกล่าวต้องเสียภาษีสรรพสามิตตามอัตราปกติ

⁶ ประภาศ คงเอียด , คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต . (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม.2542) , หน้า 111.

⁷ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 10(1) มาตรา 10(3) มาตรา 11 และมาตรา 12.

4. กรณีที่โรงกลั่นจำหน่ายน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ได้รับคืนหรือยกเว้นภาษีให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ก็ดี หรือจำหน่ายให้กับผู้ได้รับเอกสิทธิ์ยกเว้นก็ดี แล้วเอกสิทธิ์ของผู้นั้นได้สิ้นสุดลงโดยเหตุอื่นนอกจากความตายหรือได้อินสินค่าไปเป็นของบุคคลอื่นที่ไม่มีเอกสิทธิ์ ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อมีการดอนหรือเมื่อเอกสิทธิ์นั้นสิ้นสุดลง

5. กรณีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ขาดไปจากบัญชีคุมสินค้าในคลังสินค้า ซึ่งเจ้าของคลังสินค้านั้นมีหน้าที่ต้องเสียภาษีสำหรับน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ขาดหายไปพร้อมเบี้ยปรับอีกสองเท่าของเงินภาษี อนุমানได้จากบทบัญญัติว่า ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีเกิดเมื่อ วันที่สินค้าขาดไปจากบัญชีคุมสินค้า ซึ่งจะเป็นวันใดนั้น ย่อมเป็นไปตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏจากการตรวจสอบบัญชีและสินค้าในคลังสินค้า

(1.3) ฐานภาษี

“ฐานภาษี” หมายถึง สิ่งที่ใช้เป็นฐานประกอบกับอัตราภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนเงินค่าภาษี ซึ่งฐานภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันจัดอยู่ในฐานภาษีสำหรับสินค้า พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กำหนดไว้ 2 กรณีคือ การเสียภาษีตามสภาพและการเสียภาษีตามมูลค่าหรือราคา หรือหากสินค้าใดระบุอัตราภาษีไว้ทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณ ให้เสียภาษีตามอัตราที่คิดเป็นเงินสูงกว่า ดังนั้น การคำนวณภาษีจึงต้องเปรียบเทียบระหว่างอัตราภาษีตามมูลค่ากับอัตราภาษีตามปริมาณว่าอัตราใดเป็นอัตราที่สูงกว่า ผู้มีหน้าที่เสียภาษีก็ต้องเสียในอัตราที่สูงกว่านั้น

- ฐานภาษีตามปริมาณ คือฐานภาษีที่คำนวณโดยถือตามหน่วยสุทธิของสินค้า เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง มีหน่วยวัดเป็นลิตร โดยคำนวณตามหน่วยปริมาณสุทธิ

- ฐานภาษีตามมูลค่า แยกออกเป็นสองกรณี คือ กรณีสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมรวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ หากไม่มีราคาขายหรือมีหลายราคา ให้ถือตามราคาที่ยึดถือกำหนดตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง กรณีไม่มีราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมให้กำหนดราคาโดยวิธีใดวิธีหนึ่ง กล่าวคือ ใช้ราคาขายสินค้าประเภท ชนิด คุณภาพ ปริมาณเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน โดยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในระยะเวลาสองเดือนล่วงหน้าแล้ว หรือหากไม่มีก็ให้ใช้ราคาของโรงอุตสาหกรรมอื่นใน

สินค้าประเภทเดียวกันนั้น กรณีที่ไม่อาจกำหนดราคาขายดังกล่าวข้างต้นได้ ให้ใช้ราคาจากต้นทุนของสินค้านั้นบวกด้วยกำไรตามมาตรฐานของสินค้าประเภทนั้นๆ กรณีที่ราคาขาย ณ โรงงานอุตสาหกรรมมีหลายราคา ให้ใช้ราคาขายสูงสุดต่อหน่วยซึ่งยังมีได้หักส่วนลดหรือค่าลดหย่อนใดๆ ของสินค้านั้นเดือนที่ล่วงมาแล้ว

โดยสรุปสูตรที่ใช้ในการคำนวณภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ คือ

$$\text{ภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ} = \frac{\text{ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม} \times \text{อัตราภาษี}}{1 - (1.1 \times \text{อัตราภาษี})}$$

(1.4) ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ให้คำนิยาม “น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ว่า

“น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน หมายความว่า ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากปิโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันดีเซล น้ำมันเชื้อเพลิงหนัก น้ำมันเตา และน้ำมันอื่นๆ ที่คล้ายกับน้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้ว น้ำมันหล่อลื่น ปิโตรเลียมปิทูเมน (แอสฟัลต์) ปิโตรเลียมโค้ก ก๊าซปิโตรเลียมชนิดต่างๆ ก๊าซธรรมชาติเหลว ก๊าซธรรมชาติ สารละลายหรือโซลเว้นท์ชนิดต่างๆ สารพลอยได้ และกากอื่นๆ ที่ได้จากปิโตรเลียม และให้หมายความรวมถึงน้ำมันอื่นหรือผลิตภัณฑ์อื่น ที่ได้จากการกลั่นหรือแยกปิโตรเลียม ตามที่รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

จากคำนิยามข้างต้น จะเห็นได้ว่าคำว่า “น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” มีความหมายกว้างครอบคลุมน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภท เพื่อป้องกันการหลบเลี่ยงการเสียภาษีโดยอาศัยช่องโหว่ของกฎหมาย

(1.5) การยกเว้นหรือคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร

ตามมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2527 อันเป็นบทบัญญัติว่าด้วยการยกเว้น หรือคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร จะได้รับสิทธิทางภาษีไว้ 2 ประการคือ

1. สิทธิในการได้รับยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกป็นอกราชอาณาจักร
2. สิทธิในการได้รับคืนภาษี สำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกป็นอกราชอาณาจักร

สิทธิในการยกเว้นหรือคืนภาษีน้ำมันดังกล่าว เป็นนโยบายเพื่อส่งเสริมการส่งออก และสนับสนุนให้มีรายได้เข้ารัฐโดยกำหนดให้ผู้ผลิตที่เสียภาษีสรรพสามิตภายในประเทศ หากส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ก็ให้ได้รับเงินภาษีคืน เพราะถ้าเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งไปขายยังต่างประเทศด้วยแล้ว จะทำให้ขายสินค้าไม่ได้ เนื่องจากต้องเสียทั้งภาษีสรรพสามิต และภาษีศุลกากร ทำให้ราคาสินค้าที่จะส่งไปขายมีราคาสูงมาก หาดตลาดไม่ได้ ผู้ส่งออกภายในประเทศก็จะเกิดความเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้า ตามปกติการยกเว้นภาษีจะใช้ในกรณีการส่งออกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันทางเรือเท่านั้น ส่วนการส่งออกทางบก จะใช้วิธีการขอคืนภาษีเพราะจะง่ายต่อการควบคุมมากกว่า

การยกเว้นภาษีหรือขอคืนภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกป็นอกราชอาณาจักร เป็นช่องทางที่ทำให้ผู้ประกอบการที่สุจริตใช้เงื่อนไขของกรยกเว้นภาษีหรือคืนภาษีแสวงหาประโยชน์ในรูปแบบต่างๆ เช่น ทำเรื่องส่งออกน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยไม่มีการส่งออกจริง หรือส่งออกน้อยกว่าที่สำแดง หรือส่งสิ่งอื่นที่มีใช้น้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันออกไปแล้วขอฉลการขอคืนภาษี หรือลักลอบนำน้ำมันส่งออกที่ยกเว้นภาษีทางเรือ กลับเข้าฝั่งมาจำหน่ายให้กับสถานีบริการขายฝั่ง การกระทำผิดดังกล่าว ส่งผลให้รัฐขาดรายได้จากการเก็บภาษี และก่อให้เกิดความเสียเปรียบแก่ผู้ประกอบการที่เสียภาษีโดยสุจริต

(1.6) การควบคุมสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ตามพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2527

สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มีหลายชนิด มีชื่อเรียกทางการค้าที่แตกต่างกัน บางชนิดมีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเบนซิน บางชนิดมีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันดีเซล และมีประโยชน์ในการทำละลาย หรือเป็นสารชะล้างในภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนเป็นวัตถุดิบสำคัญในภาคอุตสาหกรรม ยาง สี เทียนไข และอุตสาหกรรมสิ่งทอ เป็นต้น โดนทั่วไป สารละลาย Solvent มีค่าออกเทนต่ำมาก ประมาณ 50-70 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าออกเทนของน้ำมันเบนซินซึ่งอยู่ที่ประมาณ 87-95

กลุ่มสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน Solvent ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นปิโตรเลียม เป็นสินค้าตามพิกัด 01.90 ที่ต้องเสียภาษี ซึ่งผลิตภัณฑ์ดังกล่าว ถูกนำมาใช้ในอุตสาหกรรมหลายประเภท ดังนั้นเพื่อมิให้เป็นการเพิ่มภาระต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิตจึงกำหนดเงื่อนไขในการยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้แก่ผู้ที่นำสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน Solvent ไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริงๆ

สารละลาย Solvent ด้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิต เพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ แต่เนื่องจากสารละลายโซลเว้นท์ เป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง กรมสรรพสามิตจึงต้องกำหนดเงื่อนไขสำหรับผู้ผลิต ผู้นำเข้า ตัวแทนนายหน้า และผู้ใช้ไว้ใน การขออนุญาต การแจ้งปริมาณ การนำเข้า การผลิต การขนส่ง การใช้และผลิตภัณฑ์คงเหลือ ดังนั้น การมีไว้ในครอบครองซึ่งสินค้าสารละลายโซลเว้นท์ ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต จึงต้องขออนุญาต หากลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ออกนอกระบบการผลิต การขนส่งและการใช้ จะมีความผิดฐานมีไว้ในครอบครอง ซึ่งมีโทษปรับ 2-10 เท่าของราคาภาษีที่ต้องเสีย

จากสาเหตุที่มีการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน โซลเว้นท์ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้ผิดวัตถุประสงค์หรือไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง กฎหมายภาษีสรรพสามิต ก็มีแนวทางในการควบคุม กล่าวคือ

กำหนดให้สารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเว้นท์เฉพาะที่มีคุณสมบัติเสี่ยงต่อการถูกนำมาปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นสินค้าในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เพราะหากกำหนดให้จัดเก็บภาษีสารละลายโซลเว้นท์ทุกประเภท ก็จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายดังกล่าวเป็นวัตถุดิบหรือวัตถุดิบประกอบที่ต้องรับภาระในต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงได้มีการออกประกาศกรมสรรพสามิต เพื่อกำหนดคุณสมบัติของสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวอยู่ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่ต้องควบคุม และเพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายดังกล่าวในกิจการอุตสาหกรรมจริงๆ กรมสรรพสามิตจึงออกประกาศยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอนกลุ่มที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม โดยกำหนดเงื่อนไขต่างๆให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าสารละลายดังกล่าวต้องปฏิบัติตาม โดยเป็นเงื่อนไขในการขออนุญาตเป็นผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าสารละลายดังกล่าว ระเบียบในการยื่นเรื่องขอยกเว้นภาษีสรรพสามิต ให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตผู้

ควบคุมโรงงานอุตสาหกรรมทำการตรวจสอบปริมาณและชนิดของสารละลาย ระเบียบปฏิบัติในการการขนส่งสารละลายที่ได้รับยกเว้นภาษีต้องมีใบกำกับการขนส่งตามแบบที่กฎหมายกำหนด ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าต้องจัดทำบัญชีแสดงการผลิตหรือนำเข้า การจำหน่ายและส่งมอบสารละลายดังกล่าวที่ได้รับยกเว้นภาษีให้แก่ผู้ใช้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา หากปรากฏว่าสารละลายดังกล่าวที่ได้รับยกเว้นภาษี สูญหายหรือขาดจำนวนไปจากบัญชีที่แจ้งไว้หรือไม่ได้ถูกนำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริง ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าต้องเสียภาษีพร้อมทั้งเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม นอกจากนี้ ยังกำหนดเงื่อนไขของผู้ใช้สารละลาย เงื่อนไขสำหรับตัวแทนนายหน้าในการซื้อสารละลายไฮโดรคาร์บอนดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตามบังคับของพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 นี้ ใช้บังคับกับผู้ผลิตและผู้นำเข้าเท่านั้น มิได้ครอบคลุมไปถึงตัวแทนนายหน้าและผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรมปลายทาง

3.3.5.2 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

ภาษีศุลกากรเป็นเรื่องเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐเป็นเงินหรือทรัพย์สินที่รัฐเรียกเก็บจากผู้นำสินค้าเข้ามาหรือผู้ส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ หรือเป็นการนำสินค้าผ่านเข้าหรือออกจากเขตแดนหนึ่งไปยังอีกเขตแดนหนึ่ง^๘

กฎหมายว่าด้วยศุลกากร หมายถึง “ตัวบทซึ่งกำหนดอำนาจหน้าที่ของศุลกากร และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำของเข้าและการส่งของออก รวมทั้งหลักปฏิบัติทั่วไปตลอดจนฐานความผิดต่างๆและโทษ”^๙ ในการจัดเก็บภาษีศุลกากรตลอดจนวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากรเพื่อการนำสินค้าเข้าหรือออกไปนอกดินแดนของประเทศไทย ตัวกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่คือ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2569

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 เป็นกฎหมายที่มุ่งควบคุมแก่การนำของเข้าและส่งออกหรือเกี่ยวกับการค้าใดๆข้ามแดนแห่งเขตแดนทางบก เช่นเดียวกับการค้าทางทะเล โดยมีการกำหนดถึงวิธีปฏิบัติการบังคับการตามกฎหมายตลอดจนกำหนดโทษต่างๆ เพื่อใช้ในการ

^๘ กฤษฎา ทองธรรมชาติ, ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร, (กรุงเทพมหานคร: พิมพ์ดี, 2536), หน้า 1.

^๙ มานิต วิทยาเต็ม, ภาษีและกฎหมายศุลกากร, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์บูรพาศิลป์, 2532), หน้า 6.

ลงโทษต่อการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติดังกล่าว โดยที่กฎหมายศุลกากรกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังทำหน้าที่ในการรักษาการให้เป็นไปตามกฎหมาย และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง กำหนดวันหยุดและเวลาราชการศุลกากร กำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ค่าภาระติดพัน ค่าใบอนุญาต ค่าแบบพิมพ์ ค่าเดินทางและกิจการอื่นๆ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

(1) สาระสำคัญของพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

(1.1) กำหนดความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีศุลกากร

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ภาษีศุลกากรเป็นเรื่องการจัดเก็บรายได้ของรัฐ จากการนำเข้าหรือส่งออกซึ่งสินค้าไปยังต่างประเทศ ดังนั้น วัตถุประสงค์หลักของกฎหมายภาษีศุลกากร คือ การกำหนดให้ผู้ที่น่าำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในประเทศไทยมีความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้ามาและของที่ส่งออก ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 ทวิและมาตรา 10 ตริ

มาตรา ๑๐ ทวิ ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้ามาเกิด ขึ้น ในเวลาที่นำของเข้าสำเร็จ ภายใต้บังคับมาตรา ๘๗ และมาตรา ๘๘ การคำนวณภาษีให้ถือตามสภาพ ของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่า ภาษีเกิดขึ้น แต่ในกรณีของที่เก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บนให้คำนวณตามพิกัดอัตรา ศุลกากรที่ใช้ อยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นว่านั้นออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ไม่ว่าจะ ปล่อยออกไปใน สภาพเดิมที่นำเข้ามา หรือในสภาพอื่น

มาตรา ๑๐ ตริ ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่ส่งออกเกิด ขึ้น ในเวลาที่ส่งของออกสำเร็จ การคำนวณค่าภาษีให้ถือตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตรา ศุลกากรที่ เป็นอยู่ในเวลาที่ออกใบขนสินค้าให้การขอคืนค่าภาษีในกรณีที่มีได้ส่งของออกนอก ราชอาณาจักร ให้กระทำได้ เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวัน แต่ไม่เกินเก้าสิบวันนับแต่วันที่ออกใบขน สินค้าให้

(1.2) การกำหนดฐานความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

พระราชบัญญัติศุลกากรได้มีการบัญญัติถึงการกระทำความผิดรวม 8 ฐาน ความผิด อันจะต้องโทษตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ดังนี้

ฐานความผิดทั้ง 8 ฐานความผิด ปรากฏอยู่ในมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติ
ศุลกากร พ.ศ. 2469 คือ

1. ผู้ได้นำหรือพาของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีหรือของต้องจำกัดหรือของต้องห้ามหรือที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้องเข้ามาในราชอาณาจักรไทย
2. ผู้ใดส่งหรือพาของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีหรือของต้องจำกัดหรือของต้องห้ามหรือของที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้องออกไปนอกราชอาณาจักรไทย
3. ผู้ใดช่วยเหลือประการใดๆในการนำของที่ยังมิได้เสียค่าภาษี หรือของต้องจำกัด หรือของต้องห้าม หรือที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้อง เข้ามาในราชอาณาจักรไทย หรือช่วยเหลือประการใดๆในการส่งของเช่นว่านั้นออกไปนอกราชอาณาจักรไทย
4. ผู้ใดย้ายถอนไป ถูช่วยเหลือให้ย้ายถอนไปซึ่งของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีหรือของต้องจำกัด หรือของต้องห้าม หรือของที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้อง จากเรือกำปั่น ท่าเทียบเรือ โรงเก็บสินค้า คลังสินค้า ที่มั่นคง ภาโรงเก็บของโดยมิได้รับอนุญาต
5. ผู้ใดให้ที่อาศัยเก็บ ถูเก็บ ถูซ่อนของที่ยังมิได้เสียค่าภาษี หรือของต้องจำกัด หรือของต้องห้าม หรือของที่ยังมิได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้อง หรือยอม หรือจัดทำให้ผู้อื่นทำการเช่นว่านั้น
6. ผู้ใดเกี่ยวข้องกับประการใดๆในการขนหรือย้ายถอน หรือกระทำการอย่างใดแก่ของที่ยังมิได้เสียค่าภาษี หรือของต้องจำกัด หรือของต้องห้าม หรือของที่ยังมิได้ผ่านศุลกากร โดยถูกต้อง
7. ผู้ใดเกี่ยวข้องกับประการใดๆในการหลีกเลี่ยง หรือพยายามหลีกเลี่ยงการเสียค่าภาษีศุลกากร หรือในการหลีกเลี่ยงบทกฎหมายและข้อจำกัดใดๆอันเกี่ยวแก่การนำเข้า ส่งของออก ขนของขึ้น เก็บของในคลังสินค้าและการส่งมอบของโดยเจตนาจะฉ้อค่าภาษีของรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่จะต้องเสียสำหรับของนั้น
8. ผู้ใดหลีกเลี่ยงข้อห้ามหรือข้อจำกัดอันเกี่ยวแก่ของใด

สำหรับความผิด 6 ฐานแรกและความผิดฐานที่ 8 นั้น กฎหมายมิได้บัญญัติว่า "โดยเจตนา" หรือ "โดยเจตนาจะฉ้อค่าภาษี..."ไว้ ดังนี้ การกระทำความผิดฐานแรกและฐานที่แปดนั้นย่อมเป็นความผิดโดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้กระทำมีเจตนาหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ ทั้งนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พุทธศักราช 2482 มาตรา 16 ซึ่งบัญญัติว่า "การกระทำที่บัญญัติไว้ในมาตรา 27 และมาตรา 99 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 นั้น ให้ถือ

ว่าเป็นความผิดโดยมิพักต้องคำนึงว่าผู้กระทำมีเจตนาหรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่” ผลของมาตรา 16 นี้คือ ไม่นำหลักเรื่องเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญามาใช้ ทั้งนี้เป็นไปตามข้อยกเว้นในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา...เว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา” แต่สำหรับความผิดฐานที่ 7 นั้น จะต้องมีเจตนาข้อความของรัฐบาลดังที่บัญญัติไว้ในตัวบทกฎหมาย

อย่างไรก็ดี ผลของการกระทำความผิดตามบทบัญญัติทั้ง 8 ฐานความผิดนี้ โทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดดังกล่าว เป็นโทษทางอาญา

(1.3) อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากร

กฎหมายศุลกากร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการควบคุม ตรวจสอบ สินค้าที่นำเข้าและส่งออกไปนอกประเทศ ให้ได้รับการชำระภาษีอย่างถูกต้อง ดังนั้นกฎหมายจึงให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจค้น ยึดและจับกุมผู้กระทำความผิด กล่าวคือ

1. การตรวจค้น ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจค้นอย่างละเอียดอยู่หลายมาตรา คือ

มาตรา 14 ได้มีการกำหนดให้อำนาจหน้าที่แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการเปิดหีบห่อใดๆก็ตาม เพื่อทำการตรวจสอบดูสิ่งของในหีบห่อดังกล่าวฝนเวลาใดๆก็ได้และให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ในการเก็บตัวอย่างสิ่งของในหีบห่อดังกล่าวเพื่อไปทำการตรวจสอบหรือตีราคาหรือเพื่อประโยชน์ใดๆ

มาตรา 15 ได้มีการกำหนดให้อำนาจพนักงานศุลกากรขึ้นไปบนเรือลำใดๆก็ได้ภายในพระราชอาณาเขต และอยู่บนเรือลำนั้นได้ตลอดเวลาที่ทำการบรรทุกสินค้าขึ้นหรือลงและอาจทำการตรวจสอบเอกสารใดๆเกี่ยวกับสินค้าในเรือ หรือแม้แต่ตรวจค้น ตรวจสอบสินค้าใดๆในเรือหรือทำเครื่องหมายประทับตราสินค้าในเรือได้ และยังมีกำหนดโทษปรับแก่นายเรือที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้ เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 10,000 บาท ด้วย

มาตรา 17 ได้มีการกำหนดให้พนักงานศุลกากรมีอำนาจในการตรวจค้นหีบห่อของคนโดยสาร รวมทั้งมีอำนาจในการกักเก็บหีบห่อดังกล่าว หากปรากฏว่าหีบห่อดังกล่าวเป็น

ของที่ยังมิได้เสียภาษี ของต้องจำกัด ของต้องห้าม สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนจะถูกปรับตามมาตรา 119 เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 5,000 บาท

มาตรา 18 ได้กำหนดให้อำนาจแก่พนักงานศุลกากร ในการตรวจค้นบุคคลใดๆ ในเรือลำใดๆก็ตามในเขตท่า หรือตรวจบุคคลใดๆที่ขึ้นจากเรือและมีเหตุสงสัยว่าบุคคลนั้นมีของพาไปกับบุคคลนั้นเกี่ยวกับของที่ยังไม่เสียภาษี ของต้องห้าม หรือของต้องจำกัด จึงให้อำนาจแก่พนักงานศุลกากรในการตรวจค้น และยังกำหนดพิธีการตรวจค้นว่า ต้องทำการตรวจค้นต่อหน้าพนักงานศุลกากรผู้ใหญ่อีกทั้งพนักงานศุลกากรดังกล่าวที่นำบุคคลมาเพื่อตรวจจะต้องวินิจฉัยว่ามีเหตุอันควรสงสัยในพฤติการณ์เพียงพอหรือไม่ และควรให้ตรวจค้นบุคคลนั้นหรือไม่ หากมีการฝ่าฝืนก็จะมีโทษปรับตามมาตรา 119 เช่นกัน

มาตรา 19 ได้กำหนดให้อำนาจพนักงานศุลกากรสั่งให้หยุดรถเกวียน ยานพาหนะอื่น เพื่อทำการตรวจค้นได้ว่ามีของลักลอบหนีศุลกากรหรือไม่ แต่ต้องมีเหตุอันควรสงสัยว่า รถเกวียน ยานพาหนะอื่นดังกล่าว กำลังกระทำความผิดกับเรือ คลังสินค้า ทำเนียบท่าเรือทางน้ำ ทางพรหมแดน อำนาจค้นดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่ใช้ในขอบเขตของอาณาเขตประเทศไทยเท่านั้น ในกรณีที่มีผู้ฝ่าฝืนคำสั่งของพนักงานศุลกากรดังกล่าว ผู้ฝ่าฝืนต้องได้รับโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

2. การจับกุมผู้กระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้ให้อำนาจพนักงานศุลกากรในการจับกุมผู้กระทำความผิดอยู่ในมาตรา 20 และมาตรา 23 กล่าวคือ

มาตรา 20 ได้มีการบัญญัติกฎหมายในลักษณะการให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการจับกุมผู้ใดที่ได้กระทำความผิด หรือพยายามจะกระทำความผิด ใช้ ช่วย ยุยงให้ผู้อื่นกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร โดยการจับกุมไม่จำเป็นต้องมีหมายจับใดๆ และกำหนดหน้าที่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการจับนั้นให้นำส่งสถานีตำรวจพร้อมของกลางที่เกี่ยวกับการกระทำความผิด และยังมีการบัญญัติให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการจับกุมผู้ที่ต้องสงสัยว่าได้มีการกระทำความผิดดังกล่าวมาแล้วด้วย สำหรับผู้ที่ขัดขืนการจับกุม จะได้รับโทษตามมาตรา 119 คือปรับไม่เกิน 5,000 บาท

มาตรา 23 ได้มีการบัญญัติให้อำนาจจับกุมเรือโดยสามารถใช้กำลังกับเรือที่จะต้องถูกตรวจหรือถูกยึดตามกฎหมายศุลกากร แต่ไม่ยอมหยุดลอยลำเมื่อได้รับคำสั่งให้หยุดลอยลำเพื่อตรวจ โดยสามารถไล่ติดตามและสามารถยิงเรือลำดังกล่าวที่ขัดขืนได้ อำนาจดังกล่าวนี้เป็นการใช้อำนาจที่ต่อเนื่องจากการใช้อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการตรวจเรือ

หรือมีอำนาจในการยึดเรือตามกฎหมายศุลกากรที่ใช้บังคับภายในทะเลอาณาเขต แต่เมื่อมีการขัดขืนไม่ปฏิบัติตาม พนักงานเจ้าหน้าที่ที่สามารถใช้อำนาจในการไล่ตามเรือเพื่อให้ได้มาซึ่งการจับกุม และยึดเรือได้ถึงแม้ว่าจะออกไปภายนอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทยก็ตาม

3. การยึด การริบเรือ และการเก็บกักของ ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการยึด อยู่ในมาตรา 24 มาตรา 25 และมาตรา 26 การริบ อยู่ในมาตรา 32 และมาตรา 33 การเก็บกักของอยู่ในมาตรา 16 กล่าวคือ

ในการยึดสิ่งของใดๆ อันจะพึงรับนั้น จะต้องเป็นของที่พนักงานฝ่ายปกครอง พนักงานศุลกากร ตำรวจ สามารถยึดในเวลาใดๆ และ ณ ที่ใดๆ ก็ได้ แต่คำว่า ณ ที่ใดๆ นี้ต้องหมายถึงภายในอาณาเขตของประเทศไทยเท่านั้น โดยที่ข้อกฎหมายดังกล่าวนี้ ไม่รวมถึงการยึดสิ่งใดๆ ที่อยู่นอกอาณาเขตของประเทศไทย เนื่องจากเมื่ออยู่นอกอาณาเขตของประเทศไทย ความรับผิดชอบตามกฎหมายศุลกากร ก็ไม่อาจมีได้

ในการริบเรือ กฎหมายได้ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการริบเรือที่มีระวางต่ำกว่า 250 ตัน รถ เกวียน หรือยานพาหนะ หีบ พาชนะอื่นใด ที่ถือว่าได้ใช้ในการกระทำความผิดได้ตลอดจนสิ่งของที่เป็นสิ่งผิดกฎหมายศุลกากร ก็ให้ริบดุจกัน ซึ่งอำนาจริบตามมาตรา 32 นั้น เป็นอำนาจริบที่ใช้บังคับกับการกระทำความผิดที่เกี่ยวกับการขน ย้าย ถอนของต้องห้าม ของต้องจำกัด ของที่ยังไม่เสียภาษี ซึ่งเป็นความผิดตามกฎหมายศุลกากรที่มีและใช้บังคับอยู่ในอาณาเขตของประเทศไทย หากอยู่นอกอาณาเขตของประเทศไทย หน้าที่ที่จะต้องเสียภาษีศุลกากรยังไม่เกิดขึ้น สิ่งของต่างๆ จึงยังไม่ถือว่าเป็นของที่ยังไม่เสียภาษี ดังนั้นการจะริบของที่ยังไม่เข้าข่ายว่าเป็นของที่ยังไม่เสียภาษีจึงกระทำมิได้ อย่างไรก็ดี ในกรณีที่เรือที่ใช้ในการกระทำความผิดมีระวางบรรทุกมากกว่า 250 ตัน กฎหมายศุลกากรไม่อนุญาตให้ริบเรือดังกล่าวนี้ได้ ดังนั้น นายเรือจึงต้องมีความผิดโดยถูกลงโทษปรับเป็นเงินไม่เกิน 50,000 บาท ในกรณีที่นายเรือไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้ป้องกันอย่างเต็มวิสัยแล้ว

เรื่องเก็บกักของ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 16 โดยกำหนดให้อำนาจแก่พนักงานศุลกากรสามารถถอน ขนไป และเก็บไว้ในที่มั่นคงซึ่งของใดๆ ที่ศุลกากรยังมีได้ตรวจมอบไปโดยชอบ ซึ่งอำนาจตามกฎหมายมาตรานี้ที่ให้อำนาจแก่พนักงานศุลกากรในการมีอำนาจเก็บกักของที่ยังไม่ได้ตรวจโดยชอบนั้น เป็นอำนาจตามกฎหมายที่มี

ขอบเขตการบังคับใช้ภายในอาณาเขตของประเทศไทย การกำหนดอำนาจดังกล่าวไว้ก็เพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากรของผู้นำเข้า โดยอาจแอบขนย้ายของที่ยังไม่ได้ตรวจมอบไปโดยชอบเพื่อการหนีศุลกากรได้ กรณีผู้จัดขึ้น จะได้รับโทษตามมาตรา 119 คือปรับไม่เกิน 5,000 บาท

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ที่ให้อำนาจพนักงานศุลกากรในเรื่องเกี่ยวกับการตรวจและการป้องกันการลักลอบหนีศุลกากรนั้น อำนาจต่างๆดังกล่าวมีขอบเขตการบังคับใช้อยู่ในเขตของอาณาเขตประเทศไทย มิได้ขยายออกไปใช้บังคับภายนอกถึงเขตต่อเนื่องแต่ประการใด ซึ่งการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในกรณีลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของประเทศไทย อำนาจการบังคับใช้กฎหมายศุลกากรยังไม่ถึง จึงเป็นข้อที่ต้องพิจารณาต่อไป

หลังจากที่ได้กล่าวถึงกฎหมายว่าด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงและกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว จะได้กล่าวถึงการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยที่พบอยู่ในปัจจุบัน อันส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องนำกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดดังกล่าว

3.4 มูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำเชื้อเพลิง

การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง มักจะเป็นการกระทำทุจริตเพื่อให้ได้มาซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลบเลี่ยงภาษี หรือชำระภาษีในอัตราที่ต่ำกว่าปริมาณจริงที่ต้องเสียภาษี เพื่อการใดๆอันนำมาซึ่งผลประโยชน์ ถ้าหากจากการจำหน่ายน้ำมันผิดกฎหมายดังกล่าว ซึ่งอาจเป็นการลักลอบนำเข้าน้ำมันผิดกฎหมายหรือการปลอมปนน้ำมันด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน และวิธีการอื่นๆเพื่อลดต้นทุนน้ำมัน ดังนั้น มูลเหตุจูงใจที่ทำให้เกิดการทุจริตในธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิง จะมาจากส่วนต่างของราคาที่เกิดจากภาระภาษีต่างๆ โดยทั่วไป โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยจะประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

ต้นทุนราคาเนื่อน้ำมัน จะหมายถึง ราคา ณ โรงกลั่นสำหรับการกลั่นภายในประเทศ หรือราคานำเข้าสำหรับการนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งไม่ว่าจะเป็นการผลิตในประเทศหรือนำเข้า ต้นทุนในส่วนนี้จะขึ้นกับราคาในตลาดโลกเช่นเดียวกัน

ภาวะภาษีและเงินส่งเข้ากองทุน โดยภาษีน้ำมันจะประกอบด้วย ภาษีสรรพสามิตซึ่งเป็นอัตราคงที่ น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลมีอัตราอยู่ในระดับ 3.6850 และ 2.3050 บาท/ลิตร ตามลำดับ ภาษีเทศบาลจัดเก็บในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ของราคาขาย ในส่วนของเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ปกติจะอยู่ในระดับ 0.54 บาท/ลิตร และมีการเปลี่ยนแปลงเมื่อรัฐเข้ามาควบคุมราคา

ค่าการตลาด จะหมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ซึ่งจะรวมถึงผลกำไรของผู้ประกอบการ

โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันในกรุงเทพมหานคร

หน่วย : บาท/ลิตร

	เบนซินออกเทน 95		ดีเซลหุมุนเร็ว	
	25 ต.ค. 45	13 พ.ค. 46	25 ต.ค. 45	13 พ.ค. 46
ราคา ณ โรงกลั่น	8.3329	8.2629	9.2454	8.2755
ภาษีสรรพสามิตภาษีเทศบาล	3.6850	3.6850	2.3050	2.3050
ภาษีเทศบาล	0.3685	0.3685	0.2305	0.2305
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	0.5000	1.6917	0.5000	1.6411
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	0.0400	0.0400	0.0400	0.0400
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.9049	0.9834	0.8625	0.8744
ราคาขายส่ง	13.8313	15.0315	13.1834	13.3665
ค่าการตลาด	2.1109	1.5500	1.3146	1.0500
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.1478	0.1085	0.0920	0.0735
ราคาขายปลีก	16.09	16.69	14.59	14.49
ต้นทุนราคาน้ำมัน	8.33 (52%)	8.26 (49%)	9.25 (63%)	8.28 (57%)
ภาวะภาษีและกองทุน	5.65 (35%)	6.88 (41%)	4.02 (28%)	5.16 (36%)
ค่าการตลาด	2.11 (13%)	1.55 (9%)	1.32 (9%)	1.05 (7%)
รวมราคาขายปลีก	16.09	16.69	14.59	14.49

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน



โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 25 มกราคม 2548

ณ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

มูลค่า : บาท/ลิตร

ชนิดน้ำมัน	1/		2/		3/		4/		ราคาขายปลีก			
	ราคา	ภาษี	ภาษี	ภาษี	ราคาขายส่ง	VAT	ราคาขายส่ง	VAT				
เบนซินออกเทน 91	11.9978	3.6850	0.3685	0.8000	-	0.0400	16.8913	1.1824	18.0737	0.3044	0.1119	18.49
เบนซินออกเทน 95	12.4173	3.6850	0.3685	1.0000	-	0.0400	17.5108	1.2258	18.7366	0.4289	0.1245	19.29
แก๊สโซฮอล์	12.9258	3.3165	0.3317	0.0400	-	0.0360	16.6500	1.1655	17.8155	0.5922	0.1323	18.54
ดีเซลหมุนเร็ว	12.6981	2.3050	0.2305	0.5000	(3.0881)	0.0400	12.5855	0.8810	13.4665	1.0500	0.0735	14.59
ก๊าด	13.0991	3.0550	0.3055	0.1000	-	0.0400	16.5996	1.1620	17.7616	2.6154	0.1831	20.56
เตา ก๊าซธรรมชาติ (2.0 %)	7.7001	0.4005	0.0400	0.0600	-	0.0400	8.2406	0.5768	8.8174	2.6286	0.1840	11.63
ก๊าซหุงต้ม (บาท/กก.) ^{3/}	12.3064	2.1700	0.2170	-	(2.2365)	-	12.4569	0.8720	13.3289	3.2566	0.2280	16.81

หมายเหตุ : 1/ ราคา ณ โรงกลั่นของเอสโซ่ ยกเว้นแก๊สโซฮอล์เป็นราคาโดยประมาณของ ปตท. และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเป็นราคา ณ โรงกลั่น

ตามรายงานของ สทพ. ณ วันที่ 21 ม.ค. 48

2/ ราคาขายปลีกเป็นราคาประกาศของปตท. ยกเว้นน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ซึ่งรัฐบาลมีการควบคุมราคาขายปลีก ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2547 (น้ำมันเบนซินรัฐบาลได้ยกเลิกการควบคุมราคาตั้งแต่วันที่ 21 ต.ค. 47)

3/ ราคา ณ โรงกลั่น เป็นราคาประกาศฯ ในช่วงวันที่ 17 - 23 มกราคม 2548

4/ เป็นการเรียกเก็บ/ (ขาดหาย) จากการควบคุมราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นราคาขายปลีก

(ตามรายงานของ สทพ. ราคา ณ โรงกลั่นเป็นการคำนวณจากราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น โดยเฉลี่ยของโรงกลั่น 4 แห่ง คือ ไทยออยล์ ะยอง สตาร์และเอสโซ่)

เมื่อพิจารณาโครงสร้างราคาน้ำมันโดยละเอียด จะเห็นได้ว่าต้นทุนของราคาน้ำมันภายในประเทศและจากการนำเข้าจะเท่ากัน คืออิงตามราคาตลาดโลก ซึ่งหมายถึงต้นทุนวัตถุดิบของการผลิตน้ำมันทั่วโลกต่างอยู่ในระดับเดียวกัน สิ่งที่ทำให้เกิดความแตกต่างด้านราคาน้ำมันมาจากภาระภาษีและกองทุน ซึ่งน้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันที่ผิดกฎหมาย จะหลบเลี่ยงชำระภาระภาษีและกองทุนที่พึงจะต้องชำระให้รัฐ โดยฉกฉวยประโยชน์จากส่วนนี้ในระดับ 4-5 บาท/ลิตร ในกรณีที่มีการกำหนดราคาเป็นไปตามกลไกตลาด และในช่วงที่รัฐมีการควบคุมราคาโดยเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันในระดับสูง แรงจูงใจในส่วนนี้ยิ่งเพิ่มสูงขึ้นถึงในระดับ 5-6 บาท/ลิตร เช่น ในช่วงกลางเดือนพฤษภาคม 2546 จะเห็นได้ว่าผลกำไรต่อหน่วยของการหลบเลี่ยงภาษีน้ำมันอยู่ในระดับสูง และหากพิจารณาถึงมูลค่ากำไรของปริมาณที่สามารถทำการทุจริตได้ จะเห็นถึงผลประโยชน์จำนวนมหาศาล เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งทั้งในภาคการผลิตและบริการ รวมไปถึงการใช้ของประชาชนทั่วไป ดังนั้น ปริมาณการใช้น้ำมันต่อปีจึงอยู่ในระดับสูง น้ำมันเบนซินในระดับ 7,500 ล้านลิตรต่อปี และน้ำมันดีเซลในระดับ 15,000 ล้านลิตรต่อปี การหลบเลี่ยงภาษีเพียงร้อยละสิบของการใช้น้ำมัน จะหมายถึงผลกำไรมหาศาลในระดับ 9,000 - 10,000 ล้านบาท ซึ่งจะทำได้ของรัฐในการทำนุบำรุงประเทศหายไป

กล่าวโดยสรุป แรงจูงใจสำคัญที่ทำให้เกิดการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันปลอมปน คือ ผลกำไร ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง มี 3 ปัจจัยหลัก ดังนี้¹⁰

(1) โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

(1.1) ภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

โครงสร้างราคาขายส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ ประกอบด้วยราคาหน้าโรงกลั่น + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีเทศบาล + กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง + กองทุนอนุรักษ์พลังงาน + ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเมื่อเพิ่มค่าการตลาดและภาษีมูลค่าเพิ่ม ก็จะเป็นราคาขายปลีกจำหน่ายให้กับผู้บริโภคทั่วไป

¹⁰ อุษา ผ่องลักษณะนา, ปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง และมาตรการแก้ไข (เอกสารผลงาน ส่วนตรวจสอบคุณภาพ สำนักคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน) 2547.

สำหรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงนำเข้า ประกอบด้วยราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น (CIFจากสิงคโปร์) + ภาษีต่างๆเช่นเดียวกับโครงสร้างราคาน้ำมันภายในประเทศ นอกจากนี้ยังต้องบวกภาษีนำเข้าด้วย

โดยปกติแล้วราคาขายส่งของน้ำมันนำเข้า จะถูกกว่าราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นในประเทศ แต่เมื่อกำหนดเป็นราคาขายปลีกจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภคจะมีราคาเท่ากัน เนื่องจากรัฐจะจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในขั้นตอนการขายปลีกของน้ำมันนำเข้าสูงกว่า

จะเห็นว่า ถ้ามีการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงมาเพื่อจำหน่ายในประเทศ โดยตรงหรือนำมาปลอมแปลงลงในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตในประเทศ ผู้กระทำการลักลอบจะได้ประโยชน์จากการที่ไม่ต้องเสียภาษีใดๆให้กับรัฐเลย

(1.2) ส่วนต่างของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิด

ในขบวนการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง จะกลั่นได้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว เบนซิน ก๊าด ดีเซลหุมนเร็ว เตา ตามลำดับ ดังนั้น น้ำมันก๊าดจึงเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่ารองลงมาจากกลุ่มน้ำมันเบนซิน แต่จะมีมูลค่าสูงกว่าดีเซลหุมนเร็ว ถ้ากำหนดราคาผลิตภัณฑ์ทั้งสามชนิดตามหลักเศรษฐศาสตร์แล้ว ราคาจะต้องเรียงจากสูงมาต่ำ คือ เบนซิน ก๊าด ดีเซลหุมนเร็ว แต่เนื่องจากน้ำมันก๊าดเป็นน้ำมันที่ชาวบ้านในชนบทใช้สำหรับจุดตะเกียงเพื่อให้ได้แสงสว่าง ดังนั้นรัฐจึงได้จัดเก็บภาษีในอัตราต่ำ ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันก๊าดมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซินประมาณ 4-5 บาทต่อลิตร และต่ำกว่าดีเซลหุมนเร็ว 2-3 บาทต่อลิตร แม้ว่าราคาของน้ำมันทั้งสามชนิดจะแตกต่างกัน แต่โครงสร้างทางเคมีและลักษณะทางกายภาพมีความคล้ายคลึงกัน จึงมีการลักลอบนำน้ำมันก๊าดไปปลอมปนลงน้ำมันเบนซินหรือน้ำมันดีเซลหุมนเร็ว เพื่อหวังผลประโยชน์กำไรจากส่วนต่างของราคาน้ำมันแต่ละชนิด

การยกเว้นหรือคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร

ตามมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2527 จะได้รับสิทธิ 2 ประเภท คือ

1. สิทธิในการได้รับยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

2. สิทธิในการได้รับคืนภาษี สำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกป็นอกราชอาณาจักร

ผู้ประกอบการที่มีขอบ จะใช้เงื่อนไขของการยกเว้นหรือคืนภาษีในการส่งออกไปต่างประเทศ และทำเรื่องส่งออกสารละลาย Solvent ป็นอกราชอาณาจักร โดยอ้างความต้องการหรือมีการสั่งซื้อจากประเทศเพื่อนบ้าน แต่ความจริงไม่มีการส่งออกจริงหรือส่งออกป็นอกราชอาณาจักรแล้วย้อนกลับเข้ามา แล้วนำไปปลอมปนตามแหล่งสถานีบริการต่างๆ ใกล้เคียงแดนส่งออก ซึ่งวิธีการนี้ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์ทั้ง 2 ทาง คือ ได้รับการยกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับสารละลาย Solvent ที่ส่งออกโดยไม่มีการส่งออกจริง และอีกทางหนึ่งยังได้ประโยชน์จาก Solvent ที่ไม่ได้ส่งออกป็นอกราชอาณาจักรจริงถูกนำกลับมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงและจำหน่ายให้กับสถานีบริการน้ำมันต่างๆ

(1.3) การลดอัตราหรือยกเว้นภาษี กรณีนำไปใช้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการที่กรมสรรพสามิตกำหนด

การยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์บางประเภท พบว่า ผลิตภัณฑ์บางประเภทที่ได้รับการยกเว้นภาษีและมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น แนพทา (Naphtha) รีฟอร์มเมท (Reformate) และก๊าซธรรมชาติเหลว (NGL) มีการลักลอบนำออกจากโรงกลั่น โดยผู้ลักลอบมักจะทำอ้างว่า การนำผลิตภัณฑ์ข้างต้นออกจากโรงกลั่นเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตเพื่อที่จะได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษี ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ตามปกติจะนำไปปลอมปนกับน้ำมันเบนซินเนื่องจากมีความถ่วงจำเพาะเบา และมีค่าออกเทนสูงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง การนำมาปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน หากปลอมปนในปริมาณน้อย จะไม่กระทบต่อคุณภาพของน้ำมันหรืออาจตรวจสอบไม่พบความผิดปกติ หากนำไปปลอมปนจำนวนมาก จะกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากผลิตภัณฑ์เหล่านี้มีเบนซินมากกว่ามาตรฐานประกาศกระทรวงพาณิชย์ ส่วนผลกระทบต่อผู้บริโภคนั้น เนื่องจากผลิตภัณฑ์เหล่านี้มีค่าออกเทนสูงจึงไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องยนต์มากนัก แต่อย่างไรก็ตามผลิตภัณฑ์เหล่านี้ ได้รับการยกเว้นภาษี เมื่อนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์จากส่วนต่างของภาษีที่ไม่ต้องเสีย และกระทบต่อรัฐในด้านขาดรายได้จากภาษี

(2) ชนิดและปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง

จากสถิติการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดต่างๆในประเทศไทย จะพบว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณการใช้สูงสุดของประเทศ ตัวอย่างเช่น ปี พ.ศ. 2544 มีปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 15,000 ล้านลิตรต่อปี ในขณะที่เบนซินมีการใช้ 6,800 ล้านลิตรต่อปี และน้ำมันเตามีการใช้ 4,500 ล้านลิตรต่อปี

ผู้ใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วมีความหลากหลายมากกว่าผลิตภัณฑ์น้ำมันอื่นๆ ดังนั้นการใช้จึงมีการกระจายอย่างกว้างขวางกว่าตลาดอื่นๆ เครื่องยนต์ดีเซลจึงได้รับความนิยมใช้ในภาคเศรษฐกิจหลักของประเทศ เพราะทำให้ต้นทุนการดำเนินการต่ำ ดังนั้น การที่มีตลาดกว้างขวาง มีผู้ใช้จำนวนมาก จึงทำให้มีการปลอมปนในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมกกว่าชนิดอื่น เนื่องจากสามารถหาตลาดได้ง่าย และสามารถระบายน้ำมันที่ถูกปลอมปนได้อย่างรวดเร็ว เจ้าหน้าที่รัฐตรวจสอบไม่ทัน

นอกจากนี้ ผู้ใช้น้ำมันดีเซลคือ กลุ่มผู้ใช้ที่ให้ความสำคัญกับส่วนต่างของราคาค่อนข้างมากกว่าผู้ใช้น้ำมันเบนซินและน้ำมันเตา เนื่องจากผู้ใช้น้ำมันดีเซลส่วนใหญ่มีฐานะด้อยกว่าผู้ใช้ชนิดอื่นๆ ดังนั้น ราคาจึงเป็นสิ่งสำคัญและมีผู้บางกลุ่มที่เลือกใช้น้ำมันดีเซลที่มีราคาถูกโดยไม่สนใจเรื่องคุณภาพมากนัก จึงทำให้มีการปลอมปนในน้ำมันดีเซลมาก

ในอดีตที่ผ่านมา น้ำมันดีเซลผลิตได้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประเทศ และจะต้องมีการนำเข้าจากต่างประเทศมาโดยตลอด ซึ่งต่างจากเบนซินซึ่งมีความต้องการนำเข้าน้อยหรือบางครั้งต้องส่งออก จึงเปิดโอกาสให้มีการลักลอบนำเข้าดีเซลแฝงมากับการนำเข้าอย่างปกติ ยิ่งความต้องการนำเข้าสูงเพียงใด การลักลอบนำเข้าดีเซลแฝงเข้ามา จะมีสัดส่วนสูงตามไปด้วย นอกจากนี้ การลักลอบนำน้ำมันดีเซลเข้ามานั้น ทำได้ง่ายกว่าเบนซิน เนื่องจากปลอดภัยกว่าในการขนส่งและถ่ายเท เพราะน้ำมันดีเซลมีจุดวาบไฟสูงประมาณ 70-80 องศาเซลเซียส จึงทำให้ติดไฟยากกว่าเบนซิน

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริต จึงนิยมที่จะลักลอบนำเข้าหรือปลอมปนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมกกว่าน้ำมันชนิดอื่นๆ

(3) ผู้ค้าน้ำมัน

(3.1) ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่

แต่เดิม การค้าน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย ผูกขาดโดยกลุ่มผู้ค้ารายใหญ่ (Major Oil) จำนวน 4 ราย ได้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (บริษัท ปตท. จำกัด มหาชน ในปัจจุบัน) บริษัท เชลล์ แห่งประเทศไทย จำกัด, บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท น้ำมัน คาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด ดังนั้น ขบวนการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงจึงขึ้นอยู่กับกลุ่ม Major Oil ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงนอกระบบเข้ามาแทรกแซงในตลาดการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศได้ยาก

ต่อมาในปี พ.ศ. 2534 รัฐบาลมีนโยบายเปิดการแข่งขันการค้าเสรีและสนับสนุน บริษัทคนไทยให้ดำเนินธุรกิจน้ำมัน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายระบบราคาน้ำมันลอยตัวมาใช้ จึงทำให้มีผู้ค้าน้ำมันรายใหม่เข้ามาร่วมทำธุรกิจ โดยเฉพาะบริษัทต่างชาติ และบริษัทน้ำมันภายในประเทศภายใต้เครื่องหมายการค้าใหม่ๆ เข้ามาลงทุนกันมากขึ้น มีการแข่งขันกันอย่างเสรี อย่างไรก็ตาม นโยบายการค้าน้ำมันลอยตัวนี้ มีส่วนส่งเสริมทางอ้อมให้ธุรกิจค้าน้ำมันนอกระบบเข้ามาเอาเปรียบทางการค้ากับผู้ค้าสุจริตในระบบการค้าน้ำมันเสรี เนื่องจากมีผู้ประกอบการมากขึ้น จึงต้องมีการแข่งขันกันทุกวิถีทาง บริษัทผู้ประกอบการใหม่ๆ ที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคซึ่งต้องแข่งขันกับกลุ่ม Major Oil เดิม จึงหันไปหาวิธีลดต้นทุน โดยหาน้ำมันราคาถูกกว่า หรือน้ำมันนอกระบบเข้ามาแทรกแซงในตลาดในทุกรูปแบบ

(3.2) สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นแหล่งกระจายน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ผลิตสู่ผู้บริโภคทั่วประเทศ มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศ กล่าวคือ สถานีบริการมีการเพิ่มขึ้นตามลำดับ จาก 3,473 ราย ในปี พ.ศ. 2534 เป็น 17,324 ราย ในปี พ.ศ. 2545 ซึ่งจำแนกเป็นสถานีบริการที่ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ค้ารายใหญ่ 5,329 ราย คิดเป็น 30.8 % นอกนั้นเป็นปั๊มอิสระซึ่งมี 11,995 ราย คิดเป็น 69.2 %

เนื่องจากรัฐมีนโยบายให้มีการแข่งขันทางการค้าเสรี ดังนั้นในปัจจุบัน จึงไม่มีกฎหมายใดๆ ที่จะบังคับให้สถานีบริการต้องเป็นตัวแทนค้าต่างของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 แต่อย่างไรก็ตาม อีกทั้งปั๊มอิสระส่วนมากอยู่ในต่างจังหวัด ซึ่งจะซื้อน้ำมันจากแหล่งใดๆ มาขายก็ได้ ตรงจุดนี้เองที่ผู้ประกอบการค้าน้ำมันที่สุจริตจะนำน้ำมันนอกระบบ (น้ำมันที่หลีกเลียงภาษี) หรือน้ำมันปลอมปน มาจำหน่ายให้ปั๊มอิสระในราคาที่ถูกลงกว่าที่ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่นำน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบมาจำหน่าย ด้วยศักยภาพของปั๊ม

อิสระที่มีจำนวนมากและกระจายอยู่ทั่วประเทศ จำหน่ายได้เร็ว จึงเป็นปัญหาของการพบการปลอมปนน้ำมันอยู่เสมอ

3.5 การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ

ดังที่ได้กล่าวในตอนต้น การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ น้ำมันเถื่อนและน้ำมันปลอมปน โดยการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงแต่แรกเริ่มนั้น เริ่มมาจากน้ำมันเถื่อน กล่าวคือการลักลอบนำเข้าและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยผิดกฎหมาย ต่อมาได้พัฒนามาเป็นการกระทำความผิดในลักษณะน้ำมันปลอมปน โดยทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพต่ำกว่าที่กำหนด ซึ่งในช่วงที่ราคาน้ำมันแพงผู้ค้าน้ำมันบางแห่งได้นำสารอื่นมาปลอมปนในน้ำมัน เพื่อลดต้นทุน ทำให้น้ำมันไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งสารที่นำมาปลอมปนคือสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากสารละลายดังกล่าวได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตเมื่อนำมาผสมในน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ได้ปริมาณมากขึ้น จะเป็นการลดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลงได้ ซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวต่อไป

สาเหตุหลักๆของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น จะมาจากการมีช่องว่างทางโครงสร้างราคาน้ำมัน ประกอบกับโครงสร้างการค้าน้ำมันภายหลังการเปิดเสรีที่ได้ก่อให้เกิดสถานีบริการน้ำมันจำนวนมากขึ้น เพื่อสร้างการแข่งขันทางการค้านั้น ได้มีผลในอีกด้านหนึ่งคือ กลายเป็นช่องทางทางการตลาดสำหรับผู้ลักลอบค้าน้ำมันผิดกฎหมายในการระบายสินค้าออกสู่ผู้บริโภคที่สำคัญ

การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นมีผลกระทบต่อรายได้ของรัฐบาล ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีเป็นเงินพันล้านบาทในแต่ละปี และยังเป็นการทำลายระบบการค้าน้ำมันในประเทศให้เสียหาย เพราะเป็นการสร้างความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันทางการค้าต่อผู้ค้าน้ำมันที่สุจริต ทำให้ต้องเสียโอกาสทางการค้า ซึ่งเป็นการทำลายบรรยากาศในการลงทุนในธุรกิจปิโตรเลียม หากน้ำมันผิดกฎหมายดังกล่าวเป็นน้ำมันที่มีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด ก็จะทำให้เกิดผลเสียต่อผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อม จากการประเมินปริมาณน้ำมันเถื่อนในช่วงก่อนปี 2539 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่รัฐบาลจะดำเนินการปราบปรามอย่างจริงจัง จากการประมาณการของสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาแห่งประเทศไทย ได้ใช้ความสัมพันธ์ของอัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศประมาณการ การเปลี่ยนแปลงการบริโภคน้ำมัน โดยหลักการแล้ว ปริมาณการใช้

น้ำมันควรจะสัมพันธ์กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ซึ่งหากปริมาณน้ำมันที่ประมาณการสูงกว่า รายงานการใช้น้ำมันตามจริง จะมีความเป็นไปได้ของปริมาณน้ำมันนอกระบบหรือน้ำมันเถื่อนในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ (ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นน้ำมันดีเซล เพราะเป็นน้ำมันที่มีปริมาณการใช้สูงสุดถึงร้อยละ 70 ของการใช้น้ำมันทั้งหมด) โดยคาดว่าจะอยู่ในระดับ 1,000 – 1,500 ล้านลิตรต่อปี อันจะมีผลทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้ภาษีในระดับ 4,000 – 6,000 ล้านบาทต่อปี สำหรับผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมันโดยสุจริต ปริมาณน้ำมันเถื่อนจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของผู้ค้าน้ำมัน โดยสุจริตทำให้หายไปในระดับ 800 – 1,200 ล้านบาทต่อปี อย่างไรก็ตามจากข้อมูลของหน่วยงานปราบปรามน้ำมันเถื่อน รวมถึงข้อมูลจากสื่อต่างๆ พบว่าน้ำมันเถื่อนมักจะทำเป็นขบวนการ โดยพาดพิงถึงนักการเมืองระดับชาติและผู้มีอิทธิพลระดับท้องถิ่นว่าเป็นผู้อยู่เบื้องหลังขบวนการค้าน้ำมันเถื่อน อย่างไรก็ตาม การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะน้ำมันเถื่อนเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์จำนวนมหาศาล ทำให้ผู้อยู่เบื้องหลังการกระทำความผิดดังกล่าวสามารถนำผลประโยชน์ที่ได้มาขยายขบวนการกระทำความผิดของตนไปได้ถึงธุรกิจผิดกฎหมายอื่นๆ ด้วย

ต่อไปจะได้กล่าวถึงลักษณะการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละประเภท ดังนี้

3.5.1 น้ำมันเถื่อน

น้ำมันเถื่อน ก็คือ น้ำมันที่ไม่เสียภาษีตามกฎหมายน้ำมัน โดยน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกกฎหมายในแต่ละลิตรจะต้องมีการจ่ายภาษีอย่างถูกต้อง ทั้งภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล ภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเงินภาษีเหล่านี้จะถูกนำส่งเข้า กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และ กองทุนส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งผู้ค้าน้ำมันจะต้องเสียภาษีให้รัฐเป็นเงินอย่างน้อย ลิตรละประมาณ 3-5บาท ดังนั้น ผู้ค้าน้ำมันเถื่อนจึงหาสารพันวิธีที่เลี่ยงการจ่ายภาษีและเงินเข้ากองทุนต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อจะได้ลดต้นทุนให้ต่ำที่สุด ถือได้ว่าเป็นมูลเหตุจูงใจในการลักลอบกระทำผิด โดยส่วนใหญ่แล้วน้ำมันเถื่อนจะเป็นน้ำมันที่ลักลอบ

การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิง ดีเซล และ การค้าน้ำมันเถื่อนเข้ามาในราชอาณาจักรได้เกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย นับตั้งแต่ พ.ศ. 2529 – 2530 (ค.ศ. 1986 -1987) แต่ยังไม่เป็นที่รู้จักมากนัก โดยเกิดขึ้นในครั้งแรกจากการรวมตัวกันของพ่อค้าเจ้าของแพปลาที่ ต.ปากน้ำ จ.สมุทรปราการ และมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายในจังหวัดติดชายทะเล แต่เนื่องจากผลกำไร

อันมหาศาลทำให้การค้าน้ำมันเถื่อนแพร่กระจายไปยังภาคกลาง เนื้อและภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ หลังจากทีรัฐบาลมีการใช้นโยบายปล่อยราคาน้ำมันลอยตัว เมื่อปี พ.ศ. 2534 (ค.ศ. 1991) ก็ยิ่งทำให้น้ำมันเถื่อนระบาดมากยิ่งขึ้น โดยการกระจายไปทั่วทุกภูมิภาคของ ประเทศไทยที่มีอาณาเขตติดกับทะเลและมีการทำการประมงในทะเล จึงทำให้รัฐบาลต้องจัดตั้ง หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเถื่อนเข้าทำการปราบปราม การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนอย่าง จริงจังเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น กำหนดหน่วยงานศูนย์เฉพาะกิจต่าง ๆ ให้เด่นชัดในการปราบปราม ชัดขึ้นหลังจากนั้นมาก็ส่งผลให้การลักลอบนำเข้า และจำหน่ายน้ำมันเถื่อนมีการเปลี่ยนแปลงการ ดำเนินการ ทำให้มีขั้นตอนต่าง ๆ ซับซ้อนมากยิ่งขึ้นมีการระดมทุน รวมทั้งอิทธิพลต่าง ๆ โดยเฉพาะอิทธิพลทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องโยงใยเป็นระบบเครือข่าย สลับซับซ้อนรวมทั้งมี ผลประโยชน์มหาศาลเข้ามาเกี่ยวข้อง ในขบวนการจึงเป็นการเพิ่มภาระความยากลำบากในการ ทำงานของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องขึ้นไปอีก ในปี พ.ศ. 2539 กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง (บช.ก.) ก็ได้รับการมอบหน้าที่จากกรมตำรวจ (ในขณะนั้น) ให้هامาตรการป้องกันและ ปราบปรามการลักลอบ การนำเข้าและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยผิดกฎหมายหรือที่รู้จักกัน ทั่วไปในนามของ "น้ำมันเถื่อน" ขึ้น โดยได้งบประมาณในการดำเนินการจากสมช. และผู้ค้า น้ำมันรายใหญ่ภายในประเทศ เพื่อป้องกันการกระทำดังกล่าวให้ลดน้อยลงไปมากที่สุด หรือให้ หมดไปจากราชอาณาจักรไทย โดยให้การประสานงานกับกองทัพเรือกรมศุลกากร และหน่วยงาน ต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการดำเนินงาน บช.ก.จึงได้จัดตั้ง "ศูนย์ป้องกันและ ปราบปรามน้ำมันเถื่อน" โดยมีชื่อย่อว่า ศปน.ม.บช.ก. โดยมีที่ตั้งอยู่ที่กองบัญชาการตำรวจ สอบสวนกลางถนนอังรีดูนังต์ ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ศปน.ม.บช.ก. เป็นศูนย์รวบรวมข้อมูล ข่าวสารในการปราบปรามน้ำมันเถื่อน โดยเฉพาะ ศปน.ม.บช.ก. ฝ่ายปฏิบัติการทางทะเลได้มีการ ประเมินผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะการปฏิบัติงานในพื้นที่ทาง ทะเลจนถึงชายฝั่ง ทั้งนี้ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมืออำนวยความสะดวกในการประสาน การปฏิบัติ เพื่อให้งานปราบปราม การลักลอบ การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงทางทะเลเป็นอย่างมี ประสิทธิภาพ ตามนโยบายของหน่วยเหนือธุรกิจการลักลอบ การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยผิด กฎหมาย เป็นขบวนการที่มีโครงข่ายซับซ้อนและมีผลประโยชน์มหาศาลตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ข้างต้น ประกอบกับมีการพัฒนาวิธีการลักลอบ นำเข้ามาในรูปแบบต่างๆ มากมาย โดยอาศัย ข้อจำกัดของกฎหมาย จึงทำให้การดำเนินการป้องกัน และปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมัน เชื้อเพลิงของเจ้าหน้าที่ เป็นไปด้วยความยากลำบาก ขบวนการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง นับตั้งแต่ต้นทางรับน้ำมันจากประเทศสิงคโปร์หรืออินโดนีเซียเส้นทางลำเลียงลักลอบ นำเข้าน้ำมัน เชื้อเพลิงและจุดหมายปลายทางลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้กับเรือประมงและลักลอบ ขึ้นสู่ฝั่งตลอดจน การขนถ่ายจากคลังชายฝั่งเข้าสู่สถานีจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และโรงงาน

อุตสาหกรรม โดยทุกหน่วยต้องประสานการทำงานและผนึกกำลังติดตามรวบรวมหลักฐานและจับกุม ตลอดจน ติดตามผลคดีจนถึงที่สุด

3.5.1.1 วิธีการที่ลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในประเทศที่ผิดกฎหมาย

(1) ใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ที่สามารถบรรทุกน้ำมันได้ประมาณ 1-3 ล้านลิตร มาจอดลอยลำนอกทะเลอาณาเขตของไทย หรือน่านน้ำสากล (ห่างจากเส้นฐานตรง มากกว่า 60 ไมล์ทะเล) หลังจากนั้นจะทยอยลำเลียงขึ้นฝั่งโดยใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กเรือประมง หรือเรือประมงดัดแปลงแล้ว นำมาสูบน้ำขึ้นรถบรรทุก หรือโรงงานริมฝั่งริมแม่น้ำหรือคลังน้ำมันชายฝั่งแล้วใส่รถบรรทุกน้ำมัน ส่งขายให้กับที่สถานีบริการน้ำมันจะใช้ลักษณะตัวเวียน (ตัวที่ติดไปกับรถ) การกระทำในลักษณะนี้พบได้มากที่สุดที่ท่าเรือทั่ว ๆ ไปเช่น มหาชัย ปัตตานี ปากแม่น้ำปัตตานี สงขลา ตรัง ระนอง และคลองใหญ่ จังหวัดตราด เป็นต้น

(2) เคียงกันหรือการใส่น้ำมันลงในถังเรือที่ไม่ใช่ถังใส่ทั่วไป ซึ่งเป็นการลักลอบนำเข้ามาเอง เช่น ใส่ถังอับเฉา การกระทำในลักษณะนี้จะพบได้จากที่ท่าเทียบเรือขนาดใหญ่เช่น ที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือ สงขลา ท่าเรือภูเก็ต เป็นต้น หลังจากนั้นจะขนถ่ายโดยใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็ก มีใบควบคุมการขนถ่าย ที่ถูกต้องในลักษณะเวียน (ตัวเวียน) เพื่อนำส่งไปยังสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงต่อไป

(3) แจ้งหลักฐานการเสียภาษีนำเข้า (ใบส่งสินค้าหรือใบกำกับสินค้า) 1 เทียบลำเรือแต่บริษัทขนน้ำมันเข้ามา 2-4 เทียบ หรือจนกว่าเจ้าหน้าที่ จะสลักหลังเมื่อหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจค้นตรวจสอบ จึงเป็นเจ้าหน้าที่จะสลักหลัง เมื่อหลังจาก เสร็จสิ้นการตรวจค้น ตรวจสอบจึงเป็นลักษณะ ตัวเวียนที่ติดมา กับเรือบรรทุกน้ำมัน โดยตรง หลังจากนั้นจะขนถ่ายขึ้น เก็บไว้ในคลังน้ำมันหรือ ขนถ่ายใส่รถบรรทุก เพื่อนำไปยังสถานีบริการ น้ำมันโดยเร็วที่สุด แต่ใน การกระทำ ความผิด ในลักษณะนี้ เจ้าของเรือน้ำมัน เจ้าของคลัง เจ้าของ รถบรรทุกน้ำมันและเจ้าของ สถานีบริการน้ำมันรายย่อยจะต้องร่วมมือกัน ในการกระทำความผิด หรือ อาจจะเป็นบุคคลเดียวกัน ทั้งหมดการกระทำความผิดในลักษณะนี้จะพบตามคลังน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ติดกับชายฝั่งทะเลเช่น มหาชัย แม่กลอง ปากน้ำสมุทรปราการ สุราษฎร์ธานี ชุมพร ระยอง ภูเก็ต ตรัง ปากน้ำประแส ชลบุรี เป็นต้น

(4) ให้นำน้ำมันจากเรือต่างประเทศเข้ามาทั้งลำเรือโดยไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากร แยกย่อยออกเป็นประเภท ต่าง ๆ ได้อีกดังนี้

(4.1) ใช้เรือบรรทุก น้ำมัน ขนาด 1-2 ล้านลิตร บรรทุกน้ำมัน จากต่างประเทศ แล้วแล่นเข้าเทียบเรือ และสูบน้ำมันขึ้นโดยตรง

(4.2) ใช้เรือที่ไปส่งน้ำมันที่ท่าเรือภาคใต้ เช่น ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อทำการ ส่งน้ำมัน เสร็จแล้วจะวิ่งไปรับน้ำมันที่ประเทศสิงคโปร์ หรือ อินโดนีเซีย หรือ จากเรือบรรทุก น้ำมันขนาดใหญ่ที่ลอยลำอยู่ ในน่านน้ำสากลนำเข้ามาประเทศไทย

(4.3) รับน้ำมันจากต่างประเทศ แต่ปลอมแปลงหลักฐานว่าน้ำมันที่บรรทุกเป็นน้ำมันที่ผลิตในประเทศที่ชำระภาษีแล้ว

(4.4) แจ้งว่าขนย้ายน้ำมันจากคลังหนึ่งไปยังอีกคลังหนึ่งที่ใกล้กัน เมื่อมีหลักฐานแล้วจะทำการเติมน้ำมันใส่ในเรือ หลังจากนั้นเรือออกจากคลังต้นทาง เมื่อเรือแล่นถึงเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ซึ่งลอยลำอยู่ในน่านน้ำสากลก็จะดูดน้ำออก แล้วนำน้ำมันเดือนใส่แทน โดยน้ำมันเดือนดังกล่าว จะไม่ผ่านการขนย้ายภายในบริษัท และชำระภาษีเรียบร้อยแล้ว การกระทำในลักษณะนี้ พบที่ สุราษฎร์ธานี สงขลา ชุมพร สมุทรปราการ สมุทรสงคราม ชลบุรี และระยอง

(4.5) แจ้งว่าได้ขนน้ำมันไปยังประเทศที่สาม โดยต้องออกใบอนุญาตของประเทศไทยเป็นทางผ่านสินค้า เช่น ประเทศเวียดนาม โดยขนจากโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งไปยังท่าเรือในประเทศเวียดนาม ประเทศเมียนมา โดยขนน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งไปยังคลังน้ำมัน ที่จังหวัดชุมพร แล้วลำเลียงทางบกไปลงที่ท่าเรือ อ.กันตัง จ.ตรัง หลังจากนั้นจึงลำเลียงทางเรือไปยังท่าเรือประเทศเมียนมา ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยขนจากคลังน้ำมันใน จ.สมุทรปราการ, จ.ชลบุรี หรือ จ.ระยอง โดยรถบรรทุกน้ำมันไปออกยังพรมแดนทั้ง 6 ด้าน เพื่อลำเลียงไปยังคลังน้ำมันต่างๆ ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวต่อไป แต่การปฏิบัติในข้อเท็จจริงไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไข มีการหลบหลีกเลี่ยงกฎหมาย อยู่เสมอ เช่น

- ไม่มีการขนย้ายน้ำมันไปจริง แต่นำโควตาหรือน้ำมันที่ไม่เสียภาษีไปขายตามสถานีบริการย่อยหรือปั๊มหมุน

- หากมีการขนย้ายน้ำมันไปจริงแต่บางส่วนอาจนำกลับเข้ามาขายในท้องตลาด หรือลักลอบนำกลับเข้ามาทั้งหมด

- แจ้งซื้อน้ำมันดีเซลขึ้นเรือใหญ่ต่างประเทศ หรือเรือไทยที่ต้องเดินทางไปต่างประเทศ แต่ปรากฏว่ามีการนำน้ำมันดีเซลขึ้นเรือที่เดินทางไปต่างประเทศน้อยกว่าที่แจ้งไว้หรือไม่มีการเติมจริง แล้วนำน้ำมันที่เหลือไปขายให้กับสถานีบริการน้ำมันรายย่อยทั่ว ๆ ไป ซึ่งเป็นการหลบเลี่ยงภาษีอีกวิธีหนึ่ง เพราะฉะนั้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ได้ใช้ในประเทศสามารถขอคืนภาษี โดย

บริษัทผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ของ พรบ.น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2535 สามารถขอคืนภาษีได้ ซึ่งในการนี้บริษัทผู้ขออนุญาตนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักรอาจจะทราบหรือไม่ทราบก็ได้ ว่า มีการนำน้ำมันส่วนที่เหลือไปขายให้กับผู้ค้ารายย่อยในประเทศไทยแล้ว

- เติมน้ำมันที่ใช้กับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ แต่เติมไม่ทำให้เต็มถึงขากลับเดินทางจากต่างประเทศ จึงเติมน้ำมันถึงนั้นจนเต็ม เพื่อนำกลับมาขายในประเทศ

- การลักลอบนำ น้ำมันเถื่อน เข้ามาทาง แนวชายแดน ไทย-มาเลเซีย

- จอดรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงสองฝั่งคลองของแม่น้ำสุโขทัย โกลก แล้วทำการขนถ่ายผ่านท่อเหล็กหรือสายยางที่วางไว้ใต้น้ำ ซึ่งการทำลักษณะนี้ต้องมีโกดังขนาดใหญ่ตรงข้ามกัน เพื่อเป็นการซ่อนเร้น และหลบหลีกข้อกฎหมายในการตรวจค้นของเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันวิธีการดังกล่าว ในปัจจุบันไม่สามารถกระทำได้อีกเนื่องจากปัจจุบันเจ้าหน้าที่ได้ทำการจับกุมประมาณปี พ.ศ. 2533

(5) ใช้เรือหางยาวบรรทุกถังแก๊สลอนพลาสติกขนาด 20 - 30 ลิตร แล้วลักลอบเข้ามาয়ฝั่งไทยตามแนวชายแดนเป็นการดำเนินการ ในลักษณะกองทัพมดยากแก่การปราบปราม และมีเรื่องของศาสนาเข้ามาเกี่ยวข้องจึงเพิ่มความลำบากใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่

(6) ใช้วิธีการขายน้ำมันคืนให้กับผู้ประกอบการขนส่ง หรือสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งเป็นการคอร์รัปชันของราชการที่มักจะซื้อน้ำมันครั้งละมาก ๆ รวมถึงน้ำมันเตาที่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจัดซื้อด้วย กล่าวคือหน่วยราชการที่จะซื้อน้ำมันครั้งละประมาณ 10,000 - 1,000,000 ลิตร แต่จะไม่มีการรับน้ำมันจากสถานีบริการหรือรับไม่ทั้งหมด โดยขายให้กับสถานีบริการน้ำมันในราคาที่ต่ำกว่าราคาท้องตลาด ในราคา 2-4 บาท ต่อลิตร ในขณะที่หน่วยราชการดังกล่าวก็จะลงบันทึกว่าได้รับน้ำมันแล้ว และจำหน่ายไปหมดแล้ว หลังจากนั้นสถานีบริการน้ำมันก็จะนำน้ำมันดังกล่าว ไปขายให้กับ ผู้ประกอบการ ต่างๆ ต่อไป

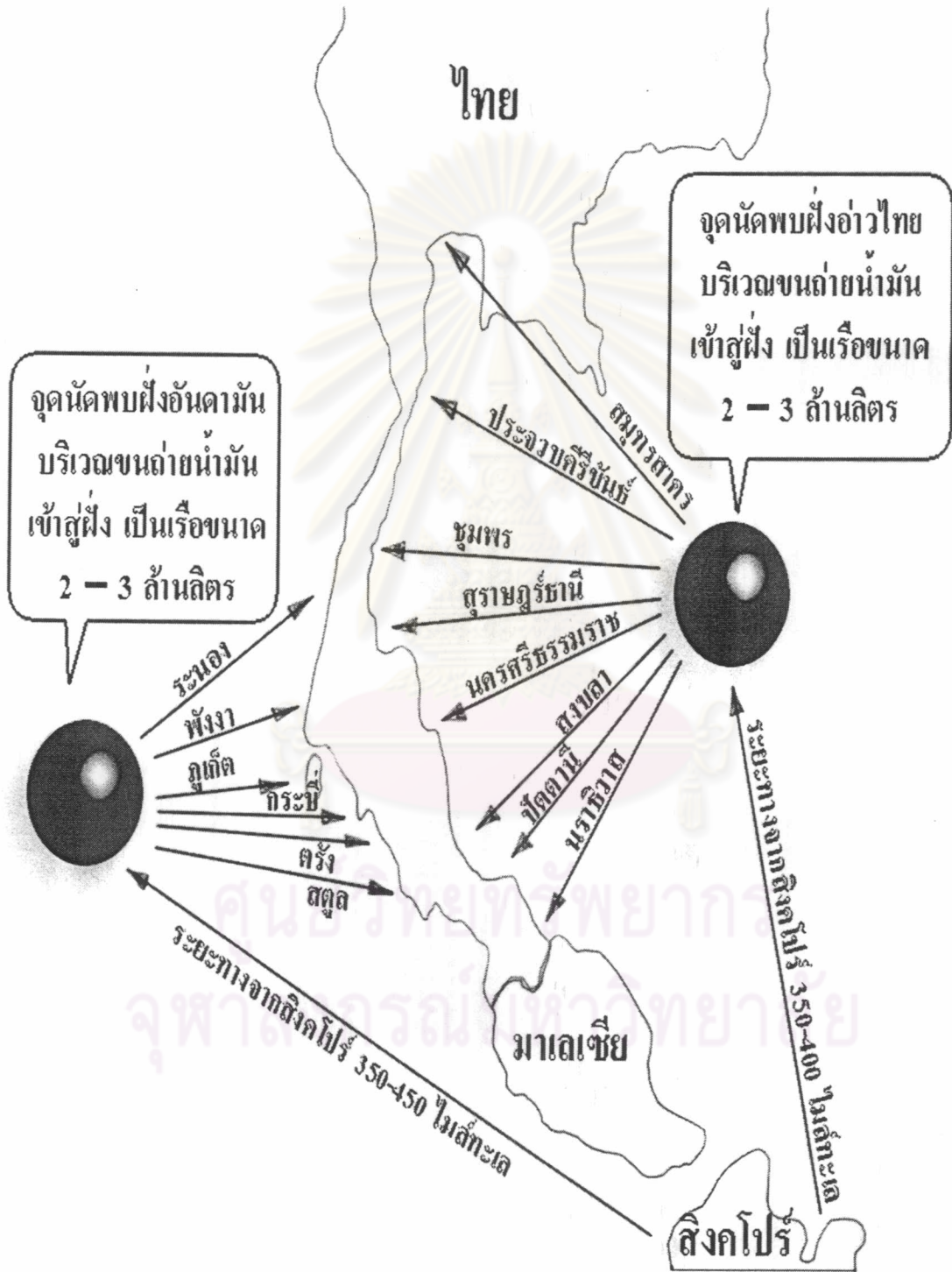
(7) คอกน้ำมันเป็นวิธีการที่ลึกลับ โดยเฉพาะคนขับรถน้ำมัน (น้ำมันดีเซลีน, น้ำมันเตา) รถคอนเทนเนอร์ หรือ รถขนาดใหญ่ต่างๆ รวมถึงคนขับรถน้ำมัน ได้แอบขโมยน้ำมันของนายจ้าง หรือผู้ว่าจ้างหลังนำไปขายให้กับเจ้าของคอกน้ำมันที่ได้ตั้งหรือจัดทำคอกน้ำมันขึ้น หลังจากนั้นเจ้าของคอกน้ำมันก็จะจัดเก็บสะสมปริมาณขึ้นไปเรื่อยๆ จนมากพอที่จะนำไปขายให้กับสถานีบริการน้ำมันรายย่อย โดยเฉพาะปั้มน้ำมันมือหมุน หรือ โรงงานต่างๆ (เฉพาะน้ำมันเตา) ต่อไป

หัวใจที่ทำให้น้ำมันเถื่อนผ่านจากเรือสูบนบกได้ คือ “คลังย่อย” ที่มีข่าวว่าพบตามสถานที่ต่าง ๆ ทั้งที่ถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย จะเป็นจุดผ่านของน้ำมันเถื่อนสู่สถานีบริการทั่วประเทศ เพราะปั๊มที่มีรถบรรทุกน้ำมันของแต่ละปั๊มสามารถที่จะนำรถมาซื้อน้ำมันจากคลังย่อยได้โดยไม่ต้องมีใบอนุญาต เพียงแต่นำเงินไปจ่ายให้เท่านั้นก็สามารถที่จะนำน้ำมันเถื่อนเข้ามาขายในปั๊มได้ ดังนั้น คลังย่อยจึงเป็นหัวใจของการค้าน้ำมันเถื่อนบนดิน โดยคลังย่อยพวกนี้จะอยู่จังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออกเกือบทุกจังหวัด



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เส้นทางน้ำมันเลื้อยสู่จุดนัดพบทั้ง 2 ชายฝั่ง



3.5.2 น้ำมันปลอมปน

น้ำมันปลอมปนจัดเป็นน้ำมันเถื่อนประเภทหนึ่งเช่นกัน แต่เนื่องจากการกระทำความผิดในรูปแบบนี้ เป็นการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นล่าสุดและมีขั้นตอนที่ซับซ้อนและมีหลายรูปแบบ อีกทั้งเป็นการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นภายในประเทศที่มีแนวโน้มจะแพร่หลายมากขึ้นในภาวณ้ำมันแพง จึงนำมากล่าวถึงแยกต่างหากจากการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในรูปแบบเดิม ในปี พ.ศ. 2540-2541 การปลอมปนในน้ำมันเบนซิน เริ่มถูกตรวจพบ¹¹ เนื่องจากผู้กระทำความผิดได้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบของการกระทำความผิด เพื่อหลบเลี่ยงการปราบปรามของภาครัฐ ประกอบกับประเทศไทยมีการขยายกำลังการกลั่นน้ำมัน ทำให้สถานะของประเทศมีกำลังการกลั่นเกินความต้องการ ความจำเป็นในการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศจึงลดลง ในช่วงดังกล่าวอุตสาหกรรมปิโตรเคมีของประเทศไทยมีกำลังการผลิตส่วนเกิน ซึ่งผลิตภัณฑ์จากปิโตรเคมี มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการนำผลิตภัณฑ์จากปิโตรเคมีมาผสมปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง เอาประโยชน์จากภาษีสารละลายไฮโดรคาร์บอน หรือสารไซลเวนท์ (Solvent) ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีที่ได้รับการยกเว้นภาษี และในปี พ.ศ. 2541 ได้ตรวจพบการปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยสารไซลเวนท์ และน้ำมันเถื่อนประเภทน้ำมันเบนซินได้เพิ่มสูงขึ้น นอกจากน้ำมันเบนซินและดีเซลแล้วยังมีการโกงภาษีของรัฐที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์น้ำมันในรูปแบบอื่น ได้แก่ การลักลอบนำวัตถุดิบที่ใช้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงออกไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง การผสมปลอมปนน้ำมันหล่อลื่น โดยนำน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วกลับมาผสมหรือดัดแปลงเพื่อนำมาขายใหม่ รวมถึงการผลิตน้ำมันหล่อลื่นปลอมออกมาจำหน่ายด้วย

สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) เป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมประเภทหนึ่งที่ได้มาจากขบวนการกลั่นแก๊สธรรมชาติจากอ่าวไทย ซึ่งปกติจะใช้เป็นวัตถุดิบในภาคอุตสาหกรรม ในการผลิตสี กาว ทินเนอร์ และอุตสาหกรรมทำความสะอาดเครื่องยนต์ และได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตทำให้มีราคาต่ำกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่จะใส ไม่มีสี จึงเป็นสาเหตุให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแสวงหาประโยชน์จากส่วนต่างของภาษีสรรพสามิตในอัตราคิดลด 3-4 บาท

¹¹ สำนักนโยบายและแผนพลังงาน, โครงการป้องกันและปราบปรามน้ำมันเถื่อน. 2546.

อย่างไรก็ดี ปัญหาการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดโดยการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยใช้สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ยังเป็นสิ่งที่กระทำได้ยาก เนื่องจาก สารละลายดังกล่าวเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต การที่โรงงาน โรงกลั่น ตัวแทนนายหน้า และผู้ใช้ภาคอุตสาหกรรมปลายทาง ลักลอบนำสารละลายดังกล่าวออกนอกระบบ จะยังไม่เป็นความผิดจนกว่าจะตรวจพบพฤติกรรมอันเป็นที่แน่ชัดว่า นำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไปใช้อย่างน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งผู้กระทำความผิดก็จะมีวิธีการที่แยบยลในการลักลอบทำการปลอมปนจนยากแก่การตรวจพบพฤติกรรมดังกล่าวได้

พฤติกรรมที่ต้องสงสัยว่าลักลอบปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ตัวอย่างเช่น

1. สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง มีรถบรรทุกน้ำมัน แอบลักลอบ สูบถ่ายน้ำมันในเวลากลางคืน
2. ราคาน้ำมันที่จำหน่าย ไม่ควรแตกต่างจากสถานีบริการน้ำมันอื่นมากนัก
3. ขณะที่เติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปน จะมีกลิ่นฉุนกว่าปกติ
4. เมื่อเติมน้ำมันแล้ว เครื่องยนต์มีอาการสะดุด เร่งไม่ขึ้น อาจมีอาการน็อกและมีควันดำ กลิ่นเหม็นผิดปกติจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์
5. น้ำมันที่ปลอมปนด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) จะมีน้ำหนักเบากว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ (รถบรรทุกสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) จำนวน 16,000 ลิตร จะมีน้ำหนักเบากว่าการบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงปกติประมาณ 1 ตันเศษ)

ปัจจุบันได้มีการพัฒนารูปแบบการกระทำความผิด โดยมีผู้ประกอบการคลังน้ำมัน หรือ โรงกลั่นน้ำมันรายย่อย เป็นผู้ปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเอง การปลอมปนมีหลายรูปแบบ ดังนี้

3.5.2.1 การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ด้วยการนำน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูกลงมาปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงกว่า

ตั้งแต่ประกาศน้ำมันลอยตัว พ.ศ. 2534 ได้มีการกระทำความผิดปลอมปนน้ำมันอย่างเป็นระบบเพื่อผลประโยชน์ทางการค้าและผลต่างของภาษี จากข้อมูลของกรมทะเบียนการค้าพบว่า มีการปลอมปนน้ำมันในหลายลักษณะ¹²

(1) การปลอมปนน้ำมันดีเซลด้วยน้ำมันก๊าด

เนื่องจากแต่เดิมน้ำมันก๊าดมีราคาถูกมาก อีกทั้งระบบจำหน่ายน้ำมันก๊าดเป็นไปโดยเสรี การจำหน่ายไม่จำเป็นต้องบรรจุใส่ภาชนะ ทำให้หาซื้อได้ง่าย นอกจากนี้สีของน้ำมันก๊าดซึ่งเป็นสีขาวใสเมื่อนำไปผสมกับน้ำมันดีเซล จะเห็นความแตกต่างได้น้อยมาก จึงง่ายต่อการปลอมปนอย่างไรก็ดี ในภายหลังกระทรวงพาณิชย์ได้ควบคุมปัญหาดังกล่าว ด้วยการออกประกาศควบคุมระบบการจำหน่ายน้ำมันก๊าด โดยการจำหน่ายให้บรรจุใส่ภาชนะ และจำกัดการจำหน่ายได้ไม่เกิน 20 ลิตร หรือจำหน่ายให้กับผู้ขออนุญาตต่อทางราชการเท่านั้น ทำให้การปลอมปนน้ำมันดีเซลด้วยน้ำมันก๊าดลดลงจาก 7.48% ในปีพ.ศ. 2527 เหลือเพียง 0.55% ในปี พ.ศ. 2532¹³ ต่อมาในปี พ.ศ. 2534 ได้มีการจัดระบบจำหน่ายน้ำมันก๊าดทำให้ไม่อาจซื้อหาได้อย่างเสรี และกำหนดให้น้ำมันก๊าดมีสีน้ำเงินเข้ม ซึ่งเมื่อนำไปปลอมปนกับน้ำมันดีเซลพิเศษที่มีสีเหลือง (เป็นการกำหนดสีในน้ำมันเชื้อเพลิงตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ในขณะนั้น)¹⁴ ทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของสีได้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม ยังตรวจพบว่าได้มีการนำน้ำมันก๊าดไปพอกสีซึ่งกระทำได้โดยไมยาก และเสียค่าใช้จ่ายน้อย ทำให้มีการปลอมปนได้เหมือนเดิม แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้ปรับราคาน้ำมันดีเซลให้มีราคาใกล้เคียงกับน้ำมันก๊าด หรือมีราคาถูกกว่าน้ำมันก๊าด ทำให้ไม่มีเหตุจูงใจในการปลอมปนน้ำมันลักษณะนี้อีกต่อไป

(2) การปลอมปนระหว่างน้ำมันเบนซินชนิดพิเศษด้วยน้ำมันเบนซินธรรมดา

¹² ปรียาภรณ์ วิเวกาภิรัต, มาตรการป้องกันการเอาเปรียบทางการค้า (กระทรวงพาณิชย์ กรมทะเบียนการค้า, 2539) หน้า 4

¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10

¹⁴ ปัจจุบันการกำหนดสีน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นไปตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2541) ลงวันที่ 13 มกราคม 2541 เรื่องกำหนดคุณภาพของน้ำมันเบนซิน โดยแยกประเภทของน้ำมันเบนซินเป็น 3 ประเภท คือ น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 87 มีสีเขียว, น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 91 มีสีแดง และน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 95 มีสีเหลืองอ่อน

การปลอมปนลักษณะนี้ปัจจุบันได้ลดปริมาณลงเนื่องจาก ได้ผลตอบแทนจากการปลอมปนน้อย ประกอบกับในปี พ.ศ. 2541 กระทรวงพาณิชย์ได้กำหนดประเภทของน้ำมันเบนซินออกเป็น 3 ชนิดซึ่งมีสีแตกต่างกัน จึงยากแก่การปลอมปน วิธีดังกล่าวนี้จึงไม่นิยมทำกัน

(3) การปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยน้ำมันดีเซล

การปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว โดยสภาพของคุณสมบัติทางเคมีสามารถปลอมปนได้เพียง 3-5% เท่านั้น และเนื่องจากน้ำมันดีเซลมีความหนาแน่นกว่าน้ำมันเบนซินมาก ทำให้ผู้บริโภครวบรวมความผิดปกติได้ง่าย ในปัจจุบันรูปแบบการปลอมปนลักษณะนี้ได้ลดปริมาณลงมากเพราะมีผลตอบแทนน้อยกว่าการปลอมปนโดยใช้สารละลาย Solvent

3.5.2.2 การนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษีโดยการยกเว้นหรือคืนภาษี มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาษีในระบบ

การกระทำความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เริ่มจากการลักลอบนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรเข้ามาทางทะเล ได้พัฒนามาเป็นการกระทำความผิดโดยการจัดทำเอกสารในการนำเข้าและ/หรือส่งออก เพื่อฉ้อฉลการขอคืนภาษี ซึ่งแบ่งรูปแบบออกเป็น 2 ลักษณะ

(1) การนำน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรเข้ามาในราชอาณาจักร มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ

ประเทศไทยได้กำหนดคุณภาพน้ำมันให้มีมาตรฐานสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะค่ากำมะถันในน้ำมันดีเซล ซึ่งกระทรวงพาณิชย์ได้กำหนดไว้ไม่เกินกว่าร้อยละ 0.05 ของน้ำหนักน้ำมัน¹⁵ แต่ประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์กำหนดไว้สูงกว่า โดยไม่เกินร้อยละ 0.25 ของน้ำหนักน้ำมัน ดังนั้น น้ำมันที่ลักลอบนำเข้ามาจากประเทศมาเลเซียหรือสิงคโปร์จะมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานของประเทศไทยเมื่อนำมาปลอมปนกัน จะทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้จากการปลอมปนมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานของประกาศกระทรวงพาณิชย์ไปด้วย

¹⁵ กระทรวงพาณิชย์, "ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2541) เรื่องกำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์หมุนเร็ว", 28 กรกฎาคม 2542

(2) การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่แจ้งส่งออกแต่ไม่ส่งออกจริง หรือส่งออกน้อยกว่าจำนวนที่แจ้ง มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ

น้ำมันเชื้อเพลิงที่แจ้งส่งออกแต่ไม่ส่งออกจริง จะเป็นน้ำมันที่ได้มาจากรฐานตามประกาศของกระทรวงพาณิชย์ เมื่อนำน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนนี้มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบที่เสียภาษีถูกต้อง ก็จะไม่ทำให้น้ำมันที่ปลอมปนมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานแต่อย่างใด และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภคในการบริโภคน้ำมันดังกล่าว แต่การปลอมปนในลักษณะนี้ จะทำให้รัฐเสียหายจากการขาดรายได้ที่จัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้ตามจำนวนที่นำมาปลอมปนหรือถูกฉ้อฉลในกรณีน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นถูกนำมาขอคืนภาษี

3.5.2.3 การนำผลิตภัณฑ์สารไฮโดรคาร์บอนที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิง ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

(1) การปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยแก๊สธรรมชาติเหลว (NGL)

แก๊สธรรมชาติเหลว (NGL) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแยกแก๊สธรรมชาติ ซึ่งมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับ Naphtha ซึ่งนำไปใช้ผสมทำเป็นน้ำมันเบนซินได้ แต่ในปัจจุบันปัญหาการปลอมปนลักษณะนี้ได้ลดลงไปจนเกือบหมด เนื่องจาก ปตท. ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย ได้งดจำหน่ายแก๊สธรรมชาติเหลว (NGL) ให้กับอุตสาหกรรมทั่วไป ยกเว้นโรงกลั่นน้ำมันในเครือของ ปตท. เท่านั้น

(2) การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลาย Solvent

สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มีหลายชนิด มีชื่อเรียกทางการค้าที่แตกต่างกัน บางชนิดมีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเบนซิน บางชนิดมีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันดีเซล และมีประโยชน์ในการทำละลาย หรือเป็นสารชะล้างในภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนเป็นวัตถุดิบสำคัญในภาคอุตสาหกรรม ยาง สี เทียนไข และอุตสาหกรรมสิ่งทอ เป็นต้น โดยทั่วไป สารละลาย Solvent มีค่าออกเทนต่ำมาก ประมาณ 50-70 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าออกเทนของน้ำมันเบนซินซึ่งอยู่ที่ประมาณ 87-95 หากนำมาปลอมปน จะทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงมีคุณภาพต่ำและก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องยนต์ นอกจากนี้สารละลาย Solvent ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิต หากนำไป

ปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะหากนำไปปลอมปนน้ำมันเบนซิน ซึ่งมีภาษีสรรพสามิตและภาษีสรรพสามิตรวมกันสูงกว่าน้ำมันประเภทอื่น ซึ่งนอกจากน้ำมันเบนซินแล้ว ยังพบว่ามีปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลาย Solvent ลงในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วอีกด้วย

ปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลาย Solvent และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เชื่อว่ามีการกระทำกันมานานแล้ว และปัจจุบันได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น จากสถิติการตรวจสอบสถานีบริการของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ศปนม.) และกรมทะเบียนการค้า พบว่า พ.ศ. 2541 ประมาณ 700 กว่า สถานีบริการ (จากสถานีทั้งหมดประมาณ 12,000 สถานี) หรือประมาณร้อยละ 5.6 จำหน่ายน้ำมันที่ไม่ได้คุณภาพตามมาตรฐานประกาศกระทรวงพาณิชย์ และในจำนวนนี้ร้อยละ 59.9 พบว่าสถานีบริการเหล่านี้ปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน ซึ่งสถานีบริการที่ตรวจพบมีอยู่ในทุกภูมิภาครวมทั้งเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่สัดส่วนที่พบสูงมากเป็นพิเศษอยู่ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ¹⁶

รูปแบบการกระทำความผิดที่นิยมกันมากคือ ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมหรือบริษัทขึ้นบังหน้าเพื่อสั่งซื้อสารละลาย Solvent จากโรงกลั่น ซึ่งมีอยู่ประมาณ 24 แห่ง แล้วนำสารละลาย Solvent ที่ซื้อมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่ต้องใช้อุปกรณ์พิเศษ ไปจนถึงขั้นพัฒนารูปแบบการกระทำผิดโดยโรงกลั่นร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ผลิตสารละลาย Solvent ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิงมากเป็นพิเศษ เมื่อนำมาปลอมปนแล้วยากแก่การตรวจพบ จากข้อมูลของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปนม.) เคยตรวจพบการปลอมปนในอัตราส่วน น้ำมันเบนซิน 1 ส่วน ต่อ สารละลาย Solvent 4 ส่วน ซึ่งจะเห็นได้ว่าได้นำสารละลาย Solvent มาแทนที่น้ำมันเบนซินเป็นปริมาณมากต่อการปลอมปนครั้งหนึ่งๆ อันจะทำให้รัฐสูญเสียภาษีจากน้ำมันเบนซินที่ถูกนำมาปลอมปนแทนที่ เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ความเสียหายที่กล่าวมา ยังไม่รวมถึงผลกระทบในทางร้ายแก่ผู้บริโภค และความเสียหายในด้านการตลาดต่อผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สุจริต

¹⁶ ข้อมูลจาก ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ศปนม.) และกรมทะเบียนการค้า

สารไฮโดรคาร์บอนที่นำมาใช้ปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง ได้มาจากโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งจะมีผู้ค้ารายใหญ่ (Jobber) จะสั่งซื้อจากโรงงานนำมาใช้ผสมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับจำหน่ายให้แก่ผู้ค้าส่งรายย่อย รวมทั้งสถานีบริการรายใหญ่ที่เป็นผู้ค้าส่งด้วย ผู้ค้าส่งเหล่านี้จะขายส่งน้ำมันดังกล่าวให้แก่สถานีบริการน้ำมันรายเล็กซึ่งเป็นสถานีบริการน้ำมันอิสระและร้านค้าน้ำมันเชื้อเพลิง (ปั๊มหลอดแก้ว) เพื่อจำหน่ายแก่ผู้บริโภคต่อไป

ปัญหาการปลอมปนน้ำมันด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยพบว่าสถานีบริการที่จำหน่ายน้ำมันปลอมปน มีอยู่ทุกภูมิภาค รวมทั้งเขตกรุงเทพมหานคร และพบสูงสุดในพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

วิธีการทุจริตที่นิยมใช้กัน คือมีการปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งปลอมปน หรือตามสถานีบริการน้ำมัน บางรายขออนุญาตเป็นผู้ใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ยกเว้นภาษี เพื่อใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม แต่ไม่มีการประกอบอุตสาหกรรมจริงแล้วทำการลักลอบนำโควตาของผลิตภัณฑ์ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง และอีกวิธีหนึ่งคือ การใช้คลังน้ำมันเช่าจัดเก็บจากผู้ได้รับอนุญาต แล้วทำการจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับสารละลายไฮโดรคาร์บอนไว้ในคลังเดียวกัน เพื่อสะดวกในการปลอมปนไปจำหน่ายให้กับสถานีที่เป็นเครือข่าย

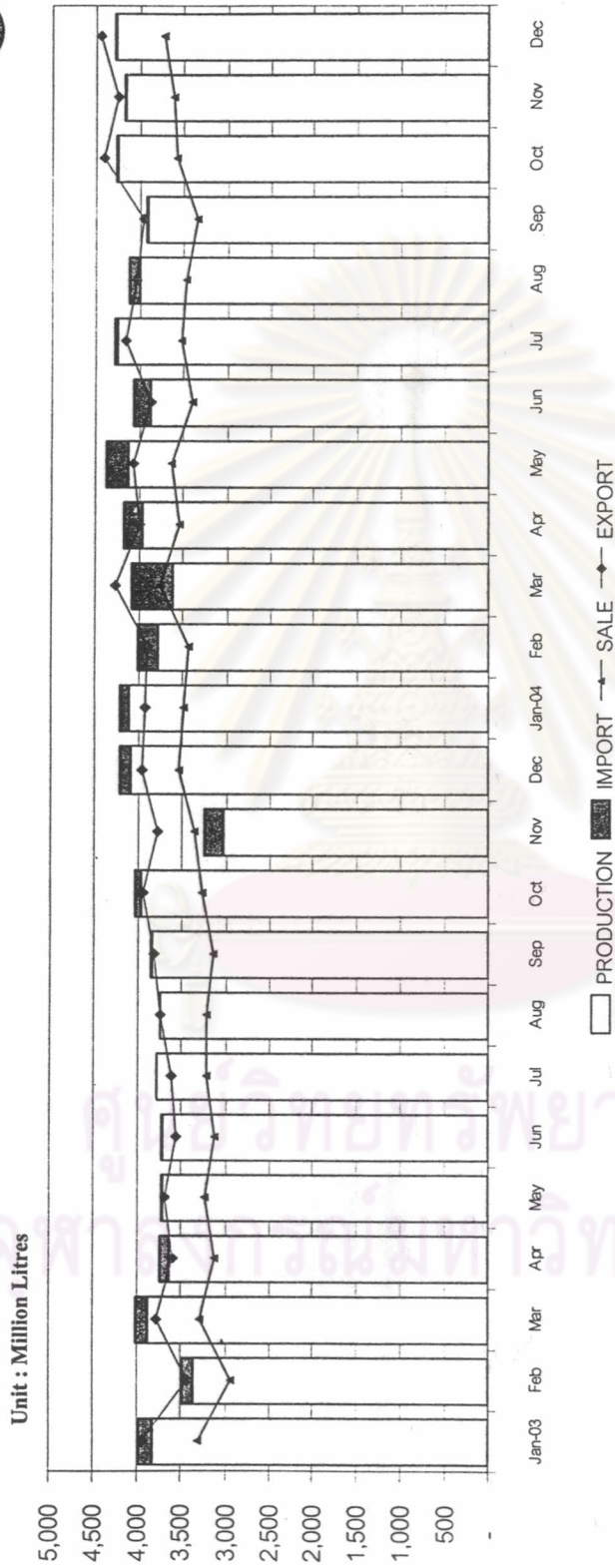
การนำสารละลายไฮโดรคาร์บอนมาปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน จะทำให้ขาดรายได้ภาษีสรรพสามิตและภาษีอื่นๆประมาณ 4.08 บาทต่อการนำสารละลายมาปลอมปน 1 ลิตร แต่ถ้าเป็นการปลอมปนน้ำมันดีเซล รัฐจะขาดรายได้ภาษี 2.58 บาทต่อลิตร

นอกจากการปลอมปนด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอนแล้ว ยังมีการลักลอบปลอมปนน้ำมันหล่อลื่น หรือน้ำมันเครื่องด้วย โดยการนำน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วกลับมาผสม หรือดัดแปลงเพื่อนำมาขายใหม่ และการนำ Base Oil มาแต่งสีและกลิ่นที่คล้ายกับน้ำมันเครื่องของแต่ละเครื่องหมายการค้าที่จำหน่ายในตลาด มาบรรจุในภาชนะที่ลอกเลียนแบบ ทั้งนี้ น้ำมันหล่อลื่นเหล่านั้นจะมีคุณภาพต่ำกว่าปกติ เพราะว่าคุณสมบัติการหล่อลื่นได้หายไปเกือบหมดแล้ว ซึ่งจะมีผลเสียกับเครื่องยนต์ที่ใช้ ทำให้เครื่องยนต์เสื่อมสภาพเร็วกว่าปกติ จากการตรวจสอบสถานีบริการของหน่วยตรวจสอบคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงเคลื่อนที่ (Mobile Lab) ทั่วประเทศ พบว่า ในต่างจังหวัดมีการปลอมน้ำมันเครื่องเป็นจำนวนมาก

3.6 ผลกระทบของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงต่อเศรษฐกิจของประเทศ



DEMAND & SUPPLY (2003 - 2004)



	Jan-03	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan-04	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
PRODUCTION	3,822	3,365	3,876	3,638	3,713	3,709	3,772	3,736	3,834	3,957	3,034	4,082	4,111	3,771	3,608	3,960	4,127	3,862	4,255	4,004	3,910	4,253	4,154	4,294
IMPORT	159	123	137	106	9	13	9	6	14	77	216	130	96	247	485	219	245	213	29	127	17	8	20	9
SALE	3,298	2,945	3,287	3,116	3,223	3,125	3,213	3,207	3,141	3,263	3,354	3,540	3,476	3,428	3,758	3,547	3,629	3,397	3,521	3,460	3,340	3,570	3,610	3,715
EXPORT	650	489	482	483	471	440	398	526	670	675	428	419	448	482	518	457	440	464	637	580	620	855	647	746

จากรูปภาพและแผนภูมิปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง ความต้องการใช้และปริมาณนำเข้า แสดงให้เห็นว่า หากมีน้ำมันเดือนเข้าสู่ระบบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำให้ความต้องการใช้น้ำมันถูกกฎหมายที่ผลิตออกมาน้อยลง ทั้งที่ในความเป็นจริงมีปริมาณการใช้น้ำมันที่มาก แต่ผู้ซื้อ ไม่ได้ซื้อน้ำมันในระบบที่ถูกกฎหมาย ทำให้น้ำมันในระบบมีปริมาณการขายน้อยลง อย่างไรก็ตามสรุปได้ว่า การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม โดยแยกออกได้ดังนี้

3.6.1 ผลกระทบต่อรัฐ

3.6.1.1 กระทบต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีของรัฐ

รายได้จากภาษี เป็นรายได้สำคัญโดยคิดเป็น 90% ของรายได้ทั้งหมด การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีมูลเหตุมาจากการหลีกเลี่ยงภาษีนี้ ยิ่งกลุ่มผู้ค้าน้ำมันที่ใช้วิธีทุจริตต่างๆ เพื่อเลี่ยงภาษี ได้ผลประโยชน์จากรุ้กผิดกฎหมายดังกล่าวมากเท่าใด รัฐก็สูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงมากเท่านั้น ซึ่งเมื่อรัฐขาดรายได้เพื่อจะนำมาพัฒนาประเทศ ก็ส่งผลเสียในทางอ้อมต่อเศรษฐกิจของชาติต่อไป

3.6.1.2 กระทบต่อประชาชนและความมั่นคงของรัฐ

การกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงจากอดีตสู่ปัจจุบัน ได้พัฒนาเป็นองค์กรผิดกฎหมายที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มีเงินสกรปรกหมุนเวียนในองค์กรอันเนื่องมาจากผลประโยชน์ของกิจการค้าน้ำมันที่ผิดกฎหมาย จำนวนมหาศาล ซึ่งหากรัฐไม่สามารถปราบปรามหรือยึดทรัพย์สินที่ได้จากการกระทำผิดได้ ก็จะส่งผลให้ผู้กระทำความผิด นำเงินหรือผลประโยชน์ที่ได้ ไปพัฒนาองค์กรผิดกฎหมายต่อไป โดยอาจนำไปหมุนเวียนในกิจการผิดกฎหมายที่ตนมีอยู่ หรือนำไปเพื่อขยายกิจการผิดกฎหมายใหม่ๆ อีก ซึ่งยิ่งองค์กรอาชญากรรมขยายตัวได้มากเท่าใด ก็ย่อมกระทบต่อความมั่นคงของประเทศมากขึ้นเป็นลำดับ และกฎหมายก็ยากที่จะเอาผิดกับองค์กรเหล่านี้ เนื่องจาก องค์กรดังกล่าวมักประกอบไปด้วยผู้มีอิทธิพลทั้งทางด้านการเงินและการเมือง ซึ่งมักจะก่อให้เกิดปัญหาคอร์รัปชัน ติดสินบนเจ้าพนักงาน และอื่นๆ ตามมา

จากปัญหาดังกล่าว รัฐต้องเพิ่มงบประมาณเพื่อป้องกันและปราบปรามทั้งด้านกำลังเงินและกำลังพล ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระให้แก่รัฐอีกเป็นจำนวนมาก

3.6.2 ผลกระทบต่อเอกชน

3.6.2.1 กระทบต่อผู้ค้าน้ำมัน

ผลกระทบที่สำคัญคือ ทำให้ผู้ค้าน้ำมันที่สุจริต สูญเสียรายได้จากยอดขายที่ลดลง เป็นการสูญเสียทางการตลาด เนื่องจาก ผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตจะต้องมีต้นทุนที่มาจากภาษีให้รัฐ สำหรับน้ำมันประเภทต่างๆ ในขณะที่ผู้ลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างผิดกฎหมาย หรือผู้ค้าทุจริตที่ทำการปลอมปนน้ำมันในรูปแบบต่างๆ นั้น ไม่ต้องแบกรับภาระภาษีดังกล่าว หรือรับภาระน้อยกว่าที่ควรจะเป็น และเมื่อผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ก็สามารถขายน้ำมันเชื้อเพลิงในราคาที่ถูกกว่าผู้ค้าสุจริตที่ต้องเสียภาษี ส่งผลทำให้ปริมาณยอดขายของผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตลดลง ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ค้าน้ำมันที่ถูกกฎหมาย

3.6.2.2 กระทบต่อผู้บริโภค

น้ำมันเชื้อเพลิงที่ลักลอบนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เป็นน้ำมันที่มีคุณภาพน้อยกว่าน้ำมันที่ถูกกฎหมายซึ่งได้มาตรฐานตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ และน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านการปลอมปนมาแล้ว ไม่ว่าจะปลอมปนด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent หรือปลอมปนด้วยน้ำมันประเภทเดียวกันที่มีค่าออกเทนต่ำกว่า ก็ย่อมทำให้คุณภาพของน้ำมันที่ผ่านการปลอมปนมานั้นด้อยลงไป และส่งผลเสียต่อเครื่องยนต์ของผู้บริโภค เช่น เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านการปลอมปนด้วยสารละลาย Solvent หากใช้ไปช่วงเวลาหนึ่ง เครื่องยนต์จะเสื่อมสภาพ ลึกหรือเร็วกว่าปกติ หรืออาจเกิดอาการเสียอย่างเฉียบพลัน กำลังเครื่องยนต์ต่ำลง แรงความเร็วไม่ขึ้น อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขณะเร่งแซงได้ เป็นต้น

3.7 สถานการณ์น้ำมันเถื่อนของประเทศไทยในปัจจุบัน¹⁷

¹⁷ แผนป้องกันและปราบปรามการกรททำคามผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง(ปนม.48), งานปราบปรามการกระทำคามผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

เมื่อเกิดวิกฤติการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจนกระทั่งรัฐบาลไม่สามารถดำเนินการมาตรการตรึงราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงเบนซินภายในประเทศได้อีกต่อไป ประกอบกับราคาขายปลีกของน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซียและสิงคโปร์ มีราคาต่ำกว่าราคาขายในประเทศไทยประมาณลิตรละ 3 ถึง 8 บาท ส่วนต่างในราคานี้เองที่เป็นมูลเหตุจูงใจให้ขบวนการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนยังคงกระทำความผิดอย่างต่อเนื่อง เพราะหากผ่านการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปได้ในแต่ละครั้งนั้น หมายถึง ผลกำไรและความร่ำรวยที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับตอบแทนในระยะเวลาอันสั้น

จากการที่ศูนย์ปฏิบัติการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งรับผิดชอบงานปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง พบว่ารูปแบบของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย แบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ ได้แก่

3.7.1 การลักลอบนำเข้าและส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงโดยฉ้อฉลภาษี เส้นทางการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงแบ่งออกเป็นด้าน 2 ฝั่งทะเล จากจุดเริ่มต้นที่ประเทศสิงคโปร์ผ่านเข้ามาในระยะ 350 ถึง 450 ไมล์ทะเล บริเวณอ่าวไทยขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมีเรือจากจังหวัดสมุทรสาคร ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี สงขลา นครศรีธรรมราช ปัตตานี และนราธิวาส รับถ่ายขึ้นสู่ฝั่ง ส่วนด้านฝั่งทะเลอันดามันมีจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล จะมีเรือขนาดใหญ่จอดลอยลำนอกเขตน่านน้ำขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลงเรือบรรทุกขนาดเล็กหรือเรือประมงดัดแปลงเข้าสู่ฝั่งกระจายต่อไปยังผู้ใช้และสถานีบริการน้ำมันต่างๆ แม้ว่ารัฐจัดให้มีโครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร 12 - 14 ไมล์ทะเล หรือเป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า "น้ำมันเขียว" เพื่อเป็นมาตรการหนึ่งในการป้องกันการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและยังเป็นการช่วยเหลือชาวประมงให้ได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในราคาถูก แต่กลับปรากฏว่ามีการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงของโครงการน้ำมันเขียวเข้ามาจำหน่ายในประเทศ แทน โดยอาศัยช่องว่างของกฎหมายและพยายามทำผิดเงื่อนไขของกรจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีการแจ้งข้อมูลส่งน้ำมันเชื้อเพลิงออกนอกประเทศเพื่อใช้สิทธิขอรับคืนภาษีหรือยกเว้นภาษีตามกฎหมาย แต่ข้อเท็จจริงไม่มีการส่งออกหรือส่งออกแต่เพียงบางส่วนเท่านั้น

3.7.2 การนำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ได้รับยกเว้นภาษี มาผสมปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ซึ่งมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับ

น้ำมันเชื้อเพลิง แต่มีคุณภาพด้อยกว่าไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อลดต้นทุนการผลิตแล้วจำหน่ายให้กับประชาชน โดยผ่านสถานีบริการน้ำมัน คอกน้ำมันเป็นต้น

3.7.3 การกระทำผิดเกี่ยวกับก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยการฝ่าฝืนกฎหมายที่ควบคุมผู้ประกอบการให้ปฏิบัติเพื่อให้เกิดมีความปลอดภัย ง่ายต่อการควบคุมตรวจสอบของเจ้าพนักงานและเกิดความยุติธรรมแก่ประชาชนผู้บริโภค การฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว เช่น การบรรจุข้ามยี่ห้อ การบรรจุที่ไม่ได้มาตรฐาน การนำถังบรรจุก๊าซที่ไม่ได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์(ถังเสื่อมสภาพ) ถังไม่มีเจ้าของ(ถังขาว) ถังขโมย (ถังมีเจ้าของแต่พ่นสีทับเป็นอีกยี่ห้อหนึ่ง) มาบรรจุจำหน่ายเป็นต้น

3.7.4 การกระทำผิดในลักษณะอื่นๆเช่น การปลอมแปลงน้ำมันหล่อลื่น โดนการรับซื้อน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วในราคาถูก นำกลับมาผ่านการกรองและแต่งสีให้คล้ายกับน้ำมันหล่อลื่นใหม่แล้วนำมาบรรจุภัณฑ์ที่เลียนแบบของยี่ห้อดังเพื่อจำหน่ายให้ประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเกษตรกรที่ใช้เครื่องจักรกลในราคาถูก ซึ่งน้ำมันหล่อลื่นดังกล่าวคุณภาพต่ำมาก ผู้ใช้จะได้รับความเสียหายจากการสึกหรอของเครื่องยนต์หรือเครื่องจักรที่เสื่อมสภาพเร็วกว่าการใช้งานตามปกติ การกระทำดังกล่าวเข้าข่ายความผิดอาญาฐานหลอกลวงประชาชน เป็นต้น

3.8 สถานการณ์การกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในต่างประเทศ

มิใช่เพียงประเทศไทยเท่านั้นที่มีปัญหาเรื่องการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ หากยังมีประเทศอื่นๆที่มีปัญหาดังกล่าวเช่นกัน ดังนั้นจึงขอเสนอให้เห็นถึงสถานการณ์การกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศสิงคโปร์ มาเลเซียและฮ่องกง อันเป็นประเทศที่มีอาณาเขตติดและใกล้เคียงกับประเทศไทย และประเทศสหราชอาณาจักร ซึ่งได้กล่าวถึง ไอร์แลนด์เหนือ เกาะอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ ซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ในทวีปยุโรป เพื่อแสดงถึงสภาพปัญหาที่แตกต่างกัน

3.8.1 สถานการณ์น้ำมันเถื่อนในประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย

จากโครงสร้างราคาน้ำมันจะสามารถอธิบายข้อเท็จจริงอื่นเกี่ยวกับน้ำมันเถื่อน นั่นคือน้ำมันเถื่อนไม่ได้มีเฉพาะประเทศไทยประเทศเดียว ทุกประเทศที่มีการจัดเก็บภาษีสำหรับน้ำมันที่ใช้ภายในประเทศ ซึ่งมีผลให้ราคาน้ำมันที่จำหน่ายในประเทศสูงกว่าภาระต้นทุนเนื้อน้ำมัน หาก

ระบบป้องกันและปราบปรามไม่ดีพอ การหลบเลี่ยงภาษีเพื่อเอาประโยชน์ของธุรกิจน้ำมันเถื่อน ย่อมเกิดขึ้น น้ำมันเถื่อนที่ลักลอบนำเข้ามาจากต่างประเทศจะเป็นน้ำมันส่งออกของต่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นประเทศที่กลั่นน้ำมันเพื่อส่งออก ซึ่งในทุกประเทศจะไม่เก็บ ภาษีสำหรับสินค้าที่ส่งออก ราคา น้ำมันของสิงคโปร์จึงอยู่ในระดับเดียวกันกับต้นทุนราคาน้ำมัน ของโรงกลั่นไทย ในขณะที่ราคาขายปลีกน้ำมันในสิงคโปร์เมื่อรวมภาระภาษีอยู่ในระดับที่สูงกว่า ไทยมากโดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลของสิงคโปร์ในช่วงกลางเดือนพฤษภาคม 2546 อยู่ในระดับ 31.38 และ 16.13 บาท/ลิตร ตามลำดับ ในขณะที่ราคาขายปลีกของไทยอยู่ในระดับ 16.69 และ 14.49 บาท/ลิตร ตามลำดับ

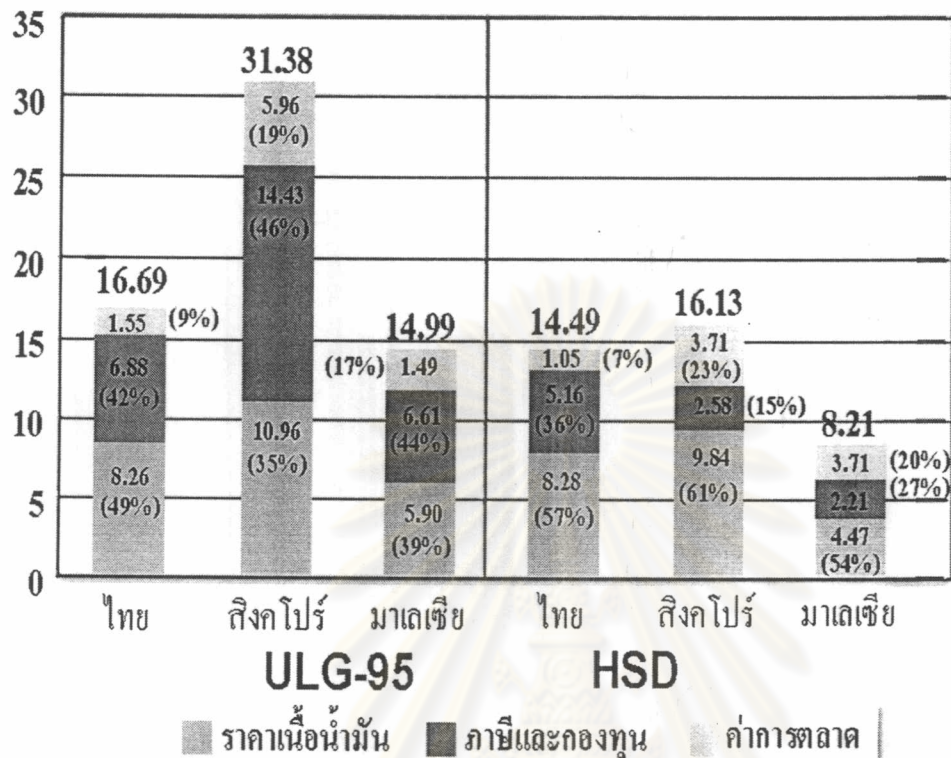
โดยทั่วไป วัตถุประสงค์หลักของการเก็บภาษีน้ำมันในหลายประเทศ จะใช้เป็นแหล่ง รายได้หลักของภาครัฐ ซึ่งเป็นหลักการจัดเก็บภาษีน้ำมันของไทยด้วย นอกจากนี้ยังใช้ในการ จัดการด้านอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมด้วยในบางประเทศ อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศผู้ ส่งออกน้ำมันมีแนวคิดของการให้ประโยชน์แก่ประชาชน จากการที่ปิโตรเลียมเป็น ทรัพยากรธรรมชาติที่ผลิตได้ในประเทศ ซึ่งนอกจากจะจัดเก็บภาษีน้ำมันในอัตราต่ำแล้ว ยังนำ รายได้ที่จัดเก็บจากการขุดเจาะปิโตรเลียมส่วนหนึ่งมาใช้ในการชดเชยราคาน้ำมันที่ใช้ในประเทศ ด้วย จะมีผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันของประเทศเหล่านั้นอยู่ในอัตราต่ำ ที่เห็นชัดเจนและมี ผลกระทบต่อประเทศไทย ได้แก่ ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศผู้ ส่งออกน้ำมันดิบ ได้กำหนดราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลอยู่ในระดับเพียง 8.21 บาท/ลิตร ในขณะที่ ประเทศไทยอยู่ในระดับ 14.49 บาท/ลิตร ทำให้เกิดการลักลอบนำเข้าน้ำมันจากประเทศมาเลเซีย เข้ามาในประเทศไทย โดยเฉพาะในช่วงที่ราคามีความแตกต่างกันสูง ซึ่งปัญหานี้ได้สร้างผลเสีย ให้กับรัฐบาลมาเลเซีย ในการที่จะต้องจ่ายเงินจ่ายชดเชยราคาน้ำมันดีเซลให้กับคนไทย จึงได้มี มาตรการป้องกันในส่วนของตัวเอง

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โครงสร้างราคาขายปลีก

บาท / ลิตร

13 พ.ค. 2546



3.8.2 สถานการณ์น้ำมันเดือนในฮ่องกง

สถานการณ์การกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในฮ่องกงมีความรุนแรงมานาน แต่กรมศุลกากรของฮ่องกงนั้น ได้มีความเข้มงวดในการปราบปรามอย่างเห็นได้ชัดในปี 1998 - 1999 ซึ่งดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ ผู้เขียนแปลจากการรายงานทางเว็บไซต์ของหน่วยราชการของ ฮ่องกง (The Environment, Transport and Works Bureau, The Government of the HK Special Administrative Region) ดังนี้

การกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในฮ่องกงมี 2 ทาง

ทางแรก คือเรือประมงฮ่องกงหรือเรือขนสินค้าขนาดใหญ่ซึ่งถูกบรรจุน้ำมันดีเซลเบาจาก แผ่นดินใหญ่มาเกาะฮ่องกง สอง คือผู้กระทำผิดที่นำน้ำมันส่งออกดีเซลเบาที่มีราคาต่ำกว่ากลับเข้ามา ขายในฮ่องกง

เดือนกันยายน 1998 ศาลากรได้เพิ่มมาตรการบังคับทางทะเลเพื่อตรวจสอบและหยุดยั้งน้ำมันเถื่อน, มาตรการดังกล่าวรวมถึงการตรวจค้นเรือขนาดใหญ่ที่กำลังขนถ่ายน้ำมันดีเซลเถื่อน และสกัดกั้นการกล่าวอ้างว่าส่งออกน้ำมันดีเซลโดยการตรวจสอบอย่างละเอียด

ตั้งแต่เดือนกันยายน 1998 ถึงเดือนกรกฎาคม 1999 เจ้าหน้าที่ศาลากรได้กักเรือขนาดใหญ่จำนวน 765 ลำเพื่อการตรวจสอบอย่างละเอียด และมีจำนวน 16 ลำถูกพบว่ามี ความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมลักลอบน้ำมันเถื่อน น้ำมันเถื่อนที่ถูกยึดได้มีปริมาณ 2,551,919 ลิตร ซึ่งสถิติ การจับกุมและยึดเพิ่มขึ้น 137.8 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับปีก่อน อันเป็นผลมาจากการปราบปราม อย่างเด็ดขาดของเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งขณะนี้พ่อค่าน้ำมันเถื่อนรายใหญ่ทางทะเลได้ถูกปราบปรามลง เป็นจำนวนมาก

ในลักษณะอื่นของการกระทำความผิดมักจะพบโดยการขนส่งทางรถข้ามเขตแดน ซึ่งการ ขนทางรถจะได้รับอนุญาตให้ขนน้ำมันมากที่สุดไม่เกิน 300 ลิตร ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของรถที่มาจาก แผ่นดินใหญ่สู่ฮ่องกงด้วย ผู้ขนส่งที่ได้รับอนุญาตยกเว้นภาษีน้ำมันบางคนจะขนถ่ายน้ำมัน ดังกล่าวและขายแก่ผู้ขับที่ท้องถิ่นภายหลังจากที่เข้ามาในฮ่องกงแล้ว, นอกจากนี้ผู้ขนส่งที่ได้รับการ ยกเว้นภาษีบางคน ยังได้ทำแท่งเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ไว้หรือดัดแปลงรถกันเป็นแท่งกักโดยผิด กฎหมายเพื่อบรรจุน้ำมันปริมาณมากเข้าสู่ฮ่องกง เพื่อจะนำมาจำหน่ายให้แก่ผู้ขับที่ท้องถิ่นใน ฮ่องกงอีกเช่นกัน

สถานการณ์ที่เกิดขึ้น คือศาลากรเข้มงวดในการตรวจตราจำนวนการบรรทุกน้ำมันดีเซล โดยผู้ขนส่งที่ได้รับอนุญาตยกเว้นภาษี ผู้ขับที่กระทำผิดจะถูกลงโทษโดยการปรับมากกว่าปริมาณ น้ำมันดีเซลที่มีอยู่ ซึ่งจากเดือนกันยายน 1998 ถึงเดือนกรกฎาคม 1999 ผู้ขับที่ผิดกฎหมายจำนวน 35 คน ได้ถูกปรับสำหรับปริมาณน้ำมันที่ยึดได้ 4,965 ลิตร โดยต้องเสียภาษีที่แพงกว่าอัตราปกติ

ยังมีวิธีการกระทำความผิดแบบอื่นอีก โดยเกิดขึ้นจากแผ่นดินใหญ่มาสู่ฮ่องกง กล่าวคือ ในเดือนตุลาคม 1998 ศาลากรได้พบว่า ได้พื้นดินมีท่อขนส่งน้ำมันจากแผ่นดินใหญ่มาสู่ฮ่องกง ผ่านแม่น้ำเซียนเซนเข้ามาในฮ่องกง ผู้ขับที่เป็นผู้ใช้บริการจะขนถ่ายจากก๊อกท่อดังกล่าวที่ ใหม่ ไป และนำไปแจกจ่ายยังสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งหลังจากที่ค้นพบท่อส่งน้ำมันเถื่อนดังกล่าว ทาง ศาลากรก็ได้ทำลายลง

บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเถื่อนของฮ่องกงคือ

- ผู้ใช้น้ำมันผิดกฎหมายจะถูกปรับ 1,000 – 5,000 ดอลลาร์ฮ่องกง ไม่มีโทษจำคุก
- ผู้ปฏิบัติงานในสถานีน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริการน้ำมันเชื้อเพลิงผิดกฎหมาย จะถูกปรับ 1,000 – 8,000 ดอลลาร์ฮ่องกง และรอการลงโทษจำคุก
- ผู้นำเข้าน้ำมันผิดกฎหมายเพื่อมาจำหน่ายทั้งทางทะเลและทางบก จะถูกปรับ 2,000 – 46,000 ดอลลาร์ฮ่องกง และจำคุก 2 – 6 เดือน

3.8.2 สถานการณ์น้ำมันเถื่อนในประเทศสหราชอาณาจักร (ไอร์แลนด์เหนือ เกาะอังกฤษ สก๊อตแลนด์และเวลส์)

ในประเทศสหราชอาณาจักร อันจะกล่าวถึง ไอร์แลนด์เหนือ เกาะอังกฤษ สก๊อตแลนด์ และเวลส์นี้ มีปัญหาเกี่ยวกับน้ำมันเถื่อนเช่นกัน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวผู้เขียนได้แปลจากบทความในเวปไซต์ของสำนักข่าวนานาชาติแห่งหนึ่ง ซึ่งสะท้อนถึงสถานการณ์การกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงของกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักร ดังนี้

กลุ่มผู้ค้าปลีกน้ำมันจากไอร์แลนด์เหนือร้องเรียนขอความช่วยเหลือจากรัฐให้ปฏิบัติการต่อต้านการค้าค้าน้ำมันเถื่อนอย่างเด็ดขาดกลุ่มผู้ค้าน้ำมันที่ถูกกฎหมายได้แถลงในกรุงลอนดอนว่า กรมศุลกากรจะต้องเข้มงวดต่อผู้ค้าน้ำมันที่ผิดกฎหมาย และยังกล่าวว่ารัฐบาลควรเตือนผู้บริโภคถึงอันตรายของการซื้อน้ำมันราคาถูกมาใช้ คณะกรรมการของนอร์ธไอร์แลนด์ในเมืองเวสต์มินสเตอร์กำลังเร่งสืบสวนเกี่ยวกับปริมาณของการค้าน้ำมันเถื่อนและเร็วนี้ผลการรายงานการตรวจสอบพบว่า 6 ใน 10 สถานีบริการน้ำมันในนอร์ธไอร์แลนด์รับซื้อน้ำมันเถื่อนมาขาย จากสาธารณรัฐไอร์แลนด์ ประธานกลุ่มผู้ค้าน้ำมันที่ถูกกฎหมาย นายไบรอัน โดนัลสันกล่าวว่า บทลงโทษที่เข้มงวดจะต้องถูกนำมาใช้กับพ่อค้าปลีกที่ขายน้ำมันผิดกฎหมาย

เรื่องน้ำมันเถื่อนถูกคัดเลือกโดยคณะรัฐมนตรีในเดือนที่แล้วเพื่อสรรหามาตรการใหม่เพื่อควบคุมผู้ลักลอบข้ามชายแดน และมาตรการควบคุมการใช้น้ำมันที่เข้มงวดมีขึ้นสำหรับเกษตรกรผู้ใช้และผู้ค้าน้ำมันดีเซลเพื่อป้องกันการขายน้ำมันที่ผิดกฎหมาย มาตรการใหม่ที่จะส่งผลให้การควบคุมมีประสิทธิภาพขึ้น คือการจัดสรรการกระจายส่วนลดน้ำมันและน้ำมันดีเซลแดง

ในเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมาสำนักงานตรวจสอบบัญชีแห่งชาติเปิดเผยว่า น้ำมันเถื่อนในสหราชอาณาจักรทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษี 830 ล้านปอนด์

ผู้ดูแลของรัฐกล่าวว่าปัญหาที่เลวร้ายที่สุดในนอร์ธไอร์แลนด์คือ การซื้อขายน้ำมันเถื่อนและน้ำมันผิดกฎหมายข้ามชายแดน

ประมาณได้ว่า มากกว่า 450 สถานีใน 700 สถานีบริการน้ำมันของนอร์ธไอร์แลนด์ ขายน้ำมันผิดกฎหมายปนกับน้ำมันถูกกฎหมาย ในขณะที่อีก 250 สถานีขายน้ำมันผิดกฎหมายทั้งสิ้น

สำนักงานตรวจสอบแห่งชาติเตือนถึง ผังตรงข้ามสหราชอาณาจักร ว่า ปัญหาสำคัญคือการใช้ที่น้ำมันดีเซลที่เสียภาษีต่ำอย่างผิดกฎหมาย สำหรับรถในฟาร์ม

น้ำมันเถื่อนในสหราชอาณาจักรทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษี 830 ล้านปอนด์ในปีที่ผ่านมา เลขาธิการด้านการเงิน กระทรวงการคลัง พอล โบเทน กล่าวว่าเจ้าหน้าที่ศุลกากรใน

ไอร์แลนด์เหนือรับมือกับปัญหาดังกล่าวเป็นอย่างมากตั้งแต่ตัวเลขปริมาณน้ำมันเถื่อนถูกเผยแพร่เป็นครั้งแรกเมื่อปีที่แล้ว เขาได้กล่าวอีกว่า ไม่เพียงแต่เป็นเรื่องของกรมศุลกากรเท่านั้น แต่มันเป็นเรื่องที่ประชาชนต้องร่วมกันต่อต้านองค์กรอาชญากรรมน้ำมันเถื่อนที่อยู่บริเวณชายแดนและเสนอขายให้กับเจ้าของอู่ทั้งหลาย เขากล่าวปิดท้ายว่า มันเป็นเรื่องเกี่ยวกับการปลุกฝังความคิดดังกล่าวให้กลายเป็นเรื่องที่ต้องอยู่ในจิตใต้สำนึก

นักข่าว BBC เควิน คอนนอลลี กล่าวว่า ทุกคนที่อยู่ภายใน 30 ไมล์บริเวณนอกเขตชายแดนไปทางใต้ต้องซื้อน้ำมัน ภาษีที่ต่ำลงหมายถึงพวกเขาจะจ่าย 32 ปอนด์ต่อการซื้อน้ำมันดีเซลจากทางใต้เพื่อเติมลงแทงก์ ในขณะที่ทางเหนือเขาจะต้องจ่าย 49 ปอนด์ อัตราแลกเปลี่ยนเงินยูโรก็ส่งผลกระทบต่อเรื่องดังกล่าวด้วย แพทริก แคลลีย์ ผู้ให้บริการเติมน้ำมันใกล้เขตเมือง สเตรบัน กล่าวว่าเกือบจะเป็นไปไม่ได้เลยที่จะซื้อน้ำมันถูกกฎหมายในไอร์แลนด์เหนือ

จำนวนของพนักงานสืบสวนการลักลอบน้ำมันเถื่อนเพิ่มขึ้นจาก 25 คน เป็น 160 คนตั้งแต่วันที่เดือนเมษายน 2000 เป็นผลมาจากการยึดน้ำมันเถื่อนเป็นจำนวนมากใน 2 ครั้งแรก และยึดยานพาหนะจำนวนมากใน 3 ครั้งแรก

มีมาตรการเด็ดขาดสำหรับน้ำมันดีเซลฟอกที่ใช้กับเครื่องจักร ที่ซึ่งได้รับการคืนภาษีให้น้ำมันดีเซลแดงที่ใช้สำหรับรถที่ใช้ในฟาร์มและน้ำมันเขียวสำหรับรถใช้บนถนน ซึ่งกรณีนี้จะพบมากอย่างแพร่หลายในไอร์แลนด์เหนือ มากกว่าในสหราชอาณาจักรกรมศุลกากรได้จับกุม 17 องค์กรธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการฟอกน้ำมันดีเซล

สำนักงานตรวจสอบเสนอว่า กรมศุลกากรควรจะได้สารเคมีเพื่อเป็นสารมาร์กเกอร์ลงในน้ำมันเบนซินและดีเซลเพื่อเป็นการขัดขวางพวกค่าน้ำมันเถื่อนและฟอกน้ำมันดีเซล

สถานการณ์ฉ้อฉลน้ำมันในสหราชอาณาจักรกับไอร์แลนด์เหนือมีความแตกต่าง ในไอร์แลนด์เหนือกรมศุลกากรประมาณว่าในปี 2001 มีการสูญเสียภาษีจากน้ำมันที่หนีภาษีประมาณ 370 ล้านปอนด์ น้ำมันเบนซิน 130 ล้าน ดีเซล 240 ล้าน สัดส่วนจำนวนมากของการสูญเสียในไอร์แลนด์มาจากการซื้อน้ำมันจากชายแดน เป็นผลมาจากน้ำมันเถื่อนจากสาธารณรัฐไอร์แลนด์และการใช้อย่างไม่ถูกต้อง การฟอกน้ำมันดีเซล และปลอมปนน้ำมันที่ได้รับการยกเว้นภาษี เกโลซีนและน้ำมันก๊าซ หรือดีเซลแดงได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี ดีเซลแดงเป็นน้ำมันที่เติมสีแดงเพื่อป้องกันการลักลอบนำไปใช้โดยผิดกฎหมาย, ใช้สำหรับในฟาร์มเกษตรและเครื่องจักรเท่านั้น ซึ่งจะมีราคาถูกกว่า อัลตราโลว์ซัลเฟอร์ดีเซล เกโลซีนได้รับการยกเว้นภาษีใช้สำหรับทำความร้อน น้ำมันที่ได้รับการยกเว้นภาษีสามารถถูกใส่ผสมลงในน้ำมันสำหรับใช้กับรถบนถนนได้ เพื่อเพิ่มปริมาตร น้ำมันดีเซลแดงถูกฟอกได้หรือดัดแปลงด้วยกรดชนิดแรงเพื่อเปลี่ยนสีเพื่อนำมาขายโดยไม่จ่ายภาษี ผลจากการใช้น้ำมันที่ผสมจะทำให้เครื่องยนต์เสียหาย

น้ำมันเถื่อนเป็นธุรกิจผิดกฎหมายอาญาที่ทำกำไรในไอร์แลนด์เหนือ ซึ่งเงินที่ได้จะถูกนำไปใช้เป็นทุนในการทำผิดกฎหมายที่รุนแรงยิ่งขึ้น. และโดยเฉพาะการปลอมน้ำมันและการค้าน้ำมันเถื่อนทั้งน้ำมันดีเซลแดงของสหราชอาณาจักรและดีเซลเขียวจากสาธารณรัฐไอร์แลนด์ทำเป็นองค์กรอาชญากรรมที่มีความรุนแรงมาก. กลุ่มอาชญากรบางกลุ่มสามารถทำเงินได้มากกว่าหมื่นปอนด์ต่อวันและมากกว่าหลายล้านปอนด์ต่อเดือน ตั้งแต่เดือนเมษายน 2000 กรมศุลกากรเพิ่มเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันในไอร์แลนด์เหนือ. เป็นผลมาจากกรณียึดน้ำมันเถื่อนในไอร์แลนด์เหนือได้ 2 ครั้ง และยึดพาหนะได้ 3 ครั้ง และการถอดถอนบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการฟอกเงินค่าน้ำมันได้อีก 17 บริษัท ในปี 2001-2002 น้ำมันเถื่อน 1.85 ล้านลิตรถูกยึดได้ และ 8 บริษัทฟอกเงินจากการดังกล่าวก็ถูกจับกุม และ 7 องค์กรอาชญากรรมเบื้องหลังน้ำมันเถื่อนก็ถูกทำลาย. ความสำเร็จดังกล่าวส่งผลกระทบต่อตลาดค้าปลีกน้ำมันในไอร์แลนด์เหนือกับจำนวนที่เพิ่มขึ้นของน้ำมันถูกกฎหมายเป็นครั้งแรกในรอบ 5 ปี. อัตราการขยายตัวของการค้าน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 6 เปอร์เซ็นต์และดีเซลเพิ่มขึ้น 8 เปอร์เซ็นต์

ในอังกฤษ เวลส์ และสกอตแลนด์ สัดส่วนที่มากที่สุดของการขอลดน้ำมันเกี่ยวข้องกับน้ำมันที่ได้รับการยกเว้นภาษีใช้สำหรับเกษตรกร กรมศุลกากรประมาณว่าได้มีการสูญเสียรายได้จากภาษีของน้ำมันที่ไม่เสียภาษี 50 ล้านปอนด์สำหรับเบนซินในปี 2000 และในปี 2001 เพิ่มเป็น 100 ล้านปอนด์ น้ำมันดีเซลสูญเสียประมาณ 600 ล้านปอนด์

ในปี 2002 รัฐสภาอังกฤษได้ประกาศยุทธศาสตร์ใหม่มีจุดมุ่งหมายในการลดการขอลดน้ำมันไม่ให้มากกว่า 2 เปอร์เซ็นต์ในตลาดภายใน 3 ปี มาตรการดังกล่าวประกาศใช้ในปี 2002 เป็นการร่วมกันระหว่างการใช้อำนาจอนุญาตกับแผนการรับประกันสำหรับผู้จำหน่ายดีเซลแดงและเกโกลชินด้วยการลงนามบังคับอย่างเคร่งครัด

จากบทความข้างต้น สรุปได้ว่า ในไอร์แลนด์เหนือมีปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับการลักลอบทางชายแดน และการปลอมปนหรือฟอกน้ำมันดีเซล แต่ในอังกฤษ เวลส์และสกอตแลนด์ จะมีปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขอลดนำน้ำมันที่ได้รับสิทธิยกเว้นภาษี ลักลอบไปจำหน่ายเป็นน้ำมันที่เสียภาษีแล้ว หรือนำน้ำมันที่ได้รับยกเว้นภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันที่เสียภาษีเพื่อเพิ่มปริมาณน้ำมันแต่ต้นทุนลดลงนั่นเอง

3.9 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

หน่วยงานที่มีบทบาท หรือเป็นตัวจักรสำคัญในการกำหนดนโยบาย มาตรการ แผนงาน ตลอดจนปฏิบัติการในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง จะประกอบด้วย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน(สนพ.) กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมธุรกิจพลังงาน และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีบทบาท และหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยสรุป คือ

1) สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) สังกัดกระทรวงพลังงาน เดิมคือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและแผนพลังงานของชาติ จึงมีบทบาทโดยเป็นจุดเริ่มในการเป็นผู้นำ ประสาน และร่วมกับหน่วยงานปฏิบัติในการวางแผนกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นช่องทางในการเสนอแนะนโยบาย และมาตรการเพื่อผ่านความเห็นชอบและนำไปสู่การปฏิบัติ และเป็นผู้รวบรวม และเสนอการของบประมาณสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ สนพ. ยังทำหน้าที่ประสานการแก้ไขปัญหาต่างๆ และกำกับดูแลผลักดันการปฏิบัติงานของหน่วยที่เกี่ยวข้อง

2) กรมสรรพสามิต เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมันและผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่มีการใช้ในประเทศ ตามกฎหมายสรรพสามิต ดังนั้น จึงรับผิดชอบรวมถึงการขอยกเว้น และขอคืนภาษีสรรพสามิตของน้ำมัน และสารโพลีเอทิลีนในการนำไปใช้ในวัตถุประสงค์ที่เข้าข่ายการยกเว้น ได้แก่ การส่งออก การใช้เป็นวัตถุดิบ และการใช้เติมเรือที่เดินทางออกนอกประเทศ โดินกรมสรรพสามิตเป็นผู้รับผิดชอบควบคุมโรงงานผลิต และการขนส่ง โดยการกำหนดระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง และกำกับดูแลเพื่อไม่ให้มีการรั่วไหลของน้ำมัน และสารโพลีเอทิลีนที่ออกนอกระบบ

3) กรมศุลกากร เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บภาษี และอากรขาเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิงนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร จึงเป็นหน่วยงานปราบปรามของกระทรวงการคลังที่รับผิดชอบในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรง รวมถึงการดูแลการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ชาวประมงในเขตต่อเนื่องด้วย เพราะการยกเว้นภาษีต่างๆ ก็เป็นการอิงกับระเบียบศุลกากรว่าด้วยการส่งออกน้ำมัน

4) กรมธุรกิจพลังงาน สังกัดกระทรวงพลังงาน สำนักน้ำมันเชื้อเพลิง กรมทะเบียนการค้า สังกัดกระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการตรวจสอบน้ำมัน ซึ่งจะเป็นผู้ตรวจสอบคุณภาพน้ำมันว่า เข้าข่ายน้ำมันที่ผิดกฎหมายในเชิงคุณภาพหรือไม่

5) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบด้านการปราบปรามการกระทำผิดทั้งทางบกและทางทะเล โดยมีการจัดตั้งชุดเฉพาะกิจเพื่อรับผิดชอบดูแลเป็นการเฉพาะ ในการสืบสวน หาข่าว ติดตามตลอดจนจับกุมผู้กระทำผิดมาดำเนินคดีตามกฎหมาย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย