

บทบาทการบังคับใช้กฎหมาย : ศึกษาเฉพาะกรณี
การกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

พันตำรวจโท ชัยวัฒน์ ศิริวัฒนกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ ภาควิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2543

ISBN 974-346-84034

ลิขสิทธิ์ของ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**THE ROLE OF LAW ENFORCEMENT : A CASE STUDY ON
THE OFFENCE OF ADULTERTION OF GASOLINE**

Police Lieutenant Colonel Chaiwat Siriwattanakul

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws in Law

Department of Law

Faculty of Law

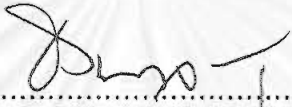
Chulalongkorn University

Academic Year 2000

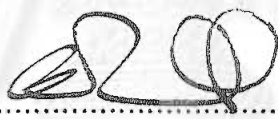
ISBN 974-346-84034


หัวข้อวิทยานิพนธ์ บทบาทการบังคับใช้กฎหมาย : ศึกษาเฉพาะกรณีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง
โดย พันตำรวจโท ชัยวัฒน์ ศิริวัฒน์กุล
สาขาวิชา นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร


คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท


..... คณะบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ชงทอง จันทร์รางศู)

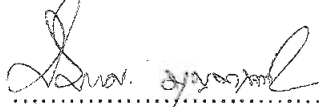
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา (ร่วม)
(พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร)

..... กรรมการ
(อาจารย์ รชฎ เจริญน้ำ)


..... กรรมการ
(ดร. ปวเรศ บุญตานนท์)

ชัยวัฒน์ ศิริวัฒนกุล , พ.ต.ท. : บทบาทการบังคับใช้กฎหมาย : ศึกษาเฉพาะกรณีการกระทำความผิด
 เกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง (THE ROLE OF LAW ENFORCEMENT : A CASE STUDY
 ON THE OFFENCE OF ADULTERTION OF GASOLINE) อ.ที่ปรึกษา : รศ.วิระพงษ์ บุญโยภาส
 อ.ที่ปรึกษาร่วม : พล.ต.ต.มงคล กมลบุตร , 158 หน้า ISBN 974-346-840-4

วิทยานิพนธ์นี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับวิวัฒนาการของการการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเริ่มต้นจากการ
 นำน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาต่างกันมาปลอมปนกันเอง ผู้การปลอมปนโดยนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและ
 สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มาปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง และในปัจจุบันได้พัฒนารูปแบบการ
 กระทำความผิดที่มีเจ้าพนักงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องรู้เห็นเป็นใจ จนกลายเป็นปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ
 และก่อให้เกิดผลเสียในหลายด้าน เช่น ความเสียหายต่อรัฐทางด้านภาษีเป็นจำนวนมาก หรือเป็นการเอา
 เปรียบผู้บริโภคที่ทำให้ประชาชนบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้การเผาไหม้น้ำมันเชื้อ
 เพลิงที่ไม่มีมาตรฐานก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องยนต์และมลพิษทางต่อสิ่งแวดล้อมที่ประเมินค่ามิได้
 เมื่อศึกษาถึงมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นอยู่ในปัจจุบันพบว่าไม่ทันต่อสภาพการณ์ ก่อให้เกิดผลในทาง
 ปฏิบัติน้อยมากและไม่สามารถหยุดยั้งการกระทำความผิดได้ เนื่องจากกฎหมายควบคุมผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
 และสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เพียงบางตัวเท่านั้นมิได้ครอบคลุมทั้งหมด ทำให้กลุ่มขบวนการ
 หลีกเลียงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงอาศัยช่องว่างของกฎหมายที่ควบคุมไปไม่ถึงเป็นโอกาสใน
 การกระทำความผิด

ดังนั้นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้บ่งชี้ให้เห็นว่า การแก้ไขปัญหาการหลีกเลียงภาษีและการปลอมปนน้ำ
 มันเชื้อเพลิง จำเป็นต้องแสวงหาความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการป้องกันปราบปรามและประชา
 ชน ตลอดจนนำมาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่และแสวงหามาตรการทางกฎหมายใหม่ๆ ที่เหมาะสมที่จะเพิ่ม
 ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้สัมฤทธิ์ผลมากยิ่งขึ้น

ภาควิชา นิติศาสตร์
 สาขาวิชา นิติศาสตร์
 ปีการศึกษา 2543

ลายมือชื่อนิสิต... พ.ต.ท. ชัยวัฒน์ ศิริวัฒนกุล
 ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา...
 ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม... พล.ต.ต. มงคล กมลบุตร

4086072534 : MAJOR LAW

KEY WORD : LAW ENFORCEMENT / ADULTERATION OF GASOLINE / TAX
CHAIWAT SIRIWATTANAKULL , POL.LT.COL : THE ROLE OF LAW
ENFORCEMENT : A CASE STUDY ON THE OFFENCE OF ADULTERTION
OF GASOLINE .
THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF. VELAPONG BOONYOPART
ASSOCIATED ADVISOR : POL.MAJ.GEN.MONGKOL KAMOLBUTRA

This thesis confined itself to the analysis of the evolution of the adulteration of gasoline. It starts from the adulteration of gasoline of different prices to the mixing of petroleum products with hydrocarbon solvent. At present, the techniques and illegal practices of the adulteration gasoline have been developed so extensively with the involvement and the backing of corrupted Government officials, thus causing the grave problem of national economic crime. Its damaging consequences are far and widespread, resulting in heavy losses in the Government revenue and the disadvantages on the consumer in consuming the lower standard gasoline. In addition, the lower standard fuel consumption causes damages to the engine and the environment, the adverse effects of such are priceless.

It is found that present law enforcement cannot catch up with the situation. This leads to very slight effect in implementation and cannot prevent the commitment of such a devastating offense because the law can control over some petroleum products and some hydrocarbon solvent only, not all of them. This allows the tax avoidance and gasoline adulteration groups to seek the non-controllable gap as an opportunity to commit the offense.

Therefore, this thesis indicates that the tax avoidance and gasoline adulteration problem solving require close cooperation of all concerned authorities, Government officials and the public in law enforcement. Moreover, upgrading all relevant laws and regulations are urgently needed in order to secure effective enforcement.

Department Law
Field of study Law
Academic year 2000

Pol. Lt. Col. C. Siriwattanakul
..... Student's
V. Boonyopart
..... Advisor's
Pol. Maj. Gen. M. Kamolbutra
..... Co-advisor's

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยได้รับความเมตตา กรุณา และให้ความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ วีระพงษ์ บุญโญภาส อาจารย์ที่ปรึกษา และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงแด่ พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ให้ความรู้ ถ่ายทอดประสบการณ์ ให้คำแนะนำในการปฏิบัติหน้าที่ ทำให้ผู้เขียนได้เล็งเห็นถึงปัญหาของการปฏิบัติงานนำมาสู่ความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ อาจารย์ รชฎ เจริญฉ่ำ และอาจารย์ ดร. ปวเรศน์ บุญदानนท์ ที่ร่วมเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และให้ความช่วยเหลือข้อมูลเอกสารทางวิชาการ คำแนะนำ และข้อคิดเห็น นอกจากนี้บรรดาคณาจารย์ท่านต่างๆ ที่มีได้เอื้อนามที่กรุณาถ่ายทอดความรู้จนผู้เขียนสำเร็จการศึกษา

สุดท้ายนี้ เบื้องหลังของความสำเร็จจะขอกล่าวถึง บิดา มารดา เพื่อนร่วมงาน และเพื่อนร่วมการศึกษา ที่มอบความรัก ความห่วงใย ให้กำลังใจ สนับสนุน และช่วยเหลือผู้เขียน ทำให้เกิดความพยายาม มุมานะ จนประสบผลสำเร็จ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีประโยชน์ต่อการศึกษา ผู้เขียนขออุทิศคุณความดีนี้ให้แก่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

พันตำรวจโท ชัยวัฒน์ ศิริวัฒนกุล

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

| | |
|-------------------------|---|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | จ |
| กิตติกรรมประกาศ..... | ฉ |

บทที่ 1 บทนำ

| | |
|--|----|
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... | 1 |
| สมมุติฐาน..... | 10 |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย..... | 10 |
| ขอบเขตของการศึกษา..... | 11 |
| วิธีการวิจัยที่จะใช้ในการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้..... | 11 |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้..... | 11 |

บทที่ 2 ความรู้เรื่องน้ำมันเชื้อเพลิงและสภาพปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

| | |
|--|----|
| ส่วนที่ 1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม..... | 13 |
| ส่วนที่ 2 การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง..... | 34 |
| ส่วนที่ 3 ผลกระทบของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง..... | 45 |

บทที่ 3 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

| | |
|---|----|
| ส่วนที่ 1 กฎหมายภาษีกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง..... | 49 |
| ส่วนที่ 2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายตาม พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521..... | 90 |

บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

| | |
|---|-----|
| ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521..... | 100 |
| ส่วนที่ 2 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต..... | 106 |
| ส่วนที่ 3 ปัญหาการมิได้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการ กระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในกฎหมายทุกฉบับ..... | 110 |
| ส่วนที่ 4 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการนำมาตรการเติมสาร Marker ในน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ส่งออกเพื่อป้องกันและปราบปรามการนำมาปลอมปนกับน้ำมัน เชื้อเพลิงในระบบ..... | 111 |

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

| | | |
|-----------|--|-----|
| ส่วนที่ 5 | มาตรการเติมสาร Marker ในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่ยักเว้นภาณี..... | 112 |
| ส่วนที่ 6 | การนำมาตรการลดผลต่างของภาณี มาตัดมูลเหตุจูงใจในการปลอมปน น้ำมันเชื้อเพลิง..... | 114 |
| ส่วนที่ 7 | การนำมาตรการทางภาณีมูลค่าเพิ่ม มาใช้บังคับกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง..... | 115 |
| ส่วนที่ 8 | การกำหนดให้การหลีกเลี่ยงภาณีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นความผิดมูลฐานในกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน..... | 116 |
| ส่วนที่ 9 | การตัดช่องโอกาสในการกระทำความผิด โดยห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง..... | 118 |

บทที่ 5 บทสรุปและเสนอแนะ

| | | |
|-----------|---|-----|
| ส่วนที่ 1 | บทสรุป..... | 119 |
| ส่วนที่ 2 | ข้อเสนอแนะ..... | 123 |
| | 1. ปัญหาที่ไม่สามารถแยกแยะความเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงกับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกจากกันได้..... | 123 |
| | 2. ปัญหาที่ไม่สามารถแยกแยะน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาณีแล้วกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่คั้นหรือยกเว้นภาณีออกจากกันได้..... | 124 |
| | 3. ปัญหาการอ้างเป็นผลิตภัณฑ์นอกพิกัดอัตราภาณีสรรพสามิต หรืออ้างว่าเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป แล้วลักลอบมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง..... | 124 |
| | 4. ปัญหาอำนาจการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่..... | 124 |
| | 5. การกำหนดมาตรการลดผลต่างของภาณีเพื่อตัดแรงจูงใจในการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง..... | 125 |
| | 6. มาตรการตัดแหล่งเงินหรือได้ ของผู้กระทำความผิดที่ได้จากการกระทำที่มีขอบ..... | 126 |
| | 7. มาตรการห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง..... | 127 |

| | | |
|----------------------|--|-----|
| รายการอ้างอิง..... | | 128 |
| ภาคผนวก..... | | 133 |
| ประวัติผู้เขียน..... | | 158 |

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

1.1 ความเป็นมาของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา มีความจำเป็นต้องใช้พลังงานจากน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งในรูปแบบการใช้เป็นพลังงานในขบวนการผลิตภาคอุตสาหกรรม การผลิตภาคเกษตร อุตสาหกรรม การผลิตกระแสไฟฟ้า การขนส่งสินค้า การติดต่อสื่อสารคมนาคม การส่งออกและการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ฯลฯ จากความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละปีมีจำนวนมาก ก่อให้เกิดขบวนการธุรกิจนอกกฎหมายเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงหลายรูปแบบ เพื่อลดต้นทุนในการประกอบกิจการ และเอาเปรียบทางการค้าในระบบเสรี

การกระทำความผิดโดยการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ประกอบการที่ไม่สุจริต ได้ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นมาเป็นลำดับ เริ่มต้นตั้งแต่เมื่อประมาณ พ.ศ.2523 โดยกลุ่มสหกรณ์ประมงในเขตจังหวัดติดชายทะเล ได้เรียกร้องให้รัฐบาลลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหรือคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้ประกอบการประมง โดยให้เหตุผลว่ารัฐบาลไม่ต้องใช้เงินงบประมาณสร้างถนนให้เรือวิ่ง ต่างกับการใช้รถยนต์ซึ่งรัฐบาลต้องจ่ายคืนในรูปแบบของการตัดถนนและการซ่อมแซมบำรุงรักษา นอกจากนี้ผู้ประกอบการประมงยังต้องมีความเสี่ยงภัยในการประกอบอาชีพจากภัยธรรมชาติ เสี่ยงกับความไม่แน่นอนในเรื่องของราคาสัตว์น้ำ จึงทำให้ไม่สามารถรับภาระต้นทุนการประกอบกิจการได้ อีกทั้งประเทศเพื่อนบ้านที่มีความก้าวหน้าทางการประมง เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี ได้มีการคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับที่ใช้ในกิจการประมง แต่การเรียกร้องของกลุ่มชาวประมงหรือสหกรณ์ชาวประมงที่มีมาเป็นระยะๆ นั้น ไม่ประสบผล โดยรัฐบาลให้เหตุผลว่า หากให้มีการคืนภาษีจะเป็นตัวอย่างกับผู้ประกอบการประเภทอื่นๆ เรียกร้องได้เช่นกันและไม่มีที่สิ้นสุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้ประกอบการประมงได้รวมตัวกันเพื่อความอยู่รอด เช่น มีการรวมตัวกันของเรือประมงสามหมื่นลำในรูปแบบของสหกรณ์ประมงจังหวัดต่างๆ โดยมีเจ้าของธุรกิจแปปลาเป็นแกนนำ และหันไปใช้วิธีการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดเล็กของตนเอง เพื่อไปรับน้ำมันดีเซลจากประเทศสิงคโปร์มาขายให้กับเรือประมงในราคาที่ไม่มีภาษี ธุรกิจการค้าน้ำมันทางด้านนี้ได้เริ่มต้นจากการค้าให้กับเรือประมงในทะเลและได้พัฒนาอย่างรวดเร็วจนเป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ 2-5 ล้านลิตร เรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นของคนไทยแต่ไปจดทะเบียนสัญชาติเรือต่างประเทศ เช่น ปานามา ฮอนดูรัส มาลดีฟส์ อยู่ในทะเลหลวงและลักลอบ

ขนถ่ายให้กับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กระยะเวลาขายให้กับเรือประมงใกล้ฝั่งอีกทอดหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามธุรกิจการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงหลักเกี่ยวข้องกับวงจำกัด โดยจะค้าให้กับผู้ประกอบการประมงในทะเลเป็นส่วนใหญ่เท่านั้น มีบางส่วนที่เป็นส่วนน้อยถักลอบนำขึ้นฝั่งเข้าสู่การค้าน้ำมันหลักเกี่ยวข้องกับบก เพราะขณะนั้นกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ (Major oil) จำนวน 4 บริษัทใหญ่ ได้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) เซลล์ เอสโซ่ และ คาลเท็กซ์ เป็นผู้ค้าที่ผูกขาดน้ำมันภายในประเทศ ขบวนการตลาดจึงอยู่กับกลุ่ม Major oil ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงนอกระบบเข้ามาแทรกแซงในตลาดค้าน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศได้ยาก

ปี พ.ศ.2534 รัฐบาลต้องการให้มีการแข่งขันเสรีในธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ให้มีการผูกขาดจากกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ (Major oil) โดยในระยะแรก รัฐบาลประกาศใช้นโยบายระบบราคาน้ำมัน “กึ่งลอยตัว”¹ (Semi Float) โดยกำหนดให้คณะกรรมการปิโตรเลียมซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการนโยบายและพลังงานแห่งชาติ มีอำนาจเข้าไปกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตภายในประเทศและน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้า ตลอดจนกำหนดค่าขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยพิจารณายกเลิกการกำหนดราคาขายปลีกในกรุงเทพฯ และท้องที่อื่นที่มันใจว่าจะไม่มีการขายในราคาเกินสมควร การยกเลิกการควบคุมนี้ทำให้ค่าการตลาด (MARKET MARGIN) ลอยตัว วิธีการนี้กำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันเป็นผู้ประกาศราคาขายปลีกตามสถานีบริการ ถ้าพบว่าขายในราคาเกินสมควรก็จะให้ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ในฐานะบริษัทน้ำมันแห่งชาติเข้ามาแทรกแซงตลาด หรือให้คณะกรรมการส่วนจังหวัด กำหนดราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาด ประกาศราคาควบคุมเป็นจุดๆ ไป และเนื่องจากการประกาศใช้นโยบายระบบราคาน้ำมัน “กึ่งลอยตัว” ผู้ค้าและผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ปรับตัวกับสภาพราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกึ่งลอยตัวได้เร็วมาก และสภาพเศรษฐกิจโลกในขณะนั้นเริ่มฟื้นตัวดีขึ้น เสถียรภาพของราคาน้ำมันค่อนข้างทรงตัว การแข่งขันด้านการตลาดของผู้ค้าน้ำมันภายในประเทศเป็นไปได้ดีก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้บริโภค แสดงให้เห็นว่าสภาพของราคาตลาดน้ำมันภายในประเทศ มีความพร้อมที่จะดูแลตัวเองได้โดยรัฐบาลไม่ต้องเข้าไปแทรกแซง รัฐบาลโดยการนำของนายอานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรี ได้ประกาศใช้ระบบราคาน้ำมันเชื้อเพลิง “ลอยตัวเต็มที่”²

¹ สำนักนายกรัฐมนตรี, “คำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 9/2534 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง,” 12 พฤษภาคม 2534 โดยแก้ไขปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการกำกับการปรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับสถานการณ์

² สำนักนายกรัฐมนตรี, “คำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 11/2534 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง,” 13 กันยายน 2534 โดยแก้ไขปรับปรุง

โดยยกเลิกการควบคุมราคาขายส่งน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปทั้งที่กลั่นได้เองในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ และกำหนดอัตราเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นอัตราคงที่ ตลอดจนรัฐบาลจะเข้ามากำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในกรณีเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น นโยบายนี้นับว่าประสบผลสำเร็จทำให้ผู้ค้าน้ำมันรายใหม่เข้ามาร่วมทำธุรกิจ โดยเฉพาะบริษัทต่างชาติและบริษัทน้ำมันภายในประเทศภายใต้เครื่องหมายการค้าใหม่ๆ เข้ามาลงทุกกันมากขึ้น มีการแข่งขันกันอย่างเสรี แต่อย่างไรก็ตามนโยบายการค้าน้ำมันลอยตัวนี้ มีส่วนสร้างเสริมทางอ้อมให้มีธุรกิจค้าน้ำมันเชื้อเพลิงนอกระบบเข้ามาเอาเปรียบทางการค้ากับผู้ค้าที่สุจริตในระบบค้าน้ำมันเสรี เนื่องจากมีผู้ประกอบการธุรกิจมากขึ้นย่อมต้องมีการแข่งขันกันทุกวิธีทาง บริษัทผู้ประกอบการรายใหม่ที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชนผู้บริโภคต้องแข่งขันกับกลุ่ม Major oil เดิม จึงหันไปหาวิธีลดต้นทุนโดยการหาน้ำมันที่ถูกกว่า หรือน้ำมันนอกระบบ เข้ามาแทรกแซงในตลาด ในทุกรูปแบบ

ระยะแรกของการประกาศนโยบาย “ราคาน้ำมันลอยตัว” การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรได้ดำเนินการโดย กลุ่มผู้ประกอบการเรือประมงในรูปแบบของการนำน้ำมันเชื้อเพลิงติดมากับถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือประมงเข้ามาแทรกแซงในระบบ ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางกำลัียงขนส่งทางทะเลเป็นเส้นทางหลักเพราะสามารถขนถ่ายน้ำมันได้จำนวนมาก มีความสะดวกในการลักลอบดำเนินการ มีช่องทางเข้าออกได้ตลอดแนวชายแดนฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย ทะเลอันดามัน ด้วยระยะทางตลอดแนวชายฝั่งกว่า 2,700 กิโลเมตร จำนวนพื้นที่ทางทะเลมากกว่า 102,00 ตารางกิโลเมตร เมื่อผลประโยชน์มีมากขึ้นจึงมีการปรับเปลี่ยนวิธีลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรขึ้นฝั่งในรูปแบบของการดัดแปลงเรือประมงให้เป็นเรือบรรทุกน้ำมันมีขนาดตั้งแต่ 70,000 - 500,000 ลิตร เพื่อลักลอบขนส่งไปจำหน่ายยังสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงใกล้ฝั่ง แพปลา และอุตสาหกรรมนาุ้งชายฝั่ง ข้อมูลจากการจับกุมเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กที่อำพรงเป็นเรือประมงดัดแปลงซึ่งพิสูจน์ทราบจากการยึดบัญชีซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างปี 2541 - 2542 พบว่า เรือแต่ละลำมียอดการขายน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีเฉลี่ยประมาณเดือนละ 1 ล้านลิตร โดยอยู่ในฝั่งทะเลอันดามันประมาณ 15 ลำ และในทะเลฝั่งอ่าวไทยประมาณ 45 ลำ จำนวนปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีทางทะเลไม่น้อยกว่า 720 ล้านลิตรต่อปี หรือเท่ากับรัฐขาดรายได้จากการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงนำเข้าทางทะเลไม่น้อยกว่าปีละ

มาตรการทางด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับราคาน้ำมันลอยตัวเต็มที่ โดยรัฐบาลสามารถกลับมากำหนดราคาได้กรณีจำเป็น

ประมาณ 2,160 ล้านบาท³ เมื่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงหลักเฉียงภาษีมียุทธศาสตร์จำนวนมาก จึงทำให้มีกลุ่มนายทุนอิทธิพล กลุ่มนักการเมืองระดับสูงเข้ามาทำธุรกิจด้านนี้อย่างเป็นระบบและกว้างขวางจนมีลักษณะเป็นเครือข่ายครอบคลุมทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย⁴

จากสภาวะการลักลอบหลักเฉียงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงทางทะเลดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อตลาดค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเอาเปรียบทางการค้า ในปี พ.ศ.2538 กลุ่ม Major oil ที่ได้รับความเสียหายที่ต้องสูญเสียส่วนแบ่งเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ได้ร้องขอให้รัฐบาลจัดตั้งหน่วยปราบปรามขึ้นเพื่อลดสภาวะการขาดทุนและเป็นการเร่งรัดให้รัฐจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงได้เพิ่มขึ้นอีกทางหนึ่ง ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2538 เห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 4/2538(ครั้งที่ 52) เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2538 โดยให้กรมตำรวจรับผิดชอบดำเนินการจัดตั้งหน่วยเฉพาะกิจ เพื่อปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยผิดกฎหมาย และให้ดำเนินการกวาดล้างหน่วยเฉพาะกิจลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างเต็มที่ กรมตำรวจในขณะนั้นจึงได้ตั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง(ศปนม.)ขึ้น และเข้าดำเนินการสืบสวนปราบปรามจึงพบว่าการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ได้มีการพัฒนารูปแบบการกระทำความผิดจากการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงหลักเฉียงภาษีมินทางทะเล ไปสู่การหลักเฉียงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงทางบกในหลายรูปแบบ ซึ่งจะขอกกล่าวในหัวข้อต่อไป

1.2 ลักษณะของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

ปัจจุบันวิวัฒนาการของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน สามารถสรุปได้ใน 3 ลักษณะหลัก⁵ คือ

³ สัมภาษณ์, พันตำรวจเอก สุรพล ทวนทอง รองผู้บังคับการตำรวจน้ำ หัวหน้าชุดปฏิบัติการทางทะเล ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปนม.) เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2543

⁴ สัมภาษณ์ พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร, รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง รองผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง [ศปนม.], 9 พฤษภาคม 2543

⁵ กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง [ศปนม.], “แผนแม่บท ฉบับที่ 1,” (2543) ,หน้า 1 .(เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

(1) การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงหนักเถียงภาษีศุลกากร เข้ามาในราชอาณาจักร ทั้งทางบกและทางทะเล

(2) การจัดทำเอกสารการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นเท็จ เช่นจัดทำเอกสารเพื่อขอลิขิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งไปขายต่างประเทศโดยที่ไม่มีคำสั่งออกจริง หรือส่งออกแล้วย้อนกลับเข้ามาในราชอาณาจักร หรือส่งออกชนิดปริมาณไม่ตรงกับที่สำแดง เพื่อฉ้อฉลการขอลิขิตภาษีการส่งออก

(3) การนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent หรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการคืนภาษียกเว้นภาษีและลดหย่อนภาษี ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

1.2.1 การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักรโดยหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร

การกระทำความผิดจากรูปแบบการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักรโดยหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร ส่วนใหญ่จะเป็นน้ำมันดีเซลดีเซลหมุนเร็ว ทั้งนี้เนื่องจากน้ำมันดีเซลดีเซลหมุนเร็วมีความต้องการใช้สูงกว่าน้ำมันชนิดอื่นมาก สถานการณ์และการกระทำความผิดตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 เป็นต้นมา สามารถสรุปรูปแบบการกระทำความผิดได้ดังนี้

(1) การนำเรือบรรทุกน้ำมันเข้ามาจอดในน่านน้ำสากล และจำหน่ายให้กับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็ก หรือเรือประมงทั่วไป หรือเรือประมงตัดแปลง หรือโรงงานริมฝั่งแม่น้ำหรือคลังน้ำมันชายฝั่ง จากนั้นจึงนำมาสูบลำเข้าขึ้นรถบรรทุก ไปส่งขายให้ตามสถานีบริการ

(2) จัดซื้อน้ำมันจากต่างประเทศ และใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ขนน้ำมันมายังคลังน้ำมันที่มีการนำเข้าปกติ แต่ไม่แจ้งการนำเข้าหรือแจ้งปริมาณนำเข้าที่ต่ำกว่าจริง

(3) จัดซื้อน้ำมันจากต่างประเทศ และใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กขนน้ำมันมายังคลังที่ไม่ได้รับอนุญาตนำเข้าจากกรมศุลกากรและไม่มีเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำอยู่

(4) แจ้งหลักฐานการเสียภาษีนำเข้า (ใบขน) 1 เทียว แต่บริษัทจะขนน้ำมันเข้ามา 2-4 เทียว โดยใช้หลักฐานการได้มาของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้นำเข้าแล้วเวียนกลับมาใช้อีกครั้งหนึ่ง (ตัวเวียน)

(5) นำน้ำมันจากต่างประเทศเข้ามาทั้งลำเรือ โดยปลอมแปลงหลักฐานว่าน้ำมันที่บรรทุกเทียวนี้น้ำมันที่ผลิตในประเทศและชำระภาษีแล้ว และสำแดงว่าจะขนย้ายจากคลังหนึ่งไปไว้ที่คลังหนึ่ง

1.2.2 การมีฉลากภาษีการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่มี การส่งออกจริง

น้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรจะได้รับสิทธิการยกเว้น หรือการคืนภาษีตามมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมิชอบ (ศป.น.ม.) ได้เข้าตรวจสอบการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักรตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 เป็นต้นมา พบว่าบริเวณพื้นที่ชายแดนติดกับประเทศพม่า ลาว และกัมพูชา มีสภาพท้องถิ่นของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศเพื่อนบ้านไม่สูงถึงยอดของการส่งออกของกรมศุลกากร มีการทุจริตในหลายด้านศุลกากรที่มีน้ำมันเชื้อเพลิงส่งออก ประกอบด้วยสำนักงานนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ได้ว่าจ้างคณะที่ปรึกษามาดำเนินการสำรวจ มีข้อมูลสอดคล้องต้องกันว่า มีการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงส่งออกมาจำหน่ายภายในประเทศ โดยแจ้งขอคืนภาษีแต่น้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านั้นไม่มี การส่งออกจริง หรือส่งออกจริงแต่ส่งออกไม่หมดแล้วลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงกลับเข้ามาจำหน่ายในประเทศ หรือส่งออกสิ่งอื่นซึ่งไม่ใช่ น้ำมันเชื้อเพลิงตามที่สำแดงออกไปแทน โดยกระทำทั้งในรูปแบบการส่งออกทางทะเลและการส่งออกทางบก กล่าวคือ⁶

1.2.2.1 การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงทางทะเล ได้กระทำในหลายรูปแบบ เช่น

(1) ใช้เรือบรรทุกน้ำมันไปรับน้ำมันจากโรงกลั่นหรือคลังน้ำมันชายฝั่งโดยแจ้งส่งออกและได้รับการยกเว้นภาษีแล้ววิ่งเรือออกทะเล แต่วกกลับขึ้นฝั่งเพื่อขายในประเทศ จึงเป็นการลักลอบนำเข้าเพราะน้ำมันยังไม่ได้เสียภาษี

(2) แจ้งซื้อน้ำมันดีเซลจากคลังน้ำมันภายในประเทศเพื่อไปเติมให้เรือสินค้าหรือเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศหรือเรือไทยที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงเดินทางไปต่างประเทศปรากฏว่ามีการนำน้ำมันดีเซลสำหรับเป็นเชื้อเพลิงขึ้นเรือที่เดินทางไปต่างประเทศน้อยกว่าที่แจ้งไว้ส่วนที่เหลือนำไปขายให้กับกลุ่มนายทุนอิทธิพลและสถานบริการน้ำมันรายย่อยทั่วไป เป็นการหลบเลี่ยงภาษีอีกวิธีหนึ่ง

(3) ส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังประเทศเพื่อนบ้านทางทะเล แต่ให้นำน้ำมันไปขายให้กลับให้เรือประมงไทยบริเวณชายแดนริมฝั่งของประเทศเพื่อนบ้าน และนำโควตามาขอคืนภาษีส่งออกน้ำมัน

1.2.2.2 การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงทางบก มีการกระทำในรูปแบบต่างๆ ดังนี้

⁶ สำนักงานนโยบายพลังงานแห่งชาติ , วารสารนโยบายพลังงาน 43 (มกราคม – ธันวาคม 2542) :41

(1) อ้างว่าได้ขนน้ำมันไปส่งประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สหภาพพม่า กัมพูชา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แต่ไม่มีการขนน้ำมันไปจริง โดยนำน้ำมันที่ไม่เสียภาษีไปขายตามสถานีบริการ หรือกรณีมีการขนส่งไปจริงแต่บางครั้งก็นำกลับมาขายบางส่วน หรือทั้งหมด และนำเอกสารการส่งออกอันเป็นที่มาขอคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

(2) อ้างว่าส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ความเป็นจริง สิ่งที่ไม่ใช่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนด้วยสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่ได้รับการยกเว้นภาษี แต่มาขอคืนภาษีในพิกัดอัตราของน้ำมันเชื้อเพลิง

1.2.3 การนำสาร Solvent ที่ได้รับการยกเว้นภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

การทำความผิดอีกรูปแบบหนึ่งของการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงคือการนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ที่ได้รับการคืนภาษีหรือยกเว้นภาษี หรือเสียภาษีน้อยกว่า ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง การทำความผิดส่วนใหญ่จะพบในลักษณะการนำเอาสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษีไปปลอมปน มากกว่าการทำความผิดในรูปแบบการนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกกว่าไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงกว่า

สารละลายไฮโดรคาร์บอนมีหลายชนิดบางชนิด มีคุณสมบัติคล้ายน้ำมันเบนซิน บางชนิดมีคุณสมบัติคล้ายกับน้ำมันดีเซล มีประโยชน์ในการใช้เป็นวัตถุดิบหรือเป็นตัวทำละลายหรือเป็นสารชะล้างในอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรม สี เทียนไข อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมการผลิตยางมะตอย และทำหมึกพิมพ์ เป็นต้น

ปัญหาของการนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มมีมาตั้งแต่เมื่อใด ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด แต่พอสันนิษฐานได้ว่าการปลอมปนน่าจะมีบทบาทมากขึ้นตั้งแต่ประเทศไทยสามารถกลั่นสารละลาย Solvent นี้ได้ภายในประเทศได้เมื่อประมาณปี พ.ศ.2521 โดยสารละลายไฮโดรคาร์บอนเหล่านี้ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตแต่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง จึงเป็นสาเหตุที่ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตนำสารละลาย Solvent ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากได้กำไรจากผลต่างที่ได้รับประโยชน์จากการยกเว้นภาษีตามจำนวนที่นำปลอมปนสร้างผลกำไรในธุรกิจตลาดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมหาศาล อัตราการทำความผิดมีมากขึ้นตามการขยายตัวของความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งกระจายอยู่ในทุกพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร และทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมในตลาดการค้า น้ำมัน ระบบนิเวศน์วิทยาและสิ่งแวดล้อม จนถึงขั้นวิกฤตต่อระบบเศรษฐกิจที่รัฐบาลรายได้จากการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

จากข้อมูลของ ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับ น้ำมันเชื้อเพลิง(ศปนม.) กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบรูปแบบ การกระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายรูปแบบตั้งแต่อดีตถึงปี พ.ศ. 2542 ดังนี้⁷

(1) การลักลอบนำเอาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ขกเว้นภาษีออกจากโรงกลั่น หรือโรงแยกก๊าซไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งปลอมปน หรือนำไปปลอมปนตาม สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

(2) การขออนุญาตเป็นผู้ใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ขกเว้นภาษี เพื่อใช้ใน โรงงานอุตสาหกรรมแต่ไม่มีการประกอบอุตสาหกรรมจริงหรือประกอบอุตสาหกรรมเป็นฉากบัง หน้าแล้วลักลอบโควตาของผลิตภัณฑ์ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

(3) การขออนุญาตเป็นผู้ขนส่ง ตัวแทนจำหน่าย (Jobber) ในการขาย ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ขกเว้นภาษีแต่ตัวแทนจำหน่าย (Jobber) ไม่มีตัวตนอยู่จริงแล้วลักลอบ โควตาของผลิตภัณฑ์ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

(4) การใช้เอกสารใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงปลอม เพื่ออำพราง การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการขกเว้นภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

(5) การนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้รับการขกเว้นภาษี ไปเติมสาร เพิ่มคุณภาพ (Additive) เพื่อนำไปใช้แทนน้ำมันดีเซลหรือเบนซินจำหน่ายให้แก่ประชาชน

(6) ใช้คลังน้ำมันเช่าจัดเก็บจากผู้รับอนุญาต ตามมาตรา 6 แห่ง พระ ราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2522 แล้วทำการจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับสารละลาย Solvent ใน คลังเดียวกัน เพื่อสะดวกแก่การปลอมปนไปจำหน่ายให้กับสถานีบริการที่เป็นเครือข่าย

(7) การปลอมปนสารละลาย Solvent ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกไปต่าง ประเทศ แต่สำแดงเอกสารการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐาน เพื่อฉ้อฉลการขอคืนภาษีโดย ขอคืนภาษีส่งออกตามพิกัดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพได้มาตรฐาน ทั้งนี้ผู้ประกอบการจะได้ ประโยชน์จากส่วนต่างภาษีของปริมาณสารละลาย Solvent ที่ไปปลอมปน

⁷ กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง, โครงการป้องกันและปราบปรามการลัก ลอบนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง (2543), หน้า 2 (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

1.3 มูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ จะมีการภาษีประมาณลิตรละ 3-5 บาทเศษ ในรูปแบบของการหลีกเลี่ยงภาษีโดยวิธีการต่างๆ จากผลต่างของภาษี ที่สร้างผลตอบแทนให้อย่างคุ้มค่า

เปรียบเทียบโครงสร้างราคาน้ำมัน เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2543

| | ดีเซล / บาท : ลิตร | เบนซิน / บาท : ลิตร |
|---------------------------|--------------------|---------------------|
| 1. ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น | 8.02 | 8.70 |
| ภาษีสรรพสามิตและเทศบาล | 2.54 | 4.06 |
| กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง | 0.25 | 0.45 |
| กองทุนอนุรักษ์พลังงาน | 0.04 | 0.04 |
| ภาษีมูลค่าเพิ่ม | 0.76 | 0.93 |
| 2. ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น | 11.61 | 14.18 |
| ค่าการตลาด | 1.04 | 1.60 |
| ภาษีมูลค่าเพิ่ม | 0.07 | 0.11 |
| 3. ราคาขายปลีก | 12.72 | 15.89 |
| ส่วนต่างแรงจูงใจ 2. - 1. | 3.59 | 5.48 |

จากรูปแบบของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง และวิวัฒนาการของการกระทำความผิดซึ่งมีอยู่หลายลักษณะนั้น พบว่าปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น และขยายวงกว้างเปลี่ยนแปลงรูปแบบการกระทำความผิดที่ซับซ้อนขึ้น จนกลายเป็นปัญหา “อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ” โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรูปแบบของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงก็เป็นอีกวิธีการหนึ่งในการหลีกเลี่ยงภาษี กลุ่มขบวนการผู้กระทำความผิดเป็นผู้มีความรู้ทางด้านปิโตรเลียมเป็นพิเศษ แต่สภาพของกฎหมายของหน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่สามารถควบคุมและหยุดยั้งการกระทำผิดของกลุ่มขบวนการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ การกระทำความผิดในปัจจุบันมักจะพบเสมอว่า ผู้กระทำผิดมักจะอาศัยช่องว่างของกฎหมายมาเป็นช่องทางในการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง จึงจำเป็นต้องหามาตรการทางกฎหมายมาแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างแท้จริงเป็นระบบ และแก้ไขที่ต้นเหตุของปัญหา วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาหามาตรการทางกฎหมายในการหยุดยั้งหรือปราบปรามกลุ่มขบวนการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อผลประโยชน์ของรัฐทางด้านรายได้ภาษี การคุ้มครองผู้บริโภค และรักษาสถิติแวดล้อม

1.4 ความเสียหายจากการนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และสารละลาย Solvent ไป ปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง

หากมีการนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลาย Solvent มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อประชาชนผู้บริโภคและรายได้จากภาษีของรัฐหลายประการ เช่น

(1) สารละลาย Solvent แม้จะมีคุณสมบัติคล้ายน้ำมันเชื้อเพลิง แต่มีค่าออกเทนต่ำมาก เพียง 60-70 เมื่อเทียบกับค่าออกเทนปกติของน้ำมันเบนซิน ที่อยู่ระหว่าง 87-95 หากนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนจะทำให้น้ำมันมีคุณภาพต่ำ และก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์ของประชาชนผู้บริโภค

(2) สารละลาย Solvent ที่ไม่เสียภาษี เมื่อนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษีเป็นจำนวนมาก หากนำมาปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน จะทำให้ขาดรายได้ภาษีสรรพสามิตและมหาดไทยประมาณ 5.48 บาทต่อการนำสารละลาย Solvent มาปลอมปน 1 ลิตร แต่ถ้าเป็นการปลอมปนน้ำมันดีเซล จะขาดรายได้ภาษี 3.59 บาทต่อลิตร

(3) ผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมันที่สุจริต ถูกเอาเปรียบทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม เนื่องจากถูกน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนสารละลาย Solvent มีราคาถูกกว่ามาแย่งส่วนแบ่งการตลาด

2. สมมุติฐาน

กฎหมายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง กฎหมายสรรพสามิต และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ และหยุดยั้งการกระทำความผิดของกลุ่มขบวนการหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ ดังนั้นการแสวงหามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมจะเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้สัมฤทธิ์ผลมากขึ้น

3. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

(1) เพื่อทราบวิวัฒนาการรูปแบบ วิธีการ และข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ของการหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

(2) ศึกษาสาระสำคัญ ปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

(3) เพื่อทราบถึงแนวทางในการแก้ไขกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรการในการหยุดยั้งกลุ่มขบวนการหลีกเลี่ยงและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

(4) เพื่อทราบถึงแนวทางในการแก้ไขกฎหมายน้ำมันเชื้อเพลิงและกฎหมายในการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงของรัฐ และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(5) วิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายโดยศึกษาจากสภาพของข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหารของรัฐ

4. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาวิจัยนี้ ได้ศึกษาลักษณะของการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งผลกระทบต่อรัฐ โดยมุ่งศึกษาเฉพาะกรณีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลียงภาษี และการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการกระทำความผิด รูปแบบของการกระทำความผิด วิวัฒนาการของการกระทำความผิดที่เปลี่ยนแปลงไปตามเทคโนโลยีที่เจริญก้าวหน้า ตลอดจนผลกระทบจากปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในด้านต่างๆ เช่น ภาษีของรัฐ การคุ้มครองผู้บริโภค การเอาเปรียบทางการค้า ความเสียหายทางด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม และศึกษามาตรการในการดำเนินการแก้ไขทางด้านภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทางปรับใช้กับการบังคับใช้กฎหมายการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิด โดยเฉพาะปัญหาบทบัญญัติของกฎหมายที่ยังไม่มีความครอบคลุมชัดเจนที่จะสามารถหยุดยั้งกลุ่มขบวนการผู้กระทำความผิดได้ บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจเจ้าพนักงานของรัฐในการเข้าไปควบคุมดูแล จึงจำเป็นต้องแสวงหามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถป้องกันและปราบปรามกลุ่มขบวนการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะศึกษาเฉพาะรายละเอียดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วไปเท่านั้น แต่ไม่รวมถึงการศึกษาเกี่ยวกับน้ำมันหล่อลื่น แม้กระทรวงพาณิชย์จะกำหนดให้น้ำมันหล่อลื่นเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงก็ตาม

5. วิธีการวิจัยที่จะใช้ในการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้

(1) เป็นการศึกษาค้นคว้าและวิจัยแบบเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าจาก หนังสือ บทความ เอกสารเผยแพร่ของหน่วยราชการ ข้อมูลที่จัดเก็บของหน่วยงานราชการ และสภาวิจัยแห่งชาติ นำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อหาข้อสรุป

(2) โดยการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านกฎหมาย ผู้ปฏิบัติงานของหน่วยราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้

(1) การศึกษาจะทำให้ได้รับความรู้ถึงสภาพปัญหา รูปแบบและวิวัฒนาการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง

(2) ทำให้ทราบและเข้าใจแนวความคิดของกฎหมายในการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง และเจตนารมณ์ที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อรัฐทางด้านเศรษฐกิจ การคุ้มครองผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อม

(3) ทำให้ทราบถึงปัญหา ข้อขัดข้องที่เกี่ยวข้องกับวิธีการบังคับใช้กฎหมายอาญากับกลุ่มขบวนการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อที่จะได้พิจารณาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข ปัญหาต่างๆ

(4) ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ในการควบคุมระบบภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ ในอันที่จะเสนอแนวทางแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ให้เกิดประโยชน์ต่อรัฐ

(5) นำผลของการศึกษาวิจัยไปใช้เป็นมาตรการป้องกันและปราบปรามการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในโอกาสต่อไป

(6) เป็นการกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกิดความร่วมมือหาแนวทางและมาตรการต่างๆ เพื่อยับยั้งการประกอบอาชญากรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการหลีกเลียงภาษี และการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

(7) ผลของการศึกษาวิจัยจะเป็นความรู้และคุณประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้าทาง นิติศาสตร์ต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

ความรู้เรื่องน้ำมันเชื้อเพลิงและสภาพปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

ส่วนที่ 1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

1.1 การกำเนิดและสะสมตัวของปิโตรเลียม

ปิโตรเลียม หมายถึง Mineral Oil Form Rock หรือน้ำมันแร่ที่ได้จากชั้นหินหรือแอ่งหิน ปิโตรเลียมมิได้มีความหมายเฉพาะน้ำมันเพียงอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงน้ำมันดิบ ก๊าซหุงต้ม และก๊าซธรรมชาติเหลวด้วย มนุษย์ได้สำรวจหาและพัฒนาเอาปิโตรเลียมมาใช้เป็นพลังงานและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปอื่นๆเป็นประโยชน์อย่างมากมาย ปิโตรเลียมเกิดจากการทับถมและแปรสภาพของซากสิ่งที่มีชีวิตทั้งพืชและสัตว์ ยุคก่อนประวัติศาสตร์ในชั้นหินใต้พื้นผิวโลกนับหลายล้านปีมาแล้ว เมื่อพืชและสัตว์เหล่านี้ตายลงซากของมันจะถูกสะสมและคลุกเคล้าพร้อมทั้งถูกทับถมด้วยตะกอนชั้นกรวดทรายและโคลนตม เมื่อการทับถมกันมากขึ้นเรื่อยๆ จนหนานับเป็นร้อยๆ ฟันๆ เมตร ตะกอนรุ่นแรกที่กองทับถมอยู่ชั้นล่างระยะแรกยังอัดตัวไม่แน่น ต่อมาเมื่อมีตะกอนรุ่นใหม่มาทับถมเพิ่มขึ้น ตะกอนที่อยู่ชั้นล่างก็จะเกิดน้ำหนักรีดน้ำออกจนแน่น จนกลายเป็นชั้นหินต่าง ๆ เช่น ชั้นหินทราย หินปูนและหินดาน เป็นต้น ความกดดันจากชั้นหินเหล่านี้ ผนวกกับความร้อนใต้ผิวโลกและการสลายตัวของอินทรีย์สารตามธรรมชาติ ทำให้ซากพืชและสัตว์สลายตัวกลายเป็นหยดน้ำมัน และแก๊สธรรมชาติ หรือปิโตรเลียม โดยมีธาตุไฮโดรเจน (H) และธาตุคาร์บอน (C) ซึ่งได้จากการสลายตัวของอินทรีย์สารเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ปิโตรเลียมที่เกิดขึ้นนี้เมื่อถูกบีบอัดจากน้ำหนักของชั้นหินที่กดทับก็จะเคลื่อนที่เข้าไปตามช่องว่างระหว่างเม็ดทรายหรือชั้นหินที่มีรูพรุน โดยมีชั้นหินเนื้อแน่นปิดทับอยู่ จากช่วงเวลาของการเกิดปิโตรเลียมต้องใช้เวลาหลายล้านปี ประกอบกับสภาพภายใต้พื้นผิวโลกและสภาพภูมิประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ในบริเวณที่เป็นป่าเขา ชายฝั่งทะเลหรือในบริเวณที่มีสภาพเป็นทะเลทรายในปัจจุบันจะทำให้สถานะของปิโตรเลียมเป็นได้ทั้งก๊าซ คือเป็นไอ สถานะเป็นของเหลวหรือของหนืด คือน้ำมันดิบ หรือ สถานะกึ่งของแข็งก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาวะความดัน และอุณหภูมิ สถานะที่แหล่งกำเนิด ดังนั้นคุณภาพของปิโตรเลียมที่เกิดในที่ต่าง ๆ จึงแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับชนิดของอินทรีย์สาร ซึ่งเป็นต้นกำเนิด และสารประกอบอื่น ๆ รวมทั้งสภาพแวดล้อม เช่น ความกดดัน และอุณหภูมิใต้พื้นผิวโลก

ปิโตรเลียม เป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอนที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติในชั้นหินใต้พื้นผิวโลก มีคุณสมบัติไวไฟ เมื่อนำมากลั่นจะได้ผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ แยกออกเป็น 3 ส่วน¹ คือ

- (1) ส่วนที่เบาที่สุดจะมีสภาพเป็นก๊าซ ในอุณหภูมิและบรรยากาศปกติ ได้แก่ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)
- (2) ส่วนที่กลั่นตัวเป็นของเหลวในอุณหภูมิและบรรยากาศปกติ เรียกว่า “สิ่งกลั่น” (Distillate) ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล
- (3) ส่วนที่หนักซึ่งไม่ระเหยในหอกถัน เรียกว่า “กากกลั่น” (Residual Fuel) ได้แก่ น้ำมันเตา และยางมะตอย (Asphalt)

ปิโตรเลียมนอกจากจะให้ผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปแล้วบางครั้งมีการนำผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นบางชนิดเป็นวัตถุดิบสำคัญในการผลิตน้ำมันหล่อลื่นและจาระบี รวมทั้ง เคมีต่าง ๆ เช่น นู๊ซ เคมี ยาปราบศัตรูพืช พลาสติก และยางสังเคราะห์ เป็นต้น

1.2 แหล่งปิโตรเลียมที่สำคัญของโลก²

แหล่งปิโตรเลียมค้นพบแล้วในปัจจุบันมีมากกว่าประมาณ 30,000 แห่ง แต่มีแหล่งใหญ่ๆ เพียง 300 แห่ง ที่ผลิตน้ำมันดิบและแก๊สธรรมชาติได้มากกว่าร้อยละ 75 ของการผลิตทั้งหมด ที่เหลือเป็นแหล่งเล็ก ๆ แหล่งปิโตรเลียมที่ใหญ่และสำคัญของโลก จะพบในหลายกลุ่มหลายประเทศ คือ กลุ่มประเทศแถบตะวันออกกลาง ได้แก่ ประเทศซาอุดีอาระเบีย อิหร่าน อิรัก คูเวต กาตาร์ สหพันธรัฐอาหรับเอมิเรต กลุ่มประเทศในแอฟริกา ได้แก่ แอลจีเรีย ลิเบีย กาบอง และทรินิแดด กลุ่มประเทศอเมริกาใต้ ได้แก่ เอกวาดอร์ และกลุ่มประเทศด้านทะเลเหนือของยุโรป นอกจากนี้ยังพบแหล่งใหญ่ๆ อีกหลายประเทศ คือ ออสเตรเลีย จีน อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ในประเทศไทยมีการค้นพบอน้ำมันที่ อำเภอลำปาง จังหวัดเชียงใหม่ นานมาแล้ว ในปัจจุบันมีการขอสัมปทานค้นหาแหล่งปิโตรเลียมในพื้นที่ภาคอีสานและในอ่าวไทย แต่ทั้งหมดนั้นยังไม่อาจยืนยันได้ว่าจะมีปริมาณเพียงพอในเชิงพาณิชย์ (ขายได้คุ้มกับทุนที่ลงไปหรือได้กำไร) หรือไม่

¹ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ส่วนควบคุมคุณภาพ, ความรู้เกี่ยวกับปิโตรเลียม เชื้อเพลิงและสารหล่อลื่น (2539), หน้า 1

² ลูกแม่ระมิง, น้ำมัน ก๊าซ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ และ ผลิตภัณฑ์เปโตรเคมีคอล : ศึกษาเฉพาะกรณีการทุจริตและการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์ (2537), หน้า 4 - 7

ตามปกติทั้งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ จะอยู่ในแอ่งกักเก็บใต้พื้นดินซึ่งจะถูกอัดแน่นภายใต้แรงดันของชั้นหิน จึงทำให้น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติขยับขึ้นมาจากแอ่งกักเก็บมายังปากหลุมได้เอง แต่หากมีความต้องการจะให้ได้ปริมาณมากๆ หรือน้ำมันดิบมีความหนืดหรือหนักมาก ก็จำเป็นต้องใช้วิธีสูบน้ำอัดน้ำหรือก๊าซหรือไอน้ำร้อนหรือน้ำยาเคมีเข้าไปในหลุมผลิตเพื่อช่วยขับเคลื่อน ทำให้สามารถผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติจากใต้ดินได้เพิ่มมากขึ้น

1.3 คุณสมบัติของน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ

1.3.1 น้ำมันดิบ (Crude) เป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอน โดยทั่วไปจะมีสถานะเป็นของเหลวหนืดสีดำหรือน้ำตาลมีกลิ่นคล้ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปแต่บางชนิดจะมีกลิ่นของสารผสมอื่นด้วย เช่น กลิ่นกำมะถัน หรือกลิ่นไฮโดรเจนซัลไฟด์ หรือแก๊สไข่เน่า น้ำมันดิบมีคุณสมบัติทางกายภาพ เช่น มีน้ำหนัก ความหนาแน่น และความถ่วงจำเพาะ แตกต่างกันอย่างกว้างขวางแล้วแต่ประเภทชนิดของน้ำมันดิบและตามลักษณะส่วนประกอบของต้นกำเนิด น้ำมันดิบที่มีน้ำหนักมากจะมีความหนืดสูง และบางชนิดก็มีน้ำหนักเบาและใส ลักษณะของน้ำมันดิบจึงมีแตกต่างกันไปตั้งแต่เป็นของเหลวเหมือนน้ำ จนกระทั่งหนักคล้ายยางมะตอย ความถ่วงจำเพาะของน้ำมันดิบจะอยู่ประมาณ 0.80 – 0.97 ที่ 15.6 °C (60 °F) ซึ่งเบากว่าน้ำ ดังนั้นเมื่อน้ำมันดิบไปรวมกับน้ำ น้ำมันดิบจะลอยอยู่บนน้ำ ในปัจจุบันมีการแบ่งน้ำมันดิบออกเป็น 3 ประเภท⁴ คือ

(1) น้ำมันดิบ ชนิด แนฟทีน (Naphthenic Base Crude) มีพาราฟินหรือไซปอนอยู่น้อย มีตะกอนซึ่งเป็นแอสฟัลต์มาก มีกำมะถัน ออกซิเจน ในโตรเจนเจือปนอยู่สูง เมื่อนำไปกลั่นจะได้ น้ำมันเบนซินที่มีค่าออกเทนสูง น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซลคุณภาพปานกลาง และน้ำมันหล่อลื่นที่มีค่าดัชนีความหนืดต่ำถึงปานกลาง การกลั่นน้ำมันดิบชนิดนี้จะให้ยางมะตอยมาก

(2) น้ำมันดิบ ชนิด พาราฟิน เบส (Paraffinic Base Crude) มีสารจำพวกแอสฟัลต์ปนอยู่น้อย และเป็นน้ำมันดิบที่มีพาราฟินหรือไซปอนอยู่มาก เมื่อนำมากลั่นจะได้

³ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ คณะวิทยาศาสตร์, พลังงาน หนังสือคู่มือพื้นฐานทั่วไปทางวิทยาศาสตร์และคณิตศาสตร์ (กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัดอักษรเจริญทัศน์, 2531), หน้า 13

⁴ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ส่วนควบคุมคุณภาพ , ความรู้เกี่ยวกับปิโตรเลียม เชื้อเพลิงและสารหล่อลื่น (2539), หน้า 3

น้ำมันเบนซินที่มีค่าออกเทนต่ำ น้ำมันก๊าดคุณภาพดีเขมา่น้อย น้ำมันดีเซลที่มีค่าซีเทนสูง น้ำมันหล่อลื่นที่มีค่าดัชนีความหนืดสูง แต่ข้อเสียของน้ำมันดิบประเภทนี้ จะมีไขมากทำให้จุดไหลเทของน้ำมันสูงเกินไปเป็นผลให้น้ำมันแข็งตัวได้ง่าย

(3) น้ำมันดิบ มิกซ์ เบส (Mixed Base Crude) คือน้ำมันดิบผสมมีทั้งแอสฟัลต์ พาราฟินและอะโรแมติก ปะปนกัน ถ้ามีน้ำมันส่วนที่เบามากก็จะมีพาราฟินมาก ส่วนน้ำมันหนักก็จะมีอะโรแมติกมาก เมื่อนำมากลั่นจะให้ผลิตภัณฑ์น้ำมันทุกชนิด ซึ่งจะมีส่วนดีและส่วนเสียอยู่คละกันไป⁵

1.3.2 ก๊าซปิโตรเลียมเหลว หมายถึง ก๊าซไฮโดรคาร์บอนเหลว คือ โพรเพน โพรพิลีน นอร์มัลบิวเทน ไอโซบิวเทน บิวทิลีน อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างผสมกัน โดยทั่วไปเราเรียก ก๊าซปิโตรเลียมเหลวนี้นว่า ก๊าซ แก๊ส แก๊สเหลว หรือแก๊สหุงต้ม แต่ในทางการค้าและอุตสาหกรรม มักจะเรียกว่า แอลพีจี (LPG) ก๊าซปิโตรเลียมเหลวมีสภาพเป็นก๊าซที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศ โดยมีน้ำหนักประมาณ 1.5 – 2 เท่า ของอากาศ ส่วนสาเหตุที่ถูกเรียกว่า ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเนื่องจาก เดิมมีสภาพเป็นก๊าซ แต่ถูกอัดแน่นใส่ถังประมาณ 100 ปอนด์ ต่อตารางนิ้ว ให้อยู่ในสภาพของเหลวภายใต้ความดันเพื่อสะดวกต่อการเก็บและการขนส่ง และเมื่อลดความดันก๊าซเหลวนี้นี้จะกลายเป็นไอ สามารถนำไปใช้งานได้

1.4 การกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันดิบ

1.4.1 กระบวนการกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง

การกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง กระบวนการแปรสภาพน้ำมันดิบให้เป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปชนิดต่างๆ ตามต้องการ เช่น แก๊สหุงต้ม น้ำมันเบนซิน น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา ยางมะตอย นอกจากนี้ น้ำมันดิบยังใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตน้ำมันหล่อลื่น และจาระบี รวมทั้งเคมีภัณฑ์ต่าง ๆ แต่ละโรงกลั่นจะมีกระบวนการกลั่นแตกต่างกันบ้าง ขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของน้ำมันดิบที่นำมากลั่น ชนิดและคุณภาพของผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่ต้องการ แต่โดยทั่วไปแล้ว กระบวนการกลั่นประกอบด้วยกรรมวิธีย่อยที่สำคัญ 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

⁵ สละ ศิริไวทยพงศ์ , เอกสารประกอบการบรรยายความรู้เกี่ยวกับปิโตรเลียม (กรุงเทพฯ : ศูนย์ข้อมูลและข่าวสาร. 2532) , หน้า 1-6

1.4.1.1 การแยก (Separation) น้ำมันดิบ

น้ำมันดิบประกอบด้วยสารไฮโดรคาร์บอนหลายชนิด จึงต้องแยกออกให้เป็นส่วนๆ ตามต้องการ โดยการกลั่นแบบต่างๆ เช่น กลั่นตามลำดับส่วน กลั่นภายใต้สูญญากาศ ผลผลิตที่ได้จะเป็นผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันโซล่า น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา ซึ่งกว่านั้นน้ำมันดิบยังมีหลายชนิด แต่ละชนิดเมื่อนำไปกลั่นจะได้ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปในปริมาณที่แตกต่างกัน เพื่อให้การกลั่นได้ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงและต้นทุนต่ำ จึงจำเป็นต้องมีการผสมน้ำมันดิบชนิดต่าง ๆ เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ตามต้องการ ซึ่งจะดีกว่าการกลั่นน้ำมันดิบชนิดใดชนิดหนึ่งเพียงอย่างเดียว⁶

ตารางอัตราส่วนผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ

(อัตราส่วนน้ำมันดิบอาหรับ OIL 80%ผสมกับน้ำมันดิบโอมาน OIL 20% เป็นวัตถุดิบในการผลิต)

| ประเภทน้ำมันดิบที่ผสม | อาหรับ Oil | 80% | โอมาน Oil | 20 % | ผลิตภัณฑ์ที่ได้ |
|------------------------------|------------|-------|-----------|-------|-----------------|
| NAPHTHA | 20 | 20x.8 | 25 | 25x.2 | 16+5=21% |
| KEROSENE | 10 | 10x.8 | 15 | 15x.2 | 8+3=11% |
| ADO (ดีเซล) | 30 | 30x.8 | 40 | 40x.2 | 24+8=32% |
| IDO (จี้โก้) | 5 | 5x.8 | 5 | 5x.2 | 4+1= 5% |
| FO(BOTTOM RESIDUES)น้ำมันเตา | 35 | 35x.8 | 35 | 35x.2 | 28+7=35% |

ภายหลังจากการผสมน้ำมันดิบเพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ตามต้องการ ขั้นตอนต่อไปจะนำน้ำมันดิบเข้าสู่กรรมวิธีการแยกน้ำมันดิบ ซึ่งเป็นการแยกส่วนประกอบน้ำมันดิบทางด้านกายภาพ ส่วนใหญ่จะแยกโดยวิธีการกลั่นลำดับส่วน(Fractional Distillation) เป็นการกลั่นในหอกกลั่นบรรยากาศ เนื่องจากคุณสมบัติของสารไฮโดรคาร์บอนแต่ละชนิดจะมีจุดเดือดที่แตกต่างกัน ทำให้น้ำมันดิบจะถูกแยกตัวออกเป็นน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ ที่มีช่วงจุดเดือดต่างกัน (จุดเดือดของสารประกอบไฮโดรคาร์บอนชนิดต่าง ๆ ที่รวมตัวกับน้ำมันดิบจะมี

⁶ สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย , ความรู้เรื่องปิโตรเลียม (กรุงเทพฯ : บริษัท สิริวัฒนาอินเตอร์พรีนซ์ จำกัด , 2541) , หน้า 38

ระดับแตกต่างกันตั้งแต่ลบ 157 องศาเซลเซียส (125 องศาฟาเรนไฮท์ต่ำกว่าศูนย์) ขึ้นไปจนกระทั่งหลายร้อยองศาเซลเซียสเหนือศูนย์) น้ำมันดิบจะถูกส่งผ่านเข้าไปในท่อเหล็ก ซึ่งเรียงเป็นแถวอยู่ในเตาเผา และมีความร้อนขนาด 315 – 371 องศาเซลเซียส (600 – 700 องศาฟาเรนไฮท์) หลังจากนั้นน้ำมันดิบซึ่งร้อน รวมทั้งไอร้อนจะไหลผ่านไปในหอกถันบรรยากาศ แต่ละช่วงของหอกถันจะมีภาครีบผลิตภัณฑ์ที่ถันได้ ไอร้อนที่ลอยขึ้นไปบนหอกถันเมื่อได้รับความเย็นก็จะกลั่นตัวกลับเป็นของเหลวบนภาครีบที่เรียงเป็นชั้น ๆ หลายสิบชั้นในหอกถัน ไอร้อนจะกลั่นตัวเป็นของเหลวในภาครีบใดก็ขึ้นอยู่กับช่วงจุดเดือดของน้ำมันดิบส่วนนั้น โดยทั่วไปจะถูกแยกออกมา 5 ส่วน ชั้นสุดยอดของหอกถัน ซึ่งมีอุณหภูมิต่ำสุดจะเป็นก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ชั้นรองลงมาอุณหภูมิสูงขึ้นจะเป็น แนพทา พวก Light Naphtha กับ Heavy Naphtha ซึ่งจะนำสองส่วนนี้ไปผสมน้ำมันเบนซินพิเศษ, น้ำมันเบนซินธรรมดา ชั้นถัดลงมาเป็นพวก Kerosine คือ พวกน้ำมันก๊าด และน้ำมันเครื่องบิน ชั้นถัดลงมาอีกเป็น แก๊สออยล์ (Gas Oil) หรือส่วนที่ไปน้ำมันดีเซลตามลำดับ และ ส่วนน้ำมันชั้นล่างสุดของหอกถัน จะเป็นพวก Residue ถ้านำไปผ่านกรรมวิธีอื่น ๆ ก็จะแยกเป็นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน (Base Oils) หรือนำไปผสมทำเป็นน้ำมันเตา หรือนำไปผ่านกระบวนการ Oxidation เพื่อทำเป็นยางมะตอย ส่วนต่าง ๆ ของน้ำมันดิบที่แยกออกมาได้นี้เรียกว่าผลิตภัณฑ์ “โดยตรง”

ในอดีตเนื่องจากเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ยังมีประสิทธิภาพไม่สูงเหมือนปัจจุบัน น้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการกลั่นโดยตรงสามารถนำไปใช้กับเครื่องจักร เครื่องยนต์เหล่านี้ได้เลย เมื่อเครื่องจักร เครื่องยนต์ได้ถูกพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ก็ต้องมีคุณภาพสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นในปัจจุบันคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้จากการกลั่นโดยตรงไม่สามารถนำมาใช้กับเครื่องจักร เครื่องยนต์สมัยใหม่ได้ จะต้องนำไปปรับแต่งคุณภาพด้วยกระบวนการผลิตที่ซับซ้อนมากขึ้นต่อไป

1.4.1.2 การเปลี่ยนโครงสร้างทางเคมี (Conversion)

เป็นการเปลี่ยนแปลงโมเลกุลหรือโครงสร้างทางเคมี เพื่อให้คุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงที่กลั่นจากหอกถันโดยตรงมีคุณภาพเหมาะสมกับความต้องการในการใช้ประโยชน์ เช่น ต้องการได้ค่า Octane ของน้ำมันเบนซินให้สูงขึ้น หรือเนื่องจากปริมาณผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้จากการกลั่นในข้อ 1.4.1.1 อาจมีปริมาณไม่เหมือนกับที่ต้องการใช้ เช่น น้ำมัน ดีโซลินที่กลั่นได้มีปริมาณไม่พอความต้องการ โรงกลั่นน้ำมันจึงต้องหาทางผลิตน้ำมัน ดีโซลินให้มากขึ้นโดยการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างโมเลกุลของน้ำมันชนิดที่มีความต้องการใช้น้อย

เป็นโมเลกุลของน้ำมันดีโซลินแทน กระบวนการ Conversion นี้มีหลายรูปแบบ เช่น⁷

(1) Cracking คือ กระบวนการทำให้ไฮโดรคาร์บอนโมเลกุลใหญ่ แยกออกเป็นไฮโดรคาร์บอนโมเลกุลเล็กๆ ของน้ำมันที่เบากว่า เช่น น้ำมันดีโซลิน หรือ น้ำมันเบนซิน กระบวนการ Cracking มีหลายชนิด เช่น กระบวนการทำให้โมเลกุลน้ำมันแตกตัวด้วยความร้อน (Thermal Cracking) และกระบวนการทำให้โมเลกุลของน้ำมันแตกตัวด้วยสารเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Cracking) และกระบวนการ Crack ด้วย Hydrogen (Hydro Cracking)

(2) Isomerization คือ กระบวนการเปลี่ยนโครงสร้างของไฮโดรคาร์บอนโมเลกุลใหญ่จาก Straight chain ให้มีโครงสร้างโมเลกุลเป็นแบบโซ่กิ่ง (Iso-chain หรือ Branch chain) มากขึ้น เช่น เปลี่ยนจากบิวเทนไปเป็นไอโซบิวเทน เป็นหน่วยที่เพิ่มออกเทนัมเบอร์ (Number Octane) ให้กับน้ำมันรถยนต์อีกวิธีการหนึ่ง ผลผลิตที่ได้จากกระบวนการ Isomerization เรียกว่า Fromerate

(3) Alkylation คือ กระบวนการดึงไฮโดรคาร์บอนที่เป็น Straight chain หรือ Branch chain ให้เข้าไปรวมอยู่ในพวกอโรมาติกไฮโดรคาร์บอน หรือไฮโดรคาร์บอนแบบ Branch chain เป็นหน่วยที่ใช้เปลี่ยนไฮโดรคาร์บอนธรรมดาๆ ที่เป็นก๊าซให้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ที่มีออกเทนสูง

(4) Catalytic Reforming คือ วิธีปฏิรูปด้วยสารเร่งปฏิกิริยาเป็นการเพิ่มค่า Octane ให้น้ำมันเบนซินที่ได้จากการกลั่นโดยตรงภายใต้สภาวะที่เหมาะสม ผลผลิตที่ได้จากกระบวนการ Catalytic Reforming นี้ เรียกว่า Reformate หรือ Platformate

(5) Hydrogenation คือ การเติมไฮโดรเจนเข้าไปในที่ว่าง หรือส่วนที่เป็นบอนด์คู่ (Double Bond) ของไฮโดรคาร์บอนที่ไม่อิ่มตัวจนกลายเป็นไฮโดรคาร์บอนที่อิ่มตัว เช่น จากเอทรีน ไปเป็นอีเทน

1.4.1.3 การปรับปรุงคุณภาพ (Treating)

เนื่องจากผลิตภัณฑ์ตาม ข้อ 1.4.1.2 - 1.4.1.3 อาจยังมีคุณภาพไม่เหมาะสมกับสภาพการใช้งาน และความต้องการของตลาด เนื่องจากมีสิ่งไม่พึงประสงค์เจือปนอยู่ โดยอาจเจือปนอยู่ในน้ำมันดิบตั้งแต่แรก เช่น มีซัลเฟอร์ปนอยู่ จึงต้องกำจัดทิ้งเสียก่อนด้วยกระบวนการ Hydrofining โดยใช้แก๊สไฮโดรเจนทำปฏิกิริยากับสารประกอบกำมะถันในน้ำมัน

⁷ สิริชัย สิลากิจกุล และ ประไพร์พัฒน์ สุขนธ์ , รายงานการศึกษาเรื่องอุตสาหกรรมการผลิตและการค้าน้ำมัน (พระนคร : ฝ่ายวิจัยและวางแผน บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , 2529) , หน้า 2

โดยใช้สารเร่งปฏิกิริยา (Catalyst) เข้าช่วย กำมะถันจะถูกเปลี่ยนเป็นแก๊สไฮโดรเจนซัลไฟด์ แล้วจึงขจัดออกจากร้ำมันอีกทีหนึ่ง นอกจากนี้การทำ Hydrofining จะช่วยทำให้ผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ได้มีสี กลิ่น และคุณภาพถูกต้องตามมาตรฐานของกระทรวงพาณิชย์

1.4.1.4 การผสม (Blending)

การผสม (Blending) เป็นการนำน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดต่างๆที่ผ่านกรรมวิธีในข้อ 1.4.1.1 - 1.4.1.3 มาผสมกัน และหรือเติมสารเติมแต่งอื่นตามสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปตามมาตรฐานที่กำหนด และความต้องการของตลาด เช่น การผสมน้ำมันเบนซินให้ได้ค่าออกเทน (Octane Number) ตามมาตรฐานโดยทั่วไปจะนำเอา Naphtha ผสมกับ Raformate และ ออกเทนบูสเตอร์ (Octane Booster) มีหลายประเภท เช่น

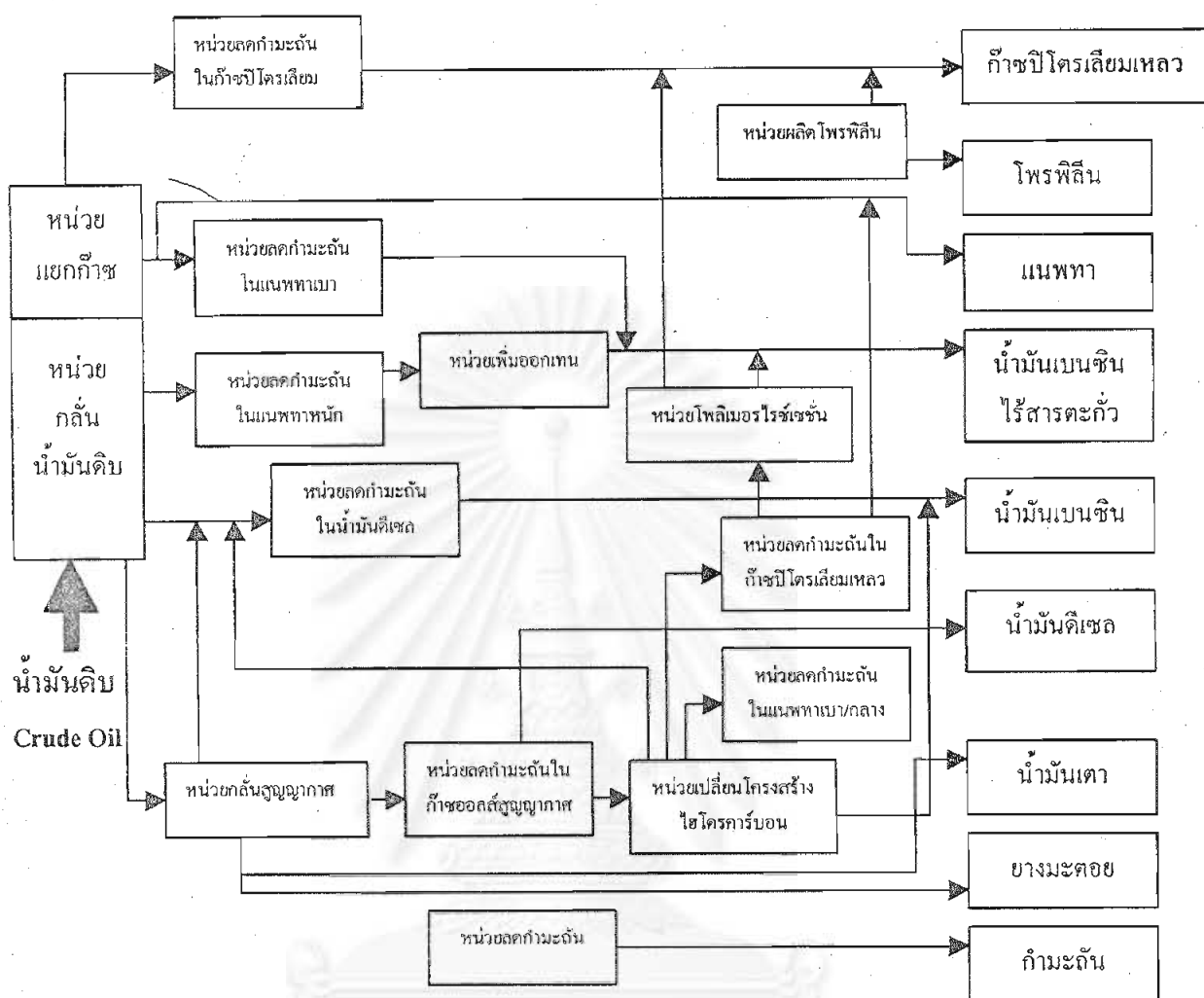
| | | |
|-------------------------------|-----------------|-----|
| เมทิลแอลกอฮอล์ | ค่าออกเทน (RON) | 106 |
| เอทิลแอลกอฮอล์ | " - " | 106 |
| เทอร์เทียรีเอมีลเมทิลอีเธอร์ | " - " | 108 |
| โทลูอิน | " - " | 114 |
| เมทิลเทอร์เทียรีบิวทิลอีเธอร์ | " - " | 117 |
| เอทิลเทอร์เทียรีบิวทิลอีเธอร์ | " - " | 118 |

สารที่นิยมใช้ ได้แก่ เมทิลเทอร์เทียรีบิวทิลอีเธอร์ (MTBE) นอกจากนี้สารประกอบของตะกั่ว (TEL และ TML) สามารถนำมาใช้เพื่อเพิ่มค่า Octane ได้เหมือนกัน แต่วิธีนี้ก่อให้เกิดมลพิษจากสารตะกั่วอย่างร้ายแรง จึงต้องมีการกำหนดปริมาณที่เติมโดยกระทรวงพาณิชย์⁸

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁸ กระทรวงพาณิชย์ , “ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซิน กำหนดให้ธาตุตะกั่วในน้ำมันเบนซิน,” 8 กันยายน 2538. ตามประกาศนี้ปริมาณตะกั่วต้องไม่สูงกว่า 0.013 กรัมต่อลิตร

กระบวนการกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง (Refinery)⁹



1.4.2 ผลิตภัณฑ์หลักที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ

1.4.2.1 ผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป

แก๊สปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas - LPG) เป็นผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิง ซึ่งเบาที่สุดที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ ปัจจุบันเป็นเชื้อเพลิงที่มีความสำคัญเพิ่มขึ้นทั้งในภาคครัวเรือน และภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากสามารถควบคุมคุณภาพของภาชนะบรรจุเพื่อให้ปลอดภัยในการใช้งานและขนส่งให้อยู่ในมาตรฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และที่สำคัญที่สุดคือเผาไหม้สะอาด ส่วนใหญ่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในการหุงต้มตามบ้านเรือน หรือเป็นเชื้อเพลิงในโรงงาน เช่น การบ่มใบยาสูบ และสามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์เบนซิน

⁹ สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย, ความรู้เรื่องปิโตรเลียม (กรุงเทพฯ : บริษัท สิริวัฒนอินเตอร์พรีนซ์ จำกัด, 2541), หน้า 37

ดัดแปลงได้ด้วย แก๊ส LPG มีชื่อที่รู้จักกันดีในวงการค้า และในภาคอุตสาหกรรม คือ แก๊สปิโตรเลียมเหลว แก๊สเหลว แก๊สหุงต้ม แก๊สเชื้อเพลิง เป็นต้น

น้ำมันเบนซิน ตามปกติน้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงประเภทระเหยง่ายและใช้กับเครื่องยนต์ชนิดสันดาปภายในโดยมีหัวเทียนเป็นตัวจุดระเบิด (Spark Ignition Internal Combustion Engine) น้ำมันเบนซินสำเร็จรูปได้จากการผสมน้ำมันเบาที่มีช่วงจุดเดือดที่เหมาะสมหลายชนิด ซึ่งได้จากกระบวนการผลิตต่างๆ ในโรงกลั่น โดยมีองค์ประกอบที่นำมาผสมเป็นน้ำมันเบนซินได้แก่

องค์ประกอบที่ได้จากการกลั่นโดยตรง

- แนพทาเบา (Light Virgin Naphtha)
- แนพทาหนัก (Heavy Naphtha)

องค์ประกอบที่ได้จากกระบวนการ Conversion

- รีฟอร์มเมท หรือ แพลดฟอร์มเมท
- ส่วนน้ำมันเบนซิน เทอร์มัลแคร็ก (Thermal Cracked

Gasoline)

- ส่วนน้ำมันเบนซินแคทแคร็ก (Catalytic Cracked Gasoline)
- ส่วนน้ำมันเบนซิน ไอโซเมอร์ไรเซชัน หรือ ไอโซเมอร์ท

(Isomerized Gasoline or Isomerate)

ปัจจุบันน้ำมันเบนซินมี 3 ประเภท คือ น้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 , 91 และ 87 ซึ่งคุณสมบัติจะแตกต่างกันในการใช้ ถ้าเป็นเบนซินชนิดพิเศษที่มีค่าออกเทนสูง จะใช้สำหรับเครื่องยนต์ซึ่งมีกำลังอัดสูง หากเป็นเบนซินชนิดธรรมดา จะมีค่าออกเทนต่ำกว่า สำหรับใช้เครื่องยนต์เบนซินที่มีกำลังอัดต่ำ^{10 11}

¹⁰ “ค่าออกเทน” คือ ตัวเลขที่แสดงถึงประสิทธิภาพในการเผาไหม้และคุณสมบัติด้านทานการน็อกของน้ำมันเบนซินซึ่งทดสอบด้วยเครื่องยนต์มาตรฐาน เปรียบเทียบกับสารมาตรฐานที่ทราบค่าออกเทน น้ำมันเบนซินที่มีค่าออกเทนสูงจะมีผลดีต่อการใช้งาน ทำให้การเผาไหม้สมบูรณ์ ให้พลังงานสูง ป้องกันการเสียหายจากการน็อกของเครื่องยนต์ ลดเขม่า ประหยัดน้ำมัน อายุการใช้งานเครื่องยนต์ยาวนาน

¹¹ สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย, ความรู้เรื่องปิโตรเลียม (กรุงเทพฯ : บริษัทศิริวัฒนอินเทอร์พรีนซ์ จำกัด . 2541) , หน้า 38

น้ำมันเครื่องบิน แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่

(1) น้ำมันเครื่องบินใบพัด (Aviation Gasoline) เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินใบพัด มีคุณสมบัติคล้ายคลึงกับน้ำมันเบนซินสำหรับรถยนต์ แต่มีข้อแตกต่างกันตรงที่น้ำมันอากาศยานจะมีค่าออกเทนสูงกว่าน้ำมันเบนซินรถยนต์มากเพื่อให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์ของเครื่องบินซึ่งต้องใช้กำลังขับเคลื่อนมาก อีกทั้งน้ำมันเครื่องบินต้องมีคุณสมบัติเฉพาะ มีข้อจำกัดมากกว่าน้ำมันชนิดอื่น เช่น จะต้องสะอาด บริสุทธิ์ และมีคุณสมบัติเป็นของเหลวที่อุณหภูมิติดลบมาก ๆ

(2) น้ำมันเครื่องบินไอพ่น (Jet Fuel) มีคุณสมบัติคล้ายน้ำมันก๊าด แต่ต้องสะอาดบริสุทธิ์และมีคุณสมบัติบางอย่างดีกว่าน้ำมันก๊าด น้ำมันเครื่องบินไอพ่นที่ใช้อยู่มี 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ

- น้ำมัน JP - 1 หรือ JET A - 1 เป็นพวกน้ำมันก๊าดที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ซึ่งสายการบินพาณิชย์ส่วนใหญ่นิยมใช้เพราะเข้าใจว่าปลอดภัยกว่า โดยที่มีจุดวาบไฟสูงกว่าแบบอื่น

- น้ำมัน JP - 4 หรือ Avtag เป็นน้ำมันประเภท Wide Cut Gasoline ซึ่งได้จากการผสมน้ำมันก๊าดเข้ากับเนพทาแล้วเติม LPG เพื่อปรับความดันไอ จัดว่าเป็นน้ำมันที่มีองค์ประกอบเบาและระเหยง่าย มีกำลังมากและให้ความเร็วสูง มักใช้ในการทหารและการบินเหนือเสียง สายการบินพาณิชย์บางแห่งก็ใช้น้ำมันประเภทนี้เช่นกัน แต่จะเรียกว่า น้ำมัน Jet B

น้ำมันก๊าด (Kerosene) เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความสำคัญในอดีตเพื่อใช้ในการให้แสงสว่าง ต่อมาเมื่อมีการใช้ไฟฟ้าทดแทนกันอย่างแพร่หลาย จึงทำให้ความต้องการใช้น้ำมันก๊าดสำหรับให้แสงสว่างลดลงอย่างมาก แต่น้ำมันก๊าดก็ยังมีบทบาทสำคัญในแง่ที่เป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดและมีกำมะถันต่ำ ซึ่งเป็นที่นิยมในอุตสาหกรรมบางประเภท เช่น โรงงานกระเบื้อง หรือ อุตสาหกรรมอาหาร หรือใช้ในการเผากระเบื้องเคลือบถ้วยชาม เครื่องสุขภัณฑ์หรือใช้ในการอบแห้งเกี่ยวกับ การอบอาหาร หรือ อบสี เป็นต้น นอกจากนี้ในอุตสาหกรรมเคมีบางประเภทใช้น้ำมันก๊าดเป็นตัวทำละลาย เช่น อุตสาหกรรมสี เป็นต้น อย่างไรก็ตามน้ำมันก๊าดยังมีราคาสูงกว่าน้ำมันเตา ฉะนั้นในอุตสาหกรรมที่ไม่คำนึงถึงกำมะถัน และสิ่งสกปรกมากนัก เช่น หม้อน้ำ จึงนิยมใช้น้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิง

น้ำมันดีเซล (Diesel Fuel) เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ดีเซลมี 2 ชนิด คือ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (Automotive Diesel Oil - ADO) และน้ำมันดีเซลหมุนช้า

(Industrial Diesel Oil – IDO) แต่ในสถานีบริการทั่วไปจะจำหน่ายเฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเท่านั้น น้ำมันดีเซลเป็นองค์ประกอบของไฮโดรคาร์บอน มาจากสายของ Gas Oil

ADO มีชื่อเรียกกันในตลาดว่าน้ำมันโซล่า ใช้กับเครื่องยนต์ดีเซลความเร็วรอบเกิน 1,000 รอบต่อนาทีขึ้นไป ซึ่งได้แก่รถยนต์เครื่องดีเซล รถบรรทุกเล็ก รถบรรทุก รถแทรกเตอร์ เรือประมง เรือโดยสาร เป็นต้น ส่วน IDO มีอีกชื่อคือน้ำมันซีโล้ซึ่งมักจะขายโดยตรงแก่โรงงานอุตสาหกรรมหรือเรือเดินทะเล เพื่อใช้กับเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ ในต่างประเทศมีการแบ่งน้ำมันดีเซลเป็น 2 เกรดคือประเภท 1D และประเภท 2D (ASTM No. 1D,2D) โดยประเภท 1D มีองค์ประกอบที่ระเหยไว้อยู่มากกว่าเหมาะกับประเทศเขตร้อน ส่วนประเภท 2D มีองค์ประกอบที่ระเหยไว้น้อยกว่าซึ่งจะตรงกับน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่มีจำหน่ายในประเทศไทย น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงสำคัญที่ใช้ในกิจการพาณิชย์เพราะพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าและบรรทุกโดยสาร ส่วนใหญ่เป็นเครื่องยนต์ดีเซล นอกจากนี้ในอุตสาหกรรมก็มีการใช้น้ำมันดีเซลกับเตาเผาบางประเภท และเครื่องปั่นไฟขนาดใหญ่ ในน้ำมันดีเซลจะมีองค์ประกอบที่ระเหยไว่ปานกลางและช้ารวมอยู่ด้วยกันเช่นเดียวกับน้ำมันเบนซิน แต่โดยส่วนรวมน้ำมันดีเซลจัดเป็นประเภทระเหยช้า ส่วนที่ระเหยไว่ช่วยให้เครื่องยนต์สตาร์ทติดได้ดีในอากาศเย็น และเครื่องร้อนเร็ว ส่วนที่ระเหยปานกลางและช้าเป็นส่วนที่ทำให้กำลังและประหยัดเชื้อเพลิง แต่ถ้ามีมากเกินไปจะทำให้เกิดควันได้ง่ายขณะเครื่องยนต์ทำงานหนักและมีคราบเขม่าตะกอนสะสมในห้องเผาไหม้มาก สำหรับตัวชี้วัดประสิทธิภาพของการจุดระเบิดของน้ำมันดีเซลจะใช้ค่า “ซีเทน” เป็นตัวชี้วัด¹²

น้ำมันเตา (Fuel Oils) เป็นผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงที่มีองค์ประกอบหนักที่สุด เหลือตกค้างไม่สามารถระเหยในหอกกลั่นบรรยากาศ บางครั้งมีชื่อเรียกว่า Residual Fuel มีสีดำเข้มคล้ายน้ำมันดิบ มีสิ่งสกปรกตกค้างและเผาไหม้อย่างสมบูรณ์ได้ยากกว่าเชื้อเพลิงอื่น แต่มีประโยชน์อย่างมากต่ออุตสาหกรรม การผลิตกระแสไฟฟ้าและการขนส่งเพราะมีราคาถูกที่สุด โดยแบ่งตามประเภทการใช้ในภาคอุตสาหกรรมเป็น 3 เกรดคือ

(1) น้ำมันเตาใส (Stanfuel หรือ Light Fuel Oil - LFO) มีความหนืดสูงสุด 80 CST ที่อุณหภูมิ 50 °C ซึ่งเป็นความหนืดที่ไม่ต้องให้ความร้อนมากนักก็สามารถฉีดเป็นฝอยได้ดี เเผาไหม้ง่าย ปริมาณกำมะถัน ตะกอน และน้ำมีน้อยกว่าน้ำมันเตาเกรดอื่น จึงเหมาะกับโรงงานที่ใช้ น้ำมันเตาไม่มากนักต้องการการเผาไหม้ที่สะอาดพอควร ไม่มีควันดำ เขม่า

¹² “ค่าซีเทน” คือตัวเลขที่แสดงถึงประสิทธิภาพการจุดระเบิดของน้ำมันดีเซล โดยทดสอบจากเครื่องยนต์มาตรฐาน หรือการคำนวณจากค่า เอ พี ไอ กับคุณสมบัติการกลั่นน้ำมันดีเซลที่มีค่าซีเทนสูงจะช่วยให้เครื่องยนต์มีกำลังแรงเพราะ การเผาไหม้สมบูรณ์ เดินเรียบไม่สะดุด และป้องกันการสึกหรอ

กะออง ถ่าน หรือกำมะถันสูง ซึ่งอาจมีผลต่อชิ้นวัสดุที่เผา เช่นพวกกระป๋อง หรือโรงงานอาจตั้งอยู่ในแหล่งชุมชน ซึ่งสิ่งสกปรกต่าง ๆ จากการเผาอาจรบกวนผู้ที่อาศัยใกล้เคียง อย่างไรก็ตามน้ำมันเตาใสนี้มีราคาแพงกว่าน้ำมันเตาเกรดอื่น

(2) น้ำมันเตากลาง (Medium Fuel Oil - MFO) มีชื่อทางการค้าว่า Bunker C (B/C) มีความหนืดสูงสุด 180 CST มีอุณหภูมิ 50 °C การจะเผาน้ำมันเตากลางอย่างมีประสิทธิภาพจำเป็นจะต้องมีระบบน้ำมันเตาที่สามารถส่งได้ทันตลอดเวลาสามารถรองรับสิ่งสกปรกออกได้ หัวเผาต้องสามารถอุ่นน้ำมันให้ได้ความหนืดหรือความข้นใส (Viscosity - ความต้านทานการไหลของน้ำมัน ซึ่งแปรกลับกันอุณหภูมิของน้ำมัน) ที่หัวฉีด สำหรับอุตสาหกรรมต้องการน้ำมันเตากลางนี้มักเป็นเชื้อเพลิงที่ใช้กับโรงงานขนาดปานกลางจนถึงขนาดใหญ่

(3) น้ำมันเตาหนัก (Heavy Fuel Oil - HFO) เป็นน้ำมันเตาที่มีความหนืดสูงสุด 280 CST ที่อุณหภูมิ 50 °C ซึ่งเป็นความหนืดที่สูงที่สุดในบรรดาเชื้อเพลิงเหลวทั้งหมดมีจุดไหลเท (ไขที่มีอยู่ในเนื่อน้ำมันจะแข็งตัวหากอุณหภูมิต่ำกว่าจุดไหลเทของน้ำมัน) ถึง 30 °C หมายความว่าหากอุณหภูมิต่ำกว่า 30 °C น้ำมัน HFO ไม่ไหล จึงต้องมีหม้อกรองสิ่งสกปรกและอุ่นน้ำมัน เนื่องจากมีราคาต่ำที่สุด โรงงานหลายแห่งซึ่งใช้น้ำมันในปริมาณมากและคำนึงเรื่องราคาเป็นหลัก จึงลงทุนตัดแปลงเพิ่มเติมอุปกรณ์เพื่อมาใช้น้ำมันเตาหนัก แม้ว่าจะมีสิ่งสกปรก คาร์บอน และกำมะถันสูงที่ทำให้ความเค็มร้อนให้กับประชาชนอาศัยใกล้เคียงก็ตาม

อนึ่ง นอกจากการแบ่งประเภทตามการใช้ในภาคอุตสาหกรรมแล้ว ในปัจจุบันกระทรวงพาณิชย์ได้แบ่งเกรดน้ำมันเตาออกเป็น 5 ประเภท โดยพิจารณากำหนดคุณสมบัติของแต่ละประเภทโดยคำนึงถึงความข้น - ใส การใช้ในภาคอุตสาหกรรม และตามปริมาณกำมะถันและไขในน้ำมันเตา

ยางมะตอย บางครั้งเรียกแอสฟัลต์ (Asphalt) หมายถึงสารผสมประกอบด้วยไฮโดรคาร์บอนมากชนิด และสารอินทรีย์อื่น ๆ ซึ่งเรียกรวม ๆ กันว่าสารปิโตรเมเนลลักษณะ เป็นของเหลวข้นหนืดหรือเป็นกึ่งของแข็งสีดำหรือสีน้ำตาลแก่ค่อนข้างไปทางดำ เกิดตามธรรมชาติและเป็นผลพลอยได้จากการกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ในการลาดทำผิวถนน หรือใช้ผสมกับหินขนาดเล็กทำพื้นถนน ยางมะตอยได้ในกระบวนการกลั่นน้ำมันดิบ โดยจะเป็นส่วนของน้ำมันดิบที่หนักที่สุด ข้น และไม่สามารถระเหยได้แม้ในหอกกลั่นสูญญากาศ ยางมะตอยที่ได้จากการกลั่นปกติเรียกยางเอซี (A.C.- Asphalt Cement) ซึ่งจะมีหลายเกรดตามความอ่อนแข็งปัจจุบันยางเอซีที่มีขายในประเทศไทย มี 2 เกรด คือเกรด 70/80 และ 80/100

ผลิตภัณฑ์หล่อลื่น (Lubricants) การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างเดียวยังไม่พอสำหรับเครื่องจักรกลทุกชนิด ต้องการมีการหล่อลื่นส่วนต่าง ๆ เช่น ใน

เครื่องยนต์ เกียร์ และเฟืองท้าย ฯลฯ จึงจะใช้งานได้ ชิ้นส่วนต่าง ๆ ของเครื่องจักรเครื่องยนต์ที่เคลื่อนไหวเสียดสีกันจะต้องเอาชนะแรงเสียดทาน หรือความฝืด สารหล่อลื่นจะเข้าไปแทรก ระหว่างผิวของโลหะที่ขัดสีกันเพื่อลดความเสียดทานนี้ หากไม่มีการหล่อลื่นจะก่อให้เกิดการสึกหรอและอุณหภูมิที่เกิดจากแรงเสียดทานอาจทำให้ผิวโลหะเชื่อมติดกันเป็นเนื้อเดียวกันได้เกิดความเสียหายของเครื่องจักรกล บางส่วนในยานยนต์ เช่น ลูกปืนล้อ คันส่ง ลูกหมากที่ไม่สามารถใช้น้ำมันหล่อลื่นได้ ก็จะใช้จาระบีแทน ดังนั้นผลิตภัณฑ์หล่อลื่นแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ น้ำมันหล่อลื่น (Lubricating Oils) และจาระบี (Greases)

(1) น้ำมันหล่อลื่น เช่น น้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ เป็นส่วนประกอบของน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน (Base Oils) และสารเคมีเพิ่มคุณภาพ (Additives) และหากเพิ่มสบู่ (Soap) เข้าไปในกระบวนการจะได้จาระบีออกมา สำหรับน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ เช่นกัน แต่ต้องผ่านกระบวนการอย่างซับซ้อน น้ำมันหล่อลื่น (Lubricating Oils) มี 2 ประเภทคือ

(ก) สำหรับยานยนต์ (Automotive Lubes) ได้แก่ น้ำมันเครื่อง, น้ำมันเกียร์ น้ำมันระบบส่งกำลังไฮดรอลิก

(ข) สำหรับงานอุตสาหกรรม (Industrial Lubes) แบ่งเป็นงานทั่วไปได้แก่น้ำมันเกียร์ น้ำมันไฮดรอลิก น้ำมันเทอร์ไบน์ น้ำมันเครื่องอัดลม เป็นต้น และน้ำมันที่ใช้ในงานพิเศษได้แก่ งานช่างโลหะ น้ำมันถ่ายเทความร้อน น้ำมันหม้อแปลง ผลิตภัณฑ์กันสนิม และน้ำมันขาว น้ำมันทาแบบคอนกรีต น้ำมันผสมยาง น้ำมันหมักปอ เป็นต้น

น้ำมันหล่อลื่นสำหรับยานยนต์และงานอุตสาหกรรมทั่วไปจะมีหน้าที่หลัก คือ การหล่อลื่นและป้องกันสนิม ลดการสึกหรอ ระบายความร้อน ป้องกันสนิมและกัดกร่อน ป้องกันการรั่วซึมของแก๊ส และเพิ่มกำลังอัด ส่วนสารเคมีเพิ่มคุณภาพ (Additives หรือ หัวเชื้อ) ที่ใช้ผสมน้ำมันพื้นฐาน (Base Oils) จนกลายเป็นน้ำมันเครื่องมีหน้าที่เพิ่มความหนืดชะล้าง ทำความสะอาด กระจายเขม่าตะกอน ต้านทานการรวมตัวของน้ำมันเครื่องกับออกซิเจน และต้านทานการเกิดฟอง เป็นต้น

ส่วนน้ำมันที่ใช้ในงานพิเศษ ไม่ได้ทำหน้าที่หล่อลื่น แต่จะทำหน้าที่พิเศษ เช่น เป็นตัวนำความร้อน เป็นฉนวนไฟฟ้าในหม้อแปลง ใช้เคลือบผิวโลหะป้องกันสนิม หรือใช้ผสมเป็นวัตถุคิป์ในกระบวนการผลิต ยกเว้นงานช่างโลหะที่จัดเป็นงานพิเศษเนื่องจากการใช้งานต้องผสมกับน้ำ

(2) จาระบี (Grease) เป็นผลิตภัณฑ์หล่อลื่นมีลักษณะกึ่งแข็งกึ่งเหลว เหมาะสำหรับการหล่อลื่นในที่ ซึ่งน้ำมันไม่สามารถจะให้การหล่อลื่นได้อย่างสมบูรณ์ เช่น แบริ่ง แหนบ ลูกหมาก หรือ ลูกปืนบางชนิด เป็นต้น จุดใช้งานเหล่านี้ถ้าใช้น้ำมันเป็นผลิตภัณฑ์หล่อลื่นย่อมมีปัญหา เรื่องการรั่วไหลหลุดกระเด็น ฝุ่นหรือสิ่งสกปรกแทรกตัวเข้าไป

เจือปน ทำให้การหล่อลื่นไม่ได้ผลเกิดความเสียหายกับชิ้นส่วนของเครื่องจักร การใช้จาระบีจะมีคุณสมบัติในการจับเกาะชิ้นส่วนที่ต้องการหล่อลื่นได้ดีกว่าการใช้น้ำมันหล่อลื่น นอกจากนี้ยังทำหน้าที่เป็นตัวจับหรือป้องกันไม่ให้ฝุ่นผง และสิ่งสกปรกภายนอก จุดที่ใช้จาระบีมีความสำคัญ เช่นเดียวกับจุดหล่อลื่นจุดอื่น ๆ

สำหรับจาระบีมาจากน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน (Base Oils) + สารเคมีเพิ่มคุณภาพ (Additives หรือ หัวเชื้อ) + สบู่ ซึ่งสบู่ที่ผสมลงไปจะทำให้จาระบีข้นเหนียว ช่วยอุ้มและจับเกาะน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน และหัวเชื้อไว้ สรุปแล้วจาระบีต่างจากน้ำมันหล่อลื่นตรงที่มีสบู่ผสมนั่นเอง คุณสมบัติของจาระบีแต่ละชนิดอยู่ที่คุณสมบัติของสบู่ที่ผสม (บางกรณีอาจใช้สารอื่น ๆ เป็นส่วนผสมแทนสบู่) เช่น สบู่แคลเซียมจะทนน้ำไม่ทนความร้อน สบู่โซเดียม ทนความร้อน ไม่ทนน้ำ และสบู่แคลเซียมคอมเพล็กซ์ (ราคาแพงกว่าจาระบีชนิดอื่น ๆ) ทนน้ำทนความร้อนสูง และรับแรงกดได้ดี เป็นต้น

1.4.2.2 ผลึกภัณฑ์ที่เป็นองค์ประกอบ

1.4.2.2.1 ผลึกภัณฑ์ที่ได้จากหอกลั่นโดยตรง เมื่อนำน้ำมันดิบมาผ่านการกลั่น จะได้ส่วนประกอบเรียงตามจุดเดือดดังนี้

(1) Gases (มีจุดเดือดต่ำกว่า 20°C) ได้แก่ มีเทน Methane (C_1) ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงกลั่น ส่วน อีเทน Ethane (C_2), โพรเพน Propane (C_3) และ N-Butane (C_4) จะใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี นอกจากนี้ยังมีการนำก๊าซโพรเพนและบิวเทนมาบรรจุเพิ่มความดัน เพื่อใช้เป็น Gas หุงต้ม หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Liquefied Petroleum Gas (LPG)

(2) Naphtha (จุดเดือด $20 - 250^{\circ}\text{C}$) แบ่งเป็น

- Light Naphtha (จุดเดือด $+ 20 - 150^{\circ}\text{C}$) ส่วนใหญ่จะเป็น $\text{C}_5 - \text{C}_8$ (สารประกอบคาร์บอนที่มีจำนวนคาร์บอน 5 - 8 อะตอม)

- Heavy Naphtha (จุดเดือด $150 - 200^{\circ}\text{C}$) เป็นพวก $\text{C}_9 - \text{C}_{10}$

ผลึกภัณฑ์ Naphtha ในอดีตเคยใช้เป็นน้ำมันเบนซินได้โดยตรง แต่ในปัจจุบันนี้ส่วนใหญ่จะถูกนำไปผ่านกระบวนการเพิ่ม Octane เพื่อใช้ผลิตเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง (Gasoline) สำหรับเครื่องยนต์เบนซินที่มีค่า Octane เหมาะสมในปัจจุบันต่อไป

(3) Gas Oil (จุดเดือด $250 - 380^{\circ}\text{C}$) ส่วนใหญ่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันดีเซล

(4) Atmospheric residue (จุดเดือด $> 380^{\circ}\text{C}$) หรือ Long residue หรือ Bottom residue ใช้ผสมเป็นน้ำมันเตา หรือนำไปผสมเป็นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน (Lubricating Base Oil) , หรือยางมะตอย

(5) Heavy Gas Oil หรือ Vacuum Gas Oil (VGO) ได้จากการนำ Atmospheric residue ไปกลั่นภายใต้สูญญากาศ VGO ที่กลั่นได้ส่วนใหญ่จะนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในขบวนการ Conversion เช่น Hydrocracking และ Catalytic cracking

(6) Vacuum Bottom เป็นส่วนที่เหลือจากขบวนการกลั่นในหอกลั่นสูญญากาศ ส่วนใหญ่นำไปผสมกับองค์ประกอบอื่นเพื่อทำเป็นน้ำมันเตา หรือใช้เป็นวัตถุดิบในการทำ Asphalt

1.4.2.2.2 ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากกระบวนการ Conversion หรือ

Treating ได้แก่

(1) Reformate หรือ Platformate เป็นสารประกอบคาร์บอนที่เป็นวง Aromatic เช่น Benzene, Toluene, xylene เป็นต้น ได้จากการทำปฏิกิริยาของพวก Heavy Naphtha กับตัวเร่ง (Catalyst) ส่วนใหญ่ผลิตภัณฑ์จะเป็น Benzene ใช้เป็นตัวทำละลายในอุตสาหกรรมเคมี

(2) Cracked Gasoline เป็นผลิตภัณฑ์จากกระบวนการ Catalytic Cracking โดยมีสารตั้งต้นเป็นพวก Gas Oil ทำให้แตกตัวได้ผลิตภัณฑ์เป็น Gasoline

(3) Polymerate คือการนำพวก Gases ($\text{C}_3 - \text{C}_4$) มาผลิตเป็น ($\text{C}_5 - \text{C}_6$) โดยการทำปฏิกิริยา Polymerization ให้ได้ Oilgomer

(4) Alkylate เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีค่า Octane number สูง ซึ่งเป็นพวก Gasoline ที่ได้จากการนำโมเลกุลที่มีพันธะไม่อิ่มตัวมา Combine กับโมเลกุลที่มีพันธะอิ่มตัว โดยมีตัวเร่งเฉพาะ

(5) Cracking material แยกเป็น

- Hydrocrack Material เกิดจากขบวนการที่ทำให้โมเลกุลที่มีพันธะเดียวที่เป็นสายยาว แตกตัวเป็นโมเลกุลเล็กลงโดยการเติมก๊าซไฮโดรเจน

- Thermal Cracking Material เกิดจากการทำปฏิกิริยาแตกตัวโดยใช้ความร้อน ผลิตภัณฑ์ที่ได้จะมีโมเลกุลเล็กลง แต่อาจเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสารได้ โดยผลิตภัณฑ์ที่ได้ขึ้นอยู่กับสารตั้งต้น และตัวเร่งปฏิกิริยา

(6) Slop เป็นกากของเสียจากกระบวนการในโรงกลั่น, การกลั่น, การจัดเก็บ, การทำความสะอาดถังเก็บ รวมกันเรียกว่า "Slop" ซึ่งส่วนใหญ่จะนำไปผสมกับน้ำมันเตา ถ้าไม่สกปรกมากหรือใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงกลั่น หรือเผาทิ้ง

1.5 การแยกแก๊สธรรมชาติ (Gas Separation Plant) ที่ได้จากอ่าวไทย

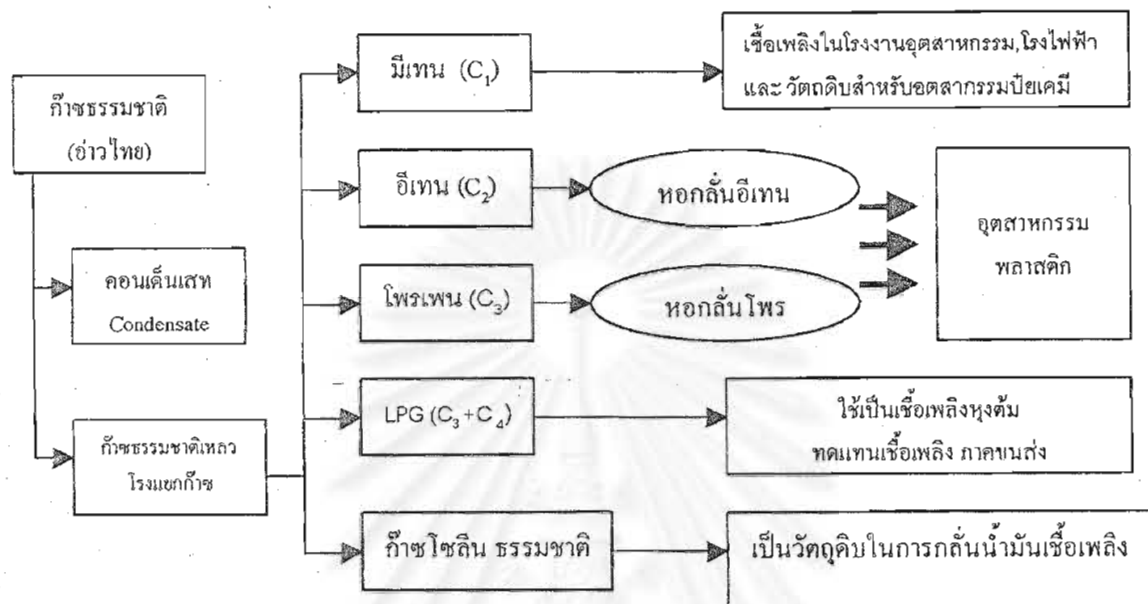
เนื่องจากประเทศไทยได้ขุดพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย เมื่อประมาณ ปี พ.ศ.2513 โดยบริษัท Union Oil Company of Thailand (ปัจจุบันเป็นบริษัทยูโนแคล จำกัด Unocal Thailand Co., LTD) และบริษัท (Texas Thailand Co., LTD) ต่อมาในปี พ.ศ.2521 บริษัท Union Oil of Thailand ได้เซ็นสัญญาส่งก๊าซธรรมชาติจากหลุมก๊าซเอราวัณในอ่าวไทย ให้แก่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) และได้เริ่มวางท่อใต้ทะเลระยะทางประมาณ 425 กิโลเมตร ขึ้นฝั่งที่โรงงานแยกก๊าซธรรมชาติที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง¹³ ทำให้ได้ก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยมาใช้ประโยชน์ได้ในอัตรา 80 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน นอกจากนี้ยังมีผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่เป็นผลพลอยได้จากการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติอีกหลายชนิด เช่น คอนเด็นเสท กล่าวคือเมื่อก๊าซธรรมชาติถูกแรงดันขึ้นมาถึงปากหลุมกระทบกับอุณหภูมิและความดันบรรยากาศ ไฮโดรคาร์บอนในส่วนหนัก ซึ่งอยู่ในก๊าซธรรมชาติจะกลั่นตัวเป็นของเหลวและแยกตัวออกมา มาตรฐานผลิต ซึ่งในกลุ่มผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงมักจะเรียกว่า “คอนเด็นเสท” (Condensate) จากนั้นจะถูกขนถ่ายลงถังนำขึ้นคลังชายฝั่งและส่งต่อไปให้กับโรงกลั่นน้ำมัน และ/หรือ โรงแยกคอนเด็นเสท (Condensate Splitter) ต่อไป

1.5.1 กระบวนการแยกก๊าซธรรมชาติ

โดยทั่วไปก๊าซธรรมชาติที่นำขึ้นมาได้จะส่งเข้าสู่โรงแยกก๊าซ เพื่อทำการแยกเอาสารไฮโดรคาร์บอนที่มีอยู่ในก๊าซธรรมชาติออกเป็นผลิตภัณฑ์ชนิดต่าง ๆ เช่น มีเทน อีเทน โพรเพน บิวเทน แอลพีจี และก๊าซโซลีนธรรมชาติ กระบวนการแยกก๊าซธรรมชาติ เริ่มต้นด้วยกระบวนการ Benfield เพื่อกำจัดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และน้ำที่เจือปนอยู่ จะได้ผลิตภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติแห้ง ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น แล้วนำเข้าไปใน Turbo expander เพื่อลดอุณหภูมิและลดความดันลงก่อนนำเข้าสู่หอกลั่นเพื่อแยกก๊าซมีเทนออก ส่วนที่เหลือจะเป็นส่วนผสมของก๊าซไฮโดรคาร์บอน ที่มีคาร์บอนตั้งแต่ 2 อะตอมขึ้นไป ซึ่งอยู่ในสถานะของเหลว และจะออกทางส่วนล่างของหอกลั่น ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของเหลวจะถูกนำเข้าสู่หอกลั่นแยกอีเทนและหอกลั่นแยกโพรเพน เพื่อแยกอีเทนและโพรเพนตามลำดับต่อไป ในการแยกโพรเพนนี้โพรเพนจะถูกแยกออกทางด้านบนของหอกลั่น ส่วน แอล พี จี (LPG) ซึ่งเป็นส่วนผสมของโพรเพนและบิวเทน จะถูกแยกออก

¹³ วีรพงษ์ ถือประสิทธิ์กุล, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในประเทศไทย (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะวิศวกรรมศาสตร์ , 2535) , หน้า 47

มาทางส่วนกลางของหอกลิ้น และส่วนผลิตภัณฑ์ออกจากหอกลิ้นทางส่วนล่างคือ ก๊าซโซลีนธรรมชาติ¹⁴



1.5.2 ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแยกก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย

แก๊สธรรมชาติ (Natural Gas) ที่ขุดพบในอ่าวไทย จะถูกนำขึ้นฝั่งที่ โรงงานแยกแก๊สธรรมชาติขององค์การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ที่จังหวัดระยอง เมื่อนำไปแยกเป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ ได้ดังนี้

(1) ส่วนที่มีคาร์บอน 1 ตัว (C_1) เรียกมีเทน (Methane) ถูกส่งให้ โรงไฟฟ้าเช่นที่บางปะกง และโรงงานอุตสาหกรรมหนัก เช่น โรงปูนซิเมนต์ เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง นอกจากนี้ยังใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตสารเคมีเบื้องต้น เช่น Ammonia, Sulphuric Acid, Phosphoric Acid เพื่อใช้ผลิตปุ๋ยเคมีต่อไป

(2) ส่วนที่มีคาร์บอน 2 ตัว (C_2) เรียกอีเทน (Ethane) และส่วนที่มี คาร์บอน 3 ตัว (C_3) ใช้เป็นวัตถุดิบหลักของผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีคอล เช่น ทำพลาสติก, อุตสาหกรรม พี.วี.ซี. (PVC), อุตสาหกรรมสี และ ยา เป็นต้น

¹⁴ กระทรวงมหาดไทย, กรมโยธาธิการ, กองควบคุมวัสดุเชื้อเพลิง. แหล่งที่มาของ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (2536), หน้า 6-8

(3) ส่วนที่มีคาร์บอน 3 ตัว (C_3) และที่มีคาร์บอน 4 ตัว (C_4) ใช้เป็นแก๊สหุงต้ม (LPG) และใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ

(4) ส่วนที่มีคาร์บอน 5 ตัว (C_5) และมากกว่า ซึ่งใช้เป็นส่วผสมในการผลิตน้ำมันเบนซิน

(5) คาร์บอนไดออกไซด์ ($CO - Carbon Dioxide$) ใช้ทำน้ำแข็งแห้ง หรืออุตสาหกรรมรักษาอาหาร (Food Preservation)

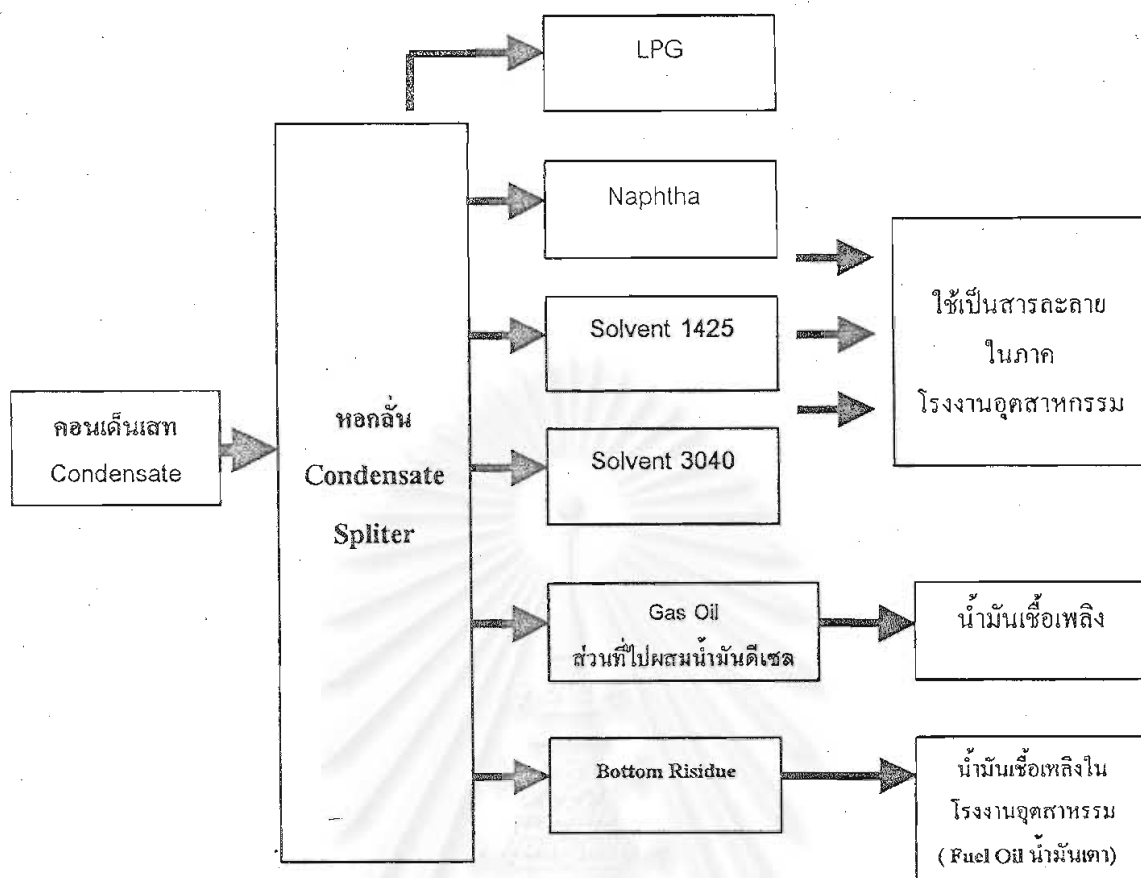
1.6 การกลั่นคอนเดนเสท (Condensate)

1.6.1 กระบวนการกลั่นคอนเดนเสท

โรงกลั่นน้ำมันหรือโรงแยก (Condensate Spilter) สามารถนำคอนเดนเสท (Condensate) ไปเข้ากระบวนการกลั่นจะได้ผลิตภัณฑ์ คือ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว , แนพทา (Naphtha) , โซลเว้นท์ไวท์สปิริต (White spirit) , รับเบอร์โซลเว้นท์ (Rubber Solvent) , เบนซิน , ก๊าซออยล์ และ กากน้ำมัน ซึ่งผลิตภัณฑ์ แนพทา (Naphtha) , โซลเว้นท์ไวท์สปิริต (White spirit) และ รับเบอร์โซลเว้นท์ (Rubber Solvent) ที่ได้นี้มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง จึงมักจะพบอยู่เสมอว่าสารเหล่านี้ถูกนำไปปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง¹⁵ ซึ่งปรากฏกระบวนการกลั่นคอนเดนเสท (Condensate) ดังแผนภาพ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁵ ด้มภาษณ์ พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง รองผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง [สปนม.] , 9 พฤษภาคม 2543.



1.6.2 ผลิตภัณฑ์และผลพลอยได้จากการกลั่นคอนเดนเตส

แนพทา (Naphtha) ที่ได้จากกรกลั่นคอนเดนเตส (Condensate) มีคุณสมบัติทางเคมี และฟิสิกส์ เหมือนกับที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ (Crude) และใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเป็นตัวทำละลายในอุตสาหกรรม เนื่องจากแนพทามีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเบนซินแต่มีค่าออกเทนต่ำกว่า สามารถนำมาเป็นส่วนผสมในการผลิตน้ำมันเบนซินได้ จึงเป็นสาเหตุที่ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตนำเอาไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง

สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่ได้จากกรกลั่นคอนเดนเตส (Condensate) ที่ผู้ประกอบการมักจะนำไปปลอมปนจะมีอยู่ 2 ชนิด ได้แก่ Solvent 1425 และ Solvent 3040 สำหรับสารละลาย Solvent 1425 ที่ได้นี้มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเบนซิน แต่มีค่าออกเทนต่ำกว่า จึงพบว่ามีกรนำเอาสารละลายเหล่านี้ไปปลอมปนในน้ำมันเบนซิน หรือบางโรงกลั่นใช้วิธีการกลั่นสารละลาย (Solvent) เหล่านี้ให้มีค่าออกเทนสูง ๆ เพื่อนำไปใช้ปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิงได้มากขึ้น ส่วนสารละลายโซลเวนท์ (Solvent 3040) มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันก๊าด ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตมักจะนำเอาไปปลอมปนกับน้ำมันดีเซล

ตามปกติโรงกลั่นคอนเดนเสท มีจุดประสงค์ในการผลิตสารละลาย (Solvent) มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในอุตสาหกรรม และการเกษตร เช่นใช้ในการสกัดน้ำมันพืช และการผลิตยาฆ่าแมลงต่าง ๆ รวมทั้งน้ำยาสำหรับใช้ทำความสะอาดเครื่องใช้ในบ้านบางชนิดใช้เป็น ส่วนผสมสำคัญในการทำสีพิมพ์ผ้า ผสมสีบางประเภท ทำน้ำยาทำความสะอาดและขจัดคราบน้ำมัน น้ำยารักษาเนื้อไม้ ใช้สกัดและล้างสิ่งสกปรกในการผลิตทองแดงและโลหะชนิดอื่น ๆ อุตสาหกรรม ผลิตสีรวมทั้งสีพ่นรถยนต์ กาว เครื่องสำอาง น้ำยาที่ใช้ในเครื่องถ่ายภาพเอกสารน้ำยาเคลือบอะลูมิเนียม น้ำยากันสนิม อีกทั้งตัวทำละลายที่ใช้ในอุตสาหกรรมขุดเจาะสำรวจหาแหล่งปิโตรเลียม และผลิต ยางรถยนต์

โทลูอีน (Toluene) เป็นสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ผลิตได้ จากกระบวนการแตกตัวของเนฟทา หรือได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ โทลูอีน (Toluene) ใช้เป็นสาร ตั้งต้นในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีหรือใช้เป็นตัวทำละลายในอุตสาหกรรมอื่นๆเช่น การผลิตทินเนอร์ แลกเกอร์ ผลิตสี เรซิน หมึกพิมพ์ กาวยางสังเคราะห์ เป็นต้น คุณสมบัติโทลูอีน (Toluene) มีค่า ออกเทนสูงถึงประมาณ 114 ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตจึงมักใช้โทลูอีน (Toluene) มาผสม (Blending) กับสารละลายโซลเวนท์ (Solvent) ทำให้มีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อไป ปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน

Gas Oil ที่ได้จากการกลั่นคอนเดนเสท จะมีค่ากำมะถันต่ำ สามารถ นำไปผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่ On Specs ได้ แต่บางครั้งอาจพบว่ามีการนำเอา Gas Oilที่ได้ไปปลอม ปนใน ADO เลขเพื่อลดชั้นตอนในการผลิต

Bottom Residue ตามปกติจะส่งให้โรงกลั่นไปเข้า Unit Cracking ไป ผลิตเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดต่าง ๆ

ส่วนที่ 2 การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

สืบเนื่องจากปัญหาความแตกต่างโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งความแตกต่างทางด้านการจัดเก็บภาษี และหรือเงินกองทุน ฯลฯ ตลอดจนปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบางชนิดมากเกินไปจนขีดความสามารถของการผลิต เช่น ความต้องการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วมีมากกว่าความต้องการใช้น้ำมันเบนซินมาก ต้องมีการนำเข้าเป็นจำนวนมาก จึงเป็นสาเหตุให้มีการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในลักษณะต่าง ๆ โดยลำดับความเป็นมาของการปลอมปนได้ดังนี้

- (1) การเอาน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูกมาปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงกว่า
- (2) การนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงการเสียภาษี โดยการยกเว้นหรือการคืนภาษีมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาษีในระบบ
- (3) การนำผลิตภัณฑ์สารไฮโดรคาร์บอนรวมถึงผลิตภัณฑ์ที่เป็นองค์ประกอบที่ผลิตจากโรงกลั่น และไม่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

มูลเหตุของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น เนื่องจากผลต่างของราคาจำหน่ายปลีกมีความแตกต่างกัน จึงทำให้เกิดแรงจูงใจทำให้เกิดการปลอมปน ซึ่งการปลอมปนนี้อาจเกิดขึ้นที่คลังเก็บน้ำมันปลายทาง หรือ ในระหว่างการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากคลังน้ำมันไปยังสถานีบริการ โดยผู้ขนส่งน้ำมันเป็นผู้ปลอมปน หรืออาจจะเกิดที่สถานีบริการโดยเจ้าของสถานีบริการเป็นผู้ทำการปลอมปนเอง สำหรับในปัจจุบันได้พัฒนารูปแบบการกระทำความผิดโดยมีผู้ประกอบการคลังน้ำมันหรือโรงกลั่นน้ำมันรายย่อยบางรายเป็นผู้ปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเสียเอง ซึ่งผู้วิจัยจะขอกล่าวรายละเอียดของการปลอมปนแต่ละรูปแบบในหัวข้อต่อไป

2.1 การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการนำน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูก มาปลอมปนในน้ำมันที่มีราคาสูงกว่า

การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยวิธีการนี้มีมานานแล้วแต่อยู่ในวงจำกัด มีการตรวจพบการกระทำความผิดอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่ประกาศราคาน้ำมันลอยตัวเมื่อ พ.ศ.2534 ทั้งนี้เพื่อผลประโยชน์ทางการค้าและผลต่างของภาษี จากข้อมูลของกรมทะเบียนการค้าพบว่ามีการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายลักษณะ¹⁶ คือ

¹⁶ ปรียาภรณ์ วิเวกาภิรัต , มาตรการป้องกันการเอารัดเอาเปรียบทางการค้า (กระทรวงพาณิชย์ กรมทะเบียนการค้า, 2539) ,หน้า 4

- (1) การปลอมปนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วและน้ำมันเบนซินด้วยน้ำมันก๊าด
- (2) การปลอมปนน้ำมันเบนซินพิเศษด้วยน้ำมันเบนซินธรรมดา
- (3) การปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

2.1.1 การปลอมปนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วและน้ำมันเบนซินด้วยน้ำมันก๊าด

โดยทั่วไป น้ำมันดีโซลีน น้ำมันก๊าดและน้ำมันเบนซินเมื่อกลับออกมาใหม่ๆจะไม่มีสีหรือสีเหลืองอ่อน แต่เมื่อทิ้งไว้สักระยะจะเข้มขึ้นเรื่อยๆ จนในที่สุดเป็นสีน้ำตาล สีที่เกิดขึ้นเป็นสีที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ ส่วนความเข้มหรือความจางของสีที่เกิดขึ้นและเปลี่ยนไปจะขึ้นอยู่กับกระบวนการกลั่นที่ใช่และแหล่งของน้ำมันดิบที่นำมากลั่น ในภาวะปกติน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายถ้าไม่ใสสีจะมีตั้งแต่สีเหลืองอ่อนไปจนถึงสีน้ำตาลอ่อน จึงทำให้ง่ายต่อการนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกกว่าไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงกว่า ต่อมาในปี พ.ศ.2525 กระทรวงพาณิชย์ ได้มีการกำหนดสีของน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อป้องกันการสับสนในการใช้งานและขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง จึงทำให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตไม่สามารถเอาน้ำมันที่มีสีจางกว่าไปปลอมปนระหว่างกันได้ง่าย ซึ่งการประกาศกำหนดสีน้ำมันเชื้อเพลิง¹⁷ดังกล่าวได้ทำให้ผู้ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถสังเกตได้ง่ายว่าน้ำมันถูกปลอมปนหรือไม่ และการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่สามารถทำได้รวดเร็วขึ้น

ภายหลังจากมีการกำหนดสีในน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ยังพบว่ายังมีการนำน้ำมันก๊าดไปปลอมปนในน้ำมันเบนซินอยู่ เนื่องจากในขณะนั้นน้ำมันก๊าดยังมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล ต่อมาในปี พ.ศ.2527 รัฐบาลในขณะนั้นจึงได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์¹⁸ จัดระบบการจำหน่ายน้ำมันก๊าด โดยห้ามมิให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายน้ำมันก๊าดที่มีปริมาณเกิน 20 ลิตร ให้แก่ผู้ใด ยกเว้นบุคคลหรือกรณีดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่ใช้ น้ำมันก๊าด
- (2) ผู้บริจคน้ำมันก๊าดในภาวะเพื่อจำหน่าย ที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมทะเบียนการค้า
- (3) การจำหน่ายจ่ายโอนระหว่างผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ด้วยกัน หรือกับผู้ค้าน้ำมันที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมทะเบียนการค้า

¹⁷ กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ 1) เรื่อง กำหนดคุณภาพน้ำมัน เบนซินและน้ำมันก๊าด (พ.ศ.2525),” 1 กันยายน 2525.

¹⁸ กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2527 เรื่อง การจัดระบบการจำหน่ายน้ำมันก๊าด,” 20 มีนาคม 2527.

เห็นการเปลี่ยนแปลงของสีได้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ตามยังตรวจพบว่ามี การนำน้ำมันการไปฟอกสีด้วยสาร Activated clay ซึ่งกระทำได้ไม่ยากเสียค่าใช้จ่ายในการฟอกสีเพียง 0.06 บาทต่อลิตร ส่งผลให้มีการนำน้ำมันก๊าดที่ถูกฟอกสีไปปลอมปนได้เหมือนเดิม แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้ปรับราคาน้ำมันดีเซลให้มีราคาใกล้เคียงกับน้ำมันก๊าด หรือให้มีราคาถูกลงกว่าน้ำมันก๊าด จึงทำให้ไม่มีเหตุจูงใจเพื่อนำไปปลอมปนอีกต่อไป

ตารางแสดงการเปลี่ยนแปลงของสีในน้ำมันเชื้อเพลิงตามประกาศกระทรวงพาณิชย์

| ชนิดน้ำมัน | เดิม ก่อน พ.ศ.2538 | ชนิดน้ำมัน | ใหม่ ก่อน พ.ศ.2541 | ชนิดน้ำมัน | ปัจจุบัน หลัง พ.ศ.2541 |
|--------------|---|--------------------------------|-----------------------|--------------------------------|---------------------------|
| เบนซินพิเศษ | สีแดง | เบนซินพิเศษ (ชนิดที่ 2) | สีเหลืองอ่อน | น้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 | สีเหลืองอ่อน |
| เบนซินธรรมดา | สีเหลือง | เบนซินพิเศษ (ชนิดที่ 1) | สีเขียว | น้ำมันเบนซิน ออกเทน 91 | สีแดง |
| | | เบนซิน (ธรรมดา) | สีแดง | น้ำมันเบนซิน ออกเทน 87 | สีเขียว |
| น้ำมันก๊าด | ขาวใส ควบคุมการจำหน่าย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2527 | น้ำมันก๊าด หลัง พ.ศ.2527 | สีขาวใส | น้ำมันก๊าด หลัง พ.ศ.2534 | สีน้ำเงิน |

2.1.2 การปลอมปนระหว่างน้ำมันเบนซินชนิดพิเศษด้วยน้ำมันเบนซิน

ธรรมดา

รูปแบบการปลอมปนแบบนี้ เป็นลักษณะการกระทำความผิดในอดีต ปัจจุบันได้ลดความสำคัญลง เนื่องจากมีผลตอบแทนจากการปลอมปนน้อย ประกอบกับในปี พ.ศ.2541 กระทรวงพาณิชย์ ได้กำหนดประเภทของน้ำมันเบนซินออกเป็น 3 ชนิด มีสีที่แตกต่างกัน

- (1) น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 87 มีสีเขียว
- (2) น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 91 มีสีแดง
- (3) น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 95 มีสีเหลืองอ่อน

กล่าวคือ น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 87 มีสีเขียว ,น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 91 มีสีแดง และน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 95 จะมีสีเหลืองอ่อน ถ้าน้ำมันเบนซินไปผสมระหว่างกันจะพบความแตกต่างที่สามารถเห็นได้ง่าย วิธีการนี้จึงไม่นิยมทำกันในหมู่ผู้ค้าที่ไม่สุจริต

2.1.3 การปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยน้ำมันดีเซล

การปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว โดยสภาพของคุณสมบัติทางเคมีสามารถปลอมปนได้เพียง 3 – 5 % เท่านั้น และเนื่องจากน้ำมันดีเซลมีความหนาแน่นกว่าน้ำมันเบนซินมาก จึงทำให้ผู้บริโภคตรวจพบความผิดปกติได้ง่าย หลังจากที่มีการจัดระบบน้ำมันก๊าดเมื่อปี พ.ศ.2527 ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริต จึงหันมาใช้วิธีนำเอาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมาเป็นวัตถุดิบในการปลอมปนแทนน้ำมันก๊าดมากยิ่งขึ้น แต่ในปัจจุบันในรูปแบบของการปลอมปนแบบนี้ได้ลดความสำคัญลง เพราะมีผลประโยชน์ตอบแทนที่น้อยกว่าการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลาย Solvent

2.2 การนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงการเสียภาษี โดยการยกเว้นหรือการคืนภาษีมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาษีในระบบ

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า การพัฒนารูปแบบของการกระทำความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เริ่มจากการลักลอบลักค้าน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรเข้ามาทางทะเล ปัจจุบันมาสู่การกระทำความผิดโดยการจัดทำเอกสารในการนำเข้าและ/หรือส่งออกเพื่อฉ้อฉลการขอคืนภาษี ซึ่งอาจแบ่งรูปแบบออกได้เป็น 2 ลักษณะ

2.2.1 การนำน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรเข้ามาในราชอาณาจักร มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ

สืบเนื่องจากในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศไทยได้กำหนดคุณภาพน้ำมันไว้ให้มีมาตรฐานสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะค่ากำมะถันในน้ำมันดีโซลินกระทรวงพาณิชย์กำหนดไว้ไม่เกินกว่าร้อยละ 0.05 ของน้ำหนักน้ำมัน²¹ แต่ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้กำหนดไว้สูงกว่า โดยกำหนดไว้ไม่เกินกว่าร้อยละ 0.25 ของน้ำหนักน้ำมัน ดังนั้นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลักลอบเข้ามาจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์จะมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานประกาศ

²¹ กระทรวงพาณิชย์ , “ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2541) เรื่อง กำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์หมุนเร็ว” , 28 กรกฎาคม 2542 .

กระทรวงพาณิชย์ เมื่อนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบที่เสียภาษีถูกต้องจะทำให้ให้น้ำมันที่ถูกปลอมปนต่ำกว่ามาตรฐานของประกาศกระทรวงพาณิชย์ไปด้วย²²

2.2.2 การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่แจ้งส่งออกแต่ไม่ส่งออกจริง หรือส่งออกน้อยกว่าจำนวนที่แจ้ง มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ

รูปแบบการปลอมปนในลักษณะนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงที่แจ้งส่งออกแต่ไม่ส่งออกจริงจะเป็นน้ำมันที่มีคุณภาพได้มาตรฐานตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เมื่อนำน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนนี้เมื่อนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบที่เสียภาษีถูกต้องก็ไม่ทำให้ให้น้ำมันต่ำกว่ามาตรฐานแต่อย่างใด อีกทั้งไม่ทำให้ประชาชนผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากการบริโภคน้ำมันที่หลีกเลี่ยงภาษีดังกล่าว แต่น้ำมันที่แจ้งส่งออกแล้วไม่ออกจริงนี้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการยกเว้นภาษีหรือได้รับคืนภาษี เมื่อนำมาปลอมปนในระบบจะทำให้รัฐเสียหายจากขาดรายได้ที่จัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้ตามจำนวนที่นำมาปลอมปนหรือถูกฉ้อฉลในกรณีน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นมาขอคืนภาษี

2.3 การนำผลิตภัณฑ์สารไฮโดรคาร์บอนที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิง ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

2.3.1 การปลอมปนน้ำมันเบนซินด้วยแก๊สธรรมชาติเหลว (NGL)

ผลิตภัณฑ์ได้จากแยกแก๊สธรรมชาติที่สร้างปัญหาามากที่สุดในอดีต ได้แก่ แก๊สธรรมชาติเหลว (NGL) เนื่องจากมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับ Naphtha ซึ่งนำไปใช้ผสมทำเป็นน้ำมันเบนซินได้ (แต่ใช้แทนกันไม่ได้เครื่องยนต์ข่ารุง) แต่ในปัจจุบันปัญหานี้ได้ลดลงไปจนเกือบหมดเนื่องมาจาก ปตท. ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย ได้งดจำหน่ายให้กับอุตสาหกรรมทั่วไป ยกเว้นโรงกลั่นน้ำมันในเครือของ ปตท. เท่านั้น

2.3.2 การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลาย Solvent

สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มีหลายชนิด มีชื่อเรียกทางการค้าที่แตกต่างกัน บางชนิดมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเบนซิน บางชนิดใกล้เคียงน้ำมันดีเซล และมีประโยชน์ในการทำละลาย หรือเป็นสารชะล้างในภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในภาคอุตสาหกรรม ยาง สี เทียนไข และอุตสาหกรรมสิ่งทอ เป็นต้น ตามปกติสารละลาย Solvent

²² สัมภาษณ์ นายปราโมทย์ ฉายาทักษะ , นักวิทยาศาสตร์ 7 สำนักน้ำมันเชื้อเพลิง กรมทะเบียนการค้า , 16 มิถุนายน 2543.

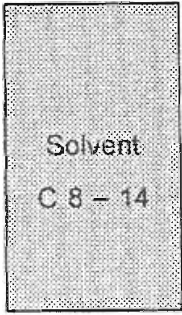
มีค่าออกเทนต่ำมาก ประมาณ 50 - 70 เมื่อเปรียบเทียบกับน้ำมันเบนซินที่มีค่าออกเทนระหว่าง 87 - 95 หากนำมาปลอมปนจะทำให้ น้ำมันเชื้อเพลิงมีคุณภาพต่ำและก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องยนต์ของประชาชนผู้บริโภค นอกจากนี้สารละลาย Solvent ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต หากนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำให้รัฐสูญเสียรายได้ภาษีเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะหากปลอมปนน้ำมันเบนซิน ซึ่งมีภาษีสรรพสามิต และภาษีมหาดไทย รวมกันถึง 5.48 บาทต่อลิตร (เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2543) นอกจากนี้ยังพบว่ามีการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลาย Solvent ลงในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วอีกด้วย

จากการศึกษาโครงสร้างทางเคมีของน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว พบว่าช่วงอุณหภูมิของการกลั่นและจำนวนอะตอมของคาร์บอน ของสารละลาย (Solvent) มีตั้งแต่ C_5 ถึง C_{14} ซึ่งมีความใกล้เคียงกับ Gasoline Kerosine และ Diesel หากผู้ประกอบการไม่สุจริตก็สามารถปรับปรุงกระบวนการผลิตสารละลาย Solvent ให้มีความใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง ง่ายต่อการปลอมปนและตรวจสอบยาก

สถาบันวิทยบริการ
วาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โครงสร้างทางเคมีของน้ำมันเชื้อเพลิง

| CARBON ATOM | COMBUS TIBLE | BOILING POINT | CARBON ATOM | | | |
|-------------|--------------|---------------|-------------|---------------|-----------------|------------|
| C1 | GOOD | LOW | | → NATURAL GAS | | |
| C2 | ↑ | ↑ | 1 - 4 | → ETHANE GAS | | |
| C3 | | | | < 30 | → LPG ; PROPANE | |
| C4 | | | | | → LPG ; BUTANE | |
| C5 | | | | | | |
| C6 | ↑ | ↑ | 5-10 | → GASOLINE | | |
| C7 | | | | | 85 - 170 | |
| C8 | | | | | | |
| C9 | | | | | | |
| C10 | | | | | | → KEROSENE |
| C11 | | | | | | |
| C12 | | | | 170 - 250 | 10-14 | |
| C13 | | | | | | |
| C14 | | | | | | |
| C15 | | | | | | |
| C16 | ↓ | ↓ | 14-19 | → DIESEL | | |
| C17 | | | | | 250 - 340 | |
| C18 | | | | | | |
| C19 | | | | | | |
| C20 | | | | | | |
| C21 | | | | | | |
| C22 | | | | | | |
| C23 | | | | | > 500 | >19 |
| ↓ | | | | | | |
| C38 | ↓ | ↓ | | | | |
| C39 | | | | | | |
| C40+ | | | | | WORSE | HIGH |



Solvent
C 8 - 14

ปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยสารละลาย Solvent และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ยังไม่มีข้อมูลแน่ชัดว่ามีการกระทำมาตั้งแต่เมื่อใด แต่เชื่อว่าการกระทำกันมานานแล้ว ปัจจุบันได้ทวีความรุนแรงของการทำความผิดมากขึ้น จากสถิติการตรวจสอบสถานีบริการของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติ (สปนม.) และกรมทะเบียนการค้า พบว่า พ.ศ.2541 ประมาณ 700 กว่าสถานบริการ (จากสถานบริการทั้งหมดประมาณ 12,000 สถานี) หรือประมาณร้อยละ 5.6 จำหน่ายน้ำมันที่ไม่ได้คุณภาพตามมาตรฐานประกาศกระทรวงพาณิชย์ และในจำนวนนี้ร้อยละ 59.9 พบว่าสถานบริการเหล่านี้ปลอมปนด้วยสารละลาย Solvent และในปี พ.ศ.2542 จำนวนสถานบริการที่จำหน่ายน้ำมันที่ไม่ได้คุณภาพตามมาตรฐาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 และในจำนวนนี้ ร้อยละ 61.5 พบว่ามีการปลอมปนด้วยสารละลาย Solvent ซึ่งสถานบริการที่ตรวจพบมีอยู่ในทุกภูมิภาครวมทั้งเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่สัดส่วนที่พบจะสูงมากเป็นพิเศษในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ²³

วิธีการทุจริตที่นิยมทำกันมากคือ การจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมหรือบริษัทเป็นฉากบังหน้าเพื่อตั้งซื้อสารละลาย Solvent จากโรงกลั่นซึ่งมีอยู่ประมาณ 24 แห่ง แล้วนำสารละลาย Solvent ที่ซื้อมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่ต้องมีอุปกรณ์พิเศษ ไปถึงขั้นพัฒนารูปแบบไปถึงขั้นการกระทำความคิดโดยโรงกลั่นร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ผลิตสารละลาย Solvent ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิงมากเป็นพิเศษ เมื่อนำมาปลอมปนแล้วไม่สามารถตรวจพบ จากข้อมูลของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (สปนม.) เคยตรวจพบในอัตราส่วนที่ใช้ น้ำมันเบนซิน 1 ส่วน ต่อ สารละลาย Solvent 4 ส่วน ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากภาษี สำหรับน้ำมันดีเซล 3.59 บาท และน้ำมันเบนซิน 5.48 บาท ต่อทุกลิตรของสารละลาย Solvent ที่นำมาปลอมปน แต่ในส่วนนี้ยังไม่รวมถึงความสูญเสียต่อผู้บริโภค และความเสียหายทางด้านการตลาดของผู้ค้าที่ทุจริต

ปัจจุบันมีรูปแบบของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในลักษณะต่างๆ หลายรูปแบบ ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เคยตรวจสอบพบในรูปแบบต่าง ๆ คือ

2.3.2.1 การนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนในน้ำมันเบนซิน

ดังที่กล่าวมาแล้วว่าน้ำมันเบนซิน มีส่วนผสมของสารไฮโดรคาร์บอนหลายชนิดได้แก่ แนพทาเบา (Light Virgin Naphtha) , แนพทาหนัก (Heavy Naphtha) , รีฟอร์มเมท หรือ แพลตฟอร์เมท ฯลฯ ซึ่งต้องนำมาผสมในอัตราส่วนที่เหมาะสม และเติมสารเติมแต่ง (Additives) เพื่อให้ได้คุณภาพตามประกาศกระทรวงพาณิชย์กำหนด จากลักษณะของ

²³ ข้อมูลจาก ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ [สปนม.] และกรมทะเบียนการค้า

องค์ประกอบของน้ำมันเบนซินดังกล่าว จึงทำให้มีการนำเอาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงมาปลอมปน เช่น

(1) การนำเอา แนพทาเบา (Light Virgin Naphtha) ที่มีค่าออกเทน ประมาณ 50 ผสม (Blending) กับ แนพทาหนัก (Heavy Naphtha) ที่มีค่าออกเทน ประมาณ 45 จากนั้นจึงเติมสารเพิ่มออกเทน เช่น เมทริลเทอร์เทียริบิวทิลอีเธอร์ ที่มีค่าออกเทน ประมาณ 117 ทำให้ได้ผลิตภัณฑ์น้ำมันเบนซินที่มีค่าออกเทน 95, 92 และ 87 ตามต้องการ เป็นต้น ในปัจจุบันผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตมักจะนำเอา Naphtha ลักลอบออกจากโรงกลั่น หรือ โรงงานอุตสาหกรรม ไปปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน

(2) การนำสารละลาย Solvent ประเภท 1425 (Rubber Solvent) และ Solvent ประเภท 3040 ซึ่งเป็นน้ำมันชนิดหนักกว่าน้ำมันเบนซิน และมีค่าออกเทนต่ำ ดังนั้นเมื่อนำไปปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน จะทำให้ค่า Octane ต่ำกว่ามาตรฐาน ถ้าเติมมากค่า Octane จะยิ่งต่ำมาก ทำให้เครื่องยนต์น็อก และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุในขณะเร่งแซง

(3) การนำสาร Toluene หรือ สาร Reformat ลักลอบออกจากโรงกลั่นหรือโรงงานโดยยกเว้นภาษี ไปปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน ซึ่งสามารถผสมได้มากกว่าสารละลาย Solvent ประเภทอื่น แต่คุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เสียไป เนื่องจาก Toluene หรือ สาร Reformat เป็นสารที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิงมีค่า Octane สูงกว่าน้ำมันเบนซิน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อเครื่องยนต์มากนัก แต่ส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมทางด้านมลพิษ

2.3.2.2 การนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

การนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ส่วนใหญ่จะเป็นการนำสารละลาย Solvent ประเภท 3040 มาปลอมปนในน้ำมันดีเซล ซึ่งวิธีการนี้นิยมกระทำกันมากที่สุด เพราะเป็นสารละลาย Solvent ที่มีค่าซีเทนต่ำ เมื่อนำไปปลอมปนจะทำให้ค่ากลั่นจะเปลี่ยนไป ส่วนในแง่ของผู้บริโภคไม่ส่งผลเสียหายต่อเครื่องยนต์มากนัก นอกจากคุณสมบัติของการหล่อลื่น แต่ส่งผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หากนำไปปลอมปนถึง 30 % อาจพบในเรื่องจุดวาบไฟต่ำลง เพราะสารละลายชนิดนี้เบาหรือน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว และทำให้ติดไฟง่าย อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้น

2.3.2.3 การปลอมปนน้ำมันเตาด้วยน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว

น้ำมันหล่อลื่นโดยคุณสมบัติทางเคมีมิใช่ น้ำมันเชื้อเพลิง เพราะไม่ได้ใช้ในการเผาไหม้ในห้องเครื่องยนต์สำหรับให้พลังงาน ในความเป็นจริงใช้สำหรับการหล่อลื่นของเครื่องยนต์ แต่พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาตรา 4 ได้บัญญัติให้ "น้ำมันเชื้อเพลิง" หมายความว่ารวมถึงน้ำมันหล่อลื่นด้วย

การปลอมปนน้ำมันเตาด้วยน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว เนื่องจากน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วในปัจจุบัน ถ้านำมาปลอมปนกับน้ำมันเตาโดยไม่ผ่านการกรองแล้วจะพบว่ามีตะกอนมาก เมื่อผู้ใช้นำไปใช้แล้วจะพบว่าการอุดตันของหัวฉีดได้ง่าย แต่ถ้าจะต้องนำน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วมาผ่านกระบวนการกรอง จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายมากไม่คุ้มทุนกับการปลอมปน อีกทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ผ่านการกรองอย่างถูกวิธีแล้ว สามารถนำกลับไปผสมในการผลิตน้ำมันหล่อลื่นใหม่ ซึ่งจะได้รับผลประโยชน์มากกว่าการนำมาปลอมปนน้ำมันเตา จึงทำให้วิธีการนี้ลดความนิยมไป

2.3.2.4 การลักลอบนำ Bottom Residue / Slop มาใช้อย่างน้ำมันเชื้อเพลิงโดยหลีกเลี่ยงภาษี

Bottom Residue หรือ Slop ถือว่าเป็นของเสียจากการกลั่น ซึ่งไม่มีคุณสมบัติ (Spec) ที่แน่นอน และไม่อยู่ในควบคุมพิภคอัตราภาษีสรรพสามิต จึงทำให้สามารถนำออกจากโรงกลั่น และการเคลื่อนย้ายสามารถนำไปที่ใดก็ได้โดยไม่ต้องเสียภาษี โรงกลั่นที่ไม่สุจริตบางแห่งผลิต Bottom Residue หรือ Slop ให้มีคุณภาพใกล้เคียงกับน้ำมันเตา และนำไปขายเป็นน้ำมันเตาโดยหลีกเลี่ยงภาษี นอกจากนี้ยังพบอีกว่า Slop บางชนิดสามารถนำไปปลอมปนกับน้ำมันดีเซลหมุนเร็วได้ถึง 5 % โดยไม่ทำให้คุณสมบัติของน้ำมันดีเซลเปลี่ยนแปลงไปมาก บางแห่งมีการนำไปปลอมปนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วถึง 10 % ซึ่งจะตรวจสอบพบการปลอมปนได้ง่าย เพราะจะทำให้สีของน้ำมันเป็นสีคล้ำเปลี่ยนไป

ส่วนที่ 3

ผลกระทบของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

3.1 ผลกระทบต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีของรัฐบาล

รายได้จากภาษีเป็นรายได้ที่สำคัญของรัฐ โดยคิดประมาณร้อยละ 90 ของรายได้ทั้งหมด ซึ่งแบบออกเป็นภาษีทางตรงประมาณร้อยละ 30 และภาษีทางอ้อมประมาณร้อยละ 60²⁴ ดังนั้นภาษีทางอ้อมจึงมีความสำคัญในด้านรายได้ของรัฐบาลสูงกว่าภาษีทางตรง และมี

24 ข้อแตกต่างระหว่างภาษีทางตรง และภาษีทางอ้อม

1. การแบกรับภาระของภาษี

“ภาษีทางตรง” คือ ภาษีที่ผู้เสียภาษีเป็นผู้แบกรับภาระของภาษีนั่นทั้งหมด หรือเป็นส่วนใหญ่ ไม่สามารถผลักภาระของภาษีดังกล่าวไปให้แก่ผู้อื่น เช่น ผู้ที่เสียภาษี “ต่างดาว” นั้น จะไม่สามารถผลักภาระของค่าต่างดาวนั้นไปให้แก่ผู้อื่นได้

“ภาษีทางอ้อม” คือภาษีที่ผู้เสียภาษีมิได้เป็นผู้แบกรับภาระของภาษีนั่นไว้ทั้งหมดหรือเป็นส่วนใหญ่ เขาสามารถที่จะผลักภาระของภาษีที่เขาได้เสียไปนั้นทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ไปให้แก่ผู้อื่น เช่น รัฐบาลจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากน้ำมันเชื้อเพลิง โรงกลั่นก็จะผลักภาระของภาษีทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ที่เขาได้เสียให้กับรัฐบาลไปให้แก่ผู้บริโภคในรูปของการขายน้ำมันเชื้อเพลิงที่แพงขึ้น

2. ผลในด้านของราคาสินค้า

ข้อแตกต่างระหว่างภาษีทางตรงกับภาษีทางอ้อมที่สำคัญอีกข้อหนึ่ง คือ ผลของการเก็บภาษีที่มีต่อระดับราคาสินค้านั้น กล่าวคือโดยทั่วไปเชื่อกันว่าภาษีทางอ้อมจะทำให้ระดับราคาสินค้าโดยทั่วไป สูงกว่าการจัดเก็บภาษีทางตรง สำหรับการเก็บภาษีเพื่อให้ได้รับเงินจำนวนที่เท่ากัน ทั้งนี้เนื่องจากผู้เสียภาษีทางอ้อมนั้นสามารถผลักภาระของภาษีไปให้แก่ผู้อื่น ซึ่งเป็นเหตุทำให้ราคาสินค้าอื่นๆ พลอยสูงขึ้นด้วย ส่วนการเก็บภาษีทางตรงนั้น ผู้เสียภาษีมักจะเป็นผู้แบกรับภาระของภาษีไม่สามารถผลักภาระของภาษีไปให้แก่ผู้อื่น ภาษีทางตรงที่รัฐบาลจัดเก็บนั้นมีผลในทางลดรายได้ของผู้เสียภาษีลง แต่จะไม่ไปเพิ่มต้นทุนของสินค้าหรือบริการที่ผู้เสียภาษีเป็นผู้ผลิต

3. ข้อแตกต่างเกี่ยวกับวิธีการจัดเก็บ

“ภาษีทางตรง” โดยทั่วไปแล้วจะจัดเก็บจากฐานรายได้ และผู้เสียภาษีจะรู้ถึงการถูกเก็บภาษีได้ง่าย ซึ่งอาจจะทำให้ผู้เสียภาษีมียุติวิธียต่อการจัดเก็บภาษีและการบริหารงานของรัฐบาล

“ภาษีทางอ้อม” โดยทั่วไปแล้วจะจัดเก็บจากฐานการใช้จ่าย หรือจากการซื้อขายแลกเปลี่ยน และมักจะมีได้เก็บจากผู้บริโภคหรือผู้ซื้อสินค้าโดยตรง ผู้ที่แบกรับภาระของ

แนวโน้มจะสูงขึ้น ภาษีทางอ้อมที่สำคัญได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต โดยภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน คิดเป็นประมาณ ร้อยละ 10 ของรายได้จากภาษีทั้งหมด²⁵ ดังนั้นการปลอมปนน้ำมันจึงมีผลกระทบต่อยาได้จากภาษีของรัฐที่ควรจะจัดเก็บได้ ทำให้เกิดความสูญเสียอันเนื่องมาจากไม่สามารถจัดเก็บภาษีได้ตามปกติ ซึ่งในส่วนนี้สามารถคำนวณประมาณการจากการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้ เนื่องจากการนำน้ำมันและสารละลาย Solvent นอกระบบมาปลอมปน โดยแยกตามประเภทของภาษี ได้ดังนี้

$$\text{ผลกระทบต่อภาษี} = \text{ปริมาณน้ำมันนอกระบบหรือสารละลาย Solvent ที่มาปลอมปน} \times (\text{อัตราภาษีสรรพสามิต} + \text{ภาษีเทศบาล} + \text{กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง} + \text{กองทุนอนุรักษ์พลังงาน})$$

3.2 ผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมัน

ผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมันที่สำคัญ คือ ทำให้ยอดขายที่ควรจะได้ลดลง เนื่องจากมีสารละลาย Solvent นอกระบบและได้รับการยกเว้นภาษีเข้ามาแซกแทรกทำให้ผู้ค้าที่สุจริตต้องสูญเสียทางการตลาด เพราะผู้ค้าน้ำมันขนาดใหญ่ (ผู้ค้าตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521) จะต้องมีต้นทุนที่มาจากภาษีให้รัฐสำหรับน้ำมันดีเซลในอัตราลิตรละ 3.59 บาท หรือร้อยละ 28.2 ของราคาขายปลีก 12.72 บาท และสำหรับน้ำมันเบนซินในอัตราลิตรละ 5.48 บาท หรือร้อยละ 34.4 ของราคาขายปลีก 15.89 บาท (ราคาขายปลีก ณ วันที่ 27 มิถุนายน 2543) ในขณะที่ผู้ลักลอบนำสารละลาย Solvent ได้รับการยกเว้นภาษี เมื่อนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำให้สามารถขายน้ำมันได้ในราคาต่ำกว่าน้ำมันที่ถูกกฎหมาย จากช่องว่างของราคา

ภาษีที่แท้จริงมักจะไม่รู้ถึงการเสียภาษีของตน ซึ่งอาจจะทำให้ผู้ที่แบกรับภาระของภาษีไม่ค่อยมีปฏิริยาต่อการจัดเก็บภาษีและการบริหารงานของรัฐบาล

4. ประเภทของภาษี

“ภาษีทางตรง” ได้แก่ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีการใช้จ่ายเพื่อการบริโภค ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีการประกันสังคม ภาษีมรดกและภาษีที่เก็บจากทุน ภาษีการให้โดยเสนาหา

“ภาษีทางอ้อม” ได้แก่ ภาษีสินค้าขาออก ภาษีสินค้าขาเข้า ภาษีสรรพสามิต ภาษีการค้า ภาษีทรัพย์สิน อากรและแสตมป์ ค่าใบอนุญาต ค่าไ้จากรัฐวิสาหกิจ

ดู เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม , การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย(กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ.2529), หน้า 205-209

²⁵ ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและพลังงานแห่งชาติ

ดังกล่าว ทำให้กระบวนการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ขยายวงกว้างออกเป็นเครือข่าย และสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการอย่างรวดเร็ว จนส่งผลให้ปริมาณยอดขายของผู้ค้าน้ำมันถูกกฎหมายต่ำกว่าที่ควรจะเป็น และก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ค้าน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตที่เสียหายจากค่าการตลาดที่สูญเสียไปคือ

$$\text{ค่าการตลาดที่สูญเสียของผู้ค้าที่สุจริต} = \text{ปริมาณสารละลาย Solvent ที่มาปลอมปน} \times \text{ค่าการตลาด} + \text{กำไรของผู้ผลิตภายในประเทศ}$$

3.3 ผลกระทบต่อผู้บริโภค

การใช้น้ำมันปลอมปน ด้านหนึ่งทำให้ประชาชนผู้บริโภคใช้น้ำมันในราคาที่ถูกลง แต่อีกด้านหนึ่ง ผู้บริโภคมีความเสียด้านคุณภาพของน้ำมัน เนื่องจากน้ำมันที่ปลอมปนจะมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน ยิ่งมีการปลอมปนในปริมาณมากก็จะก่อให้เกิดผลเสียหายมากขึ้น ในหลายประการดังนี้

(1) เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันที่มีสารละลาย Solvent ปลอมปน หากใช้ไปช่วงเวลาหนึ่ง จะทำให้เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ ขี้เถ้าแข็ง แบร็ง สึกหรือเร็วกว่าปกติ บาล์มมีเขม่าเกาะ ทำให้ลิ้นปิดไม่สนิทหรืออาจกระแทกกับหัวลูกสูบได้ เกิดเขม่าเกาะติดลูกสูบอาจทำให้สูบติด ก้านสูบคดงอ แหวนสูบไม่สามารถกวาดน้ำมันได้หมด เนื่องจากมีเขม่าสะสมตามร่องแหวน เกิดความร้อนจากการเสียดสีสูงอาจทำให้ชำรุดแรงกดมากกว่าปกติละลายได้

(2) หากเป็นเครื่องยนต์เบนซินที่ใช้น้ำมันมีสารละลาย Solvent ปลอมปน จะทำให้เครื่องยนต์เกิดการน็อค กำลังของเครื่องยนต์ต่ำลง แรงความเร็วไม่ขึ้นอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในขณะที่เร่งแซง ทำให้รถยนต์ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสิ้นเปลืองมากขึ้น เพราะจะต้องเร่งเครื่องยนต์ขึ้นเพื่อให้เครื่องยนต์ทำงานได้เท่าเดิม และก่อให้เกิดเขม่าในห้องเครื่องยนต์ทำให้หัวเทียนมีเขม่าเกาะติดเกิดการเบียดขึ้น เครื่องยนต์ติดยาก อีกทั้งน้ำมันเครื่องจะมีอายุการใช้งานสั้นลง เพราะน้ำมันเชื้อเพลิงที่เผาไหม้ไม่หมด เขม่าเกิดมากจะไหลลงไปปนรวมในห้องน้ำมันเครื่อง

(3) เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันที่มีสารละลาย Solvent มาปลอมปน จะทำให้เครื่องยนต์ชำรุดทรุดโทรมและเครื่องหลวมเร็วกว่าปกติ และเกิดการเผาไหม้ในห้องเครื่องที่ไม่สมบูรณ์ ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่ประเมินค่าไม่ได้

3.4 ผลกระทบต่องบประมาณทางด้านป้องกันปราบปรามและกำลังพลภาครัฐ

ในระยะแรก (พ.ศ.2535 – 2537) กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบโดยดำฝังกในฐานะเป็นหน่วยงานปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงศุลกากร ต่อมาในปี พ.ศ.2538 รัฐบาลได้เห็นชอบให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ขณะนั้นเป็นกรมตำรวจ) จัดตั้งหน่วย

เฉพาะกิจขึ้นเป็นศูนย์ป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีขอบด้วย กฎหมาย จึงได้พบรูปแบบของการกระทำความผิดจากการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงหลีกเลี่ยง ภาษีทางทะเล มาสู่การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงทางบก จนกระทั่งเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2543 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้มีเครือข่ายการประสานงานอย่างสมบูรณ์ ระหว่างหน่วยงานที่มีหน้าที่ รับผิดชอบเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ กองทัพเรือ สำนักงานนโยบายและพลังงานแห่งชาติ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมทะเบียน การค้า การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งรัฐบาลได้สนับสนุน งบประมาณให้กับหน่วยงานดังกล่าวตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 - 2543 เป็นต้นมา เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,340.2 ล้านบาท ในที่นี้ยังไม่รวมเงินงบประมาณของส่วนราชการอีกจำนวนหนึ่งด้วย นอกจากนี้ แต่ละหน่วยงานต้องใช้กำลังพลข้าราชการในการปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและปราบปราม อีก เป็นจำนวนมาก



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

ส่วนที่ 1 กฎหมายภาษีกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

1.1 วัตถุประสงค์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย

สาเหตุของปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงสืบเนื่องมาจากผลต่างของภาษีที่ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent หรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ยกเว้นภาษีหรือเสียภาษีน้อยกว่าไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้นมาตรการทางภาษีสรรพสามิตจึงเป็นการลดแรงจูงใจในผลต่างของภาษีที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่ได้รับประโยชน์จากการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง อันเป็นการตัดสาเหตุของการกระทำความผิดได้ประการหนึ่ง

ภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย สันนิษฐานว่ามีการเก็บมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี แต่เป็นการเก็บที่มอบหมายให้นายอากรผูกขาดไปดำเนินการและส่งรายได้ให้แก่ทางราชการ ในระยะเริ่มแรกมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้า 2 ประเภท คือ สีน และ สุรา ต่อมาได้มีการเพิ่มประเภทสินค้ามากขึ้นตามลำดับ ลักษณะของการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในขณะนั้น หากจะจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้าใด ก็จะตรากฎหมายออกมาในแต่ละฉบับเพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในสินค้านั้นๆ เป็นเรื่องๆ ไป เช่น

พระราชบัญญัติเก็บภาษีไม้ขีดไฟ ซึ่งทำในพระราชอาณาเขต พ.ศ.2474

พระราชบัญญัติภาษีซีเมนต์ ซึ่งทำในพระราชอาณาเขต พ.ศ.2476

พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติไฟ พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติเกลือ พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติเครื่องดื่ม พ.ศ.2495

พระราชบัญญัติยานัตถุ์ พ.ศ.2486

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.2493

ในอดีตจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น มีการตราพระราชบัญญัติ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งทำในราชอาณาจักร พ.ศ.2507 บังคับใช้เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม

พ.ศ.2507 ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้เนื่องจากปรากฏว่าในขณะที่ได้มีการกลั่นน้ำมันในประเทศ
จีนและโรงกลั่นน้ำมันได้เริ่มดำเนินการกลั่นน้ำมันขึ้นอย่างเป็นล่ำเป็นสันแล้ว การดำเนินการ
ดังกล่าวทำให้ความจำเป็นในการส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเข้ามาในประเทศน้อยลงไป รัฐบาล
จะขาดรายได้จากภาษีศุลกากรขาเข้าจำนวนมากที่เคยได้รับจากการนำน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
เข้าประเทศ ประกอบกับในปัจจุบันรัฐบาลกำลังต้องการรายได้จำนวนมากมาใช้จ่ายเพื่อกิจการอัน
จำเป็นของรัฐ และเพื่อการพัฒนาประเทศ การขาดรายได้ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบกระเทือน
ต่อการพัฒนาประเทศได้ จึงสมควรมีกฎหมายว่าด้วยภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งทำใน
ราชอาณาจักรเพื่อชดเชยรายได้ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีศุลกากรขาเข้าที่ต้องขาดไป¹ ซึ่งในมาตรา 3
ให้คำนิยามในการจัดเก็บน้ำมันและผลิตภัณฑ์ ดังนี้

“น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมัน
เชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันเตา น้ำมันดีเซล และน้ำมันอื่นๆ ที่คล้ายกับน้ำมันที่ได้
ออกชื่อมาแล้ว น้ำมันหล่อลื่น ก๊าซปิโตรเลียม ปิโตรเลียมบิตูแมน (แอสฟัลต์) ปิโตรเลียมโค้ก และ
กากอื่นๆ ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม และให้รวมถึงน้ำมันอื่นหรือผลิตภัณฑ์อื่นที่ได้จาก
การกลั่นน้ำมันตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น เห็นว่าพระราชบัญญัติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์
น้ำมันซึ่งทำในราชอาณาจักร พ.ศ.2507 ที่บัญญัติในขณะนั้นยังไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต
สำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับนี้ก็ได้มีการกำหนดให้
รับคืนหรือยกเว้นภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน บางลักษณะ ได้แก่²

- (1) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งส่งออกไปนอกราชอาณาจักร
- (2) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งเติมในอากาศยาน ที่พนักงานศุลกากร
ได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศแล้ว
- (3) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่รัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่าง
ประเทศให้แก่รัฐบาลไทย หรือใช้ในกิจการปฏิบัติการกิจเพื่อช่วยเหลือราชการตามความตกลง
ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ

¹ เหตุผลในการตรา พระราชบัญญัติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งทำใน
ราชอาณาจักร พ.ศ.2507

² พระราชบัญญัติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งทำในราชอาณาจักร พ.ศ.2507
มาตรา 8

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

(1) การจัดเก็บภาษีเพื่อรายได้ โดยรัฐต้องนำภาษีไปใช้จ่ายเพื่อบริการประชาชนบางประเภทที่ให้ประโยชน์แก่คนบางกลุ่มอย่างเห็นได้ชัด คนกลุ่มอื่นไม่ได้รับ ดังนั้นจึงควรเก็บภาษีจากคนกลุ่มที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษ แต่การนำหลักการนี้ประเทศต่าง ๆ ที่ได้นำมาเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง โดยถือหลักว่าเมื่อรัฐบาลสร้างถนนหนทางต่างๆ ขึ้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์ก็คือผู้ใช้รถยนต์ ดังนั้นจึงควรเก็บภาษีจากผู้ใช้รถยนต์ตามจำนวนที่ได้ใช้ถนนและระยะทางวิ่งของรถยนต์ จึงได้คิดกันคร่าวๆ ว่า ถ้าผู้ใช้รถยนต์คนใดใช้ถนนมากก็ต้องใช้น้ำมันมาก จึงต้องเรียกเก็บจากภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นวิธีการที่ง่ายที่สุดและหลาย ๆ ประเทศในโลกมีบทบัญญัติไว้ชัดเจนว่าให้นำรายได้จากภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้ได้เฉพาะการสร้างถนนอย่างเดียว (Ear-Marked) จะนำไปใช้ในกิจการอื่นไม่ได้

(2) การจัดเก็บภาษีเพื่อจำกัดการบริโภค เนื่องจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจะก่อให้เกิดมลพิษทำลายสิ่งแวดล้อม หากใช้มากจะก่อให้เกิดมลพิษมาก ทำให้ประชาชนที่ไม่ได้ใช้รถยนต์ใช้ถนนต้องรับอันตรายจากมลพิษ ซึ่งไม่ใช่เป็นการทำอันตรายต่อสุขภาพเฉพาะผู้บริโภคเท่านั้น ดังนั้นรัฐจำเป็นต้องจัดสรรเงินบางส่วนในการพัฒนาสิ่งแวดล้อมและสร้างโรงพยาบาลรักษาผู้ป่วย นอกจากนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงยังเป็นสินค้าที่ต้องใช้งบประมาณจากรัฐเป็นพิเศษ เช่น ประชาชนที่โดยสารรถประจำทางจะสามารถไปได้ถึง 30 คน แต่หากเป็นการใช้รถยนต์ส่วนตัวซึ่งต้องบริโภคน้ำมันมากขึ้น รัฐจึงควรจำกัดการบริโภคที่ฟุ่มเฟือยโดยจัดเก็บภาษีเพิ่ม และเป็นการสนับสนุนให้มีการประหยัดอันจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

การกำหนดนโยบายในการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีความมุ่งหมายเพื่อรายได้ และเพื่อจำกัดการบริโภค ทำให้รัฐได้ประโยชน์ทั้ง 2 ทาง คือ ได้ทั้งรายได้อันเป็นประโยชน์ และยังเป็นการควบคุมให้ประชาชนลดการบริโภค ซึ่งนโยบายดังกล่าวมักจะจัดอยู่ในตัวของมันเอง หากรัฐมุ่งหมายที่จะหารายได้เป็นหลักยิ่งกว่าการจำกัดการบริโภค ผลที่ได้ประชาชนก็จะบริโภคมากขึ้น แต่ในทางกลับกันหากรัฐมีความมุ่งหมายที่จะจำกัดการบริโภคเป็นหลัก ผลประโยชน์ในทางรายได้ของรัฐย่อมจะลดน้อยลง

1.2 โครงสร้างภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง

1.2.1 ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ผู้มีหน้าที่เสียภาษีแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการสถาบริการ ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า และผู้อื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษี ซึ่งผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณี ผู้ประกอบอุตสาหกรรม และผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น

(1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต มาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยาม “ผู้ประกอบอุตสาหกรรม” ไว้ว่า

“ผู้ประกอบอุตสาหกรรม” หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น ผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต คือบุคคลดังต่อไปนี้³

บุคคลประเภทแรก คือ เจ้าของซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม ความหมายคำว่า “เจ้าของ” หมายถึงบุคคลผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (Owner) หรือมีสิทธิอื่นใดในโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรมนั้น กล่าวคือ โรงอุตสาหกรรมนั้น ไม่ว่าผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้มีสิทธินั้นจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ก็ถือว่าเป็นเจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมและเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมตามกฎหมาย

บุคคลประเภทที่สอง คือ ผู้จัดการซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินการของโรงงานอุตสาหกรรม ผู้จัดการ หมายถึงผู้มีอำนาจสั่งการ (Director) ในการดำเนินธุรกิจหรือกิจการของโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมหรือบุคคลอื่นก็ได้ ดังนั้นถ้าบุคคลอื่นที่ไม่ใช่เจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมแต่เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรมในฐานะเป็นผู้จัดการ กฎหมายก็กำหนดให้ถือว่าเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมเช่นเดียวกัน

บุคคลประเภทที่สาม คือ บุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม บุคคลอื่นในที่นี้หมายถึงบุคคลใดก็ตามที่มีใช่เจ้าของหรือผู้จัดการของ

³ จุมพล ริมสาคร , เอกสารการสอนวิชากฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช,2541) , หน้า 181 .

โรงอุตสาหกรรม แต่ถ้าเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ (Responsibility) ในการดำเนินงานของ โรงอุตสาหกรรมโดยอาจจะเป็นตัวแทนของเจ้าของโรงอุตสาหกรรม หรือได้รับมอบหมายจาก เจ้าของก็ถือว่าเป็นผู้ประกอบการ

ดังนั้น ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง เจ้าของหรือ ผู้จัดการหรือบุคคลอื่น ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรมที่ผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมัน อาจเป็น โรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิง โรงกลั่นสารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเวนต์ (Solvent) ฯลฯ เป็นต้น

1.2.2 ผู้นำเข้าซึ่งสินค้า

ผู้นำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร หากเป็นสินค้าที่กำหนดไว้ในพิกัด อัตราภาษีสรรพสามิต ผู้นำเข้ามีหน้าที่ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติภาษี สรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยามของ “นำเข้า” ไว้ว่า

“นำเข้า” หมายความว่า นำเข้ามาในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วย สุลกากร ซึ่งสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้

คำนิยาม “นำเข้า” ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้ หมายความว่าถึงการนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร ดังนั้น “ผู้นำเข้า” ตามพระราชบัญญัติภาษี สรรพสามิต พ.ศ.2527 จึงมีความหมายเช่นเดียวกับนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 2 ซึ่งบัญญัติว่า

“ผู้นำของเข้า” หมายความว่ารวมทั้งและใช้ตลอดถึงเจ้าของหรือบุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียช่วงขณะหนึ่งใดของใดๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึง เวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากรักษาของพนักงานศุลกากร และคำว่า “ผู้ส่งของ ออก” ให้มีความหมายเป็นทำนองเดียวกันโดยอนุโลม

จากคำนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามกฎหมายศุลกากรดังกล่าว สามารถแบ่ง ได้ออกเป็น 2 ประเภท คือ⁴

⁴ มานิต วิทยาเต็ม, ภาษีและกฎหมายศุลกากร (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ บุรพาศิลป์, 2532), หน้า 28.

(1) เจ้าของ หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(2) บุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียช่วงขณะหนึ่งในตัวของ (สินค้า) หรือนับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามา เวลาที่นำของเข้า คือเวลาตามมาตรา 41 หรือจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร

จากคำนิยาม “นำเข้า” ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 กับคำนิยาม “ผู้นำของเข้า” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2496 จึงสรุปได้ว่าผู้นำเข้าซึ่งสินค้าน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันต่าง ๆ หมายถึง เจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น และหมายความรวมถึงบุคคลอื่นที่มีใช่เจ้าของหรือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น แต่ต้องเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียในเวลาที่นำน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้นเข้ามา

1.3 ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษี หมายถึง การเกิดขึ้นซึ่งภาระหรือหน้าที่ในการเสียภาษีสำหรับผู้ประกอบอุตสาหกรรมโรงกลั่น หรือ ผู้นำเข้าซึ่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ที่กฎหมายกำหนดให้มีหน้าที่เสียภาษี⁵ ซึ่งตามพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้กำหนดความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีสรรพสามิตไว้หลายกรณีด้วยกัน คือ

1.3.1 กรณีที่โรงกลั่นผลิตผลิตภัณฑ์ขึ้นในราชอาณาจักร ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเกิดขึ้น ณ เวลาที่นำสินค้าออกจากโรงกลั่น หรือนำออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เว้นแต่นำผลิตภัณฑ์ออกจากโรงกลั่นไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือนำผลิตภัณฑ์จากคลังสินค้าทัณฑ์บนกลับคืนไปเก็บในโรงกลั่นหรือไปเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนอีกแห่งหนึ่งในกรณีความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเกิดขึ้นก่อนนำผลิตภัณฑ์ออกจากโรงกลั่นหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้ถือว่าความรับผิดในอันที่จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเกิดขึ้นพร้อมกับความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม⁶ นอกจากนี้การนำผลิตภัณฑ์ไปใช้ในโรงกลั่นถือว่าเป็นการนำผลิตภัณฑ์ออกจากโรงกลั่นด้วย⁷

⁵ ประภาส คงเอียด , คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต , (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม,2542) , หน้า 111.

⁶ ความรับผิดในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มกรณีขายผลิตภัณฑ์เกิดขึ้นเมื่อมีกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

1.3.2 กรณีการนำเข้าน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากรสำหรับของที่นำเข้ามาตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เว้นแต่ในกรณีสินค้าเก็บอยู่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ให้อธิบายว่าความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นในเวลาที่นำสินค้าออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน⁷ ซึ่งความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากรสำหรับของที่นำเข้ามาตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เกิดขึ้นในเวลาที่น่าเข้าสำแดง ซึ่งการนำเข้าสำแดงต่อเมื่อเรือหรืออากาศยานถึงเขตท่าตามที่ระบุไว้

1.3.3 กรณีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้าโดยได้รับการยกเว้นหรือลดอัตราภาษี เพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้เองโดยบุคคลที่มีสิทธิเช่นนั้น หรือเพราะเหตุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดที่กำหนดไว้โดยเฉพาะแล้ว ได้มีการโอนไปเป็นของบุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษี หรือนำไปใช้ในกิจการอื่นนอกจากที่กำหนดไว้หรือสิทธิได้รับยกเว้น หรือลดอัตราสิ้นสุดลง ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อมีการ โอนหรือเมื่อสิทธิสิ้นสุดลง⁸

1.3.4 กรณีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งโรงกลั่นได้รับคืนหรือยกเว้นภาษี กรณีจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิที่ดี หรือได้จำหน่ายให้กับผู้ได้รับสิทธิยกเว้นที่ดี แล้วเอกสิทธิของผู้นั้นได้สิ้นสุดลงโดยเหตุอื่นนอกจากความตาย หรือได้โอนสินค้าไปเป็นของบุคคลอื่นที่ไม่มีเอกสิทธิ หรือบุคคลที่ไม่ได้รับสิทธิยกเว้นภาษี ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นเมื่อมีการ โอนหรือเมื่อเอกสิทธิ์นั้นสิ้นสุดลง หรือโอนไปยังผู้ที่ได้ได้รับการยกเว้นภาษี¹⁰

1.3.5 กรณีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ขาดไปจากบัญชีคุมสินค้าในคลังสินค้า ทัณฑ์บน ซึ่งเจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บนมีหน้าที่ต้องเสียภาษีสำหรับน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ขาดหายไปพร้อมเบี้ยปรับอีกสองเท่าของเงินภาษีนั้น พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527

1. เมื่อมีการส่งมอบผลิตภัณฑ์ หรือ
 2. เมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์ผลิตภัณฑ์ หรือ
 3. เมื่อได้รับชำระราคาผลิตภัณฑ์ หรือ
 4. เมื่อได้ออกใบกำกับภาษี
- ทั้งนี้แล้วแต่ว่ากรณีใดจะเกิดขึ้นก่อน

⁷ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 10(1)

⁸ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 10(3)

⁹ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 11.

¹⁰ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 12.

มาตรา 42 มิได้กำหนดเรื่องความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีไว้โดยชัดเจนว่าเกิดขึ้นเมื่อใด แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายแล้วสามารถอนุมานได้ว่าต้องถือวันที่สินค้าขาดไปจากบัญชีคุมสินค้าเป็นวันที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นวันใดนั้นย่อมเป็นไปตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏจากการตรวจสอบบัญชีและสินค้าในคลังสินค้าทัณฑ์บน

1.4 ฐานภาษี

“ฐานภาษี” หมายถึง สิ่งที่ใช้เป็นฐานประกอบกับอัตราภาษีเพื่อคำนวณให้ได้มาซึ่งจำนวนเงินค่าภาษี¹¹ ซึ่งฐานภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันจัดอยู่ในฐานภาษีสำหรับสินค้า พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ 2 กรณี คือ การเสียภาษีตามสภาพ (Specific) และการเสียภาษีตามมูลค่าหรือตามราคา (Ad Valorem) หรือหากสินค้าใดที่ระบุอัตราภาษีไว้ทั้งตามมูลค่าและตามปริมาณ ให้เสียภาษีในอัตราที่คิดเป็นเงินสูงกว่า¹² ดังนั้นการคำนวณภาษีจึงต้องเปรียบเทียบระหว่างอัตราภาษีตามมูลค่า กับอัตราภาษีตามปริมาณว่าอัตราใดเป็นอัตราที่สูงกว่า ผู้มีหน้าที่เสียภาษีก็ต้องเสียในอัตราที่สูงกว่านั้น

1.4.1 ฐานภาษีตามปริมาณ คือ ฐานภาษีที่คำนวณโดยถือตามหน่วยสุทธิของสินค้า เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง มีหน่วยวัดเป็นลิตร โดยคำนวณตามหน่วยปริมาณสุทธิ¹³

1.4.2 ฐานภาษีตามมูลค่า ตาม มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 คือ ภาษีสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ภาษีบริการ และภาษีสินค้านำเข้า การคำนวณฐานภาษีจึงถือตามมูลค่าของสินค้าหรือบริการนั้น ๆ แยกเป็น

(1) กรณีสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร ให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมรวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ หากไม่มีราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม หรือ มีหลายราคา ให้ถือตามราคาที่ดีกำหนดตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

(2) กรณีไม่มีราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมให้กำหนดราคาโดยวิธีใดวิธีหนึ่ง ดังนี้

- ให้ใช้ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมนั้นที่ขายสินค้าประเภทชนิด คุณภาพ และปริมาณเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน โดยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในระยะเวลาสามเดือน ถ่วงมาแล้ว หากไม่มีราคาเช่นนั้นให้ใช้ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมของผู้ประกอบอุตสาหกรรม

¹¹ ประภาศ คงเอียด, เรื่องเดิม, หน้า 136.

¹² พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 4.

¹³ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 9.

รายอื่นที่ขายสินค้าประเภท ชนิด คุณภาพ และปริมาณเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน โดยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในระยะเวลาสามเดือนที่ล่วงมาแล้ว

- ในกรณีที่ไม้อาจกำหนดราคาขายดังกล่าวข้างต้นได้ ให้ใช้ราคาจากต้นทุนของสินค้าบวกด้วยกำไรตามอัตรามาตรฐานของสินค้าประเภทนั้น ๆ หากไม่สามารถหาราคาจากต้นทุนได้ ให้ใช้ราคาขายปลีกสูงสุดของสินค้าในตลาดปกติในเดือนที่ล่วงมาแล้ว หักด้วยกำไรตามอัตรามาตรฐานของสินค้าประเภทนั้น ๆ

- กรณีที่ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมมีหลายราคา ให้ใช้ราคาขายสูงสุดต่อหน่วยซึ่งยังมีได้หักส่วนลดหรือค่าลดหย่อนใด ๆ ของสินค้านั้นเดือนที่ล่วงมาแล้ว

เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษี อธิบดีกรมสรรพสามิต โดยอนุมัติรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศมูลค่าของสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร เพื่อถือเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี โดยกำหนดจากราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมในตลาดปกติได้โดยมูลค่าของสินค้าที่ประกาศกำหนดดังกล่าวไม่ต้องนำไปรวมกับภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระอีก¹⁴

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้กำหนดให้ฐานภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักรโดยให้ถือตามราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมบวกด้วยภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ การที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้เป็นผลให้ฐานในการคำนวณภาษีสรรพสามิตเพิ่มมากขึ้น นับได้ว่าเป็นวิธีการเพิ่มฐานภาษีและจำนวนเงินภาษีได้วิธีหนึ่งโดยไม่ต้องเพิ่มอัตราภาษี กล่าวคือ แทนที่จะประกอบด้วยราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรมเพียงอย่างเดียวก็จะรวมภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระไว้ด้วย หลังจากนั้นจึงจะนำไปคูณด้วยอัตราภาษีเพื่อให้ได้จำนวนเงินค่าภาษีซึ่งแสดงได้ดังนี้

ฐานภาษีสรรพสามิต = ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม - ภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ

ค่าภาษีสรรพสามิต = (ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม + ภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ) x อัตราภาษี

สำหรับความหมายของ “ภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 4 ให้คำนิยาม “ภาษี” ว่าเป็น ภาษีสรรพสามิต

¹⁴ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 8(1).

ที่เรียกเก็บจากสินค้าและบริการตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 เท่านั้น แต่เนื่องจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต ตามพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้น (ภาษีมหาดไทย) เพราะตามพระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 4 บัญญัติ “ให้ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิตเสียภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่เกินร้อยละสิบของภาษี” ดังนั้นภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ คือ ผลรวมของภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 กับ ภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บเพิ่มขึ้นตามพระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ซึ่งตามปกติภาษีสรรพสามิตที่เก็บเพิ่มนั้นจะเก็บในอัตราร้อยละ 10¹⁵ ของภาษีที่คำนวณได้ ซึ่งจะมีสูตรการคำนวณภาษีดังนี้

$$T = (P + T + \frac{10T}{100}) \times R$$

$$T = (P + T + 0.1 T) \times R$$

$$T = (P + 1.1T) \times R$$

$$T = PR + 1.1 TR$$

$$T - 1.1TR = PR$$

$$T(1 - 1.1R) = PR$$

$$T = \frac{PR}{1 - 1.1R}$$

$$1 - 1.1R$$

หมายเหตุ

T = ภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ

P = ราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม

R = อัตราภาษี

ดังนั้น สูตรที่ใช้ในการคำนวณภาษีสรรพสามิตที่พึงต้องชำระ คือ

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

1.5 ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

สำหรับภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ให้คำนิยาม “น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ว่า

¹⁵ พระราชกฤษฎีกาเพิ่มอัตรากาฬิสรรพสามิตเพื่อนำไปจัดสรรให้แก่กรุงเทพมหานครและราชการส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2527 มาตรา 3

“น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” หมายความว่า “ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากปิโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันดีเซล น้ำมันเชื้อเพลิงหนัก น้ำมันเตา และน้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกับน้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้ว น้ำมันหล่อลื่น ปิโตรเลียมปิทิวเมน (แอสฟัลต์) ปิโตรเลียมโค้ก ก๊าซปิโตรเลียมชนิดต่าง ๆ ก๊าซธรรมชาติเหลว ก๊าซธรรมชาติ สารละลายหรือโซลเวนต์ชนิดต่าง ๆ สารพลอยได้ และกากอื่น ๆ ที่ได้จากปิโตรเลียม และให้หมายความรวมถึงน้ำมันอื่นหรือผลิตภัณฑ์อื่น ที่ได้จากการกลั่นหรือแยกปิโตรเลียม ตามที่รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

จากคำนิยาม “น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ดังกล่าวเห็นได้ว่าความหมายของน้ำมันและผลิตภัณฑ์จึงมีความหมายกว้างครอบคลุมน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภท สาเหตุที่กำหนดขอบเขตไว้กว้างเนื่องจากป้องกันการหลบเลี่ยงการเสียภาษีโดยอาศัยช่องโหว่ (loop hole) ของกฎหมาย โดยที่ผู้เสียภาษีจะปรับปรุงพยายามปรับปรุงการประกอบพฤติกรรมในทางเศรษฐกิจของตนเพื่อให้เสียภาษีน้อยลง เช่น รัฐบาลเก็บภาษีน้ำมันเบนซินแพงกว่าน้ำมันดีเซล ผู้ใช้รถยนต์ก็จะเปลี่ยนเครื่องที่ใช้ น้ำมันเบนซินมาเป็นเครื่องที่ใช้น้ำมันดีเซลเพื่อให้เสียภาษีน้อยลง หรือตัดแปลงรถยนต์ไปใช้เชื้อเพลิงอย่างอื่นซึ่งอยู่นอกพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ดังนั้นการเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์จึงจำเป็นต้องกำหนดไว้ทุกประเภทเพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงพิกัดอัตราภาษี แต่อย่างไรก็ตาม สามารถแยกประเภทของน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันออกได้ 2 ประเภท¹⁶ คือ

- (1) ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากปิโตรเลียม ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต 01.01 ถึง 01.11
- (2) น้ำมันอื่นหรือผลิตภัณฑ์อื่นที่ได้จากการกลั่นหรือแยกปิโตรเลียมตามที่รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งปัจจุบันรัฐมนตรีได้ประกาศให้สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เป็นสินค้าตามพิกัด 01.90 (Hydrocarbon Solvent)

1.5.1 ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากปิโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันดีเซล น้ำมันเชื้อเพลิงหนัก น้ำมันเตา และน้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกับน้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้ว น้ำมันหล่อลื่น ปิโตรเลียมปิทิวเมน (แอสฟัลต์) ปิโตรเลียมโค้ก ก๊าซปิโตรเลียมชนิดต่าง ๆ ก๊าซธรรมชาติเหลว ก๊าซธรรมชาติ สารละลายหรือโซลเวนต์ชนิดต่าง ๆ สารพลอยได้ และกากอื่น ๆ ที่ได้จากปิโตรเลียม ซึ่งตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตจะกำหนดไว้ในประเภทที่ 01.01 ถึงประเภทที่ 01.11 โดยเป็นสินค้าใดที่ระบุอัตราภาษีไว้ทั้งตามมูลค่าและตาม

¹⁶ ประภาส คงเอียด, เรื่องเดิม, หน้า 41-47

ปริมาณ การคำนวณภาษีจึงต้องเปรียบเทียบระหว่างอัตราภาษีตามมูลค่า กับอัตราภาษีตามปริมาณ ว่าอัตราใดเป็นอัตราที่สูงกว่า ผู้มีหน้าที่เสียภาษีก็ต้องเสียในอัตราที่สูงกว่านั้น ซึ่งในอดีตที่ผ่านมา น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามพิกัดที่ 01.01 ถึง 01.11 การเก็บภาษีตามปริมาณจะได้อัตราที่สูงกว่า จึงจัดเก็บตามปริมาณมาโดยตลอด โดยคำนวณภาษีเป็นระบบ บาท/ลิตร

ความหมายโดยย่อของน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันประเภทแรกที่ต้องเสีย ภาษีสรรพสามิต ตามพิกัดที่ 01.01 ถึง 01.11 โดยยึดถือตามแนวทางที่กำหนดไว้ในศัพท์ อุตสาหกรรมปิโตรเลียม ดังต่อไปนี้¹⁷

ประเภทที่ 01.01 น้ำมันเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกัน น้ำมันเบนซิน (BENZINE; GASOLINE; MOTOR GASOLINE; PETROL) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น น้ำมันปิโตรเลียม ในหอกลั่นบรรยากาศ โดยทั่วไปมีช่วงการกลั่น 20 ถึง 215 องศาเซลเซียสผสมสารเติมแต่งเพื่อเพิ่มค่าออกเทนป้องกันการน็อกของเครื่องยนต์ ใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์สันดาปภายใน ซึ่งจุดระเบิดด้วยหัวเทียน และอาจหมายถึงผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ที่มีส่วนประกอบทำนองเดียวกัน และมีจุดเดือดใกล้เคียงกัน

ประเภทที่ 01.02 แนพทา รีฟอร์มเมท ไพโรไลซิสแก๊ซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน ซึ่งมีการกำหนดความหมายของผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดไว้ดังนี้

(1) แนพทา (Naphtha) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันโดยตรง ซึ่งมีช่วงการกลั่นเหมือนกับแก๊ซโซลีน (Gasoline) คือระหว่าง 30 ถึง 220 องศาเซลเซียส ใช้เป็นวัตถุดิบสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเป็นทำละลาย

(2) รีฟอร์มเมท (Reformate) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากกรีฟอร์มมิง (Reforming) คือกระบวนการเปลี่ยนโครงสร้างไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon) ด้วยความร้อนหรือใช้ตัวเร่งปฏิกิริยาเพื่อให้ได้แก๊ซโซลีนมากขึ้น เป็นการเพิ่มค่าออกเทน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁷ มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ศัพท์อุตสาหกรรมปิโตรเลียม มอก.1270-2537 สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ถนนพระรามที่ 6 กรุงเทพฯ 10400 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 112 ตอนที่ 11 ง วันที่ 7 กุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2538 และศัพท์บัญญัติปิโตรเคมีและคำอธิบายโดยย่อ พิมพ์ครั้งที่ 1 บริษัทปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด

(3) ไพโรไลซิสแก๊ซโซลีน (Pyrolysis gasoline) เป็นน้ำมันเบนซิน ที่ได้จากการแตกตัวของเนฟทาหรือแก๊ซออยล์ (Gas oil) ที่อุณหภูมิสูง ซึ่งแก๊ซออยล์ จะเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบในหอกลั่นบรรยากาศ ช่วงการกลั่นอยู่ระหว่าง 200 ถึง 300 องศาเซลเซียส ใช้เป็นเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ดีเซล

ประเภทที่ 01.03 น้ำมันก๊าด และน้ำมันที่จุดให้แสงสว่างที่คล้ายกัน น้ำมันก๊าด (Kerosine; Lamp-oil) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบโดยตรง มีช่วงการกลั่น 150 ถึง 300 องศาเซลเซียส ส่วนใหญ่ ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้แสงสว่างและความร้อน และเป็นตัวทำละลายในอุตสาหกรรม เนื่องจากสารละลาย (Solvent) บางชนิดมีคุณสมบัติทางเคมีที่คล้ายกับน้ำมันก๊าด กรมสรรพสามิตได้เคยวิเคราะห์ว่า สารละลายบางชนิดเป็นสินค้าที่ต้องภาษีในพิกัดและมีปัญหาโต้แย้งกันจนถึงศาลฎีกา ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 766/2539 สารละลายโซลเว้นท์ชนิดต่าง ๆ ไม่ใช่ น้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกับน้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้ว ตามคำจำกัดความว่า “น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2534) แม้สารละลายโซลเว้นท์ชนิดต่าง ๆ นั้น จะมีคุณสมบัติอยู่ในข้อกำหนดคุณภาพน้ำมัน ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2532) เรื่อง กำหนดคุณภาพของน้ำมันเบนซินและน้ำมันก๊าด ก็ไม่ใช่ น้ำมันก๊าดตามคำจำกัดความข้างต้น ดังนี้พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 1 ท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2534) ในประเภทที่ 01.03 รายการน้ำมันก๊าดและน้ำมันที่จุดให้แสงสว่างที่คล้ายกัน จึงไม่รวมถึงสารละลายโซลเว้นท์ชนิดต่าง ๆ ด้วย สารละลายเคมีไวท์สปีริต พืพาทจึงไม่ใช่สินค้าที่จะต้องเสียภาษีตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ประเภทที่ 01.03 ท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2534) และเมื่อตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ไม่เรียกเก็บภาษีจากสารละลายโซลเว้นท์ชนิดต่าง ๆ จำเลยก็ไม่มีความผิดเรียกเก็บภาษีจากโจทก์

อย่างไรก็ตาม ต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้ประกาศกำหนดให้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกำหนด เป็นสินค้าที่ต้องเสียภาษีตามพิกัดที่ 01.90 ซึ่งจะอธิบายต่อไป

ประเภทที่ 01.04 น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันเชื้อเพลิงไอพ่น (Jet fuel) เป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงขับเคลื่อนเครื่องบินไอพ่น และเครื่องกังหันแก๊ซ มีหลายชนิด เช่น Jet A-1 IP-4

ประเภทที่ 01.05 น้ำมันดีเซลและน้ำมันอื่นๆ ที่คล้ายกัน น้ำมันดีเซล คือผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ดีเซลทั่วไป

ประเภทที่ 01.06 ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล) และก๊าซเหลวที่คล้ายกัน ก๊าซธรรมชาติเหลว (Natural gas liquid (NGL)) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากก๊าซธรรมชาติ มีองค์ประกอบเป็นมีเทนเก็บในสภาพของเหลวที่อุณหภูมิ -158 องศาเซลเซียส และความดันบรรยากาศ

ประเภทที่ 01.07 ก๊าซธรรมชาติเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพนเหลว และก๊าซที่คล้ายกัน ซึ่งมีการกำหนดความหมายของผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดไว้ดังนี้

(1) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied petroleum gas (LPG)) เป็นก๊าซผสมของโพรเพนและบิวเทน ซึ่งถูกทำให้เป็นของเหลว โดยการเพิ่มความดันหรือลดอุณหภูมิ ซึ่งใช้ก๊าซหุงต้ม

(2) ก๊าซโพรเพนเหลว โพรเพน (Propane) เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีองค์ประกอบของก๊าซธรรมชาติ มีจำนวนคาร์บอน 3 อะตอม ในโมเลกุล เป็นวัตถุดิบสำหรับผลิตสารปิโตรเคมี ซึ่งโพรเพนที่จัดอยู่ในพิักัดนี้ จะต้องมีสภาพเป็นของเหลว

อย่างไรก็ตาม อธิบดีกรมสรรพสามิตได้ออกคำวินิจฉัยพิักัดเกี่ยวกับสินค้า น้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประเภทที่ 01.07 ไว้ว่า ให้ก๊าซที่มีรายชื่อต่อไปนี้ จัดเข้าพิักัดอัตราภาษีสรรพสามิตตามพระราชบัญญัติพิักัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ในประเภทเดียวกับก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพนเหลว และก๊าซที่คล้ายกัน¹⁸

- (1) ก๊าซโพรพิลีน (Propylene) ที่มีความบริสุทธิ์ต่ำกว่าร้อยละ 90
 - (2) ก๊าซบิวทีนส์ (Butenes) ที่มีความบริสุทธิ์ต่ำกว่าร้อยละ 90
 - (3) ก๊าซบิวทาไดอินส์ (Butadienes) ที่มีความบริสุทธิ์ต่ำกว่าร้อยละ 90
 - (4) ก๊าซนอัมัล-บิวเทน (N-Butane) ที่มีความบริสุทธิ์ต่ำกว่าร้อยละ 95
 - (5) ก๊าซไอโซบิวเทน (Isobutane) ที่มีความบริสุทธิ์ต่ำกว่าร้อยละ 95
- ก๊าซเหล่านี้จึงเป็นสินค้าที่ต้องเสียภาษีตามพิักัดที่ 01.07 เช่นเดียวกัน

¹⁸ กรมสรรพสามิต, “คำสั่งกรมสรรพสามิต ที่ 345/2534 เรื่องคำวินิจฉัยพิักัดอัตราภาษีสรรพสามิต เกี่ยวกับก๊าซโพรพิลีน (Propylene) ก๊าซบิวทีนส์ (Butenes) ก๊าซบิวทาไดอินส์ (Butadienes) ก๊าซนอัมัล-บิวเทน (N-Butane) และก๊าซไอโซบิวเทน (Isobutane),” 7 พฤศจิกายน 2534.

ประเภทที่ 01.08 ก๊าซมีเทนเหลว ก๊าซอีเทนเหลว ก๊าซบิวเทนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเหลว และก๊าซหรือของเหลวที่คล้ายกัน ซึ่งความหมายของผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดได้กำหนดไว้ดังนี้

(1) ก๊าซมีเทนเหลว มีเทน (MEthane) เป็นไฮโดรคาร์บอนอิ่มตัว ที่มีจำนวนคาร์บอน 1 อะตอม อยู่ในโมเลกุล เป็นก๊าซที่อุณหภูมิและบรรยากาศปกติ เป็นองค์ประกอบสำคัญในก๊าซธรรมชาติ ซึ่งใช้ในการผลิตฟอร์มัลดีไฮด์ และเป็นสารตั้งต้นของสารประกอบอินทรีย์ต่าง ๆ ซึ่งก๊าซมีเทนตามพิกัดนี้ จะต้องมีสภาพเป็นของเหลว

(2) ก๊าซอีเทนเหลว อีเทน (Ethane) เป็นองค์ประกอบของก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันดิบ ใช้ผลิตเอทิลีน ซึ่งตามพิกัดนี้จะต้องมีสภาพเป็นของเหลว

(3) ก๊าซบิวเทนเหลว บิวเทน (Butane) เป็นองค์ประกอบของก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซจากการกลั่นน้ำมัน ใช้ในการผลิตเอทิลีนและโพรพิลีน โดยการแตกตัวของบิวเทน และเป็นก๊าซที่เป็นประกอบสำคัญของก๊าซหุงต้ม

(4) ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเหลว การเกิดไอโซเมอร์ (Isomerization) เป็นการเปลี่ยนโครงสร้างโมเลกุลของสารประกอบอินทรีย์โดยไม่เปลี่ยนแปลงจำนวนอะตอมในโมเลกุล ในอุตสาหกรรมปิโตรเลียม หมายถึง การเปลี่ยนไฮโดรคาร์บอนแบบโซ่ยาว เป็นไฮโดรคาร์บอนแบบโซ่กิ่ง ซึ่งถ้าเป็นไอโซเมอร์ของบิวเทนก็จะจัดอยู่ในพิกัดนี้

ประเภทที่ 01.09 เอทิลีนเหลว โพรพิลีนเหลว บิวทิลีนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวทิลีนในสภาพเหลว บิวทาไดอินเหลว และของเหลวที่คล้ายกัน ซึ่งมีการกำหนดความหมายของผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดไว้ดังนี้

(1) เอทิลีนเหลว เอทิลีน (Ethylene) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากอีเทน ใช้ผลิตโพลิเอทิลีน ไวนิลคลอไรด์ และเอทิลีนไกลคอล

(2) โพรพิลีนเหลว โพรพิลีน (Propylene) เป็นไฮโดรคาร์บอนไม่อิ่มตัว ผลิตจากโพรพิน ใช้เป็นสารตั้งต้นในการผลิตโพลิโพรพิลีน บางครั้งเรียกว่า Propene แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ Refinery grade propylene, Chemical grade propylene และ Polymer grade propylene ขึ้นอยู่กับอัตราส่วนระหว่างโพรพิลีนกับโพรเพน

(3) บิวทิลีนเหลว บิวทิลีน (Butylene) เป็นผลิตผลพลอยได้ (By-product) จากกระบวนการกลั่นน้ำมัน ใช้เป็นสารตั้งต้นสำหรับผลิตโพลิบิวทิลีน ที่มีคุณสมบัติดีกว่าโพลิไวนิลคลอไรด์

(4) ไอโซเมอร์ของบิวทิลีนในสภาพเหลว การเกิดไอโซเมอร์ได้กล่าวมาแล้วในพิกัด 01.08 ซึ่งเป็นไอโซเมอร์ของบิวเทน ถ้าเป็นไอโซเมอร์ของบิวทิลีนและอยู่ในสภาพเหลว ก็จะเป็นสินค้าตามพิกัดนี้

(5) บิวทาไดอินเหลว บิวทาไดอิน (Butadiene) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากไฮโดรเจนชั้นของบิวเทน หรือการแตกตัวของเนพทา ใช้ในการผลิตเอบีเอสและยางสังเคราะห์ เช่น เอสบีอาร์ เอบีอาร์ โพลีบิวทาไดอิน

ประเภทที่ 01.10 ก๊าซมีเทน ก๊าซอีเทน ก๊าซโพรเพน ก๊าซบิวเทน ไฮโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเป็นก๊าซและก๊าซที่คล้ายกัน ผลิตภัณฑ์ตามพิกัดนี้ จะมีลักษณะเดียวกับพิกัดที่ 01.08 ต่างกันเพียงพิกัดนี้จะต้องอยู่ในสภาพเป็นก๊าซ

ประเภทที่ 01.11 เอทิลีน โพรพิลีน ไอโซเมอร์ของบิวทิลีน บิวทาไดอิน ในสภาพเป็นก๊าซและก๊าซที่คล้ายกัน ผลิตภัณฑ์ตามพิกัดนี้จะมีลักษณะเดียวกับพิกัดที่ 01.09 ต่างกันเพียงจะต้องอยู่ในสภาพเป็นก๊าซ จึงจะเข้าตามพิกัดนี้

ข้อสังเกต สินค้าทุกพิกัด ยกเว้นพิกัดที่ 01.04 จะกำหนดให้สิ่งที่คล้ายกันกับสินค้าในพิกัดดังกล่าว เป็นสินค้าตามพิกัดนั้นด้วย การที่กำหนดไว้เช่นนี้ ก็เพื่อประโยชน์ในการจำแนกสินค้าว่า ควรจะจัดเข้าพิกัดใด ซึ่งโดยทั่วไปถ้าเป็นสินค้าที่มีคุณสมบัติทางเคมีที่คล้ายกัน ก็ควรอยู่ในพิกัดประเภทเดียวกัน ดังนั้น ผลการวิเคราะห์ทางวิทยาศาสตร์ จะเป็นตัวบ่งชี้ที่สำคัญว่า ควรจัดอยู่ในพิกัดใด

1.5.2 น้ำมันอื่นหรือผลิตภัณฑ์อื่นที่ได้จากการกลั่นหรือแยกปิโตรเลียม ตามที่รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นกรณีที่กฎหมายให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ออกประกาศกำหนดผลิตภัณฑ์อื่นที่ได้จากการกลั่นหรือแยกปิโตรเลียม นอกจากที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ประเภทที่ 01.01 ถึงประเภทที่ 01.11 ให้ถือเป็นน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตด้วย โดยจะต้องกำหนดไว้ในประเภทที่ 01.90 ซึ่งการคำนวณภาษีตาม พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 กำหนดให้เก็บแตกต่างจากประเภทแรก โดยให้จัดเก็บภาษีตามมูลค่าเพียงอย่างเดียว ซึ่งรายละเอียดของน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามประเภทที่ 01.90 ได้แก่

ประเภทที่ 01.90 อื่น ๆ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา ปัจจุบันรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้ประกาศกำหนดให้สิ่งต่อไปนี้ เป็นน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตด้วย คือ

(1) น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน¹⁹ น้ำมันเตา (Fuel oil) เป็นผลิตภัณฑ์กันหอกันสนิมที่ซึ่งจะเป็นสิ่งที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง สำหรับให้ความร้อนหรือพลังงาน

(2) ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของผสมบิทูเมน ซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิง²⁰ บิทูเมน (Bitumen) เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะเหลวหนืด กิ่งแข็งกึ่งเหลวหรือแข็ง มีสีดำหรือสีน้ำตาลไหม้ ได้จากกระบวนการกลั่นน้ำมันดิบหรือเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ประกอบด้วยไฮโดรคาร์บอนและอนุพันธ์ (derivative) ละลายได้ในคาร์บอนไดซัลไฟด์ เมื่อได้รับความร้อนจะอ่อนลง บิทูเมนที่จะเข้าพิักนี้ จะต้องเป็นสิ่งที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงเท่านั้น

(3) สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน เป็นสิ่งที่ใช้ทำลายในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ซึ่งจะมีอยู่หลายชนิด ส่วนที่เป็นสินค้าตามพิักนี้ จำกัดเฉพาะที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีประกาศกำหนด²¹ เท่านั้น ดังนั้น สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ต้องเสียภาษีหรือไม่ จะต้องตรวจสอบจากประกาศของอธิบดีเป็นสำคัญ

การประกาศให้สารละลายในกลุ่มไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เป็นสินค้าในพิักที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรม และเพื่อมิให้เป็นการเพิ่มภาระต่อต้นทุนการผลิตต่อผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมที่สุจริต กรมสรรพสามิตจึงกำหนดเงื่อนไขในการยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้แก่ผู้ที่นำสารละลายในกลุ่มไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริงๆ ดังที่จะได้กล่าวต่อไป

¹⁹ กระทรวงการคลัง , “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันฯ,” 30 ธันวาคม 2534. โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535

²⁰ กระทรวงการคลัง , “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันฯ (ฉบับที่ 2),”

²¹ กระทรวงการคลัง , “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันฯ (ฉบับที่ 3),” โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2540

ตารางแสดงประเภทและอัตราภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต

| พิกัด | ชนิดของน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน | อัตราภาษีสรรพสามิต | |
|-------|---|-----------------------|-----------------------|
| | | ตามปริมาณ บาท/ลิตร | ตามมูลค่า (ร้อยละ) |
| 01.01 | น้ำมันเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกัน (ไร้สารตะกั่ว) | 3.685 | 0 |
| 01.02 | เนฟทา รีฟอร์มท ไพโรไลซิสก๊าซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน | 3.350 | 36 |
| 01.03 | น้ำมันก๊าด และน้ำมันที่จุดให้แสงสว่างที่คล้ายกัน | 3.055 | 0 |
| 01.04 | น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น | 3.000 | 23 |
| 01.05 | น้ำมันดีเซลและน้ำมันอื่นๆ ที่คล้ายกัน | 2.305 | 0 |
| 01.06 | ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล) และก๊าซเหลวที่คล้ายกัน | 3.150 | 36 |
| 01.07 | ก๊าซธรรมชาติเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพนเหลวและก๊าซที่คล้ายกัน | 2.170 | 23 |
| 01.08 | ก๊าซมีเทนเหลว ก๊าซอีเทนเหลว ก๊าซบิวเทนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเหลว และก๊าซหรือของเหลวที่คล้ายกัน | 2.170 | 23 |
| 01.09 | เอทิลีนเหลว โพรพิลีนเหลว บิวทิลีนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวทิลีนในสภาพเหลว บิวทาไดอินเหลว และของเหลวที่คล้ายกัน | 2.170 | 23 |
| 01.10 | ก๊าซมีเทน ก๊าซอีเทน ก๊าซโพรเพน ก๊าซบิวเทน ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเป็นก๊าซและก๊าซที่คล้ายกัน | 2.170 | 23 |
| 01.11 | เอทิลีน โพรพิลีน ไอโซเมอร์ของบิวทิลีน บิวทาไดอิน ในสภาพเป็นก๊าซ และก๊าซที่คล้ายกัน | 2.170 | 23 |
| 01.90 | อื่น ๆ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา มี 3 ประเภท คือ | | |
| | (1) น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน | - | 5 |
| | (2) ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของผสมปิทูเมน ซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิง | - | 1 |
| | (3) สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) | - | 30 |

1.6 การยกเว้นหรือลดอัตราภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

การยกเว้นภาษีในพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 มีข้อยกเว้นอยู่ในหมวด 7 มาตรา 99 ถึง มาตรา 111 แต่ที่สำคัญเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง มีอยู่ 4 ประเภท คือ

(1) มาตรา 100 น้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร ให้ได้รับการยกเว้น หรือ คืนภาษี หรือลดอัตราภาษี

(2) มาตรา 101 การลดหย่อนภาษีหรือสินค้าที่ผลิตขึ้นจากสินค้าที่ได้เสียภาษีมาแล้ว

(3) มาตรา 102 การรับคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง ที่จำหน่ายให้กับผู้รับเอกสิทธิ์ น้ำมันเติมอากาศยาน หรือ เติมน้ำมันเรือต่างประเทศ ซึ่งพนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศ

(4) มาตรา 103 การลดอัตราหรือยกเว้นภาษี กรณีนำไปใช้ตามหลักเกณฑ์วิธีการที่กรมสรรพสามิต กำหนด เช่น น้ำมันที่ผลิตได้และนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในขบวนการผลิตในโรงอุตสาหกรรม หรือ น้ำมันบางชนิดที่ไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน หรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมหรือสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม

1.6.1 การยกเว้น หรือ คืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร ตามมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527

การยกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร จะได้รับสิทธิทางภาษีไว้ 2 ประการ คือ

(1) สิทธิในการได้รับยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(2) สิทธิในการได้รับคืนภาษี สำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

การยกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว เป็นนโยบายเพื่อส่งเสริมการส่งออกและสนับสนุนให้มีรายได้เข้ารัฐ โดยกำหนดให้ผู้ผลิตที่เสียภาษีสรรพสามิตภายในประเทศ หากส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ก็ให้ได้รับเงินภาษีคืน เพราะถ้าเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งไปขายต่างประเทศด้วยแล้ว ผลจะเกิดขึ้นคือจะทำให้ขายสินค้าไม่ได้ เนื่องจากต้องเสียทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากร ทำให้ราคาสินค้าที่จะส่งไปขายมีราคาสูงมาก หาดตลาดไม่ได้ หากมีการแข่งขันด้วยแล้ว ความเสียเปรียบก็จะเกิดขึ้นกับผู้ส่งออกภายในประเทศมากขึ้น

ตามปกติการส่งออกจะใช้วิธียกเว้นภาษีให้สำหรับการส่งออกน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ไปต่างประเทศทางเรือเท่านั้น ส่วนการส่งออกทางบกโดยรถยนต์จะใช้วิธีการขอคืนภาษี เพราะหากใช้วิธีการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันที่ส่งออกไปต่างประเทศจะก่อให้เกิดปัญหาการควบคุมยากและง่ายต่อการลักลอบนำน้ำมันยกเว้นภาษีออกนอกระบบ ส่วนการส่งออกสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ก็ใช้วิธีเดียวกับการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ถ้าสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) นั้น เป็นสินค้าที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะ

รัฐมนตรีได้ยกเว้นภาษีตามมาตรา 103 มาแล้ว ก็ได้รับสิทธิเพียงยกเว้นภาษีตามมาตรา 103 เท่านั้น ไม่ได้ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีตามมาตรา 100 เพราะหากให้ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีตามมาตรา 100 อีก จะทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการเรียกเก็บภาษี

ปัญหาการยกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เป็นช่องทางที่ทำให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตใช้เงื่อนไขของการยกเว้นภาษีหรือคืนภาษีแสวงหาประโยชน์ในรูปแบบต่างๆ เช่น การทำเรื่องส่งออกน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันออกไปนอกราชอาณาจักร โดยไม่มีการส่งออกจริง หรือส่งออกน้อยกว่าที่สำแดง หรือส่งสิ่งอื่นที่มีใช้น้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันออกไปแล้วฉ้อฉลการขอคืนภาษี หรือการลักลอบนำน้ำมันส่งออกที่ยกเว้นภาษีทางเรือกลับเข้าฝั่งมาจำหน่ายให้กับสถานีบริการชายฝั่งแล้วฉ้อฉลการขอคืนภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ฉ้อฉลภาษีเหล่านี้จะเป็นน้ำมันที่ผลิตภายในประเทศและมีคุณภาพได้มาตรฐานประกาศกระทรวงพาณิชย์ เมื่อนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาษีถูกต้องในตลาดก็จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเสียดายกับผู้บริโภค แต่กระทบต่อรัฐเสียที่ต้องหายจากการขาดรายได้และถูกฉ้อฉลการขอคืนภาษี ปัจจุบันกรมสรรพสามิตได้กำหนดให้เติมสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออก²² แต่ก็กำหนดให้มีการเติมเฉพาะในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเท่านั้น

จากรูปแบบการกระทำความผิดที่ปัจจุบันพัฒนามาสู่การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ด้วยสารละลาย Solvent ผู้ประกอบการ Solvent ที่มีขอบจะใช้เงื่อนไขของการยกเว้นหรือคืนภาษีในการส่งออกไปยังต่างประเทศ และทำเรื่องส่งออกสารละลาย Solvent ไปนอกราชอาณาจักร โดยอ้างความต้องการหรือมีการสั่งซื้อจากประเทศเพื่อนบ้าน ความจริงไม่มีการส่งออกจริง หรือส่งออกไปยังนอกราชอาณาจักรแล้วย้อนกลับเข้ามาปลอมปนตามแหล่งสถานีบริการต่าง ๆ ใกล้เคียงชายแดนส่งออก ซึ่งวิธีการนี้ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์ทั้ง 2 ทาง คือ ได้รับการยกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับสารละลาย Solvent ที่ส่งออกโดยไม่มีการส่งออกจริง และอีกทางหนึ่งยังได้ประโยชน์จาก Solvent ที่ไม่ได้ส่งออกไปยังนอกราชอาณาจักรจริงถูกนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงและจำหน่ายให้กับสถานีบริการต่างๆ ทำให้ระบบตลาดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สุจริตได้รับความเสียหาย

1.6.2 การลดหย่อนภาษีสินค้าที่ผลิตขึ้นจากสินค้าที่ได้เสียภาษีมาแล้ว ตาม

มาตรา 101

²² กรมสรรพสามิต , “ระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเติมสาร Marker ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว พ.ศ. 2543,” 20 เมษายน 2543.

การลดหย่อนภาษีดังกล่าวเป็นไปตาม มาตรา 101 แห่ง พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 โดยการนำภาษีที่ได้ชำระไว้แล้วมาหักออกจากภาษีที่ต้องเสีย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมมีสิทธิขอลดหย่อนภาษี จากจำนวนเงินภาษีที่ได้เสียไว้แล้ว สำหรับสินค้าที่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตสินค้า หักออกจากจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสียสำหรับสินค้านั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เสียภาษีที่ไม่ต้องเสียภาษีซ้ำซ้อนหลายครั้ง แต่อย่างไรก็ตามจะลดหย่อนภาษีได้เฉพาะสินค้าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง²³ เท่านั้น ซึ่งกฎกระทรวงกำหนดไว้เฉพาะสินค้าประเภท น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์ เครื่องไฟฟ้า ประเภทเครื่องปรับอากาศ รถจักรยานยนต์ และแบตเตอรี่ ถ้าเป็นสินค้าประเภทอื่นนอกจากนี้จะขอลดหย่อนภาษีไม่ได้ แต่ขอให้สังเกตว่าภาษีที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมนำมาหักนั้น กฎหมายไม่ได้บังคับว่าต้องเป็นสินค้าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงหรือไม่ ดังนั้นแม้จะเป็นสินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่ไม่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง แต่ได้นำมาใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบ และผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้เสียภาษีไปแล้วสำหรับวัตถุดิบหรือส่วนประกอบนั้น ก็สามารถนำภาษีที่เสียไปแล้วมาหักลดหย่อนได้

1.6.3 การรับคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง ที่จำหน่ายให้กับผู้รับเอกสิทธิ์ น้ำมันเติมอากาศยาน หรือ เติมน้ำมันต่างประเทศ ซึ่งพนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศ ตาม มาตรา 102 แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1.6.3.1 ยกเว้นภาษีสำหรับการนำน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันบางชนิด ที่นำไปใช้โดยบุคคลที่ได้รับเอกสิทธิ์

การยกเว้นภาษีในกรณีนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้กำหนดให้ยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเบนซิน ไร้สารตะกั่วที่นำเข้ามาเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ เป็นการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามหลักกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติระหว่างประเทศ ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่องค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสัญญาฉบับนานาชาติ หรือทางการทูต ตามหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติต่อกัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

²³ กฎกระทรวง ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2534) ออกตามความในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ว่าด้วยสินค้าที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมจะขอลดหย่อนภาษีได้ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2540) และ กฎกระทรวงฉบับที่ 31 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527

โดยที่พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 102(3) ได้กำหนดเรื่องการคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าทุกประเภทรวมทั้งน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ด้วยถ้ามีการจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ แต่จะใช้บังคับได้เฉพาะสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร โดยผู้ประกอบการเท่านั้น ไม่รวมถึงสินค้านำเข้า ดังนั้น จึงต้องออกประกาศกระทรวง การคลังดังกล่าวเพื่อยกเว้นภาษีให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ ทั้งนี้ เพื่อให้ยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้ามาและจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ด้วย โดยให้ผู้นำเข้ามีสิทธิได้รับ ยกเว้นภาษี อย่างไรก็ตาม ในกรณีนี้จะจำกัดเฉพาะน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว เท่านั้น จึงเห็นได้ว่าการยกเว้นภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรและที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร เนื่องจากน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรทุกชนิดจะได้รับยกเว้นภาษีและให้ มีสิทธิได้รับภาษีด้วยถ้าได้ชำระภาษีไว้แล้ว โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ กำหนดในกฎกระทรวง ส่วนน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้านั้นจะได้รับยกเว้นภาษีเฉพาะ น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่จำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์เท่านั้น

การยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่จำหน่ายให้แก่ ผู้ได้รับเอกสิทธิ์จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดด้วย จึงจะได้รับ ยกเว้นภาษีโดยสมบูรณ์ ซึ่งอธิบดีได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขไว้²⁴ โดยสรุปคือผู้นำเข้า จะต้องยื่นคำขอตามแบบพร้อมด้วยหลักฐานที่กำหนด ต่ออธิบดี หรือ ผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย ณ กรมสรรพสามิต หรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่ที่ด่านศุลกากรซึ่งจะมีการนำเข้านั้น ตั้งอยู่โดยต้องยื่นก่อนที่จะมีการนำเข้าเพื่อจะได้นำหลักฐานการยกเว้นภาษีไปแสดงต่อกรมศุลกากร เมื่อนำเข้า และเมื่อจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์แล้ว ผู้นำเข้าต้องนำหลักฐานและรายละเอียด การจำหน่ายที่รับรองโดยหน่วยงานของผู้ได้รับเอกสิทธิ์และกระทรวงการต่างประเทศไปคืนให้ กรมสรรพสามิต ถ้าปรากฏว่าปริมาณน้ำมันที่จำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์มีจำนวนมากกว่าที่ ได้รับยกเว้นภาษี ผู้นำเข้าต้องเสียภาษีสำหรับจำนวนที่ต่างกันนั้นด้วย

อย่างไรก็ดีการยกเว้นภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันให้กับ บุคคลที่ได้รับเอกสิทธิ์นี้ ยังไม่พบว่ามีกรกระทำผิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงและการปลอมปน น้ำมันเชื้อเพลิง หรือการลักลอบนำน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ยกเว้นภาษีออกมานอกระบบแต่ อย่างใด

²⁴ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่นำเข้ามาเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่ต่อองค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือ ตามสัญญาฉบับนานาชาติ หรือทางการทูต ตามหลักกฏข้อที่ถือปฏิบัติต่อกัน,” 4 มกราคม 2535.

1.6.3.2 การรับคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเติมอากาศยาน หรือ เติมเรือต่างประเทศ ซึ่งพนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศ

การรับคืนหรือยกเว้นภาษีนี้นี้เป็นไปตาม มาตรา 102 (4) เป็นการจำกัดเฉพาะน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ใช้เติมอากาศยานหรือเรือต่างประเทศที่มีขนาดระวางกว่าห้าร้อยตันกรอสส์ขึ้นไป และน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้นต้องผ่านพิธีการทางศุลกากรที่พนักงานศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศแล้วเท่านั้น

ปัจจุบันจะพบการทุจริตในการขนส่งน้ำมันทางเรือที่ไปเติมให้กับเรือสินค้าต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยปกติเรือสินค้าต่างประเทศซึ่งจอดลอยลำอยู่นอกท่าเรือเพื่อรอกำหนดการเข้าเทียบท่าและการเข้าเทียบท่าต้องเสียค่าใช้จ่าย จึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งน้ำมันเพื่อไปเติมให้กับเรือสินค้าต่างประเทศที่จอดลอยลำอยู่ และจากการได้รับสิทธิคืนหรือยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมเรือสินค้าต่างประเทศ ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการทุจริตที่ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตจะอ้างการส่งออกน้ำมันไปเติมให้กับเรือสินค้าต่างประเทศแต่ไม่มีการเติมจริง หรือเติมน้อยกว่าที่สำแดงเอกสารการส่งออกแล้วขี้โกงเอาน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนที่เกินออกมาจำหน่ายตามแหล่งรับซื้อต่างๆ ปัจจุบันกรมสรรพสามิตได้กำหนดให้เติมสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออก²⁵ ซึ่งการนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปเติมเรือสินค้าต่างประเทศ ก็ถือเป็นการส่งออกอย่างหนึ่ง แต่ก็ไม่เติมเฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเท่านั้น ซึ่งน้ำมันที่เติมเรือสินค้าต่างประเทศส่วนใหญ่จะเป็นน้ำมันเตา (Fuel Oils) จึงไม่สามารถนำมาตรวจเติมสาร Marker มาใช้บังคับกับการกระทำความผิดในรูปแบบนี้ได้

1.6.4 การลดอัตราหรือยกเว้นภาษี กรณีนำไปใช้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการที่กรมสรรพสามิต กำหนด เช่น น้ำมันที่ผลิตได้และนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในขบวนการผลิตในโรงอุตสาหกรรม หรือ น้ำมันบางชนิดที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน ตามมาตรา 103

²⁵ กรมสรรพสามิต , “ระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเติมสาร Marker ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว พ.ศ. 2543,” 20 เมษายน 2543.

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ได้ให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะประกาศกำหนดให้ลดอัตราหรือยกเว้นภาษีโดยเหตุผลทางเศรษฐกิจและสังคมไว้ตามมาตรา 103 ซึ่งบัญญัติว่า

“เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชน รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีที่มีอำนาจประกาศลดอัตราหรือยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าหรือบริการใด ๆ ได้ ทั้งนี้จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้

การลดอัตราหรือยกเว้นภาษี การยกเลิกหรือแก้ไขการลดอัตราหรือยกเว้นภาษีตลอดจนหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

การลดอัตราหรือยกเว้นภาษีในกรณีนี้กฎหมายให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะพิจารณาตามเหตุผลและความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยให้มีสิทธิลดอัตราหรือยกเว้นภาษีได้ทั้งโดยมีเงื่อนไขหรือไม่มีเงื่อนไข อย่างไรก็ตาม ถ้าเป็นกรณีของการยกเว้นภาษีแล้วส่วนใหญ่จะมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ด้วย ซึ่งถ้าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวก็จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีหรือสิทธิในการยกเว้นภาษีจะสิ้นสุดลง

การลดอัตราภาษีตามที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตนั้น เป็นเรื่องที่มีความจำเป็น เพราะถ้าไม่มีการประกาศลดอัตราภาษีสำหรับสินค้านั้น ก็จะต้องจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้านั้นในอัตราเต็มตามพิกัด ซึ่งตามมาตรา 103 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีออกประกาศกระทรวงการคลัง กำหนดให้ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชนได้²⁶ ซึ่งในปัจจุบันได้มีประกาศในกรณีดังต่อไปนี้

1.6.4.1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมเคมี
ปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) ดังต่อไปนี้

²⁶ กระทรวงการคลัง , “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27),” 30 พฤษภาคม 2534. และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม

(1) แนพทา รีฟอร์มเมท ไพโรลัยลิส ก๊าซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกันที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

(2) ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล.) และก๊าซเหลวที่คล้ายกันที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

(3) ก๊าซปิโตรเลียม (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพนเหลว และก๊าซที่คล้ายกันที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

(4) ก๊าซอีเทนเหลวที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต ผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

(5) เอทิลีนเหลว โพรพิลีนเหลว บิวทิลีนเหลว ไอโซเมอร์ของ บิวทิลีนในสภาพเหลว บิวทาไดอินเหลว ที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

(6) ก๊าซอีเทน และก๊าซโพรเพนที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต ผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียมและอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

สาระสำคัญในการขกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ที่กล่าวมาใน (1) ถึง (6) คือ จะต้องนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และใช้ในอุตสาหกรรมตัวสารละลาย(โซลเว้นท์)ซึ่งใช้บังคับกับทั้งน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรและที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยผู้มีสิทธิได้รับขกเว้นภาษีจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพสามิตกำหนดด้วย²⁷ มิฉะนั้นจะไม่ได้รับสิทธิในการขกเว้นภาษีหรือสิทธิในการขกเว้นภาษีจะสิ้นสุดลง

²⁷ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการขกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์),” 30 ตุลาคม 2541.

ปัญหาการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์บางประเภทพบว่าผลิตภัณฑ์บางประเภทที่ได้รับการยกเว้นภาษีและมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น แนพทา (Naphtha) รีฟอร์มเมท (Reformate) และก๊าซธรรมชาติเหลว (NGL) มีการลักลอบนำออกนอกระบบไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง โดยวิธีการจะมีการลักลอบนำออกจากโรงกลั่น โดยผู้เกี่ยวข้องอ้างการนำออกจากโรงกลั่นเป็นวัตถุประสงค์ในการผลิตเพื่อที่จะได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษี ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ตามปกติจะนำไปปลอมปนกับน้ำมันเบนซิน เนื่องจากมีความถ่วงจำเพาะเบาและมีค่าออกเทนสูงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง การนำมาปลอมปนกับน้ำมันเบนซินหากปลอมปนในจำนวนน้อยจะไม่กระทบต่อคุณภาพน้ำมันหรืออาจตรวจสอบไม่พบความผิดปกติ หากนำไปปลอมปนจำนวนมากจะกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากผลิตภัณฑ์เหล่านี้มีค่าสารตะกั่วมากกว่ามาตรฐานประกาศกระทรวงพาณิชย์ ส่วนผลกระทบทางด้านผู้บริโภคนั้นเนื่องจากผลิตภัณฑ์เหล่านี้มีค่าออกเทนสูงจึงไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องยนต์มากนัก แต่อย่างไรก็ตามผลิตภัณฑ์เหล่านี้ได้รับการยกเว้นภาษี เมื่อนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์จากส่วนต่างของภาษีที่ไม่ต้องเสีย และกระทบต่อรัฐในด้านขาดรายได้จากภาษี²⁸

1.6.4.2 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำไปใช้ในโรงกลั่นน้ำมัน

(1) แนพทา รีฟอร์มเมท ไพโรไลซิส ก๊าซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน และน้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน ที่นำไปใช้เป็นวัตถุประสงค์ในการผลิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีที่กำหนด²⁹

(2) ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล.) และก๊าซเหลวที่คล้ายกัน ที่นำไปเข้าขบวนการกลั่นในโรงกลั่นน้ำมัน³⁰

²⁸ สัมภาษณ์ พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และ รองผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง [ศปนม.], 30 กรกฎาคม 2543

²⁹ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับแนพทา รีฟอร์มเมท ไพโรไลซิส ก๊าซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน และน้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกันที่นำไปใช้เป็นวัตถุประสงค์ในการผลิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในโรงกลั่น,” 30 ตุลาคม 2541.

³⁰ กรมสรรพสามิต “ระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วยการยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล.) และก๊าซเหลวที่คล้ายกันที่นำไปเข้าขบวนการกลั่นน้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน พ.ศ.2535,” 1 มกราคม 2535.

(3) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมผลิตได้ และนำไปใช้ในขบวนการผลิตภายในโรงอุตสาหกรรมนั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ อธิบดีกำหนด³¹

ปัญหาการลักลอบนำผลิตภัณฑ์บางประเภท เช่น แนพทา (Naphtha) รีฟอร์มเมท (Reformate) และก๊าซธรรมชาติเหลว (NGL) ออกนอกระบบตามเงื่อนไขยกเว้นภาษีนี้ก็พบว่า มีลักษณะการทำความผิดเช่นเดียวกันกับที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

1.6.4.3 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิง และใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า

(1) น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานไปต่างประเทศ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด³²

(2) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพน และก๊าซที่คล้ายกันที่ใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า และขายไฟฟ้าทั้งหมดให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด³³

(3) ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของผสมบิทูเมนซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าและขายไฟฟ้าทั้งหมดให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่อธิบดีกำหนด

ในปัจจุบันพบว่าการลักลอบนำน้ำมันเตาที่นำไปผลิตกระแสไฟฟ้า และยกเว้นภาษี มีการลักลอบนำออกนอกระบบโดยผู้เกี่ยวข้องมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบแล้ว

³¹ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษี สำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตได้ และนำไปใช้ในขบวนการผลิตภายในโรงอุตสาหกรรม พ.ศ.2535,” 1 มกราคม 2535

³² กรมสรรพสามิต , “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานไปต่างประเทศ,” 11 สิงหาคม 2535.

³³ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการยกเว้นภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพน และก๊าซที่คล้ายกันที่ใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้าและขายไฟฟ้าทั้งหมดให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย,” 23 มิถุนายน 2538.

1.6.4.4 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้ประกาศกำหนดให้ยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เฉพาะที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนดที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่อธิบดีกำหนด³⁴ ส่วนรายละเอียดสำหรับยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) จะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อ 1.7

1.7 การควบคุมสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ตาม พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527

จากสาเหตุที่มีการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไปใช้ผิดวัตถุประสงค์หรือไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2539 ให้กรมสรรพสามิตพิจารณากำหนดให้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เป็นสินค้าในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต และให้มีการชำระภาษีเมื่อนำออกจากโรงงานอุตสาหกรรมก่อน และขอคืนได้ในภายหลัง หากนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้า เพื่อเป็นมาตรการการควบคุมการใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และป้องกันปัญหาการนำไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง แต่การกำหนดให้ใช้วิธีการคืนภาษีดังกล่าวประสบปัญหาข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 เพราะมาตรา 103 มิได้กำหนดอำนาจการคืนภาษีไว้ให้ กฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้เพียงการลดหรือยกเว้นภาษีเท่านั้น อีกทั้งตามสภาพข้อเท็จจริงผู้ที่กระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเพียงส่วนน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณผลิตภัณฑ์สารละลายที่โรงงานต่างๆ ผลิตได้และจำหน่ายเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมสี กาว และยาง (ปริมาณการผลิตในประเทศปี 2539 เป็นจำนวนประมาณ 1,400 ล้านลิตร)³⁵ หากกำหนดให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมใช้สารละลายต้องรับภาระเสียภาษีก่อนและขอคืนภาษีในภายหลังจะก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่วนใหญ่ที่ใช้สารละลายในการผลิตจริงนับเป็นพันราย (ในปี พ.ศ.2539 มีการขออนุญาตเป็นผู้ใช้สารละลายประมาณ 2,000 ราย) และทำให้ต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมสูงขึ้น ดังนั้นในสภาวะการขณะนั้นรัฐบาลจึงกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาในการควบคุมสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ไว้ดังนี้

³⁴ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม,” 13 กันยายน 2543

³⁵ ข้อมูลจากกรมสรรพสามิต

1.7.1 กำหนดให้สารละลายสารประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เป็นสินค้าในพิกัดอัตราภาษีศรพสามิต

การกำหนดให้สารละลายสารไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เป็นสินค้าในพิกัดอัตราภาษีศรพสามิต จะทำให้สามารถควบคุมการใช้สารละลายให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และป้องกันปัญหาการนำไปปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยออกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องกำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามพิกัดอัตราภาษีศรพสามิต (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2539 (มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2540)

1.7.2 กำหนดขอบเขตของสารละลายสารไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เฉพาะที่มีคุณสมบัติเสี่ยงต่อการถูกนำมาปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เป็นสินค้าในพิกัดอัตราภาษีศรพสามิต

สืบเนื่องจากสารละลายโซลเวนต์ (Solvent) ที่ใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ ทั้งที่ผลิตในประเทศ และที่นำเข้ามาจากต่างประเทศมีมากมายหลายประเภทและคุณสมบัติแตกต่างกัน อีกทั้งเป็นสินค้าที่มีความสำคัญต่อการผลิตในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมยาง กาว สี และเคมีภัณฑ์อื่นๆ การจัดเก็บภาษีศรพสามิตสำหรับสารละลายโซลเวนต์ (Solvent) ทุกประเภท โดยไม่กำหนดขอบเขตจะก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายเป็นวัตถุดิบหรือวัตถุดิบประกอบที่ต้องรับภาระในต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้น จึงต้องพิจารณาจัดเก็บภาษีศรพสามิตเฉพาะสารละลายโซลเวนต์ (Solvent) ในกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์หรือนำไปปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น โดยกำหนดสารละลายในกลุ่มไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล และน้ำมันก๊าด มากำหนดเป็นสินค้าในพิกัดอัตราภาษีศรพสามิตที่ต้องเสียภาษี และจัดแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ สารละลายตามคุณสมบัติของช่วงการกลั่น (Distillation Range) ประเภทหนึ่ง และส่วนผสมของสาร Aromatic อีกประเภทหนึ่ง โดยกรมสรรพสามิตออกประกาศคุณสมบัติของสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent)³⁶ คือ สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่มี

³⁶ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง กำหนดคุณสมบัติสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent),” และ

กระทรวงการคลัง, “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามพิกัดอัตราภาษีศรพสามิต (ฉบับที่ 3),” 15 พฤศจิกายน 2539.

จุดเดือดสุดท้าย (Final Boiling Point) ไม่เกินกว่า 400 องศาเซลเซียส ตามวิธีการทดสอบ ASTM D86 เว้นแต่

- (1) สารละลายประเภทเคมีภัณฑ์อินทรีย์ แต่ไม่รวมถึงเพนเทน (Pentane) เฮกเซน (Hexane) เบนซีน (Benzene) โทลูอีน (Toluene) ออร์โทไซลีน (o-Xylene) พาราไซลีน (p-Xylene) เมตาไซลีน (m-Xylene) และมิกซ์ไซลีน (mixed-Xylene)
- (2) ผลิตภัณฑ์ประเภทน้ำมันหล่อลื่น น้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน ไชหล่อลื่น น้ำมันเกียร์ น้ำมันเบรค น้ำมันไฮดรอลิก และไวท์ออยล์ (White Oil)

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น ความหมายของสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent หมายถึง

- (1) สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่มีจุดเดือดสุดท้ายไม่เกิน 400 องศา
- (2) สารเคมีภัณฑ์อินทรีย์ ชนิด เพนเทน เฮกเซน เบนซีน โทลูอีน ออร์โทไซลีน พาราไซลีน เมตาไซลีน และ มิกซ์ไซลีน

สารละลายที่ไม่เป็น Solvent คือ

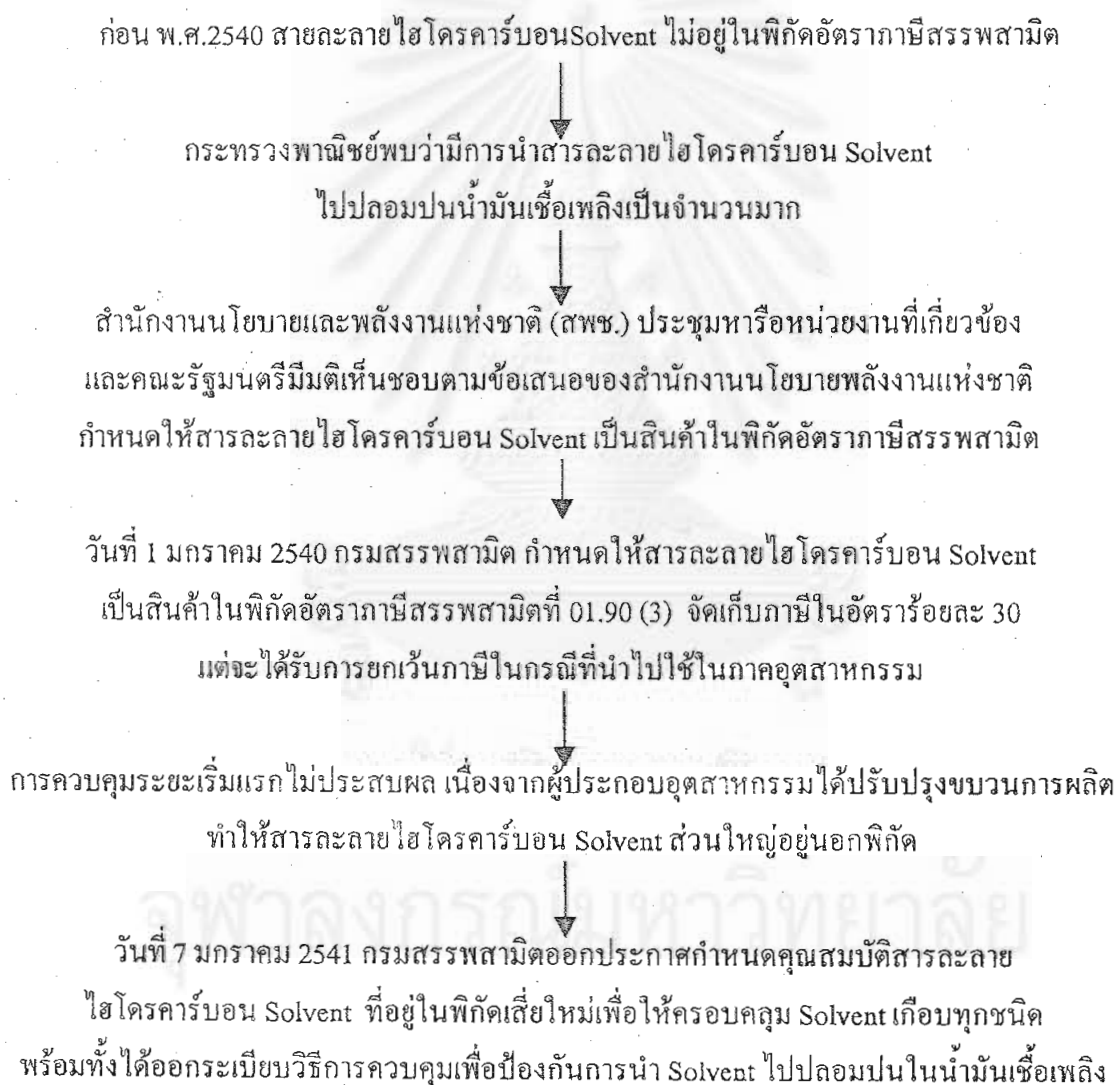
- (1) สารเคมีภัณฑ์อื่นๆ
- (2) น้ำมันหล่อลื่น, ไชหล่อลื่น, น้ำมันเกียร์, น้ำมันเบรค, น้ำมันไฮดรอลิก, และ ไวท์ออยล์
- (3) น้ำมันอื่นๆ ที่ไม่ปรากฏตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต

การกำหนดคุณสมบัติของสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มีเจตนามุ่งหมายเพื่อป้องกันการนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง แต่เป็นการควบคุมเฉพาะผลิตภัณฑ์บางประเภทเท่านั้นยังไม่ครอบคลุมผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่สามารถนำไปปลอมปนได้ทุกตัว นอกจากนี้ยังพบว่าการพัฒนาการกระทำความคิดไปในรูปแบบที่ไม่สามารถใช้มาตรการดังกล่าวบังคับใช้เพื่อควบคุมได้ โดยผู้ประกอบการจะพยายามปรับปรุงขบวนการผลิตให้ผลิตภัณฑ์ที่ได้อยู่นอกพิกัดควบคุม หรือมีการอ้างเป็นผลิตภัณฑ์อื่นที่อยู่นอกพิกัด เช่น ของเสียจากการกลั่น Slop หรืออ้างเป็นวัตถุดิบหรืออ้างเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปแล้ว เช่น น้ำมันสน ทินเนอร์ ฯลฯ จากนั้นจึงลักลอบนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งปลอมปนและสถานีบริการต่างๆ

ข้อ 1 กำหนดให้ละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เป็นสินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต

1.7.3 การออกประกาศกรมสรรพสามิต กำหนดคุณสมบัติของสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวที่อยู่ในพิภคอัตราภาษีสรรพสามิตที่ต้องมีการควบคุม แต่เพื่อมิให้เป็นการเพิ่มภาระต่อต้นทุนการผลิตต่อผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมที่สุจริต กรมสรรพสามิตจึงออกประกาศยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม ปรากฏความเป็นมาของการควบคุมและการยกเว้นภาษีดังแผนภาพ

ความเป็นมาเกี่ยวกับการควบคุมสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent



ซึ่งการประกาศกรมสรรพสามิตดังกล่าว ได้กำหนดเงื่อนไขในการยกเว้น ภาษีสรรพสามิตให้แก่ผู้ที่นำสารละลายในกลุ่มไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ ไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริงๆ โดยกำหนดเงื่อนไขดังต่อไปนี้³⁷

1.7.3.1 เงื่อนไขสำหรับผู้ประกอบอุตสาหกรรมและผู้นำเข้า³⁸

ผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต คือ โรงกลั่นสารละลาย Solvent ปัจจุบันมีจำนวน 24 แห่ง และส่วนใหญ่โรงกลั่นจะเป็นผู้นำเข้าด้วย ปัจจุบันมีผู้ขออนุญาตเป็นผู้นำเข้าจำนวน 42 ราย ซึ่งกรมสรรพสามิตได้กำหนดเงื่อนไขสำหรับผู้ประกอบอุตสาหกรรม (โรงกลั่น) ดังนี้

(1) ยื่นคำขอยกเว้นภาษีสรรพสามิต สำหรับสินค้าสารละลาย ประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าขออนุญาตจำหน่ายหรือขนานเข้าเพื่อ ใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ (แบบ สค.01) ก่อนล่วงหน้ากว่า 3 วันก่อนนำออกจากโรงอุตสาหกรรม หรือก่อนนำเข้า

(2) เมื่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจดทะเบียนภาษี 2 หรือผู้ที่ได้รับ มอบหมาย หรือสรรพสามิตจังหวัด หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย สั่งให้ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับ สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ แล้ว ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่ยกเว้นภาษีแจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตผู้ควบคุมโรงงาน อุตสาหกรรมทราบเป็นหนังสือ เพื่อทำการตรวจสอบวัดปริมาณและชนิดของสารละลายประเภท ไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ก่อนนำออกจากโรงอุตสาหกรรมหรือให้ผู้นำเข้าที่ขอ ยกเว้นภาษีแจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่มีการนำเข้าทราบเป็นหนังสือ เพื่อทำการ ตรวจสอบวัดปริมาณ และชนิดของสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ นำเข้าก่อนส่งไปเก็บยังสถานที่ต่างๆ

(3) การขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษีดังกล่าว ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าจะต้องมีใบกำกับการขนส่ง (แบบที่ 1) กำกับไปกับสารละลายที่ขนส่งด้วย โดยเอกสารมีรายละเอียดดังนี้

³⁷ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไป ใช้ในภาคอุตสาหกรรม,” 13 กันยายน 2543.

³⁸ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไป ใช้ในภาคอุตสาหกรรม,” 13 กันยายน 2543, (ดู ข้อ 4 - 10)

- ชื่อโรงอุตสาหกรรม หรือ ชื่อผู้นำเข้าที่จำหน่ายสารละลาย
- ชื่อหรือผู้ใช้ที่ตั้งชื่อสารละลาย
- ชื่อผู้รับสารละลายปลายทาง
- ผู้ดำเนินการขนส่ง
- ชนิดและปริมาณสารละลาย หมายเลขทะเบียนรถ / เรือ

เส้นทางการขนส่ง และระยะเวลา 48 ชั่วโมงที่ใช้ในการขนส่ง

- ยานพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งสารละลาย ที่ได้รับยกเว้น ภาษีต้องแสดงข้อความให้ชัดเจนว่า “สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน” หรือ “Hydrocarbon Solvent” โดยใช้ตัวอักษรสี่เหลี่ยม ขนาดไม่น้อยกว่า 2 คูณ 1 นิ้ว และพื้นสีขาว ขนาดไม่น้อยกว่า 6 คูณ 31 นิ้ว แสดงไว้ที่ด้านข้างหรือด้านหน้าของยานพาหนะที่ขนส่งหรือจัดทำป้ายแสดงข้อความดังกล่าว ไว้ตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่ง

(4) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หรือ ผู้นำเข้าสารละลายประเภท ไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) จะต้องจัดทำบัญชีแสดงการผลิตหรือการนำเข้าและการจำหน่ายหรือส่งมอบสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้น ภาษีให้แก่ผู้ใช้ในแต่ละราย เก็บไว้ที่โรงอุตสาหกรรมหรือสำนักงานหรือสถานที่เก็บของผู้นำเข้า เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลาและให้จัดทำบเดือนแสดงการผลิตหรือการรับ - จ่าย สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) (แบบ สค 04 ก.) แจ้งให้กรมสรรพสามิต ทราบภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดจากเดือนที่จำหน่ายหรือส่งมอบ

(5) หากสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ยกเว้นภาษีสูญหายหรือขาดจำนวนหรือมิได้นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริงเป็นจำนวน เท่าใด ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าชำระภาษีสำหรับจำนวนที่สูญหายหรือขาดจำนวน หรือมิได้นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริง ในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ณ วันที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสีย ภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมาย พร้อมทั้งเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การสูญหายหรือขาด จำนวนไปโดยเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือมีเหตุผลอันสมควรและได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรม สรรพสามิตแล้ว

1.7.3.2 เงื่อนไขสำหรับผู้ใส่สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน

(Hydrocarbon Solvent)³⁹

³⁹ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไป ใช้ในภาคอุตสาหกรรม,” 13 กันยายน 2543, (ดู ข้อ 2)

“ผู้ใช้” หมายความว่า “เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานในอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ในการผลิต และให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบกิจการที่เป็นตัวแทนในการซื้อสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ให้แก่ผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ด้วย”

จากคำนิยามดังกล่าวแบ่ง “ผู้ใช้” ออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

(1) เจ้าของหรือผู้จัดการหรือบุคคลอื่นซึ่ง รับผิดชอบในการดำเนินงานในอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ในการผลิต ซึ่งได้แก่โรงงานต่าง ๆ เช่น โรงงานผลิตกาว สี ทินเนอร์ หรือ โรงงานอุตสาหกรรมซ่อมผ้า ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันมีประมาณ 2,000 ราย

(2) ผู้ประกอบกิจการที่เป็นตัวแทน ในการซื้อสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ให้แก่โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ในการผลิตด้วย ซึ่งปัจจุบันมีประมาณ 221 ราย

1.7.3.2.1 เงื่อนไขสำหรับผู้โดยสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน

ผู้โดยสารละลายไฮโดรคาร์บอนต้องยื่นคำขอ (แบบ สค.02) ต่อกรมสรรพสามิต พร้อมหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) รายการประเภทสินค้าหรือวัตถุประสงค์ ที่นำสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ไปใช้

(2) ขบวนการผลิตและสูตรการผลิตหรือการนำไปใช้ซึ่งสินค้าของผู้ใช้กรณีที่ นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ

(3) รายการชนิดและปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ต้องการใช้ต่อเดือน และสถานที่เก็บสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent)

(4)รายชื่อผู้ที่จะขายสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ให้

(5) หนังสือแสดงความยินยอมให้เจ้าหน้าที่ ของกรมสรรพสามิตเข้าทำการตรวจสอบในสำนักงาน โรงงาน และสถานที่เก็บสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ตลอดจนบัญชีเอกสาร หลักฐานต่างๆ เกี่ยวกับการรับ -

จ่าย การใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อ ผลิต จำหน่าย จ่ายโอนผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้จากการใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ได้ตลอดเวลาทำการ

(6) บันทึกข้อตกลงว่าจะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตกำหนด

1.7.3.2.2 เงื่อนไขสำหรับตัวแทนนายหน้าสารละลายประเภท

ไฮโดรคาร์บอน

กรณีที่ผู้ใช้สารละลายไฮโดรคาร์บอนเป็นตัวแทนในการซื้อสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ให้แก่ผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ต้องยื่นคำขอ (แบบ สค.02 ก.) ต่อกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่ที่สถานประกอบการตั้งอยู่ พร้อมหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) รายชื่อที่จะขาย และผู้ที่จะซื้อ สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ทั้งนี้ รายชื่อดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามที่ระบุไว้ในการขออนุญาตจากกรมสรรพสามิต

(2) รายการชนิด และ ปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่จะซื้อและจะขายต่อเดือน

(3) หนังสือแสดงความยินยอมให้เจ้าหน้าที่ ของกรมสรรพสามิต เข้าทำการตรวจสอบในสำนักงาน สถานที่เก็บ ตลอดจนบัญชีเอกสาร หลักฐานต่างๆ เกี่ยวกับการรับ - จ่าย และการใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อ จำหน่าย จ่าย โอน สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ได้ตลอดเวลาทำการ

(4) บันทึกข้อตกลงว่าจะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตกำหนด

1.7.3.2.2 หน้าที่ของผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน

(Hydrocarbon Solvent) ทั้งสองประเภท

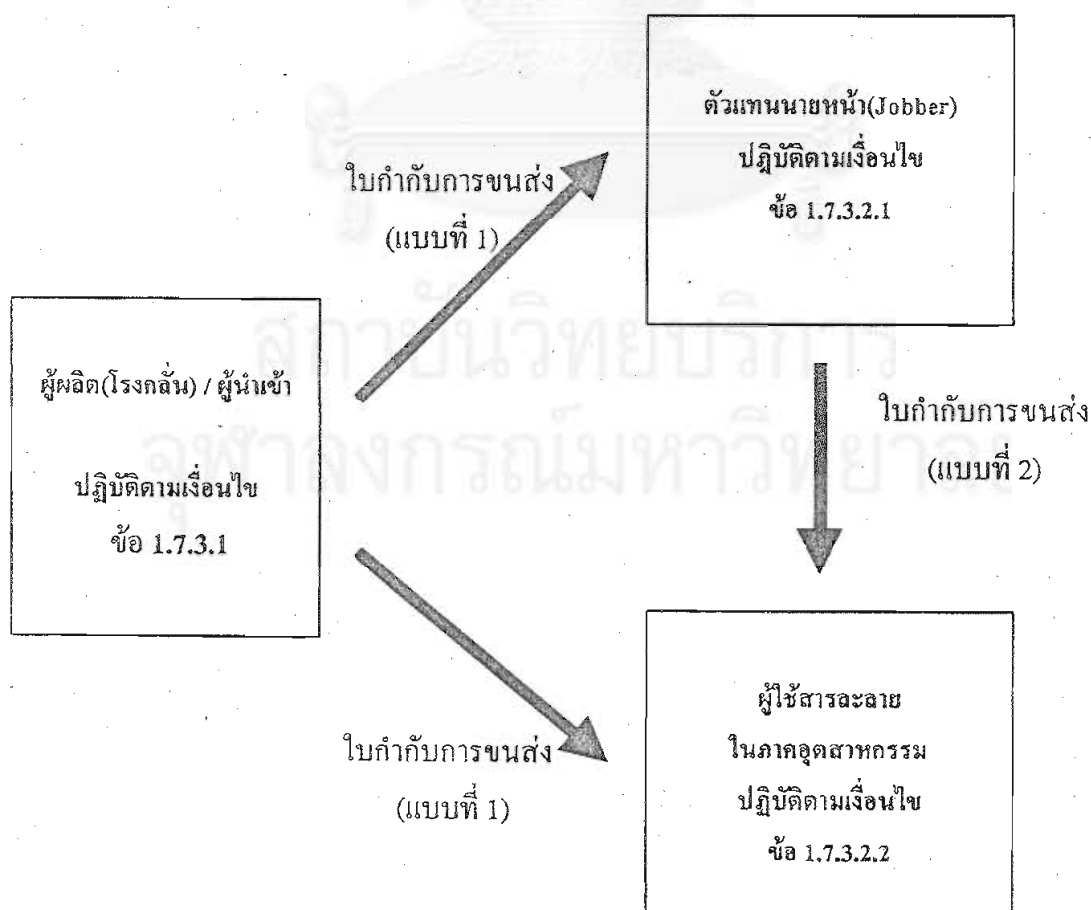
(1) ผู้ใช้ทั้งประเภทตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้ปลายทางต้องจัดทำบัญชีแสดงการรับ - จ่าย และปริมาณคงเหลือสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ประจำวัน (แบบ สค.03) พร้อมทั้งรวบรวมเอกสารประกอบการขนส่งเก็บไว้ในสถานประกอบการหรือสถานที่เก็บเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้

ตลอดเวลา และให้แล้วเสร็จภายในสามวันนับแต่วันที่มิเหตุที่จะต้องลงรายการนั้นเกิดขึ้น พร้อมทั้งให้เก็บรักษาไว้ไม่น้อยกว่า 5 ปี นับแต่วันที่ลงรายการนั้น

(2) ผู้ใช้ต้องทำงานเดือนแสดงการรับ - จ่าย และการนำสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ไปใช้ในอุตสาหกรรม และนำส่งให้สำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 กรณีสถานประกอบการ หรือ สถานที่เก็บตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครหรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัด กรณีสถานประกอบการหรือสถานที่เก็บตั้งอยู่ในเขตจังหวัดนั้นไปแล้วแต่กรณี ทราบภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดไป (แบบ สค.04)

(3) หากสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) สูญหายหรือขาดจำนวนไปจากสถานที่ประกอบการหรือสถานที่เก็บจากจำนวนที่รับหรือนำเข้าเก็บของผู้ใช้โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือไม่ได้ใช้ในอุตสาหกรรมจริง ผู้ใช้ต้องชำระเบี้ยปรับตามข้อตกลงที่ให้ไว้ต่อกรมสรรพสามิต จำนวนสองเท่าของค่าภาษีสรรพสามิตสำหรับจำนวนที่สูญหายหรือขาดจำนวนไปหรือที่ไม่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริง ในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ณ วันที่ความรับผิดชอบนั้นจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมาย และกรมสรรพสามิตโดยผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัด อาจพิจารณาสั่งระงับหรือเพิกถอนสิทธิที่ได้รับอนุญาตให้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนนั้นได้

แผนภาพแสดงระบบการควบคุมสารละลายไฮโดรคาร์บอน(Hydrocarbon Solvent)



1.7.4 การควบคุมการขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent

การครอบครองสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่ขกเว้นภาษีในภาคอุตสาหกรรม โดยโรงกลั่น โรงอุตสาหกรรม ตัวแทนนายหน้า (Jobber) และ ผู้ใช้สารละลาย ต้องขออนุญาตต่อกรมสรรพสามิตและปฏิบัติตามเงื่อนไขตามประกาศกรมสรรพสามิต⁴⁰ ส่วนการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกจากโรงงานอุตสาหกรรม หรือการขนส่งออกจากโรงกลั่นไปยังโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ทั้งที่เป็นการขนส่งโดยผู้ประกอบการตัวแทนนายหน้า (Jobber) ก็ดี หรือขนส่งไปให้กับผู้ใช้สารละลายปลายทางก็ดี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกาศกรมสรรพสามิตโดยเงื่อนไขในการควบคุมการขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 103 แห่ง พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 โดยกรมสรรพสามิตได้ออกประกาศกำหนดให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ทางสรรพสามิตกำหนด เช่น ต้องมีเอกสารใบกำกับการขนส่งกับการไปกับสารละลายที่ขนส่งนั้นด้วย⁴¹ หรือกำหนดระยะเวลาในการขนส่งไม่เกิน 48 ชั่วโมง, หรือต้องดำเนินการขนส่งตามเส้นทางที่ระบุไว้ในใบกำกับการขนส่งและยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งต้องระบุข้อความ “สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน” ให้เห็นได้ชัดเจน ฯลฯ แต่อย่างไรก็ตามมีปัญหาว่าการผิดเงื่อนไขดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้ที่ผิดเงื่อนไขมีมาตรการต้องถูกบังคับโทษอย่างไร ปัญหานี้เห็นว่าเงื่อนไขในการควบคุมการขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 เป็นเพียงเงื่อนไขในการยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม ดังนั้นหากผู้ประกอบการผิดเงื่อนไขดังกล่าวก็บังคับได้เพียงไม่ได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายนั้นเท่านั้น และหากผู้ที่ผิดเงื่อนไขเป็นเพียงตัวแทนนายหน้า (Jobber) หรือผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรมปลายทางไม่ใช่ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า ตามกฎหมายสรรพสามิตก็ไม่สามารถนำมามาตรการทางภาษีไปใช้กับบุคคลดังกล่าวได้ เพราะการบังคับใช้กฎหมายภาษีสรรพสามิตจะบังคับใช้ได้เฉพาะผู้ผลิตกับผู้นำเข้าเท่านั้น⁴² แต่ในความเป็นจริงการประกอบการเกี่ยวกับสารละลาย

⁴⁰ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม,” 13 กันยายน 2543.

⁴¹ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม,” 13 กันยายน 2543. (ดู ข้อ 6)

⁴² ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 ภาษีสรรพสามิตจะเรียกเก็บจากสินค้า และสินค้าที่จะเรียกเก็บต้องเป็นสินค้าซึ่งผลิตหรือนำเข้าและระบุไว้ในกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต และ ตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527

ไฮโดรคาร์บอน Solvent เริ่มตั้งแต่การนำเข้าวัตถุดิบเข้ามาในราชอาณาจักร การนำเอาวัตถุดิบ มากลับเป็นสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent การขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent โดยตัวแทนนายหน้า (jobber) และการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ไปใช้ในภาค อุตสาหกรรมการผลิต จึงเกิดช่องว่างของการบังคับใช้กฎหมายภาษีสรรพสามิตที่ได้ครอบคลุมถึง ตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรมปลายทางที่จะกล่าวต่อไป

สภาพปัญหาช่องว่างของประกาศกรมสรรพสามิต⁴³ ที่เป็นสาเหตุให้ ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตอ้างเป็นตัวแทนนายหน้า (Jobber) และแสดงหลักฐานว่าขนส่งให้กับผู้ขอ อนุญาตใช้สารละลายและจัดกิจกรรมเป็นฉากบังหน้าโดยที่ไม่มีการนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม จริง หรือไม่ได้ขนส่งไปจริงแล้วลักลอบนำไปส่งให้กับสถานีบริการเครือข่าย ลักษณะดังกล่าว ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบควบคุมระบบการขนส่งในขั้นตอนนี้ได้ ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ ของการลักลอบนำสารละลาย Solvent ออกนอกระบบมักจะกระทำกันในขั้นตอนนี้ นอกจากนี้ ผลผลิตก้นน้ำมันและสารละลายไฮโดรคาร์บอน เป็นผลิตภัณฑ์ที่อยู่ในพิภคอัตราภาษีสรรพสามิต ตามปกติต้องชำระภาษีสรรพสามิตเมื่อนำออกจากโรงอุตสาหกรรม (โรงกลั่น) แต่ด้วยเหตุผลของ รัฐบาลหลายประการที่ให้งกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับน้ำมันและสารละลายไฮโดรคาร์บอน เช่น การ ยกเว้นหรือคืนภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกไปต่างประเทศ การยกเว้นภาษี สรรพสามิตสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม เป็นต้น ด้วยเหตุของการยกเว้นหรือคืนภาษีจึงเกิดผลต่างของภาษีที่เป็นเหตุจูงใจที่ทำให้มีการนำเอาผลิต ภัณฑ์ที่ยกเว้นหรือคืนภาษีมาปลอมปนหรือเข้ามาแทรกแซงกับผลิตภัณฑ์ที่เสียภาษีถูกต้องในระบบ

การยกเว้นหรือคืนภาษีผลิตภัณฑ์ที่อยู่ในพิภคอัตราภาษีสรรพสามิตนั้น ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของการยกเว้นหรือคืนภาษีที่กฎหมายกำหนด ด้วยเหตุนี้การลักลอบนำ ผลิตภัณฑ์ที่ยกเว้นหรือคืนภาษีออกนอกระบบจะต้องสร้างเงื่อนไขให้เข้าหลักเกณฑ์ที่กฎหมาย กำหนด เช่น การลักลอบนำสารละลาย Solvent ออกนอกโรงอุตสาหกรรม ต้องมีการอ้างกิจกรรม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้มีหน้าที่เสียภาษี คือ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม และ ผู้นำเข้าสินค้า ซึ่งในกรณีสินค้าที่ผลิตภายใน ราชอาณาจักร ผู้ประกอบอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าที่ผลิตภายในราชอาณาจักร คือผู้ผลิตนั่นเอง ดังนั้นมาตรการทางภาษีสรรพสามิต จึงเรียกเก็บเอากับผู้ผลิตกับผู้นำเข้าได้เท่านั้น

⁴³กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ใน ภาคอุตสาหกรรม,” 13 กันยายน 2543.

นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม หรือการอ้างการส่งผลิตภัณฑ์ออกไปนอกราชอาณาจักรต้องมีการอ้างการตั้งชื่อจากต่างประเทศ ซึ่งมีรูปแบบของการกระทำความผิดดังต่อไปนี้

(1) โรงกลั่น (โรงแยก) ลักลอบผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเบนซิน ดีเซล แล้วลักลอบออกจากโรงกลั่นโดยอำพรางออกมาในรูปแบบการขนส่งสารละลาย Solvent ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่ยกเว้นภาษีสำหรับการใช้ในภาคอุตสาหกรรม แล้วนำไปจำหน่ายให้กับสถานีบริการตามแหล่งรับซื้อต่างๆ

(2) การอ้างการขออนุญาตเป็นตัวแทนจำหน่ายหน้า (Jobber) หรือผู้ใช้ปลายทางนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้ได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีแล้วลักลอบนำสารละลาย Solvent ออกนอกระบบ และแสดงหลักฐานทางบัญชีรับ - จ่าย อันเป็นเท็จ

(3) การอ้างขออนุญาตเป็นผู้ใช้สารละลาย Solvent เป็นผู้ผลิต ทินเนอร์ น้ำมันสน แลคเกอร์ โดยแจ้งสูตรการผลิตให้มีลักษณะใกล้เคียงกับน้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซล แล้วลักลอบไปจำหน่ายให้กับสถานีบริการ โดยผู้ประกอบการจะอำพรางการจำหน่ายสารละลายที่ลักลอบออกจากโรงงานโดยยอมเสียภาษีสรรพากร (ภาษีซื้อ-ภาษีขาย) ให้กับลูกค้าที่ไม่มีตัวตนหรือมีตัวตนแต่ไม่รู้ว่าจะถูกอ้าง ซึ่งการหลีกเลี่ยงภาษีสรรพสามิต โดยยอมเสียภาษีสรรพากรผู้ประกอบการยังได้กำไรเนื่องจากภาษีสรรพสามิตมีมูลค่าสูงกว่า

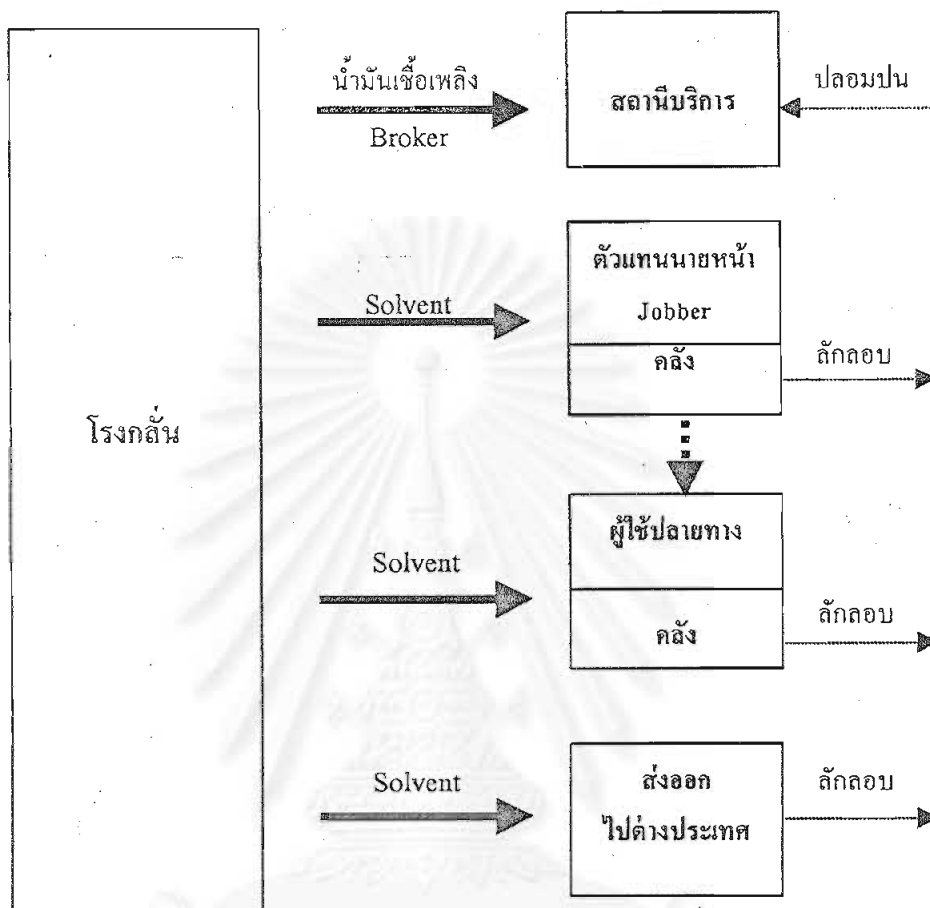
(4) การอ้างส่งออกสารละลาย Solvent ไปต่างประเทศทั้งในรูปแบบของทางเรือและทางรถยนต์โดยไม่มีการส่งออกจริงหรือส่งออกน้อยกว่าปริมาณที่สำแดงพิธีการศุลกากรหรือส่งออกไปจริงแล้วนำย้อนกลับเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งสารละลาย Solvent ที่ไม่ได้ส่งออกหรือส่งออกไปแล้วย้อนกลับจะถูกลักลอบนำไปปลอมปนตามสถานีบริการ

(5) หากปรากฏว่าภาษีสำหรับสารละลาย Solvent มีมูลค่าน้อยกว่าภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ประกอบการจะยอมเสียภาษีสารละลาย Solvent แล้วลักลอบนำไปปลอมปนกับน้ำมัน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นน้ำมันเบนซิน โดยผู้ประกอบการจะได้กำไรจากส่วนต่างของภาษี

(6) การลักลอบนำสารละลาย Solvent ออกจากโรงกลั่น ไปปลอมปนตามสถานีบริการ หรือผู้ใช้ปลายทางที่ไม่มีการประกอบอุตสาหกรรมจริง และยินยอมเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat) ในการตกแต่งบัญชีจำหน่ายสารละลายเพื่ออำพรางการจำหน่ายสารละลาย Solvent ออกนอกระบบ

(7) การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากโรงกลั่นโดยไม่เสียภาษีสรรพสามิต

แผนภาพแสดงการลักลอบนำสารละลาย Solvent ออกนอกระบบ
ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง



1.7.5 การบังคับใช้กฎหมายกับตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้สารละลาย
ในภาคอุตสาหกรรม

จากคำนิยามตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 เป็น
ข้อจำกัดการบังคับใช้มาตรการทางภาษี ซึ่งนำมาใช้บังคับได้เฉพาะกับผู้ผลิต (โรงกลั่น) และผู้นำเข้า
เท่านั้น หากผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าผิดเจตนาในการควบคุมสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ก็
สามารถชำระมาตรการทางภาษีใช้บังคับได้ทั้งที่เป็นการเรียกเก็บปรับ เงินเพิ่ม และภาษีที่ต้องชำระ
แต่ถ้าเป็นตัวแทนนายหน้า (Jobber) หรือผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรม มาตรการทางภาษี
ไม่สามารถมาใช้บังคับได้เพราะขาดคุณสมบัติการเป็นผู้ผลิต (โรงกลั่น) หรือเป็นผู้นำเข้าตาม
กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายกับตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้สารละลายในภาค
อุตสาหกรรมเท่าที่มีอยู่ในปัจจุบันกระทำได้เพียงใช้สิทธิไม่ยกเว้นภาษีให้สำหรับสารละลาย
Solvent ตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามการ

ผิดเงื่อนไขนั้น หากปรากฏว่าเป็นการครอบครองสารละลาย Solvent ที่ยกเว้นภาษีในภาคอุตสาหกรรม โดยไม่มีสิทธิด้วย ผู้ประกอบการก็อาจมีความผิดตามมาตรา 161(2) ซึ่งเป็นเพียงโทษปรับสองถึงสิบเท่าของภาษีที่จะต้องเสีย แต่มีปัญหาว่าการผิดเงื่อนไขในข้อใดที่จะถือผิดเงื่อนไขในข้อสาระสำคัญถึงขั้นมีความผิดฐานครอบครองสารละลาย Solvent ที่ยกเว้นภาษีโดยไม่มีสิทธิ เพราะการครอบครองสารละลาย Solvent ที่ยกเว้นภาษีเป็นสิทธิครอบครองตามที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งไปยังปลายทางเท่านั้น ปัญหานี้เห็นว่าจะต้องพิจารณาเป็นเรื่องๆ ไป หากเป็นการผิดเงื่อนไขในข้อเล็กน้อย เช่น ไม่ได้ระบุข้อความ “สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน” ที่ยานพาหนะขนส่งก็เป็นเพียงไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่อธิบดีกรมสรรพสามิตกำหนด ตามมาตรา 22 ซึ่งมีโทษปรับไม่เกินห้าพันบาทตามมาตรา 149 และผิดเงื่อนไขตามประกาศกรมสรรพสามิต (ที่ออกโดยอาศัย มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527) ที่ไม่ได้รับสิทธิการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลาย Solvent เท่านั้น แต่การผิดเงื่อนไขดังกล่าวไม่ถึงขนาดขาดสิทธิครอบครองตามที่ได้รับอนุญาตหรือเป็นการครอบครองโดยไม่มีสิทธิ ตามมาตรา 161(2) แต่ถ้าเป็นการผิดเงื่อนไขในเรื่องกำหนดเวลาขนส่งภายใน 48 ชั่วโมง หรือผิดเงื่อนไขที่ไม่นำสารละลายไปตามเส้นทางที่กำหนด ก็ต้องถือว่าผิดเงื่อนไขในข้อสาระสำคัญ เว้นแต่จะมีเหตุอันสมควร เช่น ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งชำรุดระหว่างทาง หรือถนนตามเส้นทางที่กำหนดไว้เกิดชำรุดเกิดเสียหายไม่สามารถขับผ่านได้ ดังนี้ไม่ถือว่าผิดเงื่อนไขเพราะมีเหตุอันสมควรที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขได้

การควบคุมสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่ยกเว้นภาษีในภาคอุตสาหกรรมนั้น มีการควบคุมตามกฎหมายสรรพสามิต โดยเงื่อนไขที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 กล่าวคือ ผู้ผลิต (โรงงาน) ตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ขออนุญาตใช้ในภาคอุตสาหกรรมปลายทาง ต้องขออนุญาตต่อสรรพสามิตและมีการควบคุมสารละลายทางบัญชี การขนส่งสารละลายต้องมีใบกำกับการขนส่งกำกับยานพาหนะ ยานพาหนะที่ใช้ทำการขนส่งต้องติดป้ายแสดงข้อความ “สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน” การขนส่งต้องขนส่งภายใน 48 ชั่วโมง และต้องขนส่งภายในเส้นทางที่กำหนดไว้ในใบกำกับการขนส่ง ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งหากผู้ประกอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดดังกล่าวก็ได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์นั้น แต่หากผิดเงื่อนไขก็ต้องพิจารณาว่าการผิดเงื่อนไขนั้นถึงขนาดทำให้ขาดสิทธิครอบครองตามที่ขออนุญาต ก็เป็นการครอบครองสินค้าที่ยกเว้นภาษีโดยไม่มีสิทธิ ซึ่งต้องพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป

ส่วนที่ 2 มาตรการการบังคับใช้กฎหมายตาม พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521

2.1 ขอบเขตความหมายของ “น้ำมันเชื้อเพลิง” ตาม พระราชบัญญัติน้ำมัน
เชื้อเพลิง พ.ศ.2521

มาตรา 4 “น้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า “น้ำมันปิโตรเลียมดิบ น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง หรือเป็นสิ่งหล่อลื่นกับทั้งให้รวมถึงน้ำมันหรือสิ่งอื่นที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือเป็นสิ่งหล่อลื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากคำนิยามของ “น้ำมันเชื้อเพลิง” ข้างต้น เห็นได้ว่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีความหมายกว้าง ตั้งแต่ น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (Crude Oil) น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด ฯลฯ ไปจนถึงน้ำมันหล่อลื่น โดยมีชื่อเฉพาะในแต่ละประเภท และนอกจากนี้ยังหมายความรวมถึงผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นๆ ด้วย ซึ่งสามารถแยกประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

(1) น้ำมันเชื้อเพลิงโดยสภาพ หมายถึง น้ำมันปิโตรเลียมดิบ น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น ซึ่งโดยสภาพของการผลิตมีวัตถุประสงค์ผลิตขึ้นมาใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหรือใช้เป็นสิ่งหล่อลื่นให้กับเครื่องยนต์

(2) น้ำมันเชื้อเพลิงโดยการใช้ หมายถึง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ นอกจาก (1) ซึ่งโดยสภาพมิได้มีวัตถุประสงค์ผลิตขึ้นมาใช้หรือนำไปใช้หรือนำมาเพื่อเป็น สิ่งหล่อลื่น แต่จะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงก็ต่อเมื่อนำไปใช้หรือนำมาใช้น้ำมันเชื้อเพลิงหรือนำสิ่งนั้นไปใช้หรือ สิ่งหล่อลื่น ดังนั้น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมซึ่งมีชื่อเรียกอย่างอื่น เช่น แนพทา (Naphtha) รีฟอร์มมท (Reformate) โทลูอิน (Toluene) ก๊าซธรรมชาติเหลว (NGL) สารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเวนต์ (solvent) สโตป (Stop) แม้จะเป็นน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตาม พระราชบัญญัติพิศัตราภานี สรรพสามิต พ.ศ.2527 แต่ไม่เป็น “น้ำมันเชื้อเพลิง” ตาม พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2522 จนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่านำไปใช้หรือนำไปใช้หรือนำมาใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

2.2 การควบคุมผู้ค้าน้ำมัน

พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2522 มาตรา 4 ให้คำนิยาม “ผู้ค้าน้ำมัน”

ไว้ว่า

“ผู้ค้าน้ำมัน” หมายความว่า “ผู้กระทำการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยซื้อ โดยส่ง หรือนำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือได้มาไม่ว่าด้วยประการใด เพื่อจำหน่าย และให้หมายความรวมถึงผู้กลั่นหรือผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันปิโตรเลียมดิบหรือจากสิ่งอื่น”

จากคำนิยามผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ข้างต้น สามารถแยกประเภทผู้ค้าน้ำมันได้ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ค้าน้ำมันที่มีปริมาณการค้า ปีละตั้งแต่หนึ่งแสนเมตริกตัน ตาม มาตรา 6 แห่ง พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521⁴⁴ ซึ่งผู้ค้าน้ำมันประเภทนี้ ต้องส่งบัญชี ตามแบบและรายการเกี่ยวกับปริมาณและสถานที่เก็บของน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดที่นำเข้ามาใน ราชอาณาจักร ที่ซื้อ ที่กลั่น ที่ผลิต ที่ได้มา หรือที่มีไว้เพื่อจำหน่าย และที่เหลืออยู่ในแต่ละเดือนต่อ พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบ ภายในวันที่ 12 ของเดือนถัดไป⁴⁵

(2) ผู้ค้าน้ำมันโดยจัดตั้งเป็นสถานีสบริการ จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ ประชาชน ตามมาตรา 6 ทวิ แห่ง พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521⁴⁶ ซึ่งสถานีสบริการ

⁴⁴ มาตรา 6 “ผู้ใดจะเป็นผู้ค้าน้ำมันมีปริมาณการค้าแต่ละชนิดหรือรวมกันทุกชนิด ปีละตั้งแต่หนึ่งแสนเมตริกตันขึ้นไป ต้องรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี

การขออนุญาตและการออกใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่กำหนดในกฎกระทรวง ในการนี้รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตด้วยก็ได้”

⁴⁵ มาตรา 7 วรรคหนึ่ง “ให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ส่งบัญชีตามแบบและรายการที่ กำหนดในกฎกระทรวงเกี่ยวกับปริมาณและสถานที่เก็บของน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดที่นำเข้ามาใน ราชอาณาจักร ที่ซื้อ ที่กลั่น ที่ผลิต ที่ได้มา หรือที่มีไว้เพื่อจำหน่าย และที่เหลืออยู่ในแต่ละเดือนต่อ พนักงานเจ้าหน้าที่ภายในวันที่สิบของเดือนถัดไป ”

⁴⁶ มาตรา 6 ทวิ “ผู้ค้าน้ำมันอื่นซึ่งมิใช่ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ซึ่งดำเนินกิจการค้า น้ำมัน โดยจัดตั้งเป็นสถานีสบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ประชาชน ต้องได้รับอนุญาตจาก อธิบดี

การขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง และการอนุญาต อธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้”

สถานีสบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา นี้ หมายความว่า สถานที่ จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยมาตราฯ ดัง ตวง วัด ติดตั้งไว้ ประจำ”

จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทนี้ ต้องมีมาตราวัดน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยมาตราชั่ง ตวง วัด ตัดตั้ง ไว้ประจำ ผู้ค้าน้ำมันประเภทนี้ ต้องส่งบัญชีตามแบบและรายการเกี่ยวกับปริมาณของ น้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ที่ซื้อ ที่ถักัน ที่ผลิต ที่ได้มา หรือที่จำหน่ายได้ ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในวันที่สิบของเดือนมกราคมของแต่ละปี⁴⁷

(3) ผู้นำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร หรือได้มาไม่ว่าด้วย ประการใด เพื่อจำหน่าย

(4) ผู้ถักันหรือผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันปิโตรเลียมดิบ หรือจาก สิ่งอื่นด้วย

ข้อสังเกต กรณีผู้นำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร หรือผู้ถักัน หรือผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง หากมีปริมาณการค้าตั้งแต่หนึ่งแสนเมตริกตันขึ้นไปก็อยู่ในบังคับมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย คือมีหน้าที่ต้องส่งบัญชีและรายการตามกำหนดด้วย

2.3 การควบคุมการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ผู้ที่จะขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงได้ ต้องเป็นบุคคลประเภทใดประเภทหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 6 หมายถึง ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ตั้งแต่ หนึ่งแสนเมตริกตันต่อปี ขึ้นไป
- (2) ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 6 ทวิ หมายถึง ผู้ค้าน้ำมันที่จัดตั้งเป็น สถานีบริการ โดยมีมาตราชั่ง ตวง วัด ตัดไว้ประจำ (มีมิเตอร์และหัวจ่าย)
- (3) ผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึงบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 6 และมาตรา 6 ทวิ ซึ่งไม่ใช่เป็นการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของตนเอง

2.3.1 ความหมาย “ผู้ขนส่งน้ำมัน” ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 มาตรา 4 ให้คำนิยาม “ผู้ขนส่งน้ำมัน” ไว้ว่า

⁴⁷ มาตรา 7 วรรคสอง “ ให้ผู้ค้าน้ำมันอื่นนอกจากผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ที่มี ปริมาณการค้าแต่ละชนิดหรือรวมกันทุกชนิดแต่ละปีเกินจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ส่ง บัญชีตามแบบและรายการที่กำหนดในกฎกระทรวง เกี่ยวกับปริมาณของน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิด ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ที่ซื้อ ที่ถักัน ที่ผลิต ที่ได้มา หรือที่จำหน่ายได้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ภายในวันที่สิบของเดือนมกราคมของแต่ละปี”

“ผู้ขนส่งน้ำมัน” หมายความว่า “ผู้ที่รับจ้างทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีใช้เป็นของตนเอง ยกเว้นการขนส่งโดยทางรถไฟ”

จากคำนิยาม “ผู้ขนส่งน้ำมัน” หมายถึง ผู้ที่รับจ้างทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ใช่เป็นของตนเอง แต่หากผู้ค้าน้ำมันที่จัดตั้งเป็นสถานบริการตามมาตรา 6 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ขนส่งน้ำมันของตนเอง ก็ไม่ใช่ “ผู้ขนส่งน้ำมัน” ตามความหมายนี้ ดังนั้นการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในลักษณะดังต่อไปนี้ ผู้ประกอบการต้องขออนุญาตเป็น “ผู้ขนส่งน้ำมัน” คือ

- (1) ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งมีใช้เป็นของตนเอง
- (2) น้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำการขนส่งต้องเป็นชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดคุณภาพตามมาตรา 13⁴⁸
- (3) เป็นการขนส่งแต่ละชนิด หรือรวมกันทุกชนิด ครั้งละตั้งแต่สามพันลิตรขึ้นไป⁴⁹

2.3.2 เงื่อนไขการควบคุมการขนส่ง พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาตรา 13 ตรี กำหนดให้ผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 13 ทวิ และการขนส่งน้ำมันของผู้ค้ารายใหญ่ตามมาตรา 6 และผู้ค้าน้ำมันที่จัดตั้งเป็นสถานบริการตามมาตรา 6 ทวิ ต้องเป็นไปตามวิธี

⁴⁸ มาตรา 13 ทวิ วรรคหนึ่ง “ผู้ใดจะเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดคุณภาพตามมาตรา 13 โดยมีปริมาณการขนส่งครั้งหนึ่งเกินปริมาณที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดี”

⁴⁹ มาตรา 13 ทวิ วรรคสอง “การกำหนดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดต่ำกว่าสองพันลิตรไม่ได้” ซึ่ง ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2526) กำหนดว่า “ผู้ใดจะเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดคุณภาพตามมาตรา 13 โดยมีปริมาณการขนส่งแต่ละชนิดหรือรวมกันทุกชนิดครั้งละตั้งแต่สามพันลิตรขึ้นไป ต้องรับใบอนุญาตจากอธิบดีกรมทะเบียนการค้า”

การและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด⁵⁰ ซึ่งรัฐมนตรีได้ออกประกาศกำหนดวิธีการและเงื่อนไขการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ดังนี้⁵¹

(1) ในกรณีที่ เป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 และมาตรา 6 ทวิ ทำการขนส่งน้ำมันจากสถานที่จ่ายน้ำมันของตนเอง ให้ผู้ค้าน้ำมันดังกล่าวจัดทำใบกำกับการขนส่งน้ำมัน นำติดไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง พร้อมทั้งจะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลาที่กำลังทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว และเมื่อขนส่งถึงสถานที่ส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว ให้มอบใบกำกับการขนส่งน้ำมันให้แก่ผู้มีชื่อเป็นผู้รับหรือผู้ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง

(2) ในกรณีที่ เป็นผู้ขนส่งน้ำมัน ตามมาตรา 13 ทวิ รับจ้างขนส่งน้ำมันของผู้อื่นหรือกรณีเป็นผู้ค้าน้ำมันตาม มาตรา 6 และ มาตรา 6ทวิ ขนส่งน้ำมัน โดยรับจากสถานที่จ่ายน้ำมันที่เป็นของผู้ค้าน้ำมันอื่น ให้ผู้ดำเนินการขนส่งเรียกใบกำกับการขนส่งจาก ผู้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงนำติดกำกับไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง พร้อมทั้งจะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลาที่กำลังทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว และเมื่อขนส่งถึงสถานที่ส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว ให้มอบใบกำกับการขนส่งน้ำมันให้แก่ผู้มีชื่อเป็นผู้รับหรือผู้ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง

(3) ให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 และ ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ทวิ ซึ่งได้ออกใบกำกับการขนส่งน้ำมันเก็บสำเนาใบกำกับการขนส่งน้ำมันไว้ ณ สถานที่จ่ายน้ำมันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่จ่ายน้ำมันออกไป

การควบคุมการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ให้ผู้ค้าน้ำมันทั้งที่เป็นผู้ค้ารายใหญ่ตั้งแต่ปีละหนึ่งแสนเมตริกตันขึ้นไป และผู้ค้าน้ำมันที่ประกอบเป็นสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง มีอำนาจออกใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำการขนส่งนั้นผ่านการเสียภาษีสรรพสามิตมาแล้ว รัฐจึงไม่จำเป็นต้องไปควบคุมในการออกใบกำกับการขนส่งเหมือนอย่างการออกใบกำกับการขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่ได้รับการยกเว้นภาษีอีก แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดให้มีใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากต้นทางและกำกับการขนส่งระหว่างทางจนไปถึงยังปลายทางที่ระบุไว้ในใบกำกับการขนส่งก็เป็นมาตรการที่ป้องกันการหลีกเลี่ยงภาษีโดยและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

⁵⁰ มาตรา 13 ตรี “ในการดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 13 ทวิ และการดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 และตามมาตรา 6 ทวิ ให้เป็นไปตามวิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศและกำหนดในราชกิจจานุเบกษา”

⁵¹ กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2539) เรื่อง กำหนด วิธีการ และเงื่อนไข ในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง,”

ได้อีกวิธีหนึ่ง เพราะน้ำมันเชื้อเพลิงและสารละลาย Solvent ที่หลีกเลี่ยงภาณีออกมานอกระบบจะไม่สามารถแสดงหลักฐานการได้มาของสินค้าดังกล่าวได้

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ตามที่กระทรวงพาณิชย์ได้กำหนดเงื่อนไขของการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีใบกำกับการขนส่งติดไปกับยานพาหนะที่ทำการขนส่ง เพื่อสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจสอบ ทั้งใบกำกับการขนส่งจะต้องระบุ ผู้ขายน้ำมัน ผู้รับน้ำมัน ชนิด ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง เส้นทาง การขนส่ง การมอบใบกำกับการขนส่งน้ำมันให้กับผู้รับน้ำมันเมื่อน้ำมันเชื้อเพลิงไปส่งยังผู้รับน้ำมันปลายทาง ฯลฯ หากผู้ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ขับรถออกนอกเส้นทางโดยมีเจตนาไม่ไปลงน้ำมันยังปลายทางที่ระบุไว้ในใบกำกับการขนส่ง ซึ่งพฤติการณ์ของการออกนอกเส้นทางเช่นนี้ก็ยังไม่เป็นที่ชัดเจนอันจะถือว่าผิดเงื่อนไขการขนส่งตามประกาศกระทรวงพาณิชย์จนกว่าจะมีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดที่แสดงให้เห็นได้ว่าไม่สามารถส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้รับน้ำมันหรือไม่สามารถส่งใบกำกับการขนส่งให้กับผู้รับน้ำมันปลายทางได้ กรณีจึงเป็นปัญหาอุปสรรคต่อการบังคับใช้กฎหมายที่เจ้าพนักงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบต้องรอจนกว่าจะมีการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้อื่นที่ไม่ใช่ผู้รับน้ำมันปลายทาง ซึ่งเป็นการยากที่จะพบพฤติการณ์เช่นนั้น อีกทั้งยังเป็นช่องว่างของกฎหมายที่ผู้ขนส่งจะนำไปกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้แล้วมาเวียนควบคุมการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงหรือสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent นอกระบบ ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามสถานีบริการ

นอกจากนี้การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 25 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 เป็นการกำหนดโทษบุคคลที่มีคุณสมบัติเป็นผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ตามมาตรา 6 , ผู้ค้าน้ำมันประเภทสถานีบริการ ตามมาตรา 6 ทวิ และผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 13 ทวิ เท่านั้น⁵² หากผู้ควบคุมยานพาหนะที่ทำการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵² มาตรา 13 ตริ “ในการดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ขนส่งน้ำมันตาม มาตรา 13 ทวิ และการดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 และตามมาตรา 6 ทวิ ให้เป็นไปตามวิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา”

มาตรา 25 ทวิ “ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 ตริ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

น้ำมันเชื้อเพลิงผิดเงื่อนไขประกาศกระทรวงพาณิชย์ ก็ไม่สามารถบังคับโทษกับผู้ควบคุมยานพาหนะ เพราะขาดคุณสมบัติการเป็นผู้ค้าน้ำมัน หรือผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมาย ทั้งที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ควบคุมยานพาหนะร่วมมือกับนายจ้างซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันหรือผู้ขนส่ง ก็ดำเนินคดีได้เพียงฐานเป็นผู้สนับสนุนผู้ค้าน้ำมันหรือผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เป็นไปตามเงื่อนไขประกาศกระทรวงพาณิชย์เท่านั้น

2.4 การบังคับใช้พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521

2.4.1 การควบคุมคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

ตาม พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาตรา 13 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ กำหนดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง⁵³ โดยในปัจจุบันได้มีการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงไว้หลายประเภทได้แก่

- (1) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2541) ลงวันที่ 13 มกราคม 2541 เรื่อง กำหนดคุณภาพของน้ำมันเบนซิน
- (2) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2533) ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 เรื่อง กำหนดคุณภาพของน้ำมันก๊าด
- (3) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2541) ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เรื่อง กำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์หมุนเร็ว
- (4) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2523) ลงวันที่ 24 มีนาคม 2523 เรื่อง กำหนดคุณภาพน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์หมุนช้า
- (5) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2537) ลงวันที่ 21 มีนาคม 2537 เรื่อง กำหนดคุณภาพของน้ำมันเตา
- (6) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2541) ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2541 เรื่อง กำหนดคุณภาพน้ำมันหล่อลื่นเหลว

ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ทวิ หรือผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 13 ทวิ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง กระทำความผิดซ้ำอีกภายในหกเดือน นับแต่วันที่ได้กระทำความผิดครั้งแรกต้องระวางโทษเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

⁵³ มาตรา 13 “รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใดๆ ได้ตามที่เห็นสมควร โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

การที่รัฐกำหนดคุณภาพน้ำมันเป็น มาตรการป้องกันและปราบปรามการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นการคุ้มครองประชาชนผู้บริโภคได้บริโภคน้ำมันที่ได้คุณภาพ ทั้งนี้เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบที่ออกจากโรงกลั่นและส่งไปจำหน่ายจากสถานีบริการจะได้มาตรฐานตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ หากมีการปลอมปนจะทำให้คุณภาพของน้ำมันเปลี่ยนแปลงไป

2.4.2 การบังคับใช้กฎหมายปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง หรือกระทำการเพื่อลดคุณภาพของน้ำมัน ต้องกระทำเพื่อจำหน่าย เว้นแต่ได้นำมันเชื้อเพลิงนั้นมาโดยไม่ทราบว่าเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพต่ำ หรือหากเป็นการปลอมปนเพื่อใช้ในกิจการของตนเองก็ไม่ใช่ความผิด นอกจากนี้พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ได้กำหนดความผิดสูงขึ้นหากผู้ปลอมปน เป็นผู้ค้าน้ำมันที่จัดตั้งเป็นคลังน้ำมันขนาดใหญ่ ตามมาตรา 6 หรือเป็นผู้ค้าน้ำมันที่จัดตั้งเป็นสถานีบริการ ตามมาตรา 6 ทวิ หรือเป็นผู้ขนส่งน้ำมัน ตามมาตรา 13 ทวิ และยังมีบทสันนิษฐานของกฎหมายว่า ผู้ที่ครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำมีปริมาณตั้งแต่สองร้อยลิตรขึ้นไปให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นผู้กระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจำหน่ายเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเป็นการครอบครองเพื่อใช้ในกิจการของตนหรือได้นำมันเชื้อเพลิงนั้นมาโดยไม่ทราบว่าเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำ และถ้าการปลอมปนเป็นการกระทำของลูกจ้างภายในสถานที่ทำการหรือสถานที่จำหน่ายของผู้ค้าน้ำมันที่จัดตั้งเป็นคลังน้ำมันขนาดใหญ่ ตามมาตรา 6 หรือเป็นผู้ค้าน้ำมันที่จัดตั้งเป็นสถานีบริการ ตามมาตรา 6 ทวิ หรือเป็นผู้ขนส่งน้ำมัน ตามมาตรา 13 ทวิ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าบุคคลดังกล่าว นั้นเป็นผู้ร่วมกระทำความผิดด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่านายจ้างได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น⁵⁴

⁵⁴ มาตรา 25 ตรี “ผู้ใดกระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด อันทำให้ลดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 13 เพื่อจำหน่าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน สามปี หรือปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีที่ผู้กระทำการปลอมปนเป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 หรือเป็นผู้ค้าน้ำมันตาม มาตรา 6 ทวิ หรือเป็นผู้ขนส่งน้ำมันตามมาตรา 13 ทวิ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีและปรับ ตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนบาท

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นลูกจ้างของบุคคลดังกล่าวตามวรรคสอง หรือกระทำความผิดนั้นเกิดขึ้นภายในสถานที่ทำการหรือสถานที่จำหน่ายของบุคคลดังกล่าวตามวรรคสองให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าบุคคลดังกล่าวตามวรรคสองเป็นผู้ร่วมกระทำความผิดด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น”

การบังคับใช้กฎหมายปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 25 ตรี แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2522 ยังมีปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตของความรับผิดชอบระหว่างการทำความผิดปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง กับการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดอันทำให้ลดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง เพราะปัจจุบันรูปแบบของการทำความผิดพบว่าผู้กระทำความผิดมีความรู้เชี่ยวชาญทางด้านปิโตรเคมีเป็นพิเศษ สามารถทำการปลอมปนโดยที่น้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนนั้นไม่ได้ต่ำกว่ามาตรฐานของประกาศกระทรวงพาณิชย์แต่อย่างใด แต่เป็นการปลอมปนเพื่อหลีกเลี่ยงภาษี เช่น การลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการยกเว้นภาษีหรือคืนภาษีมาปลอมปนกับน้ำมันที่เสียภาษีในระบบถูกต้อง หรือการลักลอบนำผลิตภัณฑ์น้ำมันบางประเภทที่มีคุณสมบัติดีกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากโรงกลั่น โดยหลีกเลี่ยงภาษีนำมาปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้นลักษณะของการปลอมปนในปัจจุบันจึงพัฒนามาสู่ระบบของการปลอมปนที่ไม่ได้ทำให้คุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่ามาตรฐานและทำให้ยากต่อการตรวจสอบจับกุม⁵⁵

กฎหมายควบคุมการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากบทบัญญัติ ตามมาตรา 25 ตรี แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2522 แล้วยังมีบทบัญญัติของกฎหมายอื่นๆ ที่ควบคุมอีกหลายฉบับทั้งนี้เพราะระบบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบการค้าเสรี ภายหลังจากรัฐบาลประกาศระบบ “ราคาน้ำมันลอยตัวเต็มที่” เมื่อปี พ.ศ.2534 ทำให้เกิดการแข่งขันในระบบ และมีผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงภายใต้เครื่องหมายบริการใหม่ๆ เข้ามาแข่งขัน ดังนั้นในระบบการค้าเสรี จะมีการควบคุมตรวจสอบกันภายในระหว่างสถานีบริการที่ใช้เครื่องหมายบริการ ของเจ้าของเครื่องหมายบริการกับผู้ค้ารายใหญ่เจ้าของเครื่องหมายบริการ แต่ลักษณะของการควบคุมเป็นลักษณะผลประโยชน์ทางด้านธุรกิจเท่านั้นมิได้ควบคุมกันอย่างจริงจัง เช่น กำหนดให้สถานีบริการที่ใช้เครื่องหมายบริการของผู้ค้ารายใหญ่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะที่เป็นของผู้ค้านั้น จะจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องหมายบริการอื่นในสถานีบริการที่มีเครื่องหมายบริการของตนไม่ได้ แต่ในความเป็นจริงในภาวะที่มีแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีมิได้มีการควบคุมอย่างจริงจัง หากเจ้าของสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ค้ารายใหญ่ได้ถึงปริมาณที่ตกลงไว้ ผู้ค้ารายใหญ่เจ้าของเครื่องหมายบริการก็จะไม่เข้ามาตรวจสอบ และจากการที่ไม่มีการตรวจสอบอย่างเข้มงวดทำให้เจ้าของสถานีบริการจะพยายามหาน้ำมันราคาถูกจากแหล่งอื่น เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเครื่องหมายบริการอื่น น้ำมันเชื้อเพลิงที่หลีกเลี่ยงภาษี หรือนำสารละลาย Solvent มาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง และมาจำหน่ายภายใต้เครื่องหมายบริการของผู้ค้ารายใหญ่ ซึ่งการกระทำความคิด

⁵⁵ สัมภาษณ์ , พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และ รองผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง [ศปนม.] ,13 สิงหาคม 2543

เหล่านี้หากไม่เป็นความผิดฐานปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ตาม พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ก็อาจมีความผิดในลักษณะขายของโดยหลอกลวงด้วยประการใดๆ ให้ผู้อื่นหลงเชื่อใน แหล่งกำเนิด สภาพ คุณภาพ แห่งของอันเป็นเท็จ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 และความผิดตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 มาตรา 47 เกี่ยวกับการมีเจตนาก่อให้เกิด ความเข้าใจผิดในแหล่งกำเนิด คุณภาพ ปริมาณ หรือสาระสำคัญประการอื่นเกี่ยวกับสินค้า ทั้งที่เป็น ของตนเองหรือผู้อื่น และโฆษณาหรือใช้ฉลากที่มีข้อความอันเป็นเท็จหรือข้อความที่รู้อยู่แล้วว่า อาจก่อให้เกิดความเข้าใจผิด ฯลฯ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

ส่วนที่ 1

วิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521

1.1 สภาพปัญหาที่สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) "ไม่อยู่ในคำจำกัดความ "น้ำมันเชื้อเพลิง" ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521

ตาม พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาตรา 4 "น้ำมันเชื้อเพลิง" หมายความว่า น้ำมันปิโตรเลียม น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือเป็นสิ่งหล่อลื่นกับทั้งให้รวมถึงน้ำมัน หรือสิ่งอื่นที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือเป็นสิ่งหล่อลื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง¹

ตาม ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่องกำหนดคุณสมบัติสารละลายประเภท (Hydrocarbon Solvent) ลงวันที่ 7 มกราคม 2541 "สินค้าสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent)" หมายถึง สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องกำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2539 คือสารละลายประเภท (Hydrocarbon Solvent) ที่มีจุดเดือดสุดท้าย (Final Boiling Point) ไม่เกินกว่า 400 องศาเซลเซียส ตามวิธีการทดสอบ ASTM D86 เว้นแต่

(1) สารละลายประเภทเคมีภัณฑ์อินทรีย์ แต่ไม่รวมถึงเพนเทน (Pentane) เฮกเซน (Hexane) เบนซีน (Benzene) โทลูอีน (Toluene) ออร์โทไซลีน (o-Xylene) พาราไซลีน (p-Xylene) เมตาไซลีน (m-Xylene) และมิกซ์ไซลีน (mixed-xylene)

(2) ผลิตภัณฑ์ประเภทน้ำมันหล่อลื่น น้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน ไขหล่อลื่น น้ำมันเกียร์ น้ำมันเบรก น้ำมันไฮดรอลิก และไวท์ออยล์ (White oil)²

¹ พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาตรา 4

² กรมสรรพสามิต, "ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่องกำหนดคุณสมบัติสารละลายประเภท (Hydrocarbon Solvent)," 7 มกราคม 2541 ออกโดยอาศัยอำนาจตามความใน (3) ของข้อ 1 แห่งประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องกำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2536 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องกำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2539

จากคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ดังกล่าวข้างต้น สามารถแบ่งประเภทของน้ำมันเชื้อเพลิงออกได้ 2 ประเภท คือ

(1) น้ำมันเชื้อเพลิงโดยสภาพ ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียม น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น และ

(2) น้ำมันเชื้อเพลิงโดยการใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือใช้ป็นสิ่งหล่อลื่นหมายถึงผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม หรือสิ่งอื่นที่ไม่ใช่ น้ำมันเชื้อเพลิงโดยสภาพ แต่หากได้นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือสิ่งหล่อลื่นก็จะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงโดยการใช้

ดังนั้นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอนโซลเวนต์ (Solvent) หากไม่ได้ใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ไม่อยู่ในความหมายของน้ำมันเชื้อเพลิงจนกว่าจะนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิง แต่อย่างไรก็ตามผลิตภัณฑ์เหล่านี้ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ (Crude Oil) และคอนเดนเสท (Condensate) ซึ่งมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง สามารถนำไปปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้

จากปัญหาที่ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไม่อยู่ในความหมายคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” และไม่อยู่ในบังคับของ พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ดังนั้นหากผู้ประกอบการที่ไม่สุจริต ลักลอบนำสารละลาย Solvent ออกจากโรงกลั่นหรือโรงอุตสาหกรรมทั้งที่เป็นการลักลอบขนส่งใ้รถบรรทุกออกจากโรงกลั่นนอกระบบกีด หรือการลักลอบออกนอกเส้นทางที่กำหนดระหว่างการขนส่งกีด หรือการขั้บรถยนต์บรรทุกสารละลาย Solvent เข้าไปในสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อเตรียมจะนำไปปลอมปนกีด ก็ไม่สามารถดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ได้ แม้ “น้ำมันเชื้อเพลิง” ตามคำนิยามได้กำหนดให้หมายความรวมถึงผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงด้วยก็ตาม แต่ถ้าพิสูจน์ไม่ได้ว่าจะนำไปใช้อย่างน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ไม่ได้ ซึ่งตามปกติวัตถุประสงค์ของการประกอบการสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ผลิตขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้ในภาคอุตสาหกรรมการผลิต สี กาว ทินเนอร์ และอุตสาหกรรมการทำละลาย ฯลฯ มิได้ผลิตขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์ใช้อย่างเชื้อเพลิง การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงจึงเป็นเรื่องที่ผู้ประกอบการไม่สุจริตนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ ซึ่งมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายในขั้นตอนก่อนที่จะพิสูจน์ได้ว่าจะนำสารละลายไฮโดรคาร์บอนไปใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง มีเพียงมาตรการกฎหมายควบคุมทางด้านภาษีเท่านั้น หากพบว่าเป็นการการครอบครองสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่ยกเว้นภาษีโดยไม่มีสิทธิซึ่งมีเพียงโทษปรับสถานเดียวในอัตรา 2 ถึง 10 เท่า ของค่าภาษีที่ต้องเสียเท่านั้น³ ดังนั้นหากจะควบคุมสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ให้อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 จะต้องกำหนดขอบเขตของคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ให้มีขอบเขตกว้าง

³ พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 161

รวมถึงสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ด้วย ซึ่งในสภาพข้อเท็จจริงสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ก็มีคุณสมบัติสามารถเผาไหม้ใช้เป็นเชื้อเพลิงได้ เพราะทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงและสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ต่างก็เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบหรือคอนเดนเสท(Condensate) การแก้ไขคำนิยามดังกล่าวเป็นการนำเอามาตรการทางกฎหมายของพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 มาบังคับใช้กับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ในเรื่องต่างๆ เช่น การลักลอบเอาสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ออกมาจากระบบเพื่อมาปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงก็สามารถดำเนินคดีฐานปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ อีกทั้งเจ้าพนักงานน้ำมันเชื้อเพลิงก็จะมีอำนาจเข้าไปตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมที่นำเอาสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไปใช้ผลิตวัตถุประสงค์ หรือใช้อำนาจในการจัดเก็บตัวอย่างสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไปตรวจพิสูจน์ เป็นต้น

การกำหนดให้น้ำมันเชื้อเพลิง หมายความว่ารวมถึงสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) โดยบัญญัติให้น้ำมันเชื้อเพลิง หมายความว่ารวมถึง “ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นที่อาจใช้เป็นเชื้อเพลิงได้” เพราะในความเป็นจริง น้ำมันเชื้อเพลิงก็ดี หรือสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ก็ดี หรือของเสียจากการกลั่นและสิ่งอื่นที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบก็ดี ถือว่าเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้งสิ้น แต่อย่างไรก็ตามการแก้ไขคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ต้องคำนึงผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจของผู้ธุรกิจด้วย หากกำหนดให้น้ำมันเชื้อเพลิงหมายความว่ารวมถึง “ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นที่อาจใช้เป็นเชื้อเพลิงได้” อาจส่งผลเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการต้องมีภาระและค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น เช่น การขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) จะต้องมีใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งที่การขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) เนื้อหาของสรรพสามิตก็กำหนดมีใบกำกับการขนส่งอยู่แล้ว หรือ ผู้ค้าสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ต้องขออนุญาตเป็นผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้จึงต้องมีการกำหนดเป็นข้อยกเว้นในลักษณะต่าง ๆ เช่น การได้รับอนุญาตเป็นผู้ค้าสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ให้ถือว่าได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย หรือการมีใบกำกับการขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ให้ถือว่าเป็นใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย ทั้งนี้เพื่อไม่เป็นการเพิ่มภาระต่อผู้ประกอบการที่สุจริต

การกำหนดขอบเขตของ “น้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่ารวมถึง “ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นที่อาจใช้เป็นเชื้อเพลิงได้” ก่อให้เกิดประโยชน์ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มีอำนาจเข้าไปตรวจสอบควบคุมปริมาณและการค้าสำหรับโรงกลั่นที่ผลิต ผู้ค้า และผู้ใช้สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ในภาคอุตสาหกรรม แต่ในทางกลับกันอาจก่อให้เกิดปัญหาที่มาตรการบังคับใช้กฎหมายปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงจะถูกนำไป

ใช้กับผู้ประกอบการเกี่ยวกับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ด้วย ปัญหาเห็นว่าพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ความผิดฐานปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องปรากฏว่าน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นคุณภาพต่ำด้วย อย่างไรก็ตามหากกระทรวงพาณิชย์มิได้ประกาศกำหนดคุณภาพสำหรับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมชนิดใดก็ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายปลอมปนกับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมชนิดนั้นได้ เพราะไม่มีการกำหนดถึงมาตรฐานคุณภาพมาเปรียบเทียบยืนยันว่าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมชนิดนั้นได้คุณภาพหรือไม่ได้คุณภาพ กรณีจึงไม่เป็นปัญหาที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent จะมาถูกบังคับใช้กฎหมายปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

1.2 ปัญหาอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง

พ.ศ.2521

ตามมาตรา 18 แห่ง พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ ไว้หลายประการ เช่น อำนาจเข้าไปในสำนักงาน สถานที่กักเก็บ สถานที่ผลิต สถานที่เก็บ และสถานที่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ค้าน้ำมัน ระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก หรืออำนาจนำหรือสั่งให้ผู้ค้าน้ำมันส่งตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใดชนิดหนึ่งครั้งละไม่เกินห้าลิตรมาเพื่อตรวจสอบ หรือสั่งให้ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตรวจสอบปริมาณของน้ำมันเชื้อเพลิงและรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทราบ อีกทั้งต้องแสดงบัญชี เอกสาร และหลักฐานต่างๆ เกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ตลอดจนผู้ค้าน้ำมันต้องให้ความสะดวกแก่เจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น ซึ่งอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวมีข้อจำกัดหลายประการ ดังที่จะกล่าวต่อไป

(1) ปัญหาอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการเข้าไปในสำนักงาน สถานที่กักเก็บ สถานที่ผลิต สถานที่เก็บ และสถานที่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ของผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ในระหว่างเวลาทำการของสถานที่นั้น เนื่องจากอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ให้อำนาจเพียงการเข้าไปในสำนักงานหรือสถานที่ของผู้ค้าน้ำมันเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งการกระทำความผิดของผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตมักจะมีอาศัยช่องว่างของกฎหมายกระทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในเวลากลางคืน พนักงานเจ้าหน้าที่จะประสบปัญหาไม่มีอำนาจในการเข้าไปในสำนักงานหรือสถานที่ของผู้ค้าหรือผู้ขนส่งน้ำมันแม้จะอยู่ในระหว่างเวลาทำการของผู้ประกอบการก็ตาม ดังนั้นมาตรการในการป้องกันปราบปรามควรเพิ่มอำนาจให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่ให้มีอำนาจในการตรวจสอบมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ในการเพิ่มอำนาจให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่ มีปัญหาที่จะต้องพิจารณาว่าเป็นการจำกัดเสรีภาพในเคหสถานของบุคคล ตามมาตรา 35 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยหรือไม่นั้น ปัญหาเห็นว่า เสรีภาพในเคหสถาน

ตามมาตรา 35 ของรัฐธรรมนูญมีขอบเขตจำกัดแต่เฉพาะที่ซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยเท่านั้น ทั้งนี้โดยเป็นไปตามความหมายของคำว่า “เคหสถาน” ตามประมวลกฎหมายอาญา แต่สถานที่ที่ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เข้าไปได้นั้น ไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “เคหสถาน” ดังนั้นการเพิ่มอำนาจให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการเข้าไปในสำนักงานหรือสถานที่ของผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง จึงไม่เป็นการจำกัดเสรีภาพในเคหสถาน แต่อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่าหากการเข้าไปในสถานที่ดังกล่าวมีการกระทำที่มีลักษณะเป็นการค้นในทึร โทฐานก็จำเป็นต้องปฏิบัติตาม มาตรา 238 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย กล่าวคือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องมีคำสั่งหรือหมายของศาล หรือมีเหตุให้ค้นโดยไม่ต้องมีคำสั่งหรือหมายของศาลตามที่กฎหมายบัญญัติด้วย⁴

(2) ปัญหาอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่อยู่ในความครอบครองของผู้อื่นที่ไม่ใช่ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น อำนาจในการจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างทำการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงหรืออำนาจในการจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ประกอบกิจการคลังเช่า⁵ เพราะ พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง มาตรา 18 พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเพียงจัดเก็บหรือสั่งให้ผู้ค้าน้ำมันส่งตัวอย่างน้ำมันเฉพาะในสำนักงานหรือสถานที่ของผู้ค้าน้ำมันให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบเท่านั้น ไม่รวมถึงการจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่ทำการขนส่งนอกสำนักงานหรือสถานที่ของผู้ค้าน้ำมัน หรือจัดเก็บจากผู้ที่ครอบครองน้ำมันเชื้อเพลิงหรือผู้ควบคุมยานพาหนะ จึงทำให้เกิดปัญหาการลักลอบปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างการขนส่ง หรือการปลอมปนนอกสำนักงานหรือสถานที่ทำการของผู้ค้าน้ำมัน นอกจากนี้อำนาจในการเข้าไปในสำนักงานหรือสถานที่ของผู้ประกอบการหากมีการขจัดเงิน หรือไม่ยินยอมให้เข้าไป พนักงานเจ้าหน้าที่ไม่มีอำนาจเปิด ทำลายประตู หน้าต่าง รั้ว หรือสิ่งกีดขวางทำนองเดียวกัน อีกทั้งการเข้าไปจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันหากมีตรา สิ่งฉกฉวย หรือสิ่งที่ใช้ยึดหรือผูก จะต้องมีการทำลายตรา ตัดสิ่งกีดขวางหรือสิ่งที่ใช้ยึดหรือผูก ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่มีอำนาจกระทำได้ อย่างไรก็ตามการเพิ่มอำนาจให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่ให้มีอำนาจในการจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างทำการขนส่งก็ดี หรือจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ครอบครอง

⁴ คณะกรรมการกฤษฎีกา, หนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ 0601/220 เรื่อง ตอบข้อหารือร่าง พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.” 19 มีนาคม 2542, (ดู ข้อ 4)

⁵ “คลังเช่า” หมายถึง ผู้ที่เคยได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิงและมีคลังจัดเก็บน้ำมันของตนเองแล้วหยุดประกอบกิจการแต่ตนเองยังได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง จึงอาศัยการได้รับอนุญาตดังกล่าวให้ผู้อื่นเช่าคลังจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงของตน จึงเป็นปัญหาที่น้ำมันเชื้อเพลิงมิได้เป็นของผู้ที่ได้รับอนุญาตค้าน้ำมัน แต่เป็นของผู้เช่าคลัง

น้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ขนส่ง ผู้ควบคุมยานพาหนะก็ดี หรือการเข้าไปต้องทำลายประศู หน้าต่าง รั้ว หรือ สิ่งกีดขวางในทำนองเดียวกันก็ดี หรือการทำลายตรา หรือสิ่งฉฉฉฉฉฉ หรือสิ่งที่ใช้ยึดหรือผูกเพื่อให้ได้ มาซึ่งการจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงก็ดี มีปัญหาจะต้องพิจารณาว่าการกระทำของพนักงาน เจ้าหน้าที่ดังกล่าวเป็นการจำกัดสิทธิของบุคคลในทรัพย์สิน ตามมาตรา 48 ของรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทยหรือไม่ กรณีนี้มีความเห็นว่าเป็นการจำกัดสิทธิของบุคคลในทรัพย์สินตามมาตรา 48 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังนั้นหากจะจำกัดสิทธิของบุคคลดังกล่าวจึงต้องอาศัย อำนาจตามรัฐธรรมนูญในการกำหนดบทบัญญัติในการจำกัดสิทธิดังกล่าวด้วย⁶

(3) ปัญหาอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการใช้อำนาจยึดหรืออายัด น้ำมันเชื้อเพลิง ภาชนะบรรจุ อุปกรณ์ หรือสิ่งใดๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่มีเหตุสงสัยว่ามีการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ไม่ได้ให้อำนาจใน ส่วนนี้ไว้ จึงเกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น กรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้เข้าไปตรวจสอบคุณภาพ น้ำมัน ณ สถานีบริการ และพบว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายในสถานีบริการมีคุณภาพต่ำกว่าประกาศ กระทรวงพาณิชย์กำหนด พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ไม่มีอำนาจยึดหรืออายัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพ ต่ำดังกล่าว อีกทั้งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ก็ไม่ได้บัญญัติให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็น พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จึงไม่อาจใช้อำนาจ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 85 วรรคหนึ่ง ในการยึดหรืออายัดน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ปลอมปนดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตามการกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นพนักงานฝ่าย ปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เพื่อใช้อำนาจยึดหรืออายัดสิ่งของ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 85 วรรคหนึ่ง ก็ดี หรือการเพิ่มอำนาจให้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหรืออายัดสิ่งของที่มีเหตุอันควรสงสัยว่า มีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม กฎหมายน้ำมันเชื้อเพลิงก็ดี อาจเป็นการจำกัดสิทธิของบุคคลในทรัพย์สินตามมาตรา 48 ของ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังนั้นหากจะจำกัดสิทธิของบุคคลดังกล่าวจึงต้องอาศัยอำนาจ ตามรัฐธรรมนูญในการกำหนดบทบัญญัติในการจำกัดสิทธิดังกล่าวด้วยเช่นกัน

⁶ คณะกรรมการกฤษฎีกา, หนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ 0601/220 เรื่อง ตอบข้อหารือร่าง พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.” 19 มีนาคม 2542, (ดู ข้อ 5)

ส่วนที่ 2

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต

2.1 ปัญหาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่มีคุณสมบัติสามารถปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ ไม่อยู่ในพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต

มาตรการของรัฐ ในการป้องกันและปราบปรามการนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมอบหมายให้กรมสรรพสามิตไปออกประกาศกำหนดให้สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) มาอยู่ในพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิตเพื่อให้มีการควบคุมเข้าสู่ระบบของฝ่ายสรรพสามิต แต่เนื่องจากรัฐต้องการส่งเสริมทางภาคอุตสาหกรรมและต้องการลดต้นทุนในการผลิต จึงยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม

ในปัจจุบันพบว่าผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตมักจะปรับปรุงขบวนการผลิต ทำให้ผลิตภัณฑ์ที่ได้ไปอยู่นอกพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิตและไม่สามารถควบคุมได้ และเป็นสาเหตุให้มีการลักลอบนำออกจากโรงงานอุตสาหกรรมไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง ต่อมาในปี พ.ศ.2541 กรมสรรพสามิตได้ออกประกาศกำหนดคุณสมบัติของสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) คือสารละลายที่มีจุดเดือด (Final Boiling Point) ไม่เกินกว่า 400 องศาเซลเซียส⁷ ทำให้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณสมบัติสามารถปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ มาอยู่ในพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิตทั้งหมด แต่อย่างไรก็ตามแม้จะมีข้อกำหนดดังกล่าว แต่ปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงก็มิได้หมดไปเพราะกฎหมายสรรพสามิตยังมีข้อกำหนดการยกเว้นภาษีหรือการคืนภาษีในลักษณะอื่นๆ อีกหลายประการที่เป็นแรงจูงใจให้มีการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะขอก้าวในหัวข้อต่อไป

2.2 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายยกเว้นภาษีและคืนภาษี ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527

เงื่อนไขของกฎหมายสรรพสามิต ในการยกเว้นภาษีหรือคืนภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน มีอยู่หลายประการดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า การยกเว้นหรือการคืนภาษีทุกประเภทเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะขอก้าวเฉพาะลักษณะของการกระทำความผิดที่มีการตรวจสอบพบแล้วเท่านั้น⁸

⁷ กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง กำหนดคุณสมบัติสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent),” 7 มกราคม 2541.

⁸ ข้อมูลจากศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง [สปนม.]

2.2.1 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม

การยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม เป็นไปตามตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ที่ให้อำนาจรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีในการยกเว้นภาษีหากเห็นว่าเป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศหรือความผาสุกของประชาชน และรัฐมนตรีได้ออกประกาศกระทรวงการคลัง⁹ ยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) เฉพาะที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนดที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรม จึงทำให้มีผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตบางรายอาศัยเงื่อนไขของการยกเว้นภาษีดังกล่าว เช่น ขออนุญาตเป็นโรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) เป็นวัตถุดิบในการผลิต แต่ความจริงไม่มีการประกอบกิจการจริงหรือมีการประกอบกิจการเป็นฉากบังหน้าโดยมีการสั่งซื้อสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) เกินกว่าปริมาณที่ใช้จริง และลักลอบเอาส่วนที่เกินออกนอกระบบไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง หรือขออนุญาตเป็นตัวแทนนายหน้าในการซื้อสารละลาย แต่ตัวแทนนายหน้าดังกล่าวไม่มีตัวตนอยู่จริง เมื่อสั่งซื้อสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ได้จำนวนหนึ่งก็จะหลบหนีเลิกกิจการไป ปัญหาเหล่านี้มาตรการบังคับกฎหมายทางด้านภาษีตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ไม่สามารถบังคับใช้กับผู้ประกอบการเหล่านี้ได้ เนื่องจากมาตรการบังคับใช้กฎหมายภาษีสรรพสามิต บังคับใช้ได้กับผู้ผลิตและผู้นำเข้าเท่านั้น ตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรมไม่ใช่ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้า จึงไม่อาจนำมาตรการทางภาษีในพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 ไปใช้บังคับได้¹⁰ สภาพการณ์ปัจจุบันมาตรการการบังคับใช้กฎหมายกับตัวแทนนายหน้าและโรงงานอุตสาหกรรมผู้ใช้สารละลายในกรณีที่ผิดเงื่อนไขก็เป็นเพียงไม่ได้รับการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายจำนวนนั้นเท่านั้น แม้ระเบียบกรมสรรพสามิตจะกำหนดให้ตัวแทนนายหน้าและผู้ใช้สารละลายจะต้องชำระค่าปรับตามข้อตกลงที่ให้ไว้ต่อกรมสรรพสามิต จำนวนสองเท่าของค่าภาษีสรรพสามิตสำหรับจำนวนที่สูญหายหรือขาดจำนวนไปในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ณ วันที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมายก็ตาม หากปรากฏว่าสารละลายสูญหายหรือขาดจำนวนไปจากโรงงานอุตสาหกรรมหรือสถานที่เก็บจากจำนวนที่รับ

⁹ กระทรวงการคลัง, “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 40),” 21 พฤศจิกายน 2539.

¹⁰ มาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 สินค้าที่จะต้องเสียภาษีจะต้องเป็นสิ่งซึ่งผลิตหรือนำเข้าและระบุไว้ในกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต และพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 7 กำหนดให้ผู้เสียภาษีคือ ผู้ผลิตกับผู้นำเข้า เท่านั้น

หรือนำเข้าเก็บโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ซึ่งมาตรการการบังคับใช้ดังกล่าวก็เป็นเพียงมาตรการทางแพ่งเท่านั้น

แนวความคิดที่ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) เป็นผู้พิสูจน์การนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม โดยให้กรมสรรพสามิตเรียกเก็บภาษีสินค้าสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ก่อน และคืนภาษีให้เมื่อมีการนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริง กรณีนี้เห็นว่าเป็นการลดภาระการตรวจสอบของพนักงานเจ้าหน้าที่โดยผลกระทบให้กับผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรมมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้เห็นว่ามีการนำสารละลายไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริงจึงจะคืนภาษีให้ ซึ่งการกำหนดให้ใช้วิธีการคืนภาษิดังกล่าวเห็นว่ากฎหมายสรรพสามิตไม่เปิดช่องให้กระทำได้ เพราะบทบัญญัติ มาตรา 103 แห่ง พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 บัญญัติให้อำนาจไว้เพียงการลดและการยกเว้นภาษีเท่านั้น ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจคืนภาษีในกรณีนี้ไว้ แต่อย่างไรก็ตามหากแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 103 ให้มีอำนาจในการคืนภาษีได้ ก็จะเป็นผลดีต่อการควบคุมการใช้สารละลายให้นำไปใช้ถูกต้องตามวัตถุประสงค์มากยิ่งขึ้นและเป็นการป้องกันการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้อีกทางหนึ่ง แต่การใช้มาตรการคืนภาษิดังกล่าวก็ต้องคำนึงถึงว่าเป็นการเพิ่มภาระต่อผู้ประกอบการที่สุจริต และเป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมหรือไม่ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาถึงผลได้ผลเสียระหว่างผลประโยชน์ทางด้านภาษีของรัฐ กับการเพิ่มภาระหน้าที่ให้กับผู้ประกอบการที่สุจริต

2.2.2 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบภาคอุตสาหกรรม

ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมบางชนิดที่เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น แนฟทา (Naphtha) รีฟอร์มเมท (Reformate) และ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (NGL) มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์เหล่านี้อยู่ในพิสัยอัตราภาษีสรรพสามิต¹¹ แต่กรมสรรพสามิตได้ประกาศให้ผลิตภัณฑ์เหล่านี้หากนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน จะได้รับการยกเว้นภาษี¹² และในความเป็นจริงผลิตภัณฑ์เหล่านี้เป็นส่วนผสมของน้ำมันเชื้อเพลิงและ

¹¹ พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประเภทที่ 01.02

¹² กรมสรรพสามิต, “ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษี แนฟทา รีฟอร์มเมท ไพโรไลซิสกาเวโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน และ

มีคุณภาพใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงมาก จึงเป็นช่องโอกาสให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตลักลอบนำเอาผลิตภัณฑ์เหล่านี้ออกมาจากโรงกลั่น โดยหลีกเลี่ยงภาษีสรรพสามิตไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามสถานีบริการ ซึ่งพฤติการณ์ของการลักลอบผู้ประกอบการมักใช้วิธีการอำพรางออกมาในรูปแบบให้ใบกำกับการขนส่งสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent หรือใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกำกับผลิตภัณฑ์เหล่านี้ในการลักลอบและการขนส่ง หรืออ้างว่าเป็นของเสียจากการกลั่น (Slop) ลักลอบนำออกจากโรงกลั่น ดังนั้นการควบคุมผลิตภัณฑ์มวลรวมเกี่ยวกับวัตถุดิบที่นำเข้าโรงกลั่น (Input) การควบคุมสูตรการผลิต ของเสียจากการกลั่น (Slop) และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นทุกชนิด (Out put) จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่ป้องกันการลักลอบนำผลิตภัณฑ์เหล่านี้ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง แต่อย่างไรก็ตามการออกประกาศกระทรวงการคลังกำหนดให้ผลิตภัณฑ์ทุกชนิดและรวมถึงของเสียจากการกลั่น (Slop) ทุกประเภทเข้ามาอยู่ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตก็เห็นว่าเป็นประโยชน์เพราะผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบหรือคอนเดนเสท (Condensate) ทุกประเภทสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ทั้งสิ้น แต่ในทางกลับกันก็อาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการส่วนใหญ่ เพราะปัญหาการลักลอบนั้นเป็นการกระทำของบุคคลเพียงบางกลุ่มเท่านั้น ดังนั้นเพื่อให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการจึงควรให้มีการคืนภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ดังกล่าว แต่ผลกระทบในการพิสูจน์ว่าได้นำผลิตภัณฑ์นั้นให้แก่ผู้ประกอบการมีหน้าที่นำพยานหลักฐานมาแสดงพิสูจน์ได้นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตจริง รัฐจะคืนภาษีให้ แต่หากปรากฏว่าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวสูญหายไม่สามารถแสดงพยานหลักฐานได้ผู้ประกอบการต้องเสียภาษี เบี้ยปรับ และเงินเพิ่ม ตามจำนวนที่สูญหาย

ปัญหาการคืนภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ไม่อาจกระทำได้ เนื่องจาก มาตรา 101 ไม่ได้ให้อำนาจไว้ ดังนั้นหากจะต้องการให้มีการคืนภาษีได้ ต้องแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 101 แห่งพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2527 ให้มีอำนาจในการคืนภาษีไว้ด้วย และนอกจากนี้ควรออกประกาศกรมสรรพสามิต กำหนดเงื่อนไขในการควบคุมให้ครอบคลุมถึงผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งหมด

2.2.3 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการอ้างเป็นผลิตภัณฑ์นอกพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เพื่ออำพรางการลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ออกนอกระบบไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน ที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน.” 2 ธันวาคม 2536.

ปัญหาการอ้างว่าเป็นผลิตภัณฑ์นอกพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เช่น การอ้างว่าเป็นของเสียจากการกลั่น (Slop) หรือ การอ้างว่าเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปแล้ว เช่น น้ำมันสน หรือทินเนอร์ สำหรับผสมสี เพื่อหลีกเลี่ยงมิให้ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต แต่ในความเป็นจริงผลิตภัณฑ์เหล่านี้มีคุณสมบัติใกล้เคียงน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ที่ถือว่าเป็นวัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป การนำไปใช้ การจำหน่าย ไม่มี การควบคุมของทางฝ่ายสรรพสามิต อีกทั้งการนำเคลื่อนก็ไม่ต้องมีใบกำกับขนส่ง และหากพิสูจน์ ไม่ได้ว่าผู้ประกอบการนำผลิตภัณฑ์เหล่านี้ไปใช้อย่างเชื้อเพลิงก็ไม่สามารถนำมามาตรการทางภาษี สรรพสามิตไปใช้บังคับได้ ดังนั้นมาตรการที่ให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตกับผลิตภัณฑ์เหล่านี้ก่อน และให้ผู้ชำระละลายมีหน้าที่พิสูจน์การนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม โดยแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ให้มีอำนาจในการคืนภาษีหากพิสูจน์ได้ว่าใน ไปใช้ผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ในภาคอุตสาหกรรมจริง จึงน่าจะเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการลักลอบ นำสารละลายออกนอกระบบ อย่างไรก็ตามก็ควรต้องศึกษากำหนดคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์ที่จะจัด เก็บภาษีเหล่านี้ไว้ให้ชัดเจน เพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ที่ใช้สารละลายน้อย ที่สุด มิฉะนั้นอาจเกิดปัญหาในทางปฏิบัติและเกิดภาระความไม่สะดวกต่อภาคอุตสาหกรรมที่ใช้ สารละลายทั่วไปได้

ส่วนที่ 3 ปัญหาการมิได้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในกฎหมายทุกฉบับ

ปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นปัญหาที่ขยายวงกว้างในทุกพื้นที่ ก่อให้เกิดความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจและการคุ้มครองผู้บริโภค และไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่ของ หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งที่มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ทั้งหมด เนื่องจากการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นการกระทำที่ต่อเนื่องมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในการควบคุมและ ปราบปรามหลายฉบับ¹³ เช่น พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 พระราชบัญญัติภาษีสรรพ สามิต พ.ศ.2527 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2496 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511 ฯลฯ เป็นต้น อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ของกฎหมายแต่ละฉบับเป็นอำนาจ เฉพาะของพนักงานเจ้าหน้าที่ส่วนราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง แต่อย่างไรก็ตามสภาพปัญหาการ

¹³ ลัมภานันท์ นายเมตตา บันเทิงสุข , รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายและ พลังงานแห่งชาติรักษาการแทนเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 7 กันยายน 2543

บังคับใช้กฎหมายในการป้องกันปราบปรามการหลีกเลียงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง มีการกระทำความผิดในกฎหมายหลายฉบับอย่างต่อเนื่อง เช่น การลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) ออกจากโรงงานอุตสาหกรรมก็เป็นความผิดบทหนึ่ง และในระหว่างทางขนส่งเพื่อไปปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงก็เป็นความผิดอีกบทหนึ่ง ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ของกฎหมายแต่ละฉบับก็เป็นคนละหน่วยงานกัน หรือกรณีโรงกลั่นสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Solvent) มีการลักลอบผลิตสารละลายที่มีคุณสมบัติพร้อมที่สามารถไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง เจ้าพนักงานตำรวจหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายน้ำมันเชื้อเพลิงไม่มีอำนาจเข้าไปตรวจสอบ ตรวจยึด หรือจัดเก็บตัวอย่างเพื่อไปตรวจสอบ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายภาษีสรรพสามิตไม่มีอำนาจในการตรวจสอบรถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างทำการขนส่ง และไม่มีอำนาจเข้าไป ตรวจสอบ ยึดหรืออายัดสิ่งของ ในสถานบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการทำเรื่องส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นเท็จ โดยที่ไม่มีการส่งออกจริงเพื่อฉ้อฉลการขอคืนภาษี และน้ำมันส่งออกที่ขอคืนภาษีมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบที่เสียภาษีถูกต้อง พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายน้ำมันเชื้อเพลิง และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายสรรพสามิต ก็ไม่มีอำนาจเข้าไปตรวจสอบพิธีการทางศุลกากรที่ส่งออก สิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ไม่อาจป้องกันและปราบปรามได้เป็นผลสำเร็จ อย่างไรก็ตามการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในกฎหมายทุกฉบับ จะก่อให้เกิดปัญหาที่พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจมากเกินไป และอาจเป็นการแทรกแซงอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ในปัญหานี้เห็นว่าการกำหนดให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ทุกฉบับควรมีการจำกัดขอบเขตในส่วนที่เกี่ยวข้องเฉพาะด้านการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลียงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรงเท่านั้น

ส่วนที่ 4 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายการนำมาตรการเดิมสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออก เพื่อป้องกันและปราบปรามการนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ

ปัจจุบันพบว่ามี การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นเท็จ โดยที่ไม่มีการส่งออกจริง หรือส่งสิ่งอื่นที่มีใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือส่งน้อยกว่าปริมาณที่สำแดงเอกสารพิธีการส่งออก หรือส่งออกแล้วย้อนกลับเข้ามาในราชอาณาจักร เพื่อฉ้อฉลการขอคืนภาษี น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ส่งออกเหล่านี้ถูกลักลอบเข้ามาแทรกแซงในระบบตลาดค่าน้ำมัน และเป็นการเอาเปรียบทางการค้าแก่

ผู้ประกอบการที่สุจริต รัฐจึงนำมาตรการการเติมสาร Marker มาเติมในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว¹⁴ ซึ่งเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่มีการส่งออกมากที่สุด โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะแยกแยกน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการยกเว้นหรือคืนภาษี กับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาษีแล้ว อย่างไรก็ตามหากเป็นการส่งออกโดยผู้ส่งออกใช้สิทธิในการขอคืนภาษีจะมีปัญหาในข้อกำหนดในทางปฏิบัติ กล่าวคือ น้ำมันส่วนนี้เมื่อออกจากโรงกลั่นและยังไม่การดำเนินการส่งออกทางศุลกากร ถือเป็นน้ำมันที่เสียภาษีแล้ว แม้จะไม่มีการส่งออกไปจริงและนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ ก็ไม่สามารถนำมามาตรการทางภาษีศุลกากรมาใช้บังคับกับน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนนี้ได้ อีกทั้งน้ำมันที่ส่งออกและไม่ได้จริง เมื่อนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบก็ไม่ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงนั้นคุณภาพต่ำแต่อย่างใด ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาในการหนีลดภาษีส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง ควรให้มีการแก้ไขประกาศกระทรวงพาณิชย์ กำหนดปริมาณสาร Marker ต้องไม่เกินปริมาณที่กำหนด หรือหากมีการตรวจสอบพบสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงให้ถือว่าน้ำมันนั้นต่ำกว่ามาตรฐานประกาศกระทรวงพาณิชย์ เพื่อที่จะนำมาตรึงกับใช้กฎหมายปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติ น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาใช้บังคับได้

เหตุผลที่สนับสนุนให้การตรวจพบสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงและให้ถือว่าน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพต่ำนั้น เนื่องจากปัญหาของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเกิดมาจากมูลเหตุจูงใจในผลต่างของภาษี ทั้งในรูปแบบการนำเอาสารละลาย Solvent ในภาคอุตสาหกรรมที่ยกเว้นภาษีมีปลอมปน หรือการนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกและได้รับสิทธิยกเว้นหรือคืนภาษีก็ตาม มีผลต่างของภาษีที่ทำให้ผู้ปลอมปนได้รับประโยชน์ทั้งสิ้น แต่อย่างไรก็ตามปัญหาได้แจ้งว่าการแก้ไขประกาศกระทรวงพาณิชย์ ดังกล่าวไม่ใช่เป็นการแก้ไขเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค แต่เป็นการแก้ไขปัญหาทางด้านการหลีกเลี่ยงภาษี

ส่วนที่ 5 มาตรการการเติมสาร Marker ในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่ยกเว้นภาษี แนวความคิดโดยการออกประกาศกรมสรรพสามิต กำหนดเงื่อนไขการยกเว้นภาษี โดยกำหนดให้มีการเติมสาร Marker ในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้เพราะปัจจุบันได้มีการพัฒนารูปแบบการกระทำความคิด โดยผู้ประกอบการได้ปรับปรุงขบวนการผลิตให้สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมัน

¹⁴กรมสรรพสามิต, “ระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเติมสาร Marker ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว พ.ศ.2543,” 20 เมษายน 2543.

เชื้อเพลิงมาก เมื่อนำไปปลอมปนก็ไม่ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกปลอมปนคุณภาพต่ำ แต่อย่างไรก็ตามการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่ยกเว้นภาษีไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงถือว่าเป็นการผลิตผลิตภัณฑ์ขึ้นมาใหม่ ผู้ปลอมปนต้องมีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนนั้น หากหลีกเลี่ยงผู้ปลอมปนต้องถูกเรียกเก็บปรับ เงินเพิ่ม และชำระภาษีที่ต้องเสีย¹⁵ ดังนั้นจึงต้องมีเครื่องมือหรือกลไกของรัฐที่จะแยกแยะความแตกต่างระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิง กับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent โดยนำมาตรการเติมสาร Marker ในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มาใช้บังคับ แต่อย่างไรก็ตามมีข้อโต้แย้งเกี่ยวกับการเติมสาร Marker ในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent อยู่หลายประการ กล่าวคือ สาร Marker ที่เติมในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent อาจทำให้คุณสมบัติของสารละลายเปลี่ยนแปลงไป เช่น อาจมีสารตกค้างหรือส่งผลกระทบต่อขบวนการผลิตในภาคอุตสาหกรรม

ปัญหาข้อกฎหมายในการเติมสาร Marker ในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เกี่ยวกับการรายงานผลการตรวจสอบเบื้องต้น ในชั้นสืบสวน-จับกุม เนื่องจากปัญหาการตรวจสอบว่าการนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่มีสาร Marker มาปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิงต้องกระทำโดยขบวนการวิเคราะห์ทางวิทยาศาสตร์ แม้การตรวจสอบ Marker จะมีเครื่องมือสามารถตรวจยืนยันผลได้ทันที แต่หากผู้จับกุมไม่ใช่เจ้าหน้าที่ทางวิทยาศาสตร์หรือผู้เชี่ยวชาญก็จะต้องมีการส่งไปให้นักวิทยาศาสตร์ตรวจยืนยันผลอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้นระหว่างรอผลการตรวจพิสูจน์ผู้กระทำความผิดจะลักลอบยกย้ายน้ำมันเชื้อเพลิงหรือเปลี่ยนแปลงน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้ขาดพยานหลักฐานในการดำเนินคดีซึ่งปัญหาความชัดเจนแน่นอนในการยืนยันผลการตรวจวิเคราะห์เบื้องต้นส่งผลกระทบต่อปัญหาการใช้อำนาจในการยึดหรืออายัดของกลางน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปน เพราะอำนาจของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ในการยึดหรืออายัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 85 วรรคแรก กล่าวคือ จะต้องยึดหรืออายัดได้แต่เฉพาะสิ่งที่เป็นพยานหลักฐานเท่านั้น ซึ่งหมายถึงต้องมีการกระทำที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดเสียก่อน และความผิดนั้นจะต้องใช้สิ่งของที่ยึดหรืออายัดนั้นเป็นพยานหลักฐานในการพิสูจน์ความผิด จึงจะยึดหรืออายัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปลอมปนได้ ดังนั้นหากผลการตรวจสอบเบื้องต้นไม่มีความชัดเจนแน่นอนแล้วจะก่อให้เกิดปัญหาทางปฏิบัติเกี่ยวกับการยึดหรืออายัดของเจ้าพนักงานซึ่งอาจถูกฟ้องร้องหรือถูกดำเนินคดีฐานปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ

¹⁵ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มาตรา 79 ,136,137

ส่วนที่ 6 การนำมาตรการลดผลต่างของภาษี มาตัดมูลเหตุจูงใจในการปลอมปนน้ำมัน
เชื้อเพลิง

ปัญหาการเพิ่มภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ให้ใกล้เคียงกับภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อลดแรงจูงใจในผลต่างของภาษี ย่อมทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรม หรือการกำหนดให้คืนภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent หากพิสูจน์ได้ว่านำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม มีข้อยุ่งยากต้องแก้ไข มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ให้มีอำนาจคืนได้ แต่อย่างไรก็ดียังมีวิธีการลดผลต่างของภาษีโดยแก้ไขเพิ่มเติม คำสั่งนายกรัฐมนตรี โดยอาศัยความในมาตรา 3 แห่งพระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516 น่าจะเป็นแนวทางที่กระทำได้ง่ายและสะดวกกว่า โดย

(1) กำหนดขอบเขตความหมายของคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ให้หมายความรวมถึง สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent วัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และของเสียจากการกลั่น (Slop)

(2) กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent วัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และของเสียจากการกลั่น (Slop) ให้เท่าหรือใกล้เคียงกับภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่สารละลายหรือผลิตภัณฑ์นั้นสามารถนำไปปลอมปนได้ ทั้งนี้เพื่อลดแรงจูงใจในผลต่างของภาษีที่ผู้ไม่สุจริตจะได้ประโยชน์

(3) กำหนดให้มีอำนาจการคืนเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent วัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และของเสียจากการกลั่น (Slop) หากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมพิสูจน์ได้ว่านำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริง

การออกประกาศแก้ไขคำสั่งนายกรัฐมนตรี ในการลดมูลเหตุจูงใจในผลต่างของภาษี เป็นวิธีที่สะดวกกว่าการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 อีกทั้งสามารถดำเนินการ ได้รวดเร็วทันต่อสถานการณ์การแปรผันของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ “ราคาน้ำมันลอยตัว” ซึ่งระดับของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการขึ้นลงอยู่ตลอดเวลาและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ตามควรคำนึงถึงผลกระทบที่เป็นการเพิ่มภาระต่อผู้ประกอบการเปรียบเทียบกับภาระรายได้ของรัฐที่จัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้ ว่ารัฐควรจะเลือกในแนวทางใด

ผิดในการถูกเรียกเก็บปรับ เงินเพิ่ม และภาษีที่ต้องชำระดังกล่าว ปัญหาที่ขึ้นอยู่กับตรวจสอบว่า สารละลาย Solvent นั้นสูญหายไปช่วงใด ถือว่าช่วงนั้นมีการขายและมีรายได้เพิ่มขึ้นที่ต้องมีหน้าที่ ชำระภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากภาษีมูลค่าเพิ่มมีอัตราน้อยกว่าภาษีสรรพสามิต น้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ประกอบการจึงมักใช้วิธีการยอมเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การนำ สารละลาย Solvent ไปอ้างผลิตทำ กาว สี ทินเนอร์ น้ำมันสน ฯลฯ ที่ถือว่าเป็นผลิตภัณฑ์ และทำ หลักฐานภาษีขายให้กับบุคคลที่ไม่มีตัวตนและยอมเสียภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการขายผลิตภัณฑ์ ซึ่ง ผู้ประกอบการก็ยังได้ประโยชน์ในส่วนกำไรในผลต่างระหว่างภาษีสรรพสามิตกับภาษีมูลค่าเพิ่ม นั้น

ส่วนที่ 8 การกำหนดให้การหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นความผิด มูลฐานในกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน

การฟอกเงิน¹⁶ (Money laundering) หมายความว่า การกระทำใด ๆ ที่ทำให้เงิน หรือทรัพย์สินที่ได้มาโดยการกระทำความผิดมูลฐานแปรสภาพเป็นเงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาโดย เสมือนหนึ่งถูกต้องตามกฎหมาย หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือการเปลี่ยนสภาพทรัพย์สินที่ได้มา โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่สุจริตให้กลายเป็นทรัพย์สินที่ดูเสมือนได้มาโดยถูกต้องกฎหมาย หรือพิสูจน์ไม่ได้ว่าทุจริต ส่วนใหญ่การฟอกเงินนั้นจะเกี่ยวข้องกับอาชญากรรมร้ายแรงต่างๆ เช่น อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ การค้าหญิงค้าเด็ก การทุจริต การฉ้อโกงประชาชนโดยกรรมการ ผู้จัด การ หรือผู้บริหารสภาพบันการเงิน (ล้มบนฟูก) การลักลอบหนีศุลกากร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้า ยาเสพติด ทั้งนี้เพราะผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งส่วนมากเป็นผู้ค้ายาเสพติดไม่ต้องการให้ผู้อื่นทราบที่ มาของทรัพย์สิน จึงจำเป็นต้องใช้วิธีปิดบังหรือซุกซ่อนทรัพย์สิน อันจะช่วยป้องกันการกระทำความ ผิดของตน นอกจากนี้ทรัพย์สินที่ได้เปลี่ยนสภาพกลายเป็น “เงินสะอาด” แล้วผู้ค้ายาเสพติดก็

¹⁶ ในชั้นคณะกรรมการวิสามัญวุฒิสภาได้มีมติ ให้เพิ่มบทวิเคราะห์ศัพท์ของ คำว่า “การฟอกเงิน” ว่า หมายความว่า การกระทำใดๆ ที่ทำให้เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาโดยการ กระทำความผิดมูลฐานแปรสภาพเป็นเงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาโดยถูกต้องตามกฎหมาย (ดู มาตรา 4 ของร่าง พ.ร.บ.ฯ ฉบับที่คณะกรรมการวิสามัญวุฒิสภาเสนอต่อวุฒิสภา เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2541) ต่อมาคณะกรรมการร่วมกันได้ตัดบทวิเคราะห์ทรัพย์สินนี้ออก (ดูมาตรา 3 ของ ร่างฯ ฉบับ ที่คณะกรรมการร่วมกันเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2542) และเสนอต่อ วุฒิสภา เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2542 ซึ่งได้รับความเห็นชอบทั้ง 2 สภา)

สามารถใช้เป็นทุนในการขยายเครือข่ายอาชญากรรมยาเสพติด ธุรกิจผิดกฎหมายและคุ้มครองความมั่นคงให้กับเครือข่ายอาชญากรรมดังกล่าวของคนอีกด้วย¹⁷

ปัญหาการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง มีมูลเหตุจูงใจในการกระทำความผิดมาจากการได้รับผลประโยชน์จากการหลีกเลี่ยงหรือการฉ้อฉลการขอคืนภาษีสรรพสามิต แต่ในพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 มิได้บัญญัติให้การหลีกเลี่ยงภาษีและการฉ้อฉลการขอคืนภาษีสรรพสามิตเป็นความผิดมูลฐาน ซึ่งปัจจุบันได้กำหนดไว้ 7 ฐาน คือ ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด การค้าหญิงและเด็ก การฉ้อโกงประชาชนตามกฎหมายอาญาหรือความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการกู้ยืมเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการชักยอกหนี้ออโกงสถาบันการเงินและธนาคารซึ่งกระทำโดยกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบหรือมีประโยชน์เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของสถาบันการเงินนั้น ความผิดต่อตำแหน่งที่ราชการ ความผิดเกี่ยวกับการกรรโชก และความผิดเกี่ยวกับการลักลอบหนีศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร แม้ในชั้นคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างกฎหมายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน วุฒิสภา ได้พิจารณาแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2541 ได้กำหนดให้ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมเป็นความผิดมูลฐานในร่างพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. แต่ในชั้นคณะกรรมการของทั้ง 2 สภาได้พิจารณาร่วมกันและตัดความผิดมูลฐานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมออกไป

จากปัญหาการประกอบอาชญากรรมการปลอมปนและการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลกระทบต่อรายได้จากภาษีของรัฐจำนวนมาก และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชนผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อมที่ประเมินค่ามิได้ ดังนั้นจึงน่าจะถือว่าการปลอมปนและการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีการกระทำเป็นขบวนการและมีโยงใยเครือข่ายในลักษณะถาวร¹⁸ ดังนั้นการกำหนดให้ความผิดฐานปลอมปนและการหลีกเลี่ยงภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นความผิดมูลฐานในพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 จึงเป็นมาตรการหนึ่งในการตัดแหล่งเงินหรือรายได้ของผู้กระทำความผิดสามารถใช้เป็นทุนในการขยายเครือข่ายอาชญากรรมประเภทนี้

¹⁷ อรรถนพ ลิขิตจิตตะ, งาม – ตอบ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน, (กองนิติการ สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงานกฤษฎีกา), หน้า 1

¹⁸ สัมภาษณ์ พลตำรวจตรี มงคล กมลบุตร, รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และ รองผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (สปนม.) กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 6 กันยายน 2543

ส่วนที่ 9 การตัดช่องโอกาสในการกระทำความผิดโดยห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง

การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงผู้กระทำความผิดจะอาศัยอาชีพและโอกาสจากการใช้ความรู้เฉพาะทาง เช่น ผู้ประกอบกิจการโรงกลั่นย่อมมีความรู้เกี่ยวกับคุณสมบัติของน้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละชนิดเป็นอย่างดี สามารถผลิตสารละลายไฮโดรคาร์บอนที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงมากๆ โดยมีเจตนาเพื่อจะไปปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงและทำให้ตรวจสอบพบได้ยาก และอาศัยโอกาสจากการประกอบอาชีพลักลอบนำออกจากโรงกลั่นโดยหลีกเลี่ยงภาษี หรือผู้ประกอบการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงยอมอาศัยโอกาสจากการกระทำของอาชีพของตนทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างการขนส่ง หรือเจ้าของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงอาศัยโอกาสของการประกอบกิจการดำเนินการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานีบริการเพื่อจำหน่ายให้กับประชาชนได้ง่ายกว่าบุคคลอื่น ดังนั้นหากปรากฏว่าผู้ค้าหรือผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตดังกล่าวกระทำความผิดเพราะสืบเนื่องจากการประกอบอาชีพเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ก็ควรจะตัดช่องโอกาสโดยนำมาตรการห้ามประกอบอาชีพบางอย่างมาใช้

การห้ามประกอบอาชีพบางอย่างเป็นวิธีการเพื่อความปลอดภัย ตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 50 เมื่อศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดโดยอาศัยโอกาสจากการประกอบอาชีพ หรือเนื่องจากการประกอบอาชีพ หรือผู้กระทำความผิดนั้นหากให้ประกอบอาชีพนั้นต่อไปจะกระทำความผิดเช่นนั้นอีก ศาลจะสั่งในคำพิพากษาห้ามประกอบอาชีพหรือวิชาชีพนั้นได้เป็นเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่พ้นโทษไปแล้ว เช่น สถานีบริการที่ทำการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ศาลอาจสั่งให้ห้ามประกอบกิจการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงก็ได้ หรือผู้ขับรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงดำเนินการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างการขนส่ง ศาลอาจสั่งให้ผู้กระทำความผิดนั้นห้ามประกอบอาชีพขับรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงก็ได้ แต่อย่างไรก็ตามมาตรการห้ามประกอบอาชีพบางอย่างที่ศาลจะนำมาใช้ได้ต้องปรากฏว่าผู้กระทำความผิดมาก่อน และศาลพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดนั้น และเป็นดุลพินิจของศาลที่จะสั่งเช่นนั้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

บทสรุปและเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 บทสรุป

ประเทศไทยประสบปัญหาการปลอมปนสืบเนื่องจากการขุดพบก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทย ก๊าซธรรมชาติเหล่านี้มีส่วนผสมของแก๊สธรรมชาติเหลว (Natural Gas Liquid) และคอนเดนเสท (Condensate) รวมอยู่ด้วย ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเหล่านี้ เมื่อนำเข้าสู่โรงกลั่นหรือโรงแยกจะได้ผลิตภัณฑ์ แนพธา (Naphtha) โทลูอิน (Toluene) สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ฯลฯ ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ถูกผลิตขึ้นมาเกินความต้องการใช้ในภาคอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก และมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ แต่อย่างไรก็ตามผลิตภัณฑ์เหล่านี้มีวัตถุประสงค์ในการผลิตเพื่อนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมการผลิต มิได้มีวัตถุประสงค์มาใช้อย่างน้ำมันเชื้อเพลิง จึงนำเอาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาใช้กับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเหล่านี้ไม่ได้

สาเหตุของการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เนื่องจากกฎหมายสรรพสามิตกำหนดให้ยกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ดังกล่าว ทั้งที่เป็นการยกเว้นสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมก็ดี หรือการนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตในโรงกลั่นก็ดี หรือการส่งออกป็นอกราชอาณาจักรก็ดี ทำให้เกิดผลต่างของภาษีสรรพสามิตที่เป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริต อ้างเงื่อนไขในการยกเว้นหรือคืนภาษีอันเป็นเท็จ แล้วลักลอบนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกนอกระบบไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งปลอมปนหรือสถานีบริการต่างๆ

การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่สามารถนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง ในปัจจุบันมาตรการทางกฎหมายภาษีสรรพสามิตมาที่นำมาใช้บังคับไม่มีวัตถุประสงค์ทางด้านการป้องกันและปราบปรามการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงแต่มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดเก็บภาษีรายได้เข้ารัฐเท่านั้น วิธีการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน หากจะควบคุมผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้ก็ต้องกำหนดให้ผลิตภัณฑ์เหล่านี้เป็นสินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตเสียก่อน ทำให้เกิดภาระภาษีเมื่อนำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือเกิดขึ้นเมื่อนำออกจากโรงงานอุตสาหกรรม และด้วยเหตุที่รัฐต้องส่งเสริมการผลิตในภาคอุตสาหกรรม หรือส่งเสริมการส่งออกเพื่อแข่งขันกับต่างประเทศ จึงยกเว้น

ภาษีหรือคืนภาษีให้กับผลิตภัณฑ์เหล่านี้ แต่มาตรการการบังคับใช้กฎหมายกับการลักลอบนำผลิตภัณฑ์เหล่านี้ออกนอกระบบเป็นเพียงมาตรการทางด้านภาษีในความผิดฐานครอบครองสินค้าที่ยกเว้นภาษีหรือคืนภาษีโดยไม่มีสิทธิ ซึ่งโทษปรับ 2 ถึง 10 เท่าของค่าภาษีที่ต้องเสียเท่านั้น อีกทั้งมาตรการทางด้านภาษีนี้อาจไม่สามารถป้องกันและปราบปรามการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้จริงจังก เพราะพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถแยกแยะความแตกต่างระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงกับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่เสียภาษีแล้วกับที่ยังไม่ได้เสียภาษีไม่ได้ เช่น พฤติการณ์ที่ผู้ประกอบการลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกจากโรงกลั่นนอกระบบและอำพรางการขนส่งโดยใช้ใบกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงมาใช้เป็นหลักฐานในการควบคุมการขนส่ง พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถแยกแยะได้ว่ารถยนต์บรรทุกคันใดเป็นรถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงหรือเป็นรถยนต์บรรทุกสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent หรือกรณีที่ลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกจากโรงกลั่นนอกระบบแต่อ้างว่านำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องก็ไม่สามารถแยกแยะได้ว่าเป็นผลิตภัณฑ์ประเภทใด และในระหว่างทางที่ขนส่งหากผู้ตรวจสอบมิได้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายนั้นโดยตรง ก็ไม่มีอำนาจในการเปิดผนึกหัววาล์วจ่ายน้ำมัน (Seal) เพื่อตรวจสอบพิสูจน์ทราบได้

ปัญหาการอ้างว่าเป็นสินค้านอกพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เช่น อ้างว่าเป็นของเสียจากการกลั่น (Slop) หรืออ้างว่าเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น น้ำมันสน ทินเนอร์ เพื่อหลีกเลี่ยงให้เป็นสินค้านอกพิกัดและไม่ถูกจัดเก็บภาษีสรรพสามิต วิธีการของการกระทำความผิดของบุคคลกลุ่มนี้จะแจ้งสูตรการผลิตต่อกรมสรรพสามิตว่าจะผลิตน้ำมันสนหรือทินเนอร์ ซึ่งสูตรการผลิตที่แจ้งต่อกรมสรรพสามิตให้ใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง หากถูกตรวจสอบพบก็จะอ้างว่าเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปแล้ว

วิธีการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงอีกรูปแบบหนึ่งคือ การนำเอาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับสิทธิคืนหรือยกเว้นภาษีเข้ามาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาษีในระบบถูกต้อง วิธีการนี้ไม่กระทบต่อประชาชนผู้บริโภค เพราะส่วนใหญ่ น้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้จะได้คุณภาพตามมาตรฐานประกาศกระทรวงพาณิชย์ แต่ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีของรัฐ ซึ่งเงื่อนไขของการได้รับสิทธิคืนหรือยกเว้นภาษีมักได้ในหลายกรณี กล่าวคือ การส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงไปนอกราชอาณาจักร การแจ้งนำน้ำมันไปเติมให้กับเรือสินค้าต่างประเทศ การแจ้งนำน้ำมันไปใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้าของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และการนำไปใช้ในขบวนการผลิตในโรงกลั่น เป็นต้น การได้รับสิทธิคืนหรือยกเว้นภาษีนี้นี้เป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตใช้วิธีแจ้งหรือแสดงหลักฐานเท็จเพื่อให้เข้าเงื่อนไขของการได้รับสิทธิแล้วลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับสิทธิคืนหรือยกเว้นภาษีออกนอกระบบเข้าไปแทรกแซงในตลาดการค้า น้ำมันทำให้ผู้ค้าที่สุจริตต้องเสีย

เปรียบเทียบการค้า บางรายประสบปัญหาขาดทุนหากไปไปเข้าร่วมกระทำผิดด้วยก็จะต้องเลิกกิจการไปนที่สุด

การปลอมปนและการหลอกลวงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงก่อให้เกิดความเสียหายทางด้านรายได้ของรัฐในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก มีการกระทำกันเป็นขบวนการมีโยงใยเครือข่ายและพัฒนารูปแบบการกระทำผิดอย่างรวดเร็วจนถึงระดับที่เป็นปัญหาอาชญากรรมทางเศรษฐกิจหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหาก็เพราะไม่ได้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่และไม่มีอำนาจเบ็ดเสร็จในทุกกฎหมายที่บังคับใช้ความคิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ในความเป็นจริงคุณสมบัติของน้ำมันเชื้อเพลิงกับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มีความใกล้เคียงกันมาก ผู้ประกอบการจึงมักใช้วิธีการหลอกลวงโดยอ้างเป็นอย่างอื่นเพื่อไม่ให้ถูกตรวจสอบ เช่น รถยนต์บรรทุกสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มักจะนำไปกำกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงมากำกับการขนส่งทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่สรรพสามิตไม่มีอำนาจตรวจสอบ หรืออ้างว่าเป็นของเสียจากการกลั่น (Slop) ทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่น้ำมันเชื้อเพลิง ไม่มีอำนาจตรวจสอบเช่นกัน

มาตรการตัดแรงจูงใจโดยลดผลต่างการได้รับประโยชน์จากการคืนหรือยกเว้นภาษี โดยการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ย่อมกระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต้องมีการเงินต้นทุนที่สูงขึ้น จึงไม่ควรนำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญห อีกรั้งการแก้ไขปัญหาลักษณะดังกล่าวเป็นปัญหาที่เกิดจากผู้ที่กระทำผิดเพียงส่วนน้อยแต่ไปกระทบต่อผู้ประกอบการสุจริตส่วนใหญ่ย่อมไม่เป็นธรรม ดังนั้นการแก้ไขปัญหาก็ควรแก้ไขจึงควรกำหนดแนวทางที่กระทบต่อผู้สุจริตให้น้อยที่สุด โดยกำหนดมาตรการให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตหรือจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้มีอัตราเท่ากับหรือใกล้เคียงกับภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเสียก่อน และผลักการะการพิสูจน์การนำไปใช้เข้าเงื่อนไขของการคืนภาษี โดยให้ผู้ประกอบการนำเอกสารหลักฐานการนำไปใช้เป็นไปตามเงื่อนไขจริง จึงจะคืนภาษีหรือเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้ แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดมาตรการคืนภาษี ควรกำหนดเฉพาะผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่สามารถนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้เท่านั้น ไม่ควรที่จะไปกำหนดใช้มาตรการนี้กับผลิตภัณฑ์ทุกชนิด

จากการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง พบว่าไม่สามารถหยุดยั้งการกระทำผิดของกลุ่มขบวนการปลอมปนและการ

หลักเกณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงได้ เนื่องจากมีปัญหาอุปสรรคในข้อกำหนดและการบังคับใช้กฎหมายหลายประการกล่าวคือ

(1) คำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มิได้มีความหมายรวมถึง สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มาตรการในการดำเนินคดีกับผู้ลักลอบนำสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกนอกระบบ จึงไม่อาจดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติ น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ได้ หากจะดำเนินคดีฐานปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ต้องมีพยานหลักฐานพิสูจน์ได้ว่าผู้กระทำความผิดนำไฮโดรคาร์บอน Solvent ไปใช้อย่างน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวเป็นเพียงการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุเท่านั้น

(2) ปัญหากฎหมายที่ควบคุมผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เป็นมาตรการบังคับใช้กฎหมายทางด้านภาษีสรรพสามิตเท่านั้น มิได้มีวัตถุประสงค์ในด้านการป้องกันและปราบปรามการกระทำปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง แม้จะมีการกำหนดค่าให้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงมาอยู่ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต แต่ผู้ประกอบการมักจะปรับปรุงขบวนการผลิตทำให้ผลิตภัณฑ์นั้นอยู่นอกพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต เช่น อ้างว่าเป็นของเสียจากการกลั่น (Slop) หรืออ้างว่าเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น น้ำมันสน ทินเนอร์ เป็นต้น นอกจากนี้ลักษณะของการประกอบกิจการบางประเภทมีเงื่อนไขของกฎหมายสรรพสามิต ให้ยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีให้ เช่น การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม การลดหย่อนภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นวัตถุดิบในขบวนการผลิต ดังนั้นมาตรการในการป้องกันและปราบปรามการนำผลิตภัณฑ์เหล่านี้ไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องผลักภาระการพิสูจน์การนำไปใช้ตามเงื่อนไขของสรรพสามิต ให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการต้องทำหน้าที่นำสืบแสดงพยานหลักฐานและเอกสาร แต่อย่างไรก็ตาม ก็ประสบปัญหาข้อกฎหมายที่ มาตรา 101 ,103 แห่งพระราชบัญญัติ ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 มิได้ให้อำนาจในการคืนภาษีสรรพสามิตไว้

(3) การยกเว้นหรือคืนภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ส่งออกนอกราชอาณาจักร และน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้ออกไปนอกราชอาณาจักรจริง และถูกนำมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบ แม้กรมสรรพสามิตจะกำหนดให้เติมสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออก แต่ถ้ามีการลักลอบในระหว่างการขนส่งจากคลังก่อนถึงด่านศุลกากรชายแดน น้ำมันเชื้อเพลิงส่วนนี้ยังไม่เข้าสู่พิธีการทางศุลกากร จึงไม่สามารถนำเอามาตรการทางกฎหมายศุลกากร และการปลอมปนในลักษณะดังกล่าวมิได้ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกปลอมปนคุณภาพต่ำ จึงไม่สามารถนำเอามาตรการ

บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 มาตรา 25 ตรี มาใช้บังคับได้

(4) มาตรการทางภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 นำมาตรการทางภาษีมาใช้ได้เฉพาะกับ “ผู้ผลิต” กับ “ผู้นำเข้า” เท่านั้น แต่ปัญหาการลักลอบนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกนอกระบบ ส่วนใหญ่มิได้กระทำในขั้นตอนของการผลิตหรือการนำเข้า แต่มักจะกระทำในขั้นตอนที่นำออกจากโรงกลั่นไปแล้ว เช่น ลักลอบออกมาในขั้นตอนการดำเนินการซื้อขายของตัวแทนนายหน้า (Jobber) หรือในขั้นตอนของผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรม ดังนั้นมาตรการทางภาษีที่จะเรียกเก็บปรับ เงินเพิ่ม และภาษีที่ต้องชำระ จึงไม่สามารถดำเนินการกับบุคคลเหล่านี้ได้ มาตรการทางสรรพสามิตที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นเพียงข้อตกลงในการปฏิบัติตามเงื่อนไขการยกเว้นภาษีซึ่งเป็นมาตรการในทางแพ่งเท่านั้น ปัญหาช่องว่างของกฎหมายนี้ ทำให้มีผู้ประกอบการตัวแทนนายหน้า (Jobber) และผู้ใช้สารละลายในภาคอุตสาหกรรม ที่ไม่มีตัวตนอยู่จริงมาจดทะเบียนนิติบุคคลและขออนุญาตใช้สารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เมื่อลักลอบนำออกนอกระบบได้จำนวนหนึ่งก็จะเลิกกิจการและหลบหนีไป

ส่วนที่ 2 ข้อเสนอแนะ

มาตรการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แบ่งปัญหาออกเป็น 7 ลักษณะ กล่าวคือ

1. ปัญหาที่ไม่สามารถแยกแยะ น้ำมันเชื้อเพลิงกับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ออกจากกันได้ ควรกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

1.1 ขยายขอบเขตความหมายของ “น้ำมันเชื้อเพลิง” ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ให้หมายความรวมถึง “ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่อาจใช้เป็นเชื้อเพลิงได้” ทั้งนี้เนื่องจากสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้

1.2 การกำหนดให้เติมสาร Marker ในสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent โดยออกประกาศกรมสรรพสามิตกำหนดเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม ต้องเติมสาร Marker โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะทำให้คุณสมบัติของสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent เปลี่ยนแปลงไปหรือไม่

2. ปัญหาที่ไม่สามารถแยกแยะน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียภาษีแล้ว กับน้ำมันเชื้อเพลิงที่คืนหรือยกเว้นภาษีออกจากได้

2.1 กำหนดให้เติมสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้คืนหรือยกเว้นภาษีทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไปเติมเรือสินค้าต่างประเทศโดยออกประกาศกรมสรรพสามิตกำหนดเงื่อนไขการคืนหรือยกเว้นภาษี สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527

2.2 มาตรการรองรับการเติมสาร Marker ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่คืนหรือยกเว้นภาษีควรกำหนดให้มีการแก้ไขประกาศกระทรวงพาณิชย์เกี่ยวกับการกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง หากพบว่ามีสาร Marker ปลอมปนอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิง ให้ถือว่าน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน ทั้งนี้เพื่อสามารถนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 มาใช้บังคับได้

3. ปัญหาการอ้างเป็นผลิตภัณฑ์นอกพิศัตราภาษีสรรพสามิต หรืออ้างว่าเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป แล้วลักลอบมาปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง ควรกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายดังนี้

3.1 กำหนดให้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ประเภทของเสียจากการกลั่น (Slip) หรือผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น น้ำมันสน ทินเนอร์ และผลิตภัณฑ์อื่นที่มีความเสี่ยงต่อการนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นสินค้าตามพิศัตราภาษีสรรพสามิต ทั้งนี้เพื่อให้ผลิตภัณฑ์เหล่านี้มาอยู่ใน การควบคุมดูแลของฝ่ายสรรพสามิต

3.2 เพื่อเป็นการลดภาระต้นทุนการผลิต และเพื่อความเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการที่สุจริต ควรกำหนดมาตรการในการยกเว้นภาษีหรือคืนภาษี สำหรับผลิตภัณฑ์ดังกล่าวหากนำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริง แต่อย่างไรก็ตามควรมีการแก้ไขมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ให้มีอำนาจในการคืนภาษี ทั้งนี้เพื่อผลักภาระการพิสูจน์ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีหน้าที่พิสูจน์การใช้ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ว่านำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริง จึงจะคืนภาษีให้

4. ปัญหาอำนาจการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่

4.1 การปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันพบการกระทำความผิดเริ่มตั้งแต่การผลิตในโรงกลั่น การขนส่ง ตลอดจนการปลอมแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 ตามมาตรา 18 ให้มีอำนาจเข้าไปดำเนินการในสำนักงาน สถานที่กลั่น สถานที่ผลิต สถานที่เก็บ และสถานที่จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้ผลิต และผู้ขนส่ง

น้ำมันเชื้อเพลิงด้วย เพราะตามมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ไม่ได้อำนาจในส่วนนี้ไว้

4.2 ปัญหาอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิง ในระหว่างทำการขนส่ง เนื่องจากพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 ไม่ได้ให้อำนาจในส่วนนี้ไว้ เห็นควรเพิ่มอำนาจให้พนักงานเจ้าหน้าที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีอำนาจในการจัดเก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งอาจไม่ใช่เป็นผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนอำนาจในการทำลายตราสิ่งฉีก หรือสิ่งที่ใช้ขีดหรือผูก ตลอดจนการทำลายประตู หน้าต่าง รั้ว หรือสิ่งกีดขวางในทำนองเดียวกันตามที่จำเป็น หากปรากฏว่ามีการขัดขืน และขัดขวางการปฏิบัติเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง

4.3 กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 เป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เพื่อมีอำนาจยึดหรืออายัดสิ่งของที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายน้ำมันเชื้อเพลิง หรือยึดอายัดสิ่งของที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 85 วรรคแรก

4.4 กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับ การกระทำความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ในกฎหมายทุกฉบับ แต่ทั้งนี้เพื่อไม่ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจมากเกินไป ควรกำหนดขอบเขตการเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เฉพาะด้านการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น

5. การกำหนดมาตรการลดผลต่างของภาษีเพื่อตัดแรงจูงใจในการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง

การกำหนดให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตหรือเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ให้มีอัตราใกล้เคียงกับน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อลดแรงจูงใจในผลต่างของภาษี แต่อย่างไรก็ตามเพื่อลดภาระในต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการที่สุจริตควรคืนภาษีให้กับผู้ประกอบการที่สุจริตและผลักภาระการพิสูจน์การปฏิบัติตามเงื่อนไขของการคืนหรือยกเว้นภาษีเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม โดยมีวิธีดำเนินการใน 2 แนวทาง

5.1 กำหนดให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ให้มีอำนาจในการคืนภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม

5.2 แก้ไขคำสั่งนายกรัฐมนตรี โดยอาศัยความในมาตรา 3 แห่ง พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516 โดยแก้ไขคำนิยาม “น้ำมันเชื้อเพลิง” ให้หมายความรวมถึงผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ที่

สามารถนำไปปลอมปนกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไว้ด้วย และกำหนดให้มีการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้มีอัตราเท่ากับหรือใกล้เคียงกับภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง และกำหนดให้มีการคืนเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เมื่อผู้ประกอบการนำเอกสารและหลักฐานมาแสดง พิสูจน์ได้ว่านำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมจริง

แนวทางสำหรับมาตรการตัดแรงจูงใจนี้ ควรจะเลือกใช้วิธีแก้ไขคำสั่งนายกรัฐมนตรีนี้อย่างง่ายและสะดวกกว่าการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 อีกทั้งการแก้ไขคำสั่งนายกรัฐมนตรีนี้อาจมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามก็มีบทลงโทษตาม มาตรา 8 แห่ง พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516 ซึ่งมี ระยะเวลาโทษจำคุกและปรับทางอาญา ซึ่งแตกต่างกับการแก้ไขมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 ซึ่งการฝ่าฝืนเป็นเพียงไม่ได้รับสิทธิในการคืนหรือยกเว้นภาษีเท่านั้น ไม่มีบทกำหนดโทษในทางอาญาแต่อย่างใด

6. มาตรการตัดแหล่งเงินหรือรายได้ของผู้กระทำความผิด ที่ได้จากการกระทำที่มิชอบ

6.1 เสนอแนะให้นำมาตรการทางภาษีมูลค่าเพิ่ม มาบังคับใช้ในการตัดแหล่งเงินหรือรายได้ที่ได้จากการกระทำความผิดปลอมปนหรือหลีกเลี่ยงภาษี

6.2 กำหนดให้เพิ่มความผิดฐานหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นความผิดมูลฐาน ในพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 ทั้งนี้เพื่อตัดแหล่งเงิน และเพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดได้ประโยชน์จากรายได้ที่เกิดจากการกระทำที่มิชอบ

7. มาตรการห้ามประกอบอาชีพบางอย่าง

กำหนดให้นำวิธีการเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับการห้ามประกอบอาชีพบางอย่างมาใช้กับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้เพื่อตัดโอกาสในการกระทำความผิดของผู้ไม่สุจริตที่มาประกอบอาชีพเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ให้มากระทำความผิดอีก แต่อย่างไรก็ตามมาตรการนี้ใช้บังคับได้กับผู้กระทำความผิดที่ศาลลงโทษ

มาตรการการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวข้างต้น เป็นแนวทางที่ผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการหลีกเลี่ยงภาษีและการปลอมปนน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนรัฐจะเลือกดำเนินการในแนวทางใดนั้นต้องคำนึงถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบในหลายๆ ประการ เช่น เป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการที่สุจริตหรือไม่ เป็นการเพิ่มขั้นตอนการปฏิบัติในการประกอบธุรกิจที่มีการแข่งขัน และต้องการความสะดวก รวดเร็วและคล่องตัวในปัจจุบันหรือไม่ อีกทั้งการกำหนดมาตรการดังกล่าวเป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมหรือไม่ ซึ่งรัฐจะต้องพิจารณาถึงส่วนได้

ส่วนเสียเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ทางด้านรายได้จากภาษีที่ได้รับ แต่อย่างไรก็ตามการเลือกใช้มาตรการคุ้มครองที่สำคัญที่สุดก็ต้องพิจารณาถึงสถานการณ์และการกระทำความคิดที่มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงรูปแบบอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะต้องพิจารณาเป็นเรื่องๆ ไป



สถาบันวิทยบริการ
วาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

- กฎกระทรวง เรื่อง สิ้นค้าที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมจะขอลดหย่อนภาษีได้ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ศ.2534. (ฉบับที่ 24) ออกตามความในพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527.
- กฎกระทรวง พ.ศ.2540. (ฉบับที่ 24) และ กฎกระทรวง พ.ศ.2541. (ฉบับที่ 31).
- เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม. การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529.
- กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง. “โครงการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสารละลายไฮโดรคาร์บอน Solvent ไปปลอมปนในน้ำมันเชื้อเพลิง 2543.” : 2
- กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง. “แผนแม่บทศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (สปนม.)” ฉบับที่ 1 พ.ศ.2543-2545: 1
- คำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 9/2534. วันที่ 12 พฤษภาคม 2534 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแก้ไขปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการกำกับการปรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับสถานการณ์
- คำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 11/2534 ลงวันที่ 13 กันยายน 2534 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับราคาน้ำมันลอยตัวเต็มที่ได้ โดยรัฐบาลสามารถกลับมากำหนดราคาได้กรณีจำเป็น
- คำสั่งกรมสรรพสามิต ที่ 345/2534 เรื่อง คำวินิจฉัยพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต เกี่ยวกับก๊าซโพรพิลีน (Propylene) ก๊าซบิวทีนส์ (Butenes) ก๊าซบิวทาไดอีนส์ (Butadienes) ก๊าซนอมีด-บิวเทน (N-Butane) และก๊าซไอโซบิวเทน (Isoutane) ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2534
- จุมพล ริมสาคร. เอกสารการสอนวิชากฎหมายเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิต. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช, 2541.
- ปรีชาภรณ์ วิเวกาภิรัตน์. มาตรการป้องกันการเอารัดเอาเปรียบทางการค้า. สำนักน้ำมันเชื้อเพลิง กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์
- ประกาศกระทรวงพาณิชย์ การจัดระบบการจำหน่ายน้ำมันก๊าด พ.ศ.2527. (ฉบับที่ 2) (วันที่ 20 มีนาคม 2527).
- ประกาศกระทรวงพาณิชย์ การกำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซินและน้ำมันก๊าด พ.ศ.2525. (ฉบับที่ 1). (วันที่ 1 กันยายน 2525).
- ประกาศกระทรวงพาณิชย์ การกำหนดคุณภาพน้ำมันเบนซิน พ.ศ.2538. (ฉบับที่ 4). (วันที่ 8 กันยายน 2538).

- ประกาศกระทรวงพาณิชย์การกำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซลสำหรับใช้กับเครื่องยนต์หมุนเร็ว พ.ศ.2541. (ฉบับที่ 2) (วันที่ 28 กรกฎาคม 2542).
- ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดคุณภาพน้ำมันหล่อลื่นเหลว พ.ศ.2541 (ฉบับที่ 3). (วันที่ 29 ธันวาคม 2541).
- ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องกำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2539. (ฉบับที่ 2).
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์ น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2534. (ฉบับที่ 3). (วันที่ 30 ธันวาคม 2534).
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์ น้ำมันตามพิภตอัตรากำหนด พ.ศ.2539. (ฉบับที่ 3). (วันที่ 15 พฤศจิกายน 2539).
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2534. (ฉบับที่ 27) (วันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ.2534).
- ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2539. (ฉบับที่ 40). (วันที่ 21 พฤศจิกายน 2539).
- ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตได้และนำไปใช้ในขบวนการผลิตภายในโรงอุตสาหกรรม พ.ศ.2535. (วันที่ 1 มกราคม 2535).
- ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเครื่องบินไอพ่นที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานไปต่างประเทศ พ.ศ.2535. (วันที่ 11 สิงหาคม 2535).
- ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษี แنفทา รีฟอร์มท ไพโรไลซิสกาเวโซลิน และของเหลวที่คล้ายกัน และน้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน ที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน พ.ศ.2536. (วันที่ 2 ธันวาคม 2536).
- ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมัน เบนซินไร้สารตะกั่วที่นำเข้าไปจำหน่ายให้แก่ผู้ได้รับเอกสิทธิ์ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมี อยู่ต่อองค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสัญญา กับนานา ประเทศ หรือทางการทูต ตามหลักอ้อยที่ล้อยปฏิบัติต่อกัน พ.ศ.2535. (วันที่ 4 มกราคม 2535).
- ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 11 (ฉบับประกาศทั่วไป). (วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2538).

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการยกเว้นภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพน และก๊าซที่คล้ายกันที่ใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้าและขายไฟฟ้าทั้งหมดให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ.2538. (วันที่ 23 มิถุนายน 2538).

ประกาศกรมสรรพสามิตว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ. พ.ศ.2538. (วันที่ 18 ธันวาคม 2538).

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม พ.ศ.2539. (วันที่ 18 ธันวาคม 2539).

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการยกเว้นภาษีสำหรับน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมตัวสารละลาย (โซลเว้นท์) พ.ศ.2541. (วันที่ 30 ตุลาคม 2541).

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับแวนทารีฟอร์มเมท ไพโรลัยลิส ก๊าซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน และน้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกันที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในโรงกลั่น พ.ศ.2541. (วันที่ 30 ตุลาคม 2541).

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง กำหนดคุณสมบัติสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) พ.ศ.2541. (วันที่ 7 มกราคม 2541).

ประกาศกรมสรรพสามิต การกำหนดมูลค่าสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) เพื่อถือเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษี พ.ศ.2530. (วันที่ 28 ธันวาคม 2542)

ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ พ.ศ.2543. (วันที่ 13 กันยายน 2543)

ประกาศ คงเอียด. คำอธิบายกฎหมายภาษีสรรพสามิต. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2542 .

ปราโมทย์ ญาณทัชชะ. สัมภาษณ์. 16 มิถุนายน 2543.

พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516

พระราชบัญญัติภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันซึ่งทำในราชอาณาจักร พ.ศ.2507.

พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511.

พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521.

พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527.

พระราชกฤษฎีกาเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตเพื่อนำไปจัดสรรให้แก่กรุงเทพมหานครและราชการส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2527.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2541. (ฉบับที่ 2).

พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542

มงคล กมลบุตร. พลดำรวจตรี. สัมภาษณ์. 9 พฤษภาคม 2543.

มงคล กมลบุตร. พลดำรวจตรี. สัมภาษณ์. 9 พฤษภาคม 2543

มงคล กมลบุตร. พลดำรวจตรี. สัมภาษณ์. 30 กรกฎาคม 2543.

มงคล กมลบุตร. พลดำรวจตรี. สัมภาษณ์. 13 สิงหาคม 2543 .

มงคล กมลบุตร. พลดำรวจตรี. สัมภาษณ์. 6 กันยายน 2543.

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. พลังงาน. หนังสือชุดวิชาพื้นฐานทั่วไปทางวิทยาศาสตร์และคณิตศาสตร์. คณะวิทยาศาสตร์. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัดอักษรเจริญทัศน์ แผนกการพิมพ์, 2531.

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

เมตตา บันเทิงสุข. สัมภาษณ์. 7 กันยายน 2543.

โยธาธิการ. กรม. กองควบคุมวัสดุเชื้อเพลิง. “แหล่งที่มาของก๊าซปิโตรเลียมเหลว.” เอกสารวิชาการ: 6-8.

ระเบียบกรมสรรพสามิตว่าด้วยการขอยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล.) และก๊าซเหลวที่คล้ายกัน ที่นำไปเข้าขบวนการกลั่นน้ำมันในโรงกลั่นน้ำมัน พ.ศ.2535. (วันที่ 1 มกราคม 2535).

ระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต ในอุตสาหกรรมต่างๆ พ.ศ.2541. (วันที่ 7 มกราคม 2541).

ระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเติมสาร Marker ในน้ำมันดีเซลหมุดเร็ว พ.ศ.2543: (วันที่ 20 เมษายน 2543).

ลูกแม่ระมิง. “น้ำมัน ก๊าซ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นๆ และผลิตภัณฑ์เปโตรเคมีคอล : ศึกษาเฉพาะกรณีการทุจริตและการปลอมแปลงผลิตภัณฑ์.” รายงานวิจัย. 2537.

วีรพจน์ ลือประสิทธิ์กุล. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในประเทศไทย คณะวิศวกรรมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535 .

สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย. ความรู้เรื่องปิโตรเลียม. กรุงเทพมหานคร : บริษัทศิริวัฒนาอินเตอร์พริ้นท์ จำกัด, 2541.

สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศ (TDRI), รายงานการศึกษาระดับสมบูรณ ์เอกสารประกอบการ

สัมมนา การลักลอบนำเข้าน้ำมันทางทะเล : ปัญหาและมาตรการ, 2543

ส่วนควบคุมคุณภาพ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย . ความรู้เกี่ยวกับปิโตรเลียม เชื้อเพลิงและสาร
หล่อลื่น . 2539

สละ ศิริไวทยพงศ์ . “ความรู้เกี่ยวกับปิโตรเลียม.” เอกสารประกอบการบรรยาย. กรุงเทพมหานคร :
ศูนย์ข้อมูลและข่าวสาร, 2532.

สุรพล ทวนทอง. พันตำรวจเอก. สัมภาษณ์. 9 พฤษภาคม 2543.

ศิริชัย ตีลาภิกขุท และ ประไพร์พัฒน์ สุคนธ์. รายงานการศึกษาเรื่องอุตสาหกรรม การผลิตและการค้า
น้ำมัน . ฝ่ายวิจัยและวางแผน บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , 2529.

สำนักงานนโยบายพลังงานแห่งชาติ. วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 43 (มกราคม – ธันวาคม
2542): 41

อรรถพร ลิขิตจิตตะ. ถาม – ตอบ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน .

(กองนิติการ สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักนายกรัฐมนตรี).

สถาบันวิทยบริการ
วาลงกรณ์มหาวิทาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
วาลงกรณ์มหาวิทาลัย



ประกาศกรมสรรพสามิต

เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน
(Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ

เพื่ออนุวัติตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 40) ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2539 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 และเพื่อให้การปฏิบัติเกี่ยวกับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ทั้งนี้ เฉพาะที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิต ประกาศกำหนด ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เป็นไปโดยถูกต้องและรัดกุมตลอดจนเป็นไปในแนวทางเดียวกัน อธิบดีกรมสรรพสามิตจึงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก

1.1 ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ลงวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2539

1.2 ระเบียบกรมสรรพสามิต ว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ พ.ศ. 2541 ลงวันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2541

ข้อ 2 ในประกาศนี้

"สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน" หมายความว่า สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนด ซึ่งผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าได้ขอยกเว้นภาษีเพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ

"อุตสาหกรรมต่าง ๆ" หมายความว่า อุตสาหกรรมที่ไม่ได้นำสารละลายไปใช้เป็นเชื้อเพลิง หรืออย่างเชื้อเพลิง หรืออุตสาหกรรมที่ไม่ได้นำสารละลายไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์ น้ำมันที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงหรืออย่างเชื้อเพลิง

"ผู้ใช้" หมายความว่า เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงาน ในอุตสาหกรรมที่ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน และให้หมายความรวมถึง ผู้ประกอบกิจการที่เป็น ตัวแทนในการซื้อสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ให้แก่ผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ด้วย

หมวดที่ 1

การขอยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม และผู้นำเข้า

ข้อ 3 การยกเว้นภาษีสรรพสามิตให้สำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ซึ่งมีคุณสมบัติ ตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามความใน (3) ของประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดสินค้าประเภทที่ 01.90 ในตอนที่ 1 น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ให้สิทธิเฉพาะผู้ประกอบการหรือผู้นำเข้าสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ซึ่งจำหน่ายหรือส่งมอบ ให้แก่ผู้ใช้ตามที่ระบุไว้ในการขออนุญาตและได้รับอนุญาตจากกรมสรรพสามิต

ข้อ 4 การขอรับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่นำไป ใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ นั้น ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าปฏิบัติ ดังนี้

4.1 กรณีผลิตขึ้นในราชอาณาจักร ให้ผู้ประกอบการยื่นคำขอล่วงหน้าไม่น้อย กว่า 3 วัน ก่อนนำออกจากโรงอุตสาหกรรม ต่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิต จังหวัดแห่งท้องที่ที่โรงอุตสาหกรรมตั้งอยู่ ตามแบบทำยประกาศนี้

4.2 กรณีนำเข้าในราชอาณาจักร ให้ผู้นำเข้ายื่นคำขอล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 3 วัน ก่อน นำเข้า ต่อผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่ที่ด่านศุลกากรที่มี การนำเข้า ตามแบบทำยประกาศนี้

4.3 การยื่นคำขอตาม 4.1 หรือ 4.2 ผู้ยื่นคำขอต้องมีหลักฐานประกอบคำขอ ดังนี้

4.3.1 รายชื่อผู้ใช้ และปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่จะจำหน่ายหรือ ที่จะนำออกจากโรงอุตสาหกรรมหรือที่จะนำเข้าในราชอาณาจักรแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ รายชื่อผู้ใช้ต้องปรากฏ ตรงกับที่ได้รับอนุญาตจากกรมสรรพสามิตแล้ว

ตรงกับที่ได้รับอนุญาตจากกรมสรรพสามิตแล้ว

4.3.2 หลักฐานแสดงความยินยอมจากผู้นำเข้า ให้เจ้าหน้าที่ของกรมสรรพสามิต เข้าทำการตรวจสอบในสำนักงานสถานที่เก็บ ตลอดจนบัญชี เอกสาร หลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับ-จ่าย สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสำหรับกรณีนำเข้าในราชอาณาจักร

ข้อ 5 เมื่อผู้อำนวยการสำนักงานบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการสำนักงานบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัด ส่งให้ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ แล้ว ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ขอยกเว้นภาษีแจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตผู้ควบคุมโรงอุตสาหกรรมทราบเป็นหนังสือ เพื่อทำการตรวจสอบวัดปริมาณและชนิดของสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ก่อนนำออกจากโรงอุตสาหกรรมหรือให้ผู้นำเข้าที่ขอยกเว้นภาษีแจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่มีการนำเข้าทราบเป็นหนังสือ เพื่อทำการตรวจสอบวัดปริมาณและชนิดของสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่นำเข้า ก่อนส่งไปเก็บยังสถานที่ต่าง ๆ

ข้อ 6 การขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ได้รับการยกเว้นภาษี ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและผู้นำเข้าจะต้องมีใบกำกับการขนส่งตามแบบที่ 1 ท้ายประกาศนี้ กำกับไปกับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ขนส่งด้วย และต้องขนส่งไปตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในใบกำกับการขนส่งนั้น เว้นแต่เป็นการส่งโดยทางท่อ

ข้อ 7 ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน จะต้องเก็บสำเนาเอกสารใบกำกับการขนส่ง ไว้รวมกับสำเนาหลักฐาน การจำหน่ายหรือส่งมอบ ที่โรงอุตสาหกรรม หรือสำนักงาน หรือสถานที่เก็บ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลา

ข้อ 8 ยานพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ได้รับการยกเว้นภาษีต้องแสดงข้อความให้ชัดเจนว่า "สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน" หรือ "Hydrocarbon Solvent" โดยใช้ตัวอักษรสีส้ม ขนาดไม่น้อยกว่า 2X1 นิ้ว และพื้นสีขาว ขนาดไม่น้อยกว่า 6X31 นิ้ว แสดงไว้ที่ด้านข้างหรือด้านหน้าของยานพาหนะที่ขนส่งหรือจัดทำป้ายแสดงข้อความดังกล่าว ไว้ตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่ง

ข้อ 9 ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและผู้นำเข้า ต้องจัดทำบัญชีแสดงการผลิตหรือการนำเข้าและการจำหน่ายหรือส่งมอบสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ได้รับการยกเว้นภาษีให้แก่ผู้ใช้ในแต่ละราย เก็บไว้ที่โรงอุตสาหกรรมหรือสำนักงานหรือสถานที่เก็บของผู้นำเข้าเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลา และให้

จัดทำบเดื่อนแสดงการผลิตหรือการรับ-จ่ายสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ตามแบบท้ายประกาศนี้ โดย
แจ้งให้กรมสรรพสามิตทราบภายในวันที่สิบห้าของเดือนถัดจากเดือนที่จำหน่าย หรือส่งมอบ

ข้อ 10 ในกรณีที่สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนจำนวนที่ยกเว้นภาษี สูญหาย หรือขาด
จำนวน หรือมิได้นำไปใช้ในจุดสาหกรรมจริง เป็นจำนวนเท่าใด ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้า ชำระ
ภาษีสำหรับจำนวนที่สูญหาย หรือขาดจำนวน หรือมิได้นำไปใช้ในจุดสาหกรรมจริง ในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ
ณ วันที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมาย พร้อมทั้งเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม เว้นแต่จะพิสูจน์ได้
ว่าการสูญหาย หรือขาดจำนวนไปโดยเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือมีเหตุผลอันสมควร และได้รับความเห็นชอบจาก
อธิบดีกรมสรรพสามิตแล้ว

ข้อ 11 ในกรณีที่มีผู้ประกอบการอุตสาหกรรม หรือผู้นำเข้ามิได้ปฏิบัติตาม ข้อ 3 ข้อ 4 ข้อ 5 ข้อ 6
ข้อ 7 ข้อ 8 หรือ ข้อ 9 ในประกาศนี้ให้ถือว่าสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ขอยกเว้นภาษีนั้นไม่ได้รับ
สิทธิในการยกเว้นภาษีสรรพสามิต ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้า มีหน้าที่ต้องชำระภาษีเบี้ยปรับและเงิน
เพิ่มตามปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนนั้นด้วย

หมวดที่ 2

การอนุญาตให้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน
ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต ในจุดสาหกรรมต่าง ๆ

ข้อ 12 ผู้ใช้ที่ต้องการใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ในจุดสาหกรรมต่าง ๆ ต้องยื่น
คำขออนุญาตต่อกรมสรรพสามิต หรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่ที่สถานประกอบการตั้งอยู่
ตามแบบท้ายประกาศนี้ พร้อมหลักฐานดังนี้

12.1 รายการประเภทสินค้าหรือวัตถุประสงค์ที่นำสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ไปใช้

12.2 ขบวนการผลิตและสูตรการผลิตหรือการนำไปใช้ซึ่งสินค้าของผู้ใช้กรณีที่น่าไปใช้ใน
จุดสาหกรรมต่าง ๆ

12.3 รายการชนิดและปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ต้องการใช้ต่อเดือน
และสถานที่เก็บสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน

12.4 รายชื่อผู้ที่จะขายสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนให้กับตน

12.5 หนังสือแสดงความยินยอมให้เจ้าหน้าที่ของกรมสรรพสามิตเข้าทำการตรวจสอบ สำนักงาน โรงงาน และสถานที่เก็บสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ตลอดจนบัญชีเอกสาร หลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับ - จ่าย การใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อ ผลิต จำหน่าย จ่ายโอนผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้จากการใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนได้ตลอดเวลาทำการ

12.6 บันทึกข้อตกลงว่าจะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กรมสรรพสามิต กำหนด

ข้อ 13 กรณีผู้ใช้ประกอบกิจการเป็นตัวแทนในการซื้อสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ซึ่งขายให้แก่ผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนต้องยื่นคำขออนุญาตต่อกรมสรรพสามิตหรือสำนักงาน สรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่ที่สถานประกอบการตั้งอยู่ ตามแบบท้ายประกาศนี้ พร้อมหลักฐานดังนี้

13.1 รายชื่อผู้ที่จะขาย และผู้ที่จะซื้อ สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ทั้งนี้ รายชื่อ ดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามที่ระบุไว้ในการขออนุญาตจากกรมสรรพสามิต

13.2 รายการชนิด และปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่จะซื้อ และจะขาย ต่อเดือน

13.3 หนังสือแสดงความยินยอมให้เจ้าหน้าที่ของกรมสรรพสามิตเข้าทำการตรวจสอบใน สำนักงาน สถานที่เก็บ ตลอดจนบัญชีเอกสาร หลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับ - จ่าย และการใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อ จำหน่าย จ่าย โอน สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ได้ตลอดเวลาทำการ

13.4 บันทึกข้อตกลงที่จะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กรมสรรพสามิต กำหนด

ข้อ 14 เมื่อเจ้าพนักงานของกรมสรรพสามิตได้ตรวจสอบคำขออนุญาตและหลักฐานต่าง ๆ แล้ว หากเห็นว่าถูกต้องครบถ้วนให้พิจารณาอนุญาตให้แก่ผู้ใช้ในแบบคำขออนุญาตในปริมาณที่เหมาะสมต่อไป เว้นแต่ มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะหลีกเลี่ยง หรือพยายามหลีกเลี่ยงการเสียภาษี

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งมีอายุคราวละหนึ่งปี นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต โดยให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจพิจารณาอนุญาต ดังนี้

14.1 สรรพสามิตจังหวัด มีอำนาจพิจารณาอนุญาตได้เฉพาะกรณีที่ใช้มีสถานที่ผลิต หรือสถานที่เก็บสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน อยู่ในเขตท้องที่ที่รับผิดชอบ ดังนี้

14.1.1 สำหรับปริมาณการใช้ไม่เกินหนึ่งหมื่นลิตรต่อเดือน

14.1.2 สำหรับปริมาณการใช้เกินกว่าหนึ่งหมื่นลิตร แต่ไม่เกินห้าหมื่นลิตรต่อเดือน โดยขอความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานสรรพสามิตภาค

เมื่ออนุญาตแล้วให้สำเนาแบบคำขอพร้อมหลักฐานแจ้งให้กรมสรรพสามิตทราบ ภายในวันที่สิบของเดือนถัดจากเดือนที่อนุญาต

14.2 อำนาจในการพิจารณาอนุญาต นอกจากข้อ 14.1 ให้เป็นอำนาจของผู้บัญชาการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือผู้อำนวยการส่วนควบคุมการผลิตและจำหน่าย สำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 ที่พิจารณาอนุญาตได้ทั่วราชอาณาจักรโดยไม่จำกัดจำนวน

ผู้ที่ขออนุญาตเป็นผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนตั้งแต่สามหมื่นลิตรขึ้นไป นอกจากผู้ใช้ที่กรมสรรพสามิตได้เคยอนุญาตไว้ ต้องนำหนังสือคำประกันของธนาคารภายในประเทศมาวางประกัน ร้อยละห้าสิบของค่าภาษีสรรพสามิตตามปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับอนุญาต และในปิดไป หากผู้ใช้ปฏิบัติตามประกาศข้อบังคับที่กำหนด กรมสรรพสามิตอาจพิจารณาผ่อนผันให้ไม่ต้องมีหนังสือคำประกันของธนาคารก็ได้

14.3 ใบอนุญาตที่เจ้าพนักงานของกรมสรรพสามิตพิจารณาอนุญาต ให้เก็บไว้ ณ สถานประกอบกิจการ และก่อนสิ้นกำหนดระยะเวลาในใบอนุญาต หากมีความประสงค์จะดำเนินกิจการต่อไปให้ยื่นหนังสือ ขอตอใบอนุญาตต่อผู้ออกใบอนุญาตไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน ก่อนสิ้นกำหนดระยะเวลาในใบอนุญาต

ใบอนุญาตให้เป็นผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตามระเบียบฉบับก่อนให้สิ้นอายุ เมื่อพ้นเก้าสิบวัน นับตั้งแต่วันที่ประกาศฉบับนี้ ใช้บังคับ

14.4 การเลิก การโอนกิจการ การย้ายสถานที่ทำการหรือควบกิจการ ให้ผู้ใช้แจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตทราบ ก่อนดำเนินการอย่างน้อยสิบห้าวัน กรณีผู้ใช้ถึงแก่ความตาย ให้ผู้รับผิดชอบแจ้งเจ้าพนักงานสรรพสามิตทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ผู้ใช้ถึงแก่ความตาย การแจ้งทั้งสองกรณีให้ทำเป็นหนังสือ

14.5 การยกเลิก ระงับหรือเพิกถอนการใช้ใบอนุญาต ให้ผู้มีอำนาจตามข้อ 14.2 ยกเลิก ระงับ หรือเพิกถอน การใช้ใบอนุญาตได้ทั่วราชอาณาจักร และผู้มีอำนาจตามข้อ 14.1 มีอำนาจยกเลิก ระงับ หรือเพิกถอน การใช้ใบอนุญาตได้เฉพาะที่อนุญาต เมื่อสั่งการให้ยกเลิก ระงับ หรือเพิกถอน การเป็นผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนแล้ว ให้แจ้งการยกเลิก ระงับ หรือเพิกถอน ให้แก่ผู้ประกอบการ อุตสาหกรรม หรือผู้นำเข้า หรือผู้ใช้ที่ขายสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ให้ทราบ

การดำเนินการตามข้อ 14.4 ในกรณีเล็กหรืออินทิจการ หรือข้อ 14.5 ในกรณีผู้ใช้ถึงแก่ความตายหากเจ้าพนักงานสรรพสามิตได้ตรวจสอบแล้วมีสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนคงเหลือ เป็นจำนวนเท่าใด ผู้ใช้จะต้องชำระเบี้ยปรับ เท่ากับค่าภาษีสรรพสามิตในอัตราภาษีที่ใช้บังคับขณะความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น ตามบันทึก ข้อตกลง

ข้อ 15 การขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษี จากผู้ใช้ที่ประกอบกิจการเป็นตัวแทนไปยังผู้ใช้อื่น หรือสถานที่อื่น ตั้งแต่ห้าพันลิตรขึ้นไป ต้องมีใบกำกับการขนส่งตามแบบที่ 2 ท้ายประกาศนี้ กำกับไปกับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ขนส่ง โดยต้องขนส่งไปตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในใบกำกับการขนส่งนั้น เว้นแต่เป็นการขนส่งโดยทางท่อ

ข้อ 16 หากไม่มีหรือไม่นำใบกำกับการขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน กำกับไปกับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ขนส่ง หรือขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ไปยังสถานที่อื่น นอกจากสถานที่กำหนดไว้ในใบกำกับการขนส่ง ให้ถือว่าสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน จำนวนนั้น ไม่ได้รับอนุญาตให้ยกเว้นภาษีสรรพสามิต

ข้อ 17 ยานพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ได้รับการยกเว้นภาษีต้องแสดงข้อความให้เห็นชัดเจนว่า "สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน" หรือ "Hydrocarbon Solvent" โดยใช้ตัวอักษรสีส้มขนาดไม่น้อยกว่า 2 x 1 นิ้ว และพื้นสีขาวขนาดไม่น้อยกว่า 6 x 31 นิ้ว แสดงไว้ที่ด้านข้างหรือด้านหน้าของยานพาหนะที่ขนส่งหรือจัดทำป้ายแสดงข้อความดังกล่าวไว้ตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่ง

ข้อ 18 กรณีขนจากผู้ใช้ที่ประกอบกิจการเป็นตัวแทนไปยังผู้ใช้อื่น หรือสถานที่อื่น หากสูญหาย หรือขาดจำนวน โดยไม่มีเหตุผลอันควร ผู้ใช้ที่ประกอบกิจการเป็นตัวแทน ต้องชำระเบี้ยปรับเป็นจำนวนสองเท่าของค่าภาษีตามปริมาณที่สูญหาย ทั้งสองกรณีให้ชำระเบี้ยปรับในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ในขณะที่ความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น

ข้อ 19 ผู้ใช้ที่รับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ตั้งแต่ห้าพันลิตรขึ้นไป ต้องแจ้งการรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนนั้น เป็นหนังสือ หรือโดยทางโทรสาร หรือโทรศัพท์ ในเวลาทำการของราชการ ดังนี้

19.1 สำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร ให้แจ้งผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2

19.2 สำหรับในเขตจังหวัดอื่น ให้แจ้งสรรพสามิตจังหวัดแห่งท้องที่รับสารละลาย

ข้อ 20 กรณีสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน สูญหาย หรือขาดจำนวน ไปจากสถานประกอบการหรือสถานที่เก็บจากจำนวนที่รับหรือนำเข้าเก็บของผู้ใช้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือไม่ได้ใช้ในอุตสาหกรรมจริง ผู้ใช้ต้องชำระเบี้ยปรับตามข้อตกลงที่ให้ไว้ต่อกรมสรรพสามิตจำนวนสองเท่าของค่าภาษีสรรพสามิตสำหรับจำนวนที่สูญหาย หรือขาดจำนวนไป หรือที่ไม่ได้นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริง ในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ณ วันที่ความรับผิดชอบนั้นจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมาย และกรมสรรพสามิตโดยผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 หรือสรรพสามิตจังหวัด อาจพิจารณาสั่งระงับ หรือเพิกถอนสิทธิที่ได้รับอนุญาตให้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนนั้นได้

ข้อ 21 ผู้ใช้ ต้องจัดทำบัญชีแสดงการรับ - จ่าย และปริมาณคงเหลือสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ประจำวัน ตามแบบท้ายประกาศนี้ พร้อมทั้งรวบรวมเอกสารประกอบการขนส่งเก็บให้ประจำสถานประกอบการ หรือสถานที่เก็บเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลา

บัญชีประจำวันและเอกสารประกอบตามวรรคหนึ่ง ให้ทำให้แล้วเสร็จภายในสามวันนับแต่วันที่มีเหตุที่จะต้องลงรายการนั้นเกิดขึ้น และให้เก็บรักษาไว้ไม่น้อยกว่าห้าปี นับแต่วันที่ลงรายการนั้น

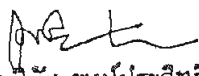
ข้อ 22 ผู้ใช้ต้องทำงบเดือนแสดงการรับ - จ่าย และการนำสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ไปใช้ในอุตสาหกรรม และนำส่งให้สำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 กรณีสถานประกอบการ หรือสถานที่เก็บตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัด กรณีสถานประกอบการ หรือสถานที่เก็บตั้งอยู่ในเขตจังหวัดนั้น ๆ แล้วแต่กรณี ทราบภายในวันที่สิบห้าของเดือนถัดไป ตามแบบท้ายประกาศนี้

ข้อ 23 ให้ผู้มีอำนาจตามข้อ 14 เป็นผู้ลงนามในบันทึกข้อตกลงที่ผู้ใช้ให้ไว้ต่อกรมสรรพสามิต

ข้อ 24 ให้ผู้อำนวยการสำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 มีอำนาจสั่งการการปฏิบัติราชการ และวินิจฉัยตีความหลักเกณฑ์ การปฏิบัติตามประกาศนี้

ข้อ 25 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันออกประกาศ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2543


นายวุฒิชัย พงษ์ประสิทธิ์
อธิบดีกรมสรรพสามิต

ข้อตกลงการขออนุญาต
เป็นผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (HYDROCARBON SOLVENT)
ที่ได้รับการยกเว้นภาษี เพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ

ทำที่.....
 วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....โดย.....

ผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคล สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่.....ถนน.....
 ตำบล/แขวง.....อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....โทรศัพท์.....
 ต่อไปนี้เรียกว่า “ผู้ใช้” ซึ่งเป็นผู้ใช้ตามข้อ 2 ของประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข
 การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (HYDROCARBON SOLVENT) ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า
 “สารละลาย” ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ

ผู้ใช้ให้สัญญาต่อกรมสรรพสามิตโดยยินยอมตกลงปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ผู้ใช้ตกลงยินยอมให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตเข้าไปทำการตรวจสอบสำนักงาน สถานที่เก็บสารละลาย
 และสถานที่ผลิตสินค้าที่ใช้สารละลายทุกแห่งที่ข้าพเจ้าเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้มีสิทธิในสถานที่นั้น ๆ รวมทั้งเอกสาร
 หลักฐานทางบัญชีที่เกี่ยวกับการรับจ่ายสารละลาย และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อ ผลิต จำหน่าย จ่าย
 โอน ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้จากสารละลายได้ตลอดเวลา

2. ผู้ใช้ตกลงจะซื้อสารละลายจากบุคคลที่มีรายชื่อตามที่ระบุไว้ในคำขอและได้รับอนุญาตจากกรม-
 สรรพสามิตแล้วเท่านั้น และจะซื้อหรือขนส่งสารละลายตามชนิดและจำนวนที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ได้ในแต่ละเดือน

3. ผู้ใช้ตกลงจะไม่นำสารละลายไปจำหน่าย จ่าย แจก โอน หรือส่งมอบให้กับบุคคลอื่น หรือนำไป
 ใช้ในการอื่น นอกจากอุตสาหกรรมที่ผู้ใช้ได้รับอนุญาต หากมีการเปลี่ยนแปลงปริมาณการซื้อหรือการใช้ หรือสูตร
 การผลิตสินค้าแล้วแต่กรณี ผู้ใช้จะแจ้งให้เจ้าพนักงาน ผู้ออกใบอนุญาตทราบเป็นหนังสือภายในสามวันก่อน
 ดำเนินการ

4. กรณีขนส่งสารละลายตั้งแต่ห้าพันลิตรขึ้นไปต้องมีและนำไปกำกับกับการขนส่งตามแบบที่กรมสรรพสามิต
 กำหนดกำกับไปกับสารละลายที่ขนส่ง และพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งสารละลายต้องแสดงข้อความให้เห็นชัดเจน
 ว่าเป็น “สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน” หรือ “HYDROCARBON SOLVENT” โดยใช้ตัวอักษรสีส้มขนาด
 ไม่น้อยกว่า 2x1 นิ้ว และป้ายพื้นสีขาวขนาดไม่น้อยกว่า 6x31 นิ้ว แสดงไว้ที่ด้านข้างหรือด้านหน้าของพาหนะที่
 ขนส่ง หรือจัดทำป้ายแสดงข้อความดังกล่าวไว้ตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่งด้วย

5. ผู้ใช้ที่รับสารละลาย ตั้งแต่ห้าพันลิตรขึ้นไปต้องแจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่รับสารละลาย
 นั้นทราบเป็นหนังสือ หรือโดยทางโทรสาร หรือโทรศัพท์ ในวันเวลาทำการของทางราชการ

6. กรณีขนส่งสารละลายจากผู้ใช้ที่ประกอบกิจการเป็นตัวแทนไปยังผู้ใช้อื่น หรือสถานที่อื่น หากสูญหาย
 หรือขาดจำนวนระหว่างการขนส่งโดยไม่มีเหตุอันสมควร ผู้ใช้ที่ประกอบกิจการเป็นตัวแทนจะต้องชำระเบี้ยปรับต่อ
 กรมสรรพสามิตเป็นเงินจำนวนสองเท่าของค่าภาษีตามปริมาณที่สูญหาย หรือขาดจำนวนในอัตราภาษีที่ใช้บังคับอยู่
 ณ วันที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น

7. กรณีสารละลายสูญหายหรือขาดจำนวนไปจากโรงอุตสาหกรรม หรือสถานที่เก็บจากจำนวนที่รับ
 หรือนำเข้าเก็บของผู้ใช้ โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือไม่ได้นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริง ผู้ใช้จะต้องชำระเบี้ยปรับ
 ต่อกรมสรรพสามิตเป็นเงินจำนวนสองเท่าของค่าภาษีสรรพสามิตสำหรับปริมาณที่สูญหาย หรือขาดจำนวนไป
 หรือไม่ได้นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริง ในอัตราภาษีที่ใช้บังคับอยู่ ณ วันที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น

8. ผู้ใช้ตกลงจัดทำบัญชีประจำวันแสดงการรับ-จ่าย และปริมาณคงเหลือสารละลายประจำวันตามแบบ
 หัวยประกาศนี้ พร้อมทั้งรวบรวมเอกสารประกอบการลงบัญชี และเอกสารประกอบการขนส่งเก็บไว้ประจำ
 โรงอุตสาหกรรม หรือสถานที่เก็บเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลา

บัญชีประจำวันและเอกสารประกอบการลงบัญชีตามวรรคหนึ่ง ให้ทำแล้วเสร็จภายในสามวันนับแต่
 วันที่มีเหตุต้องลงรายการนั้นเกิดขึ้น และให้เก็บรักษาไว้ไม่น้อยกว่าห้าปี นับแต่วันที่ตั้งรายการนั้น

9. ผู้ใช้ตกลงจัดทำงบเดือนแสดงการรับ-จ่ายสารละลาย ซึ่งนำไปใช้ในอุตสาหกรรม พร้อมทั้งนำส่งให้สำนักบริหารการจัดเก็บภาษี 2 กรณีโรงงานอุตสาหกรรมหรือสถานประกอบการตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานสรรพสามิตจังหวัดกรณีโรงงานอุตสาหกรรมหรือสถานประกอบการตั้งอยู่ในเขตจังหวัดนั้น ๆ แล้วแต่กรณี ภายในวันที่สิบห้าของเดือนถัดไปตามแบบท้ายประกาศกรมสรรพสามิตเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ

10. กรณีผู้ใช้ขอยกเลิกการเป็นผู้ใช้สารละลาย หรือโอนกิจการ หรือย้ายสถานที่ทำการ หรือควบกิจการ ผู้ใช้ต้องแจ้งให้เจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตทราบก่อนการดำเนินการไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน โดยทำเป็นหนังสือ

กรณีผู้ใช้ถึงแก่ความตาย ให้ทายาทผู้รับมรดกของผู้ใช้ที่ถึงแก่ความตายแจ้งเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตทราบภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ผู้ใช้ถึงแก่ความตาย โดยทำเป็นหนังสือ

สารละลายที่คงเหลือในกรณีเลิกหรือโอนกิจการตามวรรคหนึ่ง หรือกรณีผู้ใช้ถึงแก่ความตายตามวรรคสอง หากเจ้าพนักงานสรรพสามิตได้ตรวจสอบแล้วมีสารละลายคงเหลือเป็นจำนวนเท่าใด ผู้ใช้จะต้องชำระเบี้ยปรับ เท่ากับค่าภาษีสรรพสามิตในอัตราภาษีที่ใช้บังคับขณะความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้น แต่ถ้าหากผู้ใช้ไม่ชำระเบี้ยปรับดังกล่าว ผู้ใช้หรือทายาทผู้รับมรดกของผู้ใช้ที่ถึงแก่ความตายยินยอมให้สารละลายที่คงเหลือดังกล่าว ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมสรรพสามิต

11. ผู้ใช้ตกลงจะปฏิบัติตาม หากเจ้าพนักงานออกหนังสือเชิญให้ไปพบเพื่อสอบถาม ให้ถ้อยคำหรือตอบข้อซักถามหรือให้สิ่งบ่งชี้ เอกสาร หลักฐานอื่นที่จำเป็นมาประกอบการพิจารณา พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกตามสมควร

12. หากผู้ใช้มิได้ปฏิบัติตามข้อบังคับในข้อ 1 ข้อ 5 ข้อ 8 ข้อ 9 ข้อ 10 วรรคหนึ่ง หรือข้อ 11 ผู้ใช้ยินยอมชำระเบี้ยปรับต่อกรมสรรพสามิต เป็นเงินจำนวนสองพันบาทถ้วน

หากผู้ใช้มิได้ปฏิบัติตามข้อบังคับในข้อ 2 ข้อ 3 หรือ ข้อ 4 ผู้ใช้ยินยอมชำระเบี้ยปรับต่อกรมสรรพสามิต เป็นเงินจำนวนหนึ่งเท่าของค่าภาษีสรรพสามิตตามปริมาณสารละลายที่กระทำผิดเงื่อนไขในข้อนั้น ๆ ในอัตราภาษีที่ใช้บังคับอยู่ ณ วันที่ความรับผิดชอบในอันต้องเสียภาษีเกิดขึ้น

13. นอกจากการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อตกลงนี้แล้ว ผู้ใช้ตกลงปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งที่กรมสรรพสามิตใช้อยู่ในปัจจุบันหรือที่จะออกใช้ภายหลัง และยินยอมปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานสรรพสามิตโดยเคร่งครัด

ผู้ใช้ได้อ่านข้อความในข้อตกลงการขออนุญาตเป็นผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษี เพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ข้างต้นนี้โดยตลอดแล้ว เพื่อเป็นหลักฐาน จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมทั้งประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน

ลงชื่อ.....ผู้ใช้

(.....)

ลงชื่อ.....กรมสรรพสามิต

(.....)

ตำแหน่ง.....

ลงชื่อ.....พยาน

(.....)

ลงชื่อ.....พยาน

(.....)

6. หลักฐานประกอบการพิจารณาขออนุญาตยกเว้นภาษี จำนวน.....ฉบับ ดังนี้
- 6.1 สำเนาทะเบียนบ้านของโรงอุตสาหกรรมหรือสถานประกอบการและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ยื่นคำขออนุญาต
 - 6.2 หนังสือมอบอำนาจและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับมอบอำนาจ
 - 6.3 สำเนาหนังสือรับรองของกระทรวงพาณิชย์ (ที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน)
 - 6.4 รายชื่อ ที่อยู่ และปริมาณการซื้อขายของผู้ซื้อหรือผู้ใช้ที่ได้รับอนุญาตจากกรมสรรพสามิต พร้อมสำเนาหลักฐานการได้รับอนุญาต
 - 6.5 หนังสือแสดงความยินยอมจากผู้นำเข้า ให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตเข้าทำการตรวจสอบในสำนักงาน สถานที่เก็บ ตลอดจนบัญชีเอกสารหลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับ-จ่ายสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ได้รับการยกเว้นภาษีสำหรับกรณีนำเข้าในราชอาณาจักรได้ตลอดเวลาทำการ
 - 6.6 หลักฐานอื่น ๆ ระบุ.....

ข้อ ค. เงื่อนไขว่าด้วยขอยกเว้นภาษีสรรพสามิตสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ

7. เมื่อได้รับอนุญาตให้ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต สำหรับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ แล้วข้าพเจ้าตกลงยินยอมจะปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้
 - 7.1 ข้าพเจ้าจะจำหน่ายสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนให้แก่ ผู้ใช้หรือผู้ประกอบการเป็นตัวแทนในการซื้อ ตามรายชื่อผู้ซื้อชนิด และปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ระบุไว้ในคำขออนุญาตและกรมสรรพสามิตได้อนุญาตแล้วเท่านั้น
 - 7.2 การขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนข้าพเจ้าจะจัดทำใบกำกับการขนส่งตามแบบที่กรมสรรพสามิตกำหนด และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กรมสรรพสามิตกำหนดโดยเคร่งครัด
 - 7.3 หากข้าพเจ้าไม่ปฏิบัติตามข้อ 7.1 หรือ 7.2 ข้าพเจ้าตกลงยินยอมชำระภาษี เบี้ยปรับ และเงินเพิ่มตามปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ที่ไม่ได้รับสิทธิการยกเว้นภาษี นั้น
 - 7.4 ข้าพเจ้าจะจัดทำบัญชีประจำวันแสดงการรับ-จ่ายสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่กรมสรรพสามิตกำหนด โดยจะจัดทำให้แล้วเสร็จภายในสามวันนับแต่วันที่เหตุการณ์ต้องงวยเกิดขึ้น และจะเก็บบัญชีประจำวัน พร้อมเอกสารประกอบการลงบัญชีไว้ที่โรงอุตสาหกรรมหรือสถานประกอบการเพื่อให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตตรวจสอบได้ตลอดเวลาทำการ ข้าพเจ้าจะจัดทำและนำส่งบเดือนแสดงการรับ-จ่ายสารละลายฯ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ ที่กรมสรรพสามิตกำหนด
 - 7.5 หากสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษีสูญหาย หรือขาดจำนวนไปในระหว่างควบคุมครอง การขนส่งหรือระหว่างการเก็บเพื่อจำหน่ายโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ข้าพเจ้าตกลงยินยอมรับผิดชอบ เบี้ยปรับ สองเท่าและเงินเพิ่มตามปริมาณสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่สูญหายหรือขาดจำนวนไป นั้น
 - 7.6 นอกจากการปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้แล้วข้าพเจ้าจะปฏิบัติตามกฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศกรมสรรพสามิตที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน หรือที่จะออกใช้ภายหน้าทุกประการ
- ข้าพเจ้าได้อ่านข้อความในเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้นโดยตลอดแล้ว เพื่อเป็นหลักฐานจึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมทั้งประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ.....ผู้ขออนุญาต (ประทับตรานิติบุคคล ถ้ามี)

(.....)

6. หลักฐานประกอบคำขออนุญาต จำนวน.....ฉบับ ดังนี้
- 6.1 สำเนาทะเบียนบ้านของโรงอุตสาหกรรมหรือสถานประกอบการและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ยื่นคำขออนุญาต
 - 6.2 หนังสือมอบอำนาจและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับมอบอำนาจ
 - 6.3 สำเนาหนังสือรับรองของกระทรวงพาณิชย์ (ที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน)
 - 6.4 ขบวนการผลิต สูตรการผลิต หรือการนำไปใช้ซึ่งสินค้าของผู้ใช้กรนำเข้าใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ
 - 6.5 สถานที่เก็บสารละลายและแผนที่แสดงเส้นทางไปยังสถานประกอบการและสถานที่เก็บสารละลายทุกแห่ง
 - 6.6 หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคาร.....
 - 6.7 ข้อตกลงการขออนุญาตเป็นผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษี เพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ
 - 6.8 หลักฐานอื่นๆ ระบุ.....

6. หลักฐานประกอบคำขออนุญาต จำนวน.....ฉบับ ดังนี้
- 6.1 สำเนาทะเบียนบ้านของโรงอุตสาหกรรมหรือสถานประกอบการและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ยื่นคำขออนุญาต
 - 6.2 หนังสือมอบอำนาจและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับมอบอำนาจ
 - 6.3 สำเนาหนังสือรับรองของกระทรวงพาณิชย์ (ที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน)
 - 6.4 รายชื่อ ที่อยู่ และปริมาณการซื้อของผู้ซื้อหรือผู้ใช้ที่ได้รับอนุญาตจากกรมสรรพสามิต พร้อมสำเนาหลักฐานการได้รับอนุญาต
 - 6.5 สถานที่เก็บสารละลายและแผนที่แสดงเส้นทางไปยังสถานประกอบการและสถานที่เก็บสารละลายทุกแห่ง
 - 6.6 หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคาร.....
 - 6.7 ข้อตกลงการขออนุญาตเป็นผู้ใช้สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่ได้รับการยกเว้นภาษี เพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ
 - 6.8 หลักฐานอื่นๆ ระบุ.....

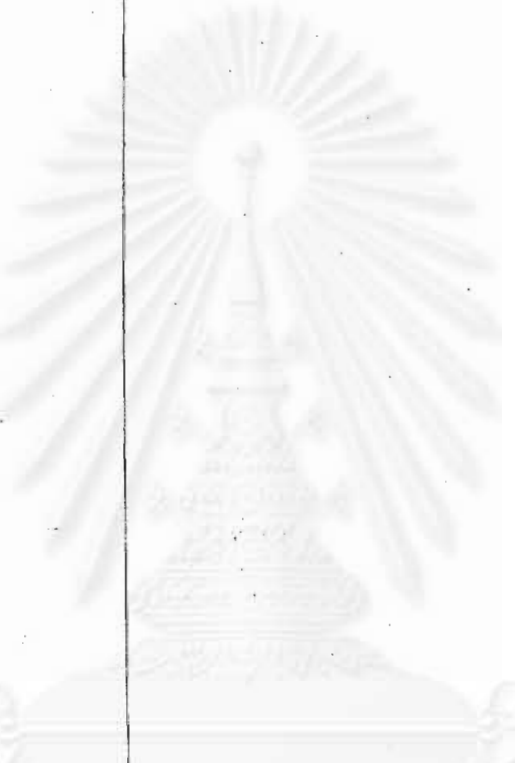
เอกสารแนบ สค.02 / สค.02 ก

คำกรณณ์เจ้าพนักงาน

ทะเบียนรับสงที่.....

วัน เดือน ปี ที่รับ.....

เจ้าพนักงานผู้รับ.....

| ลำดับที่ | ชื่อ/ชนิดสารละลาย | ชื่อจากผู้ประกอบอุตสาหกรรม/ ผู้นำเข้า / ผู้ประกอบการเป็นตัวแทน (ระบุชื่อ) | จำนวนที่อนุญาตต่อเดือน (ลิตร) |
|--|-------------------|---|-------------------------------|
|  | | | |
| รวม | | | |

| | |
|--|---|
| ลงชื่อ.....ผู้ขออนุญาต (.....) ประทับตราชนิดบุคคล(ถ้ามี) | คำสั่ง <input type="checkbox"/> อนุญาตตั้งแต่วันที่.....ถึงวันที่..... <input type="checkbox"/> ไม่อนุญาต ลงชื่อ..... (.....) ตำแหน่ง..... วันที่..... |
|--|---|

(แบบที่ 1)



ใบกำกับการขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน
ตามประกาศกรมสรรพสามิต

เล่มที่.....เลขที่.....
ออกเมื่อวันที่.....

| ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าที่จำหน่ายสารละลายฯ | ชนิดและปริมาณสารละลายฯ |
|---|---|
| ชื่อ(1)..... ที่ตั้ง..... หมายเลขโทรศัพท์..... ลงชื่อ.....ผู้จัดทำใบกำกับการขนส่ง (.....) | 1. ชนิด.....ปริมาณ.....ลิตร 2. ชนิด.....ปริมาณ.....ลิตร 3. ชนิด.....ปริมาณ.....ลิตร 4. ชนิด.....ปริมาณ.....ลิตร |
| ผู้แทนหรือผู้ใช้ที่สั่งซื้อสารละลายฯ | ผู้รับสารละลายฯ ปลายทาง |
| ชื่อ(2)..... ที่ตั้ง..... หมายเลขโทรศัพท์..... | ชื่อ(3)..... ที่ตั้ง..... หมายเลขโทรศัพท์..... เดินทางถึงสถานที่รับสารละลายฯ ปลายทางเมื่อวันที่..... เวลา.....น. ลงชื่อ.....ผู้รับสารละลายฯ (.....) |

ผู้ดำเนินการขนส่ง

ชื่อ.....ที่ตั้ง.....
หมายเลขโทรศัพท์.....เลขทะเบียนรถยนต์ (รวมรถพ่วง)/ชื่อเรือ.....
ออกเดินทางจากสถานที่จ่ายสารละลายฯ ต้นทาง (1) หรือ (2) เมื่อวันที่.....เวลา.....
เส้นทางขนส่งผ่าน 1.....2.....3.....4.....
ถึงสถานที่รับสารละลายฯ ปลายทาง (3) วันที่.....เวลา.....
ลงชื่อ.....ผู้ประกอบการขนส่ง หรือพนักงานขับรถยนต์
(.....)

เจ้าพนักงานสรรพสามิตได้ทำการตรวจสอบข้อมูลในใบกำกับการขนส่งแล้วปรากฏว่า.....

ลงชื่อ.....เจ้าพนักงานสรรพสามิต
(.....)

หมายเหตุ : การขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษีต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามด้านหลังใบกำกับการขนส่งฯ นี้

เงื่อนไขการขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษี

1. การขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษีต้องปฏิบัติ ดังนี้
 - 1.1 ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้าจัดทำใบกำกับการขนส่งฯ น้อยอย่างน้อย 2 ฉบับ สำเนาเก็บไว้ที่ต้นทาง ส่วนต้นฉบับให้กำกับไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งโดยเก็บไว้ ณ ผู้รับสารละลายฯ ปลายทาง (ทั้งนี้ต้องเก็บรักษาไว้อย่างน้อย 5 ปี)
 - 1.2 ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสารละลายฯ ต้องแสดงข้อความ “สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน” หรือ “Hydrocarbon Solvent” อย่างใดอย่างหนึ่ง โดยใช้ตัวอักษรสีส้มขนาดไม่น้อยกว่า 2×1 นิ้ว และพื้นสีขาวขนาดไม่น้อยกว่า 6×31 นิ้ว แสดงไว้ที่ด้านข้างหรือด้านหน้าของยานพาหนะที่ขนส่งหรือจัดทำป้ายแสดงข้อความดังกล่าวไว้ตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่ง
2. ใบกำกับการขนส่งฯ ให้ใช้ได้ภายใน “2 วัน” นับแต่เวลาที่ออกจากโรงอุตสาหกรรมหรือสถานที่เก็บสารละลายของผู้นำเข้า หากมี “เหตุสุดวิสัย” ไม่สามารถขนส่งไปยังปลายทางได้ทันภายในเวลา 2 วัน ให้แจ้งเจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่เกิดเหตุสุดวิสัยนั้น เพื่อออกใบกำกับการขนส่งฯ ใบใหม่
3. หากผู้ดำเนินการขนส่งไม่ปฏิบัติตามข้อ 1.1 หรือข้อ 1.2 หรือขนส่งสารละลายไปยังสถานที่อื่น นอกจากสถานที่ที่กำหนดไว้ในใบกำกับการขนส่งฯ ให้ถือว่าสารละลายฯ จำนวนนั้น ไม่ได้รับอนุญาตให้ยกเว้นภาษี
4. ในกรณีที่สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนสูญหาย หรือขาดจำนวน หรือมิได้นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริง จากจำนวนที่ขอยกเว้นภาษีที่ความรับผิดชอบในอันต้องเสียภาษีเกิดขึ้น ให้ผู้ประกอบการหรือผู้นำเข้า ต้องชำระภาษีสำหรับจำนวนที่สูญหาย หรือขาดจำนวน หรือมิได้นำไปใช้ในอุตสาหกรรมจริงในอัตราภาษีที่ใช้บังคับ ณ วันที่ความรับผิดชอบในอันต้องเสียภาษีเกิดขึ้นตามกฎหมาย พร้อมทั้งเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม เว้นแต่เป็นการสูญหาย หรือขาดจำนวนไปโดยมีเหตุอันสมควร และได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีแล้ว

เงื่อนไขการขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษี

1. การขนส่งสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนที่ได้รับการยกเว้นภาษีต้องปฏิบัติ ดังนี้
 - 1.1 ให้ตัวแทนจัดทำใบกำกับการขนส่งฯ น้อยอย่างน้อย 2 ฉบับ สำเนาเก็บไว้ที่ต้นทาง ส่วนต้นฉบับให้กำกับไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง และให้ถ่ายเอกสารใบกำกับการขนส่งฯ มอบให้ผู้รับสารละลายปลายทางเก็บไว้ 1 ฉบับ (ทั้งนี้ต้องเก็บรักษาไว้อย่างน้อย 5 ปี)
 - 1.2 ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสารละลายฯ ต้องแสดงข้อความ “สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน” หรือ “Hydrocarbon Solvent” อย่างใดอย่างหนึ่ง โดยใช้ตัวอักษรสีส้มขนาดไม่น้อยกว่า 2×1 นิ้ว และพื้นสีขาวขนาดไม่น้อยกว่า 6×31 นิ้ว แสดงไว้ที่ด้านข้างหรือด้านหน้าของยานพาหนะที่ขนส่งหรือจัดทำป้ายแสดงข้อความดังกล่าวไว้ตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่ง
2. ใบกำกับการขนส่งฯ ให้ใช้ได้ภายใน “2 วัน” นับแต่เวลาที่ออกจากที่เก็บสารละลายตัวแทน หากมี “เหตุสุดวิสัย” ไม่สามารถขนส่งไปยังปลายทางได้ทันภายในเวลา 2 วัน ให้แจ้งเจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่เกิดเหตุสุดวิสัยนั้น เพื่อออกใบกำกับการขนส่งฯ ใบใหม่
3. หากผู้ดำเนินการขนส่งไม่ปฏิบัติตามข้อ 1.1 หรือข้อ 1.2 หรือขนส่งสารละลายไปยังสถานที่อื่น นอกจากสถานที่ที่กำหนดไว้ในใบกำกับการขนส่งฯ ให้ถือว่าสารละลายฯ จำนวนนั้น ไม่ได้รับอนุญาตให้ยกเว้นภาษี
4. ผู้รับสารละลายปลายทางต้องเป็น “ผู้ใช้ฯ” ตามความหมายในประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีสำหรับสารละลายไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ
5. ผู้ใช้ที่รับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ตั้งแต่ห้าพันลิตรขึ้นไป ต้องแจ้งให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตแห่งท้องที่ที่รับสารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอนนั้นทราบ เป็นหนังสือ หรือโดยทางโทรสารหรือโทรศัพท์ในเวลาทำการของทางราชการ

สถาบันวิจัยบริการ
 าลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สค. 04

กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
 งบเดือนแสดงการรับ - จ่าย สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน
 ชื่อผู้รับอนุญาต.....ใบอนุญาตเลขที่.....
 ลงวันที่.....
 ประจำเดือน.....

สำหรับเจ้าพนักงาน
 ทะเบียนรับเลขที่.....
 วัน เดือน ปี ที่รับ.....
 เจ้าพนักงานผู้รับ.....

ลักษณะการประกอบการ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ตัวแทน หรือ ผู้ใช้ (เพียงกรณีเดียว)


หน่วย : ลิตร

| ลำดับที่ | ชื่อสารละลาย | ขอยกมา | ปริมาณการรับ | ปริมาณการจ่าย | คงเหลือตามบัญชี | ตรวจวัดได้ | - ขาด + เกิน | หมายเหตุ |
|-------------|--------------|--------|--------------|---------------|-----------------|------------|-----------------|----------|
| | | | | | | | | |
| รวมเดือนนี้ | | | | | | | | |

ข้าพเจ้าขอรับรองว่ารายการที่แสดงไว้ครบถ้วนและถูกต้องตามความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ).....ผู้รับอนุญาต (ประทับตรานิติบุคคล ถ้ามี)

(.....)

| | | |
|---|--|--|
|  | กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง รายละเอียดแสดงการรับ - จ่าย สารละลายประเภทไอโคคาร์บอน ชื่อผู้รับอนุญาต.....ใบอนุญาตเลขที่..... ประจำเดือน..... | สำหรับเจ้าพนักงาน ทะเบียนรับเลขที่..... วัน เดือน ปี ที่รับ..... เจ้าพนักงานผู้รับ..... |
| | สด. 04 ก. | |

ลักษณะการประกอบการ ผู้ประกอบอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ตัวแทน หรือ ผู้ใช้ (เพียงกรณีเดียว)

รายการรับ

| ลำดับที่ | ชื่อสารละลาย | แหล่งที่รับ | | | ปริมาณการรับ (ลิตร) |
|----------|--------------|-------------|------------------------|---------|------------------------|
| | | ชื่อจาก | ลักษณะการ ประกอบการ | จังหวัด | |
| | | | | | |

- หมายเหตุ :
- กรณีเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม/ผู้นำเข้า ให้ระบุเฉพาะชื่อและปริมาณสารละลายที่รับ
 - ชื่อสารละลายฯ ให้ระบุชื่อสามัญทางเคมีและชื่อทางการค้า (ถ้ามี)

รายการจ่าย

| ลำดับที่ | ชื่อสารละลาย | จ่ายให้แก่ | | | ปริมาณการจ่าย (ลิตร) |
|----------|--------------|--------------------|------------------------|---------|-------------------------|
| | | ขายให้/เบิกใช้ผลิต | ลักษณะการ ประกอบการ | จังหวัด | |
| | | | | | |

- หมายเหตุ :
- กรณีเป็นผู้ใช้ ให้ระบุเฉพาะชื่อและปริมาณสารละลายที่จ่ายเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม
 - กรณีมีรายการจ่ายมาก ให้ใช้เอกสารแนบ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่ารายการที่แสดงไว้ครบถ้วนและถูกต้องตามความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ).....ผู้รับอนุญาต (ประทับตราอิเล็กทรอนิกส์ ถ้ามี)

(.....)

ยื่นวันที่.....

ประวัติ

พันตำรวจโท ชัยวัฒน์ ศิริวัฒนกุล เกิดเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2509 สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (รปบ.ตร.) รุ่นที่ 42 จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ในปีการศึกษา 2535 และ เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 46 ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง อาจารย์ภาควิชากฎหมาย กองบังคับการวิชาการ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ และช่วยราชการเป็น หัวหน้าฝ่ายข้อมูลข้อสนเทศ ของ ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (สปนม.) กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



สถาบันวิทยบริการ
วาลงกรณ์มหาวิทยาลัย