

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4409/2559

พนักงานอัยการ สำนักงานอัยการพิเศษ ฝ่ายคดีเศรษฐกิจและทรัพยากร 3 โจทก์ บริษัท บี.บี.กรุ๊ป จำกัด กับพวกจำเลย

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 27, ป.อ. มาตรา 32, ป.อ. มาตรา 33, ป.อ. มาตรา 83, พ.ร.บ.ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 4, พ.ร.บ.ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 5, พ.ร.บ.ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 6, พ.ร.บ.ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 7, พ.ร.บ.ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 8, พ.ร.บ.ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 9, ป.อ. มาตรา 29, ป.อ. มาตรา 30

ย่อ / หลักกฎหมาย

จำเลยทั้งสองกับพวกร่วมกันนำเรือยอชต์ ซึ่งเป็นของที่ยังไม่ได้เสียภาษีและมีได้ผ่านศุลกากรโดยถูกต้องแล่นเข้ามาในราชอาณาจักรเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2540 โดยแจ้งต่อนายด่านศุลกากรว่าเป็นการนำเข้าชั่วคราว ซึ่งมีเวลาอยู่ในราชอาณาจักร 6 เดือน คือภายในวันที่ 20 ตุลาคม 2540 จากนั้น จำเลยทั้งสองกับพวกนำเรือของกลางจอดแล่นใช้งานตั้งแต่วันที่ 21 เมษายน 2540 จนกระทั่งมีผู้แจ้งความนำจับและเจ้าพนักงานอายัดเรือไว้เป็นของกลางเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2541 ดังนี้ วันที่กระทำความผิดจึงเป็นวันที่ 20 เมษายน 2540 ซึ่งเป็นวันที่จำเลยทั้งสองกับพวกร่วมกันนำเรือของกลางเข้ามา หาใช้วันที่ 21 ตุลาคม 2540 ซึ่งเป็นวันที่เรือของกลางอยู่ในราชอาณาจักรเกินกำหนด 6 เดือน ดังที่จำเลยทั้งสองกล่าวอ้างว่าฟ้องโจทก์เคลือบคลุมไม่ ดังนั้น ฟ้องโจทก์ที่บรรยายว่า จำเลยทั้งสองกับพวกร่วมกันกระทำความผิดเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2540 นั้น จึงชอบแล้ว เงินตามสัญญาประกันค่าเรือที่บริษัท ล. ซึ่งเป็นเจ้าของเรือทำสัญญาไว้กับกรมศุลกากรในการรับเรือของกลางไปเก็บรักษา หากเรือของกลางชำรุดเสียหายหรือไม่สามารถส่งมอบเรือคืนได้ในสภาพเดิมได้ จะยินยอมชดเชยค่าเสียหายเป็นเงิน 133,821,659 บาท นั้น เงินจำนวนนี้มีใช้เงินที่ศาลจะมีอำนาจสั่งริบแทนเรือของกลางซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิด เพราะหากปรากฏภายหลังศาลมีคำพิพากษาให้รับเรือของกลางแล้ว บริษัท ล. ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้ กรมศุลกากรก็มีสิทธิฟ้องบังคับเงินค่าเสียหายจากบริษัทดังกล่าวได้เป็นอีกคดีหนึ่งต่างหาก ดังนั้น ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาในส่วนของให้รับเงินตามสัญญาประกันเท่ากับขายเรือของกลาง และให้จ่ายสินบนนำจับและเงินรางวัลแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งจับกุมผู้กระทำความผิดจากเงินตามสัญญาประกันจึงไม่ชอบ กรณีดังกล่าวเป็นปัญหาเรื่องอำนาจฟ้อง แม้โจทก์และจำเลยทั้งสองไม่ได้อุทธรณ์คัดค้านในประเด็นดังกล่าวนี้ไว้ แต่เป็นปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย โจทก์มีสิทธิยกขึ้นกล่าวอ้างในชั้นฎีกาได้

คำพิพากษา

โจทก์ฟ้องและแก้ไขฟ้องขอให้ลงโทษจำเลยทั้งสองตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 27 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 32, 33, 83 พระราชบัญญัติให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ.2489 มาตรา 4, 5, 6, 7, 8, 9 ริบของกลางหรือเงินตามสัญญาประกัน 133,821,659 บาท จ่ายสินบนนำจับแก่ผู้นำจับและเงินรางวัลแก่เจ้าพนักงานผู้จับตามกฎหมาย

จำเลยทั้งสองให้การปฏิเสธ ศาลชั้นต้นพิพากษาว่า จำเลยทั้งสองมีความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 27 ประกอบประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 83 ปรับจำเลยทั้งสองรวมกันเป็นเงินสี่เท่าของราคาของซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว ซึ่งมีจำนวน 54,745,225 บาท โดยให้ปรับจำเลยทั้งสองรวมกันเป็นเงิน 218,980,900 บาท หากจำเลยที่ 1 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29 ส่วนจำเลยที่ 2 หากไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 29, 30 โดยกำหนดเงื่อนไขในการบังคับโทษปรับว่า หากจำเลยที่ 1 ชำระค่าปรับแล้วเพียงใดให้นำมาหักออกจากค่าปรับของจำเลยที่ 2 ก่อนด้วย กรณีหากต้องกักขังจำเลยที่ 2 แทนค่าปรับก็ให้กักขังจำเลยที่ 2 ได้ไม่เกิน 1 ปี ริบเรือของกลางหรือเงินตามสัญญาประกันเท่ากับราคาเรือของกลางจำนวน 41,161,824 บาท ให้จ่ายสินบนแก่ผู้นำจับร้อยละสามสิบ และเงินรางวัลแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งจับกุมผู้กระทำความผิดร้อยละสิบห้าของราคาของกลางหรือของเงินตามสัญญาประกันจำนวน 41,161,824 บาท หรือของค่าปรับที่ได้ชำระต่อศาลตามพระราชบัญญัติให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 7, 8 บรรคแรก คำขออื่นในท้าย โจทก์และจำเลยทั้งสองอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จ่ายเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ซึ่งจับกุมผู้กระทำความผิดร้อยละ 25 ของราคาของกลางหรือของเงินตามสัญญาประกันหรือของค่าปรับที่ได้ชำระต่อศาล นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โจทก์และจำเลยทั้งสองฎีกา โดยผู้พิพากษาซึ่งพิจารณาและลงชื่อในคำพิพากษา ศาลชั้นต้นอนุญาตให้จำเลยทั้งสองฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงเบื้องต้นฟังได้ว่า บริษัทลาดินส์ไต้หวัน จำกัด ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ บิ.โอ.ไอ. ในการผลิตเรือพลาสติกเสริมใยแก้ว โดยได้รับสิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับภาษีในการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักรเพื่อนำมาผลิตเรือดังกล่าว หากส่งเรือที่ผลิตไปจำหน่ายยังต่างประเทศจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแต่ต้องนำใบขนสินค้าขาออกไปแสดงเพื่อตัดบัญชีวัตถุดิบที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อผลิตทั้งต้องแสดงสูตรการผลิตสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกด้วยว่าใช้วัตถุดิบชนิดและปริมาณอย่างไรต่อ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนด้วย ตามบัตรส่งเสริมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน แต่บริษัทดังกล่าวไม่ได้แสดงหลักฐานการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศต่อ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน บริษัทลาดินส์ไต้หวัน จำกัด ประกอบหรือผลิตเรือยอชต์หรือเรือสำราญของกลาง ยี่ห้อลาดินส์ไต้หวัน รุ่นแอล 2000 มีขนาดความยาว 20.85 เมตร กว้าง 5.25 เมตร ใช้เครื่องยนต์ดีเซลขนาดเครื่องละ 1,200 แรงม้า 2 เครื่อง และจดทะเบียนเรือสัญชาติเบลิกซ์ โดยใช้ชื่อเรือว่า "บี.บี.พลัส." เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2540 บริษัทลาดินส์ไต้หวัน จำกัด ส่งเรือของกลางลำดังกล่าวไปจำหน่ายให้แก่บริษัท บี.บี.กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ที่ประเทศสิงคโปร์ ในราคา 2,500,000 เหรียญสหรัฐ คำนวณเป็นเงินไทย 44,462,500 บาท ตามใบขนสินค้าขาออกและใบกำกับราคาสินค้า (INVOICE) พร้อมคำแปล 16 โดยนายพอล เป็นนายเรือแล่นออกไปประเทศสิงคโปร์ และมีนายปิยพันธ์ุ ผู้จัดการทั่วไปและกรรมการผู้จัดการบริษัทลาดินส์ไต้หวัน จำกัด เดินทางไปด้วย ต่อมาวันที่ 13 เมษายน 2540 มีการนำเรือไปแสดงที่งานแสดงเรือนานาชาติที่ประเทศสิงคโปร์ เพื่อจำหน่ายต่อให้แก่ลูกค้า แต่เรือยังตกค้างไม่แล้วเสร็จจึงยังจำหน่ายไม่ได้ นายพอลจึงแล่นเรือกลับประเทศไทย โดยแจ้งรายงานเรือเข้าต่อนายด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2540 วันที่ 21 เมษายน 2540 บริษัทลาดินส์ไต้หวัน จำกัด มีหนังสือแจ้งต่อสรรพสามิตจังหวัดปทุมธานีว่า จะนำเรือเข้าซ่อมเป็นเวลาประมาณ 2 เดือน ต่อมาวันที่ 25

มิถุนายน 2540 บริษัทลาดันส์ไตร์ จำกัด มีหนังสือแจ้งต่อสรรพสามิตจังหวัดปทุมธานีว่าในวันที่ 26 มิถุนายน 2540 จะส่งมอบเรือที่ซ่อมเสร็จให้แก่บริษัท บี.บี.กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด วันที่ 18 มิถุนายน 2540 บริษัท บี.บี. กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ทำสัญญากู้ยืมเงิน 1,000,000 เหรียญสหรัฐ จากธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ เพื่อชำระเงินค่าเรือของกลางให้แก่บริษัทลาดันส์ไตร์ จำกัด และใช้เงินของบริษัทอีก 750,000 เหรียญสหรัฐ โดยมีจำเลยที่ 2 และนายจุตินันท์ ในฐานะผู้แทน บริษัท บี.บี. กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ลงนามในเอกสารขอรับเงินและเบิกเงินที่กู้ ตามคำขอกู้เงินและหนังสือสัญญาเงินพร้อมค่าแปล แล้วมีการโอนเงิน 1,000,000 เหรียญสหรัฐ เข้าบัญชีของบริษัทลาดันส์ไตร์ จำกัด ที่ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สาขาบางกระบือ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2540 วันที่ 7 พฤษภาคม 2540 จำเลยที่ 1 โดยจำเลยที่ 2 กรรมการผู้มีอำนาจ ทำหนังสือสัญญาเช่าเรือของกลางจากบริษัท บี.บี.กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด เพื่อใช้ในประเทศไทยเป็นระยะเวลา 8 ปี มีกำหนดชำระค่าเช่าเป็นรายปี โดยได้ชำระเงินมัดจำค่าเช่า 500,000 เหรียญสหรัฐ แก่ผู้ให้เช่าแล้วตามหนังสือสัญญาเช่าพร้อมค่าแปล วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2541 จำเลยที่ 1 โดยนายวุฒา กรรมการผู้มีอำนาจทำหนังสือสัญญาเช่าที่จอดเรือและที่เก็บเรือของกลางจากบริษัทโอเชียน มารีน่า จำกัด ที่ท่าเรือโอเชียนมารีน่า พัทยา จังหวัดชลบุรี มีกำหนดเวลาจนถึงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2542 ค่าเช่าเดือนละ 15,620 บาท ตามสัญญาเช่า วันที่ 29 เมษายน 2541 พันตำรวจโท (ยศในขณะนั้น) ชนสิทธิ์ กับพวกสืบทราบว่าเป็นเรือของกลางต้องสงสัยว่าเป็นเรือที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรไทยโดยหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร จึงตรวจอายัดเรือของกลางไว้ ตามบันทึกการตรวจอายัด ต่อมานายปิยพันธุ์นำหลักฐานเกี่ยวกับเรือไปแสดงต่อพันตำรวจโทชนสิทธิ์ แต่ไม่มีหลักฐานการผ่านพิธีการศุลกากรและชำระภาษีอากร พันตำรวจโทชนสิทธิ์กับพวกจึงร่วมกันยึดเรือดังกล่าวเป็นของกลาง ตามบันทึกการยึดเรือ บริษัทลาดันส์ไตร์ จำกัด จำเลยที่ 1 และบริษัท บี.บี. กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ต่างจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด ตามกฎหมายประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ ตามลำดับ โดยมีจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการของบริษัททั้งสามแห่ง มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองประการแรกว่า จำเลยทั้งสองกระทำความผิดตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์หรือไม่ เห็นว่า การที่บริษัท บี.บี.กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ซื้อเรือของกลางจากบริษัทลาดันส์ไตร์ จำกัด ดังกล่าว ได้ความจากคำเบิกความของพยานโจทก์ปากนางอรรร ผู้จัดการธุรกิจสัมพันธ์ฝ่ายอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ว่า บริษัท บี.บี.กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ได้ขอกู้ยืมเงินจากธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ ตามใบแสดงความจำนงขอสินเชื่อโดยแจ้งวัตถุประสงค์ว่าเพื่อนำเงินไปซื้อเรือสำราญ ราคา 1,750,000 เหรียญสหรัฐ แล้วนำไปให้จำเลยที่ 1 เช่า โดยขอกู้ 1,000,000 เหรียญสหรัฐ เงินที่เหลือเป็นของบริษัท บี.บี.กรุ๊ป (สิงคโปร์) 750,000 เหรียญสหรัฐ เนื่องจากหากซื้อเรือยอร์ชในประเทศไทยจะมีภาษีสูงกว่าร้อยละ 100 จึงให้บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศเป็นผู้ซื้อและให้จำเลยที่ 1 เช่า ซึ่งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับวัตถุประสงค์การกู้ยืมเงินดังกล่าวนี้จำเลยทั้งสองฎีกาโต้แย้งว่า โจทก์ไม่มีพยานยืนยันว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ร่วมให้ข้อมูลด้วย แต่เป็นเรื่องที่พนักงานธนาคารคาดเดาเอาเองนั้น แต่ปรากฏว่าขณะนั้นจำเลยที่ 2 มีฐานะเป็นกรรมการ ทั้งบริษัทจำเลยที่ 1 และบริษัท บี.บี.กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ในเวลาเดียวกัน และร่วมลงลายมือชื่อในหนังสือสัญญาเงินกู้กับนายจุตินันท์ ในฐานะเป็นผู้กู้และเป็นกรรมการของบริษัท บี.บี. กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ด้วยกัน โดยระบุว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ค้าประกันตามสัญญาเงินกู้อีกด้วย จำเลยที่ 2 จึงต้องทราบถึงวัตถุประสงค์ในการขอกู้ยืมเงินดังกล่าวเป็นอย่างดีว่าต้องการนำเงินไปใช้เพื่อการใด

ซึ่งข้อเท็จจริงดังกล่าวนี้หากผู้กู้ไม่ให้ไว้ต่อธนาคารด้วยตนเองแล้ว พนักงานธนาคารคงไม่สามารถระบุไว้ในเอกสารของธนาคารได้ และต่อมายังปรากฏว่าบริษัท บี.บี. กรุป (สิงคโปร์) จำกัด ได้ทำสัญญาให้จำเลยที่ 1 เช่าเรือดังกล่าวอันเป็นการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้อีกด้วย จึงเชื่อว่าพนักงานของธนาคารบันทึกข้อเท็จจริงดังกล่าวไว้ตามที่ทราบจากผู้กู้นั่นเอง หากใช้คาดเดาเอาเองดังที่จำเลยทั้งสองฎีกาไม่ และเมื่อพิจารณาต่อไปถึงหนังสือสัญญาเช่าเรือระหว่างบริษัท บี.บี. กรุป (สิงคโปร์) จำกัด กับจำเลยที่ 1 ก็ปรากฏว่าจำเลยที่ 2 ในฐานะกรรมการผู้จัดการจำเลยที่ 1 ได้ลงลายมือชื่อกระทำการแทนจำเลยที่ 1 ในสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลาเช่านานถึง 8 ปี โดยมีการระบุสถานที่ให้ใช้เรือเป็นการถาวรในประเทศไทย และต่อมาจำเลยที่ 1 ยังได้ทำสัญญาเช่าที่จอดเรือและเก็บรักษาเรือของกลางกับบริษัทโอเชียน มารีน่า จำกัด ที่ท่าเรือโอเชียนมารีน่า พัทยา จังหวัดชลบุรี มีกำหนดเวลานับแต่วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2541 ถึงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2542 อีกด้วย

ดังนี้ พฤติการณ์แห่งคดีในการนำเรือของกลางกลับเข้ามาในประเทศไทยในลักษณะให้จำเลยที่ 1 ทำสัญญาเช่าเรือเพื่อใช้ประโยชน์เป็นเวลานานถึง 8 ปี โดยระบุให้ใช้เป็นการถาวรในประเทศไทย และมีการทำสัญญาเช่าที่จอดและเก็บรักษาเรือไว้เป็นกิจจะลักษณะเช่นนี้ ย่อมแสดงให้เห็นเจตนาโดยแจ้งชัดว่าเป็นการนำเรือเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์ในประเทศไทย เป็นการถาวรมิใช่เป็นการนำเข้ามาเป็นการชั่วคราวดังที่จำเลยทั้งสองอ้าง นอกจากนี้ที่จำเลยทั้งสองฎีกาอ้างว่าการนำเรือของกลางกลับเข้ามาดังกล่าวได้ปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรครบถ้วนโดยมีการแจ้งเรือเข้าและทำใบขนสินค้ารวมทั้งทำสัญญาประกันให้ไว้ต่อกองด่านศุลกากรแล้ว แต่จำเลยทั้งสองก็ไม่มีใบขนสินค้าและสัญญาประกันดังกล่าวมาแสดง อีกทั้งไม่มีการส่งเอกสารดังกล่าวจากผู้ครอบครองมาเพื่อพิสูจน์ข้ออ้างของจำเลยทั้งสองอีกด้วย จึงไม่อาจรับฟังได้ ส่วนที่จำเลยทั้งสองฎีกาท่านองว่าจำเลยที่ 1 ยังไม่เคยได้รับมอบเรือของกลางมาครอบครองใช้สอยตามสัญญาเช่าเนื่องจากเรือของกลางมีสภาพไม่สมบูรณ์ต้องซ่อมแซมอยู่ตลอดเวลา นับแต่นำกลับมาจากประเทศสิงคโปร์ นั้น เห็นว่า ตามหนังสือสัญญาเช่า ระบุไว้ว่า จำเลยที่ 1 ผู้เช่ายอมรับว่าได้รับเรือยอชท์ไว้ในสภาพที่ดีปลอดภัย ใช้การได้และยอมรับว่าเป็นเรือที่สมประโยชน์แก่การใช้งาน ฯลฯ โดยที่ผู้ให้เช่าไม่มีสิทธิเข้าควบคุมการจัดการเรือยอชท์นี้อีกต่อไป ฯลฯ ซึ่งแม้จะปรากฏว่ามีการแจ้งนำเรือเข้าซ่อมในระหว่างอายุสัญญาเช่าจริงดังที่จำเลยทั้งสองอ้างก็ตาม ที่บริษัทลาเด็นส์ไตร์ จำกัด มีไปถึงบริษัทพัฒนายนต์ชลบุรี จำกัด ผู้ซ่อมแซมเรือ ก็ระบุถึงการใช้เรือของกลางไว้ว่า ในวันที่ 20 กันยายน 2540 เครื่องยนต์ทั้งสองเครื่องของเรือถูกใช้งานไปเป็นเวลา 251 ชั่วโมง และ 252 ชั่วโมง ตามลำดับ และหลังจากวันที่ 26 มีนาคม 2541 เครื่องยนต์ทั้งสองเครื่องของเรือถูกใช้งานไปเป็นเวลา 381 ชั่วโมง และ 383 ชั่วโมง ตามลำดับ เมื่อได้ความจากคำเบิกความของนายปิยพันธ์ว่า ระยะเวลาเดินเรือจากประเทศไทยไปประเทศสิงคโปร์ใช้เวลาเพียงประมาณ 24 ชั่วโมงเท่านั้น แสดงให้เห็นว่าเรือของกลางถูกนำออกแล่นใช้งานมาโดยตลอด จึงมีการใช้เครื่องยนต์เรือตามจำนวนชั่วโมงดังกล่าวข้างต้นซึ่งสามารถแล่นไปกลับประเทศสิงคโปร์ได้หลายรอบ หรือหากมีการแล่นทดสอบเครื่องยนต์ในระหว่างซ่อมหรือหลังจากซ่อมเสร็จแล้วก็ไม่น่าจะต้องใช้เวลานานหลายชั่วโมงเช่นนั้น นอกจากนี้ยังปรากฏว่าจำเลยที่ 1 ได้ชำระเงินค่าเช่าเรือปีที่ 1 และปีที่ 2 ให้แก่บริษัท บี.บี. กรุป (สิงคโปร์) จำกัด รวมทั้งยังได้ทำสัญญาเช่าที่จอดเรือของกลางจากบริษัทโอเชียนมารีน่า จำกัด อีกด้วย ที่จำเลยทั้งสองอ้างว่ายังไม่ได้รับมอบเรือของกลางจากผู้ให้เช่าเพราะต้องซ่อมแซมเรืออยู่ตลอดจึงไม่มีเหตุผลให้รับฟังได้ ส่วนที่จำเลยทั้งสองฎีกาว่า เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2541 นายบุญลือซึ่งเป็นนายเรือของกลางแจ้งต่อศุลกากรว่า เรือของกลางแล่นจากต่างประเทศกลับเข้ามา

ในประเทศไทยเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2541 โดยทำใบขนสินค้า และทำประกันไว้เช่นเดียวกัน แสดงให้เห็นว่าเรือของกลางได้แล่นออกจากประเทศไทยไปแล้วเพิ่งเดินทางกลับเข้ามาในวันดังกล่าวจริงนั้น ก็เป็นเรื่องที่นายบุญลือไปดำเนินการดังกล่าวภายหลังจากพลตำรวจตรีชนสีขุกับพวกได้ทำการอายัดเรือของกลางแล้วในวันที่ 29 เมษายน 2541 ตามบันทึกการอายัด จึงนับเป็นข้อพิรุธไม่อาจรับฟังเป็นความจริงได้ และเชื่อว่าเป็นการดำเนินการเพื่อใช้เป็นข้ออ้างหรือต่อสู้คดีว่านำเรือของกลางเข้ามาโดยถูกต้อง และมีสิทธิอยู่ในราชอาณาจักรไทยเท่านั้น ส่วนที่จำเลยทั้งสองฎีกาว่า นายพอลนายเรือซึ่งเป็นผู้นำเรือของกลางเข้ามาในราชอาณาจักรต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเพียงผู้เดียวนั้น เห็นว่า การที่นายพอลจะมีความผิดตามกฎหมายเพียงผู้เดียวหรือไม่ ขึ้นอยู่กับพยานหลักฐานว่า นายพอลกระทำความผิดเพียงผู้เดียวหรือมีพยานหลักฐานเชื่อมโยงถึงบุคคลอื่นว่ามีส่วนร่วมกระทำความผิดด้วย เมื่อปรากฏว่าคดีนี้จำเลยทั้งสองมีส่วนร่วมกระทำความผิดจำเลยทั้งสองก็ต้องถูกดำเนินคดีด้วย จะรับฟังข้อเท็จจริงแต่เพียงว่า เมื่อนายพอลเป็นผู้นำเรือของกลางเข้ามาในราชอาณาจักรจึงต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเพียงผู้เดียวนั้นหาได้ไม่ ทั้งคดีนี้พนักงานสอบสวนได้ดำเนินคดีกับนายพอลด้วยและพนักงานอัยการก็มีความเห็นสั่งฟ้อง รวมทั้งมีการออกหมายจับไว้แล้ว แต่ยังไม่ได้นำมา ดังนั้น เมื่อพฤติการณ์แห่งคดีฟังได้ว่า บริษัทลาดินส์ไต้กัก ผลิตเรือของกลางแล้วดำเนินการขายเรือให้แก่บริษัท บี.บี. กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด ที่ประเทศสิงคโปร์ จากนั้นนำกลับเข้ามาในประเทศไทยในลักษณะให้จำเลยที่ 1 ทำสัญญาเช่าเรือเพื่อใช้ประโยชน์เป็นการถาวรนานถึง 8 ปี มิใช่เป็นการนำเข้ามาเป็นการชั่วคราวและโดยไม่มีการนำเรือผ่านพิธีการศุลกากรและเสียภาษีอากรในการนำเรือเข้ามาในราชอาณาจักรให้ถูกต้อง ซึ่งเรือก็ถูกนำออกใช้งานมาโดยตลอดเช่นนี้ เมื่อปรากฏว่าบริษัททั้งสามบริษัทที่ดำเนินการเรื่องนี้มี ความเกี่ยวพันกันโดยมีกรรมการหลายคนเป็นชุดเดียวกัน โดยเฉพาะจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการอยู่ในทั้งสามบริษัทและเป็นผู้ลงนามกระทำการแทนจำเลยที่ 1 ในการทำสัญญาเช่าเรือของกลางจากบริษัท บี.บี. กรุ๊ป (สิงคโปร์) จำกัด อีกด้วย พยานหลักฐานโจทก์ที่นำสืบมาจึงรับฟังได้ว่าจำเลยทั้งสองร่วมกับพวกดำเนินการลักลอบนำเรือของกลางเข้ามาในราชอาณาจักรโดยหลีกเลี่ยงการเสียภาษีศุลกากรตามที่ศาลอุทธรณ์พิพากษา ฎีกาของจำเลยทั้งสองในข้อนี้ฟังไม่ขึ้น ปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองในประการที่สองว่า ฟ้องโจทก์เคลือบคลุมหรือไม่ เห็นว่า เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่ามีการนำเรือของกลางเข้ามาในราชอาณาจักรตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2540 และมีการนำเรือออกใช้ประโยชน์ในลักษณะเป็นการถาวรเรื่อยมา โดยไม่มีการนำเรือผ่านพิธีการศุลกากรและเสียภาษีอากรในการนำเรือเข้ามาในราชอาณาจักรให้ถูกต้อง วันกระทำความผิดจึงเป็นวันที่นำเรือเข้ามาโดยไม่ถูกต้องคือวันที่ 20 เมษายน 2540 ฟ้องโจทก์ระบุว่าเหตุเกิดวันที่ 20 เมษายน 2540 จึงชอบแล้วฎีกาของจำเลยทั้งสองฟังไม่ขึ้น ปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองประการที่สามว่า การตรวจค้นและการสอบสวนชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ เห็นว่า การไปตรวจค้นเรือของกลางของพลตำรวจตรีชนสีขุกับพวกที่ทำเรือโอเชียนมารีน่า มีหมายค้นจากศาลอาญา ส่วนที่จำเลยทั้งสองอ้างว่าบันทึกการอายัดและบันทึกยึดเรือของกลาง ทำขึ้นก่อนวันที่พันตำรวจโทสมศักดิ์ พนักงานสอบสวนเข้ารับหน้าที่ ไม่ใช่เอกสารที่ทำขึ้นโดยพนักงานสอบสวน จึงเป็นเอกสารที่รับฟังไม่ได้ ก็ปรากฏว่าเอกสารดังกล่าวทำขึ้นจากการสืบสวนของพลตำรวจตรีชนสีขุกับพวก ซึ่งปฏิบัติราชการตามหน้าที่และเกี่ยวข้องกับคดีนี้โดยตรงส่วนความผิดพลาดในการเขียนหรือพิมพ์ ก็เป็นความผิดพลาดในการเขียนหรือพิมพ์หนังสือหรือจำนวนและรายชื่อ เจ้าพนักงานตำรวจผู้ออกสืบสวนจับกุม แตกต่างจากจำนวนและรายชื่อเจ้าพนักงานตำรวจตามบันทึกการอายัด ก็ไม่ใช่ข้อ

พิรุณ หรือที่จำเลยทั้งสองอ้างว่าบันทึกการตรวจยึดเรือของกลางพิมพ์ชื่อบริษัทจำเลยที่ 1 ไม่ถูกต้อง พลตำรวจตรีชนสิทธิ์ก็เบิกความตอบทนายจำเลยที่ 2 ถามค้านว่าเป็นการพิมพ์ข้อความผิดพลาดและยืนยันว่าเป็นบริษัทจำเลยที่ 1 ข้ออ้างตามฎีกาของจำเลยทั้งสองในเรื่องเหล่านี้ล้วนเป็นเพียงพลความไม่มีสาระสำคัญถึงกับเป็นเหตุให้การตรวจค้นและการสอบสวนไม่ชอบด้วยกฎหมายดังที่จำเลยทั้งสองอ้างฎีกาของจำเลยทั้งสองข้อนี้ฟังไม่ขึ้น ปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองในประการที่สี่ว่า คดีนี้มีสายลับผู้นำจับหรือไม่ เห็นว่า พลตำรวจตรีชนสิทธิ์เบิกความว่า ก่อนวันที่ 28 เมษายน 2541 พยานได้รับแจ้งจากสายลับซึ่งประสงค์จะรับสินบนนำจับว่ามีผู้ลักลอบนำเรือของกลางหลีกเลี่ยงการเสียภาษีอากรมาจอดอยู่ที่ท่าเรือโอเชียน มาริน่า พยานกับพวกจึงไปดำเนินการตรวจค้นจนกระทั่งมีการอายัดและยึดเรือของกลางดำเนินคดีในเวลาต่อมา โดยมีการระบุถึงการที่พยานได้รับแจ้งจากสายลับไว้ในบันทึกเรื่องขออนุมัติออกสืบสวนจับกุมที่เสนอต่อผู้บังคับบัญชา ซึ่งการสืบสวนจับกุมคดีทำนองนี้ หากไม่มีผู้ใดแจ้งเบาะแสให้ทราบ บางครั้งก็เป็นเรื่องยากที่เจ้าพนักงานตำรวจจะทราบเองได้ ดังนั้นการที่พลตำรวจตรีชนสิทธิ์อ้างว่ามีสายลับมาแจ้งเหตุให้ทราบ จึงไม่เป็นพิรุณแต่อย่างใด ส่วนที่จำเลยทั้งสองอ้างว่าพลตำรวจตรีชนสิทธิ์มีเรือยอชต์จอดอยู่ที่ท่าเรือดังกล่าวเช่นกันจึงเห็นเรือของกลางนั้น จำเลยทั้งสองเพียงกล่าวอ้างลอย ๆ โดยไม่มีหลักฐานมาแสดงให้รับฟังได้ว่าเป็นเช่นนั้นจริง ข้ออ้างของจำเลยทั้งสองข้อนี้จึงฟังไม่ขึ้น ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า คดีนี้มีสายลับผู้แจ้งความนำจับจริงตามที่โจทก์ระบุในฟ้อง ปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองในประการที่ห้าว่า การประเมินราคาเรือของกลางชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ เห็นว่า นายมเหสักข์เป็นเจ้าพนักงานของรัฐซึ่งปฏิบัติราชการตามหน้าที่ไม่เคยรู้จักกับจำเลยทั้งสองมาก่อน ทั้งการประเมินราคาเรือของกลางก็มีหลักเกณฑ์อ้างอิง โดยมีคณะทำงานที่กรมศุลกากรตั้งขึ้นคอยกำกับดูแลอยู่ด้วยจึงไม่มีเหตุให้ระแวงว่าพยานจะประเมินราคาเรือให้สูงเกินความเป็นจริงเพื่อให้เป็นผลร้ายแก่จำเลยทั้งสอง ดังนั้น การประเมินราคาเรือของกลาง จึงชอบแล้ว ส่วนที่จำเลยทั้งสองฎีกาว่า การคำนวณค่าปรับได้รวมเอาค่าภาษีการค้าและภาษีเทศบาลเข้าไปรวมกับค่าเรือแล้วจึงนำไปคำนวณเป็นเงินค่าปรับ 4 เท่า ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 27 จึงไม่ชอบ นั้น เห็นว่า มีการประเมินราคาเรือของกลางหลังหักค่าเสื่อมราคาแล้วคิดเป็นเงิน 41,161,824 บาท ซึ่งต้องเสียค่าภาษีศุลกากรรวมเป็นเงิน 13,583,401 บาท รวมเป็นเงิน 54,745,225 บาท ซึ่งจำนวนเงินดังกล่าวนี้ศาลล่างทั้งสองนำมาเป็นเกณฑ์คิดคำนวณค่าปรับที่ลงโทษแก่จำเลยทั้งสองตามคำพิพากษาเท่านั้น หาได้รวมเอาค่าภาษีการค้าและภาษีเทศบาลเข้ามารวมเพื่อคิดคำนวณด้วยดังที่จำเลยทั้งสองฎีกา คำพิพากษาของศาลล่างทั้งสองในส่วนนี้จึงชอบแล้ว ฎีกาของจำเลยทั้งสองข้อนี้ฟังไม่ขึ้นเช่นกัน ส่วนฎีกาข้ออื่น ๆ ของจำเลยทั้งสองนอกจากที่วินิจฉัยมาแล้วข้างต้นล้วนไม่ใช่ข้อสาระสำคัญอันจะทำให้ผลของคดีเปลี่ยนแปลงไป จึงไม่จำต้องวินิจฉัยให้ คงมีปัญหาดังกล่าวต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์เป็นประการสุดท้ายว่า คำพิพากษาของศาลล่างทั้งสองในส่วนที่ให้รับเงินตามสัญญาประกันเท่ากับราคาเรือของกลางและให้จ่ายสินบนแก่ผู้นำจับและเงินรางวัลแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งจับกุมผู้กระทำความผิดจากเงินตามสัญญาประกันชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ เห็นว่า เงินตามสัญญาประกันดังกล่าวเป็นค่าเสียหายที่บริษัทลาเด็นส์ไตร์ จำกัด ทำสัญญาไว้ต่อกรมศุลกากรในการขอรับเรือของกลางไปเก็บรักษาว่า หากเรือของกลางเสียหายหรือไม่สามารถส่งมอบเรือคืนให้ในสภาพเดิมได้ ยินยอมชดเชยค่าเสียหายให้แก่กรมศุลกากรเป็นเงิน 133,821,659 บาท เงินจำนวนนี้จึงหาใช่เงินที่ศาลจะมีอำนาจสั่งริบแทนเรือของกลางซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้กระทำความผิดคดีนี้โดยตรงได้ไม่ หาก

ปรากฏว่าภายหลังศาลมีคำพิพากษาให้รับเรือของกลางแล้ว บริษัทลาเด็นส์ไต้หวันจำกัด ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้อย่างไร กรมศุลกากรก็มีสิทธิฟ้องบังคับเงินค่าเสียหายจากบริษัทดังกล่าวได้ เป็นอีกคดีหนึ่งต่างหาก กรณีดังกล่าวเป็นปัญหาเรื่องอำนาจฟ้อง แม้โจทก์และจำเลยทั้งสองไม่ได้อุทธรณ์คัดค้านในประเด็นดังกล่าวนี้ไว้ แต่เป็นปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย โจทก์มีสิทธิยกขึ้นกล่าวอ้างในชั้นฎีกาได้ ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษามาดังกล่าว ไม่ต้องด้วยความเห็นของศาลฎีกา ฎีกาของโจทก์ฟังขึ้น พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ยกคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ในส่วนที่ให้รับเงินตามสัญญาประกันเท่ากับราคาเรือของกลางกับให้จ่ายสินบนและเงินรางวัลจากเงินตามสัญญาประกันนอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

องค์คณะ

ชาติชาย โฆษิตวัฒน์ฤกษ์ · จินดา ปัทมะโชติ · วันชัย ศศิโรจน์

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: deka.supremecourt.or.th · <https://thaideka.online/deka/4409/2559>